

Gemeinde Hägendorf

Strasse Gäustrasse

Abschnitt / Objekt BHS Bodenmatt bis Knoten Höchmatt

Projekt Umgestaltungsmassnahmen und Strassensanierung

Projektphase Auflageprojekt

Inhalt **Technischer Bericht**

Übersicht



Infragon Ingenieure AG
Jurastrasse 20, 4600 Olten
T: 062 531 67 00
www.infragon.ch

Amt für Verkehr und Tiefbau
Röthhof, 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.	5300
Bezugspunkt (BP)	0 + 10 m bis 6 + 90 m
Achs-Nr.	
Bezugspunkt (BP)	
Objekt-Nr. KB	
Projekt-Nr.	3TK.01108.P
Olten, 18. September 2026	

Inhalt

1. Ausgangslage.....	4
1.1. Auftrag	4
1.2. Ziele	4
2. Grundlagen.....	4
2.1. Unterlagen	4
2.2. Agglomerationsprogramm, Erschliessungsplan	5
2.3. Verkehrsführung	7
2.4. Verkehrsaufkommen.....	8
2.5. Öffentlicher Verkehr	8
2.6. Rad- und Fussverkehr	9
2.7. Gestaltung	9
2.8. Umwelt.....	9
2.8.1. Grundwasser.....	9
2.8.2. Dünnern.....	9
2.8.3. Baugrund.....	9
2.8.4. Entwässerung	10
2.8.5. PAK-Gehalt	10
2.8.6. Lärm.....	10
2.8.7. Störfall	11
2.9. Abgrenzung zu Drittprojekten	11
2.10. Foundation.....	11
3. Untersuchte Varianten.....	11
3.1. Übersicht.....	11
4. Projektbeschrieb.....	12
4.1. Abgrenzung	12
4.2. Strecke.....	13
4.3. Knoten	13
4.4. Umsetzung Agglomerationsprogramm	13
4.5. Bushaltestellen	14
4.6. Entwässerung	14
4.7. Bodenschutz	14
4.8. Signalisation	14
4.9. Erschliessungsplan, Baulinien.....	14
4.10. Landerwerb	15
5. Massnahmen	15
5.1. Materialien	15
5.2. Gestaltung	17
5.3. Winterdienst.....	17
5.4. Hochwasserrisiko.....	17
5.5. Notwendige Abklärungen	17

- 6. Ausführung 17
 - 6.1. Bauablauf..... 17
 - 6.2. Verkehrsführung 17
 - 6.3. Etappierung 18
- 7. Kosten 18
 - 7.1. Grundlage 18
 - 7.2. Kostenschätzung 18
- 8. Terminplan..... 19
- 9. Schlussbemerkungen 19
- 10. Anhang 19
 - A: Fotos 19
 - B: Entsorgungskonzept 19

1. Ausgangslage

1.1. Auftrag

Mit RRB Nr. 2022/901 wurde der Erschliessungsplan Gäustrasse im Abschnitt Solothurnerstrasse bis Dünernbrücke genehmigt. 2023 wurde der Abschnitt Solothurnerstrasse bis Unterführung SBB erneuert und saniert. 2024 ist der Abschnitt Knoten Raiffeisenarena erneuert worden. Die Kreisschule Untergäu plant einen neuen Schulstandort an der Gäustrasse in Hägendorf. Deshalb ist der Erschliessungsplan Gäustrasse im Bereich der Parzelle GB Nr. 369 anzupassen mit einem verbesserten Anschluss für Velo- und Fussverkehr.

1.2. Ziele

Die Anpassung erfolgt für das Ziel:

- Velo- und Fussverkehr in das Schulareal Neubau Kreisschule Untergäu anschliessen.

Die bestehenden Ziele für den Erschliessungsplan Gäustrasse müssen beibehalten werden:

- Substanzerhaltung und wo notwendig Erneuerung der Infrastruktur
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbessern der Infrastruktur für den Radverkehr
- Verkehrsfluss optimieren
- Reduktion des Strassenlärms
- Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs verbessern
- Verbesserung der Fussgängerübergänge
- Umweltschonende Materialien und Rohstoffe verwenden
- Umsetzen der Agglomerationsmassnahme M18.06

2. Grundlagen

2.1. Unterlagen

Das Bauprojekt wurde gemäss folgenden Unterlagen erarbeitet:

- Kantonale Verkehrszählung 2000, 2005, 2010, 2015 und 2020
- Auszug Gesamtverkehrsmodell 2030
- Erschliessungsplan EWG Hägendorf, Blatt 5 und 6 RRB Nr. 2003/1321 vom 10.07.2003
- Erschliessungsplan EWG Hägendorf, öffentliche Auflage, Ortsplanung, Stand 2024
- Erschliessungsplan Breite, Höchmatt, Hägendorf Kappel, RRB Nr. 2017/219 vom 25.04.2017
- Erschliessungsplan Hägendorfstrasse Kappel, RRB Nr. 2022/918
- Erschliessungsplan Gäustrasse Hägendorf, RRB Nr. 2022/901
- Unfallstatistik, Bundesamt für Strassen ASTRA (2024)
- Richtlinien Strassenverkehrsanlagen, AVT
- Agglomerationsprogramm AareLand Netzstadt AarauOltenZofingen, 2. Generation, Priorität A, LV 10A, Umsetzung Radwegnetz Kanton Solothurn, M 18.06
- Kantonaler Netzplan Velo + Routen SchweizMobil
- Lärmsanierungsprojekt RRB Nr. 2018/232 vom 27.02.2018

Hägendorf, Sanierung und Umgestaltung Gäustrasse (6220)
BHS Bodenmatt bis Höchmatt

