

Gemeinde                   Starrkirch-Wil

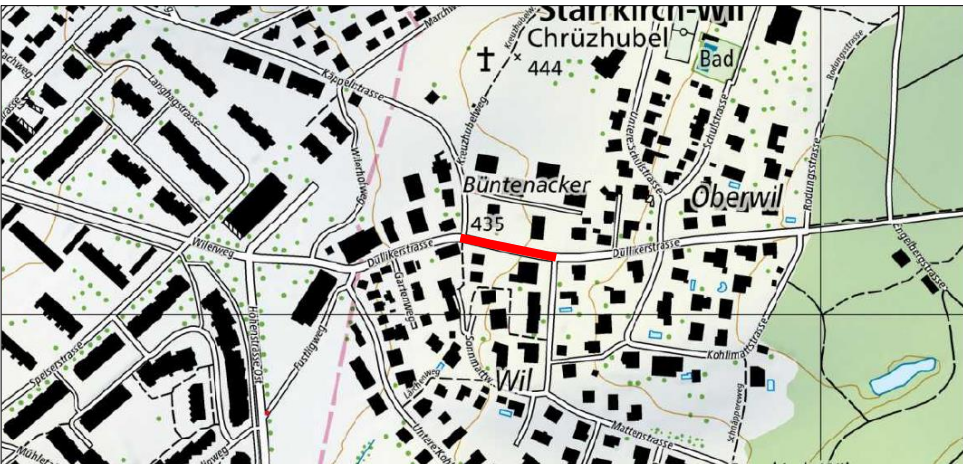
Strasse                    Dullikerstrasse

Abschnitt                Käppelistrasse bis Mattenstrasse

Projekt                   Bushaltestelle Landhaus und Fussgängerübergang

Projektphase            Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt

Inhalt                    **Technischer Bericht**



Als Auflageplan im Sinne von §68 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 3. Dezember 1978 festgestellt.

Solothurn, .....

Öffentliche Auflage vom:  
28.08.2025 bis 29.09.2025

Achs-Nr.	6400
Bezugspunkt (BP)	9 + 105 m bis 10 + 30 m
Achs-Nr.	-
Bezugspunkt (BP)	-
Objekt-Nr. KB	-
Projekt-Nr.	3TK.01501

Dok.-Nr.	3.24.009.33-005 A	
Format	A4	
	Kürzel	Datum
Erstellt	Lay	11.12.2024
Geprüft	RA	11.12.2024
Freigabe	RA	11.12.2024
Revidiert Index	Lay	06.06.2025
Geprüft	RA	06.06.2025
Freigabe	RA	06.06.2025

**Amt für Verkehr und Tiefbau**  
Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn  
Telefon 032 627 26 33  
E-Mail [avt@bd.so.ch](mailto:avt@bd.so.ch) / [www.avt.so.ch](http://www.avt.so.ch)

**Rothpletz | Lienhard**  
Projektierende Bauingenieure SIA

☐ 5001 Aarau  
Schiffhändestrasse 35  
Tel. 062 836 91 66  
[rlaarau@rothpletz.ch](mailto:rlaarau@rothpletz.ch)

☐ 3000 Bern 22  
Blumenbergstrasse 50  
Tel. 031 330 84 84  
[rlbern@rothpletz.ch](mailto:rlbern@rothpletz.ch)

☒ 4600 Olten  
Aarauerstrasse 50  
Tel. 062 287 13 11  
[rlolten@rothpletz.ch](mailto:rlolten@rothpletz.ch)

☐ 8005 Zürich  
Limmatstrasse 50  
Tel. 044 228 65 00  
[rlzuerich@rothpletz.ch](mailto:rlzuerich@rothpletz.ch)

## Verteiler:

Amt für Verkehr und Tiefbau SO	1 Ex.
Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Olten	1 Ex.

---

## Impressum

Verfasser:	Rothpletz, Lienhard + Cie AG Projektierende Bauingenieure SIA Aaraustrasse 50 4600 Olten	+41 62 287 13 11 www.rothpletz.ch
Autoren:	Yannick Lauper	yannick.lauper@rothpletz.ch
Dokument Nr.	05	
RL Auftrag - Nr.	3.24.009	
Datei:	Bushaltestelle Landhaus und Fussgängerübergang; Technischer Bericht Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt	
Erstellt:	Lay	
Geprüft:	RA	
Datum:	11.12.2024	
Druckdatum:	06.06.2025	
Revisionen:	A - 06.06.2025	

## Inhalt

1.	Ausgangslage, Auftrag und Projektziele .....	6
1.1.	Ausgangslage .....	6
1.2.	Fahrbahnkonzept Bus .....	6
1.3.	Bedeutung der Haltestelle Landhaus .....	6
1.4.	Projektziele .....	6
2.	Nutzungsvorgaben .....	7
2.1.	Bestehende Erschliessungspläne / Gestaltungspläne .....	7
2.2.	Strassenklassierung .....	7
2.3.	Ausnahmetransportroute .....	7
2.4.	Öffentlicher Verkehr .....	7
2.5.	Veloverkehr .....	7
2.6.	Fussgängerverkehr .....	7
2.7.	Agglo .....	7
2.8.	Lärmsanierungsprojekt LSP .....	7
3.	Verkehr .....	7
3.1.	DTV 2020 .....	7
3.2.	Schwerlastanteil .....	8
3.3.	Verkehrslastklasse .....	8
4.	Strassenzustand .....	8
4.1.	I1-Wert .....	8
4.2.	I2-Wert .....	8
4.3.	I5-Wert .....	8
4.4.	Bestehende PAW .....	8
5.	Ist-Zustand .....	9
5.1.	Strassenverlauf, Geometrie .....	9
5.2.	Strassencharakteristik .....	9
5.3.	Signalisierte Höchstgeschwindigkeit .....	11
5.4.	Strassenzustand und Oberbau .....	11
5.5.	Strassenentwässerung .....	11
5.6.	Materialtechnische Untersuchungen .....	11
5.7.	LWL / LSA .....	11
5.8.	ÖV + Bushaltestellen .....	11
5.9.	Rad- und Fussverkehr .....	12
5.10.	Kunstabauten / Bachdurchlass .....	12

