

Gemeinde            Riedholz

Strasse             Baselstrasse

Abschnitt / Objekt    ÖV-Drehscheibe und Aufwertung Ortsdurchfahrt

Projekt              Gesamtverkehrsprojekt Riedholz

Projektphase        Betriebs- und Gestaltungskonzept

Inhalt                **Begleitbericht**

Übersicht



Achs-Nr.	5000
Bezugspunkt (BP)	156 + 00 m bis 166 + 60 m
Objekt-Nr. KB	14/015/3
Projekt-Nr.	3TK.01380.P

## Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse

Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Begleitbericht

---

<b>Impressum</b>		
Datei	B-241017_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx	
Version	2.04	
Datum, Revisionen	17. Oktober 2024 16. Mai 2024 6. Mai 2024 18. April 2024 26. Juni 2023 15 Juni 2023	
Auftrag	22.0118.00	
Autoren	Christian Oberli, Dipl. Geomatikingenieur ETH Reto Affolter, Dipl. Geograf UZH	
Verteiler	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau Einwohnergemeinde Riedholz Aare Seeland mobil AG (asm)	
Kontaktadressen	WAM Planer und Ingenieure AG Florastrasse 2 4502 Solothurn T +41 (0)32 625 27 27 wam-so@wam-ing.ch www.wam-ing.ch	WAM Planer und Ingenieure AG Münzrain 10 3005 Bern T +41 (0)31 326 43 43 wam-be@wam-ing.ch SQS-Zertifikat ISO 9001

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>6</b>
1.1	Projektperimeter	6
1.2	Öffentlicher Verkehr	7
1.3	Bahninfrastruktur	8
1.4	Fahrgastfrequenzen	9
1.5	Strasseninfrastruktur	9
1.6	Strassenraum-/Grünraumgestaltung	9
1.7	Veloverkehr	11
1.8	Fussgängerkehr	12
1.9	Strassenfunktion	13
1.10	Verkehrsbelastung	13
1.11	Knoten	14
1.12	Unfallstatistik	14
<b>2</b>	<b>Projektziel und Auftrag</b>	<b>16</b>
2.1	Projektziele	16
2.2	Auftrag	17
<b>3</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>18</b>
3.1	Vorstudie ÖV-Drehscheibe	18
3.2	Ergänzende technische Studien 2024	18
3.3	Agglomerationsprogramm 2. und 4. Generation	19
3.4	Raumplanung	20
3.5	Normen und Richtlinien	20
<b>4</b>	<b>Planung Bahninfrastruktur</b>	<b>21</b>
4.1	Projektierungsgeschwindigkeit	21
4.2	Kreuzungsstelle	21
4.3	Studie zu Fahrplanstabilität, Anzahl Haltestellen, Kreuzungsstelle und Projektierungsgeschwindigkeit	22
4.4	Studie Schrankenschliesszeiten	23
4.5	Gleisquerungen	23

<b>5</b>	<b>Gestaltungsprinzipien Strassenprojekt (BGK)</b>	<b>24</b>
5.1	Geschwindigkeit	24
5.2	Begegnungsfall	24
5.3	Ausnahmetransporte	24
5.4	Knoten	24
5.5	Fuss- und Veloverkehr	25
5.6	Strassenraum-/Grünraumgestaltung	25
5.7	Fahrzeugrückhaltesysteme	25
5.8	Geometrisches Normalprofil	26
5.9	Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	26
5.10	Fussgängerübergänge zu den Haltestellen	27
5.11	Private Einmündungen	27
<b>6</b>	<b>Projektbeschrieb</b>	<b>28</b>
6.1	Vorbemerkung	28
6.2	Bahn- und Bushaltestellen	28
6.3	Fussgänger- und Veloführung	28
6.4	Sicherheit	29
6.5	Knotenformen/Leistungsfähigkeit	29
6.6	Eingriffe in angrenzende Grundstücke / Landerwerb	29
6.7	Eingriffe in Natur und Grünraum	30
6.8	Strassen- und Grünraumgestaltung, Fahrzeugrückhaltesysteme	31
6.9	Massnahmen auf dem kommunalen Fusswegnetz	32
<b>7</b>	<b>Beurteilung Projektauswirkungen</b>	<b>35</b>
7.1	ÖV-Benutzer Riedholz, Ziel-/Quellverkehr	35
7.2	ÖV-Benutzer Durchfahrende	36
7.3	ÖV-Betreiber	36
7.4	Strassenbetreiber	37
7.5	Allgemeinheit	37
7.6	Ökologische Nachhaltigkeit	38
7.7	Soziale Nachhaltigkeit	38

7.8	Ökonomische Nachhaltigkeit	39
7.9	Vernehmlassung Fachstellen und Gemeinde	39
7.10	Position der Einwohnergemeinde Riedholz	39
<b>8</b>	<b>Kosten</b>	<b>40</b>
<b>9</b>	<b>Offene Punkte für das Vorprojekt</b>	<b>41</b>
9.1	Trassierung Bahn	41
9.2	Rodung/Wiederaufforstung	41
9.3	Landschaftsarchitekt	41
9.4	Velounterführung	41
9.5	Bestehende Unterführung	41
9.6	Sichtweiten	42
9.7	Private Erschliessungen	42
9.8	Verkehrstechnik	42
9.9	Kosten für Bahnübergang Waldweg	42
9.10	Werkleitungen Verkehrstechnik	42
9.11	Bauablauf und Bauphasenplan	42
9.12	Mitwirkungsbericht	43
<b>Anhang</b>		<b>44</b>
Anhang A	Variante mit 2 Haltestellen	45
Anhang B	Voruntersuchung Buswendeschlaufe	50
Anhang C	Knotengestaltung	54
Anhang D	Auswertung Vernehmlassung	59
Anhang E	Kostenzusammenstellung	71
Anhang F	Forderungskatalog Einwohnergemeinde Riedholz	74

## 1 Ausgangslage

Die Baselstrasse zwischen Flumenthal und Solothurn ist sanierungsbedürftig (Betonstrassensanierung). Die Umsetzung der Gesamtsanierung erfolgt in Teilabschnitten. Der Knoten Hinterriedholz wurde bereits saniert (ehemaliger Unfallschwerpunkt im Kanton). Ebenfalls ausgeführt ist die Ortsdurchfahrt in Feldbrunnen. Die Planung der Teilstrecke in Solothurn liegt vor (Stufe Bauprojekt). Neben der Planung der Ortsdurchfahrt Riedholz werden die beiden Ausserortsstrecken Feldbrunnen – Riedholz und Riedholz – Flumenthal geplant und bereits vorher ausgeführt.

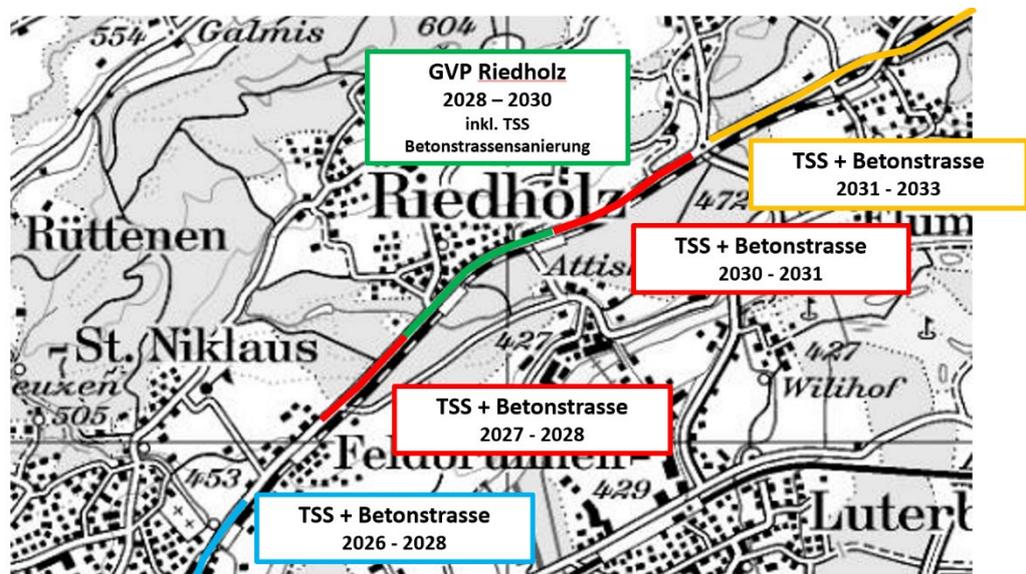


Abbildung 1: Vorgesehenes Programm Baselstrasse: Betonstrassensanierung und Trennung Schiene/Strasse

Die bestehenden Sicherheitsabstände und -räume zwischen Strasse und Bahnlinie entsprechen nicht mehr den heutigen Standards. Mit der Strassensanierung wird daher auch die Trennung Schiene/Strasse umgesetzt, womit die Verkehrsanlagen den aktuellen Anforderungen entsprechen. Die Bahn- und Bushaltestellen müssen zudem den gesetzlich vorgeschriebenen autonomen Einstieg für Menschen mit Behinderung gewährleisten. Diese beiden Punkte führen zu einer Gesamterneuerung der Bahnanlagen und der Strasseninfrastruktur.

### 1.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts beinhaltet den Innerortsbereich mit den Zufahrtsstrecken der beiden Knoten Attisholzstrasse und Knoten Wallierhofstrasse.



Abbildung 2: Projektperimeter Betriebs- und Gestaltungskonzept

## 1.2 Öffentlicher Verkehr

Mit der Gesamterneuerung der Bahnlinie asm aufgrund des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen und der Trennung Schiene/Strasse stellt sich die Frage, ob Riedholz zukünftig wie anhin mit zwei peripheren Haltestellen oder mit einer zentralen Haltestelle erschlossen wird.

Mit der Arealentwicklung im Gebiet Attisholz Nord soll ein neues Busangebot eingeführt werden. Die neue Linie soll die beiden Ortsteile miteinander verbinden und den Anschluss des Attisholzareals an die asm sicherstellen. Die Linie wird in Riedholz eine Wendemöglichkeit benötigen. Gleichzeitig könnte zukünftig die Linie 12 (heute Solothurn – Günsberg – Balm bei Günsberg / Oberbalmberg) verkürzt werden und neu in Riedholz wenden. Damit entsteht in Riedholz eine Drehscheibe mit erhöhtem Umsteigebedürfnis. Diese ÖV-Drehscheibe soll konzentriert an einem Ort entstehen.

Das Buskonzept 2018, auf welchem die Idee der ÖV-Drehscheibe beruht, befindet sich aktuell in Überarbeitung. Der Schlussbericht zur Planungsphase 1 enthält für den Raum Unterleberberg / Attisholz zwei Konzeptvarianten:

- Kombiniertes Angebot aus den Linien 10 und 12. Die Linie 12 führt weiterhin zum Bahnhof Solothurn, allerdings via Attisholz und Luterbach.
- Verlängerung der Linie 9 nach Riedholz. Linie 12 im Wechsel Endhalt Riedholz und Solothurn

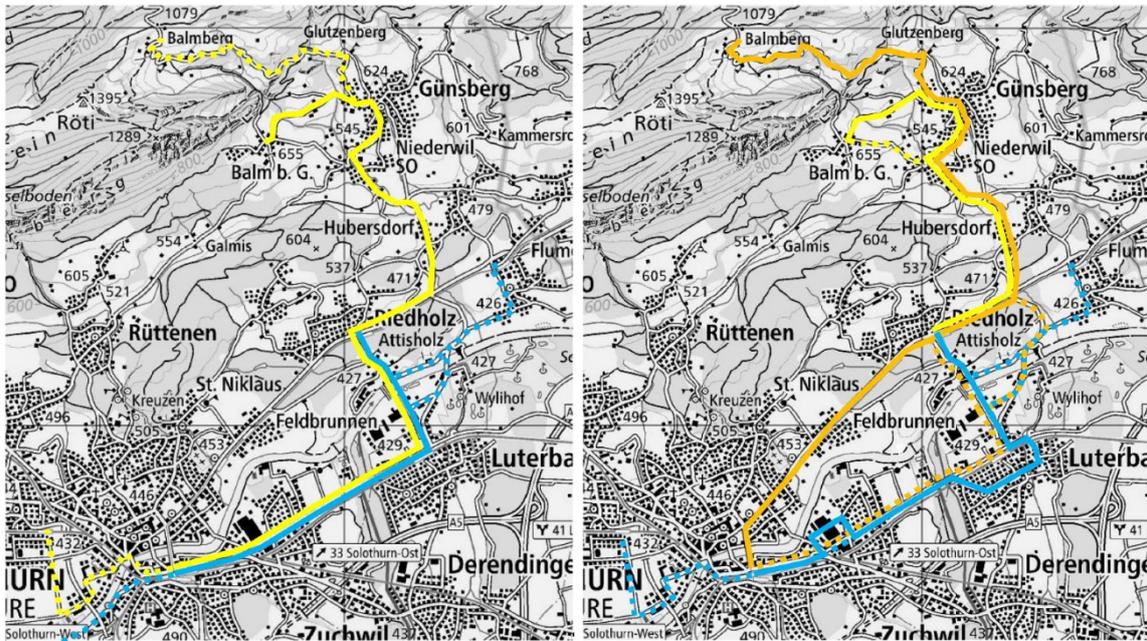


Abbildung 3: Konzeptvarianten A und B für den Raum Unterleberberg/Attisholz (Quelle: Buskonzept Region Solothurn, zweite Etappe, Schlussbericht Planungsphase 1, 30. Juni 2023)

Die ÖV-Drehscheibe Riedholz muss dementsprechend für alle Möglichkeiten (Wenden in Riedholz und Weiterfahrt) anfahrbar sein.

### 1.3 Bahninfrastruktur

Die Bahnanlage muss im entsprechenden Abschnitt erneuert werden (Substanzerhalt). Die Projektierungsgeschwindigkeit ist innerorts auf 80 km/h und ausserorts auf 100 km/h festgelegt. Auch wenn das heutige Rollmaterial maximal 80 km/h fahren kann, wird sich dies zukünftig mit neuem Rollmaterial ändern. Mit der Erneuerung der Bahnanlage muss auch die Infrastruktur den neusten gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Die Bahnübergänge sind zu sanieren und die Trennung Schiene/Strasse mit entsprechenden Sicherheitsabständen ist umzusetzen. Die Haltestellen sind behindertengerecht auszubauen.

Mit der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Solothurn und Flumenthal finden Regelkreuzungen auf der ausgebauten Kreuzungsstelle St. Katharinen und auf der Doppelspur Siggere (zwischen Attiswil und Flumenthal) statt. Die Kreuzungsstelle in Riedholz ist bei gestörtem Betrieb mit Verspätungen zur Stabilisierung des Betriebs essenziell. Dank ihr können Kreuzungen situativ von den beiden benachbarten Regelkreuzungsstellen St. Katharinen oder Siggere nach Riedholz verlegt werden. Idealerweise liegt die Kreuzungsstelle dabei fahrzeittechnisch mittig zwischen den beiden benachbarten Regelkreuzungsstellen und damit geografisch zwischen den beiden bestehenden Haltestellen Bei den Weiheren und Riedholz.

## 1.4 Fahrgastfrequenzen

2023 wurden an den beiden asm-Haltestellen in Riedholz folgende durchschnittliche Ein- und Ausstiegsfrequenzen an Werktagen erhoben:

- Haltestelle «Riedholz»: 180 Ein- und Aussteigende
- Haltestelle «Bei den Weihern»: 120 Ein- und Aussteigende

Zukünftig ist mit der Entwicklung des Attisholz Nord Areal und der Verbesserung des Bahnangebots (Viertelstunden-Takt) mit rund einer Verdoppelung der Frequenzen zu rechnen. Das grössere Personenaufkommen von rund 600 Ein- und Aussteigern in Riedholz pro Tag soll mit der Verdoppelung der Fahrten aufgefangen werden.

## 1.5 Strasseninfrastruktur

Die gesamte Baselstrasse wurde in den frühen 1960er Jahren als Betonstrasse erbaut. Der Abschnitt in Riedholz weist einige Schäden auf. Die Unterhaltsarbeiten werden immer wie aufwändiger und kurzzeitiger. Für die Sanierung der Betonstrasse liegt ein Bericht vor mit der Empfehlung eines kompletten Neubaus der Strasse inklusive Foundation, auch wegen der ohnehin nötigen Anpassungen am Querschnitt infolge der Trennung Schiene/Strasse.

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sind die Haltekanten der Bushaltestellen so anzupassen, dass ein autonomer Einstieg ermöglicht wird. Dies ist in Riedholz noch nicht erfolgt.

Die Fussgängerquerungen sind unattraktiv und entsprechen nicht mehr überall den geltenden Sicherheitsanforderungen.

Die in die Jahre gekommene Strasseninfrastruktur ist nicht mehr mit heutigen Normen und Gesetzgebung vereinbar.

## 1.6 Strassenraum-/Grünraumgestaltung

Die heutige Ortsdurchfahrt hat aufgrund der an die Strasse grenzenden Bahn im Süden und der nur einseitigen Bebauung im Norden kaum den Charakter einer sonst üblichen Ortsdurchfahrt. Die spezielle Topografie hat dazu geführt, dass sich das strassennahe Gewerbe im Westen zur Hauptstrasse hin öffnet und damit eher den Bezug zur Kantonsstrasse als zum dahinterliegenden Siedlungsgebiet findet.

Das Gewerbegebiet im Osten wird rückwärtig über das kommunale Verkehrsnetz (Buchenstrasse) erschlossen.

Trotz der Direkterschliessungen ab der Kantonsstrasse entwickelte sich eine Strassenraumgestaltung, die auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegt ist. Bis vor ein paar

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

Jahren war eine maximale Geschwindigkeit von 70 km/h signalisiert, welche mittlerweile auf 60 km/h reduziert wurde.

Im westlichen Abschnitt wird der heutige Strassenraum im Süden vom Wald, im Norden von den Gebäuden gefasst. Mit der Bahnlinie, der Strasse und den Vorplätzen entsteht so ein über 20 m breites freies Sichtfeld. Dieses wird durch die Beleuchtungselemente und vorhandenen Einfriedungen nicht gebrochen. Im östlichen Teil wird der Strassenraum nördlich durch die private Grünraumgestaltung gefasst. Der Fahrzeuglenker fühlt sich äusserst sicher und entsprechend ist auch die gefahrene Geschwindigkeit. Der Rad- und Gehweg wird teils von einem schmalen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt, teils liegt er direkt an der Fahrbahn, was zu einem reduzierten Sicherheitsgefühl führt.



Abbildung 4: Westlicher Abschnitt Baselstrasse

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024



Abbildung 5: Östlicher Abschnitt Baselstrasse

## 1.7 Veloverkehr

Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat über die gesamte Strecke zwischen Solothurn und Flumenthal ein Konzept zur Veloführung erstellt. Dieses sieht vor, dass ab der Vögelisholzstrasse bis nach dem Knoten Hinterriedholz (bestehende Unterführung) der Veloverkehr auf der Nordseite der Baselstrasse im Gegenverkehr geführt wird.

Dieser Rad-/Gehweg im Projektperimeter ist gemäss kantonalem Velonetzplan Teil der kantonalen Velohauptroute H-1.02 (Solothurn – Flumenthal – Wiedlisbach), für welche die Richtplananpassung 2022 einen Planungskorridor definiert.

Ein zweiter Planungskorridor umfasst den nördlichsten Abschnitt der kantonalen Velohauptroute H-1.07 (Biberist/Gerlafingen – Derendingen – Luterbach (Attisholz) – Riedholz/Feldbrunnen). Die genaue Linienführung zwischen Attisholz und Riedholz/Feldbrunnen ist im weiteren Planungsprozess noch zu definieren.

Die Velohaupttrouten werden durch den Kanton erstellt. Deren Planungskorridore sind auf dem nachfolgenden Ausschnitt aus dem kantonalen Velonetzplan hellblau dargestellt.

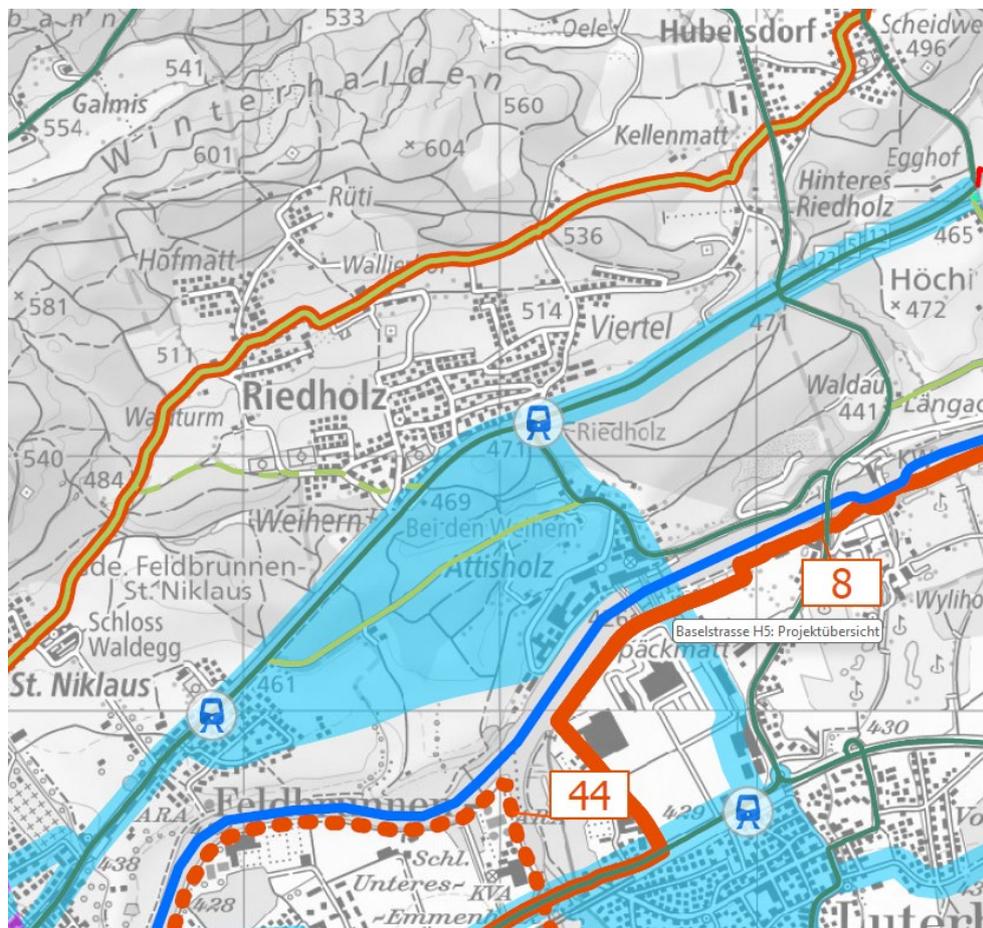


Abbildung 6: Ausschnitt Velonetzplan (Richtplananpassung 2022)  
Dunkelgrün: Kantonales Basisnetz  
Hellgrün: Kommunale Velorouten bestehend/geplant  
Hellblau: Planungskorridore für kantonale Velohauptrouen  
Rot: Velolandrouten bestehend/geplant

## 1.8 Fussgängerverkehr

Der Fussgängerverkehr wird heute auf der Nordseite entlang der Baselstrasse auf einem gemeinsamen Rad- und Gehweg geführt. Diese Verbindung ist aufgrund der Nähe zur Strasse und den vielen Direkterschliessungen und angrenzenden Senkrechtparkierungen nicht sehr attraktiv. Die Baselstrasse kann heute bei den beiden Haltestellen gequert werden. Aufgrund der heutigen verkehrsorientierten Strassenraumgestaltung und der entsprechenden gefahrenen Geschwindigkeiten wird der ebenerdige Übergang bei der Haltestelle «Bei den Weihern» mit einem Blinklicht gesichert oder die Fussgänger müssen bei der Haltestelle «Riedholz» die Strasse unterqueren.

## 1.9 Strassenfunktion

Die Baselstrasse dient heute vor allem dem Individualverkehr und ist hauptsächlich auf den Durchgangsverkehr ausgelegt.

Die Baselstrasse ist als Ausnahmetransportroute Typ I deklariert und als Hauptverkehrsstrasse klassiert, mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h.

## 1.10 Verkehrsbelastung

Heute verkehren auf der Ortsdurchfahrt durchschnittlich rund 11'000 Fahrzeuge pro Tag. Mit der Entwicklung des Attisholz-Nord Areals sind bis 2050 rund 15'000 Fahrzeuge pro Tag zu erwarten. Dies entspricht einer Zunahme von rund einem Drittel. Auf der Attisholzstrasse zwischen dem Entwicklungsgebiet und Riedholz ist mit einer Verdreifachung des heutigen Verkehrs zu rechnen. Dies entspricht einem DTV von 5'500 Fahrzeugen.

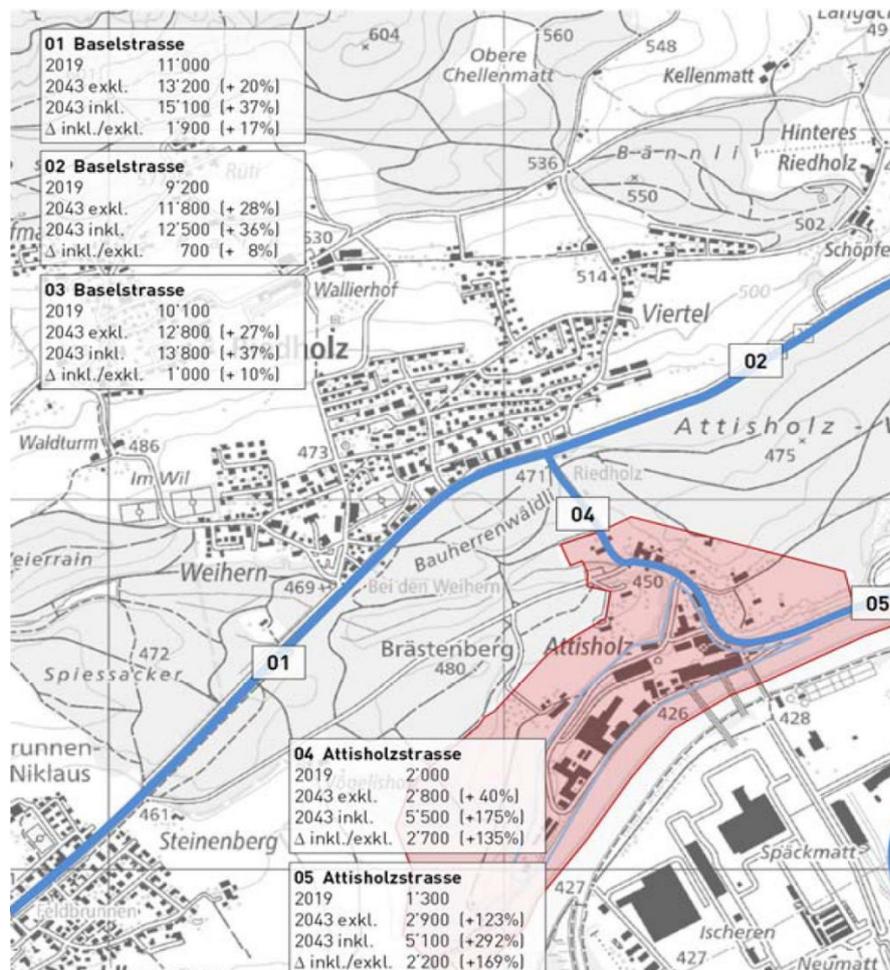


Abbildung 7: Verkehrsbelastungswerte mit Entwicklung Attisholz-Nord (aus Mobilitätskonzept Attisholz-Nord)

## 1.11 Knoten

Riedholz ist mit drei Zufahrten an die Baselstrasse angeschlossen. Im Westen erreicht man das übergeordnete Netz auf der Wallierhofstrasse. In der Mitte erschliesst die Sonnenrainstrasse das Gemeindegebiet und im Osten kann der Knoten Attisholzstrasse/Buchenstrasse benutzt werden.

Bei allen Einmündungen ist der Vortritt entzogen. Die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Attisholzareal auf die umliegenden Strassen hat ergeben, dass die Leistungsfähigkeit der Zufahrt Attisholzstrasse ohne Massnahmen einen völlig ungenügenden Verkehrszustand mit wachsenden Kolonnen aufweisen wird. Dies kann zu heiklen Situationen auf der Baselstrasse führen. Die Untersuchung zeigt, dass der Knoten zukünftig lichtsignalgesteuert betrieben werden soll.

Bei der Einmündung Sonnenrain führte die heutige Veloführung zu Konflikten. Dies führte zu Sofortmassnahmen wie einer zusätzlichen Trenninsel.

