Lebensader

Die Lebensader umfasst die Ortsdurchfahrt von Oensingen.

Mehr Aufenthaltsqualität im Dorf

Die hier dargestellten Pläne lehnen sich an den Resultaten der 2021 von der Gemeinde Oensingen durchgeführten Partizipation an.

Mit dem Gesamtverkehrsprojekt (GVP) wird die heute durchs Dorf führende Kantonsstrasse an den südlichen Dorfrand und zum Industriegebiet verlegt. Die verschobene Kantonsstrasse wird zur Entlastungsstrasse. Die Ortsdurchfahrt wird zur Gemeindestrasse.

Das reduziert den Auto- und Lastwagenverkehr durchs Dorf um bis zur Hälfte. Die Solothurnstrasse ab dem Verkehrsknoten Oensingen West, die Hauptstrasse und die Oltenstrasse bis zum Wolfackerweg im Osten werden zur Lebensader. Sie kann gestaltet werden und lädt zum Verweilen ein.

Merkmale der Lebensader

- Grundsätzlich Tempo 30, beim Roggenpark Begegnungszone mit Tempo 20
- Auch in Tempo-30-Zone gilt es Fussgängerstreifen
- Bis auf einige Ausnahmen gilt Rechtsvortritt
- Strassenbreite für den Verkehr wird reduziert
- Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten mehr Platz
- Velos verkehren in Zonen mit Tempo 20 und 30 im Mischverkehr mit Autos
- Busse halten auf der Fahrbahn, die Haltestellen sind barrierefrei
- Nicht für den Verkehr benötigte Flächen werden entsiegelt und begrünt

Lesehilfe

Auf der Luftaufnahme ist die künftige Lebensader in verschiedenen Farben dargestellt. Um den Unterschied zwischen der aktuellen und künftigen Situation erkennen zu können, ist der aktuelle Strassenraum mit feinen weissen Markierungen erkennbar.

Beim Verkehrsknoten Oensingen West zum Beispiel zeigen die dunklen violetten Flächen die Fusswege. Die helle violette Fläche zeigt den Velo-Bypass.

Legende

- Fahrbahn Kantonsstrasse
- Fahrbahn Gemeindestrasse
- Privater Vorplatz
- Fussweg
- Kombinierter Velo-/Fussweg
- Mittelstreifen
- Verkehrsinsel
- Grünfläche
- Blickwinkel Visualisierungen

Verkehrsknoten Oensingen West

Verschiebung schafft Platz
Beim Verkehrsknoten Oensingen West wird der Kreisel einige Meter nach Osten verschoben und vergrössert. Der freigewordene Platz ermöglicht einen Velo-Bypass von der Lehngasse Richtung Niederdorf.

Zudem entsteht eine Grünfläche, die vielfältig begflanzt werden kann. Neu wird die Leuenbachstrasse rechtsmündig in die Bahnhofstrasse geführt. Das erhöht die Sicherheit und entlastet den Kreisel.

Blick auf den Kreisel und in die Solothurnerstrasse - heute (links) und künftig (rechts).

Velo-Bypass

Vom Autoverkehr getrennt
Velofahrende kommen direkt von der Lehngasse in die Solothurnstrasse und müssen nicht mehr in den Kreisel einfahren.

Mittelstreifen

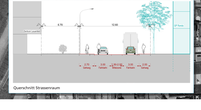
Einfacheres Abbiegen und Queren
Der Mittelstreifen erleichtert überall das Linksabbiegen. Zudem können Personen, welche die Strasse überqueren wollen, sicherer.

Verkehrsknoten Hauptstrasse/Solothurnstrasse

Neu als Kreisel
Der Verkehrsknoten wird zu einem Kreisel umgestaltet. Durch die Kreisellösung kann auf die Rechtsabbiegespur aus dem Norden verzichtet werden. Sie wird rückgebaut und entsiegelt. Südlich des Kreisels werden Flächen frei. Auch sie können entsiegelt und begflanzt werden.

Verkehrsknoten Solothurnstrasse

Strasse mit Platzcharakter
Der Verkehrsknoten wird gegenüber der Strasse leicht angehoben. Der gesamte gelb markierte Bereich von Haus zu Haus könnte einheitlich gestaltet werden und erhielte dadurch einen Platzcharakter. Die Fussgängerinnen und Fussgänger müssen nicht mehr zwei Trottoirkanten überqueren. Die Gestaltung könnte sich in einem partizipativen Verfahren der Gemeinde mit der Bevölkerung entwickeln.