5.11.	Strassenunfalldaten / Unfallschwerpunkte .....	12
5.12.	Geologie .....	12
6.	Umwelt .....	12
6.1.	Kataster belastete Standorte (KBS) .....	12
6.2.	Fliessgewässer .....	13
6.3.	Gewässerschutz .....	13
6.4.	Naturgefahren .....	13
6.5.	Naturschutzobjekte .....	14
6.6.	Störfallvorsorge .....	14
6.6.1.	Nutzungszone .....	14
6.7.	Raumplanung .....	14
6.7.1.	Nutzungszonen .....	14
6.7.2.	Inventar der schützenswerten Ortsbilder .....	14
6.7.3.	Inventar historischer Verkehrswege .....	14
7.	Varianten .....	15
8.	Projekt Strassenbau .....	15
8.1.	Projektperimeter .....	15
8.2.	Beschrieb der Massnahmen .....	15
8.3.	Geschwindigkeit .....	15
8.4.	Geometrisches Normalprofil / Begegnungsfall .....	16
8.5.	Strassenoberbau / Dimensionierung .....	16
8.6.	Knoten .....	17
8.7.	Schleppkurven / Kurvenverbreiterung .....	17
8.8.	Ausnahmetransportroute .....	17
8.9.	Sichweiten .....	17
8.9.1.	Allgemeines .....	17
8.9.2.	Rechtliche Aspekte .....	17
8.9.3.	Einmündungen und Grundstücksausfahrten <u>ohne</u> Gehwegüberfahrt .....	18
8.9.4.	Sicht bei belegter Busfahrbahnhaltestelle .....	18
8.9.5.	Sichtverhältnisse Fussgänger .....	18
8.10.	Strassenentwässerung / Störfallverordnung .....	18
8.11.	LWL/WANSOKA .....	18
8.12.	LSA .....	18
8.13.	ÖV + Bushaltestelle .....	19
8.14.	Rad- und Fussverkehr .....	19
8.15.	Lärm / Lärmsanierungsprojekte LSP .....	19

8.16.	Kunstbauten .....	19
8.17.	Öffentliches Gewässer / Bachdurchlass .....	19
8.18.	Prüfperimeter Bodenabtrag .....	19
8.18.1.	Kulturerdarbeiten .....	19
8.18.2.	Bodenabtrag, Aushub .....	19
8.18.3.	Installationsplatz .....	19
8.19.	Baustellen- Entsorgungskonzept .....	20
8.20.	Absturzsicherungen .....	20
9.	Bauablauf / Verkehrsführung / Etappierung .....	21
9.1.	Bauablauf .....	21
9.2.	Verkehrsführungskonzept .....	21
9.3.	Etappierung .....	21
10.	Agglo-Massnahmen .....	21
11.	Projekt Dritter .....	21
11.1.	Werkleitungen .....	21
11.2.	Beleuchtung .....	21
11.3.	Buswartehaus.....	21
11.4.	Möbliierung.....	21
11.5.	Private .....	21
12.	Landerwerb / Landabtretung.....	22
13.	Terminplan .....	22
14.	Kostenvoranschlag (± 10 %).....	22
14.1.	Kostenstruktur und Genauigkeit.....	22
14.2.	Kostenzusammenstellung .....	22
15.	Unterschriften.....	23

## Anhang 1: Kostenvoranschlag

## 1. Ausgangslage, Auftrag und Projektziele

### 1.1. Ausgangslage

Über die Dullikerstrasse werden die Gemeinden Starrkirch-Wil und Dulliken von der Südseite mit der Stadt Olten erschlossen. In der Gemeinde Starrkirch-Wil werden dabei die Haltestellen Landhaus und Gemeindezentrum angefahren.

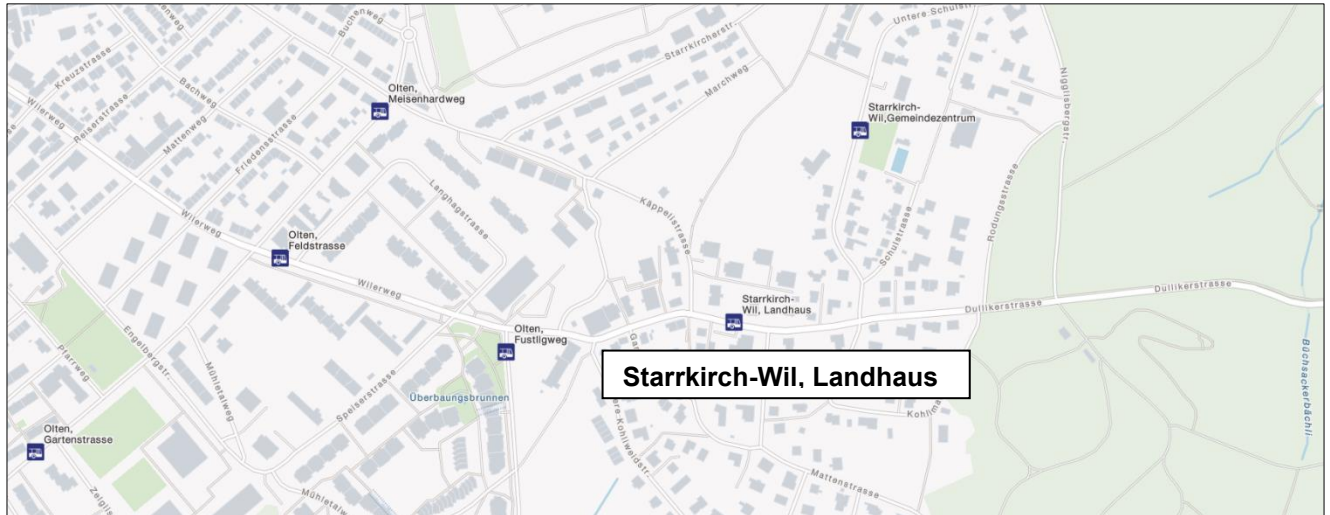


Abbildung 1: Ausschnitt Bushaltestellen in Starrkirch-Wil

Die beiden Haltekanten Landhaus sollen im Zusammenhang mit dem Erweiterungsbau auf der Südseite der Dullikerstrasse GB-Nr. 189 behindertengerecht ausgebaut werden. Um eine sichere Querung für Fussgänger\*innen sicherzustellen, ist ein neuer Fussgängerübergang mit Schutzinsel vorgesehen. Für das Überbauungsprojekt liegt ein Gestaltungsplan vor.

Im gleichen Zuge sollen die beiden Einlenker Käppelstrasse und Mattenstrasse sicherheitstechnisch überprüft und wo sinnvoll angepasst werden.

