

WAM

ING

Planer und Ingenieure AG

Kommunale Verkehrsanalyse

Zusammenfassender Kurzbericht

Datum 20. August 2026



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielsetzung	3
2	Untersuchungsgegenstand und Vorgehen	3
3	Geschwindigkeitsregime	4
3.1	Schwachstellenanalyse	4
3.2	Massnahmen	4
4	Velowegnetz	6
4.1	Schwachstellenanalyse	6
4.2	Massnahmen	6
5	Schulwegnetz	8
5.1	Schwachstellenanalyse	8
5.2	Massnahmen	8
6	Potenzialanalyse Begegnungszone	10
6.1	Analyse Strassenraum und Eignungskriterien	10
6.2	Resultate und Massnahmen	11
7	Zentrumsentwicklung und Hauptstrasse	12
Anhang		13
Anhang A	Analyse- und Massnahmenplan Geschwindigkeitsregime	
Anhang B	Analyse- und Massnahmenplan Velowegnetz	
Anhang C	Analyse- und Massnahmenplan Schulwegsicherheit	
Anhang D	Analyse- und Massnahmenplan Begegnungszone	
Anhang E	Massnahmenplan Zentrumsentwicklung / Hauptstrasse	

1 Anlass und Zielsetzung

Die Einwohnergemeinde Zuchwil hat in ihren Legislaturzielen 2021 – 2025 unter den Kategorien «Wohnen und Mobilität» sowie «Umwelt und Energie» Teilziele mit Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren sowie zur Verbesserung der Langsamverkehrsachsen festgelegt. Auch im Leitbild der Gemeinde Zuchwil sind folgende Ziele verankert:



Abbildung 1: Ausschnitt Leitbild der Einwohnergemeinde Zuchwil

In den bereits grossflächig verkehrsberuhigten Zuchwiler Quartieren soll die Verkehrssicherheit weiter erhöht und die Aufenthalts- und Lebensqualität verbessert werden. Wichtige Aspekte sind dabei die Schulwegsicherheit sowie kommunale und übergeordnete Veloverbindungen.

2 Untersuchungsgegenstand und Vorgehen

Ausgangspunkt der vorliegenden Untersuchung ist eine umfassende Quartier- und Strassennetzanalyse:

- Bestandesaufnahme Parkierung und Verkehrsbeschränkungen
- Analyse Geschwindigkeitsregime
- Beurteilung Schulwegsicherheit
- Beurteilung kommunales Velonetz
- Potenzialanalyse zur Einführung von Begegnungszonen

Für die einzelnen Sachthemen wurden Schwachstellen identifiziert und ein Katalog geeigneter Massnahmen zu deren Behebung erarbeitet. Die Ergebnisse der Studie sollen der Gemeinde Zuchwil als fachliche Grundlage für die Evaluation und Umsetzung von Verkehrsmassnahmen in den kommenden Jahren dienen.

Das detaillierte Vorgehen mit fachspezifischen Grundlagen, Beurteilungskriterien und Erarbeitung des Massnahmenkataloges kann dem ausführlichen Schlussbericht entnommen werden. Der vorliegende Kurzbericht dient der Übersicht über die Untersuchungen und ihre Ergebnisse.

3 Geschwindigkeitsregime

3.1 Schwachstellenanalyse

Die Strassenräume in Zuchwil sind grösstenteils bereits verkehrsberuhigt. Die Verkehrsbeschränkungen zur Verhinderung von Ausweichverkehr und das nahezu flächendeckende Geschwindigkeitsregime Tempo 30 beruhigen die Wohnquartiere und lenken den Verkehr auf die Hauptachsen.

In der Analyse konnten zwei Arten von Schwachstellen identifiziert werden. Einerseits wurden kommunale Sammelstrassen mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h identifiziert, auf welchen sich eine Temporeduktion auf 30 km/h positiv auf das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit auswirken würde. Andererseits existieren Strassenabschnitte in den bestehenden 30er Zonen, welche noch nicht genügend Elemente zur Verkehrsberuhigung aufweisen, um das angemessene Geschwindigkeitsniveau zu erreichen.

3.2 Massnahmen

3.2.1 Geschwindigkeitsreduktion

Zur Optimierung des Verkehrsregimes in Zuchwil soll auf folgenden Strassen die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h reduziert werden (Nummerierung gemäss Massnahmenkatalog):

- 4.04 Dorfackerstrasse
- 4.05 Langfeldstrasse (Abschnitt Bertaweg)
- 4.06 Aarestrasse / Allmendweg
- 4.11 Amselweg
- 4.12 Widistrasse
- 4.13 Mattenweg
- 4.14 Asylweg

Zur Umsetzung wird die Geschwindigkeitsreduktion als verkehrspolizeiliche Massnahme von der Gemeinde publiziert und anschliessend entsprechend signalisiert und markiert. Damit wird das Verkehrsregime an die restliche Gemeinde, also an die flächendeckenden Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren angepasst. Gleichzeitig verbessert die Geschwindigkeitsreduktion auch die Schulweg- und Veloverkehrssicherheit – ein wichtiges Anliegen der ansässigen Bevölkerung.

3.2.2 Verkehrsberuhigung

Längere, ungekammerte Strassenabschnitte, welche durch ihr Erscheinungsbild zu unangepasster Geschwindigkeit verleiten, sollen umgestaltet werden. Um lange

Geraden optisch zu unterbrechen, können dazwischenliegende Knoten entsprechend gestaltet werden, so dass Versätze entstehen und ein gerades Durchfahren nicht mehr möglich ist.

In Zuchwil haben folgende Knoten dieses verkehrsberuhigende Potenzial (Nummierung gemäss Massnahmenkatalog):

- 4.02 Tellstrasse – Lindenweg
- 4.07 Zeisigweg – Unterfeldstrasse
- 4.09 Meisenweg – Unterfeldstrasse

Wichtig dabei ist, dass die Sicht auf zu Fuss Gehende und andere Fahrzeuge nicht behindert wird und eine sichere Durchfahrt gewährleistet ist. Diese Massnahmen können mit dem Schwammstadtprinzip, also Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen, kombiniert werden, was die Aufenthaltsqualität in den Quartieren erhöht.

