KANTON AARGAU

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
Abteilung Tiefbau

GEMEINDE **Wölflinswil – Oberhof IO / AO**

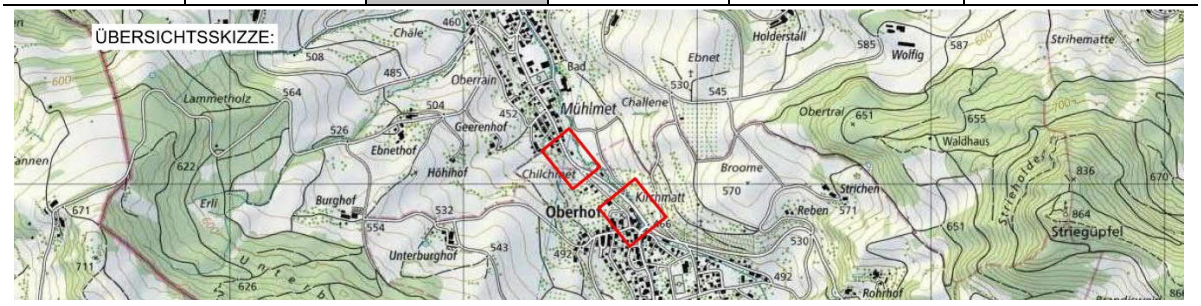
STRASSE **K 487**

BEREICH S728 + 220 m bis S732 + 190 m

OBJEKT **Rad- / Gehwegverbindung**

Technischer Bericht

Vorstudien	Vorprojekt	Bauprojekt	Auflageprojekt	Ausführungsprojekt	Ausgeführtes Werk



PROJEKTVERFASSER

Waldburger Ingenieure AG
Laurenzenvorstadt 90
5000 Aarau

BAUHERR

Abteilung Tiefbau
Unterhaltskreis IV

PS-Nr.: 640-204089
PL ATB: Stefano Donatiello

Erstellt: 09. Dezember 2025 / üNiV 27. Mai 2026

Inhalt

1. Ausgangslage 4

2. Grundlagen 4

3. Nutzungsvereinbarung 4

4. Varianten / Variantenentscheid 4

5. Projekt 5

5.1 Strasse 5

5.1.1 Situation 5

5.1.2 Längenprofil 5

5.1.3 Querprofile 5

5.1.4 Normalprofile 5

5.2 Anlagen für den öffentlichen Verkehr 6

5.3 Radwegverbindungen 6

5.4 Fussgängerverbindungen 7

6. Erschliessung bestehender Liegenschaften 7

6.1 Privatzugang 7

7. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit 7

8. Versorgungsrouten 7

8.1 Bestehende Situation 7

8.2 Bauphase 7

8.3 Projektierte Situation 7

9. Lärmschutz 7

10. Werkleitungen 7

10.1 Strassenentwässerung 7

10.2 Beleuchtung 8

10.3 Medienrohr 8

10.4 Übrige Werkleitungen 8

11. Relevante Umweltbereiche (Checkliste für nicht UVP-Pflichtige Strassenbauprojekte) 8

11.1 Abfälle und Altlasten 8

11.1.1 Bauphase 8

11.1.2 Betriebsphase 8

11.2 Grundwasser 8

11.3 Abwasser und Entwässerung 8

11.4 Boden 8

11.5 Luft 8

11.5.1 Bauphase 8

11.5.2 Betriebsphase 9

11.6 Bau-Lärm, Erschütterungen und NIS 9

11.6.1 Bauphase 9

11.6.2 Betriebsphase 9

11.7 Strassenverkehrslärm 9

11.8 Oberflächengewässer 9

11.9 Wald 9

11.10 Jagd 9

11.11 Fischerei 9

11.12 Landwirtschaft 9
11.13 Landschaft und Natur 9
11.14 Kulturgüter 10
11.15 Unfälle und Betriebsstörungen 10
11.15.1 Zustand heute 10
11.15.2 Bauphase 10
11.15.3 Betriebsphase 10