### 1.2. Fahrbahnkonzept Bus

Die Bushaltestelle Landhaus wird in beide Richtungen ausschliesslich von der Linie 509 bedient. Die Linie verkehrt vom Montag bis Samstag tagsüber im Halbstundentakt. Am Sonntag und am Abend wird ein Stundentakt angeboten.

### 1.3. Bedeutung der Haltestelle Landhaus

Der Bedarf für eine Haltestelle im Bereich Landhaus ist gegeben. Ohne diese Haltestelle wäre ein beträchtlicher Teil des Siedlungsgebietes nicht mehr mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

### 1.4. Projektziele

Im Zusammenhang mit der geplanten Überbauung auf GB-Nr. 189 sollen die Umgestaltungsmassnahmen der Bushaltestellen umgesetzt werden. Auf diesem Grundstück wird ein neuer Gestaltungsplan erstellt.

Folgende Projektziele werden angestrebt:

- Behindertengerechter Ausbau der Haltekante Landhaus in beide Fahrtrichtungen
- Erstellen einer sicheren Fussgängerquerung mit Schutzinsel
- Anpassen der Eigentumsverhältnisse für die Projektanpassungen

## **2. Nutzungsvorgaben**

### **2.1. Bestehende Erschliessungspläne / Gestaltungspläne**

Es besteht ein Erschliessungsplan der Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil mit Baulinien und Strassenklassierung mit RRB-Nr. 1040 vom 05.07.2021. In diesem Bereich befindet sich auch der Projektperimeter.

### **2.2. Strassenklassierung**

Die Hauptstrasse im Projektperimeter ist als Lokalverbindungsstrasse (LVS) klassiert.

### **2.3. Ausnahmetransportroute**

Die Dullikerstrasse im Bereich der Bushaltestelle Landhaus ist nicht als Ausnahmetransportroute klassiert.

### **2.4. Öffentlicher Verkehr**

Siehe Ausführungen im Kap. 1.1 / 1.2 und 1.3.

### **2.5. Veloverkehr**

Das Basisnetz für den Alltagsveloverkehr führt über die Kantonsstrasse (Dullikerstrasse). Im Projektperimeter befindet sich keine Veloroute.

### **2.6. Fussgängerverkehr**

Der Fussgängerverkehr wird im gesamten Perimeter über den nördlich der Dullikerstrasse angeordneten Gehweg geführt. Unterhalb der Einmündung Mattenstrasse ist eine bestehende Fussgängerquerung vorhanden.

### **2.7. Agglo**

Das Projekt erhält gemäss Entscheid vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE vom 12. Dezember 2024 eine Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation ARE-Code 2581.2036 LV13A Fahrbahnquerungen für Zufussgehende.

### **2.8. Lärmsanierungsprojekt LSP**

Es besteht ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) vom 14.02.2018 (RRB 2019/139 vom 28.01.2019) im Sanierungsperimeter. Es ist ein lärmdämmender Belag SDA 8-12 im Projektperimeter vorgesehen.

## **3. Verkehr**

### **3.1. DTV 2020**

Der DTV 2019 im Sanierungsabschnitt wird mit 3'774 Fahrzeugen pro Tag ausgewiesen. Die Prognose für 2040 beträgt 4'226 Fahrzeuge.

### **3.2. Schwerlastanteil**

Kennzahlen Schwerverkehrsanteil (SV) Stand 2019 beträgt 2.2 %.

### **3.3. Verkehrslastklasse**

Die Verkehrslastklasse wird nicht ermittelt. Der Kanton Solothurn hat im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts festgelegt, dass analog zum Bestand neu wieder ein zweischichtiger Belag ausgeführt werden soll. Es wird dazu auf die Bauprojektpläne verwiesen.

## **4. Strassenzustand**

### **4.1. I1-Wert**

Der Sanierungsabschnitt befindet sich insgesamt betrachtet im Zustand «Gut» (erhobener Wert 2022).

### **4.2. I2-Wert**

Die Ebenheit der Strassenoberfläche im Projektperimeter kann in Längsrichtung als «Ausreichend» betrachtet werden.

### **4.3. I5-Wert**

Im Projektperimeter sind keine I5- Werte vorhanden.

### **4.4. Bestehende PAW**

Es liegen keine PAW-Unterlagen der Kantonsstrasse im Projektperimeter vor.



## 5. Ist-Zustand

### 5.1. Strassenverlauf, Geometrie

Die knapp 6.50 m breite Kantonsstrasse verläuft mehrheitlich geradlinig durch den Projektperimeter. Auf der nördlichen Seite führt ein Gehweg mit einer Breite von 2.00 m parallel zur Strasse. Eine Querungsmöglichkeit für Fussgänger\*innen mit Fussgängerstreifen ist am östlichen Ende des Projektperimeters, vor der Einmündung in die Mattenstrasse, vorhanden.

### 5.2. Strassencharakteristik



Abbildung 2: Knoten Käppelstrasse, Blickrichtung Osten



Abbildung 3: Knoten Käppelstrasse, Blickrichtung Norden





Abbildung 4: Dullikerstrasse Blickrichtung Osten



Abbildung 5: Knoten Mattenstrasse, Blickrichtung Süd-Ost



### 5.3. Signalisierte Höchstgeschwindigkeit

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Projektperimeter beträgt 50 km/h.

### 5.4. Strassenzustand und Oberbau

Es bestehen keine Planunterlagen über die Dimensionierung des Strassenoberbaus sowie dem Zeitpunkt der Erstellung respektive deren Sanierung. Gemäss internen Daten des Kantons Solothurn ist eine Heissmischtragschicht (HMT 32) mit einer Stärke von 5 cm sowie eine Deckschicht (SMA 11 - 45/50-50) mit einer Stärke von 4.5 cm vorhanden. Über die Foundationsschicht sind keine Kennwerte vorhanden.

### 5.5. Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung ist mit Strassenabläufen mit Anschluss an die Mischwasserkanalisation der Gemeinde sichergestellt.

### 5.6. Materialtechnische Untersuchungen

Es wurden keine Untersuchungen am Strassenoberbau und an den Ableitungen der Strassenentwässerung vorgenommen. Vor der Bauausführung sind die PAK-Werte im Belag zu ermitteln.

### 5.7. LWL / LSA

Es sind keine Rohranlagen LWL / LSA im Bereich des Sanierungsabschnittes vorhanden.

