

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
Abteilung Tiefbau

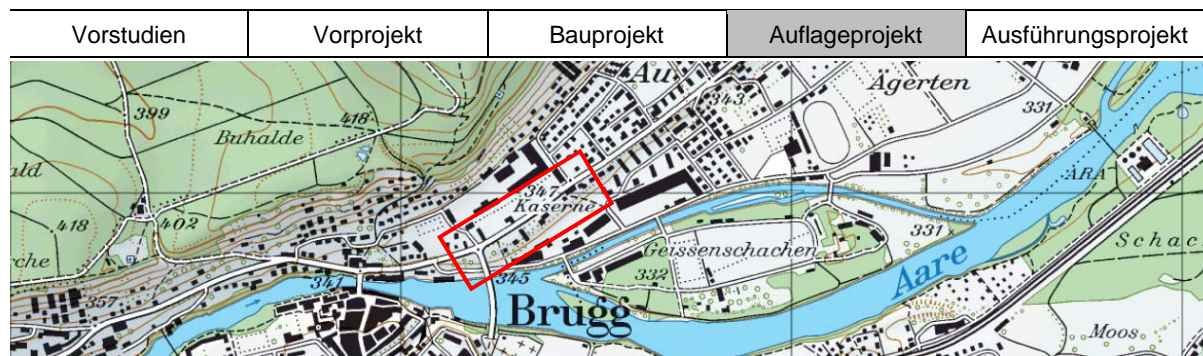
GEMEINDE **Brugg IO**

STRASSE **K 112 Zurzacherstrasse**

BEREICH D306 + 175 m bis D310 + 3 m (L = 318 m)

OBJEKT **Verlängerung Vorsortierung**

Technischer Bericht



PROJEKTVERFASSER

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Tiefbau
Realisierung
5001 Aarau

BAUHERR

Abteilung Tiefbau
Realisierung

Erstellt: 25.09.2015 / Mer

Inhalt

1. Ausgangslage	4
2. Grundlagen	4
3. Projekt	4
3.1 Strasse	4
3.1.1 Situation	5
3.1.2 Längenprofil	5
3.1.3 Querprofile	5
3.1.4 Normalprofile.....	5
3.2 Anlagen für den öffentlichen Verkehr.....	6
3.2.1 Bushaltestelle Kaserne (Richtung Brugg).....	6
3.2.2 Bushaltestelle Kaserne (Richtung Lauffohr)	7
3.2.3 Busschleuse.....	7
3.3 Radwegverbindungen	7
3.4 Fussgängerverbindungen	7
4. Erschliessung bestehender Liegenschaften	7
4.1 Private Zufahrten.....	7
4.2 Rebmoosweg	7
5. Bestehende Kunstbauten	8
5.1 Personenunterführung (PU) B-9232, Zurzacherstrasse	8
5.2 Personenunterführung (PU) B-9237, Zurzacherstrasse	8
5.3 Stützmauer S-09509, Zurzacherstrasse	8
6. Leistungsfähigkeit	8
7. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit	8
8. Versorgungsrouten	8
8.1 Bestehende Situation	8
8.2 Bauphase	8
8.3 Projektierte Situation	9
9. Werkleitungen	9
9.1 Strassenentwässerung.....	9
9.2 Beleuchtung	9
9.3 Medienrohr	9
9.4 Übrige Werkleitungen.....	9
10. Relevante Umweltbereiche (Checkliste für nicht UVP-Pflichtige Strassenbauprojekte)	9
10.1 Abfälle und Altlasten	9
10.2 Grundwasser	10
10.3 Abwasser und Entwässerung.....	10
10.4 Boden	10
10.5 Luft	10
10.6 Bau-Lärm, Erschütterungen und NSI.....	10
10.6.1 Bauphase	10
10.6.2 Betriebsphase	11
10.7 Strassenverkehrslärm	11
10.7.1 Neuanlage.....	11
10.7.2 Wesentliche Änderung.....	11
10.7.3 Lärmindernde Massnahmen (Deckbelag, Andere)	11

10.8 Landschaft und Natur.....	11
10.9 Kulturgüter.....	11
11. Landerwerb.....	11
12. Kosten.....	11

1. Ausgangslage

Der Verkehr auf der Zurzachersstrasse K 112 hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Der öffentliche Verkehr wird in Fahrtrichtung Brugg infolge der unzureichenden Stauräume am Knoten Casino stark behindert. Die Folge sind Verspätungen, die regelmässig den Verlust der Anschlussverbindung am Bahnhof Brugg nach sich ziehen. Die Transportkette ist insbesondere zu Spitzenzeiten nicht mehr gewährleistet.