Neben der Knotengestaltung kann auch die Fahrbahn selbst optisch mit vertikalen Elementen unterbrochen werden, was meist durch Grünelemente und/oder mit dem Erstellen von Parkfeldern erreicht wird. Die Strasse wird durch wiederkehrende seitliche Einengungen gekammert, was zu einem der Situation angepassten Fahrverhalten führt. Zusätzlich entstehen mehr Grünflächen, welche den gesamten Strassenraum aufwerten und der Entwässerung dienen können. Wo eine Kammerung nicht sinnvoll ist, kann situativ mit Schwellen oder anderen Hindernissen eine lokal bremsende Wirkung erzielt werden.

Folgende Strassenabschnitte sollen durch eine Strassenumgestaltung zusätzlich verkehrsberuhigt werden (Nummerierung gemäss Massnahmenkatalog):

- 4.01 Bühlstrasse
- 4.03 Gartenstrasse
- 4.08 Zeisigweg
- 4.10 Industriestrasse / Buchsweg

Zur Umsetzung werden für die entsprechenden Strassen und Knoten Projekte erarbeitet, welche die jeweils gewählten Umgestaltungsmassnahmen und die damit verbundenen Kosten aufzeigen. Im Massnahmenplan in Anhang A sind die Strassen- und Knotenumgestaltungsmassnahmen bzw. das Massnahmenpaket «Verkehrsberuhigung» quadratisch dargestellt. Die runden Symbole kennzeichnen das vorher beschriebene Massnahmenpaket «Einführung Tempo 30».

4 Velowegnetz

4.1 Schwachstellenanalyse

Eine erste Analyse der Velonetzstruktur zeigt, dass gerade das Zentrum ein wichtiger Knotenpunkt vieler kommunaler Routen darstellt. Das Zentrum zu durchqueren bedeutet aber oft auch, Kantonsstrassen befahren oder queren zu müssen. Dies stellt für Velofahrende aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der gefahrenen Geschwindigkeiten ein erhöhtes Konfliktpotenzial dar.

Die Velorouten (Strecken und Knoten) in Zuchwil wurden in einem zweiten Schritt mittels der LTS-Methode («Level of Traffic Stress») beurteilt. Der daraus entstandene Übersichtsplan «Velonetz» zeigt, dass vor allem die Hauptverkehrsachsen ein erhöhtes Stresslevel aufweisen. Die bestehenden kantonalen Velorouten, welche nicht über Kantonsstrassen führen, verfügen hingegen bereits über einen guten Ausbaustandard für Velos oder deren Aufwertung, beispielsweise zu Velovorrangrouten ist in Planung.

In der Schwachstellenanalyse wurden zudem diverse Netzlücken im kommunalen Velonetz identifiziert. Die Schliessung dieser Lücken würde zu stressfreieren Alternativrouten führen und damit das Velonetz optimal ergänzen.

4.2 Massnahmen

Die in der Analyse festgestellten «Stresssituationen» werden mit entsprechenden Massnahmen optimiert. Diese setzen direkt bei den betroffenen Abschnitten an. Dazu gehört unter anderem die Erstellung von Querungshilfen oder Lichtsignalanlagen. Die Schwachstellen wurden in zwei Massnahmenpakete aufgeteilt und auf dem Massnahmenplan mit unterschiedlichen Symbolen dargestellt (siehe Anhang B).

Das eine Paket fokussiert auf die Defizite im kommunalen Velowegnetz. Im anderen Paket werden Massnahmen auf Abschnitten und Knoten der geplanten kantonalen Velohauptroute H110 und der kantonalen Velovorrangrouten VVR2 und VVR3 gesammelt und mit der jeweiligen kantonalen Planung abgestimmt.

Wo die Defizite nicht sinnvoll und zweckmässig verbessert werden können oder die Strassenabschnitte ungeeignet für Velofahrende sind, sollen Alternativrouten gestärkt oder Zusatzangebote erarbeitet werden. Damit werden Konfliktstellen umgangen und gleichzeitig bestehende Lücken im Netz geschlossen. Abbildung 2 zeigt die möglichen Netzerweiterungen.

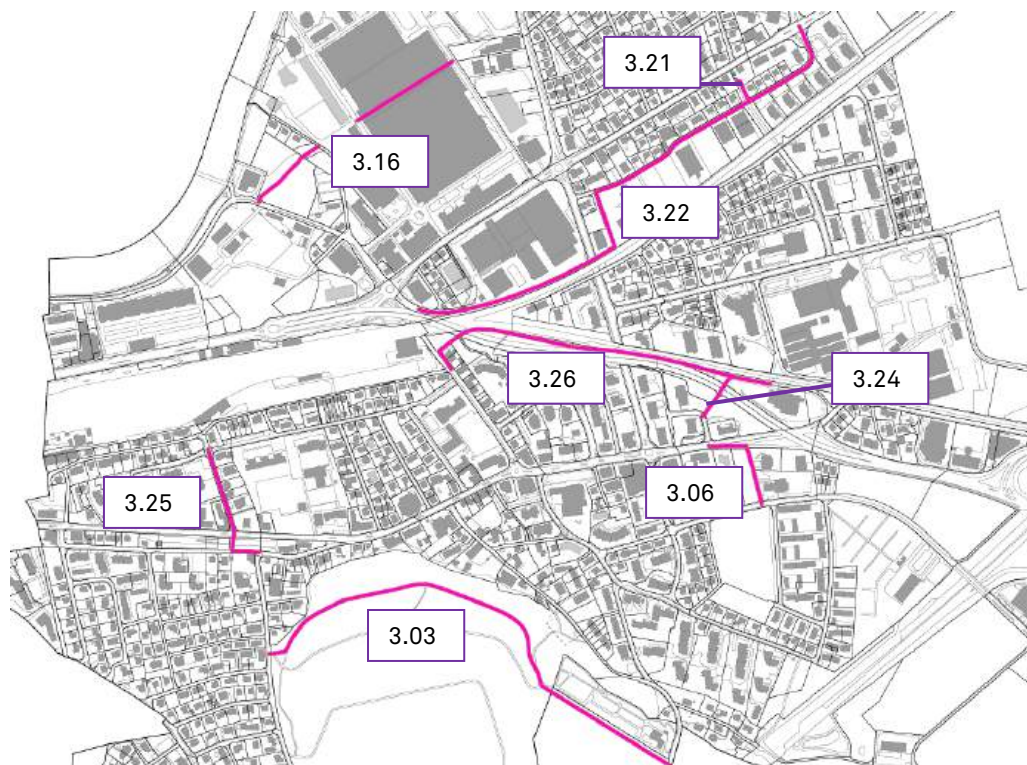


Abbildung 2: Netzlücken mit Schwachstellennummer gemäss Massnahmenkatalog

Zur Schliessung der Netzlücken müssen teilweise neue Wege gebaut werden, damit der Netzschluss möglich ist. Dies betrifft folgende Abschnitte:

