

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
1	ASTAG	3	Grosses Gefahrenpotenzial: Die Schwerverkehr- resp. die Ausnahmetransporte werden rund um die Uhr durchgeführt. Ausnahmetransportroute durch eine Begegnungszone (20km/h) bergen eine äusserst grosse Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer. Gängige Elektrovelos (25km/h) können von Hinten in den Toten Winkel fahren, Fussgänger haben Vortritt, und Kinder spielen auf den Strassen. Die Erfahrung zeigt, dass es in Begegnungszonen mehr «Gestaltungselemente» hat (Bäume, Erhöhungen, Ränder, Böller, etc.). So sind sie sowie auch breitere Trottoirs bereits im Projekt angedacht. Sie erschweren die Durchfahrt, wodurch die Gefahr unnötig zunimmt.	4	Die umgestaltete Ortsdurchfahrt bleibt Ausnahmetransportroute und berücksichtigt deshalb alle Anforderungen einer solchen Route. Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, insbesondere auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	1
		4	ungenügende Dimensionen der neuen Hauptader, Kantonale Tourgenehmigungen: Kantone können Sondergenehmigungen für Fahrzeuge bis 30m Länge und 3m Breite und 4m Höhe erteilen (VRV Art. 79). Die Strassendimensionen für die neue Routenführung, insbesondere die Höhe der Bahnunterführung müssen dies zwingend berücksichtigen. Die Geometrie der Strasse sowie auch dessen topographischen Eigenschaften müssen so berücksichtigt werden, dass die Durchfahrt von unbegleiteten Ausnahmetransporten dieser Kategorie ohne Schwierigkeiten durchführbar sind. D.h. die Durchfahrt muss zwingend ohne Demontage und ohne Begleitung möglich sein.	4	Eine Verlegung der Ausnahmetransportroute über die gesamte Entlastungsstrasse ist zurzeit nicht möglich. Zum einen ist die neue Brücke beim VEBO-Knoten nicht auf Ausnahmetransporte ausgelegt. Eine Anpassung ist möglich, liegt aber in der Kompetenz des Bundesamts für Strassen ASTRA. Zum andern sind die Dimensionen der SBB-Unterführung Industriestrasse in Niederbipp ungenügend. Eine allfällige Anpassung dieser Unterführung liegt in der Verantwortung des Kantons Bern oder der Berner Gemeinde Niederbipp. Die Lebensader wird bis auf Weiteres Ausnahmetransportroute Typ I.A bleiben. Im GVP Oensingen wird aber die Neubaustrecke – insbesondere die neue SBB-Unterführung – auf die Anforderungen einer Ausnahmetransportroute Typ I.A ausgelegt.	2
		4	Komplikationen Schleppkurven: Radien werden bei der Planung oft nur punktuell geprüft und basierend zudem auf veralteten Fahrzeugdimensionen. Die von der kantonalen Verordnung erwähnten VSS-Normen existieren so eigentlich (noch) nicht; die Problematik ist zwar bekannt, muss aber erwähnt sein.	4	Die Kontrolle der Befahrbarkeit wird gemäss VSS 40 271a im Projektperimeter geprüft und mit der Realisierung gewährleistet. In Abweichung mit der VSS 40 271a und in Übereinstimmung mit der gültigen VTS [9], sind die Nachweise der Schleppkurven für Anhängerzüge mit den Massen 18.75 x 2.60 m, bzw. Sattelzüge (Euro-Sattelzug, 16.50 m) zu führen.	5
		4	Schlüsselrolle der Region wahrnehmen: Die Region spielt für die Ausnahmetransporte eine äusserst wichtige Rolle. Der Transit, die Durchfahrt nach Basel, sowie die Einfahrt von Basel sowie der Autobahnzubringer müssen zwingend sichergestellt sein. Unnötige Hinderung von Ausnahmetransporten auf deren vorgesehenen Routen sind zu unterlassen (BGS Art. 8 Abs. 2 sowie Art. 10).	4	Gemäss gesetzlichem Auftrag werden die Vorgaben für die Ausnahmetransportroute im Projektperimeter geprüft und mit der Realisierung gewährleistet.	2
		3	Begegnungszone überdenken, verwerfen: Im Rahmen der Schlüsselrolle der Region, sowie unter Berücksichtigung der Gesetzgebung und der Kernaufgabe des Projekts sollte die 20er-Zone weichen. Tempo-30 kann für das Kernziel der Entlastung eine ähnliche Wirkung erzielen. In Aarau hat sich dies bewährt.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	1
		4	Dimension der neuen Streckenführung sicherstellen: Die angedachte Strassenführung muss zwingend auf Basis von aktuellen Fahrzeugdimensionen geprüft werden. Dies betrifft unter anderem Schleppkurven für unbegleitete Ausnahmetransporte (VRV Art. 79). Hierzu sollten Abgleiche mit Nachbarkantone stattfinden. Es empfiehlt sich die ganze Strecke mit Schleppkurven mit aktuellen technischen Eigenschaften moderner Fahrzeuge zu simulieren.	4	Die Kontrolle der Befahrbarkeit wird gemäss VSS 40 271a im Projektperimeter geprüft und mit der Realisierung gewährleistet. In Abweichung mit der VSS 40 271a und in Übereinstimmung mit der gültigen VTS [9], sind die Nachweise der Schleppkurven für Anhängerzüge mit den Massen 18.75 x 2.60 m, bzw. Sattelzüge (Euro-Sattelzug, 16.50 m) zu führen.	5

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
Allgemeine Bemerkungen:						
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
2	Café Knaus AG	1	Die aktuelle Situation genügt meinen Bedürfnissen. Ich brauche keine Änderung. Bemerkung: Wir als Oensinger Traditionsunternehmen sehen selbstverständlich auch Chancen und positive Aspekte beim Gesamtverkehrsprojekt Oensingen. Wir sehen aber eben auch Gefahren, von diesen ist in der ganzen Publikation nichts zu lesen. Wir haben uns ja auch bei den Workshops der Gemeinde vor ein paar Jahren zum Thema Lebensader transparent und deutlich miteingebracht. Nur leider wurden aus unserer Sicht praktisch keine Punkte vom Gewerbe oder auch vom Plenum allgemein in das Vorprojekt übernommen. Für uns stimmt eigentlich die Ist-Situation, denn wir sehen grundsätzlich nur ein Problem auf der Hauptstrasse wenn es auf der Autobahn staut und dies sollte ja mit den neuen, sechs Spuren bereits entschärft sein. Wir sind zwar auch der Meinung, dass man den Durchgangsverkehr optimieren kann, obwohl das Hauptproblem des Verkehrs doch eigentlich die Überlastung der Autobahn ist. Dass die Mehrheit der Lastwagen nicht mehr durchs Dorf fahren und durch eine vernünftig lange 30er Zone mehr Sicherheit für Kinder geschafft wird ist auch für uns absolut nachvollziehbar. Die sogenannte Entlastungsstrasse darf aber nicht zu einer Umfahrungsstrasse werden wie beispielsweise in Wiedlisbach wo das Gewerbe im Dorf danach gestorben ist. Für uns ist das Vorprojekt ziemlich Kompromisslos sowie Gewerbeunfreundlich und wir wünschen uns eine Entschärfung der Massnahmen damit wir noch einen gewissen Durchgangsverkehr haben und dieser flüssig läuft (Vorschläge folgen).	4	Die prognostizierten Verkehrszahlen 2040 berücksichtigen den Nationalstrassenausbau. Von einer Entlastung des Dorfs allein durch den 6-Streifen-Ausbau kann somit nicht ausgegangen werden. Damit die Entlastungsstrasse wirkt, braucht es einen gewissen «Widerstand» auf der Lebensader, was mit der Tempo 30-Zone erreicht wird. Im Gegensatz zu Wiedlisbach verbleibt aber immer noch genügend Verkehr auf der Lebensader, insbesondere auch viel Oensinger-Verkehr, so dass ein «Aussterben» nicht zu erwarten ist. Die Attraktivität von Oensingen als lokales Zentrum wird durch eine Entlastungsstrasse nicht geringer. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die Situation in Wiedlisbach ist aus verschiedenen Standortgebundenen Eigenschaften nicht vergleichbar mit der regionalen Zentrumsfunktion von Oensingen.	5
		2	Die heutige Situation ist ausreichend und es soll nur saniert oder punktuell optimiert werden. Mir gefällt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen grundsätzlich. Bemerkung: Für uns ist das Vorprojekt zu Kompromisslos, das Verkehrsaufkommen sinkt etwas zu stark und der Fluss des Verkehrs zu eingeschränkt. Wir wünschen uns einerseits wenig Verkehrshindernisse an der Lebensader, z.B. die Tempo 30 Zone finden wir etwas zu lang und die 20er Begegnungszone übertrieben (wie sind keine Stadt und die kurze 20er Zone ohne Fussgängerstreifen wird unserer Sicht nach gefährlicher für Kinder als eine 30er Zone mit Fussgängerstreifen). Zudem empfinden wir 5-7 Tempowechsel innerhalb eines Dorfes als zu viel und für uns Oensinger Autofahrer nervenaufreibend. Auch die Busse sollten doch nicht auf der Fahrbahn halten sondern in den bereits bestehenden Bus-Nischen (wir bestrafen ja nur noch uns Oensinger welche durchs Dorf fahren).	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird deshalb nicht umgesetzt Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Die Haltestelle Post wird im Bauprojekt nochmals auf Alternativen geprüft.	2
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten: Die Bushaltestellen sind sinnvoller an der Lebensader platziert aber sie sollten unserer Meinung nach sicherlich nicht auf der Fahrbahn sein sondern in separaten Bus-Nischen (wie beispielsweise bei der Post ja bereits vorhanden) damit der Verkehr für uns Oensinger eben flüssig läuft.	4	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader hingegen nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten ist keine übermässige Behinderung zu befürchten. Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Die Haltestelle Post wird im Bauprojekt nochmals auf Alternativen geprüft.	2
		3	Umgestaltung der Gemeindefstr. zur Lebensader: Wie bereits geschrieben unterstützen wir Tempo 30, finden aber die Strecke zu lang. Man könnte von Oberbuchsiten herkommend später mit Tempo 30 anfangen. Tempo 20 mit Begegnungszone sehen wir als zu viel und zu irritierend (bringt nicht mehr Sicherheit), es hat uns zu viele Tempowechsel im Dorf. Entseigelungen sind okay aber nur da wo es auch Sinn macht (es ist etwas scheinheilig soviel Land mit der neuen Entlastungsstrasse verbauen zu wollen und dann gleichzeitig deswegen 50 Quadratmeterchen für Bushaltestellen wieder entseigeln zu wollen, da finden wir es nicht sinnvoll. Wir wären für eine Umgestaltung der Gemeindefstrasse aber finden das Vorprojekt zu Gewerbeunfreundlich (zu viele Hindernisse, zu viele Temporeduktionen, keine zusätzlichen Parkplätze wo nötig wären etc.). Zudem muss man aufpassen, dass der Schuss nicht nach Hinten los geht, wenn keine Kompromisse gemacht werden und es praktisch kein Durchgangsverkehr mehr hat stirbt das Gewerbe aus (wir sind abhängig von Spontankunden, Sichtbarkeit, guter & schneller Erreichbarkeit und Parkplätzen). Was bringt den eine Flaniermeile wenn es keine Läden/Gastronomie/Gewerbe mehr hat....., wir sind keine Stadt!	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt, d.h. es gilt einheitlich Tempo 30. Der Hinweis auf zu viele Hindernisse und zu viele Temporeduktionen ist nicht nachvollziehbar. Es gibt weder zusätzliche Hindernisse noch laufende Tempowechsel. Nach der Übergabe der Strassenhoheit vom Kanton an die Gemeinde wird diese für die Zahl der Parkplätze an der Lebensader verantwortlich sein.	2
		3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Wie bereits erwähnt sehen wir mehr Gefahren als Chancen fürs Gewerbe und wir hoffen auf eine Entschärfung der Lebensader-Massnahmen. Bei so extrem viel weniger Durchgangsverkehr werden wir im Laden beispielsweise viel Umsatz verlieren was Stellen kosten wird. Zudem ist es für uns wichtig, dass weiterhin die Anlieferung mit Lastwagen sowie die Reisecars von allen Seiten her anfahren können damit wir überhaupt "geschäften" können. Ich hoffe, dass ihr nicht vergesst, dass das Gewerbe ein Rückgrat der Gesellschaft ist. Wir bieten Arbeitsplätze an, sind ein guter Steuerzahler, geben jungen Menschen eine Chance (Ausbildungsbetriebe) und sind nicht zuletzt auch sehr wichtig für die Attraktivität von Oensingen. Bei uns im Café Knaus kehren beispielsweise über 1500 Gäste pro Tag ein, viele von ihnen kommen auch von Ausserorts und wünschen sich einen Dorf-Treffpunkt wie diesen. Unsere Existenz (mittel gutem Durchgangsverkehr / Parkmöglichkeiten) ist also sicherlich auch im öffentlichen Interesse und somit im Interesse der Gemeinde und des Kantons.	4	Die Zufahrt zum Café Knaus ist auch in Zukunft vollumfänglich möglich. Die Parkplätze werden durch das Projekt nicht tangiert. Für das Café Knaus besteht die Chance, die Parkpätze besser zu organisieren.	2
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Finden wir grundsätzlich auch gut, aber im allgemeinen ist für uns einfach die Strasse etwas zu wenig breit (ein weitere Hindernis für uns Oensinger).	4	Die im Projekt vorgesehenen Strassenbreiten entsprechen den Normen der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute.	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Wie schon erwähnt finden wir die kurze 20er Zone unnötig und sogar gefährlicher für die Kinder (keine Fussgänger) sowie für den Autofahrer unverständlich und mühsam für ganz Oensingen (zu viele Tempowechsel). Zudem ist die Strasse zu wenig breit.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Die Strassenbreiten entsprechen den Normen und decken die massgebenden Begegnungsfälle (sich kreuzende Fahrzeuge) bei Tempo 30 ab.	2
		3	Gestaltung des Knaus-Knotens gelungen: WICHTIG: Dies betrifft unsere Grundstücke der Café Knaus AG und wir bitten da um ZUSAMMENARBEIT: Parkmöglichkeiten sind lebensnotwendig für unseren Betrieb und das Gewerbe, wir haben bereits jetzt zu wenig Parkplätze, dies muss berücksichtigt werden. Für Verbesserungspunkte bezüglich unseren Grundstücken 704 und 639 an der Hauptstrasse: Wir bitten den Gemeinderat/Kanton das Trottoir nicht auf unser Grundstück umzusiedeln. Dies ist zurzeit auf dem Vorprojekt-Plan eingezeichnet ohne uns vorher je kontaktiert zu haben, Enteignung ist für uns untragbar, wir benötigen unseren Platz für Parkplätze. Es sollten auch keine Bäume vor unserem Parkplatz gegen die Hauptstrasse eingeplant werden, dies wäre auch für den zukünftigen Zibelmäret an dieser Strasse nicht zielführend (Zelte sind da aufgestellt). Wichtig ist uns zudem, dass die Erreichbarkeit der Café Knaus AG und unserer Parkplätze immer gegeben ist, auch während der Strassen-Umbau Phase. Und das Anlieferungen (Lastwagen) und Reisecars jederzeit und von beiden Seiten her auf unsere Parkplätze fahren können. Wie im Workshop bereits eingebracht wäre eine Einfahrt von der Hauptstrasse (zukünftige Gemeindefstrasse) auf unseren grossen Parkplatz doch sinnvoller als Bäume dahinzustellen. Wenn zusätzliche Bäume gewünscht sind pflanzen wir die gerne auf unserer Grünfläche an. Wir stehen für Gespräche gerne zur Verfügung.	4	Die Situation am Knoten Hauptstrasse / Kestenholzstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts mit den betroffenen Anstössern analysiert. Die Verbesserungsvorschläge werden studiert. Die Zufahrt zum Café Knaus ist auch in Zukunft vollumfänglich möglich. Die Parkplätze werden durch das Projekt nicht tangiert. Für das Café Knaus besteht aber die Chance, die Parkpätze besser zu organisieren. Die Erreichbarkeit während der gesamten Bauphase wird mit einer entsprechenden Planung sichergestellt sein.	2
		4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Wir würden auf der Entlastungsstrasse im Berreich der Schule maximal Tempo 50 empfehlen (Jurastrasse), da viele Kinder unterwegs sind. Wie mehrfach erwähnt finden wir eine Entlastungsstrasse (v.a. für Schwerverkehr und bei Autobahnstau für Auswertige) sinnvoll, jedoch wird diese aufgrund der zu vielen Massnahmen an der Lebensader im Vorprojekt zu einer Umfahrungsstrasse welche das Gewerbe im Dorf gefährdet.	4	Im Bereich der Kreisschule Bechburg ist Tempo 50 vorgesehen. Die Funktionsfähigkeit der Lebensader wird nicht eingeschränkt.	5
		4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Auch dies finden wir zu Kompromisslos. Wir möchten ein totes Dorf verhindern, daher sollte der Autofahrer bei der Einfahrt ins Dorf jeweils eine freie Wahl haben und nicht direkt auf die Entlastungsstrasse um das Dorf geführt werden. Das bedeutet es bräuchte unserer Meinung nach vor dem Dorf von Oberbuchsiten herkommend wie auf dem Workshop-Plan eingezeichnet einen Kreisell wo der Autofahrer selbst bestimmt wo er durchfahren möchte und nicht umgeleitet wird. Und wenn aufgrund der genannten Vorteile der Abbiegung kein Kreisell gebaut wird, sollten als Kompromiss doch wenigstens die Verkehrshindernisse an der Lebensader minimiert werden.	4	Die vorgesehene Rechtsabbiegespur ermöglicht ein intuitives und problemloses Einfahren auf die Oltenstrasse – ganz im Gegensatz zu Wiedlisbach, wo keine Abbiegespur besteht und die Zufahrt rechtwinklig und nicht in gerader Linie ausgebildet ist. Die Situation Wiedlisbach ist aber auch aus verschiedenen Standortgebundenen Eigenschaften nicht vergleichbar mit der regionalen Zentrumsfunktion von Oensingen.	5
		Dieses Projekt ist uns wirklich wichtig und wir geben uns bei der gewünschten Mitwirkung Mühe, daher bitten wir um eine kurze Eingangsbestätigung (samuel.lanz@cafeknaus.ch). Herzlichen Dank für die Kenntnisnahme.		Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
