

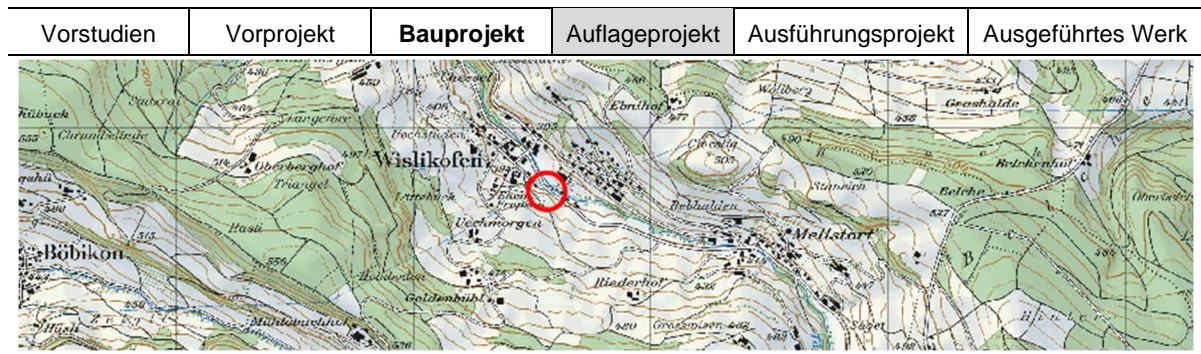
DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
 Abteilung Tiefbau

GEMEINDE **Zurzach AO (Wislikofen)**

STRASSE **K431**

BEREICH Q216 + 115m bis Q216 + 205m L = 90m

OBJEKT **BHS-8503884 Wislikofen Dorf**
Anpassung an BehiG
Technischer Bericht



PROJEKTVERFASSER

Baerlocher Partner AG
 Weststrasse 7
 5426 Lengnau

BAUHERR

Abteilung Tiefbau
 Realisierung

PS-Nr.: 640-100278-02-10
 PL ATB: Markus Baumgartner

Erstellt: 18.09.2025, Version 1.0

Inhalt

1. ALLGEMEINER TEIL	3
1.1 Ausgangslage.....	3
1.2 Grundlagen.....	3
1.3 Nutzungsvereinbarung / Planungsgrundsätze	3
2. PROJEKTSPEZIFISCHER TEIL	5
Haltekante A / Dorf / Fahrtrichtung Mellstorf	5
2.1 Bestand / heutige Situation	5
2.1.1 Haltekante	5
2.1.2 Zugang / Querung / Beleuchtung.....	6
2.1.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse	6
2.1.4 Taktile visuelle Markierung	6
2.1.5 Unterstand.....	6
2.1.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung	6
2.2 Massnahmenprojekt.....	7
2.2.1 Haltekante	7
2.2.2 Zugang / Querung / Beleuchtung.....	8
2.2.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse	8
2.2.4 Taktile visuelle Markierung	8
2.2.5 Unterstand.....	8
2.2.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung	8
2.3 Landerwerb	9
2.4 Kosten	9
Haltekante B / Dorf/ Fahrtrichtung Mellikon	10
2.5 Bestand / heutige Situation	10
2.5.1 Haltekante	10
2.5.2 Zugang / Querung / Beleuchtung.....	10
2.5.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse	11
2.5.4 Taktile visuelle Markierung	11
2.5.5 Unterstand.....	11
2.5.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung	11
2.6 Massnahmenprojekt.....	11
2.6.1 Haltekante	12
2.6.2 Zugang / Querung / Beleuchtung.....	13
2.6.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse	13
2.6.4 Taktile visuelle Markierung	13
2.6.5 Unterstand.....	13
2.6.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung	13
2.7 Landerwerb	13
2.8 Kosten	13
2.9 Kosten Belagssanierung	14
2.10 Kosten Anteil Gemeinde Zurzach	14

1. ALLGEMEINER TEIL

1.1 Ausgangslage

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist im Januar 2004 in Kraft getreten. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs verlangt das Gesetz, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge hindernisfrei sind, d.h. an den Bedürfnissen von behinderungsbedingten Beeinträchtigungen angepasst werden müssen. Das gilt auch für die Bushaltestellen.

Die Baerlocher Partner AG wurde beauftragt das Bauprojekt für die behindertengerechte Anpassung der Haltekannten Dorf in Wislikofen (Gemeinde Zurzach) zu erarbeiten.

