

Mitwirkung Vorprojekt Strassenraumgestaltung und Sanierung Hauptstrasse / Dorfplatz

In den folgenden Tabellen werden die Inhalte der eingegangenen Mitwirkungsbeiträge sowie die Stellungnahmen der Bauherrschaft zusammengestellt.

Tabelle 1: Mitwirkungsbeitrag Nr. 1

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
1-1	Warum Inseli bei Einfahrten ins Dorf? Die Einspurstrecke bei «Wolfsschlucht» und die gerundete Schulhauseinfahrt sind doch ideal, dies erlaubt den nachfolgenden Fahrzeugen ohne Abbremsen weiterzufahren. Inseli sind Behinderungen was unnötiges bremsen, anhalten und neu anfahren bedingen – was zu noch mehr Umweltbelastung (CO2-Ausstoss) führt. Zwischen den beiden Einfahrten Tempolimit 50 statt 60 wie bisher und ein Fussgängerstreifen für Wanderer bei «Wolfsschlucht» kann doch auch die Lösung sein?	- Querungshilfe Fussgängerquerung westseitig notwendig - verkehrsberuhigende Wirkung - bessere Sichtbarkeit der Knoten	Die Sichtbarkeit der Knoten ist aktuell ungenügend und die Knoten selbst übermässig grosszügig ausgebildet. Die Situation verleitet zu überhöhten Geschwindigkeiten. Die vorgesehene Umgestaltung soll verkehrsberuhigend wirken und wird nach den gültigen Normen projektiert. Die vorgesehene Umgestaltung wird weiterverfolgt.
1-2	Warum muss der Dorfbrunnen versetzt werden? Standort ist jetzt genau richtig, eine Verschiebung ist nur mit zusätzlichem Aufwand verbunden – Untergrundleitungen, die unnötige Kosten verursachen.	Der Dorfbrunnen muss nicht zwingend versetzt werden. Der Standort wird im Rahmen des Bauprojekts zusammen mit der Gemeinde nochmals überprüft.	Der Dorfbrunnen wird nicht versetzt.
1-3	Warum kann die Dorfstrasse nicht einfach neu geteert werden, die Passage bei Posthaltestelle behindertengerecht eingerichtet und das Trottoir bei «Gerberhof» erneuert werden ohne Verschmälerung der bisherigen Strassenbreite? Eine Verschmälerung kann zu gefährlichen Manövern führen, wenn sich Postauto, Lastwagen (mit Anhänger) oder Landwirtschafts-Fahrzeuge kreuzen. Der nötige Platz fehlt. Ausweichmanöver gefährden die Schulkinder und die Passanten die dort unterwegs sind.	Für die Sanierung sind verschiedene Varianten geprüft worden. In der Abwägung von Kosten-Nutzen haben sich das AVT und die Gemeinde für den an der Mitwirkung aufgelegten Lösungsvorschlag entschieden. Der geplante Gehweg ist bereits im kantonalen Erschliessungsplan aus dem Jahr 1976 ausgewiesen worden. Das AVT hat entschieden im bestehenden Strassenareal (Strassenparzelle) den Gehweg zu integrieren, damit möglichst wenig Landerwerb bzw. Landverbrauch notwendig ist. Zu Gunsten der Verkehrssicherheit ist der Ausbau des Gehwegs gegenüber dem Ausbau der Fahrbahn (Lichttraumprofile) priorisiert worden. Die Dorferschliessung mit zwei Ästen bietet generell eine gute Erschliessungssituation.	Der bestehende Lösungsvorschlag erweist sich aus Sicht des Kantons und der Gemeinde immer noch als zweckmässig und soll weiterverfolgt werden.