Der Gehweg entlang der Fahrbahn Richtung Lauffohr führt im Bereich der Fröhlich-Scheune hinter der Scheune durch, ist unbefestigt und liegt auf Privatland. Diese Situation ist aus Sicherheits- und Haftungsgründen problematisch und ist daher anzupassen.

Die bestehenden Busbuchten sind zu klein und entsprechen nicht mehr den heutigen Normen. Das Befahren mit Gelenkbussen und der behindertengerechte Ausbau sind zu berücksichtigen.

Die Fussgängerquerungen beim Knoten Rebmoosweg entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Aufgrund des hohen DTV sind Schutzmassnahmen für die Fussgänger beim Queren der Strasse zu treffen.

Im Mai 2012 wurde durch die Gruner Ingenieure AG Brugg ein Vorprojekt erstellt. Auf dieser Basis wurde durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau (ATB) das vorliegende Bauprojekt erarbeitet.

2. Grundlagen

Das vorliegende Projekt basiert auf folgenden Grundlagen und Vorgaben:

- Digitaler Grunddatensatz der Amtlichen Vermessung.
- Bericht Verkehrsmanagement Brugg Regio von SNZ Ingenieure und Planer AG vom Januar 2010.
- Vorstudie Situation von Gruner Ingenieure AG vom 23. Mai 2012.
- Ergänzende Aufnahmen durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abt. Tiefbau.
- Materialtechnische Zustandserfassung mit Eingrenzung teerhaltiger Beläge, Consultest AG vom 26. September 2014.
- Materialtechnische Zustandserfassung des Oberbaus, Consultest AG vom 10. September 2014.
- Bemessungsvorschlag Fachbereich Belags- und Geotechnik, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abt. Tiefbau, vom 18. November 2014.
- Interne / Externe Vernehmlassung vom Juni 2015 - Juli 2015
- Road Safety Audit (RSA) inkl. Monitoring, Team Verkehr Zug AG vom 15. Juli 2015

3. Projekt

3.1 Strasse

Die K 112 hat im kantonalen Strassennetz eine hohe Bedeutung. Sie ist stark staugefährdet und die verkehrliche Analyse zeigt, dass man davon ausgehen kann, dass das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen und sich die Stauproblematik, insbesondere in der Abendspitze, weiter verschlechtern wird.

Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken und die Probleme des öffentlichen Verkehrs zu mindern ist folgende Massnahme geplant. Der Verkehrsabfluss am Knoten Casino soll beschleunigt werden, indem man den Vorsortierbereich vom Knoten Casino bis zur Bushaltestelle Kaserne verlängert und den Bus in einer eigenen Phase (mit dem rechts-/geradeaus Verkehr) führt.

Desweiteren werden die beiden Busbuchten Kaserne saniert und normgerecht ausgestaltet. Auf Grund des hohen DTV von über 18'000 Motorfahrzeuge sind bei den Fussgängerübergängen Querungshilfen notwendig. Der östliche Fussgängerstreifen (km 245) wird aufgehoben und dafür wird die Gehweglücke auf der südöstlichen Strassenseite der K 112 (Bereich Parz. 135, 1868) geschlossen. Der Knoten Rebmoosweg wird mit einer Abbiegehilfe ergänzt.

3.1.1 Situation

Durch die Verlängerung des Vorsortierungsbereiches wird die K 112 ab ca. Ende Parz. 129 (QP 2) bis zum Rebmoosweg verbreitert. Die zwei Vorsortierungsfahrbahnen Richtung Brugg sind 3.0 m (rechts-/geradeaus Verkehr) respektive 3.25 m (linksabbiegender Verkehr) breit. Die Fahrbahnbreite Richtung Lauffohr beträgt 3.25 m. Die Gesamtbreite der Strasse beträgt in diesem Abschnitt 9.50 m. Im Bereich des Einlenkers Rebmoosweg ist auf der K 112 eine 1,20–1,50 m breite Abbiegehilfe geplant, welche westlich durch eine 1,50 m breite Fussgänger-Querungshilfe und östlich durch eine 1,20 m breite Schutzinsel begrenzt wird. Die Fahrbahnbreiten Richtung Brugg und Richtung Lauffohr betragen in diesem Abschnitt je 3.50 m. Um eine geschlossene Belagsfläche zu schaffen wird die Binder- und Deckschicht vom Knoten Casino (D306 +175 m) bis Ausbauende (D310 +3 m) neu erstellt.

