

Solothurn, 2. Juni 2026

## Mitwirkung Vorprojekt Gesamtverkehrsprojekt Oensingen

# Mehrheit für Entlastungsstrasse und Lebensader

Liebe Oensingerinnen, liebe Oensinger, liebe Interessierte

Im Zeitraum vom 30. Oktober bis 28. November 2025 hat das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) des Kantons Solothurn mit der Einwohnergemeinde Oensingen die öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen durchgeführt. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn hat an der Sitzung vom 2. Juni 2026 den Bericht zur Mitwirkung zur Kenntnis genommen und verabschiedet.

Die Mitwirkung ist damit abgeschlossen. 118 Privatpersonen und 34 Institutionen haben teilgenommen. Rund 360 Personen haben die öffentliche Ausstellung besucht. Wir danken den Mitwirkenden, den interessierten Ausstellungsbesuchenden, den betroffenen Anwohnenden und den Gewerbetreibenden herzlich für ihr Interesse, ihre Beteiligung und für die eingegangenen Anregungen und Vorschläge.

Um es vorwegzunehmen: **Das Projekt wird mehrheitlich unterstützt.** Darüber freuen wir uns. Gerne präsentieren wir Ihnen in diesem Flyer die Ergebnisse. Im ersten Teil konzentrieren wir uns auf die statistische Auswertung des Fragebogens. Im zweiten Teil behandeln wir die eingegangenen Hinweise, Bemerkungen und Kommentare. Im dritten Teil erfahren Sie das weitere Vorgehen.

### 1 Fragebogen – Ergebnisse

Die Auswertung des Fragebogens zeigt deutlich: 74 Prozent der Mitwirkenden beurteilten die einzelnen Fragen<sup>1</sup> zum Gesamtverkehrsprojekt positiv oder eher positiv, 20 Prozent negativ oder eher negativ. 6 Prozent beantworteten den Fragebogen nicht vollständig.

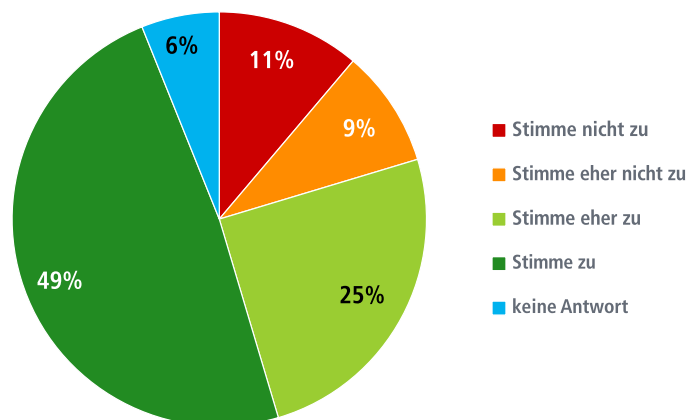


Abbildung 1: Auswertung der Fragen insgesamt.

<sup>1</sup> Der Fragebogen bestand aus 26 Fragen. In die in Abbildung 1 dargestellte Auswertung flossen 24 Fragen ein (Fragen 3 bis 26). Die ersten beiden Fragen waren allgemeiner Natur und wurden in dieser Darstellung nicht berücksichtigt.

Der Blick auf die einzelnen Fragen zeigt, welche Fragen wie beurteilt wurden. Am kritischsten waren die Rückmeldungen zu den Bushaltestellen auf der Fahrbahn, zur Begegnungszone mit Tempo 20 und zu den möglichen Folgen der Entlastungsstrasse fürs Gewerbe.