## 1.12 Unfallstatistik

Auf der Baselstrasse im Innerortsbereich Riedholz ereigneten sich in den letzten 10 Jahren (2013–2022) 12 Unfälle mit leichtem Personenschaden (Leichtverletzte). Die meisten Unfälle ereigneten sich beim Ein- und Abbiegen. Auffällig ist die Häufung von Unfällen beim Queren der Baselstrasse zwischen der Attisholzstrasse und der Buchenstrasse (4 Unfälle).



Abbildung 8: Unfallstatistik der Baselstrasse im Projektperimeter

Zusammen mit den Unfällen mit ausschliesslich Sachschäden im gleichen Zeitraum ergibt sich folgendes Bild:

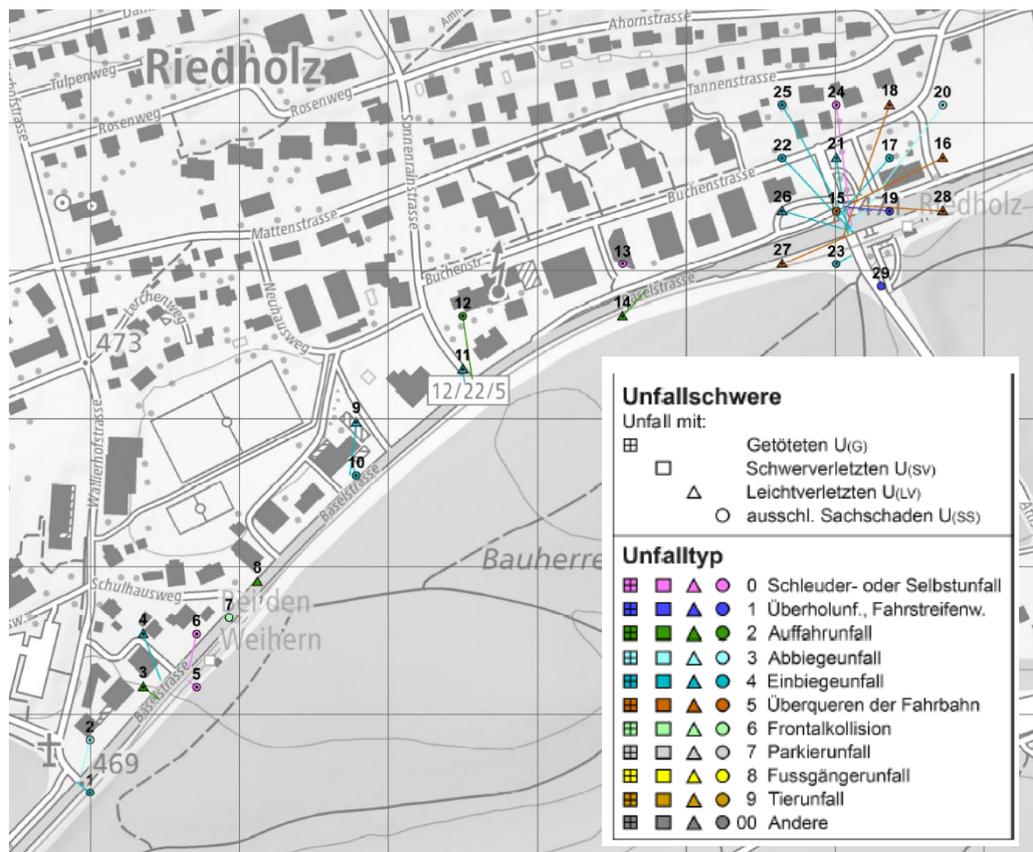


Abbildung 9: Unfallstatistik der Baselstrasse im Projektperimeter

Insgesamt ereigneten sich 29 Unfälle, die Hälfte davon am Knoten Attisholzstrasse.

## 2 Projektziel und Auftrag

### 2.1 Projektziele

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept des Gesamtverkehrsprojekts soll folgende Aspekte untersuchen und Verbesserungen aufzeigen:

- Entwicklung der Infrastruktur zu einem Knotenpunkt von Bahn und Bus, Verbesserung des ÖV-Angebots
- Optimale Konzeption der Haltestellen in Riedholz (Bahn/Bus), geeigneter Standort für die ÖV-Drehscheibe
- Sicherstellung der Anbindung der Ortsteile (Riedholz, Attisholz)
- Aufwertung der Ortsdurchfahrt, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum
- Sichere Abstände zwischen Bahn und Strasse (Trennung Schiene/Strasse TSS) und Betonstrassensanierung
- Attraktivere Fussgängerführung entlang der Strasse
- Sichere und attraktive Querungsmöglichkeiten zu den Haltestellen
- Sichere Veloverbindung in Ost – West Richtung und zu den Haltestellen des ÖV
- Attraktive Voraussetzungen für das Gewerbe entlang der Baselstrasse schaffen
- Reduktion der Lärmemission
- Gewährleisten des Verkehrsflusses
- Gelungene, funktionierende Knotengestaltung Attisholzstrasse unter Berücksichtigung des prognostizierten, erhöhten Verkehrsaufkommens
- Anpassung von Haltestellen und Infrastruktur an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie Verbesserung des Zustandes der Bahnanlage
- Erfüllung der technischen Anforderungen gemäss Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)
- Berücksichtigung der vom Regierungsrat genehmigten Ortsplanung und der Nutzungsplanung Attisholz Nord (2022)
- Erreichen einer breiten Akzeptanz bei den Behörden und in der Bevölkerung

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## 2.2 Auftrag

Für die Projektteile ÖV-Drehscheibe Riedholz und Aufwertung Ortsdurchfahrt sollen ein optimales Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) ausgearbeitet und eine Vernehmlassung sowie eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt werden. Eine der Kernfragen stellt sich bezüglich einer möglichen Zusammenlegung der beiden bestehenden Haltestellen «Riedholz» und «Bei den Weihern».

Der «Verkehrsknoten» Riedholz hat künftig eine grössere Bedeutung, weshalb seine bauliche Ausprägung in der gegenwärtigen Form nicht zukunftsfähig ist. Mit dem Gesamtverkehrsprojekt Riedholz soll eine funktionierende Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Riedholz mit entsprechend attraktiven Umsteigebeziehungen sichergestellt werden. Im gleichen Zug sollen die Kantonsstrasse (Ortsdurchfahrt) und damit der strassengebundene ÖV baulich optimal hinsichtlich dieser betrieblichen Ansprüche aufgewertet werden.

### 3 Grundlagen

Folgende Grundlagen lagen für das BGK als Studie vor:

- Feldbrunnen - Flumenthal, Trennung Schiene-Strasse, Siegrist Ingenieur- und Planungsbüro AG, Dossier Vorprojekt vom 17.11.2020
- Riedholz Haltestellen, Variantenentscheid, Bericht Metron vom 12.06.2019
- Gebiet Attisholz, Gemeinde Riedholz  
Generelles Mobilitätskonzept, Kontextplan AG, 9.12.2020
- Betonstrassen Sanierung PMK I, KFB Pfister AG, Technischer Bericht vom 15.03.2013 und Zustandsplan vom 25.03.2013
- Radinfrastruktur Flumenthal – Riedholz,  
Bachelorarbeit Maximilian Michael Kunz, Fachhochschule Burgdorf, 29.06.2018
- Ortsdurchfahrt Riedholz, Optimierung der ÖV-Erschliessung Riedholz / Attisholz,  
Bachelorarbeit Nadja Imhof, Fachhochschule Burgdorf, 29.06.2018
- Auszüge Agglomerationsprogramm Solothurn, 2. und 4. Generation:
  - V-ÖV 4.2: Trennung Schiene-Strasse (2. G.)
  - V-ÖV 405: Riedholz: ÖV-Drehscheibe, Bahn und Bushaltestellen mit B+R (4. G)
  - V-MIV 402.1: Riedholz, Aufwertung Ortsdurchfahrt (4. G)

Folgende ergänzende Studien wurden im Zuge der Bearbeitung des BGK und zum Entscheid der Zusammenlegung der Haltestellen erstellt:

- Studie Fahrplanstabilität, Anzahl Haltestellen, Kreuzungsstelle und Projektierungsgeschwindigkeit, Büro sma+, Januar 2024
- Studie Schrankenschliesszeiten, signalplan, Januar 2024

#### 3.1 Vorstudie ÖV-Drehscheibe

Im Vorgang des BGK wurde bereits eine Studie zur neuen ÖV-Drehscheibe durchgeführt. Zusammen mit Gemeindevertretern wurde ein Konsens gesucht, ob zukünftig wie anhin zwei Haltestellen oder nur eine Haltestelle die Gemeinde erschliesst. Der Synthesebericht (Riedholz Haltestellen, Variantenentscheid, Bericht Metron vom 12.06.2019) kam zum Schluss, dass die Variante mit nur einer Haltestelle leicht zu favorisieren ist. Die Bewertung und Beurteilung wurde von der Gemeinde aber kritisch hinterfragt.

#### 3.2 Ergänzende technische Studien 2024

Die Firma sma+ führte im Auftrag des Kantons eine Simulationsstudie zu Fahrplanstabilität, Anzahl Haltestellen, Kreuzungsstelle und Projektierungsgeschwindigkeit durch. Das Simulationsmodell baut auf dem heutigen Zustand auf und simuliert 3

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

Varianten: Die beiden Varianten gemäss Entwurf GVP Riedholz (Variante «1 Halt», Variante «2 Halte») sowie eine Variante «2 Halte West» mit Kreuzungsstelle ausserorts, westlich der Haltestelle Bei den Weihern.

Die Firma Signalplan berechnete auf der Grundlage der beiden Varianten (Variante Haltestelle Mitte; Variante 2 Haltestellen, ÖV-Drehscheibe «Bei den Weihern» die Schliesszeiten des Bahnübergangs Attisholzstrasse.

Die Erkenntnisse aus diesen Studien flossen in die Planung der Bahninfrastruktur ein und waren bedeutsam für den Variantenentscheid. Sie sind im Kapitel 4 beschrieben.

### **3.3 Agglomerationsprogramm 2. und 4. Generation**

#### **3.3.1 Agglomerationsprogramm 2. Generation**

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation ist die Trennung Schiene/Strasse als A-Massnahme (V-ÖV-4.2) festgelegt. Folgender Nutzen soll erzielt werden:

WK1: Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung hinsichtlich der Qualität des Verkehrssystems. Die Streckensanierung mit der Trennung des Lichtraumprofils Strasse-Bahn ermöglicht eine Beschleunigung des „Bipperlisi“. So werden bedeutende Verbesserungen im Bereich ÖV (Reisezeit, Fahrplanstabilität) und der Erreichbarkeit erzielt. Die Massnahme bewirkt aber auch Verbesserungen hinsichtlich des Strassennetzes, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Zugangs zu den ÖV-Haltestellen.

WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Angrenzende Wohngebiete werden besser mit dem ÖV erschlossen, was sich positiv auf die Konzentration der Bevölkerung an geeigneten Standorten auswirkt und auch auf die Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in Siedlungsgebieten der Agglomeration. Nicht zuletzt führt die Sanierung von Bahntrasse und Strasse zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Baselstrasse.

WK3: Dank der Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse und erhöht die subjektive Sicherheit durch konsequente Trennung von Bahn und Schiene.

WK4: Die Massnahme erzielt eine hinreichende Verbesserung bezüglich der Umweltbelastung. Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Luft- und Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses und Verlagerung von MIV auf ÖV dank eines besseren Angebots entlang der „Bipperlisi“-Strecke.

#### **3.3.2 Agglomerationsprogramm 4. Generation**

Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Riedholz als B-Massnahme (V-MIV-402.1) festgelegt. Folgender Nutzen soll erzielt werden:

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

- WK1:** Die Qualität des Verkehrssystems wird verbessert durch die Verbesserung des Verkehrsbetriebs und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum.
- WK2:** Die Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert durch die besseren Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- WK3:** Die Verkehrssicherheit wird erhöht durch verkehrsberuhigende Massnahmen und die Ausbildung von Radstreifen.
- WK4:** Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch wird vermindert durch die ressourcenschonende und energiesparende Ausgestaltung des Strassenraums und die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Zukünftig sollen diese Agglomerationsmassnahmen in eine Massnahme «Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr» umgewandelt werden. Auf die Eingabe einer Massnahme «Aufwertung Ortsdurchfahrt» wird hingegen verzichtet, da die Kriterien des Bundes (betroffene Anzahl Einwohner) für die Mitfinanzierung von Strassenraum-aufwertungen nicht erfüllt sind.

Die Erstellung der Drehscheibe wurde ebenfalls als B-Massnahme (V-ÖV-405) ins Agglomerationsprogramm Solothurn 4. Generation aufgenommen.

Mit dem Gesamtverkehrsprojekt Riedholz soll eine funktionierende Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Riedholz mit entsprechend attraktiven Umsteigebeziehungen sichergestellt werden. Im gleichen Zug sollen die Kantonsstrasse (Ortsdurchfahrt) und damit der strassengebundene ÖV baulich optimal hinsichtlich dieser betrieblichen Ansprüche aufgewertet werden.

### **3.4 Raumplanung**

Die Ortsplanungsrevision mit dem neuen Zonen- und Erschliessungsplan wurde im September 2021 genehmigt. Für die weiteren Untersuchungen wurde der rechtsgültige Erschliessungsplan als Plangrundlage verwendet und nicht das aktuell vorhandene Wegnetz. Aus dem Erschliessungsplan ist ersichtlich, dass das geplante Fusswegnetz auf zwei Haltestellen ausgerichtet ist.

### **3.5 Normen und Richtlinien**

Folgende Normen und Richtlinien sind zu berücksichtigen:

- SIA Normen
- VSS Normen
- Richtlinien Strassenverkehrsanlagen des AVT Solothurn
- Regelwerk Technik Eisenbahn (RTE)

## 4 Planung Bahninfrastruktur

Das Gleisstrasse der asm wurde parallel zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Baselstrasse neu geplant. Die Trassierung hat als wichtigste Elemente die Haltestellen (inkl. ÖV-Drehscheibe), die Bahnübergänge, die erhöhte Projektierungsgeschwindigkeit sowie die Situierung der optimalen Kreuzungsstelle zu berücksichtigen.

### 4.1 Projektierungsgeschwindigkeit

Es wurden verschiedene Varianten mit verschiedenen Projektierungsgeschwindigkeiten geprüft. Es zeigte sich, dass die Geschwindigkeit im Bogen in Riedholz auf 80 km/h begrenzt werden muss, da ansonsten der räumliche Eingriff in den Wald im Süden zu gross wird.

### 4.2 Kreuzungsstelle

Heute weist die Bahnlinie zwischen Solothurn (km 0+160) und Attiswil (km 7+755) folgende Kreuzungsstellen auf:

- St. Katharinen, km 1+752
- Bei den Weihern, km 3+622
- Siggere (Doppelspur Flumenthal–Attiswil), ab km 6+600

Mit der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Solothurn und Flumenthal finden Regelkreuzungen auf der ausgebauten Kreuzungsstelle St. Katharinen ungefähr bei km 1+940 und auf der Doppelspur Siggere bei km 7+400 (zwischen Flumenthal und Attiswil) statt. Eine Kreuzungsstelle in Riedholz ist bei gestörtem Betrieb mit Verspätungen zur Stabilisierung des Betriebs essenziell. Dank ihr können Kreuzungen situativ von den beiden benachbarten Regelkreuzungsstellen St. Katharinen oder Siggere nach Riedholz verlegt werden.

Idealerweise liegt die Kreuzungsstelle dabei fahrzeittechnisch mittig zwischen den beiden benachbarten Regelkreuzungsstellen. Heute liegt sie an der Haltestelle Bei den Weihern. Die Bahnbetriebssimulation der Studie sma+ (siehe Kap. 4.3) hat bestätigt, dass die Kreuzungsstelle aus betrieblichen Gründen im Abschnitt zwischen Bahnübergang Attisholzstrasse bis Mitte Wald zwischen Riedholz und Flumenthal anzuordnen ist.

### 4.3 Studie zu Fahrplanstabilität, Anzahl Haltestellen, Kreuzungsstelle und Projektierungsgeschwindigkeit

Die Firma sma+ führte im Auftrag des Kantons eine Simulationsstudie durch. Das Simulationsmodell baut auf dem heutigen Zustand auf und simuliert 3 Varianten: Die beiden Varianten gemäss Entwurf GVP Riedholz (Variante «1 Halt», Variante «2 Halte») sowie eine Variante «2 Halte West» mit Kreuzungsstelle ausserorts, westlich der Haltestelle Bei den Weihern.

Die Studienverfasser kamen zu folgendem Fazit:

- Auf die Beibehaltung einer Kreuzungsstation in «Bei den Weihern» kann trotz der seltenen Nutzung (wird nur genutzt bei Verspätungen aus Oensingen grösser 3 Minuten) aus betrieblichen Gründen bei der Einführung eines Viertelstundentakts nicht verzichtet werden.
- Die Variante «1 Halt» erweist sich in den Simulationen als deutlich stabiler als die beiden Varianten mit 2 Halten auf dem Gemeindegebiet Riedholz. Durch die kürzeren Reisezeiten sowie die dadurch mögliche längere Wendezeit in Flumenthal ergeben sich zusätzliche Reserven im System, welche den schnellen Abbau von Verspätungen begünstigen. Dadurch entsteht für die Fahrgäste eine potenziell höhere Anschlusssicherheit in Solothurn und in Oensingen.
- Die partielle Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h im Zusammenhang mit dem Einsatz eines leistungsfähigen Fahrzeugs bringt zusätzliche Reserven ins System. Weil der Ausbau der Bahninfrastruktur auf 100 km/h erst langfristig wirksam werden kann (frühestens ab 2040), ist der Variantenentscheid auf Basis des 80 km/h-Szenarios zu fällen.
- Durch die Aufhebung eines Halts ausserhalb des Abschnitts Solothurn-Flumenthal können keine zusätzlichen Reserven gewonnen werden.
- Durch einen stabilen und mit Reserven versehenen Fahrplan im Zusammenspiel mit Infrastruktur und Rollmaterial wird die Zukunftsfähigkeit des Gesamtsystems stark verbessert. Durch geplante Reserven im System steht zukünftig ausreichend Spielraum zur Verfügung, um auf unvorhergesehene Änderungen eingehen zu können. Dies können z.B. steigende Fahrgastzahlen und damit verbundene Auswirkung auf die Haltezeiten, ein Ausbau der Bahnsicherungsanlagen oder erhöhte Bahnsicherungsanforderungen, eine Veränderung der Verspätungssituation oder veränderte Anschlussbeziehungen sein.

Daraus wurden von den Fachspezialisten folgende Empfehlungen abgeleitet:

- **Aus Sicht des Fahrplans bzw. dessen Stabilität ist die Variante «1 Halt» zu bevorzugen.**
- **Die Auslegung der Bahninfrastruktur auf 80 bis 100 km/h ist weiter zu verfolgen.**

#### 4.4 Studie Schrankenschliesszeiten

Die Firma Signalplan berechnete auf der Grundlage der beiden Varianten (Variante Haltestelle Mitte; Variante 2 Haltestellen, ÖV-Drehscheibe «bei den Weihern» die Schliesszeiten des Bahnübergangs Attisholzstrasse.

Die Studie kam zu folgenden Schlüssen:

- Die Schliesszeiten sind von den jeweils benachbarten Bedarfshaltestellen abhängig.
- Die Sperrzeiten beider Varianten sind AB-EBV-konform (bei 80 und 100 km/h).
- Die Variante «Mitte» führt zu kürzeren Sperrzeiten, wie folgt:

Variante	Fahrtrichtung Oensingen		Fahrtrichtung Solothurn	
	$V_{max}$ 80 km/h	$V_{max}$ 100 km/h	$V_{max}$ 80 km/h	$V_{max}$ 100 km/h
Mitte	ca. 48 bis 98 Sekunden	ca. 48 bis 97 Sekunden	ca. 54 Sekunden	ca. 49 bis 51 Sekunden
Bei den Weihern	ca. 64 bis 119 Sekunden	ca. 61 bis 120 Sekunden	ca. 62 bis 110 Sekunden	ca. 56 bis 108 Sekunden

*Sperrzeiten im regulären Betrieb ohne Kreuzungen*

- Die Variante «Bei den Weihern» ist nicht ohne Anpassungen umsetzbar, weil die erforderliche Sichtzeit auf die Ausfahrtsignale in der Kreuzungsstelle nicht eingehalten wird. Entweder müsste die Fahrgeschwindigkeit reduziert, oder die Kreuzungsstelle verschoben werden (Lage ca. bei km 3.200 und 3.500 zwischen Feldbrunnen und «Bei den Weihern»).
- Die maximal zulässige Schliesszeit der Bahnschranke mit 150 Sekunden kann bei beiden Varianten eingehalten werden. Diese wird nur in Ausnahmefällen (Kreuzungsvorgang) überschritten, was aber rechtlich zulässig ist.

#### 4.5 Gleisquerungen

Ebenerdige ungesicherte Gleisquerungen sind grundsätzlich aufzuheben. Für den motorisierten Verkehr wird nur noch der Bahnübergang Attisholzstrasse existieren. Die Querung der Bahn bei der heutigen Haltestelle «Bei den Weihern» kann für Velos- und Fussgänger beibehalten werden, muss aber mit einer Schrankenanlage gesichert werden. Die Fahrzeuge der Forstwirtschaft dürfen den Übergang aus Sicherheitsgründen zukünftig nicht mehr befahren.

## 5 Gestaltungsprinzipien Strassenprojekt (BGK)

Die Trassenführung der Bahn wird durch strenge geometrische Randbedingungen bezüglich Mindestradien, maximale Überhöhung in Kurven bei Weichen oder Bahnübergängen sowie die Gleisführung bei Haltestellen entsprechend den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) bestimmt. Die Gleisstrasse ist daher das räumlich «unflexibelste» Element des Gesamtprojekts. Die neue Gleislage definiert einerseits das Mass des Eingriffs in den südlich angrenzenden Naturraum (Wald), andererseits auch den für die Strassenraumgestaltung zur Verfügung stehenden, nördlich angrenzenden Raum.

Durch die Neutrassierung kommt die Bahninfrastruktur weiter südlich zu liegen, der Zwischenraum bis zu den nördlichen privaten Bauparzellen vergrössert sich tendenziell. Dies bietet gute Voraussetzungen, die gewünschten Verbesserungen in der Strassenraumgestaltung zu erzielen.

### 5.1 Geschwindigkeit

Die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt soll die Aufenthaltsqualität steigern. Die Strassenraumgestaltung soll zu einem der Situation angepassten Fahrverhalten führen. Die Lärmemissionen der Strasse sollen reduziert werden. Als Projektierungsgeschwindigkeit wird 50 km/h zu Grunde gelegt und durch die Gestaltung soll die gefahrene Geschwindigkeit auf dieses Niveau gesenkt werden.

### 5.2 Begegnungsfall

Der massgebende Grundbegegnungsfall ist bei einer Hauptverkehrsstrasse LKW – LKW. Die minimale Strassenbreite soll 6.7 Meter betragen (Tempo 50 km/h).

### 5.3 Ausnahmetransporte

Entlang der Baselstrasse verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ I. Dies bedeutet, dass durchgängig mindestens eine Durchfahrtsbreite von 6.5 m und eine lichte Breite von 7.5 m und eine lichte Höhe von 5.40 m zu Verfügung steht. Mittels fahrdynamischer Simulation wurde dies jeweils in den Varianten des BGK nachgewiesen.

### 5.4 Knoten

Bei der Einmündung Wallierhofstrasse ist ein Kreisel geplant. Dieser dient einerseits als Wendemöglichkeit für die Buslinien, andererseits betont er die Ortseinfahrt nach Riedholz mit einer entsprechenden verkehrsberuhigenden Wirkung.

Der Knoten Basel-, Attisholz- und Buchenstrasse wird aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme durch die Arealentwicklung Attisholz Nord lichtsignalgesteuert.

Detailliertere Erläuterungen zu den untersuchten Knotenformen befinden sich im Anhang C.

## 5.5 Fuss- und Veloverkehr

Der bestehende Rad- und Gehweg im Gegenverkehr auf der Nordseite soll beibehalten werden. Heute und zukünftig weist er zwischen der Wallierhofstrasse und der Buchenstrasse eine minimale Breite von 4.0 m auf, lokal darf er auf 3.5 m verschmälert werden. Der Rad- und Gehweg soll mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt werden. Damit können das Sicherheitsgefühl und die Attraktivität deutlich verbessert werden. Bei der Einmündung (Neu: Kreisel) Wallierhofstrasse wird eine Fuss- und Velounterführung erstellt. Damit wird die Attraktivität der Velohauptroute verbessert. Ausser bei der neuen Lichtsignalanlage soll die Velohauptroute ohne Unterbrechung und mit Vortritt gegenüber dem MIV befahren werden können.

Die Fussgängerquerungen zu den Haltestellen erfolgen ebenerdig und werden mit Fussgängerschutzinseln ausgestattet.

## 5.6 Strassenraum-/Grünraumgestaltung

Das heutige verkehrsorientierte Strassenbild wird mit einer Baumreihe o.Ä. zwischen dem Rad- und Gehweg optisch verschmälert. Dadurch wird auch die Attraktivität des Rad- und Gehwegs erhöht. Der Grünstreifen soll im Minimum 2.0 m breit sein, damit für das Baumwachstum genügend Fläche bereitsteht. Die Fahrbahn wird auf die minimal notwendige Breite reduziert. Wo sinnvoll wird eine Abbiegespur oder ein Mittelbereich als Abbiegehilfe angeboten (Tankstelle, Einmündung Sonnenrainstrasse, Bäckerei).

Im Zwischenbereich Strasse-Bahn wird wo immer möglich ein Grünstreifen mit einer tiefen Bepflanzung (Hecken, Büsche) als Biodiversitätsfläche erstellt. Bäume können im bahnnahen Bereich aus Sicherheitsgründen nicht gepflanzt werden.

Der heute sehr monotone, stark vom Verkehr (inkl. Bahn) geprägte Strassenraum wird mit Grünflächen unterbrochen. Dies führt zu einer deutlichen Aufwertung der Wahrnehmung, zu einem besseren Mikroklima und damit auch zu einer höheren Aufenthaltsqualität.

## 5.7 Fahrzeugrückhaltesysteme

Mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Bahn müssen die Sicherheitsabstände zwischen Strasse und Schiene gegenüber heute erhöht werden (Gleisachse zu Fahrbahnrand mind. 4.65 m). Wo diese minimalen Abstände nicht eingehalten werden können, ist der Zwischenraum mit Leitschranken zu sichern. Grundsätzlich sollen Leitschranken zurückhaltend eingesetzt werden, um eine möglichst hohe Strassenraumqualität zu gewähren. Bei den Ortseingängen ist wegen der Wildtierquerungen keine Leitschranke erwünscht.

## 5.8 Geometrisches Normalprofil

Die oben beschriebenen Elemente führen zu folgenden typischen Normalprofilen:

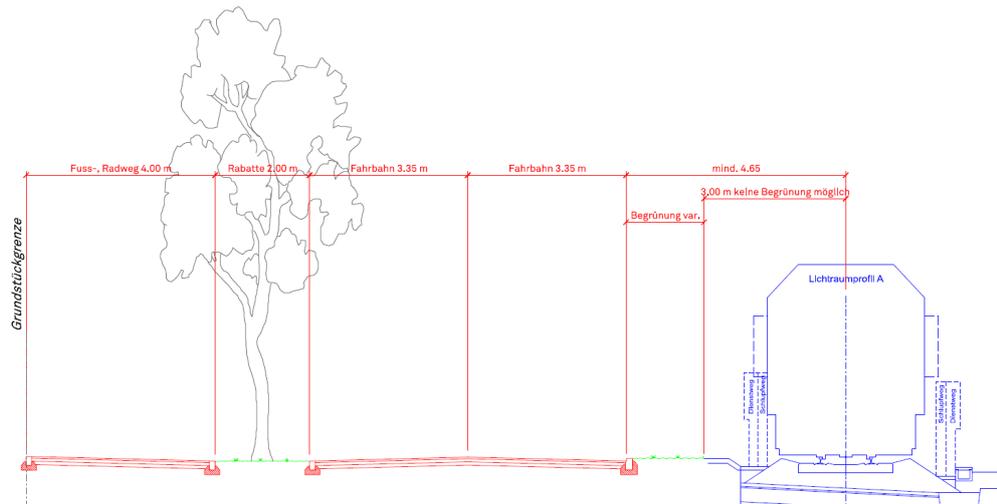


Abbildung 10: Typisches Normalprofil mit Grünstreifenabgrenzung zu Bahn

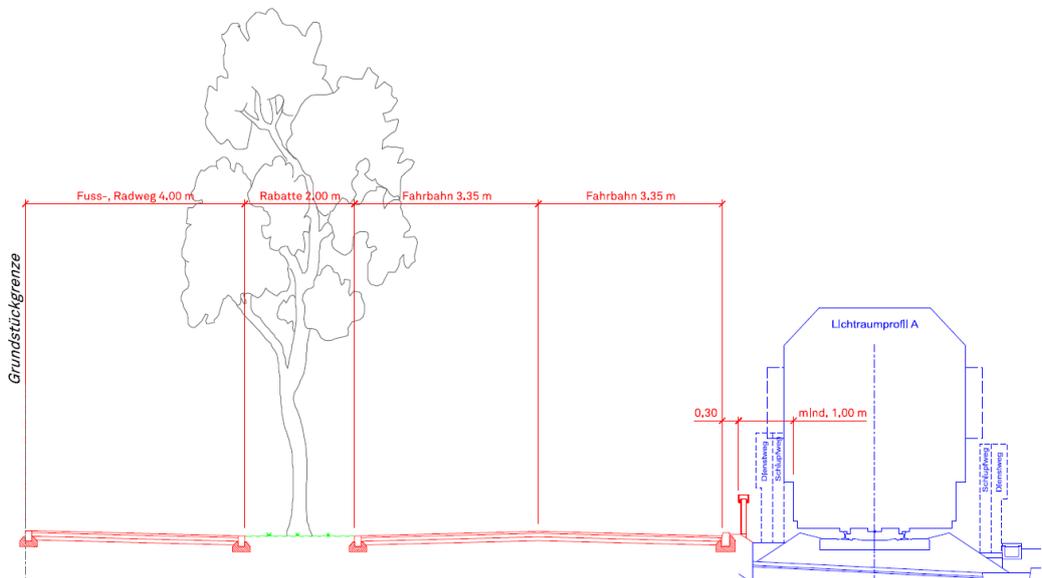


Abbildung 11: Typisches Normalprofil mit Leitschranke zu Bahn

## 5.9 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Die minimale Breite des Busperrons beträgt 2.0 m, diejenige für das Bahnperron 3.5 m. Die Drehscheibe muss demnach mit einem mindestens 5.5 m breiten Perron ausgestattet werden.