Entlang des Gehweges sind an den wasserführenden Strassenränder Randsteine mit einem Wasserstein und an den nicht wasserführenden Strassenränder ein Randstein vorgesehen. Die Strassenränder der Liegenschaftseinfahrten, Vor- und Parkplätze werden mit Doppelbundsteinen gestürzt ausgeführt. Hinterkant Gehweg sind Stellplatten 6/25 oder bei Liegenschaftseinfahrten, Vor- und Parkplätze Bundsteine 8/11 geplant. Entlang der Fahrbahn Richtung Brugg (ca. QP1 - QP9) können die Strassenrandabschlüsse sowie die Abschlüsse hinterkant Gehweg belassen werden. Die Querungshilfeinseln sowie die Schutzinsel werden mit Spezialsteinen 12/6 umrandet. Beim Fussgängerübergang werden Granitplatten 12 x 2 - 2.5 verwendet. Diese Abschlüsse werden nach den Deckbelagsarbeiten aufgeklebt.

3.1.2 Längenprofil

Mit der Belagssanierung wird das heutige Längenprofil der K 112 übernommen.

3.1.3 Querprofile

Das Quergefälle der bestehenden Strasse wird übernommen. Die partiellen Verbreiterungen sind in den Querprofilen dargestellt.

3.1.4 Normalprofile

Am 26. September 2014 wurde die materialtechnische Zustandserfassung mit Eingrenzung teerhaltiger Beläge durch die Consultest AG durchgeführt. Der Bericht gibt Auskunft über den bestehenden Oberbau. Aufgrund dieser Untersuchungsergebnisse wurde am 18. November 2014 von der Fachstelle Belags- und Geotechnik (BVU) folgender Bemessungsvorschlag ausgestellt.

Aufbau K 112 (Bereich D306 +175 m bis D306 +236 m)		
<i>best. Belag fräsen</i>		-100 mm
Deckschicht	SMA 8	30 mm
Binderschicht	AC B 22 H	70 mm
<i>best. Tragschicht</i>	<i>best. Belag</i>	107 mm
<i>best. Foundation</i>	<i>ungebundene Gemische 0/45mm</i>	600 mm
Oberbau total:		807 mm

Aufbau K 112 (Bereich D306 +236 m bis D310 +3 m)		
<i>best. Belag fräsen</i>		-100 mm
Deckschicht	SDA 4 Typ B (AG)	30 mm
Binderschicht	AC B 22 H	70 mm
<i>best. Tragschicht</i>	<i>best. Belag</i>	<i>107 mm</i>
<i>best. Foundation</i>	<i>ungebundene Gemische 0/45mm</i>	<i>600 mm</i>
Oberbau total:		807 mm

Aufbau Verbreiterung K 112		
Deckschicht	SDA 4 Typ B (AG)	30 mm
Binderschicht	AC B 22 H	70 mm
Tragschicht	AC T 22 H	100 mm
Foundation	ungebundene Gemische 0/45 mm	mind. 600 mm
Oberbau total:		800 mm

Aufbau Gehweg		
Deckschicht	AC 8 N	30 mm
Tragschicht	AC T 22 N	70 mm
Foundation	ungebundene Gemische 0/45 mm	mind. 500 mm
Oberbau total:		600 mm

Bushaltestellen in Beton		
Deckschicht	Beton	220 mm
Sauberkeitsschicht	AC T 22 N	80 mm
Foundation	ungebundene Gemische 0/45 mm	mind. 500 mm
Oberbau total:		800 mm

3.2 Anlagen für den öffentlichen Verkehr

Die Busbuchten werden Gelenkbus tauglich und behindertengerecht ausgebaut. Die Ausführung erfolgt in Beton (konventionell mit Fugeneinteilung).