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
1-4	Warum muss so viel wertvolles Steuergeld verplant und verbaut werden, wenn einfachere Varianten schön, sicher, zweckmässig und günstiger sind? Überall wird vom Sparen gesprochen, im Strassenbau scheint der Kanton mehr als genug Steuergeld zur Verfügung zu haben!	Der Kanton ist bemüht die Kosten möglichst tief zu halten. Es bestehen allerdings gewisse Rahmenbedingungen und Bedürfnisse, die durch das Projekt abgedeckt werden müssen (normgerechter Ausbau gemäss aktuellem Stand der Baukunde). Allein ein Belagsersatz stellt keine nachhaltige Lösung dar. Daneben müssen die Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz ausgebaut werden. Hierzu besteht kein Spielraum. Des Weiteren sind Projekte Dritter zu berücksichtigen.	Das Projekt sieht keine Luxuslösung vor. Die Gemeinde und das AVT erachten den bestehenden Lösungsvorschlag als zweckmässig und ausgewogen. Der bestehende Lösungsvorschlag soll weiterverfolgt werden.

Tabelle 2: Mitwirkungsbeitrag Nr. 2

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
2-1	Die Expressbuslinie 129 Herbetswil-Oensingen und umgekehrt hat die Endhaltestelle in Herbetswil auf der Starthaltestelle (Richtung Balsthal/Oensingen). Haltebusstopp muss vor der Liegenschaft Brunner bestehen bleiben (Haltezeit ca. 7 min.).	Für diesen Fall ist vorgesehen, dass der Bus von der anderen Seite einfährt und entsprechend in der Bucht warten kann. Eine zweite Bucht ist in Fahrtrichtung Balsthal nicht möglich (Kurve, Platzverhältnisse).	Der bestehende Lösungsvorschlag erweist sich aus Sicht des Kantons und der Gemeinde immer noch als zweckmässig und soll weiterverfolgt werden.

Tabelle 3: Mitwirkungsbeitrag Nr. 3

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
3-1	Zufahrt GB Nr. 565: - Die bestehende Zufahrt auf das Grundstück ist zu erhalten. - Durch die geplante Verkehrsinsel mit Bepflanzung ist eine beidseitige Erschliessung nicht mehr gewährleistet. - Die Ein- und Ausfahrt mit den betriebsnotwendigen	Diesem Umstand wurde bisher zu wenig resp. gar nicht Rechnung getragen und wird selbstverständlich im Bauprojekt korrigiert.	Das Projekt wird dahingehend angepasst.

	gen Spezialfahrzeugen (Breite bis 3.5m, Länge bis 18.75m) ist nur noch eingeschränkt möglich. - Für eine Begehung zwecks Ausarbeitung neuer Erschliessungsvarianten stehen wir jederzeit zur Verfügung.		
3-2	Strassenabschnitt Dorfeinfahrt West bis Abzweigung Ebenfeldweg: - Die vorgesehene Verengung dieses Abschnittes auf 5.30m erachten wir als nicht zielführend. - Durch eine Fahrbahnbreite von nur noch 5.30m wird ein Kreuzen mit dem ÖV und sonstigen Verkehrsteilnehmer stark erschwert. Ein Ausweichen auf den geplanten Gehweg stellt aus unserer Sicht keine akzeptable Lösung dar. - Dieser Strassenabschnitt ist die Hauptzufahrt zu unserem Landwirtschaftsbetrieb und der Landw. Arbeiten AG. - Gerne stehen wir mit unseren Fahrzeugen zur Verfügung um die Situation vor Ort zu simulieren.	- vgl. Punkt 1-3	Die Strassenbreite von 5.30m westseitig soll weiterverfolgt werden. Dem Gehweg und dem Thema Landerwerb wird eine höhere Gewichtung beigemessen.

