

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
1	3	Das Projekt erhöht die Sicherheit des Schulweges für Kinder	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	2	Finde es ein sehr gelungenes Projekt. Freue mich auf die Umsetzung.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
2	5	Wann wird der neue Bahnhof „Oensingen-Dorf“ gebaut/fertiggestellt ?	3	Ein möglicher Bahnhof Oensingen Dorf wird durch die SBB geplant und nicht durch den Kanton. Er ist zudem nicht Bestandteil des GVP Oensingen. Gemäss aktueller Priorisierung der SBB ist mit einem neuen Bahnhof nicht vor 2040 zu rechnen.	3
3	5	Vor allem der Schulweg für die SuS der Kreisschule Bechburg und für die Oensinger Kinder, die südlich der Autobahn wohnen ist extrem gefährlich, besonders durch die LKWs, die Richtung Aebisholz fahren. Der Ausbau der Autobahnbrücke via Industrie hat deshalb Priorität.	2	Die Verlegung der Zufahrt Aebisholz auf die Autobahnbrücke Richtung Dünernstrasse ist bereits geplant und vereinbart. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des ASTRA Projekts 6-Streifenausbau der N1.	3
	4	Wichtig finde ich, dass man z.B. mit Leitplanken auf der Höhe des Areal der KS Bechburg (südseits der Entlastungsstrasse) die Sicherheit der SuS erhöht. Sehr gut finde ich, dass man die von Osten kommenden SuS auf einem separaten Fahrrad- und Fussweg führt. Damit weniger Landwirtschaftsland unbenutzbar wird, sollte man in Betracht ziehen, die Entlastungsstrasse nach der Unterführung unter der Bahnlinie noch möglichst bis zur Einfahrt auf die Strasse Richtung Oberbuchsiten unterirdisch zu führen.	2	Fahrzeurückhaltesysteme entlang der KS Bechburg können geprüft werden. Eine Verlängerung der UF SBB Richtung Knoten Ost ist aufgrund der Höhenverhältnisse nicht möglich.	2
	3	Neugestaltung Verkehrsknotens Autobahnzubringer Zentrum: Hier ist darauf zu achten, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge, die hier weiterhin durchfahren müssen (Fam. XY), ohne Probleme abbiegen können! Auch Fahrzeuge mit Anhängern (Pferdeanhänger) sollten problemlos abbiegen können.	2	Die gesamte Lebensader bleibt eine Sondertransportroute, womit sämtliche Strassenelemente auf Überbreiten und Sondertransportfahrzeuge ausgelegt sind. Damit ist die Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr sichergestellt.	2
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstrasse: Hier finde ich die Verkehrsführung bezüglich Verbrauch von Landwirtschaftsland ungünstig. Der gewählte Verlauf verbraucht zu viel Land. Hier sollte man in Erwägung ziehen, den 1. Teil nach der Bahnunterführung noch unterirdisch zu führen oder eventuell zusätzlich rechtwinkliger unter der Bahn durchzuführen. Dann wäre halt 60 zu schnell.	4	Die gewählte Linienführung und der Winkel der SBB Unterführung ist auf einen minimalen Verbrauch von Landwirtschaftsland optimiert. Unterirdische Lösungen sind extrem teuer, nicht wirtschaftlich und von der SBB zum Knoten Ost aufgrund der gegebenen Höhenverhältnisse nicht machbar. Eine rechtwinklige Querung der SBB ist Geometrisch nicht machbar, unabhängig der Geschwindigkeit.	4
	5	Die Gesamtverkehrsplanung Oensingen sollte nicht mit Ausgleichsmassnahmen, die hauptsächlich auf Kestenholzer Boden liegen, kompensiert werden. Die Nr. 4 ist auch übertrieben gross. Der Teich, der sich bei Starkregen bildet, ist nicht natürlich sondern ist durch die hohe Führung der Hauptstrasse und die Erhöhung und Verbreiterung (ohne Kontaktieren und Informieren der Landbesitzer und Anstösser) der Mastenstrasse entstanden --> Dammwirkung. Zudem ist hier eine ökologische Ausgleichsfläche in Form der Hecke bereits vorhanden. Des weiteren ist die Forschungsanstalt Agroscope auf die Fläche für ihre Versuche angewiesen.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
	6	Nachtrag zum Fragebogen per E-Mail vom 26.11.2025 (siehe BS_001): Stellungnahme Ausgleichsmassnahmen: Nach dem Infoanlass am 25.11.25 in Oensingen sind wir als produzierender Landwirtschaftsbetrieb schockiert. Die Ausgleichsmassnahmen 4, 5 und 6 betreffen uns direkt mit grösstenteils sehr gutem Ackerland. Seit mehr als 40 Jahren arbeiten wir mit der Forschungsanstalt Agroscope zusammen. Bei Punkt 4 und 6 ist sehr viel Acker- und Grünlandfläche von Grundbuchnummer 1095 XY betroffen. Agroscope und wir sind auf die gesamte Fläche angewiesen. Ausgleichsmassnahmen auf dem Gemeindegebiet Kestenholz ist für uns nicht nachvollziehbar. Es kann doch nicht sein, dass wir Landwirte in der Gemeinde Kestenholz (schon sehr hoher Biodiversitätsstandard) noch mehr solche Massnahmen tragen und umsetzen müssen, nur damit Oensingen eine Lebensader bekommt!!!! Die Aussage am 25.11.25 von einem ihrer Angestellten war, dass man da Ausgleichsmassnahmen machen müsse, wo es schon ein sehr hoher Anteil an Hecken, Gewässern, Tümpeln,... hat. Wir sind mit der Grundbuchnummer 1803, 1804, 665, 1817, 1818 und 2112 zusätzlich direkt betroffen. Das ist für unseren produzierenden Familienbetrieb nicht akzeptabel und nicht tragbar - sogar existenzbedrohend!!!!	5	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
4	3	Die jetzige Situation ist gut wie sie ist, mit tempo 30 oder 20 wird der stau schlimmer.	5	Die Meinungsäusserung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Mit den bushaltestellen auf der strasse ohne buchten wird die situation mit dem stau nicht verringert, sondern verschlimmert.	5	Die Meinungsäusserung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestrasse: Mit tempo 30 wird der lärm nicht besser, die meisten atos sind in diesem Bereich eher lauter als mit 50, dann kommt noch die musik dazu die mit 30 oder 20 kmh länger hörbar ist als mit 50 kmh.	5	Die Aussage widerspricht, ohne Fakten zu nennen, allen akustischen Grundlagen. Die Meinungsäusserung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Das würde den stau eher verschlimmern wenn man alle 2 meter halten muss, da werden die fussgänger hin und her laufen wie sie möchten. Perfektes beispiel olten Innenstadt.	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Neugestaltung des Verkehrsknotens Kestenholzstrasse: Dies würde das warten hinter dem bus verkürzt und der verkehr muss nicht lange stehen bleiben.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	6	Optimierungen wären sehr gewünscht, aber ob das tempo auf 30 und 20 kmh auf die hautachse als sinnvoll ist für die vermeidung von stau sehe ich eher unwahrscheinlich. Die Temporeduzierung und begegnungszone würde eher dazu beiträgen das der stau länger und grösser wird, dazu kommen noch bushaltestellen auf der fahrbahn, dies würde dazu verleiten die busse zu überholen und somit würde das unfallrisiko eher steigen.	5	Der Stau wird reduziert durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Entlastungsstrasse. Dafür muss die Lebensader aber bezüglich Fahrzeit weniger attraktiv werden.	5
5	4	Grundidee der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verb. Sicherheit Velo und Fussg.: Es stellt sich die Frage, warum die Liegenschaft in der Mitte (Nr. 21) dort verbleibt. Der Wert wird durch den Verkehr massiv sinken und ein späterer Verkauf dessen fast unmöglich.	3	Der Erhalt der Liegenschaft ist mit den Eigentümern abgesprochen und die aktuelle Planung wird durch die Eigentümer ausdrücklich begrüsst.	5

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
6	1	Eine Umfahrung ist bitter nötig	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Bau UNF: Wird nötig sein bei Mehrverkehr	1	Die Stellungnahme wird als positive Rückmeldung zu den geplanten Massnahmen gewertet.	5
	5	Die Umsetzung sollte nicht weiter verzögert werden	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
7	3	Umgestaltung Gemeindestrasse zur Lebensader: Die Begegnungszone beim Roggenpark macht nur Sinn, wenn dort auch bauliche Massnahmen zu Aufwertung der Umgebung vorgenommen wird. Auf der Visualisierung ist davon wenig zu sehen.	2	Die Weiterentwicklung der Umgebung der Lebensader ist nicht Gegenstand des Gesamtverkehrsprojekt, sondern wird Sache der privaten Grundeigentümer und der Gemeinde Oensingen sein.	3
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Der Begegnungszone stimme ich zu. Ein Zentrumscharakter entsteht aber nicht einfach so. Es muss baulich, architektonisch mehr geschehen als hier aufgezeigt!	2	Die Weiterentwicklung der Umgebung der Lebensader ist nicht Gegenstand des Gesamtverkehrsprojekt, sondern wird Sache der privaten Grundeigentümer und der Gemeinde Oensingen sein.	3
	6	Ein Zentrumscharakter entsteht nicht einfach so. Das Zentrum muss zusammen mit dem Sternenplatz und dem alten Coop entwickelt werden. Der Zibelimärit kann zurück auf die Hauptstrasse.	2	Die Weiterentwicklung der Umgebung der Lebensader ist nicht Gegenstand des Gesamtverkehrsprojekt, sondern wird Sache der privaten Grundeigentümer und der Gemeinde Oensingen sein.	3
8	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: In der Lehngasse wird mit durchschnittlich mehr als 1000 zusätzlichen Fahrzeugen pro Werktag gerechnet. Sind Lärmschutzmassnahmen geplant? Die Belastung ist heute schon zu hoch!	4	Die Frage von Immissionen wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht. Bei Bedarf werden Massnahmen ergriffen.	4
	6	Grundsätzlich eine gute Sache. Nur meine Vorfremde hält sich in Grenzen, da ich an der Lehngasse wohne, die mit über 1000 Fahrzeugen mehr pro Tag prognostiziert wird. ☹ Ich bitte auch den Bewohnern in dieser Gegend eine gewisse Lebensqualität zuzugestehen und diesen Punkt mit in die Planung zu nehmen. DANKE!!	4	Die Lehngasse gehört nicht zum Perimeter des GVP. In eigenständigen Projekten kann der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.	4
9	1	Auch als Velofahrerin immer wieder gefährliche Situationen (Gesamtsituation)	2	Die Verbesserung der Verkehrssicherheit, auch für Fussgänger und Velofahrer ist ein zentrales Anliegen des GVP.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Hat man auch an die Lebensqualität der Bewohner der Lehngasse gedacht? Wenn 1000 Autos mehr pro Tag dort durchfahren...	4	Die Lehngasse gehört nicht zum Perimeter des GVP. In eigenständigen Projekten kann der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.	4
	6	Wir hoffen dass die +1000 Autos-Gefahr in der Lehngasse in der Planung mitberücksichtigt werden.	4	Die Lehngasse gehört nicht zum Perimeter des GVP. In eigenständigen Projekten kann der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.	4
10	2	Einzig die Situation an der Lehngasse müsste optimiert werden.	2	Die Lehngasse gehört nicht zum Perimeter des GVP. In eigenständigen Projekten kann der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.	4
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Die Neugestaltung des Kreisels an sich ist in Ordnung. Was mich etwas verunsichert, sind die Prognosen von ca. 1000 Fahrzeugen mehr pro Tag in der Lehngasse. Diejenigen Autofahrer, welche aus der Richtung Solothurn kommen, ist klar, dass diese durch die Lehngasse Richtung Balsthal fahren. Wichtig wäre aber, eine gute Lösung zu finden, damit nicht alle Autofahrer, welche aus der Richtung Olten kommen und ebenfalls nach Balsthal wollen, via Umfahrungsstrasse-Kreisel Niederbipp-Lehngasse nach Balsthal fahren, sondern einen anderen Weg wählen. Ev. könnte man beim Vebokreisel die Autofahrer via Staadackerstrasse, Solothurnstrasse nach Balsthal leiten.	2	Der Mehrverkehr ist nicht auf Verlagerungswirkungen aufgrund der Entlastungsstrasse oder der Lebensader zurückzuführen, sondern schlicht auf das prognostizierte allgemeine Verkehrswachstum. Von Oberbuchsitzen nach Balsthal wird gemäss Verkehrsmodell der Weg über den Knoten Kestenholz-Hauptstrasse-Klusstrasse weiterhin die attraktivste Verbindung sein, nicht der Umweg über die Nordringstrasse und die Lehngasse.	5
	6	Ich begrüsse das Gesamtverkehrsprojekt sehr und danke den Beteiligten für Ihre Arbeit. Bitte bedenkt, dass an der Lehngasse mit sehr viel mehr motorisiertem Verkehr gerechnet wird. Die Anwohner dieser Strasse sind laut jetzigem Plan die Einzigen, welche durch das Projekt mit mehr Verkehr hätten, als aktuell. Es gibt aber bestimmt eine Lösung! Vielen Dank!	2	Die Lehngasse gehört nicht zum Perimeter des GVP. In eigenständigen Projekten kann der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.	4
11	3	Umgestaltung Gemeindestrasse zur Lebensader: Das Projekt Lebensader finde ich äussert gelungen und schätze es von ungemeinem Wert für die Gemeinde resp. deren Lebensqualität (Mobilität, Umwelt etc.) in allen Belangen ein. Besten Dank für das grossartige Engagement zu Gunsten der Bevölkerung von Oensingen. Am Ende habe ich noch eine Optimierung in Form einer Erweiterung der Lebensader für das Projekt formuliert.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	4	Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verb. Sicherheit Velofahrende und Fussgänger: ev. wäre hier ein Kreisel (Knoten Dünnern) eine Option, ansonsten bis dato alles sehr, sehr gut und durchdacht.	2	Eine Kreiselösung für den Knoten Dünnern wurde in Vorläuferprojekten untersucht aber aus diversen Gründen verworfen. Unter anderem kann ein Kreisel den Spitzenverkehr nicht aufnehmen, es ergeben sich Mängel bezüglich der Verkehrssicherheit und die Liegenschaft im Zentrum hätte abgebrochen werden müssen.	5
	6	sinnvolle Erweiterung zum Projekt Lebensader --> Petition von XY (wohnhaft in Oensingen) an den Gemeinderat Oensingen. Die Petition wurde bei Gemeindepräsident persönlich eingereicht. Die nachfolgende Petition wurde von über 50 Personen unterzeichnet. Petitionstext --> Antrag: Im Rahmen des 6-Spurausbaus der A1 ist die 30er-Zone (auch Lebensader genannt) nicht nur bis zum Stampfelkreisel, sondern auch vom Stampfelkreisel bis zu den beiden Dorfausgängen nach Niederbipp resp. nach Balsthal (resp. da, wo der Lehnfluhweg in die Lehngasse mündet) auszuweiten, damit das ganze Dorf von der Lärm- und Verkehrsreduktion sowie einem sichereren Schulweg für Kinder profitieren kann und nicht nur ein Dorfteil. Denn unser Dorfteil soll nicht diskriminiert werden gegenüber dem anderen Dorfteil, da wir sonst schon von Lärm gebeutelt sind (z.B. Industrie Niederbipp, Autoposer Socar-Tankstelle). Zudem wird die neue Kantonsstrasse durch die Industrie führen und der Durchgangsverkehr im Dorf soll sich reduzieren. Folglich ist es nicht mehr konsequent die 30er-Zone gleich weiterzuziehen in Richtung Niederbipp resp. Balsthal. Desweiteren leben in unserem Dorfteil auch viele Familien mit Kindern, folglich ermöglicht die 30er-Zone bis zu den beiden obengenannten Dorfausgängen den Kindern einen sichereren Schulweg, da doch einige Strassen und Kreuzungen überquert werden müssen.	2	Die Lehngasse und die Solothurnstrasse vom Kreisel Stampfeli bis zur Kantonsgrenze bleiben weiterhin Kantonsstrassen, eine Tempo 30 Regelung ist damit nicht vorgesehen. Zudem ist der Gemeinderat nicht zuständig für Planungen auf Kantonsstrassen. Beide Strassen gehören nicht zum Perimeter des GVP. In eigenständigen Projekten kann der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.	4, 61

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
12	1	Leichte Optimierung an der Hauptstrasse genügen. Die Industrieanbindung muss zwingend etwas gemacht werden.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	2	Ich bin gegen jeden 30 und 20 an einer Zentralen Strasse.	5	Die ablehnende Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
	2	Bushaltestellen sinnvoll: Ich fahre 97% mit dem Auto.	3	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung Gemeindestrasse zur Lebensader: Es wird jeder bestraft der mit dem Auto zur Arbeit muss.	5	Die ablehnende Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Lebensader macht Dorfzentrum und Gde attraktiver: Ohne Auto kein Gewerbe. Es braucht genügend Parkplätze	3	Es werden keine Parkplätze aufgrund der Lebensader zurückgebaut.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Er ist einfach nicht schön und unübersichtlich. Das Haus muss weg.	4	Die Aussage ist nicht nachvollziehbar. Der Knoten Oensingen West erfordert keinen Rückbau einer Liegenschaft.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Die Kreuzung funktioniert gut mir weniger Verkehr. Das Geld kann man sich sparen.	5	Der Knoten ist Bestandteil des Gesamtkonzepts der Lebensader und schliesst an das Betriebs- und Gestaltungskonzept Klusstrasse an, mit dem insbesondere die Sicherheit der Fussgänger verbessert wird.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Nein, ich wohne im Roggenpark. Mich stören nur die Autoposer um 23:00.	5	Die ablehnende Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Es benötigt keine Anpassungen. Hier kann man das Geld sparen.	5	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine Verschönerung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
	4	Schaffung einer Umfahrungsstrasse durch Industrie: Lieber 60kmh langsamer geht immer.	3	Innerorts gilt Tempo 50.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. Und Verb. Sicherheit Velo und FG: Es braucht keine goldene Lösung. So viele Velo hat es nicht. Die können auch einen kleinen Umweg fahren.	5	Die ablehnende Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
	13	4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Gut das es für den Bus Haltestellen gibt. Ich frage mich nur ob diese dort wirklich am richtigen Ort sind?	3	Die Lage der Bushaltestellen am Knoten Kestenholzstrasse wurden überprüft und ist aufgrund der Fahrgastzahlen und den geplanten Entwicklungen im Gebiet Gärbimatt grundsätzlich am richtigen Ort. Die exakte Lage ist aber noch Gegenstand von Überprüfungen im Bauprojekt.
4		Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr. : Entweder eine richtige Kreuzung oder sonst keine Kreuzung am Knoten Ost.	2	Ein vollständiges Abhängen der Oltenstrasse von der Entlastungsstrasse ist nicht erwünscht.	5
6		Ohne Auto und Parkplätze ist Oensingen tot. Keine 30 und 20 Zone es muss sonst lohnen die Umfahrung zu nehmen.	5	Damit die Entlastungsstrasse wirkt, braucht es einen gewissen «Widerstand» auf der Lebensader, was mit der Tempo 30-Zone erreicht wird. Ist die Verlagerung nicht erwünscht, braucht es auch keine Entlastungsstrasse. Parkplätze werden durch das Projekt Lebensader nicht reduziert .	5
3		Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Das Trottoir des Strassenabschnitts bei der Klusstrasse ist sehr schmal. Kinder, die auf diesen Schulweg angewiesen sind, müssen daher besonders vorsichtig sein. Im Rahmen der geplanten Anpassungen sollte auch das Trottoir sowie die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger nochmals überprüft werden.	2	Die Klusstrasse wird in einem separaten Betriebs- und Gestaltungskonzept ausserhalb des GVP überprüft und umgestaltet. Zentraler Punkt der Umgestaltung ist die Verbreiterung der Gehwege.	3
2		Bushaltestellen auf Entlastungsstr. Als Busbuchten: Linienführung 125 auch abgelegene Quartiere berücksichtigen	3	Die Planung der Buslinien obliegt den Busbetrieben.	3
15		3	Umbau Verkehrsknoten Hauptstrasse/Autobahnzubringer zu neuem Kreisell: Evt. mehrspurig mit effizienter Ampelanlage anstatt Kreisell ?	2	Mit der deutlichen Reduktion der Verkehrszahlen auf der Hauptstrasse ist ein mehrspurigen Kreisell oder gar eine Lichtsignalanlage nicht mehr erforderlich. Der Kreisell war bereits einmal eingerichtet und hat sehr gut funktioniert.
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Es gibt genügend Begegnungszonen im Bereich Mühlefeld.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	1	Wenn die Autobahn nicht verstopft ist, besteht kein Problem durch das Dorf. Man müsste die Autobahn zwingend schneller ausbauen.	3	Der Ausbau der Nationalstrasse hat 2025 begonnen und wird durch das Bundesamt für Strassen umgesetzt. Auf den Terminplan des 6-Streifen-Ausbaus hat das GVP keinen Einfluss.	3
	2	Das Gewerbe lebt vom Durchgangsverkehr. Oensingen war schon immer ein Durchgangsdorf.	3	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	2	Bushaltestellen auf Entlastungsstr. Als Busbuchten: Wenn man die Bushaltestelle auf der Entlastung stellt, wird automatisch ein Rückstau gebildet, wenn der Bus an der Haltestelle hält.	4	Hier besteht wohl ein Missverständnis, auf der Entlastungsstrasse werden Busbuchten, also seitlich abgesetzt zur Entlastungsstrasse, ausgebildet, damit der haltende Bus den Verkehr nicht behindert.	5
	3	Umgestaltung Gemeindestr. zur Lebensader: Die Grünfläche bringt kein Vorteil für das Gewerbe. Aber genügend Parkplätze werden von Vorteil und würde das Gewerbe beleben. somit würden Arbeitsplätze und Lehrstellen geschaffen. Was zur Attraktivität des Dorfes führen würde.	4	Es werden keine Parkplätze abgebaut. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	3	Lebensader belebt Zentrum und Gde: Die Attraktivität des Dorfes hängt nicht von einer Straße ab. Da sind andere Faktoren, die wichtiger sind. Steuerbelastung, Steuer Attraktivität und vielfältiges Gewerbe. Sprich Einkaufsmöglichkeiten.	3	Wenn das Gewerbe nicht von einer Strasse abhängig ist, werten wir das Projekt Lebensader als positiv. Die Steuerattraktivität ist Sache der Gemeinde.	3
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Da muss zwingend der Kreisell bestehen bleiben	2	Die Stellungnahme ist nicht ganz klar. Heute ist der Knoten ein T-Knoten genauso wie im Projekt. Im Rahmen der nächsten Projektphase kann ein Kreisell jedoch geprüft werden.	2