3.2.1 Bushaltestelle Kaserne (Richtung Brugg)

Die Busbucht wird ca. 10 m Richtung Lauffohr verlängert.

Abmessungen:

- Länge der Haltestelle: 20.00 m
- Breite der Bucht: 3.00 m
- Breite Gehweg: 2.00/2.30 m (Minimalbreite für Rollstuhleinfahrt)
- Höhe der Einstiegskante: 0.16 m

3.2.2 Bushaltestelle Kaserne (Richtung Lauffohr)

Die Busbucht wird verlängert und um ca. 15 m Richtung Lauffohr verschoben.

Abmessungen:

- Länge der Haltestelle: 20.00 m
- Max. Breite der Bucht: 4.50 m (Sichtzone Fussgänger)
- Breite Gehweg: 2.00/2.30 m (Minimalbreite für Rollstuhleinfahrt)
- Höhe der Einstiegskante: 0.16 m

3.2.3 Busschleuse

Im Projektperimeter ist keine Busschleuse vorgesehen.

3.3 Radwegverbindungen

Kantonale Radrouten oder Radrouten Veloland Schweiz sind im Strassenausbaubereich keine vorhanden. Der offizielle Radweg (Kantonale Radroute) verläuft südlich auf der parallel liegenden Ländstrasse. Es sind keine Massnahmen für den Zweiradverkehr vorgesehen.

3.4 Fussgängerverbindungen

Die Situation für Fussgänger wird im Bereich des Knoten Rebmoosweg neu gestaltet. Der bestehende Gehweg hinter der Fröhlich-Scheune wird aufgehoben. Der neue Gehweg verläuft parallel zur Strasse. Die Gehwegbreite beträgt im Normalfall 2.00 m. Bei der Fröhlich-Scheune liegt die Breite zwischen 1.95 m bis 1.30 m (östlicher Hausecken). Der östliche Fussgängerstreifen zur Querung der K 112 wird aufgehoben. Die Fussgängerstreifen im Bereich der Busbucht und zur Querung des Rebmooswegs werden mit einer 1.50 m breiten Querungshilfe ergänzt.

In einer Variante war ein Abbruch der Fröhlich-Scheune zu Gunsten eines durchgehenden 2.0m breiten Gehwegs vorgesehen. In einem Gutachten der eidgenössischen Kommission vom 23. Juni 1987 wird die Fröhlich-Scheune als Baudenkmal von lokaler Bedeutung eingestuft. Im Weiteren ist das Gebäude im Kurzinventar der kantonalen Denkmalpflege unter der Nr. 908 als schützenswertes Objekt aufgeführt. Im Jahr 1998 wurde ein Abbruchgesuch der eidgenössischen Zeughaus und Waffenplätze vom Baudepartement des Kantons Aargau bereits abgewiesen. Nach Diskussionen mit dem Eigentümer der Fröhlich-Scheune und der kantonalen Denkmalpflege fiel der Entscheid zugunsten der im Projekt vorliegenden Variante.

4. Erschliessung bestehender Liegenschaften

4.1 Private Zufahrten

Bestehende Zufahrten zu privaten Liegenschaften werden wo nötig angepasst. Auf der Parzelle 1855 (Liegenschaft 24A+24B) entfallen durch die Verschiebung des Gehweges 2 Parkplätze. Um die Sichtzonen einzuhalten ist die Ein- und Ausfahrt zur Parzelle 1868 mit Schildern und einer Rabatte neu zu regeln.

4.2 Rebmoosweg

Der Rebmoosweg wird im Anschlussbereich an die K 112 Zurzacherstrasse aufgeweitet. Dadurch kann die bestehende Fussgängerquerung mit einer Querungshilfe ausgestattet werden. Infolge der Aufweitung muss die bestehende Mauer (Parz. 2056) auf einer Länge von 23 m um ca. 0 - 1.0 m zurückversetzt werden.

5. Bestehende Kunstbauten

5.1 Personenunterführung (PU) B-9232, Zurzacherstrasse

Die PU B-9232 ist im Eigentum des Kantons Aargau. Am 22. April 2015 wurde eine Hauptinspektion durch die Abteilung Tiefbau durchgeführt. Die PU ist in einem guten Zustand. Es sind keine Massnahmen erforderlich.