- Ausnahmetransportroute Routentyp 1A (Lichte Breite 7.50 m, Höhe 5.20 m, Gesamtgewicht 4'800 kN, Achslast 300 kN)
- Verkehrs- und sicherheitstechnische Beurteilung (Road Safety Audit), transcon AG, 25.08.2025

2.2. Agglomerationsprogramm, Erschliessungsplan

Im Agglomerationsprogramm ist eine Massnahme an der Gäustrasse in Hägendorf vorgesehen:

- M 18.06: Gäustrasse Hägendorf: Umsetzung Radwegnetz Kanton Solothurn

In Hägendorf bestehen rechtsgültige Erschliessungspläne

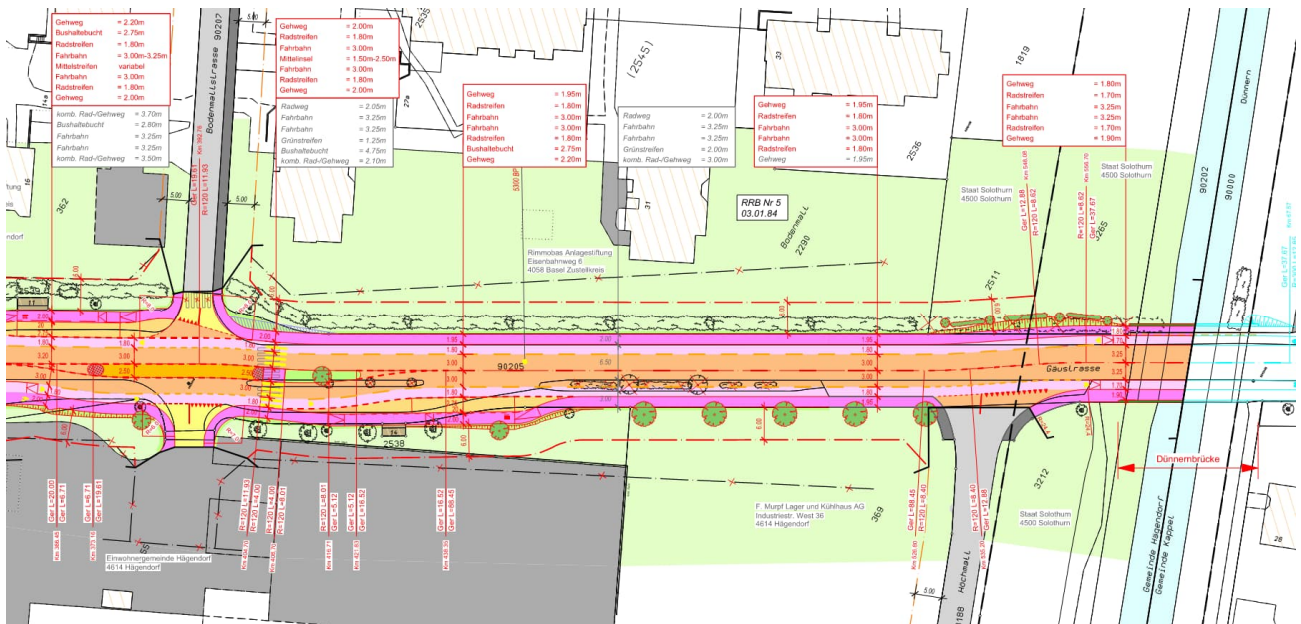


Abbildung 1: Erschliessungsplan Gäustrasse Hägendorf, RRB Nr. 2022/901

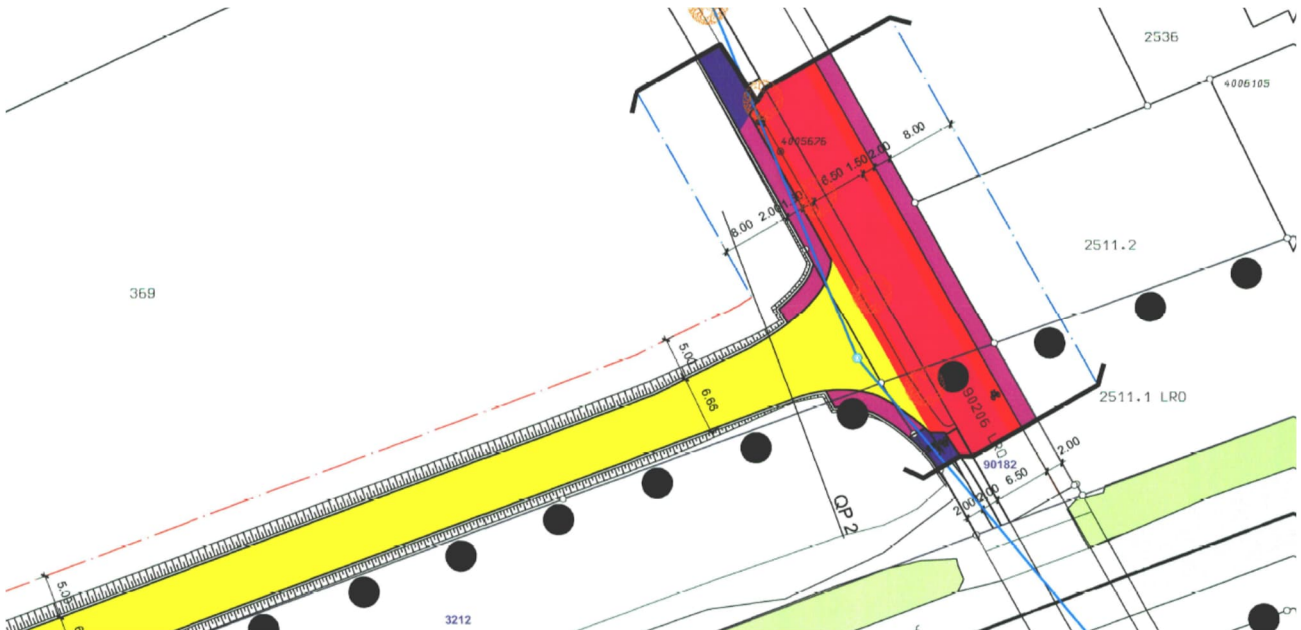


Abbildung 2: Erschliessungsplan Breiten / Höchmatt Kappel, Hägendorf, RRB Nr. 2017/719 vom 25.04.2017

