

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Tiefbau

Realisierung
Markus Baumgartner
Projektleiter
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Direkt 062 835 36 92
markus.baumgartner@ag.ch
www.ag.ch/bvu

Gemeinderat Mandach
Gemeindekanzlei
Hauptstrasse
5318 Mandach

20. April 2026

Gemeinde Mandach IO; K445, Bushaltestelle "Dorf"

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Beilage erhalten Sie das Projekt *Mandach IO; K445, Bushaltestelle "Dorf"*. Es wurde vom Ingenieurbüro Waldburger im Einvernehmen mit Ihnen und unserer Abteilung ausgearbeitet. Wir erstatten Ihnen dazu nachfolgenden Bericht.

1. Ausgangslage, Handlungsbedarf

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) ist im Januar 2004 in Kraft getreten. Das Gesetz hat den 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 grundsätzlich hindernisfrei sind, beziehungsweise an die Bedürfnisse von Menschen mit behinderungsbedingten Beeinträchtigungen angepasst werden müssen.

Die Bushaltekante Mandach "Dorf" (Wendeplatz) entspricht nicht dem BehiG und muss umgebaut werden. Die Haltestelle befindet sich im Grobnetz des Kantons Aargau.

Für diese Haltestelle wurde bereits im Oktober 2018 ein damaliges Pilot-Kleinprojekt eröffnet. Während der Projektbearbeitung zeigte sich, dass eine Anpassung des Wendeplatzes nicht sinnvoll ist. Die Anpassung der Haltekante sollte in einen angedachten Innerortsumbau integriert werden, da sich in einem grösseren Perimeter mehr Möglichkeiten ergeben. So wurde das frühere Kleinprojekt im Frühling 2022 abgerechnet.

In der Zwischenzeit wurde auf dem angrenzenden Landstück eine Überbauung geplant. Parallel wurde durch die Gemeinde auch ein Vorprojekt der Haltestelle erstellt. Damit konnte der benötigte Platz und die notwendigen Anpassungen ermittelt werden, so dass die geplanten Gebäude genügend Abstand haben werden.

Eine Bushaldebucht, respektive ein Ausstellplatz ist notwendig, da es sich um eine Endhaltestelle handelt und das Postauto auch Wartezeiten überbrücken können muss. Dazu eignet sich die Wendeschleife nicht, da nur der Ausstieg behindertengerecht wäre, respektive die Personen schon früher an der Haltekante erscheinen müssten. Ein separates Projekt zur Vergrösserung des Bachkanals "Grüenige" (Bauherrschaft Gemeinde) und der damit verbundenen Strassensanierung (Bauherrschaft Kanton Aargau) ist in Planung.

2. Zielsetzung

Mit dem vorliegenden Projekt wird das Erstellen einer Bushaltekante gemäss den Vorgaben des BehiG verfolgt. Dabei sind die Arbeiten auf ein Minimum zu beschränken, da der gesamte Innerortsabschnitt im vorerwähnten, separaten Projekt bearbeitet wird.

In einem Bauprojekt (SIA 112, Phase 32) wurden der entsprechende Lösungsansatz erarbeitet und die Kosten für die Realisierung ermittelt. Nach Abschluss des Bauprojekts legen wir Ihnen das Vorhaben mit dem notwendigen Realisierungskredit zum Entscheid vor.

3. Projekt und Ausführung

Aufgrund der Gegebenheiten wird ein Halte- und Wartebereich ausserhalb der Fahrbahn erstellt. Die Haltekante wird im Bereich der vorderen zwei Türen des Busses auf 22 cm (Länge = 9.60 m) und im Anfahrtsbereich auf 16 cm (Länge = 7.90 m) erhöht. Die Ausfahrt aus der Haltestelle erfolgt direkt in den Wendepplatz. Der Zugang erfolgt weiterhin über den Gehweg längs der Kantonsstrasse im Norden und über den Wendepplatz im Süden.