3	Vigier Beton / Kieswerk Aebisholz	6	<p>Bei der Durchsicht der Unterlagen ist uns aufgefallen, dass die Breitfeldstrasse künftig nicht mehr direkt an die Jurastrasse sondern an die Kestenholzstrasse anschliessen wird. Die Kiesgrube Aebisholz ist heute über die Breitfeldstrasse an die Jurastrasse und damit an das übergeordnete Strassenetz angeschlossen. Die Projektunterlagen lassen darauf schliessen, dass beim Gesamtverkehrsprojekt Oensingen bereits von einer neuen Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz über die Dünnerstrasse ausgegangen wird. Wir begrüssen das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen und auch die vorgesehene neue Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz, möchten aber darauf hinweisen, dass für diese neue Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz derzeit noch keine rechtskräftige Planung vorliegt.</p> <p>Wir ersuchen Sie daher, im weiteren Verfahren eine Koordination zwischen dem Gesamtverkehrsprojekt Oensingen und der Erschliessungsplanung der Kiesgrube Aebisholz sicherzustellen. Insbesondere ist die Umsetzung der beiden Projekte zeitlich abzustimmen resp. im Gesamtverkehrsprojekt Oensingen eine Rückfallebene einzuplanen, sollte die neue Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz nicht zustandekommen. Die Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz darf durch das Gesamtverkehrsprojekt nicht erschwert werden.</p> <p>Wir möchten Sie zudem an die Vereinbarung vom 24. September 2019 zwischen der Kieswerk Aebisholz AG, den Einwohnergemeinden Oensingen und Kestenholz sowie des Bau- und Justizdepartements Kt. Solothurn erinnern, welche unter anderem die Zusammenarbeit im Rahmen der örtlichen Verkehrsprojekte regelt und fordern Sie auf, uns in der nächsten Projektphase in geeigneter Weise in die Projektierung einzubinden.</p>	2	Die Verlegung der Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz ist bekannt und die Realisierungstermine werden mit dem Bundesamt für Strassen koordiniert. Die Autobahnbrücke Z52, Dünnerstrasse - Herrenmattweg, sollte gemäss heutigem Terminprogramm spätestens ab Mitte 2029 betriebsbereit sein. Der Kreisel Jurastrasse / Kestenholzstrasse wird frühestens ab 2030 realisiert. Die Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz erfolgt künftig über die Autobahnbrücke Z52 und die Dünnerstrasse. Die Erschliessungsplanung der Kiesgrube Aebisholz wird durch die Gemeinde Oensingen sichergestellt.	2
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
4	SBB	6	<p>Die SBB hat zum Projekt mit Schreiben vom 14.11.2019 (ID-Nr. 697265) Stellung genommen. Die Stellungnahme hat weiterhin Gültigkeit, mit Ausnahme der Auflagen zu einem möglichen Haltestelle Oensingen Dorf.</p> <p>Die gewählte Linienführung entlang der Bahn und der Rückbau der Unterführung Bifangweg (Abschnitt 4) würden den ursprünglich geplanten Standort einer möglichen neuen Haltestelle Oensingen Dorf verunmöglichen. Anlässlich des Meetings mit dem BAV, Kanton SO und SBB am 18.09.2023 wurde diesbezüglich Folgendes beschlossen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Variante «OED Ost» wird (nur noch) als rechnerischer Vergleich bis zum Meilenstein 2 (Beschluss Bestvariante mit Grobkostenschätzung +/-50%) bearbeitet.</li> <li>2. Kanton-SBB-BAV schliessen eine Absichtserklärung ab, wonach der Kanton sich dazu bereit erklärt, sich an den potenziellen Mehrkosten infolge der Notwendigkeit einer Unterführung bei der Variante «OED West» im Sinne einer «alternativen Massnahme» zu beteiligen. Der Kanton bespricht dies kantonsintern und gibt eine Rückmeldung dazu.</li> <li>3. Der Kanton realisiert die Umfahungsstrasse ohne allfälligen zusätzlichen Raumbedarf der SBB für eine Realisierung der Variante «OED Ost».</li> <li>4. Der Kanton prüft den Kauf von Ländereien auf der Nordseite (Armasuisse) der Variante «OED West». Neue Unterführung / Rückbau von 2 Unterführungen Für die geplante Aufhebung von 2 Unterführungen und den Bau einer neuen Unterführung läuft aktuell ein Kundenprojekt mit Begleitung der SBB. Die Regelung dieser Bauwerke inkl. der Baufreigabe läuft in diesem separaten Prozess. Für Detailrückfragen wenden Sie sich bitte an: Kontaktperson: SBB Infrastruktur Ausbau und Erneuerungsprojekte Projektmanagement</li> </ol>	2	Mit der Realisierung der Variante «OED West» der SBB muss im GVP Oensingen kein zusätzlicher Raumbedarf für eine Realisierung der Variante «OED Ost» eingerechnet werden. Die Projekte werden weiterhin zwischen der SBB und dem Kanton Solothurn koordiniert.	3
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
5	Tela GmbH und Cartaseta AG	2	<p>E-Mail vom 27.11.2025: Stellungnahme zum Gesamtverkehrsprojekt Oensingen/ Öffentliche Mitwirkung Die Tela GmbH unterstützt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen grundsätzlich.</p> <p>Die Tela beschäftigt derzeit rund 250 Mitarbeitende am Standort Niederbipp und ist nicht „nur“ eine Papierfabrik, sondern auch ein bedeutendes Logistikunternehmen, da die Hygienepapierproduktion sehr Logistikintensiv ist. Jährlich liefern wir über 300.000 Paletten mit Fertigprodukten aus und recyceln dabei rund 100.000 Tonnen Altpapier. Dies unterstreicht unsere Rolle im Bereich der nachhaltigen Produktion und des verantwortungsbewussten Umgangs mit Ressourcen.</p> <p>In den letzten Jahren haben wir erhebliche Investitionen in unseren Bahnbetrieb getätigt. Dieser ermöglicht es uns, etwa die Hälfte unserer Waren über die Bahn zu transportieren. Trotz dieser Bemühungen bleiben rund 4'500 LKW-Ladungen pro Jahr über die Strasse, da nicht alle unsere Kunden über eigene Bahnanschlüsse verfügen.</p> <p>Ein wichtiger Aspekt ist die Anlieferung von Altpapier aus der Schweiz, die in den meisten Fällen über Lkw erfolgt. Ein Bahnbetrieb würde in diesem Zusammenhang nur sehr begrenzt Sinn machen, respektive in den meisten Fällen gar nicht möglich sein. Im Umkehrschluss werden somit über 4000 Lkw-Ladungen Altpapier jährlich angeliefert, um unsere Produktion sicher zu stellen. Für die Tela GmbH ist deshalb eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur entscheidend, um Logistikaufläufe sicherzustellen, Pendlerströme zu bewältigen und die langfristige Standortentwicklung zu ermöglichen. Ebenso wichtig ist eine verlässliche Erreichbarkeit für Mitarbeitende, die täglich auf funktionierende Verkehrsachsen angewiesen sind.</p>	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Mit dem GVP Oensingen soll generell eine Verbesserung der angesprochenen Punkte erreicht werden.	5
		4	Die Verkehrsströme zwischen Oensingen und Niederbipp sind stark miteinander verflochten. Das Projekt endet jedoch an der Kantongrenze, obwohl zahlreiche Unternehmen – wie auch die Tela GmbH – auf eine abgestimmte und leistungsfähige Führung der Achse Nordringstrasse–Industriestrasse angewiesen ist. Die Weiterführung über eine Gemeindestrasse in Niederbipp ist ohne interkantonale Koordination unzureichend. Eine enge Abstimmung zwischen dem Kanton Solothurn, dem Kanton Bern und der Gemeinde Niederbipp ist deshalb zwingend erforderlich, damit sich keine neuen Engpässe oder Belastungssituationen ergeben. Die Tela GmbH unterstützt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen klar, verbindet diese Unterstützung jedoch klar mit der Erwartung, dass die Anbindung der Gemeindestrasse im Kanton Bern entsprechend im Gesamtprojekt berücksichtigt werden.	4	Die Planungshoheit des Kantons Solothurn endet an der Kantongrenze. 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.	3
		6	Abschliessend möchten wir erwähnen, dass eine funktionierende ÖV-Erschliessung entlang der Achse Niederbipp–Nordringstrasse–Dünnerstrasse–Oensingen für Schichtbetriebe, Produktionsstandorte und Dienstleistungsunternehmen heutzutage zentral und zukunftsweisend sind. Heute bestehen Defizite, die zwingend zu beheben sind, um den Arbeitsmarkt zu stärken und den Pendlerverkehr nachhaltig zu organisieren.	4		3
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
6	Agroscope Forschungsgruppe Extension Ackerbau	5	<p>Am letzten Dienstag habe ich als Vertreter von Agroscope an der Information über das Vorprojekt, teilgenommen. Ich war ein wenig überrascht, dass die Mitwirkung zum Gesamtprojekt schon drei Tage später endet. Für uns ist es auch nicht nachvollziehbar warum fast alle Massnahmen auf dem Boden der Gemeinde Kestenholz gemacht werden. Im angehängten Schreiben habe ich die Auswirkungen der geplanten Massnahmen für Agroscope beschrieben und hoffe, dass unsere Anliegen berücksichtigt werden:</p> <p>Die Forschungsanstalt Agroscope ist schon seit über 30 Jahren auf dem Areal Biblis in Oensingen tätig. Es sind die Bereiche Futterpflanzenzüchtung, Getreidezüchtung, Futterpflanzenartenprüfung und Rapssortenprüfung dort vertreten. Für uns hat dieser Standort eine hohe Bedeutsamkeit für das Testen unserer Pflanzen unter den Klimatischen Bedingungen im Mittelland. Durch die geplanten Ausgleichsmassnahmen, im Besonderen mit der Hecke im Norden des Areals, aber auch mit den Weihern im Südosten, geht bei uns ein Teil der Versuchsfläche verloren, die wir nicht kompensieren können. Das hat zur Folge, dass wir unsere Fruchtfolge nicht mehr einhalten können. Daher fordern wir vollwertigen Ersatz für diese Flächen. Durch das Vernetzen der einzelnen Strukturen, wird der Druck durch Grosswild auf unsere Kulturen sicher zunehmen, wodurch wir vermehrt gezwungen wären, unsere Flächen mit einem Zaun zu schützen. Aus diesen Gründen lehnen wir die geplanten Massnahmen ab, weil sie uns bei unserer Versuchstätigkeit zu stark einschränken.</p>	4	Nach dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG), Art. 18, muss bei einer Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen der Verursacher für angemessenen Ausgleich sorgen. Im Rahmen des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen sind daher ökologische Ausgleichsmassnahmen zu leisten. Soweit die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst. Dabei ist auch auf einen sorgsamen Umgang mit den Fruchtfolgeflächen zu achten.	2

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
7	Arbeitsgruppe Oensingen - Impuls 2040	3	Begleitschreiben erhalten.	2	Das Begleitschreiben behandelt viele Problemzonen der heutigen Schulwegsicherheit und zeugt von viel Ortskenntnis. Im Rahmen des Bauprojekts sind die Hinweise durch die Projektverfasser zu prüfen, zu bewerten und wo erforderlich ins Projekt zu integrieren.	2
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
8	Einwohnergemeinde Kestenholz	6	Der Gemeinderat Kestenholz hat die Unterlagen zum Gesamtverkehrsprojekt Oensingen beraten und nimmt die Gelegenheit wahr, im Rahmen der Mitwirkung eine Rückmeldung einzureichen. Der Gemeinderat Kestenholz sieht die Notwendigkeit einer Verkehrsentslastung Oensingen und steht dem Projekt grundsätzlich positiv gegenüber. Zu zwei Punkten nimmt der Gemeinderat im Detail Stellung: Umwelt (ökologische Ausgleichsmassnahmen) Die geplanten ökologischen Ausgleichsmassnahmen sind zu einem grossen Teil auf dem Gemeindegebiet Kestenholz vorgesehen. Der Gemeinderat hat dies zur Kenntnis genommen, ist jedoch irritiert darüber, dass die Gemeinde Kestenholz und die betroffenen Grundeigentümer erst im Rahmen der Mitwirkung informiert werden. Sollte an den Ausgleichsmassnahmen festgehalten werden, müsste die Gemeinde Kestenholz und die betroffenen Grundeigentümer in die Planung einbezogen werden. Vielen Dank für die Berücksichtigung der Anliegen in der weiteren Planung.	4	Nach dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG), Art. 18, muss bei einer Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen der Verursacher für angemessenen Ausgleich sorgen. Im Rahmen des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen sind daher ökologische Ausgleichsmassnahmen zu leisten. Soweit die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit der Gemeinde Kestenholz sowie den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
		5	Weiter ist im Rahmen des Autobahnausbaus eine Landumlegung N1/Gäu am Laufen. Die geplanten Ausgleichsmassnahmen vom GVP Oensingen müssen, sofern diese weiterverfolgt werden, mit der Flurgemeinschaft N1/Gäu abgestimmt werden.	2	Die Koordination mit der Landumlegung ist über das Amt für Landwirtschaft sichergestellt.	3
		4	Entlastungsstrasse (Verkehrsknoten Dünern) Der Verkehr beim geplanten Verkehrsknoten Dünern soll wie der Knoten Vebo mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Die beiden Lichtsignalanlagen werden aufeinander abgestimmt. Der Gemeinderat befürchtet, dass es durch diese Regelung zu Ausweichverkehr bezüglich des Mehrverkehrs auf der Entlastungsstrasse und Überlastung der Lichtsignalanlagen kommen kann. Der Gemeinderat beantragt, dass dieser Punkt in der weiteren Planung berücksichtigt wird.	4	Die beiden Knoten VEBO und Dünern sind lichtsignalgesteuert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht eine maximale Kapazität der Knoten. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt ein entsprechendes Monitoring.	5
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
9	Hörmann Schweiz AG	1	Die Hörmann Schweiz AG begrüsst grundsätzlich das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen als wichtigen Schritt zur Entlastung des Dorfkerns und zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts der Industrie Oensingen / Niederbipp als attraktiven Arbeitgeberstandort. Für die angesiedelten Unternehmen ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur entscheidend um die Standortentwicklung langfristig sicherzustellen. Damit das Projekt nachhaltig wirkt, müssen daher zentrale Punkte berücksichtigt werden. Als stark betroffenes und angesiedeltes Unternehmen in der Nordringstrasse ist es uns ein wichtiges Anliegen, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur geplanten Verkehrsführung über die Nordringstrasse, die nachfolgenden Punkte einzubringen.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		5	Lärmschutzmassnahmen Mit der Umleitung des Verkehrs auf die Nordringstrasse ist mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit auch des Lärmpegels zu rechnen. Die Planung und Umsetzung wirksamer Lärmschutzmassnahmen, wie z.B. Schallschutzwände oder begrünte Lärmschutzwälle entlang der betroffenen Gebiete, ist daher unumgänglich.  Flüsterbelag Um die Lärmemissionen weiter zu reduzieren, fordern wir den Einbau eines lärmindernden Flüsterbelags auf der gesamten Nordringstrasse. Dieser Belag trägt wesentlich zur Verbesserung der Arbeitsqualität und der Gesundheit der Mitarbeitenden bei.	2	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	Fahrradstrecken Die neue Verkehrsführung bietet die Chance, sichere und durchgehende Fahrradstrecken entlang der Nordringstrasse zu schaffen. Wir bitten um die Integration von gut markierten und baulich getrennten Radwegen, um die Sicherheit für Radfahrende zu gewährleisten und den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.	2	Velowege sind aufgrund des sehr geringen Velovekehrs auf der Nordringstrasse und des zusätzlichen Platzbedarfs nicht vorgesehen. Ein Mehrzweckmittelstreifen soll aber für zusätzliche Sicherheit sorgen, da Autofahrende damit Velos einfacher überholen können. Zudem bestehen verschiedene, attraktivere Ost-West-Verbindungen für die Velofahrenden.	5
		6	öffentlicher Verkehr Eine OV Anbindung von Niederbipp über die Nordringstrasse > Dünernstrasse zum Bahnhof Oensingen ist daher wichtig.	4	Die Industrie ist mit dem Bahnhof Oensingen gut erschlossen. Zusätzliche Buslinien wurden verschiedentlich geprüft, erfüllten aber die Bedingungen für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb nicht. Eine künftige Entwicklung mit einer neuen Buslinie ist aber denkbar.	3
		4	Fussgängerstreifen Für die sichere Querung der Nordringstrasse sind ausreichend Fussgängerstreifen an den wichtigsten Kreuzungen und Übergängen vorzusehen. Besonders im Bereich der Fusswege zum und vom Bahnhof ist auf eine sichere und barrierefreie Gestaltung zu achten.	2	Auf der Nordringstrasse sind drei Fussgängerstreifen an den neuralgischen Punkten vorgesehen.	5
		4	Trottoir Für den sicheren Zugang für Fussgänger zur Eichengasse ist auf der Südseite der Nordringstrasse ein Trottoir vorzusehen. Entlastung Parzelle Hörmann 1281. Die Erweiterung der Fahrbahn hat zwingend zulasten der Parzelle 1124 & 2207 (gegenüber der Hörmann Schweiz AG) zu erfolgen.	2	Im Bereich des bebauten Gebiets ist das südliche Trottoir im Projekt bereits auf der gesamten Länge der Nordringstrasse vorgesehen. Betreffend Landerwerb werden wir in der weiteren Planungsphase auf die Landerwerbende zugehen.	5
