



Gemeinde Riedholz

Strasse Baselstrasse

Abschnitt / Objekt ÖV-Drehscheibe und Ortsdurchfahrt

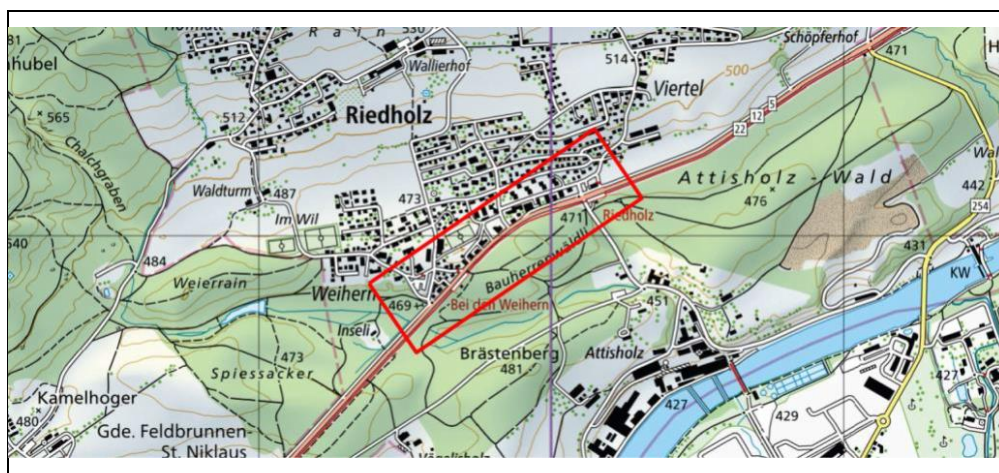
Projekt Gesamtverkehrsprojekt Riedholz

Projektphase Vorstudie (Betriebs- und Gestaltungskonzept)

Inhalt Bericht

Öffentliche Mitwirkung vom 10. Juni bis 5. Juli 2024

Übersicht



Amt für Verkehr und Tiefbau

Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

Telefon 032 627 26 33 / Telefax 032 627 76 94

E-Mail avt@bd.so.ch / www.avt.so.ch

Achs-Nr. 5000

Bezugspunkt (BP) 156 + 0 m bis 166 + 60 m

Objekt-Nr. KB 14/015/1 und 14/015/3

Projekt-Nr. 3TK.01380.P.01

Solothurn, 24.10.2024



Inhalt

1.	Zusammenfassung	3
2.	Einleitung	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Projektziel	5
2.3.	Einbezug der Bevölkerung	5
3.	Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung	6
3.1.	Mitwirkungsgegenstand	6
3.2.	Ablauf	6
4.	Methodik des Mitwirkungsverfahrens	7
4.1.	Fragebogen	7
4.2.	Auswertung des Fragebogens	7
4.3.	Auswertung der Verbesserungsvorschläge	7
5.	Mitwirkungsbeiträge	8
5.1.	Eingaben	8
5.2.	Auswertungsergebnisse	8
6.	Weiterbearbeitung der Mitwirkungsbeiträge	17
6.1.	Mitwirkungsbeiträge werden umgesetzt	17
6.2.	Mitwirkungsbeiträge werden detailliert geprüft	17
6.3.	Mitwirkungsbeiträge sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts	17
6.4.	Mitwirkungsbeiträge ohne Möglichkeit zur Umsetzung	18
6.5.	Mitwirkungsbeiträge, welche als Hinweise zur Kenntnis genommen werden	18
7.	Fazit und Schlussbemerkungen	19



1. Zusammenfassung

Zwischen dem 10. Juni und dem 5. Juli 2024 fand die Mitwirkung zum Gesamtverkehrsprojekt Riedholz statt. Grundlage für die Mitwirkung war ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK). Ziel der Mitwirkung war es, von den verschiedenen Anspruchsgruppen Hinweise und Bedürfnisse für die weitere Projektierung zu erhalten.

Mit der Entwicklung Attisholz wird der «Verkehrsknoten» Riedholz künftig eine grössere Bedeutung haben, 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 umgestaltet und aufgewertet sowie die Bahnanlagen für die Zukunft fit gemacht werden.

Im Rahmen der Mitwirkung sind 20 schriftliche Stellungnahmen eingegangen, darunter von Organisationen, Gewerbe und Privatpersonen. 20 Stellungnahmen bedeuten, dass sich gerade einmal rund 1% der über 19-jährigen Riedholzerinnen und Riedholzer am Mitwirkungsverfahren beteiligt hat. Das ist eine sehr geringe Zahl, um gefestigte, breit abgestützte Schlüsse daraus ziehen zu können.

An der öffentlichen Informationsveranstaltung zur Mitwirkung haben ca. 250 Personen teilgenommen. Die beiden öffentlichen Fragestunden stiessen hingegen auf sehr geringes Interesse (keine Besucher/innen bei der ersten Fragestunde, drei Besucher/innen bei der zweiten Fragestunde).

Die Eingaben zur Mitwirkung zeigen ein sehr heterogenes Bild: verschiedene Punkte werden positiv aufgenommen, andere negativ. Erfahrungsgemäss werden im Rahmen von Mitwirkungsverfahren zu Infrastrukturprojekten tendenziell kritische Eingaben eingereicht. Aufgrund der eher geringen Beteiligung und der heterogenen Rückmeldungen kann im Umkehrschluss gefolgert werden, dass keine breit abgestützte Ablehnung zum Gesamtverkehrsprojekt oder einzelnen Elementen vorliegt. Dies insbesondere unter Berücksichtigung der Optimierungen, die man aufgrund der Rückmeldungen noch vornehmen wird.

Alle Stellungnahmen bzw. Eingaben wurden systematisch erfasst, geprüft und beurteilt sowie wie folgt triagiert:

- Eingaben, die nicht im vorliegenden Projekt berücksichtigt werden, deren Umsetzung aber nicht generell ausgeschlossen wird («nicht Bestandteil des Projekts»)
- Eingaben, die in der nächsten Projektphase genauer geprüft werden («Abklärung / Prüfung»)
- Eingaben, die im vorliegenden Projekt umgesetzt werden («Berücksichtigung in der nächsten Projektphase»)
- Eingaben, die nicht umgesetzt werden («Keine Berücksichtigung»)
- Eingaben, die als Hinweise zur Kenntnis genommen werden, jedoch keine Projektanpassung zur Folge haben («Kenntnisnahme»)

Eine komplette Übersicht ist im Anhang dokumentiert. Zusammenfassend werden die Mitwirkungsbeiträge wie folgt in die nächste Projektierungsphase einfließen (vgl. Kapitel 6.1 und 6.2):

- Der Eingriff in den Wald (Rodungsfläche) wird optimiert. Ersatzaufforstungen werden möglichst lokal bzw. regional vorgenommen.
- Die Unterführung Attisholzstrasse wird im Bestand optimiert (z.B. Beleuchtung). Auf aufwändige bauliche Anpassungen wird angesichts des guten Zustands der Unterführung verzichtet.
- Ökologische Ausgleichsmassnahmen sind umzusetzen und werden geprüft bzw. mit der Projektleitung des Sonderwaldreservates Inselibächli abgestimmt. Die Vernetzung soll unter Berücksichtigung des Wildtierkorridors verbessert werden.
- Bachdurchlass Inselibächli: Die Hochwassertauglichkeit und die Durchgängigkeit für die Fauna werden überprüft.
- In der Ortsdurchfahrt wird ein Flusterbelag eingebaut.
- Die Velorampe im Waldareal nördlich des Kreisels Wallierhofstrasse wird nochmals geprüft bzw. einer Interessenabwägung unterzogen.
- Bei der ÖV-Drehscheibe werden Kurzzeitparkplätze (Kiss & Ride) geprüft.
- Die Trennung Fuss- und Veloverkehr wird im gesamten Projektperimeter überprüft.
- Die geplanten Verbesserungen im kommunalen Fusswegnetz erfahren weitere Abklärungen. Die Absicht zur Planung und Umsetzung ist zwischen den beteiligten Projektpartnern (Kanton Solothurn, Gemeinde Riedholz und Aare Seeland mobil AG) breit abgestützt.



Bus- und Fahrplankonzepte sind nicht Bestandteil des Gesamtverkehrsprojekts Riedholz. Mit dem Projekt wird die Mobilitätsinfrastruktur im Projektperimeter geplant und erneuert. Diese Infrastruktur ist mehrheitlich auf eine Lebensdauer von ca. 80 Jahren ausgelegt. Bus- und Fahrplankonzepte haben eine viel kürzere Lebensdauer. Die Infrastruktur muss daher eine möglichst gute Ausgangslage für zukünftige Konzepte und Fahrpläne schaffen.

Alle Mitwirkenden werden über das Resultat des Mitwirkungsverfahrens informiert. Der vorliegende Bericht wird zusammen mit den anonymisierten Stellungnahmen inkl. Triage publiziert.



2. Einleitung

2.1. Ausgangslage

Mit der Entwicklung Attisholz wird der «Verkehrsknoten» Riedholz künftig eine grössere Bedeutung haben, 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 umgestaltet und aufgewertet sowie die Bahnanlagen für die Zukunft fit gemacht werden.

2.2. Projektziel

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)
- Gewährleisten des Verkehrsflusses
- Gelungene, funktionierende Knotengestaltung Attisholzstrasse unter Berücksichtigung des prognostizierten, erhöhten Verkehrsaufkommens
- Aufwertung der Ortsdurchfahrt, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum
- Sichere Abstände zwischen Bahn und Strasse (Trennung Schiene/Strasse TSS)
- Sanierung Betonstrasse
- Attraktive 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
- 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

2.3. Einbezug der Bevölkerung

Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz § 3, Abs. 2 (PBG; BGS 711.1) ist die Bevölkerung bei Planungen frühzeitig über Ziele und Ablauf zu unterrichten und es ist dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise an Planungen mitwirken kann.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept «Gesamtverkehrsprojekt Riedholz» wurde vom 10. Juni bis 5. Juli 2024 einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen. Im Rahmen dieser Mitwirkung konnte sich die Bevölkerung über das Projekt informieren. Sie konnte dank ihrer Ortskenntnis und ihrer täglichen Erfahrung als Verkehrsteilnehmende bzw. anderweitig Betroffene wichtige Anregungen für die weitere Planung einbringen. Die Anliegen sollen, sofern sie eine Verbesserung für das Projekt bewirken, bei der weiteren Konkretisierung des Vorhabens berücksichtigt werden.

Sämtliche Mitwirkungsbeiträge wurden detailliert erfasst und ausgewertet. Die Sammlung der Beiträge bildet die Grundlage des vorliegenden Berichts.

Mit der Publikation des Mitwirkungsberichts auf der Homepage des Amtes für Verkehr und Tiefbau und der Zustellung des Berichtes an die Mitwirkenden ist das Mitwirkungsverfahren abgeschlossen.



3. Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung

3.1. Mitwirkungsgegenstand

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens war das Dossier „Gesamtverkehrsprojekt Riedholz“, Stand 16. Mai 2024, mit den folgenden wesentlichen Projektbestandteilen:

- ÖV-Drehscheibe Riedholz (mit Reduktion von 2 auf 1 Bahnhaltestelle)
- Neue Trassierung Bahn
- Neues Knotenregime Baselstrasse / Attisholzstrasse
- Aufwertung Baselstrasse (Ortsdurchfahrt)
- Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Velonetz

3.2. Ablauf

Das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz wurde vom 10. Juni bis 5. Juli 2024 zur öffentlichen Mitwirkung gebracht. Das Projektdossier und weitere Dokumente zur Mitwirkung lagen in diesem Zeitraum auf der Gemeindeverwaltung Riedholz zur Einsicht auf oder konnten über die Internetseite (<http://avt.so.ch> → «Mitwirkung GVP Riedholz») digital eingesehen werden. Das Dossier umfasste:

- Das Betriebs- und Gestaltungskonzept, Variante Drehscheibe «Mitte» (Situation 1:500)
- Den Begleitbericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Das Dokument «Häufig gestellte Fragen» (FAQ)
- Den Fragebogen zur öffentlichen Mitwirkung
- Diverse Visualisierungen des Projekts

Die Mitwirkung wurde auf der Internetseite der Gemeinde Riedholz und im Solothurner Anzeiger publiziert. An die Haushalte von Riedholz wurde ein Einladungsflyer verteilt. Die direkt betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden persönlich über das Projekt informiert und brieflich zum Informationsanlass und zur Mitwirkung eingeladen. Weiteren Anstösserinnen und Anstössern wurde ein Informationsschreiben verteilt. Zusätzlich wurden diverse Informationsveranstaltung angeboten:

- Informationsveranstaltung in der Mehrzweckhalle Riedholz am 10. Juni 2024
- Geschlossene Informationsveranstaltung für Verbände am 27. Juni 2024 (wurde mangels Anmeldungen nicht durchgeführt)
- Projektausstellung in der Gemeindeverwaltung vom 11. Juni bis 5. Juli 2024
- Öffentliche Fragestunden:
 - Dienstag, 18. Juni 2024 von 18.00 bis 19.00 Uhr
 - Donnerstag, 27. Juni 2024 von 19.00 bis 20.00 Uhr



4. Methodik des Mitwirkungsverfahrens

Die Bevölkerung wurde aufgerufen, ihre Meinung basierend auf der Beantwortung eines Fragebogens abzugeben. Gleichzeitig wurde den Mitwirkenden Gelegenheit geboten, eigene Anregungen und Verbesserungsvorschläge einzubringen.

4.1. Fragebogen

Der Fragebogen gliederte sich in folgende thematische Bereiche und war wie folgt aufgebaut:

1. Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz hinsichtlich...
 - a) ...der Auswirkungen auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs?
 - b) ...der Auswirkungen auf den motorisierten individuellen Verkehr und den Verkehrsfluss?
 - c) ...der Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr?
 - d) ...der Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Velonetz (Reduktion Gehdistanzen zur ÖV-Drehscheibe)?
 - e) ...der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Strassenraums?
 - f) ...des Eingriffes in die Landschaft resp. das Ortsbild?
 - g) ...der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden?
2. Wie beurteilen Sie folgende Objekte?
 - a) ÖV-Drehscheibe Riedholz
 - b) Knoten Wallierhofstrasse (Kreisel)
 - c) Velounterführung mit Anschlussrampe an die Wallierhofstrasse
 - d) Knoten Sonnenrainstrasse
 - e) Knoten Attisholzstrasse
3. Wo sehen Sie Optimierungspotenzial in diesem Projekt?

4.2. Auswertung des Fragebogens

Bei den ersten beiden Fragen standen jeweils fünf Antwortmöglichkeiten (Beurteilungen) zur Auswahl:

- Sehr gut
- Gut/besser als aktuell
- Neutral
- Schlecht/schlechter als aktuell
- Sehr schlecht

Für die Begründung der Beurteilung stand genügend Platz für freien Text zur Verfügung.

Die dritte Frage war offen formuliert und enthielt keine vorgegebenen Antwortmöglichkeiten.

4.3. Auswertung der Verbesserungsvorschläge

Alle Stellungnahmen bzw. Eingaben wurden systematisch erfasst, geprüft und beurteilt bzw. triagiert. Es wurde folgende Triage vorgenommen:

- Eingaben, die nicht im vorliegenden Projekt berücksichtigt werden, deren Umsetzung aber nicht generell ausgeschlossen wird («nicht Bestandteil des Projekts»)
- Eingaben, die in der nächsten Projektphase genauer geprüft werden («Abklärung / Prüfung»)
- Eingaben, die im vorliegenden Projekt umgesetzt werden («Berücksichtigung in der nächsten Projektphase»)
- Eingaben, die nicht umgesetzt werden («Keine Berücksichtigung»)
- Eingaben, die als Hinweise zur Kenntnis genommen werden, jedoch keine Projektanpassung zur Folge haben («Kenntnisnahme»)

Die statistische Auswertung der Fragen befindet sich in Kapitel 5. Kapitel 6 zeigt auf, wie die Mitwirkungsbeiträge in die weitere Planung einfließen. Die detaillierte Beurteilung mit der Triage aller eingegangenen Stellungnahmen kann dem Anhang entnommen werden.



5. Mitwirkungsbeiträge

Gesamthaft sind fristgerecht 20 Mitwirkungsbeiträge eingegangen. Davon wurden 12 Eingaben mithilfe des Fragebogens und 8 in Textform eingereicht.

