

**Vernehmlassung zum Generellen Projekt des 6-Streifen-Ausbaus N01, Luterbach-Härkingen**  
**Zusammenzug der Eingaben von Gemeinden, Verbänden, Vereinen und Privaten**

**Gemeinden und Private:**

**Derendingen**

Kein Stellungnahme eingereicht.

**Luterbach**

Zusätzliche Lärmschutzmassnahmen entlang der N1, z.B. mit Erdwall aus dem Aushub.

**Deitingen**

- Unterführung Z35 Solothurnerstrasse, Verbindung Deitingen-Luterbach: Nebst geplanten Veränderungen und Belagsersatz der bestehenden Unterführung ist diese mit einer minimalen Breite von 3.5 m für den Langsam-/Schülerverkehr und Kommunalfahrzeuge zu versehen.
- Ersatz Brücke Z37 (Kantonsstrasse Deitingen-Luterbach): Im Zuge der Erstellung der Brücke ist beidseitig eine Breite für einen Radwegausbau Deitingen-Luterbach vorzusehen.
- Russbachbrücke Z39 zwischen Autobahn-Raststätten Deitingen Nord und Süd: Das Durchflussprofil des Baches unter der N1 bis zum Auslauf in die Aare auf Seite Deitingen Nord ist – aufgrund Überschwemmungsgefahr für Autobahn und Raststätten gemäss Gefahrenkarte – zu vergrössern.

**Eine private Eingabe**

**A. Kofmehl:**

Verlängerung der Lärmschutzwand Z35 bis Z37 auf der Südseite gegen Osten, von der Brücke Luterbacherstrasse bis zur Brücke Luzernstrasse in Derendingen, jedoch mind. bis zur Brücke Derendingerstrasse.

**Flumenthal**

Kein Stellungnahme eingereicht.

**Oensingen**

- Dimensionierung Anschluss Oensingen: Aufgrund der aktuellen Verkehrszahlen Siedlungsentwicklung abgleichen und der Ortskernentlastung Rechnung tragen. Für die Dimensionierung des Anschlusses Oensingen sind die Auswirkungen eines teilweisen Rückbaus des Anschlusses Oensingen Dorf zu berücksichtigen. Prüfung Anschluss Oensingen von heute Halbanschluss zu einem Vollanschluss (Jurastrasse). Grosszügige und sichere Fuss- und Veloverkehrsführung im Umfeld des Knotens (Kreisschule, Behindertenwerkstätte). Die Brücke Jurastrasse hat beidseitig mind. 2 m breite Fusswege und 1.5 m breite Radstreifen aufzuweisen.
- Die Überführung Gemeinmatten Z52 ist auf die erhöhte Schwerverkehrsfrequenz zu dimensionieren, inkl. sichere Fuss- und Radwegverbindung.
- Die Gemeinde unterstützt die Anträge der Bevölkerung auf LSW mit 2-seitiger Absorbierung entlang des gesamten Gemeindegebietes. Die EG verlangt eine Kopie der schriftlichen Stellungnahme des BJD an das ASTRA.

**11 Eingaben von Privaten und eine vom Zweckverband ARA Falkenstein:**

- 9 gleichlautende Forderungen betr. des Lärmschutzes nördlich entlang der N1.

- **B. Hofstetter:**
  - Hochwasserentlastungsbauwerk Dünnern auf Grundstück Parzelle Nr. 1099 inkl. Auslaufbauwerk sollte nach Westen, zum Anschluss Oensingen, verschoben werden (Verminderung des Überschwemmungsrisikos). Bauwerk verhindert Zufahrt auf seine östliche Parzelle Nr. 1086. Verzicht auf Leitmauer HWS, dafür LSW.
  - Die Dünnernbrücke südl. Parzelle Nr. 646 ist sanierungsbedürftig. > Forderung nach Sanierung der Brücke sowie Realersatz für Kulturlandverlust. Angebot für Besprechung mit dem ASTRA gemacht.
- **Dr. iur. H. Brunner i.A. U. Bobst, Landwirt:**  
Unmut über Auflage in der Ferienzeit. Hochwasserentlastungsbauwerk Dünnern über seine beiden Grundstücke vorgesehen. Ebenfalls gegen die „falsche“ Platzierung des Hochwasserentlastungsbauwerkes. Möglichst frühzeitiger Einbezug der betroffenen Landeigentümer.
- **Zweckverbandes ARA-Falkenstein:**  
Verlängerung der LSW im Bereich der ARA um 250 m.

