AEBO

GEMEINDE MÖHLIN

BehiG Bushaltestelle und Sanierung Veloparking Bahnhof Möhlin

Bauprojekt, Technischer Bericht



10767 / HaC
22. Mai 2026 / 1.2 / Bauprojekt

Aegerter & Bosshardt AG | Lautengartenstrasse 6 | CH-4052 Basel | +41 61 365 22 22 | basel@aebo.ch | aebo.ch

Impressum

Auftragnehmerin

Aegerter & Bosshardt AG

Lautengartenstrasse 6
4052 Basel

+41 61 365 22 22
basel@aebo.ch

Auftraggeber

Gemeinde Möhlin
Abteilung Bau und Umwelt

Roger Winter
Hauptstrasse 36
4313 Möhlin

Telefon +41 61 855 33 76
Mail roger.winter@moehlin.ch

Änderungsgeschichte

Version	Kommentar	Verfasser	Datum
1.0	Bauprojekt	C. Hausammann	28.05.2025
1.1	Anpassung Kreisel	C. Hausammann	27.10.2025
1.2	Ergänzung LS Kreisel aus Vorprüfung SBB	C. Hausammann	22.05.2026

Verteiler

Firma, Name	Version	1.0	1.1	1.2						
Roger Winter, Abteilungsleiter Bau und Umwelt, Möhlin		x	x	x						
Oliver Morel, Projektleiter öffentlicher Verkehr Kt. AG		x	x	x						
Zoran Tanasic, Sektionsleiter Hochbau/Planung, Möhlin			x	x						

Inhaltsverzeichnis

1. Bauvorhaben 4
1.1 Bauherrschaft 4
1.2 Objekt und Perimeter 4

2. Ausganglage, Ziel, Auftrag 4
2.1 Ausgangslage 4
2.2 Ziel 4
2.3 Auftrag 5

3. Grundlagen 5

4. Projekt 5
4.1 BehiG Bushaltestelle 5
4.1.1 Variantenstudium 5
4.1.2 Variantenentscheid 6
4.2 Veloparking 6
4.2.1 Bahnhofplatz 7
4.2.2 Riedmattstrasse 7
4.3 Kreisel Bahnhofplatz/Hintere Dammstrasse 8
4.3.1 Sofortmassnahme 8
4.3.2 Langfristige Lösung 8

5. Kosten 9

6. weiteres Vorgehen 10

7. Beilagen 11

1. Bauvorhaben

1.1 Bauherrschaft

Gemeinde Möhlin
Hauptstrasse 36
4313 Möhlin

1.2 Objekt und Perimeter

BehiG Bushaltestelle und Sanierung Veloparking Bahnhof Möhlin.

Die Bushaltestelle befindet sich direkt vor dem Bahnhofsgebäude und besteht aus 3 Haltekanten.

Neben der Erneuerung der Bushaltekanten werden auch die beiden Veloparkings vor dem Bahnhofsgebäude und auf der Nordseite bei der PU Ost zwischen Bahnhofstrasse und Riedmattstrasse saniert.

2. Ausganglage, Ziel, Auftrag

2.1 Ausgangslage

Der Bahnhof Möhlin soll mittel- oder langfristig umgebaut werden. Es gibt verschiedene Ideen wie der Bahnhof in Zukunft aussehen kann. Ein konkretes Projekt liegt zum heutigen Zeitpunkt hingegen noch nicht vor.

Momentan werden alle Bushaltestellen in der Gemeinde Möhlin behindertengerecht umgebaut. Aus diesem Grund soll die Haltestelle Bahnhof umgebaut werden. Der Umbau wird im Wissen realisiert, dass diese Investition nur bis zur Umgestaltung Bahnhof Möhlin Bestand haben wird.

Nicht nur die Bushaltestellen sollen erneuert werden, sondern im gleichen Zuge auch die beiden Veloparkings vor dem Bahnhof und an der Riedmattstrasse.

2.2 Ziel

Die Bushaltekanten sollen behindertengerecht auf eine P22 Haltekante umgebaut werden.

Weiter sollen die Velounterstände auf den neusten Stand gebracht werden.
Das Veloparking vor dem Bahnhof am Bahnhofsplatz soll auf ca. 200 Abstellplätze ausgelegt werden.
Das Veloparking an der Riedmattstrasse soll ebenfalls auf ca. 200 Abstellplätze ausgebaut werden. Dieses Parking soll mit verschliessbaren Velohäusern umgesetzt werden. In diesem Bereich besteht ein Vandalismus Problem.

2.3 Auftrag

Die Gemeinde Möhlin hat Aegerter & Bosshardt AG mit der Projektierung der Bushaltestelle sowie die beiden Veloparkings beauftragt.