Hägendorf, Sanierung und Umgestaltung Gäustrasse (6220)
BHS Bodenmatt bis Höchmatt



Abbildung 3: Erschliessungsplan Hägendorf, öffentliche Auflage 2024



Abbildung 4: Bauzonenplan Hägendorf, Ortplanung öffentliche Auflage 2024

Die Ortsplanung befindet sich in Revision. Eine öffentliche Auflage wurde im Jahr 2024 durchgeführt. Die Wohnzonen sind neu bis zum Strassenrand/Parzellenrand geführt.



Abbildung 5: Bauzonenplan Hägendorf RRB Nr. 2003/1321 vom 10.07.2003

2.3. Verkehrsführung

Die Gäustrasse in Hägendorf ist als Regionalverbindungsstrasse klassiert (RVS).

Die Gäustrasse führt vom Kreisel Solothurnerstrasse zur Dünnern und erschliesst das Wohngebiet Bodenmatt, die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen mit Raiffeisenarena und Sportanlagen südlich der SBB sowie die Industriezone Kappel Höchmatt.

Die heutige Linienführung der Strasse ist gestreckt. Das Gefälle der Strasse ist ab dem Knoten Bodenmatt gering bis zur Dünnernbrücke.

Die Bauten halten generell gegenüber dem Strassenrand einen Abstand von 13 – 17 m¹ ein. Auf der Ostseite der Strasse zu den Mehrfamilienhäusern besteht ein Lärmschutzdamm. Keine Liegenschaft ist direkt ab der Gäustrasse erschlossen.

Die Sichtweiten sind grösstenteils genügend. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 6.5 – 9.5 m¹. Ein Kreuzen von Lastwagen ist überall möglich.

Die Knoten zu der Kantonsstrasse sind ausgebaut. Der Knoten zur Industriestrasse Höchmatt Kappel wurde 2017 ausgebaut und auf die erwartete künftige Strassenbreite ausgelegt.

Im Jahr 2015 wurde die Raiffeisenarena erstellt. Der Knoten ist bei Veranstaltungen heute belastet und wurde deshalb im Jahr 2024 ausgebaut.

Abschnitt	Länge m	Trottoir West m	Radstreifen / Radweg West m	Fahrbahn- breite m	Radstreifen / Radweg Ost m	Trottoir Ost m
BHS Bodenmatt West – Mitte GB Nr. 2290	10	2	Radstreifen 1.8	6.0	Radstreifen 1.8	2.0
Mitte GB Nr. 2290 – Knoten Höchmatt	40	1.5	Radweg 1.5	6.5	Radweg 2.0	--
Knoten Höchmatt	47	2.0	Radstreifen 1.80	6.0	Radstreifen 1.8	2.0
Knoten Höchmatt - Gemeindegrenze	18	1.9	Radweg 1.70	6.5	Radweg 1.7	1.8
Total	115			6.0-6.5		

Tabelle 1: Heutige Strassenbreiten

Die Angaben zu Radweg und Radstreifen gelten nicht für die Knotenbereiche.

2.4. Verkehrsaufkommen

Folgendes Verkehrsaufkommen ist auf der Gäustrasse, SBB- Unterführung, in Hägendorf gemessen worden:

Jahr	DTV (Fz/d)	Grundlage	Anteil SN
2000	5'961	Zählung Gäustrasse	6.6 %
2005	7'053	Zählung Gäustrasse	3.8 %
2010	9'006	Zählung Gäustrasse	7.4 %
2015	8'428	Zählung Gäustrasse	5.0 %
2020	8'826	Zählung Gäustrasse	3.2 %
2040	10'418	Prognose AVT	8.5 %

Tabelle 2: Verkehrszahlen, Zählstelle 210

Das Verkehrsaufkommen auf der Gäustrasse in Hägendorf beträgt ca. 8'826 Fz/d mit einem Schwer-verkehrsanteil von ca. 5.0 %. Die Verkehrszahlen sind in dem letzten Jahr angestiegen. Die Prognose des AVT deutet auf eine weitere Zunahme des Verkehrs hin.

Die Gäustrasse ist eine Ausnahmetransportroute 1A mit einer lichten Breite von 7.5 m.

Gemäss Angaben des Kantons ist der Strassenabschnitt Gäustrasse / Gäustrasse der Lastklasse 3 zugeteilt. Berechnungen ergeben eine Verkehrslast von TF 308-625, was einer Verkehrslastklasse T4 (300 bis 1000) entspricht. Die Anzahl der Velos wurden nicht gezählt.