- 3.16 Veloerschliessung Riverside
- 3.22 Industriestrasse – Allmendweg
- 3.25 Rainstrasse – Schmiedenweg
- 3.26 Kornfeldweg – Schulhausstrasse

Bei den übrigen Netzschlüssen gibt es bereits bestehende Wege, welche lediglich ausgebaut werden sollen. Dies betrifft beispielsweise die Kornfeld-Unterführung, welche heute nur für zu Fuss Gehende ausgebaut ist. Damit Velos diese Wegverbindung nutzen können, müsste die Unterführung verbreitert werden. Deshalb ist der nächste Schritt zur Schliessung der Netzlücken die Erarbeitung von Neu- und Umbauprojekten mit entsprechenden Kostenschätzung. Wichtig dabei ist die Koordination mit dem Kanton, sobald kantonale Velorouten oder Kantonsstrassen davon betroffen sind.

5 Schulwegnetz

5.1 Schwachstellenanalyse

Im Herbst 2019 wurde von «so!mobil» eine Umfrage bei Kindern und Lehrpersonen durchgeführt, um einen Überblick über die Wahrnehmung der Kindergarten- und Schulwegsituation zu gewinnen. Dabei handelt es sich um eine subjektive Gefahrenstellenanalyse. Als Ergänzung dazu wurde nun eine Beurteilung der Schulwegsicherheit anhand objektiver Kriterien vorgenommen. Das dabei beurteilte Hauptschulwegnetz basiert auf dem Übersichtsplan der damaligen Konfliktanalyse.

Anhand der folgenden Kriterien wurden die wichtigsten Schulwegverbindungen beurteilt:

- Bestehendes Trottoir/Fussweg
- Signalisation und Beleuchtung Fussgängerstreifen
- Sichtweite auf Wartebereich bei Querungen
- Niedriges Verkehrsaufkommen
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h
- Hindernisfreie Fussgängerführung

Die Analyse zeigt, dass die Sicherheit von zu Fuss Gehenden grundsätzlich gewährleistet ist, solange das Trottoir nicht von Fahrzeugen mitbenutzt wird. Es sind daher vor allem Querungen der Strasse sowie Fahrzeuge auf dem Trottoir, welche ein Konfliktpotenzial darstellen. Wird auf dem Trottoir parkiert, minimiert sich der Gehraum und eine Eng- und Konfliktstelle entsteht. Fahren die Autos rückwärts über das Trottoir, beispielsweise beim Ausparkieren, können zu Fuss Gehende leicht übersehen werden, was das Unfallrisiko stark erhöht.

Weiter wurde festgestellt, dass Fussgängerstreifen nicht grundsätzlich die Sicherheit bei Querungen erhöhen. Querende Personen haben bei Fussgängerstreifen gegenüber Fahrzeugen Vortritt. Das Vortrittsrecht wird von manchen zu Fuss gehenden – oft auch von Kindern – relativ leichtfertig eingefordert, indem sie ohne «Luege und Lose» über die Strasse laufen. Gerade bei wenig frequentierten Fussgängerstreifen achten Fahrzeuglenkende tendenziell weniger auf querende Personen, was das Konfliktpotenzial weiter erhöht. Deshalb ist es wichtig, dass die Fussgängerstreifen signalisiert und beleuchtet und die Sichtweiten auf die Warteräume gewährleistet sind.

5.2 Massnahmen

Querungsstellen auf Schulwegen, welche Defizite aufzeigen, sollen optimiert und die Schwachstellen mit geeigneten Massnahmen behoben werden. Die Querungen wurden bezüglich dem Verkehrsaufkommen, der signalisierten Geschwindigkeit, der

Sicht und Beleuchtung auf den Warteraum sowie der normgerechten Signalisation der Fussgängerstreifen beurteilt. Das Verkehrsaufkommen ist mit lokalen Eingriffen kaum zu beeinflussen, weshalb die Massnahmen vor allem auf die normgerechte Signalisation und Beleuchtung der Querungsstellen zielen. Zudem sollen die Sichtweiten durch Aufhebung von Parkfeldern, Rückschnitt von Hecken oder u.U. durch Rückbau von sichtbehindernden privaten Anlagen verbessert werden.

Auch eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h oder die Einführung einer Begegnungszone werden in Betracht gezogen. Dem Massnahmenkatalog kann die jeweilig vorgeschlagene Massnahme zu den festgestellten Schwachstellen der Schulweganalyse entnommen werden.

In einem nächsten Schritt sollen die auf Schulwegen liegenden Fussgängerstreifen gemäss den Vorgaben der VSS-Norm 40 421 angepasst werden. Im Plan in Anhang CAAnhang C sind die Massnahmenpakete pro Fussgängerstreifen mit spezifischen Symbolen dargestellt:

S.1 Signalisation

- Signal 4.11 an rechter Seite oder über Fahrbahn/auf Insel, beidseitig erkennbar
- Erkennungsdistanz des Signals bei T30 und bei T50: 50m / 100m

S.2 Beleuchtung

- Beleuchtung aus Fahrtrichtung vor dem Fussgängerstreifen

S.3 Sichtweiten

- Sichtweiten auf den Warteraum bei T30 und bei T50: 25m / 55m

Wo eine Anpassung an die Norm das Defizit nicht ausgleichen kann, werden im Massnahmenpaket «S.4 Ausbau und Optimierung Fussgängerführung/Fusswegnetz» weitere Massnahmen zu den entsprechenden Schwachstellen definiert. Dies betrifft zwei Schulwegabschnitte (Nummerierung gemäss Massnahmenkatalog):

- 2.01 Fussgängerstreifen Bühlstrasse – Rainstrasse
- 2.20 Fussgängerquerung Schulhausstrasse

Zur Behebung dieser Defizite sollen bauliche oder gestalterische Massnahmen spezifisch für das jeweilige Defizit und die Situation vor Ort erarbeitet werden.