3. Grundlagen

[1] VSS-Normenwerk
[2] SIA-Normenwerk
[3] Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und zugehörige Verordnungen
[4] Normenwerk Kanton Aargau
[5] Protokoll Begehung vom 28.06.2023
[6] Projektanstoss der Einwohnergemeinde Möhlin vom 21.04.2023
[7] Vertrag Nr. 55575/D 1992 zwischen SBB und Gemeinde
[8] Interessenslinien SBB

4. Projekt

4.1 BehiG Bushaltestelle

Zusammen mit dem Kanton Aargau, der Postauto AG und der Gemeinde wurden die Rahmenbedingungen für die neuen Haltekanten festgelegt. Die heutige Situation soll möglichst beibehalten werden. Die Haltestelle soll auf 3 Gelenkbusse ausgelegt werden. Wenn möglich sollen alle 3 Haltekanten auf P22 ausgebaut werden.

4.1.1 Variantenstudium

Der Platz vor dem Bahnhofgebäude ist in der Länge beschränkt. Vor diesem Hintergrund wurde ein Variantenstudium durchgeführt.
Im Variantenstudium hat sich gezeigt, dass die vorhandene Länge der best. Haltekante nicht ausreichen wird um 3 Gelenkbusse anzuordnen.

Vor diesem Hintergrund wurden 3 Varianten erarbeitet und an einer Besprechung zusammen mit der Gemeinde Möhlin, Kanton Aargau, Postauto AG und SBB besprochen.

4.1.1.1 Variante flexible Halteorte der Busse

Der erste Bus fährt an die vorderste Haltekante. Die weiteren Busse schliessen direkt auf und halten an den folgenden Haltekanten.

Die einzelnen Buslinien haben keine feste Haltekante mehr. Die Passagiere müssen immer schauen an welcher Haltekante ihr Bus fährt. Es müsste ein Personenleitsystem vorgesehen werden.

Die gesamte Haltestelle würde um ca. 14m länger als heute. Alle Haltekanten könnten auf H22 ausgebaut werden.
Die Zufahrt zum Unterhaltsgebäude und zur prov. Tankstelle/Dieseltank ist weiterhin gewährleistet

4.1.1.2 Variante fixe Halteorte der Busse in einer Reihe

Jede Buslinie hat seine fixe Haltekante. Die Haltekante A käme direkt vor dem Wendeplatz/Kreisel zu liegen. Sie würde ca. 25m nach der heutigen letzten Haltekante zu liegen.

Die Haltekanten können nur H16 ausgebildet werden.
Eine Zufahrt zum Unterhaltsgebäude und zur prov. Tankstelle/Dieseltank kann mit Erschwernissen weiterhin gewährleistet werden.

4.1.1.3 Variante Sägezahn mit fixen Halteorten der Busse

Jede Buslinie hat seine fixe Haltekante. Die gesamte Haltestelle würde um ca. 14m länger als heute.

Die Haltekanten werden in einem Winkel von ca. 5° angeordnet. Durch die Fahrwege (Schleppkurven) der Busse können diese nicht steiler angeordnet werden. Alle Haltekanten könnten auf H22 ausgebaut werden.

4.1.2 Variantenentscheid

Die Gemeinde Möhlin, Postauto AG und der Kanton Aargau haben zusammen entschieden die Variante "Sägezahn" weiter zu verfolgen. Diese Variante wurde an der letzten Begehung mit der SBB vorgestellt.

Die Variante "flexible Halteorte der Busse" wurde verworfen aufgrund der deutlichen Verschlechterung für die Passagiere.

Die Variante "fixe Halteorte der Busse in einer Reihe" wurde bezüglich des grösseren Platzbedarfes und nur eine H16 Haltekante verworfen.

4.2 Veloparking

Am Bahnhof Möhlin gibt es 2 bestehende Standort mit Velounterständen. Beide Standorte sollen auf den neusten Stand und den Bedürfnissen angepasst werden.

Derzeitig sind beim Bahnhof 400 und bei der PU Ost 250 Velo-Plätze vorhanden. Die SBB hat Kennzahlen zur Nutzung und Mengenevaluation der Plätze.
Die Auslastung von 2022 zeigen Kennzahlen von:

- SBB IM (SBB Immobilien) rechnet mit 322 notwendigen Velo-Abstell-Plätzen.

Der Bedarf an normalen Velo- Abstellplätzen und Abstellplätzen mit Schliesssystem (Boxen u. dgl.). Im genehmigten AGGLO–Programm sind 400 Velo-Abstellplätze eingereicht. Diese sollen realisiert werden. Das AGGLO-Programm beteiligt sich mit 35% an den Kosten.

Normale Velo- Abstellplätze, welche den SBB Standard erfüllen, werden von der SBB mit 50% mitfinanziert. Abstellplätze mit Schliesssystem (Boxen u. dgl.) werden von der SBB nicht mitfinanziert.

