

*Oberdorf
Weissensteinstrasse*

Projektdokumentation



2026

Inhalt

1. Ausgangslage und Zielsetzung	3
2. Situation	5
3. Projektbeschrieb	6
4. Kosten	12
5. Kennzahlen	13
6. Termine	14

Titelbild: Dank der Bäume und der Natursteinpflasterung gewinnt der Strassenraum an Qualität. Die Fahrbahn fügt sich darin ein, es entsteht ein stimmungsvolles Ganzes. Quelle: Metron

Herausgeber und Bezugsquelle

*Amt für Verkehr und Tiefbau
Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 26 33
E-Mail avt@bd.so.ch
www.avt.so.ch*

Copyright

*© Amt für Verkehr und Tiefbau
Kanton Solothurn*

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Kantonsstrasse muss ihre Aufgaben – verbinden, durchleiten und erschliessen – erfüllen. Gleichzeitig ist die Ortsdurchfahrt der Raum für das öffentliche Leben. Die Restaurants, die Geschäfte, die Gemeindeverwaltung und öffentlicher Raum wie der Vorplatz der Käbschüür sind für die Bevölkerung von Oberdorf wichtig. Auch ist die Ortsdurchfahrt von Oberdorf ein bedeutender Bestandteil des Ortsbilds. Dieses ist inventarisiert im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS). Der Wildbach ist Teil davon, er prägt die Ortsdurchfahrt.

Die Strasse wie auch die Bauwerke für den Wildbach (Kunstabauten) sind heute in einem schlechten Zustand. Die Zeit ist reif, die Ortsdurchfahrt zu sanieren und aufzuwerten.

Aufgrund dieser Ausgangslage hat das Amt für Verkehr und Tiefbau das Strassenbauprojekt ins Agglomerationsprogramm eingegeben. Der Bund wird sich an den Kosten beteiligen, um den Strassenraum aufzuwerten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Es besteht insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Gesamtanierung der Strasse und dazugehörigen Bauwerke für den Wildbach, damit diese sich in einem baulich einwandfreien und den aktuellen Anforderungen entsprechenden Zustand befinden.
- Mängelbehebung an Fussgängerstreifen, um den geltenden sicherheitstechnischen Anforderungen gerecht zu werden
- Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen
- Lärminderung entlang der Strasse (Einhaltung der Grenzwerte für Lärmimmissionen)
- Einhaltung der Anforderungen des Hochwasserschutzes. Unterquerung bzw. Eindolung hält zum heutigen Zeitpunkt keinem hundertjährigen Hochwasser stand
- Punktuelle Offenlegung des Wildbaches im Sinne des Gewässerschutzes
- Sanierung der Bachmauern entlang des Strassenverlaufes inklusive Integration der rund 100-jährigen Brücke.

Ein paar verkehrstechnische Kennzahlen

- Die Verkehrsbelastung des motorisierten Individualverkehrs (durchschnittlicher täglicher Verkehr) liegt beim Ortseingang bei rund 4'700 Fahrzeugen, beim Ortsausgang Richtung Weissenstein bei rund 1'800 Fahrzeugen;
- Der Schwerverkehrsanteil beträgt rund 5 Prozent;
- Die Buslinie 1 verkehrt im Viertelstundentakt von Solothurn nach Oberdorf und zurück;
- Im Richtplan ist die Weissensteinstrasse von Langendorf bis zur Talstation der Seilbahn als regionale Verbindungsstrasse klassiert.

Gemeinsame Ziele führen zum Erfolg

Der Bund, das Amt für Verkehr und Tiefbau steckte unter Einbezug weiterer Ämter (AfU, ARP, ADA) und der Gemeinde Oberdorf folgende Projektziele:

- Bausubstanz erhalten, wo nötig ersetzen und gleichzeitig aufwerten.
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Lärmschutz umsetzen
- Hochwasser- und Gewässerschutz umsetzen

2. Situation



Die Ortsdurchfahrt von oben betrachtet. Quelle: Kanton Solothurn

3. Projektbeschreibung

Abschnitt Dorfkern

Die Breite der Fahrbahn wird vereinheitlicht, sie beträgt wo möglich 6.00 Meter. Auf der Höhe des Gemeindehauses verengt sie sich auf 4.50 Meter. Die Gebäudestellung vom Gemeindehaus und dem Haus auf der gegenüberliegenden Strassenseite führen dazu. In dem Raum, der zwischen den zwei Häusern übrigbleibt, sollen folgende Bedürfnisse Platz finden:

- Ein Gehweg für die Fussgängerinnen und Fussgänger, der neu durchgehend mindestens 1.90 Meter breit ist. Dies da der Gehweg mitten im Dorf zur Bushaltestelle «Endhalt» führt und auch Schulkinder den Weg benutzen;
- Ein Sicherheitsabstand (Strassenbankett) von 30 Zentimetern vor der Hausecke (Hausnummer 102).

Die Bushaltestelle «Dorfplatz» wird hindernisfrei ausgebaut. Da die Haltestelle Fahrtrichtung Solothurn nahe bei der Haltestelle «Endhalt» liegt, ist es gut möglich, sie Richtung Solothurn zu verschieben, was die Sicherheit der Fussgängerstreifen vor dem Volg und bei der Leegasse verbessert. Die Haltestelle wird neu als Fahrbahnhalt gebaut, sie fügt sich dadurch gut in das Ortsbild ein. Bei einer Bucht würde der Bus die Sichtbeziehungen zwischen Autofahrerinnen und Fussgängern einschränken beim Fussgängerstreifen vor der Kächschüür und der einmündenden Quartierstrasse. Die Haltestelle Fahrtrichtung Weissenstein wird wie bis anhin als Bucht gebaut.

Beim Fussgängerstreifen zwischen den Bushaltestellen ist ein Fahrbahntrennelement (Mittelinsel) unerlässlich, um die Sicherheit zu gewährleisten. Hält ein Bus in Fahrtrichtung Solothurn an der Haltestelle «Dorfplatz», verdeckt er die Sicht auf den Fussgängerstreifen. Die Mittelinsel verhindert, dass der Bus von hinterherfahrenden Fahrzeugen überholt wird - eine Situation, die für Fussgängerinnen und Fussgänger, die vom Bus verdeckt die Strasse überqueren, besonders gefährlich wäre.

Der Strassenraum entlang des Wildbachs wird durch Bäume und Grünflächen, ein Buswartehaus mit Veloabstellplätzen und einen weiteren Brunnen aufgewertet. Die Bachmauern parallel zur Strasse werden saniert. Ein neues Geländer wird möglichst zurückhaltend gestaltet, damit es sich ins Gesamtbild einfügt. Dank der zusätzlichen Grünflächen und der sickerfähigen Pflasterung kann in Zukunft mehr Regenwasser versickern.



Die Visualisierung aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept von 2021 zeigt die neue Bushaltestelle, der Fussgängerstreifen mit Mittelinsel und die Bäume entlang des Wildbachs. Quelle: Metron



Die Bushaltekante « Dorfplatz» wird rund 100 Meter Richtung Solothurn geschoben. Dadurch werden die Sichtbeziehungen bei den Fussgängerstreifen verbessert. Bei den neuen Bushaltestellen kann bei Fussgängerstreifen zusätzlich eine Mittelinsel geschaffen werden, um die Fussgängerinnen und Fussgänger zu schützen. Die Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgebaut. Beim Gemeindehaus wird der enge Raum zugunsten des Fussverkehrs neu aufgeteilt. Der Dorfplatz mit Bäumen, Pflasterung, Brunnen und Grünflächen steigern die Siedlungsqualität.

Abschnitt Wildbach

Vom Dorfplatz abwärts Richtung Solothurn stehen zwei Wohnhäuser sehr nahe an der Strasse. Der Verkehrslärm ist dort erheblich, es braucht Schutzmassnahmen. Der Kanton wird auf der gesamten Ortsdurchfahrt einen lärm-mindernden Strassenbelag einbauen. Für die zwei oben erwähnten Häuser reicht das nicht. Hier werden zusätzlich zwei Lärmschutzwände umgesetzt.

Um die denkmalgeschützte Brücke wieder erkennbar zu machen, wird der Wildbach unmittelbar im Anschluss an die Brücke auf einem kurzen Abschnitt offengelegt. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite wertet die Gemeinde den öffentlichen Raum durch reichblühende Staudenbepflanzungen zusätzlich auf.