12. Landerwerb 10

13. Nachhaltigkeit 10

1. Ausgangslage

Die Rad- und Gehwegverbindung zwischen den beiden Gemeinden, die Bestandteil der kantonalen Radroute ist, wurde u.a. im Rahmen der Fusionsgespräche diskutiert und als ungenügend erachtet. Das vorhandene Angebot befriedigt nicht, da die bestehende Querungsstelle ungenügend erschlossen ist und sich zudem zwischen innerorts und ausserorts befindet. Zwischen den Gemeinden ist auf einem Abschnitt von ca. 250 m auf der K 487 die Geschwindigkeit von 80 km/h erlaubt. Von Wölflinswil nach Oberhof fahrend, wird die Geschwindigkeit unmittelbar vor der Querungshilfe auf 50 km/h reduziert. Die heutige Fusswegverbindung besteht aus einem 1 m breiten Gehweg, westlich entlang der K 487 zwischen Oberhof und der Querungshilfe, welche auf der gegenüberliegenden Seite über einen Bypass in den bestehenden Rad- und Gehweg Richtung Wölflinswil mündet. Velofahrenden stehen zwischen Oberhof und der Ein- / Ausmündung des oben genannten Rad- und Gehweges von und nach Wölflinswil beidseitig Radstreifen zur Verfügung. Ausserdem kann, wie bereits erwähnt, der Rad- und Gehweg östlich der Querungshilfe als Verbindung zwischen den Gemeinden bis zum Schulhaus Huebmet in Wölflinswil und weiter durch die Mühligasse in Richtung Dorfmitte benützt werden. Insbesondere weil die Verbindung zu einem beachtlichen Teil von Kindern befahren wird, dies zum Beispiel für den Schüleraustausch für bestimmte Schulfächer sowie für den Mittagstisch, sollen die Verhältnisse verbessert werden.

Im Rahmen einer Studie wurde festgestellt, dass der bestehende Übergang, bzw. die heutige Verbindung im Allgemeinen, Mängel aufweist und verschiedene Varianten für die Verbesserung der Situation ausgearbeitet. Beide Gemeinden haben sich auf die, im vorliegenden Bauprojekt ausgearbeitete Variante, geeinigt.

Gegenstand des Variantenstudiums war nicht nur die Verbindung der beiden Gemeinden zwischen dem Dorfplatz Oberhof und dem Schulhaus Huebmet in Wölflinswil, sondern auch die Fussverbindung auf direktem Weg vom südlichen Dorfende von Wölflinswil in Richtung Oberhof. Hier wurde entschieden, dass der bereits heute genutzte Weg über die Kirchmatt weiter ausgebaut werden soll. Aktuell wird das Bankett auf der Westseite der K 487 für die direkte Fusswegverbindung benützt.

2. Grundlagen

- Besprechung vom 15. Oktober 2024 mit Stefano Donatiello, Kreisingenieur Unterhaltskreis IV
- Projektantrag vom 10. September 2024
- Variantenstudie Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH, 20. Oktober 2023
- ATB-Normen / Dokumente IMS Kanton Aargau
- VSS-Normen

3. Nutzungsvereinbarung

Die Rad- und Gehwegverbindungen zwischen Wölflinswil und Oberhof sollen so ausgebaut werden, dass die Strecken sicher zurückgelegt und die Kantonsstrasse zweistufig überquert werden kann. Es soll aber auch die Attraktivität steigern, den Weg zu öffentlichen Institutionen, Gebäuden, Anlässen etc. mit dem Velo, oder zu Fuss erreichen zu wollen.

4. Varianten / Variantenentscheid

Die verschiedenen Varianten wurden in der Variantenstudie der Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH vom 20. Oktober 2023 ausführlich beschrieben und dokumentiert. Die hier vorliegende Variante wurde auf Basis der gewählten Variante aus der Studie erarbeitet.

