

Bau- und Justizdepartement

Amt für Verkehr und Tiefbau

Gemeinde Oensingen

Strasse Solothurnstrasse, Hauptstrasse, Oltenstrasse, Nordringstrasse, Jurastrasse, Neubaustrecke

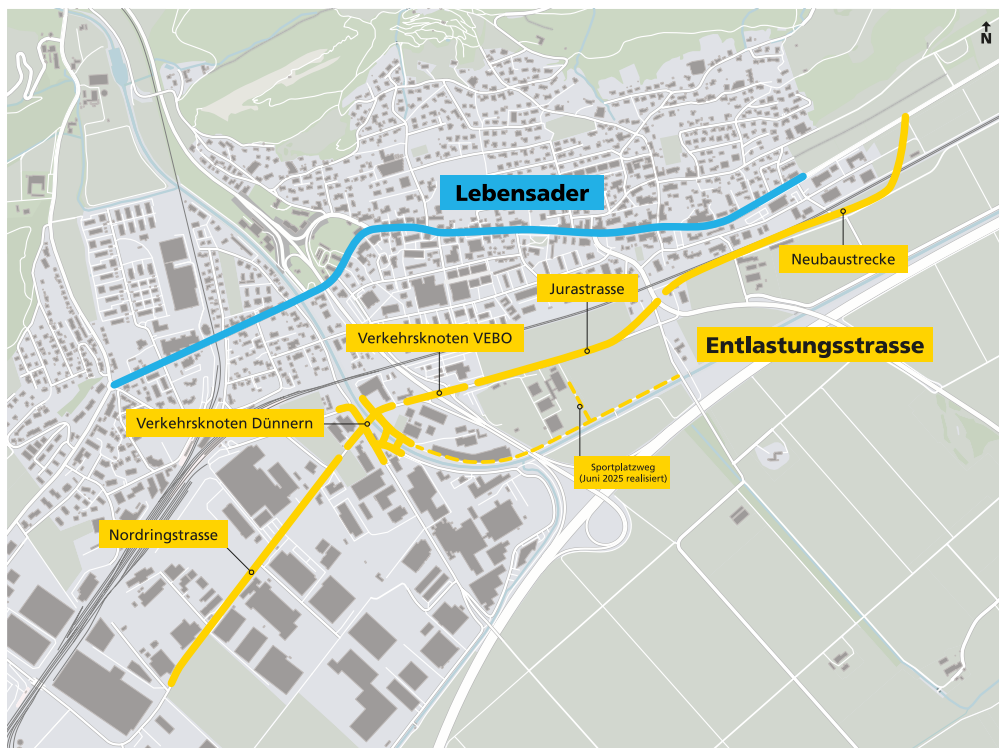
Abschnitt / Objekt Gesamtprojekt

Projekt Gesamtverkehrsprojekt Oensingen
Neue Verkehrsführung und Umgestaltung

Projektphase Vorprojekt

Inhalt **Mitwirkungsbericht**

Übersicht



BERNET Bauherrenberatung AG • Ingenieure und Planer
Winzerstrasse 47 • 5430 Wettingen • www.bbhb.ch

Amt für Verkehr und Tiefbau
Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
Telefon 032 627 26 33 / Telefax 032 627 76 94
E-Mail avt@bd.so.ch / www.avt.so.ch

Achs-Nr.	5000
Bezugspunkt (BP)	320 + 120 m bis 328 + 50 m
Achs-Nr.	5005
Bezugspunkt (BP)	noch zu definieren
Objekt-Nr. KB	Div.
Projekt-Nr.	3TK.01429.P.01

Inhalt

1.	Zusammenfassung	3
1.1.	Öffentliche Mitwirkung	3
1.2.	Akzeptanz des Projekts und der Mitwirkung	3
1.3.	Resultate Mitwirkungsschwerpunkte	3
2.	Einleitung	5
2.1.	Sicherung der künftigen Entwicklung.....	5
2.2.	Öffentliche Mitwirkung	5
3.	Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung	6
4.	Methodik des Mitwirkungsverfahrens	7
4.1.	Zielsetzung	7
4.2.	Fragebogen	7
4.3.	Auswertung der Kommentare	7
4.4.	Behandlung der Mitwirkungsschwerpunkte	7
5.	Mitwirkungsbeiträge	8
5.1.	Auswertung des Fragebogens	8
5.2.	Statistiken	8
5.3.	Beiträge von Institutionen	15
5.4.	Äusserungen zum Verfahren	15
6.	Die weitere Bearbeitung der Mitwirkungsschwerpunkte	16
6.1.	Mitwirkungsschwerpunkte werden in das Projekt integriert	16
6.2.	Mitwirkungsschwerpunkte werden geprüft.....	16
6.3.	Mitwirkungsschwerpunkte werden weitergeleitet.....	16
6.4.	Mitwirkungsschwerpunkte ohne Möglichkeit zur Umsetzung	17
6.5.	Mitwirkungsschwerpunkte, die keine Massnahmen erfordern oder nicht den Projektzielen entsprechen	17
7.	Schlussbemerkung	18
8.	Anhänge	19

1. Zusammenfassung

1.1. Öffentliche Mitwirkung

Mit dem Ziel, die Bevölkerung zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in die konkrete Planung des Gesamtverkehrsprojekts (GVP) Oensingen mit einzubeziehen, wurde eine öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt vom 30.10.2025 bis 28.11.2025 durchgeführt. Das Projekt soll damit, wo immer möglich, auf die Anliegen der Direktbetroffenen ausgerichtet werden.

Die Bevölkerung und Institutionen haben – dank ihrer Ortskenntnis und ihrer täglichen Erfahrung als Verkehrsteilnehmende – insbesondere zu den Themen Langsamverkehr, Umgestaltung der entlasteten Strassen und ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen vielfältige Ideen und wichtige Anregungen für die weitere Planung eingebracht.

1.2. Akzeptanz des Projekts und der Mitwirkung

Die Auswertung zeigt, dass eine deutliche Mehrheit der Mitwirkenden das Projekt unterstützt. Der Kanton und die Gemeinde Oensingen danken allen Mitwirkenden für die wertvollen Hinweise.

Insgesamt haben 118 Privatpersonen und 34 Institutionen den Fragebogen ganz oder teilweise ausgefüllt. 74 Prozent der Mitwirkenden beurteilten die einzelnen Fragen zum Gesamtverkehrsprojekt positiv oder eher positiv. 20 Prozent beurteilten die Fragen negativ oder eher negativ. 6 Prozent beantworteten den Fragebogen nicht vollständig. Somit stehen drei von vier Mitwirkenden dem Projekt positiv gegenüber.

Auch die abgegebenen Kommentare sind mehrheitlich positiv. 103 Privatpersonen und 34 Institutionen haben einen oder mehrere Kommentare verfasst. 15 Teilnehmende haben nicht kommentiert. Die eindeutig kritischen und die eindeutig befürwortenden Kommentare halten sich in etwa die Waage. Insgesamt haben 52% der Kommentare die Wertungen «positiv» oder «positiv, aber mit Vorbehalten». 35 Prozent der Kommentare haben die Wertungen «negativ» oder «negativ, aber mit Vorbehalten». 13% der Mitwirkenden haben keine Kommentare abgegeben.

Rund 360 Personen haben die öffentliche Ausstellung besucht.

1.3. Resultate Mitwirkungsschwerpunkte

Die Kommentare der Privatpersonen und Institutionen sind in Mitwirkungsschwerpunkte zusammengefasst und nach Anzahl Nennungen sortiert worden (siehe Anhang 3). Die Mitwirkungsschwerpunkte werden in fünf Kategorien für die weitere Verarbeitung eingeteilt:

1. Mitwirkungsschwerpunkte werden in das Projekt integriert.
2. Mitwirkungsschwerpunkte werden in der Projektoptimierung auf ihre Machbarkeit und Wirksamkeit geprüft.
3. Mitwirkungsschwerpunkte werden nicht durch die Projektorganisation «Gesamtverkehrsprojekt Oensingen» behandelt, aber an die zuständigen Stellen (Drittprojekte) weitergeleitet.
4. Mitwirkungsschwerpunkte, welche über den Perimeter und/oder die finanziellen Möglichkeiten des Projekts hinausgehen und deshalb nicht berücksichtigt werden können.
5. Keine Massnahme erforderlich oder mit Projekt schon umgesetzt.

Die zehn häufigsten Mitwirkungsschwerpunkte enthielten Aussagen zu:

- | | |
|---|----------------|
| - Begegnungszone (Tempo 20) | [97 Nennungen] |
| - Anbindung Thal an Entlastungsstrasse und Anschluss Oensingen Süd | [50 Nennungen] |
| - Gesamtverkehrsprojekt wird begrüsst und eine baldige Umsetzung erwartet | [47 Nennungen] |
| - Ausweitung oder Verkürzung der Tempo-30-Zone | [38 Nennungen] |
| - Art und Umfang der ökologischen Ausgleichsmassnahmen | [35 Nennungen] |
| - Allgemeine Kritik, allgemeine Feststellungen | [33 Nennungen] |
| - Umgestaltung Knoten Brüggmatt zu Kreisel | [30 Nennungen] |
| - Verkehrsbeziehung Oberbuchsiten – Thal | [27 Nennungen] |
| - Gestaltung Knoten Hauptstrasse/Kestenholzstrasse (Knoten Café Knaus). | [27 Nennungen] |
| - Umgestaltung Knoten West | [25 Nennungen] |
| - Gestaltung Knoten Dünnern | [24 Nennungen] |

In Anhang 1 sind die vollständigen Beschreibungen der Mitwirkungsschwerpunkte und deren weitere Behandlung zu finden. Die vollständigen Kommentare sind in den Anhängen 4 und 5 einsehbar. Im Anhang 7 ist der ursprüngliche Fragebogen mit der Anzahl Beiträgen pro Frage zusammengefasst.

Sämtliche Mitwirkungsbeiträge wurden detailliert erfasst und beurteilt. Diese Sammlung bildete die Grundlage des vorliegenden Berichts.

Fazit:

Die öffentliche Mitwirkung wurde von interessierten Kreisen genutzt, um Verbesserungsvorschläge in die kommende Projektierung einzubringen. Die Mehrzahl der Mitwirkenden steht dem Projekt positiv gegenüber.

2. Einleitung

2.1. Sicherung der künftigen Entwicklung

Oensingen ist ein attraktiver Ort zum Wohnen und Arbeiten. Damit das so bleibt, braucht es eine gute Verkehrsinfrastruktur, die sowohl die Lebensqualität im Dorf als auch die Standortattraktivität für Gewerbe und Industrie stärkt. Doch der Verkehr auf der Kantonsstrasse mitten durch die Gemeinde beeinträchtigt diese Attraktivität spürbar.

Damit der Ortskern lebensfreundlicher und sicherer wird, haben der Kanton und die Gemeinde gemeinsam ein umfassendes Gesamtverkehrsprojekt erarbeitet. Es schafft mehr Lebensqualität im Zentrum und stärkt zugleich die wirtschaftlichen Perspektiven von Oensingen.

Die Lösung liegt in einer leistungsfähigen Entlastungsstrasse am südlichen Dorfrand. Sie führt durch das Industriegebiet und bindet den Schwerverkehr schnell und direkt an die Autobahn A1 an. Dadurch wird die Ortsdurchfahrt deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Die heutige Kantonsstrasse kann so zur beruhigten Gemeindestrasse – zur neuen Lebensader von Oensingen – werden. Das bedeutet: weniger Verkehr, mehr Aufenthaltsqualität sowie mehr Platz und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Zusätzliche Velo- und Fusswege sowie sichere Schulwege mit einer neuen Unterführung bei der Kreisschule Bechburg tragen zur Verkehrssicherheit bei. Auch der öffentliche Verkehr profitiert. Busse können künftig zuverlässiger verkehren.

Im Frühling 2027 soll der Kantonsrat über den nötigen Realisierungskredit entscheiden. Sollte gegen den Entscheid das Referendum ergriffen werden, würde das Volk spätestens 2028 abstimmen. Erst bei einem positiven Entscheid des Kantonsrats und allenfalls der Kantonsbevölkerung startet die öffentliche Auflage und damit das Bewilligungsverfahren. Mit dem Baustart kann frühestens ab 2029 begonnen werden. In der aktuellen, frühen Planungsphase werden die Kosten auf rund 70 Millionen Franken (+/- 20%, inkl. MwSt.) geschätzt, wovon der Kanton voraussichtlich 50 bis 65 Prozent und die Gemeinde Oensingen 10–15 Prozent übernehmen würden. Der Bundesrat hat Anfang 2026 entschieden, dass er im Rahmen von Verkehr '45 das Projekt mit namhaften Bundesbeiträgen über das Agglomerationsprogramm AareLand mitfinanzieren will.

2.2. Öffentliche Mitwirkung

Die Rückmeldungen aus der Mitwirkung werden in das zu erarbeitende Bauprojekt einfließen. Voraussichtlich 2028 wird der Erschliessungsplan öffentlich aufgelegt.

Es geht jetzt um die Beantwortung der Frage, wie das Vorhaben konkret auszugestalten ist.

Das Projekt ist zukunftsweisend. Entsprechend hoch gewichtet das federführende Bau- und Justizdepartement eine breite Beteiligung der Bevölkerung an der Mitwirkung. Die Bevölkerung konnte dank ihrer Ortskenntnis und ihrer täglichen Erfahrung als Verkehrsteilnehmende frühzeitig wichtige Anregungen für die weitere Planung geben. Die Anliegen der Betroffenen sollen bei der Konkretisierung des Projekts nach Möglichkeit Berücksichtigung finden.

Mit der Verabschiedung des Mitwirkungsberichts durch den Regierungsrat des Kantons Solothurn ist das Mitwirkungsverfahren nach dem Planungs- und Baugesetz § 3 Abs. 2 PBG abgeschlossen.

3. Gegenstand und Ablauf der Mitwirkung

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens ist das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen, bestehend aus:

- Entlastungsstrasse
 - Neubaustrecke
 - Jurastrasse
 - Knoten Dünnern
 - Nordringstrasse
- Lebensader (Solothurn-, Haupt- und Oltenstrasse)
- Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

Zur Mitwirkung wurden folgende Plakate öffentlich ausgestellt und auf der Webseite <https://avt.so.ch> bereitgestellt.

- Gesamtverkehrsprojekt
- Wirkung (Übersicht)
- Lebensader
- Entlastungsstrasse
- Nutzen Fussgängerinnen und Fussgänger
- Nutzen Velofahrende
- Nutzen Bus, Auto, Lastwagen
- Nutzen Dorf, Gewerbe, Industrie
- Umwelt Ausgleichsmassnahmen
- Umwelt Ersatzmassnahmen
- Projektorganisation
- Mitwirkung
- Verkehrsentwicklung
- Plakate Visualisierungen
- Visualisierung ASTRA-VEBO-Knoten

Publikation:

Das Verfahren der Mitwirkung wurde im Amtsblatt vom 30.10.2025 publiziert. In derselben Woche erfolgte eine Publikation im Anzeiger Thal Gäu Olten in den Rubriken der Gemeinden Oensingen, Kestenholz, Balsthal und Oberbuchsiten. Ausserdem wurde ein Infoschreiben an alle Einwohnerinnen und Einwohner sowie an die Firmen der Gemeinde Oensingen versendet.

Ausstellung:

Die Ausstellung fand in der Aula der Primarschule Oensingen vom 30. Oktober 2025 bis 28. November 2025 statt. Vertreter des kantonalen Amtes für Verkehr und Tiefbau sowie Vertreter der Einwohnergemeinde Oensingen waren an vier publizierten Terminen vor Ort und beantworteten Fragen zum Projekt. Rund 360 Personen haben die Ausstellung besucht und das Gespräch mit den anwesenden Fachleuten gesucht.

Die Eingabefrist für die Mitwirkungsbeiträge war der 28.11.2025.

4. Methodik des Mitwirkungsverfahrens

4.1. Zielsetzung

Die Bevölkerung wurde aufgerufen, ihre Meinung über einen Fragebogen (siehe Anhang 7) abzugeben. Gleichzeitig wurde den Mitwirkenden Gelegenheit geboten, Wünsche, Anregungen und Verbesserungen einzubringen.

4.2. Fragebogen

Der Fragebogen gliederte sich in folgende thematische Bereiche:

1. Ausgangslage (Frage 1)
2. Überblick (Frage 2)
3. Lebensader (Fragen 3 – 18)
4. Entlastungsstrasse (Fragen 19 – 25)
5. Umwelt (Fragen 26)
6. Verschiedenes (Nur Kommentar)

4.3. Auswertung der Kommentare

Sämtliche Kommentare wurden erfasst und durch die Gesamtprojektleitung beurteilt. Die Kommentare wurden in fünf Kategorien für die weitere Bearbeitung eingestuft:

1. Positiv
2. Positiv, aber mit Vorbehalten
3. Neutral
4. Negativ, aber mit Vorbehalten
5. Negativ

4.4. Behandlung der Mitwirkungsschwerpunkte

Die Kommentare der Privatpersonen und Institutionen sind in Mitwirkungsschwerpunkten zusammengefasst und nach Anzahl Nennungen sortiert worden (siehe Anhang 3). Die Mitwirkungsschwerpunkte werden in fünf Kategorien für die weitere Verarbeitung eingeteilt:

1. Mitwirkungsschwerpunkte werden in das Projekt integriert.
2. Mitwirkungsschwerpunkte werden in der Projektoptimierung auf ihre Machbarkeit und Wirksamkeit geprüft.
3. Mitwirkungsschwerpunkte werden nicht durch die Projektorganisation «Gesamtverkehrsprojekt Oensingen» behandelt, aber an die zuständigen Stellen (Drittprojekte) weitergeleitet.
4. Mitwirkungsschwerpunkte, welche über den Perimeter und/oder die finanziellen Möglichkeiten des Projekts hinausgehen und deshalb nicht berücksichtigt werden können.
5. Keine Massnahme erforderlich oder mit Projekt schon umgesetzt.

5. Mitwirkungsbeiträge

5.1. Auswertung des Fragebogens

Es sind folgende Mitwirkungsbeiträge eingegangen:

- 152 ausgefüllte Fragebogen
 - o 15 Personen haben die Fragen bewertet, ohne einen Kommentar zu hinterlassen.
 - o 103 Personen haben die Fragen bewertet und einen schriftlichen Kommentar abgegeben.
 - o 34 Institutionen haben die Fragen bewertet und einen schriftlichen Kommentar abgegeben.
 - o Der Fragebogen wurde nicht von allen Mitwirkenden vollständig ausgefüllt, sondern nur ausgewählte Fragen beantwortet.
- 10 mündliche Kommentare im Rahmen der Ausstellung (Besucherrapporte)
- 7 schriftliche Kommentare in Form eines Briefs oder eines E-Mails.