5.2 Personenunterführung (PU) B-9237, Zurzacherstrasse

Die PU B-9237 ist im Eigentum der Armasuisse Immobilien. Am 20. Mai 2011 wurde eine Hauptinspektion durch Plüss Meyer Partner AG, Luzern durchgeführt. Die Armasuisse Immobilien ist über das Strassenbauprojekt orientiert. Kosten für allfällige Sanierungen an der PU gehen zu Lasten der Armasuisse Immobilien.

5.3 Stützmauer S-09509, Zurzacherstrasse

Die Stützmauer S-09509 befindet sich im Privatbesitz. Die Kosten für eine eventuelle Sanierung sind durch die Eigentümer zu tragen.

6. Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit des Knotens Casino wird durch die Verlängerung der Vorsortierung bis zur Bushaltestelle Kaserne gesteigert. Der öffentliche Verkehr kann bis zur Lichtsignalanlage Casino vordringen und in einer eigenen Phase (mit dem rechts abbiegenden und geradeaus fahrenden Verkehr) den Knoten passieren. Diese Bevorzugung ermöglicht in den Spitzenstunden einen Zeitgewinn und verbessert die Anschlussstabilität.

7. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit

Die Strasse liegt im Innerortbereich. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt generell 50 km/h.

8. Versorgungsrouten

8.1 Bestehende Situation

Über den Knoten Casino und anschliessend auf der Zurzacherstrasse verläuft eine Versorgungsroute Typ I reduziert.

Routentyp	Durchfahrtsbreite	Lichte Höhe	Gesamtgewicht	Achslast
I red.	6.50 m	5.20 m	3'200 kN	200 kN

8.2 Bauphase

Bei der Planung der Bauetappen werden die Vorgaben des Lichtraumprofils der Versorgungsroute Typ I reduziert berücksichtigt. Die Versorgungsroute ist während dem Bau, soweit möglich, aufrecht zu erhalten. Allenfalls kann die Versorgungsroute in Absprache mit dem Strassenverkehrsamt kurzzeitig für gewisse Arbeiten (z.B. Deckbelagseinbau) aufgehoben werden. Die Realisierung erfolgt in ca. 12 Bauetappen mit einer Länge von ca. 60 - 80m. Grundsätzlich wird der Verkehr mittels Lichtsignalanlage im Einspurverkehr durch die Baustelle geführt. Die Busbuchten und die Verbreiterung auf der Fahrbahn Richtung Lauffohr können unter laufendem Verkehr (ohne Lichtsignalanlage) erstellt werden. Für die Ausführung wird ein Bauphasenplan erarbeitet. Die Busse des öffentlichen Verkehrs werden mit Handfunksender ausgerüstet. Infolge des hohen Verkehrsaufkommens (DTV ca. 18'000 Motorfahrzeuge) ist in Spitzenzeiten für die Bedienung der Lichtsignalanlage ein Verkehrsdienst

erforderlich. Mittels Orientierung und Baustelleninfos werden die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer über die geplanten Bauarbeiten informiert. Für Strassen- und Werkleitungsbau (kantonseigene Werkleitungen) ist eine Bauzeit von ca. 7 Monaten vorgesehen (excl. Werkleitungsbau der Werke).

8.3 Projektierte Situation

Beim Knoten Rebmoosweg werden auf der K 112 die Fussgängerschutzinseln sowie die Schutzinsel am Ende der Abbiegehilfe überfahrbar (geklebter Inselstein, Anschlag 6 cm) und die Inselpfosten demontierbar ausgeführt. Weitere Massnahmen sind nicht vorgesehen.

9. Werkleitungen

9.1 Strassenentwässerung

Die Zurzacherstrasse K 112 untersteht der Störfallverordnung. Das Strassenwasser wird wie bis anhin in die öffentliche Kanalisation abgeleitet. Die Einlaufschächte müssen grösstenteils lage- und höhenmässig angepasst werden. Sämtliche Einlaufschachtdeckel werden durch hochziehbare Deckel ersetzt. Aufgrund des geringen Längsgefälle im Kuppenbereich (QP3 – QP6) wird die beschädigte bestehende Rinne ersetzt.