### Kestenholz

- Einsatz eines lärmindernden Belages wird begrüsst und zusätzliche LS-Massnahmen werden gefordert. > Mit dem Ausbau wird eine Zunahme des Verkehrs von 20 - 30 % gerechnet, dadurch werden die Lärmimmissionen stark zunehmen.
- Im GP seien zu wenige Angaben über Lärmprognosen etc. und Möglichkeiten zur Reduktion aufgeführt.
- Für die geplante Verlegung des Modellflugplatzes einen Alternativstandort suchen.
- Verzicht auf die optionale Installationsfläche an der Kestenholzstrasse aus Sicherheitsgründen, da Veloschulweg (Kreisschule) Kestenholz-Oensingen.
- Vernetzungsstruktur zwischen Wildtierüberführung und Aebisholz als sekundäre Vernetzungssache. Welche Massnahmen resp. Ergänzungen sind vorgesehen?
- Wunsch des Gemeinderates für Besprechung mit dem Bauherrn (ASTRA) über die erwähnten Punkte und das weitere Vorgehen.

### Eine private Eingabe

#### **U. Rudolf von Rohr:**

Hochwasserentlastungsbauwerk mit Düker für Abfluss HW Dünnern auf Gemeindegebiet Oensingen geplant. Wirksamkeitsnachweis fehlerhaft. Bei einem HW könnten wiederum die im Kantonalen Richtplan als wertvolle Fruchtfolgeflächen aufgeführten Flächen überschwemmt werden. Es sei der Bau eines Entlastungskanals bis zur Aare zu prüfen.

### Oberbuchsiten

- Unterstützt den raschen 6-Streifen Ausbau aufgrund des unerträglichen Ausweichverkehrs in die Dörfer während Stauzeiten auf der Autobahn.
- Weiterhin Forderung für einen zusätzlichen Halbanschluss Neuendorf in Richtung Bern.
- Unverhältnismässige Kosten für die Wildtierüberführung (ca. 12 Mio. Franken). Gegenwehr durch die Gemeinde betr. jeglicher Einschränkung aufgrund der Wildtierüberführung. Die beiden kleineren Parkplätze auf der Kantonsstrasse H5 zwischen Oberbuchsiten und Oensingen im geplanten Wildtierkorridor sind in diesem Kontext aufzuheben.
- Der Betrieb des Modell-Flug-Vereins Gäu, Oberbuchsiten, soll am heutigen Standort auch nach der geplanten Wildtierüberführung bleiben können. Rasche Kontaktaufnahme durch Projektverfasser Nationalstrasse mit dem Verein.
- Ungenügende LS-Massnahmen auf Gemeindegebiet Oberbuchsiten. Diese sind im Westen bis zum allfälligen Wildtierkorridor und im Osten bis Unterführung Neustrasse für die Gemeinde kostenneutral zu verlängern.

- Im Verkehrsmodell für (2030) Konzeption Anschluss Egerkingen ist zu berücksichtigen:
  - Regionale Arbeitszone Gäu
  - Geplante Erweiterung Gäupark
  - Mehrverkehr OSW resp. ERO+
- Das ASTRA hat der Gemeinde Oberbuchsiten aufzuzeigen, wie im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz die Entwässerung der Autobahn auf Gemeindegebiet vorgesehen ist.
- Präventiver Ersatz der Wasserleitung beim Gasspeicher in Oberbuchsiten (Transportleitung Wasserversorgung Gäu versorgt die Gemeinde mit Wasser).
- Gemeinde steht für Gespräche mit dem ASTRA gerne zur Verfügung.