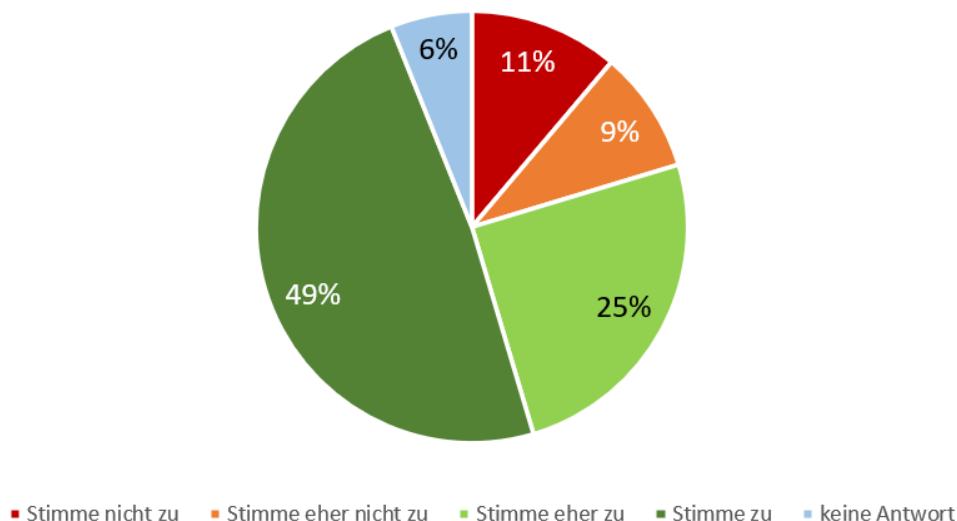
5.2. Statistiken

Die nachfolgenden Statistiken geben Auskunft über die Anzahl Beteiligte und wie die Zustimmung der Mitwirkenden gegenüber den einzelnen Aspekten des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen einzuschätzen ist.

152 Mitwirkende, Private und Institutionen, haben die Fragen 3 bis 26 des Mitwirkungsfragebogens ganz oder teilweise beantwortet. Das Total der möglichen Antworten ist somit 3648.

	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	keine Antwort	Total
Überblick	52	45	137	177	45	456
Lebensader	282	233	480	855	126	1976
Entlastungsstrasse	47	48	255	671	43	1064
Umwelt	27	8	42	67	8	152
Total	408	334	914	1770	222	3648

Abbildung 1: Zustimmung Gesamtverkehrsprojekt Oensingen aus der Umfrage



Gesamtverkehrsprojekt Oensingen
Mitwirkungsbericht Vorprojekt

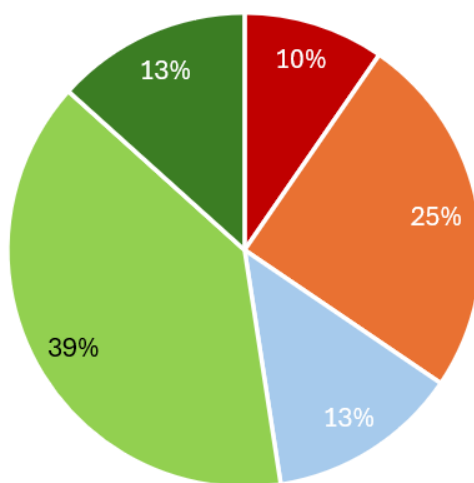
Sämtliche Kommentare sind mit einer Zahl zwischen eins und fünf aufgrund der Haltung des Mitwirkenden gegenüber dem Entlastungsprojekt eingestuft worden (siehe Kapitel 4.3).

103 Private und 34 Institutionen haben insgesamt 784 Kommentare abgegeben. 15 Mitwirkende haben keinen Kommentar abgegeben.

	negativ	negativ, aber mit Vorbehalten	neutral	positiv, aber mit Vorbehalten	positiv	Total
Ausgangslage	7	7	8	7	16	45
Überblick	7	10	23	25	23	88
Lebensader	28	83	43	128	23	305
Entlastungsstrasse	16	62	14	90	29	211
Umwelt	3	12	2	15	3	35
Verschiedenes	14	20	16	40	10	100
Total	75	194	106	305	104	784

Abbildung 2: Zustimmung Gesamtverkehrsprojekt Oensingen aus den Kommentaren

Rund 52% der Kommentare waren positiv oder eher positiv. 13% neutral und rund 35 % negativ oder eher negativ.



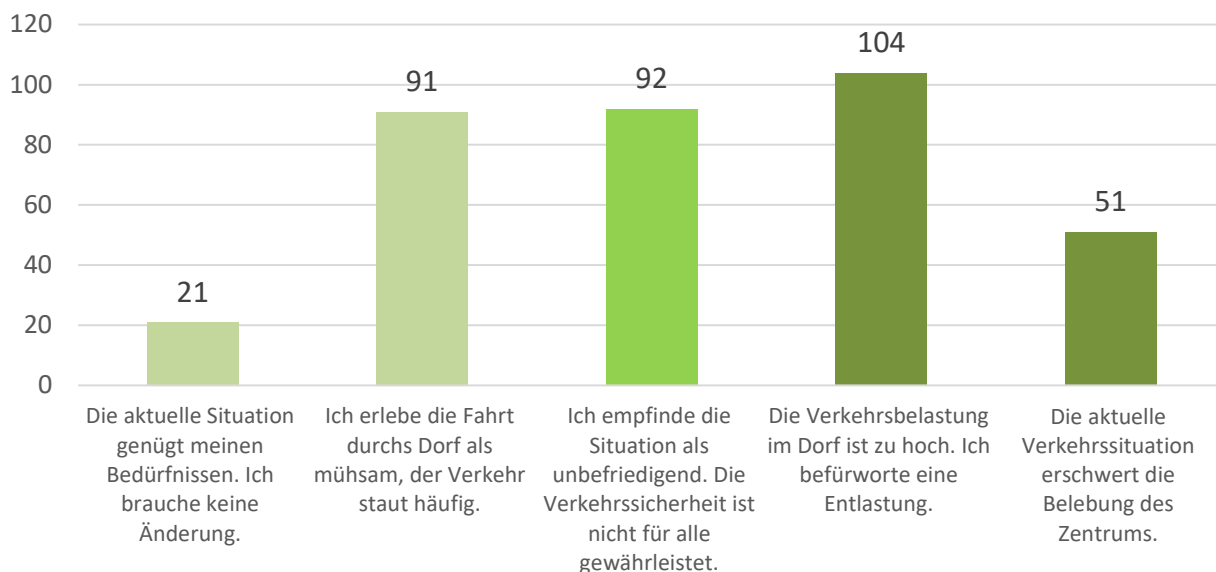
■ negativ ■ negativ, aber mit Vorbehalten ■ neutral ■ positiv, aber mit Vorbehalten ■ positiv

Im Anhang 7 ist die Statistik der beantworteten Fragen und Kommentare der Privatpersonen und der Institutionen in Form des ursprünglichen Fragebogens dargestellt.

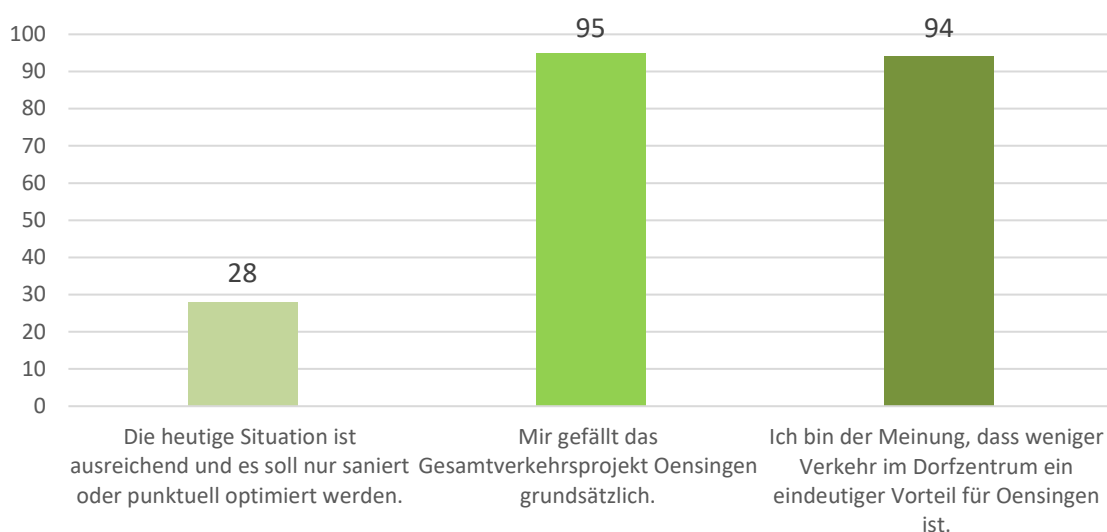
Aus den Antworten der Fragebogen sind folgende Resultate entstanden. In den folgenden Abbildungen bedeuten die aufgeführten Zahlen die Anzahl Nennungen pro Frage.

Überblick

Frage 1: Wie bewerten Sie die aktuelle Verkehrssituation in Oensingen? (Mehrfachauswahl möglich)



Frage 2: Wie bewerten Sie das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen? (Mehrfachauswahl möglich)



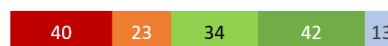
Frage 3 -5: Das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen ist ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt. Der öffentliche Verkehr öV wird bei der Projektentwicklung integral berücksichtigt. Der öffentliche Verkehr in Oensingen soll zuverlässig und pünktlich verkehren- auch in den Hauptverkehrszeiten.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Die Anzahl und Lage der Bushaltestellen im Perimeter des GVP Oensingen sind richtig gewählt.



Ich finde die Bushaltestellen auf der Lebensader als Fahrbahnhaltestellen sinnvoll.



Ich finde die Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll.



Lebensader

Frage 6-9: Um das Projektziel der Verkehrsumlagerung auf die Entlastungsstrasse zu erreichen, wird auf der neuen Gemeindestrasse Tempo 30 notwendig. Beim Roggenpark ist eine Begegnungszone geplant. Aus der heute stark befahrenen Kantonsstrasse durch Oensingen wird eine attraktive Gemeindestrasse mit deutlich weniger Verkehr. Sie kann als Lebensader gestaltet werden und bietet mehr Sicherheit und Platz zum Flanieren und Verweilen. Für die Geschäfte eröffnen sich neue Möglichkeiten, sich zu präsentieren. Generell gibt es mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger. Frei gewordene Flächen lassen sich entsiegeln und begrünen.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse die Begegnungszone mit Tempo 20 beim Roggenpark.



Ich befürworte Tempo 30 für mehr Sicherheit und weniger Lärm.



Ich unterstütze, dass nicht mehr benötigte Verkehrsflächen entsiegelt und begrünt werden.



Ich begrüsse die Umgestaltung der Gemeindestrasse zur Lebensader.



Frage 10-13: Die geplante Lebensader führt zu spürbaren Veränderungen für die Einwohnerinnen und Einwohner, Passantinnen und Passanten und die Verkehrsteilnehmenden.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich denke, dass die Lebensader eine Chance für das lokale Gewerbe ist.



Ich befürchte, das lokale Gewerbe könnte aufgrund des wegfallendes Durchgangs- und Schwerverkehrs beeinträchtigt werden.



Ich begrüße, dass der Veloverkehr im Dorfzentrum sicherer wird.



Ich bin überzeugt, dass die Lebensader das Dorfzentrum belebt und die Gemeinde attraktiver macht.



Frage 14: Beim Verkehrsknoten Oensingen West wird der provisorische Kreisel einige Meter nach Osten verschoben, vergrößert und normgerecht weiterhin als Kreisel gestaltet. Der freigewordene Platz ermöglicht einen Velo-Bypass von der Lehngasse Richtung Niederbipp. Zudem entsteht eine Grünfläche, die vielfältig bepflanzt werden kann. Neu wird die Leuenbachstrasse rechtwinklig in die Bahnhofstrasse geführt. Das erhöht die Sicherheit und entlastet den Kreisel.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüße die Neugestaltung des Verkehrsknotens Oensingen West.



Frage 15: Der Verkehrsknoten Hauptstrasse/Autobahnzubringer wird neu zu einem Kreisel umgestaltet. Durch die Kreisellösung kann auf die zweispurige Zufahrt aus dem Norden verzichtet werden. Die Rechtsabbiegespur wird rückgebaut und entsiegelt. Südlich des Kreisels werden Flächen frei. Auch diese können entsiegelt und begrünt werden.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüße es, dass der Verkehrsknoten Hauptstrasse/ Autobahnzubringer neu zu einem Kreisel umgebaut wird.



Frage 16: Der Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum wird baulich verkleinert und damit sicherer. Beim Ab- und Einbiegen sind nur noch tiefere Geschwindigkeiten möglich. Die neue Anordnung schafft Platz für Grünflächen. Speziell vor dem Gemeindehaus lenken diese Grünflächen den Fussverkehr auf die Fussgängerstreifen.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüße die Neugestaltung des Verkehrsknotens Autobahnzubringer Zentrum.



Frage 17: Die Begegnungszone mit Tempo 20 liegt in der Ortsmitte beim Roggenpark und erstreckt sich über 190 Meter. In der 20er-Zone ist die Fahrbahn gegenüber der 30er-Zone angehoben. Die Randabschlüsse von der Strasse zu den Fusswegen sind tief. Das betont den Zentrumscharakter.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse eine Begegnungszone mitten im Dorf (Bereich Roggenpark).



Frage 18: Beim Verkehrsknoten Hauptstrasse/Kestenholzstrasse mündet die Kestenholzstrasse rechtwinkliger in die Hauptstrasse. Dadurch lässt sich die Verkehrsfläche verkleinern. Der Verkehrsfluss wird dabei nicht tangiert. Der freiwerdende Raum kommt den Fussgängerinnen und Fussgängern zugute oder kann entsiegelt werden. Gleichzeitig kann eine Entwicklung des Gewerbes unter Beizug der Gemeinde stattfinden.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich halte die Gestaltung des Knaus-Knotens für gelungen.



Entlastungsstrasse

Frage 19-20: Die Entlastungsstrasse verläuft am südlichen Dorfrand und durch das Industriegebiet.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse Tempo 50 respektive Tempo 60 auf der Entlastungsstrasse.



Ich begrüsse die Schaffung einer Umfahrungsstrasse durch die Industrie, weil dadurch die dortigen Betriebe besser erschlossen werden und der Dorfkern entlastet wird.



Frage 21: Die Nordringstrasse wird als Teil der Entlastungsstrasse künftig stärker befahren sein. Zugunsten der Verkehrssicherheit sind folgende Massnahmen vorgesehen: Die Strasse wird verbreitert, damit ein Mittelstreifen realisiert werden kann. Dieser erleichtert das Linksabbiegen und vereinfacht das sichere Überholen von Velos und langsamen Fahrzeugen. Zusätzlich wird der 170 Meter lange Fussweg auf der Südseite der Strasse um 450 Meter verlängert. Drei neue Fussgängerstreifen sichern das Überqueren der Strasse. Die Velos verkehren im Mischverkehr.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse die geplante Umgestaltung der Nordringstrasse mit den Massnahmen für die Verkehrssicherheit und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.



Frage 22: Der Verkehrsknoten Dünnern wird komplett neugestaltet. Der Langsamverkehr wird vom motorisierten Verkehr entflochten. Lichtsignalanlagen regeln den Verkehr. Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger haben genügend Platz und erhalten eine separate Brücke über die Dünnern. Durch die Neugestaltung wird auch die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens deutlich erhöht.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse die Grundidee der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger.



Frage 23: Die Jurastrasse wird als Teil der Entlastungsstrasse künftig stärker befahren sein. Um die Sicherheit beim Zugang zur Schul- und Sportanlage Bechburg gewährleisten zu können, wird eine Unterführung gebaut. Diese können die Schülerinnen und Schüler mit dem Velo befahren oder zu Fuss durchgehen. Zudem gibts entlang der Jurastrasse einen Fussweg respektive einen kombinierten Velo- und Fussweg.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse die Erhöhung der Schulwegsicherheit und befürworte den Bau der neuen Unterführung.



Frage 24: Der Verkehrsknoten Kestenholzstrasse wird neu als Kreisel gestaltet. An der Jurastrasse sind zwei Busbuchten vorgesehen.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse die Neugestaltung des Verkehrsknotens Kestenholzstrasse.



Frage 25: Beim Verkehrsknoten Ost wird der Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf die Entlastungsstrasse geleitet, um das Dorfzentrum zu entlasten. Wer ins Dorfzentrum abbiegen will, nutzt einen separaten Rechtsabbiegestreifen.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse es, dass der Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf die Entlastungsstrasse geführt wird.



Umwelt

Frage 26: Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sehen die Schaffung von Feuchtgebieten und die Vernetzung von kleineren Lebensräumen vor, um für gefährdete Tierarten einen grossen, zusammenhängenden Lebensraum zu schaffen.

■ Stimme nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme eher zu ■ Stimme zu ■ keine Antwort

Ich begrüsse die geplanten ökologischen Ausgleichsmassnahmen.



5.3. Beiträge von Institutionen

Insgesamt haben 34 Institutionen (Parteien, Verbänden, Vereinigungen oder Behörden) mitgewirkt.

Mitgewirkt haben (in alphabetischer Reihenfolge):

- Agroscope
- ASTAG Sektion Solothurn
- Ausschuss Mobilität des Naturparks Thal
- Bell Schweiz AG
- BKW Power Grid
- BrunerAebiPartner
- Café Knaus AG
- Einwohnergemeinde Kestenholz
- Feuerwehr Oensingen
- Gemeinde Niederbipp
- Gemeindepräsident Laupersdorf
- Gemeindepräsidentenkonferenz Thal
- Gewerbeverein Oensingen
- GRÜNE Kanton Solothurn
- Hörmann Schweiz AG
- IG Gewerbe & Industrie
- IG Strasse Solothurn
- Impuls 2040 – Arbeitsgruppe Oensingen
- Kohler Optik AG
- Natur- und Vogelschutzverein Oensingen
- Post Immobilien M&S AG
- PostAuto
- Pro Natura Solothurn
- Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu OGG
- SBB
- Solothurner Bauernverband SOBV
- Solothurner Handelskammer
- TCS Sektion Solothurn
- Tela GmbH und Cartaseta AG
- VCS Sektion Kanton Solothurn
- VEBO-Genossenschaft
- Vigier Beton / Kieswerk Aebisholz AG
- Von Ballmoos Solar GmbH
- WWF Solothurn

Die institutionellen Mitwirkungen sind mehrheitlich umfangreich abgefasst. Thematisch unterscheiden sich die Kommentare der Institutionen wenig von privaten Kommentaren. Es wird deshalb darauf verzichtet, die häufigsten Beiträge nach institutionellen und privaten Verfasserinnen und Verfassern zu sortieren.

5.4. Äusserungen zum Verfahren

Die Gelegenheit zur Mitwirkung wurde geschätzt. Insbesondere der frühe Zeitpunkt wurde positiv herausgestrichen. Einige kritische Mitwirkende zweifelten daran, dass die Beiträge und Einwände wirklich ernst genommen werden.

6. Die weitere Bearbeitung der Mitwirkungsschwerpunkte

Die detaillierte Begründung zu den einzelnen Mitwirkungsschwerpunkten kann dem Anhang 1 entnommen werden. In eckigen Klammern ist die Nummer des Mitwirkungsschwerpunkts gemäss Anhang 3 vermerkt.