Der Kanton beteiligt sich finanziell, falls neben den Veloabstellplätzen auch die Bushaltestelle BehiG-Konform umgebaut wird.

4.2.1 Bahnhofplatz

Vor dem Bahnhof werden die 23 best. Velounterstände, welche ca. 400 Fahrrädern Platz bieten, auf der gesamten Länge entfernt.

Neu werden zwischen den beiden Treppen, Anschluss an die Hinteren Dammstrasse, Velounterstände "Doppio" einreihig angeordnet.
Die Unterstände werden längs zum Bahnhofplatz angeordnet und kommen hinten an die best. Mauer zu stehen. Gegen die Strasse bleibt so ein Manöverbereich von ca. 1.85m. Grundsätzlich wird ein Manöverbereich von 2.00m verlangt. Um den Manöverbereich zu erhöhen, müsste die best. Stützmauer verschoben werden. Auf diese bauliche Massnahme soll verzichtet werden.
Grund: Auf der Strasse dürfen nur die Busse verkehren. Durch das marginale Verkehrsaufkommen kann die Strasse ebenfalls als Manöverbereich verwendet werden.

Insgesamt finden 192 Velos in den Unterständen Platz.

4.2.2 Riedmattstrasse

Bei diesen Unterständen ist der Vandalismus ein grosses Problem. Heute werden da kaum mehr Fahrräder abgestellt. Die Gemeinde will in diesem Bereich vandalensichere Unterstände anordnen. Die Gemeinde will ein Schliesssystem realisieren. Die Schlüssel (manuell oder digital) können bei der Gemeinde, für einen jährlichen Mietbetrag bezogen werden.

Im Projekt sind momentan 2 Velohäuser des Typs Techflat der Velopa AG angesetzt. Die Velohäuser werden mit Velosständer "Doppio" einseitig ausgestattet. Diese bieten für 210 Fahrräder Raum.

4.3 Kreisel Bahnhofplatz/Hintere Dammstrasse

Heute streifen die Busse im Kehrplatz/Kreisel über die markierte Sicherheitslinie gegen das Gleis zum Perron 1.
Von der Autobus AG wird dieser Zustand stark bemängelt. Auch von Seite SBB ist dieser Zustand schwierig.

4.3.1 Sofortmassnahme

Die Situation wurde anhand der Schleppkurven geprüft. Es hat sich gezeigt, dass es den Bussen, mit der heutigen Situation, nicht möglich ist enger zu fahren.

Als Sofortmassnahme wird vorgesehen die Leitschranke auf der Südseite des Kreisels, um ca. 1.66m hinter den Randabschluss zu versetzen. Der best. Randabschluss kann von den Bussen überstreift werden.

Diese Massnahme allein reicht nicht aus, um die Schleppkurve der Busse zu verbessern. Weiter muss der südöstliche Randabschluss bei der Ausfahrt angepasst werden. Durch diese Anpassung entfallen 3 senkrechte SBB-Parkplätze. Diese können neu Längs angeordnet werden.

Mit diesen Sofortmassnahmen bleiben die Busse innerhalb der weiss markierten Rand-/Sicherheitslinie entlang des Gleises.

Das Bauprojekt wurde den SBB zur Genehmigung von Bauarbeiten und Projekten gemäss Art. 18m EBG eingereicht. Alle Eingriffe und Arbeiten in der Nähe des Bahnareals bzw. der Bahnanlagen unterliegen gemäss Art. 18m EBG der Bewilligungspflicht durch die SBB.
Aus der Vorprüfung der SBB ging hervor, dass die markierte Sicherheitslinie entlang des Gleis 1 nicht ausreicht. Es wird eine physische Abgrenzung zum Gleis 1 verlangt. Diese kann durch eine Leitschranke gewährleistet werden.
Nach Rücksprache mit den SBB hat die SBB dem min. Abstand von 2.50m ab der Gleisachse zugestimmt.
Auf der Nordseite des Kreisels wird daher eine Leitschranke zusätzlich im Projekt integriert.

4.3.2 Langfristige Lösung

Mittel- oder Langfristig soll der Bahnhof Möhlin umgestaltet werden. Im Zusammenhang mit dieser Umgestaltung wird die Situation bereinigt. Wichtig ist dann, dass die Busse nicht über die grüne Bedarfslinie (Interessenlinie) der SBB fahren/streifen (siehe Beilage).

Auf Wunsch der SBB wurde eine Langfristige Lösung mit der heutigen Situation erarbeitet.

5. Kosten

Die Kostenschätzung beinhaltet die Aufwendungen für die "Variante Sägezahn mit fixen Halteorten der Busse", das Veloparking Bahnhofplatz, das Veloparking Riedmattstrasse und die Sofortmassnahmen Kreisel.