5.1. Eingaben

Folgende betroffene Personen haben eine Mitwirkungseingabe eingereicht (Mehrfachnennungen waren möglich):

• Fussgänger/in	8
• Velofahrer/in	6
• Autofahrer/in	8
• Anwohner/in	8
• Liegenschaftseigentümer/in	8
• ÖV-Benutzer/in	8
• Elternteil von schulpflichtigen Kindern	4
• Interessierte/r Bürger/in	5
• Interessenvertreter/in / Organisation	1
• Waldeigentümer/in	1

5.2. Auswertungsergebnisse

Die statistische Auswertung der Fragen mit kurz zusammengefassten Rückmeldungen und Antworten der Projektverantwortlichen sind nachfolgend aufgeführt. Detailliert sind die eingegangenen Eingaben in einer Tabelle im Anhang aufgeführt.

5.2.1. Frage 1.a): Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz hinsichtlich der Auswirkungen auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs?

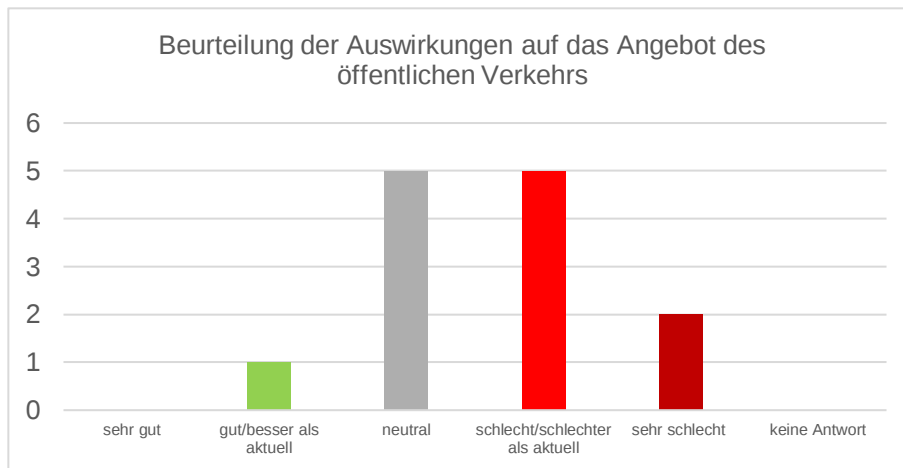


Abbildung 1: Beurteilung der Auswirkungen auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs

Die Auswirkungen auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs werden tendenziell schlecht/schlechter als aktuell bewertet.

Hauptgrund für die 7 schlechten bzw. sehr schlechten Beurteilungen sind die gegenüber heute teilweise längeren Gehdistanzen zur Bahnhaltestelle. In verschiedenen Eingaben wird eine Bushaltestelle «Bei den Weihern» in beide Richtungen gefordert.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Bezüglich den längeren Gehdistanzen musste eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Dabei überwiegen die Vorteile der Reduktion von zwei auf eine Bahnhaltestelle aus Sicht des Kantons und der Aare Seeland mobil AG deutlich (insbesondere die langfristige Fahrplanstabilität). Dem Nachteil der längeren Gehdistanzen wurde so gut wie möglich mit flankierenden Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Radwegnetz begegnet. Das zukünftige Busangebot inklusive der erforderlichen Haltestellen

wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten von Buskonzepten sicher. Eine zusätzliche Bushaltestelle in Richtung Flumenthal ist aktuell nicht zweckmässig.

5.2.2. Frage 1.b): Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz hinsichtlich der Auswirkungen auf den motorisierten individuellen Verkehr und den Verkehrsfluss?

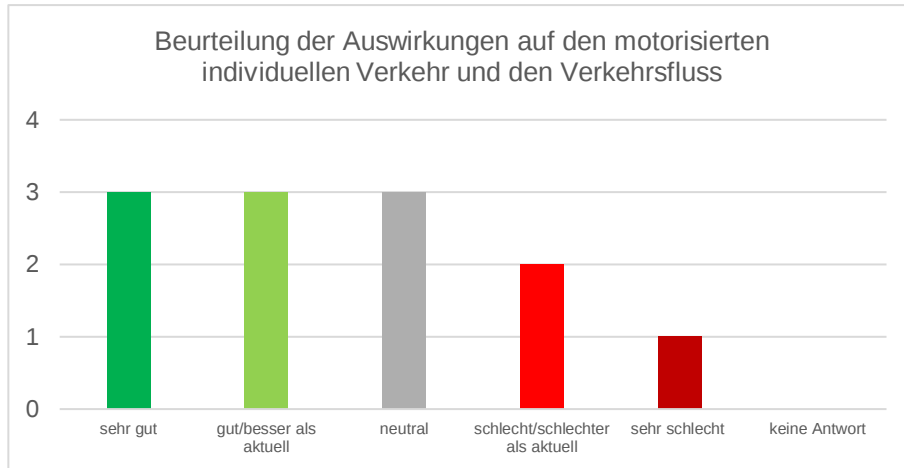


Abbildung 2: Beurteilung der Auswirkungen auf den motorisierten individuellen Verkehr und den Verkehrsfluss

Die Auswirkungen auf den motorisierten individuellen Verkehr und den Verkehrsfluss werden tendenziell gut/besser als aktuell bewertet.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Die Lichtsignalanlage braucht es, um den zukünftigen Verkehr flüssig abwickeln respektive Staus verhindern zu können.

5.2.3. Frage 1.c): Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt hinsichtlich der Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr?

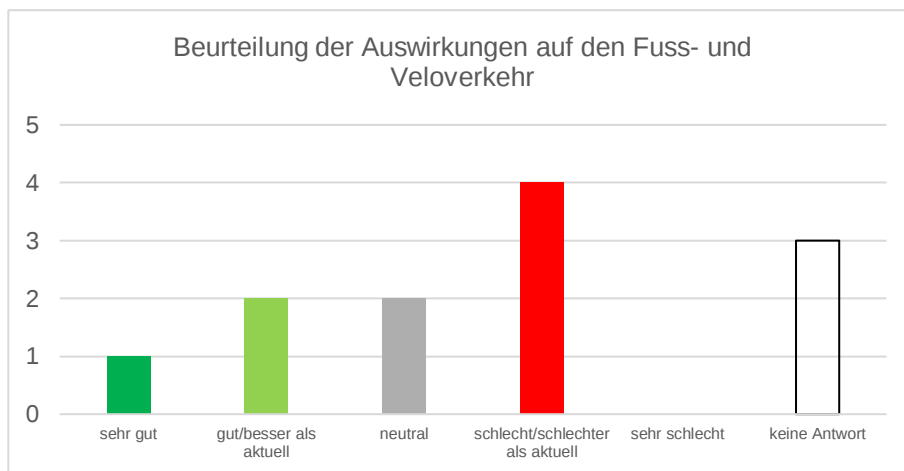


Abbildung 3: Beurteilung der Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr

Die Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr werden im Durchschnitt neutral bewertet.

Die Begründungen für die 4 schlechten Beurteilungen sind sehr unterschiedlich. Insbesondere die diversen Querungen werden kritisch gesehen (Sicherheitsbedenken), weshalb teilweise eine Verlegung des Radwegs auf die Südseite gefordert wird. Ein weiterer Kritikpunkt ist der Veloanschluss beim Knoten Wallierhofstrasse.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:



Nach der nächsten Planungsphase (Vorprojekt) werden sämtliche Anlagen bezüglich Sicherheit systematisch überprüft (Road Safety Audit). Sichere Anlagen können damit gewährleistet werden.

Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann.

Die Notwendigkeit der Velorampe beim Knoten Wallierhofstrasse wird in der nächsten Projektphase grundsätzlich überprüft.

5.2.4. Frage 1.d): Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz hinsichtlich der Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Velonetz (Reduktion Gehdistanzen zur ÖV-Drehscheibe)?

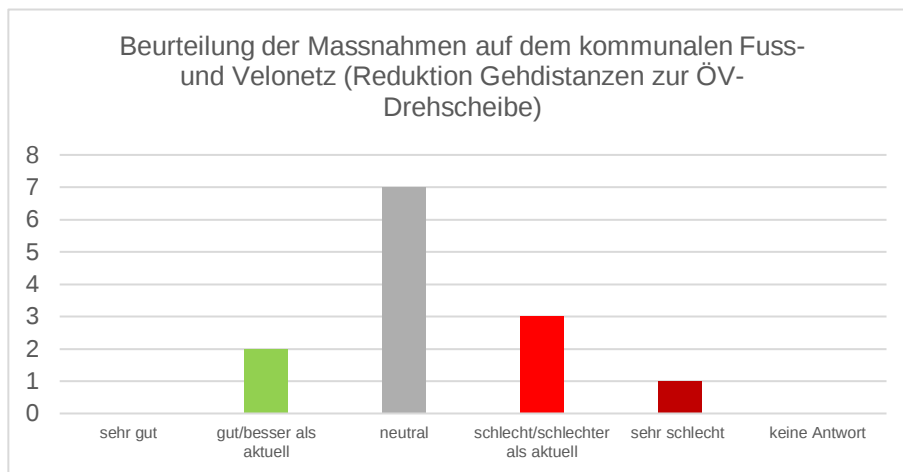


Abbildung 4: Beurteilung der Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Velonetz

Die Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Velonetz werden tendenziell leicht schlechter als aktuell bewertet.

Die Begründungen für die 4 schlechten bzw. sehr schlechten Beurteilungen sind unterschiedlich. Einerseits wird der Nutzen der Massnahmen in Frage gestellt, andererseits wird die grosse Steigung der geplanten Verbindung Burgstrasse - Wallierhofstrasse kritisiert (Einzelmeinungen).

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Die vorgesehenen Fusswegverbindungen sollen die Erreichbarkeit der Haltestelle verbessern. Sie liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben.

5.2.5. Frage 1.e): Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz hinsichtlich der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Strassenraums?

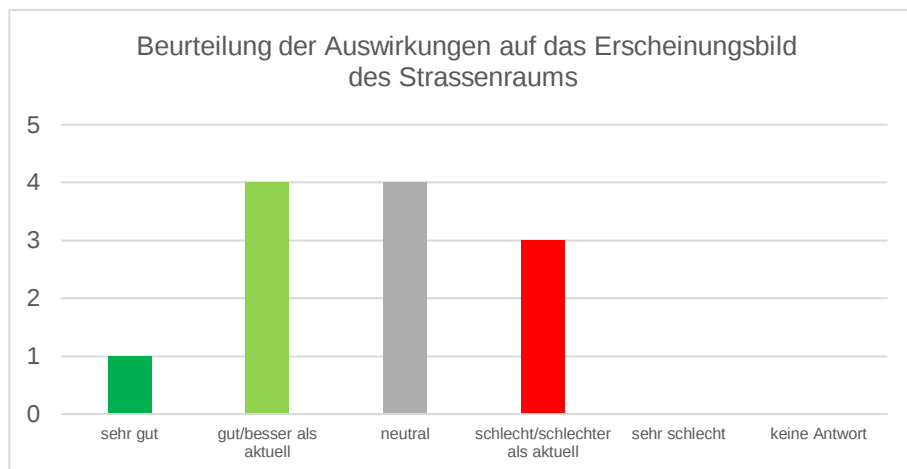


Abbildung 5: Beurteilung der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Strassenraums

Die Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Strassenraums werden tendenziell leicht besser als aktuell bewertet.

Die Begründungen für die 3 schlechten Beurteilungen sind unterschiedlich. Einerseits wird der Kreisel Wallierhofstrasse inkl. Velorampe als überflüssig erachtet und eine Verlegung des Radwegs auf die Südseite gefordert, andererseits sei aus Sicherheitsgründen auf die Pflanzung von Bäumen im Strassenraum zu verzichten (Einzelmeinungen).

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Der Kreisel Wallierhofstrasse wird als Wendemöglichkeit für die Buslinien benötigt. Gleichzeitig betont er die Ortseinfahrt Riedholz und weist eine verkehrsberuhigende Wirkung auf. Die Notwendigkeit der Velorampe wird in der nächsten Projektphase grundsätzlich überprüft.

Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann.

Bei der Planung der Bepflanzung wird darauf geachtet, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet wird. Für die optische Wahrnehmung des Strassenraums innerorts ist die Bepflanzung wichtig.

5.2.6. Frage 1.f): Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz hinsichtlich des Eingriffes in die Landschaft resp. das Ortsbild?

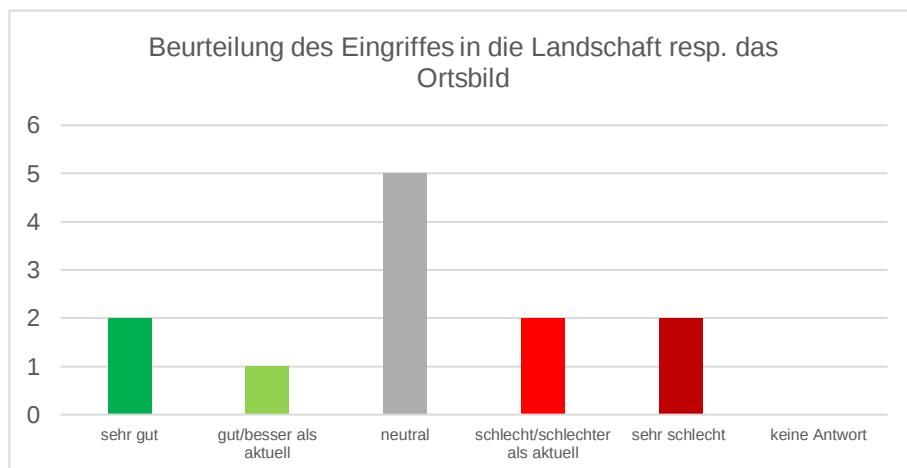


Abbildung 6: Beurteilung des Eingriffes in die Landschaft resp. das Ortsbild?



Der Eingriff in die Landschaft resp. das Ortsbild wird im Durchschnitt neutral bewertet.

Hauptgrund für die 4 schlechten bzw. sehr schlechten Beurteilungen ist die erforderliche Waldrodung. Es wird eine entsprechende Ersatzaufforstung gefordert.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Die südliche Waldrodung ist der Neutrassierung der Bahn und dem erforderlichen Raum für die Strasse geschuldet. Die Bahntrassierung ist ziemlich starr und muss viele Randbedingungen einhalten. Mit der Planung des Vorprojekts wird dennoch eine Optimierung zu Gunsten des Waldes geprüft und falls möglich umgesetzt (Verschiebung Neutrassierung Bahn so weit wie möglich gegen Norden). Die Notwendigkeit der Velorampe, welche die Rodung beim Knoten Wallierhofstrasse verursacht, wird grundsätzlich überprüft. Ersatzmassnahmen für die Rodung müssen gesetzlich bedingt umgesetzt werden. Sie werden jedoch erst in den späteren Planungsphasen projektiert.

5.2.7. Frage 1.g): Wie beurteilen Sie das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz hinsichtlich der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden?

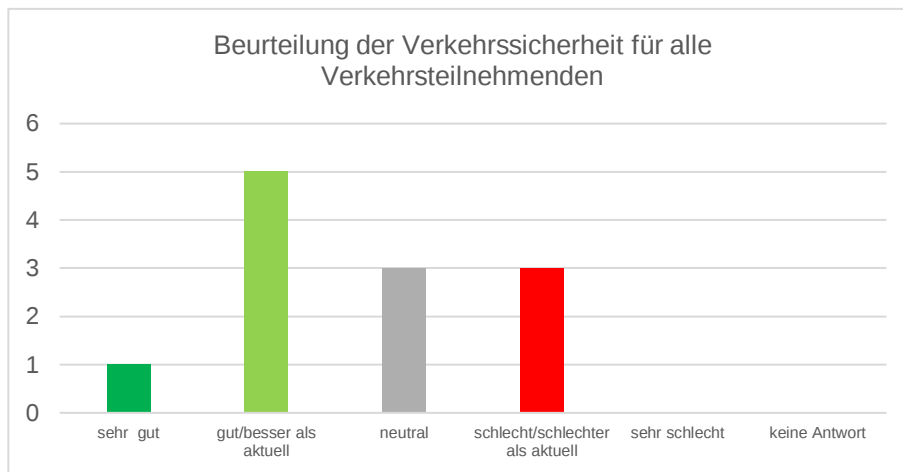


Abbildung 7: Beurteilung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wird tendenziell gut/besser als aktuell bewertet.

Die Begründungen für die 3 schlechten Beurteilungen sind unterschiedlich. Einerseits werden die vielen Querungen kritisiert und eine Verlegung des Radwegs auf die Südseite gefordert, andererseits wird die Situation beim geplanten Kreisel Wallierhofstrasse kritisiert (Anschlussrampe und Veloführung unter Kreisel).

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann.

Die Velorampe beim Knoten Wallierhofstrasse wird grundsätzlich überprüft. Falls sie weiterverfolgt wird, muss die Anlage die Anforderungen an die Sicherheit erfüllen (Road Safety Audit).