Verkehrslast	2020	2040
DTV	ca. 8800	ca.10500
SN-Anteil	5 %	8.5 %
Verkehrsanteil auf Fahrspur	50 %	50 %
Anzahl SN auf Fahrspur	220	446
Äquivalenzfaktor des SV	1.4	1.4
Äquivalente Verkehrslast TF	308	625
Verkehrslastklasse	T4 (300...1000)	T4 (300...1000)

Tabelle 3: Verkehrslastklasse

2.5. Öffentlicher Verkehr

Folgende öffentliche Buslinien fahren im Projektperimeter:

- BOGG Linie 505: Oensingen - Neuendorf - Hägendorf - Olten Bahnhof - Haslistrasse, im Halbstundentakt, mit Haltestelle Bodenmatt auf der Gäustrasse in Hägendorf
- BOGG Linie 513: Hägendorf Bahnhof - (Bachstrasse- Solothurnerstrasse-Gäustrasse)- Kappel – Gunzgen Industrie – Härkingen Lischmatte, retour über Gäustrasse – Industriestrasse West- Bahnweg zum Bahnhof, ohne Halt auf der Gäustrasse in Hägendorf, teilweise im Halbstundentakt
- BOGG Linie 555: Hägendorf Bahnhof – Bachstrasse – Kirchrain- Allerheiligenberg – Kirchrain – Solothurnerstrasse -Gäustrasse- Industriestrasse West – Bahnweg – Bahnhof zu Hauptverkehrszeiten

Die Haltestelle Bodenmatt in Hägendorf verfügt auf beiden Seiten über eine Busbucht mit Wartehäuschen, welche seit 2024 behindertengerecht ausgebaut sind.

2.6. Rad- und Fussverkehr

Die Fussgänger besitzen längs der Gäustrasse westseitig ein durchgehendes Trottoir. Auf der Ostseite besteht kein Trottoir im Bauabschnitt.

Im Projektabschnitt sind keine Fussgängerübergänge vorhanden. Sie befinden sich beim Knoten Bodenmatt und in Kappel nach der Dünnernbrücke.

Zwischen der Bushaltestelle Bodenmatt in Hägendorf bis zur Höchmatt ist auf der Westseite ein kombinierter Geh- und Radweg vorhanden. Auf der Ostseite im gleichen Abschnitt ist ein durchgehender Radweg vorhanden ohne Gehweg. Fussgänger nutzen trotz der Signalisation den Radweg auf der Ostseite.

Es bestehen kein Wanderweg im Projektabschnitt und keine Veloroute von schweiz mobil. Die Veloroute von schweiz mobil überquert die Gäustrasse auf dem Breitenweg südlich der SBB.

Die Gäustrasse ist Teil des Basisnetzes Alltagsverkehr gemäss Velonetzplan Kanton Solothurn.

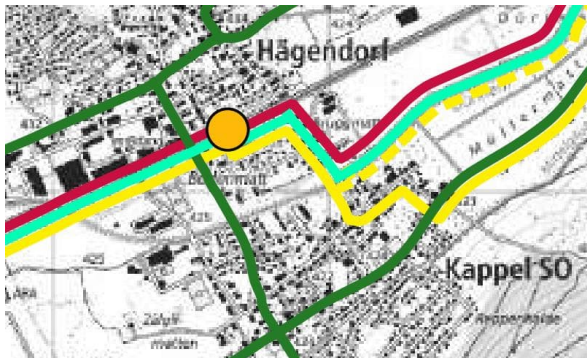


Abbildung 6: Velonetzplan Kanton Solothurn, Ausschnitt Hägendorf

2.7. Gestaltung

Im Gemeindegebiet Hägendorf grenzen Wohnzonen auf der Ostseite an die Gäustrasse (Mehrfamilienhäuser). Auf der Westseite liegt die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen mit Raiffeisenarena und Sportplätzen. Die Parzelle GB Nr. 369 ist noch nicht überbaut. Die Bepflanzungen entlang der Strasse sind nicht geschützt.

2.8. Umwelt

2.8.1. Grundwasser

Das Bauvorhaben liegt im Zustrombereich zu der Grundwasserfassung Hägendorf-Olten, Schutzzone A_u Grundwasser. Der höchste Grundwasserspiegel (HGW₁₀) beträgt 421.30 - 421.80 m.ü.M. Im Nahbereich der Dünnern können höhere Grundwasserspiegel bei einem Hochwasser durch Infiltration auftreten (HGW-10 422.50 m.ü.M.).

2.8.2. Dünnern

Gemäss Angabe Amt für Umwelt ist der Abfluss HQ100 bei der Dünnernbrücke gewährleistet (uk Brückenplatte 424.10 m.ü.M.).

2.8.3. Baugrund

Als Baugrund ist eine mächtige Kiesschicht mit einer überlagerten Deckschicht von ca. 1.5 – 4.0 m vorhanden.

2.8.4. Entwässerung

Beurteilung der Belastung des Strassenwassers:

Beurteilung	Kriterium	Punkte	Kriterium	Punkte
DTV ca.	9'000	9	10'500	11
SV-Anteil	ca. 5 %	1	ca. 8.5 %	1
innerorts		1		1
Steigung	Gering $\leq 6\%$	0	gering	0
Reinigung pro Monat	Anzahl	2	Anzahl	2
Total Belastung	mittel	9	mittel	11

Tabelle 4: Belastung des Strassenwassers

Die Gäustrasse wird zur Dünnern im Trennsystem entwässert. Zwischen dem Knoten Bodenmatt und der Dünnern in Hägendorf besteht eine 180 m lange Meteorwasserleitung für die Strassenentwässerung. Diese dient auch für die Entwässerung des Pumpwerkes. Die Qualität ist mittels Kanalfernsehen aufgenommen worden. Die Leitung weist einzelne Schäden auf, welche mit Inliner saniert werden können.

