

## Selzach, Ortsplanungsrevision

### Planungsgrundlagen Verkehr





---

## Impressum

|                                 |                                                                                                                                           |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Auftraggeber</b>             | Einwohnergemeinde Selzach<br>Schänzlistrasse 2<br>2545 Selzach                                                                            |
| <b>Projektleiter</b>            | Silvia Spycher. Gemeindepräsidentin                                                                                                       |
| <b>Projektnummer</b>            | 22103.01                                                                                                                                  |
| <b>Datei</b>                    | 22103.01_Bericht Planungsgrundlagen Verkehr                                                                                               |
| <b>Berichtversion</b>           | 7. September 2023                                                                                                                         |
| <b>Berichtverfasser</b>         | Markus Reichenbach / markus.reichenbach@kontextplan.ch<br>Pascal Humbert-Droz / pascal.humbert@kontextplan.ch                             |
| <b>Interne Freigabe</b>         | V0.3 «3. Entwurf» / REM, 07.09.2023<br><br><b>Historie:</b><br>V0.1 «1. Entwurf» / REM, 17.08.2023<br>V0.2 «2. Entwurf» / REM, 24.08.2023 |
| <b>Genehmigung Auftraggeber</b> | ausstehend                                                                                                                                |



---

## Inhaltsverzeichnis

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Einleitung</b>                           | <b>4</b>  |
| 1.1 Ausgangslage                               | 4         |
| 1.2 Kommunale Planungsgrundlagen               | 5         |
| 1.3 Kantonale Planungsgrundlagen               | 6         |
| <b>2. Verkehrssituation</b>                    | <b>7</b>  |
| 2.1 Heutige Struktur der Verkehrserschliessung | 7         |
| 2.2 Bestehende Defizite                        | 9         |
| 2.3 Unfallbeurteilung                          | 14        |
| 2.4 Velonetzplan Kanton Solothurn              | 15        |
| <b>3. Gesamtverkehrsstrategie</b>              | <b>16</b> |
| 3.1 Vorgaben Kantonaler Richtplan              | 16        |
| 3.2 Strategie Selzach                          | 17        |
| <b>4. Stossrichtungen Massnahmen</b>           | <b>18</b> |
| 4.1 Bereich Biel-/Solothurnstrasse (H5)        | 18        |
| 4.2 Konzeption Verkehrserschliessung           | 22        |
| 4.3 Aufwertung Dorfstrasse                     | 24        |
| 4.4 Lenkung Tourismusverkehr Altreu            | 26        |
| 4.5 Förderung Fuss- und Veloverkehr            | 26        |
| 4.6 Ausbau Bus-Angebot Richtung Solothurn      | 27        |
| <b>5. Schlusswort</b>                          | <b>28</b> |



# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

---

### Aufgabenstellung

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurden aktuelle Fragestellungen zum Thema Verkehr konzeptionell aufgearbeitet und im vorliegenden Bericht als «Planungsgrundlage Verkehr» zusammengefasst.

Grundsätzlich werden alle Verkehrsträger, also der motorisierte Individualverkehr MIV, der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr einbezogen. Die Gesamtverkehrssicht wird somit gewahrt. Die bearbeiteten Themenfelder richten sich pragmatisch nach den gemeinsam definierten Fragestellungen. Die Planungsgrundlage Verkehr stellt somit kein klassisches Gesamtverkehrskonzept dar.

Im Fokus steht die Festlegung von Stossrichtungen für zweckmässige Massnahmen. Aufgrund der zu bearbeitenden Fragestellungen im Bereich Verkehr und der entsprechenden Entscheide der «Arbeitsgruppe Ortsplanungsrevision» (AGOPR) soll die übergeordnete Verkehrsstrategie der Gemeinde als Synthese hergeleitet werden.

### Grundlagen

Als Grundlage dienen übergeordnet der Kantonale Richtplan sowie auf kommunaler Ebene das räumliche Leitbild, bisherige Überlegungen und Diskussionen aus dem Prozess der Ortsplanungsrevision (enge Zusammenarbeit zwischen KXP und BSB), die kantonale Vorprüfung zur Ortsplanungsrevision (ARP, Februar 2023) sowie der Entscheid des Gemeinderates vom 1.12.2021 gegen die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren.

Ebenfalls als Grundlage dient die aktuelle Verkehrsanalyse 2023 des Amtes für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn AVT zur H5 Selzach.

Die wesentlichsten Inhalte aus den relevanten Grundlagen sind im Folgekapitel dargelegt.

### Zuständigkeiten, Zusammenarbeit und Prozess

Die Erarbeitung erfolgte unter der Führung der Arbeitsgruppe Ortsplanung (AGOPR) sowie in Zusammenarbeit mit Thomas Ledermann, BSB + Partner (Bearbeitung Ortsplanungsrevision).

Die zu bearbeitenden Themen und Inputs dazu wurden im Rahmen eines Workshops am 01.03.2023 mit der AGOPR festgelegt. An diesem Workshop wurden zudem Vertreter des AVT einbezogen. Sie präsentierten die aktuellen Verkehrsanalysen H5 Selzach mit den Ergebnissen der Verkehrserhebungen sowie der Beurteilung zur Funktionalität und Verkehrssicherheit. Zudem informierten sie zu den beabsichtigten Projekten auf der H5 und der Dorfstrasse in Selzach.

Die Ergebnisse der fachlichen Beurteilung mit den empfohlenen Stossrichtungen für Massnahmen wurden an zwei Folgewerkshops der AGOPR, am 05.04.2023 und am 02.05.2023 konsolidiert und danach im vorliegenden Planungsbericht zusammengefasst.



## 1.2 Kommunale Planungsgrundlagen

---

### Räumliches Leitbild 2017, Leitsätze Verkehr (Kap. 6.5)

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)  
«Wir setzen uns für Verkehrsmassnahmen ein, welche die Lebensqualität und Verkehrssicherheit berücksichtigen, bestmöglich beibehalten bzw. bei Bedarf gezielt erhöhen und insbesondere die Wohnquartiere von Immissionen (Lärm, Luft) schützen. Dabei sind die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde und Entwicklungen im Bereich Verkehr und Sicherheit zu berücksichtigen.»
- Öffentlicher Verkehr (öV)  
«Die Gemeinde Selzach ist ausreichend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Massnahmen zur Erhöhung der öV-Güte sind hinsichtlich der Fahrfrequenz zu fördern. Das öV-Angebot ist soweit möglich auf den Schülertransport auszurichten.»
- Langsamverkehr (LV)  
«Wir fördern die bestehende Infrastruktur für den Langsamverkehr und ergreifen – wo nötig – Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Qualität (insbesondere hinsichtlich Schulwegsicherheit).»

### Vorprüfungsbericht OPR des AVT, vom 10.02.2023

Der Vorprüfungsbericht enthält verschiedene Hinweise, Fragen und Aussagen, welche dahingehend interpretiert werden können, dass die Gemeinde die Absichten im Hinblick auf den zukunftsgerichteten Umgang mit der Mobilität bzw. dem Verkehr auf konzeptioneller Ebene präzisieren und im Rahmen der Ortsplanungsrevision einfließen soll. Dies wurde im mündlichen Austausch mit dem Kanton so bestätigt.

Für die detaillierten Aussagen wird auf den Bericht ARP verwiesen.

### Geplante Projekte AVT (Präsentation AVT anlässlich 1. Workshop AGOP

- Selzach, Sanierung Dorfstrasse mit lärmdämmendem Deckbelag ab 2027
- Selzach, Bettlach, Biel- / Solothurnstrasse, Einmündung Altreustrasse bis Rest. St. Urs, Betonstrassensanierung. ab 2029
- Bellach, Selzach, Biel- / Selzachstrasse, Durchlass Haltenbach bis Einmündung Leimweg, Betonstrassensanierung ab 2031

### Selzach, Untersuchung der Verkehrssituation, Bericht zum Massnahmenplan, WAM Planer und Ingenieure AG, 2014

Der Bericht fasst die Ergebnisse der Konfliktbeurteilung sowie einen entsprechenden Massnahmenplan WAM für das Wohngebiet von Selzach beidseits der H5, exkl. Altreu und Haag, zusammen. Die Einführung von Tempo 30-Zonen als Massnahme wurde durch die Gemeinde abgelehnt. Diese Grundhaltung wurde 2022 durch den Gemeinderat bestätigt.

Der Massnahmenplan kann grundsätzlich weiterhin als Planungsgrundlage für die bedarfsweise Umsetzung von Verkehrsberuhigungs- / Verkehrssicherheitsmassnahmen dienen. Ein entsprechender Handlungsbedarf in den Wohnquartieren wird vom Gemeinderat als nicht dringlich beurteilt. Die Planungsgrundlage Verkehr thematisiert Massnahmen in den Wohnquartieren deshalb nicht.



## 1.3 Kantonale Planungsgrundlagen

---

### Kantonaler Richtplan

Im Richtplan Kap. *V Handlungsstrategien Verkehr* ist die übergeordnete Aufgabe des Kantons wie folgt formuliert:

*Die Aufgabe des Kantons und der Gemeinden besteht darin, dass die Mobilität möglichst effizient, siedlungsverträglich und umweltschonend abgewickelt wird. Eine vermehrte Lenkung der Mittel auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ist unerlässlich.*

Unter *V-1 Gesamtverkehr* sind die folgenden Ziele aufgeführt:

- Verkehr vermeiden und Mobilitätswachstum begrenzen mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung und nachfragebeeinflussenden Massnahmen.
- Verkehr auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagern: im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern; beim Güterverkehr den Bahnanteil erhöhen.
- Verkehr verträglich und sicher abwickeln.
- Bestehende Infrastruktur optimieren und bewirtschaften.
- Strassennetz nur zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen erweitern.
- Grenzüberschreitende Projekte und Vorhaben werden mit den Nachbarkantonen koordiniert.

Die Planungsgrundlagen Verkehr Solothurn orientieren sich an diesen übergeordneten Vorgaben Mobilität / Verkehr.

### Velonetzplan Kanton Solothurn

Der kantonale Velonetzplan dient als Rechtsgrundlage für die Planung und den Bau der Velorouten von kantonaler Bedeutung, d.h. von Velovorrangrouten (hoher Standard) und Velohaupttrouten (mittlerer Standard). Er ist behördenverbindlich und ermöglicht dem Kanton Investitionen in Velowege von kantonaler Bedeutung auch abseits von Kantonsstrassen zu tätigen.

Gegenwärtig ist der Velonetzplan in der Vernehmlassung (Stand August 2023).

Für die Gemeinde Solothurn haben die Vorrangroute V-1 «Grenchen-Solothurn» und die Velohauptroute H1.01 «Grenchen Solothurn» eine grosse Relevanz.

## 2. Verkehrssituation

### 2.1 Heutige Struktur der Verkehrserschliessung

#### Regionale Basiserschliessung

Die Basiserschliessung für die Gemeinde erfolgt über die Hauptachse Bielstrasse / Solothurnstrasse, die H5 (Kantonsstrasse). Die H5 wurde als leistungsfähige Hauptachse und damit als Ersatz der historischen Ortsverbindungsstrassen am Jurasüdfuss erstellt. Sie ist – als Ausdruck des damaligen Zeitgeistes – betont verkehrsorientiert trassiert und ausgebaut. Die primären Anbindungen an die parallel verlaufende Nationalstrasse A5 erfolgt im Westen über den Anschluss Grenchen und im Osten über die Westtangente und den Anschluss Solothurn West. Selzach liegt in der Mitte und stellt die «Wasserscheide» dar. Die aktuelle Verkehrsbelastung liegt bei ca. 12'000 Fz/d (DTV, aktuelle Erhebungen im Auftrag Kanton).