5.2.8. Frage 2.a): Wie beurteilen Sie das Objekt «ÖV-Drehscheibe Riedholz»?

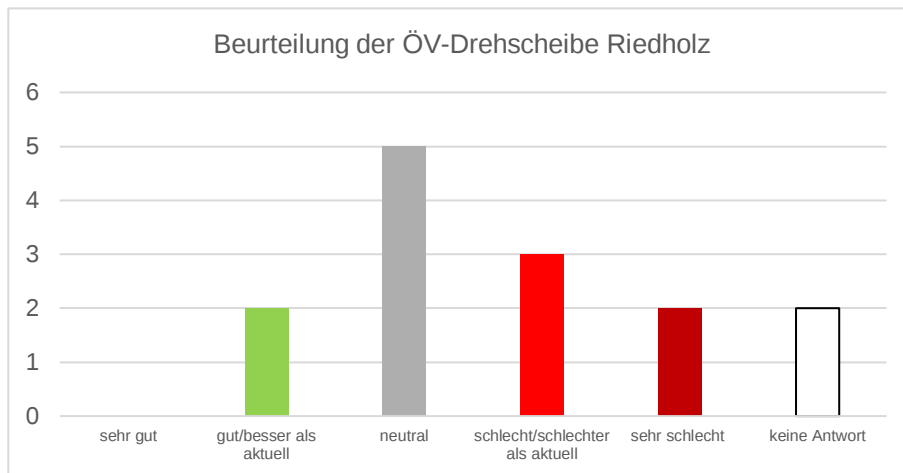


Abbildung 8: Beurteilung der ÖV-Drehscheibe Riedholz

Das Objekt «ÖV-Drehscheibe Riedholz» wird tendenziell leicht schlechter als aktuell bewertet.

Hauptgrund für die 5 schlechten Beurteilungen ist die Zusammenlegung der beiden Bahnhaltestellen, was als Verschlechterung des ÖV-Angebots angesehen wird. Es wird eine Bushaltestelle «Bei den Weihern» in beide Richtungen gefordert. Zudem wird kritisiert, dass bei der Drehscheibe keine Autoparkplätze vorhanden sind.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Gewisse Gebiete von Riedholz werden mit der Zusammenlegung der beiden Bahnhaltestellen gegenüber heute besser erschlossen, andere weniger gut. Insgesamt überwiegen die Vorteile der Reduktion von zwei auf eine Bahnhaltestelle aus Sicht des Kantons und der Aare Seeland mobil AG deutlich (insbesondere die langfristige Fahrplanstabilität). Dem Nachteil der längeren Gehdistanzen wurde so gut wie möglich mit flankierenden Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Radwegnetz begegnet.

Das zukünftige Busangebot inklusive der erforderlichen Haltestellen wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten von Buskonzepten sicher. Eine zusätzliche Bushaltestelle in Richtung Flumenthal ist aktuell nicht zweckmässig.

Kiss & Ride-Parkplätze bei der ÖV-Drehscheibe werden in der nächsten Planungsphase geprüft und falls möglich umgesetzt. Park & Ride-Parkplätze können hingegen aus Platzgründen nicht umgesetzt werden. Die Drehscheibe hat ein lokales Einzugsgebiet und dient vorwiegend dem Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten und dem Veloverkehr. Park & Ride wird bei Drehscheiben dieser Grössenordnung nicht angeboten.

5.2.9. Frage 2.b): Wie beurteilen Sie das Objekt «Knoten Wallierhofstrasse» (Kreisel)

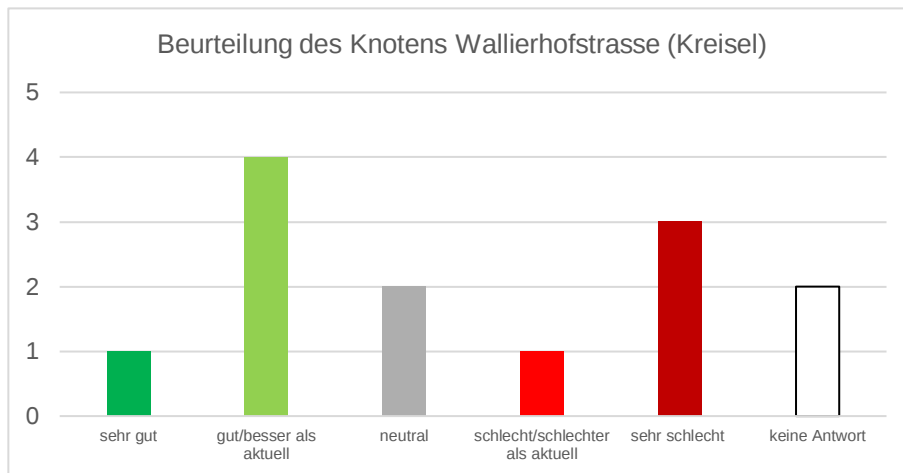


Abbildung 9: Beurteilung des Knotens Wallierhofstrasse (Kreisel)

Das Objekt «Knoten Wallierhofstrasse» wird im Durchschnitt neutral bewertet.

Hauptgründe für die 4 schlechten bzw. sehr schlechten Beurteilungen sind die erforderliche Waldrodung und das Kosten-/Nutzenverhältnis. Weitere Kritikpunkte sind die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr in der Unterführung sowie die steile Neigung der Anschlussrampe.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Der Kreisel Wallierhofstrasse wird als Wendemöglichkeit für die Buslinien benötigt. Gleichzeitig betont er die Ortseinfahrt Riedholz und weist eine verkehrsberuhigende Wirkung auf. Die Notwendigkeit der Velorampe, welche die Rodung verursacht, wird grundsätzlich überprüft.

5.2.10. Frage 2.c): Wie beurteilen Sie das Objekt «Velounterführung mit Anschlussrampe an die Wallierhofstrasse»?

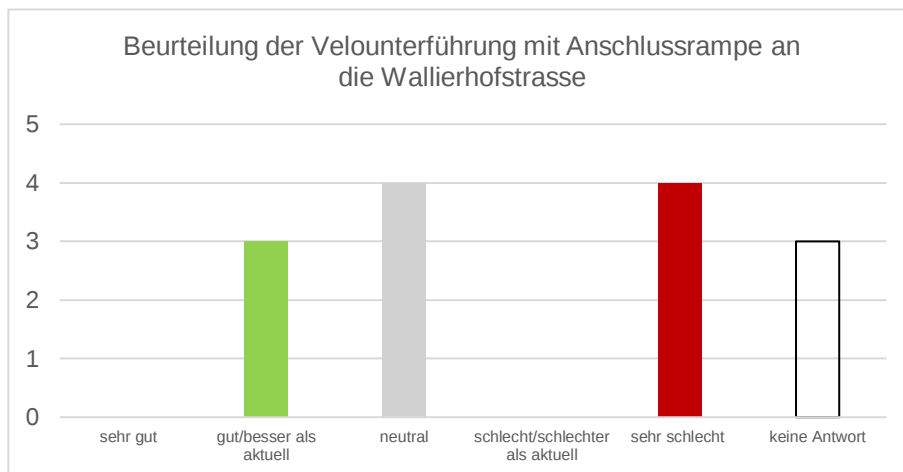


Abbildung 10: Beurteilung der Velounterführung mit Anschlussrampe an die Wallierhofstrasse

Das Objekt «Velounterführung mit Anschlussrampe an die Wallierhofstrasse» wird tendenziell schlecht/schlechter als aktuell bewertet.

Hauptgrund für die 4 sehr schlechten Beurteilungen ist die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr. Es wird eine klare Trennung des Fuss- und Veloverkehrs sowie eine gute Beleuchtung in der Unterführung gefordert. Die Anschlussrampe wird teilweise als überflüssig beurteilt.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Im gesamten Projektperimeter wird die Trennung Fuss- und Veloverkehr überprüft. Die Neigungen der Velounterführung werden optimiert, eine gute Beleuchtung wird gewährleistet. Die Notwendigkeit der

Velorampe zur Wallierhofstrasse, welche auch die Waldrodung beim Kreisel verursacht, wird in der nächsten Projektphase grundsätzlich überprüft.

5.2.11. Frage 2.d): Wie beurteilen Sie das Objekt «Knoten Sonnenrainstrasse»?

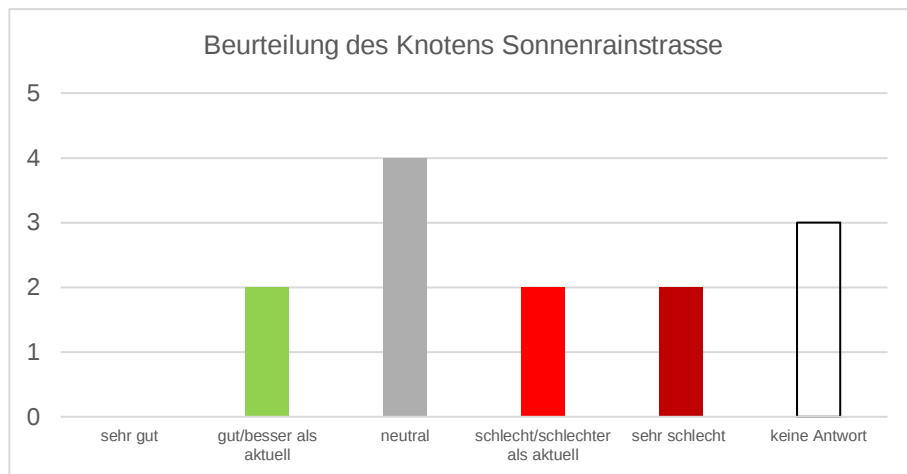


Abbildung 11: Beurteilung des Knotens Sonnenrainstrasse

Das Objekt «Knoten Sonnenrainstrasse» wird tendenziell leicht schlechter als aktuell bewertet.

Grund für die 4 schlechten bzw. sehr schlechten Beurteilungen ist die Verkehrssicherheit bei der Querung. Kritisiert wird der Vortritt für den Veloverkehr. Die Situation sei für Autofahrerinnen und Autofahrer beim Einbiegen sehr schwierig und funktioniere bereits heute nicht gut. Es wird eine Verlegung des Radwegs auf die Südseite oder der Bau einer Velounterführung gefordert.

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Es handelt sich um eine Velohaupttroute, welche den Vortritt für Velofahrende vorsieht. Deshalb wird dieser Ansatz weiterverfolgt. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.

Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann.

5.2.12. Frage 2.e): Wie beurteilen Sie das Objekt «Knoten Attisholzstrasse»?

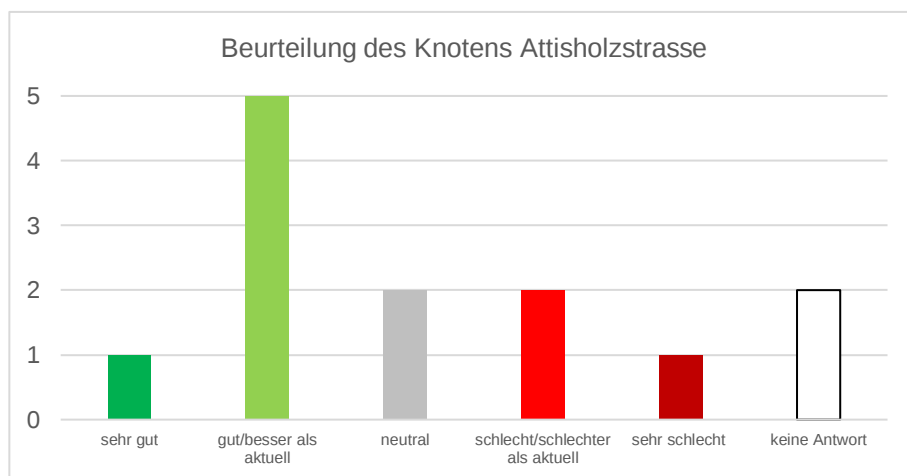


Abbildung 12: Beurteilung des Knotens Attisholzstrasse

Das Objekt «Knoten Attisholzstrasse» wird tendenziell gut/besser als aktuell bewertet.

Hauptgrund für die 3 schlechten bzw. sehr schlechten Beurteilungen ist die geplante Lichtsignalanlage. Es



wird befürchtet, dass diese zu Stau, Lärm, Emissionen etc. führt. Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Ausgestaltung der Unterführung bzw. die oberirdische Langsamverkehrsführung (Einzelmeinung).

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Die Lichtsignalanlage braucht es, um den zukünftigen Verkehr flüssig abwickeln respektive Staus verhindern zu können.

Die Unterführung ist wichtig als sichere Quermöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr. Sie befindet sich in einem guten Zustand. Ein Ausbau wäre teuer und dadurch nicht zweckmässig. Die oberirdischen Fussgängerquerungen sind attraktiv und sicher und können infolge der Rotphasen für den Strassenverkehr angeboten werden.

5.2.13. Frage 3: Wo sehen Sie Optimierungspotenzial in diesem Projekt?

Nachfolgend sind die meistgenannten Verbesserungsvorschläge aufgeführt (nicht abschliessend):

- Parkplätze bei der ÖV-Drehscheibe vorsehen
- Bushaltestelle «Bei den Weiher» in beide Richtungen anbieten
- Radweg auf die Südseite verlegen
- Fuss- und Veloverkehr klar trennen
- Unterführungen betreffend Sicherheit optimieren
- Auf die Zusammenlegung der beiden Bahnhaltstellen verzichten

Stellungnahme der Projektverantwortlichen:

Die Stellungnahme der Projektverantwortlichen zu den genannten Verbesserungsvorschlägen ist jeweils bei den einzelnen Fragen aufgeführt (vgl. Kapitel 5.2.1 bis 5.2.12).



6. Weiterbearbeitung der Mitwirkungsbeiträge

Alle Stellungnahmen bzw. Eingaben wurden systematisch erfasst, geprüft und beurteilt bzw. triagiert (Entscheid über die weitere Bearbeitung).

Eine komplette Übersicht über die Stellungnahmen und den Umgang damit kann dem Anhang entnommen werden.

6.1. Mitwirkungsbeiträge werden umgesetzt

Folgende Eingaben werden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Sie fliessen wie folgt in die nächste Projektierungsphase ein:

- Der Eingriff in den Wald (Rodungsfläche) wird optimiert. Ersatzaufforstungen werden möglichst lokal bzw. regional vorgenommen.
- Die Unterführung Attisholzstrasse wird im Bestand optimiert (z.B. Beleuchtung). Auf aufwändige bauliche Anpassungen wird angesichts des guten Zustands der Unterführung verzichtet.
- Ökologische Ausgleichsmassnahmen sind umzusetzen und werden geprüft bzw. mit der Projektleitung des Sonderwaldreservates Inselibächli abgestimmt. Die Vernetzung soll unter Berücksichtigung des Wildtierkorridors verbessert werden.
- Bachdurchlass Inselibächli: Die Hochwassertauglichkeit und die Durchgängigkeit für die Fauna werden überprüft.
- In der Ortsdurchfahrt wird ein Flüsterbelag eingebaut.

6.2. Mitwirkungsbeiträge werden detailliert geprüft

Die folgenden Eingaben werden als prüfenswert eingestuft. In der nächsten Projektierungsphase werden entsprechende Abklärungen vorgenommen. Fallen diese positiv aus, werden die Vorschläge umgesetzt:

- Die Velorampe im Waldareal nördlich des Kreisel Wallierhofstrasse wird nochmals geprüft bzw. einer Interessenabwägung unterzogen.
- Bei der ÖV-Drehscheibe werden Kurzzeitparkplätze (Kiss & Ride) geprüft.
- Die Trennung Fuss- und Veloverkehr wird im gesamten Projektperimeter überprüft.
- Die vorgesehenen Fusswegverbindungen liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben. Mit den betroffenen Eigentümern wird im Rahmen der Projektierung Kontakt aufgenommen.

6.3. Mitwirkungsbeiträge sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts

Die folgenden Eingaben werden nicht im vorliegenden Projekt berücksichtigt, deren Umsetzung wird aber nicht generell ausgeschlossen:

- Bus- respektive Fahrplankonzept:
Mit dem Gesamtverkehrsprojekt Riedholz wird die Mobilitätsinfrastruktur im Projektperimeter geplant und erneuert. Diese Infrastruktur ist mehrheitlich auf eine Lebensdauer von ca. 80 Jahren ausgelegt. Bus- und Fahrplankonzepte haben eine viel kürzere Lebensdauer. Die Infrastruktur muss daher eine möglichst gute Ausgangslage für zukünftigen Fahrpläne schaffen. Die Bus- und Fahrplankonzepte sind aber separate Projekte.
- Zweite bzw. weitere Bushaltestelle «Bei den Weiher»:
Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Bushaltestelle ist abhängig vom zukünftigen Buskonzept der Region Solothurn, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher. Da die zusätzliche Haltestelle Richtung Flumenthal nur bei einzelnen Varianten des zukünftigen Buskonzepts zweckmässig ist, wird auf eine Darstellung in den Plänen verzichtet.
- Erhöhung Verkehrssicherheit auf Veloroute Solothurn bis Riedholz:
Die Umsetzung der Gesamtsanierung erfolgt in Teilabschnitten. Mit dem Gesamtverkehrsprojekt Riedholz wird die Verkehrssicherheit im Projektperimeter verbessert. Die angrenzenden Teilabschnitte sind separate Projekte.