6 Potenzialanalyse Begegnungszone

Begegnungszonen bezwecken die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, wobei zu Fuss Gehenden der Vortritt zu gewähren ist. Die Einführung solcher Zonen soll die Strasse als Aufenthaltsraum attraktiver und sicherer machen und ihn den Menschen zurückgeben. Begegnungszonen erfordern daher nicht nur eine Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h, sondern auch Umgestaltungsmassnahmen, um die Aufenthaltsqualität der Strasse zu verbessern. Dies kann in Form von Entsiegelung, Möblierung, Aufhebung von Parkplätzen oder von sonstigen baulichen oder gestalterischen Massnahmen geschehen.

Um die Eignung der Zuchwiler Quartierstrassen für die Einführung einer Begegnungszone zu beurteilen, wurden die Strassenabschnitte einzeln analysiert und nach ihrem Potenzial eingestuft.

6.1 Analyse Strassenraum und Eignungskriterien

Vor der eigentlichen Beurteilung des Potenzials für Begegnungszonen wurden einzelne Strassen und Strassenabschnitte bereits ausgeschlossen, da sie sich aufgrund ihrer Funktion oder Lage nicht als Begegnungszone eignen. Folgende Ausschlusskriterien wurden angewendet:

- Haupt- oder Sammelstrasse
- Geplante Velovorrangroute
- Reine Arbeitsgebiete ohne Aufenthaltspotenzial

Einer Einzelfallbeurteilung bedürfen Strassenabschnitte, auf welchen sich öffentliche Verkehrsmittel (Bus) bewegen oder welche Teil von kantonalen oder kommunalen Velorouten sind.

Strassenabschnitte, auf welchen keine Vorbehalte bestehen und welche aufgrund ihrer Funktion und Lage als Begegnungszonen in Frage kommen, wurden in einem zweiten Schritt bezüglich ihres Potenzials beurteilt. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Kein Durchgangsverkehr
- Offene Ausrichtung Strasse – Privatgrundstücke
- Fahrbahn mit Mischverkehr (inkl. zu Fuss Gehende)
- Kleinräumige Sichtverhältnisse Strassenraum
- Keine regelmässige Parkierung auf Fahrbahn
- Erkennbare Nachfrage nach Aufenthalt, Spiel etc.

6.2 Resultate und Massnahmen

Auf Strassenabschnitten, welche gemäss Analyse ein sehr hohes Potenzial für Begegnungszonen aufweisen, soll die Umsetzung durch die Gemeinde initiiert werden. Die Ausgangslage für die Einführung einer Begegnungszone ist auf diesen Abschnitten ideal und es besteht eine erkennbare Nachfrage zur Nutzung der Strasse als Aufenthaltsraum. Die nächsten Schritte sind deshalb die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts, die Publikation der Verkehrsmassnahme und die anschliessende Umgestaltung der Strasse.

Für Abschnitte mit einem hohen und mittleren Potenzial soll die Einführung der Begegnungszone durch eine Mehrheit der Anwohnenden der entsprechenden Strasse angestossen werden. Wird dies verlangt, kann die Gemeinde die Erarbeitung eines Konzept für die Begegnungszone in Auftrag geben. Um mögliche Konflikte zu vermeiden, soll bei der Konzepterarbeitung die entsprechende Beurteilungstabelle zu Hilfe genommen werden.

Bestimmte Strassenabschnitte verlangen nach einer konkreten Einzelfallbeurteilung. Bei dieser muss eine Interessensabwägung zwischen den Auswirkungen der Einführung der Begegnungszone und der vorherrschenden Verkehrssituation stattfinden. Ist eine Koexistenz beispielsweise einer Veloverbindung und der Begegnungszone nachgewiesen möglich, kann diese eingeführt werden.

Abschnitte, welche in der Analyse als Begegnungszonen ausgeschlossen wurden, sollen nicht als solche umgesetzt werden.

Zur besseren Koordination der Einführung von Begegnungszonen wurden die Strassenabschnitte gemäss ihrem Potenzial in zwei Massnahmenpakete eingeordnet und entsprechend auf dem Massnahmenplan unterschiedlich dargestellt (siehe Anhang D). Das erste Paket beinhaltet Strassenabschnitte mit einem sehr hohen oder hohen Potenzial für Begegnungszonen. Sie sollen priorisiert umgesetzt werden. Das zweite Massnahmenpaket beinhaltet die übrigen möglichen Abschnitte, welche sich mit einem mittleren Potenzial als Begegnungszonen eignen. Diese können bei Bedarf bzw. bei einem vorliegenden Strassensanierungsprojekt umgesetzt werden.

7 Zentrumsentwicklung und Hauptstrasse

Im Rahmen der Erarbeitung eines städtebaulichen Leitbilds (Burckhardt Entwicklungen AG, Stand 17.01.2024) wurde für das Dorfzentrum eine Vision für den langfristigen Erhalt eines lebenswerten und lebendigen Zentrums entwickelt. Es wurden städtebauliche Herausforderungen und Chancen identifiziert, anhand welcher Ziele und Entwicklungsabsichten erarbeitet wurden.

Zusätzlich wurde vom Kanton bereits eine Sicherheitsanalyse (Road Safety Inspection) auf der Hauptstrasse durchgeführt. Die daraus gewonnen Ergebnisse dienen als Grundlage für die weitere Planung und Projektierung.

Die Hauptstrasse als Kantonsstrasse wird im Rahmen einer separaten Planung, voraussichtlich der Erarbeitung eines übergeordneten Sanierungs- und Gestaltungskonzepts, behandelt. Dabei wird unter anderem auch die Einführung einer Tempo 30 Zone untersucht. Deshalb wird im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht näher auf die Hauptstrasse selbst eingegangen.

Entlang der Hauptstrasse hingegen wurden gerade im Rahmen der Schul- und Radwegsicherheit mehrere Konfliktstellen identifiziert. Diese betreffen unter anderem die Fussgängerstreifen, welche teilweise nicht normgerecht signalisiert/beleuchtet sind oder deren Wartebereiche zu wenig sichtbar sind. Ebenfalls zu optimieren ist die Veloführung entlang der Hauptstrasse, besonders im Bereich der verschiedenen Knoten.