6.1. Mitwirkungsschwerpunkte werden in das Projekt integriert

Folgende Mitwirkungsschwerpunkte werden in die weitere Bearbeitung aufgenommen:

- Die Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht umgesetzt. [9]
- Ausnahmetransportrouten. [56]
- Mitarbeit in Begleit- und Arbeitsgruppen. [66]

6.2. Mitwirkungsschwerpunkte werden geprüft

Die folgenden Mitwirkungsschwerpunkte werden auf ihre Wirksamkeit und die technische respektive finanzielle Machbarkeit geprüft:

- Schulwegsicherheit. [1]
- Verkehrssicherheit Velo- und Fusswege im Bereich der Kreisschule Bechburg. [4]
- Berücksichtigung von landwirtschaftlichem Verkehr und Schwerverkehr bei der Gestaltung der Strassenelemente. [6]
- Art und Umfang der ökologischen Ausgleichsmassnahmen. [8]
- Umgestaltung Knoten Kestenholz-/Jurastrasse. [11]
- Temporegime auf der Entlastungsstrasse und weiteren Gemeindestrassen. [16]
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Klusstrasse. [18]
- Parkplätze an der Lebensader, Zufahrten, Höhe von Randabschlüssen. [22]
- Attraktivität und Sicherheit Personenunterführung. [23]
- Gestaltung des Knotens Ost als T-Knoten oder Kreisel. [24]
- Umgestaltung Knoten West. [26]
- Begrünung und Entsiegelung im Strassenraum. [29]
- Fussgänger- und Veloverkehrsführung im Dünnern-Knoten. [31]
- Verkehrssicherheit Velo- und Fusswege. [33]
- Gestaltung des Knotens Dünnern. [34]
- Gestaltung des Knotens Autobahnzubringer Zentrum (Haupt-, Klusstrasse). [35]
- Strassenbreite. [38]
- Gestaltung der Nordringstrasse. [47]
- Anbindung Sammelstrassen an Hauptstrassen verbessern; Rechtsvortritt in der Tempo 30 Zone. [52]
- Landerwerb, Landumlegung, Realersatz. [54]
- Anbindung ARA und Kompostieranlage an Neubaustrecke. [55]
- Gestaltung Knoten Hauptstrasse/Kestenholzstrasse (Knoten Café Knaus). [57]
- Zufahrten zu Liegenschaften sicherstellen. [60]
- Erreichbarkeit von Gewerbe und Liegenschaft in den Bauphasen. [63]
- Lärmschutz. [64]

6.3. Mitwirkungsschwerpunkte werden weitergeleitet

Häufig zeigen Mitwirkungsschwerpunkte Anliegen auf, die nicht im Aufgabenbereich des Gesamtverkehrsprojekts oder oft nicht im Aufgabenbereich der kantonalen Verwaltung liegen. Nicht alle lokalen Verkehrsinteressen können auf das Projekt «Gesamtverkehrsprojekt Oensingen» zurückgeführt und damit gelöst werden. Nachfolgend werden Mitwirkungen aufgelistet, die zwar nicht in

den Kompetenzbereich der Entlastung gehören, die aber in einem gewissen Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt stehen und deshalb an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden.

- Umsetzung und Einbezug neuer Bahnhof Oensingen Dorf. [3]
- Verlegung der Erschliessung Kiesgrube Aebisholz. [5]
- Mehrverkehr auf der Lehngasse. [14]
- Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse und auf der Lebensader. [17]
- Buslinien, Ausbau öV. [19]
- Attraktivität der Lebensader und Chancen für das Gewerbe. [21]
- Finanzierung (durch die Gemeinde), Folgen für den Steuersatz. [39]
- Anbindung der Entlastungsstrasse Richtung Solothurn, Planung auf Berner Gebiet. [41]
- Regionale Verkehrsplanung. [58]

6.4. Mitwirkungsschwerpunkte ohne Möglichkeit zur Umsetzung

Einzelne Forderungen gehen über den Projektperimeter und/oder die Möglichkeiten des Projekts hinaus. Solche Forderungen können nicht weiter berücksichtigt werden. Es sind dies:

- Unterirdische Linienführungen und Landverbrauch der Neubaustrecke. [7]
- Weiterentwicklung der Begegnungszone / Dorfkern. [13]
- Alternative Linienführungen. [27]
- Wirksamkeit der Entlastung. [30]
- Fahrbahnhaltestellen. [32]
- Lastwagenfahrverbot. [37]
- Anbindung Thal an Entlastungsstrasse und Anschluss Oensingen Süd. [40]
- Weiterführende Massnahmenkonzepte für Gemeindestrassen in der Industrie. [49]
- Parkplätze entlang der Lebensader. [50]
- Zusätzliche Verbindung Dorf - Industrie für MIV (Dünnernstrasse). [53]
- Kritik am Wachstum von Oensingen. [59]
- Massnahmen gegen Littering, Auto-Poser, Raserei, Motorengeheul. [61]
- Unterführung VEBO-Genossenschaft zu VEBO Genusswerkstatt. [62]

6.5. Mitwirkungsschwerpunkte, die keine Massnahmen erfordern oder nicht den Projektzielen entsprechen

Einzelne Forderungen beruhen auf Missverständnissen, oder die Anliegen sind bereits im Projekt umgesetzt, oder die Forderungen widersprechen der Zielsetzung des Gesamtverkehrsprojekts und können deshalb nicht berücksichtigt werden. Es sind dies:

- Gesamtverkehrsprojekt wird begrüsst und eine baldige Umsetzung erwartet. [2]
- Ausweitung oder Verkürzung der Tempo-30-Zone. [10]
- Attraktivität der Liegenschaft in der Mitte des Knotens Dünnern. [12]
- Umgestaltung Knoten Brüggmatt zu Kreisel. [15]
- 6-Streifen-Ausbau Nationalstrasse. [20]
- Verkehrsbeziehung Oberbuchsiten – Thal. [36]
- Barrierefreie Bushaltestellen. [42]
- Notwendigkeit des Ausbaus der Nordringstrasse wird in Frage gestellt. [43]
- Entschädigung Eigentümer und laufende Rechtsverfahren. [44]
- Neophyten in Grünflächen. [45]
- Allgemeine Kritik, allgemeine Feststellung. [46]
- Unterhalt Grünflächen. [51]
- Aufhebung Unterführungen Bifang und Gummertli. [65]
- Feststellung und Sicherung von Werkleitungen. [67]
- Strassenbeleuchtung, Lichtemissionen. [68]

7. Schlussbemerkung

Allen Mitwirkenden, interessierten Ausstellungsbesuchenden und den betroffenen Anwohnenden und Gewerbetreibenden danken die Gesamtprojektleitung, der Lenkungsausschuss, das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn sowie die Gemeinde Oensingen herzlich für das Interesse, die Beteiligung an der Mitwirkung und damit auch für die eingegangenen Anregungen und Vorschläge.

Das Gesamtverkehrsprojekt berücksichtigt alle Formen der Mobilität, wobei die Prioritäten auf der Entlastungsstrasse und der Lebensader unterschiedlich gewichtet werden. Ein Projekt dieser Grösse wird nie die Wünsche und Vorstellungen aller Beteiligten vollständig erfüllen können. Zu unterschiedlich sind die Ansprüche der verschiedenen Interessengruppen. Trotzdem bleibt das Ziel, ein ausgewogenes Verkehrsprojekt zu realisieren, von dem ein grösstmöglicher Teil der Bevölkerung der Region Oensingen und alle Verkehrsteilnehmenden profitieren. Für die Projektleitung war die Mitwirkung und die sorgfältige Auswertung der Beiträge ein Prozess von grosser Bedeutung.

8. Anhänge

Anhang 1	Beschreibung Mitwirkungsschwerpunkte
Anhang 2	Hauptthemen, Wertung und Behandlung
Anhang 3	Liste Mitwirkungsschwerpunkte
Anhang 4	Kommentare Privatpersonen
Anhang 5	Kommentare Institutionen
Anhang 6	Publikation Öffentliche Mitwirkung
Anhang 7	Fragebogen mit Anzahl Resultaten und Anzahl Kommentaren

Anhang 1 Beschreibung Mitwirkungsschwerpunkte

Im nachfolgenden Anhang 1 sind alle Kommentare der Privatpersonen und Institutionen thematisch zusammengefasst und nach der Häufigkeit der Nennung sortiert. Nicht dargestellt und bewertet sind allgemeine Kritikpunkte wie die Infragestellung von Begriffen wie Lebensader, Begegnungszone oder Flanieren. Auch nicht weiter bewertet sind Kritiken ohne Verbesserungsvorschlag, Äusserungen wie «das geht besser», «was sind das für Planer», «ich fahre nicht Bus» können weder ausgewertet werden noch ist ein konkreter Handlungsbedarf zu erkennen.

In den eckigen Klammern nach dem Titel des Mitwirkungsschwerpunkts ist angegeben [Anzahl Nennungen / Thematische Nummer in der Liste der Mitwirkungsschwerpunkte im Anhang 3].

Mitwirkungsschwerpunkte

Begegnungszone (Tempo 20)

[97 / 9]

Die Begegnungszone (Tempo 20) auf der Hauptstrasse wurde von den Mitwirkenden mit Abstand am meisten thematisiert. Für die einen ist die Begegnungszone zu klein und müsste ausgedehnt werden, für andere ist die Begegnungszone ein Ärgernis. Die Einwände, dass eine Begegnungszone für Schulkinder, die das richtige Benutzen eines Fussgängerstreifens (Fussgängerquerung) lernen, unverständlich und damit kontraproduktiv sein könnte sowie die Befürchtung, dass bei Tempo 20, Elektrovelos Autos und Lastwagen rechts überholen und damit gefährliche Situationen schaffen könnten, sind ernst zu nehmen.

Die Begegnungszone wurde zugunsten der Schulwegsicherheit neu beurteilt. Auf die Begegnungszone (Tempo 20) auf der Hauptstrasse wird zugunsten einer Tempo-30-Zone mit Fussgängerstreifen, verzichtet. Dies führt auch dazu, dass auf der gesamten Lebensader ein gleiches, nachvollziehbares Verkehrskonzept und eine harmonische Fahrbahngestaltung gewährleistet ist sowie keine abweichenden Vortrittsregeln auf dem Schulweg zu beachten sind.

Anbindung Thal an Entlastungsstrasse und Anschluss Oensingen Süd

[27+23 / 36+40]

Die Anbindung des Thals an die Entlastungsstrasse wird oft thematisiert. 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. Die Anbindung der Industrie in Richtung Thal wird durch den zukünftigen Brüggmattkreisel und den Zubringer Zentrum wie bisher über die Staadackerstrasse oder die Lehngasse gewährleistet und funktionieren. 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 Verkehrsmodellberechnungen zeigen auch, dass die Verkehrsströme nicht so gross sind wie intuitiv angenommen und von der entlasteten Lebensader gut aufgenommen werden. Der Verzicht auf die Begegnungszone (Tempo 20) auf der Lebensader entkräftet die Befürchtungen einer unzumutbaren Behinderung. Zudem werden noch weitere Massnahmen wie z.B. Änderungen in der Vortrittsregelungen auf den angesprochenen Verkehrsbeziehungen geprüft.

Ein Ausbau des Anschlussknotens VEBO zu einem Vollanschluss ist mit dem laufenden Umbau durch das Bundesamt für Strassen ASTRA auf längere Zeit nicht mehr denkbar. Nach Jahrzehnten der Planung und Projektbewilligung ist das ASTRA nun in der Phase der Realisierung und nicht mehr bereit, Projektänderungen vorzunehmen. Ein zusätzlicher Anschluss Mitte zwischen dem Vollanschluss Zentrum und dem Halbinschluss Knoten VEBO wäre verkehrstechnisch überdimensioniert und sehr teuer. Es konnte in der Verkehrsmodellierung kein positiver Effekt auf die Wirksamkeit der neuen Entlastungsstrasse respektive für die Entlastung der Lebensader nachgewiesen werden. Zudem führt ein Anschluss Oensingen Süd dazu, dass die Staadackerstrasse abschnittsweise nur noch in Nord-Süd-Richtung befahren werden kann und damit nicht mehr wunschgemäß funktioniert, was wiederum zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führt. Das Verkehrsmodell prognostizierte für einen Anschluss Oensingen Süd eine Verkehrslast von 980 Fahrten pro Tag (Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV) auf der Beziehung Thal – Industrie Oensingen. Mit dieser geringen Auslastung und den hohen Kosten erreicht ein Anschluss Mitte bei weitem kein positives Kosten-Nutzenverhältnis und ist somit volkswirtschaftlich nicht vertretbar. Zudem würde die positive Einschätzung der Projektwirksamkeit im Rahmen des Agglomerationsprogramm gefährdet.

Gesamtverkehrsprojekt wird begrüsst und eine baldige Umsetzung erwartet [47 / 2]

Das Gesamtverkehrsprojekt wird mehrheitlich begrüsst, eine Entlastung des Dorfs als dringend angesehen. Die Kommentare werden als positive Rückmeldung verstanden. Die dahinter liegenden Anliegen werden mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt.

Ausweitung oder Verkürzung Tempo-30-Zone [38 / 10]

Vielfach wird eine Ausdehnung der Tempo-30-Zone auf weitere Strassen im Umfeld der Lebensader verlangt. So zum Beispiel auf der Solothurnstrasse vom Knoten West bis zur Kantonsgrenze oder auf der Lehngasse.

Auf Kantonsstrassen gilt innerorts in der Regel Tempo 50. Auf der Lebensader wird Tempo 30 möglich, weil die Strasse nach der Umgestaltung eine untergeordnete Funktion erhält und der Kanton sie an die Gemeinden abtritt. So wird die Kantonsstrasse zu einer Gemeindestrasse. Weitere Tempo-30-Zonen sind durch den Kanton nicht vorgesehen. Die Gemeinde ist jedoch frei, auf weiteren Gemeindestrassen Tempo 30 zu verfügen.

Ebenfalls häufig wird in den Kommentaren die Tempo-30-Zone abgelehnt oder eine Verkürzung verlangt. Die Tempo- 30-Zone ist aber für die Verlagerungswirkung essenziell. Sie ist der Hauptgrund für die Massnahmen an der ehemaligen Kantonsstrasse (Lebensader) und damit auch für die Mitfinanzierung des Projekts durch das Agglomerationsprogramm AareLand von Bedeutung.

Art und Umfang der ökologischen Ausgleichsmassnahmen [35 / 8]

Zum Teil emotional und kontrovers wurden die erst grob skizzierten ökologischen Ausgleichsmassnahmen kommentiert. Sie werden von naturinteressierten Mitwirkenden begrüsst und für richtig befunden. Auf grosse Ablehnung stossen die Massnahmen aber bei den betroffenen landwirtschaftlichen Bewirtschaftern und Eigentümern.

Die Ausgleichsmassnahmen wurden in einer Ämter-Vernehmlassung auch durch das Amt für Umwelt, das Amt für Raumplanung und das Amt für Landwirtschaft beurteilt. Die teilweise unterschiedlichen Sichtweisen müssen mit allen beteiligten Ämtern, Interessenvertretern und Betroffenen verhandelt und bereinigt werden.

Die konkreten ökologischen Ausgleichsmassnahmen werden im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und optimiert. Im Fokus wird dabei auch der schonende Umgang mit Fruchtfolgefleichen sein.

Wichtig bleibt aber, dass die Bedürfnisse der Natur berücksichtigt sind. Es bestehen dazu einschlägige rechtliche Bestimmungen, die durch das Gesamtverkehrsprojekt nicht ignoriert werden können. Zudem ist festzustellen, dass funktionierende ökologische Massnahmen die artspezifischen Verhaltensweisen und die Anforderungen an Lebensräume berücksichtigen müssen.

Zudem ist zwischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zu unterscheiden. Ersatzmassnahmen sind z.B. die Pflicht, verlorene Fruchtfolgefleichen 1:1 zu ersetzen. Die Ausgleichsmassnahmen sind gedacht für den Ersatz von immateriellen Verlusten durch den Bau von Verkehrsinfrastruktur. Die Ersatz- und die Ausgleichsmassnahmen sowie der Schutz und die Förderung von bedrohten Tierarten sind gesetzliche Pflichten.

Die geplanten Ausgleichsmassnahmen stellen keine Maximalmassnahmen dar, sondern richten sich nach den gesetzlichen Forderungen. Schon bestehende Biotope werden ergänzt durch sinnvolle Netzwerke. Die einzelnen Massnahmen pro Parzelle werden mit den betroffenen Landeigentümern und -nutzern im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls angepasst. Dabei ist auf einen sorgsameren Umgang mit den Fruchtfolgefleichen zu achten.

Allgemeine Kritik, allgemeine Feststellungen

[33 / 46]

Unter dieser Rubrik sind diverse Wortmeldungen zusammengefasst, die sich schwer einordnen lassen oder bei denen keine konkreten Forderungen oder Hinweise zu erkennen sind. Die allgemeinen Kommentare beziehen sich zu einem grossen Teil auf die Themen wie sie in vorliegendem Anhang behandelt werden. Aufgrund der allgemeinen Formulierungen sind keine konkreten Antworten möglich.

Umgestaltung Knoten Brüggmatt zu Kreisel

[30 / 15]

Der Brüggmatt-Kreisel (Solothurnstrasse/Autobahnzubringer) wird oft thematisiert. Die Bezeichnung Knoten Hauptstrasse/Autobahnzubringer auf den Mitwirkungsplakaten bitten wir zu entschuldigen, selbstverständlich liegt der Knoten auf der Solothurnstrasse.

Ein erster provisorischer Versuch mit einem Kreisverkehr verlief aus Sicht der Verkehrsteilnehmenden zwar gut, aber aufgrund des Unfallgeschehens unbefriedigend. Der Unfallschwerpunkt entstand aufgrund einer nicht normkonformen Gestaltung des Kreisverkehrs und der Möglichkeiten eines zu schnellen Durchfahrens des Kreisverkehrs in Ost-West-Richtung. Aus diesen Gründen wurde der alte Kreisverkehr zurückgebaut. Mit der Lebensader soll der Kreisverkehr nun als normkonforme Lösung zurückkehren, was auch von vielen Mitwirkenden begrüsst wird.

Die Solothurnstrasse bleibt bis zur Fertigstellung des Projekts Lebensader eine Kantonsstrasse. Das heisst, der Grossteil der Umgestaltung geht zu Lasten des Kantons. Das wäre nach der Abtretung anders.

Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr bedeutet auch nicht eine Kapazitätssteigerung, sondern eine möglichst gleiche Verkehrsqualität für alle drei einmündenden Strassen. Da Kreisverkehr in Spitzenstunden eine begrenzte Leistungsfähigkeit haben, wird die Verlagerungswirkung des Verkehrs damit nicht gefährdet.

Gestaltung Knoten Hauptstrasse / Kestenholzstrasse (Knoten Café Knaus) [27 / 57]

Die Kommentare zum Knoten Hauptstrasse / Kestenholzstrasse (Knoten Café Knaus) beinhalten drei grundsätzlich unterschiedliche Anliegen. Die eine Gruppe möchte möglichst gar nichts ändern und

kein Geld investieren. Eine zweite Gruppe möchte viel mehr in die Entsiegelung und in die Begrünung investieren. Auch wird vorgeschlagen, die Hauptrichtung zu ändern: Statt Ost-West neu West-Süd. Die dritte Gruppe umfasst die direkten Anrainer des Knotens mit ihren wirtschaftlichen und eigentumsrechtlichen Fragestellungen.

Der Knoten beim Café Knaus hat viel Publikumsverkehr und bietet ein grosses Potenzial für eine Umgestaltung, auch im Sinn des umliegenden Gewerbes. Die Gestaltung ist Teil des Konzepts Lebensader und wird in der kommenden Projektphase mit den umliegenden Eigentümerinnen und Eigentümern weiterentwickelt. Auch eine Änderung der Hauptverkehrsrichtung oder gar eine geringe Verschiebung der Kestenholzstrasse wird dabei vertieft untersucht.

Ein Kreisverkehr wurde geprüft, würde aber zu viel privates Land beanspruchen, was unerwünscht ist. Ausserdem wird ein Kreisel an dieser Stelle aufgrund der Verkehrszahlen als nicht zweckmässig beurteilt.

Umgestaltung Knoten West

[25 / 26]

Die Umgestaltung des Knotens West wird grundsätzlich begrüsst, einige Mitwirkende stellen aber die Frage, warum nicht ein T-Knoten realisiert wird (evtl. mit Lichtsignalanlage). Andere fragen, warum nicht das Bestehende beibehalten wird. Zudem wurde auf ungenügende Berücksichtigung von einzelnen Veloverkehrsbeziehungen hingewiesen und auch das Rechtsabbiegeverbot (von der Bahnhofstrasse herkommend) wurde eingebracht.