6.4. Mitwirkungsbeiträge ohne Möglichkeit zur Umsetzung

Folgende Eingaben sind nicht umsetzbar:

- Verzicht auf die Zusammenlegung der beiden Bahnhofstestellen:
Gewisse Gebiete von Riedholz werden mit der Zusammenlegung der beiden Bahnhofstestellen gegenüber heute besser erschlossen, andere weniger gut. Insgesamt überwiegen die Vorteile der Reduktion von zwei auf eine Bahnhofstestelle aus Sicht des Kantons und der Aare Seeland mobil AG deutlich (insbesondere die langfristige Fahrplanstabilität). Dem Nachteil der längeren Gehdistanzen wurde so gut wie möglich mit flankierenden Massnahmen auf dem kommunalen Fuss- und Radwegnetz begegnet.
- Verlegung des Radwegs auf die Südseite:
Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann.
- Anpassung Vortrittsregelung Veloverkehr:
Es handelt sich um eine kantonale Velohauptroute. Diese soll – ausser bei der neuen Lichtsignalanlage – ohne Unterbrechung und mit Vortritt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) befahren werden können.
- Zweite bzw. weitere Bushaltestelle «Attisholzstrasse»:
Eine zusätzliche Haltestelle Attisholzstrasse auf der gegenüberliegenden Seite ist nicht vorgesehen. Der zusätzliche Nutzen ist gering, der erforderliche Eingriff in den Wald relativ gross.
- Park & Ride-Parkplätze:
Im Gegensatz zu Kiss & Ride-Parkplätzen können Park & Ride-Parkplätze aus Platzgründen nicht umgesetzt werden. Die Drehscheibe hat ein lokales Einzugsgebiet und dient vorwiegend dem Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten und dem Veloverkehr. Park & Ride wird bei Drehscheiben dieser Grössenordnung nicht angeboten.

6.5. Mitwirkungsbeiträge, welche als Hinweise zur Kenntnis genommen werden

Diverse Eingaben wurden als Hinweise verstanden und zur Kenntnis genommen (siehe Anhang).



7. Fazit und Schlussbemerkungen

Gesamthaft sind fristgerecht 20 Mitwirkungsbeiträge eingegangen. 20 Mitwirkungsbeiträge bedeuten, dass sich gerade einmal rund 1% der über 19-jährigen Riedholzerinnen und Riedholzer beteiligt hat. Das ist eine sehr geringe Zahl, um gefestigte, breit abgestützte Schlüsse daraus ziehen zu können. Die Rückmeldungen zeigen ein sehr heterogenes Bild: verschiedene Punkte werden positiv aufgenommen, andere negativ. Erfahrungsgemäss werden im Rahmen von Mitwirkungsverfahren zu Infrastrukturprojekten tendenziell kritische Eingaben eingereicht. Aufgrund der eher geringen Beteiligung und der heterogenen Rückmeldungen kann im Umkehrschluss gefolgert werden, dass keine breit abgestützte Ablehnung zum Gesamtverkehrsprojekt oder einzelnen Elementen vorliegt. Dies insbesondere unter Berücksichtigung der Optimierungen, die man aufgrund der Rückmeldungen noch vornehmen wird.

Mit dem vorliegenden Projekt können nicht sämtliche Wünsche und Bedürfnisse aller Beteiligten erfüllt werden. Die Ziele, Ansprüche und Wertvorstellungen sind teilweise zu unterschiedlich. Dennoch bleibt es das Ziel, ein ausgewogenes Projekt zu realisieren. Diesem Ziel wird man dank den Folgerungen aus dem Mitwirkungsverfahren einen Schritt näher kommen.

Alle Mitwirkenden werden über das Resultat des Mitwirkungsverfahrens informiert. Der vorliegende Bericht wird zusammen mit den anonymisierten Stellungnahmen inkl. Triage publiziert.

Mit der Information der Mitwirkenden und Publikation des Mitwirkungsberichts auf der Homepage des Amtes für Verkehr und Tiefbau ist das Mitwirkungsverfahren abgeschlossen.

Die Bauherrschaften, der Lenkungsausschuss und das Projektteam danken allen Mitwirkenden für ihr Interesse und ihre Beteiligung am Mitwirkungsverfahren.



Anhang: Stellungnahmen Mitwirkung (anonymisiert)