#### **Vier Eingaben von Privaten**

- **P. und C. Gerber:**  
Von km 47.250 bis km 47.700 auf Nordseite Leitmauer ohne Höhenangabe für HWS vorgesehen. Auch wenn die Leitmauer die Höhe einer LSW aufweist, dürften sich keine Reflexionen von der LSW Süd einstellen.
- **A. und Ph. Holzer:**  
Dito P. und C. Gerber, jedoch Verlängerung der Wand bis km 47.000 (Hagenackerstrasse).
- **Modell-Flug-Verein Gäu Oberbuchsiten:**  
Der Wildtierübergang kommt in unmittelbare Nähe des Modellflugplatzes zu stehen. Der Verein wünscht frühzeitige Kontaktaufnahme vom ASTRA, um gemeinsame Lösungen für die Beibehaltung des Modellflugplatz-Standortes zu finden.
- **D. Kolly-Müller:**  
Wildtierüberführung müsste grosszügiger sein. Renaturierung der Dünnern müsste ebenfalls über eine längere Strecke führen. Befürchtung betr. fehlender Kapazität auf dem Kantonsstrassennetz durch Mehrverkehr mit 6-Streifen-Ausbau. Zusätzlicher Ausweichverkehr durch Gemeinden und verminderte Sicherheit für Kinder und Bevölkerung beim Überqueren der Kantonsstrassen > Forderung nach Tempo 30 auf Kantonsstrasse. Ablehnung des 6-Streifen-Ausbaus aufgrund Lärm und Luftverschmutzung durch Verkehrsbelastung etc.

#### **Niederbuchsiten**

- Der LKW-Verkehr aus den in den letzten Jahren angewachsenen Industriegebieten soll nicht durch die Dörfer sondern – mit einem neuen Autobahnhalbanschluss in Richtung Bern – direkt auf die Nationalstrasse geführt werden.
- Forderungen von Ersatz von Fruchtfolgefläche von dem für den Ausbau benötigten Kulturland.
- Siedlungstrenngürtel und Vorranggebiet Natur und Landschaft, geplante LSW von Höhen 2 m und 3.5 m. LSW zwischen km 46.6 und 48.6 mind. 3.5 m Höhe. Diese seien bereits bei der Wildtierüberführung zu beginnen. Sofern auf der gegenüberliegenden Seite LSW vorgesehen sind, sind diese so zu erhöhen, dass keine Lärm-Reflexionen entstehen.
- Wildtierüberquerung westlich von Niederbuchsiten. Was plant der Kanton/Bund gegen grosse Schäden in Kulturland durch Wildtiere? Sichere Überquerung der Kantonsstrasse durch das Wild? Welche Verkehrsmassnahmen sind geplant?
- Generelle Erwartung: Autobahnanschlüsse weniger verstopft, weniger Staus auf der Nationalstrasse und dadurch Entlastung des Durchgangsverkehrs durch das Dorf und entsprechende LSW.

#### **Neuendorf**

Kein Stellungnahme eingereicht.

#### **Egerkingen**

- Unmut über Auflage in den Sommerferien. Grundsätzlich Befürwortung des Ausbaus.

- Ins Verkehrsmodell für (2030) sind mit einzubeziehen:
  - Regionale Arbeitszone Gäu (RAZ Gäu)
  - Geplante Erweiterung EZK Gäupark
  - Mehrverkehr Olten Südwest (Fahrtrichtung Bern via Anschluss Egerkingen, ERO+)

### **Antrag Gemeinde und Unterschriftenaktion mit 50 Unterschriften**

- Verkehrsmodell ist zu überprüfen und zu korrigieren. Konzeption Anschluss Egerkingen muss grundsätzlich überdacht werden. Es muss eine grosszügige, verkehrstechnisch umfassende Erneuerung (Um- und Ausbau) dieses Anschlusses in das Projekt aufgenommen werden > kein Dauerzustand der kurz- bis mittelfristigen Optimierung im Jahr 2014.
- Leistung eines substantiellen Beitrages von 1 Mio. Franken durch das ASTRA an die Umgestaltung der Dünnern (700 m) zwischen Bahnhofstrasse und N2 in Egerkingen als AEM inkl. HWS (3.5 Mio. Franken) ohne Kürzung von Bundes- und Kantonssubventionen für HWS.
- Der Dünnerndurchlass beim Anschluss Egerkingen N02X04A ist aufgrund des Hochwasserrisikos zu vergrössern.
- Der Projektperimeter auf der N2 ist um 300 m Richtung Belchenrampe zu erweitern und auf der ganzen Länge sind LSW zu erstellen (Fortsetzung der projektierten LSW). Im techn. Bericht ist explizit unter Lärmschutz auch die N2 aufzunehmen. Auf der gesamten Länge der N2, ab SBB Brücke bis im zuvor erweiterten Projektperimeter, sind – inkl. Ein- und Ausfahrten – im Anschluss LSW zu realisieren. Die verkehrstechnischen Variantenuntersuchungen Langsamverkehr sind untragbar. Für das Zweiradnetz sind sichere Langsamverkehrsverbindungen zwischen den Wohngebieten der Gemeinde Egerkingen und den Arbeitszonen zu realisieren.