Damit die erkannten Defizite im weiteren Prozess der Zentrumsentwicklung sowie der Sanierung und Neugestaltung der Hauptstrasse berücksichtigt werden, wurde ein weiteres Massnahmenpaket mit entsprechendem Massnahmenplan erstellt (siehe Anhang E). Darin werden die Schwachstellen entlang der Hauptstrasse im Dorfzentrum festgehalten und entsprechende Massnahmen und nächste Schritte vorgeschlagen.

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Kommunale Verkehrsanalyse / Zusammenfassender Kurzbericht

Auftrag 24.0096.00

Datei B-260820_Verkehrsanalyse-Zuchwil_Kurzbericht.docx

Datum Solothurn, 20. August 2026

Anhang

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Kommunale Verkehrsanalyse / Zusammenfassender Kurzbericht

Auftrag 24.0096.00

Datei B-260820_Verkehrsanalyse-Zuchwil_Kurzbericht.docx

Datum Solothurn, 20. August 2026

Anhang A Analyse- und Massnahmenplan Geschwindigkeitsregime

Legende

Infrastruktur Kind und Jugend

- Oberstufenschulhaus
- Primarschulhaus
- Kindergarten
- Sonstige Anlagen

Sonstige Infrastruktur

- Bushaltestelle
- Fussgängerstreifen

Geschwindigkeitsregime

Signalisation

- 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h

Geschwindigkeitsbegrenzung

- 20 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h

Handlungsbedarf

- Tempo 20 mit Potenzial für Tempo 30
- Tempo 50 mit Potenzial für Tempo 30
- Bedarf an zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Mögliche Einführung Tempo 30 auf Kantonsstrasse

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Übersichtsplan - Geschwindigkeitsregime
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.0006.00.101
Datum	11.11.2025
Änderung	A
Bezeichnung	B
Format	A3, D x 118,8
Geschichte	AWJ
Freigebe	CHD
Dat	G-201111_Zuchwil_Schulhausnetz_Geschwindigkeitsregime.pdf
WAM	WAM Partner und Ingenieure AG Planstrasse 2 4505 Zuchwil T +41 (0)32 825 17 27 www.wam-ting.ch
ING	WAM Partner und Ingenieure AG Münsterstrasse 15 2500 Bern T +41 (0)31 326 43 43 www.ing-wam.ch BGA-Zertifiz. ISO 9001



Priorität	Schwachstelle	Massnahmen paket	Quartier	Strasse	Thema	Massnahmen	Nächster Schritt
1	2.11	T.1	Ausserfeld	Langfeldstrasse	Schulwegsicherheit	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	3.18	T.1	Unterfeld	Amselweg - Drosselweg	Velonetz	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	4.04	T.1	Dorfacker	Dorfackerstrasse	Geschwindigkeitsregime	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	4.05	T.1	Ausserfeld	Langfeldstrasse	Geschwindigkeitsregime	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	4.06	T.1	Riverside	Aarestrasse / Allmendweg	Geschwindigkeitsregime	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	4.11	T.1	Unterfeld	Amselweg	Geschwindigkeitsregime	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	4.12	T.1	Unterfeld	Widistrasse	Geschwindigkeitsregime	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	4.13	T.1	Ischern	Matteweg	Geschwindigkeitsregime	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	4.14	T.1	Dorfacker	Asylweg	Geschwindigkeitsregime	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h	Publikation und Umsetzung Verkehrsmassnahme
1	2.12	T.1 / S.1	Unterfeld	Amselweg - Schulhaus	Schulwegsicherheit	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h Normgerechte Signalisation	Publikation und Umsetzung Massnahmen
2	2.13	T.1 / S.1 / S.2	Unterfeld	Amselweg - Luterbachstrasse	Schulwegsicherheit	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h Normgerechte Beleuchtung	Publikation und Umsetzung Massnahmen
2	2.22	T.1 / S.2	Ischern	Hofstatt bei Hauptstr.	Schulwegsicherheit	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h Normgerechte Beleuchtung	Publikation und Umsetzung Massnahmen
2	4.01	T.2	Birchi	Bühlstrasse	Geschwindigkeitsregime	Projekt Strassenumgestaltung	Vorprojekt mit Kostenschätzung
2	4.02	T.2	Birchi	Tellstrasse - Lindenweg	Geschwindigkeitsregime	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt mit Kostenschätzung
2	4.03	T.2	Blumenfeld	Gartenstrasse	Geschwindigkeitsregime	Projekt Strassenumgestaltung	Vorprojekt mit Kostenschätzung
2	4.07	T.2	Unterfeld	Zeisigweg - Unterfeldstrasse	Geschwindigkeitsregime	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt mit Kostenschätzung
2	4.08	T.2	Unterfeld	Zeisigweg	Geschwindigkeitsregime	Projekt Strassenumgestaltung	Vorprojekt mit Kostenschätzung
2	4.09	T.2	Unterfeld	Meisenweg - Unterfeldstrasse	Geschwindigkeitsregime	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt mit Kostenschätzung
2	4.10	T.2	Unterfeld	Industriestrasse - Buchsweg	Geschwindigkeitsregime	Projekt Strassenumgestaltung	Vorprojekt mit Kostenschätzung

Legende

T.1 Einführung Tempo 30
Umsetzung Massnahmen

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität
- 4. Priorität
- 5. Priorität

T.2 Verkehrsberuhigung
Umsetzung Massnahmen

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität
- 4. Priorität
- 5. Priorität

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Massnahmenplan - Geschwindigkeitsregime
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.000.00 101
Datum	13.07.2025
Änderung	A
Bl.	B
Format	118,0 x 118,0
Geschm.	AWJ
Freigebe	CHD
Dat.	G:\202723_Zuchwil_Schulhausstrasse_Massnahmen-Geschwindigkeitsregime.pdf
ING	1000 Pflaster und Ingenieure AG Pflasterstrasse 2 4050 Solothurn T +41 (0)32 655 17 17 Www.schulhausstrasse.ch www.ing.ch
WAM	1000 Pflaster und Ingenieure AG Münsterstrasse 15 4050 Solothurn T +41 (0)32 655 13 43 Www.schulhausstrasse.ch 820-Zertifiz. ISO 9001



WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Kommunale Verkehrsanalyse / Zusammenfassender Kurzbericht

Auftrag 24.0096.00

Datei B-260820_Verkehrsanalyse-Zuchwil_Kurzbericht.docx

Datum Solothurn, 20. August 2026

Anhang B Analyse- und Massnahmenplan Velowegnetz

Legende

Infrastruktur Kind und Jugend

- Oberstufenschulhaus
- Primarschulhaus
- Kindergarten
- Sonstige Anlagen

Übergeordnete Velorouten

- Velohaupt- und -vorrangrouten geplant
- Basismetz
- Basismetz, Ergänzungen geplant