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
1.01	Wald	Hinweis	Mit den in diesem Projekt benötigten 6000 m2 Fläche für Waldrodungen und noch weiteren Flächen, die bei der Sanierung der Verbindung zwischen Feldbrunnen und Riedholz wohl auch dazukommen werden, ist der Eingriff in den Lebensraum Wald massiv. Um diesen Verlust auch nur annähernd zu ersetzen, braucht es sinnvolle und ausreichende ökologische Aufwertungen, Ersatzmassnahmen und neue Baumpflanzungen.		X				Für die erforderlichen Rodungen sind primär Ersatzaufforstungen zu prüfen. Die Möglichkeit von ökologischen Aufwertungen und Ersatzmassnahmen wird in den nächsten Projektphasen ebenfalls geprüft.
1.02	Wildtierkorridor	Hinweis	Der Perimeter des Gesamtverkehrskonzeptes liegt im südwestlichen Teil im Bereich des regionalen Wildtierkorridors SO 17 Feldbrunnen St. Niklaus, im nordöstlichen Teil beginnt der regionale Wildtierkorridor SO 5 Riedholz Günsberg. Zudem liegt im südwestlichen Waldbereich das Amphibienlaichgebiet Biedermannsgrube von nationaler Bedeutung und das kantonale Naturreservat Biedermannsgrube. Im Bereich südlich der Baselstrasse befindet sich das kommunale Naturreservat «Biotopkette Inselibächli». Hier wurde 2013 ein von Pro Natura Solothurn initiiertes Aufwertungsprojekt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Riedholz und der Bürgergemeinde Solothurn umgesetzt. Eine Kette von neuen Tümpeln und Wassergräben bildet seither ein idealer Lebensraum für verschiedenste Amphiben und auf Wasser angewiesene Insektenarten etc. Auf all diese Schutzgebiete muss Rücksicht genommen werden und im Planungsbericht und auf Plänen darauf hingewiesen werden.			X			Die geschilderten Aspekte werden in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und in Zusammenarbeit mit der Waldeigentümerin und mit Pro Natura angemessen berücksichtigt.
1.03	Velo Zugang Wallierhofstrasse	Antrag	Die Verkehrsführung für den Veloverkehr nördlich des Kreisels ist nochmals auf deren Notwendigkeit zu prüfen und wenn möglich zu ändern. Die geplante Waldrodung von knapp 600 m2 betrifft einen sehr wertvollen Waldstandort und liegt im Perimeter des in Planung stehenden neuen Sonderwaldreservates, das die Bürgergemeinde Solothurn mit der Gemeinde Riedholz und Pro Natura Solothurn aufgegleist hat. Eine Koordination ist dringend nötig und eine unterirdische Abzweigung von der Velounterführung unter dem Kreisel Richtung Wallierhofstrasse ist zu prüfen. Das Projekt sollte so weit optimiert werden, dass möglichst wenig Naturwerte zerstört werden.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
1.04	Wildtierkorridor	Antrag	Die Sanierung und Neugestaltung der Baselstrasse in diesem Perimeter sollte zwingend dazu genutzt werden, die beiden wertvollen Waldlebensräume nördlich und südlich der Baselstrasse für Amphibien, Reptilien und Kleintiere durchgängig zu machen und sie zu verbinden. Der Inselibach ist nahe der Baselstrasse und unter Dieser eingedolt. Eine Renaturierung der eingedolten Abschnitte im Wald und ein faunagerechter Bachdurchlass wie er im beiliegenden Merkblatt des Kantons Zürich (Faunagerechte Bachdurchlässe, Baudirektion Kt. Zürich, 2017) beschrieben wird, ist neu einzuplanen – als ein Anteil zu notwendigen ökologischen Ausgleichsmassnahmen. Der regionale Wildtierkorridor SO 17 Feldbrunnen St. Niklaus befindet im Bereich des geplanten Kreisels und im Waldareal südwestlich bis Feldbrunnen, weshalb darauf Rücksicht genommen werden muss und entsprechende Massnahmen zur Aufhebung der Beeinträchtigungen umgesetzt werden müssen. Es gibt auf dieser Strecke immer wieder Kollisionen von Wildtieren mit Autos oder der Bahn. Jetzt besteht die Gelegenheit den Wildtierkorridor nachhaltig zu sanieren.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
1.05	Ökologischer Ausgleich	Antrag	Für weitere mögliche ökologischen Aufwertungen empfehlen wir eine Koordination und Zusammenarbeit mit den Projektleitenden des Sonderwaldreservates Inselibächli Riedholz. Hier sind umfassende Aufwertungsmassnahmen in Erarbeitung, die mitfinanziert werden könnten.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
1.06	Grünflächen	Hinweis	Wir begrüssen die Planung von durchgehenden Grünstreifen und mindestens 2 m breiten durchgehenden Grünstreifen mit Baumpflanzungen. Diese Streifen müssen möglichst frei von Leitungen sein, damit den neuen Bäumen soviel Wurzelraum wie möglich zur Verfügung steht und keine Leitungen eingewachsen werden können. Auch unter dem Trottoirbereich ist es möglich, verdichtbares, gut wasserspeicherndes Baumpflanzsubstrat (Ricoter) einzubringen, damit ein Wasserspeicher für heisse, trockene Sommer geschaffen werden kann. Bei der weiteren Planung sind einheimische standortgerechte Baumarten auszuwählen und die Grünstreifen sind mit einer artenreichen Wildblumenmischung anzusäen. Für solche Standorte ist die Mischung UFA-Blumenrasen CH-G geeignet. Diese Wildblumenmischung gedeiht auf nährstoffarmen Böden, bleibt eher niedrig (10-30cm) und für die Pflege sind insgesamt 2-3 Schnitte pro Jahr nötig.			X			Die Hinweise werden in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen.
2.01	Park und Ride	Antrag	Zwingend Parkplätze bei der Drehscheibe oder allenfalls vis a vis zur Verfügung zu stellen. Wenn man schon ein zukunforientiertes, modernes Projekt erstellt, gehört das zwingend dazu. Nur so bringt man mehr Personen dazu, den ÖV zu benutzen.			X			Die Bereitstellung von Kiss&Ride-Parkplätzen wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht. Park&Ride-Parkplätze können aus Platzgründen nicht umgesetzt werden. Die Drehscheibe hat ein lokales Einzugsgebiet und dient vorwiegend dem Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten und dem Veloverkehr. Park & Ride wird bei Drehscheiben dieser Grössenordnung nicht angeboten.
2.02	Bus Zusätzliche Bushaltekante	Antrag	Aussteigemöglichkeit für den Bus bei den Weihern für die Rückfahrt ab Solothurn anbieten. In den Unterlagen fehlt hier das Angebot.	X					Das zukünftige Busangebot inklusive der erforderlichen Haltestellen wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten von Buskonzepten sicher. Eine zusätzliche Bushaltestelle in Richtung Flumenthal ist aktuell nicht zweckmässig.
2.03	Buskonzept	Hinweis	Das Projekt unbedingt gemeinsam mit dem Busanbieter koordinieren und sicherstellen, dass auch eine Busverbindung bis Solothurn und retour zur Verfügung steht.	X					Das zukünftige Busangebot wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.
3.01	Kiss und Ride	Antrag	Es fehlen Haltebuchten um Personen Ein- und Aussteigen zu lassen.			X			Die Bereitstellung von Kiss&Ride-Parkplätzen wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und falls möglich umgesetzt.
3.02	Velo Sonnenrain	Antrag	Velovortritt ist für Autofahrer sehr schwierig beim Einfahren				X		Es handelt sich um eine Velohauptroute. Am Velovortritt wird festgehalten. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
3.03	Buskonzept	Antrag	Oberer Teil Riedholz mit öV erschliessen. Bus von Balmberg über Schützenweg-Schöpferstrasse- Bergstrasse-Höhenstrasse	X					Das zukünftige Busangebot inklusive allfälliger Zusatzschlaufen in Riedholz wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, Dies durchläuft ein separates Verfahren. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
4.01	Haltestelle	Antrag	Bus muss bei Drehscheibe direkt wenden				X		Der Bus kann nicht bei der Drehscheibe wenden. Dazu benötigt er den Kreisel. Dieser stellte sich im Variantenstudium als die zweckmässigste Lösung heraus.
4.02	Haltestelle bei den Weihern	Antrag	Es braucht keine zusätzliche Haltestelle				X		Die Bushaltestelle verbessert die ÖV-Erschliessung des westlichen Dorfteils. Sie bleibt Projektbestandteil.
4.03	Veloführung	Antrag	Veloverkehr auf Südseite Sicherheit durch die 11 Zufahrten nicht gewährleistet				X		Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
4.04	Velo Zugang Wallierhofstrasse	Antrag	Anschlussrampe völlig überflüssig		X				Die Notwendigkeit der Anschlussrampe wird einer Interessenabwägung unterzogen.
4.05	Velo Sonnenrain	Antrag	Velovortritt gefährlich, da Autofahrer zu weit nach vorne fahren				X		Es handelt sich um eine Velohauptroute, welche den Vortritt für Velofahrende vorsieht. Deshalb wird dieser Ansatz weiterverfolgt. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
4.06	Park und Ride	Antrag	Zwingend Parkplätze bei der Drehscheibe. Keine sind nicht zeitgemäss			X			Die Bereitstellung von Kiss&Ride-Parkplätzen wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht. Park&Ride-Parkplätze können aus Platzgründen nicht umgesetzt werden. Die Drehscheibe hat ein lokales Einzugsgebiet und dient vorwiegend dem Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten und dem Veloverkehr. Park & Ride wird bei Drehscheiben dieser Grössenordnung nicht angeboten.
4.07	Frist	Hinweis	Die Frist von persönlicher Orientierung (4. Juni vor Ort), Informationsanlass (10. Juni in der Mehrzweckhalle) bis Ende der öffentlichen Mitwirkung (6. Juli) finden wir zu kurz. Anbetracht von einem Ausführungsbeginn im Jahr 2030, finden wir die Frist für eine Stellungnahme absolut unangemessen.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
4.08	Veloweg	Hinweis	Seit 18 Jahren arbeite ich an der Baselstrasse in Riedholz. Im Jahre 2006 war der Veloverkehr keine Gefahr, da es noch keine Elektrovelo gab. Durch die hohe Geschwindigkeit und keine Rücksichtnahme auf Autofahrer und Fussgänger hat sich die Situation erheblich verschlechtert. Desto mehr staunen wir, dass dies beim neuen Projekt nicht berücksichtigt wurde. Es bestehen danach immer noch 11 Überquerungen über diesen Fahrweg.				X		Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
4.09	Kreisel	Antrag	Ein Kreisel, welchen nur die Funktion hat, Busse von der Drehscheibe zu wenden, finden wir absolut überflüssig. Waldrodung und Kosten/Nutzen stehen in keinem Verhältnis. Insofern noch nicht einmal feststeht, ob es diesen überhaupt braucht. Die immer wieder erwähnte Drehscheibe bei der neuen Station Riedholz müsste auch zu einer Drehscheibe ausgebaut werden. (Da gibt es viele Beispiele in Städten). Beim heutigen Vorprojekt wird die Drehscheibe (Wendepunkt) verlagert. Die im Begleitbericht Abbildung 27 aufgezeigte einfache Einfahrtsbremse würde genügen.				X		Der Begriff Drehscheibe ist als Umsteige-Hub in alle Richtungen zu verstehen und nicht als Wendepunkt einer Buslinie.
4.10	Velounterführung	Antrag	Die Velounterführung mit einer Rampe von 10 % ist nicht zulässig. Bei Neubauten dürfen diese max 6 % betragen.		X				Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs beim Kreisel und der Wallierhofstrasse wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und optimiert.
4.11	Liegenschaften	Antrag	Falls der Gemeinde etwas an diesem Gewerbe (Nr. 265, 1064, 318, 315) liegt, erwarten wir eine konstruktive Zusammenarbeit. Zu unserer Enttäuschung, wurden wir bis heute zum Vorprojekt nie einbezogen. Die eingeschränkten Zu- und Wegfahrten, plus Velorampe mit Kreisel beeinträchtigen unser Gewerbe massiv. Die lange Bauphase vor den Liegenschaft würden zudem zu massiven Einbusse führen.		X				Aktuell liegt erst ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) vor. Die Anstösser wurden in dieser Phase bereits zu einem Gespräch begrüsst. Das Vorprojekt wird erst in der nächsten Projektphase erstellt.
5.01	Fussweg	Hinweis	Mit grossem Interesse haben wir vom GVP Riedholz Kenntnis genommen. Aufgrund des vorliegenden Mitwirkungsverfahrens möchten wir unsere Bedenken gegen den als «flankierende Massnahme» geplanten möglichen befestigten Fusswegverbindung Burgstrasse – Wallierhofstrasse anmelden. Die geplante Fusswegverbindung liegt ausserhalb der Bauzone und würde so für deren Bau die gesetzlichen Anforderungen für den Bau von Erschliessungsanlagen ausserhalb der Bauzone nicht erfüllen.		X				Die vorgesehenen Fusswegverbindungen liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben. Mit den betroffenen Eigentümern wird im Rahmen der Projektierung Kontakt aufgenommen.
5.02	Fussweg	Antrag	Als direkter Eigentümer des Einfamilienhauses an der Burgstrasse 22 wären wir von dieser Fusswegverbindung massiv betroffen und diese würde gemäss Plan exakt an unserer Grundstücksgrenze entlang führen. Für uns wäre das einen massiven Verlust der Privatsphäre. Der mögliche Fussweg würde nur wenige Meter neben unserem Schlafzimmer und direkt neben unserem Gartensitzplatz vorbeiführen und würde so zusätzliche Immissionen vorbringen und einen Minderwert für unsere Liegenschaft darstellen. Wir bitten Sie deshalb, für Ihre weitere Planung auf diesen Fussweg zu verzichten und eine andere Möglichkeit für eine Verbindung zur Wallierhofstrasse zu suchen.		X				Die vorgesehenen Fusswegverbindungen liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben. Mit den betroffenen Eigentümern wird im Rahmen der Projektierung Kontakt aufgenommen.
6.01	LSA	Hinweis	Der Knotenpunkt mit einer Lichtsignalanlage ist eine wesentliche Verbesserung und dient dem Verkehrsfluss.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.02	Velo	Hinweis	Mit dem Verbleib des Veloweges verbleiben weiterhin diverse Querungen welche nicht optimal sein werden.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
6.03	Velo	Antrag	Der Veloanschluss Wallierhofstrasse bei Kreisel ist nicht wirklich optimal bedacht worden.			X			Die Notwendigkeit der Anschlussrampe wird einer Interessenabwägung unterzogen.
6.04	Veloabstellplätze	Hinweis	Gut und durchdacht ist sind die Veloabstellplätze bei beim neuen Bahnhof.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.05	Fussübergang Bahn	Hinweis	Ein Bahnübergang beim Schulhaus weg ist sinnvoll.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.06	Velo Sonnenrain	Antrag	Der Knotenpunkt Sonnenrainstrasse ist nicht wirklich gut insbesondere für Velofahrer und löst weitere Unfallprobleme aus, aus diesem Grund wäre eine Verlegung des Radweges auf die Südseite sinnvoll.				X		Es handelt sich um eine Velohauptroute. Am Velovortritt wird festgehalten. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
6.07	Trottoir Sonnenrain	Hinweis	Die Ergänzung des Trottoir bei der Sonnenrainstrasse sicher eine sehr gute Einsicht.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.08	Einfahrtsbremsen	Hinweis	Die Einfahrtsbremse OST oder Einfahrtsbremse WEST mittels eines Kreisels ist sicher sinnvoll. So kann die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert werden und wird nicht als Raserstrecke genutzt.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.09	Aufwertung	Hinweis	Die optische Aufwertung ist sicher ein Teil aber die Sicherheit muss an erster Stelle sein.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.10	Trennung Strasse Schiene und Geschwindigkeit	Hinweis	Eine klare Trennung von Schiene zur Strasse macht absolut Sinn und ist für die Verkehrssicherheit von nötig. Eine Reduktion der Geschwindigkeit ist ebenfalls sinnvoll und dient der Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger sowie den Radfahrern und Fussgänger.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.11	Sicherheit	Antrag	Ob die Anpassung der Querungen den aktuellen Sicherheitsvorschriften entsprechen bezweifle ich. Eine Sicherheit für Radfahrer ist nicht gegeben mit der jetzigen Ausgestaltung der Pläne. Es sind noch zu viele Querungen vorhanden und so könnte eine Sicherheit nur mittels einer Verlegung des Radweges auf die Südseite gewährleistet werden.				X		Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
6.12	Haltestellen	Antrag	Im Grundsatz ist es sinnvoll, wenn der ÖV an einer Drehscheibe vorhanden ist. Nur so kann ein Umsteigen gewährleistet werden. Eine Buslinie von Solothurn in Richtung Luterbach und Attisholz-Areal nach Riedholz muss geschaffen werden. Ansonsten werden keine Bushaltestellen an der Attisholzstrasse gebaut werden. Zudem fehlt eine auf der gegenüberliegenden Seite.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6.13	Haltestellen Attisholzstrasse	Antrag	Zusätzliche Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite				X		Eine zusätzliche Haltestelle Attisholzstrasse auf der gegenüberliegenden Seite ist nicht vorgesehen. Der zusätzliche Nutzen ist gering, der erforderliche Eingriff in den Wald relativ gross.
6.14	Fussgänger Attisholzstrasse	Antrag	Die Unterführung muss so ausgebaut werden, dass ein auf einen Fussgängerstreifen verzichtet werden kann.				X		Die Unterführung ist wichtig als sichere Quermöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr. Sie befindet sich in einem guten Zustand. Ein Ausbau wäre teuer und dadurch nicht zweckmässig.
6.15	Fussgängerstreifen	Hinweis	Sämtliche Fussgängerquerungen mittels Fussgängerstreifen müssen liquidiert werden und auf die Unterführung geführt werden.				X		Die oberirdischen Fussgängerquerungen sind attraktiv und sicher und können infolge der Rotphasen für den Strassenverkehr angeboten werden.
6.16	Zugang Bahnhof	Antrag	Fussgängeranschluss bei, neuen Bahnhof von der Südseite muss erstellt werden. Dies soll auch für Radfahrer möglich sein, falls jemand die Bahn benutzen möchten. Der Übergang muss mit einer Schranke gesichert werden.				X		Die südseitige Fuss- und Veloanbindung der ÖV-Drehscheibe ist von der Attisholzstrasse her gewährleistet. Im Bereich bei den Weihern gibt es einen zweiten gesicherten Bahnübergang. Weitere Übergänge sind nicht zweckmässig.
6.17	Buskonzept	Hinweis	Zusätzliche Buslinie von Solothurn über Luterbach nach Attisholz-Areal zur ÖV-Drehscheibe muss erstellt werden.	X					Das zukünftige Busangebot wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.
6.18	Velo	Antrag	Führung des Radweges auf die Südseite				X		Die Linienführung der Velohauptroute ist auf die Planung des gesamten Korridors Solothurn-Flumenthal abgestimmt. Eine Verlegung des Radweges auf die Südseite ist nicht zweckmässig, weil der Radweg in den angrenzenden Perimetern auch nördlich verläuft und auf der Südseite seine Erschliessungsfunktion von/nach Riedholz nicht gut erfüllen kann. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
6.19	Fussgänger	Antrag	Im Bereich des Kreisels ist der Fussweg von der Wallierhofstrasse auf die neue Verkehrsführung vergessen gegangen.			X			Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs bei der Wallierhofstrasse wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und optimiert.
7.01	Bus	Antrag	Weitere Wege insbesondere für Quartiere an der Bergstrasse, die Bushaltestelle nördlich der Baselstrasse müsste Richtung Osten verschoben werden, zum Umsteigen auf die Bahn ist ja die Haltestelle auf der Südseite angedacht.				X		Die norseitige Bushaltetecke muss ebenfalls ein möglichst direktes Umsteigen ermöglichen. Ihre Lage soll deshalb nicht geändert werden.
7.02	Fussgänger	Antrag	Fussverkehr wird verschlechtert. Mehrfach keine saubere Trennung von Fussgänger und Velo. Durch die schnellen Velos (E-Biks) gibt es aber bereits aktuell heikle Situationen. In den Unterführungen und Teils Kreuzungen klarere Trennung zwischen Fussgängern und Velo zum Beispiel mittels Absatzes / Randstein		X				Die Aspekte der Fussgänger- und Veloführung werden in den nächsten Phasen (Vorprojekt/Bauprojekt) weiter vertieft.
7.03	Fussgänger	Antrag	Fussgängerführung bei Wallierhofstrasse noch unklar			X			Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs bei der Wallierhofstrasse wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und optimiert.
7.04	Unterführung	Hinweis	Gute Beleuchtung					X	Die Beleuchtung wird später geplant, eine gute Beleuchtung wird gewährleistet.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
7.05	Fussgänger	Antrag	Fussgängerstreifen an der Sonnenrainstrasse fehlt, auch wenn gemäss Normen die Mindestanzahl an Fussgängern fehlt, würde eine Markierung für viel Klarheit und Schutz für Kinder sorgen. Insbesondere Kinder sind mit der Einschätzung des Verkehrs stark überfordert. Will man die Sonnenrainstrasse entlang der Baselstrasse überqueren, muss man Autos, Busse, Velos einschätzen können und erkennen ob sie Abbiegen oder nicht, dies ist zu komplex für Kinder und beeinträchtigt Menschen, daher eine Fussgängerstreifen zwingend.				X		Gemäss den derzeit vorliegenden Grundlagen sind die rechtlichen Voraussetzungen für einen Fussgängerstreifen nicht gegeben.
7.06	Unterführung Attisholzstrasse	Antrag	Die Unterführung muss mit einem Absatz / Randstein ergänzt werden, aktuell fahren insbesondere E-Biks mit stark überhöhter Geschwindigkeit um die Kurve auf der Nordseite der Baselstrasse und befahren den Bereich der Fussgänger. Beleuchtung muss ergänzt werden. Hat eine Lampe, welche oft nicht brennt, in der Nacht extrem dunkel und schummrig. Auf der Südseite der Unterführung sieht am Ende der Rampe der Bereich für Fussgänger sehr eng aus, ausreichend breit für Kinderwagen, Rollstühle etc. Klare Flächenmarkierung anbringen, damit man das Vortrittsrecht des Fussgängers erkennt! Der Fussgänger muss sicher und mit Vortritt den Radweg queren können, um zum Fussgängerstreifen an der Attisholzstrasse und der Bushaltestelle zu gelangen. Stichwort, Kinder und beeinträchtigte Mitmenschen! Zugänglichkeit für Rollstühle auf der Nordseite der Unterführung entspricht nicht der Norm, ist zu steil. Aktuell müssen sie sie die Velorampe wählen. Wird da im neuen Projekt ein Bereich für Rollstuhlfahrer markiert? Auf der Fussgängerrampe Nordseite zu Bergstrasse verkehren aktuell auch viele Velos, weil es kürzer ist. Wie wird dies zukünftig gelöst. Gibt es Abschränkungen damit Velos nicht hochfahren?			X			Die Hinweise zur Unterführung Attisholzstrasse werden in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht. Verbesserungen am bestehenden Bauwerk werden nach Möglichkeit umgesetzt.
7.07	Fussgängerquerungen	Antrag	Bei den Fussgängerstreifen über die Baselstrasse eine klare Flächenmarkierung anbringen, damit man das Vortrittsrecht des Fussgängers erkennt. Der Fussgänger muss sicher und mit Vortritt den Radweg queren können, um zum Fussgängerstreifen und der Bushaltestelle zu gelangen. Stichwort, Kinder und beeinträchtigte Mitmenschen!		X				Die Aspekte der Fussgänger- und Veloführung werden in den nächsten Phasen (Vorprojekt/Bauprojekt) weiter vertieft.
7.08	Zufahrt Attisholzstrasse Bahnhof	Antrag	Geschwindigkeitslimite oder Verbot von E-Biks auf dem Fuss- und Veloweg auf der Südseite entlang der Baselstrasse				X		Der Fuss- und Veloweg ist ausreichend dimensioniert. Ein Verbot von E-Bikes wird als unverhältnismässig erachtet.
7.09	Velo und Fussgänger im Mischverkehr	Antrag	Auf der Nordseite der Baselstrasse möglichst flächig die Bereiche der Fussgänger und Velos sichtbar trennen. Aktuell ist die Situation bereits schwierig aber mit der Verschiebung der Haltestelle in die Mitte wird das Trottoir viel stärker begangen und Konflikte werden vorprogrammiert sein.		X				Die Aspekte der Fussgänger- und Veloführung werden in den nächsten Phasen (Vorprojekt/Bauprojekt) weiter vertieft.
7.10	Velo und Fussgänger im Mischverkehr	Hinweis	Wurde die Mischung vom Fuss- und Veloflächen mit den Behinderten- und Blindenorganisationen abgesprochen, meines Erachtens zwingend notwendig!			X			Die Prüfung durch die Behindertenorganisationen und die entsprechende Interessenabwägung erfolgt in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt).
8.01	Fusswegverbindung	Antrag	Gestrichelt eingezeichnet ist allerdings auch eine zusätzliche Verbindung zur Höhenstrasse . Die Bedeutung der gestrichelten Passage erschliesst sich uns nicht restlos. Insbesondere ist dieser Weg in der Beschreibung der flankierenden Massnahmen nicht erwähnt. Wir müssen aber annehmen, dass es sich hierbei um eine (an-)diskutierte, aber vorerst nicht weiterverfolgte Idee handelt. Vorsorglich teilen wir Ihnen mit, dass wir einen solchen Fussweg nicht akzeptieren wurden.Der gestrichelte Weg wurde von der Stichstrasse der Höhenstrasse über rund 75 Meter den Grenzen der Grundstücke entlang durch den ganzen Gartenteil, die bepflanzte Gartenanlage und an einer Wärmepumpe vorbei führen. Diese Verbindung würde eine materielle Enteignung darstellen und den Wert der (je nach Grundstück mehr oder weniger direkt) betroffenen Grundstücke (teilweise massiv) senken. Sie hätte einen Verlust der Privatsphäre aller Grundstücksbewohner zur Folge. Em solcher Weg würde zudem gewichtige Immissionen (wesentlich gesteigerter Durchgangsverkehr, Lärm usw.) bewirken.		X				Die vorgesehenen Fusswegverbindungen liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben. Mit den betroffenen Eigentümern wird im Rahmen der Projektierung Kontakt aufgenommen.
8.02	Fusswegverbindung	Antrag	Nach unserem Kenntnisstand besteht denn auch keine gesetzliche Grundlage, die einen solchen Fussweg zulassen wurde. Insbesondere geht es nicht um die Erschliessung eines Grundstücks, sondern um eine (scheinbar) reine Bequemlichkeit. Wir bezweifeln auch, dass dieser zusätzliche Weg überhaupt erforderlich wäre. In jedem Fall bestehen aber mindestens gleichwertige Alternativen. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass den Eigentümern beim Bau der Stichstrasse vor 10 Jahren seitens Gemeinde verbindlich zugesichert wurde, dass kein Durchgangsverkehr entstehen würde. Wir ersuchen Sie deshalb höflich, für Ihre weitere Planung die angedachte Option des gestrichelt eingezeichneten Wegs nicht weiterzuverfolgen.		X				Die vorgesehenen Fusswegverbindungen liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben. Mit den betroffenen Eigentümern wird im Rahmen der Projektierung Kontakt aufgenommen.
9.01	Fussgänger	Hinweis	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel ok					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
9.02	Velo	Antrag	Veloabstellplätze bei Haltestelle nicht zwingend notwendig, da direkt nach Solothurn gefahren wird.				X		Die Bike&Ride-Anlage ist zwingender Bestandteil einer ÖV-Drehscheibe. Auf sie kann nicht verzichtet werden.
9.03	Parkplätze	Antrag	Zwingend Parkplätze für Autos				X		Die Bereitstellung von Kiss&Ride-Parkplätzen wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht. Park&Ride-Parkplätze können aus Platzgründen nicht umgesetzt werden. Die Drehscheibe hat ein lokales Einzugsgebiet und dient vorwiegend dem Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten und dem Veloverkehr. Park & Ride wird bei Drehscheiben dieser Grössenordnung nicht angeboten.
9.04	Fusswegnetz	Antrag	Keine neuen Fusswege, nur Mehrkosten				X		Die zusätzlichen Fusswegverbindungen gehören zum Gesamtprojekt, weil sie den Zugang zur ÖV-Drehscheibe verbessern.
9.05	Bushaltestellen	Antrag	Bushaltestelle bei den Weihern in beide Richtungen	X					Das zukünftige Busangebot inklusive der erforderlichen Haltestellen wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten von Buskonzepten sicher. Eine zusätzliche Bushaltestelle in Richtung Flumenthal ist aktuell nicht zweckmässig.
9.06	Lichtsignalanlage	Hinweis	Jede Lichtsignalanlage nur gut zum Beschleunigen des Klimawandels					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
9.07	Bahnhaltestelle	Hinweis	Eine Bahnstation totale Verschlechterung Es wird nur ein Vorzeigeejekt ohne Nutzen für die Bevölkerung gebaut					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
9.08	Buskonzept	Antrag	Bus statt durch Kreisel über oberen Dorfteil	X					Das zukünftige Busangebot inklusive allfälliger Zusatzschlaufen in Riedholz wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, Dies durchläuft ein separates Verfahren. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.
9.09	Begleitgrün	Antrag	Es dürfen keine Bäume gepflanzt werden wegen grosser Unfallgefahr				X		Bei der Planung der Bepflanzung wird darauf geachtet, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet wird. Für die optische Wahrnehmung des Strassenraums innerorts ist die Bepflanzung wichtig.
9.10	Veloführung	Antrag	Unterführung gut, Anschlussrampe völlig überflüssig		X				Die Notwendigkeit der Anschlussrampe wird einer Interessenabwägung unterzogen.
9.11	Veloführung Sonnenrain	Antrag	Unterführung zwingend notwendig				X		An der oberirdischen Querung wird festgehalten, eine Unterführung ist an dieser Stelle unverhältnismässig. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