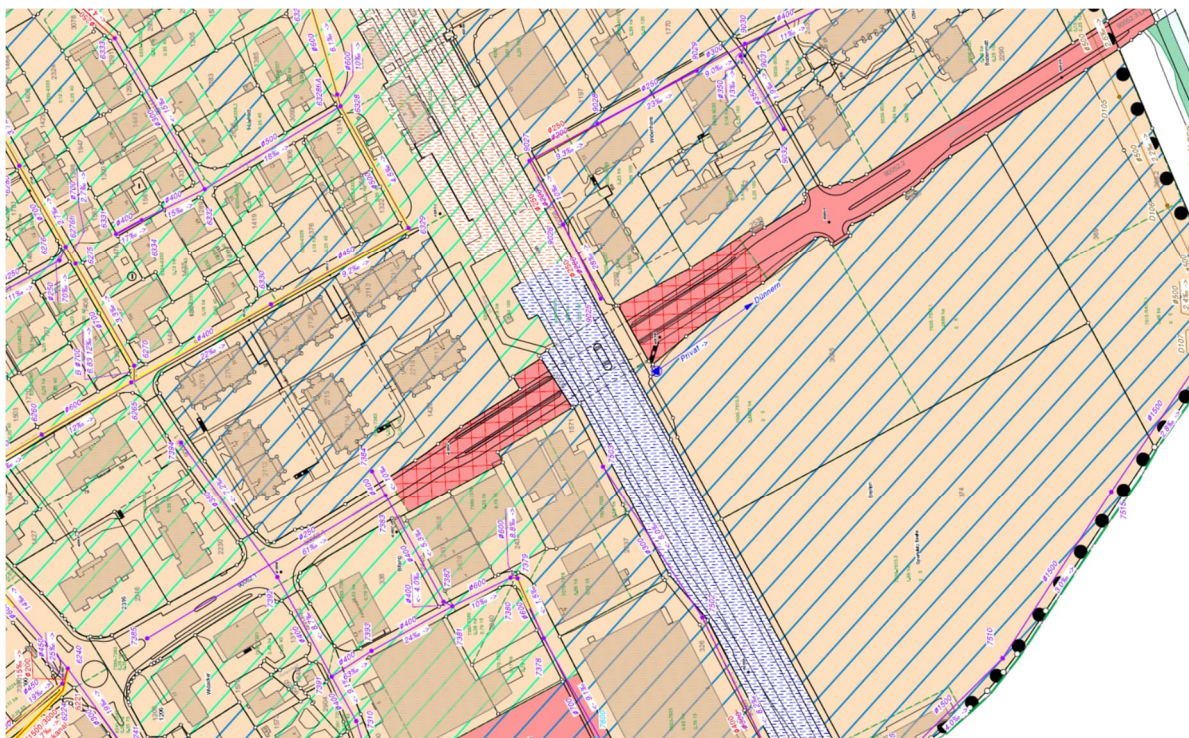


Abbildung 7: GEP Hägendorf, Trennsystem für Gäustrasse mit privatem Pumpwerk, nördlich Mischsystem

2.8.5. PAK-Gehalt

Entlang der Gäustrasse wurden im Juni 2017 drei Bohrkern entnommen und der Belag auf den PAK-Gehalt untersucht. Bei allen Proben wurde ein PAK-Gehalt von <125 mg PAK/kg festgestellt. (vgl. Übersichtsplan PAK im Anhang).

2.8.6. Lärm

Im Jahr 2005 wurde im Rahmen des kantonalen Lärmbelastungskataster LBK die Lärmbelastung und die daraus hervorgehende Sanierungspflicht entlang der Kantonsstrasse K 5300 (Gäustrasse) ermittelt.

In Hägendorf ist der Immissionsgrenzwert an verschiedenen Gebäuden mit Wohnnutzung am Tag und in der Nacht überschritten, der Alarmwert ist jedoch eingehalten.

Das ausgearbeitete Strassenlärm Sanierungsprojekt LSP sieht als Sanierungsmassnahme den Einbau eines akustisch günstigeren Strassenbelags vor.

2.8.7. Störfall

Die Gäustrasse untersteht nicht den Bestimmungen der Störfallverordnung (StFV; SR 814.012). In Bezug auf die Störfallvorsorge sind keine weiteren Abklärungen notwendig.

2.9. Abgrenzung zu Drittprojekten

Werkleitungen der Einwohnergemeinde werden vor der Sanierung der Strasse je nach Zustand erneuert. Die Information erfolgt nach Vorliegen des Bauablaufs. In Hägendorf sind folgende Sanierungen bekannt:

- Wasserleitungen: keine Anpassung
- Kanalisation EWG: keine dringliche Sanierung, keine Anpassung gemäss GEP
- Kanalisation ZAO: guter Zustand, keine Anpassung gemäss GEP
- Elektro, Beleuchtung: Anpassung Kandelaber und Beleuchtung
- Gas: keine Bedürfnisse
- Fernwärme: Querung Knoten Bodenmatt vorhanden, bisher keine Bedürfnisse
- Telefon: Längsleitung im Trottoir Ost vorh., Anpassung Schächte an neue Oberfläche

2.10. Foundation

Es wurde ein Sondierschlitz für die Prüfung der Foundation erstellt. Dieser hat folgendes Ergebnis gezeigt (siehe Anhang):

- Mächtigkeit ca. 0.9-1.0 m
- Korngrössenverteilung zu grosses Überkorn (ab Siebdurchmesser 11.2 - 90mm), Kornverteilung ist io, ist dadurch nicht frostempfindlich
- Verschmutzung PAK: keine
- Anteil Inertstoffe: nicht vorhanden
- ME-Wert Planie: nicht prüfbar, bei anderen Messungen io

Vorgabe für Projekt:

- Foundation: bei Fahrbahnerweiterung ersetzen, im Trottoir und bestehenden Strassenbereich 25 % ersetzen, bei Verbreiterungen einbauen
- Verschmutzung: nicht einrechnen
- Inertstoffe: keine

3. Untersuchte Varianten

3.1. Übersicht

Es wurden keine Varianten untersucht.

Hägendorf, Sanierung und Umgestaltung Gäustrasse (6220)
BHS Bodenmatt bis Höchmatt

4. Projektbeschreibung

4.1. Abgrenzung

Sanierung und Umgestaltung Gäustrasse zwischen BHS Bodenmatt und Höchmatt.

Strada Nr. 5300, BP 6+10 m bis BP 6+ 90 m

Die Ausbaulänge beträgt ca. 80 m in Hägendorf.