Die Frage, ob der Knoten West als Kreisel oder als T-Knoten ausgebildet wird, wurde lange und vertieft im Planungsteam behandelt. Bei der künftigen Verkehrslast kann davon ausgegangen werden, dass Kreisel und T-Knoten vergleichbar gut funktionieren. Der Kreisel hat jedoch den Vorteil, dass er selbstregulierend ist und bei den Verkehrsteilnehmenden deutlich beliebter ist als Lichtsignalanlagen. Der Kreisel ist zudem unterhaltsfreundlicher als ein Knoten mit Lichtsignalanlagen. Für eine Lichtsignalsteuerung gibt es keinen Bedarf.

Der bestehende Kreisel ist ein Provisorium und nicht normkonform. Es bestehen Sicherheitsrisiken und damit Handlungsbedarf. Zudem befindet sich der Kreisel baulich in einem schlechten Zustand. Das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen bietet die Gelegenheit für eine ordentliche Erneuerung.

Das Rechtsabbiegeverbot aus der Bahnhofstrasse gilt nur für Lastkraftwagen LKW, da die Kurvenausrundung nicht für Schleppkurven von LKW ausreichen.

Die Veloverkehrsführung wird geprüft, so dass eine möglichst durchgängige Linienführung für Velos sichergestellt ist.

Gestaltung des Knotens Dünern

[24 / 34]

Grundsätzlich kommt der Knoten Dünern gut an, aber es gibt auch kritische Stimmen von «gar nichts machen» bis «schwer verständlich als Verkehrsteilnehmer». Ebenfalls häufig wird ein Kreisel gefordert oder aber die vorliegende Knotenform wird als «Kreisel» begrüsst. Möglicherweise wurde die Funktionsweise des Knotens nicht ausreichend verständlich erklärt.

Der Knoten Dünern ist das Herzstück der Entlastungsstrasse und muss eine entsprechende Leistungsfähigkeit bieten, damit die Entlastung und die Erschliessung der Industrie befriedigend funktioniert. Ein Kreisel funktioniert gut, solange die Verkehrsbelastung nicht zu gross wird und solange nicht eine einzelne Richtung sehr ausgeprägt ist. Beides ist am Knoten Dünern nicht gegeben. Deshalb ist der Knoten Dünern zwar wie eine Art Kreisverkehr ausgebildet, aber mit Lichtsignalanlagen gesteuert. Zudem sind die Lichtsignalanlagen des Knotens Dünern und des Knotens VEBO

aufeinander abgestimmt, so dass der Verkehr bestmöglich abfließt. Allerdings ist in den Morgen- und Abendspitzenstunden mit einer Reduktion der Verkehrsqualität zu rechnen.

Für den Velo- und Fussgängerverkehr dient eine neue Brücke als Verbindung zum Sportplatzweg. Es werden sichere Querungen über die Dünner- und Ostringstrasse sowie eine an die Phasen der Lichtsignalanlage angepasste Velo-Furt (markierte Kreuzungsfläche) über die Werkhof-/Nordingstrasse realisiert. Der Langsamverkehr ist in die Lichtsignalphasen eingebunden und damit sicher. Zusätzlich sind auf allen Armen des Knotens vor den Lichtsignalanlagen Aufstellplätze für Velofahrende vorgesehen. Die Führung des Veloverkehrs sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger durch den Knoten beeinträchtigt den automobilen Verkehrsfluss weder in den Spitzenzeiten noch in den Randzeiten. Die Verkehrsflusssimulationen zeigen dies plausibel auf.

Gestaltung der Nordingstrasse

[22 / 47]

Die Nordingstrasse wird überraschend oft und sehr vielfältig kommentiert. So werden Themen wie das Geschwindigkeitsregime, die Abbiege- und Einfahrmanöver aus den vielen Grundstückszufahrten, eine neue Bushaltestelle und die Sicherheit von Velofahrenden sowie Fussgängerinnen und Fussgängern angesprochen. Zudem sind die Entsiegelung und Begrünung des Mittelstreifens, der künftige Unterhalt und Möglichkeiten für LKW-Warte-/Wendemöglichkeiten ein Thema.

Der Veloverkehr auf der Nordingstrasse ist heute gering. Es bestehen in Ost-West-Richtung gute Alternativen. Mit dem Mittelstreifen besteht künftig eine ausreichende Möglichkeit, die Velofahrenden zu überholen und beim Abbiegemanöver der LKW ein Ausscheren auf die Gegenfahrbahn zu unterbinden. Somit ist auf der Nordingstrasse die Sicherheit gewährleistet. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger wird künftig beidseitig ein Trottoir vorhanden sein, einschliesslich drei neuer Fussgängerquerungen. Die Fussgängerquerungen können im Rahmen der Verkehrsregeln auch vom Veloverkehr genutzt werden.

Der Mittelstreifen wird nur dort entsiegelt und begrünt, wo er nicht den Ein- und Ausfahrten aus den Liegenschaften dienen soll. Der entsiegelte Mittelstreifen dient der Reduktion von Strassenabwasser und entlastet damit die Kanalisation. Daher kann die durch das Projekt zusätzlich versiegelte Fläche und somit auch der zusätzliche Anfall an abzuleitenden Regenabwasser minimiert werden. Eine Einleitung des Regenabwassers in die begrünte Fläche ist aus geometrischen Gründen nicht möglich (die Grünstreifen liegen in der Strassenmitte am höchsten Punkt).

Die Ideen zu Wendemöglichkeiten oder Warteräumen für LKW sind interessant, gehören aber nicht zu den Aufgaben einer Kantons- oder Gemeindestrasse, sondern sind Sache der ansässigen Industriebetriebe. Zudem fehlt der Platz. Ausschliesslich innerhalb der Strassenparzelle lässt sich ein Warteraum oder eine Wendemöglichkeit nicht realisieren. Eine Wendemöglichkeit wird künftig mit dem Knoten Dünner vorhanden sein. Schon heute kann der Kreisel Niederbipp (Aengistrasse) zum Wenden genutzt werden.

Die Umgestaltung der Nordingstrasse wird Land beanspruchen. Die Verhandlungen werden mit den Eigentümerinnen und Eigentümern geführt und sind nicht Gegenstand einer öffentlichen Diskussion. Die einseitige Verbreiterung basiert darauf, dass für die anschliessenden Betriebe eine sichere Querung der Fussgängerinnen und Fussgänger ermöglicht wird und damit keine kostenintensiven Anpassungen der bestehenden Strassenentwässerung und Werkleitungen sowie Beleuchtung beidseitig erforderlich werden.

Heute ist die Nordingstrasse eine Gemeindestrasse, künftig wird sie eine Kantonsstrasse sein. Der Kanton betreibt eigene Unterhaltskreise, die die Strassen regelmässig kontrollieren und instand halten.

Bushaltestellen, Buslinien, Ausbau öV

[11+10 / 19+17]

Im Zusammenhang mit den Bushaltestellen, insbesondere auf der Lebensader, wird bemängelt, dass das Unterdorf durch die Verlegung der Bushaltestelle Bauamt an den Pflugerplatz vom Busverkehr abgeschnitten wird. Es sollen zusätzliche Buslinien geprüft werden, z.B. mit einer Bushaltestelle im Bereich Lidl. Auch wird bemängelt, dass es keine Buslinien in der Industrie gibt. Die Bushaltestelle am Knoten Kestenholzstrasse wird in Frage gestellt.

Die Anliegen sind bekannt und werden an die öV-Planer weitergegeben. Im Rahmen des «Interkantonalen Masterplans Entwicklungsschwerpunkt Moosmatt» werden die Angebotsplanung öV insbesondere im Industriegebiet neu beurteilt und Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Im Bereich Lidl ist sichergestellt, dass künftig eine Bushaltestelle eingerichtet werden kann, sobald die Angebotsplanung einen entsprechenden Bedarf ausweist und eine neue Buslinie eingerichtet wird. Das Projekt Lebensader bleibt damit «aufwärtskompatibel».

Die Bushaltestelle am Knoten Kestenholz-/Jurastrasse erscheint wenig attraktiv, wird hingegen besonders an Wochenenden stark frequentiert. Mit der Entwicklung des Gestaltungsplans Gärbimatt (ein privates Projekt) und einer künftigen SBB-Haltestelle Oensingen Dorf im Bereich der bestehenden Unterführung SBB ist die Bushaltestelle Kestenholz-/Jurastrasse von Bedeutung.

Begrünung und Entsiegelung im Strassenraum

[20 / 29]

Die Begrünung und die Entsiegelung im Strassenraum werden kontrovers diskutiert. Die eine Hälfte will mehr, die andere Hälfte will weniger bis gar nichts. Das lässt vermuten, dass das Projekt bereits einen guten Mittelweg aufzeigt.

Entsiegelt oder begrünt wird nur dort, wo bestehende Strassenflächen nicht mehr erforderlich sind. Inwiefern die entsiegelten Flächen auch der Versickerung von Regenwasser respektive der Verminderung von Strassenabwasser dienen können, ist in der nächsten Projektphase zu klären. Dies würde die Strassenentwässerung und die Kanalisation der Gemeinde entlasten, wodurch Kosten gespart werden könnten. Gleichzeitig würde der natürliche, örtliche Wasserhaushalt verbessert. Eine vollständige Versiegelung ist aus umweltrechtlicher Sicht nicht wünschenswert. Auch ist das Potenzial für Entsiegelungen begrenzt, da auf privaten Flächen keine Bepflanzungen erzwungen werden können und die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Lebensader weiterhin erfüllt bleiben müssen.

Wirksamkeit der Entlastung

[20 / 30]

Die Wirksamkeit der Entlastung und insbesondere der zentralen Knoten VEBO und Dünnern werden in einigen Kommentaren in Zweifel gezogen, wobei keine geeigneten Alternativen aufgezeigt werden. Oder man begrüsst eine Entlastungsstrasse, ohne aber eine Beruhigung der Lebensader in Kauf nehmen zu wollen. Es gibt weitere Meinungen, die davon ausgehen, dass der 6-Streifen-Ausbau der Nationalstrasse die hohe Verkehrsbelastung im Zentrum von Oensingen bereits signifikant verringern wird.

Die Wirkung des 6-Streifen-Ausbaus der Nationalstrasse ist in den Verkehrsmodellen bereits enthalten. Die Prognosen sind verlässlich und plausibel. Der Effekt des 6-Streifen-Ausbaus liegt auch darin, dass die Verfügbarkeit der Nationalstrasse verbessert wird. Das bedeutet eine Reduktion von Ausweichverkehr in Stausituation oder im Störfall auf der Nationalstrasse. Auf die Wirkung des 6-Streifen-Ausbaus wird im Mitwirkungsplakat «Verkehrsentwicklung» hingewiesen.

Allerdings ist zu beachten, dass die hohen Verkehrszahlen auf der Solothurn-, Haupt- und Oltenstrasse im wöchentlichen Tagesdurchschnitt nicht vom Ausweichverkehr erzeugt werden, sondern

durch sogenannten Ziel-Quell-Verkehr. Das heisst, man kommt aus Oensingen oder will nach Oensingen. Die Entlastungsstrasse will insbesondere eine Verbesserung der Ost-West-Anbindung an die Nationalstrasse und an die Industrie erreichen sowie den Dorfkern entlasten. Die prognostizierte Entlastung ist also zusätzlich zur Verbesserung dank dem 6-Streifen-Ausbau zu sehen.

Ein Verzicht auf die Entlastung würde eine günstige Verkehrsentwicklung für Oensingen verhindern. Die neue Strasse dient nicht nur der Dorfentlastung, sondern verbessert auch die Erschliessung der Industrie.

Attraktivität der Lebensader und Chancen für das Gewerbe

[20 / 21]

Die geplanten Veränderungen werden emotional kommentiert. Während die einen in Oensingen «schon immer» ein Durchgangsdorf sehen, befürchten andere das Absterben des Gewerbes. Die Entlastung vom Ausweichverkehr der Nationalstrasse ist jedoch unbestritten.

Einige Stimmen sehen auch eine Chance fürs Gewerbe. Sie bewerten ein attraktives Dorf als Standortvorteil für das Gewerbe und für die Liegenschaften. Die Befürworter der Lebensader sehen insbesondere eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, gerade auch für die Schülerinnen und Schüler. Die Chancen für das Gewerbe werden von vielen auch nicht aus der Verkehrssicht beurteilt, sondern anhand eines attraktiven Angebots an Waren und Dienstleistungen.

Oensingen hat eine lokale Zentrumsfunktion mit einem breiten Angebot an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Mit rund 6'000 Fahrten im Tagesdurchschnitt bleibt die Lebensader auch mit der Entlastungsstrasse gut frequentiert. Dies hat auch mit der Zentrumsfunktion von Oensingen zu tun. Kundschaft, die ins Mühlefeld oder zum Café Knaus fährt, zählt nicht zum Durchgangsverkehr, sondern zum Ziel-Quell-Verkehr. Diese Kundinnen und Kunden werden auch weiterhin ihren Weg ohne Einschränkungen ins Mühlefeld oder ins Café Knaus finden. Entscheidend ist, dass die Lebensader keine Einschränkung der Erreichbarkeit von Gewerbe oder anderen Zielen darstellt. Nur die Geschwindigkeit muss angepasst werden. Die Kundenattraktivität richtet sich mehr nach der Attraktivität des Angebots als nach dem Temporegime. Die Attraktivität von Oensingen als lokales Zentrum wird durch eine Entlastungsstrasse nicht geringer. Wie die vergleichbaren Beispiele Olten, Aarburg und Grenchen zeigen, führen gut erreichbare, aber verkehrsberuhigte Zentren mit gutem Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung.

Berücksichtigung von Schwerverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr bei der Gestaltung der Strassenelemente

[12+8 / 6+38]

Vertreterinnen und Vertreter der Landwirtschaft und des Transportgewerbes weisen auf die erforderlichen Ausrundungsradien, Schleppkurven und Fahrbahnbreiten hin.

Sämtliche Strassenverkehrsanlagen werden nach den geltenden nationalen Normen und Standards des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) geplant und ausgelegt. Mit dem Bauprojekt werden sämtliche Ausrundungen und Schleppkurven geprüft und die Vorgaben gewährleistet. Zudem ist zu beachten, dass die gesamte Lebensader eine Sondertransportroute bleibt, womit sämtliche Strassenelemente auf Überbreiten und Sondertransportfahrzeuge ausgelegt sind. Auch die Neubaustrecke wird auf die Standards einer Ausnahmetransportroute ausgelegt. Auf den restlichen Strecken wird mit dem Begegnungsfall LKW-LKW dimensioniert. Damit ist auch die Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr sichergestellt.

Verkehrssicherheit Velo- und Fusswege

[18 / 33]

Mehrheitlich werden die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende begrüsst. Die Massnahmen auf der Nordringstrasse wurden auf den Mitwirkungsplakaten zu wenig gut vermittelt: Die geplanten Massnahmen wurden teilweise 1:1 als Forderungen formuliert.

Klar ist, dass die Nordringstrasse beidseitig ein Trottoir erhalten soll, aber keinen abgetrennten Veloweg. Dies basiert auf dem kantonalen Plan der Veloverkehrsführung in Oensingen und darüber hinaus.

Die Situation beim Knoten Dünnern ist komplex und wird in weiteren Mitwirkungsschwerpunkten behandelt.

Dank der reduzierten Geschwindigkeit auf der Lebensader ist es problemlos, dass sich der motorisierte Verkehr und der Veloverkehr eine Fahrbahn teilen. Hervorzuheben ist die gegenseitige Rücksichtnahme. Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ist auch auf der Lebensader durchgehend sichergestellt. Mit dem Verzicht auf die Begegnungszone wird die Vortrittsregelung einfacher sein. Auf wichtigen Fuss- und Schulwegbeziehungen können in Ausnahmefällen Fussgängerstreifen angeordnet werden. Alle Aspekte der Velo- und Fusswegsicherheit werden im Rahmen der kommenden Projektphase durch ein Sicherheitsaudit überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die Situation um die Kreisschule Bechburg mit der neuen Unterführung für den Langsamverkehr wird in einem weiteren Schwerpunkt behandelt.

Mehrverkehr auf der Lehngasse

[15 / 14]

Auf dem Mitwirkungsplakat «Verkehrsentwicklung» ist die Verkehrszunahme auf der Lehngasse dargestellt. Diese Zunahme wurde in Mitwirkungsbeiträgen thematisiert und mit Forderungen verknüpft. Diese reichen von einer Projekterweiterung über flankierende Massnahmen bis hin zu Lärmschutzmassnahmen.

Der erste Schritt der Verkehrszunahme erfolgt über eine längere Zeit aufgrund der lokalen Bevölkerungsentwicklung. Im Ist-Zustand im Jahr 2019 wurde die Lehngasse von rund 5'800 Fahrzeugen im wöchentlichen Tagesdurchschnitt befahren. In der Prognose 2040 ohne Entlastungsstrasse werden es bereits 6'700 Fahrzeuge sein. In der Prognose 2040 mit Entlastungsstrasse ist mit 7'800 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen. Die Ursachen für die prognostizierte Verlagerung von rund 1'100 Fahrten pro Tag trotz Entlastungsstrasse ist noch nicht abschliessend erklärt. Grundlagen für die Modellberechnungen ist die Fahrzeit. Warum in der Prognose mit der Entlastungsstrasse offenbar der Weg durch die Lehngasse zeitlich besser wird (an der Länge der Fahrwege ändert sich nichts), wird noch vertieft geprüft. Die Modellierung zeigte klar auf, dass es sich um Verkehr auf der Relation Niederbipp – Thal handelt, der wegen der tieferen Fahrgeschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt zwischen Kreisel Stampfeli und Anschluss Oensingen Nord neu den Weg via Lehngasse wählt.

In der kommenden Projektphase wird der Grund für die prognostizierte Verlagerung vertieft untersucht. Eine Erweiterung des Projektperimeters des GVP Oensingen steht jedoch nicht zur Diskussion. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wird der Mehrverkehr auf der Lehngasse allerdings bei der Beurteilung der Lärmemissionen berücksichtigt. Damit ergibt sich eventuell ein Lärmsanierungsbedarf.

Die Lehngasse und die Solothurnstrasse vom Knoten Oensingen West bis zur Kantonsgrenze sind verkehrsorientierte Hauptverkehrsstrassen und bleiben weiterhin Kantonsstrassen. Eine Tempo-30-Regelung ist damit nicht vorgesehen. Beide Strassen gehören nicht zum Perimeter des Gesamtverkehrsprojekts. In weiteren Projekten können der Kanton und die Gemeinde weitere Massnahmen auch auf der Lehngasse prüfen.

Temporegime auf der Entlastungsstrasse und weiteren Gemeindestrassen [15 / 16]

Bei den Wünschen bezüglich Temporegimes ist von flächendeckend 80 km/h bis flächendeckend 20 km/h alles vorhanden. Zudem werden Fragen oder Vorschläge zur Geschwindigkeit auf der Lebensader, der Entlastungsstrasse und weiteren Kantons- und Gemeindestrassen thematisiert.

Der Durchfahrtswiderstand auf der Entlastungsstrasse soll kleiner sein als im Dorfkern, damit die Entlastung nach Wunsch funktioniert. Ein Temporegime auf der Jurastrasse/Nordringstrasse mit Tempo 30 würde diesen Zielen entgegenwirken. Zudem ist die Jurastrasse und künftig auch die Nordringstrasse eine Kantonsstrasse, womit Tempo 30 nicht vorgesehen ist.