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

Alle Bahnhaltstellen werden mit Veloabstellanlagen und weiteren haltstellentypischen Elementen ausgestattet.

## **5.10 Fussgängerübergänge zu den Haltestellen**

Die Fussgängerübergänge zu den Haltestellen müssen neu mit einer Fussgänger-schutzinsel gesichert werden. Aufgrund der tieferen gefahrenen Geschwindigkeit auf der Baselstrasse sind zusätzliche Sicherheitsmassnahmen nicht notwendig. Neben dem Fussgängerstreifen werden Velofurten angeboten. Diese gewährleisten gleichzeitig einen schwellenfreien Übergang.

## **5.11 Private Einmündungen**

Viele private Einmündungen im Norden erfolgen heute als Direkterschliessungen. Teilweise muss heute aufgrund der markierten privaten Parkplätze rückwärts über den Rad- und Gehweg gefahren werden. Dies ist zukünftig nicht mehr erlaubt. Direkterschliessungen und Parkplätze sollen nur noch möglich sein, wo sie bereits rechtlich gesichert sind. Bei Gefahrenstellen muss eine neue Lösung gesucht werden. Zusammen mit den Grundeigentümern der Liegenschaften ist eine zweckmässige Lösung für die Parkierung und sowie die Zu- und Wegfahrten zu finden. Entsprechende Gespräche sind geplant.

## 6 Projektbeschrieb

### 6.1 Vorbemerkung

Im Rahmen des vorliegende Gesamtprojekts wurden zwei Varianten untersucht, welche sich in der Anzahl Haltestellen (1 oder 2) und der Lage der Kreuzungsstelle unterscheiden. Als Bestvariante mit der gesamthaft besseren Bewertung stellte sich die Variante mit einer Haltestelle («Drehscheibe Mitte») heraus. Diese wird nachfolgend beschrieben. Erläuterungen zum Werdegang des Variantenentscheids, den Vor- und Nachteilen und zur verworfenen Variante «Drehscheibe Bei den Weihern» finden sich im Anhang A.

### 6.2 Bahn- und Bushaltestellen

Die beiden heutigen Bahnhaltestellen «Bei den Weihern» und «Riedholz» werden zusammengelegt. Es entsteht eine zentral gelegene ÖV-Drehscheibe «Mitte». Mit der Wendemöglichkeit beim geplanten Kreisel kann die ÖV-Drehscheibe in beiden Szenarien des Buskonzepts angefahren werden.

Die Busse fahren bei der ÖV-Drehscheibe das gemeinsame Perron an. Damit ist ein komfortables, direktes Umsteigen Bahn-Bus möglich.

Die Bushaltekante ist für zwei gleichzeitig haltende Busse ausgelegt. Die Zu- und Wegfahrt ist dabei autonom möglich.

Auf Wunsch der Gemeinde Riedholz wurden eine zusätzliche Bushaltekante an der Attisholzstrasse (Richtung Süden) und eine Haltekante an der Baselstrasse (Richtung Westen, Höhe «Bei den Weihern») ins Projekt aufgenommen. Die Realisierung erfolgt vorbehältlich einer neuen Buslinie in Richtung Attisholz/Luterbach.

### 6.3 Fussgänger- und Veloführung

Die Velohaupttroute entlang der Baselstrasse wird weiterhin als gemeinsamer Rad- und Gehweg geführt und weist im Zentrumsbereich zwischen der Wallierhofstrasse und der Buchenstrasse eine Gesamtbreite von 4.0 m auf.

Velofahrende von Riedholz nach Attisholz können nach der Bahnunterführung die Attisholzstrasse neu mithilfe eines gesicherten Mittelbereichs einfacher queren.

Die ÖV-Drehscheibe wird beidseitig durch zwei Fussgängerstreifen mit baulichen Schutzinseln erschlossen. Die Querungen sind zusätzlich mit Velofurten ausgerüstet. Die Schutzinsel ist 2.5 m breit, damit sich auch Velofahrende im Mittelbereich sicher aufstellen können. Die Haltestelle verfügt beidseitig über genügend Veloabstellplätze. Im Projekt wird der nötige Raum für Erweiterungen, z.B. um ein

zusätzliches Sharing-System für E-Bikes oder E-Trottinette bereitgestellt. Der Betrieb eines allfälligen Sharing-Systems erfolgt durch Dritte.

Zusätzlich wird für Reisende von Attisholz zwischen der Bahnlinie und der Baselstrasse ein gemeinsamer 3.0 m breiter Rad- und Gehweg angeboten. Von Attisholz her kann dieser entweder mit einem direkten Linksabbiegen oder zusammen mit den Fussgängern (Velofurt) über die lichtsignalgesteuerte Querung erreicht werden. Mit dieser baulichen Ausstattung entsteht eine komplett oberirdisch geführte Fusswegverbindung zur Attisholzstrasse.

Der Bahnübergang bei der heutigen Haltestelle «Bei den Weihern» wird für den Fuss- und Veloverkehr aufrechterhalten und mit einer Schrankenanlage versehen. Damit ist der direkte Zugang der Bevölkerung zum Naherholungsgebiet langfristig gesichert.

## 6.4 Sicherheit

Die Querung der Strassen wird attraktiver und sicherer. Mit den Fussgängerschutzinseln und der reduzierten signalisierten Geschwindigkeit kann die Baselstrasse ohne zusätzliche Sicherungsmassnahmen gequert werden. Die Velofahrenden werden parallel zu den Fussgängerstreifen über Velofurten direkt zur ÖV-Drehscheibe geführt. Der Anschluss an die Attisholzstrasse wird wesentlich verbessert. Auf der Velohauptroute haben die Velos ausser beim lichtsignalgesteuerten Knoten immer Vortritt. Dank dem Eliminieren der Gefahr rückwärtsfahrender Fahrzeuge erhöht sich die Sicherheit auf dem Rad- und Gehweg. Der direkte Zugang von der Hauptroute zur Wallierhofstrasse ist durch eine zusätzliche Rampe sichergestellt.

## 6.5 Knotenformen/Leistungsfähigkeit

Die jeweils beste Knotenform wurde bereits früh analysiert und die jeweilige fachliche Bestvariante festgelegt. Bei der gewählten Knotenform waren die Verkehrssicherheit aller Benutzergruppen, die Qualitätssicherung der Ortsdurchfahrt, die Gewährleistung der Strassenfunktion und die Anfahrt der ÖV-Drehscheibe von den Buslinien massgebend. Detailliertere Angaben befinden sich im Anhang C.

Beim neu lichtsignalgesteuerten Knoten Basel-, Attisholz- und Buchenstrasse wurde eine vereinfachte Leistungsfähigkeitsbetrachtung durchgeführt. Dadurch konnten auch die jeweiligen Abbiegespuren, auf welchen sich Fahrzeuge bei geschlossener Schranke zurückstauen, dimensioniert werden. Die Berechnungen befinden sich im Anhang C.

## 6.6 Eingriffe in angrenzende Grundstücke / Landerwerb

Die Lage der Haltestellen und des Bahnübergangs sowie die technischen Vorgaben für die Bahninfrastruktur in Abhängigkeit der Projektierungsgeschwindigkeit geben die neue Bahntrasse vor. Zusammen mit dem Flächenmehrbedarf für die Trennung

von Schiene und Strasse und den Anforderungen der Strassenraumgestaltung im Kontext der bestehenden Bebauung ergibt sich eine Verschiebung der Trasse gegen Süden. Dieser Eingriff geht auf Kosten des Waldgebiets (vgl. Kap. 6.7).

Auf der Nordseite ist nur stellenweise Landerwerb notwendig, z.B. im Bereich von Einmündungen, oder es resultieren Nutzungseinschränkungen. In gewissen Abschnitten könnten die bestehenden Grundstücksgrenzen sogar leicht nach Süden verlegt werden.

## 6.7 Eingriffe in Natur und Grünraum

Der nachfolgend dargestellte Schnitt an der Position der ÖV-Drehscheibe zeigt das maximale Ausmass des Geländeingriffs auf. An dieser Stelle steigt schon das bestehende Gelände relativ stark an. Entsprechend deutlich wahrnehmbar wird die topografische Veränderung sein.

Der Eingriff wird allerdings durch den Umstand relativiert, dass der durch die neue Kurvenführung zusätzlich benötigte Raum nicht einfach «leer» ist, sondern zu einem grossen Teil durch die neue Haltestelleninfrastruktur mit Perrondach und Möblierung belegt wird.



Abbildung 12: Schnitt bei der Haltestelle Drehscheibe Mitte (Visualisierung: Emch+Berger AG)

Für die Bestimmung der Waldbeanspruchung auf Stufe BGK wurde von einer intensiven, gehölzfreien Unterhaltszone von 7.0 m Breite ab Gleisachse ausgegangen, so wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

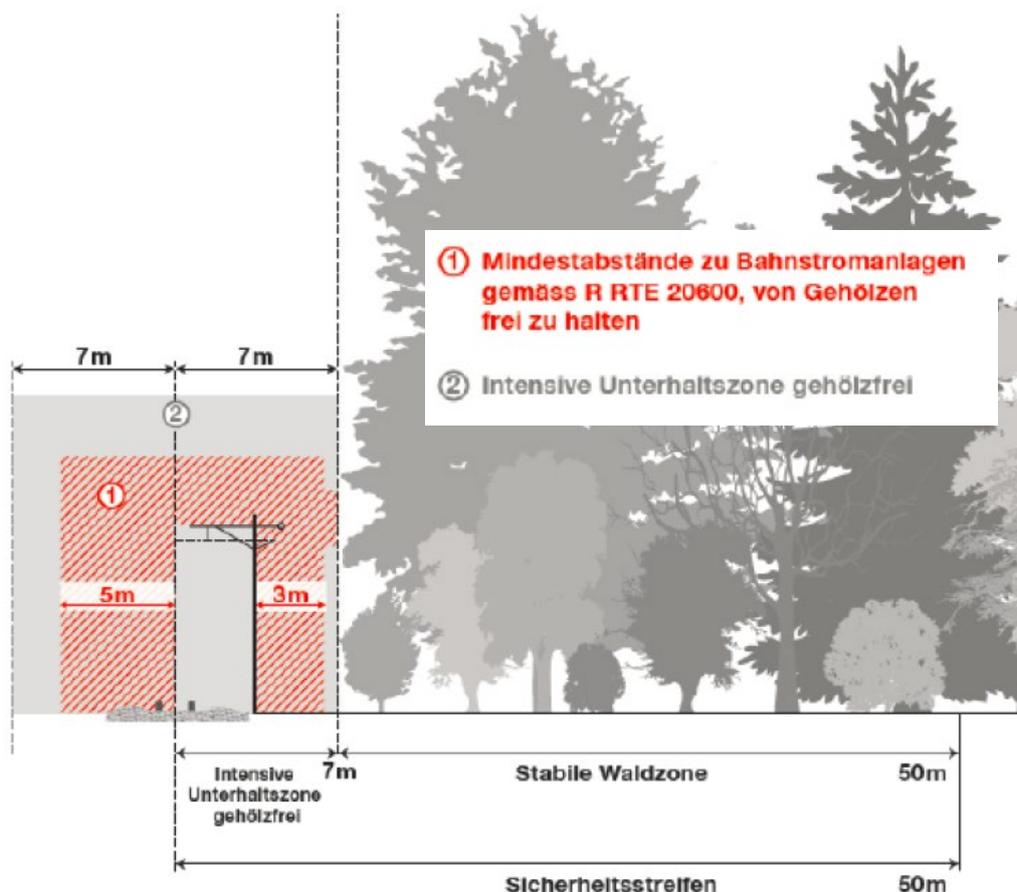


Abbildung 13: Sicherheitsstreifen mit Lichtraumprofil und stabiler Waldzone LRPV Kategorie 3, SBB-Reglement zum Unterhalt der Grünflächen: Wald, Gehölze und Einzelbäume im Sicherheitsstreifen (R I-20025)

Die potenzielle definitive Rodungsfläche beläuft sich mit diesen Annahmen und gemäss aktuellem Planungsstand auf knapp 6'000 m<sup>2</sup>.

## 6.8 Strassen- und Grünraumgestaltung, Fahrzeugrückhaltesysteme

Die durch die Trassenplanung ausgelöste Ausdehnung des Strassen- und Bahnquerschnitts ergibt einen gewissen Gestaltungsspielraum bei der Ortsdurchfahrt.

Der nördliche Strassenraum ist geprägt durch den gemeinsamen Rad- und Gehweg und der Ausscheidung eines Grünstreifens mit einer Baumreihe. Die Breite sollte mindestens 2.0 m betragen. Im mittleren Bereich, wo die Gleisachse aufgrund des erforderlichen Minimalradius relativ stark nach Süden verlegt wird, kann dieser Trennstreifen verbreitert werden.

Die Trennung Schiene/Strasse erfolgt vorzugsweise mit einem genügend breiten Grünstreifen mit tiefer Bepflanzung.

Der notwendige Sicherheitsabstand kann jedoch nicht überall eingehalten werden, was eine Leitschranke notwendig macht. Folgende Abschnitte sind betroffen:

- Kreiselfahrbahn Einmündung Wallierhofstrasse
- Höhe Tankstelle (bedingt durch Linksabbieger Einmündung Sonnenrainstrasse)

Zwischen dem bahnbegleitenden Rad- und Gehweg und der Bahntrasse östlich der ÖV-Drehscheibe muss aus Sicherheitsgründen ein Zaun o.Ä. erstellt werden.

## 6.9 Massnahmen auf dem kommunalen Fusswegnetz

Durch die Zusammenlegung der Bahnhaltestellen werden die äusseren Siedlungsteile von Riedholz räumlich schlechter erschlossen als bislang – die Distanzen zur Haltestelle verlängern sich. Für die inneren Gebiete im Bereich um die Sonnenrainstrasse verkürzt sich der Zugang zur Haltestelle:

Erschliessungsqualität und Distanzen auf dem bestehenden und geplanten Wegnetz (von bewohnten Gebieten)

Differenz bei einer Haltestelle zu zwei Haltestellen

Aare Seeland mobil AG/mal, 06.05.2016, aktualisiert WAM AG/cho, 30.05.2023

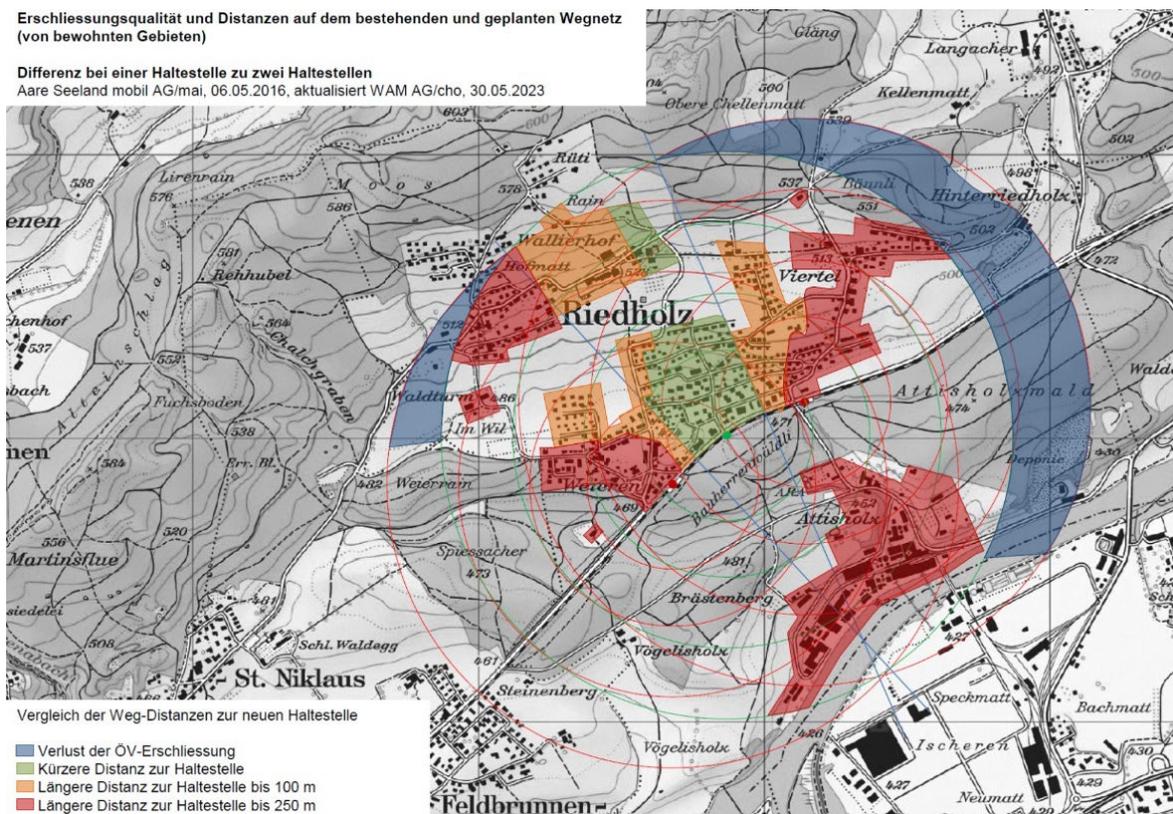


Abbildung 14: Zusammenlegung Haltestellen Erschliessungsqualität und Distanzen

Grob quantifiziert bedeutet dies für Bevölkerung von Riedholz:

- Rund 500 Einwohner:innen haben zukünftig eine kürzere Distanz zur Haltestelle

- Rund 200 Einwohner:innen haben eine um maximal 100 m verlängerte Distanz zur Haltestelle
- Rund 750 Einwohner:innen haben eine um mindestens 100 bis maximal 250 m verlängerte Distanz zur Haltestelle.
- Für das Gebiet Attisholz verlängert sich der Fussweg zur Bahnhaltestelle um ca. 150 m. Mit der Umsetzung der Busanbindung an die neue Drehscheibe wird sich dieser Umstand allerdings stark relativieren.

Das heutige kommunale Fusswegnetz von Riedholz wie auch das allgemeine Strassennetz ist auf vier Nord-/Südverbindungen ausgerichtet. Die entsprechenden Strassen sind als Sammelstrassen klassiert. Im südlichsten Abschnitt der Wallierhofstrasse hat zudem der Schulhausweg eine wichtige Anbindungsfunktion.

Durch die Zusammenlegung der Bahnhaltestelle erhalten gewisse bestehenden Wege eine grössere Bedeutung als Zugangsachsen:

- Gartenweg (1)
- Mattenstrasse (2)
- Sonnenrainstrasse (auch nördlicher Abschnitt) (3)
- Ammesrain (4)

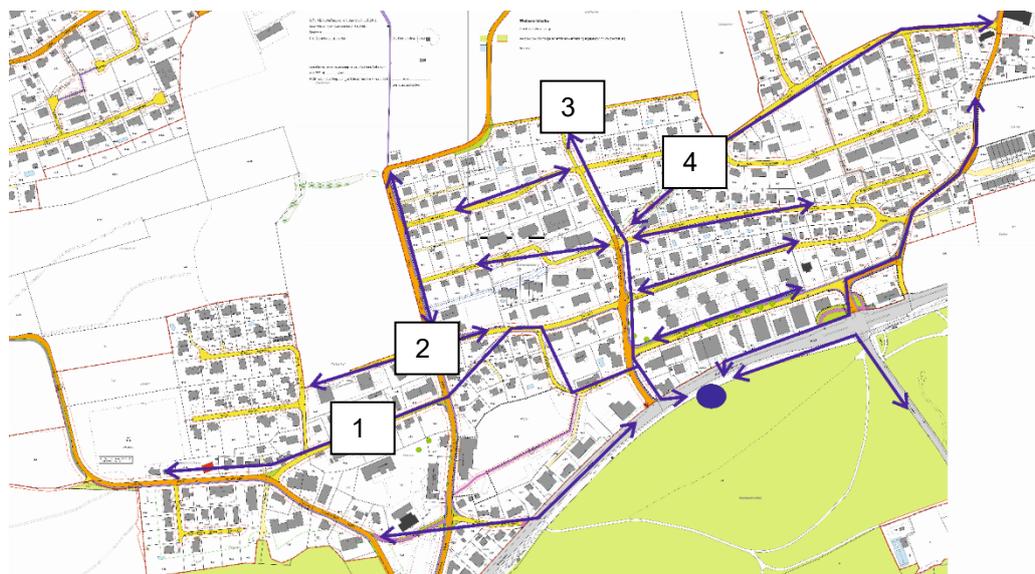


Abbildung 15: Bestehendes Velo- und Fusswegnetz bei einer Haltestelle

Die wichtigste Achse wird neu die zentral gelegene Sonnenrainstrasse mit den in Ost-West-Richtung verlaufenden abzweigenden Querstrassen sein.

Der mit der Zusammenlegung der Haltestellen verbundenen Erhöhung der Gehdistanzen für die äusseren Siedlungsteile soll durch folgende Massnahmen begegnet werden, welche die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessern:

- Ergänzung des Sonnenrains zwischen Ahornstrasse und Dahlienstrasse mit einem Trottoir (1)
- Ausbau und Befestigung (Asphalt) des Fusswegs Ammesrain (2)
- Schaffung einer sicheren Verbindung Alpenstrasse – Wallierhofstrasse – Fussweg Wallierhof («Betonwägli») (3)
- Schaffung einer befestigten Fusswegverbindung Burgstrasse – Wallierhofstrasse (4)

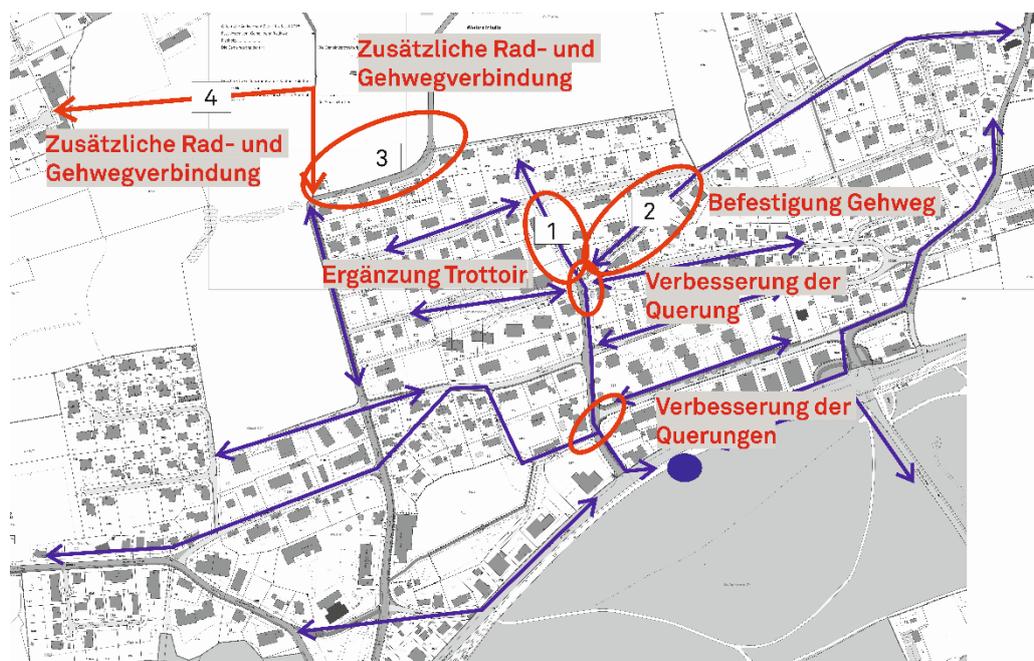


Abbildung 16: Zusätzliche kommunale Rad- und Fusswegmassnahmen bei einer Zusammenlegung der Bahnhaltstellen

Die oben genannten Erschliessungswege werden als kommunale Elemente ins Gesamtprojekt aufgenommen (gleichzeitige Projektauflage). Die Planungskosten werden durch den Kanton getragen. Die Finanzierung der ersten 3 Massnahmen erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die vierte Massnahme (4) wird ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Für den Restbetrag (nach Abzug des Agglomerationsbeitrags) wird ein Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde vereinbart.

## 7 Beurteilung Projektauswirkungen

Zu Projektbeginn wurde durch die Projektgruppe und den Lenkungsausschuss ein Kriterienkatalog definiert, anhand dessen die untersuchten Varianten beurteilt und die Bestvariante ausgewählt wurde. Nachfolgend wird die vorgeschlagene Variante «Drehscheibe Mitte» anhand der einzelnen Kriterien bewertet. Erläuterungen zur verworfenen Variante «Drehscheibe Bei den Weihern» finden sich im Anhang A.

### 7.1 ÖV-Benutzer Riedholz, Ziel-/Quellverkehr

#### 7.1.1 Hohe Erschliessungsgüte Ortsteile (Bahn & Bus)

Bei der Zusammenlegung der Bahnhaltestellen sind die äusseren Siedlungsteile gegenüber heute schlechter mit der Bahn erschlossen, weil sich die Gehdistanzen zur Haltestelle erhöhen. Diese Verschlechterung der ÖV-Erschliessung betrifft insbesondere die Gebiete um die Bergstrasse (mit Bodenrain, Schöpferstrasse, Bännlistrasse), um die Weihernstrasse (Überbauung Weihere und Gemeindehaus/Schulhaus) sowie das Rainquartier. Die inneren Gebiete um die Sonnenrainstrasse werden mit einer zentralen Haltestelle im Vergleich zu heute besser erschlossen.

Der Verlängerung der Gehdistanzen wird durch projektintegrierte Massnahmen im kommunalen Fuss- und Velonetz begegnet (vgl. Kap. 6.9). Des Weiteren wurden auf Wunsch der Gemeinde zwei zusätzliche Bushaltekanten in die Planung aufgenommen, eine beim Knoten Attisholzstrasse und eine im Bereich «Bei den Weihern».

#### 7.1.2 Gute und sichere Zugänglichkeit Haltestellen

Der rechtsgültige kommunale Erschliessungsplan ist auf zwei Haltestellen ausgerichtet. Entsprechend ist das Fusswegnetz konzipiert. Der Zugang zur Haltestelle «Riedholz» erfolgt über die heute für Fussgänger unattraktivere Bergstrasse (steil, Sammelstrasse ohne Trottoir). Die anderen Zugänge über das kommunale Netz sind attraktiver.

Mit einer Haltestelle konzentriert sich die Erschliessung auf die zentrale kommunale Achse Sonnenrainstrasse. Diese Sammelstrasse verfügt über ein Trottoir. Die Querungen und wichtige Fussgängerachsen im kommunalen Netz sollen optimiert werden. (vgl. Kap. 6.9). Die Querungen der Baselstrasse werden neu mit Fussgänger-schutzinseln ausgestattet und gewinnen mit dem tieferen Geschwindigkeitsregime an Sicherheit. Mit der Anordnung der Haltestelle asm auf der Nordseite der Bahntrasse muss das Gleis nicht mehr gequert werden.