5. Projekt

5.1 Strasse

5.1.1 Situation

Rad- und Gehwegverbindung

Das bestehende, 1 m breite Trottoir, wird um 2 m in Richtung K 487 erweitert und erreicht damit eine Breite von 3 m. Diese Breite ermöglicht die Koexistenz von Velofahrerinnen und Fussgängern auf einem neu geschaffenen Geh- und Radweg. Die Querungshilfe wird etwa 4 m in Richtung Nordwesten verschoben und mit einer festen Insel ausgerüstet. Diese weist eine Breite von 2.5 m auf. Diese Breite ermöglicht einerseits das Warten in der Strassenmitte mit einem Kinderwagen und andererseits mit einem Velo. Velos weisen eine Gesamtlänge von ca. 1.80 m auf. Die Durchfahrtsbreite der Fahrbahn beidseits der Insel beträgt jeweils 3.50 m. Im weiteren Verlauf nach dem Überqueren der K 487 wird auf der Ostseite derselben ebenfalls ein 3 m breiter, kombinierter Fuss- und Radweg eingeführt, der angrenzend an die Kantons- und Gemeindestrasse erstellt und vor dem Übergang über den Pilgerbach in die Gemeindestrasse bzw. den bestehenden Radweg einmündet.

Fusswegverbindung Kirchmatt Oberhof – südlicher Dorfeingang Wölflinswil

Entlang des bestehenden Hirschgeheges soll ein Gehweg mit der Breite von 1.80 m erstellt und an den bestehenden Gehweg in Wölflinswil angeschlossen werden. Die Breite von 1.80 m wurde vom Bestand weiter nördlich übernommen.

5.1.2 Längenprofil

Die Längenprofile beider Projektabschnitte folgen dem heutigen Strassenverlauf.

5.1.3 Querprofile

Rad- und Gehwegverbindung

Die Querprofile sind im Grundsatz so angelegt, dass der Ausbau keinen Einfluss auf die Höhenlage der angrenzenden Kantonsstrasse haben wird bzw. keine Anpassungen an deren Nivelette notwendig sein werden.

Fusswegverbindung

Der 1.80 m breite Gehweg mit Gefälle in Richtung Hirschgehege wird gegenüber der Fahrbahn mit einer Höhendifferenz von 8 cm abgesetzt. Der Zaun des Hirschgeheges wird aufgrund des notwendigen Landerwerbes in Richtung Westen versetzt.

5.1.4 Normalprofile

Rad- und Gehwegverbindung

Auf der westlichen Strassenseite wird der bestehende Gehweg abgebrochen und um ca. 2 m in Richtung Kantonsstrasse erweitert. Dazu wird keine Kofferergänzung notwendig sein. Auf der Ostseite im heutigen Wiesland wird ein Kieskoffer mit der Stärke von 60 cm eingebaut.

Die Randabschlüsse werden so ergänzt, dass eine klare Abgrenzung zu der K 487 entsteht. Diese erfolgt mit einem Randstein mit 8 cm Anschlag und wird auf Höhe des Übergangs und bei Einfahrten abgesenkt bzw. mit den entsprechenden Abschlüssen ausgeführt.

Auf einem Abschnitt von ca. 26 m wird die hintere Kante des Rad- und Gehweges mit einem Stützsystem stabilisiert.

Fusswegverbindung Kirchmatt Oberhof – südlicher Dorfeingang Wölflinswil

Neben der Fahrbahn, im heutigen Bankettbereich, wird der Koffer in einer Stärke von 50 – 60 cm so weit ergänzt, dass ein Gehweg mit der Breite von 1.80 m bis zur neuen Einzäunung des Hirschgeheges realisiert werden kann. Die Abgrenzung zur Fahrbahn erfolgt mittels 8 cm hohem Randstein.

Es ist noch kein Bemessungsvorschlag der ATB vorhanden.