		4	Verkehrssicherheit Die Einfahrt von der Eichengasse in die Nordringstrasse muss so gestaltet werden, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist. Hierbei sind übersichtliche Verkehrsführungen, gute Beleuchtung und sichere Einfahrten für Fahrzeuge und Lastwagen besonders wichtig.  Anbindung Knotenpunkte Die Knotenpunkte Ecke Industriestrasse / Moosmattweg und Kreisell Brunnenweg / Aengistrasse / Industriestrasse müssen in das Gesamtkonzept integriert werden.  Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.	2	Alle Knotenpunkte auf der Nordringstrasse werden im Rahmen des Bauprojekts nochmals geprüft und normkonform gestaltet. Die Planungshöhe 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 Kapazität der heute bestehenden Industriestrasse in Niederbipp reicht grundsätzlich, um das Verkehrsvolumen aus der Nordringstrasse aufnehmen zu können. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden Oensingen und Niederbipp sowie dem Kanton Bern ist die Erarbeitung eines Masterplans für die Arbeitszone Oensingen / Niederbipp beauftragt.	2

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
10	Bell Schweiz AG	1	Die heutige Verkehrssituation beeinträchtigt die betriebliche Erreichbarkeit, die Logistik und die Pendlerströme der Mitarbeitenden.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Das Projekt stärkt die Erreichbarkeit, die Zuverlässigkeit der Verkehrsabläufe und damit die Industrie und die gesamte Wirtschaft.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Die Industrie und ihre Betriebe an der Nordringstrasse / Dünnernstrasse und Süd- und Ostringstrasse sind in das Busnetz aufzunehmen. Im Industriegebiet ist heute keine OV-Erschliessung vorhanden.	4	Die Industrie ist mit dem Bahnhof Oensingen gut erschlossen. Zusätzliche Buslinien wurden verschiedentlich geprüft, erfüllten aber die Bedingungen für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb nicht. Eine künftige Entwicklung mit einer neuen Buslinie ist aber denkbar.	3
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Die Lebensader ist weiterhin die Anbindung des Thals an das Hauptstrassennetz von und nach Olten. Ein stetiger, wenn auch verlangsamer Verkehrsfluss muss gewährleistet sein.	2	Die Anbindung Thal ist via Lebensader bzw. Staadacker- und Jurastrasse jederzeit sichergestellt. Das geplante Strassennetz deckt damit alle relevanten Beziehungen ab. Die kritisierte Begegnungszone mit Tempo 20 wird nicht realisiert. Die Funktionsfähigkeit der Lebensader wird nicht eingeschränkt.	5
		3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Den Gewerbetreibenden sind entlang der Lebensader genügend Parkplätze, Ver- und Entladestellen und Verkaufsmöglichkeiten zu bieten.	2	Mit der Lebensader werden weder Parkplätze geschaffen noch abgebaut.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Der bestehende Kreisverkehr hat sich bewährt und ermöglicht einen gleichmässigen Verkehrsfluss.	4	Der bestehende Kreisverkehr ist ein Provisorium und nicht normkonform. Es bestehen Sicherheitsrisiken und damit Handlungsbedarf. Es wird ein normkonformer Kreisverkehr realisiert.	5
		3	Umbau Kreisverkehr Knoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der Umbau wird begrüsst, der jetzige T-Knoten mag sicherheitstechnisch richtig sein(?), verkehrstechnisch aus Richtung Thal aber nicht tauglich.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die funktionale Aufgabe der Strasse ist und bleibt die Abwicklung von Strassenverkehr (Zu- und Wegfahrt Region Thal). Zur Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer ist die Lebensader einheitlich zu gestalten.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Das Gesamtverkehrsprojekt berücksichtigt alle Formen der Mobilität, wobei die Prioritäten auf der Entlastungsstrasse und der Lebensader unterschiedlich gewichtet werden.	2
		3	Gestaltung des Knaus-Knotens gelingen?: Die Befahrbarkeit mit LKW ist weiterhin sicher zu stellen.	4	Die Kontrolle der Befahrbarkeit wird gemäss VSS 40 271a im Projektperimeter geprüft und mit der Realisierung gewährleistet. In Abweichung mit der VSS 40 271a und in Übereinstimmung mit der gültigen VTS [9], sind die Nachweise der Schleppkurven für Anhängerzüge mit den Massen 18.75 x 2.60 m, bzw. Sattelzüge (Euro-Sattelzug, 16.50 m) zu führen.	5
		4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Die Entlastungsstrasse ist aus logischer und industrieller Sicht zentral. Sie erhöht die Kapazität und Zuverlässigkeit des Verkehrsnetzes.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Die Ein- und Ausfahrt der Betriebe müssen jederzeit gewährleistet sein. Sämtliche Massnahmen zur Erhöhung der Abbiegesicherheit und Beibehaltung der Leistungsfähigkeit der Strasse werden begrüsst.	2	Alle Knotenpunkte auf der Nordringstrasse werden im Rahmen des Bauprojekts nochmals geprüft und normkonform ausgebildet.	2
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Der Platzbedarf für die Verkehrsführung muss nochmals überprüft werden. Es sind genügend bestehende Strassenflächen für die geplante Verkehrsführung vorhanden, ohne das privates Industrieland tangiert werden muss.	2	Der Flächenbedarf wurde auf das notwendigste beschränkt. Damit aber ein leistungsfähiger Knoten an der Dünnern realisiert werden kann, ist das Projekt nicht ohne Eingriffe in angrenzende Parzellen zu realisieren.	5
		4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Die Verkehrsführung ist zielgerecht.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die Schaffung oder Auwertung von ökologischen Flächen ist zu begrüssen. Sie darf aber nicht zulasten der landwirtschaftlichen Produktionsflächen oder Versorgungssicherheit gehen.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst. Dabei ist auch auf einen sorgsam Umgang mit den Fruchtfolgeflächen zu achten.	2
6	Wir unterstützen ausdrücklich das Ziel, eine zukunftsfähige Verkehrslösung im Bereich des Autobahnanschlusses Oensingen zu entwickeln. Wir gehen davon aus, dass das vorgesehene Verkehrsregime mit Lichtsignalanlagen einen jederzeit hindernisfreien Zugang zu unseren Betrieben gewährleistet und über ausreichende Kapazitätsreserven für die Zukunft verfügt. Hierzu erwarten wir eine entsprechende Bestätigung Ihrerseits. Ebenso ist während sämtlicher Bauphasen ein durchgehender und uneingeschränkter Zugang zu unseren Anlagen sicherzustellen.	2	Leistungsberechnungen für den Knoten Dünnern erfolgten für den Prognosezustand 2040 und zeigen eine genügende Leistungsfähigkeit. Die Bauverkehrsphasen sind aktuell noch nicht Gegenstand der Planung. Sicherlich ist die Erreichbarkeit aller Liegenschaften und Gewerbe während den Bauarbeiten bestmöglich sicherzustellen. Die Erreichbarkeit während der gesamten Bauphase ist mit einer entsprechenden Planung zu gewährleisten. Eine eingehende Planung der Bauphasen erfolgt nach der Plangenehmigung in der Phase Ausführungsprojekt.	2		
6	Eingezontes und bebaubares Industrieland ist heute ein zentraler Standortfaktor, insbesondere wenn es sich um zusammenhängende Entwicklungsflächen in bereits dicht genutzten Industriearealen handelt. Die vorliegende Planung im Bereich des Knotens Ostringstrasse/Dünnernstrasse ist deshalb zwingend zu überarbeiten und es sind die bereits bestehenden Verkehrsflächen zu nutzen. Der geplante «Grosskreis» ist zugunsten einer geschmeidigeren und ausgerichteten Strassenführung zu überarbeiten. Zudem ist unsere Parzelle zu entlasten und freizuhalten; die notwendigen Anpassungen haben zwingend zulasten der Parzelle GB Oensingen Nr. 1103 zu erfolgen. Auch die vorgesehenen Velo- und Fussgängerübergänge in Richtung VEBO erachten wir als unzureichend bzw. stark optimierungsbedürftig (siehe dazu auch im Weiteren). Weiter begrüssen wir Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen unseren Betrieben und dem Parkhaus an der Südringstrasse. Wir bitten um Auskunft, ob in diesem Bereich konkrete Verbesserungen vorgesehen sind und falls ja, welche. Zudem stellen wir fest, dass unsere Parzelle GB Oensingen Nr. 1482 weiterhin mit Fuss- und Velowegen belastet ist. Wir anerkennen den Bedarf an einer sicheren Verbindung zur VEBO, sind jedoch überzeugt, dass die Verkehrsführung auf unserer Parzelle erheblich zu optimieren ist. Die bestehende Verkehrsfläche der Ostringstrasse sollte stärker in die Planung einbezogen werden, um unseren bestehenden Grundstücksbestand soweit wie möglich zu erhalten und zusätzlichen Verbrauch von Industrieland zu vermeiden.  Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.	2	Der Knoten Dünnern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Er funktioniert ähnlich wie ein Kreisverkehr. 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. Damit aber ein leistungsfähiger Knoten an der Dünnern realisiert werden kann, ist das Projekt nicht ohne Eingriffe in angrenzende Parzellen zu realisieren. Das Projekt wurde gegenüber dem ursprünglich geplanten "Grosskreis" reduziert und kompakter gestaltet. Mit dem Grosskreis wären die Parz. 1103., 1482 und 1110 massiv tangiert worden. Auch Gebäude hätten abgebrochen werden müssen. Massnahmen an der Südringstrasse sind nicht Gegenstand der Planung des GVP Oensingen. Die Planung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Oensingen.	5		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
11	Natur- und Vogelschutzverein Oensingen	5	<p>Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Mitwirkung.</p> <p>Der Natur- und Vogelschutzverein Oensingen begrüsst das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen ausdrücklich. Wir anerkennen die geplanten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung des Ortskerns, zur Förderung des Langsamverkehrs sowie zur Erhöhung der Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner als wichtigen Schritt für eine zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung. Besonders positiv bewerten wir, dass dem öffentlichen Raum und Begegnungszonen mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden soll.</p> <p>Das Potenzial der «Lebensader» auf der Länge von 2'100 m quer durch Oensingen wird aber noch zu wenig aufgezeigt. Der Name sollte aus unserer Sicht Programm sein!</p> <p>Inwiefern durch die Planung folgende Punkte erfolgreich umgesetzt werden, kann von uns nicht glaubhaft gefolgt werden:</p> <p>«bessere Aufenthaltsqualität»                  „Deshalb mehr Grün und mehr Platz für Passantinnen und Passanten. Die Aufenthaltsqualität steigt.“                  „Nicht für den Verkehr benötigte Flächen werden entsiegelt und begrünt“.</p> <p>Die Entsigelungsflächen sind marginal, befinden sich teilweise auf fremden Grund und die Sicherung dieser Flächen bzw. die Garantie der Umsetzung wird nicht dargelegt. Die Aufwertungsmassnahmen dürfen nicht zu einer Alibi-Übung verkommen.</p> <p>Wir möchten auf die einmalige Chance hinweisen, die sich im Rahmen des Projekts für die Begrünung der Lebensader Oensingen und die Förderung der Biodiversität bietet. Aus unserer Sicht muss die bisherige Planung noch stärker auf die klimaangepasste Gestaltung öffentlicher Flächen eingehen. Versiegelte Flächen tragen massgeblich zur lokalen Überhitzung bei und bieten wenig Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Gleichzeitig ist uns bewusst, dass solche Flächen für den Verkehr und die Nutzbarkeit durch verschiedene Gruppen unverzichtbar sind.</p> <p>Dennoch gibt es viele Flächen im Projektgebiet, die ohne Komforteinbusse für Verkehrsteilnehmende begrünt oder entsiegelt werden könnten. Solche Massnahmen tragen neben der Reduktion von Hitzeinseln, auch zur Verbesserung der Regenwasserversickerung und -retention bei und fördern die Biodiversität nachhaltig. Mit relativ geringem Aufwand lassen sich versiegelte Flächen in versickerungsfähige, kühlende Grünflächen umwandeln, die nicht nur ökologischen, sondern auch sozialen Mehrwert schaffen.</p> <p>Wir möchten daher anbieten, gemeinsam mit den Planungsverantwortlichen an einem Tisch Lösungen zu erarbeiten, damit unser Begehren in die Planung einfließen kann.</p> <p>Der Natur- und Vogelschutzverein Oensingen sieht mit dem GVP eine Chance, wie die Gemeinde Oensingen als Vorbild für klimaangepasste und biodiversitätsfördernde Gestaltung öffentlicher Räume den Ortskern Oensingen als lebenswerte, grüne Umgebung für die Bevölkerung, Tiere und Pflanzen stärken und gestalten kann.</p> <p>Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns einzubringen, und freuen uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit.</p> <p>Für den Natur- und Vogelschutzverein Oensingen</p>	2	<p>In der nächsten Phase, dem Bauprojekt, wird ein Landschaftsarchitekt für die landschaftspflegerische Begleitplanungen beauftragt. Er wird versuchen, das marginal vorhandene Potenzial auf der Lebensader auszuschöpfen.</p> <p>Die Förderung der Biodiversität sowie Massnahmen, die neben der Reduktion von Hitzeinseln auch zur Verbesserung der Regenwasserversickerung und -retention beitragen, sind zu begrüssen. Leider sind aufgrund der Platzverhältnissen im dicht überbauten Siedlungsraum die Möglichkeiten beschränkt, speziell wenn privates Areal betroffen wird. Die Lebensader muss auch weiterhin in erster Linie eine funktions- und leistungsfähige Strassenverbindung bleiben. Dies sowohl für Zufussgehende, Velofahrende, den Individualverkehr und für Ausnahmetransporte.</p> <p>Besten Dank für das Angebot. Sollten sich beim verantwortlichen Landschaftsarchitekten in der landschaftspflegerischen Begleitplanung offene Fragen stellen, werden wir auf das Angebot zurückkommen.</p>	2
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
12	BrunnerAebiPartner	6	<p>In randvermerkter Angelegenheit übermache ich Ihnen innert Frist im Auftrag meiner Mandantschaft den eigenständig ausgefüllten Fragebogen (vgl. Beilage 1).</p> <p>Im Rahmen der Mitwirkung ersuchen die Ehegatten Bürkli als Eigentümer der Liegenschaft GB Oensingen Nr. 1103 um Präzisierungen zu den sie unmittelbar betreffenden Punkten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Den Planunterlagen ist lediglich rudimentär zu entnehmen, dass meine Mandantschaft offenbar verschiedene Teilflächen der Parzelle abzutreten haben wird. Die Ehegatten Bürkli bitten daher um weiterführende Informationen zu Umfang, Lage und Entschädigung der vorgesehenen Abtretungen.</li> <li>2. Es ist offensichtlich, dass die Liegenschaft meiner Mandantschaft erheblichen Immissionen ausgesetzt sein wird. Den Unterlagen lässt sich jedoch nicht entnehmen, ob und gegebenenfalls welche Schutzmassnahmen - insbesondere Sicht- und Lärmschutz- vorgesehen sind. Auch hierzu ersucht meine Mandantschaft um ergänzende Auskünfte.</li> <li>3. Für meine Mandantschaft von besonderem Interesse ist zudem die detailliertere Ausgestaltung des geplanten Bauvorhabens, um sich ein klareres Bild über das künftige Erscheinungsbild (Einbettung ins Gelände, Materialisierung, Abmessungen usw.) machen zu können.</li> <li>4. Ohne genauere Angaben in den Unterlagen lässt sich erahnen, dass die Erschliessung des Grundstücks der Ehegatten Bürkli nur unzureichend vorgesehen ist. Der geplante Einbahnverkehr mit lediglich einer Ein- und einer Ausfahrt erscheint aus Sicht meiner Mandantschaft nicht sachgerecht.</li> </ol>	3	<p>Die gestellten Fragen werden im Rahmen der nächsten Projektphase, dem Bauprojekt, aufgegriffen. Eigentumsfragen werden mit den Direktbetroffenen eingehend erörtert. Die Frage von Immissionen sind Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung. Sollte sich ein Handlungsbedarf ergeben, werden Massnahmen ergriffen. Die Erschliessung des Grundstücks wird sichergestellt.</p>	2

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>ausführliche Dokumentation</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
13	TCS Sektion Solothurn	1	Die aktuelle Verkehrssituation beeinträchtigt die Sicherheit im Dorf spürbar. Besonders der Schwerverkehr belastet die Hauptachse und sollte deshalb konsequent umgeleitet werden. Eine solche Entlastung steigert die Sicherheit und schafft zugleich Raum für ein lebendigeres Dorfzentrum.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Bushaltestellen sinnvoll: Generell sollen die Busse, wenn immer möglich, in Buchten anhalten. Dies garantiert einen besseren Verkehrsfluss.	2	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten ist auf der Lebensader nicht mit einer übermässigen Behinderung zu rechnen. Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Für die an den Pflugerplatz zu verlegende Haltestelle und für eine allfällige neue Haltestelle im Bereich Lidl steht der Platz für eine Busbucht deshalb nicht zur Verfügung. Bei der Haltestelle Post wird die Beibehaltung der Busbucht nochmals geprüft.	2
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Eine Begegnungszone soll nur eingeführt werden, wenn die Sicherheit trotz Tempo 30 nicht gewährleistet ist. Sie könnte sonst Verkehr vom Dorf fernhalten und die Belegung schwächen. Der Durchgangsverkehr soll reduziert, aber nicht verhindert werden. Nicht benötigte Verkehrsflächen können, wenn möglich, als Bushaltestellenbuchten genutzt werden.	2	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 macht Dorfzentrum und Gde attraktiver: Das Gewerbe ist auf einen gewissen Durchgangsverkehr angewiesen, denn auch Laufkundschaft entsteht daraus. Der Veloverkehr profitiert zwar von einer Temporeduktion, allerdings fahren Velos heute oft schneller als 30. Es ist darauf zu achten, dass sie nicht selbst zum Sicherheitsproblem werden.	2	Auf der Lebensader verbleibt ausreichend Verkehr, und die Gewerbebetriebe sind ohne Einschränkung erreichbar. Der Sicherheit des Veloverkehrs wird eine grosse Bedeutung zugeschrieben.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Ein Velo Bypass ist sinnvoll, da er die Velos vom übrigen Verkehr trennt und damit die Sicherheit für alle erhöht.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Brüggmatt (Hauptstr. / Autobahnzubringer): Dieser Kreisel garantiert einen besseren Verkehrsfluss und verhindert Stau. Er hätte schon längst realisiert werden müssen.	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