Für die Umsteiger Velo-ÖV stehen an beiden Haltestellenseiten Veloabstellplätze zur Verfügung. Es besteht genügend Platz, das Angebot zukünftig zu erhöhen, auch für ein allfälliges Sharing-System (E-Bike oder E-Trottinett). Die Baselstrasse wird

jeweils oberirdisch gequert. Von Attisholz kann die Haltestelle direkt über den südlichen Rad- und Gehweg erreicht werden.

## **7.2 ÖV-Benutzer Durchfahrende**

### **7.2.1 Schnelle ÖV-Verbindungen (Bahn & Bus)**

Die Reisezeit wird durch die höhere Projektierungsgeschwindigkeit reduziert. Die Bahn wird auch zukünftig nur auf Verlangen halten.

Weniger Halte bedeutet grundsätzlich auch eine kürzere Fahrzeit. Mit dem Gewinn an Fahrzeit wird der Fahrplan stabiler und die Anschlüsse in Oensingen und Solothurn können besser eingehalten werden (siehe Studie sma+).

### **7.2.2 Gute Umsteigebeziehungen ÖV (Drehscheibe)**

Mit der neuen ÖV-Drehscheibe entsteht ein gemeinsames Perron Bahn-Bus, was das Umsteigen komfortabler macht.

## **7.3 ÖV-Betreiber**

### **7.3.1 Kosten (Investition, Betrieb, Unterhalt)**

Durch die Zusammenlegung der Haltestellen kann die Infrastruktur mit geringeren Investitionen realisiert und die für die Bahninfrastruktur notwendige Landbeanspruchung (Wald) nach Süden optimiert werden.

### **7.3.2 Attraktivität des Angebots (Betriebsstabilität)**

Mit der Zusammenlegung der Haltestellen verbessert sich die Betriebsstabilität. Anschlüsse in Solothurn und Oensingen können verlässlicher sichergestellt und der Betrieb stabil und robust abgewickelt werden, was wesentlich zur Attraktivität der Bahnlinie beiträgt. Die aktuelle Bahnbetriebsvariante zeigt sich in den Simulationen als deutlich stabiler als mit 2 Halten auf dem Gemeindegebiet Riedholz. Durch die kürzeren Reisezeiten sowie die dadurch mögliche längere Wendezeit in Flumenthal ergeben sich zusätzliche Reserven im System, welche den schnellen Abbau von Verspätungen begünstigen. Dadurch entsteht für die Fahrgäste eine potenziell höhere Anschlusssicherheit in Solothurn und in Oensingen.

Durch einen stabilen und mit Reserven versehenen Fahrplan im Zusammenspiel mit Infrastruktur und Rollmaterial wird die Zukunftsfähigkeit des Gesamtsystems stark verbessert. Durch geplante Reserven im System steht zukünftig ausreichend Spielraum zur Verfügung, um auf unvorhergesehene Änderungen eingehen zu können. Dies können z.B. steigende Fahrgastzahlen und damit verbundene Auswirkung auf die Haltezeiten, ein Ausbau der Bahnsicherungsanlagen oder erhöhte Bahnsicherungsanforderungen, eine Veränderung der Verspätungssituation oder veränderte Anschlussbeziehungen sein.

## 7.4 Strassenbetreiber

### 7.4.1 Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr

Der Veloverkehr wird wie bisher auf einem breiten gemeinsamen Rad-/Gehweg geführt. Durch die geplante Trennung von der Fahrbahn mittels Grünstreifen wird er attraktiver und sicherer. Die Sicherheit wird durch die Minimierung der Fahrmanöver auf dem Rad- und Gehweg und die Vermeidung von Rückwärtsmanövern des MIV weiter erhöht. Die Velohauptroute kann durch die Unterführung bei der Wallierhofstrasse direkt und ohne Vortrittsentzug befahren werden.

Der Zugang zu den Abstellplätzen bei der öV-Drehscheibe erfolgt direkt, parallel zu den Fussgängerstreifen mit 2.5 m breiten Schutzinseln.

Die Fussgänger werden entlang der Baselstrasse wie heute auf einem breiten gemeinsamen Rad- und Gehweg geführt. Der Zugang zu den Haltestellen erfolgt ebenerdig auf Fussgängerstreifen mit Schutzinseln.

Der neue südliche Rad- und Gehweg kann vom westlichen Ortsteil Riedholz aus als Abkürzung zur Attisholzstrasse und zum Wald genutzt werden. Die heute bestehende Bahnquerung wird trotz Aufhebung der Haltestelle Bei den Weihern für den Fuss- und Veloverkehr aufrechterhalten.

### 7.4.2 Hohe Verkehrssicherheit (inkl. MIV)

Alle Querungen für Fussgänger und Velos entsprechen den heutigen Normen und Empfehlungen und können daher als sicher beurteilt werden. Der Knoten Attisholzstrasse/Buchenstrasse wird durch die Lichtsignalsteuerung sicherer für alle Verkehrsteilnehmer. Die Reduktion der Geschwindigkeit auf der Baselstrasse erhöht die Verkehrssicherheit; Auffahr- und Abbiegeunfälle sollten sich daher verringern.

## 7.5 Allgemeinheit

### 7.5.1 Aufwertung Ortsdurchfahrt

Das heute verkehrsdominierte Strassenbild wird durch die neuen Grünelemente optisch aufgewertet, das Raumgefühl und das Siedlungsklima werden verbessert. Dadurch erhöht sich auch die Aufenthaltsqualität auf den Vorplätzen und dem angrenzenden Rad-/Gehweg.

Vorteilhaft wäre eine fahrbahnbegleitende Baumreihe im Norden. Diese kann komplett entlang des Innerortsbereichs geführt werden und markiert so die Ortsdurchfahrt. Es soll ein aufgewertetes Strassenbild entstehen, welches sich durch die gesamte Ortsdurchfahrt zieht, abschnittsweise aber durchaus einen leicht unterschiedlichen Charakter aufweisen darf. Die Pflanzung unterschiedlicher Baumarten kann diesen Effekt unterstützen.

Im Rahmen der Vernehmlassung bei den Fachstellen wurde die Anforderung zur Sicherstellung der historischen Sichtachse auf die Kathedrale St. Ursen in Solothurn gestellt. Im Rahmen des BGK konnte noch nicht abschliessend geprüft werden, ob die geplante Baumreihe diese Sichtachse beeinträchtigt. In den Projektplänen ist daher im allfällig betroffenen Bereich anstelle von Bäumen eine Schraffur mit einer entsprechenden Anmerkung enthalten. Die Frage ist im weiteren Projektverlauf abschliessend zu untersuchen.

### **7.5.2 Verträgliche Umwelteingriffe**

Die Umwelteingriffe resultieren im Wesentlichen aus der nach Süden verschobenen Gleisachse und gehen folglich zu Lasten des Waldes. Weiter beanspruchen der Kreis bei der Wallierhofstrasse und die Bushaltestelle an der Attisholzstrasse zum Teil Waldareal.

Die gewählte Bestvariante mit der Haltestelle Mitte ist diejenige mit dem deutlich geringsten Eingriff in den Wald und ins Ortsbild (Hügel). Sie wurde unter Berücksichtigung der bahntechnischen Randbedingungen lagemässig optimiert. In den weiteren Projektphasen sind allfällige weitere Verbesserungen zu Gunsten des Walderhalts zu prüfen (evtl. weitere Verschiebung der Trasse nach Norden).

## **7.6 Ökologische Nachhaltigkeit**

Das Gesamtverkehrsprojekt ist geprägt durch die Anpassung der Bahninfrastruktur und die darauf abgestimmte Neugestaltung des Strassenraumes. Mit der Zusammenlegung der Haltestellen kann die südliche Verschiebung des Bahntrasseerichtung Wald minimiert werden. Der Verlust an Waldfläche bleibt aber gross und muss durch eine Ersatzaufforstung oder ökologische Aufwertungsmassnahmen andersorts kompensiert werden. Mit der Reduktion der Geschwindigkeit auf der Baselstrasse kann die Fahrbahn verengt werden. Die dadurch freiwerdenden Restflächen bleiben unversiegelt bzw. werden begrünt. Der Versiegelungsgrad kann insgesamt reduziert werden.

## **7.7 Soziale Nachhaltigkeit**

Die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit und die Umgestaltung der Baselstrasse erhöhen die Aufenthaltsqualität sowohl auf den Vorplätzen wie auch auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg. Mit der Verschiebung des Bahnperrons auf die Nordseite hin zum Dorf und weg vom Wald wird das subjektive Sicherheitsgefühl erhöht, zudem entfällt die Gleisquerung für alle Bahnkundinnen und -kunden. Das Projekt verbessert die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere bietet es schwächeren Verkehrsteilnehmern einen deutlich besseren Schutz.

Mit der Zusammenlegung der Bahnhaltestellen erhöhen sich für einige Ortsteile die Distanzen zur Haltestelle. Dieser Nachteil für einen Teil der Bevölkerung von

Riedholz soll durch Verbesserungsmassnahmen am kommunalen Wegnetz abgefedert werden.

## **7.8 Ökonomische Nachhaltigkeit**

Die Zusammenlegung der Haltestellen ist sowohl bei der Erstellung wie auch beim Unterhalt wirtschaftlich günstiger. Für den Variantenentscheid war dies allerdings nicht das entscheidende Kriterium.

## **7.9 Vernehmlassung Fachstellen und Gemeinde**

Ein Entwurfsstand der Projektunterlagen (Varianten mit einer und zwei Haltestellen) durchlief im Sommer/Herbst 2023 eine Vernehmlassung bei kantonalen Fachstellen, den betroffenen Bahn- und Busunternehmen und bei der Einwohnergemeinde Riedholz. Die tabellarische Auswertung dieser Vernehmlassung findet sich im Anhang D.

## **7.10 Position der Einwohnergemeinde Riedholz**

Seit den beiden im Jahr 2019 zum Gesamtverkehrsprojekt Riedholz durchgeführten Workshops hat sich der Gemeinderat Riedholz stets im Sinne der Bevölkerung für den Erhalt der beiden Haltestellen eingesetzt. Ausschlaggebend hierfür war insbesondere, dass durch die Zusammenlegung die Erschliessungswege für einen Gross- teil der Bevölkerung länger werden und befürchtet wurde, dass der ÖV dadurch an Attraktivität verliert. Diese Position wurde konsequent gegenüber den Verantwortlichen bis zum Regierungsrat und in den verschiedenen Gremien eingebracht.

Angesichts der rechtlichen Ausgangslage sowie der mangelnden Unterstützung erachteten die Gemeindeverantwortlichen es als sinnvoll, auf dem Verhandlungsweg zumindest einen Kompromiss zu erwirken, mit dem die negativen Auswirkungen abgefedert werden. Der Gemeinderat legte einen Forderungskatalog mit Massnahmen u.a. zur Verbesserung des kommunalen Wegnetzes und zusätzlichen Bushaltestellen vor (vgl. Anhang F). Diese Forderungen werden im Grundsatz erfüllt.

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## 8 Kosten

Die Kosten für das Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse in Riedholz werden auf rund CHF 26 Mio. geschätzt:

<b>GVP Baselstrasse Riedholz, Variante «Drehscheibe Mitte»</b>		
<b>Kostenzusammenstellung BGK, Genauigkeit +/- 30 %</b>		27.09.2024
<b>Landerwerb / Vermarchung / Rodungsgesuch</b>		
<b>Total Landerwerb / Vermarchung / Rodungsgesuch inkl. MWST</b>		<b>180'000.00 Fr.</b>
<b>Strassenbau</b>		
<b>Total Strassenbau inkl. MWST</b>		<b>9'510'000.00 Fr.</b>
<b>Lichtsignalanlagen, Kommunikationsleitungen</b>		
<b>Total Lichtsignalanlagen, Kommunikationsleitungen inkl. MWST</b>		<b>480'000.00 Fr.</b>
<b>Bahnbau (Perimeter gemäss WAM-Plan )</b>		
<b>Total Bahnbau inkl. MWST</b>		<b>11'360'000.00 Fr.</b>
<b>Nebenarbeiten</b>		
<b>Total Nebenarbeiten inkl. MWST</b>		<b>760'000.00 Fr.</b>
<b>Honorare</b>		
<b>Total Honorare inkl. MWST</b>		<b>3'691'000.00 Fr.</b>
<b>Total Gesamtanlagekosten inkl. MWST</b>		<b>26'000'000.00 Fr.</b>
Preisbasis 2023, exkl. Teuerungskosten		
Nicht eingerechnet:		
- Allfällige Sanierung Drittwerte (Kanalisation, Wasser, Gas, Fernwärme, GAW, Swisscom etc.)		

Abbildung 17: Kostenschätzungen

Eine detailliertere Kostenschätzung befindet sich im Anhang E.

## 9 Offene Punkte für das Vorprojekt

### 9.1 Trassierung Bahn

Die Trassierung der Bahninfrastruktur ist im Vorprojekt dahingehend zu prüfen, ob der Eingriff gegen Süden und die damit verbundene Waldbeanspruchung unter Berücksichtigung der strassenseitigen Anforderungen reduziert werden kann.

### 9.2 Rodung/Wiederaufforstung

In der weiteren Projektierung ist den allenfalls durch Terrainveränderungen (Böschung) sowie durch Sicherheitsabstände bedingten definitiv beanspruchten Waldflächen und anderen möglicherweise temporär beanspruchten Waldflächen während der Bauphase Rechnung zu tragen.

Dem Amt für Wald, Jagd und Fischerei (AWJF) ist mitzuteilen, wie die weiteren Projektphasen ausgestaltet werden. Aus Sicht des AWJF wäre es wichtig, frühzeitig Entwürfe für Rodungsgesuche auszuarbeiten, sowie mit der Waldeigentümerin in Kontakt zu bleiben.

Das AWJF weist die Projektleitung darauf hin, dass die frühzeitige Suche nach geeigneten Ersatzaufforstungsflächen für die definitiven Rodungsflächen Sache der Geschstellenden ist.

Das AWJF empfiehlt im Rahmen der weiteren Projektausarbeitung ein Pflegekonzept/ -vertrag für den (künftigen) Waldrand zwischen der Bahnbetreiberin (asm) und der Waldeigentümerin (Bürgergemeinde Solothurn) zu erarbeiten.

### 9.3 Landschaftsarchitekt

In der Vorprojektphase ist ein Landschaftsarchitekt für die Beurteilung und Planung der Grünräume, Bepflanzung, Bäume und Kreiselgestaltung unter Beachtung des Unterhalts dieser Flächen beizuziehen. Dieser übernimmt auch die Prüfung der Sichtbeziehung zur St. Ursen-Kathedrale.

### 9.4 Velounterführung

Die Höhe der Velounterführung ist im Vorprojekt aufgrund der ungünstigen steilen Rampe (10%) auf Seite Riedholz kritisch und im Detail zu überprüfen. Insbesondere, ob mit einem Oblicht auf der Kreiselmitte die minimale lichte Höhe reduziert werden kann.

### 9.5 Bestehende Unterführung

Die Gleislage bei der heutigen Haltestelle Riedholz rückt voraussichtlich nach Süden, so dass die Unterführung verlängert werden muss. Dies sollte nach einer ersten

Einschätzung machbar sein. Die Anpassungen an der Unterführung müssen aber in den kommenden Projektphasen detailliert geplant werden.

## 9.6 Sichtweiten

Mit dem Variantenentscheid und der Festlegung der individuellen Lösung der privaten Erschliessungen werden die Sichtbermen aller Ausfahrten geprüft und der geplante Baumbestand ist dementsprechend anzupassen. Zusätzlich ist die Sicht im Rückspiegel bei der Wegfahrt des Busses bei der ÖV- Drehscheibe zu prüfen und falls möglich zu verbessern.

## 9.7 Private Erschliessungen

Die Zu- und Wegfahrten der privaten Erschliessungen werden zusammen mit den Grundeigentümern im Detail geplant. Ein Rückwärtsmanöver auf den Rad- und Gehweg ist nicht mehr erlaubt; dadurch muss auf dem Grundstück gewendet werden können.

## 9.8 Verkehrstechnik

In der Vorprojektphase sind Signalpläne und die Steuerung der Lichtsignalanlage für die verschiedenen Entwicklungsphasen Attisholz Nord zu erarbeiten.

## 9.9 Kosten für Bahnübergang Waldweg

Die Kosten für die Erstellung und den Unterhalt eines zusätzlichen gesicherten Bahnübergangs für den Fuss- und Radverkehr zum Wald müssen gemäss Eisenbahngesetz (EBG Art. 26ff) anteilmässig von der Gemeinde getragen werden. Der definitive Kostenteiler asm/Gemeinde ist zu vereinbaren.

## 9.10 Werkleitungen Verkehrstechnik

Auf der gesamten Strecke der H5 sollen in der weiteren Projektierung 2 PE 120 für die Verkehrstechnik (WANSOKA Glasfaserverbindung) mitberücksichtigt werden. In der weiteren Planung sind die Bedürfnisse von Drittwerken (u.a. GAW) zu berücksichtigen. Die Werke sind aktiv anzusprechen.

## 9.11 Bauablauf und Bauphasenplan

Massnahmen während der Bauphase und Auswirkungen auf Gewerbebetriebe: Die Erfahrung aus früheren Strassenbauprojekten zeigt, dass mit erheblichem Fluchtverkehr gerechnet werden muss. Dieser ist mit einem geeigneten Konzept zur Verkehrsführung während der Bauarbeiten zu verhindern. Die betroffenen Gemeinden sind bei der Konzepterarbeitung beizuziehen.

Für die Gemeinde Riedholz und ihre Bevölkerung ist das lokale Angebot von grosser Bedeutung. Insofern ist es für die Gemeinde zentral, dass die Anliegen des

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

Gewerbes ausreichend berücksichtigt werden. Dies insbesondere durch die sichere Zufahrt zu den Parkierungsmöglichkeiten sowie die ununterbrochene Zugänglichkeit während der Bauphase.

## **9.12 Mitwirkungsbericht**

Im Zeitraum vom 10. Juni bis 5. Juli 2024 wurde eine öffentliche Mitwirkung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept durchgeführt. Die Ergebnisse und Pendenzen wurden in einem separaten Mitwirkungsbericht zusammengefasst und sind in den weiteren Projektphasen entsprechend zu berücksichtigen.

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## Anhang

## Anhang A Variante mit 2 Haltestellen

Parallel zum Gesamtverkehrsprojekt mit der Zusammenlegung der Bahnhofstellen wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept mit 2 Haltestellen und der ÖV-Dreh-scheibe «Bei den Weiher» erarbeitet.

Der wesentliche Vorteil dieser Variante liegt in der unveränderten Erreichbarkeit der Haltestellen. Das bereits vorhandene und rechtlich gesicherte kommunale Fusswegnetz kann beibehalten bzw. gemäss rechtskräftiger Erschliessungsplanung ausgebaut werden.



Abbildung 18: Velo- und Fusswegnetz bei zwei Haltestellen

Wie in der Variante mit einer Haltestelle kann gegenüber heute die Querung der Baselstrasse verbessert werden. Die heutigen Querungsstellen zu den Haltestellen werden neu oberirdisch geführt und mit einer Schutzinsel gesichert. Neu kann auf das Blinklicht bei der Haltestelle «bei den Weiher» verzichtet werden. Die oberirdische Querung bei der Haltestelle «Riedholz», welche in die neue Lichtsignalsteuerung des Knotens integriert wird, ersetzt den heutigen unterirdischen Zugang zur Haltestelle. Die Unterführung wird aber noch den Velos und Fussgängern Richtung Attisholz zu Verfügung stehen. Reisende von Attisholz erreichen die Haltestelle direkt via Bahnübergang.

Ansonsten kann auch in dieser Variante durch die Neugestaltung des Strassenraumes und die Verschiebung der Bahnperrens auf die Nordseite eine gegenüber heute verbesserte Situation geschaffen werden. Ebenso erhöht sich die Verkehrssicherheit an den Knoten, da deren Neugestaltung variantenneutral ist.

Kleine Unterschiede können bei der ebenerdigen, mit Lichtsignal gesicherten Fussgängerquerung zur Haltestelle «Riedholz» bei zwei Haltestellen und der leicht besseren Lage des Kreisels bei zwei Haltestellen (bessere Ablenkung Hauptrichtung) ausgemacht werden.

Entscheidende Nachteile dieser Varianten sind:

- Schwächere Fahrplanstabilität / gemäss Bahnbetriebssimulation klar schlechtere Variante
- Längere Schliesszeiten der Bahnschranken (längere separate Abbiegespuren und eingeschränkte Leistungsfähigkeit)
- Erhöhter Platzbedarf für die Kreuzungsstelle und die dabei resultierende unausgewogene «Restfläche» für die Strassenraumgestaltung
- Sichtzeiten bei der Kreuzungsstelle nicht eingehalten
- Bewilligungsfähigkeit (grössere Rodung) → erhebliches Projektrisiko
- Höhere Kosten für Erstellung und Unterhalt
- Ungünstigere Ausgestaltung der Einfahrtbremse Ost

### **Eingriffe in Natur und Grünraum**

Die Lage der Haltestellen und des Bahnübergangs sowie die Vorgaben für die Bahninfrastruktur gaben das neue möglichst der Strasse folgende Bahntrasse vor. Diese betriebsbedingte Verschiebung der Gleisachse gegen Süden ist Hauptursache für den Eingriff in den Wald.

Insbesondere durch die längere Kreuzungsstelle (bedingt durch Kurvenlage) und die Trassierung der Bahninfrastruktur entsteht bei der Variante Drehscheibe «bei den Weihern» ein wesentlich grösserer räumlicher Eingriff, verbunden mit einem um 1'400 m<sup>2</sup> grösseren Verlust an Waldfläche.

Die beiden folgenden Schnitte an derselben Stelle zeigen den Eingriff in das Gelände und letztlich in den Wald deutlich auf. Gerade an dieser Stelle ist die Kupierung des Geländes sehr ausgeprägt.

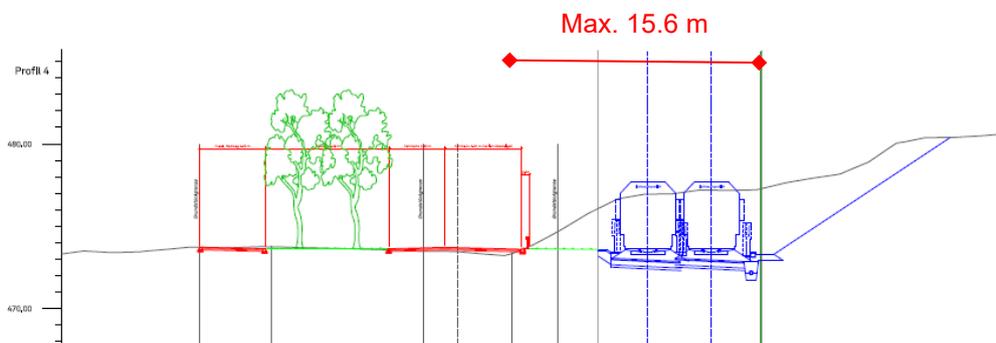


Abbildung 19: Schnitt bei der Kreuzungsstelle Drehscheibe bei den Weihern

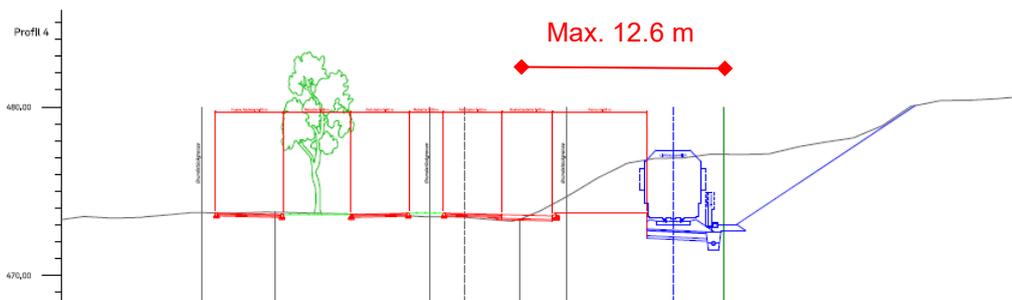


Abbildung 20: Schnitt bei der Haltestelle Drehscheibe Mitte

Der Eingriff in die Waldfläche stellt ein hohes Verfahrensrisiko dar und muss gut begründet werden. Bei der Variante Drehscheibe Mitte ist einerseits der Flächenbedarf deutlich geringer und andererseits die Flächenbelegung besser, weil der durch die neue Kurvenführung der Bahninfrastruktur «gewonnene» Raum mit die flächenintensiven Haltestelleninfrastruktur zweckmässig ausgenutzt wird.

### Strassen- und Grünraumgestaltung, Fahrzeugrückhaltesysteme

Die Ausdehnung des Strassen- und Bahnquerschnitts erlaubt in beiden Varianten einen gewisser Gestaltungsspielraum bei der Ortsdurchfahrt.

Die Trennung Schiene/Strasse erfolgt grösstenteils mit einem genügend breiten Grünstreifen mit tiefer Bepflanzung.

Zwischen der Sonnenrainstrasse und der Attisholzstrasse entsteht eine sehr breite Grünfläche sowohl im Norden wie auch im Süden der Strasse. Die genaue Lage der Strasse in diesem Abschnitt ist noch zu bestimmen.

Die Trennung Schiene/Strasse erfolgt grösstenteils mit einem Grünstreifen. In beiden Varianten kann der notwendige Sicherheitsabstand jedoch nicht überall eingehalten werden, was eine Leitschranke notwendig macht, in folgenden Bereichen:

- Kreisfahrbahn Einmündung Wallierhofstrasse (beide Varianten)

- Höhe Tankstelle (beide Varianten)
- Einmündung Sonnenrainstrasse bei der Variante zwei Haltestellen

Im Bereich der Einmündung Sonnenrain entsteht bei der Variante bei den Weihern eine unausgewogene Strassenraumgestaltung. Einerseits erfolgt die Trennung Schiene/Strasse mit einer Leitschranke und ohne Grüngürtel, andererseits entsteht mit der breiten Fahrbahn (3-spurig) und dem Gleisfeld (2-spurig) ein über 20 m breiter «öder» Bereich:

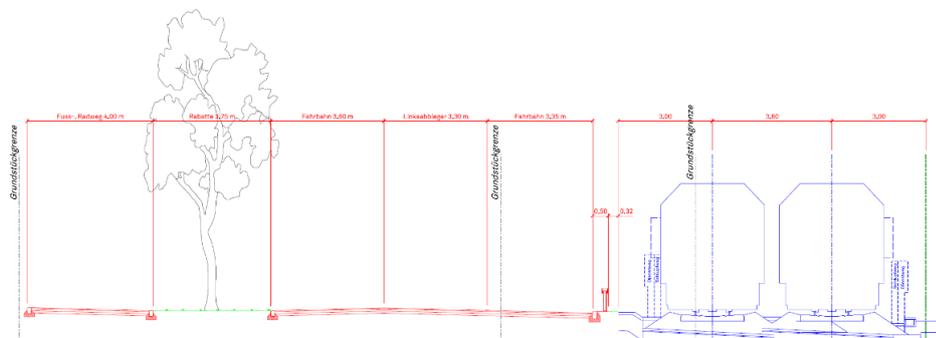


Abbildung 21: Variante bei den Weihern: Schnitt bei der Sonnenrainstrasse

Anschliessend folgt ein Bereich mit einer üppigen Begrünung. Der durch die Gleisverschiebung entstehende Gestaltungsspielraum kann nicht optimal genutzt werden.

### Zusammenfassende Beurteilung der Projektgruppe

Anhand des durch die Projektgruppe und den Lenkungsausschuss definierten Kriterienkatalogs lässt die Beurteilung der Varianten wie folgt zusammenfassen:

Anspruchsgruppe	Ziel / Kriterium	Bewertung	
		2 Hst	1 Hst
ÖV-Benutzer Riedholz Ziel-/Quellverkehr	Gute und sichere Zugänglichkeit Haltestellen		
	Hohe Erschliessungsgüte Ortsteile (Bahn & Bus)		
ÖV-Benutzer Durchfahrende	Schnelle ÖV-Verbindungen (Bahn & Bus)		
	Gute Umsteigebeziehungen ÖV (Drehscheibe)		
ÖV-Betreiber	Geringe Kosten (Investition, Betrieb, Unterhalt)		
	Hohe Betriebsstabilität		
Strassenbetreiber	Geringe Kosten (Investition, Betrieb, Unterhalt)		
	Hohe Betriebsqualität		
Fuss-/Veloverkehr	Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr		
	Hohe Verkehrssicherheit (inkl. MIV)		
Allgemeinheit	Aufwertung Ortsdurchfahrt		
	Verträgliche Umwelteingriffe		

Abbildung 22: Zusätzliche kommunale Rad- und Fusswegmassnahmen bei einer zentralen Haltestelle

In die Bewertung nicht eingeflossen sind die von der Gemeinde geforderten zusätzlichen Massnahmen (Forderungskatalog), um die schlechtere Erreichbarkeit der zentralen Haltestelle zu kompensieren.

Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Riedholz hat in seiner Sitzung vom 25. März 2024 Bedingungen für eine Zustimmung zur Ein-Haltestellen-Variante beschlossen und die Vertretungen der Gemeinde in Projektteam und Lenkungsausschuss beauftragt, diese Position in den Gremien zu vertreten.

Der Forderungskatalog der Gemeinde wurde vom Projektteam eingehend geprüft und am 15. April 2024 gemeinsam besprochen. Die Forderungen der Gemeinde konnten im GVP grösstenteils aufgenommen werden.

## Anhang B Voruntersuchung Buswendeschlaufe

In einem ersten Schritt wurde untersucht, wie die neue Buslinie «Attisholz/Luterbach» und die Buslinie 12 allenfalls in Riedholz wenden können. Hierzu wurden auch verschiedene Orte für die Drehscheibe in Betracht gezogen:

- Standort «Bei den Weihern» (2 Haltestellen)
- Standort «Mitte» (1 Haltestelle)
- Standort «Riedholz» (2 Haltestellen)

Untersucht wurden folgende Wendemöglichkeiten:

- Kreisel bei der Einmündung Wallierhofstrasse (Drehscheibe Standort «Bei den Weihern» und Standort «Mitte»)
- Wenden via kommunales Strassennetz (Drehscheibe Standort «Bei den Weihern» und Standort «Mitte»)
- Wenden um das Restaurant Post via Buchenstrasse (Drehscheibe Standort «Riedholz»)
- Wenden südlich der Haltestelle Riedholz im Wald (Drehscheibe Standort «Riedholz»)

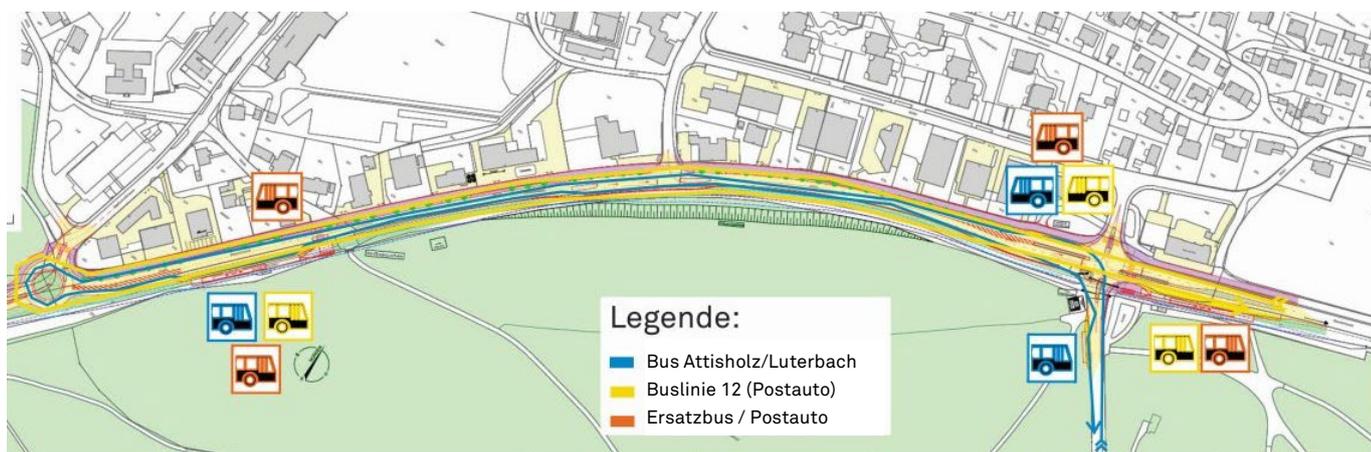


Abbildung 23: Buskonzept mit Drehscheibe «Bei den Weihern»

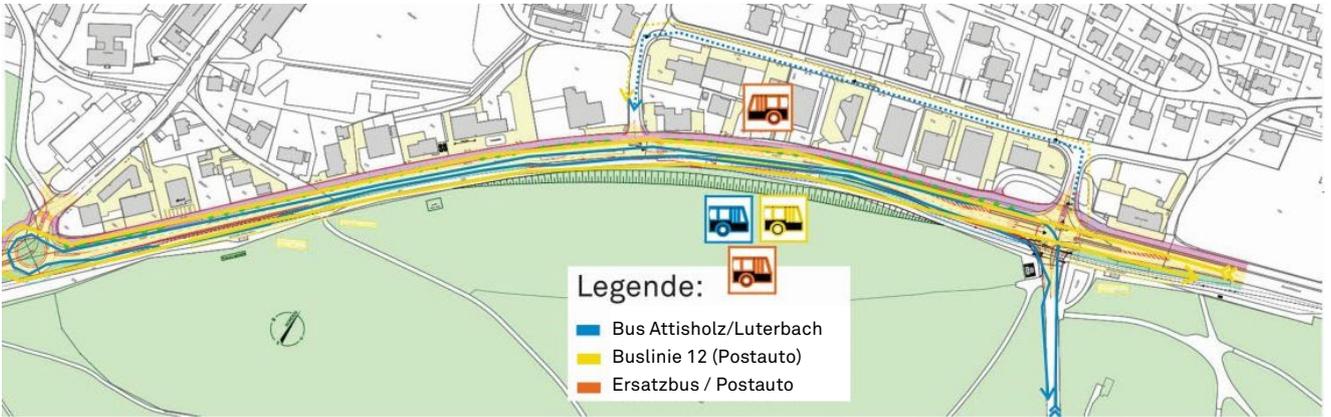


Abbildung 24: Buskonzept mit Drehscheibe «Mitte»

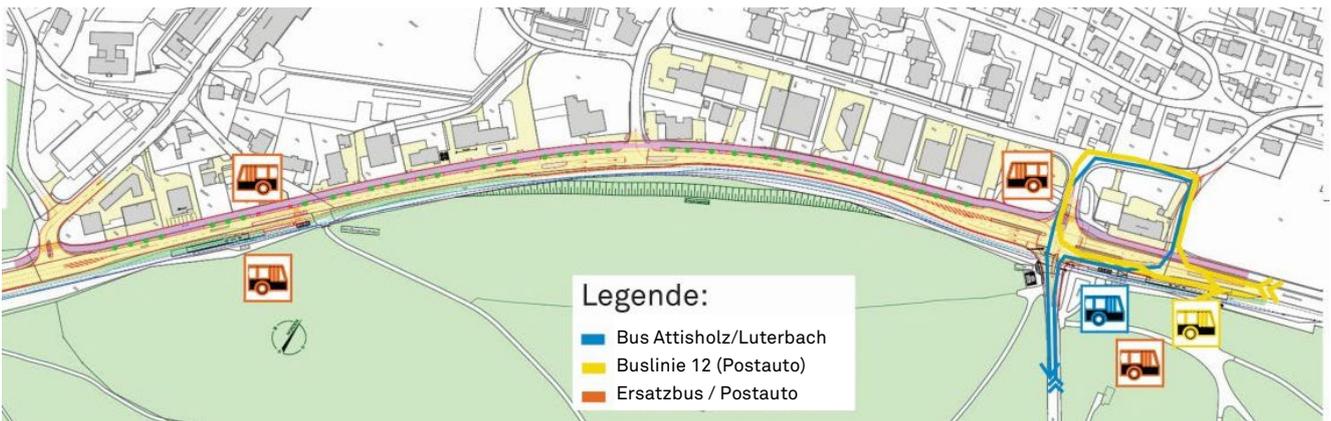


Abbildung 25: Buskonzept mit Drehscheibe «Riedholz»

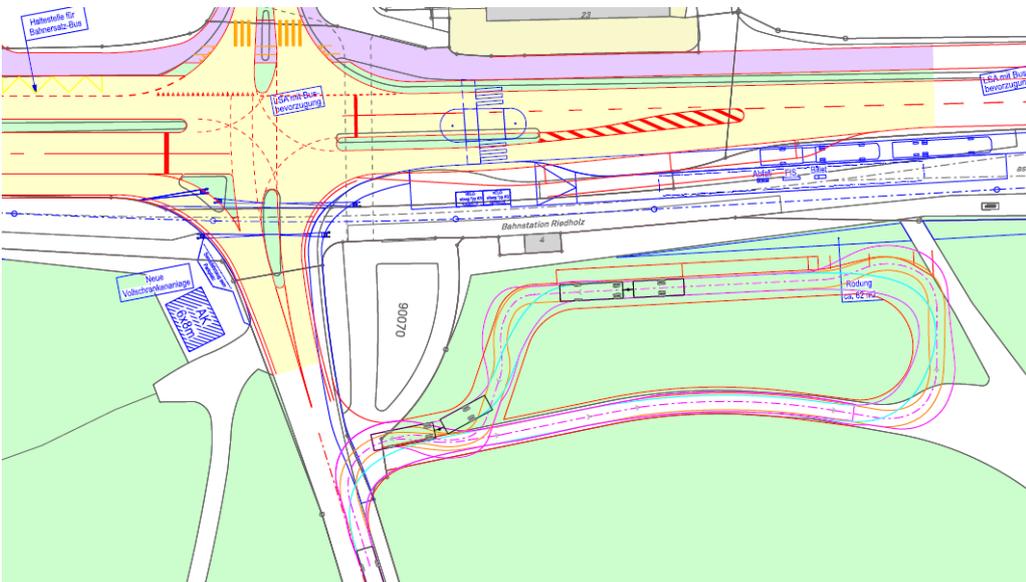


Abbildung 26: Buswendeschleife «Wald»

Die Beurteilung der Wendeschlaufen führte zu folgendem Resultat:

### **B.1 Wendeschlaufe «Kreisel Wallierhofstrasse»**

- Gute Flexibilität
- Kleiner Landerwerb
- Gleichzeitig Einfahrtsbremse
- Gestalterisches und verkehrliches Tor bei der Ortseinfahrt
- Wenig Mehrfahrtzeit für Wendefahrt notwendig

### **B.2 Wendeschlaufe «Kommunales Netz»**

- Auf bestehendem Strassennetz
- Kurze Distanz
- Störung durch private Erschliessungen
- Ausfahrt auf Baselstrasse (Linksabbiegen) nur mit Priorisierung LSA möglich
- Ohne Zusatznutzen für Gemeinde nicht geeignet

### **B.3 Wendeschlaufe «Post»**

- Direkteste Wendefahrt für Buslinie 12
- Geringer Zeitbedarf Buslinie «Attisholz/Luterbach»
- Querung der gesamten Baselstrasse und dem Radweg kurz nach LSA
- Linksabbiegen im Rückstaubereich vor LSA
- Rad- Gehweg mit LSA aufgrund Sicherheit (LSA auf Strecke ungewohnt)
- Anmeldeschlaufe für Bus 12 und gefährliches Rechtsabbiegen (siehe Punkt oben)
- Ursprüngliche Variante neue Strasse innerhalb Landwirtschaftsland (geeignete Fruchtfolgefläche)
- Land wird zerschnitten
- Bus «Attisholz/Luterbach» verbindet die Ortsteile Attisholz Nord und Riedholz nur bedingt

### **B.4 Wendeschlaufe «Wald»**

- Funktioniert mit heutiger Bahninfrastruktur
- Direkteste Wendefahrt für Linie «Attisholz/Luterbach»
- Geringer Zeitbedarf für Linie 12, jedoch aufgrund Querung Bahnübergang für Anschlussbeziehung Bahn/Bus ungünstig.

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

- Waldrodungen und neue Strasse im Wald (nur bewilligungsfähig, wenn Standortgebundenheit nachgewiesen werden kann)
- Busse können nicht unabhängig voneinander wegfahren
- Bus «Attisholz/Luterbach» verbindet die Ortsteile Attisholz Nord und Riedholz nur bedingt

Die «Wendeschlaufe Wald» und die «Wendeschlaufe Post» werden im Variantenvergleich als deutlich schlechter und daher als unzweckmässig beurteilt. Das Wenden der Busse soll auf dem «bestehenden» Strassennetz erfolgen. Damit kann die Variante Drehscheibe bei heutiger Haltestelle «Riedholz» nicht weiterverfolgt werden.

Die Variante Kreisel soll als Gestaltungselement im BGK geprüft werden.

## Anhang C Knotengestaltung

Zusätzlich zu den Gestaltungsmaßnahmen wurden die bestehenden Knotenformen untersucht

### C.1 Wallierhofstrasse

Die Wallierhofstrasse markiert den westlichen Dorfeingang von Riedholz. In diesem Abschnitt wechselt die signalisierte Geschwindigkeit von Tempo 80 auf Tempo 50 (heute 60 km/h). Der entsprechende Abschnitt Richtung Riedholz ist abfallend. Dadurch wird die Geschwindigkeit beim «Ausrollen» nur leicht gesenkt. Für die Geschwindigkeitsdifferenz ist daher eine Einfahrtsbremse notwendig. Dies kann auf zwei verschiedene Arten erreicht werden. Untersucht wurde ein konventioneller Knoten mit Einfahrtsbremse und ein Kreisverkehr.

Eine einfache Einfahrtsbremse ist nur ohne Bäume möglich, da einerseits ein Sicherheitsabstand zu den Geleisen andererseits die Vorgaben für die Ausnahmetransportroute sichergestellt sein müssen. Die Wirkung einer Verschwenkung wäre daher eingeschränkt. Hinzu kommt die durch den separaten Linksabbieger sehr breite Strasse gleich hinter der Bremse, welche den Effekt noch weiter reduziert. Eine nachhaltige Temporeduktion kann damit nicht erzielt werden. Die Linksabbiegespur führt dazu, dass die Einfahrtsbremse, welche eigentlich den Dorfeingang betonen soll, relativ weit weg von der ersten Bebauung erstellt wird.

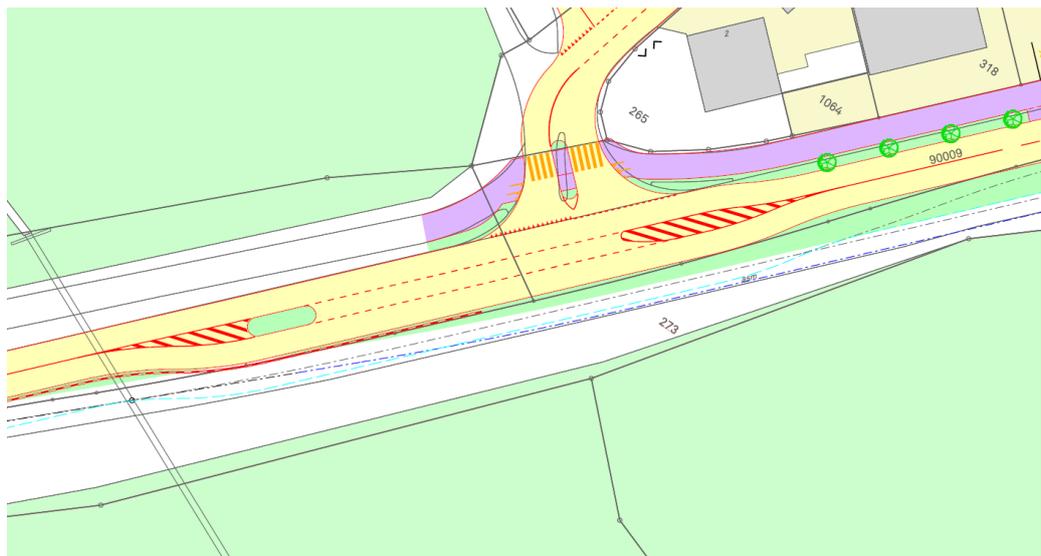


Abbildung 27: Variante einfache Einfahrtsbremse

Der Kreisverkehr wirkt sowohl als Einfahrtsbremse und bei entsprechender Gestaltung des Mittelbereichs kann eine attraktive akzentuierte Dorfeinfahrt erstellt werden. Zudem kann dadurch eine Wendemöglichkeit für den Bus geschaffen werden.

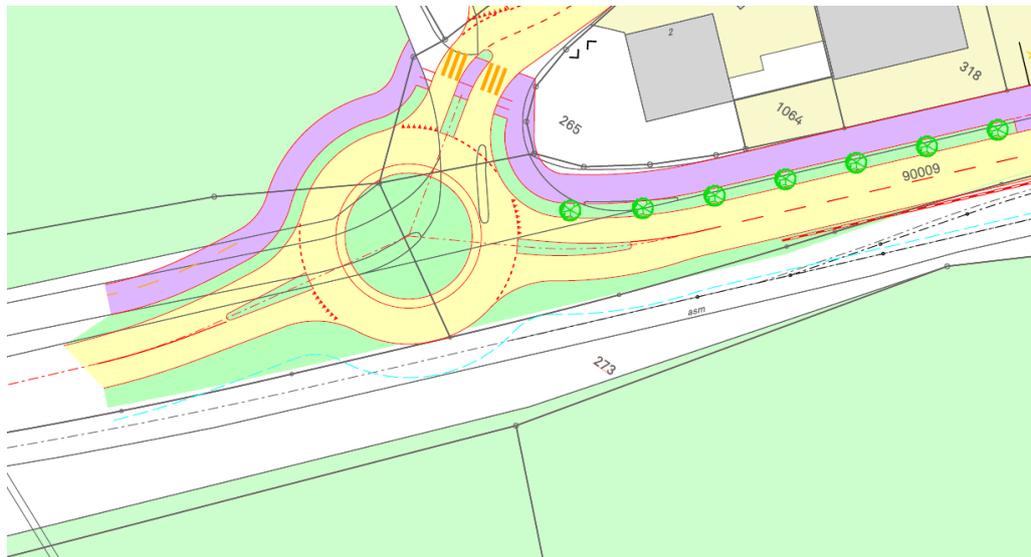


Abbildung 28: Variante Kreisel

Für die Velos auf der Hautroute wird eine Velounterführung erstellt. Die Velofahrer von Riedholz werden mit einer separaten Rampe an die Wallierhofstrasse angebunden. Die Zufahrt des Waldweges «Inseli» ist zu überprüfen.

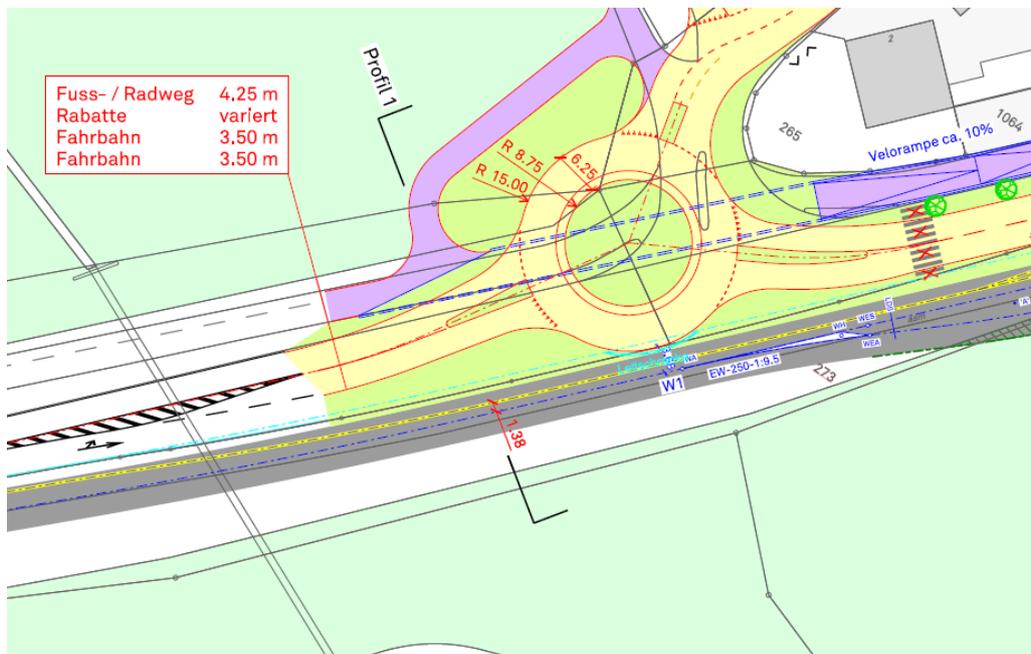


Abbildung 29: Variante Kreisel Stand Variantenstudium

## C.2 Sonnenrainstrasse

Der heutige konservative Knoten soll sowie die heutige vortrittsberechtigige Führung des Veloverkehrs beibehalten werden. Eine Trottoirüberfahrt ist aufgrund der Fahrzeugfrequenzen nicht geeignet. Die Überquerung wird mit einer Querungshilfe für Fussgänger kombiniert.

## C.3 Buchenstrasse/Attisholzstrasse

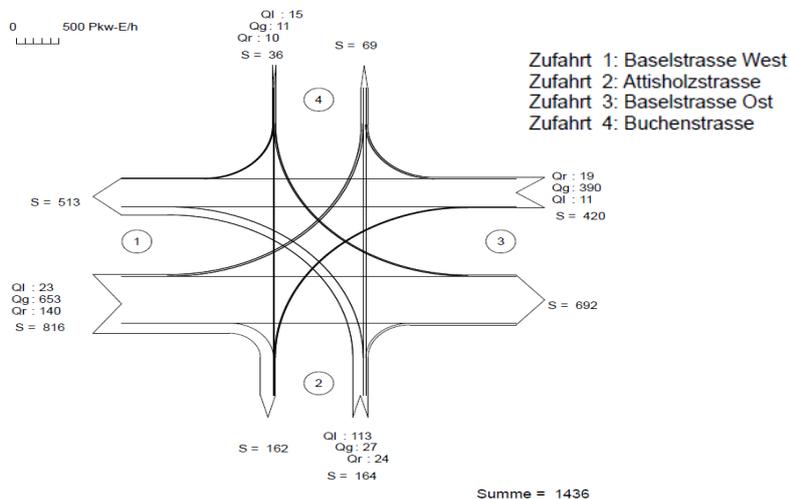
### C.3.1. Knotenform

Der Knoten Baselstrasse, Buchenstrasse und Attisholzstrasse ist heute unregelt. Mit der Überbauung Attisholz Nord wird der Verkehr aus südlicher Richtung zunehmen. Insbesondere die Linkseinmünder Richtung Solothurn und die Rechtsabbieger Richtung Attisholz Nord werden tendenziell stärker zunehmen. Berechnungen haben ergeben, dass der Verkehrsfluss in einen kritischen Zustand geraten wird (Verkehrsstadium F). Bereits heute zeigt die Unfallauswertung, dass der Knoten eine nicht unbedeutende Anzahl von Unfällen aufweist. Mit der zukünftigen Verkehrszunahme kann mit höheren Unfallzahlen gerechnet werden. Insbesondere die Einmündung nach dem Bahnübergang führt zu einem erhöhten Stresslevel und es werden immer wie kleinere Zeitlücken akzeptiert.

Der Knoten soll für die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet werden. Der Velo- und Fussgängerverkehr wird ebenfalls in die Lichtsignalanlage integriert. Bei einer Beibehaltung der Haltestelle an der heutigen Lage kann die Baselstrasse zusätzlich ebenerdig gequert werden.

### C.3.1. Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Knotenströme wurden 2019 vom Büro Kontextplan im Zuge des Mobilitätskonzept Attisholz Nord in einer Abendspitze erhoben:



Aus den erfassten Verkehrszahlen und dem geschätzten Fahrtenaufkommen des Attisholz Nord Areals ergibt sich folgender Phasenplan der zukünftigen Lichtsignalsteuerung:

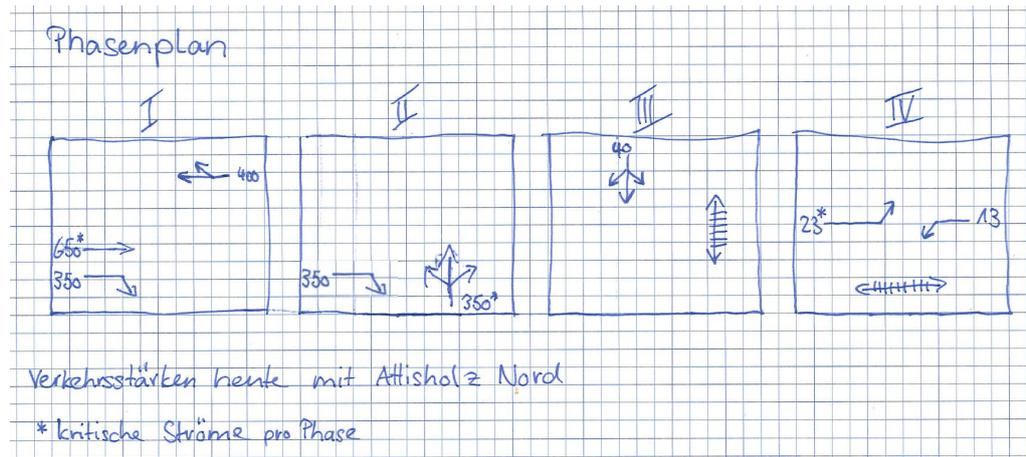


Abbildung 30: Phasenplan LSA Attisholzstrasse

Die beiden Phasen III und IV werden auch zukünftig eine so geringe Belastung aufweisen, dass die minimale Grünzeit von 5 s genügen wird. Bei einer angenommenen Umlaufzeit von 90 s und einer Sättigungsrate von 1800 PWE/h ergeben sich folgende Kennwerte:

Phase	Belastung	Grünzeit	Grünzeitanteil	Leistungsfähigkeit	Sättigungsgrad	VQS
I	650	40 s	0.444	800	81.3%	D
II	340	20 s	0.222	400	85.1%	D
III	40	5 s	0.056	100	40.0%	A
IV	23	5 s	0.056	100	23.0%	A

Abbildung 31: Abschätzung Leistungsfähigkeit ohne Schrankenschliesszeiten

Die Leistungsabschätzung zeigt, dass die Qualitätsstufe mit den angenommenen Zahlen gerade noch der Qualitätsstufe D (ab Sättigungsgrad >85% VQS=E) entspricht. Mit einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Baselstrasse oder grösseren Verkehrsmengen aus dem Entwicklungsareal Attisholz Nord als angenommen wird, sinkt die Qualitätsstufe auf E.

Die Schrankenschliesszeit hat folgenden Einfluss auf die Verkehrsqualitätsstufe:

- Während der Schliesszeit stellt die Lichtsignalanlage auf Phase I ohne Rechtsabbieger. In dieser Grünzeit kann es zu grösseren Lücken in der Hauptrichtung kommen, was eine Leistungseinbusse bedeutet.
- Es ist zu prüfen, ob bei geschlossener Schranke eine verkehrabhängige Phase IV a (nur Linksabbieger zur Buchenstrasse) zwischengeschaltet werden kann.

- Je länger die Schrankenschliesszeiten werden, desto wahrscheinlicher und grösser ist die Leistungseinbusse durch Lücken im Verkehrsfluss.

Die Phase I erhält durch die Schrankenschliessung mehr Grünzeit. In der restlichen Zeit ist daher Phase II mehr Grünzeit zu geben. Die rund 8 Minuten Schliesszeit pro Stunde ergibt für die restliche Zeit für Phase I und II jeweils 30 Sekunden Grünzeit.

Diese Berechnung basiert auf den Vollausbau von Attisholz Nord. Die Signalzeitenpläne und Grünzeiten sind im späteren Projektverlauf zu bestimmen. Nach jeder Ausbaustappe im Entwicklungsgebiet sind die Grünzeiten entsprechend anzupassen.

Für die beiden Abbiegespuren, welche sich bei geschlossener Bahnschranke kontinuierlich füllen, können folgende minimalen Längen definiert werden:

- Die von Solothurn kommenden Fahrzeuge werden sich nach dem Vollausbau Attisholz Nord in 2/3 Geradeausfahrende und 1/3 Rechtsabbiegende aufteilen. Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugabstand von 2.5 s ergibt dies während der Schrankenschliesszeit (maximal 100 s) 14 Fahrzeuge auf dem Rechtsabbieger. Damit ist mit einem Rückstau von rund 84 m auf dem Rechtsabbieger zu rechnen. Da dieser Strom sowohl in Phase I wie auch in Phase II Grünzeit erhält, wird sich der Stau am Ende der Schliesszeit der Schranke rasch abbauen.
- Der Linksabbieger ist so schwach belastet, dass die Minimallänge von 30 m ausreicht. Wartende Fahrzeuge werden in der nächsten Grünphase allesamt wegfahren.

Da die Verkehrsbelastungen in den Phasen III und IV relativ gering sind, ist eine verkehrsabhängige Steuerung empfehlenswert. Damit können diese beiden Phasen übersprungen werden, wenn kein Grünzeitenbedarf besteht (kein wartendes Fahrzeug oder Fussgänger).