### 5.8. ÖV + Bushaltestellen



Abbildung 6: Busfahrbahnhalt

Der Busfahrbahnhalt ist nicht behindertengerecht ausgebaut. Die Haltestellen auf der Fahrbahn und der Gehweg respektive der Vorplatz sind nur durch einen zweireihigen Randabschluss getrennt.

## 5.9. Rad- und Fussverkehr

Der Radverkehr wird zusammen mit dem Mischverkehr (MIV) ohne Höhenversatz und Fahrbahnabtrennung geführt.

Der Fussgängerverkehr wird mit einem einseitig der Hauptstrasse verlaufenden, 2.00 m breiten Gehweg geführt. Im Projektperimeter verläuft eine offizielle Wanderroute.

## 5.10. Kunstbauten / Bachdurchlass

Es sind keine Kunstbauten im Projektperimeter vorhanden.

## 5.11. Strassenunfalldaten / Unfallschwerpunkte

Gemäss der interaktiven Unfallkarte des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ist im Zeitraum ab 2011 bis Oktober 2024 insgesamt 1 Unfall im Abschnitt des Projektperimeters verzeichnet. Die Strecke ist durch die Gradlinigkeit übersichtlich und die Sichtverhältnisse sind ausreichend. Beim Unfall handelt es sich um einen Schleuder- und Selbstunfall.

## 5.12. Geologie

Keine Bemerkungen.

# 6. Umwelt

## 6.1. Kataster belastete Standorte (KBS)

Im Bereich der geplanten Fahrbahnhalte sowie der angrenzenden Grundstücke sind keine Katastereinträge für belastete Standorte vorhanden.

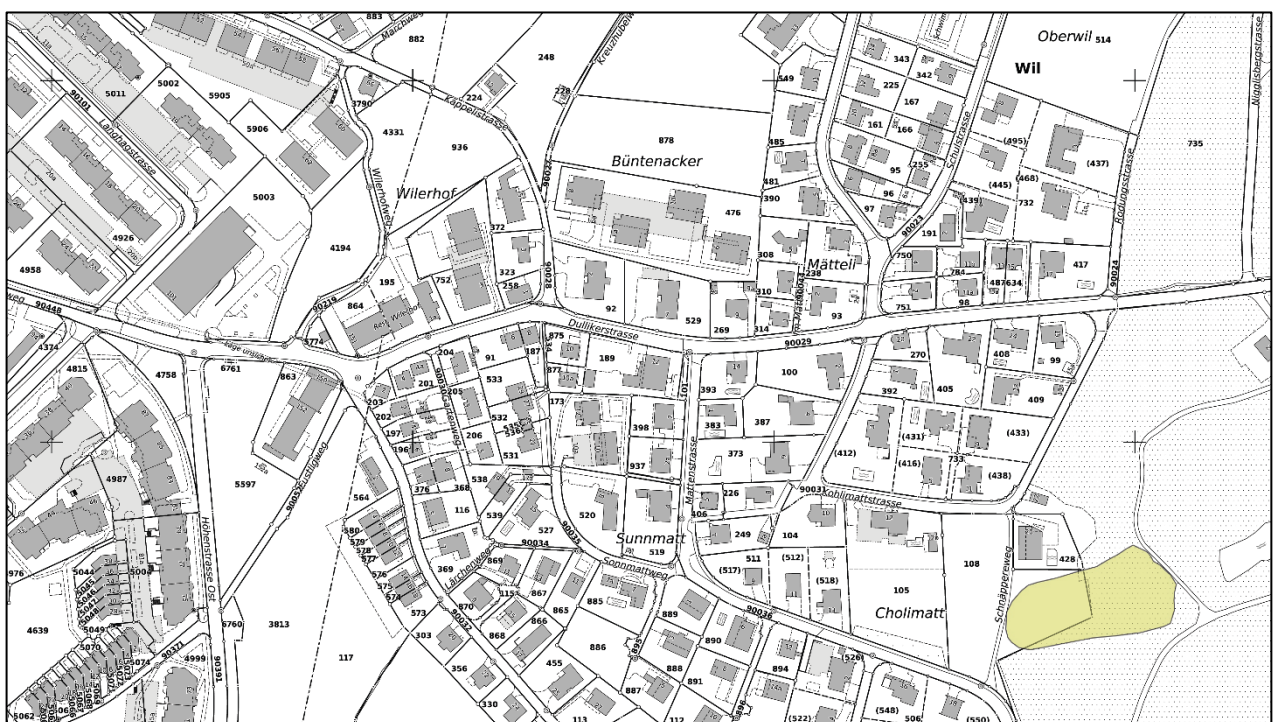


Abbildung 7: Belastete Standorte gemäss Geoportal Kt. Solothurn.









## 7. Varianten

Im Rahmen eines Vorprojekts wurden die Standorte der Fahrbahnhalte sicherheitstechnisch überprüft und die Lage optimiert. Die vorgesehenen Standorte wurden als Bestlösung durch den Kanton beurteilt.

## 8. Projekt Strassenbau

### 8.1. Projektperimeter

Der Projektperimeter erstreckt sich zwischen den Einlenkern Käppelstrasse und Mattenstrasse auf einer Länge von ca. 70 m.

Im Zuge der Vernehmlassung und Rückmeldung der Gemeinde Starrkirch-Wil wird der ursprüngliche Projektperimeter im Bereich des Knotens Käppelstrasse um rund 40 m eingekürzt. Der Knoten wird entsprechend nicht angepasst.

