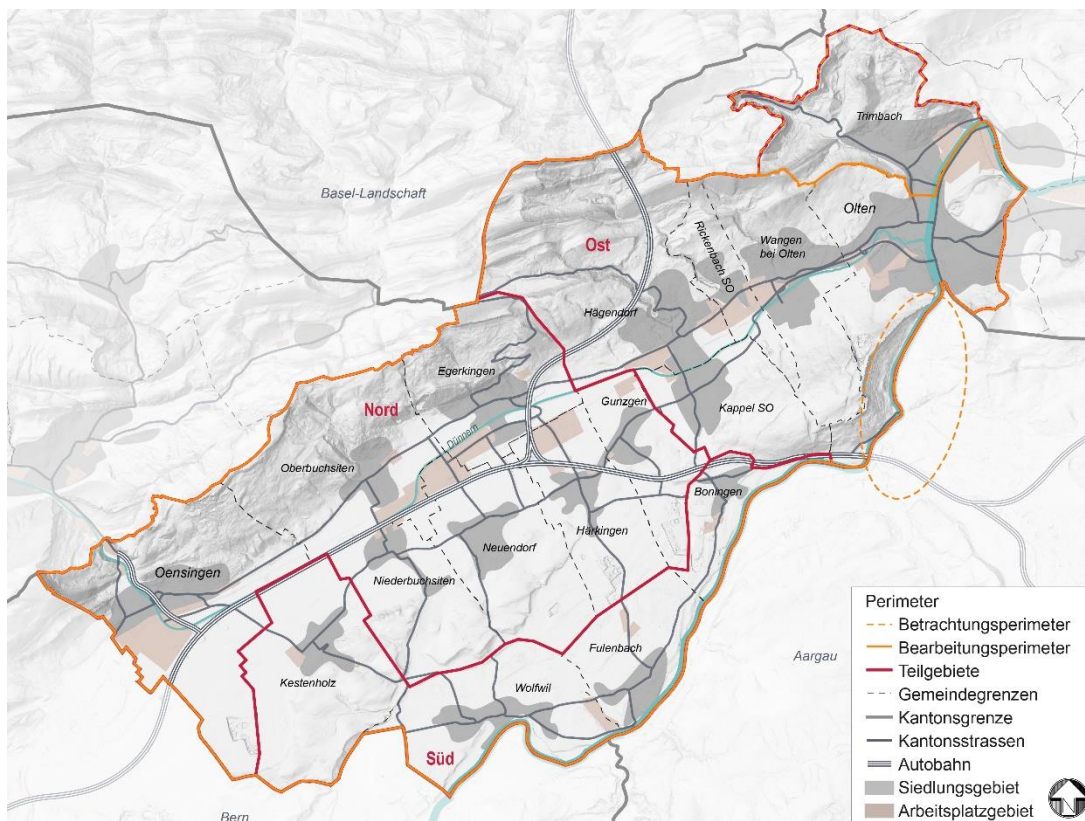


Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

Schlussbericht

20. März 2026



Auftraggeber:

Kt. Solothurn
Amt für Verkehr und Tiefbau

Projektleitung: Kurt Erni
Projektleitung Stv: Pascal Stebler

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdtstrasse 7
CH-8050 Zürich
Telefon +41 44 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch

Projektleitung: Urs Ambühl
Mitarbeit: Carina Minoretti
Koreferat: Simon Peier

Projektdaten:

Auftragsnummer: SNZ#5735
Ablagepfad: R32\5735_GVK-OltenGaeu_Schlussbericht_20260615.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	06.06.2025	SNZ/Cmi, Uam	Entwurf für die Ämtervernehmlassung
2	17.07.2025	SNZ/Cmi, Uam	Entwurf für die Anhörung
3	27.11.2025	SNZ/Cmi, Uam	Entwurf Schlussbericht
4	20.03.2026	SNZ/Cmi, Uam	Schlussbericht
5	15.06.2026	SNZ/Cmi, Uam	Redaktionelle Anpassungen

