

Gesamtverkehrskonzept Solothurn West

Knoten Lackenhof und Weststadtbrücke

Projektbeschreibung



Inhalt

1.	Ausgangslage und Zielsetzung	1
2.	Projektbeschrieb	5
3.	Kosten	9
4.	Projektablauf und weiteres Vorgehen	10

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

Ausgangslage

Die Westtangente Solothurn stellt eine zentrale Hauptverkehrsachse dar und dient als wichtiger Autobahnzubringer zum Anschluss Solothurn-West der Autobahn A5. Die Strasse ist mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausgebildet und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert. Sie übernimmt eine wesentliche Entlastungsfunktion für das Stadtzentrum von Solothurn und die Gebiete südlich des Bahnhofs. Die Westtangente gewährleistet die Anbindung der nördlichen und westlichen Siedlungsgebiete sowie der umliegenden Gemeinden an das übergeordnete Autobahnnetz. Darüber hinaus erschliesst sie bedeutende Industrie- und Gewerbegebiete am Hunnenweg und in Bellach, vgl. Übersichtsplan in Abbildung 1.

Die Strasse wurde im Sommer 2008 eröffnet, wodurch ein erheblicher Teil des Durchgangsverkehrs auf die neue Route verlagert werden konnte. Heute wird die Westtangente täglich von rund 25'000 Fahrzeugen befahren. Durch das steigende Verkehrsaufkommen ist inzwischen die Leistungsfähigkeit der Westtangente während der Hauptverkehrszeiten erreicht resp. überschritten. Mit dem Entwicklungsgebiet «Weitblick», in dem in den kommenden zehn Jahren Wohnraum für rund 1'700 Personen sowie eine vergleichbare Anzahl an Arbeitsplätzen entsteht, ist zudem mit einer weiteren deutlichen Verkehrszunahme zu rechnen¹.



Abbildung 1 Übersichtsplan mit der Westtangente

¹ Vgl. [Projektwebsite Solothurn Weitblick](#)

Bereits heute kann der Verkehr aus den nördlichen Siedlungsgebieten sowie aus den angrenzenden Gewerbe- und Industriegebieten nicht mehr ausreichend in Richtung Autobahn A5 abfliessen. Dies führt zu Rückstaus sowohl im kommunalen Strassennetz als auch auf der kantonalen Westtangente. In der Gegenrichtung kommt es infolge der Überlastung zu Rückstaus beim Knoten Lackenhof, welche bei hoher Verkehrsauslastung bis auf die Autobahn A5, teilweise bis zum Anschluss Solothurn-Süd reichen können. Die bestehende Überlastung wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) stellt zudem eine erhöhte Unfallhäufigkeit im Bereich der Autobahnanschlüsse fest.

Als wesentliche Ursachen für die Überlastung der Westtangente wurden die lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten Obach und Lackenhof identifiziert (vgl. rote Markierungen in Abbildung 1). Diese weisen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten Auslastungen von über 100 % auf, wodurch es zu Rückstaubildungen auf den Zufahrtsachsen kommt. Dies bestätigte eine verkehrstechnische Analyse im Auftrag des Kantons Solothurn und des ASTRA. Zusätzlich ist festzustellen, dass die künftig prognostizierte Verkehrsmenge zwischen den Knoten Obach und Lackenhof mit der heutigen Infrastruktur nicht bewältigt werden kann.

Aufgrund dessen sind bauliche und betriebliche Massnahmen an den Verkehrsknoten Obach und Lackenhof sowie auf dem dazwischenliegenden Streckenabschnitt erforderlich. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern und gleichzeitig die notwendige Kapazität der Westtangente sicherzustellen.

Zielsetzung

Mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Westtangente nachhaltig zu steigern sowie einen Verkehrskollaps auf der Autobahn A5, den angrenzenden Strassen und der Rötibrücke (blau in Abbildung 1 markiert) zu verhindern, wurden gezielte bauliche und betriebliche Massnahmen entwickelt.

Die Massnahmen an der Westtangente und in deren Umfeld zielen darauf ab, den Verkehr im Westen von Solothurn auch in den Hauptverkehrszeiten zuverlässig und sicher abwickeln zu können. Wichtig ist dabei die Bündelung auf den Hauptachsen, insbesondere der Westtangente. Damit wird Ausweichverkehr durch die Quartiere verhindert und das Verkehrsaufkommen möglichst verträglich abgewickelt. Die Massnahmen sorgen dafür, dass die Westtangente ihre ursprüngliche Funktion zur Entlastung der Stadt Solothurn weiterhin wahrnehmen kann.