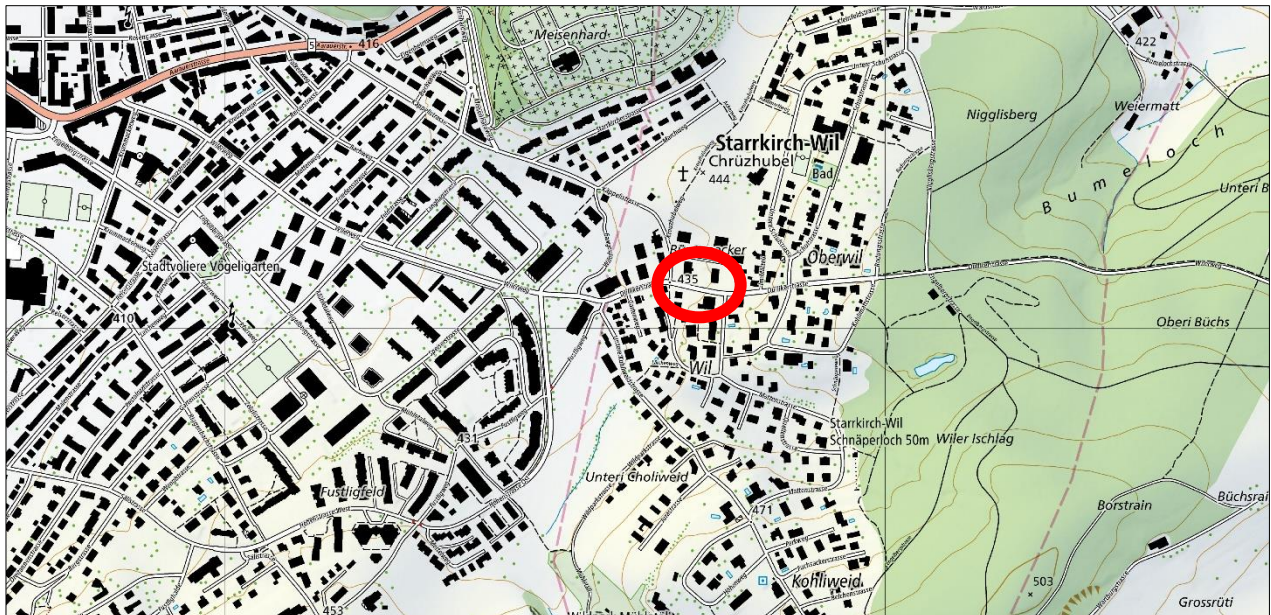


Abbildung 11: Übersicht Projektperimeter

### 8.2. Beschrieb der Massnahmen

#### Strassengeometrie

Die horizontale Linienführung wird aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse und der Gradlinigkeit der Kantonsstrasse im Projektperimeter grundsätzlich beibehalten. Zur Gewährleistung der Strassencharakteristik wird der nördliche Strassenrand bewahrt. Der südliche Strassenrand wird im Zusammenhang mit dem neuen Gestaltungsplan angepasst, um die Fussgängerquerung inkl. Schutzinsel sowie den Gehweg ausführen zu können. Das mehrheitlich bestehende Quergefälle von 2 % wird beibehalten.

### 8.3. Geschwindigkeit

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Projektperimeter beträgt 50 km/h.

#### 8.4. Geometrisches Normalprofil / Begegnungsfall

Gegenwärtig beträgt die Strassenbreite ca. 6.50 m. Das geometrische Normalprofil wurde anhand dem Grundbegegnungsfall LW/LW resp. LZ/PW/LW (Regelquerschnitt Kt. Solothurn) mit einer Projektierungsgeschwindigkeit  $V_p = 50$  km/h überprüft.

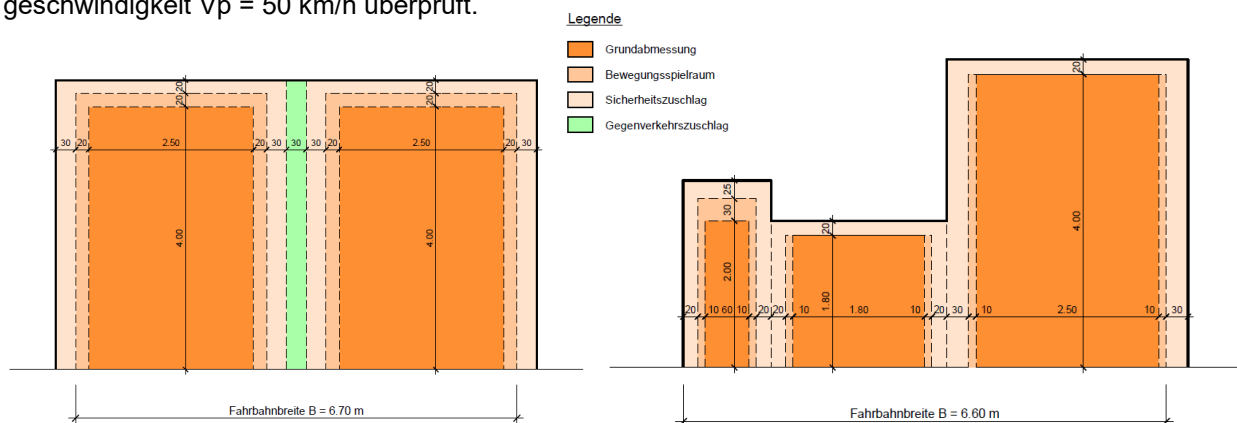


Abbildung 12: Lichtraumprofil  $V_p = 50$  km/h;  
Begegnungsfall LW/LW nach Norm VSS 40 201

Abbildung 13: Lichtraumprofil  $V_p = 50$  km/h;  
Begegnungsfall LZ/PW/LW nach Norm VSS 40 201

Die Lage des nördlichen Strassenrandes wird nicht verändert. Der südliche Strassenrand wird im Bereich der neuen Fussgängerschutzinsel und vor dem Busfahrbahnhalte Richtung Dulliken angepasst:

- Minimale Fahrbahnbreite von 3.25 m.
- Fahrbahnhaltestelle Richtung Olten Normalbus innerorts mit 22 cm Anschlag auf 12.00 m Länge.
- Fahrbahnhaltestelle Richtung Dulliken Normalbus innerorts mit 22 cm Anschlag auf 9.60 m Länge.
- Teilweise Landerwerb auf der Südseite des Fahrbahnhaltes in Richtung Dulliken.
- Das Lichtraumprofil mit Begegnungsfall LW/LW nach Norm VSS 40 201 wird im Bereich der neuen Fussgängerschutzinsel erfüllt.

#### 8.5. Strassenoberbau / Dimensionierung

Auf eine Dimensionierung des Strassenoberbaus wird verzichtet. Der Kanton Solothurn hat im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts festgelegt, dass analog zum Bestand neu wieder ein zweischichtiger Belag ausgeführt werden soll. Es wird dazu auf die Bauprojektpläne verwiesen.

##### Vorgabe für Reduktion der Lärmemissionen

Für die Reduktion der Lärmemissionen wird als Deckschicht ein lärmämmender Belag für besondere Anforderungen (SDA 8-12) nach Vorgaben Amt für Verkehr und Tiefbau vorgesehen.