1.2 Grundlagen

Folgende Grundlagen standen zur Lösungsfindung zur Verfügung:

- Begehung vor Ort vom 18.04.2018 (Phase Pilotprojekt)
- Diverse Besprechungen und Korrespondenzen zwischen Kanton und Planer
- Daten der amtlichen Vermessung Okt. 2024
- Geländemodell / LIDAR – Daten Nov. 2018
- Geländeaufnahmen April 2019 / Ergänzungsaufnahmen 2024
- 2022 Bauprojekt Haltebuchten
- März 2022 Besprechung mit Gemeinde Zurzach (nach Gemeindefusion)
- Jan. 2023 Protokollauszug Gemeinde Zurzach (Stellungnahme Haltebuchten)
- Febr. 2023 Besprechung mit Gemeinde Zurzach
- April 2024 Protokollauszug Gemeinde Zurzach (Stellungnahme Fahrbahnhalte)
- Okt. 2024 Entwurf Bauprojekt Fahrbahnhalte
- Dez. 2024 kantonsinterne Vernehmlassung
- Jan. 2025 Besprechung mit Gemeinde Zurzach
- Juni 2025 Anpassungen Bauprojekt nach Rückmeldung Gemeinde Zurzach
- ATB Empfehlungen Bushaltestellen (401.107)
- Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und der dazugehörigen Verordnungen
- Weitere Normalien Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, www.ag.ch
- VSS-Normen

1.3 Nutzungsvereinbarung / Planungsgrundsätze

Ziele des Projekts

Das Projekt soll anhand der gesetzten Rahmenbedingungen den behindertengerechten Umbau der Bushaltestellen aufzeigen, welche baulichen Massnahmen zu treffen sind, wie viel der Ausbau kostet und wie sich die Eigentumsverhältnisse ändern.

Die Ausführung ist im Jahr 2026 vorgesehen.

Vorgaben Bauherrschaft

Die Geometrie der Haltekannten ist gemäss der Kantonsrichtlinie für Bushaltestellen (401.107) zu erstellen.

Abgrenzung

Die behindertengerechten Anpassungen der Bushaltestellen Dorf umfassen:

- Behindertengerechte Anpassung der Haltekante (22cm Anschlag im Einstiegsbereich)
- Daraus resultierende Anpassungen des Gehweges und Randobjekte (Seitenstrassen, Grundstücksflächen, Buswartehäuschen...)
- Anpassung der Entwässerung der Bushaltestellen
- Behindertengerechter Zugang, soweit dieser den Ausbau tangiert, anpassen (Fussgängerstreifen, Randabschlüsse...)
- Anpassung Beleuchtung soweit diese den Ausbaubereich tangiert

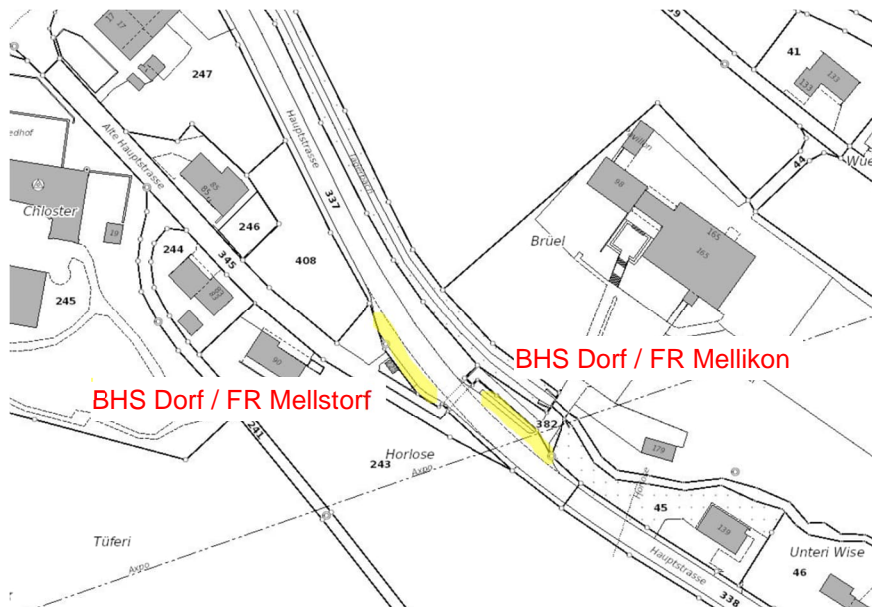
Nicht Bestandteile dieser Nutzungsvereinbarung sind:

- Anpassungen oder Erneuerungswünsche dritter (z.B. Werkleitungen)

Nutzung

Die Bushaltestellen Dorf in Wislikofen (Gemeinde Zurzach) befinden sich im Ausserortsbereich (AO) auf der kantonalen Hauptverkehrsstrasse K 431. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im Projektbereich generell 50 km/h.