Abbildung 8: Kartenausschnitt mit Projektperimeter

Massnahmenübersicht

Es sind folgende Massnahmen geplant:

- Fahrbahn von grundsätzlich 6.0 m Breite mit zwei Fahrspuren und begleitenden Radstreifen von 1.8 m
- Realisierung von Mittelstreifen im Knotenbereich auch für den Veloverkehr zur Schule
- Radverkehr mit separatem Fahrradstreifen
- zwei durchgehende Trottoire (westliches Trottoir mit Unterbruch für Velozufahrt Schule)
- sichere Fussgängerübergänge mit Mittelinseln
- Sanierung Fahrbahn mit Einbau eines lärmdämmenden Deckbelages SDA 8-12
- Anpassung der Randabschlüsse an Richtlinien AVT
- Anpassen der Strassenentwässerung
- Gestaltung, um eine angepasste Geschwindigkeit zu erreichen
- Sichtverhältnisse verbessern
- Knotengestaltung überprüfen
- Einheitliche Vortrittsregelung im Knotenbereich

4.2. Strecke

Gemäss Bauprojekt sind folgende Fahrbahnbreiten geplant:

Abschnitt	Länge m	Trottoir West m	Radstreifen / Radweg West m	Fahrbahn- breite m	Radstreifen / Radweg Ost m	Trottoir Ost m
BHS Bodenmatt West – Mitte GB Nr. 2290	Ca. 10	2.0	Radstreifen 1.8	6.0 (aufweitend zur Mittelinsel)	Radstreifen 1.8	1.8
Abschnitt	Länge m	Trottoir West m	Radstreifen / Radweg West m	Fahrbahn- breite m	Radstreifen / Radweg Ost m	Trottoir Ost m
Mitte GB Nr. 2290 – Knoten Höchmatt	Ca. 35	2.0	Radstreifen 1.8	3.0+2.5+3.0 Mittelstreifen	Radstreifen 1.8	1.8
Knoten Höchmatt	Ca. 32	2.0	Radstreifen 1.8	6.0 (aufweitend zur Mittelinsel)	Radstreifen 1.8	1.8
Total	77			6.0 - 8.5		

Tabelle 5: Projektierte Strassenbreiten

Die Fahrbahnbreite wird angepasst. Die Strasse wird so aufgeteilt, dass beidseitig ein Radstreifen entsteht. Für die Erschliessung der Kreisschule ist ein Mittelstreifen vorgesehen für Fussgänger und Velo in einer Breite von 2.5 m.

Der neue Fussgängerübergänge erhält eine Mittelinsel von 2.5 m Breite nördlich dem Knoten Höchmatt. Die Zufahrt zur Kreisschule wird mit einem breiten Mittelstreifen im Bereich der Mittelinsel für Velo versehen, um das Abbiegen und Queren zu vereinfachen.

Durch diese Festlegung der Fahrbahn-, Radstreifen- und Trottoirbreiten sowie des entsprechenden Randabschlusstypes ist die Ausnahmetransportroute des Typs 1A mit einer lichten Breite von 7.50 m und einer lichten Höhe 5.20 m gewährleistet. Mittelinseln werden überstreichbar ausgebildet.

Die Beleuchtung wird hauptsächlich beim Fussgängerübergang und bei der Verbreiterung der Fahrbahn angepasst und erneuert. Sie erfolgt mit Kandelabern auf der Westseite.

Gemäss AVT Konzept zu den LWL-Trassees wird eine bestehende LWL-Leitung bis zur Grenze GB Nr. 369 verlängert mit Endschaft.

4.3. Knoten

Die Einfahrt zur Industrie Kappel / Höchmatt wird gemäss der nötigen Befahrbarkeit für Sattelschlepper und der Verbreiterung der Fahrbahn auf der Nordseite angepasst (Sattelschlepper).

Die Sichtweiten der Knoten sind genügend.

Es hat keine privaten Zufahrt. Die Sichtweiten bei der neuen Zufahrt werden im Rahmen des Baugesuches geprüft werden.

4.4. Umsetzung Agglomerationsprogramm

Die Massnahme M 18.06 im Agglomerationsprogramm 2. Generation wird umgesetzt:

- Vervollständigen des im Netzplan Velo definierten Radwegnetzes im Kanton. Beheben von Schachstellen und gefährlichen Stellen.

4.5. Bushaltestellen

Die Bushaltestellen Bodenmatt sind behindertengerecht ausgebaut.

4.6. Entwässerung

Die bestehende Entwässerung wird nach den folgenden Grundsätzen optimiert:

- Randliniengefälle 0.5% bei geringem Längsgefälle
- Schächte mit Sack, Schlucke nur bei best. Werkleitungen anordnen
- Die Entwässerung wird gemäss dem bestehenden System (GEP-Vorgabe) angeschlossen (Trennsystem mit Ableitung in Dünnern).

Dies ergibt folgende Entwässerung:

- Dünnerbrücke-SBB Unterführung: bestehende separate Strassenentwässerungsleitung mit Anschluss zur Dünner.
- Vor dem Anschluss an eine Sammelleitung wird das Strassenwasser über einen Schlammesammler mit Sack geführt.

Eine Versickerung des Strassenwassers ist durch die bestehende Bebauung nicht möglich.

4.7. Bodenschutz

Der Oberboden ist in einem Streifen von 5 m Breite entlang der Kantonsstrasse schadstoffbelastet. Deshalb wird dieser entlang der Strasse wieder angelegt. Der Unterboden ab 20 cm ist frei verfügbar und kann überall wieder angelegt werden.