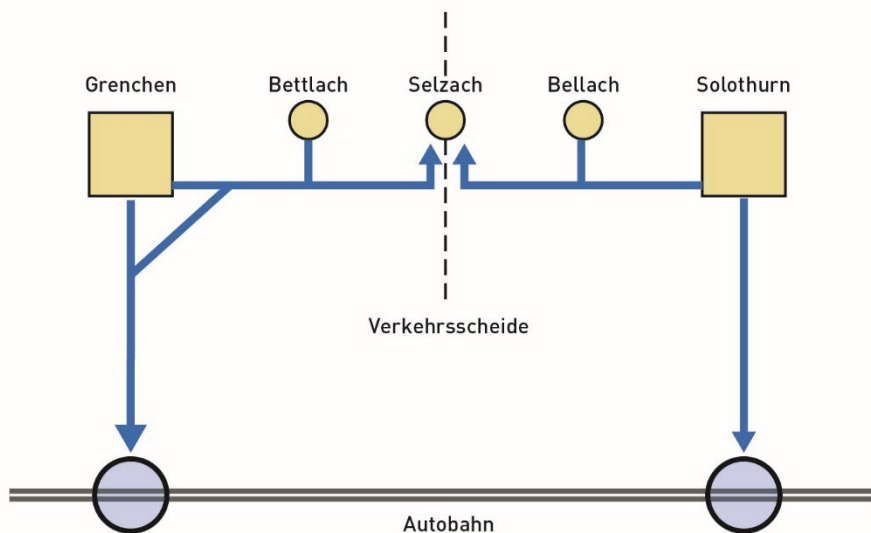


Abbildung 1: Übergeordnete Verkehrsanbindung

Entsprechend der Zielsetzung der Verkehrslenkung, wonach der übergeordnete Verkehr auf möglichst direktem Weg auf die Autobahn geleitet und so die Gemeindedurchfahrten entlastet, soll der Verkehr von/nach Bettlach / Grenchen an den Anschluss Grenchen und Bellach / Solothurn an den Anschluss Solothurn gelenkt werden. Dieses Lenkungskonzept war bei der Planung A5 / FlaMa wegleitend und führte zu entsprechenden flankierenden Massnahmen wie die Erhöhung der Durchfahrtswiderstände durch die Gemeinden Bettlach, Selzach und Bellach und in Grenchen das «Ypsilon» verbunden mit dem markanten Rückbau der Zentrumsdurchfahrt (H5).

Nebst der H5 besteht die Kantonsstrasse Dorf-/Bäriswil als innerörtliche Hauptachse in Selzach und als Ortsverbindung nach Lommiswil. Sie stellt eine zusammen mit der Siedlungsentwicklung historisch gewachsene, klassische Ortsdurchfahrt dar.

#### Erschliessung Wohngebiete Selzach

Gegenwärtig wird die Haupterschliessung der Wohngebiete Selzachs über den Knoten Bielstrasse/Dorfstrasse, resp. Solothurnstrasse/Zilweg (versetzter Doppelknoten) abgewickelt. Weiter gibt es sieben untergeordnete Anschlüsse aus den Wohngebieten an die Kantonsstrasse (H5).



### Erschliessung Ortsteil Haag

Der Ortsteil Haag wird hauptsächlich über den Knoten Bielstrasse/Haagstrasse erschlossen. Allerdings sind in Ost-West-Richtung sämtliche Strassen Richtung Selzach und Bettlach für den MIV nutzbar (Ausnahme: Wochenendfahrverbot auf der Erlimoosstrasse).

### Erschliessung Ortsteil Altreu

Für den Ortsteil Altreu gibt es zwei Anknüpfungspunkte an das übergeordnete Strassennetz (H5): Den Knoten Bielstrasse/Längackerstrasse im Westen und den Knoten Bielstrasse/Altreustrasse im Osten.

### Erschliessung Gewerbegebiet

Das Gewerbegebiet südlich der H5 ist via Leinweg an die Solothurnstrasse (H5) angebunden.

### Erschliessungsnetz Fuss- und Veloverkehr

Nebst der Basisnetz-Achse entlang der H5 bestehen nördlich am Jurafuss Verbindungen über die alten Ortsverbindungsstrassen und weiteren untergeordneten Wegen. Südlich der H5 bestehen ebenfalls Verbindungen entlang der Bahnlinie und in der Witi.

Teilweise sind diese Achsen mit Durchfahrtsverboten für den MIV signalisiert und so dem Fuss- und Veloverkehr sowie landwirtschaftlichem Verkehr vorbehalten. Dies sind der Bahnweg (Grenchen-Selzach-Solothurn, entlang SBB-Linie), sowie die Bellacherstrasse und der Galgenrain (Selzach-Bellach, nördlich H5).

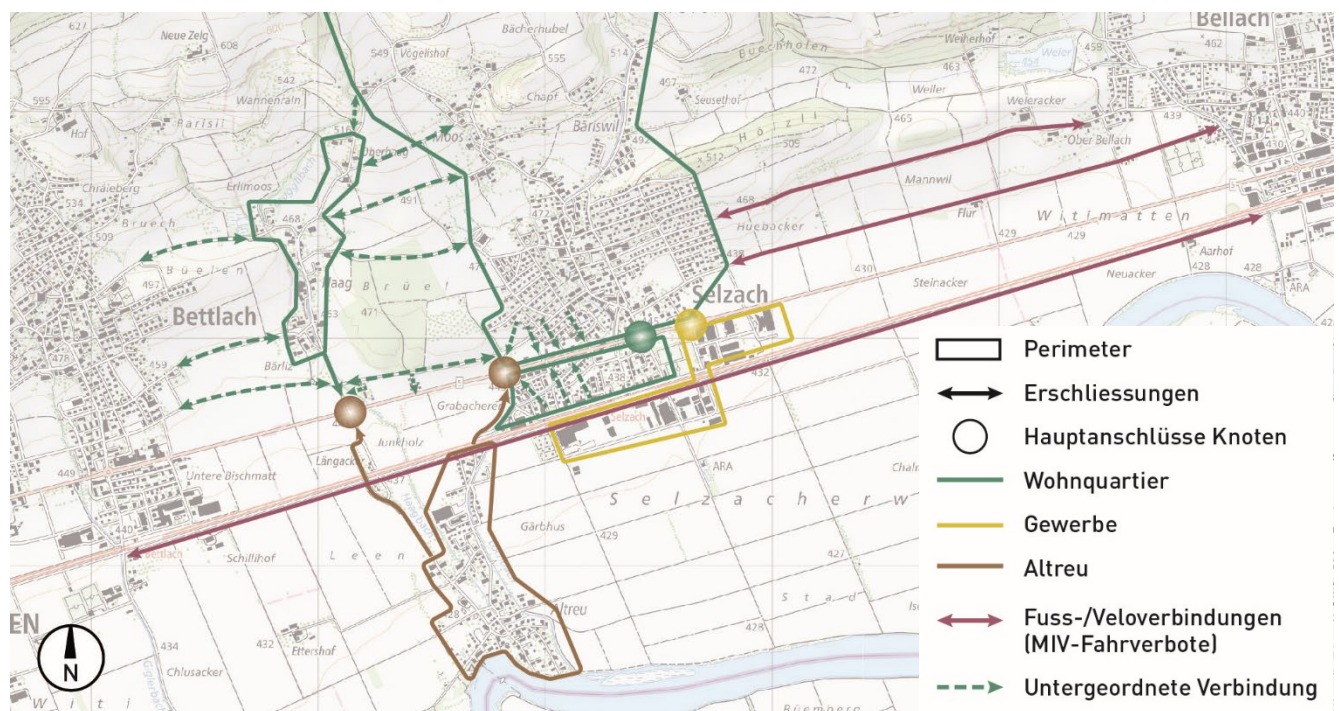


Abbildung 2: Bestehendes, lokales Erschliessungsnetz

## 2.2 Bestehende Defizite

### H5, Bielstrasse / Solothurnstrasse

Die Ortsdurchfahrten Bettlach, Selzach und Bellach sind aus heutiger Sicht – auch nach der Umsetzung der FlaMa zur A5 – dominante, betont verkehrsorientierte Hauptachsen mit stark siedlungstrennender Wirkung und mit geringen Durchfahrtswiderständen. In Selzach ist die Trennung der Gemeinde in zwei Ortsteile markant.

Die beiden Eingangsportale West und Ost weisen vor allem in Richtung der Ortseinfahrt kaum Ablenkungen der Fahrlinien auf (siehe Abbildungen 4+5 auf Folgeseite). Das Geschwindigkeitsniveau v85 liegt im Innerortsbereich (Höchstgeschwindigkeit 50 generell) mit 59 km/h (aktuelle Messungen im Auftrag Kanton) relativ hoch.

Der zentrale Anschlussknoten H5 / Dorfstrasse / Zilweg stellt in der Erfahrung der Gemeinde ein wesentliches Problem dar. Vor allem in der Abendspitze ist die Verkehrsdichte zeitweise hoch. Dies in Verbindung mit dem Versatz Dorfstrasse / Zilweg und dem wartenden Verkehr auf der Linksabbiegespur aus Richtung Bettlach erschwert die Übersichtlichkeit und führt regelmässig zu langen Wartezeiten und zu riskanten Fahrmanövern.

Aus der Dorfstrasse Richtung Bettlach einmündende Fahrzeuge überfahren regelmässig das Trottoir. Auch wird der Rückstau auf der Abbiegespur – welcher oft über den Aufstellbereich hinausragt – vielfach von geradeausfahrenden Fahrzeugen in Fahrtrichtung Solothurn über das Trottoir umfahren. Für nach links einbiegende Velofahrende stellt sich die Situation speziell unangenehm dar.

Aus Sicht der Gemeinde besteht dringender Handlungsbedarf.

Die Verkehrsuntersuchungen des Kantons zeigen aufgrund der rechnerischen Abschätzung eine hohe Auslastung des Knotens, welche sich jedoch noch im stabilen Bereich befindet. Zudem zeigen die polizeilich registrierten Unfallereignisse keine alarmierende Gefährdung.

Zwischen der Problemwahrnehmung seitens der Bevölkerung und der verkehrstechnischen Beurteilung durch den Kanton besteht somit eine Diskrepanz.

Demgegenüber werden der Knoten Grabachern im Westen und Leinweg im Osten als gut und sicher funktionierend wahrgenommen. Der Knoten Haag stellt bekanntlich ein Konfliktpunkt dar, welcher sich auch in den Unfallereignissen bestätigt (siehe Kap. 2.3)

Ebenfalls als deutliches Problem wird seitens der Gemeinde die Gefährdung des separat geführten Veloverkehrs im Bereich der einmündenden Erschliessungsstrassen wahrgenommen. Die Sichtverhältnisse sind teilweise deutlich eingeschränkt und der auf separater Achse (Trottoirniveau) und teilweise schnell verkehrende Veloverkehr wird von einmündende Fahrzeuglenkenden teilweise übersehen. Dieses Defizit ist bisher allerdings nicht in der Unfallstatistik auffällig geworden.