Situationsplan (Ausschnitt amtliche Vermessung)



Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung beträgt heute im Schnitt ca. 2'300 Fz/d.

Versorgungsrouten

Auf der ganzen Projektlänge ist die K431 gemäss Plan der Versorgungsrouten nicht als Versorgungsroute ausgeschieden.

Radrouten

Es befindet sich keine Radroute innerhalb des Projektperimeters.

Fussgängerführung

Für die Fussgänger ist im Bereich der Bushaltestellen eine Fussgängerunterführung vorhanden (Unterquerung Kantonsstrasse -> Fusswegverbindung Alte Hauptstrasse-Schulweg).

Postautolinien

Die Postautolinie 354 verkehrt in beide Richtungen.

Nutzungsdauer

Die Nutzungsdauer ist auf 25 Jahre ausgelegt.

Umfeld und Drittanforderungen

Im Inventar historischer Verkehrswege (IVS) sind keine historischen Verkehrswege vermerkt.

Das Ortsbild im Bereich der Bushaltestelle Dorf in Fahrtrichtung Mellstorf ist gemäss Angaben schützenswerter Ortsbilder (ISOS), als Ortsbild von regionaler Bedeutung eingestuft.

Betrieb/Unterhalt

Der Unterhalt der Kantonsstrasse K431 (inkl. Strassenentwässerung) wird durch das kantonale Tiefbauamt, Unterhaltskreis IV, wahrgenommen. Die Strassenbeleuchtung wird durch die Gemeinde Zurzach unterhalten.

2. PROJEKTSPEZIFISCHER TEIL

Haltekante A / Dorf / Fahrtrichtung Mellstorf

2.1 Bestand / heutige Situation

Die Bushaltestelle Dorf an der K 431 (Hauptstrasse), mit der Haltekante in Fahrtrichtung Mellstorf, befindet sich im RBBS-Bereich Q216 + 150m bis Q216 + 230m, unterhalb der Schulhausweg-Strasse. Die heutige Haltekante wird über eine Bus-Bucht angefahren.

Foto Ist-Zustand



2.1.1 Haltekante

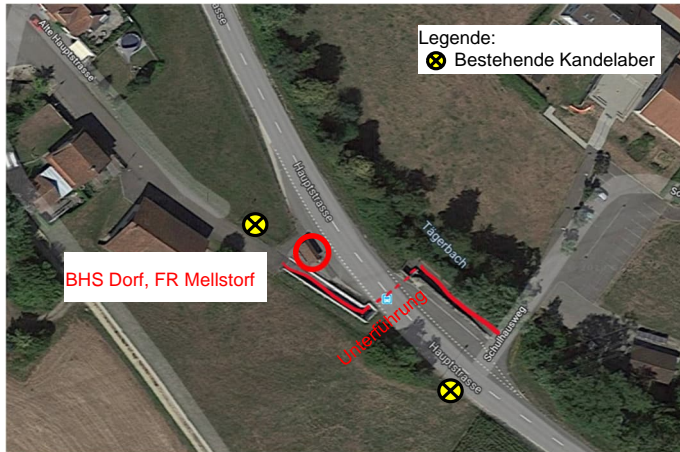
Die bestehende Haltekante weist folgende Abmessungen auf:

- | | | |
|------------------------------|----|--------------------------------------|
| • Haltestellentyp | -> | Busbucht (Asphalt-Belag) |
| • Breite Busbucht | -> | ca. 3.00 - 3.15m |
| • Länge Haltekante | -> | ca. 15 m |
| • Anschlags-Höhe 2.Türe | -> | 14 cm |
| • Längsgefälle | -> | ca. 3.5 % |
| • Quergefälle | -> | ca. 4 - 4.5 % in Richtung Fahrbahn |
| • Breite Gehweg (Normalfall) | -> | min. ca. 2.30m (inkl. Pflästerung) |
| • Breite Gehweg 2.Türe | -> | min. ca. 2.30m (inkl. Pflästerung) |
| • Gefälle Gehweg | -> | ca. 3.0 – 4.0 % in Richtung Fahrbahn |

2.1.2 Zugang / Querung / Beleuchtung

Der Zugang zur Haltekante erfolgt, von Nordwesten her kommend, über die Alte Hauptstrasse. Vom Schulhausweg (Schule) ist die Haltekante mittels einer Personen-Unterführung (Unterquerung Kantonsstrasse) erreichbar.

Lage bestehende Personen-Unterführung



Der Schulhausweg (ca. 8.5%) und die Rampe der Personen-Unterführungen (13 - 15%) weisen ein bestehendes Längsgefälle von mehr als 6% (nicht behindertengerecht) auf.