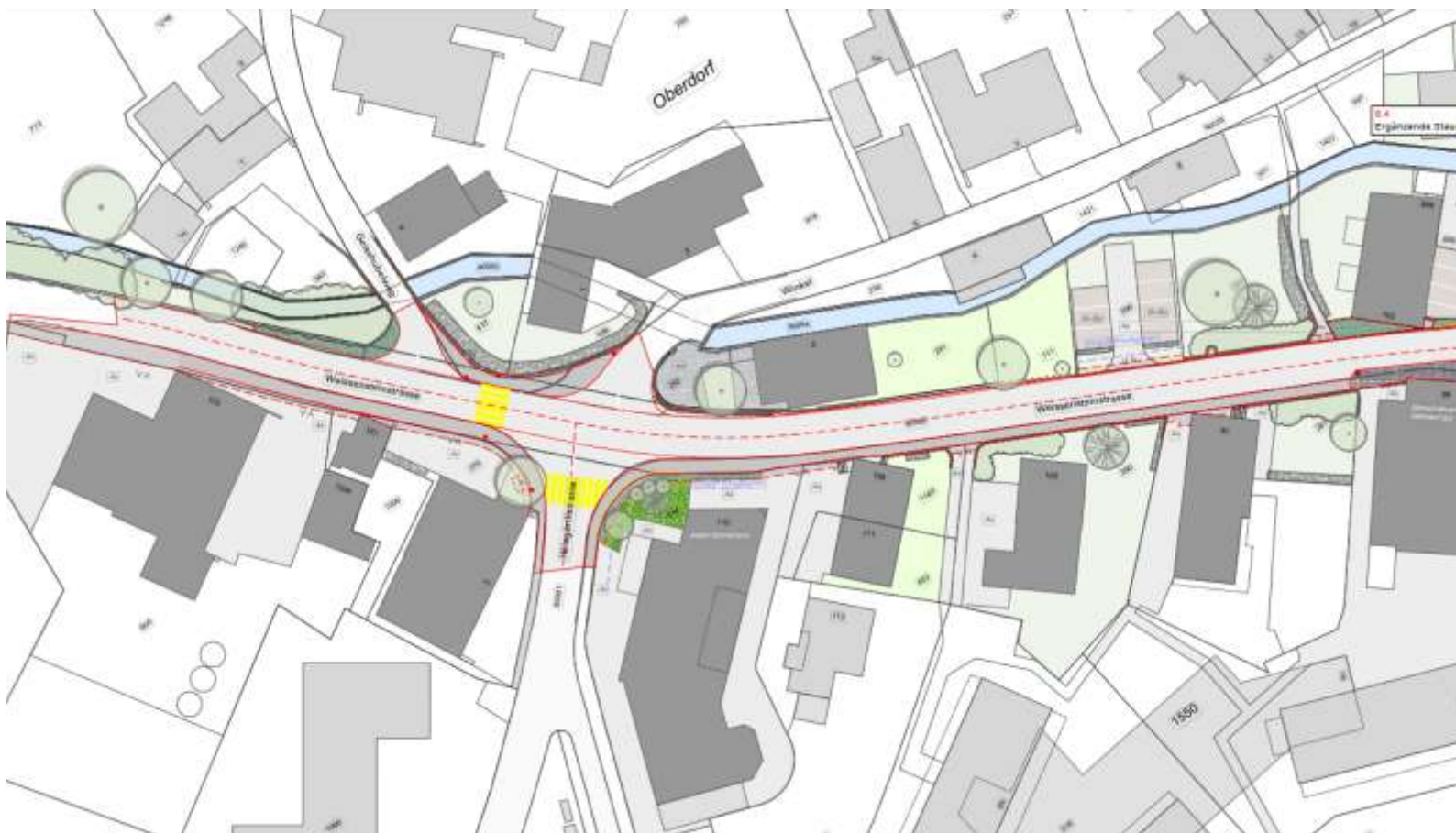
Im Anschluss an die denkmalgeschützte Brücke wird die alte Eindolung für den Wildbach ersetzt. Die neue Eindolung wird deutlich grösser, damit wird der Hochwasserschutz gewährleistet. Die neue Eindolung wird unter die Kantonsstrasse verlegt, um die privaten Parzellen zu entlasten. Aufgrund dieser Linienführung der neuen Eindolung muss die Gemeinde die bestehende Kanalisationsleitung auf einer Länge von ca. 140 m vorgängig verlegen. Flussabwärts besteht die Möglichkeit, den Bach im Sinne des Gewässerschutzes offenzulegen.