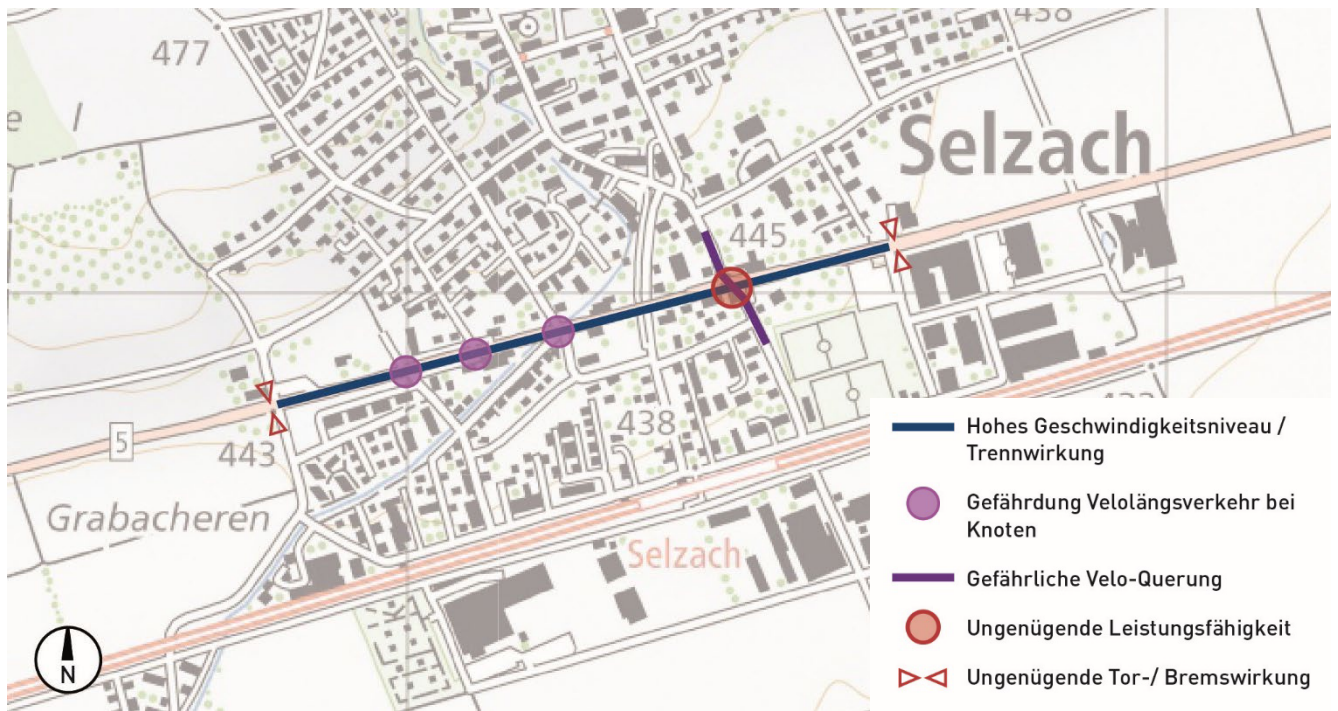


Abbildung 3: Übersicht Defizite H5



Abbildung 4: H5, Blick Ri Ortseingang und Knoten Grabachern  
(nur schwache Ablenkung Fahrlinie)



Abbildung 5: H5, Blick Ri Ortsausgang und Knoten Leinweg  
(nur schwache Ablenkung Fahrlinie)



Abbildung 6: H5, Blick Ri Knoten Gassackerweg  
(Veloführung auf Trottoirniveau mit Sichthindernis)



Abbildung 7: H5, Knoten Dorfstrasse  
(Verkehrsüberlastung während ASP)



## Dorfstrasse / Bärswilstrasse

Die Dorfstrasse und in der nördlichen Fortsetzung die Bärswilstrasse weisen in Bezug auf die Siedlungsverträglichkeit Defizite auf. Gemäss gültigem Bauzonenplan (RRB 2345 vom 04.12.2001) führt die Dorfstrasse zwischen der H5 und dem Spielhofweg durch die Kernzone von Selzach. Das verkehrsorientierte Erscheinungsbild der Dorf- und Bärswilstrasse, auch verstärkt durch die Längsneigung, führt zu einem bezogen auf die Situationsmerkmale hohen Geschwindigkeitsniveau. Zudem fehlen zwischen der Bahnhofstrasse und der Schänzlistrasse teilweise geeignete Querungsstellen für den Fussverkehr sowohl über die Dorfstrasse, wie auch über die einmündenden Querstrassen. Die Längsverbinding entlang der Dorfstrasse ist ausschliesslich auf der Ostseite gewährleistet.

Im Zusammenhang mit den erwähnten Defiziten beim Fussverkehr ist der Schulwegsicherheit spezielle Beachtung zu schenken, da ein hoher Anteil der Schulkinder auf dem Schulweg die Dorf- und Bärswilstrasse überqueren müssen.

Aufgrund der Ortssituation ist beispielsweise das Queren der Dorfstrasse für Fussverkehr ab dem ostseitigen Trottoir der Dorfstrasse in die Bettlacherstrasse praktisch nur an Stellen mit eingeschränkten / ungenügenden Sichtweiten möglich.

Weiter fehlt ein Längsangebot für den Veloverkehr entlang der Dorfstrasse. Insbesondere bergwärts ist dies aufgrund des grossen Geschwindigkeitsunterschied von Bedeutung.

Ein weiteres Defizit stellen die teilweise überdimensionierten Knoten dar (Knoten Dorfstrasse / Spielhofweg und Knoten Dorfstrasse / Bahnhofstrasse). Diese Knoten fügen sich gestalterisch schlecht in das Umfeld ein und können bei einem höheren Verkehrsaufkommen dazu führen, dass sich zwei ausfahrende Fahrzeuge nebeneinander aufstellen und sich dadurch gegenseitig die Sicht nehmen.

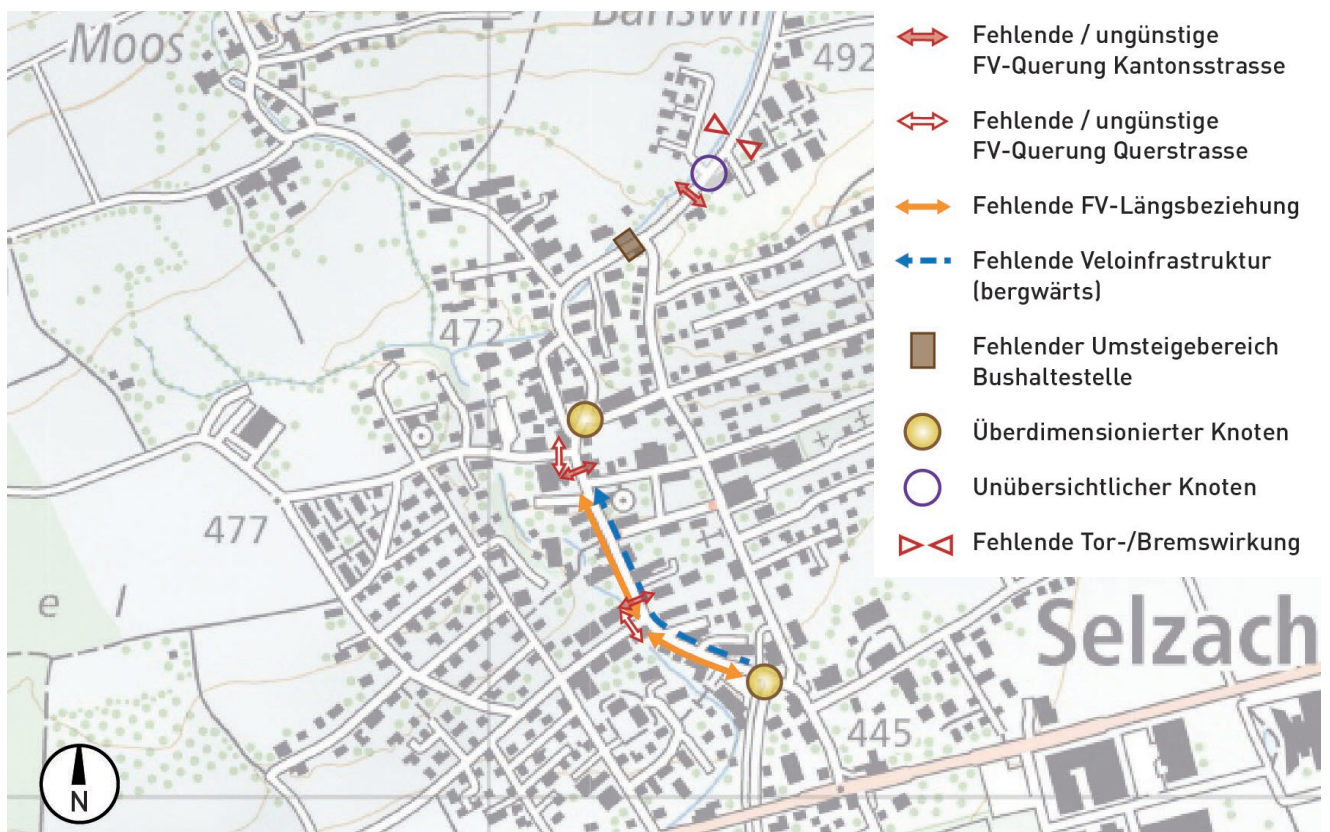


Abbildung 8: Übersicht Defizite Dorfstrasse



Abbildung 9: Dorfstrasse, Blick Ri Knoten Bahnhofstrasse  
(verkehrsorientiertes Erscheinungsbild)



Abbildung 10: Dorfstrasse, Blick Ri Knoten Bettlachstrasse  
(verkehrsorientiertes Erscheinungsbild)



Abbildung 11: Dorfstrasse, Knoten Bettlachstrasse  
(fehlende Querungsstelle FV)



Abbildung 12: Dorfstrasse, Blick Ri Schulhaus  
(fehlendes Längsangebot FV westseitig)

Auf der nördlichen Fortsetzung der Dorfstrasse, der Bärswilstrasse, besteht insbesondere das Anliegen, die Querung aus dem wachsenden Quartier am Sägeweg über die Bärswilstrasse zu verbessern, vor allem auch zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit. Mit der aktuellen Situation ist die Einmündung Sägeweg schlecht wahrnehmbar und die Bärswilstrasse fördert durch die Gestrecktheit und die Topografie überhöhte Geschwindigkeiten. Hier werden Massnahmen mit Bremswirkung und zur Erhöhung der Querungssicherheit für den Fussverkehr als notwendig erachtet. Weiter ist besteht ein Defizit bei der Bushaltestelle Schildmatte in Fahrtrichtung Grenchen (fehlende Haltekante).



Abbildung 13: Bärswilstrasse, Haltestelle Schildmatte  
(fehlende Bereich für Fahrgastwechsel)



Abbildung 14: Bärswilstrasse, Einmündung Sägeweg  
(Einmündung kaum wahrnehmbar)



## Erschliessung Altreu

Wie im Kapitel 2.1 bereits erwähnt, wird der Dorfteil Altreu gegenwärtig über die Längackerstrasse und die Altreustrasse an die H5 angebunden. Heute befindet sich an der Bielstrasse bei beiden Anschlussknoten eine entsprechende Wegweisungssignalisation.

Der südöstliche Teil von Altreu ist mit einem Fahrverbot mit Zubringerregelung belegt.