Die Leistungsfähigkeit des Knotens könnte mit einer Spuraufteilung auf der Attisholzstrasse im Ampelbetrieb weiter erhöht werden. Dies führt aber dazu, dass ausserhalb der Betriebszeiten der LSA zwei Fahrzeuge nebeneinanderstehen. Diese Konstellation ist heute nicht mehr erwünscht, da sich die Fahrzeuge gegenseitig die erforderliche Sicht nehmen. Der Fussgängerstreifen auf der Attisholzstrasse würde zudem über zwei in dieselbe Richtung verlaufenden Spuren geführt, was ein Sicherheitsdefizit auslöst.

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## **Anhang D    Auswertung Vernehmlassung**

Absender	Anträge/Bemerkungen	Kategorie	Stellungnahme Projektleitung	Berücksichtigung im BGK	Berücksichtigung im VP/BP
AfU	1 Wenn bei der weiterführenden Planung Fragen zu den Themen im Zuständigkeitsbereich des Amts für Umwelt auftauchen, stehen wir euch gerne für eine Beratung oder Beurteilung zur Verfügung.	Hinweis	Kenntnisnahme		
ALW	1 Die ÖV Erschliessung des Bildungszentrums Wallierhof (BZW) erfolgt über die Haltestelle der Bahn. Die Variantenwahl hat bezüglich der Erreichbarkeit des BZW wenig Einfluss. Der Fussweg würde sich nicht gross verändern. Weil die Vorteile der Haltestelle Mitte eher überwiegen und insbesondere der Flächenbedarf kleiner ist (Wald mit Rodungersatz), favorisiert das ALW tendenziell die Variante Haltestelle Mitte.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
ALW	2 Zusätzliche Angebote für periphere Gebiete sind zu prüfen: - Publibike - Taxidienst - Autonome Buslinie	Korrektur/Änderung	Nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts		
ALW	3 Rodungersatz darf nicht zu Lasten FFF gehen.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
ARP	1 Durch die Arealentwicklung im Attisholz Nord ist in Zukunft mit Mehrverkehr bei allen Mobilitätsarten zu rechnen. Anzu-merken ist, dass für die Bewohnerinnen und Besucherinnen der Weg über Riedholz ins Attisholz-Areal jedoch nicht die Hauptroute sein wird, da eine direkte, schnelle Busverbindung südlich der Aare die ÖV-NutzerInnen direkt an den Bahnhof Solothurn bringen wird.	Hinweis	Kenntnisnahme		
ARP	2 Bei den Arbeiten zu berücksichtigen sind auch die Überlegungen des sich in Erarbeitung befindenden Buskonzepts und Diskussionen um die Linienführung der heutigen PostAuto-Linie 12 vom Bahnhof Solothurn über Riedholz nach Günsberg, Balm und den Oberbalmberg.	Korrektur/Änderung	Erwähnung des Zusammenhangs im Bericht	X	
ARP	3 Zu erwähnen ist aus räumlicher Sicht, dass die Hauptverkehrsinfrastrukturen nicht mitten durch das Dorf verlaufen, sondern am südlichen Rand zwischen Dorf und Wald. Dies ist aus Sicht Lärmbelastung und Siedlungstrennungswirkung positiv zu bewerten. Andererseits ist die Frage, was eine ÖV-Haltestelle in dieser Situation zur Zentrumsbildung beitragen kann auch etwas schwieriger zu beantworten. Die beiden heutigen Bahnhaltestellen befinden sich peripher am südwestlichen und südöstlichen Dorfeingang. Die Gemeindeverwaltung, die Post, die Schule und die Mehrzweckhalle befinden sich in der Nähe der westlichen Haltestelle 'Bei den Weihern', eine Zentrumsentwicklung war in diesem Bereich angedacht, ist jedoch wegen der fehlenden Verfügbarkeit des unbebauten Baulandes zumindest vorläufig nicht mehr weiterverfolgt worden.	Hinweis	Kenntnisnahme		
ARP	4 Die Drehscheibe S. 14 wird als 'Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs' beschrieben. Dies greift wohl zu kurz, der Fuss- und Veloverkehr spielt als Zubringer eine wichtige Rolle, es sind ja auch Veloparkplätze geplant.	Korrektur/Änderung	Es handelt sich um eine ÖV-Drehscheibe (ÖV-ÖV mit attraktivem Fuss- und Velozugang), aber nicht um eine multimodale Drehscheibe. Wird im Bericht besser erklärt.	X	
ARP	5 Zum MIV werden keine Angaben gemacht (Park and Ride scheint kein Bedürfnis zu sein?), dies sollte erläutert werden.	Korrektur/Änderung	Da es sich nicht um einem multimodale Drehscheibe handelt, ist Park and Ride nicht Projektbestandteil. Wird im Bericht präzisiert.	X	
ARP	6 Wie wird das Bahnangebot heute genutzt von der Bevölkerung von Riedholz, welche Frequenzen sind auf welcher Haltestelle zu beobachten, und welches sind die Reiseziele? Eröffnen sich Potentiale mit der geplanten höheren Taktfrequenz (bspw. bessere Anschlüsse in Oensingen / Solothurn)?	Zusatzabklärungen	Der Bericht wird mit den Fahrgastfrequenzen ergänzt.	X	
ARP	7 Wie viele Veloabstellplätze sind heute vorhanden und werden sie genutzt? Welche Entwicklung wird diesbezüglich erwartet?	Korrektur/Änderung	Das Angebot an Veloabstellplätzen wird deutlich erhöht, da mit der Entwicklungen in Riedholz eine erhöhte Nachfrage vermutet wird (Mobilitätskonzept Attisholz Nord). Eine Abschätzung ist jedoch aufgrund der vielen Unsicherheiten und zu treffenden Annahmen äusserst schwierig und die Bandbreite zu gross. Die Anzahl Veloabstellplätze kann an allen geplanten Haltestellen erweitert werden.		
ARP	8 Wo sind die etwas dichter bewohnten Gebiete von Riedholz (mit einem höheren Potential an ÖV-Nutzenden)? Wo sind die Publikumsnutzungen (Verwaltung, Post, Bäckerei, weitere?), deren Aufsuchen allenfalls mit einer ÖV-Fahrt kombiniert wird? Wo liegen langfristig mobilisierbare bauliche Entwicklungs- resp. Verdichtungspotentiale?	Korrektur/Änderung	Die OPR Riedholz fokussiert stark auf Attisholz Nord. Im Ortszentrum ortet sie keine starken Entwicklungs resp. Verdichtungspotentiale (s.a. ARP Punkt 3).		
ARP	9 Aus dem Begleitbericht geht zudem nicht klar hervor, ob die Kreuzungsstelle bei der Variante mit 2 Haltestellen zwingend nicht bei der Haltestelle 'Bei den Weihern' bleiben kann. Die heutige Kreuzungsstelle 'Bei den Weihern' liegt bei km 3+622, woraus geschlossen werden könnte, dass die heutige Kreuzungsstelle beibehalten werden könnte. Der Punkt scheint wichtig, da sich gewichtige Nachteile der Variante mit 2 Haltestellen aus der darin vorgeschlagenen neuen Kreuzungsstelle ergeben (Beanspruchung von mehr Land, gestalterische Nachteile).	Zusatzabklärungen	Kreuzungsstelle bei Bahnhalt nicht möglich (zusätzliches Perron südlich und Unterführung). Wird im Bericht genauer erläutert.	X	
ARP	10 Zu bemerken ist, dass auf beiden BGKs der Hinweis 'Haltestelle Riedholz rückbauen' falsch platziert wurde. Dies stiftet Verwirrung.	Korrektur/Änderung	Darstellung im Plan ist korrekt. Die Haltestelle wird von der Südseite auf die Nordseite verlegt.		

ARP	11	Kriterium 'ÖV-Benutzer Riedholz Ziel-/Quellverkehr': Es ist schlecht nachvollziehbar (auch nach Studium des Anhangs), warum die 'Gute und sichere Zugänglichkeit Haltestellen' mit einer Haltestelle schlechter ist. Klar ist, dass der kommunale Erschliessungsplan auf die neue Situation angepasst werden müsste (und dies Kosten generiert-> diese sollten sich in einem separaten Kriterium widerspiegeln), aber eine gute und sichere Zugänglichkeit der Haltestellen für Fussgänger/innen und Velofahrende muss bei jeder Variante voll umfänglich gewährleistet sein.	Variantenbewertung	Die Variante mit zentraler Haltestelle verlängert die Wege für die äusseren Siedlungsgebiete. Darum schneidet sie in diesem Teilkriterium schlechter ab. Diesem Umstand wird mit Verbesserungsmassnahmen auf dem kommunalen Wegnetz und zusätzlichen Bushaltekanten entgegengewirkt. Die gute und sichere Zugänglichkeit ist ein Projektziel und muss in jeder Variante gewährleistet sein.	X	
ARP	12	Kriterien 'ÖV-Betreiber' und 'Strassenbetreiber': Die 'Hohe Betriebsstabilität' und die 'Hohe Betriebsqualität' sollte als Kriterium eher den jeweiligen Nutzerinnen/Kundinnen zugeordnet werden, da diese Qualitäten ja nicht ein Selbstzweck der Betreiber sind. Falls diese Qualitäten die Betriebskosten senken, sind sie u.E. schon in den Kostenaspekten berücksichtigt.	Variantenbewertung	Der gewählte Kriterienkatalog wurde dem ARP erläutert. Keine Änderung.		
ARP	13	Empfehlung für Wahl Bestvariante: ... Zusammenfassend steht aus Sicht des ARP bei der Wahl für die eine oder andere Variante im Zentrum, dass die nachhaltige Mobilitätsabwicklung mit Blick auf die Raumnutzer insgesamt gestärkt wird. Dies bedeutet ein attraktives Fuss-, Velo- und ÖV-Netz, auf welchem sich diese Mobilitätsarten einfach, zeitsparend und sicher miteinander verbinden lassen und die Wege effizient zurückgelegt werden können.	Variantenbewertung	Die gewählte Bestvariante erhält in der Gesamtbeurteilung eine deutlich bessere Bewertung. Die durch die Zentralisierung der Drehscheibe entstehenden Nachteile für die äusseren Siedlungsgebiete werden mit Verbesserungsmassnahmen auf dem kommunalen Wegnetz und zusätzlichen Bushaltekanten abgedeckt.	X	
ARP	14	Historischer Verkehrsweg / Sichtbeziehung zur Kathedrale: Die Hauptstrasse von Riedholz nach Solothurn gilt als 'historischer Verkehrswege von nationaler Bedeutung ohne Substanz'. Wichtigste Charaktere dieses Strassenabschnitts sind die 'schnurgerade' Linienführung, die gegenüber Solothurn abfallende Topografie, sowie der breite Strassenraum. Durch diese Eigenschaften entsteht für den Ankömmling ein immer wieder atemberaubender Augenblick: Sobald man in Riedholz von Osten herkommend die leichte Linkskurve in der Ortsmitte passiert hat, öffnet sich die Sicht auf die St. Ursen Kathedrale. Jedem und jeder in der Region dürfte diese für Solothurn typische und dramaturgisch einmalige Szene bekannt sein. Es handelt sich bei der Baselstrasse also um eine Einfallachse von historischer Bedeutung mit hohem Identifikationswert für die Region. Mehrere Massnahmen des vorliegenden Gesamtverkehrskonzepts berücksichtigen genannte örtliche Eigenheiten nicht. Dazu wie folgt:	Korrektur/Änderung	Zur rechtlichen Ausgangslage: Siehe ergänzende Stellungnahme ARP vom 12.12.2023		
ARP	15	Baumpflanzungen: Stand heute schärfen die beidseitigen Waldränder den Blick auf die Kathedrale und die StrassenutzerInnen (von Ost nach West) befinden sich circa in der Mitte dieses Sichtkorridors. Die projektierte Baumreihe befindet sich jedoch direkt neben der Fahrspur, wodurch die Sichtbeziehung auf die Kathedrale erheblich beeinträchtigt wird. Diese Beeinträchtigung ist je nach Strassenabschnitt unterschiedlich gross. Östlich der Linkskurve ist der Blick ohnehin noch nicht frei auf die Kirche, sodass hier Baumpflanzungen keine Beeinträchtigung darstellen. Kurz nach der Linkskurve hingegen (also ab Haus Nr. 17, GB 196) soll der Strassenraum nicht von Bäumen und/oder höheren Bepflanzungen gesäumt werden. Das bestehende Raumprofil ist ab hier in ganzer Breite zu erhalten. Es sind entsprechend andere Massnahmen zu suchen, um das Strassenprofil (in der 2. Dimension) zu verschmälern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	Korrektur/Änderung	"Baumverbot" sehr problematisch, verunmöglicht u.U. eine zeitgemässe Neugestaltung der Strassenraumes.  Vorschlag für BGK: Sichtachsenbeeinträchtigung wird als Thema aufgenommen. In den Plänen wird eine Schraffur anstelle Baumpflanzungen dargestellt.  Vertiefung/Lösungsfindung im weiteren Projektverlauf, unter Beizug der Fachstelle Heimatschutz und eines ausgewiesenen Landschaftsarchitekten.  Details siehe ergänzende Stellungnahme ARP vom 12.12.2023	X	X
ARP	16	Kreisel: Ein Kreisverkehr wird an dem Ort vorgeschlagen, wo auch auf der Nordseite der Strasse ein Waldrand den Raum zu begrenzen beginnt. Die schnurgerade Linienführung wird also just dort unterbrochen, wo der Effekt der Blickleitung am höchsten ist. Diese Massnahme stellt damit ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung der Dramaturgie dar. Wir empfehlen, als Ortsauftakt eine andere Lösung als ein Kreisverkehr zu suchen.	Korrektur/Änderung	Der Kreisel ist aus funktionalen Gründen zwingend. Die Kreiselmitte soll gestaltet sein, aber kein "Hügel". Durchsicht muss gewährleistet und gestalterisch hochwertig sein, als Ortsauftakt (Landschaftsarchitekt oder Architekt für Gestaltung einbeziehen). Grünräume um den Kreisel miteinbeziehen.	X	X
ARP	17	Ampeln und dergleichen: Für weitere Strassenelemente wie Schilder, Ampeln, Wartehäuschen etc. gelten die gleichen Regeln. Die Blickbeziehung in Richtung Solothurn ist innerhalb des Strassenraumprofils bestmöglich zu erhalten und derlei Ausstattungen auf das Minimum zu reduzieren.	Korrektur/Änderung	Es werden nur die verkehrstechnisch nötigen Elemente aufgestellt. Anforderungen für Signalisation bezüglich Sichtbeziehung definieren.	X	X
ARP	18	Wir empfehlen dringend, für die gestalterischen Massnahmen an diesem äusserst sensiblen Strassenabschnitt eine qualifizierte Fachplanerin resp. einen qualifizierten Fachplaner aus dem Bereich Landschaftsarchitektur beizuziehen.	Hinweis	Ein Landschaftsarchitekturbüro wird ab Stufe Vorprojekt beigezogen.		X
ARP	19	Abgrenzung zwischen Bahn und Strasse: Eigentliche Hecken erachten wir nicht als realisierbar, Heckenelemente könnten jedoch sinnvoll sein. Es wird sich eher um Lebhage handeln, welche nicht zu hoch wachsen.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
ARP	20	Allgemein sollen Grünräume, wo Gehölze vorgesehen sind, humusiert werden. Bereiche, wo keine Gehölze vorgesehen sind, sollen als Ruderalflächen gestaltet und nicht humusiert werden.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
ARP	21	Grundsätzlich ist eine Bepflanzung mit ausschliesslich einheimischer und standortgerechter Vegetation vorzusehen.	Hinweis	Kenntnisnahme		X

ARP	22	Der Wald ist vor unnötiger Beleuchtung zu schützen. Ausserdem sollen keine Leuchtmittel mit einer Farbtemperatur über 3000 Kelvin installiert werden, weil Leuchten mit einem hohen Blaulichtanteil nachweislich mehr Insekten anziehen	Hinweis	Ist die Vorgabe 3000 Kelvin auch bei einer Strasse dieser Kategorie vertretbar? Oder müssen es 4000 Kelvin sein? Im weiteren Projektverlauf zu klären.		X
ARP	23	Es wird generell begrüsst, dass im Bereich der Terrainanpassungen (beim Waldrand) keine Mauern, sondern begrünte Böschungen vorgesehen sind. Die Terrainverschiebungen stellen aus Sicht ARP keine Beeinträchtigung dar, die vermieden werden müssten. Die räumliche Wirkung der Waldrandverschiebung ist jedoch zu berücksichtigen (vgl. Sichtbeziehung zur Kathedrale).	Hinweis	gemäss ergänzender Stellungnahme ARP vom 12.12.2023		
asm	1	Begleitbericht Kap 7.3.1. Geringe Kosten: Durch weniger Halte kann zudem die Energieeffizienz im Betrieb und beim Unterhalt gesteigert werden.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
asm	2	Begleitbericht Kap. B.3.1. Leistungsfähigkeitsbetrachtungen: Bei einer anstelle von zwei Haltestellen, gehen die Fachleute der asm von einer insgesamt geringeren Schliesszeit des Bahnübergangs Attisholzstrasse aus. Erste Abschätzungen ergeben 30 Sekunden mehr Schliesszeit bei zwei Haltestellen. Genauere Angaben können erst mit der Detailplanung der Sicherungsanlagen gemacht werden.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		X
AVT/ (Mülchi)	1	In dieser Projektphase ist es schwierig eine Stellungnahme zum Bereich Landerwerb (LE) abzugeben.	Hinweis	Kenntnisnahme		
AVT/ (Mülchi)	2	Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass sich weniger LE für ein Projekt, ökologischer und umweltschonender auswirkt. Welche qualitativen Auswirkungen die Menge des LE hat, kann nicht beurteilt werden.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
AVT/ (Mülchi)	3	Für das Projekt „Knoten Hinterriedholz“ wurde von der Bürgergemeinde Solothurn Wald erworben. Der Kaufpreis betrug Fr. 5.-/m². Dieser Betrag ist hoch.	Hinweis	wird übernommen	X	
AVT/ (Mülchi)	4	Ich empfehle vor den LE-Gesprächen mit der Bürgergemeinde eine Waldwertschätzung durch das AWJF machen zu lassen.	Hinweis	Kenntnisnahme		
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	0	Die H 102 ist nach den Infrastrukturstandards für eine kantonale Velohauptroute auszuführen. Diese liegen voraussichtlich Ende 2023 vor. Eine Velohauptroute bedingt eine möglichst stressfreie, unterbrechungsfreie Fahrt. Auf unnötige Unterbrechungen ist zu verzichten, eine Velohauptroute ist dementsprechend gegenüber dem Gemeindestrassennetz zu priorisieren	Hinweis	Kenntnisnahme	X	
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	1	Variante 1 weiterverfolgen (Drehscheibe Mitte)	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	2	Velounterführung Kreisel Wallierhofstrasse: zwingend notwendig (Unterbrechungsfreie Fahrt)	Hinweis	Kenntnisnahme		
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	3	Knoten Sonnenrainstrasse: Priorisierung der Velohauptroute gegenüber der einmündenden Strasse. Idealerweise wird der MIV über den Knoten Wallierhofstr und den Knoten Attisholzstrasse geleitet. Ersatz der Abbiegespur auf H5 durch Mehrzweckstreifen.	Korrektur/Änderung	Das Projekt wird angepasst, die Velos werden priorisiert.  Eine Aufhebung der Einmündung Sonnenrain für den MIV wurde im Projektteam diskutiert, aber verworfen, insbesondere auf Wunsch der Gemeinde.	X	
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	4	Zwischen der Attisholzstrasse und dem neuen Bahnhof Riedholz Mitte ist südlich der H5 ein Fuss- und Veloweg mit einer Breite von 3 m zu erstellen. Wir empfehlen zudem zwischen MIV-Fahrbahn und Fuss-/Veloweg eine Grünrabatte mit einer Breite von 50 cm zu erstellen.	Korrektur/Änderung	Wurde in die überarbeiteten Pläne aufgenommen. Der Trennstreifen ist 1.5 m breit.	X	
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	5	Fugsgängerstreifen: Rechtwinklige Anordnung: Wartebereiche im rechten Winkel zur Strasse erstellen.	Korrektur/Änderung	Wurde übernommen, mit Ausnahme des Fussgängerstreifens zur Haltestelle Mitte. Rechtwinklige FGS-Anordnung steht im Konflikt zur Anfahrt der Bushaltestelle. Die BehiG-gerechte Haltekante wird höher gewichtet.		
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	6	Grundstücke entlang der H5 sind möglichst rückwärtig zu erschliessen. Wo dies nicht möglich ist, ist eine Ausfahrt nur vorwärts zu gestatten.	Hinweis	erfüllt		
AVT/FVV (Attia/Hunziker)	7	Die Planungen für einen Knoten H 102 / H 107 sind im Sinne der Aufwärtskompatibilität zu berücksichtigen.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
AVT/KB (Amsler)	1	Kreisel West – Velounterführung Ich bin der Meinung die Unterführung überflüssig/übertrieben ist und so nicht funktioniert. Die lichte Höhe müsste 2.80 betragen plus 30cm Deckenstärke plus 50cm Überdeckung. Somit ist man fast 4 Meter tief und die Rampe Richtung Solothurn wird viel länger und es braucht eine Stützmauer gegen die Strasse. Damit wird auch die Auffahrt zur Wallierhofstrasse zu steil.	Korrektur/Änderung	Die Auffahrt zur Wallierhofstrasse hat eine Länge von 46 m. Damit wird die Rampe < 10% aufweisen. Die geometrische Machbarkeit der Velounterführung wird im BGK geprüft.	X	
AVT/KB (Amsler)	2	Unterführung Ost - PU Restaurant Post, Objekt 14/15/3 Folgende Massnahmen sind vorzusehen: -Ersatz Abdichtung der Decke -Lokale Betoninstandsetzung (Wandfüsse) -Ersatz der Geländer	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X

AVT/KB (Amsler)	3	Weiter: Die Belagsüberdeckung zur Decke muss vorgängig geprüft werden Das Oblicht muss umgebaut/aufgehoben werden. Es passt nicht mehr zu der neuen Rabatte. Die Wand der Rampe Attisholz (Süd-Ost) wird abgebrochen. Für mich stimmt die Geometrie nicht ganz.	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X
AVT/KB (Amsler)	4	Nachtrag: Bei der Variante Drehscheibe Mitte rückt die Gleislage bei der heutigen Haltestelle Riedholz so weit nach Süden, dass die Unterführung verlängert werden muss. Dies sollte nach einer ersten Einschätzung machbar (wenn auch optisch unschön) sein. Die Anpassungen an der Unterführung müssen aber in den kommenden Projektphasen detailliert angeschaut werden.	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X
AVT/KBA (Schaad)	1	Grundsätzlich Die beiden Varianten haben wir aus Sicht des Betriebs und Unterhalts verglichen. Vom Aufwand bezüglich des Betrieb und Unterhalts sind beide Varianten vergleichbar. Daher bevorzugen wir aus unsere Sicht keine Variante	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
AVT/KBA (Schaad)	2	Aufwertung Ortsdurchfahrt Grundsätzlich können wir die Aufwertung der Ortsdurchfahrt nachvollziehen und begrüßen sie. Wir stellen aber fest, dass in beiden Varianten, im Vergleich zur heutigen Situation, neu sehr viele Einzelbäume (56 Bäume!) und Grünflächen entstehen. Dies führt zu einem massiv erhöhten Mehraufwand für das KBA. Beteiligt sich die EWG an dem Unterhalt?	Hinweis	im weiteren Projektverlauf zu klären		X
AVT/KBA (Schaad)	3	Strassenraum-/Grünraumgestaltung Die Bäume müssen so angeordnet werden, so dass das Lichtprofil eingehalten wird.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
AVT/KBA (Schaad)	4	Der Zwischenbereich Strasse – Bahn Im Zwischenbereich Strasse – Bahn entstehen Grünstreifen. Damit die Grünstreifen vom KBA unterhalten werden können, müssen mit der Bahn Massnahmen umgesetzt werden, damit die Flächen jederzeit für den Unterhalt zugänglich sind (Bahnsicherheit).	Hinweis	Kenntnisnahme		X
AVT/KBA (Schaad)	5	Fahrzeurückhaltesysteme Wer ist Bauherr des Fahrzeurückhaltesysteme und somit für den Unterhalt des Fahrzeurückhaltesysteme zuständig? (Löst die Bahn oder das AVT die Realisierung des Fahrzeurückhaltesysteme aus?)	Hinweis	Kenntnisnahme		X
AVT/LS (Kindler)	1	Stellungnahme Lärmschutz: Infolge Temporeduktion und Einbau eines lärmindernden Belags, ergibt sich bei beiden Varianten eine Verbesserung der Lärmsituation d.h. die Lärmbelastung nimmt insgesamt ab. Infolge der deutlichen Verschiebung der Strasseninfrastruktur im östlichen Perimeter in Richtung Süden, ist dies bei der Variante Drehscheibe «Bei den Weihern etwas ausgeprägter. Aus Sicht Lärmschutz ergibt sich jedoch keine Präferenz für eine der beiden Varianten.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
AVT/LS (Kindler)	2	Hinweis nächste Projektphase(n) In der nächsten Projektphase ist gemäss Art. 18 USG die Strassenlärmisanierung im Sinne der LSV Art. 13 ff in Verbindung mit LSV Art. 37a anzugehen. Weiter ist zu beurteilen, ob es sich beim vorliegenden Bauvorhaben um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne der LSV und in Anlehnung an den BGE 141 II 483 «Grünau» handelt.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
AVT/ÖV (Keller)	1	Als Besteller des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs auf der Strasse und Schiene im Kanton Solothurn ist für uns ein reibungsloses Funktionieren und damit eine hohe Zuverlässigkeit des ÖV zentral. Zudem sind die Ausrichtung der Angebote auf die Kundschaft und ein möglichst gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis weitere wichtige Punkte.	Hinweis	Kenntnisnahme		
AVT/ÖV (Keller)	2	Bus Aktuell sind wir an der Planung der mittel- und langfristigen Ausrichtung des Buskonzepts in der Region Solothurn. Wie genau einzelne Buslinien künftig am Unterleberberg und speziell in Riedholz geführt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert. Betrachtet man allgemein die möglichen Fahrbeziehungen von Buslinien in Riedholz, scheint es aber nicht entscheidend, welche Variante des Gesamtverkehrskonzepts umgesetzt wird. Der Kreislauf am westlichen Dorfeingang von Riedholz muss von Buslinien vom Attisholz mit Endhalt Riedholz und auch von Buslinien auf der Relation Balmberg – Riedholz – Attisholz in beiden Varianten angefahren werden. Unterschiedlich ist die Lage der Drehscheibe und das Anfahren von einer oder zwei Haltestellen in Riedholz, was aber betrieblich bzw. betreffend Zuverlässigkeit keinen matchentscheidenden Unterschied ausmachen sollte. Dasselbe gilt für die Fahrbeziehung Balmberg – Riedholz – Feldbrunnen – Solothurn.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		