Massnahmenübersicht

Auffahrt Autobahn A5

In Richtung Autobahn A5, Fahrtrichtung Luterbach, werden die zwei bestehenden Fahrstreifen im Tunnel Lackenhof zulasten des Pannestreifens weitergeführt. Kurz vor dem Tunnel Spitalhof wird die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen reduziert. Dadurch wird der Stauraum der Autobahneinfahrt vergrössert und dementsprechend der Rückstau zum Knoten Lackenhof reduziert.

Knoten Lackenhof

Die Linksabbiegebeziehung von der Autobahn A5 zur Bürenstrasse wird aufgehoben. Die entfallende Verkehrsbeziehung wird durch eine neue Abfahrtsrampe vor der Weststadtbrücke kompensiert, vgl. Abbildung 1. Durch den Verzicht auf den Linksabbieger wird die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens erhöht, gleichzeitig reduziert sich die Rückstaulänge zur Autobahn A5. Damit bleiben sämtliche Verkehrsbeziehungen weiterhin gewährleistet.

Weststadtbrücke / Damm Westtangente

Auf der Weststadtbrücke und dem Damm der Westtangente wird im Abschnitt Lackenhof bis Obach in Fahrtrichtung Norden ein zweiter Fahrstreifen eingerichtet. Mit dieser Massnahme kann der Stauraum von der Autobahn herkommend vergrössert resp. verdoppelt werden, so dass der Rückstau auf die Autobahn A5 verhindert werden kann.

Knoten Obach

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Obach werden auf der Westtangente neu zwei Fahrstreifen in Richtung Autobahn A5 bis zum Knoten Obach angeordnet. Der Erschliessungsplan Knoten Obach wurde mittels Regierungsratsbeschluss vom 23. April 2013 genehmigt. Bei Bedarf kann das Projekt rasch umgesetzt werden.

Abstimmung zwischen den Teilprojekten

Der Ausbau der Knoten Lackenhof und Obach, die dritte Fahrspur auf der Weststadtbrücke und die Massnahmen bei der Auffahrt zur Autobahn A5 sind Teil eines abgestimmten Gesamtsystems. Stadteinwärts ist der Knoten Lackenhof das erste Element nach der Autobahn A5: Dieser Knoten muss genügend Kapazität bieten, um den Verkehrsfluss der Autobahnausfahrt aufzunehmen – sonst gibt es Rückstau bis auf die A5. Nur mit dem Ausbau des Knotens Lackenhof kann auch die zweite Fahrspur auf der Weststadtbrücke stadteinwärts ihre Funktion entfalten.

Stadtauswärts ist der Ausbau des Knotens ebenfalls mit den anderen Massnahmen abgestimmt: Durch den Ausbau des Knotens Obach kann mehr Verkehr Richtung Autobahn abfliessen. Der ausgebauter Knoten Lackenhof kann diesen Verkehr aufnehmen – würde auf den Ausbau verzichtet, verlagert sich der

Rückstau vom Knoten Obach lediglich auf die Weststadtbrücke.

Flankierende Massnahmen

Mit der Inbetriebnahme der Westtangente wurden bereits verschiedene flankierende Massnahmen umgesetzt, um eine Überlastung weiterer Kantonsstrassen sowie Mehrverkehr in den angrenzenden Wohnquartieren zu vermeiden. Dazu wurden die Knoten Wildbach an der Bielstrasse und Ypsomed an der Weissensteinstrasse dosiert. Die Stadt Solothurn führte zur Vermeidung von Ausweichverkehr die Tempo-30-Zone Brühl/Allmend ein. Zudem wurde die Brühlgrabenstrasse umsignalisiert; aktuell wird die Oberhofstrasse umgebaut und ebenfalls Tempo 30 eingeführt.

Im Jahr 2028 wird an der Weissensteinstrasse eine elektronische Busspur eingerichtet, um die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten. Zudem ist als flankierende Massnahmen für den Umbau am Knoten Lackenhof vorgesehen, den Verkehr auf der Bürenstrasse an der bestehenden Lichtsignalanlage des Knotens Dreibeinskreuz (Einmündung Hunnenweg) von Westen her zu bewirtschaften.