9.2 Beleuchtung

Für die Strassenbeleuchtung ist die Einwohnergemeinde Brugg zuständig. Das Projekt erfolgt über die IBB Energie AG, Brugg. Die Standorte müssen der neuen verkehrstechnischen Situation und an die gültigen Normen angepasst werden. Mittels einer Lichtberechnung ist im Auflageprojekt der Nachweis für eine gleichmässige Beleuchtung zu erbringen.

9.3 Medienrohr

Ein Medienrohr PE \varnothing 120mm der ATB/VT wird vom bestehenden Schacht bei der Personenunterführung (Km 45) bis zum Ausbauende (Km 245) und als Strassenquerung bei der Busbucht und dem Ausbauende eingelegt. Beidseitig der Busbuchten und am Ausbauende sind Schächte R60/80 mit Detektoranschluss vorgesehen. Ein weiterer Schacht R60/80 ist im Bereich der Busbucht Fahrtrichtung Brugg notwendig. Das bestehende Buswartehäuschen wird mit einem EW-Anschluss versehen.

9.4 Übrige Werkleitungen

Es ist geplant, die notwendigen Arbeiten für eventuelle Werkleitungserneuerungen/-erweiterungen gemeinsam mit dem Strassenausbau auszuführen. In der Auflageprojektphase sind die Werke über den Strassenausbau zu orientieren und Angaben über eventuell werkseigene Sanierungs- oder Ausbauvorhaben einzuholen. Die Werkleitungserneuerungen und Anpassungsarbeiten sowie der Ersatz von Schachtdeckeln, Schieberkappen usw. gehen zu Lasten der einzelnen Werke respektive Leitungseigentümer und sind deshalb im Kostenvoranschlag nicht enthalten.

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

10.1 Abfälle und Altlasten

Auf den durch das Projekt tangierten Grundstücken befinden sich keine belastete Standorte (Altlastenverdachtsflächen).

Auf Grund der vorliegenden materialtechnischen Zustandserfassung mit Eingrenzung teerhaltiger Beläge vom 26. September 2014, der Consultest AG, liegen die auf PAK-Gehalt im Bindemittel unter-

suchten Belagsbohrkerne zwischen 370 und 17'400 mg/kg. Der Ausbauasphalt kann unter Einhaltung der Richtlinie für die Verwertung mineralischer Baubfälle (BAFU) weiterverwertet werden. Für die Ablagerung in eine Deponie gelten die Weisungen der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA).

Die bestehende Kiesfundationsschicht des Oberbaus wurde ebenfalls mittels 3 Proben untersucht. Gemäss materialtechnischer Zustandserfassung der Consultest AG vom 10. September 2014 weisen 2 Proben einen Wert für unverschmutztes und eine Probe einen Wert für tolerierbares Aushubmaterial auf. Für die Weiterverwertung oder Entsorgung des Aushubmaterials gelten die Weisungen der Aushubrichtlinie (BUWAL) und der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA).

10.2 Grundwasser

Gewässerschutz zonen sind im Projektperimeter nicht vorhanden. Hingegen verläuft das Projekt im Grundwasserschutzbereich Au. Es sind keine Einbauten wie Stützmauern, oder tiefer reichende Fundamente vorgesehen, die in oder unter den Grundwasserspiegel reichen.

10.3 Abwasser und Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt weiterhin in die öffentliche Kanalisation (siehe Kap. 9.1)

10.4 Boden

Auf der Fahrspurseite Richtung Lauffohr (QP2 - QP17) und rundum den Busbuchten muss Boden abgetragen werden. Der Boden ist teils mit Gebüsch und Hecken bewachsen. Vor Baubeginn wird der Boden auf seinen Schadstoffgehalt untersucht. Über den ganzen Ausbaubereich werden ca. 130 m³ Boden bearbeitet. Ca. 20 m³ können voraussichtlich vor Ort für Bankette und Anpassungen wieder verwendet werden (abhängig von Schadstoffbelastung). Das überschüssige Bodenmaterial wird abgeführt und gemäss den Weisungen der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA) entsorgt.

10.5 Luft

Lage der Baustelle : Agglomeration, Dauer der Baustelle ca. 7 Monate, Fläche ca. 5'100 m², Kubaturen ca. 1000 m³. Gemäss Baurichtlinie Luft (BAFU 2009) wird die Baustelle der Massnahmestufe B zugeordnet. In der Ausschreibung werden die entsprechenden Vorgaben aufgeführt. Es werden keine Korrosionsschutzmassnahmen durchgeführt.