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
16	4	Schaffung Umfahrungsstr. Durch Industrie: Die Betriebe im Dorfkern würden schlechter dastehen	5	Die Vermutung ist nicht belegt und wird zur Kenntnis genommen. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und befürworter Bau neuer UNF: Wie wird die Sicherheit in der Dämmerung gewährleistet.	2	Die Unterführung ist breit ausgelegt und wird sehr gut beleuchtet. Zudem sind alle Ecken grosszügig gebrochen um die Sicht "um die Ecke" zu verbessern.	5
	5	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr: Am Knoten Ost muss zwingend ein Kreisverkehrs Regelung hin. Ansonsten wird das lokale Gewerbe im Dorf komplett abgeschnitten. Was dazu führen, würde das Steuereinnahmen ausfallen, die das Dorf eigentlich brauchen kann. Hinzukommen Arbeitsplätze, die gefährdet werden Leerstellen, die nicht mehr angeboten werden also eine absolute Verminderung und unattraktiv des Dorfes. Langfristig wird das zum einem Geisdorf! .	4	Der grösste Teil des Verkehrs auf der Hauptstrasse ist Oensinger-Verkehr und kein Durchgangsverkehr. Am Knoten Ost besteht eine grosszügige Rechtsabbiegespur, um die ungehinderte Zufahrt ins Dorf sicherzustellen. Zudem ist der Knoten Kestenholz als Kreislauf ausgebildet, so dass die Wahlmöglichkeit ins Dorf zu fahren attraktiv bleibt.	5
	6	Das Hauptproblem wird nicht angegangen. Das Hauptproblem liegt nach meiner Auffassung beim Ausbau der Autobahn. Ist diese Maßnahmen vollendet. Sprich ist die Autobahn ausgebaut wird automatisch der ausweicht Verkehr vermindert. Dies wird dazu führen, dass auch der Dorf Verkehr stark reduziert wird. Somit haben wir überall Gewinn. Der Verkehr wird reduziert das Gewerbe wird belebt und somit gibt es auch neue Steuer Substrate.	3	Hier besteht ein Widerspruch. Wird eine Verkehrsreduktion durch den Ausbau der Nationalstrasse erreicht, gewinnt das Gewerbe trotz Reduktion, wird die Reduktion aber durch die Entlastungsstrasse erreicht, stirbt das Gewerbe. Diese Schlussfolgerung ist nicht nachvollziehbar. Zudem sind die prognostizierten Verkehrszahlen 2040 mit dem Nationalstrassenausbau berechnet worden. Von einer Entlastung des Dorfs alleine durch den 6-Streifen-Ausbau kann somit keine Rede sein.	5
17	3	Ich wäre dafür dass dir Tempo 30 Zone vom Restaurant Stampfli bis zum Ortsausgang Richtung Niederbipp weiter gezogen wird.	2	Die Solothurnstrasse vom Kreislauf Stampfli bis zur Kantonsgrenze bleiben weiterhin Kantonsstrassen. Eine Tempo 30 Regelung ist damit nicht vorgesehen.	4
18	1	sehr viel Verkehr, Abgase, Lärm, aktuell viel zu wenig Begrünung, zu wenige getrennte Velowege	5	Die Aktuelle Situation wird als sehr negativ wahrgenommen. Das GVP Oensingen hat zum Ziel diese Situation zu verbessern.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West Begrünung super und separate Trennung, jedoch ist der separate Veloweg nach Niederbipp so nicht auf der gleichen Seite. Bitte unbedingt separater Veloweg auf der rechten Seite weiterführen nach Niederbipp mit Begrünung	2	Die Verkehrsführung der Velowege wird überprüft, so dass eine möglichst durchgängige Linienführung der Velowege sichergestellt ist.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: bitte 20er Zone weiterführen bis zum Gemeindehaus, Abzweigung Balsthal, da Begegnungszone bei Gemeinde und Restaurants z.B Lotus, Emels auch Sinn machen würde und Sicherheit erhöht	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Entlastungsstrasse könnte doch zur Bell führen und dann der Autobahn entlang geführt werden statt den Verkehr bei Bouquin, Hörmann etc. vorbeizuführen,	4	Die Industrieunternehmen an der Nordringstrasse begrüßen die verbesserte Anbindung an die Nationalstrasse durch einen Leistungsfähigen Knoten Dünern. Für die vorgeschlagene Linienführung müssten neue Strassen realisiert werden. Mit der Nordringstrasse kann auf eine bestehende Infrastruktur zurückgreifen.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Viel zu unsicher für Velos an der Nordringstrasse!!! Ich rede aus eigener Erfahrung, bitte unbedingt separat getrennter Veloweg an der Nordringstrasse bauen, damit man Firmen wie Hörmann, Galexis etc. sicherer als Velofahrer erreichen kann ohne mit heutzutage fast 100kmh schnellen Autos umgefahren zu werden, zusätzlich Begrünung und Strasse mit Flüsterbelag. An der Nordringstrasse könnten Blitzer installiert werden, damit die Gemeinde zu Geld kommt. Denn es hat viele Raser dort, wie auch schon während den Bauarbeiten der Hauptstrasse gab es auf der Mühlefeldstrasse viele Raser, Zudem habe ich von grossen Bedenken bezüglich Lärmzunahme von direkt vom Mehrverkehr betroffenen Firmen an der Nordringstrasse gehört. Bitte zum Schutz vor Lärm Flüsterbelag durch Industrie oder weiterführung der Umfahrung ab Dünernknoten via Bell an der Autobahn entlang statt Firmen wie Bourquin, Hörmann und Galexis Büros mit zusätzlichem Lärm zu belasten	4	Der Veloverkehr auf der Nordringstrasse ist sehr gering. Ein separater Veloweg wäre wirtschaftlich nicht zu vertreten. Die Velohaupttrouten durch Oensingen verlaufen nicht auf der Nordringstrasse. Die Durchsetzung der Strassenverkehrsgesetzgebung ist im Auftrag der Polizei und nicht Sache eines Bauprojekts. Die Umweltauswirkungen der neuen Entlastungsstrasse werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in der kommenden Projektphase geprüft und wo erforderlich entsprechende Massnahmen ergriffen. Der Einbau eines lärmindernden Belags ist auf der gesamten Nordringstrasse eingeplant.	2
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: super idee mit separater velobrücke	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: top um sicherheit zu erhöhen	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	5	ökologischen Ausgleichsmassnahmen: bitte noch mehr Begrünung in Oensingen, Begegnungszone etc., bitte SBB Haltestelle Oensingen Dorf bauen	2	Die Begrünung entlang der Lebensader aber auch auf der Entlastungsstrasse wird mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt. Die SBB Haltestelle Oensingen Dorf ist nicht Gegenstand des GVP Oensingen.	2, 3
19	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Mit einer niedrigen Wand zwischen Trottoir und Entlastungsstrasse kann verhindert werden, dass die Schüler über die Strasse laufen, statt die Unterführung zu nutzen.	2	Interessante Idee, die in der nächsten Projektphase weiter untersucht wird.	2
	2	Ich glaube nicht an eine Entlastung des Verkehrs in Oensingen. Die Entlastungsstrasse ermöglicht eine zweite Möglichkeit für den Ausweichverkehr von der Autobahn. Dieser wird in Zukunft sowohl auf der Entlastungsstrasse wie in der "Lebensader" stauen.	5	Unbelegte Annahme. Die Berechnungen der Verkehrsmodelle widerlegen die Ansicht.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Die 30er Zone muss auf die Strecke vom "Chrüz" bis zum Verkehrsknoten Hauptstrasse/Autobahnzubringer begrenzt werden, auf den anderen Strecke soll weiter mit 50 gefahren werden dürfen. An eine Begegnungszone beim Roggenpark kann verzichtet werden, da die Abnahme des Verkehrs nie dem Wunschenken der Planer entsprechen wird.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt. Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	2
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Ob die Lebensader das geeignete Instrument ist?	4	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
20	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Der Verkehr von und nach Balsthal muss vom Autobahnzubringer direkt von der Ampel Klus auf die Autobahn oder über den Verkehrsknoten VEBO auf die Entlastungsstrasse geleitet werden. Ein Ausbau des Verkehrsknoten West wäre dadurch nicht nötig., wenn die Träume der Planer zutreffen würden und der Verkehr in diesem Masse auf der Lebensader abnimmt. Die Strasse von der "Ampel Klus" bis zum Verkehrsknoten Oensingen West wird Teil der Lebensader, zu einer Gemeindestrasse und 30er Zone.	4	Wir gehen davon aus, dass mit "Ampel-Klus bis Lebensader" die Lehngasse gemeint ist. Die Lehngasse ist nicht im Perimeter des GVP. Die Lehngasse bleibt weiterhin eine Kantonsstrasse, eine Tempo 30 Regelung ist damit nicht möglich. In eigenständigen Projekten kann der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Dieser Verkehrsknoten kann reduziert werden, wenn der Verkehr von Balsthal direkt auf die Autobahn oder die Entlastungsstrasse umgeleitet wird,	4	Der vorgesehene Kreisel ist bereits auf ein Minimum reduziert. Der Verkehr von Balsthal kann weiterhin direkt auf die Autobahn fahren oder via Staadackerstrasse auf die Entlastungsstrasse.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Ich bezweifle, dass der Verkehr so abnimmt, dass eine Begegnungszone attraktiv wird.	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: 60 muss man fahren können, sonst ist man fast gleich schnell wie durchs Dorf.	2	Innerorts gilt Tempo 50.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Grundsätzlich finde ich die Massnahmen für die Verkehrssicherheit sinnvoll. Leidtragend sind aber Mitarbeiter der VEBO, die zu Fuss kommen, die neu einen grossen Umweg machen müssen und viel mehr Zeit brauchen.	2	Die VEBO betreibt entlang der Entlastungsstrasse verschiedene Standorte. Der Weg und die Sicherheit vom Bahnhof zur Genusswerkstatt und zum zukünftigen Standort sind deutlich sicherer und zeitlich gleichwertig oder gar verbessert. Der Weg vom Bahnhof zur VEBO-Werkhofstrasse wird deutlich sicherer und in etwa gleich lang.	5
	4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Andere Verkehrsführungen, die die Bauernbetriebe schonen müssen geprüft und mit diesen abgesprochen werden.	2	Der Knoten Kestenholzstrasse wird noch weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Lage der Bushaltestellen und die Anbindung der Breitfeldstrasse im Zentrum. Es ist auch zu beachten, dass heutige Strassenflächen zurückgebaut werden können.	2
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Ich stimme zu, bewege aber einen grossen Effekt, wenn Stau auf der Autobahn ist. Es gibt neu eine zweite Ausweichmöglichkeit.	2	Mit dem 6-Streifen-Ausbau der Nationalstrasse kann mit deutlich weniger Ausweichverkehr von der Autobahn gerechnet werden.	5
21	6	Wie mehrmals erwähnt, zweifle ich daran, dass die Erwartungen der Planer sich erfüllen wird. Ich rechne eher mit zukünftigen Staus auf der Autobahn, auf der Entlastungsstrasse und auf der "Lebensader".	2	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Das Projekt müsste mutiger sein. Die Idee eines Kreisels sollte meiner Meinung nach zu 100 % erfolgen. Das heisst auf 100 % der Strecke des motorisierten Verkehrs nur in eine Richtung lenken. Ich denke dass dies möglich ist und den Verkehrsfluss verbessert auch wenn die Lastwagen einen längeren Weg zur Zufahrt auf die Autobahn hätten. Wieso muss der Langsamverkehr zwei mal den motorisierten Verkehr vom Kreisel kreuzen. Der Langsamverkehr sollte auf der westlichen Seite vom Kreisverkehr zum Bahnhof geleitet werden. So gibt es viel weniger Konfliktpotential und die Verkehrsteilnehmer im Kreisel können sich auf den motorisierten Verkehr konzentrieren. Dies mein zweiter Vorschlag.	2	Die direkte Durchfahrt von der Nordringstrasse zum Autobahnanschluss (ohne dass die Runde Dünnerstrasse-Werkhofstrasse gefahren werden muss) ist aus Kapazitätsgründen aufgrund der Hauptverkehrsrichtungen erforderlich. Der Knoten Dünnern funktioniert ähnlich wie ein Kreisel, ist aber Lichtsignalgesteuert. Dies aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher.	5
	6	Das Projekt ist sehr zu begrüssen.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
22	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Wenn Platz vorhanden, wäre die zweispurige Zufahrt aus Norden (für rechtsabbieger) immer noch sinnvoll.	2	Eine zweistreifige Verkehrsführung im Bereich einer Fussgängerquerung wäre ein ernsthaftes Sicherheitsrisiko. Der Vorschlag kann aber im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Wo fahren die LKWs durch, wenn sie von Oberbuchsiten her kommen? Sie können ja nicht von der Jurasstrasse (VEBO-Knoten) abbiegen ins Thal. Diese Anschlusslösung fehlt.	3	Der Verkehr von Oberbuchsiten ins Thal kann via Lebensader oder auf der Entlastungsstrasse bis zum VEBO-Knoten und dann via Staadackerstrasse auf den Autobahnzubringer in Richtung Thal fahren.	5
	6	Tempo-20-Zone braucht es nicht, wenn schon weniger Verkehr im Dorf ist. Wichtig ist eine gute Lösung für die Anschlüsse ins Thal zu berücksichtigen, dass diese nicht im Dorf stattfinden, sondern von der Jurastrasse her.	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
23	1	Eine Entlastung von Oensingen ist dringend nötig, Richtung Balsthal ist aber das Problem nicht gelöst. Hier wird es auch in der Zufahrt Balsthal (Klusstrasse oder der Zufahrt von der Autobahn weiterhin viel Stau geben)	3	Die Verkehrsprobleme in Richtung Balsthal können mit dem GVP Oensingen nicht verbessert werden.	5
	2	Wo fahren die LKWs durch, wenn sie von Oberbuchsiten her kommen? (zB. bei Autobahnstau) Sie können ja nicht von der Jurasstrasse (VEBO-Knoten) abbiegen ins Thal. Diese Anschlusslösung fehlt.	3	Der Verkehr von Oberbuchsiten ins Thal kann via Lebensader oder auf der Entlastungsstrasse bis zum VEBO-Knoten und dann via Staadackerstrasse auf den Autobahnzubringer in Richtung Thal fahren.	5
	2	Bushaltestellen auf Entlastungsstr. Als Busbuchten: Ich finde Busbuchten wichtig, der Bus hat ja beim einfahren auf die Strasse immer auch Vortritt.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Tempo 20 ist ein völliger Unsinn. Tempo 30 reicht für diesen Abschnitt. Für den Rest der Gemeindestrasse muss Tempo 50 bleiben!	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Oensingen verliert an Attraktivität wenn man Tempo 20 und Tempo 30 einführt	3	Die Meinung wird zur Kenntnis genommen.	5
	6	Tempo-20-Zone braucht es nicht, wenn schon weniger Verkehr im Dorf ist. Wichtig ist eine gute Lösung für die Anschlüsse ins Thal zu berücksichtigen, dass diese nicht im Dorf stattfinden, sondern von der Jurastrasse her.	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Sämtliche Verkehrsbeziehungen vom und ins Thal sind weiterhin möglich.	2
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Es müssen genügend Parkplätze (oberirdisch) vorhanden und gut erreichbar sein.	2	Mit der Lebensader werden keine Parkplätze neu geschaffen, aber auch keine Parkplätze abgebaut.	5

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
24	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Trotz allem, muss der "Durchgangsverkehr" durch das Zentrum nicht unnötig behindert werden. Ausserdem steigt die Unfallgefahr, weil alle Verkehrsteilnehmer mehr oder weniger kreuz und quer über die Fahrbahnen gehen. Oensingen ist und wird ein Durchgangsdorf bleiben und der Verkehr wird beträchtlich bleiben.	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Als Sekundarlehrer an der Kreisschule möchte ich anfügen, dass viele Schüler und Schülerinnen den "einfachen" Weg über die Strasse wählen werden. Die Unterführung könnte zu einem teuren, wenig gebrauchten Objekt werden. Dann wie werden die SuS, die aus dem Bus aussteigen, über die Strasse geleitet? Viele werden den direkten Weg über die Strasse nehmen und noch den "Umweg" durch die Unterführung nehmen. Sie müssen irgendwie auf der Nordseite der Strasse zurück auf Höhe Schulhaus geleitet werden, bevor sie dann über den Zebrastreifen gehen können. Dies müsste mit einem Geländer/Mauerwerk gemacht werden. Wie verhält es sich mit dem Lärmschutz? Aktuell können Fenster während dem Unterricht kaum geöffnet werden, weil das Grundrauschen zu laut ist.	2	In der kommenden Projektphase wird eine SuS-Führung durch Geländer, Leitschranke oder Mauer geprüft. Die Umweltauswirkungen der neuen Entlastungsstrasse werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in der kommenden Projektphase geprüft und wo erforderlich entsprechende Massnahmen ergriffen. Der Einbau eines lärmindernden Belags ist auf der gesamten Jurastrasse eingeplant.	2
25	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Tempo 20 gänzlich dagegen, Tempo 30 sollte verkürzt werden (nicht bis zum Stampfeli, sondern bis zum neuen Autobahnkreisel)	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: In der Nähe des Schulhauses bzw. auf dem Schulweg ist eine 20er Zone kontraproduktiv, da diese ohne Zebrastreifen ist und die Kinder dann nicht unterscheiden können, wann die Strasse mit, oder ohne Zebrastreifen, überquert werden kann. Eine 20er Zone mit Zebrastreifen ist absolut unsinnig. Was machen die Erwachsenen dann? Vorbildfunktion für Kinder, oder die 20er Zone so nutzen, wie ursprünglich angedacht? Heute gilt Tempo 50, Tempo 30 wäre bereits ein grosser Fortschritt und genügend.	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Ich begrüsse eher Tempo 60 (wo möglich)	4	Innerorts gilt Tempo 50.	5
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Wie wäre es mit einem Lastwagenverbot (ausser Zubringer) wie in Egerkingen (Hauptstrasse)? Dann müsste die Strasse nicht explizit so geleitet werden und die Dorfdurchfahrt nicht all zu fest gelenkt werden (z.B. mittels Kreisel).	3	Ein Lastwagenfahrverbot ist nicht umsetzbar, da einzelne Verbindungen nicht sinnvoll als Alternative angeboten werden können.	5
	6	Tempo 20 ersatzlos streichen	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
26	1	Der Ausweichverkehr von der Autobahn ist eine grosse Belastung	5	Die heutige Situation wird als negativ wahrgenommen.	5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten: Bushaltestellen sollten generell als Buchten ausgeführt werden. Haltestellen auf Kantons- sowie Gemeindestrassen sind zu vermeiden, da diese zu Stau führen.	4	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader hingegen nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten kann nicht von einem Stau gesprochen werden.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Durch die Umfahrungsstrasse wird der Verkehr nicht weniger, er soll ja lediglich verlegt werden. Die Lebensader soll 55% des Verkehrs auf der Lebensader auf die Umfahrungsstrasse bringen. Diese ist jedoch heute schon überlastet. Damit für Oensingen wirklich eine Entlastung entsteht müsste eine Entlastungs- oder Umfahrungsstrasse auch mit einem Kapazitätsausbau verbunden sein, sonst ist das Projekt zum Scheitern verurteilt.	4	Die Durchlässigkeit der Knoten VEBO und Dünnern werden verbessert und aufeinander abgestimmt. Damit verbessert sich auch die Situation auf den Zufahrtsstrassen. Der Strassenquerschnitt an sich ist nicht überlastet, aber die Knoten limitieren die maximale Kapazität. Störungen der Verkehrsqualität in den Spitzenstunden sind weiterhin möglich.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Noch mehr Kreisverkehr bringt noch mehr Stau. Siehe Beispiel Kreisverkehr Niederbipp, welcher die Durchfahrt von Olten Richtung Solothurn regelmässig zum Erliegen bringt.	4	Ein Kreisel bringt nicht automatisch Stau. Voraussetzung ist eine fachgerechte Dimensionierung.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Fussgängerstreifen liegen zu nahe an der Verzweigung, was sich negativ auf die Sicherheit der Fussgänger auswirkt.	4	Die Lage der Fussgängerstreifen auf der Hauptstrasse werden in der nächsten Projektphase überprüft und einem Sicherheitsaudit unterzogen.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Es braucht keine Begegnungszone auf der Dorfstrasse!	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Schmalere Strassen führen nicht zu mehr Sicherheit.	4	Schmalere Strassen bzw. Knoten führen zu tieferen Geschwindigkeiten, was die Verkehrssicherheit erhöht.	5
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Grundsätzlich ist eine Umfahrungsstrasse eine gute Idee, leider ist diese heute bereits überlastet und vermag die zusätzlichen 55% von der Dorfstrasse nicht aufzunehmen. Somit wird diese mehrheitlich verstopft sein. Als Oensinger bleibt einem dann die Wahl, auf der Umfahrungsstrasse im Stau zu stehen oder mit 20Km/h durchs Dorf zu schleichen. Eine Entlastung sieht für mich anders aus.	4	Die Durchlässigkeit der Knoten VEBO und Dünnern werden verbessert und aufeinander abgestimmt. Damit verbessert sich auch die Situation auf den Zufahrtsstrassen. Der Strassenquerschnitt an sich ist nicht überlastet, aber die Knoten limitieren die maximale Kapazität. Aus diesem Grund werden die Knoten Dünnern und VEBO entsprechend ausgebaut.	5
4	Umgestaltung Nordringstrasse: Das wird nicht reichen um den Verkehr flüssig zu halten	4	Die Durchlässigkeit der Knoten VEBO und Dünnern werden verbessert und aufeinander abgestimmt. Damit verbessert sich auch die Situation auf den Zufahrtsstrassen. Der Strassenquerschnitt an sich ist nicht überlastet, aber die Knoten limitieren die maximale Kapazität. Aus diesem Grund werden die Knoten Dünnern und VEBO entsprechend ausgebaut.	5	

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
27	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten: Das Unterdorf wird noch mehr vom Öffentlichen Verkehr zum Bahnhof abgeschnitten. Die Haltestelle Bauamt ist bereits unbefriedigend, wenn man auf der Seite von Oensingen wohnt, aber eine Verlegung zum Cafe Knaus schneidet Wohnende im Unterdorf noch mehr ab.	3	Mit den aktuellen Buslinien, reps. den aktuellen Fahrplänen wird der Weg aus dem Unterdorf zur Bushaltestelle bis zu 300 m länger. Es gibt aber diverse Überlegungen für künftige Buslinien und ev. neuen Haltestellen z.B. im Bereich Lidl. Bis zur der Projektauflage im Jahr 2027 ist möglicherweise mehr bekannt über neue Buslinien oder geänderte Fahrpläne.	5
28	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Gibt es keine bessere Lösung als mit der Liegenschaft in der Mitte (des Knoten Dünnern)?	2	Der Erhalt der Liegenschaft ist mit den Eigentümern abgesprochen und die aktuelle Planung wird durch die Eigentümer begrüsst.	5
29	1	Wie werden die 15% der 70 Mio. = 10.5 Mio. finanziert? Wieviel Steuererhöhung kommt auf die Bürger zu?	4	Die Kosten beruhen auf einer Kostenschätzung, basierend auf einem Vorprojekt. In der nächsten Projektphase werden diese Kosten konkretisiert. Ebenfalls ist der genaue Kostenteiler Bund / Kanton / Gemeinde noch offen. Die Gemeinde geht von einer Steuererhöhung von einem Steuerprozent auf 40 Jahren aus.	3
	2	Was passiert mit den lokalen Gewerbetreibenden, die vom Verkehr profitieren? Gibt es Anreize für Gewerbe sich an den neuen Stellen platzieren?	3	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Kann man zu dem markierten Dreiecksgrundstück (Südlich des Kreisels) den Platz erwerben oder pachten, bzw mieten? (Gewerbebezwecke)	3	Die Ausgestaltung des Knoten Kestenholzstrasse muss noch genauer bearbeitet werden. Insbesondere die Lage der Bushaltestelle und die Anbindung der Breitfeldstrasse ist noch nicht abschliessend geregelt. Danach werden die Eigentumsverhältnisse neu geregelt. Ein allfälliger Kauf oder eine Pacht muss mit dem entsprechenden Eigentümer geregelt werden.	3
	6	Wird an der neuen Verkehrslage/ Situation eine Möglichkeit mit eingeräumt begünstigt das Kleingewerbe wie Imbissstände oder ähnlichem sich anzusiedeln können? Als Ersatz zur aktuellen Lage der Versorgung mit der Art von Geschäften?	3	Standplätze für mobile Imbissstände, besonders an der Industriestrasse, aber auch auf der Lebensader können in der nächsten Phase geprüft werden. Die Bewilligung ist aber Sache der Gemeinde.	2
30	2	Ich finde es sehr wichtig, dass die Kantonsstrasse an den Dorfrand verlegt wird, das ist eine enorme Aufwertung für die Gemeinde und alle Anwohnerinnen und Anwohner der Kantonsstrasse.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Tempo 30 sollte auf der Klusstrasse weitergezogen werden bis zur Höhe Spaar AG.	2	Für die Klusstrasse wird ein separates Betriebs- und Gestaltungskonzept geplant und umgesetzt.	3
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Grünflächen auch vor dem Gebäude Solothurnstrasse 79/81 begrüsst. Weiterzug Tempo 30 auf der Klusstrasse bis Höhe Spaar AG, v.a. auch um den Fussgängerstreifen Klusstrasse sicherer zu gestalten.	2	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen. Für die Klusstrasse wird ein separates Betriebs- und Gestaltungskonzept geplant und umgesetzt.	3
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Anbindung von der Entlastungsstrasse Richtung Thal sollte geplant werden, damit der Schwerverkehr wie auch der Berufsverkehr von / nach Balsthal etc. nicht über die Gemeindestrasse verkehren muss.	2	Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: wie zuvor bereits erwähnt, sollte die Anbindung von der Umfahrungsstrasse Richtung Thal gewährleistet sein, ev. via Verkehrsknoten Dünnern.	2	Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.	5
	6	Ich finde dies ein sehr wichtiges Projekt für Oensingen, welches die Lebensqualität massiv erhöhen würde.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
31	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Fussgänger und Radfahrer halten sich heute schon nicht an Regeln. Insbesondere Rotlichter werden einfach ignoriert was zu massen problemen führen kann. Lösung=Radfahrer müssen abgelöst vom Kraftfahrzeug Verkehr geführt werden	4	Die Lösung von gesellschaftlichen Problemen mit baulichen Massnahmen sind nur bedingt möglich und müssen auch in einem entsprechenden Kosten-Nutzenverhältnis stehen.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Kein Schüler wird sich an diese "leitplanken" halten. Da wird mit 100% Sicherheit, nach Lust und Laune die Strasse überquert	4	In der kommenden Projektphase wird eine SuS-Führung durch Geländer, Leitschranke oder Mauer geprüft.	2
	6	Der Anschluss Richtung Solothurn muss mit diesem Projekt ebenfalls umgesetzt werden. Hier gilt den Kantonsgeist zu umgehen!	4	Die Planungshoheit des Kantons Solothurn endet an der Kantonsgrenze. Eine enge Koordination mit dem Kanton Bern und der Gemeinde Niederbipp ist über die Informationsgruppe und die Begleitgruppe sichergestellt, die ihrerseits Projektideen entwickeln. Die Funktionalität der Entlastungsstrasse ist mit dem Bestand auf Berner Gebiet sichergestellt.	5
32	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: durchgehend 30	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Begegnungszone auch beim alten Coop und der Platz beim neuen Coop schöner gestalten, ohne Verkehr	3	Die Begegnungszone wird zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt. Eine Ausdehnung des Perimeters ist im Rahmen des kantonalen Projekts nicht vorgesehen, kann aber innerhalb der Gemeinde jederzeit in Angriff genommen werden.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Habt ihr auch an die Lastwagenchauffeure gedacht die Ware anliefern müssen? Enge Verhältnisse	4	Der Knoten Hauptstrasse/Kestenholzstrasse ist normkonform gestaltet. Das heisst die Schleppkurven der gesetzlich zugelassenen Fahrzeuge sind berücksichtigt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Das Trottoir sichern, da Schulweg	4	Die Nordringstrasse erhält ein durchgängiges Trottoir auf der Nordseite. Auf der Südseite wird ein Trottoir bis zur Jumbo Logistik neu gebaut. Zudem werden drei neue Fussgängerquerungen erstellt.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung	
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Warum nicht einen Velostreifen?	4	Der Veloverkehr auf der Nordringstrasse ist sehr gering. Ein separater Veloweg wäre wirtschaftlich nicht zu vertreten. Die Velohaupttrouten durch Oensingen verlaufen nicht auf der Nordringstrasse.	2
	6	Bitte unbedingt die Lastwagen ins Aebisholz vom Schulweg nach Kestenholz umleiten!!!!	2	Die Verlegung der Zufahrt Aebisholz auf die Autobahnbrücke Richtung Dünnernstrasse ist bereits geplant und vereinbart. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des ASTRA Projekts 6-Streifenausbau der N1.	3
33	1	Unser Dorf macht seit Jahren viel zu wenig für die Verkehrssituation (-> Niederbipp mit diversen Zubringerdienst gestattet resp. Bahnhofplatz)	4	Wir nehmen die Kritik zur Kenntnis.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: bestehende Lösung ist nicht wirklich problematisch, schade für das Geld	4	Der bestehende Kreisel ist ein Provisorium und nicht normkonform. Es bestehen Sicherheitsrisiken und damit Handlungsbedarf.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Zu Zeitpunkt der Realisierung absolut unnötig, da es ja bis dann einen Vollanschluss bei der Vebo gibt	4	Der Anschluss VEBO bleibt unverändert und wird nicht zu einem Vollanschluss. Der Autobahnzubringer Zentrum behält somit seine Funktion.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: da gehen sehr viele SchülerInnen durch	3	Mit der Umgestaltung zur Lebensader und mit dem zusätzlichen Betriebs- und Gestaltungskonzept Klusstrasse wird die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer deutlich verbessert. Mit Blick auf die Schulwegsicherheit wird die Situation in der kommenden Planungsphase vertieft analysiert.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: 20 kann man fast nicht fahren - sogar mit dem E-Bike	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? dieser Verkehrsknoten ist eigentlich zum befahren und belaufen kann ok, schade für das Geld	4	Wir nehmen die Kritik zur Kenntnis.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Variante muss überarbeitet werden, es ist wünschenswert, dass es auf der Entlastungsstrasse kein Lichtsignal braucht, für den Langsamverkehr ist nur/vor allem eine gute Querung Nord-Süd wichtig	4	Der Knoten Dünnern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Ein Knoten ohne Lichtsignal-Steuerung erreicht nicht die erforderliche Kapazität. Zudem kann die Lichtsignal-Steuerung auf den Knoten VEBO, der ebenfalls ein Lichtsignalgesteuerter Knoten wird, angepasst werden. Der Nord-Süd-Querung des Knotens durch den Langsamverkehr wurde besondere Beachtung geschenkt.	5
6	Eine Langsamverkehrsrouten zum Bahnhof resp. Ost - West fehlt vollständig; es wird auch nach Realisierung der Lebensader nicht lustig sein, mit dem Velo auf der Hauptstrasse zu fahren, da wir auch einen grossen dorfinernen Autoverkehr haben werden. Da könnte man mit relativ wenig Geld viel verbessern.	4	Die Geschwindigkeitsreduktion auf der Lebensader, der neue Sportplatzweg sind zwei bedeutende Verbesserungen für den Ost-West Veloverkehr. Zudem gibt es diverse untergeordnete Quartierachsen, die sich bestens als Velo-Verbindungen eignen.	5	
34	1	Der Verkehr staut sich durch unsere Ortschaft, seit dem Autobahn-Ausbau A1 und es der Kanton nicht fertig gebracht hat vorgängig ein entsprechendes Konzept umzusetzen, dies zu verhindern!	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	2	Das Gesamtprojekt Oensingen bringt KEINEN Nutzen für die Dorfbewohner, einzig ein Lastwagen-Fahrverbot durch Oensingen bringt bereits eine genügende Entlastung, denn die Lastwagen welche eigentlich in Egerkingen auf die A1 auffahren sollten (Migros, Coop) fahren durch unsere Ortschaft um danach auf die Autobahn aufzufahren!	5	Das Ziel des GVP Oensingen ist es, diese Lastwagen mit der Entlastungsstrasse direkt zum VEBO Knoten und Autobahnanschluss zu führen. Mit Tempo 30 wird zu diesem Zweck auch der Durchfahrtswiderstand erhöht.	5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten: Es müssen zwingend Busbuchten sein, damit der weitere fliessende Verkehr ungehindert den Bus überholen kann!	1	Die Haltestellen sind als Busbuchten ausgebildet.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Die durch unsere Ortschaft führende Strasse führt nicht zu einer Lärmbelastung, jedoch die nun in den letzten Jahren ausgebaute Industrie (Bell AG, etc. mit 30 m hohen Gebäuden mit den aufgebauten Lüftungs-, Technik und Kaltwasseranlagen) führen zu einer erheblichen Lärmbelastung und dagegen unternimmt die Gemeinde nichts!	5	Die angesprochenen Lärmemissionen sind weder Gegenstand der Lebensader, noch Sache des Gesamtverkehrsprojekt.	3
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Der heutige Kreisel reicht völlig aus und diese Millionen an Investitionen können eingespart werden!	4	Der bestehende Kreisel ist ein Provisorium und nicht normkonform. Es bestehen Sicherheitsrisiken und damit Handlungsbedarf.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der vorgängig ausgeführte provisorische Kreisel war sehr gut und ein Kreisel an diesem Verkehrsknotenpunkt ist zu begrüssen!	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Wieder eine unnötige Verkehrsbehinderung, welche nicht zu weniger Unfällen (bisher keine Unfälle) sondern zu mehr Unfällen führen wird!	5	Es ist nicht zu erkennen, was eine neue Verkehrsbehinderung und ein Sicherheitsrisiko darstellen soll. Das gesamte Projekt wird in der Phase Bauprojekt einem Sicherheitsaudit unterzogen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu stellen.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Was soll diese Verkehrsbehinderung!	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	5
	4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Es braucht ausschliessliche eine Entlastungsstrasse für den Lastwagenverkehr!	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Wie soll eine Entlastungsstrasse mit fliessendem Verkehr entstehen, wenn an dieser drei Fussgängerstreifen realisiert werden sollen und dabei auch die VEBO Genossenschaft mit zwei Gebäuden und der entsprechenden Fussgänger-Frequenz besteht! Was sind das für Planer...	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
4	Wie soll die Leistungsfähigkeit von dieser Entlastungsstrasse erhöht werden, wenn dabei Lichtsignale für den Verkehr installiert werden! Unglaublich wer sich sowas ausdenkt... hat sich noch nie mit fliessendem Verkehr auseinandergesetzt.	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5	