Überprüfung Wirkung

Die positive Wirkung der Massnahmen entlang der Westtangente wurde durch eine unabhängige Beurteilung bestätigt. Mit Verkehrssimulationen konnte nachgewiesen werden, dass insbesondere die Achse über die Rötibrücke entlastet werden kann. Mehrbelastungen ergeben sich im Bereich der Westtangente sowie auf der Autobahn A5. Die Bürenstrasse in Solothurn kann wirksam durch flankierende Massnahmen vor Mehrverkehr geschützt werden – dazu dient insbesondere die Dosierung des Verkehrs beim Knoten Dreibeinskreuz.

2. Projektbeschreibung

Knoten Lackenhof

Damit am Knoten Lackenhof sämtliche bestehenden Verkehrsbeziehungen konfliktfrei abgewickelt werden können, sind heute drei Grünphasen erforderlich, vgl. «Situation vorher» in Abbildung 1.

Durch die geplante Aufhebung der Linksabbiegebeziehung sowie die Erstellung der neuen Abfahrtsrampe werden bei der Lichtsignalanlage Lackenhof künftig nur noch zwei Grünphasen benötigt, vgl. «Situation nachher» in Abbildung 1. Diese Massnahme ermöglicht eine Verlängerung der Grünzeiten für die Verkehrsströme auf der Westtangente und schafft damit die notwendige Kapazitätserhöhung.

Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen und Simulationen für den Knoten Lackenhof zeigen, dass die geplante Massnahme die Rückstaulängen deutlich reduziert, sodass ein Rückstau bis zur Autobahn A5 verhindert werden kann. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit auf der kantonalen Westtangente sowie auf dem Autobahnabschnitt zwischen Solothurn-West und Solothurn-Süd geleistet.