Die touristische Parkierung ist heute primär im Bereich des Restaurants «Zum Grüne Aff» vom Eichackerweg her erschlossen. Ein Überlaufparkplatz steht auf dem Areal der Mawatec an der Selzacherstrasse zur Verfügung.

Es besteht das Anliegen, die Wohngebiete von Altreu (Selzacherstrasse) vom touristischen Verkehr zu befreien und diesen Verkehr ausschliesslich über die Längackerstrasse zu führen.

Die nachfolgenden Abbildung zeigt das aktuelle Verkehrsregime der Erschliessung Altreu (inkl. Signalisation und Parkierung):

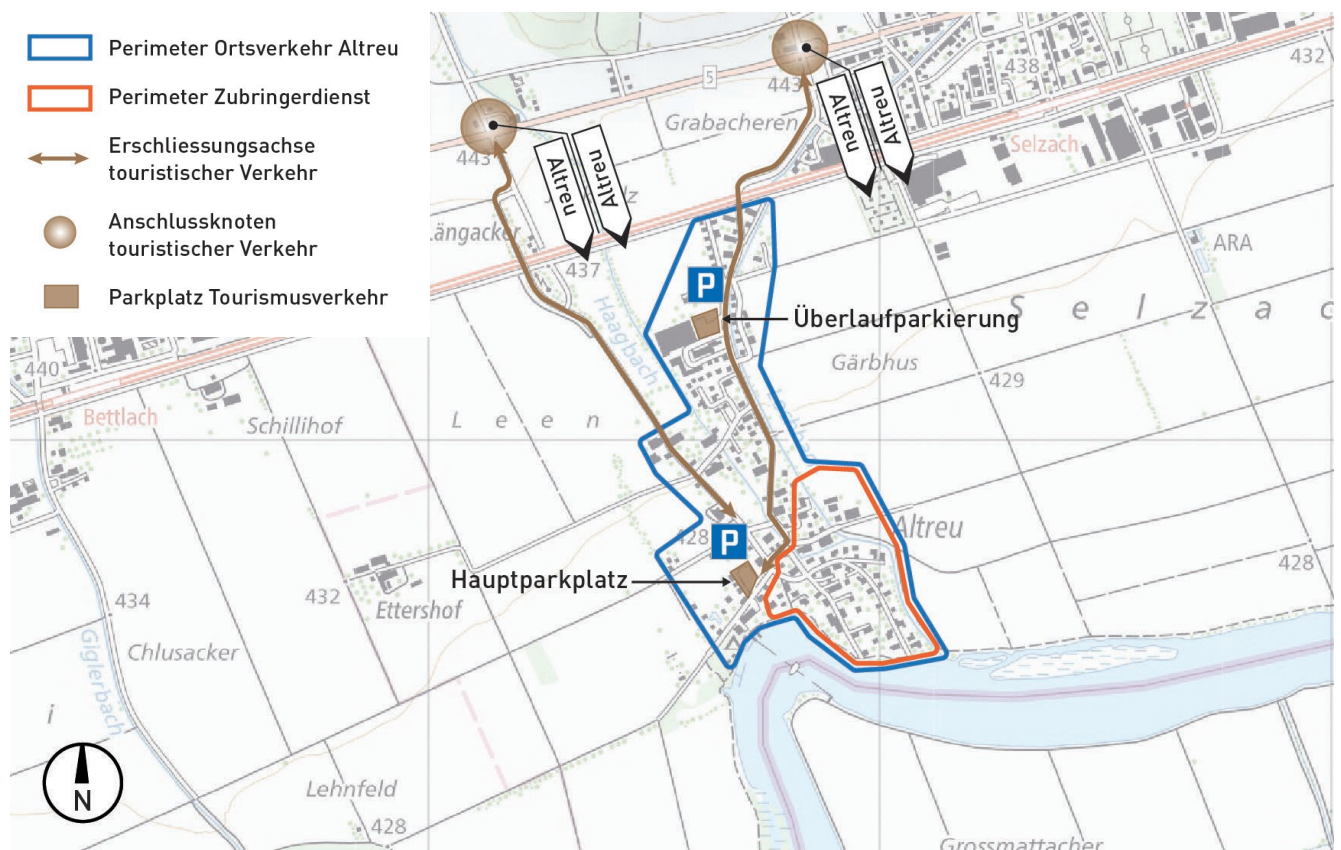
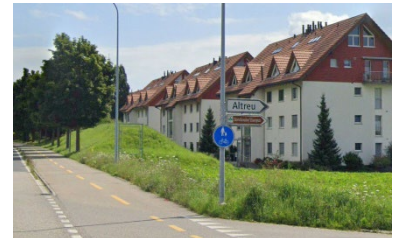


Abbildung 15: Bestehende Erschliessung Altreu



## 2.3 Unfallbeurteilung

### Übersicht

Für die nachfolgende Unfallbeurteilung wurden die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle von 2013-2022 (10 Jahre) untersucht. In diesem Zeitraum ereigneten sich auf dem Gemeindegebiet von Selzach 102 Unfälle mit 71 verletzten Personen. Die Hälfte dieser Unfälle geschahen auf der Biel-/Soothurnstrasse (H5).

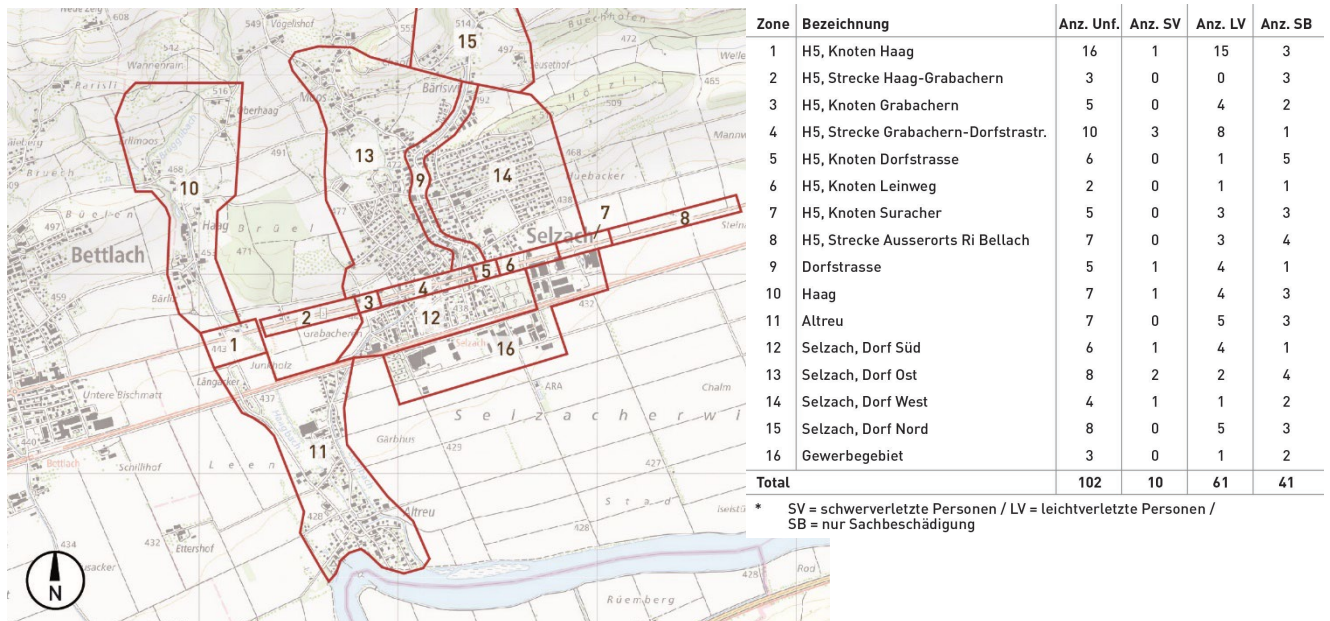


Abbildung 16: Übersicht Unfallstatistik

### Beurteilung

Die nachfolgende Beurteilung wurde primär quantitativ durchgeführt. Das heisst die Unfälle wurden spezifischen Gebieten zugeordnet. Die Unfalltypen und Unfallhergänge wurden nicht über die gesamte Gemeinde im Detail untersucht. Eine umfassendere Unfallanalyse kann im Rahmen eines Detailprojekts für den entsprechenden Bearbeitungsperimeter erfolgen.

Eine grosse Unfallhäufung ist auf der H5 bei der Lichtsignalanlage am Knoten Haag (Zone 1) und auf dem Streckenabschnitt zwischen Grabachern und Dorfstrasse (Zone 4) feststellbar. In diesen Bereichen ist auch die Unfallschwere, sowie die Anzahl der Verletzten grösser als in den übrigen Bereichen.

Auffällig ist, dass am Knoten Dorfstrasse (Zone 5) zwar eine Unfallhäufung (6 Unfälle) feststellbar ist, die Unfallschwere jedoch sehr gering ist (1 leichtverletzte Person). Interessanterweise geschehen kaum Unfälle im Zusammenhang mit dem festgestellten Fehlverhalten während der Abendspitze und der Verkehrsüberlastung (siehe Kap. 2.2).

In den Wohngebieten (Zonen 10 – 14) ereignen sich bezogen auf die Fläche wenig Unfälle. Dies lässt sich aber mit dem tieferen Geschwindigkeitsniveau und kleineren verkehrsmengen erklären.

## 2.4 Velonetzplan Kanton Solothurn

Im Velonetzplan des Kantons Solothurn sind Korridore für künftige Vorrangrouten und Velohauptrouten definiert. Zwischen Grenchen und Solothurn sind folgende Korridore definiert:

- Velovorrangroute → als Strecke südlich des SBB-Trassees (Bahnweg)
- Velohauptroute → als Korridor durch das Ortszentrum von Selzach

Aus der Perspektive von der Gemeinde Selzach ist es wichtig gute Anschlüsse der Ortszentren (Selzach und Altreu) an die Velovorrangrouten zu erhalten. Mögliche Anschlusspunkte sind in der Abbildung unten abgebildet:

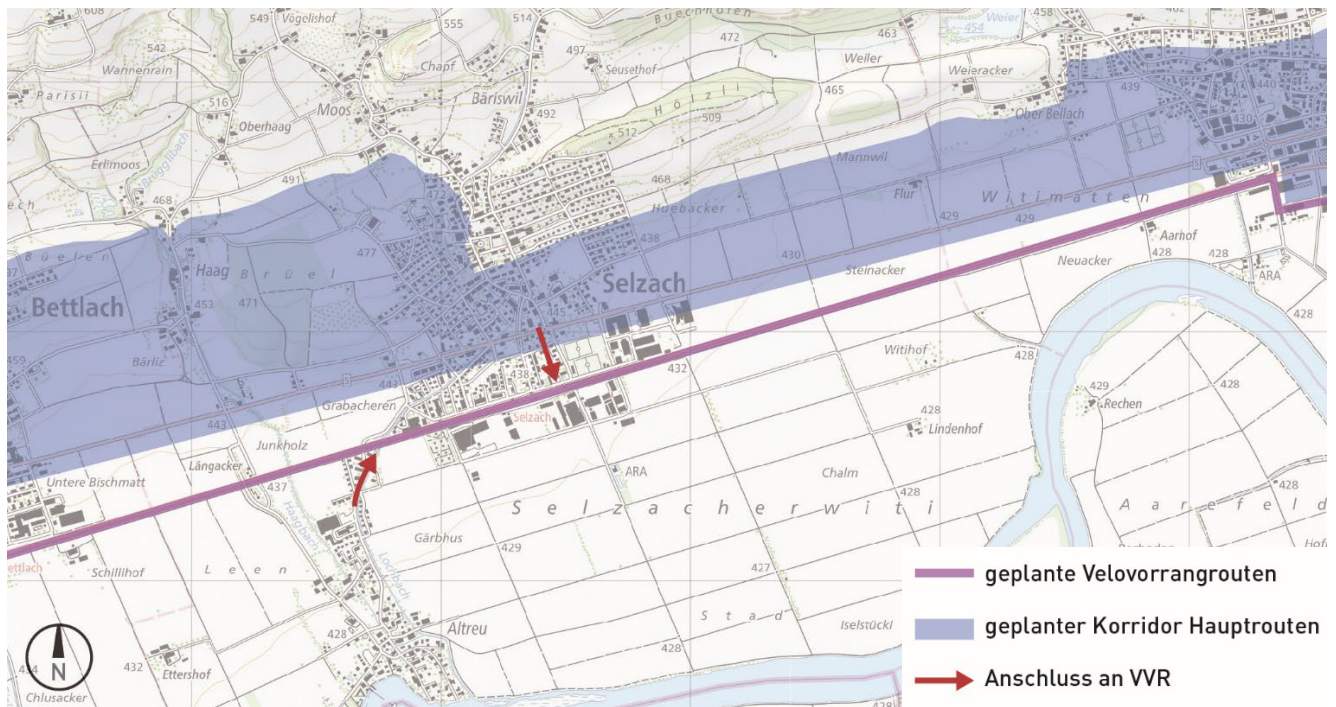


Abbildung 17: Ausschnitt aus dem Velonetzplan des Kantons Solothurn (inkl. möglichen Anschlüssen für Selzach/Altreu)

### 3. Gesamtverkehrsstrategie

#### 3.1 Vorgaben Kantonaler Richtplan

Die im Kantonalen Richtplan unter der Prämisse von Abstimmung Siedlung und Verkehr stipulierten Grundsätze für die Gesamtverkehrsentwicklung sind im Kap. 1.3 auszugsweise dargelegt.

Die Festlegungen in den Punkten 1. bis 3. folgen dem gesamtschweizerisch seit Jahren etablierten Planungsgrundsatz der «3V-Strategie», Verkehr **ver**meiden, **ver**lagern und **ver**träglich gestalten.

Der Planungsgrundsatz wurde inzwischen vor dem Hintergrund der Digitalisierung / Kommunikation mit der zusätzlichen Dimension «Verkehr **ver**netzen» zur «4V-Strategie» erweitert.

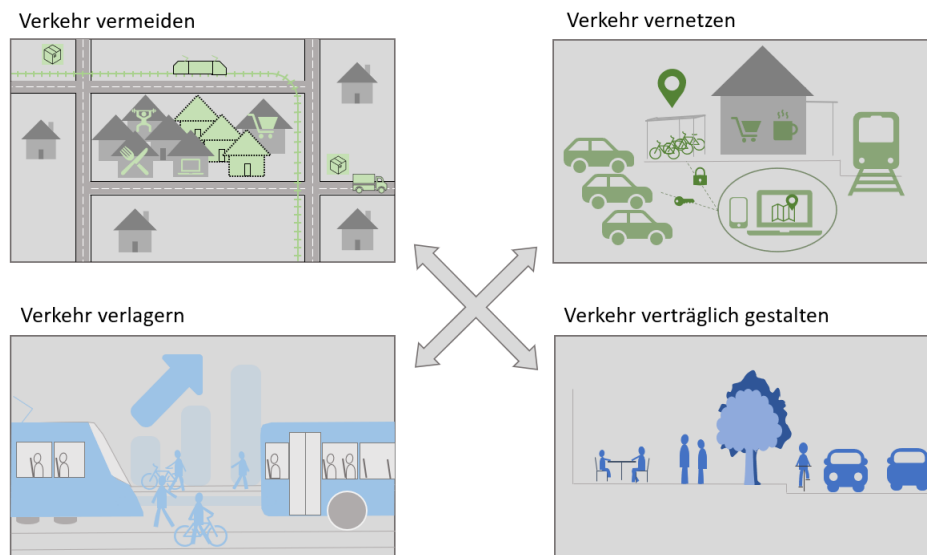


Abbildung 18: Graphische Darstellung der 4V-Strategie

Die Punkte 4. und 5. der Gesamtverkehrsstrategie gem. Kantonalen Richtplan folgen dem ebenso etablierten Grundsatz der Angebotsorientierung, also der prioritären Orientierung am bestehenden Verkehrsnetz als Randbedingung für die zukunftsgerichtete Organisation des Verkehrs.

Auf dieser Basis werden die Schwerpunkte der Verkehrsstrategie für Selzach nachfolgend eingeordnet.



### 3.2 Strategie Selzach

Die Verkehrsstrategie für Selzach wird differenziert nach den Dimensionen der 4V-Strategie, den damit verbundenen Zielen und der entsprechenden Massnahmen-Stossrichtungen wie folgt zusammengefasst:

| Ziele                                                                                                                                                                                                                                                              | Stossrichtung Massnahmen in Selzach                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Verkehr vermeiden</b><br>Angebotsorientierte Verkehrsplanung und nachfragebeeinflussende Massnahmen, fördern von kurzen Wegen.                                                                                                                                  | <b>Merkmale:</b><br><b>Förderung kurze Wege durch attraktive Gemeindeentwicklung und Attraktivierung Zentrum</b><br>Das übergeordnete Ziel der Ortsplanung insgesamt ist die zukunftsgerichtete, attraktive Entwicklung der Gemeinde. Die Gemeinde als Ort zum Leben und zum Arbeiten mit attraktiven Möglichkeiten bzw. Angeboten für Bildung, Versorgung und Freizeit bietet einen guten Rahmen, um viele der täglichen Wege innerhalb der Gemeinde oder zumindest im regionalen Umfeld zurückzulegen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Verkehr verlagern</b><br>Verkehr auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagern: im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern.                                              | <b>Merkmale:</b><br><b>Verbesserungen für den Fuss- und den Veloverkehr</b><br><b>Busverbindung zwischen Selzach und Bellach/Solothurn</b><br>Ein gut verfügbares, zuverlässiges und sicheres Mobilitätsangebot für den Fuss- und den Veloverkehr und im ÖV wird gezielt gefördert. Die Erreichbarkeit für den MIV wird weiterhin hochwertig und verträglich sichergestellt.<br>Entsprechende Massnahmen sind vielschichtig und nutzen die Synergien zwischen allen Zielen des «4V», insbesondere auch die Stossrichtungen unter «Verkehr verträglich gestalten».<br>Bezüglich der Attraktivierung des ÖV setzt sich die Gemeinde für die attraktive Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Bushaltestellen ein und stellt zudem das Postulat für eine zusätzliche Busverbindung zwischen Selzach und Bellach/Solothurn.                                                                          |
| <b>Verkehr verträglich gestalten</b><br>Verkehr verträglich und sicher abwickeln, Strassenräume aufwerten und vermehrte Integration in den öffentlichen Raum in Abstimmung mit den weiteren Nutzungsansprüchen und dem Ortsbild, Trennwirkung Strassen reduzieren. | <b>Merkmale:</b><br><b>Aufwertung H5 mit Verbesserung Knoten / neuer Zentrumsanbindung</b><br><b>Aufwertung Dorfstrasse</b><br>Der Fokus liegt auf der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und der räumlichen / qualitativen Integration der Strassenachsen in den Dorfraum («Fassade zu Fassade»)<br>Die Netzfunktionalität wird weiterentwickelt mit zielgerichteten, konsistenten Verbindungen differenziert nach Fuss- und Veloverkehr sowie MIV. Zentrale Anliegen, welche partnerschaftlich zwischen Gemeinde und Kanton erreicht werden sollen, sind die Verbesserung der Anbindung des lokalen Netzes an die H5 sowie die Aufwertung der Hauptachsen zur Förderung der verkehrssicheren Koexistenz und der Reduktion der Trennwirkung. Diese Stossrichtungen stehen in starker Wechselwirkung mit der Zentrumsentwicklung und der den Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. |
| <b>Verkehr vernetzen</b><br>Vernetzung der Verkehrsmittel und der Verkehrsteilnehmenden.<br>Vernetzung Planung und Prozesse, partnerschaftliche, koordinierte Planungen Gemeinde und Kanton, Partizipation der Bevölkerung und weiterer Beteiligter.               | <b>Merkmale:</b><br><b>Attraktivierung des Bahnhofs</b> als Drehscheibe zwischen Fuss- / Veloverkehr und Bahn und Bus.<br><b>Partnerschaftliche Planung</b> zwischen Gemeinde und Kanton, insbesondere zur Entwicklung der H5 und der Dorfstrasse zu hochwertigen und integrierten Ortsdurchfahrten und Zentrumsräumen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |



## 4. Stossrichtungen Massnahmen

Nachfolgend werden basierend auf den kommentierten Defiziten gem. Kap. 2.2. mögliche Stossrichtungen für Massnahmen zur Verbesserung zusammenfassend und auf grobkonzeptioneller Ebene beschrieben.

Die direkte Zuständigkeit der Gemeinde beschränkt sich auf die kommunalen Strassen. In der öffentlichen Wahrnehmung und der Einstufung des Handlungsbedarfs durch die Fachkommissionen der Gemeinde besteht der grösste Handlungsbedarf jedoch auf der Dorfstrasse und der H5, also auf den innerörtlichen Kantonsstrassen.

Zudem: In der Wahrnehmung der Bevölkerung ist die Eigentumsfrage unwesentlich. Im Vordergrund steht das Bedürfnis nach einem durchgehend verkehrssicheren und attraktiven Verkehrsnetz.

Der vorliegende Kurzbericht fasst deshalb die im Rahmen der Workshops eingebrachten und diskutierten Handlungsbedürfnisse und Lösungsansätze sowohl für die Gemeindestrassen wie auch die Kantonsstrassen zusammen.

### 4.1 Bereich Biel-/Soothurnstrasse (H5)

---

#### Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf aus Sicht der Gemeinde leitet sich direkt aus der generellen Beurteilung der heutigen Situation ab. Dabei besteht in erster Linie der Bedarf nach einer besseren Haupteinschliessung, hauptsächlich des nördlichen Dorfteils über die Dorfstrasse. Mit «besser» ist eine sicherere und komfortablere Situation für den einmündenden Verkehr gemeint.

Die weiteren im Zusammenhang mit der H5 definierten Handlungsbedürfnisse betreffen eine verbesserte Sicherheit für den Veloverkehr, die Minderung der Trennwirkung insgesamt und also eine verbesserte Integration der H5 in die Dorfsituation.