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
	4	Ich stelle dieses Gesamtprojekt infrage, weil es nicht effektiv durchdacht ist, vor allem eine weitere Verkehrsbehinderung darstellt und dazu noch sehr viel Steuergeld (von den effektiven Steuerzahlern) und nicht vom Kanton verwendet wird!	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
35	1	Das Dorfzentrum sollte LKW frei werden (ausser für Lieferanten). Die 30iger und 20iger Zone sollte weiter ausgedehnt werden.	2	Ein Lastwagenfahrverbot ist nicht umsetzbar, da einzelne Verbindungen nicht sinnvoll als Alternative angeboten werden können. Die Begegnungszone wird zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt. Eine Ausdehnung der Tempo 30 Zone ist im kantonalen Projekt nicht vorgesehen, bleibt aber auf Gemeindestrasse im Ermessen der Gemeinde.	2, 3, 5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten: Die Busbuchten wie aufgezeichnet sind Verkehrsblockaden und hindern den Verkehrsfluss. Das fördert Stop n Go was zu mehr Lärm und Emissionen führt	2	Hier besteht wohl ein Missverständnis, auf der Entlastungsstrasse werden Busbuchten, also seitlich abgesetzt zur Entlastungsstrasse, ausgebildet, damit der haltende Bus den Verkehr nicht behindert.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Da sollte ein LKW-ausfahrtverbot Schild angebracht werden (wer von der Autobahn oder Klus her kommt). LKWs sollen über West und Industrie oder über die Autobahn abgeleitet werden	4	Es gibt LKW-Verkehr, der will nicht auf die Autobahn, sondern nach Oensingen. Ein Verbot ist somit nicht sinnvoll.	5
	6	Vielleicht sollte man in Betracht ziehen das ganze Zentrum 30km/h zu gestalten. auch die Mühlefeldstrasse das sonst dies aus "Expressumfahrung" genützt wird. Ist zur Zeit schon sehr beliebt	2	Eine Ausdehnung des Perimeters ist im Rahmen des kantonalen Projekts nicht vorgesehen, kann aber innerhalb der Gemeinde jederzeit in Angriff genommen werden.	3
36	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Tempo 80!	2	Innerorts gilt Tempo 50 km/h	5
37	1	Vor allem in den Randzeiten oder wenn die Autobahn gesperrt ist, ist die Situation sehr schwierig	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	2	Es stellen sich schon einige Fragen, vor allem betreffend den Verkehr ins Thal	3	Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.	5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Wichtig ist, dass auch der Ein- bzw. Ausstieg aus den Bussen behindertengerecht ist.	2	Alle Bushaltestellen im Projektperimeter werden gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei ausgebaut.	5
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Velowege sind sehr wichtig und müssten eigentlich weg von den Autostrassen errichtet werden.	2	Ein komplettes "Trennsystem" der Verkehrsarten ist weder aufgrund des Platzbedarfs noch finanziell realisierbar.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: ist vor allem für die Velofahrer gut, welche Richtung Niederbipp fahren.	2	Die Verkehrsführung der Velowege wird überprüft, so dass eine möglichst durchgängige Linienführung der Velowege sichergestellt ist.	2
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Es könnte Probleme mit den Anwohner geben. Evtl. müsste der Kreisel etwas nach Norden verschoben werden.	2	In der kommenden Projektphase wird das Projekt im Detail vertieft und der Kontakt zu Anstössern gesucht.	2
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Wie weit Tempo 20 dann wirklich eingehalten wird, ist etwas fraglich	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Der LKW-Verkehr durch das Dorf kann grundsätzlich nur "verhindert" werden, wenn die LSVa auch für die Kantons- bzw. Gemeindestrassen erhoben würde.	4	Die gesetzgeberische Arbeit ist nicht Aufgabe eines Bauprojekts.	3
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Sinnvoll wäre, den LKW-Verkehr für die Industrie als Ringstrasse (Rundverkehr) zu führen, dann würde der Verkehr flüssiger	2	Die Gemeinde ist frei, eine derartige Lösung als Gemeindestrasse oder private Industriestrasse zu realisieren. Die geplante Aufhebung der Kantonsstrasse durch das Dorfzentrum erfordert eine neue Kantonsstrasse, die künftig durch die Industrie führen soll.	3
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Auch hier: Ringstrasse für die Zufahrt zur Industrie wäre sinnvoller.	2	Die Gemeinde ist frei, eine derartige Lösung als Gemeindestrasse oder private Industriestrasse zu realisieren. Die geplante Aufhebung der Kantonsstrasse durch das Dorfzentrum erfordert eine neue Kantonsstrasse, die künftig durch die Industrie führen soll.	3
38	1	Je schneller die Entlastungsstrasse komm desto besser!	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	2	Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Kompliment ein sehr gelungenes Projekt	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	6	Ein tolles Projekt welches dem Wohnort Oensingen welches eine wertige Perspektive für die künftige Generation bringt..	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
39	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: wenn ich heute vom hinterdorf ins mühlefeld mit dem velo einkaufen gehe komme ich nur durch absteigen vom velo über die hauptstrasse!	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: hier sollte tempo 20 sein!	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: bitte 20er Zone bis post weiterziehen!	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: ein Tempolimit reicht aus. Entweder 50 oder 60 .	2	Es gilt innerorts 50 Km/h (vor der Kreisschule und im Bereich der VEBO ist 60 Km/h nicht angebracht), ausserorts 60 Km/h	5

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
	6	die Tempolimiten dürfte vom Knaus Kreisel bis zur Post gleichbleibend mit 20 realisiert werden. Besten Dank für die Erhaltung von unserem Dorfkern und der Unterstützung vom Langsamverkehr.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt.	2
40	2	Um den Ortskern vom motorisierten Verkehr zu entlasten, sollte aus meiner Sicht der motorisierte Verkehr an sich reduziert werden. Das heisst es braucht einen attraktiven ÖV und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr. Zusätzliche Strassen machen den MIV attraktiver und bringen nur sehr punktuell eine Entlastung.	3	Mit dem GVP werden zahlreiche Velo- und Fussgängerverbindungen aufgewertet und sicherer gemacht. Die Verbesserung des öV-Angebots bis hin zu einer neuen SBB-Haltestelle Oensingen Dorf sind in verschiedenen Drittprojekten in Arbeit, gehören aber nicht in den Projektperimeter GVP Oensingen.	3
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Eine Bushaltestelle sollte möglichst nahe von Migros/Coop sein	2	Die Bushaltestelle Oensingen Kreisschule liegt auf der Entlastungsstrasse am nächsten zu Coop und Migros (300 m) mit einer direkten Verbindung über den Sternenweg. Auf der Lebensader liegen die Bushaltestellen Post und die künftige Haltestelle Pflugerplatz ähnlich nahe (350 m). Und mit der Ortsbushaltestelle Sternenplatz liegt eine Haltestelle direkt vor Coop und Migros.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Einfahrt in Lebensader soll für MIV unattraktiv gestaltet werden.	3	Es ist nicht das Ziel, die Lebensader verkehrsfrei zu machen, sondern die Attraktivität für den Durchgangsverkehr zu senken. Der Ortsverkehr in Oensingen (Ziel-/Quellverkehr) soll weiter möglich sein.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Lebensader sollte nicht direkt an Autobahn angebunden werden. Verkehr soll über Entlastungsstrasse und Knoten VEBO	3	Der Knoten VEBO bietet nicht alle Verkehrsbeziehungen eines Vollanschlusses an. Der Anschluss Autobahnzubringer bleibt somit weiterhin erforderlich. Der Anschluss Autobahnzubringer ist zudem insbesondere für die Oensinger attraktiv.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Lebensader sollte nicht direkt an Autobahn angebunden werden. Verkehr soll über Entlastungsstrasse und Knoten VEBO	3	Der Knoten VEBO bietet nicht alle Verkehrsbeziehungen eines Vollanschlusses an. Der Anschluss Autobahnzubringer bleibt somit weiterhin erforderlich. Der Anschluss Autobahnzubringer ist zudem insbesondere für die Oensinger attraktiv.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Unterführungen sind für Velos unattraktiv, zu steil, zu enge Kurven.	4	Unterführungen sind nie die erste Wahl. Im konkreten Falls ist die Unterführung aber die einzige realisierbare Verbesserung der Sicherheit durch Trennung der Verkehrswege.	5
	4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Gestaltung als Kreuzung mit Fokus Ost - west, Entlastungsstrasse soll zügig durchfahren werden können.	4	Eine Kreuzungsform wurde untersucht. Aufgrund des Verkehrsaufkommens kann die Kreuzung nicht ohne Lichtsignalsteuerung funktionieren. Zudem würde durch die verschiedenen erforderlichen Abbiegespuren der Landbedarf einer Kreuzung deutlich steigen. Deshalb stellt der Kreisel die beste Lösung dar. Allerdings sind verschiedene Elemente des Kreisels in Überarbeitung.	5
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Leitungsfunktion hin zur Entlastungsstrasse wichtig.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	6	Wie viel des Verkehr auf der aktuellen Hauptstrasse ist Durchgangsverkehr? Oberbuchsiten - Balsthal und Oberbuchsiten - Niederbipp? Der Durchgangsverkehr Oberbuchsiten - Balsthal wird trotz der Entlastungsstrasse weiterhin durch das Dorf fahren, da die Umfahrung zu unattraktiv ist. Anbindung Entlastungsstrasse an Autobahnzubringer wäre wichtig.	3	Der Verkehr von Oberbuchsiten ins Thal wird den Weg über den Knoten Kestenholz-Hauptstrasse-Klusstrasse nehmen. Die prognostizierten Verkehrszahlen sind gering. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Der reine Durchgangsverkehr Oberbuchsiten - Niederbipp ist gering.	5
	41	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Bushaltestelle Pflugerplatz und Lidl sind ev zu weit auseinanderliegend?	3	Mit den aktuellen Buslinien, resp. den aktuellen Fahrplänen wird der Weg aus dem Unterdorf zur Bushaltestelle bis zu 300 m länger. Es gibt aber diverse Überlegungen für künftige Buslinien und ev. neuen Haltestellen z.B. im Bereich Lidl. Bis zur der Projektauflage im Jahr 2027 ist möglicherweise mehr bekannt über neue Buslinien oder geänderte Fahrpläne.
3		Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Flaniert man in Oensingen wirklich? Oder ist und bleibt es wohl eher ein Durchgangsort?	4	Solange die Hauptstrasse eine stark befahrene Durchgangsstrasse ist, wird sich nichts ändern. Mit der Verkehrsberuhigung kann die Lebensader auch wieder attraktiver für Fussgänger und Velofahrer werden, nicht nur um vorwärts zu kommen, sondern auch um das lokale Gewerbe zu besuchen.	5
3		Begegnungszone mitten im Dorf: 30km/h reicht auch	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
4		Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Braucht es einen so aufwändige Strassenführung?	3	Wir verstehen nicht ganz, was als aufwändig empfunden wird. Die dargestellten Lösungen werden durch die Verantwortlichen als erforderlich eingestuft, um alle Aspekte der Mobilität sicher anbieten zu können. Zudem soll die Nordringstrasse von einer Gemeindestrasse zu einer Kantonsstrasse hochgestuft werden, was entsprechende zusätzliche Anforderungen mit sich bringt.	5
4		Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Die Routenführung verläuft quer durch das Kulturland des Bauers. Schade. Routenführung überdenken, ev entlang der Siedlungsgrenze.	4	Die Linienführung ist optimiert auf geringen Landverbrauch bei gleichzeitiger Einhaltung aller technischer Zwangspunkte wie Steigungen, Kurvenradien, Sichtweiten, Kreuzungswinkel der Unterführung zur SBB-Linie und weiteres mehr.	5

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
	5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Warum muss die Landwirtschaft die geplanten ökologischen Ausgleichsmassnahmen der Entlastungsstrasse alleine tragen? Unser Vorschlag ist, die bestehenden Hecken und Windschutzstreifen und Waldränder ökologisch sinnvoller zu nutzen.	2	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
	6	Das Projekt hat Schatten- und ein paar wenigen Sonnenseiten (Schulwege, Entsiegelungen, sinnvolle Kreisel, Velowege). Aber: wie werden die Landeigentümer entschädigt? Gerne nehmen wir Landangebote als Realersatz an :) Die Ausgleichsmassnahmen müssen dringend mit den Bauern besprochen werden, der Druck aufs Land ist im Gäu eine riesige Herausforderung!	2	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst. Entschädigungsfragen werden wie gewohnt direkt mit den betroffenen Besprochen und nicht in der öffentlichen Mitwirkung diskutiert.	2
42	1	Zuerst die Finanzen in Griff bekommen, bevor solche Monsterprojekte in Angriff genommen werden.	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	3
43	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: War ja schon mal !!	2	Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden.	5
44	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Neophyten lässt Grüssen bei den "neuen" Grünflächen 🌱🌱🌱... Der Unterhalt dieser Flächen ist imens. Darum mit grösster Vorsicht zu geniessen....	2	Sämtliche "grünen" Flächen in den Verkehrsinseln werden professionell geplant, bepflanzt und gepflegt. Damit wird die Besiedelung von Neophyten verhindert.	5
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Da ist das gleiche, warum überall noch mehr Grünflächen machen.... Unterhalt ist aufwendiger und eine Neophyten plage entsteht...	2	Sämtliche "grünen" Flächen in den Verkehrsinseln werden professionell geplant, bepflanzt und gepflegt. Damit wird die Besiedelung von Neophyten verhindert.	5
	6	Bemerkungen oder Fragen zum Gesamtverkehrsprojekt Oensingen: Keine "Schnellschüsse" bei der Planung und Umsetzung machen...	4	Die Tatsache, dass eine aufwändige Mitwirkung gemacht wird, um Anliegen und Anregungen aus allen Richtungen aufzunehmen und in die Projektbewertung und damit in die kommende Projektierung aufzunehmen zeigt auf, dass es den Verantwortlichen nicht um Schnellschüsse geht.	5
45	2	Es wäre auch ein Mehrwert für die Anwohner an der Hauptstrasse, somit können die Eigenheime EFH MFH oder Wohnung wieder besser verkauft werden.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
46	1	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: ÖV gehört auch in die Industrie resp. Dünnernstrasse und Nordringstrasse!	4	Die Industrie ist mit dem Bahnhof Oensingen gut erschlossen. Zusätzliche Buslinien wurden verschiedentlich geprüft, konnten aber keine Wirtschaftlichkeit nachweisen. Eine zukünftige Entwicklung mit einer neuen Buslinie ist aber denkbar.	3
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Der Verkehr aus Balsthal muss auch gewährleistet sein	2	Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.	5
	4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Für diese Umfahungsstrasse benötigt es bessere Lösungen!	4	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: ÖV ein Muss, Fussgängerstreifen, Lärmschutzmassnahmen, Einfahrten in die Nordringstrasse, Velowege, ...	2	Die Frage des ÖV wurde bereits behandelt. Fussgängerstreifen sind im Projekt enthalten, die Einfahrten aus den Industrieliegenschaften werden in Zusammenarbeit mit den Betrieben klar geregelt. Velowege sind aufgrund des sehr geringen Velovekehrs nicht vorgesehen.	5
	1	Diese Frage heute und jetzt zu stellen ist falsch. Diese Frage muss von den Einwohnern nach dem Ausbau der Autobahn gestellt werden. Die Antworten basieren auf in Zukunft falschen Zahlen und entspricht sicher nicht mehr der Zukunft wenn der Autobahnausbau erfolgte. Ich beantrage, dass mit der Entlastung Oensingen zugewartet wird, bis ca. 2 Jahre nach dem Autobahnausbau. Erst dann stimmen die Zahlen.	5	Verkehrsprognosen sind immer Modellberechnungen. In diesen Modellberechnungen sind die Verlagerungswirkungen durch den 6-Streifenausbau enthalten, sowie auch zu erwartenden Gestaltungspläne in Oensingen. Ein Abwarten käme einem Projektabbruch gleich.	5
	2	Siehe vorherige Meinung. Ausserdem ist dies keine Entlastungsstrasse wenn so viele Querstrassen in die Entlastungsstrasse führen. Das funktioniert nicht. Die Personen von Richtung Solothurn die ins Thal fahren, werden weiterhin über den Kreisel Richtung LANDI fahren.	2	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung der Gemeinestr. zur Lebensader: Die Begrünung kann erfolgen, wenn man so oder so die Strasse sanieren müssen. Bauten die nicht notwendig sind, sind nicht einfach so um zu gestalten.	2	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Der Schwerverkehr ist so oder so nicht mehr durch die Gemeinde zu führen (wie Egerkingen). Lastwagenverbot.	5	Ein Lastwagenfahrverbot ist nicht umsetzbar, da einzelne Verbindungen nicht sinnvoll als Alternative angeboten werden können.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Dieser Kreisel ist durch den Kanton zu bezahlen weil dies heute immer noch eine Kantonsstrasse ist.	3	Die Projektbestandteile werden gemäss den gesetzlichen Grundlagen und der Kostenteilervereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt. Dabei werden die Eigentumsverhältnisse, der Zustand und die Art der Massnahme berücksichtigt.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Einerseits möchte man, dass weniger Verkehr durch Oensingen fährt. Aber andererseits möchten Sie Massnahmen umsetzen die für hohes Verkehrsaufkommen ist. Das widerspricht sich!	5	Der Kreisel Brüggmatt ist ein bestehender Knoten der auch weiterhin eine Funktion hat. Die vorgeschlagene Massnahme entspricht nicht einem Kapazitätsausbau. Es besteht damit kein Widerspruch.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Heute funktioniert dies ohne Probleme. In Zukunft werden ja viel weniger Fahrzeuge über diese Strasse fahren. Sie möchten ja ein Entlastungsstrasse erstellen und die Autobahn ist ausgebaut. Somit wird dies nicht benötigt. Unfälle wurden in der letzten Zeit mit den 2 Fussgängerstreifen nicht mehr registriert.	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
47	4 Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Sie sprechen manchmal von einer Entlastungsstrasse und zum Teil von einer Umfahungsstrasse. Mit so vielen Einmündungen von Seitenstrassen kann man nicht von einer Entlastungsstrasse sprechen weil dies den Verkehrsfluss stark behindert.	2	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	4 Umgestaltung Nordringstrasse: Genau das was sie erreichen möchten (weniger Verkehr durch das Dorf, mehr Verkehr durch die Industrie) wird mit solchen Massnahmen verhindert. So werden die Personen die ins Thal möchten weiterhin durch das Dorf fahren.	4	Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.	5
	4 Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Schade, dass die Liegenschaft weiterhin im Kreisel verbleibt. Kann hier nicht eine sinnvollere Lösung gefunden werden?	2	Der Erhalt der Liegenschaft ist mit den Eigentümern abgesprochen und die aktuelle Planung wird durch die Eigentümer ausdrücklich begrüsst.	5
	4 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Es sollten nicht die Schüler unten durch geführt werden, sondern der Verkehr.	2	Dann wären auch die Bushaltestellen unterirdisch, was noch unattraktiver als eine Velounterführung ist. Zudem wären die Kosten für eine derartige Lösung um ein vielfaches höher.	5
	4 Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Die Personenwagen die ins Thal möchten, werden weiterhin durch das Dorf fahren.	2	Der Verkehr von Oberbuchsitzen ins Thal wird den Weg über den Knoten Kestenholz-Hauptstrasse-Klusstrasse nehmen. Die prognostizierten Verkehrszahlen sind gering. Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.	5
	6 Bitte wartet mit dieser Massnahme bis die Autobahn ausgebaut ist. Erst dann kann wirklich die Situation in Oensingen beurteilt werden. Niemand baut etwas was eventuell so gar nicht nötig ist.	5	Verkehrsprognosen sind immer Modellberechnungen. In diesen Modellberechnungen sind die Verlagerungswirkungen durch den 6-Streifenausbau enthalten, sowie auch zu erwartenden Gestaltungspläne in Oensingen. Ein Abwarten käme einem Projektabbruch gleich.	5
48	3 Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: für die Erreichung dieses Zieles braucht es zwingend genügend Parkplätze in Gehdistanz (max. 5 min)	2	Mit der Lebensader werden keine Parkplätze neu geschaffen, aber auch keine Parkplätze abgebaut.	5
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: eine 20er Zone ist unnötig, durchgehend 30 wäre anzustreben	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3 Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: es ist schade, dass er Velo- Fussgänger-Verkehr keinen Unterführung erhält bei der Dünnernstrasse zur Ueber resp. Unterquerung der Werkhof-/ Nordringstrasse. Dies würde eine zweimalige Ueberquerung des Kreisel eliminieren und alles viel sicherer gestalten	2	Eine Lösung mit einer Unterführung wurde studiert. Die Schwachpunkte einer solchen Lösung wären: der Eingriff in den Gewässerraum der Dünnern, lange Rampen aufgrund des BehiG und dadurch eine unnatürliche weitausholende Linienführung, der Gefahr von Überschwemmung der UF durch die nahe Lage zur Dünnern und der Befürchtung, dass die grossen Umwege nicht angenommen werden. Damit würde eine ebenerdige Lösung ohnehin zusätzlich erforderlich.	5
	3 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: super, so sollte es beim Kreisel Dünnern auch ausgeführt werden	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen. (UF Knoten Dünnern oben abgehandelt).	5
	6 Wann wird das Problem Südring- Dünnern- Holindenstrasse und Herrenmattweg angegangen? Es wäre doch im Zuge des Gesamtprojektes eine gute Gelegenheit	2	Die Anbindung der Dünnern- und Ostringstrasse ist Projektbestandteil des Knoten Dünnern. Alle anderen Anliegen betreffen Gemeindestrasse, wo die Planungshoheit bei der Gemeinde liegt. Für den Herrenmattweg liegen bereits erste konkrete Planungsergebnisse in Zusammenarbeit mit dem ASTRA-Projekt (Ersatz Brücke) vor.	3
49	1 Ich bin mit dem Velo in Oensingen unterwegs	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	4 Umgestaltung Nordringstrasse: Wenn die Strassen verbreitert werden, sollte Velos mehr Platz gegeben werden. Zumindest durch einen breiten Velostreifen. Das erhöht objektiv und subjektiv die Sicherheit.	2	Velowege sind aufgrund des sehr geringen Velovekehrs nicht vorgesehen. Ein Mehrzweckmittelstreifen soll aber für zusätzliche Sicherheit sorgen, da damit auch ein Überholen von Velos für Autofahrer einfacher wird.	5
	4 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Der abgetrennte Fuss/Veloweg ist gut.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen. (UF Knoten Dünnern oben abgehandelt).	5
	4 Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Der Veloweg auf der Nordseite sollte möglichst ohne Kurve ins Dorfzentrum geführt werden	2	Die ersten Linienführungsstudien sind von einem minimalen Landverbrauch ausgegangen, weshalb die "kurvige" Linienführung entstanden ist. Im Rahmen des Gestaltungsmandats kann eine direktere Linienführung und insbesondere die gestalterische Nutzung der grösser werdenden Restfläche neu beurteilt werden.	2