Die Arbeiten für die neue Bushaltekante wurden so optimiert, dass sie im Zuge der Vergrösserung des Bachkanals "Grünenige" und der damit verbundenen Strassensanierung nicht nochmals ausgeführt werden müssen. Der Gehweg wird mit einem definitiven Belag, die Fahrbahn mit einem provisorischen Belag erstellt. Die bestehende Entwässerung wird momentan beibehalten und mit dem späteren Sanierungsprojekt erneuert. Das Gefälle führt von der Haltekante weg in Richtung Strassenrand. Die Beleuchtung wird bereits jetzt mit zwei neuen Kandelabern an die neue Situation angepasst. Im Bereich der ersten Türe wird eine taktil-visuelle Markierung aufgebracht.

Die Gemeinde sieht von einem neuen Personenunterstand ab. Die bestehende Infrastruktur beim Mehrzweckgebäude kann weiter genutzt werden.

4. Rechtsgrundlagen

Es handelt sich um ein Vorhaben an einer Kantonsstrasse. Die Zuständigkeit für den Bau liegt gemäss § 86 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) und § 5 Abs. 1 des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) beim Kanton.

Die finanziellen Verpflichtungen für das vorliegende Projekt erstrecken sich über mehrere Jahre und übersteigen die Kreditkompetenzsumme von Fr. 250'000.–. Deshalb wird gemäss §§ 24 und 28 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) ein Verpflichtungskredit beantragt. Der Verpflichtungskredit ist als Objektkredit ausgestaltet (§ 25 Abs. 2 GAF) und wird in der Investitionsrechnung geführt.

Im vorliegenden Projekt sind Sanierungsmassnahmen, welche die Funktionsfähigkeit von bestehenden Verkehrsanlagen erhalten oder wiederherstellen, gemäss § 2 Abs. 4 StrG vorgesehen. Gemäss § 1 Abs. 1 der Kantonsstrassenverordnung (KSV) gelten als Sanierung Massnahmen an bestehenden Verkehrsanlagen zur Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Verkehrsanlage sowie zur Anpassung der Verkehrsanlage an geänderte Anforderungen an die Leistungs- und Funktionsfähigkeit. Dazu gehören insbesondere Anpassungen aufgrund neuer gesetzlicher Vorgaben, aus Gründen der Verkehrstechnik oder der Verkehrssicherheit sowie zum Schutz der Umwelt. Gemäss § 10 Abs. 2 StrG beschliesst der Regierungsrat über Verpflichtungskredite zu Lasten der Strassenrechnung für Sanierungen, sofern ein Beitragsbeschluss der Gemeinde gemäss § 32 StrG vorliegt. Ausgaben für die Sanierung von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse unterstehen nicht dem Ausgabenreferendum (§ 10 Abs. 3 StrG).

Die Kostenbeteiligung der Gemeinden richtet sich nach §§ 29–33 StrG.

Gemäss § 5 Abs. 1 lit. g der Verordnung über die Delegation von Kompetenzen des Regierungsrats (Delegationsverordnung, DelV) ist die Bewilligung von Verpflichtungskrediten bis 3 Millionen Franken für Strassenbauvorhaben (Projektierung und Vorbereitung, Realisierung) und Unterhaltsmassnahmen im Sinne der Strassengesetzgebung an das Departement Bau, Verkehr und Umwelt delegiert.

5. Finanzielles

5.1 Kostenvoranschlag

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2025 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes.

Kosten Gesamtprojekt	Franken
Kostenvoranschlag	
• Baukosten	205'000
• Honorare	75'000
• Landerwerb	41'000
• Total	321'000
Kreditrisiko	32'000
Gesamtkosten	353'000

Die Freigabe von Geldern aus dem Kreditrisiko erfolgt ausschliesslich auf einen entsprechend begründeten Antrag des Lenkungsausschusses und fällt in die Kompetenz des Leiters Abteilung Tiefbau.