Wenn der Oberboden doch ausserhalb des 5 m Streifens angelegt werden soll, gelten folgende Auflagen:

- Die Bodenqualität muss gegenüber dem Abnehmer deklariert und durch das Amt für Umwelt bewilligt werden. Für die Deklaration wäre eine Schadstoffuntersuchung des Bodens nötig, dessen Untersuchungskonzept dem Amt für Umwelt zur Stellungnahme einzureichen wäre.
- Bei einer Deponierung ist der ordentliche Verfahrensweg für eine Entsorgung gemäss der Abfallverordnung (VVEA) einzuhalten.

4.8. Signalisation

Die Signalisation und die Markierung werden angepasst. Der Verkehr auf der Gäustrasse hat Vortritt gegenüber den einmündenden Strassen. Es ist generell eine Mittellinie mit seitlichen Radstreifen vorgesehen.

4.9. Erschliessungsplan, Baulinien

Die Baulinien werden nicht angepasst. Der Baulinienabstand wird beibehalten

Hägendorf, Sanierung und Umgestaltung Gäustrasse (6220)
BHS Bodenmatt bis Höchmatt

4.10. Landerwerb

Für die Verbreiterung der Strasse ist ein Landerwerb auf der West- und Ostseite nötig.

Der Landerwerb hat auf der gesamten Strecke folgenden Umfang.

Abschnitt	GB - Nr.	Länge m ca.	Fläche m ² ca.	Zone	Grund
Bodenmatt (Gde.)	3055	7	3	ÖBA öffentliche Bauten	Mittelstreifen
Bodenmatt	369	55	65	ÖBA öffentliche Bauten	Mittelstreifen, Einlenker Höchmatt für Sattelschlepper
Strasse Höchmatt	3188	22	11	Strasse	Anpassung Knoten
Dünnernbrücke Seite Hägendorf	3212	2	1	Landwirtschaftszone L	Anpassung Fussgängerweg
Bodenmatt	2290	70	102	Wohnzone W3	Mittelstreifen, Einlenker Höchmatt für Sattelschlepper
Bodenmatt	2511	19	19	Wohnzone W3	Mittelstreifen, Einlenker Höchmatt für Sattelschlepper
Bodenmatt	3265	16	2	Landwirtschaftszone L	Mittelstreifen, Einlenker Höchmatt für Sattelschlepper
Gesamt			ca. 203		

Tabelle 6: Landerwerb

Der Landerwerb beträgt ca. 68 m² in der Zone für öffentliche Bauten, 131 m² in der Bauzone W3, 25 m² in der Landwirtschaftszone und ca. 11 m² Strassenfläche.

Zum eigentlichen Landerwerb gibt es noch eine Abtretung von Parzelle GB-Nr. 369 (ÖBA) an die Parzelle GB-Nr. 3188 (ÖBA) von 24 m².

5. Massnahmen

5.1. Materialien

Folgende Materialien werden gemäss dem Typenkatalog verwendet:

Aufbau, Material	Fahrbahn	Trottoir nicht befahrbar
Deckschicht	SDA 8-12 PmB 45/80-65 (CH-E) 30 mm (2% Kalkhydrat)	AC 8 N B 70/100 25 mm
Binderschicht	AC B 16S PmB 45/80-50 (CH-C) 55 mm	- -
Tragschicht	AC T 22N B 50/70 65 mm	AC T 16N B 70/100 45 mm
Planie	Kiesgemisch 0/16 50 mm	Kiesgemisch 0/16 50 mm
Fundation	Kiesgemisch 0/45 (tw. Ergänzung) 500 mm	Kiesgemisch 0/45 best. 400 mm

Tabelle 7: Aufbau Fahrbahn und Trottoir im Strassenbereich

Die Belagsschicht ist ca. 40 Jahre alt (1985) und weist eine Schichtdicke von 17 bis 21 cm auf (3-schichtig). Messungen mittels Nadelpenetration haben Werte von 41 1/10 mm auf dem Gemeindegebiet Hägendorf ergeben. Die Tragschicht müsste nicht in jedem Fall ersetzt werden. Eine Restlebensdauer von 20 Jahren ist aber nicht gewährleistet. Ein Ersatz der Trag-, Binder- und Deckschicht ist deshalb im gesamten Projektperimeter vorgesehen.

Die Randabschlüsse werden gemäss Richtlinienkatalog AVT, alter Stand (nicht neue Norm!), erstellt. Bei geringen Längsneigungen < 0.5% ist zusätzlich ein Wasserstein zu setzen.

Kleine Mittelinseln werden gepflästert.

Im gesamten Streckenabschnitt wird das Dachgefälle beibehalten.

Gemäss Erfahrungen beim Bau der Höchmattstrasse ist die bestehende Deckschicht über dem Grundwasserleiter nicht tragfähig. Als Massnahme ist die Mächtigkeit der Foundationsschicht (+30 cm) zu vergrössern, damit der ME-Wert auf dem Planum eingehalten werden kann. Dies betrifft die Teilflächen, wo die Fahrbahn verbreitert wird.

Es wird Recycling-Material bei der Foundation und Planie eingesetzt.

5.2. Gestaltung

Entlang der Gäustrasse sind moderne Mehrfamilienhäuser vorhanden. Es sind keine besonderen Anforderungen an die Gestaltung vorhanden.

Die Bepflanzung auf der Westseite wird im Rahmen des Projektes Kreisschule bestimmt.

5.3. Winterdienst

Für die Anforderungen des Winterdienstes werden die minimalen Durchfahrbreiten von >3.5 m bei Mittelinseln eingehalten.

5.4. Hochwasserrisiko

Die Gefahrenkarte und die Hinweiskarte zu den Naturgefahren zeigen die Gefahr eines Überflutungsgebietes durch die Dünnern auf. Dies betrifft die Strasse auf einer Länge von ca. 100 m. Es sind keine zusätzlichen Hochwasserschutz-Massnahmen geplant.