		4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Wichtig ist, dass auch auf Entlastungsstrassen die Sicherheit für Veloverkehr und Fussgänger gewährleistet wird. Dies gilt insbesondere angesichts des vielen Schwerverkehrs und der teils hohen Geschwindigkeiten. Sichere Querungen für Fussgänger sowie ein gutes Miteinander von Velos und Fahrzeugen müssen dabei zwingend berücksichtigt werden.	2	Beidseitig der Nordringstrasse gibt es ein Trottoir. An neuralgischen Punkten werden zudem neu drei Fussgängerstreifen mit Mittelinsel realisiert. An der Nordringstrasse sind aufgrund des sehr geringen Veloverkehrs keine Velowege vorgesehen. Es bestehen gute Alternativrouten. Zudem können Fahrzeuge via Mittelstreifen Velos überholen.	5
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Bei dieser Art von Kreisel ist besonders darauf zu achten, dass die Verkehrsführung klar und logisch gestaltet wird, sodass alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennen, wie sie sich bewegen sollen.	2	Der Knoten Dünern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Der Knoten Dünern funktioniert ähnlich wie ein Kreisel, ist aber Lichtsignalgesteuert. Dies aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher.	5
Aus online Umfrage						
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
14	Post Immobilien M&S AG	6	Für die Post Immobilien AG sind folgende Punkte in Bezug auf das geplante Gesamtverkehrsprojekt in Oensingen wichtig: - Die Zu- und Wegfahrt für LogistikService sowie für die Postfiliale muss für entsprechende Transportfahrzeuge weiterhin zu jeder Zeit ungehindert gewährleistet bleiben - Die Zu- und Wegfahrt muss für Kunden mit PW weiterhin ungehindert gewährleistet bleiben - Die Visibilität der Postfiliale soll nicht durch hochstämmige Bäume oder andere sichteingrenzende Begrünungen eingeschränkt werden. Besten Dank, dass unsere Anliegen berücksichtigt werden.	3	Zu- und Wegfahrten zu Liegenschaften bleiben gewährleistet. Die konkrete Ausgestaltung der Begrünung wird in der kommenden Phase vertieft.	2
Aus online Umfrage						
Allgemeine Bemerkungen:						
15	von Ballmoos Solar GmbH	3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Von Ballmoos Solar GmbH wäre interessiert an einem Sponsoring für eine Solarblume in der Mitte des Kreisels	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	2
		6	von Ballmoos solar GmbH begrüsst das Gesamtverkehrsprojekt in Oensingen und würde sich gerne für anfällige Solarprojekte die mit dem Projekt zu tun haben als Sponsor und Projektplaner anbieten	1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	2
Aus online Umfrage						
Allgemeine Bemerkungen:						
16	Kohler Optik AG	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Wir sind stark abhängig von den aktuellen Parkplätzen am Sternenplatz. Bleiben diese erhalten? Bitten nehmen Sie Kontakt mit mir auf!	2	Am Sternenplatz sind durch das Gesamtverkehrsprojekt keine Änderungen geplant.	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Ist eine Änderung auch im Sternenweg geplant?	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Am Sternenweg sind durch das Gesamtverkehrskonzept keine Änderungen vorgesehen.	2

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
Allgemeine Bemerkungen:						
<i>Aus online Umfrage</i>						
17	WWF Solothurn					
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Entlang der Lebensader ist wenn möglich auf der gesamten Länge eine Baumallee wünschenswert, oder zumindest viel mehr entsiegelte Flächen, als aktuell angedacht sind.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Die Förderung der Biodiversität sowie Massnahmen, die neben der Reduktion von Hitzeinseln auch zur Verbesserung der Regenwasserversickerung und -retention beitragen, sind zu begrüssen. Leider sind aufgrund der Platzverhältnissen im dicht überbauten Siedlungsraum die Möglichkeiten beschränkt, speziell wenn privates Areal betroffen wird. Die Lebensader muss auch weiterhin in erster Linie eine funktions- und leistungsfähige Strassenverbindung bleiben. Dies sowohl für Zufussgehende, Velofahrende, den Individualverkehr und für Ausnahmetransporte.	2
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Die versiegelten Flächen sind so gering wie möglich zu halten. Auch Mittelinseln und versiegelte Flächen entlang von Einlenkern sind zu entsiegeln und begrünen. Die Pflanzung von Bäumen wird ausdrücklich begrüsst.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Die versiegelten Flächen sind so gering wie möglich zu halten. Auch Mittelinseln und versiegelte Flächen entlang von Einlenkern sind zu entsiegeln und begrünen. Die Pflanzung von Bäumen wird ausdrücklich begrüsst.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Die versiegelten Flächen sind so gering wie möglich zu halten. Auch Mittelinseln und versiegelte Flächen entlang von Einlenkern sind zu entsiegeln und begrünen. Die Pflanzung von Bäumen wird ausdrücklich begrüsst.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die Lebensader soll möglichst durchgehend begrünt werden. Einzelne Bäume auf der gesamten Streckenlänge reichen nicht aus, es braucht eine Allee, die sich über die gesamte Lebensader erstreckt und für eine tatsächliche Begrünung und Beschattung sorgt. Falls der Platz nicht reicht (Schwertransporte), ist eine anderer Fahrbahnquerschnitt zu prüfen, damit Platz für Bäume geschaffen werden kann. Allenfalls gibt es mehr Möglichkeiten für Bäume, wenn teilweise auf den breiten Mittelstreifen (Querungshilfe) verzichtet wird oder dieser schmaler ausfällt.	2	Die Förderung der Biodiversität sowie Massnahmen, die neben der Reduktion von Hitzeinseln auch zur Verbesserung der Regenwasserversickerung und -retention beitragen, sind zu begrüssen. Leider sind aufgrund der Platzverhältnissen im dicht überbauten Siedlungsraum die Möglichkeiten beschränkt, speziell wenn privates Areal betroffen wird. Die Lebensader muss auch weiterhin in erster Linie eine funktions- und leistungsfähige Strassenverbindung bleiben. Dies sowohl für Zufussgehende, Velofahrende, den Individualverkehr und für Ausnahmetransporte.	2
		4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Der Einlenker resp. die Kurve auf der Ostseite des Dorfes ist enger und schmaler zu gestalten, so dass weniger Landwirtschaftsfläche verloren geht. Die Kurven müssen nicht auf T50 ausgelegt sein, in den Kurven kann auch langsamer gefahren werden, wenn dafür wertvoller Boden geschont wird. Zudem ist auch die Kurve auf der Westseite mit fast 90° relativ eng.	4	Um eine Entlastungswirkung zu erzielen, muss die Neubaustrecke attraktiver sein als die Oldenstrasse. Sonst fährt der Verkehr weiterhin durch das Dorf. Der Knoten liegt in einer Tempo-50-Strecke, d.h. die konstruktive Ausbildung muss entsprechend der Norm ausgeführt werden und lässt sich nicht beliebig reduzieren.	5
		4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Mehr Begrünung und die Strassenführung so gestalten, dass möglichst wenig Landwirtschaftsland beansprucht und keine Grünflächen durchschnitten werden	4	Der Knoten Kestenholzstrasse wird noch weiterentwickelt und im Durchmesser reduziert. Dabei stehen aber auch sichere Querungsverbindungen für Zufussgehende und Velofahrende im Zentrum. Die heutige Strassenflächen wird – soweit möglich – zurückgebaut. Gestaltungen im Rahmen von Ausgleichmassnahmen werden geprüft.	2
		4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Der Einlenker ist so zu gestalten, dass er näher am bebauten Gebiet liegt und dass weniger Land verloren geht. Zudem ist die Strasse mit Bäumen zu umpflanzen.	4	Die Lage der Strasse wurde soweit optimiert, damit alle Projektierungsparameter sowohl in der Situation als auch im Längenprofil gemäss den VSS-Normen (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) eingehalten werden können. Auf den Restflächen zwischen Strasse und Bauzone sind Ausgleichmassnahmen geplant.	5
5	Ökologische Ausgleichmassnahmen: Die Erweiterung der bestehenden Strukturen und deren Aufwertung sind sinnvoll und wird vom WWF begrüsst. Trotzdem gilt festzuhalten: mit dem GVP Oensingen geht heute natürlich gewachsener Boden verloren und wird dauerhaft versiegelt. Als Ausgleichmassnahme würden wir eine flächengleiche Entsiegelung (Rückbau von Bauten oder Anlagen) erwarten.	2	Die wegfallenden Fruchtfolgeflächen müssen ersetzt werden. Dies geschieht durch Aufwertung von Landwirtschaftsland oder Entsiegelung, wobei die Ersatzmassnahme nicht im direkten Projektumfeld liegen muss.	2		
6	1) Durch das Gemeindegebiet von Oensingen fliessen mehrere Bäche, die aktuell streckenweise eingedolt sind. Eine Offenlegung würde neuen wertvollen Lebensraum schaffen und das Orts- und Landschaftsbild aufwerten. Gerade im Ortskern würde offene Gewässer zudem zur Hitzeminderung führen und die Mensch-Natur-Beziehung stärken. Der WWF würde eine Offenlegung von einigen der Bachläufen entweder im Ortszentrum oder ausserhalb im landwirtschaftsgebiet sehr begrüssen. Auch wenn die Öffnung nicht auf der gesamten Strecke (Quelle bis Mündung) sondern nur Abschnittsweise möglich sein wird, ist der Mehrwert für Natur und Bevölkerung nicht zu unterschätzen. 2) Der T30 Abschnitt durch das gesamte Dorf wird ausdrücklich begrüsst. Er verbessert die Lebensqualität durch mehr Sicherheit und weniger Lärm. In diesem Zusammenhang wird auch der T20 Abschnitt begrüsst - es ist eine Bekenntnis dazu, dass die Lebensader zum Leben sein soll. Aus unserer Sicht dürfte der T20 Abschnitt entsprechend länger sein.	2	Die Offenlegung von Bächen wurde bereits geprüft, infolge der hohen Kosten und des grossen Verbrauchs von Landwirtschaftsland aber wieder verworfen. Im Rahmen der Planung von Ausgleichmassnahmen kann die Frage erneut behandelt werden.	2		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
18	GRÜNE Kanton Solothurn	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Tempo 30 und Tempo 20 werden ausdrücklich begrüsst. Die Tempo 20 strecke dürfte länger sein, damit im Ortskern eine tatsächliche Belebung möglich ist. Die gesamte Lebensader soll begrünt werden, insbesondere mit Bäumen -> positive Wirkung für Kühlung (Verdunstung, Beschattung), Ortsbild, Aufenthaltsqualität, Biodiversität	2	Die positive Rückmeldung wird dankend zur Kenntnis genommen. 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: Andere Beispiele zeigen, dass reduzierter Verkehr das Gewerbe nicht beeinträchtigt (zB autofreie Innenstadt Olten)	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Mittelseln und Flächen entlang den Strassen sind zu entsiegeln und zu begrünen, sowie nach Möglichkeit mit Bäumen zu bepflanzen.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Mittelseln und Flächen entlang den Strassen sind zu entsiegeln und zu begrünen, sowie nach Möglichkeit mit Bäumen zu bepflanzen. Die versiegelte Fläche ist so gering wie möglich zu halten.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Mittelseln und Flächen entlang den Strassen sind zu entsiegeln und zu begrünen, sowie nach Möglichkeit mit Bäumen zu bepflanzen. Die versiegelte Fläche ist so gering wie möglich zu halten.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Mittelseln und Flächen entlang den Strassen sind zu entsiegeln und zu begrünen, sowie nach Möglichkeit mit Bäumen zu bepflanzen. Die versiegelte Fläche ist so gering wie möglich zu halten.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Gestaltung des Knaus-Knotens gelungen: Mittelseln und Flächen entlang den Strassen sind zu entsiegeln und zu begrünen, sowie nach Möglichkeit mit Bäumen zu bepflanzen. Die versiegelte Fläche ist so gering wie möglich zu halten.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		4	Schaffung Umfahringstrasse durch Industrie: Die Strasse ist so auszugestalten (Strassenführung, Strassenbreite), dass so wenig landwirtschaftsfläche wie möglich verlorn geht und die Versiegelung so gering wie möglich ist. Insbesondere der Einlenker ist enger zu gestalten - es muss nicht mit T50 gefahren werden können im Kurvenbereich.	4	Um eine Entlastungswirkung zu erzielen, muss die Neubaustrecke attraktiver sein als die Oltenstrasse. Sonst fährt der Verkehr weiterhin durch das Dorf. Der Knoten liegt in einer Tempo-50-Strecke, d.h. die konstruktive Ausbildung muss entsprechend der Norm ausgeführt werden und lässt sich nicht beliebig reduzieren.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Für die Velos sollten separate Velostreifen geplant werden, damit sowohl für Velofahrende als auch für Zufussgehende die höchste Sicherheit besteht.	2	Velowege sind aufgrund des sehr geringen Velovekehrs auf der Nordringstrasse und des zusätzlichen Platzbedarfs nicht vorgesehen. Ein Mehrzweckmittelstreifen soll aber für zusätzliche Sicherheit sorgen, da Autofahrende damit Velos einfacher überholen können. Zudem bestehen verschiedene, attraktivere Ost-West-Verbindungen für die Velofahrenden.	5
		4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Die Strasse ist so zu führen, dass möglichst wenig landwirtschaftliche Fläche oder Grünfläche verloren geht oder durchschnitten wird. Die Strasse ist mit Bäumen zu umpflanzen, um sie sowohl für Natur und Umwelt als auch für das Ortsbild erträglicher zu machen.	4	Der Knoten Kestenholzstrasse wird noch weiterentwickelt und im Durchmesser reduziert. Dabei stehen auch sichere Querungsverbindungen für Zufussgehende und Velofahrende im Zentrum. Die heutige Strassenflächen wird – soweit möglich – zurückgebaut. Gestaltungen im Rahmen von Ausgleichmassnahmen werden geprüft.	2
		4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Die Umlenkung des Verkehrs wird begrüsst, um die Ortsdurchfahrt zu entlasten. Allerdings ist die Versiegelte Fläche beim Neubau der Strasse so gering wie möglich zu halten.	2	Die Neubaustrecke wurde bewusst mit Tempo 60 und nicht mit Tempo 80 konzipiert, damit die Querschnitte der Fahrbahn auf das Notwendige reduziert werden können. Gleichzeitig wird bei der SBB-Unterführung geprüft, wie die relativ grossen Böschungen zugunsten der Landwirtschaftsfläche reduziert werden können.	5
		5	Ökologische Ausgleichmassnahmen: Die Ausgleichmassnahmen entschädigen flächenmässig nicht direkt für den Boden, der neu versiegelt wird. Idealerweise sollten andernorts Flächen entsiegelt werden.	2	Fruchtfolgeflächen, die verloren gehen, müssen ersetzt werden. Dies geschieht durch Aufwertung von Landwirtschaftsland oder Entsiegelung, wobei die Ersatzmassnahme nicht im direkten Projektumfeld liegen muss.	2
6	Um die Lebensader tatsächlich zu beleben, könnten die heute eingedolten Bäche stellenweise geöffnet werden, dies hätte sowohl für das Ortsbild aber auch das Lebensgefühl und für die Biodiversität einen Nutzen. An jeder der Bushaltestellen soll ein Baum gepflanzt werden - dies wurde in anderen Gemeinden so gemacht und bringt positive Effekte wie Kühlung (Verdunstung, Beschattung) und optische Aufwertung. T30 und T20 werden ausdrücklich begrüsst, da sie zu Lärmreduktion, mehr Sicherheit und mehr Lebensqualität führen. Die T20-Strecke dürfte entsprechend länger sein.	2	Die Offenlegung von Bächen wurde bereits geprüft und infolge der hohen Kosten und des grossen Verbrauchs von Landwirtschaftsland verworfen. Im Rahmen der Planung von Ausgleichmassnahmen wird die Frage erneut behandelt.	2		
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
19	PostAuto	2	Rückstau wird es wahrscheinlich trotzdem geben. Querung von Kestenholz her dürfte problematisch sein, wenn es zurückstaut.	2	Gemäss Verkehrsmodell ist im Knoten Kestenholzstrasse nicht mit Rückstau zu rechnen. Der Knoten funktioniert – auch in Spitzenzeiten. Er kann im Bedarfsfall mit einer Busbevorzugung ausgerüstet werden.	5
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Teilweise haben wir auf der Linie 127 auch aktuell bereits Probleme die Fahrzeiten einzuhalten. Mit Tempo 20/30 müssen wir dies sicherlich genau anschauen.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Es sind zwar nur 200 Meter mit dem sehr tiefen Tempo, braucht es allerdings doch eine gewisse Zeit und zudem queren dann die Fussgänger an jeder Stelle.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt	5
			Umgestaltung Nordringstrasse: Betrifft unseren Fahrbetrieb nicht.			
			Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Betrifft uns aktuell nicht.			
		4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Der Bus muss Vortritt haben (z.B. durch LSA), wenn er aus der Bucht raus soll. Betrifft uns aber aktuell nicht (BOGG-Linie).	2	Der Knoten Kestenholzstrasse wird noch weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Lage der Bushaltestellen und die Anbindung der Breitfeldstrasse im Zentrum.	2

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
20	VCS Sektion Kanton Solothurn		Der Verkehr über die Kantonsstrasse durch Dorfzentrum beeinträchtigt die Lebensqualität und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.			
		2	Wir sehen, dass durch die Neubaustrecke nicht grundsätzlich als Kapazitätserweiterung anzusehen ist. Die Umnutzung der heutigen Kantonsstrasse in eine verkehrsberuhigte Gemeindestrasse ist zu befürworten aus Sicht des VCS	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Bushaltestellen auf der Fahrbahn sind aus Sicht des VCS zu befürworten, sowohl auf der Strasse durchs Dorf als auch auf der Entlastungsstrasse. diese Art von Stationen braucht weniger Platz und trägt zu einer Verkehrsberuhigung bei., da insbes. im Industriegemiet die Strasse nicht nur von Motorfahrzeugen verwendet werden wird.	1	Eine Verkehrsberuhigung auf der Lebensader mit Fahrbahnhaltestellen ist erwünscht. Aufgrund weiterer Rückmeldungen wird die Haltestelle Postplatz nochmals überprüft. Hingegen ist auf der Entlastungsstrasse ein möglichst rascher Abfluss des Verkehrs auf die Autobahn das Ziel, daher sind in diesem Bereich Busbuchten sinnvoller.	5
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Der VCS begrüsst alle diese Massnahmen und sieht den Nutzen für die Lebensqualität in Oensingen. Zentral für uns ist, dass die neue Gemeindestrasse spätestens mit der Eröffnung der Neubaustrecke verkehrsberuhigt wird.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Umgestaltung der Lebensader kann erst nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse erfolgen. Die Ortsdurchfahrt muss entlastet sein, bevor die Umgestaltung zur Lebensader starten kann. Tempo 30 kann etappenweise mit der Umgestaltung der Lebensader erfolgen.	5
		3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Die Lebensader wird das Zentrum Oensingens auf jeden Fall beleben und ist somit von Nutzen für alle.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: ein Velobypass ist zu begrüssen. Die Querungssituation insbesondere für Velos muss in jede Richtung optimiert werden.	2	Die Verkehrsführung der Velowege wird überprüft, so dass eine möglichst durchgängige Linienführung der Velowege sichergestellt ist.	2
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Sofern die Bedürfnisse für Velos und zufussgehende Verkehrsteilnehmende zufriedenstellen berücksichtigt werden.	2	Die Verkehrsführung der Velowege wird überprüft, so dass eine möglichst durchgängige Linienführung der Velowege sichergestellt ist.	2
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: allgemein sollen Flächen, welche entsiegelt werden, zu Biodiversitätsflächen und Versickerflächen umgestaltet werden. Einheimische Bäume sollen gepflanzt werden, um der Hitzeinsel-Bildung bestmöglich entgegenzuwirken. Grünflächen sollen jedoch den Fuss/Veloverkehr nicht beeinträchtigen.	2	Die Begrünungen an der Lebensader und an der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der nächsten Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die Strasse soll die ganze Strecke für den Velo und Fussverkehr optimiert werden. Der Autoverkehr soll hier nicht Priorität haben. Die Bedürfnisse des ÖV sind zu berücksichtigen. Die Randabschlüsse müssen auf der gesamten Lebensader für Velos gut überquerbar sein (keine Killerkanten).	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. Die Velo- und Fusswegsicherheit wird beachtet. Die Ausbildung der Randsteine erfolgt gemäss den kantonalen Richtlinien und sind im Bereich von Tempo 30 abgesenkt.	2
		3	Gestaltung des Kestehholz-Knotens gelungen: Als Standort vom Café Knaus kommt diesem Ort eine besondere Bedeutung für das Dorfleben zu und ist bereits jetzt gut besucht. diesem Umstand soll Rechnung getragen werden. Insbesondere hier, jedoch auf der gesamten Lebensader sollen auch sichere Veloabstellplätze realisiert werden.	2	Die Situation am Knoten Hauptstrasse / Kestehholzstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts mit den betroffenen Anstössern genau analysiert. Die Verbesserungsvorschläge werden geprüft.	2
		4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Der VCS kann Tempo 60 nicht nachvollziehen. Der Unterschied von T50 zu T60 ist nicht gross und daher nicht relevant für den Verkehrsfluss. Neben T20, T30, T50 und T80 trägt die Einführung von T60 eher zur Verwirrung als der Schaffung von Klarheit bei.	2	Um eine Entlastungswirkung zu erzielen, muss die Neubaustrecke attraktiver sein als die Oltenstrasse. Sonst fährt der Verkehr weiterhin durch das Dorf. Tempo 60 ist ein ausgewogenes Mittelmass. Die Linienführung ist in allen Elementen optimiert.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Die Verlegung eines Velostreifens auf den verlängerten Fussweg ist zu prüfen.	2	Velowege sind aufgrund des sehr geringen Veloverkehrs nicht vorgesehen. Ein Mehrzweckmittelstreifen soll aber für zusätzliche Sicherheit sorgen, da damit Fahrzeuge Velos sicher überholen können. Zudem bestehen verschiedene, attraktive Ost-West-Verbindungen für die Velofahrenden.	5
		4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Die neue Unterführung muss so attraktiv und grosszügig gestaltet werden, dass sie von den Velofahrenden und Zufussgehenden angenommen wird.	2	Die Unterführung ist breit ausgelegt und hell beleuchtet. Zudem werden die Ecken für gute Sicht abgeschrägt. Auch werden flankierende Massnahmen geprüft, damit Velofahrende und Zufussgehende die Unterführung auch tatsächlich nutzen.	2
		4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Den Bedürfnissen von Velofahrenden auf der Oltenstrasse ist auch hier Rechnung zu tragen, insbesondere muss auch die Querung von Oensingen Richtung Oberbuchstien gefahrenlos möglich sein.	2	Es besteht ein durchgängiger Veloweg auf der Nordseite der Oltenstrasse. Der Knoten Ost wird nochmals überarbeitet, insbesondere auch für den Veloverkehr.	2
5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die Ausgleichsflächen sollen dabei möglichst im Perimeter realisiert werden.	2	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
Allgemeine Bemerkungen:						
<i>Aus online Umfrage</i>						
21	Solthurner Handelskammer	1	Die heutige Verkehrssituation beeinträchtigt Logistik, Pendlerströme und die betriebliche Erreichbarkeit der Unternehmen im Gäu und im Thal erheblich.	3	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Mit dem GVP Oensingen soll grundsätzlich eine Verbesserung erreicht werden.	5
		2	Das Projekt stärkt Standort und Wirtschaft. Entscheidend ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit in alle Richtungen.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Fahrbahnhaltestellen würden den Verkehrsfluss beeinträchtigen und die Lebensader als funktionale Strasse schwächen. Die Lebensader muss verkehrlich funktionsfähig bleiben. Busbuchten ermöglichen ÖV-Punktlichkeit ohne Beeinträchtigung des motorisierten Verkehrs.	4	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader hingegen nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten auf der Lebensader ist nicht mit einer übermässigen Behinderung zu rechnen. Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Für die an den Pflugerplatz zu verlegende Haltestelle und für eine allfällige neue Haltestelle im Bereich Lidl steht der Platz für eine Busbucht deshalb nicht zur Verfügung. Bei der Haltestelle Post wird die Beibehaltung der Busbucht nochmals geprüft.	2
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Tempo 20 wird klar abgelehnt. Solange die Nord-Ost-Anbindung auf der Kantonsstrasse nicht gelöst ist, muss die Lebensader als funktionale Verkehrsachse nutzbar bleiben. Wir fordern zudem eine Absicherung, dass die Gemeinde später kein Tempo-20-Regime einführen kann. Tempo 30 ist akzeptabel, sofern betriebliche Mobilität und Erreichbarkeit gewährleistet bleiben.	5	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: Die Lebensader kann das Gewerbe stärken, sofern Lieferzonen, Parkfelder und Kundenzugang vollständig gesichert bleiben.	2	Weder die Zugänglichkeit noch die Parkiermöglichkeiten werden eingeschränkt. Es werden keine Parkplätze abgebaut.	2
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der Umbau verbessert die Sicherheit, aber es fehlt weiterhin eine funktionale Nord-Ost-Verbindung für den Verkehr aus dem Thal. Diese muss in weiteren Planungsschritten ergänzt oder kompensiert werden.	2	Für den Verkehr zwischen dem Thal und Zielen wie Egerkingen resp. Olten steht über den Autobahnzubringer und die Autobahn A1 (Ausbau auf sechs Fahrstreifen im Gang) eine Verbindung über Hochleistungsstrassen zur Verfügung. Für Fahrten zwischen dem Thal und Kestenholz resp. Oberbuchsitzen besteht zum einen die Verbindung via Autobahnzubringer – Staadackerstrasse, zum andern via Ortsdurchfahrt Oensingen. Das geplante Strassenetz deckt damit alle relevanten Beziehungen ab. Grössere Erweiterungen wie der Ausbau des Anschlusses Oensingen Süd zum Vollanschluss weisen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und wurden deshalb nicht in das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen aufgenommen.	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die Lebensader muss als funktionale Strasse erhalten bleiben.	4	Die Lebensader wird weiterhin als funktionale Strasse (Tempo 30) erhalten bleiben. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	2
		4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Die Entlastungsstrasse ist aus logistischer und industrieller Sicht zentral. Sie erhöht die Kapazität und die Standortattraktivität.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Sicherheitsmassnahmen sind sinnvoll, sofern Ein- und Ausfahrten der Betriebe jederzeit gewährleistet werden.	2	Die Ein- und Ausfahrten der Betriebe sind weiterhin gewährleistet. Sie werden an den Standard einer Kantonsstrasse angepasst.	5
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Die Abstimmung der Lichtsignalanlagen ist entscheidend für Logistik und Schichtverkehr.	2	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Die Führung auf die Entlastungsstrasse ist sinnvoll. Gleichzeitig muss zwingend eine Lösung geschaffen werden, damit Verkehr aus dem Thal auch künftig auf der Kantonsstrasse nach Osten fahren kann.	2	Für den Verkehr zwischen dem Thal und Zielen wie Egerkingen resp. Olten steht über den Autobahnzubringer und die Autobahn A1 (Ausbau auf sechs Fahrstreifen im Gang) eine Verbindung über Hochleistungsstrassen zur Verfügung. Für Fahrten zwischen dem Thal und Kestenholz resp. Oberbuchsitzen besteht zum einen die Verbindung via Autobahnzubringer – Staadackerstrasse, zum andern via Ortsdurchfahrt Oensingen. Das geplante Strassenetz deckt damit alle relevanten Beziehungen ab. Anpassungen in der Netzhierarchie werden nochmals geprüft. Grössere Erweiterungen wie der Ausbau des Anschlusses Oensingen Süd zum Vollanschluss weisen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und wurden deshalb nicht in das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen aufgenommen.	5
		5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Ökologische Massnahmen sind akzeptabel, sofern sie die Entwicklung der Industrieflächen nicht einschränken.	2	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		6	Die Solothurner Handelskammer unterstützt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen grundsätzlich, erwartet jedoch zentrale Ergänzungen, damit die wirtschaftlichen Anforderungen des Gaus und des Thals dauerhaft erfüllt werden können. Entscheidend ist, dass der Verkehr aus dem Thal künftig auch nach Osten abfliessen kann. Falls diese bauliche Lösung nicht realisiert wird, muss die Lebensader als verkehrlich funktionsfähige Achse erhalten bleiben und dauerhaft durchfahrbar sein. In diesem Zusammenhang lehnen wir eine spätere Einführung von Tempo-20-Zonen klar ab. Ebenso sprechen wir uns gegen Fahrbahnhaltestellen aus, da diese den Verkehrsfluss beeinträchtigen und die Mobilität von Unternehmen, Logistik und Mitarbeitenden einschränken würden. Für die Wirtschaft ist ein verbindliches Bauphasenmanagement zentral, das die Erreichbarkeit aller Betriebe sicherstellt und Liefer-, Parkier- und Kundenzugangsmöglichkeiten jederzeit gewährleistet. Die Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen, insbesondere im Bereich Gärbimatt, darf durch das Projekt nicht eingeschränkt werden. Ergänzend erwarten wir, dass moderne digitale Verkehrslenkungs- und Navigationslösungen (Smart Mobility) eingesetzt werden, um den Schwerverkehr und den öffentlichen Verkehr effizient zu steuern. Nach Inbetriebnahme des Gesamtverkehrsprojekts ist ein Monitoring der Leistungsfähigkeit aller relevanten Verkehrsknoten notwendig, um bei Bedarf frühzeitig nachsteuern zu können.	2	Die meisten Themen sind bereits oben behandelt: - Die Ost-Anbindung ist via Lebensader bzw. Staadacker- und Jurastrasse jederzeit sichergestellt. Die kritisierte Begegnungszone mit Tempo 20 wird nicht realisiert. Die Funktionsfähigkeit der Lebensader wird nicht eingeschränkt. - Der Kanton ist verpflichtet, bei Haltestellen das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) anzuwenden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein. - Die Erreichbarkeit während der gesamten Bauphase muss mit einer entsprechenden Planung sichergestellt werden. - Die Entwicklung Gärbimatt wird nicht eingeschränkt. - Digitale Verkehrslenkungs- und Navigationslösungen können in einer späteren Projektphase geprüft werden. - Eine Wirksamkeitskontrolle nach der Realisierung ist vorgesehen.	2
				Begleitschreiben erhalten (Siehe Mitwirkung 13).		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
22	Feuerwehr Oensingen	1	Die Feuerwehrkommission begrüsst eine Entlastungsstrasse, die geplanten Einschränkungen im Dorf dürfen jedoch nicht dazu führen, dass Einsatzzeiten für Notfallorganisationen nicht mehr eingehalten werden können. Die Feuerwehr als Milizorganisation ist darauf angewiesen, dass ihre Angehörigen sicher und in kurzer Zeit das Magazin erreichen und von dort aus den Einsatzort.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Die Gestaltung der Ortsdurchfahrt sollte keine zusätzlichen Hindernisse für Einsatzkräfte mit sich bringen. Verkehrsflächen sind im Ernstfall auch Stellflächen für Einsatzfahrzeuge. Insbesondere entlang der stark verdichteten Ortsdurchfahrt bietet die Strasse oft die einzige Möglichkeit z.B. eine Autodrehereiter zu stellen.	2	Die Erreichbarkeit aller Liegenschaften ist sichergestellt. Im Einsatzfall dürfen Verkehrsbehinderungen in Kauf genommen werden.	2
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Aus Sicht der Feuerwehr sollten Bushaltestellen, wo immer möglich, mit Haltebuchten ausgestattet werden. Die Feuerwehrangehörigen rücken bei Einsätzen fast ausschliesslich über die Hauptstrasse ein. Der Verkehrsfluss sollte nicht zusätzlich unnötig unterbrochen werden. Haltebuchten bieten zudem eine gute Möglichkeit, Einsatzfahrzeugen Vortritt zu gewähren. Fließender Verkehr, wenn auch mit reduziertem Tempo, ist für Einsatzfahrten aller Blaulichtorganisationen wichtig.	4	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader hingegen nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten ist nicht mit einer übermässigen Behinderung zu rechnen. Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Für die an den Pflugerplatz zu verlegende Haltestelle und für eine allfällige neue Haltestelle im Bereich Lidl steht der Platz für eine Busbucht deshalb nicht zur Verfügung. Bei der Haltestelle Post wird die Beibehaltung der Busbucht nochmals geprüft.	2
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Auf eine Zone mit Tempo 20 sollte aus vorgenannten Gründen komplett verzichtet werden. Dringende Einsatzfahrten (aller Organisationen) werden dadurch massgeblich erschwert und gefährdet die Einsatzkräfte zusätzlich. Eine klare Trennung von Fussgängern und Verkehr wird bevorzugt und ist sicherer für alle. Die Tempo 30 Zone ist auf das nötige Minimum zu begrenzen, damit angestrebte Einsatzzeiten eingehalten werden können. Vorschlag: Dünnern-Kreisel bis Knaus-Kreuzung. Entsiegelungen und Bepflanzungen sind so zu wählen, dass potentielle Stellflächen für Einsatzfahrzeuge nicht beeinträchtigt werden.	4	Die Begegnungszone (Tempo 20) stösst bei den Mitwirkenden mehrheitlich auf Ablehnung, auch wegen der Schulwegsicherheit. Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt	2
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Ein normgerechter Ausbau des Kreisels wird begrüsst. Grünflächen und Bepflanzung können für Einsätze der Feuerwehr hinderlich sein.	2	Durch den normgerechten Ausbau des Kreisels werden Einsatzkräfte nicht behindert, auch wenn Restflächen begrünt werden.	5