### **Eine private Eingabe**

#### ***B. von Rohr:***

- Zusätzlicher Lärmschutz an N2 (ausserhalb Perimeter) bis Santelkapelle. Neugestaltung Anschluss mit Lösung östlich der N2.
- Zusätzlicher Pannestreifen zur künftigen Spuranordnung Richtung Anschluss Egerkingen.
- Generell grundsätzliche Lärmschutzmassnahmen.

### **Härkingen**

- Unmut über Auflage in den Sommerferien. Grundsätzlich Befürwortung des Ausbaus.
- Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplanes Solothurn (auf Grundlage REK Oensingen-Olten) sowie Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation sind für den Raum Egerkingen/Härkingen diverse Massnahmen definiert und festgelegt worden, die nur teilweise im vorliegenden Projekt berücksichtigt worden sind. > Zwingende Nachholung erforderlich.
- Gemeinde bemängelt, dass Umweltauswirkungen erst in der 3. Stufe konkret aufgezeigt werden und behält sich rechtliche Schritte im Rahmen der öffentlichen Auflage des detaillierten AP vor.
- Die Auswirkungen von folgenden Verkehrsaufkommen sind zu prüfen resp. aufzuzeigen:
  - Regionale Arbeitsplatzzonen RAZ Gäu (Bestandteil Richtplan Solothurn)
  - Verkehrsentlastung Hägendorf/Rickenbach (ERO+) mit zukünftiger Anbindung Ost H5 – Anschluss Egerkingen
  - Velo- und Fussverkehrsverbindung Industriegebiet Härkingen an den Bahnhof Egerkingen (Aggloprogramm AareLand, 2. Generation)
- Gemeinde nimmt z.K., dass Halbanschluss Neuendorf nicht Gegenstand des GP ist. Die neu geplante Verkehrsführung (aus Richtung Bern auf die N2) im Anschluss Härkingen wird begrüsst.
- Geplante LSA im Anschluss Egerkingen sei ungenügend. > Grosszügiger Um- und Ausbau (Entflechtung) des Anschlusses. Der Projektperimeter ist entsprechend zu erweitern.
- Ersatz Überführung Z60 Kantonsstrasse-Lischmatt; Verkehrsführung während der Bauzeit. Kein Unterbruch des Strassenzuges während der Bauzeit (Ausweichverkehr).

- Geplant ist, den Viehdurchlass Z59A in Fahrtrichtung ZH zu verlängern. Der Durchlass ist ebenfalls eine Langsamverkehrsverbindung und ist beim Ausbau behindertengerecht zu gestalten (Rampengefälle/-Steigung).
- Unmut der Gemeinde über die Ungewissheit, ob der 6-Streifen-Ausbau gem. LSV, Art. 8, als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage gilt oder nicht. Antrag, dass gemäss Art 10 LSV bei Immissionsgrenzwertüberschreitungen Schallschutzfenster eingebaut werden und Erleichterungen nur bedingt ausgesprochen werden.
- Die Massnahme mit dem Einbau eines AC MR8-Belages sei ungenügend. Die Gemeinde verlangt den Einbau eines Drainbelages, welcher eine Lärminderung von 2 bis 3 db(A) bewirken würde.
- Die Situation, Plan 9 (a.10), ist mit den bereits bestehenden bzw. geplanten LSW ausserhalb des Perimeters zu ergänzen. Insbesondere im Gebiet Lerchenbühl Härkingen, wo u.a. der noch bestehende Abschnitt geschlossen werden muss.
- Härkingen sei ziemlich stark von den Immissionen betroffen. Jedoch seien auf ihrem Gemeindegebiet keine ökol. AEM vorgesehen. Die Einwohnergemeinde erwartet deshalb einen finanziellen Beitrag an AEM z.B. Renaturierung/Revitalisierung Aeschgraben (Projekt vorhanden).
- Der Ausbau sowie die notwendigen AEM beanspruchen permanent Fruchtfolgeflächen auf dem Gemeindegebiet Härkingen. Die Siedlungsentwicklung von Härkingen darf deshalb nicht aufgrund fehlender FFF mittel- bis langfristig gehemmt werden.
- Weiter soll aufgezeigt werden, wie dem Schutz von Wildquerungen zwischen den einzelnen Korridoren vermehrt Rechnung getragen werden kann.