Tabelle 4: Mitwirkungsbeitrag Nr. 4

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
4-1	Ideal wäre ein gedeckter Bushalte-Stellenplatz in Richtung Welschenrohr analog Richtung Balsthal.	Die Einrichtung / Möblierung der Bushaltestelle wird im Rahmen des Bauprojekts definiert resp. liegt im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinde.	Im Bauprojekt wird dies geprüft (Platzverhältnisse).
4-2	Bushäuschen Baustoff vorzugsweise Holz.	Die Einrichtung / Möblierung der Bushaltestelle wird im Rahmen des Bauprojekts definiert resp. liegt im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinde.	Dieser Entscheid kann die Gemeinde selbst fällen und ist nicht Bestandteil des Bauprojekts.
4-3	Fussgängerzone ausweiten zu Bushäuschen Richtung Balsthal.	Aktuell ist keine Fussgängerzone (T20) vorgesehen. Im Rahmen des Bauprojekts wird dieser Punkt noch diskutiert. Dazu gehö-	Dieser Entscheid kann die Gemeinde selbst fällen.

		ren weitere Überlegungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Die Umgestaltung wird betreffend Verkehrssicherheit eine Verbesserung erzielen.
4-4	Zone 20 im Bereich der Strassenverzweigung – Dorfplatz grosszügig definieren, um die heutigen Risikosituationen zu entschärfen.		Dieser Entscheid kann die Gemeinde selbst fällen. Die Umgestaltung wird betreffend Verkehrssicherheit eine Verbesserung erzielen.

Tabelle 5: Mitwirkungsbeitrag Nr. 5

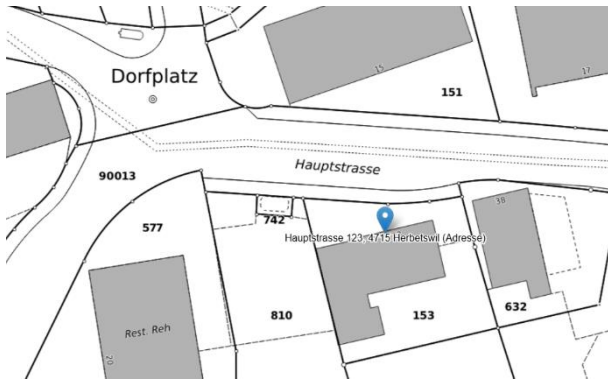
Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
5-1	Wir sind die Eigentümer des Hauses an der Hauptstrasse 123 und sind mit keiner der genannten Varianten Einverstanden, welche uns den Zugang zu unserem Haus erschwert oder sogar verunmöglicht. Es wäre sehr höflich gewesen, wenn mit Betroffenen das Gespräch vor der Projektierung gesucht worden wäre.	 Im Rahmen des Bauprojekts wird nach Optimierungen gesucht (Mauer, Ein-/Ausfahrt). Für das Anliegen besteht entsprechendes Verständnis. Für den Standort der Bushaltestelle bestehen aber keine geeigneten Alternativen. Aufgrund des Ausbaus nach Behindertengleichstellungsgesetz ist mit Einschränkungen zu rechnen.	BSB wird die Situation nochmals anschauen und mit entsprechenden Plangrundlagen das Gespräch mit dem Eigentümer suchen. Für das Gespräch wird die Gemeinde und das AVT ebenfalls eingeladen. Das Projektteam ist bestrebt frühzeitig eine einvernehmliche Lösung zu finden.