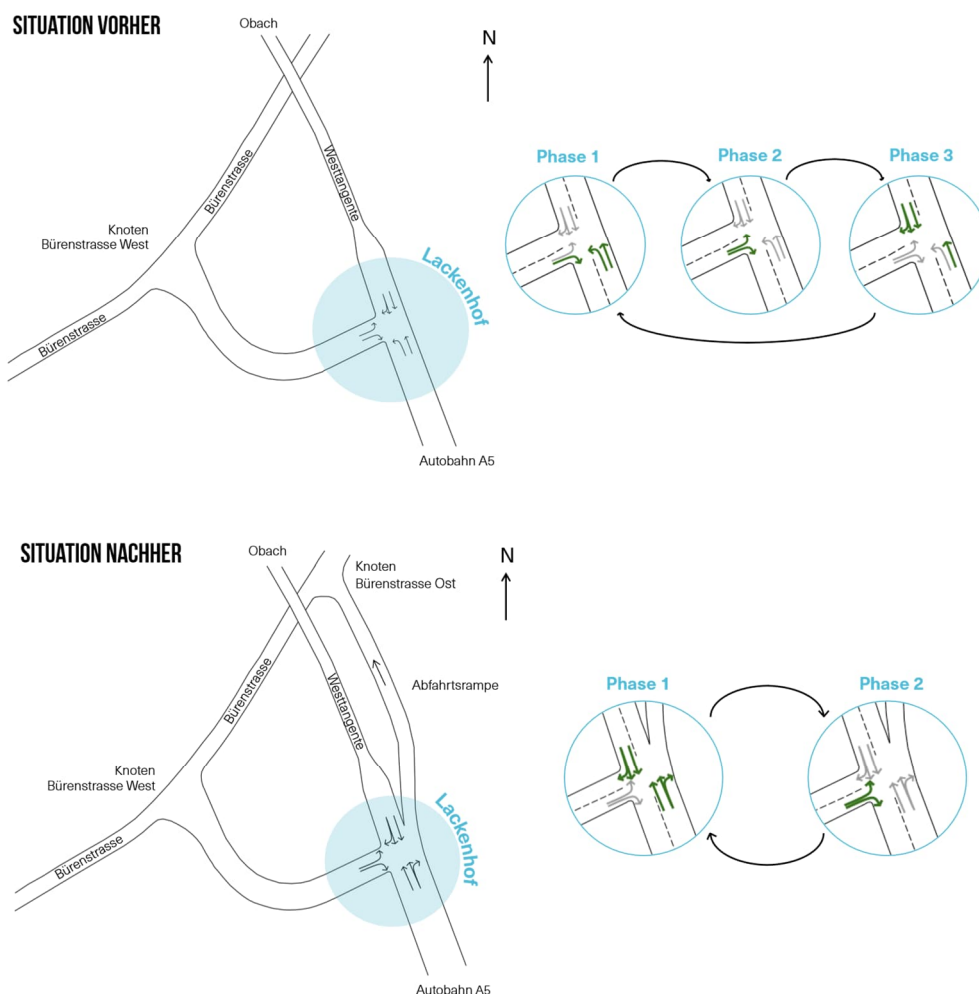


Abbildung 1: Phasenablaufplan Lichtsignalanlage Lackenhof vorher und nachher

Die Aufhebung der Linksabbiegebeziehung wird durch die geplante Abfahrtsrampe in die Bürenstrasse vollwertig kompensiert. Die betroffenen Wohngebiete sowie die Industrie- und Gewerbegebiete entlang der Bürenstrasse, einschliesslich des Aldi, bleiben damit weiterhin direkt und zweckmässig aus Richtung Autobahn A5 erschlossen.

Die neue Abfahrtsrampe wird zwischen Weststadtbrücke und den Gebäuden am Hunnenweg 4 und 6 platziert. Die Rampe verfügt über eine Fahrbahn mit einer Breite von 3.75 m und einem Standstreifen mit einer Breite von 2.50 m. Analog der Weststadtbrücke wird die Rampe als Trogkonstruktion ausgeführt. Die Trogwände dienen als Anprallschutz, Lärmschutz und Absturzsicherung.

Die Abfahrtsrampe wird vollumfänglich auf der Strassenparzelle realisiert. Die Rampe hält den erforderlichen Grenzabstand von 4.20 m zur angrenzenden Parzelle Kat.-Nr. 2713 ein.

Bürenstrasse

Mit der geplanten Abfahrtsrampe entsteht an der Bürenstrasse zwischen dem Knoten Bürenstrasse West und dem Knoten Dreibeinskreuz bei der Einmündung des Hunnenwegs ein zusätzlicher Verkehrsknoten, der Knoten Bürenstrasse Ost. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge kann der Knoten Bürenstrasse Ost in beide Fahrtrichtungen ohne Lichtsignalanlage betrieben werden. Die Abfahrtsrampe ist gegenüber der Bürenstrasse vortrittsbelastet. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vereinfachung des Linksabbiege-Manövers wird in Fahrtrichtung Lüsslingen-Nennigkofen ein Einspurstreifen im Mittelbereich der Bürenstrasse markiert.



Abbildung 2: Ausgestaltung neuer Knoten Bürenstrasse Ost

Die Abfahrtsrampe schliesst an die Bürenstrasse an. Die Bürenstrasse wird dabei auf die ursprüngliche Höhe angehoben. Die frühere Absenkung von bis zu 1.60 m erfolgte ausschliesslich zur Freihaltung der Durchfahrtshöhe eines untenliegenden Tragwerks der «zukünftigen» Weststadtbrücke. Mit der damals realisierten Trogkonstruktion ist diese Absenkung obsolet. Gleichzeitig wird durch die Anhebung eine gestalterische Aufwertung im sensiblen Landschaftsraum entlang des Aareufers erreicht.

Zusätzlich kann durch die Anpassung des Längsgefälles der Abfahrtsrampe deutlich reduziert werden, was sowohl die Befahrbarkeit als auch die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Schwerverkehr, verbessert. Die Durchfahrtshöhe unter der Weststadtbrücke beträgt auch nach der Anpassung weiterhin über 6.00 m und gewährleistet damit uneingeschränkt die Durchfahrt von Lastwagen und Sattelschleppern.

Rad- und Gehwege

Entlang der Bürenstrasse bestehen heute beidseitig geführte Rad- und Gehwege. Während der aareseitige Rad- und Gehweg eine wichtige, durchgehende Verbindung zwischen Lüsslingen-Nennigkofen und dem Stadtzentrum von Solothurn darstellt, erfüllt der landseitige Rad- und Gehweg im Abschnitt zwischen dem Knoten Bürenstrasse West und der Bushaltestelle Hunnenweg keine relevante Erschliessungsfunktion für angrenzende Liegenschaften.