Querschnitt Strassenraum

Querschnitt Strassenraum

Verkehrsknoten Autobahnausfahrt Zentrum

Kleiner, aber sicherer
Der Kreisel wird deutlich verkleinert, was die Überschichtbarkeit verbessert. Beim Ab- und Einbiegen sind nur noch kehrte Geschwindigkeiten möglich, somit wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die neue Anordnung schafft Platz für Grünflächen. Speziell vor dem Gemeindehaus lenken diese Grünflächen den Fussverkehr auf die Fussgängerstreifen.

Querschnitt Strassenraum

Roggenpark

Begegnungszone mit Tempo 20
Der Roggenpark liegt in der Ortsmitte und etwa in der Mitte der geplanten Begegnungszone mit Tempo 20. Diese erstreckt sich über 780 Meter. In der Zäri-Zone ist die Fahrbahn gegenüber der Zäri-Zone angehoben. Die Randabschlüsse von der Strasse zu den Fussgängerzonen sind nicht mehr vorhanden. Die Erschliessungen der Schlaus-Strasse und des Steinmeuwg-Saals die Gemeinde ebenfalls in diese Begegnungszone einbeziehen. So wieder die Funktion als Schulweg unterstrichen. Die beiden Strassen sind eine wichtige Verbindung zur Kreischule Bechburg.

In einer Begegnungszone leben sich alle Verkehrsteilnehmenden gut miteinander. Es gilt Rechtsvortritt. Kreuzungen können gleichzeitig bevorzugt. Der Strassenraum ist eben. Die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger wenn für Velofahrende steigt. Die Begegnungszone erhöht die Aufenthaltsqualität. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Fahrbahn überall queren, dürfen aber Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Solche Zone eignen sich für siedlungs- und für verkehrsorientierte Strassen.

Blick Richtung Roggenpark, Übergang von Tempo 30 zu Tempo 20 – heute (links) und künftig (rechts).

Querschnitt Strassenraum

Reduzierte Geschwindigkeit auf der Lebensader

Tempo 30 bedeutet Sicherheitsgewinn
In der Schweiz ereignen sich 60 Prozent der schweren Verkehrsunfälle innerorts. Die Unfallforschung zeigt: je höher das Tempo, desto höher das Unfallrisiko und desto gravierender die Folgen. Tempo 30 bietet mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Für Kinder, die zu Fussgängern, Velofahrern und Autofahrern heranwachsen bieten einfacher überquerbare Fahrzeugbewegungen und -lenker verlieren kaum Zeit, die der Verkehrsfluss gleichmässiger ist und Staus vermieden.

Bushalte 137

Neue Bushaltestelle
Sollte die Buslinie 137 erweitert werden, wäre hier in beide Richtungen eine Bushaltestelle möglich.

Bushaltestelle Oensingen Post

Haltebuchten werden aufgehoben
Statt wie bisher in Haltebuchten stoppen die Busse neu in beiden Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn. Die gewonnenen Flächen lassen sich entsiegeln und begrünen.

Blick auf die Bushaltestelle Oensingen Post - heute (links) und künftig (rechts).

Bauliche Massnahmen auf den Mittelstreifen verhindern das Überholen durch Autos. Das Ein- und Ausfahren erfolgt auf gleichem Niveau. Die Haltestellen sind nicht überdacht.

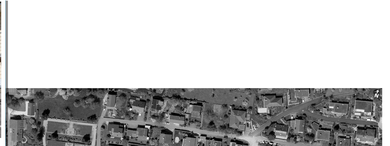
Bushaltestelle Pfrapatalo

Neue Bushaltestelle
Die Haltestellen werden verschoben angeordnet. Die Strassenbreite kann bei 6 Metern belassen werden. Damit Ausweichmanöver möglich bleiben, und beim Hotel Christ keine Baumpflanzungen möglich.

Querschnitt Strassenraum

Verkehrsknoten Hauptstrasse/Kantonsstrasse

Mehr Platz zum Verweilen
Indem die Kantonsstrasse rechtsmündiger in die Hauptstrasse geführt wird, lässt sich die Verkehrsfläche verkleinern. Der Verkehrsfluss wird dadurch verlangsamt. Der freiwerdende Raum kommt den Fussgängerinnen und Fussgängern zugute oder kann entsiegelt werden.

Bushaltestelle Bauernl

Verschiebung Bushaltestelle
Die Bushaltestelle Bauernl (beim Werkhof) fällt weg. Sie wird an den Pflugerstalz verlegt. Der Bus verkehrt neu über die Kasternholzstrasse auf dem Hauptstrasse und nicht mehr via Kronengasse.