Diese «Verortung» des Handlungsbedarfs wurde in Form der folgenden Handlungsstrategie skizziert:

- *«Befreiungsschlag» Knoten Dorfstrasse*  
Aufgrund der qualitativen Gegenüberstellung möglicher Sanierungen des bestehenden Knotens mittels Kreisel oder Lichtsignalanlage ist aus Sicht der Gemeinde klar, dass der bestehende Knoten nicht funktional und siedlungsverträglich saniert werden kann. Als weiterer relevanter Aspekt wirkt das «Überbleibsel» der früheren Verkehrsführung mit der tiefgelegten Bahnhofstrasse in die Suche nach alternativen Lösungsansätzen. Im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr strebt die Gemeinde eine zukunftsfähige Lösung mit dem Hauptanschluss der beiden Dorfteile beidseits der H5 am neuen Knoten Bahnhofstrasse an.
- *Verstärkung Dorfeinfahrten als wirksamer Übergang von 80 auf 50 km/h*  
Die beiden bestehenden Eingangsportale West und Ost mit Strassenaufweitungen weisen insbesondere in Fahrtrichtung Ortszentrum kaum eine Ablenkung der Fahrachse auf und bewirken daher nur eine kleine Geschwindigkeitssenkung. Die Gemeinde ist der Ansicht, dass bei den Knoten Grabachern und Leinweg keine Kreisel notwendig sind, da die Knoten gut funktionieren. Allerdings sollten die Eingangsportale markanter gestaltet werden, um insbesondere in Fahrtrichtung Zentrum eine bessere Bremswirkung zu erzielen.



- *Transformation H5 im Innerortsbereich von der siedlungstrennenden Hauptverkehrsachse zur integrierten Ortsdurchfahrt*  
Dieses Anliegen wird im regionalen Zusammenhang mit der übergeordneten Sichtweise wie im Kap. 2.1 dargelegt gesehen, also mit Selzach als «Verkehrsscheide» und mit dem Zielbild des Zentrums von Grenchen und resultierend mit einer deutlichen Siedlungsorientierung des Strassenraums der H5 im Innerortsbereich von Selzach.
- *Koordinierte Dorfentwicklung*  
Im Zusammenhang mit der dargelegten Handlungsstrategie ist zentral, dass koordiniert dazu die Gemeindeentwicklung stattfindet. Der neue Hauptknoten in Verbindung mit der niveaugleichen Führung der Bahnhofstrasse und der weiterhin auf tieferem Niveau geführten Fuss- und Veloverkehrsachse erfordert eine dazu koordinierte Entwicklung der Bauvolumen und Aussenräume. Die integrale Transformation der H5 im Innerortsbereich erfordert eine entsprechende Nutzungsentwicklung entlang der Achse. Eine Mischnutzung, mit teilweise kundenorientierten EG-Nutzungen, insgesamt eine gegenüber heute erhöhte Präsenz von Selzach an der Ortsdurchfahrt mit belebten Seitenräumen muss dazu die Stossrichtung sein.

### **Etappierung und Dringlichkeit**

Die Reihenfolge der punktuellen Handlungsbedürfnisse Anschlussknoten Bahnhofstrasse und Dorfeinfahrten und die integrale Transformation der H5 im Siedlungsbereich zeigen bewusst eine mögliche Etappierung und entsprechen insbesondere der aus Sicht der Gemeinde bestehenden Dringlichkeit. Mit dem Aspekt der Etappierbarkeit soll Handlungsspielraum abgestimmt auf die Verträglichkeit mit dem kantonalen Mehrjahresprogramm signalisiert werden.

Die Wichtigkeit und Dringlichkeit betrifft vor allem den neuen Knoten Bahnhofstrasse als Ersatz für den Anschluss Dorfstrasse. Die aus Sicht der Gemeinde wichtigsten Aspekte und Erkenntnisse dazu:

- Die aktuelle Situation am Anschlussknoten ist labil. Mit der absehbaren Dorf- und damit einhergehenden Verkehrsentwicklung besteht dringender Handlungsbedarf. Am bestehenden Knoten besteht kein zweckmässiger Ansatz für eine wesentliche, nachhaltige Verbesserung (Kreisel nicht möglich, LSA nicht verträglich).
- Die Kraft soll daher auf den neuen Knoten Bahnhofstrasse konzentriert werden. In Analogie zu den Erkenntnissen am Knoten Dorfstrasse lässt sich ableiten, dass ein konventioneller Knoten nicht zielführend ist und dass eine LSA auch hier nicht verträglich ist. In Anlehnung an die Knotensituationen in Bellach und Bettlach wird ein Kreisel als zweckmässig eingeschätzt.
- Ein Kreisel ist unter dem Aspekt der angestrebten vermehrten Siedlungsorientierung und -integration der H5 ambivalent bzw. stellt für die damit koordinierte Siedlungsentwicklung im Perimeter eine Herausforderung dar. Dies wird durch das Bestreben, weiterhin eine Lösung für die niveaufreie Querung für den Fuss- und Veloverkehr zu erhalten, zusätzlich erschwert.
- Der Lösungsansatz neuer Knoten Bahnhofstrasse basiert auf der Einschätzung, dass die heutige Verkehrsbelastung auf der H5 weiterhin besteht bzw. weiter zunimmt. Wäre ein restriktiver Ansatz mit einer Verkehrsreduktion denkbar, wären andere Lösungsansätze und namentlich auch die Beibehaltung des bestehenden Anschlusses Dorfstrasse möglich.



- Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die partnerschaftliche Planung des neuen Knotens kurzfristig angegangen wird (2024) und die Umsetzung mindestens mittelfristig erfolgen kann. Die Planung der punktuellen Lösung inkl. dem Rückbau des bestehenden Knotens Dorfstrasse soll im Zuge einer zumindest generellen Planung über den ganzen Perimeter zwischen den Einfahrtstoren erfolgen, um eine integrale, koordinierte Lösung zu gewährleisten.

### Lösungsansatz

Auf der nachfolgenden Abbildung sind die vorgeschlagenen Elemente/Massnahmen verortet:

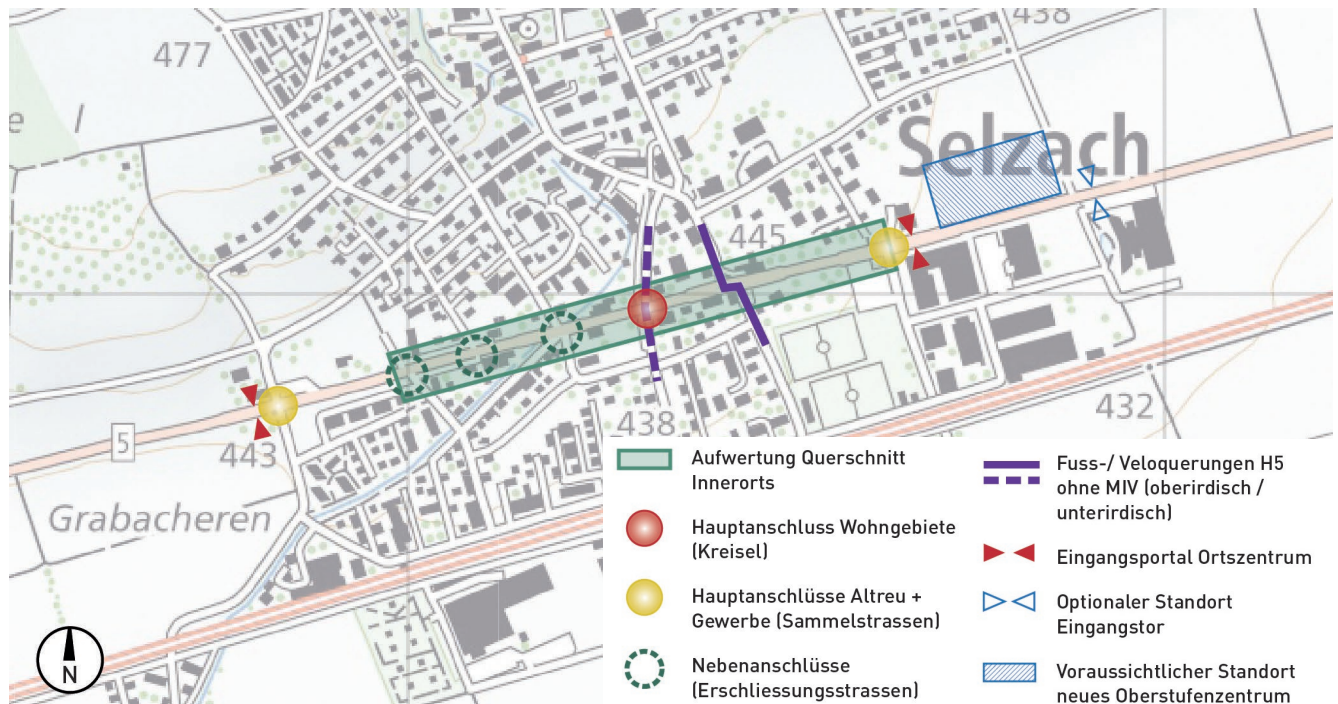


Abbildung 19: Vorgeschlagene Massnahmen auf der H5

### Auswirkungen neues Oberstufenzentrum

In Selzach soll ein neues Oberstufenzentrum entstehen. Geplant ist dies am Standort nördlich der H5 zwischen Oberem Suracherweg und Leinweg. Mit dieser Ausdehnung des Siedlungsgebietes nördlich der H5 nach Osten bis an den Oberen Suracherweg drängt sich die Positionierung des Einfahrtstores östlich des oberen Suracherwegs auf. (siehe Abbildung 17).

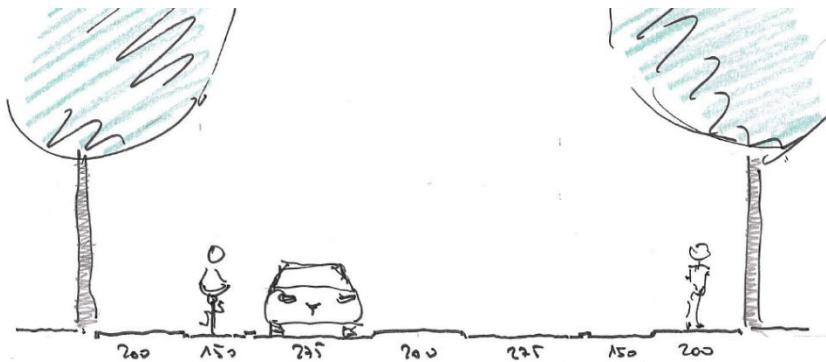


## Vorschlag für eine künftige Querschnittsgestaltung der H5

### Bestehender Querschnitt



### Neuer Querschnitt



## Referenzbilder

### Eingangsportale

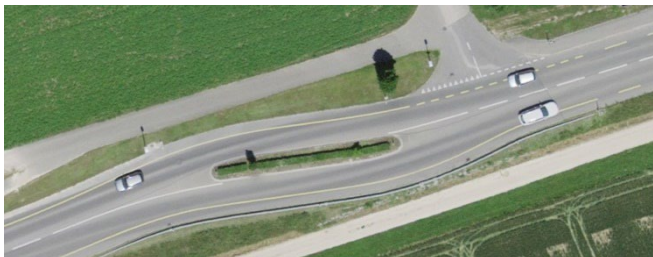


Abbildung 20: Lengnau, Ortseingang West  
(doppelte Verschwenkung der Fahrbahn)



Abbildung 21: Pieterlen, Ortseingang Ost  
(einfache Verschwenkung der Fahrbahn)

### Querschnittsaufteilung Innerorts



Abbildung 22: Ortsdurchfahrt Lengnau (Mittelbereich mit FGSO und Radstreifen)



Abbildung 23: Bielstrasse Solothurn (Mittelbereich mit Mehrzweckstreifen / Bäumen und Radstreifen)

## 4.2 Konzeption Verkehrserschliessung

### Wohngebiete Selzach

Um den motorisierten Verkehr aus den Wohngebieten Selzachs möglichst auf einen Knoten zu konzentrieren und so Ausweichfahrten durch das Quartier zu reduzieren, ist ein attraktiver, sicherer und leistungsfähiger Hauptknoten wichtig.