Analyse Level of Traffic Stress (LTS)

Strecken

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4

Knoten

- 2
- 3
- 4

Netzlücken

- Netzlücke

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Übersichtsplan - Eignung Velonetz
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.0006.00.101
Datum	12.07.2026
Änderung	A
Bl.	B
Format	118,0 x 118,0
Geschicht	AWJ
Freigebe	CHD
Dat	G-260717_Zuchwil_Veloinfrastruktur_Velonetz.pdf
WAM	WAM Partner und Ingenieure AG Plattenstrasse 2 4500 Solothurn T +41 (0)32 655 17 17 www.wam-ting.ch
ING	ING Partner und Ingenieure AG Münsterstrasse 15 2500 Bern T +41 (0)31 326 43 43 www.ing-berne.ch BSA-Zertifiz. ISO 9001



Priorität	Schwachstelle	Massnahmenpaket	Quartier	Strasse	Thema	Massnahmen	Nächster Schritt
1	3.17	V.1	Unterfeld	Luterbachstrasse	Velonetz	Verbesserung Radführung	Aufhebung der Parkplätze entlang der Luterbachstrasse
2	3.03	V.1	Birchi	Birchi-Wald	Velonetz	Signalisation Rad-/Gehweg	Planerische Festsetzung in OPR
2	3.12	V.1	Ausserfeld	Dorfackerstrasse - Birchi-Center	Velonetz	FGSO Querungsbereich	Umsetzung mit Umgebungsgestaltung Birchi-Center
2	3.08	V.2	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Tellstr./Ischernweg	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
2	3.10	V.2 / Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse bei Post	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Umsetzung Projekt
3	3.02	V.1	Birchi	Bleichenbergstrasse - Bühlstrasse	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	3.04	V.1	Blumenfeld	Nord-Süd-Strasse - Unterführung	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	3.06	V.1	Dorfacker	Dorfackerstr. - Hauptstr.	Velonetz	Projekt Strassen- und Knotenumgestaltung	Vorstudie zur Machbarkeit
3	3.15	V.1	Riverside	Aarestrasse / Allmendweg	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	3.22	V.1	Unterfeld	Industriestrasse - Buchsweg	Velonetz	Realisierung Veloroute	Planerische Festsetzung in OPR
3	3.25	V.1	Ischern	Rainstrasse - Schmiedenweg	Velonetz	Überführung Hauptstrasse	Planerische Festlegung in OPR
3	3.14	V.2	Ausserfeld	Waldeggrstr. - Luzernstr.	Velonetz	Verbreiterung Radweg	Vorstudie zur Machbarkeit
3	3.16	V.2	Riverside	Halle	Velonetz	RiverTube durch Halle	Planerische Festsetzung in TEP Riverside
3	3.19	V.2	Unterfeld	Luterbachstrasse - Amselweg/Industriestr.	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	3.23	V.2	Ischern	Schulhausstrasse - Bahnweg	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
4	3.01	V.1	Birchi	Bleichenbergstrasse - Asylweg	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
4	3.21	V.1	Unterfeld	Lerchenweg - Industriestrasse	Velonetz	Anschluss an Unterführung	Vorstudie zur Machbarkeit
4	3.24	V.1	Ischern	Kornfeldweg	Velonetz	Erweiterung Kornfeld - Unterführung	Planerische Festlegung in OPR
4	3.05	V.2	Dorfacker	Dorfackerstrasse - Mürgelistr.	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
4	3.20	V.2	Unterfeld	Meisenweg - Widistr.	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung
4	3.26	V.1	Ischern	Kornfeld-Unterführung - Schulhausstrasse	Velonetz	Realisierung Veloroute	Planerische Festlegung in OPR
5	3.13	V.1	Ausserfeld	Kreisel Ausserfeld	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung	Vorprojekt und Kostenschätzung

Legende

V.1 Kommunales Velonetz

Umsetzung Massnahmen

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität
- 4. Priorität
- 5. Priorität

V.2 Kantonales Velonetz

Umsetzung Massnahmen

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität
- 4. Priorität
- 5. Priorität

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Massnahmenplan - Velonetz
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.000.00 101
Datum	18.07.2028
Änderung	A
Bl.	0
Format	100,0 x 118,8
Grossformat	A4
Freigegeben	CH
Datum	18.07.2028_Zuchwil_VelonetzMassnahmen_Massnahmen-Velonetz.pdf
WAM	WAM Planer und Ingenieure AG Planstrasse 2 4050 Solothurn T +41 (0)32 655 17 17 Wam-solothurn.ch www.wam-ting.ch
ING	ING Planer und Ingenieure AG Münsterstr. 15 2005 Bern T +41 (0)31 326 43 43 Wam-berne.ch 820-Zertifiz. ISO 9001

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Kommunale Verkehrsanalyse / Zusammenfassender Kurzbericht

Auftrag 24.0096.00

Datei B-260820_Verkehrsanalyse-Zuchwil_Kurzbericht.docx

Datum Solothurn, 20. August 2026

Anhang C Analyse- und Massnahmenplan Schulwegsicherheit

Legende

Infrastruktur Kind und Jugend

- Oberstufenschulhaus
- Primarschulhaus
- Kindergarten
- Sonstige Anlagen

Beurteilung Schulwegsicherheit

Strassen

- Sehr geringes Konfliktpotential
- Geringes Konfliktpotential
- Mässiges Konfliktpotential

Querungen

- Sehr geringes Konfliktpotential
- Geringes Konfliktpotential
- Mässiges Konfliktpotential
- Hohes Konfliktpotential

Sonstige Konflikte

- Parkierte Fahrzeuge auf Trottoir
- Rückwärtsfahrende Fahrzeuge über Trottoir

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Übersichtsplan - Schulwegsicherheit
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.000.00.101
Datum	13.08.2025
Änderung	A
Bl.	B
Format	118,0 x 118,0
Geschicht	AWJ
Freigabe	CHD
Datf	G-200013_Zuchwil_Schulwegsicherheit_Schulwegsicherheit.pdf
WAM	WAM-Planer und Ingenieure AG Felsenstrasse 2 4500 Solothurn T +41 (0)32 825 17 17 www.wam-ting.ch
ING	WAM-Planer und Ingenieure AG Münsterstrasse 15 2500 Bern T +41 (0)31 326 43 43 www.ing-wam.ch BSA-Zertifiz. ISO 9001