#### **Eine private Eingabe (vorwiegen den Kanton BE betreffend)**

##### ***Atelier Carlo Borer, Zuchwil:***

- Ab Abschluss Wangen a.A., in Fahrtrichtung Zürich, die N1 in einen ca. 1.5 km langen Tagbautunnel legen und damit den Wangenerstutz (insbesondere für LKW) umgehen. > Daraus würden allbekannte Vorteile entstehen (Landschaft, Erschliessung Wildwechsel, Erholungsgebiet usw.).
- Die Linienführung des Tunnels um die Hälfte des Trasses nach Süden verschieben. Vorteil Verkehrsführung während Bauphasen.
- Umfahrungsstrasse Oberbipp-Niederbipp Süd: Die letztlich übrigbleibende nördliche Fahrspur könnte als Umfahrungsstrasse Süd Wiedlisbach-Oberbipp-Niederbipp bis Oensingen Industrie verwendet werden.
- Anschluss Oberbipp: Zwei neue, "richtig" ausgeführte Kreisel (keine "Stolpersteine").
- Lärmschutz Oberbipp-Niederbipp-Oensingen: Erddamm > 1.5 m über Autodächer entlang der N1 Nordseite (spez. Rankholzweg) jedoch ohne Kulturlandverlust.
- Abschnitt Raststätte Gunzgen Nord bis Verzweigung Härkingen: Direkte Abfahrt ab N1 zwischen Raststätte Gunzgen Nord und Verzweigung Härkingen ins Industriequartier Egerkingen.

##### ***Vereine und Verbände:***

##### **VCS Sektion Solothurn**

Grundsätzliche Ablehnung des Ausbaus auf 6 Streifen, da eine Kapazitätssteigerung mit Auswirkungen – u.a. auch finanziell – auf das Kantonsstrassennetz besteht. (Mail an Gemeinden Härkingen, Egerkingen, Kestenholz, Oberbuchsiten, Flumenthal, Derendingen, Luterbach, Neuendorf, Niederbuchsiten, Oensingen)

##### **WWF Sektion Solothurn**

Schliesst sich vollumfänglich der Stellungnahmen Pro Natura Solothurn an. Insbesondere Punkt 5, die unterirdisch Verlegung der N1 bei Oberbuchsiten.

### Pro Natura

- **Oberaargau:**
  - Wildtierkorridore BE9/SO6 Wangen a.A. sowie SO9-Oberbuchsiten sollten nicht nach VSS-Norm dimensioniert werden sondern nach differenzierter Analyse des Wildes und dessen Annahme der Massnahme. Den Zu- und Abgängen (Leitstrukturen) ist zentrale Beachtung zu schenken.
  - Entlang N1 Perimeter sind div. Renaturierungsprojekte möglich welche durch Pro Natura gerne unterstützt würden.
- **Solothurn:**
  - Ökol. AEM als Kompensation zum Ausbau: Z35 Unterführung Gemeindestrasse Vorholz: Zu den geplanten Vernetzungsmassnahmen wird eine Verbreiterung der Unterführung (Rehe und Kleinsäuger) verlangt.
  - Wildtierkorridor BE9/SO6-Wangen a.A.: Grössere Dimension (Ist 4 x 15 x 41.30 m) verlangt, da sich der VSS auf einen regionalen und nicht überregionalen Wildtierkorridor bezieht.
  - Nationaler Wildtierkorridor SO9-Oberbuchsiten: Die Dimensionierung (Ist B x L = 50 x 41.30 m) beziehe sich gem. Richtliniennorm auf eine 4-spurige Autobahn im Gegensatz zur 6-Spur-Autobahn. Die Breite ist ungenügend und ist anhand der Benutzer genauer abzuklären. Als Synergie (Wasserbau, Lärmschutz, Reduktion Kulturlandverlust) sei die Alternative eines Tunnels an dieser Stelle dringend zu prüfen.
  - Gewässer:
    - *Dünnern*: Die geplanten ökol. AEM die Dünnern betreffend sind ungenügend. Antrag wird, die gesamte Strecke Oberbuchsiten bis ARA-Falkenstein als Revitalisierungsmassnahme AEM aufzunehmen.
    - *Russbach*: Z39 Brücke Russbach; Wildtiervernetzung ist mit umfangreichen Revitalisierung des kanalisierten Russbaches zu kombinieren.
    - *Moosbach*: Mooskanal; Anregung Revitalisierung des Mooskanals unter Einbezug des Bibers.
  - Weitere Aufwertungsmassnahmen:
    - Erlimoosweiher nördlich der Autobahn nahe Oberbipp könnte saniert werden.
    - LSW Pfaffenacher; Umgebung mit Trockenmauern und Kleinstrukturen für Reptilien > LPB
    - Ansaaten und Bepflanzung bei Wiederinstandstellungen; Einheimische Pflanzenarten verwenden > Sensibilisierung der Grundeigentümer
    - Wildschutzzaun; Wildschutzzaun von 2 m auf 3.5 m erhöhen (Rothirsch) Erhöhung der engmaschigen Netze aufgrund Unfallstatistik Kleintiere. Bezug eines Wildtierexperten.
  - Antrag unterirdische Verlegung der N1 bei Oberbuchsiten zwischen km 46'200 und 48'200: Bezugnahme zu revidiertem Raumplanungsgesetz; Tunnellösung sei ernsthaft zu prüfen.
  - Fruchtfolgeflächen:
    - Verlust von ca. 224'400 m<sup>2</sup> Fruchtfolgefläche. Überprüfung erst in der 3. Stufe UVB. > Antrag zur sofortigen Überprüfung, da Einfluss auf Untertunnelung besteht.
  - Bildung einer Begleitgruppe Bereich Natur, Umwelt und Landschaft / Landwirtschaft / Raumplanung

### Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare ASA

- Infolge grösserer Brückenfläche ist im Abschnitt Wangen a.A. / Wiedlisbach bis Aarebrücke N1, rechtsufrig oberhalb der Aarebrücke, eine Renaturierung als Ausgleichs- und Ersatzmassnahme zu realisieren.
- Ist die projektierte Wildtierunterführung auch genügend gross für Grosssäuger wie Hirsche?
- Der renaturierte Stutzacker sollte so wenig wie möglich durch das Projekt beeinflusst werden.

### Solothurnischer Bauernverband

Landwirtschaftliche Sicht:

- Zur Minimierung der negativen Auswirkungen des 6-Streifen-Ausbaus (Verlust von wertvollstem Kulturland, inkl. Kulturlandverlust für ökol. AEM) ist umfassende landwirtschaftliche Planung notwendig ev. Güterregulierungen wo erforderlich.
- Koordination zwischen ökologischen AEM und Begehren des Hochwasserschutzes erforderlich.
- Notwendigkeit der Wildtierüberquerung Oberbuchsiten überprüfen. Querung der Hirschpopulation von Süden nach Norden oder aber Durchgang von Wildschweinen von Norden nach Süden ermöglicht. Landwirtschaftsschäden durch Wildschweine südl. der Nationalstrasse.
- Ebenfalls befürwortet der SOBV die Untertunnelung bei Oberbuchsiten analog Pro Natura und WWF (Kulturlandverlust wird massiv reduziert und Landschaft weniger stark beeinträchtigt).

### Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG

- Unmut über Auflage in den Sommerferien. Grundsätzlich Befürwortung des Ausbaus.
- Der Verein schliesst sich an und unterstützt die Anträge der Gemeinden sowie den 6-Streifen-Ausbau vollumfänglich.
- In das Verkehrsmodell für (2030) Konzeption Anschluss Egerkingen ist zu berücksichtigen:
  - Regionale Arbeitszone Gäu
  - Geplante Erweiterung Gäupark
  - Mehrverkehr OSW resp. ERO+
- Ungenügende Kapazitätsanschlüsse Egerkingen und Oensingen. Der Projektperimeter ist bis zum Autobahnanschluss Egerkingen auszubauen. Die Übergänge in das Hauptstrassennetz sind grosszügig auszubauen (Kreisellösungen).
- Bypass Anschluss Egerkingen–H5 in östlicher Richtung Olten (ERO+) ist aufzuzeigen.
- Lärmschutz: Massnahmen sind im Sinne der Forderungen der Gemeinden zu ergreifen.
- Schwerverkehrs-Leitsystem: Forderung nach einem Schwerverkehrs-Leitsystem spätestens bei der Realisierung mit dem Ausbau auf 6-Streifen. Aussagen dazu fehlen im GP.
- Halbanschluss Neuendorf: Der Halbanschluss Neuendorf sei in die Planung einzubeziehen.

28. Oktober 2013/AVT/spr