Tabelle 6: Mitwirkungsbeitrag Nr. 6

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
6-1	Das Trottoir Hauptstrasse West sollte nur bis zur Abzweigung Hofackerweg führen. Anschliessend wird die Strasse hauptsächlich gewerblich genutzt (Aus- und Einfahrten grosse und lange Fahrzeuge). Der Fussweg sollte deshalb nur optisch eingefärbt werden (analog Enerholzstrasse Laupersdorf). Schneeräumung ist ebenfalls einfacher.	- vgl. Punkt 1-3 Zu Gunsten der Verkehrssicherheit ist der Ausbau des Gehwegs gegenüber dem Ausbau der Fahrbahn (Lichtraumprofile) priorisiert worden.	Der bestehende Lösungsvorschlag erweist sich aus Sicht des Kantons und der Gemeinde immer noch als zweckmässig und soll weiterverfolgt werden.
6-2	Der Brunnen ist am bisherigen Standort zu belassen (schönerer Blickfang!). Bessere Sicherheit: spielende Kinder rennen nicht so einfach auf die Fahrbahn!	- vgl. Punkt 1-2	Der Brunnen wird nicht versetzt.
6-3	Die Verengung der Fahrbahn Kreuzung Dorfplatz ist sinnvoll. Die Freihalteflächen sollten aber nicht «verstellt» werden, damit Lastentransporte – Viehtransporte – Holztransporte den Radius trotzdem nutzen können.	Die Radien wurden mittels Schleppkurven überprüft.	Der Knoten wird normgerecht projektiert.
6-4	Die Verengungen bei den Aus- und Einfahrten zur Thalstrasse machen keinen Sinn!	Im Projekt wird sichergestellt, dass die notwendigen Kurvenradien und Platzverhältnisse normgerecht realisiert werden.	Die vorgesehene Knotengestaltung soll weiterverfolgt werden (siehe auch Entscheid zu Antrag Nr. 1-1)
6-5	Planung Veloparkierung bei Bushaltestelle	Dies wird im Rahmen des Bauprojekts zusammen mit dem Kanton und der Gemeinde überprüft.	Dieser Punkt wird beim Bauprojekt aufgenommen.

Tabelle 7: Mitwirkungsbeitrag Nr. 7

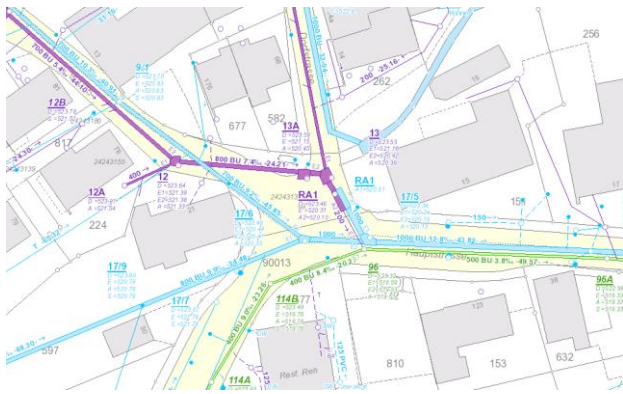
Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
7-1	Entwässerung Hauptstrasse: Jetzige Problematik: bei langem starken Regen läuft das Wasser von der Hauptstrasse auf unser Vorplatz. Es gibt Situationen wo unsere 2 Schächte das Wasser nicht mehr schlucken können. Dies ist schon mehrmals vorgekommen und es musste auch schon die Feuerwehr aufgeboden werden. Eigentliches Problem: Wasser läuft vom Nachbargrundstück auf die Hauptstrasse und von der Hauptstrasse auf unseren Platz (Gemeinde wurde schon informiert). Bei der Planung der Entwässerung der Hauptstrasse ist dies zu beachten Betrifft: GB Nr. 155 (Hauptstrasse 96a), GB Nr. 598 (Hauptstrasse 96)	 Diesen Punkt nehmen wir gerne auf und prüfen in der Detailplanung (Bauprojekt) die Entwässerung.	Im Rahmen des Bauprojekts wird die Strassenentwässerung gegenüber den privaten Parzellen getrennt. Das Anliegen wird berücksichtigt.