9.12	Lichtsignalanlage	Hinweis	Lichtsignalanlage hat riesen Staupotential					X	Die Lichtsignalanlage braucht es, um den zukünftigen Verkehr flüssig abwickeln respektive Staus verhindern zu können.
9.13	Bahntrasse	Antrag	Bipperlisi unter den Boden				X		Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Variante ist nicht gegeben.
9.14	Fusswegnetz	Antrag	Keine neuen Fusswege				X		Die zusätzlichen Fusswegverbindungen gehören zum Gesamtprojekt, weil sie den Zugang zur ÖV-Drehscheibe verbessern.
10.01	Parkplätze	Antrag	Parkplätze bei Haltestelle erstellen				X		Die Bereitstellung von Kiss&Ride-Parkplätzen wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht. Park&Ride-Parkplätze können aus Platzgründen nicht umgesetzt werden. Die Drehscheibe hat ein lokales Einzugsgebiet und dient vorwiegend dem Umstieg zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten und dem Veloverkehr. Park & Ride wird bei Drehscheiben dieser Grössenordnung nicht angeboten.
10.02	Kiss und Ride	Antrag	Zwingend Kiss und Ride Parkfelder für das Bringen und Holen von Personen am der Bahnhaltestelle			X			Die Bereitstellung von Kiss&Ride-Parkplätzen wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht.
10.03	Fusswegnetz	Hinweis	Wege 3 und 4 bringen wenig Nutzen					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
10.04	Bushaltestellen	Antrag	Bushaltestelle bei den Weihern in beide Richtungen	X					Die Notwendigkeit der zusätzlichen Haltestelle ist abhängig vom zukünftigen Buskonzept der Region Solothurn, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.
10.05	Buskonzept	Hinweis	Buswende bei Wallierhof	X					Das zukünftige Busangebot inklusive allfälliger Zusatzschlaufen in Riedholz wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, Dies durchläuft ein separates Verfahren. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.
10.06	Begleitgrün	Antrag	Bäume bringen eher Gefahren als Nutzen				X		Bei der Planung der Bepflanzung wird darauf geachtet, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet wird. Für die optische Wahrnehmung des Strassenraums innerorts ist die Bepflanzung wichtig.
10.07	Lichtsignalanlage	Hinweis	Ampeln stören den Verkehrsfluss massiv					X	Die Lichtsignalanlage braucht es, um den zukünftigen Verkehr flüssig abwickeln respektive Staus verhindern zu können.
10.08	Fussgänger	Hinweis	Verkehrinseln zwingend notwendig					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
10.09	Velo Sonnenrain	Antrag	Velo ohne Vortritt				X		Es handelt sich um eine Velohauptroute, welche den Vortritt für Velofahrende vorsieht. Deshalb wird dieser Ansatz weiterverfolgt. Die Sicherheitsaspekte werden in den nächsten Projektphasen mittels eines Road Safety Audits (RSA) vertieft geprüft.
10.10	Velo	Antrag	Unterführung bei Kreisel zwingend, aber Anschlussrampe unnötig		X				Die Notwendigkeit der Anschlussrampe wird einer Interessenabwägung unterzogen.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
11.01	Wald	Hinweis	Wir sind in besonderer Weise betroffen, da der an den Projektperimeter angrenzende Wald im Eigentum der Waldeigentümerin steht und durch den Forstbetrieb treuhänderisch bewirtschaftet wird. Der Forstbetrieb pflegt die bürgerlichen Wälder seit Jahrzehnten nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit. Die Wälder sind unter anderem Lebensraum für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten, spielen eine entscheidende Rolle bei der CO₂-Speicherung und sind ein ausgesprochener Erholungsraum. In den vergangenen Jahren erfolgten massive Eingriffe in den Attisholzwald zugunsten der Öffentlichkeit. Allein die Rodungsfläche der Inertstoffdeponie Attisholzwald wird sich auf rund 22 Hektaren, heute klima-resistentem Mischwald, belaufen. Die bereits realisierten Strassenanpassungen in Riedholz führten eben-falls zu Rodungen, die teilweise bis heute nicht vollständig bereinigt sind. Die Waldeigentümerin hat über die Jahrzehnte sehr viel Geld in die Pflege und die Aufzucht naturnaher Wälder investiert. Die nun von den Rodungen betroffenen Waldgebiete weisen denn auch eine hohe Baumartenvielfalt, eine gute Holzqualität und eine zukunftsfähige Stabilität auf. Bei dermassen erheblichen Eingriffen ist daher nicht nur der direkt betroffene Rodungsperimeter zu begutachten, viel wichtiger ist eine kausale Betrachtung des Gesamtgebiets, nicht zuletzt, um die Stabilität der verbleibenden Bestände zu sichern. Wir haben Verständnis für die geplanten Massnahmen, die darauf abzielen, den Schienenverkehr vom Strassen- und Langsamverkehr zu trennen und das Entwicklungsgebiet «Attisholzareal» an den öffentli-chen Verkehr anzubinden. Wir sind dem Amt für Verkehr und Tiefbau dankbar, dass die Variante «Drehscheibe bei den Weihern» verworfen wurde, sind aber erstaunt, dass sich die Rodungsfläche seit der Va-riantenstudie Drehscheibe «Mitte» vom 15. Juni 2023, verdoppelt hat. Insgesamt sind erhebliche Waldrodungen notwendig, wobei die effektiv notwendigen temporären Rodun-gen noch gar nicht abschätzbar sind. Auch bei den beiden zusätzlich in Abhängigkeit stehenden Projekten, der Sanierung der «Waldastrasse» (Rodungsfläche 1'725 m²) und dem Teilstück «Sanierung Feldbrunnen-St. Niklaus/Riedholz» (Rodungsfläche 100 m²→ Annahme), sind gemäss aktuellem Planungsstand Rodungen vorgesehen. Aus Sicht der Waldeigentümerin müssen daher alle drei Projekte integral betrachtet werden und darum muss heute davon ausgegangen werden, dass mindestens 8'000 m² Wald unwiderruflich umgenutzt werden.			X			Die geschilderten Anliegen werden in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und in Zusammenarbeit mit der Waldeigentümerin angemessen berücksichtigt.
11.02	Wald	Antrag	In Folge des «Gesamtverkehrskonzept Riedholz» (Rodungsfläche 5'973 m2), der Sanierung der «Wald-astrasse» (Rodungsfläche 1'725 m²) und dem Teilstück «Sanierung Feldbrunnen-St. Niklaus/Riedholz» (Rodungsfläche 100 m²→ Annahme) resultieren gemäss vorliegendem Planungsstand Rodungen im Aus-mass von 7'798 m2. Die Waldeigentümerin hat kein Interesse daran, Waldareal zu verkaufen. Die Forstkommission hat sich sogar ausdrück-lich gegen jegliche Waldverkäufe ausgesprochen. Diese klare politische Haltung führt zu eingeschränkten Handlungsoptionen. Der Forstbetrieb strebt einen Realersatz an, weshalb ein Tausch von Waldflächen (beispielsweise mit Biberist, GB Nr. 1'172) denkbar und wünschenswert wäre. Damit ein Waldbtausch umgesetzt werden kann, ist eine vorgängige Waldwertschätzung der zu rodenden und der als Realersatz dienenden Fläche vorzunehmen. Alternativ ist eine Regelung über die Errichtung eines unselbstständigen Baurechts in Betracht zu ziehen. Hierzu sind weitere Prüfungen notwendig.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
11.03	Wald	Hinweis	Zugunsten des Knoten Wallierhofstrasse (Kreisel) und der Velounterführung mit Anschlussrampe an die Wallierhofstrasse sollen ca. 586 m2 Wald gerodet werden. Das betroffene Waldgebiet zeichnet sich durch das Vorkommen von feuchten bis nassen Waldgesellschaften (E+K 26a und 27a) aus. Feuchte Waldstand-orte sind in der Schweiz selten geworden. Um die Produktion von Lebensmitteln und Holz zu vereinfachen, wurden derlei Flächen in der Vergangenheit entwässert. Wälder mit einer üppigen Hochstaudenflur sind Lebensraum für seltene Schmetterlinge und im Sommer finden sich Amphibien wie der Grasfrosch, der Feuersalamander und die Erdkröte. Mit dem Inselibach als Fliessgewässer existiert partiell bereits ein wert-voller Lebensraum für aquatische Arten. Im Gebiet Bauherrenwäldli, südlich der heutigen Baselstrasse, findet sich das kommunale Naturschutzgebiet «Biotopkette Inselibächli». Im Auftrag der Waldeigentümerin, der Einwoh-nergemeinde Riedholz und Pro Natura Solothurn wurden im Jahr 2013 Aufwertungsvarianten zu Gunsten der Natur erarbeitet. In der Folge wurden mehrere kleine Tümpel und Gräben, entlang des Inselibächlis geschaffen. Am 6. Mai 2024 hat sich der Bürgerrat der Bürgergemeinde Solothurn für die Errichtung eines Sonderwald-reservats im Perimeter des «Inselibächli» und einer dafür notwendigen Dienstbarkeit zulasten der Parzellen Riedholz GB Nr. 7, 12, 223, 758 und der Parzelle Feldbrunnen-St. Niklaus GB Nr. 24 zugunsten des Kan-tons Solothurn, vertreten durch das Amt für Wald, Jagd und Fischerei, ausgesprochen. Das Sonderwald-reservat entlang des Inselibächli umfasst je nach endgültiger Ausdehnung eine maximale Fläche von 15 Hektaren und soll den «Königsweiher» als Teil des kantonalen Naturreservats «Biedermannsgrube» und den im Inventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung bezeichneten Perimeter mit dem kommunalen Schutzgebiet «Biotopkette Inselibächli» vernetzen. Das Ingenieurbüro Hintermann&Weber AG aus Bern, wurde mit der Erarbeitung des vom Kanton Solothurn geforderten Schutzzielkonzepts, be-auftragt. Der definierte Perimeter des Sonderwaldreservats überlagert sich mit dem geplanten Kreisel und dem Veloweg beim Knoten Wallerhofstrasse. Die Bachquerung unter der Baselstrasse stellt mit seinem minimalen Rohrdurchmesser ein erhebliches Hindernis für die Vernetzung der Lebensräume dar. Die Verantwortung in Bezug auf die Sicherheit der Strassenbenützer liegt vollumfänglich bei der Werkei-gentümerin. In Anbetracht der klimatischen Veränderungen und den damit verbundenen Risiken in Bezug auf die Stabilität von Waldbeständen lehnt die Waldeigentümerin jegliche Haftung ab. Ausgenommen bleibt ein fahrläs-siges Handeln bei der Ausführung der Arbeiten.			X			Die geschilderten Anliegen werden in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und in Zusammenarbeit mit der Waldeigentümerin und mit Pro Natura angemessen berücksichtigt.
11.04	Wald	Antrag	Das geplante Sonderwaldreservat «Inselibächli» ist von den Arbeiten rund um den Knoten Wal-lierhofstrasse massgeblich betroffen und bedingt Anpassungen am geplanten Waldreservatsperimeter. Der Knoten Wallierhofstrasse (Kreisel) und Velounterführung mit Anschlussrampe an die Wallierhofstrasse sind so auszugestalten, dass ein Eingriff in den Waldbestand minimiert wird.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
11.05	Veloführung	Antrag	Es ist aus Sicht der Bürgergemeinde wünschenswert, dass der nördlich des Kreisels gelegene Veloweg nicht im Waldareal realisiert wird.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
11.06	Veloführung	Antrag	Die Einmündung des Radwegs in die Forststrasse (nördlich des Votivkreuzes) birgt ein erhebliches Risiko für die Verkehrsteilnehmer. Der Forstweg dient als Hauptschliessung für die angrenzenden Waldgebiete Weierrain und Spiessacker. Der bestehende Waldweg wird mit 40-Tonnen-Lastfahrzeugen befahren. Insofern sich keine Alternativen finden, muss die Einmündung so ausgestaltet sein, dass die forstliche Erschliessung weiterhin vollumfänglich sichergestellt ist und das Risiko von Unfällen minimiert wird.			X			Die Velorampe im Waldareal nördlich des Kreisels Wallierhofstrasse wird nochmals geprüft bzw. einer Interessenabwägung unterzogen.
11.07	Wildtierquerung	Antrag	Im Rahmen der Sanierung der Baselstrasse muss der Durchlass für das Inselibächli dahingehend erneuert werden, dass einerseits durch die Vergrösserung des Durchlasses der Hochwasserschutz verbessert wird und Amphibien, Reptilien und Kleinsäugern die Möglichkeit geboten wird, die Strasse zu unterqueren. Noch sinnvoller würden wir es erachten, wenn der informell an-gesprochene Wildtierübergang mit der Bachquerung kombiniert werden kann. Dies würde die Problematik der regionalen Wildtierkorridore berücksichtigen und es müssten nicht zusätzliche Waldflächen in Anspruch genommen werden.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
11.08	Wald	Hinweis	Die anfallenden Arbeiten im Rodungsperimeter und in den definierten Sicherheitsstreifen werden im Auftrag und unter Leitung der Werkeigentümerin durch den Forstbetrieb der Waldeigentümerin zu marktkonformen Ansätzen ausgeführt. Sollte die Werkeigentümerin Waldpflegearbeiten auf territorialem Eigentum der Waldeigentümerin selbst durchführen oder an Dritte vergeben, muss der Forstbetrieb der Waldeigentümerin informiert und angehört werden. Eine Nutzung der bestehenden Infrastruktur (Waldstrassen, Holzlagerplätze etc.) muss entschädigt werden.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
11.09	Wald	Antrag	Die Entflechtung des Verkehrs erfordert erhebliche Eingriffe in den Waldbestand entlang der Basel-strasse. Mit einer Rodungsfläche von rund 5'100 m2 wird sich das Waldbild aus Blickrichtung Riedholz erheblich verändern. Beim Knoten Attisholzstrasse sollen zudem rund 287 m2 Waldfläche gerodet werden. Ein Waldrand ist der Übergangsbereich zwischen Wald und einer offenen Landschaft wie Feldern, Wiesen oder Siedlungen. Die Struktur eines Waldrandes hat eine wichtige Bedeutung für die Stabilität des angrenzenden Waldbestandes bei starkem Wind. Die Luftströmung wird durch das Höhenprofil und die Vegetationsdichte am Waldrand entscheidend beeinflusst. Die visualisierte Situation suggeriert eine an-steigende, mit einem Saum ausgestaltete Waldrandzone, die wohl optimal, jedoch erst nach 10- 15 Jah-ren realistisch ist. Steile Waldränder, wie sie nach einer Rodung resultieren, führen zu anfallendem Schadholz. Dünnborkige Baumarten, wie die Buche und die Fichte, leiden unter den hohen Temperaturen unter der Rinde, da die Eiweisstrukturen nachhaltig geschädigt werden. Die Risse, die beim Baumson-nenbrand entstehen, sind Eintrittsporten für Pilze. Der Pilzbefall schränkt das Wachstum der Bäume ein und führt zu Holzfäule, die die Bruchgefahr stark erhöht und den Baum zu einem latenten Risiko werden lässt. Da die Bahnanlage direkt an den Waldsaum angrenzt, ist es angezeigt, eine entsprechende Dienstbarkeit mit der Werkeigentümerin abzuschliessen. Die Verantwortung in Bezug auf die Sicherheit der Bahnfah-renden und der Strassenbenützer liegt denn auch vollumfänglich bei der jeweiligen Werkeigentümerin. In Anbetracht der klimatischen Veränderungen und den damit verbundenen Risiken in Bezug auf die Stabilität von Waldbeständen lehnt die Waldeigentümerin jegliche Haftung ab. Ausgenommen bleibt fahrlässiges Handeln bei der Ausführung der Arbeiten. Der nach der Rodung verbleibende Bestand muss in die Gesamtbetrachtung miteinbezogen wer-den. Allenfalls ist es angezeigt, im verbleibenden Bestand Buchten zu schaffen und mit Pflanzungen einen künstlich angelegten Waldsaum zu gestalten. Dieser Waldsaum muss längerfristig über-wacht, gepflegt und allenfalls ergänzt werden.			X			Der Antrag wird als Pendenza in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
11.10	Wald	Antrag	Aus Sicht der Bürgergemeinde sind die Eingriffe in den Waldbestand möglichst zu minimieren.			X			Der Antrag wird als Pendenza in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
11.11	Parkierung	Antrag	Die Einfahrten der Forstwege werden als «wilde» Parkplätze missbraucht. Die Signaletik ist entsprechend vorzusehen.			X			Der Antrag wird als Pendenza in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
11.12	Wald	Hinweis	Sollte die Werkeigentümerin Waldpflegearbeiten auf territorialem Eigentum der Waldeigentümerin selbst durchführen oder an Dritte vergeben, muss der Forstbetrieb der Waldeigentümerin informiert und angehört werden. Eine Nutzung der bestehenden Infrastruktur (Waldstrassen, Holzlagerplätze etc.) muss entschädigt werden.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12.01	Wald	Antrag	Könnte man durch eine Stützmauer etwas Wald retten?		X				Mit der Planung des Vorprojekts wird eine Optimierung zu Gunsten des Waldes geprüft und falls möglich umgesetzt.
12.02	Velo	Antrag	Veloführung Wallierhofstrasse via Weiherstrasse?		X				Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs beim Kreisel und der Wallierhofstrasse wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und optimiert.
13.01	MIV	Hinweis	Das Projekt nimmt u. E. zu wenig Rücksicht auf die heutigen und prognostizierten Bedürfnisse des MIV. Die Sichtweise ist in der Vorlage zu einseitig auf den ÖV und den Langsamverkehr ausgerichtet. Die wichtige Ost-West-Achse entlang dem Jura-Südfuss muss für den MIV als nach wie vor wichtiger Leistungserbringer im Personen- und Güterverkehr die notwendige Aufmerksamkeit erhalten.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um ein Gesamtverkehrsprojekt, welches auch die Bedürfnisse des MIV und der Ausnahmetransporte angemessen berücksichtigt.
13.02	Wirtschaft	Hinweis	Die in Begleitbericht enthaltenen Zielsetzungen «Gewährleisten des Verkehrsflusses» und «Akzeptanz in der Bevölkerung» können u. E. mit der Vorlage nicht erreicht werden. Die Bedürfnisse der Wirtschaft werden im Projekt zudem gar nicht angesprochen.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
13.03	Ausnahmetransport	Antrag	Die ASTAG Sektion Solothurn hat Bedenken bezüglich Ausnahmetransporte. Wir befürworten hierzu eine vertiefte Abklärung mit den entsprechenden Praktikern!			X			Die Anforderungen bezüglich Ausnahmetransporte sind bereits ins Projekt eingeflossen. Sie werden in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) weiter vertieft.
13.04	Veloführung	Antrag	Dem erwähnten, generellen Vortritt des Fahrradverkehrs gegenüber dem MIV können wir nicht zustimmen! Auch die Umgestaltung von Strassenraum für andere Zwecke (Biodiversitätsprojekte, Wohlfühlraum etc.) erachten wir als fraglich! Verkehrsflächen haben dem Personen- und Güterverkehr zu dienen!				X		Es handelt sich um eine Velohauptroute, welche den Vortritt für Velofahrende vorsieht. Die Gestaltungsflächen entstehen durch die südlicher verlaufende Linienführung der Bahn. Diese Flächen mit nicht erforderlichen Verkehrsflächen zu versiegeln ist nicht zweckmässig.
13.05	MIV	Hinweis	Im Projekt wird als einziger Aktivposten für den MIV ein mögliches Plus bei der Verkehrssicherheit erwähnt. Angesichts der voraussichtlichen Kosten zu Lasten der Strassenbaukasse erscheint das schon etwas dürrtig.					X	Der grösste Teil der Kosten entsteht durch die Erneuerung der Strasseninfrastruktur (Ersatz Betonstrasse).
13.06	MIV	Hinweis	Wir erachten eine «ökonomische Nachhaltigkeit» angesichts der entstehenden Folgekosten für den Unterhalt des Verkehrsabschnittes nicht unbedingt als gegeben!					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
13.07	MIV	Hinweis	Dem Strassenverkehrsteilnehmer werden gemäss Zusammenstellung auf Seite 40 und Anhang E für das Projekt wahrscheinlich > CHF 10'000'000.00 in Rechnung gestellt. Dies erscheint uns angesichts des projektierten Abbaus von Leistungen zugunsten des MIV als inakzeptabel!					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um ein Gesamtverkehrsprojekt, welches auch die Bedürfnisse des MIV angemessen berücksichtigt.
14.01	Buskonzept	Hinweis	Linie 12 bis Solothurn direkt und nicht über Luterbach	X					Das zukünftige Busangebot wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, welches ein separates Verfahren durchläuft. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.
14.02	Projekt	Hinweis	Luxuslösung					X	Der grösste Teil der Kosten entsteht durch die Erneuerung der Strasseninfrastruktur (Ersatz Betonstrasse).
14.03	öV-Verbindung	Hinweis	Nicht das Erscheinungsbild soll massgebend sein, sondern ein einwandfreier, direkter und rascher Transport von Personen vom Wohnort zum Anschluss an die SBB- und RBS-Linien in Solothurn. Das geplante Erscheinungsbild benötigt viel zusätzliche Fläche.					X	Die Gestaltungsflächen entstehen durch die südlicher verlaufende Linienführung der Bahn. Diese Flächen mit nicht erforderlichen Verkehrsflächen zu versiegeln ist nicht zweckmässig.
14.04	Verkehrsmittelwahl	Hinweis	Der Gehweg wird in den meisten Fällen länger. Das kann dazu führen, dass wieder auf das Auto umgestiegen wird.					X	Mit den flankierenden Massnahmen (Ergänzung kommunales Wegnetz) wird diesem Umstand begegnet.
14.05	Projekt	Hinweis	Die Verkehrssicherheit erachten wir als ganz wichtig. Ob es jedoch dafür ein so umfangreiches Projekt braucht, das bezweifeln wir.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
15.01	Projekt	Hinweis	Schiene und Strasse ist heute schon klar getrennt. Keine Verbesserung jedoch klare Verbesserung für den Langsamverkehr					X	Wenn wesentliche bauliche oder betriebliche Änderungen an Strasse oder Eisenbahn erfolgen, oder wenn die Unfallhäufigkeit dies erfordert, sind bei bestehenden Parallelführungen zwischen Schiene und Strasse die Sicherheitsabstände zu überprüfen und nötigenfalls Schutzmassnahmen vorzusehen.
16.01	Projekt	Antrag	Wie aus dem beiliegenden Planausschnitt aus den Projektunterlagen ersichtlich ist, befindet sich im westlichen Bereich des Projektperimeters der Durchlass des Inselibächlis. Aufgrund der Unterlagen wurde diesem öffentlichen Gewässer, das unter der Baselstrasse und dem Bahntrasse der ASM eingedolt ist, noch keine Beachtung geschenkt. Wenn an der Baselstrasse grössere bauliche Eingriffe vorgenommen werden, so erachten wir es als unerlässlich, dass auch der Bachdurchlass als öffentliches Gewässer - zumindest in der Planung - als Teil des Projekts aufgenommen werden muss. So müssen die künftige Hochwassertauglichkeit nachgewiesen und die in der Strategischen Gewässerplanung des Kantons Solothurn festgelegten Massnahmen umgesetzt, bzw. die Voraussetzungen geschaffen werden, damit künftige Revitalisierungsmassnahmen nicht verhindert werden. Dem Inselibächli wird gemäss dem Revitalisierungsplan der Strategischen Gewässerplanung des Kantons Solothurn [2014] über weite Strecken ein grosses ökologisches Potenzial zur Revitalisierungen attestiert. Zudem soll die Durchgängigkeit (bei der Baselstrasse?) innert der nächsten 20 Jahren wieder hergestellt werden.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
16.02	Bachdurchlass	Antrag	a) Überprüfung der Hochwassertauglichkeit Unter dem Aspekt der vermehrt auftretenden lokalen Starkniederschläge soll die Hochwasser- tauglichkeit der Eindolung unter der Baselstrasse überprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass dem Inselibächli in Zukunft bei Starkregen auch aus dem überbauten Gebiet des Ortsteils Riedholz vermehrt Oberflächenwasser zugeleitet wird. Dieses Wasser kommt einerseits aus dem offenen Graben südlich des Fussballplatzes der als Vorflut für das Wyl-Quartier dient und andererseits aus dem eingedolten Längackerbächli, das unmittelbar vor der Unterquerung der Baselstrasse in den Inselibach geleitet wird.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
16.03	Bachdurchlass	Antrag	b) Überprüfung der Durchgängigkeit für Fauna Der bestehende Bachdurchlass ist bezüglich der Durchgängigkeit zu überprüfen. Dabei ist zu klären, wie weit die im Revitalisierungsplan der Strategischen Gewässerplanung kartierte Stelle zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit die Baselstrasse betrifft und welche bauli- chen Massnahmen erforderlich sind, damit die beiden Gebiete des Inselibächlis nördlich und südlich der Baselstrasse so vernetzt werden können, damit ein genetischer Austausch der Wasserfauna stattfinden kann.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
16.04	Bachdurchlass	Antrag	c) Aufnahme der erforderlichen Massnahmen in das Bauprojekt Je nach Ergebnis der Untersuchungen beantragen wir, dass die erforderlichen Massnahmen in das Projekt aufgenommen werden.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
16.05	Projekt	Hinweis	In beiden Projektvarianten ist vorgesehen, dass eine Fläche von mind. ca. 6000m2 Wald gerodet werden muss. Der Wald stellt für die Gemeinde Riedholz ein sehr wertvolles Gut dar, auch wenn die EG Riedholz nicht Eigentümerin dieser Waldflächen ist. Durch die Erstellung der Inertstoffdeponie Attisholz Wald musste bereits eine sehr grosse (temporäre) Rodung auf dem Gemeindegebiet in Kauf genommen werden. Dem Wald kommt mit dem Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, WaG) ein besonderer Schutz zu. Rodungen sind grundsätzlich verboten (Art. 5 lit 1 WaG). Ausnahmen dazu werden nur unter strengen Auflagen erteilt, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen und verschie- dene Voraussetzungen erfüllt sind. Wir begrüssen ausdrücklich, die in Ziffern 7.6, 9.1 und 9.2 des technischen Berichts gemachten Feststellungen wonach in der weiteren Projektierung dafür gesorgt wird, dass die Waldfläche, die definitiv gerodet werden muss verkleinert wird. Bei einer objektiven Betrachtung der beiden Projektvarianten erhält man den Eindruck, dass die Planung der Verkehrsinfrastruktur darum grosszügig vorgenommen wurde, weil im Süden Waldfläche zur Verfügung steht, die dafür in Anspruch genommen werden kann. Weil davon auszugehen ist, dass bei einer Realisierung einer zusammengelegten Station «Riedholz» diese nicht als eine Station mit «Halt auf Verlangen» eingestuft wird, ist es in Anbetracht der damit verbundenen Brems- und Beschleunigungsstrecke weder erforderlich noch zulässig im Projektperimeter zu Lasten der Waldfläche eine Optimierung der Geleisegeometrie vorzunehmen, um theoretisch höhere Geschwindigkeiten der Bahn zu ermöglichen, was dann zu einem Gewinn von einigen wenigen Sekunden führen würde.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die für die Waldbeanspruchung erforderliche Interessenabwägung wird in den nächsten Projektphasen vorgenommen.
16.06	Wald	Antrag	a) Minimierung der definitiv beanspruchten Waldflächen Bei der weiteren Projektierung ist unter Einbezug aller Verkehrsträger die Situation so zu optimieren, dass die definitiv beanspruchte Waldfläche, die gerodet werden muss minimiert werden kann.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
16.07	Wald	Antrag	b) Verzicht auf temporäre Rodungen zur Erstellung von Installationsplätzen Bei der Projektierung und Ausführung ist auf temporäre Rodungen für Installationen während der Bauphase gänzlich zu verzichten, auch wenn Alternativen zu höheren Kosten führen wer- den. Wird Waldboden für temporäre Bauinstallationen in Anspruch genommen so wird der Waldboden unweigerlich in Mitleidenschaft gezogen. Um diese Schäden zu beheben, braucht die Natur wieder Jahrzehnte.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
16.08	Wald	Antrag	c) Ersatzaufforstung in der Region Die für die Erstellung des Infrastrukturprojekts erforderlichen Ersatzaufforstungen sind in der Region (Bezirk Leberberg oder Wasseramt) vorzunehmen.			X			Der Antrag wird als Pendenz in die nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) übernommen und vertieft untersucht.
17.01	Projekt	Hinweis	Nachdem für den Busbetrieb noch kein definitives Konzept vorliegt, ist es unverständlich, wenn eine Planung für den Ausbau der Bahn und Strasse vorgelegt wird, in der aufwändige Kreisel gesetzt und Bushaltestellen geplant werden, die dann ev. später genutzt werden könnten. In Anbetracht der knappen Mittel bei Bund und Kanton für den Unterhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist es schlicht unverantwortlich auf «Vorrat» zu planen und zu bauen.					X	Bus- und Fahrplankonzepte sind nicht Bestandteil des Gesamtverkehrsprojekts Riedholz. Mit dem Projekt wird die Mobilitätsinfrastruktur im Projektperimeter geplant und erneuert. Diese Infrastruktur ist mehrheitlich auf eine Lebensdauer von ca. 80 Jahren ausgelegt. Bus- und Fahplankonzepte haben eine viel kürzere Lebensdauer. Die Infrastruktur muss daher eine möglichst gute Ausgangslage für zukünftige Konzepte und Fahrpläne schaffen.
17.02	ÖV-Erschliessung	Hinweis	Mit der Zusammenlegung der beiden Stationen «bei den Weihern» und «Attisholz» wird es für viele Einwohner und Einwohnerinnen noch unattraktiver die Bahn zu nutzen, weil sich die Gehdistanzen zu der neuen Station Mitte vergrössern und zudem auch kein Park und Rail Angebot besteht. Es ist bezeichnend, dass in diesem Fragebogen nur Planausschnitte abgebildet sind, für die es nicht so relevant ist. Für jene Personen die bereits heute einen Fussweg von mehr al 15' bis zu Station bei den Weihern zurücklegen müssen, bringt dies eine wesentliche Verschlechterung. Mit einer Analyse der potenziellen ÖV-Benutzer kann nachgewiesen werden, dass sich die Situation für viele Bewohner in der Gemeinde Riedholz verschlechtern wird. Das ganze Vorhaben würde unverhältnismässig hohe Mittel bindet, die an anderen Orten zielgerichteter für den ÖV eingesetzt werden könnten.					X	Mit den flankierenden Massnahmen (Ergänzung kommunales Wegnetz) wird diesem Umstand begegnet.