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
2	<p>Ich unterstütze im Grundsatz das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen, welches für Oensingen insgesamt und insbesondere die Anwohner der Ortsdurchfahrt vom Verkehr, der Lärm und die Abgase entlastet. Oensingen ist Verkehrstechnik ein wichtiges Drehkreuz. Nebst der Hauptverkehrsachse Solothurn – Olten, welche heute mitten durch Oensingen führt, ist auch die gesamte Strassenachse von Norden via in Oensingen erschlossen. Die gesamte Region Thal, das Waldenbrugertal, der Passwang und der Obere Hauenstein werden via Oensingen mit dem Mittelland verbunden. Ich stelle fest, dass das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen die Ost-West-Achse berücksichtigt. Dieser Verkehrsstrom wird über die neuen Entlastungsstrasse umgeleitet. Die stark befahrenen Kantonstrasse von Balsthal herkommen wird aber nicht an die neue Entlastungsstrasse angebunden. Somit muss der Verkehr mit Ziel Grossraum Niederbipp, Egerkingen aber auch Kestenholz / Wolfwil weiter die best. Kantonsstrasse Haupt- resp. Solothurnerstrasse nutzen. Somit fließt weiterhin viel Thaler Durchgangsverkehr durch Oensingen. Mit einem direkten Anschluss der Kantonstrasse aus dem Thal an die neue Entlastungsstrasse kann auch die gesamte Region nördlich von Oensingen direkt an die neuen Entlastungsstrasse optimal erschlossen werden und die best. Kantonsstrasse durch Oensingen, aber auch die Lehngasse, können noch mehr vom Verkehr entlastet werden. Als Thaler Vertreter im Kantonsrat, ehemaliger Gemeindepräsident von Laupersdorf und als Privatperson mit Wohnliegenschaftseigentum in Oensingen verlange ich eine planerische Berücksichtigung eines Direktanschlusses des Verkehrs aus dem Thal an die neue Umfahrungsstrasse Oensingen direkt von der Autostrasse/Kantonsstrasse Balsthal/Oensingen. Es kann nicht sein, dass der ganze Verkehr vom Thal in Richtung Süd und Ost (Oensingen, Oberbuchsiten, Raum Egerkingen, Kestenholz Raum Mittelland und Aaregäu) über die zukünftige sog. Lebensader mit Tempo 30 und 20 fahren muss und so massiv behindert wird und die Lebensader diesen Verkehr und die Emissionen aufnehmen muss.</p>	4	<p>Der Verkehr von Oberbuchsiten ins Thal wird den Weg über den Knoten Kestenholz-Hauptstrasse-Klusstrasse nehmen. Die prognostizierten Verkehrszahlen sind gering. Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.</p> <p>Die Anbindung in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.</p>	5
3	<p>Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Ich stimme zur 30 er Zone zu, insofern das Thal einen direkten Anschluss an die Umfahrungsstrasse erhält; andernfalls nicht, da der Verkehr aus dem Thal dadurch massiv behindert wird. Die 20 er Zone mag gut sein für ein Zusammenwachsen des Dorfes; diese würde ich aber nur teilweise zustimmen, wenn ein direkter Anschluss vom Thal an die Umfahrungsstrasse realisiert wird. Andernfalls lehne ich diese entschieden ab.</p>	5	<p>Die Begegnungszone wurde zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt. Die Tempo 30 Zone ist für die flankierende Entlastungswirkung unumgänglich. Ohne Flankierende Massnahmen würde die Entlastungsstrasse zu einer reinen Neubaustrecke und damit zu einer Kapazitätserhöhung führen. Eine Mitfinanzierung aus Bundesmitteln wäre nicht mehr erreichbar.</p>	5
3	<p>Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Die Vergrößerung des Knotens ist auch sehr wichtig für den Verkehr vom und ins Thal.</p>	2	<p>Der Knoten West wird nicht vergrößert. Der Knoten wird umgestaltet und die Sicherheit verbessert. Die Kapazität des Kreisels bleibt unverändert.</p>	5
3	<p>Umbau Kreisels Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der Kreiselsneubau ist das einzig richtige und es braucht ebenfalls unbedingt einen Direktanschluss des Verkehrs aus dem Thal an die neue Umfahrungsstrasse</p>	2	<p>Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.</p>	5
3	<p>Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Ich stimme dieser Anpassung, Verkleinerung nur zu, wenn ein Direktanschluss des Verkehrs aus dem Thal an die Umfahrungsstrasse realisiert wird.</p>	2	<p>Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.</p>	5
3	<p>Begegnungszone mitten im Dorf: Die 20 er Zone bremst auch jeglichen Dorfverkehr sehr stark ab. Die 30 er Zone ist genügend. Der Direktanschluss des Verkehrs vom Thal an die Umfahrungsstrasse ist zwingend, ansonsten lehne ich auch die 30 Zone auf der Lebensader ab.</p>	5	<p>Die Begegnungszone wird zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt. Die Tempo 30 Zone ist für die flankierende Entlastungswirkung unumgänglich. Ohne Flankierende Massnahmen würde die Entlastungsstrasse zu einer reinen Neubaustrecke und damit zu einer Kapazitätserhöhung. Eine Mitfinanzierung aus Bundesmitteln wäre nicht mehr erreichbar.</p>	5
3	<p>Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Meine eher Zustimmung gebe ich nur ab bei einer Realisierung eines Direktanschlusses an die Umfahrungsstrasse für den Verkehr aus dem Thal. Ansonsten bedeutet diese Verlangsamung des Knotens eine weitere Behinderung des Verkehrs aus dem Thal Richtung Kestenholz, Mittelland und Aaregäu.</p>	2	<p>Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Der Knoten wird aber nicht verlangsamt, sondern wird aufgrund der Verkehrsentslastung sogar besser funktionieren.</p>	5
4	<p>Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Wie bereits mehrmals betont, fordere ich einen Direktanschluss vom Thal an die Umfahrungsstrasse.</p>	2	<p>Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.</p>	5
4	<p>Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Ich stimme dem Vorhaben nur eher zu, wenn ein Direktanschluss für den Verkehr vom Thal und ins Thal an die Entlastungsstrasse gebaut wird. Ansonsten ist die Anpassung des Knotens ein zusätzliches Hindernis für den Verkehr vom Raum Oberbuchsiten Egerkingen ins Thal.</p>	2	<p>Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen.</p>	5
5	<p>Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Ich stimme dem Vorhaben nur zu, insofern mit der Landwirtschaft als Hauptgrundeigentümer dieser Flächen eine verträgliche Lösung gefunden wird und möglichst wenig FFF und wertvolle Landwirtschaftsfläche verloren geht.</p>	2	<p>Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.</p>	2
6	<p>Der Name "Gesamtverkehrsprojekt Oensingen" kann nur so lauten, wenn auch der Verkehr aus dem Thal, dem Berner Jura und dem nördlichen Kantonsteil vom Passwang und Oberer Hauenstein auch direkt an die neue Umfahrungsstrasse angebunden ist. Ansonsten ist es nur eine nicht zielführende "Teilverkehrslösung Oensingen", welche einen wichtigen Teil nicht mit einschliesst. Hinter einer solchen Teillösung könnte ich nicht stehen. Als Kantonsrat habe ich in meinem Votum bezüglich der Planungskreditsprechung betont, dass eine ganzheitliche Prüfung und eine ganzheitliche Lösung wichtig ist und dass alle Akteure eingebunden werden müssen. Dies will ich mit dieser Eingabe noch einmal bekräftigen. Der Verkehr aus dem Thal und insgesamt aus dem Norden ist zu berücksichtigen und einzubinden.</p>	2	<p>Die Anbindung in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.</p>	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
51	3 Begegnungszone mitten im Dorf: die Begegnungszone macht für mich an diesem Standort keinen Sinn. Aus welchem Grund soll hier ein "neues" Zentrum entstehen? Die Begegnungen erfolgen grundsätzlich im Mühlefeld. Welchen erheblichen Mehrwert erhofft man sich mit dieser Begegnungszone? Der Nutzen ist gegenüber der Mehrkosten dieser Begegnungszone nicht gerechtfertigt.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Es müssen genügend Parkplätze für die Sportanlage Bechburg gewährleistet werden!	2	Parkplätze gehen durch die südlichen Rampen der Unterführung verloren. Diese Parkplätze werden auf dem Areal des Sportplatzes neu geschaffen.	5
52	1 Autobahn Ausweichverkehr ist massgebend an der Verstopfung schuld	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	2 Oensingen Umfahrung Projekt ist eine gute Variante um den Ausweichverkehr zu handeln, da aber das Projekt erst in Jahren umgesetzt wird und der 6spur Ausbau bis dann vorgeschritten ist, wird hoffentlich auch schon aus diesem Grund weniger Verkehr ausweichen	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3 Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Die 30er Zone ist zulange ausgelegt, mein Vorschlag ab Verzweigung Knauss bis Kreisel Autobahnzubringer, meine Begründung sind den morgen und abendverkehr besser und schnelle abzuführen. 20er Begegnung Zone ist nicht nötig, Kinder und Erwachsene sollen lernen sich in Strassen nahe richtig zu verhalten. in dem Bereich der abgebildeten 20er Zone hat es keinen Mehrwert für die meisten Geschäfte oder Restaurants, sogar ender verlust.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3 Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Gewerbe und Restaurants werden nicht mehr von spontan Durchfahrtsverkehr unterstützt und werden weniger Einnahmen haben. Mit einer 20er Zone erhöhen wir das Unfallrisiko der Fahrradfahrer und Fussgänger da diese unberechenbarer werden und der Automobilist ist zwangsläufig schuld bei deren Fehlverhalten	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	2
	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: sehr guter Vorschlag	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3 Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: sehr guter Vorschlag, der Temporäre Kreisel in der Vergangenheit hat dies ja auch bestätigt. Mein Vorschlag Lebensader 30er Zone von diesem Kreisel Richtung Ost	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen. Im Weiteren wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	5
	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Wer soll die Grünflächen unterhalten? Werkhof ist jetzt schon ausgelastet	2	Mit der Umgestaltung müssen auch die Unterhaltsvereinbarungen neu geregelt werden.	2
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: 20er zone ist nicht gut. schlossstrasse ist neben der Ausserbergstrasse die grösste Zubringerstrasse für morgen und abendverkehr unseres Dorfes. Das in dieser Zone die Schulkinder sich ohne regeln aufhalten sollen ist schlichtweg fahrlässig. Mit der Einführung dieser 20er Zone würden sie bei Alarm einrückende Feuerwehrleute aus dem Dorf stark belasten und die schnelle Hilfe für die betroffenen verzögern. Feuerwehrleute die in den Einsatz ausrücken sind bereits auf der Anfahrt ins Magazin mit der Alarm Meldung konfrontiert.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Ob die Anbindung der Sammelstrassen an die Hauptstrasse besser gelöst werden kann, wird im Bauprojekt vertieft untersucht.	2
	3 Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Grün Zone kann man sich auf der Ost Seite sparen. Fussgänger müssen nicht gelenkt werden, sie benutzen den Zebrastreifen jetzt schon sehr gut. mein Vorschlag 30er Zone ab dieser Verzweigung Richtung westen. So kann der morgen- und abendverkehr aus dem Ost teil vom Dorf gut und zügig abgeführt werden.	2	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
	4 Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Dorfkern ist bereits Heute nicht vom Industrieverkehr betroffen also stimmt die Fragestellung nicht. Betriebe sind gut erschlossen, wird aber durch die Umfahrungsstrasse einfacher zu befahren	2	Diese Ansicht wird von vielen Mitwirkenden nicht geteilt. Eine durchgehende Entlastungsstrasse sollte aber die Belastung deutlich verringern, wobei ein Restverkehr aus der Industrie Richtung Balsthal auf der Achse Staadackerstrasse - Klusstrasse verbleiben wird.	5
	4 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: muss zwingend umgesetzt werden	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	4 Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Braucht es eine Rechtsabiegestreifen?	2	Der Rechtsabiegestreifen soll insbesondere auch die Befürchtung entkräften, dass an dem Dorf vorbeigefahren wird (Gewerbesterben). Eine möglichst elegante Zufahrt zu Lidel, Knaus und allen anderen Gewerben soll erhalten bleiben.	5
6 Besten dank für die Möglichkeit der Umfrage zur Mitwirkung	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5	
53	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Mit der Umfahrung Oensingen wird im Dorf bedeutend weniger Verkehr erwartet. Deshalb ist es für mich nicht nachvollziehbar, weshalb überhaupt noch Kreisel vorgesehen sind.	2	Die Frage ob der Knoten West als Kreisel oder als T-Knoten ausgebildet wird, wurde lange und vertieft im Planungsteam behandelt. Bei der künftigen Verkehrslast kann davon ausgegangen werden, dass Kreisel und T-Knoten vergleichbar gut funktionieren. Der Kreisel bietet aber den Vorteil, dass er selbstregulierend und die Verkehrsrichtungen gleichbehandelnd funktioniert.	5
	3 Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Auch hier - weshalb ist ein Kreisel geplant, wenn viel weniger Verkehr erwartet wird?	2	Die Frage ob der Knoten Brüggmatt als Kreisel oder als T-Knoten ausgebildet wird, wurde lange und vertieft im Planungsteam behandelt. Bei der künftigen Verkehrslast kann davon ausgegangen werden, dass Kreisel und T-Knoten vergleichbar gut funktionieren. Der Kreisel bietet aber den Vorteil, dass er selbstregulierend und die Verkehrsrichtungen gleichbehandelnd funktioniert. Zudem war der Knoten bereits einmal als Kreisel gestaltet und der Kreisel war populär.	5

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
54	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Gefährdung der Schulkinder so grösser, da sie sich weniger auf den Verkehr achten und sich quasi darauf verlassen, dass die Autofahrer schauen.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Grünzone ist in diesem Bereich unnötig	2	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
	6	Verkürzung der 30-er Zone vom Knotenpunkt Knaus bis Verkehrsknoten Autobahnzubringer	4	Die gewünschte Verlagerung des Verkehrs auf die Entlastungsstrasse erfordert einen Widerstand auf der Solothurn-, Haupt- und Oltenstrasse. Dafür muss die Lebensader bezüglich Fahrzeit weniger attraktiv werden. Je geringer der Widerstand ausfällt, desto attraktiver bleibt der Ortskern als Durchgangssachse.	5
55	2	Wir bezweifeln, dass der Verkehr um 50% geringer wird.	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Der Kreisel funktioniert auch heute schon als "provisorischer" Kreisel sehr gut.	2	Durch die heute nicht normkonforme Ausführung entstehen viele gefährliche Situationen und die Unfallzahlen sind beträchtlich. Der Kreisel muss normkonform ausgebildet werden, damit die Sicherheit aller gewährleistet ist.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der ehemalige provisorische Kreisel wurde, obwohl er bestens funktionierte, leider mal rückgebaut. P.S. dieser Kreisel ist nicht Hauptstrasse/Autobahnzubringer, sondern Solothurnstrasse/Autobahnzubringer. Hoffentlich weiss der Kanton wo sie bauen müssen/sollen!	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Ganz wichtig, max. 30 Km/h. Tempolimit ist wichtig für die Sicherheit und die Übersichtlichkeit, vor allem für die Schulkinder.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Der Randstein Strasse/Fussweg sollte nicht tief sein. Dies verleitet dazu, dass der motorisierte Verkehr (vor allem die E-Trottis) den Fussweg als Strasse mitbenutzen.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt.	2
	4	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Dieser "Bau" ist unnötig. Die jetzige Situation ist genügend. (Geld sparen)	4	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine Positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Bitte anstelle von Lichtsignalanlagen, einen Kreisel bauen. Der Verkehr läuft mit Kreiseln immer flüssiger als mit Lichtsignalanlagen.	4	Ein Kreisel funktioniert gut, solange die Verkehrsbelastung nicht zu gross wird und solange nicht eine einzelne Richtung sehr ausgeprägt ist. Beides ist am Knoten Dünnern nicht gegeben. Die Verkehrszahlen in den Spitzenstunden bringen einen Kreisel zum zusammenbrechen. Zudem sind die Lichtsignalanlagen Knoten Dünnern und Knoten VEBO aufeinander abgestimmt, so dass der Verkehr optimal abfließt.	5
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Um wertvolles Kulturland zu sparen, ist der Abschnitt bei der SBB-Unterführung rechtwinklig in die bestehende Hauptstrasse einbiegen zu lassen. Gleichzeitig ist die Gummertliweg anzuschliessen. Der Verkehrsfluss wird dadurch nicht mehr beeinträchtigt als in der Industrie, wo alle ca. 50m eine Ein-/oder Ausfahrt von den Betrieben besteht.	4	Die Linienführung ist optimiert auf geringen Landverbrauch bei gleichzeitiger Einhaltung aller technischer Zwangspunkte wie Steigungen, Kurvenradien, Sichtweiten, Kreuzungswinkel der Unterführung zur SBB-Linie und weiteres mehr. Ein Anschluss von Quartierstrassen an neugebaute Kantonsstrassen ist nicht erwünscht und nicht zu vergleichen mit bestehenden Ein- und Ausfahrten auf bestehenden Strassen.	5
	6	Für uns ist es sehr unverständlich/nicht nachvollziehbar, dass es in der Region VEBO-Knoten / Staadackerstrasse keinen Anschluss für den Verkehr von der Entlastungsstrasse in Richtung Thal (9 Gemeinden) gemacht wird. Wie wird dieser Verkehr geregelt / signalisiert? Wie müssen die LKW z.B. aus Richtung Olten/Oberbuchsiten ins Thal fahren? Fahren die durch die Lebensader oder müssen die den Umweg über Niederbipp (Enge) via Lehngasse nehmen? Und der Verkehr von Solothurn / Niederbipp fährt dann via Lehngasse ins Thal. Unter dem Strich heisst das ja dann bloss, dass der Verkehr von einem Quartier ins andere verlegt wird. Und die Lebensader ist ja dann sowieso nur eine beruhigte Zone, wenn da ein absolutes LKW-Verbot erteilt wird.	4	Der VEBO-Knoten wird aktuell durch das Bundesamt für Strassen neu gestaltet. Die Möglichkeit den Knoten zu verändern ist nicht mehr gegeben. Alle erwähnten Fahrbeziehungen funktionieren wie bisher. Ein absolutes LKW Verbot wäre nicht sinnvoll, weil dann auch Coop, Migros, Post nicht mehr bedient würden mit Warenlieferungen. Oder wie soll ein Umzug, oder ein Hausbau funktionieren?	5
56	1	Der Ausbau der A1 bringt in Oensingen sicher eine Verkehrsentslastung	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	2	Es ist überrissen, je mehr ausgebaut wird, umso mehr wird Verkehr generiert	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Wir benützen den Ortsbus nicht	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der provisorische Kreisel hat in der Versuchsphase gezeigt, dass der Verkehr flüssiger rollte.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Diese Grünflächen sind bringen nichts, generieren Pflegeaufwand für die Gemeinden, ist nur für Gewissensberuhigung	4	Die Gestaltung der entlasteten Lebensader wird von vielen Mitwirkenden begrüsst.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Behinderung für Ambulanz, Feuerwehr, Winterdienst, vor Coop ist bereits eine grosse Begegnungszone, sollte ausreichen	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Landwirtschaftliche Fruchtfolgeflächen müssen zu Gunsten von Mehrverkehr und Industrie geopfert, dieser Zustand ist nicht länger haltbar!	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
6	Die Ausgleichsflächen sollen auf Grundeigentum von Bund und Kanton realisiert werden. Landwirtschaftsbetriebe sind durch die Güterzusammenlegung infolge Ausbau A1 und mit Projekten Wildübergang usw. bereits genug unter Druck.	2	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
57	Umgestaltung Nordringstrasse: In den Stosszeiten stauen sich die Fahrzeuge jetzt schon, wie sieht es dann erst mit mehr Fahrzeuge aus?	2	Die Umgestaltung des Knoten Dünern soll den Abfluss der Fahrzeuge Richtung Autobahn verbessern. Die zukünftige Entwicklung wurde entsprechend berücksichtigt.	5
	Eine weitere Verbindung mit dem Auto vom Dorf in die Nordringstrasse. Zb beim bahnhof oder gesperrte Unterführung bei der Dünernstrasse	2	Die Unterführung Dünernstrasse ist eine wichtige Velo- und Fussgänger Verbindung und für den motorisierten Verkehr zu schmal. Ein Ausbau der Unterführung wäre mit grossen Kosten verbunden, bei beschränkter oder gar unerwünschter Wirkung.	5
58	1 Die aktuelle Situation ist mühsam, eine Entlastung sinnvoll aber was auf der Hauptstrasse geplant ist, ist ebenso mühsam.	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	2 Grundsätzlich ja, aber nicht auf diese Weise. Das Gewerbe wird zu kaputt gemacht!	2	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	3 Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Das lokale Gewerbe geht zu Grunde!	4	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Umgestaltung viel zu teuer, ein Strassendorf bleibt ein Strassendorf! Künstlich ein Zentrum auf eine Längsachse zu konstruieren ist Blödsinn!	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4 Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Eine Entlastungstrasse mit Tempo 50 ist keine Entlastung!!	4	Innerorts gilt Tempo 50.	5
	4 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Unterführungen sind ein Sicherheitsproblem, vorallem für Mädchen und Frauen.	2	Die Unterführung ist breit ausgelegt und wird sehr gut beleuchtet. Zudem sind alle Ecken grosszügig gebrochen um die Sicht "um die Ecke" zu verbessern.	5
	4 Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Die Strasse muss aber breiter als 7m sein, das Tempo so dass die Umfahrung auch als solche wahrgenommen wird. Die Umfahrungsstrasse die, wie momentan vorgesehen, nur 7 Meter breit werden soll, finden wir zu wenig breit, auch wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 KMH vorgesehen ist. Ferner soll ja der Landwirtschaftsverkehr auch nicht über diese Strasse geleitet werden, was eine zusätzliche Erschwerung bedeutet. Für uns persönlich ist die Anbindung an das Dorf nur noch über die Kestenholzstrasse möglich, ein weiterer bedeutender Nachteil für uns.	2	Fahrbahnbereiten sind durch nationale Normen definiert. Es gibt kein Grund für ein Oensinger-Finish. Für grosse Landwirtschaftsfahrzeuge ist auch heute nur der Weg über die Kestenholzstrasse möglich.	5
	5 Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Es wird zuviel Landwirtschaftsland verbraucht.	2	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch reduziert.	2
	6 Als Landeigentümer, der bei 3 Grossprojekten in Oensingen am meisten betroffen ist, möchten wir unsere Meinung dazu sagen. Wir sind grundsätzlich nicht gegen die Umfahrungsstrasse in Oensingen. Da wir aber bei der Dünern Renaturierung und beim Ausbau der A 1 zusätzlich involviert sind wäre es wünschenswert, wenn das Ganze zusammen gelöst werden könnte.	2	Die 3 Grossprojekte haben unterschiedliche Ziele und Planungsstand. Die Projekte werden aber entsprechend koordiniert. Die Landumlegung dient der Koordinierung von Realersatz.	2
	6 Für uns ist aber ganz klar, dass wir Besitzstandwahrung verlangen, d. h. wir wollen überall Realersatz was das Land betrifft und beim Bauernhaus mit Scheunen und Fernwärmeheizung einen Ersatz der ein Wohnen in einer menschenwürdigen Umgebung möglich macht, sowie das Arbeiten im Landwirtschaftsbetrieb in gewohnter Manier zulässt. Wir wissen, dass der Kanton Besitzer von genügend Landwirtschaftsland ist, auch in unmittelbarer Umgebung unseres Betriebes, was ein Abtausch sicher möglich macht.	2	Konkrete Eigentumsverhandlungen sind nicht Gegenstand der Mitwirkung, sondern werden im direkten Austausch zwischen Kanton und Eigentümern geregelt. Die angesprochenen Themen werden im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und beurteilt werden.	2
4 Die beiden Betriebe, ARA und BV Kompostieranlage müssen an die Umfahrung angebunden werden.	2	Die Auswirkungen auf die Linienführung, den zusätzlichen Landverbrauch und die Frage der Kostenübernahme einer derartigen Anbindung wird im Rahmen des Bauprojekts geklärt und entschieden.	2	
6 Allgemein finden wir, dass diese «Lebensader» für das Oensinger Gewerbe den Todesstoss bedeutet. Warum muss ein gewachsenes Strassendorf mit soviel Geld in eine Begegnungszone, die unseres Erachtens niemals funktionieren wird, umgewandelt werden? Die horrenden Kosten muss die Gemeinde zum grossen Teil tragen! Unsere Gemeinde die sowieso ein finanzielles Problem hat. Mit Steuererhöhungen löst man keine Probleme, im Gegenteil, man vergrault noch die Einwohner die gute Steuern zahlen! Wenn diese Leute deswegen die Gemeinde verlassen wird das Problem noch grösser! Deshalb sind wir der Meinung, dass die Hauptstrasse so bleiben soll wie sie ist. Tempo 30 über 3 Km zu fahren ist so oder so unangenehm und wird deshalb genügend Autofahrer davon abhalten diese Strecke zu benutzen. Die Kosten dafür überschaubar — und tragbar!	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Die Umgestaltung und Bepflanzung wird weitgehend durch den Kanton finanziert und erhält wohl auch Bundesbeiträge. Zudem sind die Kosten nicht horrend, da alle Strassenelemente die sich in einem guten Zustand befinden nicht einfach ersetzt werden. Das eine attraktive und zugängliche Dorfstrasse, mit vielen Parkplätzen zu einem Gewerbestorben führen soll ist nicht plausibel. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	2	