##### Oberbau Fahrbahn

Dimensionierung Oberbau Fahrbahn Kantonsstrasse gemäss Vorgaben Kanton Solothurn

Schichtart	Mischgut- und Bindemittelorte	Schichtdicke
Deckschicht	SDA 8-12, PmB 45/80-65 E, 2 % Kalkhydrat	30 mm
Tragschicht	AC T 22 N, B50/70	70 mm
Planie	Ungebundenes Gemisch 0/16	50 mm
Foundation	Ungebundenes Gemisch 0/45	400 mm

Tabelle 1: Aufbau Oberbau Fahrbahn Kantonsstrasse



## Oberbau Gehweg

Dimensionierung Oberbau Gehweg Kantonsstrasse gemäss Vorgaben Kanton Solothurn

Deckbelag	AC 8 N, B 70/100	25 mm
Tragschicht	AC T 16 N, B 50/70	45 mm
Planie	Ungebundenes Gemisch 0/16	50 mm
Fundation	Ungebundenes Gemisch 0/45	400 mm

Tabelle 2: Aufbau Oberbau Gehweg Kantonsstrasse

### 8.6. Knoten

Es besteht kein eigentlicher Knoten im Projektperimeter. Die Hauptstrasse ist und bleibt vortrittsberechtigt. Das Vortrittsregime der einmündenden Privat- und Gemeindestrassen (kein Vortritt) wurde im Rahmen der Projektbearbeitung überprüft und situativ angepasst. Die privaten Ein- und Ausfahrten bleiben auch mit dem definitiven Busfahrbahnhalt weiterhin gewährleistet. Es ändert sich einzig die Situation auf der Parzelle GB-Nr. 189, auf welcher sich im Zusammenhang mit dem neuen Gestaltungsplan neue Ein- und Ausfahrtsgegebenheit ergibt.

### 8.7. Schleppkurven / Kurvenverbreiterung

Die dem Auflageprojekt zu Grunde liegenden Geometrien orientieren sich grösstenteils am Bestand. Die Befahrbarkeit des Projektperimeters wurde mit den Abmessungen Camion Typ B mit Anhänger gemäss Norm VSS 40 271a überprüft.

Es sind keine Kurvenverbreiterungen notwendig und vorgesehen.

Des Weiteren wurde die Geometrie der beiden Knoten Käppeli- und Mattenstrasse mittels Schleppkurven überprüft. Die Überprüfung wurde mittels einem Camion Typ A ohne Anhänger (z.B. Kehrriemwagen) durchgeführt und zeigt, dass ein Einbiegen in die Käppeli- respektive in die Mattenstrasse nicht möglich ist, wenn bereits ein PW im Bereich der Knotenausfahrt steht. Die Situation wird mit der Anpassung des südwestlichen Randes des Einlenker der Mattenstrasse marginal verbessert ( $R = 6 \text{ m}$ ).

### 8.8. Ausnahmetransportroute

Die Dullikerstrasse in Starrkirch- Wil ist nicht als Ausnahmetransportroute klassiert.

### 8.9. Sichtweiten

#### 8.9.1. Allgemeines

Die Knotensichtweiten wurden nach Norm VSS 40 273 und der Ergänzung des Amtes für Verkehr und Tiefbau für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie für Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) überprüft.

#### 8.9.2. Rechtliche Aspekte

Es gilt die Vorschrift, dass die Grundeigentümer ihre Bepflanzungen (Bäume, Hecken, Sträucher, etc.) längs zur Strasse nur in einer bestimmten Mindestentfernung anlegen dürfen. Allerdings haben Grundeigentümer bei Bepflanzungen an öffentlichen Strassen und Plätzen nicht nur Abstände zu beachten. Artikel 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) untersagt, Verkehrshindernisse ohne zwingenden Grund zu schaffen. Die Vorschrift verlangt, dass solche Hindernisse ausreichend kenntlich zu machen und möglichst bald

zu beseitigen sind. Wenn ein Grundeigentümer diesen Pflichten, für einen hindernisfreien Ablauf des Verkehrs auf der benachbarten Strasse zu sorgen, nicht nachkommt, handelt er widerrechtlich.

Gemäss Art. 33 und Art. 49 SVG hat der Fussgänger beim Überqueren der Fahrbahn gegenüber dem Fahrverkehr beim Benutzen des Fussgängerstreifens Vortritt, wenn er diesen für den Fahrzeuglenker nicht überraschend betritt. Nach Art. 47 VRV muss ein Fussgänger den Fussgängerstreifen benutzen, wenn dieser weniger als 50 m von der beabsichtigten Querungsstelle entfernt ist (50 m- Regel).

#### **8.9.3. Einmündungen und Grundstücksausfahrten ohne Gehwegüberfahrt**

Die Knotensichtweiten bei nicht vortrittsberechtigten Einfahrten sowie Grundstücksausfahrten ohne Gehwegüberfahrten sind gemäss VSS 40 273 zu überprüfen. Nach links und nach rechts müssen die Sichtweiten gemäss der festgelegten Projektierungsgeschwindigkeit von  $V_p = 50$  km/h im Normalfall mit 60 m angenommen werden. Gleichzeitig müssen die Sichtweiten für leichte Zweiräder der vortrittsberechtigten Strasse untersucht werden. Diese betragen minimal 15 m und nehmen je nach Gefällsverhältnisse der vortrittsberechtigten Strasse zu.

#### **8.9.4. Sicht bei belegter Busfahrbahnhaltestelle**

Die notwendigen Sichtweiten können grundsätzlich bei belegten Haltestellen nicht erreicht werden. Aus Sicherheitsgründen müssen Fahrzeuglenkende, die von GB Nr. 529, von GB Nr. 189 sowie von der Mattenstrasse (Gemeindestrasse) in die Kantonsstrasse einbiegen wollen, die Abfahrt des Busses abwarten. Aufgrund der wenigen Ereignisse und der untergeordneten Funktion der Zufahrt kann dies den ausfahrenden Fahrzeuglenkenden zugemutet werden.

#### **8.9.5. Sichtverhältnisse Fussgänger**

Die notwendige Sichtweite im Annäherungsbereich des Fussgängers vor dem Fussgängerstreifen ist abhängig von der V85 und beträgt bei der Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h 55 m. Die Erkennungs- distanz auf die Fussgängerstreifenanlage soll dem doppelten Wert der Sichtweite entsprechen. Dabei soll entweder die Markierung oder das Signal 4.11 «Standort eines Fussgängerstreifens» erkennbar sein. Dieses Signal ist deshalb beim geplanten Fussgängerstreifen auf der vortrittsberechtigten Strasse anzubringen.