Priorität	Schwachstelle	Massnahmenpaket	Quartier	Strasse	Thema	Massnahmen	Nächster Schritt
1	2.04	S.1	Birchi	Bleichenbergstrasse - Bühlstrasse	Schulwegsicherheit	Normgerechte Signalisation	Umsetzung Massnahmen
1	2.23	S.3	Dorfacker	Müggellstrasse - Dorfackerstrasse	Schulwegsicherheit	Normgerechte Sichtweiten	Umsetzung Massnahme
2	2.07	S.1 / S.2	Birchi	Rainstrasse - Hauptstrasse	Schulwegsicherheit	Normgerechte Signalisation und Beleuchtung	Umsetzung Massnahmen
2	2.10	S.1 / S.2	Blumenfeld	Gartenstrasse - Schulhaus	Schulwegsicherheit	Normgerechte Signalisation und Beleuchtung	Umsetzung Massnahmen
2	2.09	S.1 / S.2 / S.3	Blumenfeld	Gartenstrasse - Lilienweg	Schulwegsicherheit	Normgerechte Signalisation, Beleuchtung und Sichtweiten	Umsetzung Massnahmen
2	2.06	S.2	Birchi	Bühlstrasse - Wald	Schulwegsicherheit	Normgerechte Beleuchtung	Umsetzung Massnahmen
2	2.08	S.2	Blumenfeld	Nord-Süd-Strasse - Unterführung	Schulwegsicherheit	Normgerechte Beleuchtung	Umsetzung Massnahmen
2	2.19	S.2	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Nord-Süd-Strasse	Schulwegsicherheit	Normgerechte Beleuchtung	Umsetzung Massnahme
2	2.03	S.2 / S.3	Birchi	Bleichenbergstrasse - Oberfeldstrasse	Schulwegsicherheit	Normgerechte Beleuchtung und Sichtweiten	Umsetzung Massnahmen
2	2.05	S.2 / S.3	Birchi	Rainstrasse - Zick-Zack-Weg	Schulwegsicherheit	Normgerechte Beleuchtung und Sichtweiten	Umsetzung Massnahmen
2	2.02	S.3	Birchi	Einmündungen Bühlstrasse	Schulwegsicherheit	Normgerechte Sichtweiten	Überprüfung Sichtbermen
2	2.01	S.4	Birchi	Bühlstrasse - Rainstrasse	Schulwegsicherheit	Verschiebung der Fussgängerquerug	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	2.18	S.3	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Kornfeldstrasse	Schulwegsicherheit	Normgerechte Sichtweiten	Umsetzung Massnahmen
3	2.20	S.4	Ischern	Schulhausstrasse beim Duo	Schulwegsicherheit	Zusätzlicher Zugang zum Schulareal	Vorprojekt und Kostenschätzung
1	2.12	T.1 / S.1	Unterfeld	Amselweg - Schulhaus	Schulwegsicherheit	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h Normgerechte Signalisation	Publikation und Umsetzung Massnahmen
1	2.13	T.1 / S.1 / S.2	Unterfeld	Amselweg - Luterbachstrasse	Schulwegsicherheit	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h Normgerechte Signalisation und Beleuchtung	Publikation und Umsetzung Massnahmen
2	2.22	T.1 / S.2	Ischern	Hofstatt bei Hauptstr.	Schulwegsicherheit	Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h Normgerechte Beleuchtung	Publikation und Umsetzung Massnahmen

Legende

S.1 Signalisation
Umsetzung Massnahmen

1. Priorität

2. Priorität

3. Priorität

4. Priorität

5. Priorität

S.2 Beleuchtung
Umsetzung Massnahmen

1. Priorität

2. Priorität

3. Priorität

4. Priorität

5. Priorität

S.3 Sichtweiten
Umsetzung Massnahmen

1. Priorität

2. Priorität

3. Priorität

4. Priorität

5. Priorität

S.4 Optimierung
Umsetzung Massnahmen

1. Priorität

2. Priorität

3. Priorität

4. Priorität

5. Priorität

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Massnahmenplan - Schulwegsicherheit
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.000.00 101
Datum	13.07.2025
Änderung	A
Bl.	B
Format	A3, D 1118,8
Geschaltet	A/U
Freigegeben	CHD
Dat:	G-207723_Zuchwil_Schulwegsicherheit_Massnahmen-Schulwegsicherheit.pdf
	W&B Partner und Ingenieure AG
	Flaurestrasse 2
	4505 Solothurn
	T +41 (0)32 655 17 17
	W&B-Info@w&b.ch
	www.w&b.ch
	W&B Partner und Ingenieure AG
	Münsterstr. 15
	2505 Bern
	T +41 (0)31 336 43 43
	W&B-Info@w&b.ch
	826-Zertifiziert ISO 9001

Per Datum: 13.07.2025

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Kommunale Verkehrsanalyse / Zusammenfassender Kurzbericht

Auftrag 24.0096.00

Datei B-260820_Verkehrsanalyse-Zuchwil_Kurzbericht.docx

Datum Solothurn, 20. August 2026

Anhang D Analyse- und Massnahmenplan Begegnungszone

Legende

Infrastruktur Kind und Jugend

- Oberstufenschulhaus
- Primarschulhaus
- Kindergarten
- Sonstige Anlagen

Beurteilung Begegnungszonen

Strassenabschnitte mit Vorbehalte

- Nicht geeignet
- Einzelfallbeurteilung nötig

Strassenabschnitte ohne Vorbehalte

- Hohes Potenzial
- Mittleres Potenzial
- Tiefes Potenzial

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Übersichtsplan - Begegnungszonen
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.000.00.101
Datum	13.08.2025
Änderung	A
Bl.	II
Format	118,0 x 118,0
Geschicht.	AWJ
Freigebe.	CHD
Dat.	G-200013_Zuchwil_Sekundarschulhaus_Begegnungszonen.pdf
	WAM-Planer und Ingenieure AG, Planstrasse 2, 4505 Solothurn, T +41 (0)32 825 17 17, www.wam-ing.ch
	WAM-Planer und Ingenieure AG, Münsterstr. 15, 2500 Bern, T +41 (0)31 326 43 43, www.wam-ing.ch, BGA-Zertifiz. ISO 9001