Inhalt

Kurzfassung	7
Abkürzungsverzeichnis	11
1 Einleitung	13
1.1 Ausgangslage und Auftrag	13
1.2 Perimeter	13
1.3 Verkehrlich relevante Entwicklungen und bestehende Massnahmen	14
1.4 Projektorganisation	15
1.5 Vorgehen Erarbeitung GVK Olten-Gäu	17
2 Grundlagen	18
2.1 Übersicht	18
2.2 Kurzbeschreibung wichtiger Grundlagen	19
2.2.1 Kantonaler Richtplan	19
2.2.2 Agglomerationsprogramm	20
2.2.3 Machbarkeitsstudie Verlängerung ERO (ERO+ / Umfahrung Hägendorf / Rickenbach) und Borntunnel	22
2.2.4 Machbarkeitsstudie Umfahrung Oberbuchsitzen	22
2.2.5 Kreisel Hausimoll	23
2.3 Referenzzustand 2050	24
3 Analyse	25
3.1 Bevölkerung und Beschäftigte	25
3.2 Strassennetz	26
3.3 Schwerverkehr	28
3.4 Öffentlicher Verkehr	28
3.5 Veloverkehr	30
3.6 Fussverkehr	33
3.7 Trendanalyse	35
3.7.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze	35
3.7.2 Verkehrswachstum Strassenverkehr	35
3.7.3 Nachfragewachstum öffentlicher Verkehr	37
3.8 Verkehrsbeziehungen	38
3.8.1 Teilgebiet Ost	38
3.8.2 Teilgebiet Nord	39

3.8.3	Teilgebiet Süd	40
3.8.4	Pendlerströme	40
3.9	Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit	41
3.9.1	Teilgebiet Ost	41
3.9.2	Teilgebiet Nord	42
3.9.3	Teilgebiet Süd	43
3.10	Zusammenfassung Schwächen und Potenziale	44
3.10.1	Teilgebiet Ost	44
3.10.2	Teilgebiet Nord	45
3.10.3	Teilgebiet Süd	46
4	Ziele und Handlungsbedarf	47
5	Massnahmenevaluation mit der Begleitgruppe	49
5.1	Methodik	49
5.2	Bewertungskriterien	49
5.3	Bewertung der Massnahmen	51
5.3.1	Übersicht der bewerteten Massnahmen	51
5.3.2	Fokus 1 – Stärkung MIV	52
5.3.3	Fokus 2 – MIV, öV, Fuss-/Veloverkehr	53
5.3.4	Fokus 3 – Stärkung öV und Fuss-/Veloverkehr	54
5.4	Priorisierung der Massnahmen durch die Begleitgruppe	55
5.4.1	Motorisierter Individualverkehr	55
5.4.2	Öffentlicher Verkehr	62
5.4.3	Veloverkehr	62
5.4.4	Güterverkehr	63
5.4.5	Fazit	64
6	Gesamtverkehrskonzept	65
6.1	Massnahmen	65
6.1.1	Übersicht	67
6.1.2	Gesamtverkehrliche Massnahmen	68
6.1.3	Güterverkehr	70
6.1.4	Fuss- und Veloverkehr	70
6.1.5	Öffentlicher Verkehr	72
6.1.6	Nicht berücksichtigte Massnahmen	73
6.2	Umsetzungsplan	74

6.3	Wirkung	75
7	Massnahmenvertiefung	76
7.1	Teilgebiet Ost	76
7.1.1	Entlastung Ortsdurchfahrten mit ERO+	76
7.1.2	Konzept Lenkung Güterverkehr	78
7.1.3	Klassierung Kantonsstrassen	79
7.1.4	Velobahn (Velovorrangroute) Olten – Hägendorf inkl. Anschlussmöglichkeiten	80
7.1.5	Ausbau des öV-Angebots	81
7.2	Teilgebiet Nord	82
7.2.1	Umfahrung Oberbuchsiten	83
7.2.2	GVP Oensingen inkl. Velomassnahmen	83
7.2.3	Klassierung Kantonsstrassen	84
7.2.4	Velohauptverbindung Hägendorf - Oensingen	85
7.2.5	Ausbau öV- Drehscheiben Egerkingen und Oensingen	86
7.3	Teilgebiet Süd	87
	Abbildungsverzeichnis	88
	Tabellenverzeichnis	89
	Anhang	91

Kurzfassung

Ausgangslage und Auftrag

Im Raum Olten-Gäu gibt es zahlreiche verkehrsrelevante Vorhaben und damit verbunden vielfältige Herausforderungen im Bereich Verkehr. Die bereits durchgeführten verkehrs- und raumplanerischen Untersuchungen sind entsprechend umfangreich. Aufgrund der komplexen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot konnten bislang nicht in allen Bereichen konsensfähige Lösungen erarbeitet werden. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wurde ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den Perimeter Olten-Gäu entwickelt. Ziel ist es, eine Infrastruktur und ein Verkehrsangebot zu schaffen, die auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2050 abgestimmt sind.