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
17.03	Projekt	Antrag	Das Projekt sei zu sistieren, bis die definitive Planung für den, mit Bussen betriebene ÖV definitiv festgelegt ist.				X		Bus- und Fahrplankonzepte sind nicht Bestandteil des Gesamtverkehrsprojekts Riedholz. Mit dem Projekt wird die Mobilitätsinfrastruktur im Projektperimeter geplant und erneuert. Diese Infrastruktur ist mehrheitlich auf eine Lebensdauer von ca. 80 Jahren ausgelegt. Bus- und Fahplankonzepte haben eine viel kürzere Lebensdauer. Die Infrastruktur muss daher eine möglichst gute Ausgangslage für zukünftige Konzepte und Fahrpläne schaffen.
17.04	öV-Erschliessung	Antrag	Bei der Wiederaufnahme der Projektierung ist in Kenntnis eines gesamtheitlichen ÖV-Konzepts (unter Einbezug der BUS-Angebote) eine Variante zu vertiefen, bei dem die beiden Stationen erhalten bleiben und der Eingriff in den Wald wesentlich reduziert wird. Als Entscheidungsgrundlage ist eine Kosten -Nutzenanalyse mit Bruttokosten beizuziehen.				X		Bus- und Fahrplankonzepte sind nicht Bestandteil des Gesamtverkehrsprojekts Riedholz. Mit dem Projekt wird die Mobilitätsinfrastruktur im Projektperimeter geplant und erneuert. Diese Infrastruktur ist mehrheitlich auf eine Lebensdauer von ca. 80 Jahren ausgelegt. Bus- und Fahplankonzepte haben eine viel kürzere Lebensdauer. Die Infrastruktur muss daher eine möglichst gute Ausgangslage für zukünftige Konzepte und Fahrpläne schaffen.
17.05	Velokonzept	Antrag	Der Veloverkehr von Solothurn Richtung Riedholz wird ab der Station Feldbrunnen südlich vom asm- Trasse geführt. Wenn die Hecke entlang des Veloweges nicht regelmässig geschnitten wird, ist es für Velofahrer eine besondere Herausforderung, auf diesem Weg mit einer entgegenkommenden Komposition der asm-Bahn zu kreuzen. Sehr gefährlich wird es dann, wenn (unerlaubterweise) ein Velofahrer von der Vögelisholzstrasse (Riedholz) oder von Feldbrunnen Richtung Solothurn auf dem südlichen Veloweg fährt und einem korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmer entgegenkommt und zu gleichen Zeit eine Bahnkomposition auffährt. In diese Situation bin ich einmal geraten. Bevor man viel Geld ausgibt, um lokal eine Velounterführung unter einem Kreisel zu planen (bei den Weihern) so wäre es dringend erforderlich, dass die Durchgängigkeit der Veloroute von Solothurn bis nach Riedholz auf ihre Risiken hin zu überprüfen und in der Folge den bzw. die Projektperimeter so zu wählen, dass die Verkehrssicherheit als Ganzes verbessert werden kann.	X					Die Führung der Velohauptroute zwischen Solothurn und Riedholz wird in separaten kantonalen Projekten geplant. Das GVP Riedholz ist Teil dieser Netzplanung und mit den Anschlussprojekten abgestimmt.
17.06	Fusswegnetz	Hinweis	Die unter Ziffer 4 eingezeichnete zusätzliche Verbindung ist ein Fussweg für sportliche Personen. Mit einem Gefälle von 15% in der Falllinie ist das aber keine Veloverbindung!		X				Die vorgesehenen Fusswegverbindungen liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben.
17.07	Veloführung	Hinweis	Verkehrssicherheit der Velofahrer, die von Solothurn kommend bei den Weihern nach Riedholz abbiegen möchten verschlechtert sich mit dem Kreisel massiv (Roter Kreis)			X			Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs beim Kreisel und der Wallierhofstrasse wird in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) vertieft untersucht und optimiert.
17.08	Veloführung	Hinweis	Für die Velofahrer die von Flumenthal Richtung Solothurn fahren gibt es verkehrstechnisch eine Verbesserung. Lange Unterführungen werden aber nachts von Frauen gemieden.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
17.09	Veloführung	Antrag	Mit dieser Velounterführung wird aber eine grosse neue Gefahrensituation geschaffen (Gelber Kreis): Wenn Velofahrer mit e-Bike (45km/h) von Flumenthal kommend die Unterführung benutzen, wird ein Velofahrer, der in den Weihern auf den Velostreifen einbiegen möchte, diese Velofahrer nicht rechtzeitig bemerken. Der Kreisel wird dazu führen, dass der motorisierte Verkehr abgebremst wird – Mit der Velounterführung wird die Geschwindigkeit der Velofahrer gegenüber heute erhöht. Damit wird ein unzulässiges neues Unfallrisiko geschaffen.			X			Die Notwendigkeit der Anschlussrampe wird einer Interessenabwägung unterzogen.
18.01	MIV	Antrag	Auf Seite 13 wird der Umstand, dass die Baselstrasse aktuell hauptsächlich auf den Individualverkehr ausgelegt ist, negativ dargestellt. Betrachtet man jedoch die Funktion dieser wichtigen Kantonsstrasse, so ist das u. E. richtig! Eine Strasse dieser Klasse hat primär der strassenbasierten Güterlogistik und dem MIV zu dienen. Angesichts der prognostizierten Zunahme der MIV-Bewegungen ist dies auch in Zukunft richtig. Ein Abbau von MIV-orientierten Strassenkapazitäten zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs durch Veränderung der Fahrspuren, Geschwindigkeitsreduktionen, Lichtsignalanlagen, Gestaltungsmassnahmen u.a.m. lehnen wir hier ab!				X		Es handelt sich um ein Gesamtverkehrsprojekt, welches auch die Bedürfnisse des MIV und der Ausnahmetransporte angemessen berücksichtigt.
18.02	MIV	Hinweis	Auf Seite 16 wird als Ziel des Projektes die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum genannt. Diese Zielsetzung erscheint uns, gelinde gesagt, nicht sehr passend zu sein. Wir fragen uns, ob zudem die Ziele «Gewährleisten des Verkehrsflusses» und «Akzeptanz in der Bevölkerung» mit der Vorlage erreicht werden können.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
18.03	MIV	Antrag	Auf Seite 20 wird festgehalten, dass der strassengebundene ÖV aufgewertet werden soll; wir erwarten Gleiches für den MIV, der gemäss Prognosen ebenfalls zunehmen wird.				X		Im Projekt wird nicht nur der ÖV aufgewertet. Einige der Massnahmen dienen auch der Bewältigung der zukünftig zu erwartenden MIV-Entwicklung.
18.04	MIV	Antrag	Wird durch die auf Seite 24 angesagte Neutrassierung der Bahninfrastruktur Raum gewonnen, so soll dieser - nicht nur - aber auch dem MIV zugutekommen.				X		Es handelt sich um ein Gesamtverkehrsprojekt, welches auch die Bedürfnisse des MIV und der Ausnahmetransporte angemessen berücksichtigt. Die dem MIV zugeordneten Flächen sind zweckmässig und müssen nicht vergrössert werden.
18.05	Ausnahmetransport	Antrag	Wir bezweifeln, dass mit der geplanten Gestaltung der Baselstrasse in Riedholz die geforderte Ausnahmetransportroute Typ I erhalten werden kann. Dies wäre durch unsere Experten im Detail zu überprüfen. Fahrdynamische Simulationen allein sind dafür ungenügend!			X			Die Anforderungen bezüglich Ausnahmetransporte sind bereits ins Projekt eingeflossen. Sie werden in den nächsten Projektphasen (Vorprojekt/Bauprojekt) weiter vertieft.
18.06	Veloführung	Antrag	Der auf Seite 25 erwähnte generelle Vortritt des Fahrradverkehrs gegenüber dem MIV lehnen wir ab! Zudem sind wir dezidiert der Meinung, dass Strassenraum nicht für Biodiversitätsprojekte missbraucht werden soll. Zudem weisen wir bei allen erwähnten Vorhaben und Gestaltungsmassnahmen auf die Folgekosten beim Unterhalt hin. Strassenraum ist nicht an der Aufenthaltsqualität zu messen, sondern am Erfüllungsgrad der geforderten Leistungen, für welche er gebaut wurde				X		Es handelt sich um eine Velohauptroute, welche den Vortritt für Velofahrende vorsieht. Die Gestaltungsflächen entstehen durch die südlicher verlaufende Linienführung der Bahn. Diese Flächen mit nicht erforderlichen Verkehrsflächen zu versiegeln ist nicht zweckmässig.
18.07	MIV	Hinweis	Auf Seite 37 wird als einziger Aktivposten für den MIV ein mögliches Plus bei der Verkehrssicherheit erwähnt.					X	Mit der geplanten LSA wird auch der Verkehrsfluss gewährleistet und Staus werden verhindert.
18.08	MIV	Hinweis	Ob die auf Seite 39 erwähnte «ökonomische Nachhaltigkeit» einer vertieften Überprüfung standhält, bezweifeln wir ebenfalls!					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
18.09	MIV	Hinweis	Dem Strassenverkehrsteilnehmer werden gemäss Zusammenstellung auf Seite 40 und Anhang E wahrscheinlich > CHF 10'000'000.00 in Rechnung gestellt. Dies erscheint uns angesichts des Abbaus der Leistungen für den MIV als inakzeptabel!					X	Der grösste Teil der Kosten entsteht durch die Erneuerung der Strasseninfrastruktur (Ersatz Betonstrasse).