WAM
ING

Per Datum: 13.08.2025

Priorität	Schwachstelle	Massnahme paket	Quartier	Strasse	Thema	Massnahmen	Nächster Schritt
2	2.21	8.1	Ischern	Dammstr. - Kosciuszkoeweg	Schulwegsicherheit	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.01	8.1	Birchi	Oberfeldstrasse, Bläslirain, Arven -, Engl-, Platanenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.02	8.1	Birchi	Erlen-, Fichten-, Birkenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.03	8.1	Birchi	Pappelweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.10	8.1	Blumenfeld	Veilchenweg West	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.20	8.1	Riverside	Pius-Jeger-Platz	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.21	8.1	Riverside	Harterei-, Trafo- und Sulzerstrasse, Marie Speiser Platz	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.27	8.1	Unterfeld	Emmenholzweg Ost ab Spatenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.28	8.1	Unterfeld	Lerchenweg Mitte	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.29	8.1	Unterfeld	Schwalben-, Fasanen- und Spatenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
3	1.37	8.1	Ischern	Dammstrasse Ost	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.04	8.2	Birchi	Erlenweg Ost	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.05	8.2	Birchi	Föhrenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.06	8.2	Birchi	Akazienweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.07	8.2	Birchi	Lindenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.08	8.2	Birchi	Buchenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.09	8.2	Birchi	Tannenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.11	8.2	Blumenfeld	Dahlenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.12	8.2	Blumenfeld	Rosenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.13	8.2	Blumenfeld	Nelkenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.14	8.2	Blumenfeld	Fliederweg Nord	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.15	8.2	Blumenfeld	Tulpenweg West	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.16	8.2	Blumenfeld	Asterweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.17	8.2	Ausserfeld	Brückenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.18	8.2	Ausserfeld	Ausserfeldweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.19	8.2	Ausserfeld	Bertaweg / Langfeldstrasse	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.22	8.2	Riverside	Sulzerstrasse Mitte	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.23	8.2	Riverside	Niedermattstrasse Mitti	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.24	8.2	Riverside	Emmenholzweg Widi	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.25	8.2	Riverside	Allmendweg Nord	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.26	8.2	Riverside	Haselweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.30	8.2	Unterfeld	Emmenholzweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.31	8.2	Unterfeld	Meisenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.32	8.2	Unterfeld	Drosselweg West	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.33	8.2	Unterfeld	Lerchenweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.34	8.2	Unterfeld	Unterfeldstrasse Süd	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.35	8.2	Unterfeld	Schwalbenweg Süd	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.36	8.2	Unterfeld	Lerchenweg Nord	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.38	8.2	Ischern	Postweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.39	8.2	Ischern	Dammstrasse Nord	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.40	8.2	Dorfacker	Brunnmattstrasse Ost	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.41	8.2	Dorfacker	Asylweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung
4	1.42	8.2	Dorfacker	Grabackerweg	Begegnungszone	Einführung Begegnungszone	Erarbeitung BGK mit Kostenschätzung

Legende

Umsetzung Massnahmen

-  1. Priorität
 2. Priorität
 3. Priorität
 4. Priorität
 5. Priorität

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Massnahmenplan - Begegnungszonen
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.0066.00 101	
Datum	23.07.2028	
Zustimmung	A:	
	B:	
Format	126.0 x 118.0	
Gezeichnet	AVU	
Freigegeben	CHD	
Datensatz	D-2672723_Zuschn_Verkehrssicherheit_Massnahmen-Begrenzungszone.pdf	
ING	WAM Planer und Ingenieure AG Friedenstrasse 2 4601 Solothurn T +41 (0)52 625 27 27 www.wam-ing.ch	WAM Planer und Ingenieure AG Münzenern 10 2005 Bern T +41 (0)31 326 43 43 www.boedmann-ing.ch BAG-Zertifikat: ISO 9001

WAM Planer und Ingenieure AG

Projekt Kommunale Verkehrsanalyse / Zusammenfassender Kurzbericht

Auftrag 24.0096.00

Datei B-260820_Verkehrsanalyse-Zuchwil_Kurzbericht.docx

Datum Solothurn, 20. August 2026

Anhang E Massnahmenplan Zentrumsentwicklung / Hauptstrasse

Priorität	Schwachstelle	Massnahmenpaket	Quartier	Strasse	Thema	Massnahmen	Nächster Schritt
2	3.10	V.2 / Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse bei Post	Velonetz	Projekt Knotenumgestaltung Hauptstrasse	Umsetzung Projekt
2	3.09	Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Rainstrasse	Velonetz	Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Vorprojekt und Kostenschätzung
2	3.11	Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Kornfeldstrasse	Velonetz	Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Vorstudie zur Machbarkeit
3	2.14	Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Zick-Zack-Weg	Schulwegsicherheit	Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	2.15	Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse - KJUZU	Schulwegsicherheit	Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	2.16	Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Kosciuszkoweg	Schulwegsicherheit	Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	2.17	Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse - Kiosk	Schulwegsicherheit	Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Vorprojekt und Kostenschätzung
3	3.07	Z	Hauptstrasse	Hauptstrasse	Velonetz	Sanierung und Neugestaltung Hauptstrasse	Vorprojekt und Kostenschätzung

Legende

Massnahmenpaket Zentrumsentwicklung
Umsetzung Massnahmen

1. Priorität
2. Priorität
3. Priorität
4. Priorität
5. Priorität

Kanton Solothurn
Gemeinde Zuchwil

Verkehrsanalyse Zuchwil

Massnahmenplan - Zentrumsentwicklung
Situation 1:2'500

Plan-Nr.	24.000.00 / 101
Datum	13.07.2018
Änderung	A
St.	B
Format	118,0 x 118,0
Geschlecht	AWJ
Freigebe	CHD
Dat:	G:\201723_Zuchwil_Schulwegsicherheit_Massnahmen-Zentrumsentwicklung.pdf
WAM	WAM Partner und Ingenieure AG Flaemlinstrasse 2 4500 Solothurn T +41 (0)32 655 17 17 www.wam-ting.ch
ING	WAM Partner und Ingenieure AG Münsterstrasse 15 2500 Bern T +41 (0)31 326 43 43 www.wam-ting.ch ISO 9001