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Jede Massnahme welche den Verkehr flüssiger gestaltet, unterstützt Einsätze aller Notfallorganisationen.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Jede Massnahme welche den Verkehr flüssiger gestaltet, unterstützt Einsätze aller Notfallorganisationen.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Eine klare Trennung von Fussgängern und Verkehr wird von Einsatzkräften auf Dringlichkeitsfahrten bevorzugt. Tempo 20 bringt für einrückende Kräfte zusätzliche Risiken und wirkt sich negativ auf die Ausrückzeit aus.	4	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? Jede versiegelte Fläche bietet den Verkehrsteilnehmenden Ausweichmöglichkeiten bei Ereignissen und um Einsatzfahrzeugen Vortritt zu gewähren. Grünflächen können diesen Spielraum einschränken und verkleinern Stellflächen für Einsatzfahrzeuge.	2	Der Knoten Knaus wird noch weiterentwickelt, wobei die heutige Strassenfläche optimaler genutzt und – wo nicht mehr sinnvoll – auch entsiegelt werden kann.	2
		4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Der Verkehr auf der Entlastungsstrasse soll möglichst frei von Hindernissen rollen können. Ampelanlagen sollten Dringlichkeitsfahrten von Blaulichtorganisationen erkennen.	2	Ereignisdienste können mit Anmeldeesendern für die Lichtsignalanlagen ausgerüstet werden.	3
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Rund 50 % unserer Einsatzfahrten führen uns in die Industrie. Ampelanlagen sollten Fahrzeuge mit Blaulicht erkennen.	2	Ereignisdienste können mit Anmeldeesendern für die Lichtsignalanlagen ausgerüstet werden.	3
		4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Die Entlastungsstrasse soll einen möglichst hohen Verkehrsfluss ermöglichen.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Ein Bypass in Richtung Kestenholz (alte Verkehrsführung) könnte den Verkehrsfluss im Kreisel positiv beeinflussen.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	2
		6	Die Feuerwehrkommission betrachtet das Projekt als Chance für Oensingen. Bei der weiteren Planung müssen jedoch zwingend auch die Gesichtspunkte der Notfallorganisationen einfließen. Die Verkehrssituation im Dorfkern soll sich verbessern, für die Einwohner und Einsatzkräfte welche sich im Dorf bewegen sollen die Einschränkungen nicht zur Belastung werden.	2	Die Bedürfnisse der Feuerwehr sind durch den Einsatz von Gemeindevertretern in den Planungsgruppen berücksichtigt.	5

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
			<i>Aus online Umfrage</i>			
	Allgemeine Bemerkungen:					
23	IG Gewerbe & Industrie Oensingen / Niederbipp	1	Die Zufahrten von den Verkehrsachsen A1 und T5 sind überlastet und der Verkehrsfluss ist sehr eingeschränkt. Insbesondere ist auch die Verkehrssicherheit für Fussgänger und den Langsamverkehr im Bereich Nordringstrasse / Jurastrasse aktuell nicht gewährleistet.	2	Die Verkehrssicherheit von Zufussgehenden und Velofahrenden wird sowohl auf der Jurastrasse als auch auf der Nordringstrasse verbessert. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Die Zufahrten aus dem Thal (aus Richtung Nord) müssen für die Industrie und das Gewerbe mit einem gesicherten Verkehrsfluss sichergestellt sein.	2	Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird wie bisher über die Staadackerstrasse und die Lehngasse funktionieren.	5
		4	Schaffung Umfahringstrasse durch Industrie: Wir begrüssen grundsätzlich die Anpassungen und den Bau der Entlastungsstrasse Oensingen.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Wir begrüssen die Erstellung eines Mittelstreifens und eines Fahrradstreifens sowie die Erstellung von 3 Fussgängerstreifen in der Nordringstrasse. Diese ermöglicht eine flüssigere Ein- und Ausfahrt zu den Betrieben entlang der Nordringstrasse. Die Fussgängerstreifen können insbesondere in Stosszeiten jedoch dazu führen, dass der Verkehrsfluss auf der Nordringstrasse eingeschränkt wird. Auch der Verbrauch an Industrieland muss so gering wie möglich ausfallen.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		5	Punkto Lärmschutz sind entsprechende Massnahmen einzuplanen. Diese fehlen bisher.	4	Die Frage von Immissionen wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht. Bei Bedarf werden Massnahmen ergriffen.	2
		4	Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Fortführung der Strassenplanung ab der Kantonsgrenzen SO/BE. Für die Betriebe auf dem bernischen Kantonsgebiet sind keine Verbesserungen in Sicht oder erwähnt. Daher fordern wir, dass die Gemeinde- und Kantonsbehörden des Kantons Bern aktiv werden. Der Kanton Solothurn muss daher dort Druck ausüben, die Planung und anschliessende Umsetzung aufzunehmen.	2	Die Planungshoheit des Kantons Solothurn endet an der Kantonsgrenze. 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.	3
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Wir anerkennen eine Neugestaltung und den Nutzen eines Kreisels am Verkehrsknoten Ostringstrasse/Dünernstrasse/Nordringstrasse. Auch die Anbindung des Langsamverkehrs an die VEBO und den Fahrradweg Dünern mittels einer separaten Dünernbrücke begrüssen wir. Um Richtung Bahnhof zu gelangen, muss der Langsamverkehr 2x eine Strasse queren, was die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss deutlich einschränkt. Hier sind Anpassungen notwendig. Diese Planung des Kreisels um Parzelle Oensingen Nr. 1103 herum benötigt unseres Erachtens zuviel zusätzliche Landreserven, welche die Entwicklung der betroffenen Betriebe einschränken. Der ursprüngliche Entwurf des Grosskreisels hat diese Verkehrssituation wesentlich besser berücksichtigt.	2	Der Knoten Dünern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Er funktioniert ähnlich wie ein Kreisel. Allerdings sind der Knoten Dünern und der Knoten VEBO lichtsignalgesteuert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht eine maximale Kapazität der Knoten. Der Nord-Süd-Querung des Langsamverkehrs durch den Knoten Dünern wurde besondere Beachtung geschenkt. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher. Der Flächenbedarf wurde auf das Notwendigste beschränkt. Damit aber ein leistungsfähiger Knoten an der Dünern realisiert werden kann, ist das Projekt nicht ohne Eingriffe in angrenzende Parzellen zu realisieren. Das Projekt wurde gegenüber dem ursprünglich geplanten "Grosskreisel" reduziert und kompakter gestaltet. Mit dem Grosskreisel wären die Parzellen 1103., 1482 und 1110 massiv tangiert worden. Auch Gebäude hätten abgebrochen werden müssen.	5
		4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Diese Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss deutlich.	1		5
		5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Um eine Verzögerung des Projektes zu vermeiden, ist mit den betroffenen Landbesitzern im Vorfeld eine Einigung zu erzielen.	2	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
6	Die Umsetzung des Projekts wird über mehrere Jahre andauern und betrifft sämtliche Hauptachsen im Raum Oensingen. Für die Wirtschaft ist es zentral, dass während der gesamten Bauzeit die Erreichbarkeit aller Betriebe gewährleistet bleibt. Notwendig sind eine frühzeitige und verlässliche Kommunikation, klare Umleitungs- und Signalisationskonzepte, die Sicherstellung von Lieferzonen und Ersatzparkierung sowie die Minimierung von betrieblichen Unterbrüchen. Die IG Gewerbe und Industrie Oensingen/Niederbipp unterstützt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen klar, verbindet diese Unterstützung jedoch mit der Erwartung, dass die verkehrlichen Bedürfnisse der Wirtschaft konsequent berücksichtigt werden. Wichtig dabei ist, dass bei der Planung der Kapazitäten auch die zukünftigen Bedürfnisse, die Verkehrsentwicklung und die Entwicklung des Gewerbe- und Industriestandortes Oensingen / Niederbipp berücksichtigt und bewertet werden. Anpassungen benötigt das Projekt insbesondere beim Grosskreisel Ostringstrasse / Dünernstrasse und beim Lärmschutz entlang der Nordringstrasse. Zudem ist es wichtig, dass der Kanton Bern als Abnehmer des Verkehrs zwingend in die Pflicht genommen wird, die Planung auch auf der bernischen Seite im Westen des Projektes umgehend aufzunehmen und auch dort Lösungen zu planen. Wir sehen diesen Gewerbe- und Industriestandort als Ganzes über beide Kantone. Das Projekt wird nur dann erfolgreich sein und sein Potenzial nutzen können, wenn auch die West-Anbindung gesichert ist. Ebenso entscheidend sind ein verlässliches Bauphasenmanagement, stabile Erreichbarkeit und die Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten für Industrie und Gewerbe. Wir danken Ihnen im Voraus für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen in der definitiven Ausgestaltung des Gesamtverkehrsprojektes Oensingen. Für allfällige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	2	Die Erreichbarkeit während der gesamten Bauphase wird mit einer entsprechenden Planung sichergestellt. Eine eingehende Planung der Bauphasen erfolgt nach der Plangenehmigung in der Phase Ausführungsprojekt. Zu den übrigen Punkten wurden die Anliegen bereits beantwortet.	2		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
24	VEBO Genossenschaft	1	Inhalt Bemerkungen: Die Zufahrten in die Industrie von den Verkehrsachsen A1 und T5 sind überlastet und der Verkehrsfluss ist sehr eingeschränkt. Insbesondere ist auch die Verkehrssicherheit für Fussgänger und den Langsamverkehr im Bereich Nordringstrasse / Jurastrasse aktuell nicht gewährleistet.	2	Die Verkehrssicherheit von Zufussgehenden und Velofahrenden wird sowohl auf der Jurastrasse, wie auch auf der Nordringstrasse verbessert. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Die Genossenschaft unterstützt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen grundsätzlich. Für uns ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur entscheidend, um Logistikabläufe sicherzustellen, Pendlerströme zu bewältigen und die langfristige Standortentwicklung zu ermöglichen. Das vorliegende Projekt stellt einen wichtigen und in vielen Bereichen überzeugenden Schritt zur Entlastung des Dorfkerns und zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts dar. Das Projekt trägt dieser Bedeutung in wesentlichen Teilen Rechnung. Die Entlastungsstrasse erhöht die Kapazität, verbessert die Erschliessung und ermöglicht die Weiterentwicklung der Industriezone. Gleichzeitig bestehen aus unserer Sicht zentrale Punkte, die für eine nachhaltige Wirkung zwingend berücksichtigt werden müssen.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Wir begrüßen grundsätzlich die Anpassungen und den Bau der Entlastungsstrasse Oensingen	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Wir begrüßen die Erstellung eines Mittelstreifens und eines Fahrradstreifens sowie die Erstellung von 3 Fussgängerstreifen in der Nordringstrasse. Diese sind für die Planung und den zukünftigen Betrieb an unserem Entwicklungsstandort "Moos" wegweisend. Dieser ermöglicht eine flüssigere Ein- und Ausfahrt zu den Betrieben entlang der Nordringstrasse. Die Fussgängerstreifen können insbesondere in Stosszeiten jedoch dazu führen, dass der Verkehrsfluss auf der Nordringstrasse eingeschränkt wird. Auch der Verbrauch unseres Industrielandes für den Bau der Strasse muss so gering wie möglich ausfallen.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Wir anerkennen eine Neugestaltung und den Nutzen eines Kreisels am Verkehrsknoten Ostringstrasse/Dünernstrasse/Nordringstrasse. Auch die Anbindung des Langsamverkehrs an unseren Standort an der Werkhofstrasse und den Fahrradweg Dünern mittels einer separaten Dünernbrücke begrüßen wir. Um Richtung Bahnhof zu gelangen, muss der Langsamverkehr jedoch 2x eine Strasse queren, was die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss deutlich einschränkt. Hier sind Anpassungen notwendig. Diese Planung des Kreisels um Parzelle Oensingen Nr. 1103 herum benötigt unseres Erachtens zu viel unserer Landreserven, welche unsere Entwicklung einschränken. Der ursprüngliche Entwurf des Grosskreisels hat diese Verkehrssituation wesentlich besser berücksichtigt. Die Umsetzung des Projekts wird über mehrere Jahre andauern und betrifft sämtliche Hauptachsen im Raum Oensingen. Für uns ist es zentral, dass während der gesamten Bauzeit die Erreichbarkeit aller Betriebe gewährleistet bleibt.	2	Der Knoten Dünern wurde intensiv studiert und mehrfach umgeplant. Er funktioniert ähnlich wie ein Kreisel. Allerdings sind der Knoten Dünern und der Knoten VEBO Lichtsignalgesteuert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht eine maximale Kapazität der Knoten. Der Nord-Süd-Querung des Langsamverkehrs durch den Knoten Dünern wurde besondere Beachtung geschenkt. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher. Der Flächenbedarf wurde auf das Notwendigste beschränkt. Damit aber ein leistungsfähiger Knoten an der Dünern realisiert werden kann, ist das Projekt nicht ohne Eingriffe in angrenzende Parzellen zu realisieren. Das Projekt wurde gegenüber dem ursprünglich geplanten "Grosskreisel" reduziert und kompakter gestaltet. Mit dem Grosskreisel wären die Parzellen 1103., 1482 und 1110 massiv tangiert worden. Auch Gebäude hätten abgebrochen werden müssen.	5
		6	Die Umsetzung des Projekts wird über mehrere Jahre andauern und betrifft sämtliche Hauptachsen im Raum Oensingen. Für uns ist es zentral, dass während der gesamten Bauzeit die Erreichbarkeit aller Betriebe gewährleistet bleibt.	2	Die Erreichbarkeit der Liegenschaften und Betriebe während den Bauphasen wird sichergestellt. Eine eingehende Planung der Bauphasen erfolgt nach der Plangenehmigung in der Phase Ausführungsprojekt.	2
		4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Diese Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss deutlich.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		6	Die VEBO Genossenschaft unterstützt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen klar, verbindet diese Unterstützung jedoch mit der Erwartung, dass die verkehrlichen Bedürfnisse konsequent berücksichtigt werden. Wichtig dabei ist, dass bei der Planung der Kapazitäten auch die zukünftigen Bedürfnisse, die Verkehrsentwicklung und die Entwicklung des Gewerbe- und Industriestandortes Oensingen / Niederbipp berücksichtigt und bewertet werden. Anpassungen benötigt das Projekt insbesondere beim Grosskreisel Ostringstrasse / Dünernstrasse / Nordringstrasse. Zudem ist es wichtig, dass der Kanton Bern als Abnehmer des Verkehrs zwingend in die Pflicht genommen wird, die Planung auch auf der bernischen Seite im Westen des Projektes umgehend aufzunehmen und auch dort Lösungen zu planen. Wir sehen diesen Gewerbe- und Industriestandort als Ganzes über beide Kantone. Das Projekt wird nur dann erfolgreich sein und sein Potenzial nutzen können, wenn auch die West-Anbindung gesichert ist. Ebenso entscheidend sind ein verlässliches Bauphasenmanagement, stabile Erreichbarkeit und die Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten.	2	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. 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. Die Erreichbarkeit während der gesamten Bauphase wird mit einer entsprechenden Planung sichergestellt.	3
6	Via Post BS (siehe Mitwirkung 14) eingegangen:  Ebenfalls haben wir den Online-Fragebogen ausgefüllt. Die textlichen Inhalte unterscheiden sich in der Formulierung nur unwesentlich zu den Ausführungen in diesem Schreiben, haben inhaltlich aber die identische Bedeutung.  Wir danken Ihnen im Voraus für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen in der definitiven Ausgestaltung des Gesamtverkehrsprojektes Oensingen. Für allfällige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	1	In den obenstehenden Kommentaren abgehandelt.	5		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
25	Gewerbeverein Oensingen	Allgemeine Bemerkungen:				
		2	Wie der Name «Lebensader» bereits sagt, ist der Durchgangsverkehr mit den Faktoren «gute & schnelle Erreichbarkeit, Parkmöglichkeiten, Spontankunden und Sichtbarkeit etc.» für viele Gewerbler an der Hauptstrasse/Solothurnstrasse/Oltenstrasse überlebenswichtig.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Busse sollten nicht unnötigerweise auf der Fahrbahn halten müssen, es bestehen ja bereits separate Bushaltplätze	2	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten auf der Lebensader ist nicht mit einer übermässigen Behinderung zu rechnen. Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Für die an den Pflugerplatz zu verlegende Haltestelle und für eine allfällige neue Haltestelle im Bereich Lidl steht der Platz für eine Busbucht deshalb nicht zur Verfügung. Bei der Haltestelle Post wird die Beibehaltung der Busbucht nochmals geprüft.	2
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Die sogenannte Entlastungsstrasse darf nicht zu einer Umfahrungsstrasse werden wie beispielsweise in Wiedlisbach wo das Gewerbe im Dorf danach gestorben ist. Denn wenn nur noch sehr wenig Durchgangsverkehr vorhanden ist, wird es auch deutlich weniger Kunden/Umsatz haben und somit Arbeitsplätze vernichten und dadurch weniger Steuereinnahmen der Gemeinde sowie Gewerbeschwind	4	Die Attraktivität von Oensingen als lokales Zentrum wird durch eine Entlastungsstrasse nicht geringer. Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, aber verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung. Die Situation in Wiedlisbach ist aus verschiedenen, standortgebundenen Eigenschaften nicht vergleichbar mit der regionalen Zentrumsfunktion von Oensingen.	5