Die Neubaustrecke gilt als Ausserortsstrecke, womit Tempo 80 die Regel wäre. Für die Neubaustrecke wurde Tempo 60 gewählt, um die Kurvenradien und Sichtweiten so zu minimieren, damit möglichst wenig Landwirtschaftsland verbraucht wird. Einzig im Bereich der Unterführung und im T-Knoten Ost wird das Tempo auf 50 reduziert (Ortseinfahrt). Bei einem höheren Tempo müssten Radien und Sichtweiten bedeutend grösser ausgelegt werden, der Verbrauch an Land und vor allem die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Parzellen würde überproportional zunehmen. Auf Tempo 50 soll aber verzichtet werden, da die Neubaustrecke attraktiver sein soll als die Oltenstrasse. Tempo 60 stellt den besten Kompromiss dar.

Grundsätzlich gilt innerorts auf Kantonsstrassen 50 km/h. Die Forderung, die gesamte Entlastungsstrasse mit Tempo 60 zu signalisieren ist auch aus Sicherheitsgründen – z.B. vor der Kreisschule und im Bereich der VEBO – nicht angemessen. Die Nordringstrasse hat bereits heute Tempo 50, denn sie befindet sich innerorts. Zudem finden diverse Abbiegemanöver sowie Ein- und Ausfahrten aus Industriebetrieben statt. Auch in Zukunft wird Tempo 50 als angemessen und richtig für eine Innerortsstrasse angesehen. Die Jurastrasse hat bereits heute bis zum Knoten Kestenholzstrasse Tempo 50.

Auf Gemeindestrassen ist die Gemeinde Oensingen grundsätzlich frei, weiterführende Geschwindigkeitsregimes zu planen und zu verfügen. Die Gemeindestrassen ausserhalb des Projektperimeters sind nicht Gegenstand der Mitwirkung zum Gesamtverkehrsprojekt Oensingen.

Umgestaltung Knoten Kestenholz-/Jurastrasse [14 / 11]

Der Knoten Kestenholz-/Jurastrasse wird noch weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Lage der Bushaltestellen und die Anbindung der Breitfeldstrasse im Zentrum. Es ist auch zu beachten, dass heutige Strassenflächen zurückgebaut werden können. Weil alle diese Themen noch nicht befriedigend gelöst sind, waren sie auch wiederkehrend Thema von Mitwirkungsbeiträgen. Zudem wird thematisiert, ob der Knoten überhaupt umgebaut werden muss und ob nicht eine Kreuzung anstelle eines Kreisels besser wäre.

Ein Knoten als Kreuzung wurde untersucht. Aufgrund des Verkehrsaufkommens kann die Kreuzung nicht ohne Lichtsignalsteuerung funktionieren. Zudem würde durch die verschiedenen erforderlichen Abbiegespuren der Landbedarf einer Kreuzung deutlich steigen. Deshalb stellt der Kreisel die beste Lösung dar. Der Kreisel ist selbstregulierend und nimmt die prognostizierte Verkehrslast gut auf.

Diverse Details des Knotens müssen noch im Detail entwickelt werden wie z.B. die Lage und Form der Bushaltestellen oder die Zufahrten zu den angrenzenden Liegenschaften. Zudem wird in der weiteren Projektierung der Flächenverbrauch optimiert. Alte, nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden zurückgebaut.

Zusätzliche Grünflächen werden nicht geschaffen. Grünflächen entstehen als Restflächen, bedingt durch die Geometrie der Verkehrsanlage. Auf eine Umgestaltung kann nicht verzichtet werden. Mit der Neubaustrecke kommt ein zusätzlicher Ast auf den Knoten, was den Bestand zwangsläufig verändert.

Die Anbindung der Kiesgrube Aebisholz wird in Zukunft nicht mehr durch den Knoten Kestenholzstrasse führen. Die Verlegung der Erschliessung Aebisholz soll erfolgen, sobald der Knoten Dünnern realisiert und die Brücke Herrenmattweg durch das ASTRA umgebaut und erneuert ist. Dies erfolgt nach aktueller Planung bevor der Knoten Kestenholz umgebaut wird.

Verkehrssicherheit Velo- und Fusswege im Bereich der Kreisschule Bechburg [14 / 4]

Mitwirkungsbeiträge thematisieren insbesondere die Notwendigkeit und Gestaltung der Unterführung. So wird bezweifelt, dass die Schülerinnen und Schüler die Unterführung nutzen werden, womit ein Fussgängerstreifen ausreichend wäre. Zudem werden die Rampenbauwerke der Unterführung kritisiert. Es gibt aber auch deutliche Zustimmung zur Unterführung und der dadurch verbesserten Verkehrssicherheit. In den Kommentaren finden sich auch Vorschläge für die Führung der Schülerinnen und Schüler, damit diese die Strasse nicht «wild» überqueren. Gefragt wird zudem nach einer Verbindung von der Unterführung (Bushaltestelle) zur VEBO-Genusswerkstatt.

Die Rampenbauwerke der Unterführung können nicht verkleinert werden. Die Rampen der Unterführung dürfen nicht steiler als 6% sein, da die sonst nicht barrierefrei sind.

Die Situation im Bereich des Autobahnanschlusses ist bereits in der Realisierung durch das Bundesamt für Strassen ASTRA. In dem Bereich gibt es keine neue oder weitere Planung. Eine Verbindung von der Bushaltestelle Kreisschule zur VEBO-Genusswerkstatt wird bereits mit dem Projekt des ASTRA umgesetzt (Knoten VEBO).

In der kommenden Projektphase wird eine Velo- und Fussgängerführung durch Geländer, Leit- schranke oder Mauern geprüft, so dass die Jurastrasse nicht «wild» überquert und stattdessen die Unterführung benutzt wird.

Alternative Linienführungen [14 / 27]

Es werden verschiedene alte und neue Ideen für eine Linienführung vorgeschlagen. Insbesondere sind zwei Varianten im Gespräch:

- eine Linienführung ohne Neubaustrecke über die Oltenstrasse oder den Bifangweg zur Jurastrasse;
- eine Linienführung ab der Oltenstrasse quer durch das Landwirtschaftsland zur Fröschenlochstrasse und dann entlang der Dünnern.

Weitere Ideen verlangen eine direkte Anbindung entlang der Dünnern an die Autobahn.

Der Gewässerraum entlang von Fliessgewässern ist für die Gewährleistung der natürlichen Funktionen der Gewässer geschützt. Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege erstellt werden. Das heisst, eine Strasse kann nicht direkt an der Dünnern gebaut werden. Der Verlust von Landwirtschaftsland wäre bei Einhaltung der gesetzlichen Gewässerschutzabstände unverhältnismässig. Eine direkte Anbindung (der Industrie) entlang der Dünnern bzw. der Nationalstrasse unter Berücksichtigung der Gewässerschutzabstände und der vorhandenen Bebauung mit Industrie, Schule und Infrastrukturen ist nicht machbar.

Eine Linienführung ohne die Neubaustrecke im Osten wurde mit der Variante Entlastung Light im Jahr 2014 untersucht und in einer Nutzwertanalyse durch die Gemeinde, das Amt für Raumplanung und das Amt für Verkehr im Jahr 2015 bewertet. Zusammen mit der ebenfalls im Jahr 2015 entwickelten Neukonzeption der Kantonsstrassen im Raum Oensingen wurde die Variante Entlastung Light (ohne Neubaustrecke im Osten) klar verworfen. Gleichzeitig wurde die Neubaustrecke ab Knoten Kestenholz entlang der Bahnstrecke bis zum östlichen Dorfeingang ebenso klar als Bestvariante (von insgesamt acht untersuchten Linienführungen für eine Neubaustrecke im Osten) erkannt. Die Ergebnisse der Variantenstudien wurden in der Revision der Ortsplanung Oensingen von 2016 und

dem kantonalen Richtplaneintrag von 2019 im wesentlichen mit der heute gültigen Linienführung behördenverbindlich festgelegt.

Gegen eine Entlastung Light spricht insbesondere, dass die bestehende Unterführung SBB auf der Kestenholzstrasse für eine Entlastungsstrasse nicht ausreicht und zudem ein bereits fortgeschrittenes Alter aufweist. Die Bifangstrasse ist nicht auf ein Verkehrsaufkommen für eine Entlastungsstrasse ausgelegt. Und der Knoten Kestenholzstrasse/Oltenstrasse (Café Knaus) ist aufgrund der kreuzenden Verkehrsströme, der beschränkten Platzverhältnisse, der Vortrittsregelung und der Fussgängerinnen und Fussgänger bereits heute eine Engstelle im Verkehrssystem. Weiter müsste die bestehende SBB-Unterführung auf der Kestenholzstrasse ausgebaut werden, womit keine Kostenersparnis infolge Wegfalls der neuen SBB-Unterführung realisiert werden könnte. Nicht zu unterschätzen sind die Eingriffe mitten im Siedlungsgebiet nördlich der SBB-Linie und den damit verbundenen Kosten für die Regelung der Eigentumsverhältnisse.

Der Ringschluss in der Industrie Niederbipp/Oensingen von der Industriestrasse (Niederbipp) über den Moosmattweg zur Südringstrasse ist eine langfristige Planungsperspektive, die aber nicht mit dem Gesamtverkehrsprojekt Oensingen realisiert wird. Es fehlen die entsprechenden Richtplananpassungen sowohl im Kanton Solothurn wie auch im Kanton Bern. Diese Linienführung wird zusammen mit dem «Interkantonalen Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Moosmatt» neu bewertet und kann eine Ergänzung zur geplanten Nordringstrasse darstellen. Die mit dem Gesamtverkehrsprojekt Oensingen vorgesehene Umgestaltung der Nordringstrasse bildet eine Grundlage für die weiteren Entwicklungen und ist kompatibel mit den weiteren Entwicklungsschritten.

Verschiedene Linienführungen wurden während vieler Jahre studiert und aufgrund der geringen Wirksamkeit wieder verworfen. Alle in den Eingaben zur Mitwirkung vorgeschlagenen Linienführungen wurden bereits früher untersucht und verworfen. Die nun vorliegende Variante für die Entlastungsstrasse sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite der Dünnern wurden mehrfach und aus unterschiedlichen Standpunkten untersucht und bewertet. Mit der Ortsplanrevision 2016 und der Richtplananpassung 2019 wurden die Grundzüge der Entlastungsstrasse festgelegt. Die in der Mitwirkung gemachten Eingaben führen zu keinen neuen Argumenten, die die getroffenen Entscheidungen infrage stellen.

Gestaltung des Knotens Ost als T-Knoten oder Kreisel

[13 / 24]

In den Mitwirkungsbeiträgen wird am Knoten Ost mehrmals ein Kreisverkehr als Knotenform gefordert, da sonst das Dorf «abgeschnitten» würde. Es gibt aber auch Zustimmung zur vorgeschlagenen Knotenform. Weiter gibt es Vorschläge, auf den Rechtsabbieger von Oberbuchsiten in die Oltenstrasse ganz zu verzichten, damit der gesamte Verkehr auf die Entlastung geführt wird. Zudem wird darum gebeten, die Veloverkehrsführung durch den Knoten zu optimieren.

Die vorgesehene Rechtsabbiegespur ermöglicht ein intuitives und problemloses Einfahren auf die Oltenstrasse. Dies im Gegensatz zu anderen Ortsumfahrungen, wo es keine Abbiegespur gibt und die Zufahrt zum Beispiel rechtwinklig oder nicht in gerader Linie ausgebildet ist. Die Gestaltung des Verkehrsknotens allein wird die Zentrumsfunktion von Oensingen nicht verändern.

Ein Kreisverkehr würde den Verkehrsfluss abbremsen und die Attraktivität der Entlastungsstrasse verringern. Somit wäre die Verlagerung des Durchgangsverkehrs nicht gewährleistet. Zudem stellt der Kreisel Kestenholzstrasse eine weitere attraktive Zufahrt ins Dorfzentrum sicher.

Eine vollständige Entkoppelung der Oltenstrasse von der Entlastungsstrasse ist aus verschiedenen Gründen nicht erwünscht.

Es besteht ein durchgängiger Veloweg auf der Nordseite der Oltenstrasse. Die Querung von der Südseite auf die Nordseite der Oltenstrasse erfolgt im verkehrsberuhigten Teil der Oltenstrasse. Die ersten Linienführungsstudien für den Veloweg sind von einem minimalen Landverbrauch ausgegangen,

weshalb die «kurvige» Linienführung entstanden ist. Im Rahmen des Gestaltungsmandats kann eine direktere Linienführung und insbesondere die gestalterische Nutzung der grösser werdenden Restfläche neu beurteilt werden. Diese Linienführung ist in der nächsten Projektphase auch mit den aktualisierten kantonalen Velostrecken abzugleichen.

Am T-Knoten wird festgehalten, aber im Bauprojekt nochmals analysiert und – wo möglich – optimiert.

Fahrbahnhaltestellen

[13 / 32]

Ein paar Mitwirkende kritisieren die Fahrbahnhaltestellen auf der Lebensader. Sie wünschen auch auf der Lebensader Busbuchten. Ausserdem wird eine Bushaltestelle beim Lidl gewünscht. Die Busbuchten auf der Entlastungsstrasse werden begrüsst.

Auf der Entlastungsstrasse sind Busbuchten vorgesehen, auf der Lebensader hingegen nicht. Alle Bushaltestellen müssen barrierefrei gestaltet werden, was zu einer Erhöhung der Einstiegschwelle führt. Die erhöhten Einstiegschwellen können von den Busfahrzeugen nicht «überstrichen» werden, was ein Anfahren der Busbucht in einer Kurve verunmöglicht. Da der Bus die Einstiegschwelle gerade anfahren muss, ergeben sich die entsprechenden geometrischen Linienführungselemente der Busbucht. Das schränkt den Handlungsspielraum innerorts für Busbuchten ein, da der Platzbedarf massiv grösser ist und auch bestehende Ein- und Ausfahrten entsprechend berücksichtigt werden müssen. Auf der Entlastungsstrasse sind die Platzverhältnisse für barrierefreie Busbuchten vorhanden, auf der Lebensader nicht. Die heute bestehenden Busbuchten auf der Solothurnstrasse sind nicht barrierefrei gestaltet. Aus diesen Gründen sind auf der Lebensader Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Bei einem Bus im 30-Minuten-Takt ist keine übermässige Behinderung des Verkehrs zu erwarten.

Für die neue Haltestelle im Bereich Lidl steht der Platz für eine barrierefreie Bushaltestelle – gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) – mit einem 22cm hohen Sonderbordstein als Busbucht nicht zur Verfügung. Bei der Haltestelle Post wird die Realisation einer barrierefreien Busbucht mit einem 22cm hohen Sonderbordstein nochmals geprüft.

Zusätzliche Bushaltestellen werden unter dem Titel «Bushaltestellen, Buslinien, Ausbau öV» thematisiert.

Unterirdische Linienführung und Landverbrauch der Neubaustrecke

[12/ 7]

In einzelnen Kommentaren wird eine unterirdische Linienführung der Neubaustrecke verlangt, über die gesamte Strecke oder in Teilen.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau verfolgt aus Kostengründen im Grundsatz ebenerdige Linienführungen. Die gewählte Linienführung und der Winkel der SBB-Unterführung sind so optimiert, dass möglichst wenig Landwirtschaftsland verbraucht wird. Unterirdische Lösungen sind sehr teuer, nicht wirtschaftlich und wären im Abschnitt von der SBB zum Knoten Ost auch aufgrund der gegebenen Höhenverhältnisse nicht machbar.

Unterirdische Lösungen werden aufgrund des negativen Kosten-Nutzwerts nicht weiterverfolgt.

Betriebs- und Gestaltungskonzept Klusstrasse und Gestaltung des Autobahnzubringers Zentrum (Hauptstrasse/Klusstrasse)

[12+9/ 18+35]

Der Knoten Hauptstrasse/Klusstrasse wird öfters thematisiert. Bemängelt wird die Schulwegsicherheit (heutige Situation), die Engstelle in der Klusstrasse und die Ausrundungsradien in der umgestalteten Version. Auch wird die Frage aufgeworfen, warum so viel vorhandene Verkehrsfläche zurückgebaut werden soll. Vor dem Gemeindehaus besteht heute z.B. bereits ein Trottoir, warum muss ein neues

zulasten der Strasse erstellt werden? Einzelne Stimmen wollen gar nichts ändern, da der Knoten funktioniere.

Mit der Umgestaltung zur Lebensader wird die Schulwegsicherheit entscheidend verbessert, einerseits durch eine Geschwindigkeitsreduktion, andererseits durch mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende.

In der Phase Bauprojekt soll die Situation im Bereich des Knotens und insbesondere das Trottoir vor dem Gemeindehaus erneut geprüft werden. Die Ausrundungsradien und die Schleppkurven im Knoten Hauptstrasse/Klusstrasse werden im Bauprojekt vertieft analysiert und so ausgestaltet, dass es kein Überstreichen der Fussgängerbereiche durch LKW mehr gibt.

Zudem wurde ein separates Betriebs- und Gestaltungskonzept Klusstrasse beauftragt. Dieses soll die Problemstellen in der Klusstrasse analysieren und Lösungen zur Verbesserung der Trottoirbreiten und der Sicherheit für Velofahrende liefern.

Der heutige Knoten Hauptstrasse/Klusstrasse funktioniert gut. Dies kann mit den tiefen Unfallzahlen klar belegt werden.

Attraktivität und Sicherheit der Personenunterführung

[12/ 23]

Die Personenunterführung Sternenweg-Sportplatz wird zwar mehrheitlich begrüsst, es werden aber auch Verbesserungsvorschläge eingebracht. Die Sicherheit wird aus zwei Perspektiven betrachtet: einerseits aus Sicht Verkehrssicherheit (Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende in derselben Unterführung) und andererseits aus Sicht der persönlichen Sicherheit.

Um die Unterführung attraktiv und sicher zu gestalten, wird sie genügend breit und hell beleuchtet sein. Zudem werden die Ecken zugunsten einer guten Sicht abgeschrägt.

Die bauliche Trennung von Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern wird aus Platzgründen nicht angestrebt. Massnahmen zur Temporeduktion für Velofahrende sind zu untersuchen.

Die Rampen werden barrierefrei gestaltet und sind somit auch gut für Velofahrende nutzbar.

Um die Kapazität der Entlastungsstrasse sicherzustellen, sollen die Schülerinnen und Schüler die Entlastungsstrasse nicht über einen Fussgängerstreifen überqueren und schon gar nicht «wild». Sie erhalten mit der Unterführung eine sichere Verbindung vom Sternenweg und von der Bushaltestelle zur Schule. Es werden flankierende Massnahmen geprüft, damit die Unterführung tatsächlich genutzt wird. Die erhöhten Anforderungen für eine sichere Querung einer Hauptverkehrsstrasse im Umfeld einer Schule und eines Sportplatzes rechtfertigen den Bau einer Unterführung.

Finanzierung (durch die Gemeinde), Folgen für den Steuersatz

[11/ 39]

Zur Finanzierung äussern sich einige Mitwirkende besorgt. Sie befürchten eine Steuererhöhung oder eine zu grosse und zu luxuriöse Planung des Projekts.

Die Projektbestandteile werden gemäss den gesetzlichen Grundlagen und der Kostenteilervereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt. Dabei werden die Eigentumsverhältnisse, der Zustand und die Art der Massnahme berücksichtigt. Die Instandstellung der Lebensader geht zu einem grossen Teil zu Lasten des Kantons als noch zuständiger Eigentümer der Lebensader. Erst nach der Realisierung wird die Lebensader an die Gemeinde abgetreten.

Die Gemeinde Oensingen trägt ca. 10 - 15 Prozent der Kosten am Gesamtprojekt. Die Gemeinde und der Kanton sind in Verhandlung über den genauen Finanzierungsbetrag.