In diesem Strassenabschnitt werden die Interessen von Lärm-, Gewässer-, Hochwasser-, Heimat- und Denkmalschutz vereint.

Die engen Platzverhältnisse erfordern eine angepasste Lösung

Bei der Ausfahrt Richtung Weissenstein behält die Strasse grösstenteils ihr heutiges Erscheinungsbild. Eine Strassenverbreiterung wäre an der Stelle unverhältnismässig, wie bis anhin werden rund 5.60 Meter für die Fahrbahn und rund 1.50 Meter für den Gehweg zur Verfügung stehen. Bei der Einmündung der Gemeindestrassen (Winkel und Geisshubelweg) kann der Gehweg für die Fussgängerinnen und Fussgänger leicht vergrössert werden. Für die Strassenentwässerung wird eine neue Reinabwasserleitung erstellt, die an den Vorfluter des Wildbachs angeschlossen wird.



Die Strasse wird saniert. Kleine Spielräume werden genutzt, um auch hier die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern.

4. Kosten

Gemäss dem Kostenvoranschlag vom April 2026 ist mit folgenden Gesamtkosten zu rechnen (Genauigkeit +/- 10 %, inkl. MWST., Stand April 2026, Schweizer Baupreisindex, Grossregion Nordwestschweiz, Teilindex Tiefbau, Stand 1. April 2026).

	Fr.	Fr.
1 Grundlagen	50'000	
2 Honorare	530'000	
3 Strassenbau	2'410'000	
4 Ersatzneubau Eindolung Wildbach	1'250'000	
5 Offenlegung Wildbach	620'000	
6 Kosten für Grundstücke	20'000	
7 Risiken Baugrund (Fels)	200'000	
8 Regiearbeiten	150'000	
9 Unvorhergesehenes	450'000	
Brutto Investitionskosten		5'680'000
./. Davon zu Lasten Projektierungskredit (3TK.01466)		-600'000
Brutto-Investitionskosten Ausführungskredit		5'080'000
./. Abzüglich Beiträge Agglomerationsprogramm (exkl. Teuerung)	-500'000	
./. Abzüglich Beiträge Lärmschutz	-80'000	
./. Abzüglich Beiträge Eindolung (Hochwasserschutz)	-350'000	
./. Abzüglich Beiträge Offenlegung (Gewässerschutz)	-520'000	
./. Total Abzüglich Beiträge		-1'450'000
Netto-Investitionskosten AVT		3'630'000

5. Kennzahlen

Strassensanierung	ca. 6'000m ²
Materialaushub	ca. 5'100m ³
Ausbauasphalt	ca. 875m ³
Betonabbruch	ca. 400m ³
Mischabbruch	ca. 150m ³
Erneuerung Stützmauern	ca. 80m
Neubau Bacheindolung	ca. 100m
Offenlegung Bach	ca. 45m
Neue Wasserleitung	ca. 540m
Neue Kanalisation	ca. 510m
Neue Strassenabläufe	ca. 45 Stk.
Neue Elektrorohre	ca. 750m
Neue Besteinung	ca. 1'950m
Einbau Pflästerung	ca. 900m ²
Einbau Belag	ca. 1'800t
Umbau Bushaltestellen	ca. 2 Stk.
Landerwerb	ca. 110m ²

6. Termine

Öffentliche Auflage Erschliessungsplan-Dossier	August 2025
Genehmigung Erschliessungsplan-Dossier	Frühjahr 2026
Voraussichtlich Kreditgenehmigung	Herbst 2026
Submission Baumeisterarbeiten	Sommer-Herbst 2026
Vergabe Baumeisterarbeiten	Ende 2026
Baubeginn	Anfang 2027
Bauende	Herbst 2028
Deckbelag	Sommer 2029
Definitive Beitragsabrechnung Agglomerationsprogramm	2029