Beleuchtung

Im Bereich der Bushaltestelle Dorf (Fahrtrichtung Mellstorf) befinden sich zwei Kandelaber, welche vor allem den Endbereich der Alten Hauptstrasse (Zugang Bushaltestelle/Anfangsbereich Personenunterführung) und den Kreuzungsbereich Schulhausweg/Hauptstrasse ausleuchten. Die Personen-Unterführung wird über Decken-Leuchten beleuchtet.

2.1.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse

Die bestehenden Sichtzonen (Sicht Bus) und Sichtverhältnisse entsprechen den geforderten Normansprüchen.

2.1.4 Taktile visuelle Markierung

Es ist bestehend keine taktile-visuelle Markierung vorhanden.

2.1.5 Unterstand

Bei der Bushaltestelle Dorf in Fahrtrichtung Mellstorf ist bestehend ein Buswartehäuschen vorhanden.

Bestehende Buswartehäuschen



2.1.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung

Die Fahrbahnoberfläche ist bestehend aus Asphalt-Belag.

Die Strassenentwässerung erfolgt über die Strasse, auf die gegenüberliegende Grünfläche (über Schulter / gegenüberliegende Strassenseite).

2.2 Massnahmenprojekt

Mit der Pilot-/Bauprojekt-Phase wurden diverse behindertengerechte Anpassungs-Varianten überprüft:

- a. Erhöhung der Haltekante von 14 auf 16cm und Anpassung der Breite des Rollstuhl-Einstiegs-Bereich.
- b. Variante Vollausbau Gelenkbus ohne Nase.
- c. Variante Busbucht mit Nasenlösung.
- d. **Variante Fahrbahnhalt.**
- e. Variante Busbucht 3 Türen Niveaugleich (22cm Anschlag)

Folgenden Gründe waren für die Weiterverfolgung der Ausbauvariante «d» ausschlaggebend:

- bauliche Massnahmen möglichst geringhalten und Landerwerb vermeiden
- infolge des Fahrbahnhalt auf der gegenüberliegenden Seite, wurde der gleiche Ausbaustandart in Fahrtrichtung Siglistorf gewählt
- geringes Verkehrsaufkommen -> ca. 2'500 Fahrzeuge pro Tag
- signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h
- genügend vorhandene Sichtverhältnisse
- geringer Busbetrieb und Einstiegsfrequenz (-> geringe Anzahl Fahrbahnhalte)
 - ca. 6 – 9 Uhr und 16 – 21 Uhr alle ½ Stunde ein voraussichtlicher Halt pro Fahrtrichtung
 - restliche Zeit jede Stunde ein voraussichtlicher Halt pro Fahrtrichtung

Das Bauprojekt umfasst folgende Unterlagen:

Auflageprojekt

• Situation 1: 200	Plan Nr.	18-1257.04.101
• Querprofile 1:100	Plan Nr.	18-1257.04.142
• Längenprofile 1:200/20	Plan Nr.	18-1257.04.143
• Landerwerksplan 1:500 und -tabelle	Plan Nr.	18-1257.04.151
• Signalisation/Markierung 1:200	Plan Nr.	18-1257.04.201
• Technischer Bericht mit Kosten	September 2025	

2.2.1 Haltekante

Die bestehende Busbucht wird aufgehoben und die Haltekante neu als Fahrbahnhalt auf der Höhe der bestehenden Busbucht erstellt. Die Geometrie wird gemäss ATB-Empfehlung für Bushaltestellen (401.107) erstellt -> «Fahrbahnhalt 2 Türen niveaugleich» (Länge 22cm-Anschlag = 9.60 m). Die benötigte Konstruktion erfordert Landbeanspruchungen (vorübergehende Beanspruchung // kein Landerwerb, bis auf Landabtretung der Parz. 6337 an die Parz. 6345, erforderlich) der Parz. 6345.

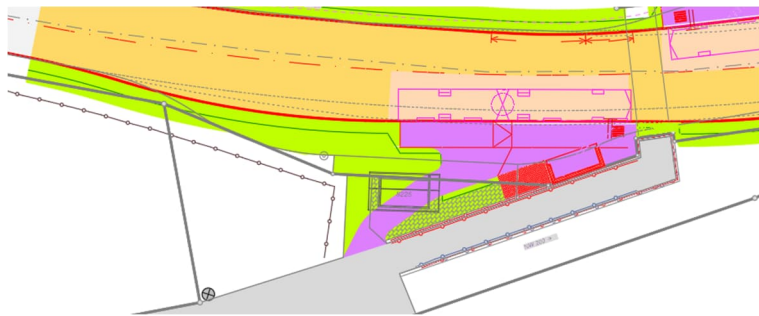
Die neue, projektierte Haltekante weist folgende Abmessungen auf:

• Haltestellentyp	->	Fahrbahnhalt 2 Türen Niveaugleich
• Länge Haltekante 22cm Anschlag	->	min. 9.60 m
• Anschlags-Höhe 2.Türe	->	22 cm
• Längsgefälle	->	ca. 4 %
• Quergefälle Strasse	->	ca. 4 % in Richtung Fahrbahnmitte
• Breite Gehweg	->	2 m (2.10 m vom Fahrbahnrand gemessen)
• Gefälle Gehweg	->	2 % in Richtung Fahrbahn

Anpassung Geländer / Handläufe

Mit der behindertengerechten Umsetzung der Haltekante, werden im Bereich der Personenunterführung, das Geländer angepasst und wo nötig, Handläufe ergänzt / angepasst.

Ausschnitt Situation (Projekt)



2.2.2 Zugang / Querung / Beleuchtung

Der Zugang zur Haltestelle, die Personen-Unterführung und die bestehende Beleuchtung bleiben wie bestehend -> keine Anpassungen.

2.2.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse

Die Sichtzonen entsprechen den geforderten Normansprüchen.

2.2.4 Taktile visuelle Markierung

Mit den behindertengerechten baulichen Anpassungen der Bushaltestelle ist nach den Bauarbeiten, auch die normgerechte taktile-visuelle Markierung im Einstiegsbereich zu erstellen (Lage gemäss ATB-Empfehlung 401.107).

2.2.5 Unterstand

Das bestehende Buswartehäuschen wird abgebrochen. Im Auftrag der Gemeinde Zurzach wird ein neuer Personenunterstand im Bereich der zweiten Bustür erstellt. Zudem ist ein Abstellbereich für Fahrräder geplant (Platzbereich für 5 Veloständer).

2.2.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung

Die Fahrbahnoberfläche der Bushaltestelle (Fahrbahnhalt) wird wie bestehend wieder aus Asphalt-Belag erstellt. Das Quergefälle der K431 wird im Haltebereich abgeflacht um ein maximales Quergefälle von 4 % im Haltebereich zu erreichen.

Angaben Belagsaufbau

Aufbau Belag im Bereich Fahrbahnhalt

Deckschicht	4.0 cm SMA 11
Binderschicht	9.5 cm AC B 22 H
Tragschicht	9.5 cm AC T 22 H

Belagserneuerung Kantonsstrasse im Ausbaubereich

Deckschicht	4.0 cm SMA 11
Binderschicht	5.0 cm AC B 16 S

(best. Belag min. 5cm fräsen)

Bemerkung: Die Belagserneuerung wird auf einer Länge von ca. 90 m im Ausbaubereich der umzubauenen Haltekanten erstellt. Der genaue Belagsaufbau ist mit der weiteren Planung, in Absprache mit der Abteilung Belags- und Geotechnik, zu verifizieren.

Aufbau Gehweg / Anpassungen Seitenstrassen

Deckschicht	3.0cm AC 8 N
Tragschicht	7.0cm AC T 22 N

Anpassung Kofferrung Minimum 50cm ungebundene Gemische
Die Entwässerung erfolgt wie bestehend über die Strasse, über die gegenüberliegenden Grünfläche (Entwässerung über die Schulter).

2.3 Landerwerb

Bei der Realisierung des Bauvorhabens sind zwei Parzellen betroffen.

Erwerb von Privat:	0 m ²
Erwerb von Gemeinde:	0 m ²
Abtretung an Privat:	0 m ²
Abtretung an Gemeinde:	82 m ²
Vorübergehende Beanspruchung von Privat:	0 m ²
Vorübergehende Beanspruchung von Gemeinde:	66 m ²

2.4 Kosten

Für den Kostenvoranschlag wurden die Baukosten mittels Erfahrungswerte ermittelt (Preisbasis September 2025, Genauigkeit +/- 20 %, inkl. MwSt.).

B	Baukosten:	Fr.	160'000.-
H	Honorare:	Fr.	37'000.-
L	Landerwerb:	Fr.	<u>3'000.-</u>
Total inkl. MwSt.		Fr.	<u>200'000.-</u> (inkl. Anpassung Geländer)

Abgrenzung:

Kosten für Personen-Velounterstände (Fundament und Unterstände -> zu Lasten Gemeinde) und allfällige Werkleitungserneuerungen, sind in den Kosten nicht berücksichtigt.

Haltekante B / Dorf/ Fahrtrichtung Mellikon

2.5 Bestand / heutige Situation

Die Bushaltestelle Dorf an der K 431 (Hauptstrasse), mit der Haltekante in Fahrtrichtung Mellikon, befindet sich im RBBS-Bereich Q216 + 95m bis Q216 + 165m, unterhalb der Schulhausweg-Strasse. Die heutige Haltekante wird über eine Bus-Bucht angefahren.