Vorgehen

Bei der Erarbeitung des GVK Olten-Gäu wurden zunächst die bestehenden Grundlagen ausgewertet und qualitative Analysen durchgeführt. Daraufhin wurden klare Ziele definiert und der verkehrliche Handlungsbedarf ermittelt. In verschiedenen Fokusbetrachtungen wurden Massnahmen evaluiert und gemeinsam mit der Begleitgruppe bewertet. Basierend auf diesen Bewertungen wurde der Umsetzungsplan entwickelt.

Analyse

Allgemein ist der Anteil des Schwerverkehrs im gesamten Strassennetz der Region Olten-Gäu vergleichsweise hoch. Stausituationen auf der Autobahn führen regelmässig zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Die zentral verlaufende Bahnlinie bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Region. Die S-Bahn bietet schnelle Verbindungen zu den Zentren Oensingen und Olten. Allerdings sind die Bahnhöfe eher dezentral zu den Siedlungsgebieten gelegen.

Die Verkehrssysteme in den einzelnen Teilregionen weisen unterschiedliche Charakteristiken auf. Der östliche Teil der Region ist stark auf das Zentrum Olten ausgerichtet, was zu kurzen Wegen führt. Das Verkehrssystem ist in den Hauptverkehrszeiten stark ausgelastet, was in Olten und den angrenzenden Gemeinden zu Verkehrsüberlastungen führt. Aufgrund der kurzen Distanzen besteht jedoch ein Potenzial für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr.

Im nördlichen Teil der Region konzentrieren sich viele Gewerbe- und Industrieanlagen, was das Verkehrsnetz stark durch den Schwerverkehr belastet. Der südliche Teil hingegen weist eine ländliche Siedlungsstruktur auf, was dazu führt, dass der öffentliche Verkehr weniger ausgeprägt ist.

Ziele

In Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe wurden fünf Ziele für das GVK Olten-Gäu erarbeitet. Es wurden bewusst wenige Ziele gesetzt, damit diese auch einprägsam sind und die künftige verkehrliche Entwicklung der Region aufzeigen. Die Ziele orientieren sich an der 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen) des kantonalen Richtplans.



Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll über die Gemeindegrenzen hinweg **abgestimmt** werden.



Das Verkehrsaufkommen soll insbesondere im Siedlungsraum **verträglich** abgewickelt werden.



Das Verkehrsnetz soll **zuverlässig und sicher** sein.



Der Güterverkehr soll **gelenkt** und auf die Bahn **verlagert** werden.



Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf flächensparende Verkehrsmittel **verlagert** werden.

Massnahmen

Die Massnahmen sind in **vier Schwerpunkte** kategorisiert. Bei den meisten handelt es sich um Massnahmenpakete, die mehrere Einzelmassnahmen umfassen. Um eine umfassende gesamtverkehrliche Wirkung zu erzielen, müssen diese Massnahmen miteinander verknüpft und sowohl regional als auch zeitlich abgestimmt sein.

Die **gesamtverkehrlichen Massnahmen** zielen darauf ab, die Ortszentren zu entlasten. Durch Netzergänzungen und Verkehrslenkung sollen die Verkehrsströme in den Siedlungsgebieten so gestaltet werden, dass sie verträglich sind. Die Aufwertung der Ortsdurchfahrten fördert zudem den Fuss- und Veloverkehr, wodurch kurze Wege auf diese Verkehrsmittel verlagert werden sollen.

Die Förderung des Bahnverladens hat das Ziel, den **Güterverkehr** möglichst auf die Schiene zu verlagern.

Die Massnahmen im Bereich **Fuss- und Veloverkehr**, insbesondere der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur, sollen die Qualität des Veloverkehrs verbessern, damit das Potenzial in der Region, insbesondere bei Fahrten in die Zentren Olten und Oensingen, besser genutzt werden kann.