ID	Thema	Kategorie	Anträge/Bemerkungen	nicht Bestandteil des Projekts	Abklärung / Prüfung	Berücksichtigung im VP/BP	keine Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Kommentar
19.01	Bevölkerungsentwicklung	Hinweis	Man geht von einer Verbesserung des Bahnangebotes aus. Weshalb ein Viertelstundentakt etwas dazu bringen soll, bleibt unklar. Den Zug in Solothurn erreicht man heute schon problemlos. Die Haltestellenverringerung wird indessen negative Auswirkungen haben. Man rechnet mit 600 Mehrfahrten. Man rechnet ausserdem mit rund 4'000 Auto-Mehrfahrten. Geht man davon aus, dass ins Attisholz zweimal gefahren wird, bedeutet dies, dass Attisholz rund 2'300 Bewohner ausweisen müsste. Selbst wenn man mit den Halterzahlen rechnen würde, gäbe es da Fragezeichen. Halter hat zudem aus Investorensicht „hochgerechnet“. Die Ausgangszahlen sind sicher nicht richtig.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt stützt sich auf die aktuell verfügbaren Daten zur Arealentwicklung Attisholz Nord ab.
19.02	Haltestellen	Hinweis	Man will die Haltestellen auf eine verkürzen. Das verringert die Attraktivität. Man dürfte längere Wege in Angriff nehmen. Bei den Berechnungen hat man nicht bemerkt oder nicht bemerken wollen, dass es verschiedene Wege zu den heutigen Haltestellen gibt. Dies zeigt schon die heutige Benützung von „Riedholz“. Vom Sonnenrain gibt es mehrere Möglichkeiten zu der Haltestelle zu kommen. Man möchte das Problem mit einem „Fussgängernetz“ bereinigen. Abgesehen davon, was das wirklich bringen soll, so einfach wird es nicht gehen. 1 Beispiel: Ammesrain, Ausbau und Asphaltierung. Der grösste Teil ist ein Kies-Fussweg und im Norden ist eine geschützte Hecke/Wald. Zum Teil besteht nur ein Fusswegrecht. Da klappen ein Ausbau und eine Asphaltierung nicht. Da der oberste Teil schon asphaltiert wurde, kennt man eigentlich auch das runterströmende Regenwasserproblem.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die vorgesehenen Fusswegverbindungen liegen erst als Konzeptentwürfe vor. In der nächsten Phase werden zweckmässige Vorprojekte/Bauprojekte erarbeitet, welche das jeweils erforderliche Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben.
19.03	Ortsdurchfahrt	Hinweis	Man möchte die Ortsdurchfahrt „attraktiveren“. Es handelt sich aber nicht um eine übliche Ortsdurchfahrt, was man auf Seite 9 selber zugeht. Die Siedlung geht in der Norden rauf, kann an der Strasse nicht vergrössert werden, die Strasse läuft also am Ort vorbei. Es ist ein Zubringer zu Riedholz und eine Verbindung Feldbrunnen-Flumenthal. Es ist keine Flaniermeile und wird auch mit den Bäumchen keine werden. Eine Attraktivität, die nichts bringt. Ob zudem alles so aussieht, wie die Visualisierungen vorgaukeln, ist eine andere Frage. Planer-Visualisierungen sehen immer besser aus als die Realität.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird keine Flaniermeile geplant.
19.04	Sicherheit	Hinweis	Nimmt man die Unfallstatistik, stellt man sich die Frage, wo es da mehr echte Sicherheit geben soll. Wenn eine gewisse Sicherheit gegeben ist, kann die nicht überboten werden. Die Trennung Schiene-Strasse ist schon heute gegeben. Da gibt es keinen Mehrwert. Der Veloweg ist heute schon von der Strasse getrennt und die Fussgänger brauchen bei den heutigen Gegebenheiten keine Angst zu haben. Der Gehweg ist breit, die Übergänge sind klar, einzig der Veloverkehr (E-Biker) ist ein Problem für die Fussgänger, Aber gegen dies will man ja, gemäss Bericht, nichts unternehmen. Da es eine Neben-Durchfahrt ist, braucht es auch keine 50-Beschränkung auf der Baselstrasse.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die heutige Situation genügt den gesetzlichen Anforderungen zur Trennung von Schiene und Strasse nicht und muss zwingend verbessert werden. Mit Tempo 50 können die Sicherheit verbessert und Lärmemissionen reduziert werden.
19.05	ÖV-Drehscheibe	Hinweis	Man kann gehaltvolle Worte wählen, aber um was handelt es sich hier? Eine Orts-ZugHaltestelle und eine Bushaltestelle, wo 3 Bus anfahren sollen. Das ist gar nichts. Ob die Buslinie Attisholz-Riedholz wirklich realisiert wird, ist eine andere Frage. Bis diese Linie rentabel ist, braucht es eine Menge Bewohner in Attisholz, die auch den Bus benutzen. Also splittet man künstlich mindestens vorläufig eine Linie.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
19.06	Knoten Wallierhof (Kreisel)	Hinweis	Da die Zahl der Einfahrenden und Ausfahrenden Richtung Wallierhof nicht gross ist, ist ein Dreier-Kreisel nicht sehr sinnig. Aber das braucht es für den Wendeplatz des Buses, den man auch anders führen könnte, sofern er jemals kommt. Ein Kreisel bedeutet immer Abbremsung. Wenn auf der Autobahn wieder einmal Probleme auftauchen, werden sich nicht nur Kolonnen durch Riedholz wälzen, sondern dann gibt es noch einen zusätzlichen Stau durch diesen Kreisel. Das bedeutet mit Sicherheit nicht mehr Attraktivität und Sicherheit.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
19.07	Fazit	Antrag	Die Projektziele auf Seite 16 sind grösstenteils Worthülsen. Man gibt vor etwas zu verbessern, aber wenn, ist es so minim, so dass es zu teuer ist. Zurück an den Absender für den nächsten Versuch.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
20.01	Allgemein	Hinweis	Wir sind sehr darüber erfreut, dass in Riedholz die ÖV Verbindungen aufgewertet und ausgebaut werden.					X	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
20.02	Erschliessung	Antrag	Ab 2025 wird unsere Familie im oberen Dorfteil von Riedholz an der Höhenstrasse wohnen. Somit sind wir direkt von der längeren Gehdistanz zur künftigen Bahn-Haltestelle betroffen. Die Beibehaltung der Bushaltestelle "Bei den Weihern", bzw. die Verschiebung ins Dorf sind eine Sicherheitsverbesserung, reduzieren aber nicht den Fussweg. Da das Ziel des Projekts unter anderem die Schaffung von komfortablen Umsteigebeziehungen ist, sollten auch die Gehdistanzen reduziert werden. Konkret wünschen wir uns eine bessere Erschliessung des oberen Dorfteils, z.B mittels einer Bushaltestelle im Bereich des Fussballfelds Riedholz, welche den Einwohnern des oberen Dorfteils von Riedholz eine angenehmere Verbindung in Richtung Solothurn ermöglicht.	X					Das zukünftige Busangebot inklusive allfälliger Zusatzschlaufen in Riedholz wird im Buskonzept der Region Solothurn festgelegt, Dies durchläuft ein separates Verfahren. Das GVP Riedholz stellt die technischen Rahmenbedingungen für die verschiedenen Varianten des Buskonzepts sicher.
20.03	Belag	Antrag	Weiter haben wir die durchdachten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Kenntnis genommen und möchten gerne dem sogenannten "Flüsterbelag" Aufmerksamkeit schaffen. In unserem aktuellen Wohnort, Derendingen, haben wir damit sehr gute Erfahrungen im Bezug auf die Lärmreduktion gemacht.			X			Für den Projektperimeter ist ein lärm mindernder Deckbelag vorgesehen. Der Antrag wird im Bauprojekt/Ausführungsprojekt entsprechend umgesetzt.