AVT/öV (Keller)	3	Bahn Der Bericht hält in einem Satz ohne weitere Ausführungen fest, dass die Stabilität des Bahnbetriebs bei der Variante «Mitte» besser sei. Diese Aussage scheint plausibel. Aus unserer Bestellerperspektive ist eine Erhöhung der Zuverlässigkeit grundsätzlich wünschenswert. Der Bericht lässt allerdings offen, inwieweit eine bessere Betriebsstabilität überhaupt notwendig ist. Läuft der Betrieb bereits heute am Limit? Sind weitere Reserven mit Blick auf den Viertelstundentakt nötig? Oder ist es «nice to have»? Zudem ist die Frage zu stellen, ob eine höhere Betriebsstabilität nur durch eine Haltestellenaufhebung in Riedholz erreicht werden kann oder ob alternativ andere Massnahmen auf der Strecke möglich sind. Diese Aspekte müssten u. E. noch dargelegt werden.	Zusatzabklärungen	Die Zusatzstudie sma+ liefert die hierzu die gewünschten Informationen. Die Erkenntnisse sind ins Projekt eingeflossen.	X	
AVT/öV (Keller)	4	Fahrgäste Rein für sich betrachtet ist eine Reduktion von zwei auf eine Haltestelle aus Erschliessungssicht als Nachteil zu werten, sowohl beim Bus als auch bei der Bahn. Die potenziellen Fahrgäste an den Dorfrändern von Riedholz müssten unbestrittenermassen zusätzliche Meter unter die Füsse bzw. unter die Räder nehmen. Diesem Nachteil stehen Verbesserungen gegenüber. Aus unserer Sicht wäre eine bessere Betriebsstabilität hoch zu gewichten, wenn diese denn kausal mit der Reduktion von zwei auf eine Haltestelle zusammenhängt. Ein Betrieb mit verlässlichen Fahrplanzeiten und funktionierenden Anschlüssen an einer Station ist besser als ein unzuverlässiger Betrieb an zwei Stationen. Aus Riedhölzer Sicht gäbe es neben den Verlierern an den Dorfrändern auch Gewinner, die einen kürzeren Weg zur Haltestelle Mitte hätten. Regional bzw. überregional betrachtet würden durchfahrende Fahrgäste von der Aufhebung eines Haltes profitieren. Die Erstellung einer kundenfreundlichen, einladenden, gut zugänglichen und mit genügend Veloabstellplätzen bestückten Drehscheibe «Mitte» müsste natürlich vorausgesetzt werden und könnte den Nachteil des längeren Wegs von den Dorfrändern etwas abmildern (wobei ehrlicherweise auch bei der Variante «Bei den Weiern» von einer jeweils zeitgemässen Ausgestaltung und Ausstattung der beiden Stationen ausgegangen werden muss). Langfristig, mit einer entsprechenden Verdichtung des Dorfkerns kann eine Haltestelle in zentraler Lage noch mehr Menschen erschliessen als heute. Diese Verdichtung ist allerdings heute nicht in der Ortsplanung vorgesehen.	Variantenbewertung	Die Zusatzstudie sma+ liefert zu den bahnbetrieblichen Aspekten die gewünschten Informationen. Unter anderem deshalb erhält die Variante mit einer Haltestelle eine bessere Gesamtbewertung und wird daher empfohlen.  Die erwähnten Wegverlängerungen werden mit Massnahmen im kommunalen Wegnetz abgemildert. Zudem sind zwei zusätzliche Bushaltekanten vorgesehen.	X	
AVT/öV (Keller)	5	Finanzielles Vor dem Hintergrund des eingangs erwähnten Kosten-Nutzen-Arguments werden bei einer statt zwei Haltepunkten mutmasslich geringeren Kosten beim Bau, Unterhalt und Betrieb anfallen, was für die öffentliche Hand vorteilhaft ist.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
AVT/PM (Portmann)		Bei Velofurt Mittelinsel 2.5 m	Korrektur/Änderung	Ist bereits so umgesetzt		
AVT/PM (Portmann)		Knoten Sonnenrainstrasse: Priorisierung der Velohaupttroute gegenüber der einmündenden Strasse.	Korrektur/Änderung	Das Projekt wird angepasst, die Velos werden priorisiert.	X	
AVT/PM (Portmann)		Fussgängerstreifen Südseite Neuhausweg verlegen Knoten Sonnenberg-/Buchenstrasse beruhigen	Korrektur/Änderung	Betrifft das kommunale Netz		X
AVT/PM (Portmann)		Fussgängerstreifen bei Haltestelle Mitte überprüfen West Anfahrt Bus Ost Sicht	Korrektur/Änderung	Steht im Widerspruch zur Anfahrt Bushaltestelle. Eine hohe Haltekante wird gegenüber der leichten Abweichung des Halteraums bevorzugt. Fussgängerstreifen wird entsprechend verschoben.	X	
AVT/PM (Portmann)		Bushaltestelle Nord zu Fussgängerstreifen verschieben	Korrektur/Änderung	Aufgrund des Radius nicht möglich	X	
AVT/PM (Portmann)		Einfahrtsbremse im Osten	Korrektur/Änderung	Wird für beide Varianten ins Projekt aufgenommen.	X	
AVT/PM (Portmann)		Direkte Veloführung Richtung Attisholz prüfen Velosack für indirektes Linksabbiegen	Korrektur/Änderung	im weiteren Projektverlauf zu klären		X
AVT/PM (Portmann)		Heikle Veloquerung UF Richtung Attisholz	Korrektur/Änderung	Das Projekt wird mit einer Querungshilfe ergänzt.	X	
AVT/PM (Portmann)		Veloweg Süd: Trennelement zur Fahrbahn prüfen	Korrektur/Änderung	Der bahnsseitige Grünstreifen wird auf die Strassenseite verschoben.	X	
AVT/PM (Portmann)		Rabatte mit 1.8 m zu schmal für Bäume	Hinweis	Kann auf 2.0 m erhöht werden.		
AVT/PM (Portmann)		Prüfen Velo-Uf im Bereich Kreiselzentrum zu öffnen	Korrektur/Änderung	im weiteren Projektverlauf zu klären		X
AVT/PM (Portmann)		Buszufahrt bei Drehscheibe bdW optimieren	Korrektur/Änderung	Ist gemäss Richtlinie AVT	X	
AVT/PM (Portmann)		Zusätzlicher FGS Westseite bei Drehscheibe bdW	Korrektur/Änderung	Wenig Nachfrage auf dieser Seite wegen fehlendem Trottoir zur Wallierhofstrasse		
AVT/PM (Portmann)		Mittelbereich FGS Ostseite bei Drehscheibe bdW auf 2.5 m verbreitern	Korrektur/Änderung	Wegen Fahrgasse 3.5 m für Winterdienst nicht möglich. Wartebereich kann nicht geschoben werden wegen der Sichtverhältnisse	X	
AVT/PM (Portmann)		Zufahrt Buchenstrasse bei Knoten Attisholzstrasse prüfen: LKW-Rechtsabbiegen bei nur einer Fahrspur, Standort Bushaltestelle (nord)	Korrektur/Änderung	Aktuell nur eine Fahrspur, weitere Verengung der Zufahrt wird geprüft.	X	

AVT/PM (Portmann)		Südliche Bushaltestelle auf Attisholzstrasse notwendig?	Korrektur/Änderung	Bushaltestelle ist nötig.	X	
AVT/PM (Portmann)		Veloquerung auf Attisholzstrasse (Nord - Süd) gefährlich wegen Rückstau	Korrektur/Änderung	Das Projekt wird mit einer Querungshilfe ergänzt.	X	
AVT/PM (Portmann)		Nutzung und Gestaltung Grünbereich bei Gewerbe (Variante DS bdW)	Korrektur/Änderung	im weiteren Projektverlauf zu klären		X
AVT/PM (Portmann)		Bericht: 2.1 Projektziele: Sichere und attraktive Veloführung Reduktion der Lärmemission	Korrektur/Änderung	Bericht wird ergänzt.	X	
AVT/PM (Portmann)		Bericht: 4.3 Ausnahmetransporte Ergänzen Lichte Höhe 5.4 m	Korrektur/Änderung	Bericht wird ergänzt.	X	
AVT/PM (Portmann)		Bericht: 4.7 Fahrzeugrückhaltesysteme Wildtierquerungen bei Ortseinfahrten --> keine Leitplanken erwünscht	Korrektur/Änderung	Bericht wird ergänzt.	X	
AVT/PM (Portmann)		Bericht: 5.8 Zusätzliche Massnahmen auf kommunalem Fusswegnetz: Ergänzen der möglichen neuen Langsamverkehrsverbindungen innerhalb des Dorfes	Zusatzabklärungen	Darstellung im Bericht wird ergänzt.	X	
AVT/SB (Suter)	1	Variante Drehscheibe «Bei den Weiern»: Weshalb benötigt es eine Nord-Süd Fussgängerquerung bei der östlichen Haltestelle? Kann hier nicht die best. PU für Velo- und Fussgängerkehr genutzt werden? Leistungsfähigkeit des Knotens könnte ebenfalls erhöht werden.	Korrektur/Änderung	Querung dient dem direkten Perronzugang ohne Querung der Bahngeleise		
AVT/SB (Suter)	2	Beurteilung Varianten: Aufgrund vergleichbaren Haltestellendistanzen im Kt. könnte durchaus argumentiert werden, dass es 2 Haltestellen benötigt bzw. zu vertreten sind. Aus Sicht Strassenbau und Kanton bevorzuge ich eine zentrale Haltestelle. Vor allem aufgrund: - Weniger / Minimierung von Störungen des Strassenraumes - Folge- und Unterhaltskosten sind geringer, da weniger Infrastruktur. Bei Erstellung einer WIRE (ca 50 Jahre) ist die Variante «zentrale Haltestelle» bestimmt prioritär zu behandeln. - Aufgrund der Minimierung der Rodungen und aus Sicht Umwelt ist ebenfalls eine zentrale Haltestelle zu bevorzugen. Diesem Aspekt sollte Rechnung getragen werden.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
AVT/VS (Angermann)		FGS bei Lichtsignalanlage über zwei Spuren	Korrektur/Änderung	FGS (LSA-gesteuert) ist für Haltestellenzugang nötig.		
AVT/VS (Angermann)		Kreiselzufahrten rechtwinklig?	Korrektur/Änderung	erfüllt		
AVT/VS (Angermann)		Sichtzonen bei Ausfahrten sind einzuhalten	Korrektur/Änderung	im weiteren Projektverlauf zu klären		X
AVT/VS (Angermann)		Mindestanforderungen FGS	Korrektur/Änderung	im weiteren Projektverlauf zu klären		X
AVT/VS (Angermann)		Einfahrtsbremse im Osten	Korrektur/Änderung	Wird für beide Varianten ins Projekt aufgenommen.	X	
AVT/VS (Angermann)		Zusätzliche Kammerung möglich	Korrektur/Änderung	Durch die Kurve in der Mitte und die verschieben Elemente wie Mittelinsel und Haltestellen nicht notwendig. Homogenität soll beibehalten werden.		
AVT/VS (Angermann)		Velorampe West fehlt	Korrektur/Änderung	Wird übernommen.	X	
AVT/VS (Angermann)		Markierungspfeile fehlen teilweise noch	Korrektur/Änderung	Wird übernommen.	X	
AVT/VS (Angermann)		Zusätzlicher Inselkopf	Korrektur/Änderung	Wird übernommen.	X	
AVT/VT (Kissling)	1	Im Zuge des Projektes Baselstrasse in Solothurn und Feldbrunnen-St-Niklaus wird am östlichen Ortseingang von Feldbrunnen (Vögelisholz) eine Pfortneranlage in Fahrtrichtung Solothurn erstellt. Diese dient als Sekundärpforter bei Überlastsituation auf der H5, bspw. bei Ereignissen auf der Autobahn A1 /A5 mit Ausweichverkehr auf die H5. Der Bus FR Solothurn kann auf dieser Strecke nicht priorisiert werden, es fehlt eine Busspur. Dies ist informativ und sollte auf das Projekt Riedholz keinen direkten Einfluss haben.	Hinweis	Kenntnisnahme		
AVT/VT (Kissling)	2	Auf der gesamten Strecke der H5 sollen in der weiteren Projektierung 2 PE 120 für die Verkehrstechnik (WANSOKA Glasfaserverbindung) mitberücksichtigt werden.	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X
AVT/VT (Kissling)	3	Bei Variante «Drehscheibe bei den Weiern» ist die Flächenbeanspruchung sehr hoch. Die Grünflächen zwischen Gleisanlagen und Strassen sowie zwischen Strasse und Rad-/Fussweg machen wenig Sinn. Dies sollte geometrisch optimiert werden.	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		
AVT/VT (Kissling)	4	LSA- Knoten Buchenstrasse: Bei der Einmündung «Drehscheibe bei den Weiern» fehlt der Haltebalken auf der Einmündung. Die Einlenkradien sind sehr grosszügig bemessen und sollten enger ausgestaltet werden. Insgesamt sollte der Knoten kompakter ausgebildet werden. Auf eine Überkopfsignalisation sollte nach Möglichkeit verzichtet werden (Unterhalt mühsam, städtebaulich unschön).	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X

AVT/VT (Kissling)	5	Ist der Kreisel am westlichen Ortseingang die richtige Knotenform? 3 Zufahrten mit unterschiedlichen Belastungsstärken, Landbedarf erheblich. Was dafür spricht, ist die Ablenkung am Dorfeingang als Torgestaltung und das Wenden des Busses.	Korrektur/Änderung	Der Kreisel ist aus funktionalen Gründen (Wenden Bus) zwingend.		
AVT/VT (Kissling)	6	Wie erfolgt die Signalisation des Fuss- und Radweges ? Gemeinsamer Rad- und Fussweg mit Benützungspflicht / Abgetrennter Fuss- und Radweg mit Benützungspflicht / Gehweg mit Velo gestattet ? Die zahlreichen Einmündungen und Zufahrten beherbergen einiges an Konfliktpotenzial mit den Velofahrern in beiden Fahrtrichtungen.	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X
AVT/VT (Kissling)	7	Begleitbericht, Seite 11 Kapitel 1.9.: Die ausgewiesene Verkehrsentwicklung Richtung Solothurn (Ast 1 + 37%) ist so nicht möglich. Solothurn ist heute bereits gesättigt und muss daher auf dem heutigen Niveau plafoniert werden. Mit Zuflussdosierungen FR Solothurn wird der Verkehr bereits heute geregelt (plafoniert).	Hinweis	Kenntnisnahme		
AVT/VT (Kissling)	8	Begleitbericht, Seite 12, Kapitel 1.11. In Unfallstatistik Perioden angeben, neuste Auszüge verwenden.	Hinweis	Bericht wird ergänzt.	X	
AVT/VT (Kissling)	9	Begleitbericht, Seite 47, Kapitel B 3.1.: Zu berücksichtigen sind auch die Bahnphasen und deren Einfluss auf die Leistungsfähigkeit. Die Schliesszeiten der Barriere sind auszuweisen und hängen wesentlich von der Sicherungsanlage (SA) der Bahn (Sicherungsblöcke) ab, das heisst das SA- Konzept muss für die Leistungsberechnungen der LSA vorliegen. Kritisch zu prüfen sind die Spurlängen der Vorsortierungen für den Rechtsabbieger von Solothurn herkommend und den Linksabbieger von Flumenthal herkommend. Steuerungstechnisch wird es eine dual angesteuerte Anlage mit Doppel- LED- Einsätzen für die bahnfeindlichen Spuren geben (analog Knoten Hinterriedholz).	Korrektur/Änderung	Eine grobe Leistungsfähigkeitsbetrachtung gemäss Norm wurde durchgeführt. Dabei wurden maximale Rückstaulängen vom Rechts- und Linksabbiegern bestimmt. Eine exaktere Berechnung ist in der weiteren Projektphase durchzuführen (Optimieren der Länge der Abbiegespuren) .		X
AWJF (Bianchi)	1	Im Projekt werden die beanspruchten Waldflächen für die Radwegführung beim neuen Knoten Wallierhofstr. (beide Varianten) sowie die Flächen beim Abzweiger Attisholzstr. (beide: Gebäude: «AK», 1Hst: Bushaltestelle, 2Hst: Radweg) nicht berücksichtigt. Dies ist zu korrigieren und ebenfalls der beanspruchten Waldfläche (rodungsrelevant) anzurechnen.	Korrektur/Änderung	Unterlagen werden ergänzt.	X	
AWJF (Bianchi)	2	In den Unterlagen werden lediglich die für den Betrieb notwendigen Waldflächen dargestellt. Die Erfahrung zeigt, dass insbesondere während der Bauphase mehr Fläche beansprucht wird als in der Betriebsphase. Im Wald stellt dies eine temporäre Rodung dar. In der weiteren Planung sollen mögliche Baupisten, Installationsflächen, Materialdepots oder Kehrplätze berücksichtigt werden, die beanspruchte Waldfläche ist dabei zu minimieren.	Korrektur/Änderung	wird im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.		X
AWJF (Bianchi)	3	Der Satz «Der Verlust an Waldfläche kann durch Grünräume teilweise ausgeglichen werden.» auf Seite 26 kann aus waldrechtlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Der Verlust an Waldfläche ist durch Ersatzaufforstungsflächen (Realersatz) zu kompensieren. Das AWJF bewertet es als äusserst kritisch, zu Lasten der Waldfläche sehr breite Grünstreifen zwischen Autofahrbahn und der asm-Linie zu erstellen (siehe Variante «Bei den Weihern» westlich der Einmündung Attisholzstrasse, sowie bei Variante «Mitte» zwischen den Einmündungen Sonnenrainstrasse und Attisholzstrasse), und diese dann als biodiversitätsfördernd zu bezeichnen. Zumal die Breite der Grünstreifen gemäss Kapitel 4.6 «Strassenraum/ Grünraumgestaltung» primär auf eine bessere subjektive optische Wahrnehmung begründet ist sowie der Verzicht auf Leitschranken auf eine «hohe Strassenraumqualität» (Kapitel 4.7). Die Trennung sollte aus Sicht des AWJF auf die sicherheitsbedingt minimal notwendige Breite von Grünstreifen oder mit Leitschranken realisiert werden, um das Waldökosystem zu schonen und der Walderhaltung Rechnung zu tragen.	Korrektur/Änderung	Die Grünflächen sind "Restflächen", welche sich aufgrund der Gleisgeometrie ergeben. Das BGK enthält weitere Elemente, z.B. den bepflanzten Trennstreifen zwischen Rad-/Gehweg und Fahrbahn, welche wichtige siedungsklimatische, entwässerungstechnische und verkehrstechnische Funktionen übernehmen. Diese sind angemessen zu dimensionieren. Im weiteren Projektverlauf ist eine Interessenabwägung notwendig.	X	
AWJF (Bianchi)	4	Die Formulierung 'Eingriff im Wald' ist durch den Begriff 'Rodung' zu ergänzen. Dabei ist es zwischen temporären (während der Bauphase) und definitiven Rodungen (während der Betriebsphase) zu unterscheiden. Für eine Rodungsbewilligung muss ein Rodungsgesuch gestellt werden.	Korrektur/Änderung	Bericht wird ergänzt.	X	
AWJF (Bianchi)	5	Jegliche Beanspruchung vom Waldareal ist als Rodung zu bezeichnen, d.h. auch die geplante neue Bushaltestelle/ Fussweg & Gebäude «AK» bei der Attisholzstrasse, sowie der für beide Varianten geplante Fuss-/Radweg westlich des Kreisels.	Korrektur/Änderung	Bericht wird ergänzt.	X	
AWJF (Bianchi)	6	In der weiteren Projektierung ist den allenfalls durch Terrainveränderungen (Böschung) sowie durch Sicherheitsabstände bedingten definitiven beanspruchten Waldflächen und anderen möglicherweise temporär beanspruchten Waldflächen während der Bauphase Rechnung zu tragen.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
AWJF (Bianchi)	7	Dem AWJF ist mitzuteilen, wie die weiteren Projektphasen ausgestaltet werden. Aus Sicht des AWJF wäre es wichtig, frühzeitig Entwürfe für Rodungsgesuche auszuarbeiten, sowie mit der Waldeigentümerin in Kontakt zu treten.	Hinweis	Kenntnisnahme		X
AWJF (Bianchi)	8	Das AWJF weist die Projektleitung darauf hin, dass die Suche nach geeigneten Ersatzaufforstungsflächen für die definitiven Rodungsflächen Sache der Gesuchstellenden ist.	Hinweis	Kenntnisnahme		X

AWJF (Bianchi)	9	Bei der Bewertung der Bestvariante wird dem Wald und der Walderhaltung gemäss Anhang nur ungenügend Rechnung getragen. Dies ist nachzuholen. Insbesondere für eine allfällige Rodungsbewilligung ist dies relevant. Wenn eine Variante mit Mehrbeanspruchung von Waldfläche gewählt werden sollte, muss dies entsprechend begründbar sein (Standortgegebenheit; wichtige Gründe, welche das Interesse der Walderhaltung überwiegen). Das AWJF begrüsst den Verwurf der Buswendeschleife Variante Wald (Anhang A.4).	Variantenbewertung	Bei der Variantenbewertung ist die Walderhaltung mit dem Kriterium "Verträgliche Umwelteingriffe" angemessen berücksichtigt. Die Variante mit der höheren Waldbeanspruchung erhält dadurch eine deutlich schlechtere Bewertung und wird nicht zuletzt deshalb verworfen.	X	
AWJF (Bianchi)	10	Aus forstlicher und waldrechtlicher Sicht empfehlen wir eine Variante mit geringster Waldbeanspruchung (kleinster Rodungsfläche) zu wählen, wie dies im Begleitbericht unter Kapitel 7.5.2 bereits erwähnt wird.	Variantenbewertung	siehe oben.	X	
AWJF (Bianchi)	11	Es ist nicht zielführend, die Grünstreifen breiter als sicherheitstechnisch nötig auszuführen, wenn dies zu einer Mehrbeanspruchung von Waldareal führt. Das Argument, dass auf diesen Flächen die Biodiversität gefördert werden soll steht in keinem Verhältnis zur definitiven Verringerung eines bestehenden Waldökosystemes. Grünstreifen zur Förderung der Biodiversität können auch ohne Mehrbeanspruchung von Waldareal realisiert werden. Die Standortgebundenheit der Rodung zwecks Grünstreifen zur Biodiversitätsförderung ist nicht gegeben.	Variantenbewertung	Die Grünflächen sind "Restflächen", welche sich aufgrund der Gleisgeometrie ergeben. Das BGK enthält weitere Elemente, z.B. den bepflanzten Trennstreifen zwischen Rad-/Gehweg und Fahrbahn, welche wichtige siedungsklimatische, entwässerungstechnische und verkehrstechnische Funktionen übernehmen. Diese sind angemessen zu dimensionieren. Im weiteren Projektverlauf ist eine Interessenabwägung notwendig.	X	
AWJF (Bianchi)	12	Knoten Wallierhofstr.: Die Variante «Einfahrtsbremse» wird aus Sicht des AWJF zu summarisch behandelt und verworfen. Gerade da diese Variante ohne zusätzliche Waldbeanspruchung realisierbar wäre, soll diese mit dem Hintergrund der Walderhaltung erneut geprüft und bewertet werden. Sollte sich die Knotenvariante Kreisel aufgrund Sicherheitsbedenken des Langsamverkehrs durchsetzen, bietet das AWJF Hand für die Ausarbeitung einer waldschonenden, aber trotzdem sicheren und praktikablen Lösung.	Korrektur/Änderung	Der Kreisel ist aus funktionalen Gründen (Wenden Bus) zwingend.		
AWJF (Bianchi)	13	Bei einer allfälligen Realisierung des Kreisels ist aus Sicht des AWJF die in Anhang B.1 erwähnte Langsamverkehrs-Zufahrt in den Waldweg «Insel» zu unterlassen. Forststrassen und Wege wurden primär für die forstliche Erschliessung & Waldleistungen erstellt und nicht als Nahverkehrswege.	Korrektur/Änderung	Die Veloverbindung Wallierhofstrasse-Baselstrasse ist betrieblich zwingend. Der Platzbedarf richtet sich nach den Anforderungen der Verkehrssicherheit.		
AWJF (Bianchi)	14	Die Forststrasse südlich der Einmündung «Schulhausweg» soll weiterhin für Forstmaschinen zugänglich bleiben.	Korrektur/Änderung	Aus Gründen der Bahnsicherheit nicht möglich. Alternativen sind vorhanden.		
AWJF (Bianchi)	15	Das AWJF empfiehlt im Rahmen der weiteren Projektausarbeitung ein Pflegekonzept/-vertrag für den (künftigen) Waldrand zwischen der Bahnbetreiberin (asm) und der Waldeigentümerin (Bürgergemeinde Solothurn) zu erarbeiten.	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X
AWJF/(Jagd)	1	Das vorliegende Bauprojekt tangiert den Wildtierkorridor (WTK) SO17. Mit Blick auf die Funktionalität von WTK SO17 gemäss Beurteilung der Fachstelle Jagd spielt jedoch das Verkehrsprojekt - ÖV-Drehscheibe und Aufwertung Ortsdurchfahrt- eine untergeordnete Rolle. Das vorliegende Verkehrsprojekt liegt innerorts von Riedholz.	Hinweis	Kenntnisnahme		
AWJF/(Jagd)	2	Die Fachstelle Jagd erachtet diejenige Variante als bessere, welche am wenigsten Waldfläche am Rand innerhalb des WTK beansprucht.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
AWJF/(Jagd)	3	Für den Fall, dass sich jagdbare oder geschützte Wildtiere (Säugetiere und Vögel) gemäss Jagdgesetz (JSG; SR 922.0) in die Baustellenbereiche verirren, ist die Jagdaufsicht des betroffenen Jagdvereins (Jagdrevier 8 - Feldbrunnen) zu informieren und gegebenenfalls für den Wegfang oder Abschuss von Wildtieren beizuziehen.	Korrektur/Änderung	Kenntnisnahme		X
BSU	1	Der Bericht ist gut strukturiert, vollständig und nachvollziehbar. Gemäss dem vom Kanton in Auftrag gegebenen Angebotskonzept 2018 ist geplant, zwei Linien bis nach Riedholz zu verlängern und damit die ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets Attisholz zu verbessern. Gemäss diesem Konzept wird die Linie Lohn-Solothurn-Attisholz in Riedholz 6' Aufenthaltszeit haben, um allfällige Verspätungen ausgleichen zu können. In beiden vorgeschlagenen BGK-Varianten soll via Kreisel «bei den Weiern» gewendet werden. Wir gehen davon aus, dass dadurch rund die Hälfte der verfügbaren Wendezeit konsumiert wird. Als zweite Verbindung soll gemäss Konzept die Linie 17 viertelstündlich nach Riedholz geführt werden. Bei einem Umlauf von 60' werden hierfür 4 Fahrzeuge benötigt. Gemäss Konzept stehen komfortable 10 Minuten Wendezeit zur Verfügung. Im heutigen Konzept (Halbstundentakt) stehen heute am Endhalt Attisholzstrasse nur 6 Minuten zur Verfügung, eine Verlängerung bis zum Kreisel «bei den Weiern» wäre mit dem aktuellen Fahrzeugeinsatz (2 Busse) nicht möglich.	Hinweis	Kenntnisnahme		
BSU	2	Variante «bei den Weiern»: Die Bus-Haltestelle Riedholz Richtung Solothurn kann nicht behindertenkonform mit einer 22cm hohen Haltekante ausgerüstet werden, da bei der Zufahrt zur Haltestelle die Kante von der Busfront überschleppt werden muss.	Variantenbewertung	Kein Vortritt-Markierung angepasst, damit Anfahrt funktioniert. 22er-Randstein eventuell nur im vorderen Bereich (bis mittlere Tür) ausbilden.	X	X