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
59	6	Verkehrsknoten VEBO: für mich unverständlich, dass Richtung Balsthal kein direkter Anschluss geschaffen wird. Die Beziehung vom Thal in die Industrie muss nach wie vor die Hauptstrasse T5 queren, was die Hauptstrasse T5 und die Staadackerstrasse stark belastet. Ein Vollanschluss beim VEBO-Knoten wäre dringend nötig!	2	Der VEBO-Knoten wird aktuell durch das Bundesamt für Strassen neu gestaltet. Die Möglichkeit den Knoten zu verändern ist nicht mehr gegeben. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden aber weiterhin garantiert.	5
60	1	Es ist richtig, dass wir eine Entlastungsstrasse für den Schwerverkehr machen. Dazu ist der Teil Ost noch zu ergänzen.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen. Es ist aber unklar was mit "Ergänzung Ost" gemeint ist.	5
	2	Die Ergänzung Ost ist zwingend notwendig. Dann muss der Schwerverkehr aus dem Dorf. Aber konsequent!!	2	Es ist unklar was mit "Ergänzung Ost" gemeint ist. Ein Lastwagenfahrverbot ist nicht umsetzbar, da einzelne Verbindungen nicht sinnvoll als Alternative angeboten werden können.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Diese lange Strecke von 3 km mit Tempo 30 finde ich zu lange. Das fährt niemand. Das Dorf wird aussterben wie Wiedlisbach.	4	Der Vergleich mit Wiedlisbach ist nicht zutreffend. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten. Der örtliche Verkehr und der Ziel- Quell-Verkehr (Kunden vom Gewerbe) müssen nicht die komplette Distanz auf der Lebensader fahren. Es gibt verschiedene Zufahrtsmöglichkeiten in die Lebensader, z.B. die Anschlüsse Zentrum an den Autobahnzubringer oder der Knoten Kestenholz ab der Entlastungsstrasse.	5
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Oensingen ist keine Stadt. Die Bevölkerung im Zentrum ist zu klein um ein Flanieren entstehen zu lassen.	5	Die kritische Haltung wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Wenn die totale Strecke der 30 km-Zone kürzer wird, kann ich die Länge von 190 m eher verstehen.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	6	Die Entlastungsstrasse Ost durch das Gemeindefland und dann entlang der Bahnlinie finde ich keine gute Lösung. Das teure Gemeindefland (Marti, Saeco und Bahnwächterhaus ist falsch eingesetzt. Es gibt bessere Erschliessungen im Bereich Entlastungsstrasse Ost.	5	Die kritische Haltung, ohne konkreten Verbesserungsvorschlag, wird zur Kenntnis genommen.	5
61	1	Wir begrüßen das Projekt sehr und hoffen, dass wir noch einen Teil der Realisierung miterleben dürfen!!	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
62	4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Die Industrie ist bereits heute grosszügig erschlossen und der Verkehr aus sowie in die Industrie belastet den Dorfkern nicht. Mit Tempo 30 in der Industrie wird die Ein- sowie Ausfahrt zu der Nebenstrassen kostengünstig sichergestellt.	4	Der Durchfahrtswiderstand in der Entlastungsstrasse muss kleiner sein wie im Dorfkern, sonst funktioniert die Entlastung nicht.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Ein nicht überfahbarer Mittelstreifen ist ein Widerspruch zu der Strassenverbreiterung für die Überholung von Velos und langsamen Fahrzeugen.	4	Der Mittelstreifen als Abbiegehilfe ist nicht durchgehend erforderlich. Zudem muss auch nicht auf der ganzen Länge überholt werden. Der entsiegelte Mittelstreifen dient der Versickerung von Oberflächenwasser, was die Entwässerung entlastet.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Ein Zweistreifiger Kreislauf sowie die Umleitung der Strasse 9013 über die Dünnern auf die Ostringstrasse erhöht die Leistungsfähigkeit des Knoten	4	Der Knoten Dünnern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Ein Knoten ohne Lichtsignal-Steuerung erreicht nicht die erforderliche Kapazität. Zudem kann die Lichtsignal-Steuerung auf den Knoten VEBO, der ebenfalls ein Lichtsignalgesteuerter Knoten ist, abgestimmt werden.	5
	5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: So wie die Ausgleichsmassnahmen aufgelegt wurden entsteht ein falsches Bild, die Vielzahl von bereits bestehenden Elementen sind nicht berücksichtigt. Zudem befinden sich neue Elemente ausserhalb des Kantonalensondervernetzungsplan. Zudem ist stossend, dass der grösste Teil der Massnahmen auf Landwirtschaftsfläche erfolgt und keine neuen Lebensräume in der Industrie oder im überbauten Gebiet geschaffen wird, denn diese haben zur Verdrängung der Tierarten geführt. Auch Privatgärten oder öffentliche plätze können mit Lebensraum bieten. BS_002: AEM-Massnahmen auf der Parzelle 1100 werden nicht akzeptiert. Die Massnahmen sollen auf der benachbarten kantonalen Parzelle erfolgen.	4	Ausgleichsmassnahmen, die von anderen Projekten realisiert wurden können nicht erneut angerechnet werden. Massnahmen ausserhalb des bereits genehmigten Sondernutzungsplans müssen neu aufgelegt und bewilligt werden. Lebensräume von Tierarten richten sich nicht nach menschlichen Wunschvorstellungen sondern nach dem Bedürfnis der Tierarten. Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	5
	6	Es ist bedauerlich, dass in einem so verflochtenen Einzugsgebiet ein solches solches Verkehrsprojekt ohne Abstimmung auf die mit betroffenen Gemeindefstrassen von Niederbipp aufgelegt wird und an der Kantongrenze aufhört. BS_002: Mit dem künftigen Verkehrsaufkommen ist ein Abbiegen aus der Moosmattstrasse in die Industriestrasse nicht mehr möglich.	3	Die Planungshoheit des Kantons Solothurn endet an der Kantongrenze. Eine enge Koordination mit dem Kanton Bern und der Gemeinde Niederbipp ist sichergestellt, die ihrerseits Projektideen entwickeln. Die Funktionalität der Entlastungsstrasse ist mit dem Bestand auf Berner Gebiet sichergestellt.	5
	6	BS_002: Es sind Massnahmen gegen Littering auf der Nordringstrasse zu ergreifen	3	Mit Infrastrukturprojekten kann nicht gegen geschellschaftliche Problemstellungen angegangen werden.	4
	6	Begleitschreiben via Post eingegangen: BS_002: Eine Verbreiterung der Nordringstrasse entlang der Parzelle 1150 wird abgelehnt.	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	63	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Wieso kein Kreisverkehr?	2	Ein Kreisverkehr würde ein mehrfaches an Land beanspruchen, was unerwünscht ist.
4	Umgestaltung Nordringstrasse: Finde den Mischverkehr für Velos problematisch, es sind viele LKWs unterwegs. Das Velo dürfte mehr Raum bekommen aus meiner Sicht	2	Der Veloverkehr auf der Nordringstrasse ist heute gering. Es bestehen in Ost-West-Richtung gute Alternativen. Mit dem Mittelstreifen besteht künftig also eine ausreichende Möglichkeit, die wenigen Velofahrenden zu passieren.	5	
4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Wird der Verkehr ins Zentrum als 30er Zone realisiert?	3	Die Tempo 30 Zone beginnt in etwa im Bereich von Lidl und gilt dann durchgehend bis zum Knoten West.	5	

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
64	3 Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Die 20 Zone gibt nicht mehr Sicherheit da die Aufmerksamkeit der Fussgänger sinkt	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3 Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Grünflächen sind unnötig	4	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
	4 Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Lkw zufahrt ins Aebisholz ist nicht durch dacht	4	Die künftige Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz erfolgt über die Dünnernstrasse. Allerdings kann es sein, dass in einer Übergangszeit noch die Anbindung an den Knoten Kestenholz erforderlich ist. Der Anschluss der Breitfeldstrasse an den Knoten Kestenholz ist noch nicht abschliessen geplant.	2
	6 30 Zone sollte verkürzt werden.Von Knaus Verzweigung bis Autobahn zubringenknoten	4	Die gewünschte Verlagerung des Verkehrs auf die Entlastungsstrasse erfordert einen Widerstand auf der Solothurn-, Haupt- und Oltenstrasse. Dafür muss die Lebensader bezüglich Fahrzeit weniger attraktiv werden. Je geringer der Widerstand ausfällt, desto attraktiver bleibt der Ortskern als Durchgangssachse.	5
65	1 sehr hohes Verkehrsaufkommen, v.a. wenn es auf der Autobahn staut, viel Schwerverkehr	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	2 Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: selbst benutzen wir den Bus selten bis nie, zum Bahnhof gehen wir zu Fuss	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3 Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Falls eine Begegnungszone erstellt wird, sollte diese bis zum Sternenplatz oder sogar darüber hinaus ausgeweitet werden. In der geplanten Dimension empfinde ich sie als eher unnötig.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: aus einem Provisorium (das gut funktioniert) wird ein Definitivum. Kosten/Nutzen-Verhältnis?	2	Durch die heute nicht normkonforme Ausführung entstehen viele gefährliche Situationen und die Unfallzahlen sind beträchtlich. Der Kreisel muss normkonform ausgebildet werden, damit die Sicherheit aller gewährleistet ist.	5
	3 Ich bin stinksauer. Dieser Kreisel sollte längst gebaut sein. Die Gemeinde hat es verpasst, diese sinnvolle Lösung vom Kanton zu fordern und den 'Hundescheissplatz' (never-used Park) hierfür zu 'opfern'. So wäre ein Kreisel in den nötigen Dimensionen (fehlender Platz war das Killerargument des Kantons) möglich und von Kanton bezahlt worden. Dieser wäre dann schon heute bis zur Umsetzung der neuen Lösung nutzbar gewesen. Das Provisorium hatte grundsätzlich nicht schlecht funktioniert. Der neue Kreisel muss ebenfalls gross dimensioniert werden, da ja unsinnigerweise der ganze Verkehr aus dem Thal (inkl. Schwerverkehr) zur Industrie immer noch dort ab dem Zubringer kommt und durchs Dorf fahren muss. Die Oensinger Verwaltung/Exekutive soll endlich mal aufhören mit dem Kadavergehorsam gegenüber den Kantonsbehörden!	4	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist geplant, dass der geforderte Kreisel im Rahmen des GVP Oensingen umgesetzt wird.	5
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Wie vorgängig bemerkt: Die Begegnungszone macht m.E. nur Sinn, wenn man sie bis mind. Sternenplatz ausweitet (ggf. sogar darüber hinaus bis und mit Mühelfeldstrasse. In der geplanten Dimension macht sie (falls ganze Lebensader 30km-Zone) m.E. wenig bis keinen Sinn.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4 Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Offenbar staut es manchmal schon heute auf der Jurastrasse. Die Ampelorgie beim Vebo-Knoten wird dies nicht verringern. Mag die Strasse in den geplanten Dimensionen den Verkehr von heute und einen Grossteil des Verkehrs auf der heutigen Hauptstrasse zu schlucken?	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der Planung wurden die zukünftigen Verkehrszahle berücksichtigt.	5
	4 Umgestaltung Nordringstrasse: Die Lösung für den Veloverkehr war für mich aus den Plänen nicht zu entziffern...	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wir werden in der nächsten Projektphase versuchen die Lösungen für den Veloverkehr besser darzustellen.	5
	4 Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Eine irrsinnig aufwändige Lösung mit sehr beschränktem Nutzen. 2 neue Viadukte über die Dünnern????! Meines Erachtens eine total überdimensionierte Lösung mit unmöglichen Kosten/Nutzen-Verhältnis. Eine bessere Lösung für v.a. Veloverkehr muss es geben, aber so???	5	Der Knoten Dünnern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Er funktioniert ähnlich wie ein Kreisel. Allerdings sind die beiden Knoten Dünnern und VEBO lichtsignalgesteuert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht eine maximale Kapazität der Knoten. Der Nord-Süd-Querung des Knotens Dünnern für den Langsamverkehr wurde besondere Beachtung geschenkt. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher. Der Flächenbedarf wurde auf das Notwendigste beschränkt.	5
	4 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Ich vermute mal, dass v.a. die Schüler, welche aus dem Bus (Richtung Bahnhof) steigen, werden kaum die Unterführung nutzen... Vielleicht müsste man dort in der Strassenmitte eine Sperre platzieren?	2	Der Vorschlag kann aber im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2
6 Ich war 9 Jahre Mitglied der Planungskommission. Schon zu meiner Zeit war es klar, dass bei einer Umgestaltung des Autobahnzubringers/Anschluss der Verkehr zu/von der Industrie zum/aus dem Thal direkt auf den Zubringer fahren soll. Nun fährt dieser Verkehr weiterhin über Hauptstrasse/Staadacker/Veboknoten durchs Dorf. Unglaublich, welche Chance hier vertan wird, ist sehr frustierend	2	Der VEBO-Knoten wird aktuell durch das Bundesamt für Strassen neu gestaltet. Die Möglichkeit den Knoten zu verändert ist nicht mehr gegeben. Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.	5	

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
66	3 Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Ich als Anwohnerin von Oensingen, welche auch täglich auf der Hauptstrasse und Schlosstrasse (Strasse, die in die Begegnungszone führen wird mit Primarschulhaus) unterwegs ist, fände eine 20er Zone als Begegnungszone sehr fahrlässig. Ich fahre unter der Woche täglich 4x am Primarschulhaus vorbei und bekomme daher die Situation mit den Schülern/Schülerinnen sehr gut mit. Bereits jetzt ist es sehr gefährlich. Ich habe die starke Befürchtung, dass einige mehr Kinder angefahren werden würden, wenn man eine Begegnungszone machen würden, weil sie dann die Freigabe hätten, jederzeit die Strasse zu überqueren.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Aufgrund der viel Schüler&Schülerinnen, welche tagtäglich genau diesen Weg zur Schule gehen, finde ich es viel zu gefährlich eine Begegnungszone zu machen. Bereits heute kommt es täglich zu kritischen Situationen in der Nähe des Schulhauses.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4 Umgestaltung Nordringstrasse: Ich arbeite in der Industrie und fahre tagtäglich diese Strasse. Ich fände einen Radweg von Vorteil. Zudem sollte es irgendwo eine Fläche zum wenden von Lastwagen geben. Des Öfteren halten Lastwagen mitten auf der Strasse mit eingeschaltetem Warnblinker an, weil sie nicht wissen, wo sie genau hin müssen und ein LKW kann logischerweise nicht überall wenden. Falls nicht auf beiden Strassenseiten ein Fussweg geplant ist, würde ich ihn auf der Seite des Bahnhof machen, da von dort aus die meisten Fussgänger/innen kommen. Zudem ha die Industriestrasse/Nordringstrasse bereits jetzt regelmässig Belagsschäden. Da wäre es von Vorteil, wenn diese Strassen öfters kontrolliert und repariert werden würden.	2	Der Veloverkehr auf der Nordringstrasse ist heute gering. Es bestehen in Ost-West-Richtung gute Alternativen. Mit dem Mittelstreifen besteht künftig also eine Ausreichende Möglichkeit, die wenigen Velofahrenden zu passieren. Die Idee einer Wendemöglichkeit für LKW ist interessant und kann ev. mit Beteiligung der ansässigen Industriebetriebe im Rahmen der Umgestaltung der Zufahrten zu den Betrieben umgesetzt werden. Die Nordringstrasse soll künftig beidseitig ein Trottoir erhalten. Heute ist die Nordringstrasse eine Gemeindefstrasse, künftig wird sie eine Kantonsstrasse. Der Kanton betreibt eigene Unterhaltskreise, die die Strassen regelmässig kontrollieren und instandhalten.	2
	6 Anmerkung : Bitte überdenken Sie die Begegnungszone nochmals. Auch wenn bei geringerem Tempo die Folgen eines Unfalls kleiner sind, wird das Unfallrisiko meiner Meinung nach stark erhöht, da wie bereits erwähnt, dies auch der Schulweg von vielen Schülern&Schülerinnen ist. Frage : Wird der Zibelimäret Oensingen dann wieder wie früher auf der heutigen Hauptstrasse stattfinden? Ich glaube da wären viele begeistert :)	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Bewilligungen für Anlässe auf Gemeindefstrassen unterliegen der Gemeinde.	2
67	1 Die heutige Verkehrssituation beeinträchtigt Logistik, Pendlerströme und die betriebliche Erreichbarkeit	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	2 Das Projekt stärkt Standort und Wirtschaft. Entscheidend ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit in alle Richtungen	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3 Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Tempo 20 wird klar abgelehnt. Solange die Nord-Ost-Anbindung auf der Kantonsstrasse nicht gelöst ist	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Die Anbindung Nord - Ost kann künftig über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren.	2
	3 Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Die Lebensader kann das Gewerbe stärken, sofern Lieferzonen, Parkfelder und Kundenzugang vollständig gewährleistet sind.	1	Weder Parkplätze noch Kundenzugänge werden tangiert.	5
	3 Umbau Kreisverkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der Umbau verbessert die Sicherheit, aber es fehlt weiterhin eine funktionale Nord-Ost-Verbindung	2	Die Anbindung Nord - Ost kann künftig über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren.	5
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Die Lebensader muss als funktionale Strasse erhalten bleiben.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4 Schaffung Umfahrsstrasse durch Industrie: Die Entlastungsstrasse ist aus logistischer und industrieller Sicht zentral.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	4 Umgestaltung Nordringstrasse: Sicherheitsmassnahmen sind sinnvoll, sofern Ein- und Ausfahrten der Betriebe jederzeit gewährleistet werden	1	Die Ein- und Ausfahrten werden im gesetzlichen Rahmen gewährleistet.	5
	4 Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Die Abstimmung der Lichtsignalanlagen ist entscheidend für Logistik und Schichtverkehr.	1	Die beiden Knoten Dünneren und VEBO lichtsignalgesteuert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht eine maximale Kapazität der Knoten	2
	6 Der IHV TGB unterstützt das Gesamtverkehrsprojekt klar, verbindet diese Unterstützung jedoch mit der Erwartung, dass die verkehrlichen Bedürfnisse der Wirtschaft konsequent berücksichtigt werden. Der Ost-Abfluss und die Funktionsfähigkeit der Lebensader sind von zentraler Bedeutung für die Unternehmen im Gäu und Thal.	2	Die Bedürfnisse des Gewerbe und der Industrie werden berücksichtigt.	2
	1 Die zeitweise Überlastung entsteht durch die Umfahrung bei Atobahnstau.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	2 Nach dem Ausbau der Autobahn auf 6 Spuren wird sich zeigen, ob eine Entlastungsstrasse noch zwingend ist.	3	Eine Realisierung einer Entlastungsstrasse wäre dann in etwa 40 bis 60 Jahren zu erwarten. In der Planung wurden die zukünftigen Verkehrszahlen unter Berücksichtigung vom 6-spur Ausbau zu Grunde gelegt.	5
	3 Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Begegnungszone ohne Fussgängerstreifen erhöht die Sicherheit der Kinder meiner Meinung nach ganz und gar nicht!	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Eine 30er Zone wäre sicherer und sinnvoller.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
68	3 Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Bin sehr erstaunt als Eigentümer der XY, dass der geplante Fussgängerstreifen auf meinem Grundstück verläuft, ohne das ich vorgängig überhaupt angefragt wurde, gleicht einer Enteignung! Der vorgesehene rechtwinkliger geführte Verkehrsknoten verunmöglicht ein Abbiegen von Olten her in die Kestenholzstrasse, ohne dass die Lastwagen über den Fussgängerstreifen fahren müssen.	4	Wir befinden uns in der Planungsphase Vorprojekt. Bevor mit der öffentlichen Diskussion und den Verhandlungen mit den Grundeigentümern begonnen wird, muss zuerst ein Projektvorschlag auf dem Tisch sein. Dies ist mit dem Vorprojekt und der Mitwirkung erfolgt. In der nachfolgenden Bauprojektphase wird mit den durch das Projekt Betroffenen der Austausch auf bilateraler Ebene gesucht. Rechtverbindlich wird dann erst die Erschliessungsaufgabe, basierend auf dem bereinigten Bauprojekt. Vorher kann von einer Enteignung nicht gesprochen werden. Alle Abbiegebeziehungen sind weiterhin möglich, werden im Bauprojekt aber nochmals geprüft.	2
	4 Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Ein Kreisel wäre sinnvoller, da die Gefahr dadurch gross ist, ein totes Dorf zu erhalten (siehe Wiedlisbach)	4	Die vorgesehene Rechtsabbiegespur ermöglicht ein intuitives und problemloses Einfahren auf die Oltenstrassen. Ganz im Gegensatz zu Wiedlisbach, wo weder eine Abbiegespur besteht und die Zufahrt rechtwinklig und nicht in gerader Linie ausgebildet ist. Die Situation Wiedlisbach ist aber auch aus verschiedenen standortgebundenen Eigenschaft nicht vergleichbar mit der regionalen Zentrumsfunktion von Oensingen.	5
69	2 Durchfahrtsverkehr in Oberbuchsiten: Ist der Kanton davon ausgegangen, dass die Kantonsstrasse innerhalb von Oberbuchsiten durch die Umfahrung «Lebensader» vermehrt für den Durchfahrtsverkehr genutzt wird?	3	Nein, davon geht der Kanton nicht aus. Wir stützen uns auf die Verkehrszahlen gemäss kantonalem Verkehrsmodell. Der Durchgangsverkehr wird künftig besser über die ausgebaute Nationalstrasse fahren.	5
	2 Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Durchfahrtsverkehr in Oberbuchsiten: Ist der Kanton davon ausgegangen, dass die Kantonsstrasse innerhalb von Oberbuchsiten durch die Umfahrung «Lebensader» vermehrt für den Durchfahrtsverkehr genutzt wird?	3	Nein, davon geht der Kanton nicht aus. Wir stützen uns auf die Verkehrszahlen gemäss kantonalem Verkehrsmodell. Der Durchgangsverkehr wird künftig besser über die ausgebaute Nationalstrasse fahren.	5
	3 Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Sollte das Projekt «Lebensader für Oensingen» eine Chance erhalten, muss zuvor zwingend die Westumfahrung in Oberbuchsiten in Angriff genommen werden. Diese Umfahrung ist zu einem Teil bereits erschlossen, und die Fertigstellung würde wesentlich weniger Zeit beanspruchen als die komplexe Umsetzung der Lebensader für Oensingen. Die Bevölkerung entlang der Kantonsstrasse in Oberbuchsiten braucht dringend Entlastung, noch bevor die Umfahrungsstrecke in Oensingen realisiert wird. Besonders der Schwerverkehr belastet das Dorf stark, da er dort eine deutlich längere Strecke zurücklegt als in Oensingen. Das führt dazu, dass die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Kantonsstrasse überproportional betroffen sind und eine zeitnahe Lösung zwingend erforderlich ist.	4	Die Mitwirkung betrifft das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen. Ihre Fragen beziehen sich auf eine Westumfahrung Oberbuchsiten, die nicht Bestandteil der Mitwirkung ist.	5
	6 Sehr geehrte Damen und Herren Im Rahmen meiner persönlichen Recherchen zu den Auswirkungen der geplanten «Lebensader für Oensingen» auf die umliegenden Gemeinden, insbesondere Oberbuchsiten, ergeben sich mehrere Punkte, zu denen ich gerne ihre Stellungnahme hätte. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist davon auszugehen, dass die Inbetriebnahme der «Lebensader für Oensingen» bzw. der geplanten Umfahrung zu einer deutlichen Veränderung der Verkehrsströme führen wird. Fahrzeuge, die heute auf der A1 in Richtung Härkinger Autobahnkreuz und über die Ausfahrt Egerkingen unterwegs sind, könnten künftig vermehrt die Ausfahrt Oensingen nutzen, um in die Industriegebiete von Egerkingen und Neuendorf zu gelangen. Ergänzend dazu bleibt der bisherige Verkehr bestehen, der bereits heute die A1 in Oensingen verlässt, um dieselben Gebiete anzufahren. Zusätzlich würde der Verkehr aus diesen Industriegebieten Oberbuchsiten erneut belasten, da die Fahrzeuge auf den gleichen Kantonsstrasse zurück in Richtung Oensingen, Hauptverkehrsachse A1 fahren. Vor diesem Hintergrund bitte ich sie um Auskunft zu folgenden Punkten: 1. Durchfahrtsverkehr in Oberbuchsiten: Ist der Kanton davon ausgegangen, dass die Kantonsstrasse innerhalb von Oberbuchsiten durch die Umfahrung «Lebensader» vermehrt für den Durchfahrtsverkehr genutzt wird? 2. Schwerverkehr LSVA und Zeiteinsparungen: Wie beurteilt der Kanton die Auswirkungen auf den Schwerverkehr innerhalb von Oberbuchsiten, insbesondere im Hinblick auf mögliche LSVA-Einsparungen durch die Nutzung der Kantonsstrasse sowie die zeitlichen Vorteile, die dadurch für die Fahrzeugführer entstehen? 3. Pendlerverkehr und Zeiteinsparungen: Wurde im Rahmen der Verkehrsplanung berücksichtigt, dass Pendler die neue Verkehrsführung nutzen und dadurch erhebliche Zeiteinsparungen erhalten, was die Belastung der Kantonsstrasse zusätzlich erhöht?	3	Die Mitwirkung betrifft das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen. Ihre Fragen beziehen sich auf eine Westumfahrung Oberbuchsiten, die nicht Bestandteil der Mitwirkung ist.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
6	4. Lärm, Schadstoffbelastung und Sicherheit: Welche Massnahmen sieht der Kanton vor, um die erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung, Strassen-Reifen- und Bremsabrieb sowie die Sicherheitsrisiken (Fussgänger, Velofahrende, Kinder) auf der betroffenen Kantonsstrassen zu minimieren? 5. Priorität Westumfahrung Oberbuchsiten: Angesichts der beschriebenen Problematik in Oberbuchsiten, insbesondere Durchfahrtsverkehr, Schwerverkehr, LSVA-Einsparungen, Pendlerverkehr, Lärm- Schadstoff- und Sicherheitsbelastung, erscheint die Fertigstellung der Westumfahrung in Oberbuchsiten vorrangig. Teilt der Kanton diese Einschätzung und plant er, die Westumfahrung in Oberbuchsiten vor der Umsetzung der Lebensader für Oensingen prioritär zu realisieren? Fazit: Sollte das Projekt «Lebensader für Oensingen» eine Chance erhalten, muss zuvor zwingend die Westumfahrung in Oberbuchsiten in Angriff genommen werden. Diese Umfahrung ist zu einem Teil bereits erschlossen, und die Fertigstellung würde wesentlich weniger Zeit beanspruchen als die komplexe Umsetzung der Lebensader für Oensingen. Die Bevölkerung entlang der Kantonsstrasse in Oberbuchsiten braucht dringend Entlastung, noch bevor die Umfahrungsstrecke in Oensingen realisiert wird. Besonders der Schwerverkehr belastet das Dorf stark, da er dort eine deutlich längere Strecke zurücklegt als in Oensingen. Das führt dazu, dass die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Kantonsstrasse überproportional betroffen sind und eine zeitnahe Lösung zwingend erforderlich ist. Ich danke Ihnen im Voraus für Ihre Stellungnahme und die Beantwortung der Fragen. Freundliche Grüsse XY	3	Die Mitwirkung betrifft das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen. Ihre Fragen beziehen sich auf eine Westumfahrung Oberbuchsiten, die nicht Bestandteil der Mitwirkung ist. Zum Verkehrskonzept Olten - Gäu wird zur gegebenen Zeit eine eigene Mitwirkung durchgeführt. Das Verkehrskonzept Olten - Gäu wird die Anliegen der umliegenden Gemeinden und Ihre Fragestellungen aufnehmen.	5
1	Wenn das Dorf nicht weiter wächst, es ist ja mehr als genug gross wird sich die Verkehrslage nach dem Ausbau der A1 normalisieren.	4	Es gibt aber bereits heute einige Pläne, wie das Dorf weiter wachsen wird, insbesondere die Industrie von Oensingen. Aufgrund der guten Lage ist nicht davon auszugehen, dass Oensingen nicht mehr wachsen wird, und man kann das Wachstum auch nicht verhindern. Ein angepasste Infrastruktur auf künftige Verkehrslasten ist somit zielführend.	5
2	Kreisel Autobahneinfahrt ab jetziger Hauptstrasse (war ja provisorisch) war super für den Verkehrsfluss. Direkte Verbindung von Jurastrasse nach Autostrasse Richtung Klus wäre entlastend.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Die jetzige Bushaltestellen Situation ist in Ordnung	2	Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden.	5
3	Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Die Ampel beim Fussübergang vom Roggenpark Richtung Schulhaus Oberdorf war sehr sinnvoll für die Sicherheit der Schulkinder. Lieber wieder auf diesem Strassenabschnitt mit Ampelsystem arbeiten dafür Tempo 50 belassen und keine Lebensader machen.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	5
3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: ich finde es wichtiger das die jetzige Hauptstrasse flüssig läuft und Begegnungszonen im Dorf geschaffen werden wie auf dem Sternenplatz zum Beispiel. Das würde die Gemeinde attraktiver machen. Begegnungsorte für das Dorf und nicht eine ganze Lebensader auf der Hauptstrasse.	4	Die Ortsdurchfahrt braucht einen Verkehrs-Widerstand, sonst findet keine Entlastung statt. Der Bau einer Entlastungsstrasse wäre nutzlos. Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt.	5
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Sehe dies nicht als Notwendigkeit um darin Geld zu investieren. Man könnte wenn man Geld ausgeben will den Kreisel grüner gestalten.	4	Die Instandstellung des Knoten West ist aus Sicht der Werterhaltung und aufgrund von normativen Mängeln und Sicherheitsrisiken ohnehin erforderlich.	5
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Die jetzige Situation ist genug sicher	4	Die Unfallzahlen zeichnen ein anderes Bild.	5
3	Begegnungszone mitten im Dorf: Lieber ein Ampelsystem und den Rest so belassen. Spart Geld und erhöht die Sicherheit genauso.	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt.	2
3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Da würden sie Geld für Nichts ausgeben.	5	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Das ist die einzige sinnvolle Idee dieses ganzen Projekts	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Braucht landwirtschaftliche Fläche welche nicht mehr bewirtschaftet werden könnte. Das ist sehr unattraktiv für Oensingen. Eine Entlastung für diesen Standort wäre gemacht wenn man die Kiestransportstrasse über die Bellbrücke führen würde.	4	Die Anbindung der Kiesgrube Aebisholz wird künftig tatsächlich über die Dünernstrasse geführt. Eine Anbindung der Breitfeldstrasse an den Knoten Kestenholzstrasse ist dennoch notwendig.	5
4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Braucht 2 Parzellen bewirtschaftbares Landwirtschaftsland welches wiederum ausgeglichen werden müsste und dadurch wieder Landwirtschaftsfläche bräuchte. Fazit -nicht sinnvoll	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Wenn man etwas ausgleichen muss sollte der Ausgleich in unseren Waldgebieten sein. Wenn man den Wald aufwerten würde mit Artenschutzmassnahmen, könnte man die Anforderungen des Bundes auch erfüllen. Es sollte keine zusätzliche Landwirtschaftliche Nutzfläche in Mitleidenschaft gezogen werden.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	5
6	Imfalle einer Umsetzung dieses Projekts, sollte man unbedingt die Ausgleichsmassnahmen nicht auf die landwirtschaftlichen BEWIRTSCHAFTBAREN Nutzflächen planen.	5	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Der ganze Verkehr aus dem Gäu nach Balsthal muss ja nach wie vor hier abbiegen. Da macht es überhaupt keinen Sinn, dass man dies so erschwert. Es müssen ja auch grössere Fahrzeuge mit Anhänger hier gut abbiegen können. Beispiele: Lastwagen, Traktor mit Anhänger, PW mit Pferdeanhänger, PW mit Anhänger, Kleinlaster mit Anhänger,....	4	Sämtliche Fahrbeziehungen sind auch mit einem Kreisel gewährleistet. Dass ein Kreisel an diesem Ort funktioniert, hat das Provisorium gezeigt.	2