Durch den Ausbau der öV-Drehscheiben und die Anpassung des Fahrplans wird der **öffentliche Verkehr** attraktiver gestaltet und die einzelnen Verkehrsmittel in der Region besser vernetzt. Dadurch entstehen attraktive Verbindungen zu den regionalen und überregionalen Zentren.

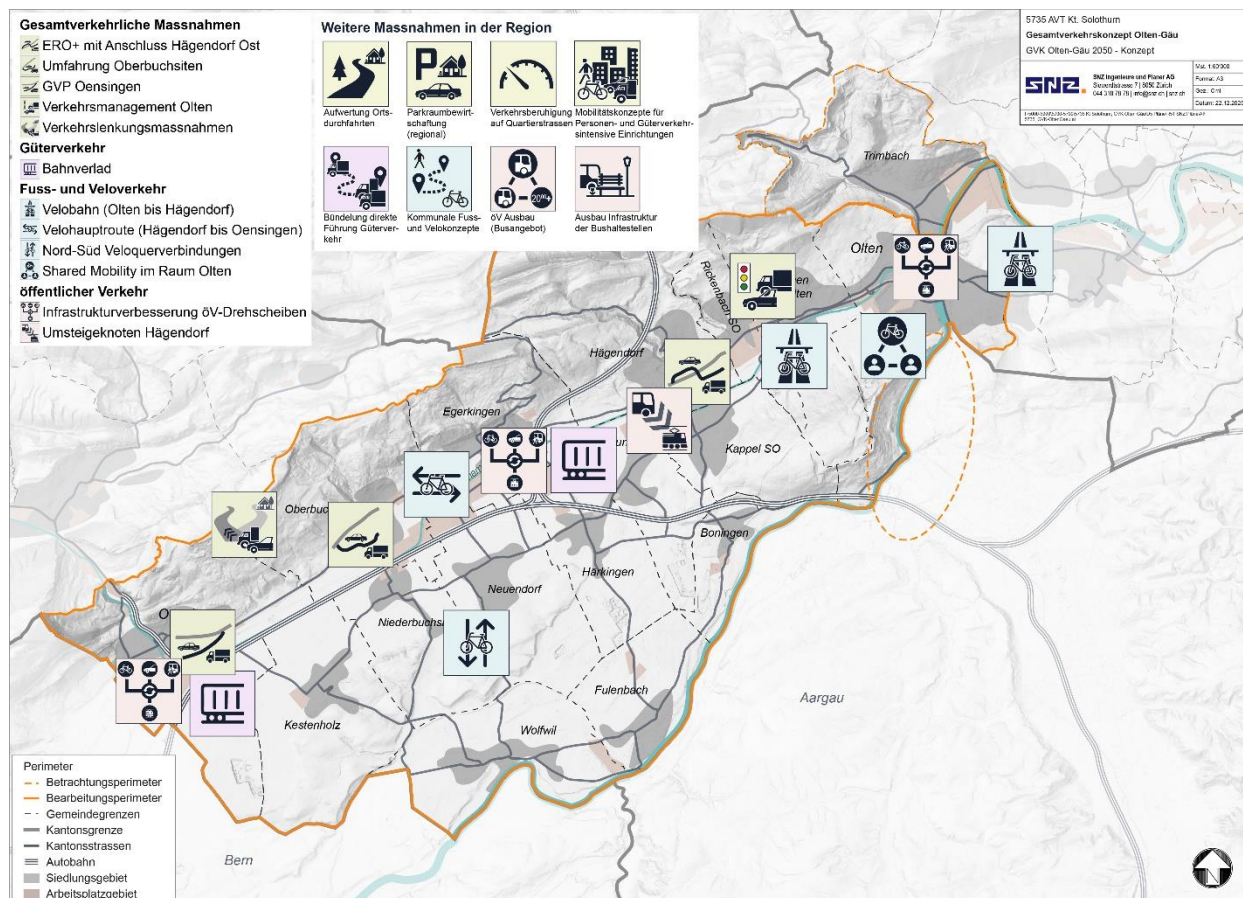


Abbildung K-1: GVK Olten-Gäu 2050 – Konzept (siehe auch Plan im Anhang 2)