4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Der Autofahrer sollte vor dem Dorf mittels Kreisel selbständig entscheiden dürfen ob er durch das Dorf fahren möchte. Obwohl von Oberbuchsiten herkommend am Anfang vernünftigerweise ein Kreisel eingeplant wurde, ist nun neuerdings leider wieder eine Abbiegung geplant, dies leitet/zwingt die PW-Autofahrer praktisch dazu ausserum zu fahren.	4	Die vorgesehene Rechtsabbiegespur ermöglicht ein intuitives und problemloses Einfahren auf die Oltenstrasse – ganz im Gegensatz zu Wiedlisbach, wo keine Abbiegespur besteht und die Zufahrt rechtwinklig und nicht in gerader Linie ausgebildet ist. Die Situation Wiedlisbach ist aber auch aus verschiedenen, standortgebundenen Eigenschaften nicht vergleichbar mit der regionalen Zentrumsfunktion von Oensingen.	5		
<i>Aus online Umfrage</i>						
26	Ausschuss Mobilität des Naturparks Thal	Allgemeine Bemerkungen:				
		6	Der Ausschuss Mobilität des Naturpark Thal wünscht eine sichere Veloverbindung von Oensingen nach Balsthal. Die aktuelle Situation in der Klus ist gefährlich und unbefriedigend (sowohl für Velofahrende als auch für Automobilist/innen). Der Velo-Bypass beim Kreisel Oensingen West ist ein guter Schritt und erlaubt Velofahrenden den Kreisel zu umgehen. Die Führung des Velowegs durch die Lehngasse ist zweckmässig. Es sollte beachtet werden, dass Velofahrende, die von Olten nach Balsthal fahren, nicht via Lehngasse, sondern via Klusstrasse zum Knoten in der Ausseren Klus gelangen. Der Knoten "Autobahnzubringer Zentrum" sollte entsprechend ebenfalls Velofreundlich gestaltet werden.	2	Der Knoten Autobahnzubringer Zentrum wird im Rahmen der Umgestaltung der Lebensader hinsichtlich einer besseren Veloführung untersucht. Zudem wird auch für die Klusstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet, allerdings nicht als Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts (GVP) Oensingen. Die unbefriedigende Situation in der Klus liegt ausserhalb des Projektperimeters des GVP und wird mit dem Projekt Verkehrsanbindung Thal verbessert werden.	2
<i>Aus online Umfrage</i>						
27	Gemeindepräsidentenkonferenz Thal	Allgemeine Bemerkungen:				
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Wenn immer möglich, sind Haltestellen in Bushaltestellen zu realisieren.	2	Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader nicht. Bei einem Bus alle 30 Minuten auf der Lebensader ist nicht mit einer übermässigen Behinderung zu rechnen. Sämtliche Haltestellen müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ausgeführt werden. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Für die an den Pflugerplatz zu verlegende Haltestelle und für eine allfällige neue Haltestelle im Bereich Lidl steht der Platz für eine Busbucht deshalb nicht zur Verfügung. Bei der Haltestelle Post wird die Beibehaltung der Busbucht nochmals geprüft.	2
6	Aus Sicht der Thaler Gemeindepräsidenten ist die Anbindung in Richtung und aus der Richtung Thal ungenügend Rechnung getragen. Es ist nicht möglich direkt von der neuen Entlastungsstrasse in Richtung Thal abzubiegen oder vom Thal direkt auf die Entlastungsstrasse zu gelangen. Wenn dies möglich wäre, würde dies zusätzlich dies die Lebensader weiter entlasten. Die Anbindung ist zwingend nochmals zu überprüfen.	2	Für den Verkehr zwischen dem Thal und Zielen wie Egerkingen resp. Olten steht über den Autobahnzubringer und die Autobahn A1 (Ausbau auf sechs Fahrstreifen im Gang) eine Verbindung über Hochleistungsstrassen zur Verfügung. Für Fahrten zwischen dem Thal und Kestenholz resp. Oberbuchsiten besteht zum einen die Verbindung via Autobahnzubringer – Staadackerstrasse, zum andern via Ortsdurchfahrt Oensingen. Das geplante Strassennetz deckt damit alle relevanten Beziehungen ab. Anpassungen in der Netzhierarchie werden nochmals geprüft. Grössere Erweiterungen wie der Ausbau des Anschlusses Oensingen Süd zum Vollanschluss weisen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und wurden deshalb nicht in das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen aufgenommen.	5		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
28	Solothurner Bauernverband SOBV	1	Die Verkehrsbelastung im und ums Dorf mit den einhergehenden Stausituationen belastet auch die Landwirtschaft. Fahrten auf den Strassen mit häufigen Stausituationen bedeutet auch für die Landwirtschaft Zeitverschwendung: das Einbiegen in die Strassen erweist sich häufig als gefährlich, vor allem mit Ldw. Fahrzeugen.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Wie bereits an der Sitzung vom 31. Oktober 2025 mit Roger Schibler, Daniel Müller und der Fam. Bobst dargelegt, muss das Projekt bezüglich Linienführung, Aufhebung von allfälligen Flurwegen (entlang Dünnern bis Biogasanlage und ARA) noch ganzheitlicher angeschaut werden und mit den aktuell laufenden Projekten wie Güterregulierung Perimeter A1 und Dünnernprojekt koordiniert und abgestimmt werden. Dies gilt auch für die angedachten Ökoausgleichsmassnahmen. Dort gilt es, diese auch im Siedlungsgebiet Oensingen und Umgebung zu realisieren. Insbesondere ist die Zusammenarbeit von Seiten des AVT mit den betroffenen Grundeigentümer zu verbessern, damit tragbare Lösungen gefunden werden können.	2	Die Auswirkungen auf die Linienführung, den zusätzlichen Landverbrauch und die Frage der Kostenübernahme einer Anbindung von ARA und Biogasanlage an die Neubaustrecke wird im Rahmen des Bauprojekts geklärt und entschieden. Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst.	2
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Der Solothurner Bauernverband (SOBV) äussert sich nicht zu dieser Thematik, da die Ldw. von dieser nicht massgeblich betroffen ist.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Die Verengungen von verschiedenen Strassenabschnitten kann dazu führen, dass das Passieren mit landw. Maschinen eingeschränkt oder sogar verunmöglicht wird. Die Radien und dergleichen sind unbedingt auf diese Gegebenheiten abzustimmen.	2	Im Projekt kommen die Grundabmessungen, Lichtraumprofile und Schleppkurven gemäss VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) zur Anwendung. Die Lebensader bleibt befahrbar für Ausnahmetransporte, d.h. auch mit landw. Maschinen.	5
		3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Der Solothurner Bauernverband (SOBV) äussert sich nicht zu dieser Thematik, da die Ldw. von dieser nicht massgeblich betroffen ist.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Für den Ldw. Verkehr kann die Verengung zu Problemen führen aufgrund der Grösse der Maschinen. Der Ldw. Verkehr von und ins Thal muss häufig über diesen Kreisel und dann über die Brücke passieren. Die Kurvenradien und die Fahrbahnbreite muss den grossen und langen Maschinen angepasst werden, damit ein zügiges Fahren möglich bleibt.	2	Im Projekt kommen die Grundabmessungen, Lichtraumprofile und Schleppkurven gemäss VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) zur Anwendung. Bei Mittelinsel ist eine Durchfahrtsbreite von 3.50 m gewährleistet.	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Für den Ldw. Verkehr kann die Verengung zu Problemen führen aufgrund der Grösse der Maschinen. Der Ldw. Verkehr muss häufig diese Stelle passieren. Die Kurvenradien und die Fahrbahnbreite muss den grossen und langen Maschinen angepasst werden, damit ein zügiges Fahren möglich bleibt.	2	Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt.	5
		3	Gestaltung des Kestehholz-Knotens gelungen: Für den Ldw. Verkehr kann die Verengung zu Problemen führen aufgrund der Grösse der Maschinen. Der Ldw. Verkehr muss häufig über Kreuzung und dann über die Brücke passieren. Die Kurvenradien und die Fahrbahnbreite muss den grossen und langen Maschinen angepasst werden, damit ein zügiges Fahren möglich bleibt.	2	Im Projekt kommen die Grundabmessungen, Lichtraumprofile und Schleppkurven gemäss VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) zur Anwendung. Bei Mittelinsel ist eine Durchfahrtsbreite von 3.50 m gewährleistet.	5
		4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Die Linienführung der Strasse muss auf die laufenden Projekte Güterregulierung/Landumlegung im Rahmen 6 Spurausbau und dem Projekt "Dünnernrenaturierung" abgestimmt und koordiniert werden, so wie an der Sitzung mit dem AVT, SOBV und der Fam. Bobst vom 31. Oktober 2025 besprochen. Allfällig kann die Strasse entlang der Dünnern bis zur ARA aufgehoben werden und die Zufahrt ARA über die verlängerte Umfahrung östlicher als beim jetzigen Projekt realisiert werden. Ziel muss sein, möglichst wenig FFF und LN zu verbrauchen und alle Synergien mit den laufenden Projekten zu nutzen. Dies gilt auch bezüglich der Ökologischen Ausgleichsmassnahmen. Der aktuelle Planentwurf betreffend Ökologischen Ausgleichsmassnahmen, vorgestellt am 25. November 2025 am Infoanlass für die betroffenen Grundeigentümer nimmt zu wenig Rücksicht auf die landw. Interessen und will diese gesamte "Last" auf die landw. Nutzfläche ablasten. Ein Teil der Ökologischen Ersatzmassnahmen muss zwingend im Siedlungsgebiet Oensingen oder in unmittelbarer Nähe dazu realisiert werden. Auch ist diese Planung in keiner Weise mit dem Projekt Landumlegung Gäu A1 abgestimmt und koordiniert, was unbedingt nachzuholen ist.	4	Das Projekt GVP Oensingen und das Projekt Dünnernrenaturierung werden abgestimmt und koordiniert. Das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) und das Amt für Umwelt (AFU) stehen in engem Kontakt. Die Auswirkungen auf die Linienführung, den zusätzlichen Landverbrauch und die Frage der Kostenübernahme einer Anbindung von ARA und Biogasanlage an die Neubaustrecke wird im Rahmen des Bauprojekts geklärt und entschieden. Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst. Die Koordination Güterregulierung / Landumlegung im Rahmen des 6-Streifen-Ausbau der A1 erfolgt über das kantonale Amt für Landwirtschaft.	2
5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Der aktuelle Planentwurf betreffend Ökologischen Ausgleichsmassnahmen, vorgestellt am 25. November 2025 am Infoanlass für die betroffenen Grundeigentümer nimmt zu wenig Rücksicht auf die landw. Interessen und will diese gesamte "Last" auf die landw. Nutzfläche ablasten. Ein Teil der Ökologischen Ersatzmassnahmen muss zwingend im Siedlungsgebiet Oensingen oder in unmittelbarer Nähe dazu realisiert werden. Auch ist diese Planung für die ökologischen Ausgleichsmassnahmen in keiner Weise mit dem Projekt Landumlegung Gäu A1 abgestimmt und koordiniert, was unbedingt nachzuholen ist. Der SOBV stellt sich zur Verfügung, in diesem Bereich mitzuarbeiten, um tragbare Lösungen zu finden.	4	Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden mit den Betroffenen im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls auch angepasst. Dass die ökologischen Ausgleichsmassnahmen nicht mit dem Projekt Landumlegung Gäu A1 (6-Streifen-Ausbau A1) abgestimmt und koordiniert sind, stimmt so nicht. Im Rahmen 6-Streifen-Ausbau wurde der Erschliessungsplan «Wildtierkorridor SO 9 - Wildüberführung - Zuleitstrukturen (Kestehholz, Niederbuchsiten, Oberbuchsiten und Oensingen)» genehmigt. Der Perimeter der Zuleitstrukturen wurde entsprechend berücksichtigt. Die Koordination Güterregulierung / Landumlegung im Rahmen des 6-Streifen-Ausbau erfolgt über das Amt für Landwirtschaft. Das Angebot des SOBV zur Mitarbeit wird zur Kenntnis genommen.	2		
6	Der SOBV bedankt sich für die Berücksichtigung der ausgeführten Anliegen und die Berücksichtigung der Anliegen der landw. Grundeigentümer und Bewirtschafter. Der SOBV stellt seine Kompetenzen gerne im Sinne einer Mitarbeit im Projekt zur Verfügung, damit das Projekt landwirtschaftsverträglich geplant und umgesetzt werden kann.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Mitarbeit des SOBV in der Begleitgruppe wird geprüft.	2		
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
29	Gemeindepräsident Laupersdorf	2	Damit eine grosse Entlastung für Oensingen entsteht, muss unbedingt der Anschluss Richtung Thal umgesetzt werden. Dieser fehlt komplett.	4	Die Aussage, es bestehe kein Anschluss Richtung Thal, ist nicht nachvollziehbar. Für den Verkehr zwischen dem Thal und Zielen wie Egerkingen resp. Olten steht über den Autobahnzubringer und die Autobahn A1 (Ausbau auf sechs Fahrstreifen im Gang) eine Verbindung über Hochleistungsstrassen zur Verfügung. Für Fahrten zwischen dem Thal und Kestehholz resp. Oberbuchsiten besteht zum einen die Verbindung via Autobahnzubringer – Staadackerstrasse, zum andern via Ortsdurchfahrt Oensingen. Das geplante Strassennetz deckt damit alle relevanten Beziehungen ab. Anpassungen in der Netzhierarchie werden nochmals geprüft. Grössere Erweiterungen wie der Ausbau des Anschlusses Oensingen Süd zum Vollanschluss weisen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und wurden deshalb nicht in das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen aufgenommen. Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird künftig wie bisher über die Staadackerstrasse oder die Lehngasse funktionieren.	2
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Dies ist nicht mein Hauptanliegen und soll von Oensingen beantwortet werden	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Die Lebensader soll von allem unnötigem Verkehr (Durchgangsverkehr) entlastet werden. Leider zirkuliert so der Verkehr aus dem Thal immer noch via Lebensader ins Berg- und Mittelgäu.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Viele Personen aus dem Thal arbeiten in der Industrie in Oensingen. Diese müssen nach wie vor durch das Zentrum und die Lebensader befahren. Darum macht es sehr grossen Sinn, einen Anschluss ins Thal zu realisieren.	4	Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird wie bisher über die Staadackerstrasse oder die Lehngasse funktionieren. Ein zusätzlicher Anschluss "Mitte" erzielt wenig Wirkung bei enormen Kosten. Die Variante wurde deshalb verworfen. Die Anschlüsse sind weiterhin durch den zukünftigen Brüggmattkreisel und den Zubringer Zentrum gewährleistet.	5
		4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Unbedingt nötig!	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
30	BKW Power Grid	1	Da ich kein Anwohner der Gemeinde Oensingen bin, bin ich da neutral gegenüber dem Projekt.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Im Bereich der Lebensader verlaufen diverse Werkleitungen der BKW. Diese müssen vorgängig sondiert oder entsprechend gesichert werden.	2	Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt fällt standardmässig in die Phase Realisierung. Im Bauprojekt werden Werkleitungspläne erstellt. Die Werkeigentümer werden schriftlich durch den Planer angefragt.	5
		2	Bushaltstellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Auch hier sollen die Arbeiten zur Realisierung der Bushaltstellen mit einer BKW hinsichtlich der Werkleitungen abgestimmt werden, um Beschädigung & Unfälle zu vermeiden.	2	Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt fällt standardmässig in die Phase Realisierung. Im Bauprojekt werden Werkleitungspläne erstellt. Die Werkeigentümer werden schriftlich durch den Planer angefragt.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Der Knoten wird von diversen Leitungen (16/0.4 kv-Kabel-Leitungen) gequert.	2	Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt fällt standardmässig in die Phase Realisierung. Im Bauprojekt werden Werkleitungspläne erstellt. Die Werkeigentümer werden schriftlich durch den Planer angefragt.	5
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Der Knoten wird von diversen Leitungen (16/0.4 kv-Kabel-Leitungen) gequert.	2	Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt fällt standardmässig in die Phase Realisierung. Im Bauprojekt werden Werkleitungspläne erstellt. Die Werkeigentümer werden schriftlich durch den Planer angefragt.	5
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Diverse Kabelleitungen der BKW vom Vorhaben betroffen.	2	Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt fällt standardmässig in die Phase Realisierung. Im Bauprojekt werden Werkleitungspläne erstellt. Die Werkeigentümer werden schriftlich durch den Planer angefragt.	5
		4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Auch hier braucht es Abstimmung mit der BKW, da auch eine Freileitung aufgrund des neuen Verkehrsknoten verlegt werden muss.	2	Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt fällt standardmässig in die Phase Realisierung. Im Bauprojekt werden Werkleitungspläne erstellt. Die Werkeigentümer werden schriftlich durch den Planer angefragt.	5
		6	Wir bitten die BKW in die weitere Planung miteinzubeziehen, um mögliche Sicherheitsmassnahmen vorgängig zu definieren. Womöglich bedingen gewisse Massnahmen ein Verlege- oder Verkabelungsprojekt durch die BKW. Dazu benötigen wir etwas Vorlaufzeit. Unser Gebiet Solothurn unter der E-Mailadresse: solothurn@bkw.ch oder telefonisch 058 477 80 40 zu einer Bausitzung einzuladen. Vielen Dank.	2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt fällt standardmässig in die Phase Realisierung. Im Bauprojekt werden Werkleitungspläne erstellt. Die Werkeigentümer werden schriftlich durch den Planer angefragt. Die Realisierung ist frühestens ab 2029 vorgesehen.	2