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung	
71	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: 60 auf der Umfahrung ist nicht realistisch und nicht notwendig. Dadurch könnte man auch die Unterführung unter der Eisenbahnlinie rechtwinkliger führen und müsste nicht so viel landwirtschaftlich genutzte Fläche verbrauchen!!!	4	Die Strecke Knoten Ost bis und mit der neuen SBB-Unterführung ist mit 50 km/h geplant. Eine rechtwinkliger Querung ist nicht möglich.	5
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Man kann den Verkehr beim Knaus wieder auf die Hauptstrasse nehmen. So kann man sehr viel Geld sparen, die Steuern müssen nicht erhöht werden, bei der Bildung muss nicht gespart werden und die Ausgleichsmassnahmen, die vorwiegend auf Kestenholzer Boden geplant sind, werden hinfällig.	5	Im Rahmen von Variantenvergleichen wurde diese Lösung beurteilt, aber als Variante nicht weiterverfolgt.	5
	6	Stellungnahme Ausgleichsmassnahmen: Nach dem Infoanlass am 25.11.25 in Oensingen sind wir als produzierender Landwirtschaftsbetrieb schockiert. Die Ausgleichsmassnahmen 4, 5 und 6 betreffen uns direkt mit grösstenteils sehr gutem Ackerland. Seit mehr als 40 Jahren arbeiten wir mit der Forschungsanstalt Agroscope zusammen. Bei Punkt 4 und 6 ist sehr viel Acker- und Grünlandfläche von Grundbuchnummer 1095 Biblis betroffen. Agroscope und wir sind auf die gesamte Fläche angewiesen. Ausgleichsmassnahmen auf dem Gemeindegebiet Kestenholz ist für uns nicht nachvollziehbar. Es kann doch nicht sein, dass wir Landwirte in der Gemeinde Kestenholz (schon sehr hoher Biodiversitätsstandard) noch mehr solche Massnahmen tragen und umsetzen müssen, nur damit Oensingen eine Lebensader bekommt!!!! Die Aussage am 25.11.25 von einem ihrer Angestellten war, dass man da Ausgleichsmassnahmen machen müsse, wo es schon ein sehr hoher Anteil an Hecken, Gewässern, Tümpeln,... hat. Wir sind mit der Grundbuchnummer 1803, 1804, 665, 1817, 1818 und 2112 zusätzlich direkt betroffen. Das ist für unseren produzierenden Familienbetrieb nicht akzeptabel und nicht tragbar - sogar existenzbedrohend!!!! Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.	5	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
72	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Temporeduktionen sind auf einer Hauptverkehrsachse nicht sinnvoll. / Verkehrsvolumen und Tempo20/30 sind hier ein Widerspruch in sich.	4	Die Lebensader soll ja genau nicht mehr eine Hauptverkehrsachse sein. Der Verkehr soll über die neue Entlastungsstrasse geführt werden.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Unnötiges Projekt. Bringt wenig.	4	Die Instandstellung des Knoten West ist aus Sicht der Werterhaltung und aufgrund von normativen Mängeln und Sicherheitsrisiken ohnehin erforderlich.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Unnötiges Luxus-Projekt.	5	Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Tempo-20 auf dieser Hauptverkehrsachse lehne ich ab. Es ist ein Widerspruch zum Verkehrsaufkommen.	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Unnötiges Luxus-Projekt.	4	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine Verschönerung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	5
	6	In Oensingen heissen viele Wege und Strassen "Allee". Um diesen Anspruch konsequent und stringent durchzuziehen, müssen entlang der Strassenprojekt viel mehr Bäume gepflanzt werden. Wie das z.B. aktuell bei der Mittelinsel Hauptstrasse Autobahnzubringer bereits der Fall ist.	2	Die Gestaltung und Bepflanzung des Strassenraums wird in der kommenden Projektphase vertieft.	2
	2	Dünnernknoten Anschluss Kestenholzerstrasse finde ich sinnvoll, auch in Hinblick auf die Finanzen sollte das Projekt schlanker gemacht werden	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der Phase Bauprojekt werden die Kosten überprüft und auf das Notwendige reduziert.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Da ich öfters den Anschluss ins Thal brauche ist die Lebensader für mich unumgänglich Das Thal nur über die Lebensader zu erschliessen ist unhaltbar	4	Der VEBO-Knoten wird aktuell durch das Bundesamt für Strassen neu gestaltet. Die Möglichkeit den Knoten zu verändern ist nicht mehr gegeben. Die Anbindung in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.	4
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Anschluss ins Thal schlecht wenn Tempo 30	4	Die Anbindung in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.	5
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Ein Kreisel wäre sinnvoll dafür die teure Neubaustrecke weglassen	4	Einzig mit einem Kreisverkehr beim Knoten Knaus können die Ziele des GVP Oensingen nicht erreicht werden.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Mit dem Mehrverkehr und der Lichtsignalanlage wird es zu Verkehrstau kommen	4	Die Durchlässigkeit der Knoten VEBO und Dünnern werden verbessert und aufeinander abgestimmt und somit wird die Leistungsfähigkeit des Knotens im Vergleich zu heute deutlich steigern. In der Planung wird der zukünftige Verkehr mitberücksichtigt.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Grundidee finde ich gut, Die Ausführung um eine bewohnte Liegenschaft herum fraglich	2	Der Erhalt der Liegenschaft ist mit den Eigentümern abgesprochen und die aktuelle Planung wird durch die Eigentümer ausdrücklich begrüsst.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
72	4 Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Die Neubaustrecke ist zu teuer und nicht nötig, die Strecke Dorfeingang ost bis zum Knoten Hauptstrasse / Kestenholzstrasse ist kein Siedlungsgebiet und kann befahren werden	4	Verschiedene Linienführungen wurden studiert und aufgrund der geringen Wirksamkeit wieder verworfen. Auch die gezeigte Linienführung wurde untersucht. Mit dem Richtplaneintrag (Regierungsratsbeschluss) der Linienführung der Neubaustrecke südlich der SBB-Trasse wurde die Linienführung bereits behördenverbindlich festgelegt. Die bestehende Unterführung SBB auf der Kestenholzstrasse ist viel zu schmal für eine Entlastungsstrasse.	5
	5 Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die Ausgleichsmassnahmen sind völlig übertrieben sie sind zu ca 80% nicht auf Oenzinger Gemeindegebiet. Die Gemeinde Oensingen MUSS zwingend viel mehr Ausgleichsmassnahmen selber erfüllen auch im Siedlungsgebiet.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
	6 Eine Umfahrung von Oensingen ist sicher notwendig und sinnvoll. Dieses GVP allerdings ist aus meiner Sicht nicht optimal gelöst. Die Verbindung Thal/ Gäu ist schlecht. Das ganze Projekt ist in der aktuellen finanziellen Situation des Kt SO zu teuer die Neubaustrecke kann wegelassen werden. Die Ausgleichsmassnahmen auf Kestenholzer Gemeindegebiet sind zu minimieren. Die Grundeigentümer sollten vorher informiert werden. Alle Ausgleichsmassnahmen müssen auf Gemeindeflächen von der Gemeinde Oensingen oder allenfalls auf dem Land des Kt SO gemacht werden. Es ist eine LU im Perimeter geplant. Parkplätze und sogar WC Anlagen in der Landwirtschaftszone in Kestenholz werden nicht geduldet es gibt ein neues Naherholungsgebiet bei der Dünnern auch diese Massnahmen können in Oensingen bleiben. Die Ausgleichsmassnahme Nr 9 ist direkt vor unserem Wohnhaus und ist für uns nicht akzeptabel sie nimmt uns die Aussicht und versperrt die Sichtfelder bei unserer Zufahrt, auch bietet sie Gelegenheit sich unbemerkt von westen her auf unser Hofareal zu schleichen. Fazit: Das GVP ist notwendig, hat aber noch viel Luft nach oben, ist viel zu teuer, und die Ausgleichsmassnahmen sind komplett neu zu überdenken.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
74	6 Ich finde es ein tolles und herausforderndes Projekt - aber für die Zukunft sicher etwas tolles. Danke für die tollen Infos!	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
75	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Die Strasse ist breit genug. Ein Ampelsystem würde genügen.	4	Die Knotenform wurde interniv untersucht und diskutiert. Sowohl eine T-Kreuzung, wie auch ein Kreisverkehr erfüllen die Anforderungen. Da die Kreisverkehre in Oensingen deutlich beliebter sind, wurde diese Knotenform gewählt. Für eine Lichtsignalsteuerung gibt es keinen Bedarf.	5
	4 Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Wie sieht das Konzept aus, wenn die Entlastungsstrasse verstopft ist und die Autobahn Stau hat? Wo führt dann das Verkehrsaufkommen durch? Wie wird dann die Lebensader geschützt? Wird ein Kontrollsystem den Durchfluss kontrollieren /regeln? Danke	2	Mit dem 6-Streifen-Ausbau der Nationalstrasse kann mit deutlich weniger Ausweichverkehr von der Autobahn gerechnet werden. Es ist zu erwarten, dass mit der Verkehrsübergabe der veränderten Verkehrsinfrastrukturen ein Monitoring eingerichtet wird und bei Bedarf flankierende Massnahmen ergriffen werden. In der kommenden Planungsphase wird geprüft, wieweit flankierende Massnahmen bereits zum heutigen Zeitpunkt geplant werden sollen.	2
	5 Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden leider auch im Leuenfeld nicht genügend beachtet, und man zerstört auch dort absichtlich die Ökologie (Baumbestand soll gefällt werden, obwohl Mittlerweilen ein kleiner Wald gewachsen ist.	4	Der Hinweis kann im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	4
	6 Viel Glück beim Umsetzen. Danke dass wir uns Mitteilen durften.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
76	3 Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Meiner Meinung nach, sollte die Gemeindestrasse weiterhin Tempo 50 beibehalten. Bei einer Begegnungszone mit Tempo 20 steigt das Unfallrisiko an, da die Fussgänger nach ihrem Belieben die Strasse überqueren dürfen und den Motorfahrzeugen weniger Beachtung schenken. Auch Tempo 30 ist für diese Länge der Strecke als Anwohnerin von Oensingen inakzeptabel. (Ich wohne und arbeite in Oensingen)	4	Die Ortsdurchfahrt braucht einen Verkehrs-Widerstand, sonst findet keine Entlastung statt. Der Bau einer Entlastungsstrasse wäre nutzlos. Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	5
	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Wird es die Einspur-Strecke nach Balsthal noch geben?	3	Ja.	5
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Die Randabschlüsse sind bereits jetzt zu hoch für gewisse Fahrzeuge. Bei tiefer gelegten Autos kann dies Schäden verursachen und für Motorrad Fahrende ist dies gefährlich.	4	Der Hinweis kann im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2
	6 Wird der Zibelimäret wieder auf der Gemeindestrasse stattfinden? Wäre es möglich, dass ein separater Fussweg für die Schüler und Schülerinnen vom Schulhaus Oberdorf gebaut wird, welcher den Verkehr nicht beeinträchtigt? Besteht in der Industrie die Möglichkeit, einen Wende- und Rastplatz für Lastwagen zu machen (Lastwagen halten heutzutage des Öfteren auf der Nordringstrasse an um ihr Ziel ausfindig zu machen)?	3	Die Frage des Zibelimäret ist nicht Gegenstand der Mitwirkung. Für Bewilligungen von Anlässen auf einer zukünftigen Gemeindestrasse ist die Gemeinde zuständig. Ein separater Schulweg ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht vorgesehen. Ein Rastplatz für Lastwagen in der Industrie ausserhalb der Firmengelände ist nicht vorgesehen und das Abstellen von Fahrzeugen auf der künftigen Kantonsstrasse wird nicht mehr zulässig sein. Eine Wendemöglichkeit für Lastwagen wird hingegen untersucht.	2
	1 Eine Belebung der jetzigen Hauptstrasse macht keinen Sinn, da dort nicht das Zentrum von Oensingen ist.	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3 Ich denke in diesem Bereich wäre Tempo 30 ausreichend um die Sicherheit der Schulkinder zu gewährleisten. Eine Begegnungszone mit Tempo 20 erachte ich als übertrieben.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
77	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Wenn die Umfahrungsstrasse gemacht wird ist in diesem Bereich keine Veränderung notwendig.	4	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Ein einseitiger Fussweg südlich ist ausreichend.	4	Und der Fussweg führt dann wohin? Die Schüler sollen die Entlastungsstrasse nicht mittels Fussgängerstreifen überqueren und schon gar nicht "wild" durch den Verkehrs, sondern eine sichere Verbindung vom Sternenweg und der Bushaltestelle zur Schule haben.	5
78	1	Aktuell führt Kantonsstrasse direkt an unserem Therapiezentrum ZKSK durch, enorm viel Verkehr und Lärm, Fussgänger und Velofahrer sind benachteiligt und potenziell gefährdet	1	Die Schilderung des aktuellen Zustands wird als positive Erwartung für die Verkehrsberuhigung gewertet.	5
	2	Das Projekt werten wir als grundsätzlich positiv, um Lärm zu reduzieren, Sicherheit zu erhöhen etc.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Aufwertung des Gemeindekerns, gut für die Natur	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Würde es Einschränkungen geben für die Zufahrt zum ZKSK an der Solothurnstrasse 42?	2	Nein, die Erreichbarkeit ist wie bisher gewährleistet	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: weniger Konflikte im Verkehr, flüssigerer Verkehr	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Schwierig einzuschätzen, wir denken auch eine Zone 30 bringt bereits gute Veränderungen	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Entlastungsstrasse muss attraktiv gemacht werden, damit Verkehr wirklich auch weg von der Lebensader kommt	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Es wäre auch sinnvoll, eine Unterführung zwischen Genusswerkstatt Vebo und den anderen Veboräumlichkeiten (Südseite) zu machen, da enorm viele Fussgänger- und Veloverkehr	2	Der Hinweis ist verständlich, jedoch gehört der VEBO-Knoten zum aktuell im Bau befindlichen Projekt des Bundesamts für Strassen, wo keine Unterführung vorgesehen ist. Es bieten sich keine realistischen, finanzierbaren Lösungen für das Bedürfnis an. Durch die gesteuerte Lichtsignalanlage am Knoten VEBO sollte sich die Situation aber auch für die Fussgänger verbessern.	4
	6	Uns fehlt ein wenig der Gesamtkontext zur Verkehrsentlastungssituation im Gäu (Richtung Olten respektive Richtung Niederbipp). Uns ist wichtig, dass Zufahrten zum ZKSK während der Bauphase weiterhin gewährleistet sind.	2	Überregionale Verkehrsplanungen werden mit entsprechenden Konzepten erarbeitet, liegen zum Teil auch bereits vor und sind, sofern bekannt, im GVP berücksichtigt. Die Bauverkehrsphasen sind aktuell noch nicht Gegenstand der Planung. Sicherlich ist die Erreichbarkeit aller Liegenschaften und Gewerbe während den Bauarbeiten bestmöglich sicherzustellen. In der Ausführungsplanung wird mit Betroffenen die Situation analysiert und offen kommuniziert.	2
	2	Vergessen wir nicht, ein Grossteil des Verkehrs ist "selbstgemacht" .Viele Wohnsiedlungen am Hang, die Schulhäuser, der Roggen, das Schloss.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Lebensader ist ein unglückliches Wort. Wie gesagt, der Verkehr wird gross bleiben. Lastwagen finden immer wieder wieder Möglichkeiten, um Einschränkungen zu umgehen. Siehe Durchfahrt Egerkingen.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5	
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Das hätte man schon lange tun können.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5	
3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Bis vor zwei Jahren war dort bereits ein Kreisel. Dann wurde er aufgehoben, mit der Begründung, die Fläche sei zu klein für einen Kreisel, jetzt reicht eine kleinere Fläche. Da komme ich nicht mehr mit.	3	Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden inkl. dem dazu notwendigen Landerwerb. Zudem betreffe der Flächenverbrauch nun die Parzelle der Gemeinde und nicht mehr privates Land.	5	
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Aufpassen, viele Veränderungen erscheinen mir kosmetischer Natur.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5	
3	Begegnungszone mitten im Dorf: Diese Begegnungszone wird zum Stauraum für die Elterntaxis verkommen. Ich kenne die Problematik bei der Einmündung der Schlossstrasse nur all zu gut.t.	3	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	5	
79	4	Umgestaltung Nordringstrasse: ... aber muss es so aufwändig sein? Es sieht nach einer Asphalt-Beton-Orgie aus. Funktionell komme ich nicht nach. Ein Haus im Kreisel drin? Das ist neu .Und was ist mit der unmöglichen Einfahrt auf den Zubringer zur Autobahn los? Wird dort nichts gemacht??	4	Der Knoten Dünner ist das Herzstück der Entlastungsstrasse und muss eine entsprechende Leistungsfähigkeit erreichen, damit die Entlastung und die Erschliessung der Industrie befriedigend funktioniert. Die Eigentümer der Liegenschaft Dünnerstr. 21 begrüssen die Lösung und haben sich gegen einen Rückbau ihrer Liegenschaft gewehrt. Was genau mit der Einfahrt auf den Zubringer gemeint ist, wird nicht klar. Falls es den VEBO-Knoten betrifft, liegt die Mitwirkung ausserhalb des Projektperimeters.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Hat diese Pläne die Firma Bell diktiert?	4	Die Firma Bell war nicht direkt in die Planung des Knotens Dünnern involviert. Die durch die umliegenden Industriebetriebe bereits heute generierten Verkehrsströme, mussten in der Planung aber berücksichtigt werden.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Wie wird die Kreisschule vor dem zusätzlichen Lärm geschützt? Das wird ein Problem sein. Ich habe dort 30 Jahre unterrichtet.	2	Die Umweltauswirkungen der neuen Entlastungsstrasse wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in der kommenden Projektphase geprüft und wo erforderlich entsprechende Massnahmen verfügt.	2
6	Die Kosten für die "Lebensader" trägt die Gemeinde Oensingen. Wie will sie das stemmen bei den gegenwärtigen Defiziten. Wie bringen Sie ein solches Projekt durch die Volksabstimmung? Ich finde das ganze Projekt eine Maximallösung. Bei einigen Bauvorhaben, liesse sich einiges vereinfachen.	4	Die Kosten beruhen auf einer Kostenschätzung, basierend auf einem Vorprojekt. In der nächsten Projektphase werden diese Kosten konkretisiert. Ebenfalls ist der genaue Kostenteiler Bund / Kanton / Gemeinde, welcher auch die Lebensader betrifft, noch offen. Die Gemeinde geht von einer Steuererhöhung von einem Steuerprozent auf 40 Jahren aus.	4
2	Ich habe den dritten Punkt auch angekreuzt. Vor einer Weile war ich bei einem Freund in Winterthur zu Besuch. Die Höchstgeschwindigkeit innerorts betrug auf einem Streckenabschnitt 40 km/h. Mit so einer Massnahme wäre sofort viel erreicht und wir müssten nicht zehn Jahre warten.	2	Wir kennen die Ausgangslage und die Entscheidungen in Winterthur nicht. Was wir aber vermeiden möchten, ist ein undurchschaubares Geschwindigkeitsregime. Tempo 40 ist in der Schweiz weitgehend unbekannt und nur mit Tempo 40 ist betreffend Verlagerung gar nichts erreicht.	5
3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Ich habe Mühe mit Begriffen von der Sorte "Lebensader". Wenn man das Strassensystem mit dem Blutssystem vergleicht, so muss das Blut bzw. der Verkehr fließen, damit der Sauerstoff und die Nährstoffe zu den Zellen bzw. die Menschen zur Arbeit und die Ware zu den Konsumenten gelangen. Aber es geht ums Verlangsamen, damit man hier wieder wohnen und leben kann. Solche Begriffe sind für mich zu pathetisch und schönfärbisch.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Ich glaube, dass sich zu viele Leute zu sehr an das Auto gewöhnt haben. Wer seine Wohnung durch die Tiefgarage verlässt und das Büro, das Einkaufszentrum oder das Fitnesscenter durch die Tiefgarage betritt, wird nicht niemals zu Fuss durch die "Lebensader" gehen, ausser der Weg mit dem Auto wird so lange, dass man zu Fuss einfach schneller ist.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Die Fotografie oben zeigt deutlich, wie viel Verkehrs- und Parkplatzfläche rund ums Kaffee Knaus und nördlich der Hauptstrasse vorhanden sind. Ich denke, dass mit einer verbesserten Strassenführung die Parkmöglichkeiten zum Kaffee Knaus attraktiver gestaltet werden könnten.	2	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Vor etwa zwei Monaten wurde in den Medien von Birsfelden berichtet. Viele Autofahrer haben die Autobahn vorzeitig verlassen und sind durch den Vorort nach Basel gefahren. Dieser Durchgangsverkehr wurde unterbunden, indem die Zeit gemessen wurde zwischen der Einfahrt in den Ort und dem Verlassen des Ortes. Wer den Ort nur zur Abkürzung benutzt, wird gebüsst. Um den Durchgangsverkehr konsequent zu unterbinden, braucht es auch in Oensingen so eine Lösung.	2	In Birsfelden handelt es sich um Quarier- und Gemeindestrassen, nicht die durchgehende Kantonsstrassen. Gebüsst werden zudem fast ausschliesslich Arbeitnehmende in der näheren Umgebung, also quasi Ziel- Quellverkehr. Diese Massnahme wird nicht als zielführend empfunden.	5
6	Ich wohne an der Solothurnstrasse. Der Verkehr nimmt laufend spürbar zu. Ich möchte nicht zehn Jahre warten müssen, bis Tempo 30 eingeführt wird. Ich wünschte mir, wie eingangs in den Bemerkungen schon erwähnt, eine Temporeduktion zum Beispiel auf 40 km/h. Und dann habe ich noch eine Frage: Wenn die "Lebensader" auf dreissig Stundenkilometer reduziert wird, gilt dann diese Höchstgeschwindigkeit für alle Gemeindestrassen?	3	Die Frage zu Tempo 40 wurde schon beantwortet. Tempo 30 auf der heutigen Kantonsstrasse (künftig Gemeindestrasse) wird mit dem Projekt beantragt und nach der Umgestaltung verfügt. Diese Geschwindigkeitsanordnung gilt nicht automatisch für alle Gemeindestrassen. Auf Gemeindestrassen ist die Gemeinde Oensingen frei, Tempo 30 Zonen einzuführen.	4
2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Die Barrieriefreiheit der Bushaltestellen muss zwingend umgesetzt werden. Fahrbahnhaltestellen sind als zusätzliches "Hindernis" in verkehrsberuhigten Zone sehr sinnvoll.	1	Alle Bushaltestellen im Projektperimeter werden gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei ausgebaut. Die Zustimmung zu Fahrbahnhaltestellen wird zur Kenntnis genommen.	5
3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Es sollten so viele Flächen wie möglich entsiegelt und begrünt werden. Zusätzliche Fahrbahninseln mit klima- und verkehrsresistenten Bäumen (z.B. Pinus sylvestris) sollten eingefügt werden, was nachweislich das Mikroklima verbessert. Die zusätzlichen Inseln beruhigen den Verkehr noch mehr. Der Begegnungszone stehe ich kritischer gegenüber; da sich dann der Strom an Schüler*Innen auf eine riesige Fläche verteilen kann - dies schätze ich eher als verkehrssicherheitstechnisch nachteilig ein. Eine Überführung oder 2-3 Fussgänger mit begrünter Inseln würde den Fussgängerstrom besser zentrieren.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Die Begrünung entlang der Lebensader aber auch auf der Entlastungsstrasse wird mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt.	2
3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Ein gutes Angebot, nicht 50er-Strecken, locken Konsumenten an. Stimmt das Angebot, kommen auch die Kunden. Ich bezweifle stark, dass der jetzige Ausweichverkehr zu erhöhtem Konsum beim Lokalgewerbe führt - der Ausweichverkehr möchte durch Oensingen hindurch fahren und nicht konsumieren.	3	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
3	Begegnungszone mitten im Dorf: Zusätzlich zu den Verkehrssicherheits-Bedenken sehe ich das Zentrumspotential eher beim Sternenplatz, der in einem Projekt der Bürger- und Einwohnergemeinden aufgewertet werden soll. An der geplanten 20er-Strecke ist m.E. zu wenig Direktkonsumations-Kleingewerbe vorhanden, um ein belebtes Zentrum zu werden.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die Vernetzungsmassnahmen schaffen einen immensen Mehrwert für die Ökologie. Die zahlreichen Projekte (ASTRA, Dünnern-Renaturierung, Gesamtverkehrsprojekt) mit ihren Ausgleichsmassnahmen müssen zwingend im grosseren Stil vernetzt werden. Die genetische Vielfalt heimischer Arten nimmt dramatisch ab, da ihre Lebensräume zu wenig vernetzt sind.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
82	2 es braucht keine 20er Zone im Ortskern	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: es braucht keine 20er Zone im Ortskern. Gerade im Bereich der Schule, wird den Kindern in der 20er Zone ein falscher Umgang mit dem Verkehr vermittelt, da sie ja einfach irgendwo über die Strasse laufen können. Es wird den Anwohnern im Oberdorf zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Gerade zur Mittagszeit, kann man als Anwohner nicht die Stosszeiten vermeiden. Es ist eine Zumutung für die Anwohner welche jeden Tag dieser Situation ausgesetzt sind.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4 Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Die Idee ist im Grundsatz gut. Was zu wenig beachtet wurde sind die Fussgänger. Wir verstehen nicht, warum keine Unterführung von Süden nach Norden geplant ist. Gerade im Bereich der neuen Brücke, sind keine Ampeln für die Fussgänger vorgesehen. Die Fussgänger müssen in diesem Bereich unbedingt gesammelt werden. Warum der Verkehr vom Kieswerk auch noch in diesen Bereich geleitet wird, können wir nicht nachvollziehen. Auch zu beachten ist der längere Fussweg für Menschen mit einer Behinderung.	2	Der Knoten Dünern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Der Nord-Süd-Querung des Knotens Dünern für den Langsamverkehr wurde besondere Beachtung geschenkt. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher. Eine Unterführung Nord-Süd wäre nur im Gewässerraum der Dünern möglich, was einerseits Probleme mit dem Hochwasserstand mit sich bringt und zudem lange, behindertengerechte Rampen erforderlich wären, was zu wenig attraktiven Umwegen führen würde.	5
	6 Für die Liegenschaft Dünernstrasse 20 (Feindrahtwicklungs AG) muss gewährleistet werden, dass beide Ein- und Ausfahrten genutzt werden können. Mit erstaunen haben wir festgestellt, dass das Projekt direkte Anbindung vom Thal in die Industrie aus Kostengründen nicht realisiert wird. Also müssen dann alle durch Oensingen in der 30er Zone in die Industrie fahren. Dies ist aus unserer Sicht eine Fehlüberlegung. Eine Anbindung an die Entlastungsstrasse wäre zwingend notwendig um das Dorf zu entlasten.	2	Der VEBO-Knoten wird aktuell durch das Bundesamt für Strassen neu gestaltet. Die Möglichkeit den Knoten zu verändert ist nicht mehr gegeben. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Die Lebensader wird die Verkehrszahlen Richtung Thal bewältigen, auch mit der Umgestaltung. Die Zufahrten zu den Liegenschaften werden berücksichtigt.	2
	1 Aufgrund des zunehmenden Ausweichverkehrs gestaltet sich die Durchfahrt häufig mühsam, teilweise auf dem Streckenabschnitt von Oberbuchsiten bis und mit Niederbipp. Zudem bestehen mehrere T-Kreuzungen, deren aktuelle Gestaltung unbefriedigend ist und das Einbiegen deutlich erschwert (u. a. beim Bienkensaal, bei Knaus sowie im Bereich der Autobahn Ein- und Ausfahrt an der Dünern).	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Als Ziel des GVP Oensingen ist die Verbesserung dieser Situation.	5
	2 Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: 2. Insbesondere für die T-Kreuzung beim Bienkensaal wäre die neue Fahrbahnhaltestelle von Vorteil. Die geplanten Bushaltestellen beim LIDL sind ebenfalls sehr positiv zu beurteilen, da dadurch sowohl der LIDL als auch das Unterdorf bzw. der Bereich Chilchacker besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Offen bleibt die Frage, ob an diesen Haltestellen auch Wartehäuser vorgesehen sind.	1	Die Zustimmung zu Fahrbahnhaltestellen wird zur Kenntnis genommen. Die Bushaltestelle LIDL wird baulich möglich gemacht, aber erst dann eingerichtet, wenn eine entsprechende neue Buslinie eingeführt wird. Die Möblierung der Haltestellen ist Sache der Gemeinde	5
3 Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Der vorgesehene Tempo-20-Abschnitt erscheint mir insgesamt zu lang. Zudem stellt sich die Frage, ob ein solcher Abschnitt in diesem Dorfbereich überhaupt sinnvoll ist, da ich dort nur begrenztes Potenzial für eine qualitative Aufwertung sehe. Kinder, die zwischen Ober- und Unterdorf unterwegs sind, könnten aufgrund ihres klaren Vortritts tendenziell "noch" weniger Rücksicht nehmen und teilweise mit relativ hoher Geschwindigkeit vom Oberdorf ins Unterdorf fahren. Dabei würden sie die nach wie vor stark frequentierte Gemeindestrasse queren.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2	
3 Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Ich bin nicht der Ansicht (auch wenn ich mich täuschen kann), dass Spontaneinkäufe heute noch eine grosse Bedeutung haben. Im Gegenteil: Dieser Trend dürfte weiter zurückgehen. Entsprechende Rückgänge sind bereits bei vielen lokalen Gewerbebetrieben – wie Käseereien, Bäckereien oder Metzgereien – erkennbar, da sie zunehmend von grösseren Anbietern verdrängt werden. Auch wenn ich mir persönlich sehr wünschen würde, dass sich das Gegenteil entwickelt, beobachte ich derzeit leider keine positive Trendwende.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5	
3 Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Bitte prüfen, wie der südliche Velostreifen wieder in die Fahrbahn integriert wird bzw. wie der Veloverkehr sinnvoll in den Mischverkehr übergeleitet werden kann. Ebenso stellt sich die Frage, wie – oder ob – eine Querung für Velofahrende vom nördlichen auf den südlichen Velostreifen am Dorfausgang von Oensingen in Richtung Niederbipp gelöst werden kann (obschon nicht mehr innerhalb des definierten Projektperimeters).	2	Die Verkehrsführung der Velowege wird überprüft, so dass eine möglichst durchgängige Linienführung der Velowege sichergestellt ist. Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2	
3 Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Fussgängerstreifen vor und nach dem Kreisel ergänzen, da Personen vom Oberdorf über das Grundstück GB Nr. 90214 in Richtung Bahnhof – und umgekehrt – unterwegs sind. Fussgänger queren in diesen Bereich bereits heute und dementsprechend auch künftig. Was passiert mit dem Weg „Brüggmatt“ und wie ist der Zugang für Fussgänger gewährleistet? Gibt es bereits Erkenntnisse oder Planungen, wie dies beispielsweise im Rahmen des Dünernprojekts umgesetzt werden soll?	2	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2	
3 Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Wäre ein Kreisels sinnvoll und umsetzbar? Die Mittelzone erweist sich auf jeden Fall als hilfreich für das Abbiegen. Zudem stellt sich die Frage, ob die Sichtweite für Fussgänger auf der Klusstrasse gegenüber dem heutigen Zustand verbessert wird.	2	Ein Kreisel benötigt zuviel Platz und würde private Grundstücke tangieren. Durch die Verkehrsreduktion wird der T-Knoten besser funktionieren. Zudem wird für die Klusstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet um die Defizite der Klusstrasse ebenfalls zu lösen. Sichtweiten werden sowohl in der Planung, wie auch in einem Safety-Audit berücksichtigt und geprüft.	2	