Der Betrag der Gemeinde von 7 bis 10 Millionen Franken entspricht über die Abschreibungsdauer von 40 Jahren einem Steuerfuss von 1 bis 1.5 Prozentpunkten.

Der Kantonsanteil ist in der laufenden Budgetplanung bereits berücksichtigt. Er wird über die Strassenfinanzierung (Motorfahrzeugsteuern) gedeckt und ist somit nicht steuerrelevant.

25 bis 35 Prozent dürften über das Agglomerationsprogramm AareLand des Bundes finanziert werden, sofern die gewünschte Verlagerung und Entlastung realisiert wird.

Lastwagenfahrverbot

[9 / 37]E

Einige Kommentare äussern sich unterschiedlich zu Lastwagenfahrverboten. Die Spannweite reicht von partiellen Fahrverboten bis hin zu einem flächendeckenden Fahrverbot über mehrere Gäuer Gemeinden.

Die Ausnahmetransportroute, die Anlieferung für das Gewerbe sowie der Verkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen muss gewährleistet bleiben.

Ein Lastwagenfahrverbot, ausgenommen Zubringer, ist nicht umsetzbar, da einzelne Verbindungen nicht sinnvoll als Alternative angeboten werden können. Ein absolutes Fahrverbot wäre nicht sinnvoll, da dann auch das Gewerbe nicht mehr mit Waren beliefert werden könnte. Auch ist zu beachten, dass der LKW-Anteil am Durchgangsverkehr lediglich fünf bis sechs Prozent beträgt.

Mit dem Gesamtverkehrsprojekt wird der Durchgangs- und Zubringerverkehr zum Autobahnanschluss aus dem Dorf verlagert. Die Zentrumsfunktion von Oensingen bringt aber auch Warenumschlag im Dorf mit sich. Dieser Zielverkehr soll weiterhin möglich bleiben.

Fussgänger- und Veloverkehrsführung im Knoten Dünneren

[9 / 31]

Die Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger werden von einigen Mitwirkenden als kompliziert und lang empfunden, man müsse Umwege machen. Zudem wird die mehrfache Querung von Strassen für die Velofahrenden bemängelt. Einmal wird eine Unterführung für die Fussgängerinnen und Fussgänger gefordert, einmal die Notwendigkeit der Velo- und Fussgängerbrücke in Frage gestellt. In einem anderen Kommentar wird kritisiert, dass die Aebisholz-Erschliessung in Zukunft über den Knoten Dünneren geführt wird.

Der Knoten Dünneren wurde intensiv untersucht und mehrfach umgeplant. Dabei wurde der Nord-Süd-Querung des Knotens für den Fuss- und Veloverkehr besondere Beachtung geschenkt. Eine Unterführung in Nord-Süd-Richtung wäre nur im Gewässerraum der Dünneren möglich. Dies würde jedoch Probleme mit dem Hochwasserschutz mit sich bringen und zudem sehr lange, barrierefreie Rampen erfordern, die zu wenig attraktiven Umwegen führen würden. Selbst mit einer Unterführung wäre eine ebenerdige, sichere Lösung für den Velo- und Fussgängerverkehr erforderlich, da die Unterführung im Hochwasserfall gesperrt wird. Die Varianten mit Unterführungen wurden deshalb verworfen und stattdessen eine bestmögliche ebenerdige Lösung gesucht.

Für den Velo- und Fussgängerverkehr wird eine neue Brücke als Verbindung zum Sportplatzweg erstellt. Damit sind sichere Querungen über die Dünneren- und Ostringstrasse möglich. Die Werkhof-/Nordingstrasse wird mit einer sogenannten Velo-Furt mit Lichtsignal überquert, die an die Phasen der Lichtsignalanlage angepasst ist. Zusätzlich ist vorgesehen, dass Velofahrende auf allen Armen des Knotens vor den Lichtsignalanlagen einen Aufstellplatz erhalten. Anders als heute, haben künftig auch Fussgängerinnen und Fussgänger ihr Lichtsignal-Zeitfenster. Die Führung der Velofahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger durch den Knoten beeinträchtigt den automobilen Verkehrsfluss weder in den Spitzenzeiten noch in den Randzeiten. Die Verkehrsflusssimulationen zeigen das plausibel auf.

Die VEBO betreibt entlang der Entlastungsstrasse verschiedene Standorte. Der sicheren Erreichbarkeit durch beeinträchtigte Personen wurde besondere Beachtung geschenkt. Der Weg vom Bahnhof

zur VEBO-Werkhofstrasse und zum zukünftigen Standort an der Nordringstrasse werden deutlich sicherer und zeitlich gleichwertig oder gar verbessert.

Das Vorprojekt wird einem Road-Safety Audit unterzogen, welches mögliche Sicherheitsschwachstellen insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende aufzeigen wird.

Attraktivität der Liegenschaft in der Mitte des Knoten Dünnern

[8 / 12]

Einige Mitwirkende wunderten sich über die Liegenschaft inmitten des Knotens Dünnern. Die eine Hälfte aus Sorge um die Liegenschaft oder die Wohnqualität, die andere Hälfte verlangt den Abbruch. Das Amt für Verkehr und Tiefbau ist mit den Eigentümern der Liegenschaft in Kontakt, die aktuelle Planung ist mit ihnen abgesprochen und sie werden auch in die weitere Planung miteinbezogen. Im Rahmen des Bauprojekts werden mit der Umweltverträglichkeitsprüfung die Lärm- und Lichtimmissionen untersucht. Bei rechtlichem Bedarf werden entsprechende Massnahmen ergriffen.

6-Streifen-Ausbau Nationalstrasse

[8 / 20]

Einige Mitwirkende hegen die Hoffnung, dass der 6-Streifen-Ausbau auf der Nationalstrasse alle Verkehrsprobleme in Oensingen lösen wird.

Die Wirkung des 6-Streifen-Ausbaus der Nationalstrasse ist in den Verkehrsmodellen bereits enthalten. Die Prognosen sind verlässlich und plausibel. Der Effekt des 6-Streifen-Ausbaus liegt auch darin, dass die Verfügbarkeit der Nationalstrasse verbessert wird. Das bedeutet eine Reduktion von Ausweichverkehr in Stausituation oder im Störfall auf der Nationalstrasse. Auf die Wirkung des 6-Streifen-Ausbaus wird im Mitwirkungsplakat «Verkehrsentwicklung» hingewiesen.

Allerdings ist zu beachten, dass die hohen Verkehrszahlen auf der Solothurn-, Haupt- und Oltenstrasse im wöchentlichen Tagesdurchschnitt nicht vom Ausweichverkehr erzeugt werden, sondern durch sogenannten Ziel-, Quellverkehr. Das heisst, man kommt aus Oensingen, oder will nach Oensingen. Die Entlastungsstrasse will insbesondere eine Verbesserung der Ost-West-Anbindung an die Nationalstrasse und an die Industrie erreichen und den Dorfkern davon entlasten. Die prognostizierte Entlastung ist also zusätzlich zur Verbesserung mit dem 6-Streifen-Ausbau zu sehen. So würde ohne Entlastungsstrasse der tägliche Verkehr im Wochendurchschnitt auf der Solothurnstrasse von heute 11'600 Fahrten auf 12'600 Fahrten im Jahr 2040 ansteigen. Mit der Entlastungsstrasse reduziert sich der Verkehr deutlich auf 7'000 Fahrten. Auf der Hauptstrasse ist in der Reduktion von 14'000 Fahrten heute auf 13'300 Fahrten im Jahr 2040 ohne Entlastungsstrasse ein kleiner Effekt durch den 6-Streifen-Ausbau zu erkennen. Mit der Entlastungsstrasse sinkt der Verkehr nochmals deutlich auf 5'900 Fahrten.

Eine Realisierung einer Entlastungsstrasse erst nach der Wirksamkeitskontrolle des 6-Streifen-Ausbaus ist nicht zu empfehlen. Die Phasen der Planung, Bewilligung und Realisierung nach Auswertung des Monitorings des 6-Streifen-Ausbaus zu durchlaufen würde bedeuten, dass in etwa 40 bis 60 Jahren (2065 – 2085) mit einer Entlastungsstrasse und Lebensader zu rechnen wäre. Ein Abwarten steht auch im Widerspruch zu den vielen Stimmen aus der Mitwirkung, die eine rasche Umsetzung des Gesamtverkehrsprojekts wünschen.

Parkplätze entlang der Lebensader, Zufahrten, Höhe von Randabschlüssen [8+3 / 22+50]

Einige Mitwirkende fordern in ihren Kommentaren genügend Parkplätze. Zudem werden hohe Randsteine kritisiert, die Liegenschaftszufahrten behindern.

Hohe Randabschlüsse kommen zum Einsatz, wo ein Überfahren verhindert werden soll. Tiefe Randabschlüsse kommen zum Einsatz, wo die Zufahrt zu Liegenschaften, Nebenstrassen oder auf

Parkplätze sichergestellt sein muss. Die vorgesehenen Randabschlüsse müssen zudem den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechen, damit auch Sehbehinderte das Ende des Trottoirs und den Beginn der Strasse sicher erkennen können. Bei Trottoir-Überfahrten besteht immer ein Interessenkonflikt zwischen Fussgängersicherheit und Autoverkehr.

In der kommenden Projektphase werden die Sicherstellung von Zufahrten, die Fussgängersicherheit und die Höhe der Randabschlüsse vertieft untersucht.

Oensingen hat bereits heute viele Parkplätze. Daran wird sich nichts Grundlegendes ändern. Ein Rückbau von Parkplätzen wird nicht angestrebt, kann aber in Ausnahmen aus Sicherheitsgründen nötig sein. Dies wird in jedem Fall mit den Eigentümerinnen und Eigentümern besprochen. Zusätzliche Längsparkplätze anstelle von Begrünungen auf der Lebensader sind bei dem auch in Zukunft vorhandenen Verkehrsaufkommen nicht möglich. Auch sieht das Projekt nicht vor, weitere zusätzliche Parkplätze zu schaffen.

Entlang des Sternenwegs sind durch das Gesamtverkehrsprojekt keine Änderungen geplant.

Auf dem Parkplatz Sportplatz Bechburg gehen einige Parkplätze durch die südlichen Rampen der Unterführung verloren. Einige Parkplätze können ersetzt werden. Ein Nettoverlust von ca. fünf Parkplätzen ist nicht zu vermeiden.

Schulwegsicherheit

[7 / 1]

Zur Schulwegsicherheit sind hauptsächlich positive Rückmeldungen eingegangen. In der Phase Bauprojekt wird die detaillierte Rückmeldung der Arbeitsgruppe Oensingen – Impuls 2040 geprüft und wo möglich umgesetzt. Einige der Forderungen sind bereits im Projekt berücksichtigt.

Ebenfalls umgesetzt wird der Verzicht auf die Tempo-20-Zone, damit für die Schülerinnen und Schüler eine Strassenüberquerung mit einem Fussgängerstreifen möglich wird.

Verlegung der Erschliessung Kiesgrube Aebisholz

[6 / 5]

Ein paar Kommentatoren und Kommentatorinnen wünschen eine Verlegung der Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz weg von den Schulwegen rund um die Kreisschule. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Anbindung der Breitfeldstrasse an den Knoten Kestenholzstrasse nicht durchdacht sei.

Die Verlegung der Erschliessung der Kiesgrube Aebisholz erfolgt nach dem Ersatz der Brücke Herrenmattweg - Dünnerstrasse über die Autobahn. Dann werden die Lastwagen von und zur Kiesgrube über die Dünnerstrasse / Herrenmattweg verkehren und nicht mehr über die Breitfeldstrasse.

Die Umsetzung dieser Verlegung obliegt der Gemeinde Oensingen und dem Bundesamt für Strassen ASTRA. Sie ist in erster Linie abhängig vom Terminplan des 6-Streifen-Ausbaus. In Abstimmung mit dem Gesamtverkehrsprojekt und den derzeitigen Terminplänen soll aber vor einer Verlegung der Aebisholz-Erschliessung zuerst der Knoten Dünner neu gebaut und erst dann die Erschliessung verlegt werden. Nach der Realisierung des Knotens Dünner und nach der Verlegung der Erschliessung Aebisholz wird der Knoten Kestenholzstrasse gebaut.

Das Gesamtverkehrsprojekt muss die zeitliche Abfolge der Verlegung der Erschliessung Aebisholz, der Umgestaltung des Knoten Dünner und der Umgestaltung des Knoten Kestenholz-/Jurastrasse koordinieren und je nach zeitlichem Ablauf entsprechende Massnahmen für den Bau- und Endzustand ergreifen.

Anbindung der Entlastungsstrasse Richtung Solothurn, Planung auf Berner Gebiet

[6 / 41]

Einige Mitwirkende, insbesondere Institutionen, wünschen einen Ausbau auf Berner Seite in vergleichbarem Standard wie die Nordringstrasse.

Die Planungshoheit des Kantons Solothurn endet an der Kantonsgrenze. Eine enge Koordination mit dem Kanton Bern und der Gemeinde Niederbipp ist über die Informationsgruppe und die Begleitgruppe sichergestellt, die ihrerseits Projektideen entwickeln. Die Funktionalität der Entlastungsstrasse ist mit dem Bestand auf Berner Gebiet sichergestellt. Die Massnahmen an der Nordringstrasse wurden der Bauverwaltung Niederbipp vorgestellt und sind kompatibel mit der heutigen Situation.

Aufgrund des Gesamtverkehrsprojekts plant der Kanton Bern die Industriestrasse von der Gemeinde zu übernehmen. Eine Übernahme steht aber nur zur Diskussion, wenn das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen effektiv realisiert wird. Mit den Vertretern der Gemeinde und des zuständigen Oberingenieurkreises IV (OIK IV) des Kantons Bern haben dazu mehrere Besprechungen stattgefunden. Die Absichtserklärung der Gemeinde Niederbipp und des Oberingenieurkreises werden von Seiten der Gemeinde Oensingen und des Kantons Solothurn begrüsst.

Mit dem «Interkantonalen Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Moosmatt» werden die Koordination und Weiterentwicklung zusätzlich auf einer übergeordneten Ebene sichergestellt.

Zufahrten zu Liegenschaften sicherstellen

[6 / 60]

Die Mitwirkenden weisen auf Probleme bei Zufahrten zu Liegenschaften hin.

Selbstverständlich werden die Zufahrten zu den Liegenschaften berücksichtigt. Die Erreichbarkeit aller Liegenschaften wird sichergestellt. In der aktuellen Stufe Vorprojekt sind die privaten Zu- und Wegfahrten noch ungenügend dargestellt.

Restflächen, die sich aus der Projektierung der Strasseninfrastruktur ergeben haben, wurden als zukünftige Grünfläche vorgesehen, ohne die Zu- und Wegfahrtsituation genau zu berücksichtigen. Die konkrete Ausgestaltung der Begrünung und die Sicherstellung sämtlicher Zu- und Wegfahrten wird in der kommenden Phase vertieft.

Im Bauprojekt werden alle Zu- und Wegfahrten geprüft und mit den Eigentümern abgesprochen.

Notwendigkeit des Ausbaus der Nordringstrasse wird in Frage gestellt

[5 / 43]

Die Umgestaltung der Nordringstrasse wird von einzelnen Mitwirkenden als unnötig eingestuft oder es wird ein durchgehender Mittelstreifen gefordert.

Die Nordringstrasse wird von einer Gemeindestrasse zu einer Kantonsstrasse hochgestuft. Die Hochstufung geht mit zusätzliche Anforderungen an die Strasse einher. Die dargestellten Lösungen werden durch die Verantwortlichen als erforderlich eingestuft, um alle Aspekte der Mobilität sicher anbieten zu können. Das Konzept der Nordringstrasse kann als verhältnismässiger Ausbau bei minimalem Standard umschrieben werden.

Der Mittelstreifen als Abbiegehilfe ist nicht durchgehend erforderlich. Es ist nicht notwendig, dass auf der ganzen Länge überholt werden kann. Durch den entsiegelten Mittelstreifen wird Strassenabwasser vermieden, was die Kanalisation der Gemeinde entlastet.

Landerwerb, Landumlegung, Realersatz

[5 / 54]

Konkrete Eigentumsverhandlungen sind nicht Gegenstand der Mitwirkung, sondern werden im direkten Austausch zwischen Kanton und Eigentümerinnen und Eigentümern geregelt.

Das Projekt ist bestrebt, mit allen Landressourcen – ob eingezontes Land oder landwirtschaftliche Nutzflächen – sorgsam umzugehen. Der Flächenbedarf wird auf das Notwendigste beschränkt. Damit aber ein leistungsfähiges Projekt realisiert werden kann, ist das Projekt nicht ohne Eingriffe in angrenzende Parzellen zu realisieren. Mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern werden einvernehmliche Lösungen angestrebt.

Benötigte Landwirtschaftsflächen sollen soweit möglich mit Realersatz abgegolten werden.

Regionale Verkehrsplanung

[5 / 58]

Einige Mitwirkende fordern Massnahmen ausserhalb von Oensingen und fordern eine Gesamtkonzeption, beispielsweise einschliesslich der Situation in der Klus.

Das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen kann nur die Verkehrssituation im Raum Oensingen lösen.

Abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung werden gleichzeitig regional wirksame Verkehrsmassnahmen geprüft. Das Gesamtverkehrskonzept Oensingen ist ein Element dieser übergeordneten Konzepte und Teil des Agglomerationsprogramms AareLand. Grundsätzlich wird das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen von den umliegenden Gemeinden begrüsst.

Die unbefriedigende Situation in der Klus liegt ausserhalb des Projektperimeters des Gesamtverkehrsprojekts. Sie sollte durch das Projekt «Verkehrsanbindung Thal» verbessert werden.

Erreichbarkeit von Gewerbe und Liegenschaften in den Bauphasen

[5 / 63]

Einige Mitwirkende machen sich Sorgen wegen der Bauarbeiten und der Erreichbarkeit ihrer Liegenschaften während der Bauphasen.

Die Bauverkehrsphasen sind aktuell noch nicht Gegenstand der Planung. Die Erreichbarkeit aller Liegenschaften und Gewerbe während der Bauarbeiten ist bestmöglich sicherzustellen. Die Erreichbarkeit während der gesamten Bauphase muss mit einer entsprechenden Planung gewährleistet sein. Die detaillierte Planung der Bauphasen erfolgt nach der Plangenehmigung in der Phase Ausführungsprojekt.

Lärmschutz

[5 / 64]

Einige Mitwirkende stellten Fragen zum Lärmschutz und verweisen auf den bereits heute vorhandenen Lärm der Nationalstrasse und der SBB-Linie.

Für das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt werden. Dabei werden auch die Lärmemissionen sowohl im Betriebs- wie im Bauzustand untersucht und bei Bedarf Massnahmen ergriffen.

Weiterentwicklung der Begegnungszone / Dorfkern

[4 / 13]

Die Begegnungszone auf der Lebensader wird von wenigen Mitwirkenden nur als sinnvoll erachtet, wenn die Zonen auf weitere Strassenzüge der Gemeinde ausgedehnt werden.

Im Rahmen des Gesamtverkehrsprojekts wird auf die Begegnungszone auf der Hauptstrasse verzichtet. Die Gemeinde hat aber weiterhin Entwicklungsmöglichkeiten auf den Gemeindestrassen.

Die Gemeinde versteht die Lebensader als Impuls zur Aufwertung verschiedener Quartiere und wird diese Entwicklung zeitnah weiterverfolgen.

Unterhalt von Grünflächen

[4 / 51]

Mitwirkende kritisieren die Realisierung von Grünflächen. Sie befürchten dadurch höhere Unterhaltskosten.