Umsetzungsplan

Der Umsetzungsplan zeigt auf, mit welcher Priorität bzw. in welcher Reihenfolge die Massnahmen(-pakete) erstellt werden sollen. Der Umsetzungsplan ist als Zielbild zu verstehen. Die Finanzierung und detaillierte Machbarkeit der Massnahmen konnte im Rahmen des GVK Olten-Gäu nicht geprüft werden. Entsprechend besteht noch keine abschliessende Kosten-/Nutzenbeurteilung. Diese wird im Rahmen der weiteren Detailabklärungen vertieft. Der Zeitrahmen zum Start der Umsetzung orientiert sich am Rhythmus der Agglomerationsprogramme. Insbesondere bei den Infrastrukturmassnahmen soll sich der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme an den Kosten beteiligen. Für den Umsetzungshorizont spielen die Komplexität, Priorisierung oder Abgängigkeiten zu anderen Massnahmen eine Rolle.

Umsetzungsplan

Zeitspanne				ab 2026	2028 (AP 5. Generation)	2032 (AP 6. Generation)	2036 (AP 7. Generation)	nach 2040	2050
MN-Nr.	Massnahmenpakete	Komplexität	Verantwortlichkeit						
Ma	ERO+ mit Anschluss Hägendorf Ost inkl. FlaMa	hoch	Kanton						
Mc	Umfahrung Oberbuchsiten inkl. FlaMa	hoch	Kanton						
Mk	GVP Oensingen inkl. FlaMa	mittel	Kanton						
MI	Kreisel Hausimoll	mittel	Kanton						
Me	Verkehrsmanagement Olten	mittel	Kanton	Monitoring 6-Spur-Ausbau					
Me	Verkehrslenkungsmassnahmen im Teilgebiet Nord	mittel	Kanton	Monitoring 6-Spur-Ausbau					
Mf	Aufwertung Ortsdurchfahrten (Neuendorf und Härkingen)	mittel	Kanton / Gemeinden						
Mg	Parkraumbewirtschaftung (regional)	mittel	Gemeinden						
Mh	Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen	gering	Gemeinden						
Mj / Gd	Mobilitätskonzepte für Personen- und Güterverkehrsintensive Einrichtungen einfördern	gering	Kanton / Gemeinden	nach Bedarf					
Gc	Fördern Bahnverlad	hoch	Kanton	nach Bedarf					
Ga	Konzept zur Bündelung der direkten Führung Güterverkehr	mittel	Kanton / Gemeinden	Konzept					
Vd	Verbessern der Nord-Süd Veloquerverbindungen	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vf / Vg	Komm. Fuss- und Veloverkehrskonzepte, dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit der öV-Drehscheiben, Schulanlagen und Industrie	gering	Gemeinden						
Vh	Shared Mobility im Raum Olten	gering	Gemeinden						
Ob	Bahnangebot STEP 2035 mit abgestimmten Busangebot	mittel	Kanton						
Oc	Infrastrukturverbesserung öV-Drehscheiben (Oensingen, Olten und Egerkingen)	gering	Kanton						
Of	Umsteigeknoten Hägendorf	mittel	Kanton / Gemeinden						
Od	Ausbau Infrastruktur der Bushaltestellen (Komfort, Veloabstellplätze)	gering	Gemeinden						
Vc	Velobahn Wangen bei Olten bis Hägendorf	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velobahn Anbindung Olten	hoch	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velobahn Olten - Aarau	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velonetz Stadt Olten	hoch	Stadt Olten						
Vc	Velohauptroute Olten - Trimbach	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velohauptroute Oensingen bis Egerkingen	gering	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velohauptroute Egerkingen bis Hägendorf	mittel	Kanton / Gemeinden						
Umsetzung									
Abhängigkeiten									
Planungssicherung (Einarbeitung in übergeordnete Grundlagen bspw. Richtplanung)									

Abbildung K-2: Umsetzungsplan (siehe auch Plan im Anhang 3)

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
AVT	Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. Solothurn
CST	Cargo sous Terrain
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ERO	Entlastung Region Olten
ERO+	Umfahrung Hägendorf
FlaMa	Flankierende Massnahmen
Fz	Fahrzeug
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GVP	Gesamtverkehrsprojekt
HLS	Hochleistungsstrasse
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OGG	Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu
öV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
RAZ	Regionale Arbeitsplatzzone
RP	Richtplanung
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
VDS	Verkehrsdrehscheibe