#### **8.10. Strassenentwässerung / Störfallverordnung**

Der Strassenraum mit Gehweg inkl. Warteraum sowie die anzupassenden Vorplätze werden über neue Strassenabläufe und Entwässerungsrinnen entwässert und der Mischwasserkanalisation der Gemeinde zugeführt. Das bestehende Entwässerungskonzept wird beibehalten.

#### **8.11. LWL/WANSOKA**

Im Projektperimeter werden keine Leerrohre und Kontrollschächte für LWL/WANSOKA vorgesehen.

#### **8.12. LSA**

Es ist keine Lichtsignalanlage LSA im Projektperimeter vorhanden.

### 8.13. ÖV + Bushaltestelle

Im Rahmen der Projektbearbeitung wird die Bushaltestelle in beide Richtungen behindertengerecht nach den aktuellen Richtlinien des Amtes für Verkehr und Tiefbau angepasst:

Bushaltestelle	Art Haltestelle	Ausbaugrad
Landhaus	Süd: Busfahrbahnhalt	Teilausbau (+ 22 cm)
	Nord: Busfahrbahnhalt	Teilausbau (+ 22 cm)

Tabelle 3: Ausbau Bushaltestelle

### 8.14. Rad- und Fussverkehr

Der nördlich der Dullikerstrasse im Projektperimeter durchgehend angeordnete Gehweg von ca. 2 m Breite wird beibehalten. Entlang des neuen Busfahrbahnhaltes am südlichen Rand wird ein neuer, 2 m breiter Gehweg erstellt. Dieser Gehweg führt vom neuen Fussgängerübergang mit Schutzinsel der Dullikerstrasse bis in die Mattenstrasse. Mit der Mittelinsel zu Beginn des Busfahrbahnhaltes wird ein Überholen des stehenden Busses verhindert und damit die Sicherheit der Fussgänger bei der belegten Haltestelle verbessert.

Aufgrund der Platzverhältnisse sind im Projektperimeter keine Massnahmen für den Radverkehr möglich und vorgesehen.

### 8.15. Lärm / Lärmsanierungsprojekte LSP

Es besteht ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) vom 14.02.2018 (RRB 2019/139 vom 28.01.2019) im Sanierungsperimeter. Es ist ein lärmdämmender Belag SDA 8-12 im Projektperimeter vorgesehen.

### 8.16. Kunstbauten

Im Projektperimeter sind keine Kunstbauten vorhanden.

### 8.17. Öffentliches Gewässer / Bachdurchlass

Im Projektperimeter ist kein öffentliches Gewässer / Bachdurchlass vorhanden.

### 8.18. Prüfperimeter Bodenabtrag

#### 8.18.1. Kulturerdarbeiten

Es wird grundsätzlich kein Oberboden abgeführt, sondern für lokale Anpassungen an Ort und Stelle wiederverwendet. Bodenabtrag und Baugrubenaushub erfolgen von der Strasse her.

#### 8.18.2. Bodenabtrag, Aushub

Aufgrund der gering beanspruchten Fläche und da die Arbeiten von der Strasse her erfolgen, ist kein eigentliches Bodenschutzkonzept notwendig. Die anzupassende Grünfläche an der Rabatte beim Einlenker Käpeliistrasse ist gering.

#### 8.18.3. Installationsplatz

Zum aktuellen Zeitpunkt ist noch nicht definiert, wo der Installationsplatz zu liegen kommt.

### 8.19. Baustellen- Entsorgungskonzept

Im Baustellenperimeter ist mit folgenden zu entsorgenden Materialien zu rechnen:

Abfallart	voraussichtliche Mengen	
	m <sup>3</sup>	t
Ausbauasphalt mit <250mg PAK pro kg	--	
Ausbauasphalt mit 250-1000mg PAK pro kg	100 fest	
Ausbauasphalt mit >1000mg PAK pro kg	--	
Strassenaufbruch	100 fest	
Betonabbruch	2 fest	
Mischabbruch	35 fest	
Dachziegel	--	
Natursteinmauer ohne Verputz	--	
Oberboden (Humus) unverschmutzt	10 fest	
Oberboden, schadstoffbelastet	--	
Unterboden (ca. 30-100 cm) unverschmutzt	--	
Unterboden (ca. 30-100 cm) schadstoffbelastet	--	
Aushub-, Abraum- und Ausbruchmaterial unverschmutzt	370 fest	
Aushub-, Abraum- und Ausbruchmaterial schwach verschmutzt	--	
Aushub-, Abraum- und Ausbruchmaterial durch gefährliche Stoffe verschmutzt	--	
Gasbeton	--	
Gips	--	
Glas	--	
Bedachungsmaterialien	--	

Tabelle 4: Bestimmung Abfallarten/Mengen

### 8.20. Absturzsicherungen

Es sind eine Absturzsicherung im Projektperimeter notwendig und vorgesehen.

## **9. Bauablauf / Verkehrsführung / Etappierung**

### **9.1. Bauablauf**

Der Bauablauf ist so vorgesehen, dass die Arbeiten unter einspurigem Verkehr als Linienbaustelle ausgeführt werden.

### **9.2. Verkehrsführungskonzept**

Der Verkehr wird einspurig mittels Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung an der Baustelle vorbeigeführt.

### **9.3. Etappierung**

Die Bauarbeiten werden in 2 Etappen ausgeführt.

## **10. Agglo-Massnahmen**

Das Projekt erhält gemäss Entscheid vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE vom 12. Dezember 2024 eine Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation ARE-Code 2581.2036 LV13A Fahrbahnquerungen für Zufussgehende.

## **11. Projekt Dritter**

### **11.1. Werkleitungen**

Sämtliche Werke wurden für allfällige Ausbauabsichten angefragt. Aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen sind keine Ausbauvorhaben geplant.

### **11.2. Beleuchtung**

Mit der Projektanpassung ist durch die Gemeinde Starrkirch-Wil die Beleuchtung des neuen Fussgängerüberganges mit der Verkabelung und Rohranlagen zu überprüfen.

### **11.3. Buswartehaus**

Im Projektperimeter ist kein Buswartehaus vorgesehen.

### **11.4. Möblierung**

Für die Ausführung von weiteren Möblierungselementen (z.B. Sitzbänke) wird die Einwohnergemeinde Starrkirch-Wil angefragt. Gemäss Rücksprache mit den Busbetrieben (BOGG) sind keine elektronischen Einrichtungen vorgesehen. Die aktuelle Situation mit einer Haltestellentafel wird belassen (Mail von C. Alt-haus vom 20.12.2024).