Der heutige Hauptknoten H5 / Dorfstrasse / Zilweg weist diverse Defizite auf. Im Rahmen der Bearbeitung wurden mögliche Massnahmen zur Optimierung des bestehenden Knotens geprüft. Aufgrund der Geometrie und den engen Platzverhältnissen ist die Umsetzung eines Kreisels nicht möglich. Eine Lichtsignalanlage ist mit dem Hintergrund eine siedlungsorientierte H5 zu erreichen wenig zielführend. Auch die Reaktivierung des Verkehrsregimes mit Linksabbiegeverboten und Umleitung via Bahnhofstrasse wäre ein Rückschritt. Daher wird als zentrales Element zur Verbesserung der Erschliessung der Wohngebiete nördlich und südlich der H5 die Verlegung des Hauptknotens von der Dorfstrasse Richtung Westen auf Höhe der Bahnhofstrasse empfohlen.

Die Bahnhofstrasse mit der Unterführung unter der H5 ist noch ein Relikt aus der Zeit vor Inbetriebnahme der Autobahn und für eine zukunftsorientierte Entwicklung im Umfeld der H5 nicht förderlich. Zudem wird der Unterhalt der Unterführung in den nächsten Jahren Investitionen in diese Infrastruktur benötigen. Mit der (Teil-)Aufschüttung der Unterführung können alle Fahrbeziehungen an einem Knotenpunkt konzentriert werden, was sowohl für die Leistungsfähigkeit wie auch für die Verkehrssicherheit förderlich ist. Die Beibehaltung einer unterirdischen H5-Querung für den Fuss-/Veloverkehr mit ausreichendem Querschnitt ist jedoch wichtig (Anschluss Ortskern an die Velovorangroute) und kann innerhalb des bestehenden Unterführungsquerschnitts ermöglicht werden.

Der Gemeinde ist bewusst, dass dieser Lösungsansatz hohe Kostenfolgen mit sich zieht. Mangels an Alternativen beim bestehenden Knoten an der Dorfstrasse scheint dies jedoch der richtige Weg zu sein. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Kosten-Nutzen-Verhältnis ist im Zusammenhang mit der Konkretisierung dieser Planung vorzunehmen. Der angesprochene Kreisels stellt in Bezug auf den Platzbedarf eine Maximalbetrachtung dar und lässt alternativen Knotenformen zu – sofern sich diese in einem Variantenstudium als zielführender erweisen.

Weiter ist eine Aufwertung der Kantonsstrasse (H5 und Dorfstrasse) im Siedlungsgebiet anzustreben (siehe auch Kapitel 4.1 und 4.3).

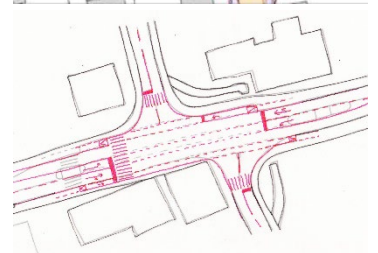
Der Knoten Dorfstrasse/Zilweg soll nur noch für den Fuss-/Veloverkehr nutzbar sein und kann für diese Bedürfnisse umgebaut werden. In dem Zusammenhang sollte die Aufhebung der bestehenden Personenunterführung, welche heutige Standards nicht erfüllt, geprüft werden.

### Gewerbegebiet

Für das Gewerbegebiet ist keine konzeptionelle Änderung notwendig.

### Altreu

Die Erschliessung des Ortsverkehrs von Altreu soll wie bisher über beide Anschlussknoten (Haag und Grabachern) erfolgen. Der touristische Verkehr soll künftig jedoch nur noch über den Knoten Haag geleitet werden (siehe Kapitel 4.4).





## Haag

Die Vermeidung von Ausweichverkehr durch den Weiler Haag stellt eine wichtige Massnahme zur Erhöhung der Lebensqualität in den Wohngebieten dar (sowohl von Haag, wie auch von Selzach). Aus diesem Grund sollen die Verbindungen zwischen Haag und Bettlach für den MIV gesperrt werden und auch Verbindungen zwischen Haag und Selzach auf wenige Achsen beschränkt werden.

Auf der nachfolgenden Abbildung ist die Konzeption der künftigen Verkehrserschliessung grafisch dargestellt:

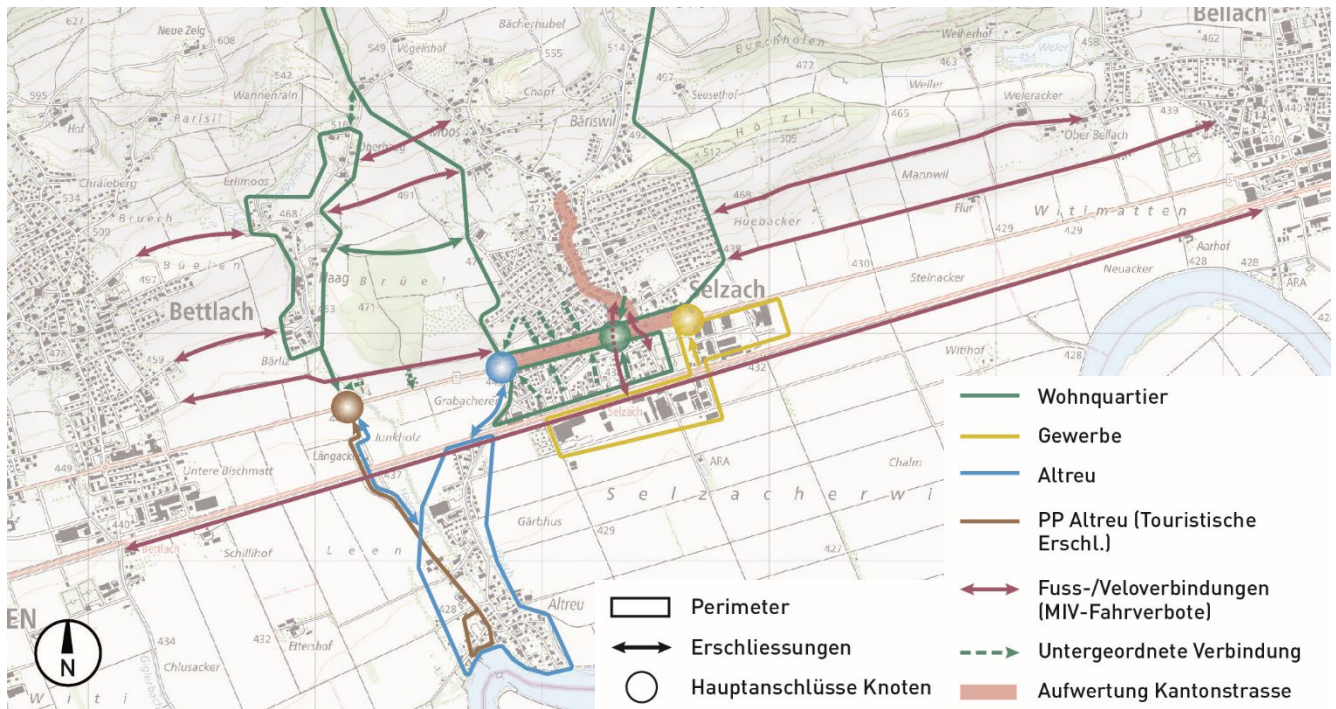


Abbildung 24: Künftige Verkehrserschliessung von Selzach

### 4.3 Aufwertung Dorfstrasse / Bäriswilstrasse

Auch die Dorfstrasse bedarf einer gestalterischen und funktionalen Aufwertung, damit der Verkehr im Ortskern von Selzach siedlungsverträglich abgewickelt werden kann und die Bedürfnisse des Fussverkehrs befriedigt werden.

#### Bestehende Elemente hervorheben

Bereits heute verfügt die Dorfstrasse über wertvolle gestalterische Elemente (Brunnen mit gepflasterten Bereichen). Das Potential dieser Elemente ist allerdings nicht ausgeschöpft und kann im Rahmen einer Strassenraumaufwertung akzentuiert werden. Diese Elemente können zur Kammerung des Streckenabschnitts genutzt werden.

#### Strassenraumgestaltung

Die Fahrbahn ist möglichst siedlungsorientiert zu gestalten (z.B. Verzicht auf Markierungen) und der Querschnitt auf ein Minimalmass zu reduzieren. Das Trottoir und die angrenzenden Übergangsbereiche (z.B. Vorplätze) sollen als Einheit wirken. Zudem sind die Knoten zu redimensionieren.

Als gutes Beispiel für eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung kann die kürzlich umgestaltete Bettlachstrasse genannt werden.

#### Fussverkehr

Die Bedürfnisse für den Fussverkehr sowohl in Längsrichtung, wie auch auf den Querbeziehungen ist zu stärken. Wenn möglich soll beidseitig ein Längsangebot vorhanden sein. Zudem sind geeignete Querungsstellen auf den Wunschlinien des Fussverkehrs auszuscheiden (Querung Dorfstrasse, aber auch Querung einmündende Strassen).

Sinnvollerweise werden im Bereich des Schulhauses und im Bereich des Pensionshaus/Coop platzartige Gestaltungen umgesetzt, welche Akzente schaffen und zum flächigen Queren einladen.

Auf der nachfolgenden Abbildung sind die vorgeschlagenen Elemente/Massnahmen verortet:



Abbildung 25: Vorgeschlagene Massnahmen auf der Dorfstrasse / Bäriswilstrasse



## Bilder bestehende Brunnen (Potential)



Abbildung 26: Dorfstrasse, Brunnen südlich Bettlacherstrasse  
(Brunnen/Pflasterung ohne Bezug zur Fahrbahn)



Abbildung 27: Dorfstrasse, Brunnen und Platz vor Schulhaus  
(grosszügige Anlage, ohne Bezug zur Fahrbahn)

## Referenzbilder



Abbildung 28: neugestaltete Bettlachstrasse  
(siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung)



Abbildung 29: neugestaltete Bettlachstrasse  
(siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung)



Abbildung 30: Dachsen ZH, Dorfstrasse  
(Platzgestaltung mit Pflasterung in Fahrbahn integriert)



Abbildung 31: Biel, Zentralplatz  
(Platzgestaltung mit dezenter Verkehrsführung)

#### 4.4 Lenkung Tourismusverkehr Altreu

##### Lenkung Tourismusverkehr

Die Altreu- resp. Selzacherstrasse soll vom Tourismusverkehr entlastet werden. Als Erschliessung für den Tourismusverkehr soll künftig nur noch die Längackerstrasse genutzt werden (Entfernung Wegweisungssignale beim Knoten Grabachern).

##### Zubringerregelung Altreu Südost

Die heute bestehende Fahrverbotszone mit Zubringerregelung soll künftig bis zum Kapellweg erweitert werden. Dafür ist ein Ausbau des Kapellwegs zwischen Selzacher- und Längackerstrasse angedacht.