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Im Raum Olten-Gäu bestehen zahlreiche verkehrsrelevante Vorhaben und somit vielseitige verkehrliche Herausforderungen. Dies auch durch die zunehmende nationale Bedeutung des Gäus als systemrelevantes Gebiet für die Landesversorgung. Entsprechend umfangreich sind die bereits durchgeführten verkehrs- und raumplanerischen Untersuchungen. Zuletzt wurde die Studie All-Gäu sowie in den Jahren 2022/2023 die Studie Verkehrsanbindung Agglo Olten durchgeführt. Diese kamen zum Schluss, dass Lösungen ohne neue Netzelemente zu bevorzugen sind. Jedoch zeigte die Anhörung, dass die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot komplex sind. Daher konnte bisher noch nicht in allen Bereichen konsensfähige Lösungen verabschiedet werden. Die Studie Verkehrsanbindung Agglo Olten wurde dahingehend bemängelt, dass der Perimeter zu eng gefasst sei und gesamtverkehrliche Aspekte zu wenig vertieft wurden.

Deshalb wurde nun in diesem Spannungsfeld ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den Perimeter Olten-Gäu erarbeitet. Dabei ist eine auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmte Infrastruktur und ein entsprechendes Verkehrsangebot im Zeithorizont 2050 festzulegen. Hierzu sind spezifische Voraussetzungen und Siedlungsentwicklungen für die einzelnen Teilräume zu berücksichtigen. Die bereits angedachten Verkehrsmassnahmen sind in einen gesamtverkehrlichen Kontext zu stellen. Der Nutzen respektive die Zweckmässigkeit von den bereits angedachten und den neuen Massnahmen sind aus einer gesamtverkehrlichen Sicht zu beurteilen. Die verschiedenen Massnahmen sind anschliessend im Rahmen eines Umsetzungsplans zusammenzufügen.

1.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst 16 Gemeinden aus dem Bezirk Olten als auch der Region Gäu. Eine bezirksübergreifende Bearbeitung ist im vorliegenden Projekt von besonders hoher Relevanz, da dies in vergangenen Planungen nicht gemacht wurde. So wird die Abstimmung zwischen den eher ländlichen Gemeinden, den städtischen Gebieten (Olten und Oensingen) sowie den industriell geprägten Gemeinden sichergestellt. Im Vergleich zum Bearbeitungsperimeter wird der Betrachtungsperimeter noch durch das nördlich von Olten liegende Trimbach sowie die südlich von Olten angrenzende Kleinstadt Aarburg (Kt. Aargau) ergänzt.

Unterteilung in Teilgebiete

Die Unterteilung in die Teilgebiete Nord, Süd und Ost gewährleistet nicht nur eine fokussierte Betrachtung, sondern dient auch der gebietsspezifischen Schwerpunktsetzung. Die Gebiete wurden aufgrund der Nähe nach Olten (Teilgebiet Ost), bzw. der eher ländlich geprägten Struktur (Teilgebiet Süd) festgelegt. Im Teilgebiet Nord befinden sich insbesondere die industriell geprägten Gemeinden, welche in der Nähe zu den Autobahnzubringer Oensingen und Egerkingen liegen.

Die Teilgebiete sollen als Betrachtungsbasis für die Bearbeitung dienen, für das GVK Olten-Gäu wird eine gesamtheitliche Strategie für den gesamten Bearbeitungsperimeter erarbeitet.