Zusammenstellung Kostenschätzung (Genauig		BehiG-HAST Bahnhofplatz	Velounterstände Bahnhofplatz und Riedmattstrasse	Total
1	**Brücken, Tiefbau und Kunstbauten**			
112	Prüfungen	3'198.80	0.00	3'198.80
113	Baustelleninstallation	37'598.00	18'286.40	55'884.40
116	Abholzen und Roden	6'050.00	0.00	6'050.00
117	Abbrüche und Demontagen	52'768.38	9'405.00	62'173.38
151	Bauarbeiten für Werkleitungen	0.00	69'300.00	69'300.00
211	Baugruben und Erdarbeiten	29'576.25	7'161.00	36'737.25
221	Fundationsschichten für Verkehrsanlagen	34'298.00	2'882.00	37'180.00
222	Pflästerungen und Abschlüsse	63'992.50	12'375.00	76'367.50
223	Belagsarbeiten	89'403.82	0.00	89'403.82
237	Kanalisation und Entwässerungen	19'373.75	0.00	19'373.75
241	Ortbetonbau	32'890.00	65'120.00	98'010.00
281	Fahrzeugrückhaltesysteme und Geländer	13'447.50		13'447.50
	Summe Brücken, Tiefbau und Kunstbaute	**382'597.00**	**184'529.40**	**567'126.40**
2	**Nebenarbeiten**			
	Verkehrsdienst	10'000.00	0.00	10'000.00
	Sämtliche Sicherheitsmassnahmen SBB inkl. SiWa	7'650.00	0.00	7'650.00
	Signalisation und Markierung (Annahme)	5'000.00	0.00	5'000.00
	Velounterstände Bahnhofplatz inkl. Fundamente und Beleuchtung	0.00	150'000.00	150'000.00
	Veloabstellsystem 2 Etagen einseitig	0.00	75'000.00	75'000.00
	Velohaus Techflat inkl. Beleuchtung exkl. Schliesssystem (Richtofferte)	0.00	155'000.00	155'000.00
	Elektroinstallation (Annahme)	0.00	45'000.00	45'000.00
	Summe Nebenarbeiten	**22'650.00**	**425'000.00**	**447'650.00**
3	**Diverse + Unvorhergesehenes**	40'525.00	60'953.00	101'478.00
	Summe Diverses+Unvor Annahme 10%	**40'525.00**	**60'953.00**	**101'478.00**

4	**Honorare**					
	Honorar Gesamtleiter/Ob	Annahme	5.0%	19'130.00	9'230.00	28'360.00
	Honroar Ingenieurplaner	Annahme	16.0%	61'220.00	29'520.00	90'740.00
	Sicherheitsleistungen SBE	Annahme	0.5%	14'350.00	0.00	14'350.00
	Elektroplaner	Annahme		0.00	10'000.00	10'000.00
	Summe Honorare			**94'700.00**	**48'750.00**	**143'450.00**
	Total Projektkosten (exkl. MwSt.)	Genauigkeit		540'472.00	719'232.40	1'259'704.40
	Mehrwertsteuer		8.1%	43'778.25	58'257.80	102'036.05
Total Projektkosten inkl. MwSt. Pos 1-4				**584'000.00**	**777'000.00**	**1'362'000.00**

Wie bereits im Kapitel 4.2 erwähnt werden sich das AGLO-Programm, die SBB und der Kanton Aargau an den Kosten beteiligen.

Die Kosten werden sich daher für die Gemeinde Möhlin noch reduzieren.

6. weiteres Vorgehen

Die Gemeinde definiert mit dem AGLO-Programm, den SBB und dem Kanton Aargau die Kostenbeteiligung.

Danach kommt das Projekt an die Gemeindeversammlung zur Kreditgenehmigung.

Wenn der Kredit genehmigt wird, werden die weiteren Projektphasen in Angriff genommen.
Phase 33 Bewilligungsverfahren, Phase 41 (Submission), Phase 51 (Ausführungsprojekt), Phase 52 (Ausführung) und Phase 53 (Inbetriebnahme)

7. Beilagen

Variantenstudium

- Plan Nr. 10767/bl03, fixe Halteorte der Busse in einer Reihe Zufahrt H16
- Plan Nr. 10767/bl04, fixe Halteorte der Busse in einer Reihe Wegfahrt H16
- Plan Nr. 10767/bl06, flexible Halteorte der Busse H22

Bestvariante und Veloparking

- Plan Nr. 10767/1a, Situation Sägezahnanordnung H22
- Plan Nr. 10767/2a, Situation mit Schleppkurven Sägezahnanordnung H22
- Plan Nr. 10767/3, Querprofile
- Plan Nr. 10767/bl05, Velounterstand Riedmattstrasse

Langfristige Lösung

- Skizze Interessenlinien SBB
- Plan Nr. 10767/bl07, Variante mit neuer Lage Kreisel