Die nachfolgende Abbildung illustriert den Zielzustand für Altreu:

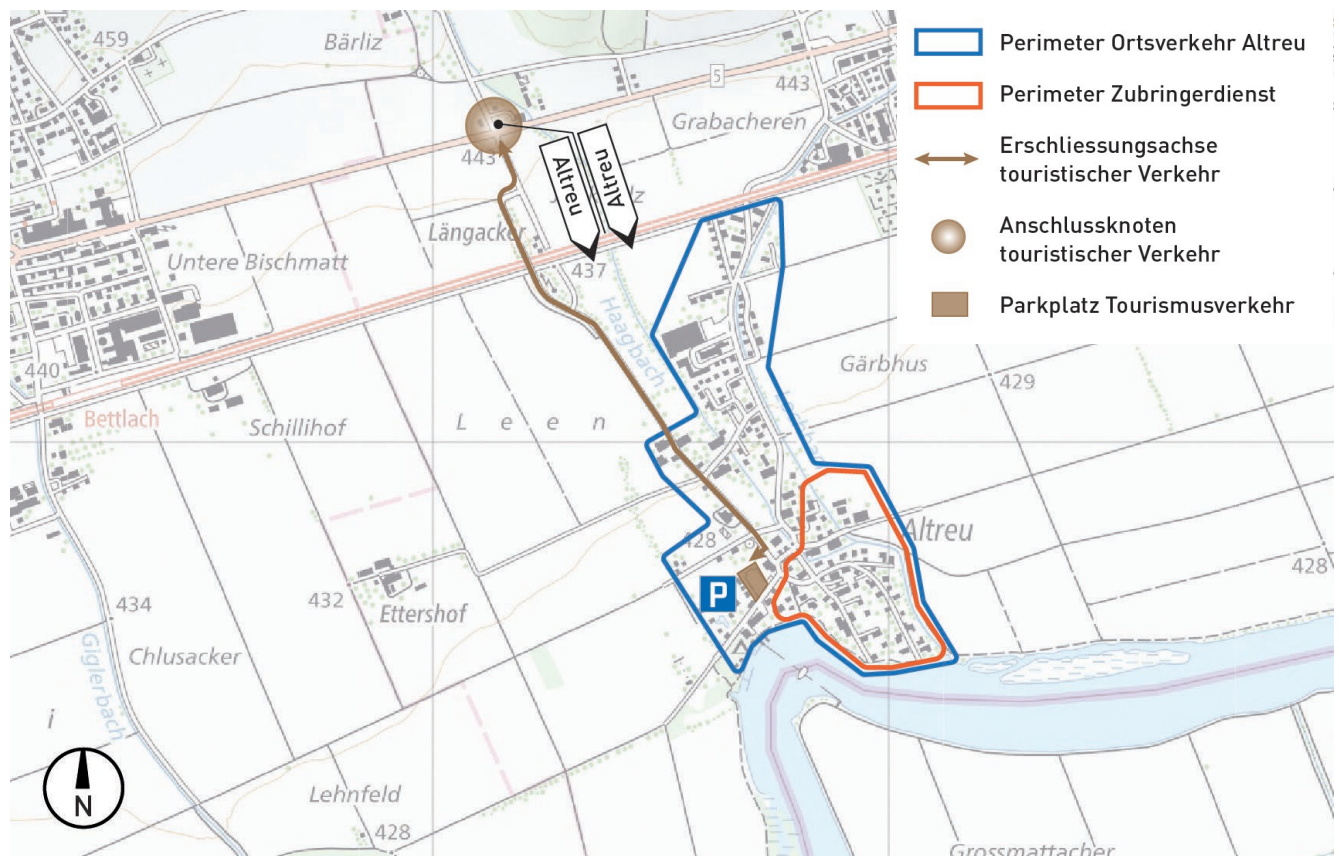


Abbildung 32: künftiges Verkehrserschliessung für Altreu

#### 4.5 Förderung Fuss- und Veloverkehr

Um eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erreichen, sind Förderungsmassnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs notwendig.

##### Anschluss Velovorrangroute

Mit der Inbetriebnahme einer Velovorrangroute zwischen Grenchen und Solothurn südlich der Bahnlinie sind attraktive und direkte Anschlusspunkte vom Ortskern von Selzach und von Altreu an diese Vorrangroute wichtig. Dies bedingt, dass im Rahmen der Vorrangroutenplanung eine neue Unterführung unter den Bahngleisen im Bereich des Bahnhofs mitberücksichtigt wird. Eine Koordination mit dem Bahnhof-Umbauprojekt der SBB ist dabei sinnvoll. Weiter ist auf der Bahnhofstrasse ein ausreichender Unterführungsquerschnitt unter der H5 beizubehalten).

Auch ein adäquater Anschluss von Altreu an die Vorrangroute ist vorzusehen.

## Konkretisierung Velohauptroute

Der ausgewiesene Korridor für eine Velohauptroute deckt das Bedürfnis ab vom Ortskern von Selzach mit dem Velo in die Nachbargemeinden Bettlach und Bellach zu gelangen. Bei der Konkretisierung dieses Korridors ist die Lage des neuen Oberstufenzentrums zu berücksichtigen. Die Strecke sollte zudem auf einer der ausgewiesenen Achsen mit einem MIV-Fahrverbot liegen (siehe Abbildung in Kap. 4.2).

## 4.6 Ausbau Bus-Angebot Richtung Solothurn

Da der Bahnhof Selzach lagemässig für das Ortszentrum von Selzach nicht ideal ist, wäre für Selzach eine attraktive Busanbindung Richtung Bellach/Solothurn von grossem Interesse. Dieser Wunsch soll bei der Angebotsplanung berücksichtigt werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den aktuellen Stand der Güteklassen sowie die bereits bestehenden und gewünschten Buslinien:

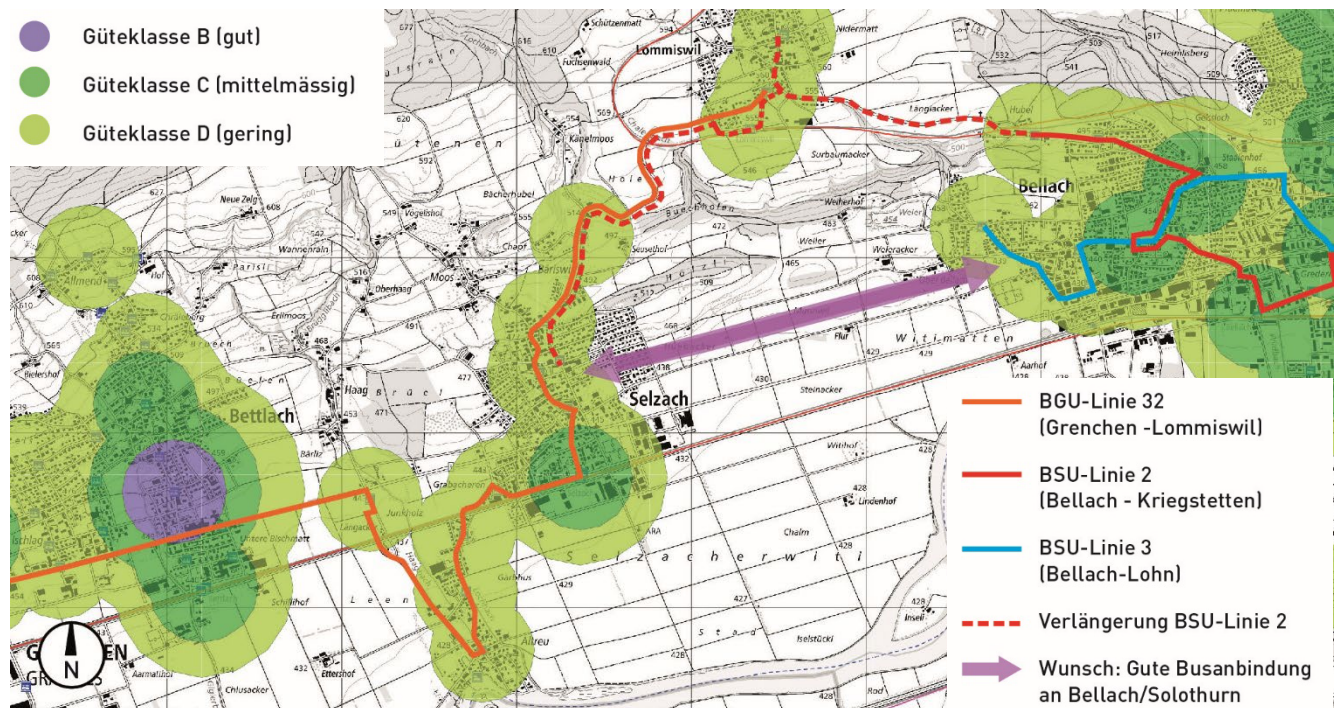


Abbildung 33: Bestehende Buslinien und Erschliessungsgüte, inkl. angestrebte Busverbindung nach Solothurn



## 5. Schlussbetrachtung

Die vorliegende Zusammenfassung der Verkehrsaspekte im Kontext der Ortsplanungsrevision stellt den Bezug her zwischen den hauptsächlichen Verkehrsanliegen der Gemeinde zu der Gesamtverkehrsstrategie, welche sich aus den Vorgaben des kantonalen Richtplans ableitet.

Der Handlungsbedarf konzentriert sich in Selzach hauptsächlich auf die Kantonsstrassenachsen H5 und Dorfstrasse/ Bärswilstrasse, mit den folgenden spezifischen Ausrichtungen:

- H5  
Das wichtige und dringende Anliegen, die Haupteerschliessung der Gemeinde zukunftsfähig zu gestalten, erfordert als hauptsächliches Element einen neuen Knoten, welcher sich in der Achse Bahnhofstrasse aufdrängt. Der bestehende Knoten Dorfstrasse kann aufgrund der Bebauungssituation nicht ausreichend bzw. in ortsverträglicher Form weiterentwickelt werden. Die Reduktion der Trennwirkung, die verstärkte Integration des Strassenraumes in den Siedlungsraum, verbunden mit der für die künftigen Anforderungen erforderlichen Funktionalität der Strasse, führt zum Vorschlag der Transformation der H5 im Abschnitt zwischen bzw. inkl. den Ortseinfahrten. Dabei sollen die zukunftsgerichtet erforderlichen Standards für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Unterstützung von flexiblem Quermöglichkeiten berücksichtigt werden. Aufgrund der Wichtigkeit und Dringlichkeit ist es für die Gemeinde wichtig, dass kurzfristig zumindest eine konzeptionelle Planung über den Perimeter erfolgt und dass daraus die nachhaltige Verbesserung der hauptsächlichen Ortserschliessung kurz- bis mittelfristig konkretisiert und umgesetzt wird. Das Ziel der verstärkten Siedlungsorientierung der H5 erfordert eine integrale, koordinierte Entwicklungsplanung Strassenraum und begleitende Nutzungen und also eine partnerschaftliche Zusammenarbeit Kanton / Gemeinde.
- Dorfstrasse / Bärswilstrasse  
Die heutige Ortsdurchfahrt weist deutliche Mängel vor allem in Bezug auf den Fussverkehr und in diesem Zusammenhang auch auf die Schulwegsicherheit auf. Der Strassenraum soll insgesamt aufgewertet werden und vermehrt auf das Bedürfnis der Koexistenz und der Zentrumsnutzungen ausgerichtet werden. Diese Anliegen sollen im Rahmen der anstehenden Sanierung der Ortsdurchfahrt in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde kurzfristig angegangen werden.

Weitere Handlungsbedürfnisse bestehen nördlich der H5 in Bezug auf die Bereinigung der Ortsteil- und Ortsverbindungen. Südlich der H5 im Ortsteil steht die Verbesserung der Verträglichkeit zwischen der Ortsteilerschliessung und der touristischen Erschliessung im Vordergrund.