Folgende Beläge könnten zur Anwendung kommen:

- Fuss- und Veloweg: 30 mm AC 8 N / 70 mm AC T 22 N
- Fahrbahnergänzungen: 30 mm AC MR 8 / 100 mm AC T 22 S

5.2 Anlagen für den öffentlichen Verkehr

Im Projektperimeter verkehrt die Postautolinie Nr. 136. Die Einmündung in die Dorfstrasse bzw. Richtung Adlerplatz Oberhof wird in der Breite durch den Ausbau des Gehweges zu einem Geh- und Radweg um 1 m reduziert. Dies ist nicht unwesentlich für den Wendekreis der Postautos. Die Schleppkurvenuntersuchung und Fahrversuche zeigen, dass das Wenden weiterhin möglich sein wird, es wird aber, u.a. auf der Tatsache gründend, dass die Fahrerinnen und Fahrer die Wendeschlaufe unterschiedlich befahren, dazu kommen, dass der neu angelegte Geh- und Radweg mindestens partiell befahren wird bzw. der hintere Überhang diesen überstreicht.

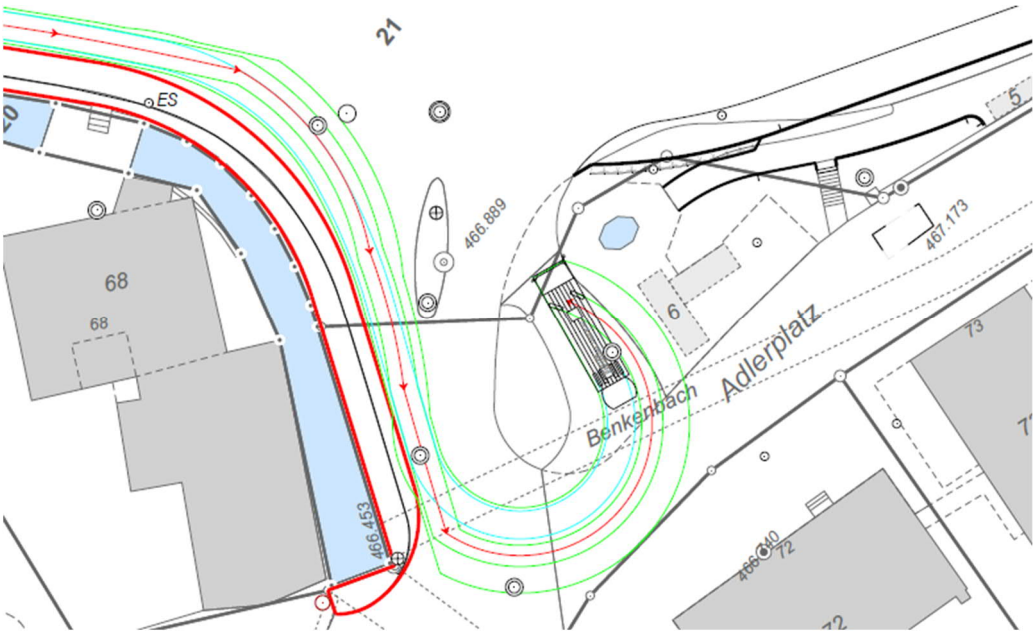


Bild 1: Schleppkurve 12 m – Bus

5.3 Radwegverbindungen

Die Gemeinden Oberhof und Wölflinswil sind über den Radweg Mühligass in Wölflinswil, welche heute unterhalb der auszubauenden Querung in die K 487 mündet und anschliessend in Form eines Radstreifens bis zur Einmündung nach Oberhof reicht, miteinander verbunden. Der Radstreifen ist aktuell beidseitig markiert. Dies wird nach der Umsetzung des vorliegenden Projektes nicht mehr der Fall sein. Einerseits ist dies damit begründet, dass auf der Westseite neu ein Fuss- und Veloweg eingeführt wird und andererseits, dass vom Benkerjoch herkommende Velofahrer tendenziell auf diesem kurzen Abschnitt mit relativ grosser Geschwindigkeit unterwegs sind und ausserdem ab der Einmündung Oberhof nach ca. 150 m in den Radweg Richtung Wölflinswil einmünden können. Für Velofahrende ab Oberhof ist das Einmünden in den Fuss- und Veloweg an der Ecke Dorfstrasse – Bühl möglich.