Jede Fläche benötigt Unterhalt, sei es eine Strassen- oder eine Grünfläche. Für die Grünflächen werden unterhaltsarme Pflanzen verwendet. Die Grünpflege fällt zwar zweimal pro Jahr an, ist aber nicht kostenintensiv. Über die Jahre hinweg dürfte die Grünpflege weniger kosten als die Instandhaltungen von befestigten Strassenflächen. Diese müssen zwar nur in grossen Abständen erneuert werden, verursachen dann jedoch beträchtliche Kosten.

Die Grünpflege auf Gemeindestrassen ist Sache der Gemeinde. Sie wird somit künftig verantwortlich für die Grünpflege auf der Lebensader sein. Die Grünpflege auf den Kantonsstrassen – künftig also auf der Neubaustrecke, der Jurastrasse, der Nordringstrasse sowie beim Kreisel West – ist Sache des Kantons.

Ausnahmetransportrouten

[4 / 56]

Die Mitwirkenden weisen auf die Anforderungen der Ausnahmetransportroute auf der Kantonsstrasse H5 hin. Sie machen deutlich, dass die Ausnahmetransportroute auch in Zukunft erforderlich ist. Zudem wird vorgeschlagen, die neue Entlastungsstrasse als Ausnahmetransportroute zu gestalten.

Eine Verlegung der Ausnahmetransportroute auf die Entlastungsstrasse ist erst möglich, wenn der Kanton Bern oder die Gemeinde Niederbipp die SBB-Unterführung Industriestrasse auf ein für Ausnahmetransporte nötiges Lichtraumprofil ausgeweitet haben. Dies liegt nicht in der Kompetenz des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen. Weiter ist zu beachten, dass auch die neue Brücke im VEBO-Knoten vom ASTRA nicht für Ausnahmetransporte ausgelegt ist. Brückenbauwerke können allerdings verhältnismässig einfach nachgerüstet werden.

Das langfristige Ziel bleibt eine Verlegung der Ausnahmetransportroute auf die Entlastungsstrasse. Deshalb werden die entsprechenden Standards für die Entlastungsstrasse berücksichtigt, dies betrifft insbesondere die neue SBB-Unterführung.

Die umgestaltete Lebensader bleibt vorläufig die Ausnahmetransportroute. Deshalb sind alle Anforderungen einer Ausnahmetransportroute in der Planung berücksichtigt.

Weiterführende Massnahmenkonzepte für Gemeindestrassen in der Industrie

[3 / 49]

Einige der Mitwirkenden erkundigten sich, wann die Probleme auf der Südring-, Dünnern-, Holindenstrasse und dem Herrenmattweg angegangen werden.

Die Anbindung der Dünnern- und Ostringstrasse ist Projektbestandteil des Knotens Dünnern. Alle anderen Anliegen betreffen Gemeindestrassen und liegen nicht im Projektperimeter des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen. Hier liegt die Planungshoheit bei der Gemeinde. Für den Herrenmattweg liegen erste konkrete Planungsergebnisse in Zusammenarbeit mit dem ASTRA-Projekt (Ersatz der Brücke) und den Betreibern des Kieswerks vor.

Weitere Argumente sind unter dem Mitwirkungsschwerpunkt «Alternative Linienführungen» zu finden.

Anbindung Sammelstrassen an Hauptstrassen verbessern; Rechtsvortritt in der Tempo-30-Zone

[3 / 52]

Einige Mitwirkende weisen darauf hin, dass in einer Tempo-30-Zone der Rechtsvortritt gilt. Dies sei aber im Projekt bei der Lebensader nicht konsequent umgesetzt.

Grundsätzlich gilt in Tempo-30-Zonen eine Rechtsvortrittsregelung, aber es können Ausnahmen vorgesehen werden. Die Lebensader ist auch künftig die vorherrschende Hauptverkehrsrichtung mit einer Belastung von rund 6'000 Fahrzeugen pro Tag im wöchentlichen Durchschnitt. Damit ist eine Abweichung von der üblichen Vortrittsregelung gerechtfertigt. Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft. An einzelnen Knoten ist es denkbar, dass der Vortritt neu geregelt wird. Auf jeden Fall wird das Einfahren auf die Lebensader aus Quartierstrassen durch die deutliche Reduktion der Verkehrszahlen erleichtert.

Barrierefreie Bushaltestellen

[2 / 42]

Einige Mitwirkende fordern barrierefreie Bushaltestellen. Die Bushaltestellen müssen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechen.

Alle Bushaltestellen im Projektperimeter werden gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei ausgebaut und sind künftig barrierefrei.

Entschädigung Eigentümer und laufende Rechtsverfahren

[2 / 44]

Laufende Rechtsverfahren sind nicht Gegenstand der Mitwirkung. Bezüglich der Beschwerden und Einsprachen zum Erschliessungsplan Knoten Dünnern der Gemeinde Oensingen gibt es einen eigens dafür vorgesehenen Schriftverkehr sowie persönlichen Austausch zwischen den Parteien. Eigentumsfragen werden in der nächsten Projektphase mit den Direktbetroffenen eingehend erörtert.

Die Frage von Immissionen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft. Bei Bedarf werden Massnahmen angeordnet.

Die Erschliessung aller Grundstücke wird sichergestellt.

Neophyten in Grünflächen

[2 / 45]

Die Mitwirkenden befürchten eine Verbreitung von Neophyten durch die Begrünung von Strassenflächen.

Die Verbreitung von invasiven Pflanzen ist ein übergeordnetes Problem, das von der Verwaltung mit hohem Engagement angegangen wird. Ein Infrastrukturprojekt kann aber nicht die Wurzeln des Problems angehen, sondern nur Prophylaxe und Nachbehandlung anbieten.

Sämtliche «grünen» Flächen in den Verkehrsinseln werden professionell geplant, bepflanzt und gepflegt. Damit wird die Verbreitung von Neophyten bestmöglich verhindert. Es kommen dabei kantonale und kommunale Neophyten- und Grünpflegekonzepte zur Anwendung.

Anbindung von ARA und Kompostieranlage an Neubaustrecke

[2 / 55]

Zwei Mitwirkungsbeiträge fordern eine direkte Anbindung der ARA und der Kompostieranlage an die Neubaustrecke.

Die Auswirkungen auf die Linienführung, den zusätzlichen Landverbrauch und die Frage der Kostenübernahme einer Anbindung an die Neubaustrecke werden im Rahmen des Bauprojekts geklärt und entschieden.

Aufhebung Unterführung Bifang und Gummertli

[2 / 65]

Ein mündlicher Beitrag in der Ausstellung sowie ein schriftlicher Mitwirkungsbeitrag bedauern die Aufhebung der Unterführungen Gummertli und Bifang. Die Unterführungen Gummertli und Bifang dienen heute vor allem dem Naherholungsverkehr aus dem Unterdorf zur Dünnern. Für Menschen, die weniger gut zu Fuss sind, ist ein Ausflug an die Jurahänge zu anstrengend. Deshalb bedeutet eine Verbindung an die Dünnern hohe Lebensqualität.

Durch die Neubaustrecke und der gegebenen Höhenverhältnisse ist die Aufhebung der Unterführung Bifang und Gummertli leider unumgänglich. Der Zugang aus dem Dorf zur Dünnern ist durch die Unterführung SBB / Kestenholzstrasse sichergestellt.

Mitarbeit in Begleit- und Arbeitsgruppen

[2 / 66]

Zwei Institutionen bieten ihre Mitarbeit in Arbeitsgruppen an.

Die Bereitschaft zur aktiven und konstruktiven Mitarbeit wird durch die Projektorganisation dankend zur Kenntnis genommen. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) wird gerne das Angebot prüfen. Das AVT wird auch weitere Institutionen zur Zusammenarbeit bei spezifischen Themen einladen.

Umsetzung und Einbezug neuer Bahnhof Oensingen Dorf

[1 / 3]

Die SBB weist darauf hin, dass für eine allfällige Haltestelle Dorf eine Unterführung erforderlich sein wird, oder eine neue zu schaffen wäre.

Die Frage eines möglichen Bahnhofs Oensingen Dorf (OED West) kann nicht durch das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen beantwortet werden. Die Planung für einen Halt OED liegt bei der SBB. Das Projekt ist zurzeit bei der SBB nicht hoch priorisiert.

Der Halt OED ist auch Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts Olten-Gäu. Für die Gemeinde Oensingen ist die OED im Bereich Gärbimatt / Zeughausareal wünschenswert. Der ETH-Bericht zur Priorisierung von Infrastrukturprojekten (Verkehr '45) gibt der OED jedoch nur eine tiefe Priorität.

Zusätzliche Verbindung Dorf – Industrie für MIV (Dünnernstrasse)

[1 / 53]

In einem Mitwirkungsbeitrag wird die Öffnung der Dünnernstrasse im Bereich der SBB-Unterführung für den motorisierten Verkehr gefordert.

Die Unterführung Dünnernstrasse ist eine wichtige Velo- und Fussgängerverbindung und für den motorisierten Verkehr zu schmal. Ein Ausbau der Unterführung wäre mit grossen Kosten verbunden, bei beschränkter oder gar unerwünschter Wirkung. Eine Öffnung der Dünnernstrasse im Bereich der SBB-Unterführung für den motorisierten Verkehr wird demnach nicht in Betracht gezogen.

Unterführung VEBO-Genossenschaft und VEBO-Genusswerkstatt

[1 / 62]

Ein Mitwirkungsbeitrag regt eine Unterführung zwischen der VEBO-Genossenschaft und der Genusswerkstatt an.

Gesamtverkehrsprojekt Oensingen
Mitwirkungsbericht Vorprojekt

Der Hinweis ist verständlich, jedoch gehört der VEBO-Knoten zum aktuell im Bau befindlichen Projekt des Bundesamts für Strassen. Dort ist keine Unterführung vorgesehen.

Zurzeit bietet sich keine realistische, finanzierbare Lösung für das Bedürfnis an.

Durch die zukünftige Lichtsignalanlage am Knoten VEBO wird sich die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern.

Feststellung und Sicherung von Werkleitungen

[1 / 67]

Ein Kommentar weist auf Werkleitungen im Projektperimeter hin, die während der Bauarbeiten nicht tangiert werden dürfen.

Die Feststellung und Sicherung von Werkleitungen in einem Strassenbauprojekt ist Standard. Die Werkeigentümer werden schriftlich angefragt, deren Bedürfnisse werden aufgenommen und etwaige Konflikte werden bereinigt.

Strassenbeleuchtung, Lichtemissionen

[1 / 68]

Ein Kommentar fragt zur Strassenbeleuchtung und zu Lichtemissionen nach.

Das Beleuchtungskonzept wird erst in der Phase Bauprojekt erstellt und richtet sich nach nationalen Normen und kantonalen Richtlinien. Zudem ist die Lichtemission ein Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Kritik am Wachstum von Oensingen

[1 / 59]

Eine Person kritisierte das Wachstum in Oensingen.

Die Kritik am Wachstum von Oensingen ist eine politische Fragestellung, die nicht durch das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen beantwortet werden kann.

Massnahmen gegen Littering, Auto-Poser, Raserei und Motorengeheul

[1 / 61]

Eine Person forderte, dass im Projekt Massnahmen gegen Littering, Auto-Poser, Raserei und Motorengeheul ergriffen werden.

Die aufgezählten, störenden Problemstellungen sind gesellschaftlicher Natur, die nicht durch das Verkehrsprojekt gelöst werden können.

Anhang 2

Hauptthemen Fragebogen

	Hauptthema	Fragen im Fragebogen
1	Ausgangslage	Wie bewerten Sie die aktuelle Verkehrssituation in Oensingen?
2	Überblick	-Wie bewerten Sie das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen? - Anzahl und Lage der Bushaltestellen
3	Lebensader	- Begegnungszone mit Tempo 20/30 - Sicht für lokale Gewerbe - Neugestaltung des Verkehrsknotens Oensingen West - Verkehrsknoten Hauptstrasse/Autobahnzubringer neu zum Kreisel umgebaut - Neugestaltung des Verkehrsknotens Autobahnzubringer Zentrum - Begegnungszone mitten im Dorf (Bereich Roggenpark) - Gestaltung des Knotens Hauptstrasse / Kestenholzstrasse
4	Entlastungsstrasse	- Tempo 50 respektive Tempo 60 - Schaffung einer Umfahrungsstrasse durch die Industrie - Umgestaltung der Nordringstrasse - Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger - Erhöhung der Schulwegsicherheit und befürworte den Bau der neuen Unterführung - Neugestaltung des Verkehrsknotens Kestenholzstrasse - Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf die Entlastungsstrasse
5	Umwelt	ökologischen Ausgleichsmassnahmen
6	Verschiedenes	Sonsteige Bemerkungen

Wertung

1	Positiv
2	Positiv aber mit Vorbehalten
3	Neutral
4	Negativ aber mit Vorbehalten
5	Negativ

Behandlung

1	Mitwirkungsschwerpunkte werden in das Projekt integriert.
2	Mitwirkungsschwerpunkte werden in der Projektoptimierung auf ihre Machbarkeit und Wirksamkeit geprüft.
3	Mitwirkungsschwerpunkte werden nicht durch die Projektorganisation "Gesamtverkehrsprojekt Oensingen" behandelt aber an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
4	Mitwirkungsschwerpunkte welche über den Perimeter und/oder die finanziellen Möglichkeiten des Projekts hinaus gehen und deshalb nicht berücksichtigt werden können.
5	Keine Massnahme erforderlich oder mit Projekt schon umgesetzt.

Anhang 3 Mitwirkungsschwerpunkte

Thema	Beschreibung	Anz. Nennungen
9	Begegnungszone (Tempo 20)	97
2	Gesamtverkehrsprojekt wird begrüsst und eine baldige Umsetzung erwartet.	47
10	Ausweitung oder Reduktion der Tempo 30 Zone	38
8	Art und Umfang der ökologischen Ausgleichsmassnahmen	35
46	Allgemeine Kritik, allgemeine Feststellung	33
15	Umgestaltung Knoten Brüggmatt zu Kreisel	30
36	Verkehrsbeziehung Oberbuchsiten - Thal	27
57	Gestaltung Knoten Hauptstrasse/Kestenholzstrasse (Knoten Café Knaus)	27
26	Umgestaltung Knoten West	25
34	Gestaltung des Kontens Dünnern	24
40	Anbindung Thal an Entlastungsstrasse und Anschluss Oensingen Süd	23
47	Gestaltung der Nordringstrasse	22
29	Begrünung und Entsigelung im Strassenraum	20
30	Wirksamkeit der Entlastung	20
21	Attraktivität der Lebensader und Chancen für das Gewerbe	20
33	Verkehrssicherheit Velo- und Fusswege	18
14	Mehrverkehr auf der Lehngasse	15
16	Temporegime auf der Entlastungsstrasse und weitere Gemeindestrassen	15
11	Umgestaltung Knoten Kestenholz-/Jurastrasse	14
4	Verkehrssicherheit Velo- und Fusswege im Bereich der Kreisschule Bechburg	14
27	Alternative Linienführungen	14
24	Gestaltung des Knotens Ost als T-Knoten oder Kreisel	13
32	Fahrbahnhaltestellen	13
6	Berücksichtigung von landwirtschaftlichem Verkehr und Schwerverkehr bei der Gestaltung der Strassenelemente	12
7	Unterirdische Linienführungen und Landverbrauch der Neubaustrecke	12
18	Betriebs- und Gestaltungskonzept Klusstrasse	12
23	Attraktivität und Sicherheit Personenunterführung	12
19	Buslinien, Ausbau öv	11
39	Finanzierung (durch die Gemeinde), Folgen für den Steuersatz	11
17	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse und auf der Lebensader	10
35	Gestaltung des Knotens Autobahnzubringer Zentrum (Haupt-, Klusstrasse).	9
37	Lastwagenfahrverbot	9
31	Fussgänger- und Veloverkehrsführung im Dünnern-Knoten	9
12	Attraktivität der Liegenschaft in der Mitte des Knoten Dünnern.	8
20	6-Streifen-Ausbau Nationalstrasse	8
22	Parkplätze an der Lebensader, Zufahrten, Höhe von Randabschlüssen	8
38	Strassenbreite	8
1	Schulwegsicherheit	7
5	Verlegung Erschliessung Kiesgrube Aebisholz	6
41	Anbindung der Entlastungsstrasse Richtung Solothurn, Planung auf Berner Gebiet	6
60	Zufahrten zu Liegenschaften sicherstellen	6
43	Notwendigkeit des Ausbaus der Nordringstrasse wird in Frage gestellt	5
54	Landerwerb, Landumlegung, Realersatz	5
58	Regionale Verkehrsplanung	5
63	Erreichbarkeit von Gewerbe und Liegenschaften in den Bauphasen	5
64	Lärmschutz	5
13	Weiterentwicklung der Begegnungszone / Dorfkern	4
51	Unterhalt Grünflächen	4
56	Ausnahmetransportrouten	4
49	Weiterführende Massnahmenkonzepte für Gemeindestrassen in der Industrie	3
50	Parkplätze entlang der Lebensader	3
52	Anbindung Sammelstrassen an Hauptstrassen verbessern; Rechtsvortritt in der Tempo 30 Zone	3
42	Barrierefreie Bushaltestellen	2
44	Entschädigung Eigentümer und laufende Rechtsverfahren	2
45	Neophyten in Grünflächen	2
55	Anbindung ARA und Kompostieranlage an Neubaustrecke	2
65	Aufhebung Unterführungen Bifang und Gummertli	2
66	Mitarbeit in Begleit- und Arbeitsgruppen	2
3	Umsetzung und Einbezug neuer Bahnhof Oensingen Dorf	1
53	Zusätzliche Verbindung Dorf - Industrie für MIV (Dünnernstrasse)	1
59	Kritik am Wachstum von Oensingen	1
61	Massnahmen gegen Littering, Auto-Poser, Raserei, Motorengeheul.	1
62	Unterführung VEBO Genossenschaft zu VEBO Genusswerkstatt	1
67	Feststellung und Sicherung von Werkleitungen	1
68	Strassenbeleuchtung, Lichtemissionen	1

Die Nummerierung der Mitwirkungsschwerpunkte enthält Lücken aufgrund von Zusammenfassungen von Mitwirkungsschwerpunkten während der Bearbeitung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

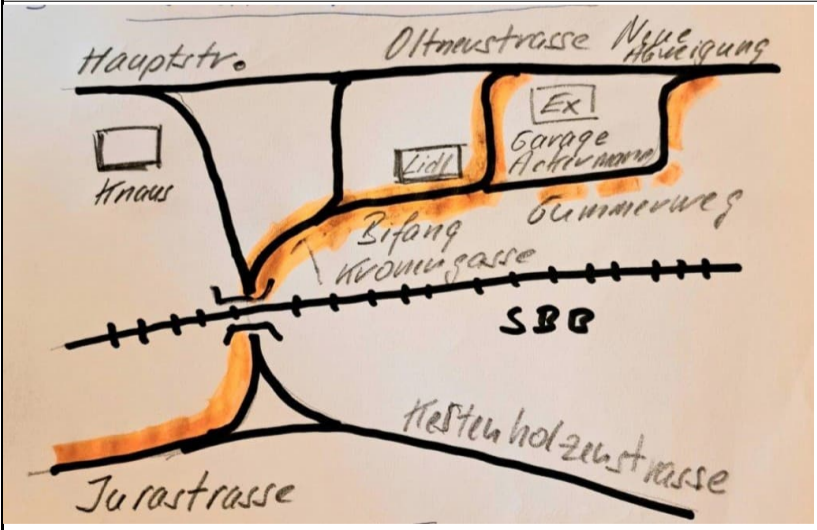
Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung	
85	2	Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll: Bushaltestellen dort platzieren, wo der Bedarf gros ist (Arbeitsplätze, Schulen etc.).	2	Die Lage der Bushaltestellen entsprechen der Nachfrage.	5
	3	Umgestaltung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