Das Anpassen von Gemeindestrassen, soweit es nicht durch den Ausbau der Kantonsstrasse bedingt ist, geht voll zulasten der Gemeinde. Auch das Anpassen allfälliger Werkleitungen wie Wasser, Gemeindekanalisationen, Elektrisch, Gas, Telefon usw. geht aufgrund der Reversbestimmungen (§§ 104 und 106 BauG) zulasten der Werkeigentümer beziehungsweise der Gemeinde. Die Strassenbeleuchtung im Innerort beziehungsweise deren Veränderungen gehen ebenfalls zulasten der Gemeinden (§ 99 BauG). Massnahmen, die über den Ausbaustandard hinausgehen, sind durch die bestellenden Gemeinden oder Anstösserinnen und Anstösser zu finanzieren (§ 8 Abs. 2 StrG). Vorgenannte Massnahmen werden nicht zu Lasten dieses Kredits finanziert, sondern von der Unternehmung den Bestellenden direkt belastet. Andernfalls wird der Aufwand den Bestellenden zuzüglich Mehrwertsteuer belastet (§ 5 Abs. 1 KSV).

5.2 Werkbeiträge/Kostenteilung

Gemäss § 29 StrG leisten die Gemeinden Beiträge von 35 % an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken. Damit ergibt sich die folgende Kostenteilung:

Gesamtkosten	Anteil Gemeinde Mandach	AnteilKanton
100 %	35 %	65 %
Franken	Franken	Franken
353'000	123'550	229'450

5.3 Folgeaufwand

Die Investitionsfolgekosten für die erweiterten Verkehrsanlagen weichen nicht massgeblich von denjenigen für andere vergleichbare Bauwerke ab. Die hierfür notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

5.4 Kosten-Nutzen-Beurteilung

Die Arbeiten für die neue Bushaltekante wurden so optimiert, dass sie im Zuge der Vergrösserung des Bachkanals "Grünenige" und der damit verbundenen Strassensanierung nicht nochmals ausgeführt werden müssen. Die Übergangsbereiche werden mit einem provisorischen Belag erstellt.

Unter Berücksichtigung aller baulichen, geografischen und ökologischen Aspekte ist das vorliegende Projekt die ökonomisch und ökologisch nachhaltigste Variante.

6. Umweltbelange/Lärm

Bei Um- oder Ausbauten von Strassen müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung, LSV). Wird die Strasse wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden.

Im Sinne von Art. 8 LSV stellt das vorliegende Bauvorhaben keine wesentliche Änderung dar; eine Zunahme der Emissionen ist mit dem Bauprojekt nicht verbunden, und das Verkehrsaufkommen wird nicht erhöht. Es ist somit keine Pflicht zur gleichzeitigen Lärmsanierung im Zuge der Realisierung des vorliegenden Projekts gegeben.

7. Eigentum, Erhaltungspflicht

Das Eigentum sowie die Erhaltungspflicht richten sich nach den allgemein für Strassen geltenden rechtlichen Bestimmungen.

8. Weiteres Vorgehen

Wir unterbreiten Ihnen das Projekt zur Zustimmung und zur Bewilligung des Gemeindebeitrags gemäss Kapitel 5.2 mit Preisstand vom 1. Januar 2025 zuzüglich teuerungsbedingte Mehrkosten. Dabei weisen wir darauf hin, dass im vorliegenden Projekt nicht ausschliesslich gebundene Ausgaben vorgesehen sind, sondern auch neue Ausgaben (vgl. § 32 Abs. 1 StrG). Gerne erwarten wir Ihren Beschluss (Protokollauszug) zurück.

Anschliessend wird das Projekt vorläufig genehmigt und gleichzeitig über den Verpflichtungskredit und die Kostenteilung Beschluss gefasst. Dann kann das Projekt im Gelände profiliert und während 30 Tagen öffentlich aufgelegt werden. Nach der Behandlung allfälliger Einwendungen kann die definitive Genehmigung beziehungsweise Gutheissung des Projekts gemäss § 95 des Baugesetzes erfolgen, anschliessend der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung.

Für Rückfragen steht Ihnen Markus Baumgartner, Unterabteilung Realisierung, Telefon 062 835 36 92, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dominik Studer
Kantonsingenieur



Markus Baumgartner
Projektleiter

Beilage

- Projektmappe digital

Verteiler (per E-Mail)

- RE / BMA
- RE / STM
- RE / mba
- PS / kly
- Reg ATB