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
31	Pro Natura Solothurn	3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Je mehr Flächen entsiegelt und begrünt werden, desto besser fürs lokale Klima und die Lebensqualität der Bevölkerung.	2	Die Begrünungen entlang der Lebensader und der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Die Grünflächen werden begrüsst. Sie sind ökologisch wertvoll anzulegen (mit einheimischen standortgerechten Pflanzen) und nach ökologischen Grundsätzen zu pflegen. Neue Baumpflanzungen sind erwünscht.	2	Die Begrünungen entlang der Lebensader und der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Die Grünflächen sind artenreich anzulegen, siehe auch Bemerkung oben.	2	Die Begrünungen entlang der Lebensader und der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Auch in der Begegnungszone könnten Bäume gepflanzt werden.	2	Die Begrünungen entlang der Lebensader und der Entlastungsstrasse werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt. Allerdings ist das Potenzial begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.	2
		3	Gestaltung des Knaus-Knotens gelungen: Wir befürworten eine Entsiegelung des freiwerdenden Raumes.	2	Die Situation am Knoten Hauptstrasse / Kestenholzstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts mit den betroffenen Anstössern genau analysiert. Die Verbesserungsvorschläge werden studiert. Die Begrünung von entsiegelten Flächen wird mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der kommenden Projektphase weiterentwickelt.	2
		5	Ökologische Ausgleichsmassnahmen: Die geplanten ökologischen Ausgleichsmassnahmen machen an diesen Standorten Sinn und ergänzen die bereits beschlossenen Massnahmen im Rahmen des A1 Ausbaus. Der Umfang der oAM ist in mindestens dieser Grössenordnung umzusetzen und der Unterhalt mit den lokalen Bewirtschaftern fachgerecht und zielgerichtet zu sichern. (mit Vereinbarungen und angemessener Entgeltung). Für die Massnahmen zur Förderung von Amphibien möchten wir beliebt machen, die regionale Vertretung der Karch (Koordinationsstelle für Amphibien und Reptilien der Schweiz) für eine Beratung beizuziehen.	2	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Eine Beratung durch die Karch im Rahmen der Projektphase wird geprüft.	2
		6	Wir regen an möglichst viele neue einheimische und standortgerecht Bäume zu pflanzen, z.B. auch entlang oder im nahen Bereich der Entlastungsstrasse. Für die Strassenbeleuchtung sowohl der Dorfstrasse wie auch der Entlastungsstrasse möchten wir beantragen, dass sich diese nach dem Leitfaden des Kantons Solothurn 'Vermeidung von unnötigen Lichtemissionen' und der SIA-Norm 491 'Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum' richtet.	2	Die Details der Bepflanzung werden im Rahmen des Bauprojekts mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung entwickelt. Das Beleuchtungskonzept wird erst in der Phase Bauprojekt erstellt und richtet sich nach nationalen Normen und kantonalen Richtlinien. Die Beleuchtung ist auch Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).	2

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
32	Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu (OGG)	1	Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick und in Kenntnis der Anliegen unserer Mitgliedergemeinden. Die Ergebnisse beider Regionalplanungen (All-Gäu, Raum+Mobilität Niederamt) zeigen unabhängig voneinander vergleichbare Defizite und Handlungsbedarf betr. die Dorf-Zentrumsachsen auf (All-Gäu: Massnahmen A-M1, C-M1; Raum+Mobilität: Massnahmen R1, M3). Mit dem GVP Oensingen wird entsprechend in Übereinstimmung mit den Regionalplanungen gehandelt; der OGG unterstützt entsprechend das GVP Oensingen.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Der OGG begrüsst das GVP Oensingen grundsätzlich. Mit der leistungsfähigen Entlastungsstrasse mit hoher Entlastungswirkung sowie einer guten Anbindung an Industrie und das Nationalstrassennetz kann insbesondere die Ortsdurchfahrt aufgewertet und langfristig eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt werden. Zudem wird auch die Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöht. Im GVP überzeugt insbesondere die Linienführung der neuen Entlastungsstrasse durch den geringen Landverbrauch, die direkte Führung und die Bündelung mit dem SBB-Trasse.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Der OGG begrüsst die Aufwertung der neuen Gemeindestrasse zur Lebensader. Das GVP Oensingen wird betreffend dieser Thematik als ausbalanciertes Projekt beurteilt, welches zu mehr Sicherheit und mehr Lebensqualität beiträgt. Massnahmen u.a. betr. Temporeduktionen werden durch den OGG nicht beurteilt; der OGG ist überzeugt, dass Beschlüsse betr. zukünftige Verkehrsregime in der Hoheit der betroffenen Standortgemeinde liegen.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Das Verkehrsregime auf Gemeindestrassen liegt unter der Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen in der Hoheit der betroffenen Standortgemeinde.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Umbau Kreisel Verkehrsknoten Hauptstr. / Autobahnzubringer: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		3	Gestaltung des Knaus-Knotens gelungen: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Situation am Knoten Hauptstrasse / Kestenholzstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts mit den betroffenen Anstössern analysiert. Die Verbesserungsvorschläge werden studiert.	5
		4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: vgl. Bemerkungen bei den anderen Fragestellungen.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit. Umgestaltung Nordringstrasse: Der OGG begrüsst Massnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit grundsätzlich. Betreffend die konkrete Projektausgestaltung bedarf es hingegen keiner Beurteilung durch den OGG; diese liegt in der Hoheit von Gemeinde und Kanton.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Der OGG begrüsst Massnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit grundsätzlich. Betreffend die konkrete Projektausgestaltung bedarf es hingegen keiner Beurteilung durch den OGG; diese liegt in der Hoheit von Gemeinde und Kanton.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Der OGG begrüsst Massnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit grundsätzlich. Betreffend die konkrete Projektausgestaltung bedarf es hingegen keiner Beurteilung durch den OGG; diese liegt in der Hoheit von Gemeinde und Kanton.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Neugestaltung Verkehrsknoten Kestenholzstrasse: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
4	Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf Entlastungsstr.: Die Stellungnahme des OGG erfolgt mit einem «regionalen» Blick; zu Detail-Massnahmen im kleinräumlichen Wirkungsbereich erfolgt entsprechend keine Bewertung durch den OGG.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5		
<i>Aus online Umfrage</i>						
Allgemeine Bemerkungen:						
33	Gemeinde Niederbipp	1	Die regionale Verkehrssituation entlang des Jura-Südfusses ist hinreichend bekannt und unbefriedigend.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Mit dem GVP verändert sich die Verkehrsbelastung für Niederbipp nicht. Durch die Verlagerung in die Industrie wird der Verkehr an den richtigen Ort verlagert und die Industrie Niederbipp profitiert weiterhin von einer guten Anbindung an das Nationalstrassennetz.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als sinnvoll: Das GVP hat für den öV in Niederbipp keine Auswirkungen. Der Bahnhof Oensingen ist für Niederbipp weiterhin ein wichtiger Umsteigeknotenpunkt und muss in seiner Bedeutung erhalten werden.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Schaffung Umfahungsstrasse durch Industrie: Das Temporegim ist der Situation angepasst und die Erschliessung der Industrie wird begrüsst.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Die Massnahmen an der Nordringstrasse wurden unserer Bauverwaltung vorgestellt und sind kompatibel mit der heutigen Situation.	1	Die positive Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Wir erwarten, dass der Verkehr auf der Nordringstrasse beim Knoten weiterhin bevorzugt wird bzw. Vortritt hat und unsere Industrie auch tatsächlich von einer besseren Erschliessung profitiert.	2	Die Leistungsfähigkeit der Knoten Dünnern und VEBO wird verbessert. Beide Knoten sind lichtsignalgesteuert. Die Anbindung der Industrie Niederbipp an den Autobahnanschluss verbessert sich dadurch. Die Funktionalität der Entlastungsstrasse ist auch mit dem Bestand auf Berner Gebiet sichergestellt.	5
6	Die Verkehrsbelastung am Punkt Aengistrasse (Beilage 18) wird künftig mit und ohne GVP bei 15100 Fahrzeugen pro Tag sein. Durch das GVP entsteht für Niederbipp daher lediglich eine marginale Verkehrsentslastung zwischen Aengikreisel und der Gemeindegrenze Oensingen. Die Entlastung kommt den südlich der Aengistrasse gelegenen Liegenschaften in der Arbeitszone 3 (UeO 8) zuteil. Der Nutzen des GVP ist daher aus Sicht des Immissionsschutz für Niederbipp marginal. Mit dem GVP wird der MIV und insbesondere der Schwerverkehr konsequent und auf kurzem Weg auf die Autobahn und somit den übergeordneten Verkehrsträger gelenkt. Das weiterhin zu erwartende Industriewachstum erfolgt daher in der Industrie ohne die umliegenden Dörfer zu tangieren. Das GVP unterstützt somit die Entwicklung des ESP Oensingen/Niederbipp. Die Ein- und Ausfahrten der ansässigen Betriebe auf die Entlastungsstrasse wird mit dem GVP durch die höhere Verkehrsbelastung erschwert. Aufgrund des GVPs wird der Kanton Bern zudem die Industriestrasse von der Gemeinde übernehmen. Dies soll mittels Kompensation erfolgen. Dabei ist eine Regelung der Folgekosten des Unterhaltsrückstands/ Ausbaus zu treffen. Eine Übernahme steht nur zur Diskussion, wenn das GVP Oensingen effektiv realisiert wird. Mit den Vertretern der Gemeinde und dem OIK haben dazu mehrere Besprechungen stattgefunden.	1	Die Planungshoheit des Kantons Solothurn endet an der Kantonsgrenze. Eine enge Koordination mit dem Kanton Bern und der Gemeinde Niederbipp ist sichergestellt. Die Weiterentwicklung der Entlastungsstrasse auf Berner Gebiet ist Sache der Gemeinde Niederbipp und des Kantons Bern. Die Absichtserklärung der Gemeinde Niederbipp und des zuständigen Oberingenieurkreises IV werden von Seiten GVP Oensingen begrüsst. Eine enge Koordination mit der Gemeinde Niederbipp und des OKI IV wird über die Begleitgruppe sichergestellt.	3		

Nr.	Name/Adresse	Thema	Mitwirkungsbeiträge Institutionen	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
Allgemeine Bemerkungen:						
<i>Aus online Umfrage</i>						
34	IG Strasse Solothurn	2	Einer Umgestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt kann erst dann zugestimmt werden, wenn die Entlastungsstrasse auch vollumfänglich als Achse für Ausnahmetransporte zur Verfügung steht.	4	Die umgestaltete Ortsdurchfahrt zur Lebensader bleibt eine Ausnahmetransportroute. Die Lebensader berücksichtigt alle Anforderungen einer Ausnahmetransportroute. Eine Verlegung der Ausnahmetransportroute auf die Entlastungsstrasse wird erst möglich, wenn der sich jetzt im Bau befindende VEBO-Knoten zusätzlich angepasst wird und wenn der Kanton Bern oder die Gemeinde Niederbipp die SBB-Unterführung Industriestrasse ausweitet. Beides liegt nicht in der Kompetenz des Gesamtverkehrskonzepts Oensingen.	5
		2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Bushaltestellen auf Fahrbahnen sollten die Ausnahme darstellen; diese kommt dann zur Anwendung, wenn Busbuchten nicht möglich sind!	1	Da auf der Entlastungsstrasse Buchten vorgesehen sind, werten wir den Kommentar als Zustimmung.	5
		3	Umgestaltung der Gemeindestr. zur Lebensader: Das Zentrum wird allein durch die Umgestaltung der sogenannten "Lebensader" nicht attraktiver. Hier bedarf es an zusätzlichem Handlungsbedarf im Detailhandel (Branchenmix etc.). Allein verkehrsseitige Umgestaltungen reichen hierzu nicht aus. Wir schlagen vor, dass hier Lösungsvorschläge zusammen mit dem Gewerbe gesucht werden! Die hier gestellten Fragen 1-3 können wir erst nach Vorliegen eines Gesamtkonzeptes beantworten.	4	Wie die Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, aber verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot, zu einer Attraktivitätssteigerung. Das Projekt bietet für die Lebensader eine funktionierende und attraktive Infrastruktur. Zusätzlicher Handlungsbedarf im Detailhandel ist nicht Sache des GVP Oensingen. Es ist nicht zielführend gesellschaftlichen Fragestellungen mit einem Infrastrukturprojekt zu verknüpfen.	5
		3	Lebensader belebt Dorfzentrum und macht Gde attraktiver: Die hier gestellten Fragen 2-4 können wir so nicht beurteilen. Wir erlauben uns zudem die Frage, warum der sichere Veloverkehr so hervorgehoben werden muss; andererseits steht der sichere Fussgängerverkehr nicht zur Debatte!	3	Den Fussgängerinnen und Fussgängern im Dorfzentrum stehen schon heute Gewege und Fussgängerquerungen zur Verfügung. Die wesentliche Verbesserung entsteht aber für die Velofahrenden, die heute in einer weitgehend ungesicherten Umgebung fahren müssen.	5
		3	Neugestaltung Verkehrsknoten Oensingen West: Es ist zu prüfen, ob ein Rückbau von Norden auf eine Spur sinnvoll ist oder ob 2 Spuren aus Kapazitätsgründen besser wären.	2	Verwechslung mit Knoten Brüggmatt? Eine 2-spurige Zufahrt ist nur bei einer Lösung mit einem T-Knoten notwendig. Da der Kreisell 1-spurig ausgeführt wird, kann aus diesem Grund die Zufahrt auf eine Spur zurückgebaut werden.	2
		3	Begegnungszone mitten im Dorf: Die Frage ist mit dem Gewerbe in Oensingen abschliessend zu beantworten	4	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? Die Fläche ist den Fussgängern zur Verfügung zu stellen. Die Entsiegelung bringt hier wenig.	2	Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potenzial für eine Aufwertung auch im Sinn des umliegenden Gewerbes. Die Gestaltung ist Teil des Projekts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümern weiterentwickelt.	2
		4	Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Die Umfahrungsstrasse ist auf die Prioritäten des MIV und strassenbasierten ÖV auszurichten.	2	Das Gesamtverkehrsprojekt berücksichtigt alle Formen der Mobilität, wobei die Prioritäten auf der Entlastungsstrasse und der Lebensader unterschiedlich gewichtet werden.	5
		4	Umgestaltung Nordringstrasse: Die Verbreiterung der Strasse befürworten wir. Zusätzliche 3(!) höhengleiche Fussgängerübergänge erachten wir als wenig sinnvoll, wenn der Zweck einer tatsächlichen Entlastungsstrasse realisiert werden soll. Wir nehmen an, dass in Zukunft der MIV auf dieser Strasse eher zunehmen wird. Demzufolge erscheint uns Mischverkehr mit Fahrrädern eher problematisch.	2	Der nahegelegene Bahnhof ermöglicht vielen Mitarbeitenden der Industriebetriebe einen Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Fusswege vom Bahnhof zu den Betrieben müssen sicher ausgelegt sein. Der Veloverkehr auf der Nordringstrasse ist heute gering. Es bestehen in Ost-West-Richtung gute Alternativen. Der künftige Mittelstreifen bietet zudem die Möglichkeit, die wenigen Velofahrenden sicher zu überholen.	5
		4	Erhöhung Leistungsfähig. und Verb. Sicherheit für Velo und FG: Wir anerkennen die Bemühungen der Projektleitung für eine bedarfsgerechte Lösung. Fragen stellen sich uns, wie die Kapazität der Strasse für den MIV bei Benutzung der Fussgängerstreifen durch die VEBO-Angestellten in der Stosszeiten erhalten werden soll.	2	Der künftige Knoten Dünern ist lichtsignalgesteuert. Anders als heute haben künftig auch Fussgängerinnen und Fussgänger ihre Zeitfenster.	5
		4	Erhöhung Schulwegsicherheit und Befürwortung Bau UNF: Eine Unterführung macht im Sinne der Verkehrssicherheit Sinn.	1	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	5
		5	Ökologische Ausgleichmassnahmen: Diese Frage können wir nicht beantworten.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	5
6	Den Mehrwert des Projektes zu Gunsten des MIV sehen wir als eher gering ein. Dass dies auch die Projektverantwortlichen so sehen entnehmen wir dem Umstand, dass bei den Vorteilen für die Strasse grossmehrheitlich auf den strassengebundenen ÖV hingewiesen wird. Wir stellen fest, dass man versucht, aus der bestehenden Situation das Beste herauszuholen. Dabei muss fairnesshalber festgehalten werden, dass die Führung einer Entlastungsstrasse entlang einem Kreisschulhaus und einer Einrichtung für Menschen mit Beeinträchtigung suboptimal ist.	5	Die kritische Haltung – ohne konkreten Verbesserungsvorschlag – wird zur Kenntnis genommen. Die Entlastungsstrasse am südlichen Dorfrand soll den MIV durch das Industriegebiet führen und den Schwerverkehr schnell und direkt an die Autobahn A1 anbinden, womit auch die Erreichbarkeit für die Industrie verbessert und der Dorfkern entlastet wird. Die Schulwegsicherheit bei der Kreisschule Bechburg ist mit einer Langsamverkehrsunterführung gewährleistet. Die Verlagerung des Schwerverkehrs verbessert die Lebensqualität für die Bevölkerung der Gemeinde Oensingen.	5		