



Neugestaltung Kreuzplatz Derendingen

Ausführung Bauende 2021
Auftraggeber Kanton Solothurn

Sanierung und Umbau des Knotens Kreuzplatz Derendingen

Durch die sehr hohe Verkehrsbelastung mit einem grossen Anteil an Schwerverkehr und mit mehreren Buslinien wurde der Knoten Kreuzplatz zum Nadelöhr und behinderte den Verkehrsfluss. Die Staubildung behinderte teilweise sogar den Autobahnanschluss Solothurn Ost. Die Ziele der geplanten Umgestaltung des Kreuzplatzes sind entsprechend:

- Reduktion der Verlustzeiten bzw. Verbesserung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs
- Verbesserung des Verkehrsablaufs (Reduktion Stau)
- Koordination mit dem Verkehrsmanagement Luzernstrasse Zuchwil
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Sicherstellen alternativer Routen für Velofahrer und Fussgänger
- behindertengerechter Ausbau der Verkehrsanlage, insbesondere der Bushaltestellen (BeHiG)
- Verwendung umweltschonender Baustoffe und Reduktion der Lärmbelastung



Variantenstudium

Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat zusammen mit einer Begleitgruppe rund 40 Varianten evaluiert. Favorisiert wurde zunächst eine Lichtsignalanlage (LSA). Grund dafür war, dass dadurch der Verkehr gesteuert werden kann. Darauf ist vor allem auch der Busbetrieb angewiesen. Allerdings, damit die LSA optimal funktionieren kann, bräuchte es von Zuchwil her drei Fahrspuren. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist dies jedoch ein «Ding der Unmöglichkeit». Insbesondere da auch die Erschliessung der privaten Anstösser gewährleistet sein muss (bspw. Tankstelle).

Lösung: Gesteuerter Betonkreisel mit Bypass

Die Lösung lautet daher: Ein gesteuerter Betonkreisel mit Bypass.

Der Bypass ermöglicht dem von Solothurn her kommenden Verkehr eine direkte Weiterfahrt in Richtung Hauptstrasse Derendingen. Für die Priorisierung der Busse wird der Kreisel zusätzlich mit einer LSA ergänzt.

Ein Kreisel ist eher heikel für ungeübte Velofahrer. Die Ein- und Ausfahrten, sowie auch die Fahrspur des Kreisels selbst, sind einspurig gehalten. Parallel dazu werden den Velofahrenden alternative Routen angeboten, damit sie den Knoten umfahren können. So wurde bspw. der Bocciaweg ausgebaut.

Eine grössere Änderung für die Fussgänger betrifft die Strassenüberquerung auf Höhe der Tankstelle. Dort fällt der Fussgängerstreifen weg, da beim Bypass keine Insel – wie etwa beim McDonalds-Kreisel – realisiert werden kann. Dadurch müssten zwei Fahrspuren überquert werden, was als zu gefährlich erachtet wird. Auch würde der Verkehrsfluss bei zwei kurz aufeinanderfolgenden Fussgängerstreifen negativ beeinträchtigt.

Beschrieb der baulichen Massnahmen

Der Kreisel wird als einspuriger Betonkreisel mit einem Aussendurchmesser von 32 m, einer Fahrbahnbreite von 5.50 m und einem Innenring von 2 m Breite ausgeführt. Die Strassen, welche als Zufahrten zum Kreisel dienen, werden ebenfalls umgestaltet und baulich an die neuen Verkehrsführungen angepasst (neue Dimensionierung der Strassenquerschnitte).

- Strassenbau (Koffer- und lärmämmender Deckbelag SDA 8 B)
- Werkleitungen in den Strassen sowie im Kreiselbereich
- Lichtsignalanlage bei den Kreiselzufahrten und im Knoten «untere Emmengasse»
- Kreisel in Beton
- Anpassungen Private (Mauern, Vorplätze, Gärten etc.)
- Treppenzugang Uferweg
- Anpassungen Untere Emmengasse zwecks der Verbesserung der Ausfahrt und der Weiterführung alternativen Veloroute Bocciaweg
- Notwendige Anpassungen kommunaler Strassen
- Velounterstand und Wartehäuschen auf Südseite

Bauausführung und Bauphasen

Die bauliche Ausführung stellt eine grosse Herausforderung dar. Es werden verschiedene Baumassnahmen in Etappen durchgeführt und gleichzeitig müssen der Verkehrsfluss gewährleistet sowie alle bestehenden Fahrbeziehungen aufrechterhalten werden. Zudem werden verschiedene Werkleitungen erneuert oder gar neu verlegt.



WAM Planer und Ingenieure AG in Zusammenarbeit mit:

- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
- Gemeinde Derendingen
- SPI Planer und Ingenieure AG
- Rudolf Keller & Keller Verkehrsplaner AG
- Polizei Kanton Solothurn
- Dritte / Weitere

Kosten: ca. 5 Mio CHF