### **11.5. Private**

Von privater Seite sind keine Ausbauvorhaben bekannt oder angemeldet.

## 12. Landerwerb / Landabtretung

Für die Umsetzung des vorliegenden Projektes ist ein Landerwerb vorgesehen und notwendig. Die Entschädigung für den Landerwerb wird durch den Kanton Solothurn festgelegt. Nach der Projektanpassung werden die Grenzverhältnisse durch den Grundbuchgeometer nachgeführt.

Nr.	GB-Nr.	Grundeigentümer	Zone	Landerwerb
04	189	Ismet Zhegrova	W3	102 m <sup>2</sup>
05	101	Ismet Zhegrova	W3	7 m <sup>2</sup>

Tabelle 5: Landerwerb

## 13. Terminplan

Die terminliche Abwicklung des Bauvorhabens ist wie folgt vorgesehen:

- Auflage kant. Erschliessungsplan: Sommer 2025
- Phasenabschluss Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt: Herbst 2025
- Ausführung: Nach der Erstellung der Überbauung GB-Nr. 189

## 14. Kostenvoranschlag ( $\pm 10\%$ )

### 14.1. Kostenstruktur und Genauigkeit

Die Kosten für die Projektanpassung werden ausgehend vom Projektstand ermittelt, welcher am Ende des Bauprojektes erreicht ist. Die Genauigkeit der Kostenangaben beträgt gemäss Projektvorgaben  $\pm 10\%$  für das Bauprojekt.

### 14.2. Kostenzusammenstellung

Kostenvoranschlag (Kostengenauigkeit $\pm 10\%$ )	Stand: 02.06.2025
Gesamtkosten inkl. MWST gerundet	CHF 350'000.00

Tabelle 6: Kostenzusammenstellung

## 15.      **Unterschriften**

Der Projektverfasser:

Rothpletz, Lienhard + Cie AG  
Projektierende Bauingenieure SIA  
Aarauerstrasse 50  
4600 Olten

Olten, den 11.12.2024, rev. 23.05.2025



Yannick Lauper

## Bushaltestelle Landhaus, Starrkirch-Wil

### Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt

Projektverfasser:

**RL Rothpletz | Lienhard**  
 Projektierende Bauingenieure SIA  
 Aarauerstrasse 50 Tel. 062 287 13 11  
 4600 Olten rliolten@rothpletz.ch

Kostenvoranschlag (inkl. 8.1 % MWST)		Stand: 02.06.2025
Kostengenauigkeit $\pm 10 \%$		
Pos. Nr.	Arbeitsgattung	Kosten
<b>100</b>	<b>Dienstleitungen</b>	<b>60'000.00</b>
1	Honorare für Projekt- und Bauleitung	50'000.00
2	Vorsorgliche Beweisaufnahmen (Rissprotokolle)	5'000.00
3	Diverses / Reserve	5'000.00
<b>200</b>	<b>Entschädigungen / Vermessung</b>	<b>5'500.00</b>
1	Vermessung und Geometer	5'000.00
2	Diverses / Reserve	500.00
<b>300</b>	<b>Ausrüstung</b>	<b>5'500.00</b>
1	NPK 282 Signalisation: Strassensignale	2'000.00
2	NPK 286 Markierungen auf Strassenflächen	3'000.00
3	Diverses / Reserve	500.00
<b>400</b>	<b>Baumeister</b>	<b>231'240.00</b>
1	NPK 111: Regiearbeiten	10'000.00
2	NPK 112: Prüfungen	4'400.00
3	NPK 113: Baustelleneinrichtung	18'000.00
4	NPK 116: Holzen und Roden	1'460.00
5	NPK 117: Abbrüche und Demontagen	29'395.00
6	NPK 211: Baugruben und Erdbau	29'125.00
7	NPK 221: Fundationsschichten für Verkehrsanlagen	21'360.00
8	NPK 222: Pflasterungen und Abschlüsse	45'195.00
9	NPK 223: Belagsarbeiten	53'730.00
10	NPK 237: Kanalisationen und Entwässerungen	18'575.00
<b>500</b>	<b>Nebenarbeiten I</b>	<b>4'500.00</b>
1	NPK 181: Garten- und Landschaftsbau (exkl. Pflanzen und Bäume)	1'000.00
2	Verkehrsdienst	3'000.00
3	Diverses / Reserve	500.00
	<b>Zwischentotal</b>	<b>306'740.00</b>
	<b>8.1 % Mehrwertsteuer</b>	<b>24'845.95</b>
	<b>Total inkl. 8.1 % Mehrwertsteuer</b>	<b>331'585.95</b>
<b>500</b>	<b>Nebenarbeiten II</b>	<b>3'500.00</b>
1	NPK 181: Garten- und Landschaftsbau, Pflanzen und Bäume	3'000.00
2	Diverses / Reserve	500.00
	<b>Zwischentotal Nebenarbeiten II</b>	<b>3'500.00</b>
	<b>2.6 % Mehrwertsteuer</b>	<b>91.00</b>
	<b>Total inkl. 2.6 % Mehrwertsteuer</b>	<b>3'591.00</b>



**Bushaltestelle Landhaus, Starrkirch-Will**  
**Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt**

Projektverfasser:

Kostenvoranschlag (inkl. 8.1 % MWST)		Stand: 02.06.2025
Kostengenauigkeit ± 10 %		
Pos. Nr.	Arbeitsgattung	Kosten
500	Nebenarbeiten III	14'170.00
1	Landerwerb	14'170.00
	Zwischentotal Nebenarbeiten III	14'170.00
	0.0 % Mehrwertsteuer	-
	Total inkl. 0.0 % Mehrwertsteuer	14'170.00

	Gesamte Projektkosten inkl. Mehrwertsteuer gerundet	350'000.00
	Total Fläche = 800 m <sup>2</sup> und total Länge = 70 m <sup>1</sup>	
	Gesamte Projektkosten inkl. Mehrwertsteuer gerundet pro m2	440.00
	Gesamte Projektkosten inkl. Mehrwertsteuer gerundet pro m1	5'000.00
	Baumeisterkosten inkl. Mehrwertsteuer gerundet pro m2	315.00
	Baumeisterkosten inkl. Mehrwertsteuer gerundet pro m1	3'570.00