Tabelle 8: Mitwirkungsbeitrag Nr. 8

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
8-1	Die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sind positiv. Auch die Barrierefreiheit für den ÖV sind zu begrüßen. Bei den Bildern, die auf dem Bildschirm zu sehen waren, kann aber nicht von Lebensqualität und Aufenthaltsqualität die Rede sein. Eine solche Betonwüste lädt sicher nicht zum Verweilen ein. Auch aus klimatischen Gründen (Aufheizung im Sommer) muss die «nichtversiegelte» Fläche deutlich grösser werden. Eine solche Neuge-	Hierzu ist eine Interessenabwägung vorzunehmen und im Bauprojekt ist über die endgültige Gestaltung zu befinden.	Im Bauprojekt wird die Platzgestaltung überprüft und es werden Vorschläge zu einer allfälligen Begrünung gemacht.

	staltung muss in unserer Zeit eine Chance für mehr Biodiversität im Siedlungsraum sein.		
--	---	--	--

Tabelle 9: Mitwirkungsbeitrag Nr. 9

Antrag Nr.	Inhalt	Stellungnahme AVT / BSB	Entscheid AVT / Gemeinde
9-1	Neuer Standort Dorfbrunnen. Der auf dem Plan vorgesehene Platz des Brunnen ist genau auf dem Regenwasserfluter der Kanalisationsstränge Moos und Haulen. Forderung: der Brunnen ist beim alten Standort zu belassen.	 - vgl. Punkt 1-2	Der Brunnen wird nicht versetzt.
9-2	Die Postautohaltestelle Richtung Welschenrohr ist neu beim alten Schulhaus zu erstellen. Es braucht keine Ausbuchtung. Postauto hält auf der Fahrspur wie bei den Ortschaften im Mittellägau.	Die Position der Bushaltestellen ist bei der Erstellung des Vorprojekts diskutiert worden. Es hat eine Abwägung stattgefunden. Diese ist zu Gunsten des bestehenden Standorts (Dorf-mittle) ausgefallen.	Der bestehende Lösungsvorschlag erweist sich aus Sicht des Kantons und der Gemeinde immer noch als zweckmässig und soll weiterverfolgt werden.
9-3	Beim Buswartehaus Dorfplatz sind jetzt schon Velos und Trotis parkiert. Auf der ausgearbeiteten Variante ist ein Abstellplatz nicht ersichtlich. Aufenthaltsqualität und Lebensqualität im Ortszentrum kann gesteigert werden?	Dies wird im Rahmen des Bauprojekts zusammen mit dem Kanton und der Gemeinde überprüft. - vgl. Punkt 6-5 - vgl. Punkt 8-1	Dieser Punkt wird beim Bauprojekt aufgenommen.