5.4 Fussgängerverbindungen

Mit dem Umsetzen des Projektes werden zwei Möglichkeiten bestehen, um die Strecke Wölflinswil – Oberhof sicher zu Fuss zurückzulegen.

6. Erschliessung bestehender Liegenschaften

6.1 Privatzugang

Der Zufahrt zu der Parzelle 17 wird zukünftig über den Rad- und Gehweg erfolgen. Die Randabschlüsse, insbesondere der Randstein zu der Strasse hin wird an dieser Stelle abgesenkt.

Der Zugang über den Treppenabgang zu der Parzelle 18 wird weiterhin gewährleistet.

7. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit

Die Signalisierung «Generell 50» muss aufgrund dessen, dass der Übergang über die K 487 verschoben wird, ebenfalls neu platziert werden. Es stellt sich die Frage, ob die signalisierte Geschwindigkeit zwischen dem neu gestalteten Übergang und dem Ortsausgang Wölflinswil nicht ohnehin z.B. auf 60 km/h angepasst werden sollte. Dass die Geschwindigkeit zwischen den Gemeinden (beidseitig «Generell 50») auf einer Länge von aktuell gut 300 m auf 80 km/h erhöht wird, ist sowohl ökologisch, als auch bezüglich Lärmschutz und Sicherheit mindestens in Frage zu stellen, auch wenn solche Reduktionen nur aufgrund von Geschwindigkeitsgutachten durchsetzbar sind.

8. Versorgungsrouten

8.1 Bestehende Situation

Die K 487 ist keine Versorgungsroute.

8.2 Bauphase

-

8.3 Projektierte Situation

-

9. Lärmschutz

Das Objekt befindet sich (praktisch) ausserhalb bewohnten Gebietes. Lärmschutztechnisch könnte für obenliegenden Gebäude im Westen (Schallausbreitung) mit der Reduktion der Geschwindigkeit (Beschleunigung) eine gewisse Verbesserung erzielt werden.

10. Werkleitungen

10.1 Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung wird marginal angepasst, indem grösstenteils Strassensammler um die Mehrbreite des Fuss- und Veloweges verschoben werden. Die Entwässerung des Gehweges entlang des Hirschgeheges erfolgt über die Schulter.

10.2 Beleuchtung

Die Beleuchtung des Kantonsstrassenüberganges wird angepasst. Die Beleuchtung des Gehweges zwischen den Gemeinden wird ergänzt.

10.3 Medienrohr

Die Verbindung der Gemeinden mit dem Medienrohr erfolgte mit der IO-Sanierung der K 487 in Wölflinswil sowie der Sanierung des AO-Abschnittes auf dem das vorliegende Projekt realisiert wird.

10.4 Übrige Werkleitungen

Bis anhin sind keine Werkleitungsbauten geplant.

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

11.1 Abfälle und Altlasten

11.1.1 Bauphase

Durch die Bauarbeiten sind keine belasteten Standorte betroffen.

Es wurden bis anhin keine PAK-Untersuchungen durchgeführt. Dies wird noch nachgeholt. Aufgrund des Alters der beiden Abschnitte kann aber vorerst von sehr niedrigen Werten ausgegangen werden. Andernfalls würde mit der korrekten Entsorgung, den Werten entsprechend, reagiert werden.

Abgesehen von Ausbauasphalt, der gemäss VVEA entsorgt werden muss, wird mit Ausnahme des Opferstreifens (Verwertungsstelle ATB) entlang des Hirschgeheges kaum Material abgeführt.

11.1.2 Betriebsphase

-

11.2 Grundwasser

Es erfolgen keine Arbeiten, die das Grundwasser gefährden. Die Tiefe der Eingriffe beträgt maximal 1 m ohne grundwassergefährdende Stoffe.

11.3 Abwasser und Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt über das bestehende, in das Mischwassersystem mündende Entwässerungssystem. Zu verschiebende, oder neu zu erstellende Strassensammler werden an dieses System angeschlossen.