Foto Ist-Zustand



2.5.1 Haltekante

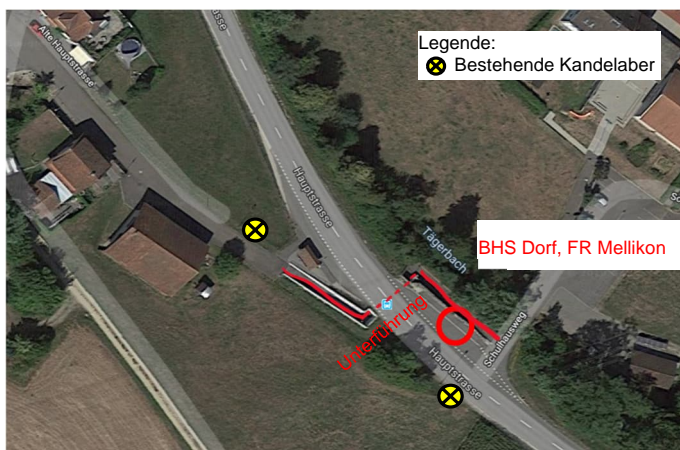
Die bestehende Haltekante weist folgende Abmessungen auf:

- | | | |
|-------------------------|----|------------------------------------|
| • Haltestellentyp | -> | Busbucht (Asphalt-Belag) |
| • Breite Busbucht | -> | ca. 2.5 – 3.70 m |
| • Länge Haltekante | -> | ca. 19 m |
| • Anschlags-Höhe 2.Türe | -> | 14 cm |
| • Längsgefälle | -> | ca. 3 % |
| • Quergefälle | -> | ca. 6 - 7 % in Richtung Haltekante |
| • Breite Gehweg | -> | ca. 1.50 m |
| • Gefälle Gehweg | -> | ca. 1.5 % |

2.5.2 Zugang / Querung / Beleuchtung

Der Zugang zur Haltekante erfolgt, von Nordwesten herkommend, über die Personen-Unterführung (Unterquerung Kantonsstr.). Vom Schulgebäude her ist die Haltekante über den Schulhausweg erreichbar.

Lage bestehende Personen-Unterführung



Der Schulhausweg (ca. 8.5%) und die Rampe der Personen-Unterführungen (13 - 15%) weisen ein bestehendes Längsgefälle von mehr als 6% auf (nicht behindertengerecht).

Bestehende Personen-Unterführung



Beleuchtung

-> siehe Haltekante A

2.5.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse

Die bestehenden Sichtzonen und Sichtverhältnisse entsprechen den geforderten Normansprüchen.

2.5.4 Taktile visuelle Markierung

Es ist bestehend keine taktile-visuelle Markierung vorhanden.

2.5.5 Unterstand

Bei der Bushaltestelle Dorf in Fahrtrichtung Mellikon ist bestehend kein Buswartehäuschen vorhanden (Buswartehäuschen BHS in Fahrtrichtung Mellstorf vorhanden / gegenüberliegende Haltekante).

2.5.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung

Die Fahrbahnoberfläche ist bestehend aus Asphalt-Belag.

Das anfallende Strassenwasser wird entlang der Haltekante in das angrenzende Wiesland geleitet (Entwässerung über die Schulter).

2.6 Massnahmenprojekt

Mit der Pilot-/Bauprojekt-Phase wurden diverse behindertengerechte Anpassungs-Varianten überprüft:

- a. Erhöhung der Haltekante von 14 auf 16cm und Anpassung der Breite des Rollstuhl-Einstiegs-Bereich.
- b. Variante Vollausbau Gelenkbus ohne Nase.
- c. Variante Busbucht mit Nasenlösung.
- d. Variante Fahrbahnhalt.**
- e. Variante Busbucht 3 Türen Niveaugleich (22cm Anschlag)

Folgenden Gründe waren für die Weiterverfolgung der Ausbauvariante «d» ausschlaggebend:

- bauliche Massnahmen an der bestehenden Unterführung und Blocksteinmauer geringhalten
- geringes Verkehrsaufkommen -> ca. 2'500 Fahrzeuge pro Tag
- signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h
- genügend vorhandene Sichtverhältnisse
- geringer Busbetrieb und Einstiegsfrequenz wie FR Siglistorf

Das Bauprojekt umfasst folgende Unterlagen:

Auflageprojekt

• Situation 1: 200	Plan Nr.	18-1257.04.101
• Querprofile 1:100	Plan Nr.	18-1257.04.142
• Längenprofile 1:200/20	Plan Nr.	18-1257.04.143
• Landerwerbsplan 1:500 und -tabelle	Plan Nr.	18-1257.04.151
• Signalisation/Markierung 1:200	Plan Nr.	18-1257.04.201
• Technischer Bericht mit Kosten		September 2025

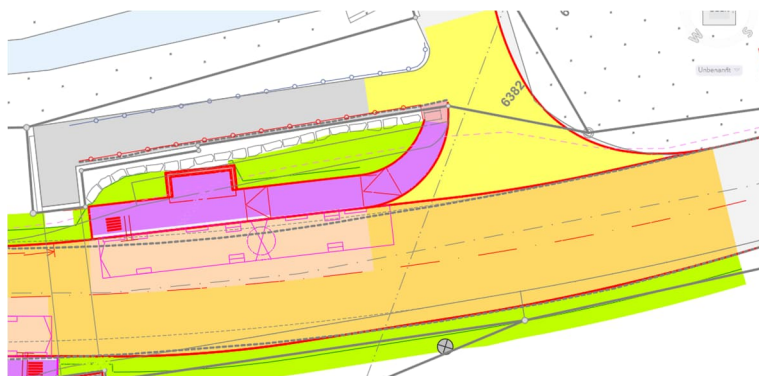
2.6.1 Haltekante

Die bestehende Busbucht wird aufgehoben und die Haltekante neu als Fahrbahnhalt auf der Höhe der bestehenden Busbucht erstellt. Die Geometrie wird gemäss ATB-Empfehlung für Bushaltestellen (401.107) erstellt -> «Fahrbahnhalt 2 Türen niveaugleich» (Länge 22cm-Anschlag = 9.60 m). Die benötigte Konstruktion erfordert Landbeanspruchungen (vorübergehende Beanspruchung // kein Landerwerb erforderlich) der Parzellen 6045 und 6382.

Die neue, projektierte Haltekante weist folgende Abmessungen auf:

• Haltestellentyp	->	Fahrbahnhalt 2 Türen Niveaugleich
• Länge Haltekante 22cm Anschlag	->	min. 9.60 m
• Anschlags-Höhe 2.Türe	->	22 cm
• Längsgefälle	->	ca. 4 %
• Quergefälle Strasse	->	ca. 4 % in Richtung Innenseite Kurve
• Breite Gehweg	->	2 m (2.10 m vom Fahrbahnrand gemessen)
• Gefälle Gehweg	->	2 % in Richtung Fahrbahn

Ausschnitt Situation (Projekt)



Anpassung Blocksteinmauer / Geländer

Die Blocksteinmauer bleibt unverändert bestehen. Das vorhandene Geländer wird in seiner aktuellen Position belassen. Am Ende des Gehwegs (Bereich der ersten Bustür) ist im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen, ob eine Höhenanpassung des Geländers erforderlich ist. Entlang der Blocksteinmauer an der Fussgängerampe zur Unterführung ist der fehlende Handlauf nachzurüsten.

2.6.2 Zugang / Querung / Beleuchtung

Der Zugang zur Haltestelle, die Personen-Unterführung und die bestehende Beleuchtung bleiben wie bestehend -> keine Anpassungen (mit den Bauarbeiten sind keine Sanierungsmassnahmen an der Personenunterführung vorgesehen).

2.6.3 Sichtzonen / Sichtverhältnisse

Die Sichtzonen bleiben weitgehend unverändert und erfüllen die geltenden Normanforderungen (keine Massnahmen geplant). Eine temporäre Sichteinschränkung besteht jedoch bei einem wartenden Bus auf der Kantonsstrasse (Fahrbahnhalt), wodurch die Sicht für die Ausfahrt aus der Schulhausstrasse beeinträchtigt wird (Wegfahrt abwarten).

2.6.4 Taktile visuelle Markierung

Mit den behindertengerechten baulichen Anpassungen der Bushaltestelle ist nach den Bauarbeiten, auch die normgerechte taktile-visuelle Markierung im Einstiegsbereich zu erstellen (Lage gemäss ATB-Empfehlung 401.107).

2.6.5 Unterstand

In Absprache und auf Wunsch der Gemeinde Zurzach, wird auf der Höhe der zweiten Bustür, ein Personenunterstand eingeplant. Die Art und Grösse des Unterstandes sind in Absprache mit der Gemeinde, noch zu definieren. Die Kosten für den Unterstand und Fundament gehen zu Lasten der Gemeinde.

2.6.6 Fahrbahnoberfläche / Entwässerung

Die Fahrbahnoberfläche der Bushaltestelle wird wie bestehend wieder aus Asphalt-Belag erstellt.