9-4	Strassenbreite ist auf 5.30m beschränkt. Kreuzungen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (Anbaugeräte bis 3m breit) unmöglich. Die Radiuse Moosstrasse – Dorfstrasse werden mit landw. Fahrzeugen und Lastwagen immer wieder überfahren. Siehe Kreuzungen Flurstrassen und Ortseingang Ost und West in Welschenrohr. Um eine optimale Durchfahrt zu ermöglichen, braucht es mind. einen Radius von 32m Ø.	Für die Sanierung sind verschiedene Varianten geprüft worden. In der Abwägung von Kosten-Nutzen haben sich das AVT und die Gemeinde für den an der Mitwirkung aufgelegten Lösungsvorschlag entschieden. Der Gehweg ist bereits im kantonalen Erschliessungsplan aus dem Jahr 1976 ausgewiesen worden. Das AVT hat entschieden im bestehenden Strassenareal (Strassenparzelle) den Gehweg zu integrieren, damit möglichst wenig Landerwerb bzw. Landverbrauch notwendig ist. Zu Gunsten der Verkehrssicherheit ist der Ausbau des Gehwegs gegenüber dem Ausbau der Fahrbahn (Lichttraumprofile) priorisiert worden. Die Dorferschliessung mit zwei Ästen bietet generell eine gute Erschliessungssituation. - vgl. Punkt 1-3	Die Strassenbreite von 5.30m westseitig soll weiterverfolgt werden. Dem Gehweg und dem Thema Landerwerb wird eine höhere Gewichtung beigemessen. Radien werden mittels den Schleppkurven überprüft.
9-5	Mit einer Tempolimite von 30 km/h kann auf ein Trottoir verzichtet werden und der Radweg Veloroute 54 (Moutier) kann ins Projekt integriert werden.	Das Thema der Höchstgeschwindigkeit ist im Rahmen des Projekts nochmals zu behandeln. Das Projekt ist darauf ausgelegt auch zu einem allfällig späteren Zeitpunkt die Reduktion auf T30 einführen zu können. Eine Reduktion steht im Widerspruch zu den Bedürfnissen von Seiten des öffentlichen Verkehrs, so kann eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zu längerer Fahrzeit führen und die Anschlusssituationen auf andere Linien betreffen. Die Einhaltung der Verbindungen ist zu gewährleisten. - vgl. Punkt 4-4	Die Höchstgeschwindigkeit kann von 50km/h auf 30km/h reduziert werden – auch bei einem späteren Zeitpunkt. Auf Rücksichtsname der Buslinie wird momentan am Tempo 50 km/h festgehalten.
9-6	Fussgängerstreifen Thalstrasse. Die Frequenz des Wanderwegs Hammerrain – Wolfsschlucht ist um einiges höher als des Wanderwegs Nord-Süd auf der westlichen Dorfstrasse. Auch auf der östlichen Dorfstrasse Richtung Riedgraben sind täglich Fussgänger unterwegs.	Der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wurde im vorliegenden Projekt hohes Gewicht beigemessen. Die Hinweise unterstreichen die Bedeutung einer sicheren Fussgängerführung. Die Situation wird unter Berücksichtigung dieser Aspekte im Bauprojekt sorgfältig geprüft.	Bezüglich Querungshilfe soll das bestehende Konzept weiterverfolgt werden.
9-7	Was für Kosten kommen auf die Gemeinde zu beim Ausbau Thalstrasse mit Tempo 50 und Fussgängerstreifen?	Mit dem Projekt werden keine neuen Verkehrsbeziehungen geschaffen oder wesentlich verändert. Entsprechend hat die Gemeinde gemäss § 8 ^{quater} Strassengesetz keinen finanziellen Beitrag an die Sanierung der Kantonsstrassen zu leisten. Die Kosten für die Strassenraumgestaltung und Sanierung im Perimeter der Gemeinde sowie Projekte Dritter sind gemäss noch festzulegendem Kostenteiler anteilmässig zu verteilen.	-

9-8	Kosten der Gemeinde für die Strassenanschlüsse Schulhausstrasse, Dorfstrasse, Moosstrasse, Ebenfeldweg (gelb markiert) sind nicht aufgeführt.	Mit dem Projekt werden keine neuen Verkehrsbeziehungen geschaffen oder wesentlich verändert. Entsprechend hat die Gemeinde gemäss § 8 ^{quater} Strassengesetz keinen finanziellen Beitrag an die Sanierung der Kantonsstrassen zu leisten. Die Kosten für die Strassenraumgestaltung und Sanierung im Perimeter der Gemeinde sowie Projekte Dritter sind gemäss noch festzulegendem Kostenteiler anteilmässig zu verteilen.	-
9-9	Der Gemeindeanschlagskasten ist auf dem Projektplan nicht ersichtlich, obwohl vom Gemeinderat das so kommuniziert wurde. Vorschlag: Der Gemeindeanschlagskasten kann an der Nordfassade des Gemeindesaals oder im Aussenraum der Verwaltung montiert werden.	Die Einrichtung / Möblierung der Bushaltestelle wird im Rahmen des Bauprojekts definiert resp. liegt im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinde. Der Standort ist durch die Gemeinde zu definieren und nicht Bestandteil des Plans. Der Standort kann aber im technischen Bericht orientierend erwähnt werden.	Im technischen Bericht wird darauf orientierend eingegangen.

Datum: 15.09.2025

Ersteller / Bearbeitung: Simon Friedli

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

E-Mail: simon.friedli@bsb-partner.ch