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
83	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Der Tempo-20-Abschnitt erscheint zu lang; eine Verkürzung auf den Bereich ab Höhe Restaurant Lotus wäre zu prüfen. Die weiteren Informationen entsprechen den bereits zuvor geäusserten Bemerkungen.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Sind die Sichtweiten aufgrund der Baumallee ausreichend gewährleistet? Besonders im Bereich vor dem Knaus (gelb) sollte bei der Gestaltung darauf geachtet werden, dass die Sichtweiten jederzeit eingehalten werden können.	2	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	5
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Wie ist die Situation in Bezug auf Lärm? Durch die Autobahn und den SBB-Bahnverkehr ist der Lärm bei vielen Liegenschaften entlang des Hangs deutlich wahrnehmbar. Gibt es hierzu bereits Erkenntnisse oder Prognosen, insbesondere unter Berücksichtigung der geplanten Erstellung der neuen Kantonsstrasse?	3	Für das GVP muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt werden. Dabei werden auch die Lärmemissionen durch das GVP untersucht und bei Bedarf Massnahmen angeordnet. Allerdings wird Lärm der SBB oder der Nationalstrasse dabei nicht berücksichtigt, respektive wäre die Sanierungspflicht nicht bei dem GVP. Auch muss erwähnt werden, dass "hörbar" nicht eine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten darstellt.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Weshalb werden Fussgängerwege an bestimmten Stellen unterbrochen, während andere durchgehend bleiben? Könnte dies nicht konsequent einheitlich umgesetzt werden?	2	Es ist zu unterscheiden zwischen Einmündungen von Seitenstrassen und Liegenschaftszufahrten. Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Es ist bedauerlich, dass keine andere Lösung für die GB Nr. 1103 gefunden werden konnte. Das Gebäude zieht Erschliessungen nach sich, die unter anderem das Queren eines Fuss- und Radweges betreffen. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die GB Nr. 1129 (derzeit Entsorgungsstelle)? Gibt es dazu bereits Informationen, und wird die Situation durch das geplante Einbahnregime nicht negativ beeinflusst? Der Knoten ist sehr komplex, und wir hoffen, dass dieser vom MIV verstanden wird. Der Teilbereich südlich der GB Nr. 1103 ist aus meiner Sicht noch unbefriedigend.	4	Der Erhalt der Liegenschaft ist mit den Eigentümern abgesprochen und die aktuelle Planung wird durch die Eigentümer ausdrücklich begrüsst. Auf Fragen zu private Gestaltungsplänen wird in der Mitwirkung nicht eingegangen. Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Die südliche Rampe, die von der Unterführung zurück auf den Gehweg führt, erscheint mir sehr groß. Gibt es diesbezüglich Optimierungspotenzial? Könnte die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Bahnhof und das VEBO-Areal noch über einen direkten Gehweg verbunden werden? Wie ist die Situation im Bereich der Autobahn geplant bzw. gelöst?	2	Die Rampen dürfen nicht steiler sein als 6%, sonst wären sie nicht behindertengerecht. Die Situation im Bereich der Autobahn ist bereits in der Realisierung durch das Bundesamt für Strassen. In dem Bereich gibt es keine weitere oder neue Planung. Eine Verbindung von der Bushaltestelle Kreisschule zur VEBO Genusswerkstatt wird bereits mit dem Projekt des Bundesamt für Strassen umgesetzt (Knoten VEBO).	5
	4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Die Ein- und Ausfahrt GB Nr. 1267 verläuft derzeit über den Bereich der Bushaltestelle – könnte dies noch anders gelöst werden? Der Zugang zu den Bushaltestellen vom Breitfeldweg entspricht aus meiner Sicht nicht der Wunschlinie. Der Veloständer der KSB Oensingen ist derzeit rückwärtig nicht sinnvoll erreichbar. Wie ist künftig die Führung für Velofahrende von Kestenholz zur KSB Oensingen (und umgekehrt) vorgesehen? Sollte auch künftig keine rückwärtige Lösung umgesetzt werden, müssten die Velofahrenden an diesem Knoten wieder in den Mischverkehr integriert werden.	2	Die Ausgestaltung des Knoten Kestenholzstrasse muss noch genauer bearbeitet werden. Insbesondere die Lage der Bushaltestelle und die Anbindung der Breitfeldstrasse ist noch nicht abschliessend geregelt. Die rückwärtige Erschliessung der KSB wurde dieses Jahr mit dem Ausbau des Sportplatzweg neu gebaut. Die Erschliessung funktioniert bereits heute von der Breitfeldstrasse über den neuen Sportplatzweg entlang der Dünnern.	2
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Den Knoten finde ich gut gelöst, da er die Funktion übernimmt, den Verkehr zu leiten. Wie ist die Führung für Velofahrende an diesem Knoten genau vorgesehen?	2	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen. Es besteht ein durchgängiger Veloweg auf der Nordseite der Oltenstrasse. Die Querung von der Südseite auf die Nordseite der Oltenstrasse erfolgt im verkehrsberuhigten Teil der Oltenstrasse.	5
6	Abschlussbemerkung: Auf der Lebensader gilt praktisch nur an wenigen Stellen Rechtsvortritt – beim Tempo-20-Bereich, am Knoten BSB, am Pflugerplatz und an der Ausserbergstrasse. Könnte dies nicht auf dem gesamten Abschnitt konsequent einheitlich geregelt werden?	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung. Die Begegnungszone wird auch zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt. Auf einer Gemeindestrasse mit Tempo 30 kann aber eine durchgehende rechtsvortrittregelung gemacht werden. Dies wird im Bauprojekt geprüft.	2	
84	1	Lastwagenverbot mit Ausnahme Zubringer, Ausweichverkehr verhindern, auf keinen Fall 30er-Zone oder ähnliches auf der Hauptstrasse	4	Der LKW Anteil am Durchgangsverkehr beträgt 5 bis 6 %, der Rest sind PKW. Ohne Temporeduktion auf der Lebensader wird keine relevante Verkehrsverlagerung stattfinden. Ein Lastwagenfahrverbot ist nicht umsetzbar, da einzelne Verbindungen nicht sinnvoll als Alternative angeboten werden können.	5
	2	Weniger Verkehr durchs Dorf ist das Todesurteil für das Gewerbe!	5	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Die Wirtschaftlichkeit des ÖV ist unbedingt zu beachten.	3	Die Wirtschaftlichkeit des öV wird immer beachtet.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Zu teuer, Todesurteil für das Gewerbe!	5	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	6	Das Projekt ist in weiten Teilen nicht durchdacht, zu teuer und schafft neue Probleme.	5	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden. Die Kosten beruhen auf einer Kostenschätzung, basierend auf einem Vorprojekt. In der nächsten Projektphase werden diese Kosten konkretisiert und auf das notwendige reduziert.	5

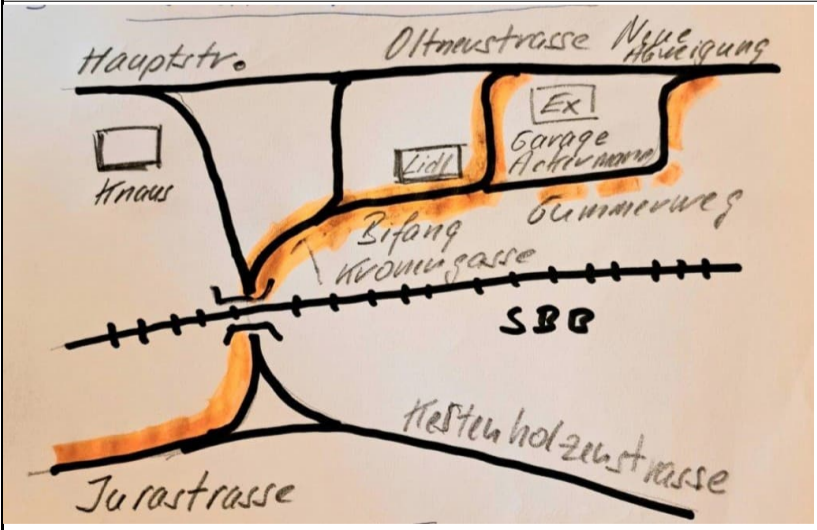
Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung	
85	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Bushaltestellen dort platzieren, wo der Bedarf gros ist (Arbeitsplätze, Schulen etc.).	2	Die Lage der Bushaltestellen entsprechen der Nachfrage.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Warum die Begegnungszone nicht weiter östlich realisieren? Z.B. bereits ab Hotel Chrutz. Das würde drei bereits vorhandene Plätze einbeziehen (Hinter dem Hotel Chrutz, den Spielplatz gegenüber, und den Platz an der Hauptstrasse 40/42). Das könnte die Belebung der Begegnungszone unterstützen.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die Begegnungszone muss aktiv belebt werden (Kiosk, Bistro, Freizeit, etc.)	2	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	2
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Gibt es genügend Langsamverkehr aus dem Raum Bahnhof/Industrie zu/von Werkhof/Bezirksschule um eine eigene Brücke zu rechtfertigen?	2	Die neue Langsamverkehrsbrücke im Dünnerknotten soll die Verbindung vom Bahnhof zur Kreisschule und zur VEBO aufwerten. Der bereits heute vorhandenen Fuss- und Veloverkehr rechtfertigt eine sichere Verbindung.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: In der Unterführung den Velo- vom Fussverkehr gut trennen. Ev. durch leicht eine etwas tiefer gelegte Fahrbahn für die Velos.	2	Ein Höhenabsatz auf einer beschränkten Fahrbahnbreite ist ein grosses Sicherheitsrisiko für die Velofahrenden. Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2
	6	Die neu entstehenden Grünfläche in um den Kreisel müssen zusätzlich bewirtschaftet werden. Die Kosten berücksichtigen. Aktuell fahren zu den Lastwagen auch viele Landwirtschaftliche Fahrzeuge durch Dorf. Diese sind gefühlt sehr breit und hoch. Würden diese Fahrzeuge auch berücksichtigt? Werden diese die neue Umfahrungstrasse auch benutzen?	2	Landwirtschaftliche Fahrzeuge sind berücksichtigt. Die Neubaustrecke steht auch Landwirtschaftliche Fahrzeuge offen.	5
86	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Evtl. prüfen, ob mehr Leute mit dem Ortsbus fahren würden, wenn es ein, zwei zusätzliche Haltestellen (z. B. mit Halt auf Verlangen) gebe.	2	Die Verbesserung des ÖV-Angebots bis hin zu einer neuen SBB-Haltestelle Oensingen Dorf sind in verschiedenen Drittprojekten in Arbeit, gehören aber nicht in den Projektperimeter GVP Oensingen.	3
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Leute, die heute ihre Durchfahrt unterbrechen, um z. B. im Zentrum Mühlefeld, im Knaus etc. etwas zu kaufen oder sich zu verpflegen, würden aussenherum fahren.	4	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Werden "intelligente" Lichtsignalanlagen den Verkehr regeln, damit nicht unnötig davor gewartet werden muss, und die auch mit denjenigen beim VEBO-Knoten eine "grüne Welle" ermöglichen?	2	Der Vorteil von Lichtsignal gesteuerten Knoten liegt insbesondere in der Abstimmung der Steuerungen untereinander. Zudem sind moderne Lichtsignalanlagen immer mit "Intelligenz" ausgestattet.	5
	5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Risiko, dass sich die Aspiviper, die zwar geschützt, aber eine Giftschlange ist, zu stark vermehrt.	2	Ökologische Massnahmen werden so geplant, dass sich Lebensräume für verschiedene Arten verbessern, nicht dass einzelne Arten sich stark vermehren. Auf der Roggenflue ist ein Vorkommen der Aspiviper nachgewiesen. Eine weitere Verbreitung in Richtung Siedlungsraum wird aber als unwahrscheinlich eingeschätzt.	5
	6	Gibt es schon einen Anhaltspunkt, welches Gewerbe, sich in Oensingen entwickeln würde? Wird es ein Marketing fürs "neue Oensingen" geben?	2	Die Wirtschaftsförderung ist nicht Gegenstand des GVP Oensingen, bildet aber die Grundlage für einen attraktiven Wirtschaftsstandort.	5
87	2	Leider kostet das Projekt Landopfer, das gefällt mir nicht und die dazugehörenden Ausgleichsflächen (div. Projekte !!) gefallen mir noch viel weniger	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Im Langsamverkehr durch das Dorf braucht es die Haltestellen auf der Fahrbahn nicht, da müssen Buchten gemacht werden, damit der "Langsamverkehr" nicht noch mehr abgestraft wird.	5	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader hingegen nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten muss nicht mit einer übermässigen Behinderung befürchtet werden. Für die neue Haltestelle steht vermutlich der Platz für eine Busbucht nicht zur Verfügung, bei der Haltestelle Post wird die Beibehaltung der Busbucht nochmals geprüft.	2
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Schade für die kürzlich eingebaute 2. Spur !!! Schade ums Geld !!	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Hier könnten Kosten gespart werden, wenn man den Status Quo beibehalten würde.	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Sollte die Gemeindekasse mal überborten, könnte man sich darüber wieder unterhalten. Aber im Moment ... kein Geld dafür !!	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Aber bitte dafür keine neuen "Projekte", welche Landwirtschaftsland erfordern !! Sonst brauche ich die Umgestaltung nicht.	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Die Einführung der Verkehrsregelung über Ampelanlagen finde ich nicht gut. Ampeln waren gestern.	5	Die beiden Knoten Dünner und VEBO sind Lichtsignalgesteuert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht eine maximale Kapazität der Knoten	5
	4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Die Strassenführung ist schon wieder zu Ungunsten von landw. Nutzfläche geplant. Wann hört das endlich auf ?? Eine Lösung mit weniger Landverlust wäre möglich, wenn der Kreisel etwas südlicher wäre.	5	Der Knoten Kestenholzstrasse wird noch weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Lage der Bushaltestellen und die Anbindung der Breitfeldstrasse im Zentrum. Es ist auch zu beachten, dass heutige Strassenflächen zurückgebaut werden.	2
	5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sind willkürlich angeordnet und nicht den Bedürfnissen der Tiere angepasst. (Wem gehört das Land? Bund Kanton, wo gibt es kein Widerstand ? etc.) Diese Projekte überzeugen überhaupt nicht und sind willkürlich und konzeptlos. Schon bald haben wir vor lauter Projekten überhaupt kein eigentliches landwirtschaftlich nutzbares Land mehr. Das muss aufhören, sofort.	5	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2

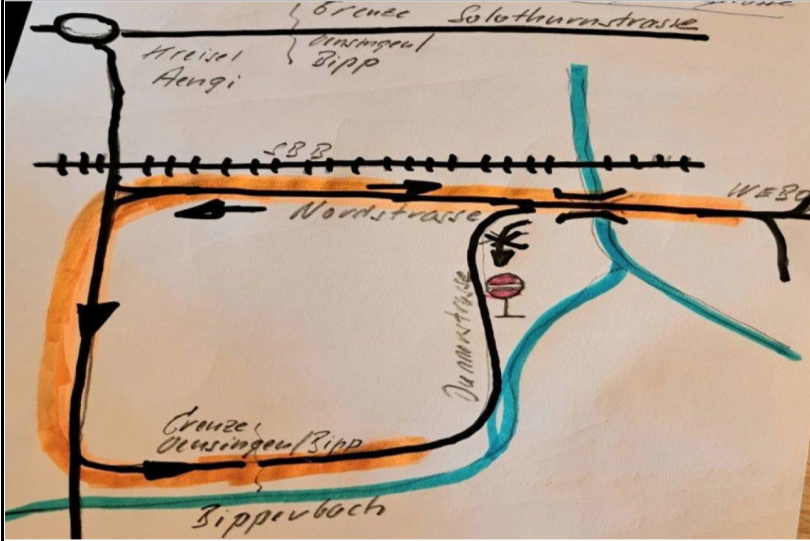
Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
6	Projekt planen ist eines - Projekt ausführen und bezahlen ist das andere. Wir haben dafür schlicht kein Geld. Frage: geht es auch ein wenig bescheidener, günstiger? Das würde mir noch lange reichen. Denn, wenn die Gemeindeversammlung das Geld nicht freigibt, geschieht gar nichts, nehme ich an. Also bitte etwas bescheidener !!!	5	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden. Die Kosten beruhen auf einer Kostenschätzung, basierend auf einem Vorprojekt. In der nächsten Projektphase werden diese Kosten konkretisiert und auf das notwendige reduziert.	3
2	Ich begrüsse eine Verkehrsberuhigung im Dorf. Angesichts der Finanzlage von Kanton und Gemeinde erscheinen die Kosten als hoch.	2	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden. Die Kosten beruhen auf einer Kostenschätzung, basierend auf einem Vorprojekt. In der nächsten Projektphase werden diese Kosten konkretisiert und auf das notwendige reduziert.	3
3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Der Wechsel Tempo 30 /20 / 30 überzeugt nicht. Sinnvoller wäre durchgehend Tempo 30. Dies soll jedoch oft, oder noch besser mit Radar überwacht werden.	5	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Der vorhandene Kreisel ist zweckmässig und funktioniert gut. Sehr störend wäre das Rechts-Abbiegeverbot aus der Bahnhofstrasse (erzwungene Ehrenrunden im Kreisel)..	4	Durch die heute nicht normkonforme Ausführung entstehen viele gefährliche Situationen und die Unfallzahlen sind beträchtlich. Der Kreisel muss normkonform ausgebildet werden, damit die Sicherheit aller gewährleistet ist. Das Rechtsabbiegeverbot aus der Bahnhofstrasse gilt nur für LKW, da die Kurvenausrundung nicht für Schleppkurven von LKW ausreicht.	5
3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der Zubringer wurde erst kürzlich erweitert und erfüllt seinen Zweck vollumfänglich. Für grosse Busse (z.B. Postauto) wäre die Fahrt Richtung West deutlich erschwert.	4	Die gesamte Lebensader bleibt eine Sondertransportroute, womit sämtliche Strassenelemente auf Überbreiten und Sondertransportfahrzeuge ausgelegt sind. Damit ist die Nutzung durchgrosse Busse sichergestellt. Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden.	5
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Das südliche Trottoir entlang Solothurnstrasse- Hauptstrasse Richtung Gemeindehaus verlegen (südlich Grünflächen).	4	Die Bäume im besagten südlichen Grünstreifen sind bereits heute Bestand und werden nicht einer Verlegung des Gehweg geopfert.	5
3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Zielsetzung ist unklar.	4	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	5
4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Warum nicht durchgehend Tempo 60?	4	Es gilt innererst 50 Km/h (vor der Kreisschule und im Bereich der VEBO ist 60 Km/h nicht angebracht), ausserorts gilt 60 Km/h.	5
4	Umgestaltung Nordringstrasse: Den geringen Veloverkehr besser auf dem Trottoir zulassen.	4	Wie Sie feststellen ist der Veloanteil auf der Nordringstrasse eher gering. Daher sind auch keine speziellen Massnahmen vorgesehen.	5
4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Die Entflechtung Langsamverkehr / motorisierter Verkehr ist sinnvoll. Die geplante Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr hat Verbesserungspotential.	4	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: Warum nicht ganz auf Rechtsabbiegen verzichten? Der gesamte motorisierte Verkehr soll auf die Entlastungsstrasse. Fahrzeuge mit Ziel Unterdorf biegen beim Knoten Kestenholzstrasse ab. Fahrzeuge mit Ziel Mittelsdorf oder Thal biegen beim Knoten VEBO ab. Dies kann die Entlastung der Lebensader fördern.	4	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	5
5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Es ist unklar, was konkret geplant ist.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst..	2
6	Eigentlich ist bei vorangehenden Punkte das Wesentliche erwähnt. Als Steuerzahler bei Kanton und Gemeinde schaudert es mir bei den Kosten.	4	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	3
2	Die Verkehrsberuhigung im Dorf ist zu begrüssen. Es ist zu hoffen, dass die Schulwege wieder sicherer werden (ohne Mamitaxis).	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Busse auf der Lebensader sollen nicht unnötig überholt und ausgebremst werden.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Zone 20 finde ich nicht notwendig. Die verschiedenen Tempi auf der Lebensader sind irritierend. Ich befürworte Temp30 auf der ganzen Lebensader, jedoch mit Radarüberwachung.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Ein Teil des Verkehrs ist ja immer noch auf der Lebensader.	1	Der Kommentar wird als Zustimmung gewertet.	5
3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Warum Rechtsabbiegeverbot bei der Einmündung von der Bahnhofstrasse in die Solothurnstrasse? Bei der Fahrt Richtung Ost muss ja, der ganze Kreisel umrundet werden.	2	Das Rechtsabbiegeverbot aus der Bahnhofstrasse gilt nur für LKW, da die Kurvenausrundung nicht für Schleppkurven von LKW ausreicht.	5
3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der Zubringer wurde erst vor einiger Zeit erweitert. Kreisel nicht notwendig, da ja auf der Lebensader weniger Verkehr unterwegs sein soll. Busse Richtung West müssten beim Kreisel einen Bogen fahren (Vermehrter Gummiabrieb).	4	Die gesamte Lebensader bleibt eine Sondertransportroute, womit sämtliche Strassenelemente auf Überbreiten und Sondertransportfahrzeuge ausgelegt sind. Damit ist die Nutzung durchgrosse Busse sichergestellt. Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden.	5