5.5. Notwendige Abklärungen

Folgende Abklärungen sind vor der Ausführung noch nötig:

- Koordination mit dem geplanten Schulhaus.

6. Ausführung

6.1. Bauablauf

Jeweils pro Etappe ist folgender Bauablauf geplant:

- Rückbau Belag
- Anpassung Werkleitungen soweit nötig
- Anpassung Entwässerung
- Foundationsschicht ergänzen / ersetzen
- neue Randabschlüsse
- Belagseinbau

Eine Etappe pro Fahrbahn hat jeweils eine Länge von ca. 80 m. Der Verkehr wird mit einer LSA gesteuert.

6.2. Verkehrsführung

Während dem Bau ist generell immer eine Fahrspur, insbesondere für den Busbetrieb, offen zu halten. Die Fussgänger werden auf die gegenüberliegende Seite geführt. Für die Radfahrerinnen ist keine spezifische Verkehrsregelung vorgesehen. Eine grossräumige Alternativroute über die Bachstrasse oder die Höchmatt ist vorhanden.

Die Verkehrsregelung erfolgt mittels LSA mit Busbevorzugung.

Die Deckschicht soll grossflächig in einer Etappe ab Dünnernbrücke bis Kreisel eingebaut werden um eine hohe Qualität zu erreichen. Der Einbau soll an einem Wochenende in den Sommerferien erfolgen, sodass dies mit möglichst kleinen Einschränkungen möglich ist. Dabei sind grossräumige Umfahrungen über Wangen bei Olten bzw. Härkingen -Egerkingen zu publizieren.

6.3. Etappierung

Es sind folgende Etappierungen geplant (siehe Plan):

Etappe	Abschnitt	Länge m	Bemerkungen
Etappe 1a	Rückbau Grünrabatte Westseite	80	
Etappe 1b	Dünnernbrücke/ Höchmatt – Bodenmatt, Ost	80	
Etappe 2	Dünnernbrücke/ Höchmatt – Bodenmatt, West	80	
Schlussetappe	Deckbelageinbau Dünnernbrücke bis Solothurnerstrasse (Ohne SBB- Unterführung).	405	

Tabelle 8: Etappierung

Bei der Etappe 1 wird die westliche Hälfte zuerst saniert (Verbreiterung). Die bestehende Grünrabatte wird abgebrochen und prov. Belag eingebaut.

Siehe Beilage Plan Etappen.

7. Kosten

7.1. Grundlage

Folgende Annahmen werden der Kostenschätzung zugrunde gelegt:

- Bauprojektpläne
- Ersatz der Trag-, Binder- und Deckschicht
- Ersatz der Foundationsschicht wo es die Projektgegebenheiten erfordern
- Entwässerungssystem wird beibehalten. Die Einlaufschächte werden ersetzt.
- Annahme: keine alten Bauten/ Fundamente im Strassenbereich
- keine Inertstoffe
- Kein Zuschlag PAK-Gehalt (gemäss der PAK-Messungen)
- Ausbau Fuss-/ Radweg / zusätzlicher Mittelstreifen

7.2. Kostenschätzung

Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10% und die Gesamtkosten betragen ca. 750'000.00 CHF.

8. Terminplan

Folgender Terminplan ist vorgesehen:

	Mit Erschliessungsplan
Bauprojekt, Erschliessungsplan	Sommer 2025
Vernehmlassung	Sommer 2025
Erschliessungsplan öffentliche Auflage	Herbst 2026
Genehmigung Erschliessungsplan	Herbst 2026
Ausführungsprojekt Abschluss	Winter 2026/27
Baubeginn	April 2027
Bauende	ca. Sommer 2027

9. Schlussbemerkungen

Auf der Grundlage des Vorprojektes Gäustrasse Hägendorf / Hägendorfstrasse Kappel zeigt das Bauprojekt auf, wie die Hauptverbindung zwischen Hägendorf und Kappel für mehr Verkehrssicherheit umgestaltet werden kann. Für die geplante Kreisschule ist eine Verbreiterung geplant, um die Querung sicherer für Fussgänger und Velo zu gestalten. Zusätzlich wird mit durchgehenden breiteren Radstreifen die Qualität für Fahrradfahrer erhöht.

Die Fahrbahn wird gleichzeitig mit einem lärmoptimierten Deckbelag versehen.

Die Kosten betragen ca. 750'000.00 CHF (Kostengenauigkeit +/- 10%).

10. Anhang

A: Fotos

GB Nr. 2290 - Gemeindegrenze



B: Entsorgungskonzept

Hägendorf, Sanierung und Umgestaltung Gäustrasse (6220)
BHS Bodenmatt bis Höchmatt

Beilagen:

mit Genehmigungsinhalt

Titel	Massstab	Datum	Plan / Dok.-Nr.
Erschliessungsplan	1: 500	18.09.2026	6220 – 200E
Situation	1: 200	18.09.2026	6220 – 202H
Längenprofil	1: 500/50	18.09.2026	6220 – 206E
Querprofile	1: 100	18.09.2026	6220 – 204E

mit Orientierungsinhalt

Titel	Massstab	Datum	Plan / Dok.-Nr.
Normalprofile	1: 50	18.09.2026	6220 – 205E
Landerwerbsplan	1: 500	18.09.2026	6220 – 201E
Signalisations-/ Markierungsplan	1: 200	18.09.2026	6220 – 207E
Bau- und Verkehrsphasenplan	1: 2500/1000	18.09.2026	6220 – 208E
Werkleitungen	1: 200	18.09.2026	6220 – 203C

ergänzende orientierende Unterlagen

Titel	Massstab	Datum	Plan / Dok.-Nr.
Profilierungsplan	1: 500	18.09.2026	6220 – 209C
Befahrbarkeit Knoten Höchmatt (Schleppkurven)	1:200	18.09.2026	-