Deshalb wird der landseitige Rad- und Gehweg in diesem Abschnitt aufgehoben und zurückgebaut. Die freiwerdende Fläche wird entsiegelt und begrünt, wodurch sowohl eine ökologische Aufwertung als auch eine gestalterische Verbesserung des Strassenraums erreicht wird.

Infolge des Rückbaus entfällt auch die Funktion des bestehenden Fussgängerstreifens beim Knoten Bürenstrasse West über die Auffahrt, weshalb dieser demarkiert wird. Dadurch wird die Verkehrsführung für die Zufussgehenden und Radfahrenden vereinfacht und auf deren Bedürfnisse abgestimmt.

Weststadtbrücke

Mit der Einrichtung einer zusätzlichen Fahrspur im Abschnitt zwischen dem Knoten Lackenhof und dem Knoten Obach in Fahrtrichtung Obach kann der Stauraum nahezu verdoppelt werden. Dadurch wird die Rückstaulänge zurück auf die Autobahn A5 deutlich reduziert.

Aufgrund der lichten Breite der Weststadtbrücke von rund 11.00 m kann ein zusätzlicher Fahrstreifen markiert werden. Für die Befahrbarkeit sind auf der Brücke geringfügige Belagsanpassungen erforderlich.

Die mittlere Fahrspur dient der Vergrößerung des Stauraums und wird voraussichtlich nur während den Hauptverkehrszeiten genutzt. Sie wird mit einer Breite von 2.75 m markiert und ist daher nicht für den Schwerverkehr vorgesehen. Die beiden äusseren Fahrspuren bleiben ausreichend breit, sodass die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr weiterhin gewährleistet ist.

Lärmschutz

Nach Art. 8 Abs. 2 Lärmschutzverordnung müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Beim Projekt Lackenhof und Weststadtbrücke sind an der Quelle lärmreduzierende Strassenbeläge vorgesehen. Die Immissionsgrenzwerte können dadurch eingehalten werden.

Landerwerb

Die neue Abfahrtsrampe wird vollumfänglich auf den Strassenparzellen im Besitz des Kantons Solothurn und des ASTRA erstellt. Deshalb ist für die Realisierung des Projekts kein Landerwerb erforderlich.

3. Kosten

Die Kosten der Massnahmen Knoten Lackenhof und Weststadtbrücke belaufen sich insgesamt auf CHF 12.55 Mio. inkl. MwSt. mit einer Genauigkeit von $\pm 20 \%$.

Knoten Lackenhof [CHF inkl. MwSt.]	Weststadtbrücke [CHF inkl. MwSt.]	Gesamtprojekt [CHF inkl. MwSt.]
11'430'000	1'120'000	12'550'000

Für die Massnahmen auf der Weststadtbrücke leistet der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn der 4. Generation einen Beitrag von rund CHF 500'000 (40 %). Für die Massnahme Knoten Lackenhof wird ein Beitrag in der Höhe von ca. CHF 4'500'000 (ebenfalls 40 %) im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation angestrebt. Eine Bestätigung für den Beitrag aus der 5. Generation wird erst nach Ende der Mitwirkung definitiv vorliegen.

4. Projektablauf und weiteres Vorgehen

Mitwirkung

Gemäss § 3 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG) unterrichtet der Kanton die Bevölkerung frühzeitig über Planungen und sorgt dafür, dass die Bevölkerung mitwirken kann. Während der öffentlichen Auflage zur Mitwirkung bietet der Kanton zusätzlich zwei Zeitfenster für Fragen an:

- 3. September 2026, 17:00 bis 19:00 Uhr
- 8. September 2026, 17:00 bis 19:00 Uhr

Fachpersonen stehen der Bevölkerung während diesen Zeiten beim Amt für Verkehr und Tiefbau an der Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn zur Verfügung.

Der Umgang mit den Rückmeldungen wird mittels Mitwirkungsbericht den mitwirkenden Personen im ersten Quartal 2027 kommuniziert.

Projektauflage, Kredit und Baustart

Gemäss § 15 Abs. 1 PBG ist der Erschliessungsplan während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die Auflage ist im Frühling 2028 geplant. Der Regierungsrat entscheidet anschliessend über die Einsprachen und beschliesst den Erschliessungsplan. Der Kredit soll dem Kantonsrat im Sommer 2029 zum Beschluss unterbreitet werden.

Gemäss aktuellem Projektablauf wird mit einem Baustart ab Sommer 2030 gerechnet. Die bauliche Umsetzung dauert rund zwei Jahre.