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
89	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahzubringer Zentrum: Südliches Trottoir Solothurn- Hauptstrasse vor Geschäftshaus und Gemeindehaus verlegen. Grünfläche direkt an die Fahrbahn bauen.	2	Vor dem Gemeindehaus besteht bereits heute ein Gehweg, das ist richtig. In der Phase Bauprojekt soll geprüft werden, ob geplante Trottoirfläche besser genutzt werden kann, z.B., zur Sicherstellung dass LKW Schleppkurven nicht den Gehweg überstreichen. Auch in der Klusstrasse.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die Begegnungszone gehört nicht auf die Lebensader, Begegnungszone eher beim Sternenplatz	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Gestaltung des Knaus-Knoten gelungen? Unklare Zielsetzung	4	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	5
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Auf der ganzen Entlastungsstrasse ab Niederbipp durchgehend das gleiche Tempo 60 oder 50.	4	Es gilt innererst 50 Km/h (vor der Kreisschule und im Bereich der VEBO ist 60 Km/h nicht angebracht), ausserorts gilt 60 Km/h.	5
	4	Umgestaltung Nordringstrasse: Was bedeutet Mischverkehr für die Velofahrer? Motorisierter Verkehr inkl. Velo / Velo und Fussgänger auf dem Trottoir?	2	Mischverkehr bedeutet, dass der Velofahrer sich den Fahrraum mit den Autos teilt.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Entflechtung Langsam-/motorisierter Verkehr ist sinnvoll. Die Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr ist zum Teil kompliziert.	4	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Volle Durchsicht bei der Unterführung. Keine scharfen Kurven.	2	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	2
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Den ganzen motorisierten Verkehr auf die Entlastungsstrasse führen mit Rechtsabbiegeverbot. Erschliessung vom Unterdorf via Knoten Kestenholzstrasse. Erschliessung Mitteldorf und Thal via Veboknoten. Dies kann zu einer Entlastung der Lebensader führen.	4	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	5
	6	Für mich als Laie und Steuerzahlen erscheinen mir die Kosten als sehr hoch. Beim Bauen muss nicht alles "vergoldet" werde.	4	Die Kosten beruhen auf einer Kostenschätzung, basierend auf einem Vorprojekt. In der nächsten Projektphase werden diese Kosten konkretisiert und auf das notwendige reduziert.	3
90	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Anbindung ans Thal fehlt!!	4	Der Verkehr von Oberbuchsiten ins Thal wird den Weg über den Knoten Kestenholz-Hauptstrasse-Klusstrasse nehmen. Die prognostizierten Verkehrszahlen sind gering. Die Anbindung in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Verkehrsanbindung Thal nicht vergessen	4		
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahzubringer Zentrum: Anbindung Thal wird abgewertet dadurch	4		
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Anbindung Thal nicht vergessen!	4		
	6	Die Anbindung des Thals richtung Osten wurde komplett vernachlässigt!	4		
91	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Nicht nötig !	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
92	1	Betrifft vorallem der Ausweichverkehr von der A1 und der Lastwagenverkehr	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Eine 20er Begegnungszone auf der Hauptachse in Oensingen ist nicht nötig. Die Fussgängerstreifen braucht es zwingend in der Zukunft um die über 500 Schüler bei der Überquerung der Haupt-Dorfachse zu führen. Dies zur Sicherheit der Schüler und der weiteren Verkehrsteilnehmer, motorisiert oder mit Velo.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Das Lokale Gewerbe braucht Verkehr, mindestens 30-er Zone auf der gesamten Achse und klare, gekennzeichnete Fussgängerstreifen ohne 20er Zone. Die Kosten für die Erhebung der Strasse und Kennzeichnung einer 20er Zone sind unnötig.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die 20er Zone ist nicht erwünscht, zu viele Schüler welche mit zu wenig Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer die Strasse überqueren. Ausserhalb der "Schülerzeiten" ist eine 20er Zone eine Schikane, Tempo 30 genügt für eine gute Sicherheit und für eine Lärmreduktion.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
93	1	Wir sind direkt betroffen.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Wir sind direkt betroffen.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	6	Ich finde das Gesamtverkehrsprojekt sehr gut, schade dass es so lange dauert bis es umgesetzt werden könnte.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Ich benütze wenig den Bus.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahzubringer: Schade dass man erst jetz zur Einsicht kommt, war ja schon mal ein Kreisel! Doppelte Kosten!!!	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden. Die Frage des Nutzwerts wird im Rahmen des Bauprojekts geklärt.	5
	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahzubringer Zentrum: ich hoffe die Grünflächen kommen auch wirklich!	1	Die Begrünung entlang der Lebensader aber auch auf der Entlastungsstrasse wird mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt.	
	3	Begegnungszone mitten im Dorf: jedoch nur ab Abzweigung Dopa/Sternenweg bis Gemeindehaus.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
94	3 Gestaltung des Knaus-Knotens gelungen: noch besser wäre ein Kreisell es hat Platz vom Parkplatz - der sollte sowieso schon längst überbaut sein, es existiert ein Vertrag mit der Firma Knaus.	2	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potential für eine positive Gestaltung, auch im Sinne der umliegenden Gewerbe. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
	4 Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Jedoch sollte die Umfahrung direkt zur Dünnern geleitet werden - weniger Landverbrauch	4	Es gibt keine realisierbare Linienführung entlang der Dünnern für die Erschliessung der Industrie.	5
	4 Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: sie muss hell, videoüberwacht und gerade verlaufen.	2	Die genannten Anforderungen (mit Ausnahme der Videoüberwachung) an die Unterführung entsprechen der Planung.	2
	4 Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Wenn die Umfahrung von der Fröschelochstrasse kommt, könnte der Kreisell bei der jetzigen Abzweigung gebaut werden. Viele Kosten können gespart werden.	4	Es gibt keine realisierbare Linienführung entlang der Dünnern, bzw. Fröschelochstrasse für die Erschliessung der Industrie.	5
	6 Oensingen ist ein Strassendorf. Wenn das Dorf nur mit 30km befahren wird, wird es sterben wie alle anderen Dörfer (es gibt genug Beispiele) auch. Es wird nicht belebt sondern die Geschäfte werden wegziehen. Höchstens ab Cafe Knaus bis Abzweigung Balsthal, wenn unbedingt nötig 30km. Der ganze Rest muss mit 50km befahrbar sein.	4	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die regionale Zentrumsfunktion von Oensingen bleibt erhalten.	5
95	3 Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Mehr Grünfläche bedeutet mehr Unterhalt - verursacht mehr Kosten.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	3
	3 Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Die Umgebung mit Schlosspark Roggenwald, Oensinger Feld und Wald bietet ein grosses attraktives Erholungsgebiet für den Langsamverkehr (Velofahrer, Fussgänger). Die Gemeindestrassen sollten ohne Hindernisse dem motorisiertem Verkehr vorbehalten bleiben und gut zugänglich sein.	4	Das Velofahren ist nicht nur eine Freizeittätigkeit dar, sondern ist eine schonende und nachhaltige Form der Mobilität. Gemeindestrassen stehen keinesfalls nur motorisiertem Verkehr zur Verfügung. Die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Lebensader für den MIV bleibt erhalten.	5
	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Diese Verbesserung ist nötig.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	3 Umbau Kreisell Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Bei Voraussage, dass in Zukunft weniger Verkehr auf dieser Strecke ist. Bleibt die Frage noch offen ob das Verhältnis der Kosten zu den Notwendigkeit dieses Kreisells stimmt.	2	Der frühere Kreisell war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisell Bruggmatt normkonform wieder eingerichtet werden. Die Frage des Nutzwerts wird im Rahmen des Bauprojekts geklärt.	2
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Das Flanieren und den Langsamverkehr auf den Gemeindestrasse zu fördern tönt attraktiv, ob dies wirklich in dem Ausmass sinnvoll ist, sollte vorsichtig geprüft werden. Freizeitangebote gibt es in der Umgebung, die sich besser eignen für den Langsamverkehr.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4 Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Wir begrüssen nur Tempo 50 auf der Nordringstrasse. Vor allem wegen Ein- und Ausfahren.	1	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen.	5
	4 Umgestaltung Nordringstrasse: Ein begrünter Mittelstreifen verhindert das Linksabbiegen! Ab der Kantonsgrenze (Kt. BE) wäre es sinnvoll den begrünter Mittelstreifen durch direkte Fahrbahnkennzeichnung bzw. Markierung auf der Strasse zu machen, im westlichen Teilstück der Nordringstrasse gut möglich. Diese Variante verursacht viel weniger Kosten und Unterhalt. Die Umrundung einer mittigen Grünfläche wären auch eine Hindernisse für den Winterdienst.	2	Wo Linksabbieger notwendig sind, wird auf einen entsiegelten/begrünter Mittelstreifen verzichtet werden. Die genaue Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrten zu den Industrien wird im Rahmen des Bauprojekts noch detailliert geplant.	2
4 Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Auf dem Foto ist nicht ganz ersichtlich, wie dieser Kreisell somit Umgebung aussehen soll.	2	Der Knoten Kestenholzstrasse wird noch weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Lage der Bushaltestellen und die Anbindung der Breitfeldstrasse im Zentrum. Es ist auch zu beachten, dass heutige Strassenflächen zurückgebaut werden können.	2	
5 Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die neu geplanten Hecken näher an das bestehende Vernetzungssystem Wildtiere zu platzieren. Ausserdem ist es sehr wünschenswert, dass der Kanton Solothurn, der an diesem Projekt federführend ist, die neuen Ausgleichsflächen wie Hecken etc. zur Vernetzung auf dem Eigenland des Kantons anlegt. Die Fläche von über 300'000 m2 bietet ein grosses Potenzial für Ausgleichsmassnahmen und liegt in guter Distanz zum Vernetzungssystem, ohne das sich der Kanton am privatem Eigentum bedient.	2	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2	
6 Wir wünschen über die Projektentwicklung, sowie öffentliche Ausschreibungen informiert zu werden.	3	Alle Projektentwicklungen (Erschliessungsplanaufgabe) und öffentliche Ausschreibungen werden auf den üblichen Wegen kommuniziert. Eine Individuelle Information ist nicht vorgesehen.	5	
96	2 Oensingen ist seit jeher ein Strassendorf und soll so bleiben.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	3 Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Wer kümmert sich dann um den Unterhalt der Grünflächen?	3	Die Grünpflege auf Gemeindestrassen ist Sache der Gemeinde.	3
	3 Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Bepflanzung der Grünfläche. Unterhalt?	3	Der Kreisell West bleibt Teil der Kantonsstrasse, der Strassenunterhalt einschliesslich Grünpflege ist Sache des Kantons.	5
	3 Begegnungszone mitten im Dorf: Wer will sich begegnen??	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	4 Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Industrie ist genügend erschlossen. Umfahrung an Schulhaus und Sportplätzen vorbei ist nicht verkehrskonform.	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
	4 Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Fussgänger + Velofahrer sind zum grössten Teil Mitarbeiter von BELL und kommen frühmorgens und Abends spät!	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung	
6	Unsere Parzelle XY liegt in der Industriezone. Wir haben unserer Beschwerde Nr. 2023/21 vom 09.02.2023 Einsprache betreffend Zu- und Wegfahrt von unserer Parzelle über die Werkhofstrasse erhoben. Die Zu- und Wegfahrt über unsere Parzelle muss jederzeit für uns als Eigentümer und für die Mieter gewährleistet sein und bleiben. Wir akzeptieren nicht, dass wir über die Nachbarparzelle GB Oensingen Nr. 372 unsere Erschliessung in Form eines Wegrechtes erhalten. Das wäre ein massiver Eingriff in unser Eigentum der enteignungsähnlich wäre und somit mit einem grossen Wertverlust der Liegenschaft verbunden wäre.	5	Der Hinweis wird im Rahmen der nächsten Projektphase detailliert geprüft und abschliessend beurteilt werden.	3	
3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Kein Mensch flaniert auf der neuen Lebensader. Die Strasse ist lang, hat keinen Treffpunkt. Auch ein paar Bäume reichen dafür nicht aus.	4	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5	
3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Die Lebensader ist zu lang. Dorfkern entschleunigen ok. Alles Andere ist Illusion.	4	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5	
3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Super. Steuergelder vernichten. Der Kreisel war ja schon. Bevölkerung begrüsst den Kreisel. Der Kanton hat ihn abgebaut!!	4	Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden.	5	
3	Begegnungszone mitten im Dorf: Macht Sinn, da viele Kinder in diesem Gebiet sind.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	5	
97	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Lichtsignalregelung Velo nicht ideal. Zu viele Kreuzungspunkte gegenüber Lagsamverkehr. Eher gefährlich.	4	Die beiden Knoten Dünnern und VEBO Lichtsignalgesteuert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht eine maximale Kapazität der Knoten. Der Nord-Süd-Querung des Knotens Dünnern für den Langsamverkehr wurde besondere Beachtung geschenkt. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher.	5
4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Entlastungsstrasse muss baulich gestaltet werden. z.B. Geländer, so dass Velo und Fussgänger die Unterführung benützen müssen.	2	In der kommenden Projektphase wird eine Führung durch Geländer, Leitschranke oder Mauer geprüft.	2	
6	Die baulichen Massnahmen der Lebensader sind aufwändig und teuer. 1. 30 km/h-Zone verkürzen: v. Niederbipp ab Balenübergang, v. O'siten ab Einmündung Kestenholz 20 km/h-Zone ok. 2. Ganze Lebensader mit Rechtsvortritten versehen. -> Entschleunigt den Verkehr, -> keine teuren Bauten mit Trottoirüberquerung, Inseln usw., -> Kernfahrbahn mit farblichen Bodenmarkierungen statt Inseln. Diese müssen wiederum gepflegt werden. Bäume geschnitten werden. Projekt ok. Muss aber angepasst werden zu Gunsten der Verkehrssicherheit und Finanzen. Enttäuschen die fehlende Ausfahrt von der Autostrasse von Balsthal her zum Veboknoten. Der ganze Verkehr wird weiterhin durchs Dorf fließen!	4	1. Um eine Entlastungswirkung zu erzielen, braucht es einen Widerstand. Tempo 20 wird zugunsten der Schulwegsicherheit nicht umgesetzt. 2. Auf Gemeindestrassen mit Tempo 30 wäre eine Rechtsvortrittsregelung denkbar. Der Vorschlag wird geprüft. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen werden weiterhin garantiert. Die Gestaltung der Lebensader wird im Bauprojekt weiter vertieft und weiterentwickelt.	2	
98	5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Ganz klar dagegen. Unverständlich, dass die Ausgleichsmassnahmen auf Kestenholzer Gebiet geplant werden. Oensingen hat genug Flächen für diese Massnahmen.	5	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
99	3	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Nun da ich Mühe damit, wenn die Bushaltestellen nicht mehr am selben Ort sind. Ich habe es zwar nicht gut studiert, aber aufregen tu ich mich trotzdem.	5	Es wird nicht ganz klar, welche Bushaltestellen genau gemeint ist, aber es ist anzunehmen, dass die Verschiebung der Haltestelle Bauamt zum Pflugerplatz nicht begrüsst wird. Mit den aktuellen Buslinien, resp. den aktuellen Fahrplänen wird der Weg aus dem Unterdorf zur Bushaltestelle bis zu 300 m länger. Es gibt aber diverse Überlegungen für künftige Buslinien und ev. neuen Haltestellen z.B. im Bereich Lidl. Bis zur der Projektauflage im Jahr 2027 ist möglicherweise mehr bekannt über neue Buslinien oder geänderte Fahrpläne.	2
3	Zum Glück gibt es bei der Hauptstrasse so eine Veränderung! Denn die Rahmen der Fenster und die Fenster selber werden pechschwarz!	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5	
1	Falls der Spurausbau fertig ist, entschärft sich die Situation.	4	Die prognostizierten Verkehrszahlen 2040 wurden mit dem Nationalstrassenausbau berechnet worden. Von einer Entlastung des Dorfs alleine durch den 6-Streifen-Ausbau kann somit keine Rede sein.	5	
2	Zu den 2 oberen Punkten: Weder noch, mein Vorschlag ist im Anhang. (Siehe BS_005)	2	Die vorgeschlagenen Linienführungen sind interessant sind aber als Zubringer zur N1 ungeeignet, da die Anschlüsse Zentrum, aufgrund des Slaloms von Knaus bis Knoten Kestenholzstrasse, die höhere Attraktivität hätten. Die vollständige Bewertung verschiedener Linienführungen wird mit dem Bauprojekt nachgeholt. Ein weiträumiges LKW-Fahrverbot steht im Rahmen des GVP Oensingen nicht zur Diskussion.	2	
3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Das Gewerbe wird extrem leiden mit Tempo 30 weniger, mit 20 sicherlich extem.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2	
3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: jetzt geht es, vor 2 Jahren mit der prov. Lösung ging es nicht. Finde den Fehler :-)	2	Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden.	2	

Nr.	Thema	Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
100	3	Begegnungszone mitten im Dorf: nicht nötig, Tempo 30 reicht, aber Richtung Sternweg ja.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
	4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Wenn, dann schon 60km/h aber sicher nicht mit nur 3.5m Breite pro Spur. Jeder Traktor hat schon 3m.	2	Es gilt innererst 50 Km/h. Alle Strassen stehen den landwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Verfügung, sofern sie dafür zugelassen sind.	5
	4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: ob es dann die Insel Bükli braucht ist ja schon fragwürdig.	2	Der Erhalt der Liegenschaft ist mit den Eigentümern abgesprochen und die aktuelle Planung wird durch die Eigentümer ausdrücklich begrüsst.	5
	4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Unnützer Landverbrauch, der kann ja auch obn gebaut werden. (Anschluss Breitfeldstrasse durchgestrichen)	2	Der Knoten Kestenholzstrasse wird noch weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Lage der Bushaltestellen und die Anbindung der Breitfeldstrasse im Zentrum. Es ist auch zu beachten, dass heutige Strassenflächen zurückgebaut werden können.	2
	4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungstr.: nein siehe Vorschlag. (Siehe BS_005)	2	Die vorgeschlagenen Linienführungen sind interessant sind aber als Zubringer zur N1 ungeeignet, da die Anschlüsse Zentrum, aufgrund des Sloms von Knaus bis Knoten Kestenholzstrasse, die höhere Attraktivität hätten. Die vollständige Bewertung verschiedener Linienführungen wird mit dem Bauprojekt nachgeholt.	2
5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Man kann alles übertreiben. Landverbrauch Strasse 700 x 12m, Hecke die neu kommen ca. 3000 m x 12 m. Blödsinn.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den betroffenen Landeigentümern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2	
101	3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: War einmal ein Kreisel da und man hat ihn aufgehoben!	3	Der frühere Kreisel war nicht normkonform ausgebildet, weshalb er zurückgebaut werden musste. Mit dem vorliegenden Projekt soll der beliebte Kreisel Brüggmatt normkonform wieder eingerichtet werden.	5
	6	Es ist ein Luxusprojekt. Gemeinde hat kein Geld und will eine Steuererhöhung!	5	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	3
102	3	Via E-Mail eingegangen (siehe BS_003): In den ersichtlichen Plänen und Modellen ist ein Grünstreifen an der Parzelle Nr.117, der Parzelle 120 (beide Soloturnerstrasse)bis Ausfahrt Von Roll-Strasse eingezeichnet(s.PDF Datei angehängt). Falls der Grünstreifen so gebaut wird wie eingezeichnet, haben XY keine Zufahrt mehr zum Grundstück, die Garagenabfahrt ist blockiert, ebenfalls die Hauptzufahrt zum Grundstück 120 der Nachbarin. Deshalb die Anfrage dazu: Ist der eingezeichnete Grünstreifen wirklich so geplant, das unsere beiden Einfahrten abgeschnitten werden oder ist es mehr ein dekorativer Fehler der sich da eingeschlichen hat. Falls dies so vorgesehen ist, welche Vorgehensweise empfehlen Sie uns? Auf den Grundstücksverzeichnissen des Kantons Solothurn sind die beiden Einfahrten klar ersichtlich.	2	Selbstverständlich werden die Zufahrten zu den Liegenschaften berücksichtigt. In der aktuellen Stufe Vorprojekt sind die privaten Zu- und Wegfahrten aber noch kein Thema. Restflächen, die sich aus der Projektierung der Strasseninfrastruktur ergeben haben, wurden als zukünftige Grünfläche vorgesehen. Im Bauprojekt werden alle Zu- und Wegfahrten geprüft und dargestellt. Mit der Bearbeitung des Bauprojektes wird ab ca. Anfangs März 2026 begonnen.	2
	2	Via E-Mail an die Einwohnergemeinde Oensingen eingegangen (siehe BS_004): 1. Der Weg von Oberbuchsiten nach Balsthal bzw. Gegenrichtung 1.1 Von Oberbuchsiten herkommend und nach Balsthal (oder ins Thal) zu gelangen, führt der Weg über die Oltenstrasse – Hauptstrasse bis zur Abzweigung Klusstrasse (gegenüber Gemeindehaus) 1.2 Den Weg über die geplante Ost-Einfahrt die Jurastrasse zur Abzweigung VEBO und weiter in die Staadackerstrasse zur Post und zur Abzweigung Klusstrasse werden bes/mmt nur wenige benützen. 2. Zubringer-Weg zur Deponie Aebisholz 2.1 Den ganzen Tag fahren LKW mit Bauschutt von der Breitfeldstrasse, in die SBB-Unterführung zur Abzweigung Knaus in die Hauptstrasse bis zur Abzweigung Gemeindehaus in die Klusstrasse Richtung Thal bzw. in der Gegenrichtung Richtung Aebisholz (Kieswerk) . 3. Transit-Strasse von Osten kommend	3	Der Verkehr von Oberbuchsiten ins Thal wird den Weg über den Knoten Kestenholz-Hauptstrasse-Klusstrasse nehmen. Die prognostizierten Verkehrszahlen sind gering. Die künftige Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz wird nicht mehr über die Breitfeldstrasse, sondern über die Dünnerstrasse erfolgen.	5
4					

Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
103	<p>3.1 Beschreibung der Variante zur Ost-Einfahrt Die geplante NEUE Strasse für die Ost-Einfahrt kann optimiert werden:</p> <p>a. Von Oberbuchsiten kommend über die Oltenstrasse bis zur Abzweigung Ex-Garage Ackermann bzw. später der geplanten Abzweigung in den Gummertliweg und den Bifangweg (südlich Lidl) bis zum Unterteil der Kronengasse und die vorhandene SBB-Unterführung zur Kesteholzstrasse in die JURA-Strasse bzw. Abzweigung VEBO (die Kronengasse kann links verbreitert werden, ebenso der Bifang- und Gummertliweg)</p> <p>b. Eine neue Unterführung der SBB ist dann nicht notwendig. Die Transitstrasse Olten-Solothurn-Olten und die Zubringer zur Autobahn sind gewährleistet.</p> <p>c. Die Transit-Strasse zur Umfahrung der Hauptstrasse, ebenso der Zubringer von Osten zur Einfahrt Autobahn ist ebenso gewährleistet.</p> <p>d. Die Kronengasse, der Bifang-Weg und der Gummertli-Weg können südseitig leicht verbreitert werden.</p>	4	<p>Verschiedene Linienführungen wurden studiert und aufgrund der geringen Wirksamkeit wieder verworfen. Auch die gezeigte Linienführung wurde untersucht. Mit dem Richtplaneintrag (Regierungsratsbeschluss) der Linienführung der Neubaustrecke südlich der SBB-Trasse wurde die Linienführung bereits behördenverbindlich festgelegt.</p> <p>Die bestehende Unterführung SBB auf der Kesteholzstrasse ist viel zu schmal für eine Entlastungsstrasse.</p>	5
4	<p>4. Ringverkehr für die Nordring- und Dünnernstrasse zum Industriegebiet</p> 			
	<p>4.1 Die geplante NEUE Brücke beim Dünnern-Anschluss bringt keine Verbesserung vom Verkehrsfluss.</p> <p>a. Den ganzen Morgen kommen Vieh-Transportwagen vom VEBO-Kreisel und drehen dann links ab in die Dünnernstrasse. Gleichzeitig kommt der Verkehr auf der Nordringstrasse von Westen zur Einfahrt auf die Autobahn.</p> <p>b. Abhilfe kommt, wenn die Einfahrt in die Dünnernstrasse nicht erlaubt wird (Einbahnstrasse) Richtung Süden.</p> <p>c. Der NEUE Weg führt über die Nordringstrasse bis zur Grenze SO/BE, oder besser bis Niederbippstrasse, vom Kreisel Aengi, bis Bipperbach und NEU westlich auf die ausgebaute Strasse (südlich Bell) in die Dünnernstrasse zum Schlachthof.</p>	5	<p>Die Behörden des Kantons Solothurn können keine Projekte auf Bernischem Gebiet entwickeln. Auch wenn eine enge Koordination besteht, bleibt die Planung auf Berner Gebiet Sache der Gemeinde Niederbipp und des Kantons Bern.</p> <p>Zudem ist die Linienführung entlang des Bipperbachs problematisch. Gewässer sind gesetzlich geschützt und es muss ein Gewässerabstand eingehalten werden, womit wiederum viel Landwirtschaftsland zerschnitten würde.</p> <p>Grundsätzlich ist die Idee bekannt und voraussichtlich ein weiterer Entwicklungsschritt nach der Umsetzung des GVP.</p>	5
6	<p>5. Schluss-Folgerung</p> <p>5.1 Die involvierten Personen im Gemeinderat (von Arx Thomas und Meise Barbara) und der Leiter Bau sollen die beschriebenen anderen Möglichkeiten bitte zur Kenntnis nehmen und mit den zuständigen Personen im Bauamt Solothurn besprechen und überdenken.</p> <p>5.2 Die Kosten für die NEUE Unterführung der SBB und die zweite Brücke bei der Dünnern sollten besser verwendet werden für die NEUE Strasse auf Bipperboden bzw. die Finanzierung des Ringverkehrs für das Industriegebiet.</p>	5	<p>Die Behörden des Kantons Solothurn können keine Projekte auf Bernischem Gebiet entwickeln. Auch wenn eine enge Koordination besteht, bleibt die Planung auf Berner Gebiet Sache der Gemeinde Niederbipp und des Kantons Bern.</p>	3
6	<p>6. Anmerkungen</p> <p>Anlässlich der Vorstellung im August 2020 im Bienkensaal der Pläne für den Autobahn-Ausbau und die vorgesehene Transit-Route in Oensingen habe ich bereits die Anregungen nach Ziff. 3 und 4 gemacht.</p> <p>Damals war vorgesehen, die Dünnern-Brücke zurück zu bauen und eine neue Brücke als Doppel-Kreisel zu erstellen und einen Fussweg entlang der Dünnern unter der Brücke zu erstellen.</p>	3	<p>Die in der Mitwirkung vorgestellte Lösung Knoten Dünnern entspricht der vertieften Planung und Weiterentwicklung der Kreisellösung am Knoten Dünnern.</p>	5