Angaben Belagsaufbau

-> siehe Haltekante A

Die Entwässerung erfolgt wie bestehend über die Haltekante ins angrenzende Wiesland (Entwässerung über die Schulter).

2.7 Landerwerb

Bei der Realisierung des Bauvorhabens sind zwei Parzellen betroffen (kein Landerwerb erforderlich).

Vorübergehende Beanspruchung von Privat:	0 m ²
Vorübergehende Beanspruchung von Gemeinde:	82 m ²

2.8 Kosten

Für den Kostenvoranschlag wurden die Baukosten mittels Erfahrungswerte ermittelt (Preisbasis September 2025, Genauigkeit +/- 20 %, inkl. MwSt.).

B	Baukosten:	Fr.	101'000.-
H	Honorare:	Fr.	31'000.-
L	Landerwerb:	Fr.	3'000.-
Total inkl. MwSt.		Fr.	<u>135'000.-</u> (inkl. Anpassung Geländer)

Abgrenzung:

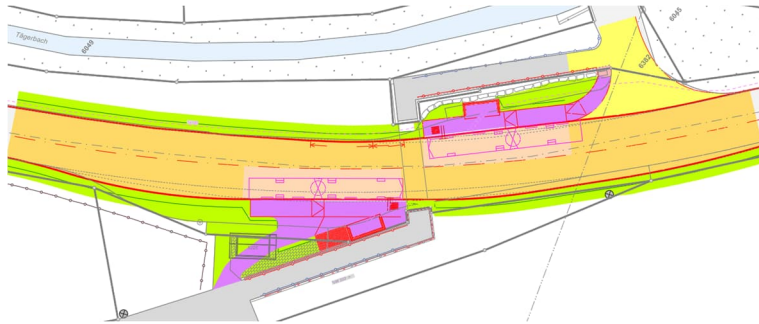
Kosten für Personen-Velounterstände (Fundament und Unterstände -> zu Lasten Gemeinde) und all-fällige Werkleitungserneuerungen, sind in den Kosten nicht berücksichtigt.

2.9 Kosten Belagssanierung

Die Kosten für die Belagssanierung im Ausbaubereich wurden die Baukosten mittels Erfahrungswerte ermittelt (Preisbasis September 2025, Genauigkeit +/- 20 %, inkl. MwSt.).

B	Baukosten:	Fr.	84'000.-
H	Honorare:	Fr.	19'000.-
L	Landerwerb:	Fr.	2'000.-
Total inkl. MwSt.		Fr.	<u>105'000.-</u>

Ausschnitt Situation (Belagssanierung)



2.10 Kosten Anteil Gemeinde Zurzach

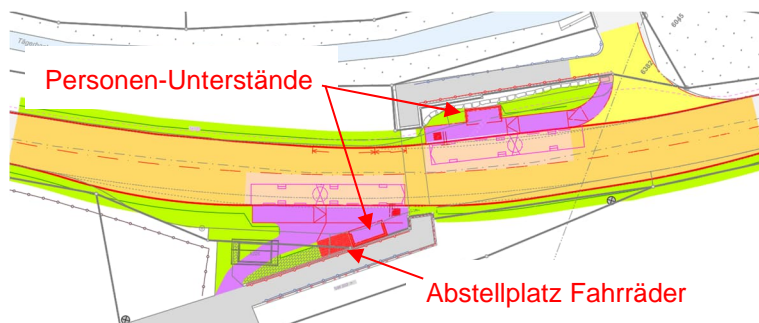
Die Kosten für den Anteil der Gemeinde Zurzach im Ausbaubereich wurden die Baukosten mittels Erfahrungswerte ermittelt (Preisbasis September 2025, Genauigkeit +/- 20 %, inkl. MwSt.). Die genauen Kosten sind mit der weiteren Bearbeitung zu verifizieren (Absprache Erneuerungsvorhaben mit Gemeinde Zurzach -> Typ Unterstände, Abfalleimer, Gestaltung Abstellplatz...).

B	Baukosten:	Fr.	80'000.-
- Fundamente Unterstände 2 Stück Total ca. 10'000.-			
- Unterstände 2 Stück Total ca. 60'000.-			
- Abstellplatz Fahrräder Total ca. 7'000.-			
- Diverses / Rundung 3'000.-			

H	Honorare:	Fr.	5'000.-
---	-----------	-----	---------

Total inkl. MwSt.		Fr.	<u>85'000.-</u>
--------------------------	--	------------	------------------------

Ausschnitt Situation (Anteil Gemeinde)



Lengnau, 18.09.2025

Baerlocher Partner AG / M. Conigliaro

Ort, Datum

Projektverfasser