11.4 Boden

Abgesehen vom Einbringen einer Fundationsschicht entlang des Hirschgeheges sowie für den Geh- und Radweg auf der Ostseite der Strassenquerung erfolgen keine Eingriffe in den Boden. Der Eingriff kann mit einer Kubatur von maximal 150 m³ beziffert werden.

11.5 Luft

11.5.1 Bauphase

Die Baustelle befindet sich im ländlichen Raum und dauert deutlich weniger als ein Jahr. Ausserdem liegen sowohl die Kubaturen (max. 700 m³) als auch die Flächen (max. 1'300 m²) deutlich unter den Richtwerten der Massnahmenstufe B, selbst unter Verwendung der Kriterien für Lage der Baustelle

«Agglomeration/Innenstädtisch» (Fläche < 4'000 m², Kubaturen < 10'000 m³). Die Baustelle ist gemäss *BauRLL* klar der Massnahmenstufe A zuzuordnen.

Tab. 1 > Massnahmenstufen und dazugehörige generelle Anforderungen

Stufe	Maschinen, Geräte und Arbeitsprozesse entsprechen:	Massnahmen
A	mindestens der Normalausrüstung und üblichen Prozessanwendung	«gute Baustellenpraxis»(Basismassnahmen)
B	dem Stand der Technik gemäss Art. 4 LRV	Basismassnahmen und spezifische Massnahmen

11.5.2 Betriebsphase

Die Realisierung des Projektes bringt keine Veränderung und entspricht in der Betriebsphase der aktuellen Situation.

11.6 Bau-Lärm, Erschütterungen und NIS

11.6.1 Bauphase

In der Bauphase werden Fräsen, Schneidmaschinen, Bagger, Verdichtungsgeräte, Belagsfertiger und Lastwagen eingesetzt. Da der Umsatz von Material relativ gering ist, die Bauzeit nur einige Monate dauert und dies unter der Woche in den Zeiten von 7 – 12 und 13 – 19 Uhr, sind keine besonderen Massnahmen zu treffen.

11.6.2 Betriebsphase

Die Realisierung des Projektes bringt keine Veränderung und entspricht in der Betriebsphase der aktuellen Situation.

11.7 Strassenverkehrslärm

Das Projekt führt zu keinen Änderungen der heutigen Situation.

11.8 Oberflächengewässer

Das Projekt Rad- und Gehweg überquert den Pilgerbach in gleicher Weise, wie das bereits der Fall ist. Ausserdem liegt es (nach wie vor) teilweise im Unterabstand zum Pilgerbach.

11.9 Wald

Das Projekt beeinflusst kein Waldareal.

11.10 Jagd

Nicht betroffen.

11.11 Fischerei

Ein Einfluss auf die Fischerei ist trotz der Nähe zum Pilgerbach nicht zu erwarten.

11.12 Landwirtschaft

Das Projekt beansprucht Landwirtschaftsland (allgemeine Landwirtschaftszone).

11.13 Landschaft und Natur

Landschaft und Natur werden, da sich der Projektperimeter im Kulturland befindet, tangiert.

11.14 Kulturgüter

Es sind keine Kulturgüter betroffen.

11.15 Unfälle und Betriebsstörungen

11.15.1 Zustand heute

In der interaktiven Karte des ASTRA sind keine Unfälle verzeichnet.

11.15.2 Bauphase

Während der Bauphase wird der Verkehr einspurig geführt und mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

11.15.3 Betriebsphase

Ziel des Projektes ist die sichere und attraktive Verbindung der beiden Gemeinden für Fussgängerinnen und Fahrradfahrer, insbesondere auch für Schülerinnen und Schüler.

12. Landerwerb

Die Verbreiterung des Rad- und Gehweges erfordert im Bereich der Strassenquerung westlich der K487 den Erwerb von 63 m² Privatgrund.

Ausserdem muss durch das Einführen eines 1.80 m breiten Gehweges zwischen Oberhof und Wölflinswil entlang des Hirschgeheges 60 m² Land erworben werden.

13. Nachhaltigkeit

Der geplante Geh- und Radweg leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

Aarau, 27. Mai 2026	Beat Mooser
Ort, Datum	Projektverfasser