10.6 Bau-Lärm, Erschütterungen und NSI

10.6.1 Bauphase

Es finden Bauarbeiten und Bautransporte gemäss Definition Baulärm-Richtlinie (BAFU) statt. Lärmintensive Bauarbeiten sind nicht vorgesehen. Der minimale Abstand von der Baustelle zu den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung ist kleiner als 300 m. Das Gebiet befindet sich in der Lärmempfindlichkeitsstufe III. Die Bauarbeiten dauern ca. 7 Monate.

Projektbedingte Arbeiten :

Abbruch und Fräsen von bestehendem Strassenbelag, Aushub- und Auffüllerarbeiten, Verdichtungs- und Belagsarbeiten, Werkleitungsbau.

Die Bauarbeiten sind der Massnahmestufe B und die Bautransporte der Massnahmestufe A zugeordnet. Werden Bauarbeiten oder lärmintensive Bauarbeiten von 12 bis 13 Uhr, 19 bis 7 Uhr oder an Sonn- und allg Feiertagen durchgeführt, werden die Massnahmen auf die nächst höhere Stufe verschärft. Der detaillierte Massnahmekatalog ist in der „Baulärm- Richtlinie“ der BAFU ersichtlich.

10.6.2 Betriebsphase

Siehe Kapitel 10.7.3 (Lärmindernde Massnahmen)

10.7 Strassenverkehrslärm

10.7.1 Neuanlage

Das vorliegende Strassenbauprojekt behandelt die Sanierung einer bestehenden Strasse. Es wird keine Neuanlage erstellt.

10.7.2 Wesentliche Änderung

Durch die Verlängerung des Vorsortierungsbereiches wird der Verkehrsfluss verbessert, was zu weniger stop-and-go-Lärm führt.

10.7.3 Lärmindernde Massnahmen (Deckbelag, Andere)

Als Deckbelag ist von D306 +175 m bis D306 +236m ein SMA 8 und von D306 +236m bis D310 +3m ein SDA 4 B vorgesehen. Strukturmarkierungen werden nicht aufgebracht.

10.8 Landschaft und Natur

Durch die Strassenverbreiterung auf der südlichen Seite der K 112 muss die bestehende Hecke (Parz. 134 + 135) zurückgeschnitten und teilweise entfernt werden. Beim Knoten Rebmoosweg ist, aufgrund des Erhalts der Fröhlich-Scheune (siehe Kapitel 3.4) sowie einer Fussgänger-Querungshilfe zum Queren der K 112, eine Strassenverbreiterung von ca. 1.50 m in nördliche Richtung notwendig. Infolge der Verbreiterung und der Gelenkbus tauglichen und behindertengerechten Anpassung der Busbucht (Haltestelle Richtung Brugg) müssen auf der Parzelle Nr. 120 6 Bäume gefällt werden. Die entfernten Bepflanzungen werden in Absprache mit den Grundeigentümern wieder ergänzt.

10.9 Kulturgüter

Im Inventar historischer Verkehrsweg der Schweiz (IVS) sind im Ausbaubereich keine Verkehrswege aufgeführt. Das Gebäude Nr. 7 + Nr. 8 (Fröhlich-Scheune) ist im Kurzinventar der kantonalen Denkmalpflege unter der Nr. 908 als schützenswertes Objekt aufgeführt. In einem Gutachten der eidgenössischen Kommission vom 23.6.1987 wird die Fröhlich-Scheune als Baudenkmal von lokaler Bedeutung eingestuft. Archäologische Fundstellen sind keine bekannt.

11. Landerwerb

Für dieses Bauvorhaben werden ca. 389 m² Land benötigt. Der Landerwerb ist im Landerwerbsplan Nr. 095.112.009-007 ersichtlich.

12. Kosten

Die Gesamtkosten betragen rund CHF 1'580'000 inkl. MWST. Die detaillierten Kosten sind im beiliegenden Kostenvoranschlag ersichtlich. Der Strassenausbaubereich befindet sich im Innerort. Die Gemeinde Brugg hat gemäss dem Kantonsstrassendekret sich an den Kosten zu beteiligen.

Aarau, 25.09.2015

BVU Abteilung Tiefbau, Realisierung,

Michael Erhard