BSU	3	<p>Variante Mitte:</p> <p>Die Haltekanten können alle behindertenkonform gebaut werden. Die Haltekante Richtung Fahrtrichtung Osten müsste von den Linien mit Endpunkt Riedholz genutzt werden, um die Ausgleichszeit abzuwarten. Aufgrund der ausreichenden Länge der Haltekante ist es möglich, dass bei zwei gleichzeitig haltenden Bussen der hintere Bus (trotz hoher Haltekante) den vorderen überholen kann. Betrieblich hätte diese Variante Vorteile, da weniger Zeit für das Wenden via Kreisel benötigt wird, da nur zwei anstatt vier Haltekanten bedient werden müssen.</p>	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
EG Riedholz	1	<p>Vereinbarkeit mit der gültigen Ortsplanung:</p> <p>Die im Jahr 2021 genehmigte Ortsplanung beinhaltet zwei Achsen zur Erschliessung von Riedholz, die auf die beiden bestehenden Haltestellen ausgerichtet ist. Die Haltestelle „Bei den Weiheren“ erschliesst dabei über die Wallierhofstrasse Gemeindeverwaltung, Primarschule, Kindergarten und Mehrzweckhalle, die Kita am neuen Standort sowie das kantonale landwirt-schaftliche Ausbildungszentrum Wallierhof. Über die Haltestelle „Riedholz“ werden via Berg-strasse die östlichen Gemeindequartiere, das Restaurant Post und zudem das Entwicklungs-areal Attisholz erschlossen.</p> <p>Für die Gemeinde würde es einen erheblichen Aufwand und Anpassungen im Wegenetz bedeuten, eine Zugangsmöglichkeit zur allfälligen Haltestelle „Mitte“ zu schaffen. Die Zugangswege sind durch die Topographie sehr steil und bedeuten insbesondere für ältere sowie aus anderen Gründen mobilitätseingeschränkte Einwohnerinnen und Einwohner eine Hemmschwelle für die ÖV-Nutzung. Zudem werden durch die Anpassungen Kosten für die Gemeinde entstehen. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass Folgekosten, die unmittelbar in Zusammenhang mit dem Projekt stehen, in das Projekt aufgenommen und aus dem Bahninfrastrukturfonds oder Agglomerationsprogramm finanziert werden können. Es ist jedoch davon auszugehen, dass darüber hinaus gehende Kosten entstehen werden, die dann von der Gemeinde resp. den Steuerzahlenden getragen werden müssen.</p> <p>Gemäss der Darstellung im Bericht auf Seite 25 würde die Reduktion auf eine Haltestelle Mitte bedeuten, dass ein Grossteil der Bevölkerung eine Verschlechterung der ÖV-Erschliessungswege erfährt. Insbesondere die Bedeutung der Zugangswege aus den Randgebieten wurde in der Begründung aus unserer Sicht bagatellisiert. In der gültigen Ortsplanung ist die Möglichkeit zum P+R auf dem Schulhaus-Parkplatz bei der Haltestelle „Bei den Weiheren“ vorgesehen. Die Vertretung der Gemeinde hat in den Diskussionen explizit darauf hingewiesen, im Sinne einer ergebnisoffenen Diskussion jedoch darauf verzichtet, dies als Kriterium für die Bewertungsmatrix festzulegen, da es ein Vorentscheid für den Erhalt der Haltestelle „Bei den Weiheren“ bedeutet hätte. Gleichwohl ist der Einbezug dieses Kriteriums wichtig. In diesem Sinne ist auch ein P+R Angebot bei der Haltestelle Riedholz zu prüfen. <b>Bei einer Haltestelle «Mitte» gibt es keinen Raum für das zu schaffende P+R Angebot.</b></p>	Variantenbewertung	<p>Die Abfederungsmassnahmen aus dem Forderungskatalog der Gemeinde wurden weitestgehend ins Projekt übernommen.</p> <p>Die Veränderung der ÖV-Erschliessungsqualität und die Auswirkungen auf das Wegenetz wurden im Projekt thematisiert und sind im Bericht korrekt dargestellt und beschrieben.</p> <p>P+R ist nicht Projektbestandteil.</p>	X	X
EG Riedholz	2	<p>Erschliessung des Entwicklungsgebietes Attisholz Nord:</p> <p>Das Attisholz Areal ist das grösste Entwicklungsgebiet im Kanton Solothurn, das sich auf der zu Riedholz gehörenden Nordseite bis zum Jahr 2045 in ein organisch gewachsenes Gebiet zum Wohnen, Arbeiten, für Kultur, Bildung und Freizeitgestaltung entwickeln soll. In diesem Zeitrahmen wird mit einer Zunahme der Bevölkerung um über 2'000 Personen gerechnet. Investor und Grundeigentümerin Halter AG, die kantonalen Behörden sowie die Gemeinde haben im bisherigen Planungsprozess sehr kooperativ und erfolgreich zusammengearbeitet.</p> <p>In der 2022 in Kraft getretenen Nutzungsplanung ist ein sehr ambitionierter Modal Split von 50% MIV / 35% ÖV / 15% FVV festgelegt. Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, ist eine gute und funktionierende Erschliessung durch den ÖV zentral und ist dieses Ziel in der Nutzungsplanung festgelegt. Bereits heute wird die Haltestelle Riedholz insbesondere bei Anlässen auf dem Areal genutzt. Durch eine Verlegung der Haltestelle in die Mitte verlängern sich die Wege zu Fuss, was eine erhöhte Hemmschwelle zur ÖV-Nutzung mit sich bringt und der aktuellen Planung klar widerspricht.</p> <p>Die Ein- und Umsteigebewegungen werden mit der fortschreitenden Entwicklung und Besiedlung des Attisholz-Areals massiv zunehmen. Die Haltestelle Riedholz wird eine Drehscheibenfunktion für die Pendler Richtung Zürich (über Oensingen) sowie Richtung Solothurn erhalten. Mit dem angestrebten Modalsplit für das Attisholzareal gäbe es mit nur einer Haltestelle zu Spitzenpendlerzeiten nicht genügend Kapazität auf dem Bahnhof.</p> <p><b>Die Entwicklung des Attisholz-Areals muss deshalb zwingend in die Planungen und Abwägungen mit einbezogen werden.</b> Die Entwicklungsprognosen und ein generelles Mobilitätskonzept sind vorhanden.</p>	Variantenbewertung	<p>Die Pendlerströme können mit einer ausreichend dimensionierten Haltestelle bewältigt werden.</p>	X	

EG Riedholz	3	<p>Bahninfrastruktur / Umfang der Waldrodungen:</p> <p>Die Projektierungsgeschwindigkeit beträgt innerorts 80 km/h und ausserhalb des Ortes 100 km/h. Wir bezweifeln, dass diese Geschwindigkeit im Ortsgebiet für die Bahn realistisch ist.</p> <p>Die für die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 80 km/h erforderliche Kurvenstreckung erfordert eine bedeutende Rodung von Waldareal auf der Südseite des heutigen Bahntrassees. Waldrodungen sind in der Schweiz grundsätzlich verboten. Ausnahmen sind nur in zwingenden Fällen möglich und unter der Bedingung von Ersatzaufforstungen. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ist aus unserer Sicht nicht zwingend erforderlich und somit die vorgesehene Waldrodung nicht genehmigungsfähig. Zudem stellt sich die Frage, wie und wo eine Ersatzaufforstung in dieser Grössenordnung überhaupt möglich wäre. Aus Sicht der Sicherheit und der Lärmemissionen würden 60 km/h im Bereich von Ortseingang Riedholz und Restaurant Post genügen. Die Fahrtzeiten dürften unmerklich länger werden.</p> <p><b>Eine Kreuzungsstelle innerhalb des Ortes entspricht aufgrund der notwendigen umfangreichen Rodungen nicht den Interessen der Gemeinde.</b> Diese ist auch ausserhalb des Ortes möglich und kann zwischen Hinterriedholzkreuzung und dem Restaurant Post erfolgen. Dann hätte man Spielraum gegen Norden wie gegen Süden. Diese Möglichkeit wurde nie in die Planungen einbezogen, würde jedoch gegebenenfalls weniger Rodungsfläche nach sich ziehen.</p> <p>Die 2-Haltestellen-Variante weist gestalterische Defizite auf, die überprüft werden sollten: im Bereich der Kreuzungsstelle, die eine zu hinterfragende Randbedingung ist und im Bereich der Haltestelle Riedholz, wo beim Ortseingang kein Grünstreifen zwischen Langsamverkehr und Strasse möglich ist.</p>	Zusatzabklärungen	Siehe Ergebnisse der Zusatzstudie sma+		
EG Riedholz	4	<p>Fuss- und Velowege:</p> <p>Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Trennung von Strasse und Velowegen werden von unserer Seite ausdrücklich begrüsst. Die Velounterführung beim neuen Kreisel am Ortseingang ist aus unserer Sicht jedoch überdimensioniert.</p> <p><b>Der Waldzugang und Bahnübergang „Bei den Weihern“ ist beizubehalten und in die Planungen aufzunehmen.</b></p>	Korrektur/Änderung	Der Waldzugang wird aufrechterhalten.	X	X
EG Riedholz	5	<p>Massnahmen während der Bauphase und Auswirkungen auf Gewerbebetriebe:</p> <p>Die Erfahrung aus früheren Strassenbauprojekten zeigt, dass mit erheblichem Fluchtverkehr gerechnet werden muss. Dieser ist zu verhindern. Für die Bevölkerung von Riedholz ist der Weg via Höhenstrasse nach Feldbrunnen offen zu halten. Der Kanton sollte die Gemeinden Feldbrunnen und Riedholz dabei finanziell in der Wiederherstellung der Verbindung nach der aktuellen Bauphase unterstützen.</p> <p>Für die Gemeinde und ihre Bevölkerung ist das lokale Angebot von grosser Bedeutung. Insofern ist es für die Gemeinde zentral, dass die Anliegen des Gewerbes ausreichend berücksichtigt werden. Dies insbesondere durch die sichere Zufahrt zu den Parkierungsmöglichkeiten sowie die ununterbrochene Zugänglichkeit während der Bauphase.</p>	Hinweis	im weiteren Projektverlauf zu klären	X	X
EG Riedholz	6	<p>Simulationen / konkrete Mobilitätsbedürfnisse:</p> <p>Im Rahmen der Planung der Hinterriedholzkreuzung wurden vom AVT Simulationen der Verkehrsflüsse erstellt, die sich in der Praxis bewährt haben. Wir erachten es als sinnvoll und für die Entscheidung hilfreich, die Situation mit den verschiedenen Massnahmen durch Simulationen darstellen zu lassen. Damit ist sicher zu stellen, dass unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme keine unverträglichen Verkehrssituationen entstehen.</p> <p>Mit dem angestrebten Modalsplit für das Attisholzareal gäbe es mit nur einer Haltestelle zu Spitzenpendlerzeiten zudem nicht genügend Kapazität auf dem Bahnhof. <b>ASm und der Kanton sollten vor einem Entscheid dieses Szenario mit dem Vollausbau im Attisholz simulieren.</b></p>	Zusatzabklärungen	Die im Projekt enthaltenen verkehrstechnischen Nachweise sind für die Stufe BGK ausreichend. In den weiteren Projektphasen können wenn nötig detailliertere Nachweise oder Simulationen erstellt werden.		X
EG Riedholz	7	<p>Vergleichende Betrachtung zur ASm-Strecke Solothurn - Langenthal:</p> <p>In Riedholz sollen die beiden Haltestellen „Bei den Weihern“ und „Riedholz“ mit einer Distanz von rund 570 m auf eine Haltestelle reduziert werden.</p> <p>Ein vergleichender Blick zeigt, dass zum Beispiel in Aarwangen insgesamt vier Haltestellen bestehen: Aarwangen Schloss, nach rund 700 m folgt Aarwangen, nach 430 m Aarwangen Vorstadt und nach 480 m Hard Mumenthal. Aarwangen hat rund 4'700 Einwohnerinnen und Einwohner, davon etwa 4'200 EW mit einer ähnlichen Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen wie Riedholz mit ca. 1'900 EW (von 2'300 EW). Welche Kriterien waren für diese ungleiche Betrachtung und Schlussfolgerung ausschlaggebend?</p>	Zusatzabklärungen	Siehe Studie sma+ Aufgrund des zu planenden Viertelstundentakts kommen nur Haltestellen zwischen Flumenthal und Solothurn in Frage.		

EG Riedholz	8	<p>Koordination mit Buskonzept: Zurzeit läuft ebenfalls eine Vernehmlassung zur «Überprüfung Anpassung Busangebot Region Solothurn - zweite Umsetzungsetappe». Es fällt auf, dass in den Unterlagen eine Konzeptvariante A (Kapitel 7.2.3 des Berichts Phase 1) ausgearbeitet ist, welche die Linie 12 (Postauto) über das Attisholz (-Luterbach) zum HB Solothurn führt. Aber auch die Konzeptvariante B (ebenfalls Kapitel 7.2.3) sieht eine Prüfung der Linienführung (Linie 12b) via Attisholz (-Luterbach) zum HB Solothurn vor.</p> <p><b>Die Abstimmung der beiden Planungen ist zwingend.</b> Dafür müssen auch die Mobilitätsbedürfnisse konkret definiert und in die Konzepte einbezogen werden. Beide Planungen dürfen nicht aneinander vorbei geplant werden.</p> <p>Wenn das Postauto zukünftig über das Attisholz nach Solothurn verkehren sollte, ist zu hinterfragen, ob eine ÖV-Drehscheibe bei den Weihern oder in der Mitte der richtige Standort ist. Damit alle Optionen für das Buskonzept offen bleiben, ist eine ÖV-Drehscheibe aus unserer Sicht bei der Haltestelle Riedholz sinnvoll und daraus folgend eine zusätzliche Haltestelle bei den Weihern Pflicht.</p>	Korrektur/Änderung	Die Varianten sind grundsätzlich kompatibel mit den erwähnten möglichen Linienführungen. Wird im Bericht ergänzt.	X	
EG Riedholz	9	<p>Fazit: Aufgrund der vorangehenden Diskussionen sowie unserer eingehenden und sorgfältigen Prüfungen der vorliegenden Planungen und Unterlagen kommen wir aus den aufgeführten Gründen zum Schluss, dass die Reduktion der Haltestellen, d.h. die Variante mit einer Haltestelle «Mitte» für die Bevölkerung eine Verschlechterung der Erschliessung mit dem ÖV sowie den Verlust eines Standortvorteils für die Gemeinde darstellen würde. Dies widerspricht dem Ziel, die Mobilität zukunftsfähig zu planen und die ÖV-Nutzung weiter auszubauen. Der Entwicklung des kommunal und kantonale bedeutenden Attisholz-Areals steht die Planung mit einer Haltestelle entgegen. Zur Erreichung des ambitionierten Modal-Split ist die Beibehaltung von zwei Haltestellen aus unserer Sicht zwingend.</p> <p>Darüber hinaus ist sie nicht kompatibel mit der gültigen Ortsplanung von Riedholz. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass eine allfällige Anpassung des Wegnetzes gegebenenfalls aus dem Infrastrukturfonds der Bahn sowie dem Agglomerationsprogramm finanziert werden kann. Dem gegenüber stehen jedoch topographische und rechtliche Hindernisse.</p> <p>Unter Berücksichtigung aller Argumente entsprechen beide Varianten nicht einer modernen, zukunftsorientierten Planung. Eine solche würde die Bahn auf der Höhe des Restaurant Post «versenken» und somit den Bahnübergang aufheben. Die Knotenproblematik wäre so mit einem Kreisel lösbar und die Anbindung des Attisholz ohne Lichtsignalanlage möglich. Der Zugang zum Bahnperon könnte über die bestehende Unterführung resp. direkt via Rampe vom Attisholz her erfolgen.</p> <p><b>Aufgrund der genannten Gründe ist die Variante mit dem Erhalt der zwei Haltestellen die einzige, die die Gemeinde Riedholz akzeptiert und unterstützt. Zusätzlich erwarten wir eine grundsätzliche Überarbeitung der Planung, in der die Anliegen und Bedürfnisse der Gemeinde Riedholz zu den in der Stellungnahme erwähnten Punkten sachlich, objektiv und nachvollziehbar abgeklärt und gegebenenfalls aufgenommen sind.</b></p>	Variantenbewertung	Die Ergebnisse der Zusatzabklärungen bestärken die Argumente zugunsten der Variante "Drehscheibe Mitte".		
Postauto	1	Grundsätzlich sind auch wir von PostAuto der Meinung, dass eine zentrale Haltestelle in Riedholz (Variante Mitte) ausreichend ist und aus Kosten-Nutzen-Sicht sowie von der Zugänglichkeit her besser wäre.	Variantenbewertung	Kenntnisnahme		
Postauto	2	Es gibt Überlegungen, die Linie 12 im Zusammenhang mit dem Viertelstundentakt des «Bipperlisis» langfristig via Zuchwil – Attisholz nach Balm zu führen, statt wie heute via Feldbrunnen. In diesem Fall könnte die Haltestelle Riedholz mit der Variante Mitte nicht bedient werden, resp. nur mit grosser Umwegfahrt via Kreisel... Das BGK ist somit zwingend mit dem Buskonzept Region Solothurn, 2. Etappe abzustimmen.	Variantenbewertung	Die Varianten sind grundsätzlich kompatibel mit den erwähnten möglichen Linienführungen. Wird im Bericht ergänzt.	X	

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## **Anhang E    Kostenzusammenstellung**

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## Variante Drehscheibe Mitte

GVP Baselstrasse Riedholz, Variante «Drehscheibe Mitte»			
Kostenzusammenstellung BGK, Genauigkeit +/- 30 %			27.09.2024
<b>Landerwerb / Vermachung / Rodungsgesuch</b>			
Landerwerb			53'000.00 Fr.
Neuvermarchung Geometer			60'000.00 Fr.
Rodungsgesuch			64'000.00 Fr.
<b>Total Landerwerb / Vermachung / Rodungsgesuch inkl. MWST</b>			<b>180'000.00 Fr.</b>
<b>Strassenbau</b>			
Prüfungen	112		74'000.00 Fr.
Baustelleneinrichtungen	113		119'000.00 Fr.
Rodungsarbeiten	116		80'000.00 Fr.
Abbruch und Demontage	117		693'000.00 Fr.
Werkleitungsarbeiten	151		125'000.00 Fr.
Garten- und Landschaftsbau	181		728'000.00 Fr.
Erdbau	211		420'000.00 Fr.
Pflasterungen und Abschlüsse	222		990'000.00 Fr.
Belagsarbeiten	223		4'079'000.00 Fr.
Kanalisationen, Entwässerungen	237		441'000.00 Fr.
Ortbetonbau	241		892'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			865'000.00 Fr.
<b>Total Strassenbau inkl. MWST</b>			<b>9'510'000.00 Fr.</b>
<b>Lichtsignalanlagen, Kommunikationsleitungen</b>			
Technik Lichtsignalanlagen			180'700.00 Fr.
Tiefbauarbeiten für LSA / Kommunikation	151		255'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			44'000.00 Fr.
<b>Total Lichtsignalanlagen, Kommunikationsleitungen inkl. MWST</b>			<b>480'000.00 Fr.</b>
<b>Bahnbau (Perimeter gemäss WAM-Plan)</b>			
Gleis (inkl. Unter- und Oberbau und Entwässerung)			3'860'000.00 Fr.
Weichen			649'000.00 Fr.
Bahnstrom (inkl. Fundamente, Masten und Kettenwerke)			772'000.00 Fr.
Haltestellen (Perron komplett inkl. Dach und Möblierung)			1'298'000.00 Fr.
Sicherungsanlagen Bahn			3'100'000.00 Fr.
Technikgebäude			649'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			1'033'000.00 Fr.
<b>Total Bahnbau inkl. MWST</b>			<b>11'360'000.00 Fr.</b>
<b>Nebenarbeiten</b>			
Fahrzeugrückhaltesysteme			35'000.00 Fr.
Beleuchtung			100'000.00 Fr.
Markierung			46'000.00 Fr.
Signalisation			85'600.00 Fr.
Grossräumige Umleitung/ prov. Verkehrsführung			100'000.00 Fr.
Verkehrsdienst			22'500.00 Fr.
Sicherheitswärter (Bahn)			280'500.00 Fr.
Baunebenkosten			50'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			39'000.00 Fr.
<b>Total Nebenarbeiten inkl. MWST</b>			<b>760'000.00 Fr.</b>
<b>Honorare</b>			
Ingenieurhonorar Strassenbau			1'700'000.00 Fr.
Ingenieurhonorar LSA			86'000.00 Fr.
Ingenieurhonorar Bahnbau			1'500'000.00 Fr.
Laboruntersuchungen			15'000.00 Fr.
Zustandsaufnahmen			50'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			340'000.00 Fr.
<b>Total Honorare inkl. MWST</b>			<b>3'691'000.00 Fr.</b>
<b>Total Gesamtanlagekosten inkl. MWST</b>			<b>26'000'000.00 Fr.</b>

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## Variante Drehscheibe Bei den Weiher

<b>GVP Baselstrasse Riedholz, Variante «Drehscheibe Bei den Weiher»</b>			
Kostenzusammenstellung BGK, Genauigkeit +/- 30 %			27.09.2024
<b>Landerwerb / Vermachung / Rodungsgesuch</b>			
Landerwerb			76'000.00 Fr.
Neuvermarchung Geometer			60'000.00 Fr.
Rodungsgesuch			89'000.00 Fr.
<b>Total Landerwerb / Vermachung / Rodungsgesuch inkl. MWST</b>			<b>230'000.00 Fr.</b>
<b>Strassenbau</b>			
Prüfungen	112		74'000.00 Fr.
Baustelleneinrichtungen	113		119'000.00 Fr.
Rodungsarbeiten	116		110'000.00 Fr.
Abbruch und Demontage	117		693'000.00 Fr.
Werkleitungsarbeiten	151		125'000.00 Fr.
Garten- und Landschaftsbau	181		958'000.00 Fr.
Erdbau	211		618'000.00 Fr.
Pflästerungen und Abschlüsse	222		1'039'000.00 Fr.
Belagsarbeiten	223		4'428'000.00 Fr.
Kanalisationen, Entwässerungen	237		441'000.00 Fr.
Ortbetonbau	241		892'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			950'000.00 Fr.
<b>Total Strassenbau inkl. MWST</b>			<b>10'450'000.00 Fr.</b>
<b>Lichtsignalanlagen, Kommunikationsleitungen</b>			
Technik Lichtsignalanlagen			180'700.00 Fr.
Tiefbauarbeiten für LSA / Kommunikation	151		255'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			44'000.00 Fr.
<b>Total Lichtsignalanlagen, Kommunikationsleitungen inkl. MWST</b>			<b>480'000.00 Fr.</b>
<b>Bahnbau (Perimeter gemäss WAM-Plan)</b>			
Gleis (inkl. Unter- und Oberbau und Entwässerung)			4'200'000.00 Fr.
Weichen			649'000.00 Fr.
Bahnstrom (inkl. Fundamente, Masten und Kettenwerke)			840'000.00 Fr.
Haltestellen (Perron komplett inkl. Dach und Möblierung)			2'595'000.00 Fr.
Sicherungsanlagen Bahn			3'100'000.00 Fr.
Technikgebäude			649'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			1'204'000.00 Fr.
<b>Total Bahnbau inkl. MWST</b>			<b>13'240'000.00 Fr.</b>
<b>Nebenarbeiten</b>			
Fahrzeugrückhaltesysteme			20'000.00 Fr.
Beleuchtung			100'000.00 Fr.
Markierung			45'000.00 Fr.
Signalisation			85'000.00 Fr.
Grossräumige Umleitung/ prov. Verkehrsführung			100'000.00 Fr.
Verkehrsdienst			22'500.00 Fr.
Sicherheitswärter (Bahn)			280'500.00 Fr.
Baunebenkosten			50'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10%			38'000.00 Fr.
<b>Total Nebenarbeiten inkl. MWST</b>			<b>740'000.00 Fr.</b>
<b>Honorare</b>			
Ingenieurhonorar Strassenbau			1'800'000.00 Fr.
Ingenieurhonorar LSA			86'000.00 Fr.
Ingenieurhonorar Bahnbau			1'800'000.00 Fr.
Laboruntersuchungen			15'000.00 Fr.
Zustandsaufnahmen			50'000.00 Fr.
Unvorhergesehenes 10 %			376'000.00 Fr.
<b>Total Honorare inkl. MWST</b>			<b>4'100'000.00 Fr.</b>
<b>Total Gesamtanlagekosten inkl. MWST</b>			<b>29'300'000.00 Fr.</b>

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Riedholz, Gesamtverkehrsprojekt Baselstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Begleitbericht

Auftrag 22.0118.00

Datei B-241017\_Riedholz-Baselstrasse-BGK.docx

Datum Solothurn, 17. Oktober 2024

## **Anhang F    Forderungskatalog Einwohnergemeinde Riedholz**



Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Riedholz hat in seiner Sitzung vom 25. März 2024 folgende Bedingungen für eine Zustimmung zur Ein-Haltestellen-Variante beschlossen und die Vertretungen der Gemeinde in Projektteam und Lenkungsausschuss beauftragt, diese Position in den Gremien zu vertreten:

**1. Verbesserung der Erschliessungswege:**

Die Zugänglichkeit der geplanten, einzigen ÖV-Haltestelle in Riedholz ist für den Langsamverkehr vor allem für das Rainquartier im Westen und den Mittleren Teil um die Sonnenrainstrasse durch folgende Massnahmen zu verbessern:

- Ergänzung Sonnenrain zwischen Ahornstrasse und Dahlienstrasse mit Trottoir (1)
- Ausbau und Befestigung (Asphalt) Fussweg Ammesrain (2)
- Schaffung sichere Verbindung Alpenstrasse – Wallierhofstrasse – Fussweg Wallierhof (Betonwägli) (3)
- Schaffung befestigte Fussweg-Verbindung Burgstrasse – Wallierhofstrasse (4)

Die Zahlen in Klammern verweisen auf die Position im beigefügten Plan

**2. Zusätzliche Bushaltestelle:** an Attisholzstrasse, Richtung Attisholz/Bahnhof

**3. B+R (Mobility-System):** als Kompensation für die längeren Haltestellenzugangs-Wege für die Einwohnerinnen und Einwohner. Für P+R ist kein Platz angrenzend zur geplanten Haltestelle.

**4. Erhalt des Wald-Zugangs:** bei einer allfälligen Schliessung des Waldzugangs «Bei den Weihern» braucht es weiterhin eine nördliche Zugangsmöglichkeit in den Wald für die Bevölkerung. Diese kann auch bei der neuen Haltestelle «Mitte» liegen.

**5. Kommunikation:** Die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit und insbesondere gegenüber der Bevölkerung von Riedholz ist zentral. Die Vertretungen von ASm, AVT und Einwohnergemeinde Riedholz verpflichten sich, die Kommunikation abzustimmen und darzulegen, dass die Einwohnergemeinde Riedholz konsequent versucht hat, die Zusammenlegung der Haltestellen zu verhindern.

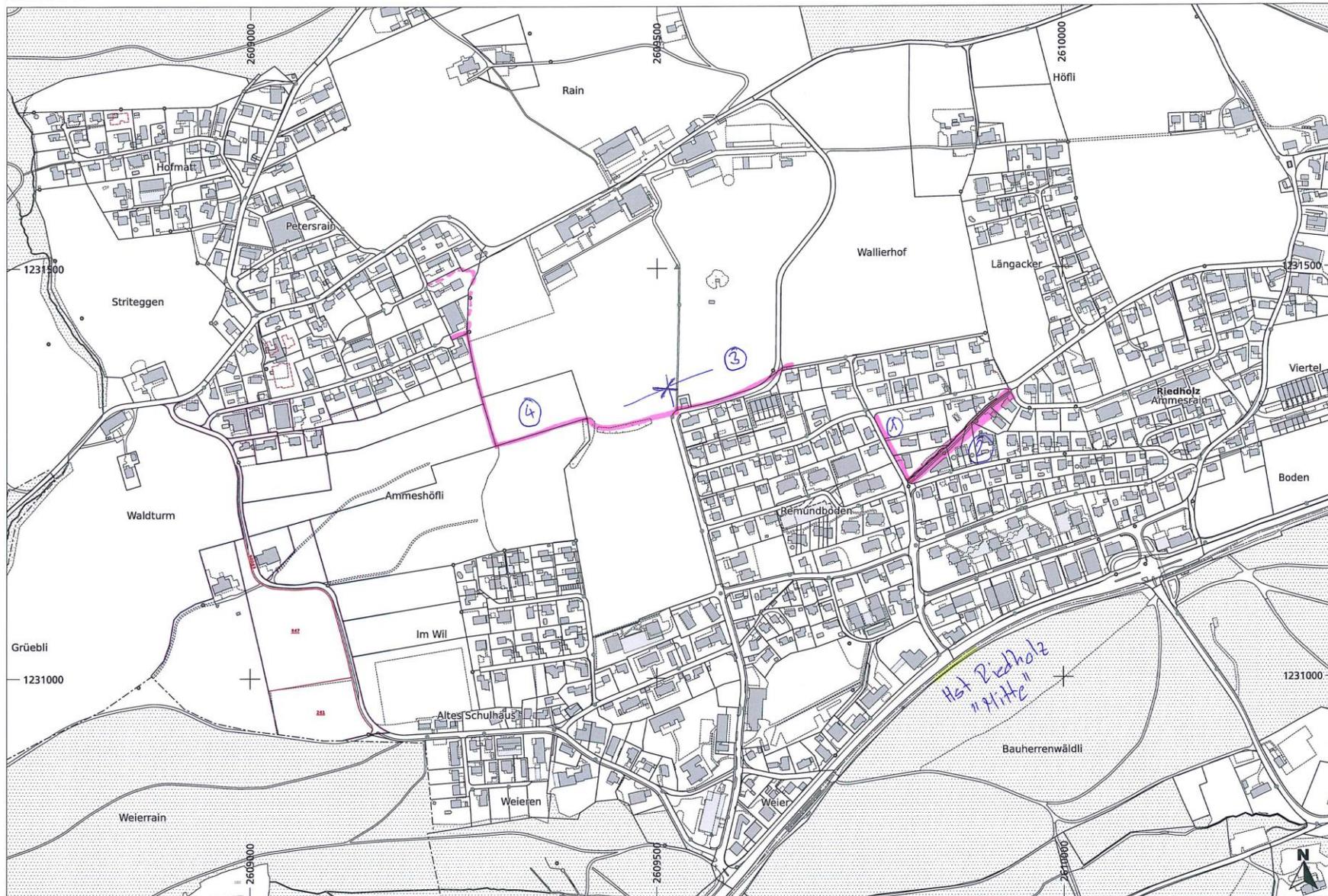
**6.** Die Einwohnergemeinde Riedholz kann der Eine-Haltestellen-Variante nur zustimmen, wenn die genannten Bedingungen erfüllt werden und für die Bevölkerung ein Mehrwert erreicht werden kann. Die betreffenden Parteien ASm, AVT und EWG Riedholz verpflichten sich, den **Forderungskatalog der Gemeinde** eingehend zu prüfen, gemeinsam zu verhandeln und einen allenfalls erreichten Kompromiss konsequent zu vertreten.

**7.** Ab Mai 2024 ist die **Kontaktaufnahme mit den Anstössern** der Baselstrasse vorgesehen. Die Einwohnergemeinde Riedholz ist bei der Sitzung mit dem Grundstückeigentümer des Magic-Parks einzubeziehen.



Amt für Geoinformation  
geo.so.ch/map

KANTON **solothurn**



Erstellt: 25. März 2024

Massstab 1:4'000

Aus den Daten können keine rechtlichen Ansprüche, insbesondere auch keine Haftung des Kantons abgeleitet werden.