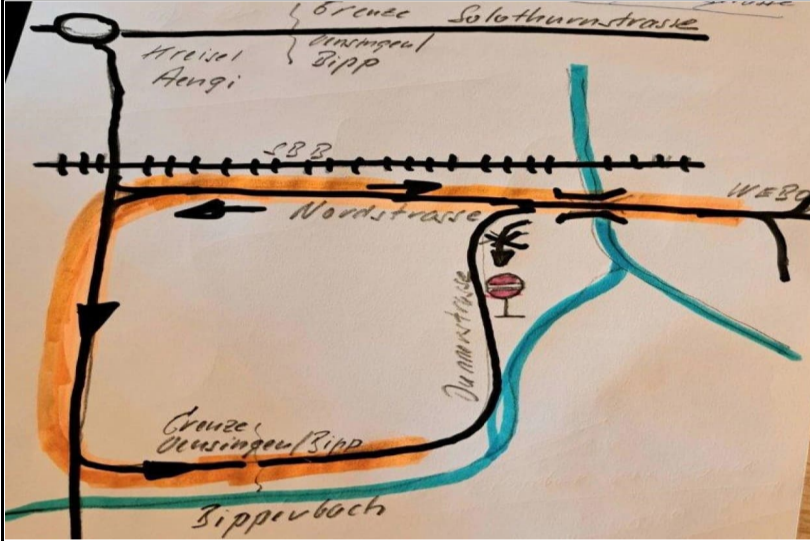
Nr.	Thema Mitwirkungsbeiträge	Wertung	Stellungnahme GPL	Behandlung
6	Projekt planen ist eines - Projekt ausführen und bezahlen ist das andere. Wir haben dafür schlicht kein Geld. Frage: geht es auch ein wenig bescheidener, günstiger? Das würde mir noch lange reichen. Denn, wenn die Gemeindeversammlung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

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

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

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

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

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

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		<p>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).</p>	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
			<p>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).</p>	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
			<p>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.</p>	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
			<p>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 entsiegeln 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!</p>	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
			<p>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.</p>	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 Parkplätze besser zu organisieren.	2
			<p>Neugestaltung Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum: Finden wir grundsätzlich auch gut, aber im allgemeinen ist für uns einfach die Strasse etwas zu wenig breit (ein weiteres Hindernis für uns Oensinger).</p>	4	Die im Projekt vorgesehenen Strassenbreiten entsprechen den Normen der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute.	5
			<p>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.</p>	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
			<p>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.</p>	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 Parkplätze besser zu organisieren. Die Erreichbarkeit während der gesamten Bauphase wird mit einer entsprechenden Planung sichergestellt sein.	2
			<p>Schaffung Umfahrungsstrasse durch Industrie: Wir würden auf der Entlastungsstrasse im Bereich 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.</p>	4	Im Bereich der Kreisschule Bechburg ist Tempo 50 vorgesehen. Die Funktionsfähigkeit der Lebensader wird nicht eingeschränkt.	5
			<p>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.</p>	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
			<p>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.</p>		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"> 1. Die Variante «OED Ost» wird (nur noch) als rechnerischer Vergleich bis zum Meilenstein 2 (Beschluss Bestvariante mit Grobkostenschätzung +/-50%) bearbeitet. 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. 3. Der Kanton realisiert die Umfahungsstrasse ohne allfälligen zusätzlichen Raumbedarf der SBB für eine Realisierung der Variante «OED Ost». 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 	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 Weibern 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>	2
			<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>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>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>Besten Dank für das Angebot. Sollten sich beim verantwortlichen Landschaftsarchitekten in der landschaftspflegerischen Begleitplanung offene Fragen stellen, werden wir auf das Angebot zurückkommen.</p>	
<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"> 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. 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. 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. 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. 	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 Velovekehrs 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 Fruchtfolgefleichen 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 Umfahrsstrasse 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 Logistikaufträge 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 Umfahrungsstrasse 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 aussernum 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	Bushaltstellen 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	Bushaltstellen 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 Bruggmattkreisel 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 begrünt. 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

BAU- UND JUSTIZDEPARTEMENT DES KANTONS SOLOTHURN

**Öffentliche Mitwirkung
Oensingen**

Die Bevölkerung wird eingeladen, am Mitwirkungsverfahren des nachfolgend genannten Projektes teilzunehmen.

Die Unterlagen zum Projekt

**Gesamtverkehrsprojekt Oensingen
Solothurnerstrasse, Hauptstrasse, Oltenstrasse, Nordringstrasse, Jurastrasse,
und Entlastungsstrasse
Neue Verkehrsführung und Umgestaltung**

bestehend aus

**Gesamtübersicht
Lebensader (Umgestaltung H5)
Entlastungsstrasse
Thematische Veränderungen
Umwelt**

können anlässlich einer öffentlichen Ausstellung eingesehen werden.

**Dauer der
Ausstellung:**

Donnerstag, 30. Oktober 2025 bis Freitag, 28. November 2025

**Ort der
Ausstellung:**

Aula Primarschule Oensingen, Buttenstrasse 8, 4702 Oensingen

Öffnungszeiten:

In der Ausstellung wird das Projekt detailliert gezeigt. Die Ausstellung ist jeweils zu den folgenden Zeiten öffentlich zugänglich:

Mittwoch	13.30 – 19.00 Uhr
Donnerstag	13.30 – 19.00 Uhr
Freitag	13.30 – 19.00 Uhr (ausser 14.11.25)
Samstag	09:00 – 12:00 Uhr (ausser 01.11.25)

Die Ausstellung ist jeweils am Montag, Dienstag, an Sonn- und Feiertagen sowie am Freitag, 14.11.25, geschlossen.

**Öffentliche
Fragestunde:**

Vertreter von Kanton und Einwohnergemeinde beantworten an folgenden Daten Fragen zum Projekt:

Freitag,	31.10.25	16:00 – 19.00 Uhr
Samstag,	08.11.25	09:00 – 12:00 Uhr
Samstag,	15.11.25	09:00 – 12:00 Uhr
Freitag,	21.11.25	16.00 – 19.00 Uhr

Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung können bis Freitag, 28. November 2025, mit dem auf der AVT-Homepage zur Verfügung gestellten Mitwirkungsformular eingereicht werden.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte auf der AVT-Homepage <https://so.ch/gvpoensingen/>



Solothurn, 30. Oktober 2025 mud/zea

Bau- und Justizdepartement
Der Kantonsingenieur

Roger Schibler

zur Publikation im eAmtsblatt am 30. Oktober 2025

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau (2)
Internet AVT (zea)

Gemeindeverwaltung Oensingen, Hauptstrasse 2, 4702 Oensingen

(per E-Mail an: gemeindeverwaltung@oensingen.ch und l.mathis@oensingen.ch)

AZ Medien AG (per E-Mail an: azeiger@chmedia.ch), **mit der Bitte um Publikation in der Woche 44 im Anzeiger Thal Gäu Olten unter Oensingen**

Rechnungsadresse: Amt für Finanzen, DLZ Kreditoren, Barfüssergasse 24, 4509 Solothurn
Referenz: REF-006-BVTAAMUD

Zusätzliche Publikation eines Hinweisinsetes unter Kestenholz:

**Siehe
Mitwirkung GVP Oensingen
unter Oensingen**

Gesamtverkehrsprojekt Oensingen

Umfrage im Rahmen der Mitwirkung

Resultate Umfrage Mitwirkung

- Nur quantitative Antworten, Kommentare ausgeschlossen (nur Anzahl erwähnt)
- Die Antwort «keine Antwort» ist ein rechnerischer Wert (Gesamtzahl Teilnehmende minus Anzahl Antworten).

Ausgangslage

Frage 1: Wie bewerten Sie die aktuelle Verkehrssituation in Oensingen? (Mehrfachauswahl möglich)

Beantwortet: 147 von 152

- 92 Ich empfinde die Situation als unbefriedigend. Die Verkehrssicherheit ist nicht für alle gewährleistet.
- 92 Die aktuelle Situation genügt meinen Bedürfnissen. Ich brauche keine Änderung.
- 91 Ich erlebe die Fahrt durchs Dorf als mühsam, der Verkehr staut häufig.
- 104 Die Verkehrsbelastung im Dorf ist zu hoch. Ich befürworte eine Entlastung.
- 51 Die aktuelle Verkehrssituation erschwert die Belebung des Zentrums.

Anzahl Kommentare: 44

Überblick

Das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen verlegt die Kantonsstrasse weiter nach Süden aus dem Dorfkern heraus in das Industriegebiet. Die Entlastungsstrasse ist rund 2,8 Kilometer lang. Sie besteht zu zwei Dritteln aus bestehenden Strassen. Einzig im Osten wird auf rund 900 Metern eine Neubaustrecke erstellt. Die heutige Kantonsstrasse durch den Dorfkern wird zu einer Gemeindestrasse. Sie kann weiterhin befahren werden, doch sinkt das Verkehrsaufkommen um die Hälfte. Mehr Platz für Begrünungen, Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger erhöhen die Attraktivität und machen aus der Ortsdurchfahrt eine Lebensader. Die konkrete Gestaltung erfolgt in einem zweiten Schritt durch die Gemeinde.

Frage 2: Wie bewerten Sie das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen? (Mehrfachauswahl möglich)

Beantwortet: 146 von 152

- 95 Mir gefällt das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen grundsätzlich.
- 94 Ich bin der Meinung, dass weniger Verkehr im Dorfzentrum ein eindeutiger Vorteil für Oensingen ist.
- 28 Die heutige Situation ist ausreichend und es soll nur saniert oder punktuell optimiert werden.

Anzahl Kommentare: 48

Fragen 3-5: Das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen ist ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt. Der öffentliche Verkehr öV wird bei der Projektentwicklung integral berücksichtigt. Der öffentliche Verkehr in Oensingen soll zuverlässig und pünktlich verkehren – auch in den Hauptverkehrszeiten.

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Die Anzahl und Lage der Bushaltestellen im Perimeter des GVP Oensingen sind richtig gewählt.	132	6	10	70	46	20
Ich finde die Bushaltestellen auf der Lebensader als Fahrbahnhaltestellen sinnvoll.	139	40	23	34	42	13
Ich finde die Bushaltestellen auf der Entlastungsstrasse als Busbuchten sinnvoll.	140	6	12	33	89	12

Anzahl Kommentare: 38

Lebensader

Die nächsten Fragen betreffen ausschliesslich die Lebensader.

Fragen 6-9: Um das Projektziel der Verkehrsumlagerung auf die Entlastungsstrasse zu erreichen, wird auf der neuen Gemeindestrasse Tempo 30 notwendig. Beim Roggenpark ist eine Begegnungszone geplant. Aus der heute stark befahrenen Kantonsstrasse durch Oensingen wird eine attraktive Gemeindestrasse mit deutlich weniger Verkehr. Sie kann als Lebensader gestaltet werden und bietet mehr Sicherheit und Platz zum Flanieren und Verweilen. Für die Geschäfte eröffnen sich neue Möglichkeiten, sich zu präsentieren. Generell gibt es mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger. Frei gewordene Flächen lassen sich entsiegeln und begrünen.

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüsse die Begegnungszone mit Tempo 20 beim Roggenpark.	140	57	20	19	44	12
Ich befürworte Tempo 30 für mehr Sicherheit und weniger Lärm.	142	26	17	31	68	10
Ich unterstütze, dass nicht mehr benötigte Verkehrsflächen entsiegelt und begrünt werden.	143	19	17	36	71	9
Ich begrüsse die Umgestaltung der Gemeindestrasse zur Lebensader.	139	23	16	32	68	13

Anzahl Kommentare: 59

Fragen 10-13: Die geplante Lebensader führt zu spürbaren Veränderungen für die Einwohnerinnen und Einwohner, Passantinnen und Passanten und die Verkehrsteilnehmenden.

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich denke, dass die Lebensader eine Chance für das lokale Gewerbe ist.	142	23	27	50	42	10
Ich befürchte, das lokale Gewerbe könnte aufgrund des wegfallendes Durchgangs- und Schwerverkehrs beeinträchtigt werden.	139	36	41	41	21	13

Ich begrüße, dass der Veloverkehr im Dorfzentrum sicherer wird.	141	5	5	46	85	11
Ich bin überzeugt, dass die Lebensader das Dorfzentrum belebt und die Gemeinde attraktiver macht.	140	21	22	41	56	12

Anzahl Kommentare: 30

Frage 14: Beim Verkehrsknoten Oensingen West wird der provisorische Kreisel einige Meter nach Osten verschoben, vergrößert und normgerecht weiterhin als Kreisel gestaltet. Der freigewordene Platz ermöglicht einen Velo-Bypass von der Lehngasse Richtung Niederbipp. Zudem entsteht eine Grünfläche, die vielfältig bepflanzt werden kann. Neu wird die Leuenbachstrasse rechtwinklig in die Bahnhofstrasse geführt. Das erhöht die Sicherheit und entlastet den Kreisel.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüße die Neugestaltung des Verkehrsknotens Oensingen West.	146	9	5	43	89	6

Anzahl Kommentare: 38

Frage 15: Der Verkehrsknoten Hauptstrasse/Autobahnzubringer wird neu zu einem Kreisel umgestaltet. Durch die Kreisellösung kann auf die zweispurige Zufahrt aus dem Norden verzichtet werden. Die Rechtsabbiegespur wird rückgebaut und entsiegelt. Südlich des Kreisels werden Flächen frei. Auch diese können entsiegelt und begrünt werden.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüße es, dass der Verkehrsknoten Hauptstrasse/Autobahnzubringer neu zu einem Kreisel umgebaut wird.	145	7	6	24	108	7

Anzahl Kommentare: 43

Frage 16: Der Verkehrsknoten Autobahnzubringer Zentrum wird baulich verkleinert und damit sicherer. Beim Ab- und Einbiegen sind nur noch tiefere Geschwindigkeiten möglich. Die neue Anordnung schafft Platz für Grünflächen. Speziell vor dem Gemeindehaus lenken diese Grünflächen den Fussverkehr auf die Fussgängerstreifen.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüße die Neugestaltung des Verkehrsknotens Autobahnzubringer Zentrum.	145	18	19	34	74	7

Anzahl Kommentare: 40

Frage 17: Die Begegnungszone mit Tempo 20 liegt in der Ortsmitte beim Roggenpark und erstreckt sich über 190 Meter. In der 20er-Zone ist die Fahrbahn gegenüber der 30er-Zone angehoben. Die Randabschlüsse von der Strasse zu den Fusswegen sind tief. Das betont den Zentrumscharakter.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüße eine Begegnungszone mitten im Dorf (Bereich Roggenpark).	143	55	14	27	47	9

Anzahl Kommentare: 61

Frage 18: Beim Verkehrsknoten Hauptstrasse/Kestenholzstrasse mündet die Kestenholzstrasse rechtwinkliger in die Hauptstrasse. Dadurch lässt sich die Verkehrsfläche verkleinern. Der Verkehrsfluss wird dabei nicht tangiert. Der freiwerdende Raum kommt den Fussgängerinnen und Fussgängern zugute oder kann entsiegelt werden. Gleichzeitig kann eine Entwicklung des Gewerbes unter Beizug der Gemeinde stattfinden.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich halte die Gestaltung des Knotens für gelungen.	143	20	19	49	55	9

Anzahl Kommentare: 32

Entlastungsstrasse

Die nächsten Fragen betreffen ausschliesslich die Entlastungsstrasse.

Frage 19-20: Die Entlastungsstrasse verläuft am südlichen Dorfrand und durch das Industriegebiet.

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüße Tempo 50 respektive Tempo 60 auf der Entlastungsstrasse.	144	5	7	35	97	8
Ich begrüße die Schaffung einer Umfahungsstrasse durch die Industrie, weil dadurch die	144	7	5	25	107	8

dortigen Betriebe besser erschlossen werden und der Dorfkern entlastet wird.						
--	--	--	--	--	--	--

Anzahl Kommentare: 44

Frage 21: Die Nordringstrasse wird als Teil der Entlastungsstrasse künftig stärker befahren sein. Zu gunsten der Verkehrssicherheit sind folgende Massnahmen vorgesehen: Die Strasse wird verbreitert, damit ein Mittelstreifen realisiert werden kann. Dieser erleichtert das Linksabbiegen und vereinfacht das sichere Überholen von Velos und langsamen Fahrzeugen. Zusätzlich wird der 170 Meter lange Fussweg auf der Südseite der Strasse um 450 Meter verlängert. Drei neue Fussgängerstreifen sichern das Überqueren der Strasse. Die Velos verkehren im Mischverkehr.

Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüsse die geplante Umgestaltung der Nordringstrasse mit den Massnahmen für die Verkehrssicherheit und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.	147	5	8	61	73	5

Anzahl Kommentare: 32

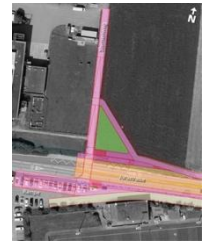
Frage 22: Der Verkehrsknoten Dünnern wird komplett neugestaltet. Der Langsamverkehr wird vom motorisierten Verkehr entflochten. Lichtsignalanlagen regeln den Verkehr. Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger haben genügend Platz und erhalten eine separate Brücke über die Dünnern. Durch die Neugestaltung wird auch die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens deutlich erhöht.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüsse die Grundidee der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger.	148	11	10	52	75	4

Anzahl Kommentare: 41

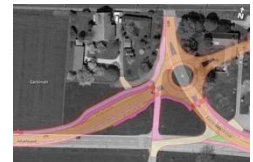
Frage 23: Die Jurastrasse wird als Teil der Entlastungsstrasse künftig stärker befahren sein. Um die Sicherheit beim Zugang zur Schul- und Sportanlage Bechburg gewährleisten zu können, wird eine Unterführung gebaut. Diese können die Schülerinnen und Schüler mit dem Velo befahren oder zu Fuss durchgehen. Zudem gibts entlang der Jurastrasse einen Fussweg respektive einen kombinierten Velo- und Fussweg.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüsse die Erhöhung der Schulwegsicherheit und befürworte den Bau der neuen Unterführung.	147	3	3	24	117	5

Anzahl Kommentare: 31

Frage 24: Der Verkehrsknoten Kestenholzstrasse wird neu als Kreisel gestaltet. An der Jurastrasse sind zwei Busbuchten vorgesehen.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüsse die Neugestaltung des Verkehrsknotens Kestenholzstrasse.	145	5	8	35	97	7

Anzahl Kommentare: 21

Frage 25: Beim Verkehrsknoten Ost wird der Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf die Entlastungsstrasse geleitet, um das Dorfzentrum zu entlasten. Wer ins Dorfzentrum abbiegen will, nutzt einen separaten Rechtsabbiegestreifen.



Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüsse es, dass der Durchgangs- und Schwerverkehr direkt auf die Entlastungsstrasse geführt wird und damit das Ziel der Verkehrsumlagerung erreicht wird.	147	11	7	23	106	5

Anzahl Kommentare: 34

Umwelt

Frage 26: Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sehen die Schaffung von Feuchtgebieten und die Vernetzung von kleineren Lebensräumen vor, um für gefährdete Tierarten einen grossen, zusammenhängenden Lebensraum zu schaffen.

Bitte bewerten Sie folgende Aussage:	Anzahl Antworten	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme eher zu	Stimme zu	k. Antwort
Ich begrüsse die geplanten ökologischen Ausgleichsmassnahmen.	144	27	8	42	67	8

Anzahl Kommentare: 28

Abschluss

Anzahl Kommentare: 90