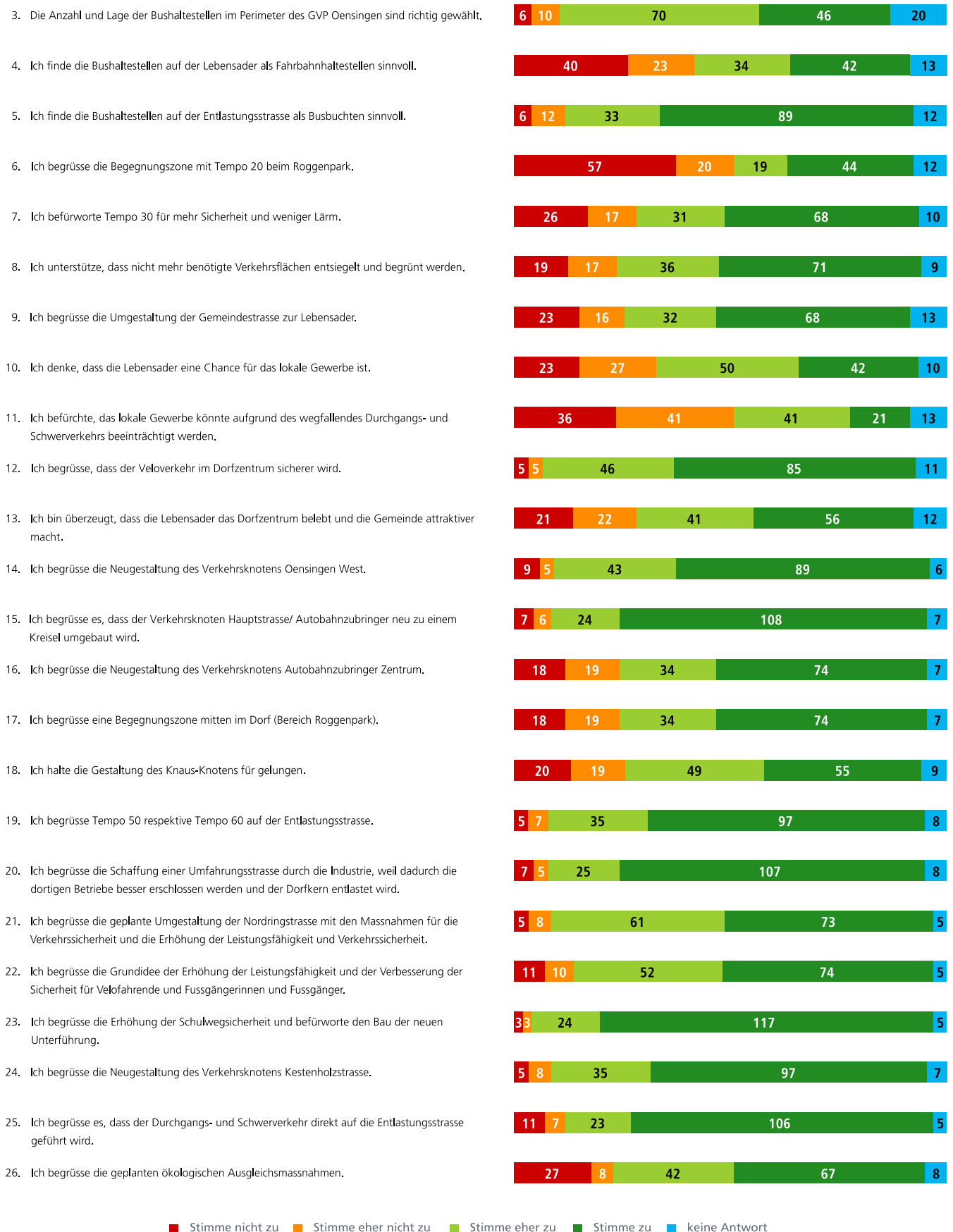


Abbildung 2: Auswertung der einzelnen Fragen.

## 2 Hinweise, Bemerkungen, Kommentare – Ergebnisse

Insgesamt gingen 784 Kommentare von 137 Teilnehmenden ein. 15 Teilnehmende gaben keinen Kommentar ab. Rund 52 Prozent der Kommentare waren positiv oder eher positiv. 13 Prozent der Kommentare waren neutral. Negativ oder eher negativ waren rund 35 Prozent der Kommentare. Unter anderem wurden die folgenden Themen eher kritisch beurteilt:

- **Begegnungszone mit Tempo 20:** Eine Begegnungszone ist rechtlich immer mit Tempo 20 verbunden. Bei der Frage nach einer Begegnungszone *ohne* Nennung von Tempo 20 resultierte eine positive Mehrheit. Bei der Frage nach einer Begegnungszone *mit* Nennung von Tempo 20 war das Resultat negativ. Zudem wurde Tempo 20 mit Abstand am häufigsten kommentiert. Die Einwände, dass eine Begegnungszone für Schulkinder, die das richtige Benutzen eines Fussgängerstreifens lernen, unverständlich und damit kontraproduktiv sein könnte sowie die Befürchtung, dass bei Tempo 20 Autos und Lastwagen durch Elektrowelos rechts überholt und damit gefährliche Situationen schaffen könnten, werden ernst genommen. Der Kanton und die Gemeinde haben deshalb entschieden, auf die Begegnungszone (Tempo 20) auf der Lebensader zugunsten einer Tempo-30-Zone mit Fussgängerstreifen zu verzichten.
- **Ausweitung oder Verkürzung Tempo-30-Zone:** Vielfach wurde eine Ausdehnung der Tempo-30-Zone auf weitere Strassen im Umfeld der Lebensader verlangt. So zum Beispiel auf der Solothurnstrasse vom Knoten West bis zur Kantonsgrenze oder auf der Lehngasse. Auf Kantonsstrassen gilt innerorts in der Regel Tempo 50. Auf der Lebensader wird Tempo 30 möglich, weil die Strasse nach der Umgestaltung eine untergeordnete Funktion erhält und der Kanton sie an die Gemeinden abtritt. Ebenfalls häufig wurde in den Kommentaren die Tempo-30-Zone abgelehnt oder eine Verkürzung verlangt. Die Tempo-30-Zone ist aber für die Verlagerungswirkung entscheidend. Sie lenkt die Fahrzeuge auf die Entlastungsstrasse und ermöglicht Aufwertungsmassnahmen an der ehemaligen Kantonsstrasse (Lebensader). Beides ist auch für die Mitfinanzierung des Projekts durch den Bund von Bedeutung.
- **Bus-Fahrbahnhaltestellen:** In der Umfrage befürwortet die Hälfte der Mitwirkenden Bushaltestellen auf der Fahrbahn der Lebensader, die andere Hälfte lehnte sie ab. Für die an den Pflugerplatz zu verlegende und für die allenfalls im Bereich Aldi neu geplante Bushaltestelle steht der Platz für eine Busbucht nicht zur Verfügung. Bei der Haltestelle Post wird die Beibehaltung der Busbucht nochmals geprüft.
- **Anbindung der Region Thal:** Verschiedentlich wurde zum Ausdruck gebracht, dass sich die Anbindung des Thals verschlechtern könnte. Für Fahrten zwischen dem Thal und Kestenholz respektive Oberbuchsitzen besteht zum einen die Verbindung via Autobahnzubringer – Staadackerstrasse, zum andern via Ortsdurchfahrt Oensingen. Das geplante Strassennetz deckt damit alle relevanten Beziehungen ab. Anpassungen in der Netzhierarchie werden trotzdem geprüft.
- **Chancen fürs Gewerbe:** Die Mehrheit der Mitwirkenden beurteilte die Lebensader als Chance für das Gewerbe. Das Gewerbe selbst wiederum äusserte sich in den Kommentaren zum Teil skeptisch. Die Projektverantwortlichen halten dazu fest: Die Lebensader bleibt mit rund 6'000 Fahrten im Tagesdurchschnitt auch mit der Entlastungsstrasse gut frequentiert. Dies hat auch mit der Zentrumsfunktion von Oensingen zu tun. Zudem lassen sich von vergleichbaren Entlastungsstrassen in Olten, Aarburg und Grenchen keine negativen Folgen für das lokale Gewerbe ableiten.

- **Ausgleichsmassnahmen:** Häufig thematisiert wurden die erst grob konzipierten ökologischen Ausgleichsmassnahmen. Naturinteressierte Mitwirkende begrüsst sie. Betroffene landwirtschaftliche Bewirtschafter und Eigentümer lehnten sie ab. Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden nun mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls angepasst.
- **Erreichbarkeit während der Bauausführung:** Die einzelnen Bauphasen sind aktuell noch nicht Gegenstand der Planung. Die Erreichbarkeit aller Liegenschaften, des Gewerbes und der Industrie wird während der Bauarbeiten bestmöglich sichergestellt.

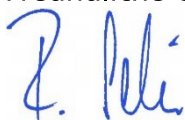
### 3 Weiteres Vorgehen – Bauprojekt bis 2027 erarbeitet

Die Eingaben der Mitwirkenden werden nun in der Weiterbearbeitung des Projekts geprüft und soweit möglich berücksichtigt. Gemäss aktueller Planung wird das konkrete Bauprojekt mit Kostenvoranschlag 2027 vorliegen. Bereits im Frühling nächsten Jahres soll der Kantonsrat über den nötigen Realisierungskredit entscheiden. Erst anschliessend sind die öffentliche Auflage und das Bewilligungsverfahren vorgesehen. Der Baubeginn ist frühestens 2029 möglich. Die Bauarbeiten dürften rund sechs Jahre dauern.

Der Mitwirkungsbericht ist auf der Website des kantonalen Amtes für Verkehr und Tiefbau (AVT) aufgeschaltet (siehe QR-Code oder [so.ch/gvpoensingen](https://so.ch/gvpoensingen))



Freundliche Grüsse



**Roger Schibler**  
Kantonsingenieur  
Amt für Verkehr und Tiefbau



**Fabian Gloor**  
Gemeindepräsident  
Einwohnergemeinde Oensingen