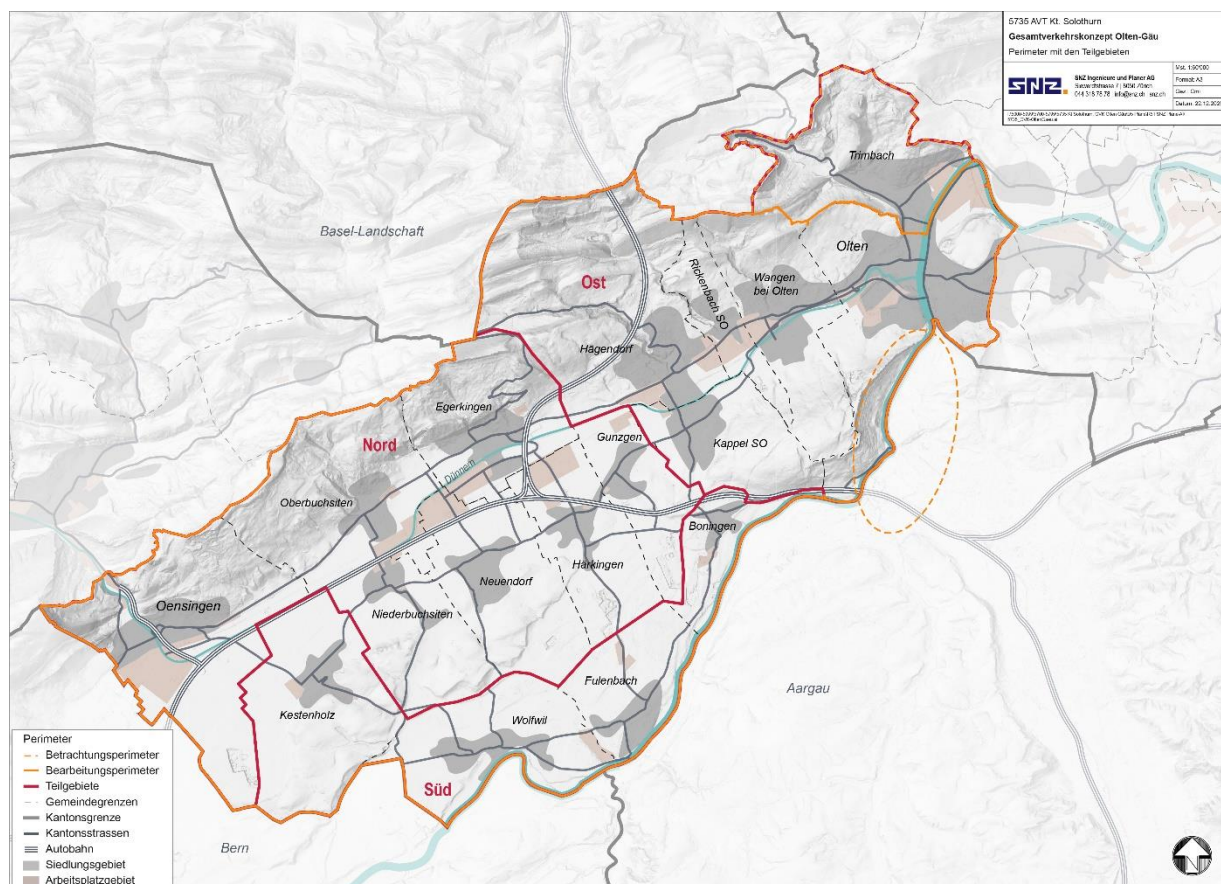


Abbildung 1: Perimeter mit den Teilgebieten (siehe auch Plan im Anhang 2)

1.3 Verkehrlich relevante Entwicklungen und bestehende Massnahmen

In der Abbildung 2 sind die bereits angedachten Verkehrsprojekte sowie die grösseren Siedlungsentwicklungen aufgeführt. Besonders grosse verkehrlichen Auswirkungen werden durch die Regionale Arbeitsplatzzone (RAZ), dem KV-Terminal der SBB sowie den geplanten Ausbauten der Murpf AG, des Coop, der Migros, die Arealentwicklung Riedstrasse in Egerkingen als auch des Paketzentrums Härkingen und des regionalen Paketzentrum Egerkingen erwartet.

Ebenfalls im Bearbeitungsperimeter geplant sind die aktuell sistieren Anlagen von Cargo sous Terrain (CST). Zugänge zum System wären in Härkingen (Haupthub), Neuendorf sowie Rickenbach vorgesehen. Da der Umsetzungshorizont von CST sowie deren verkehrlichen Auswirkungen (Zu- und Weglieferverkehr, Verkehrsverlagerungen) während der Bearbeitung des GVK Olten-Gäu ungewiss sind, wird CST im GVK Olten-Gäu nicht weiter thematisiert. Sobald der Zeithorizont bekannt ist, müssen die entsprechenden verkehrlichen Untersuchungen aufgenommen werden und bei Bedarf das GVK Olten-Gäu aktualisiert werden.

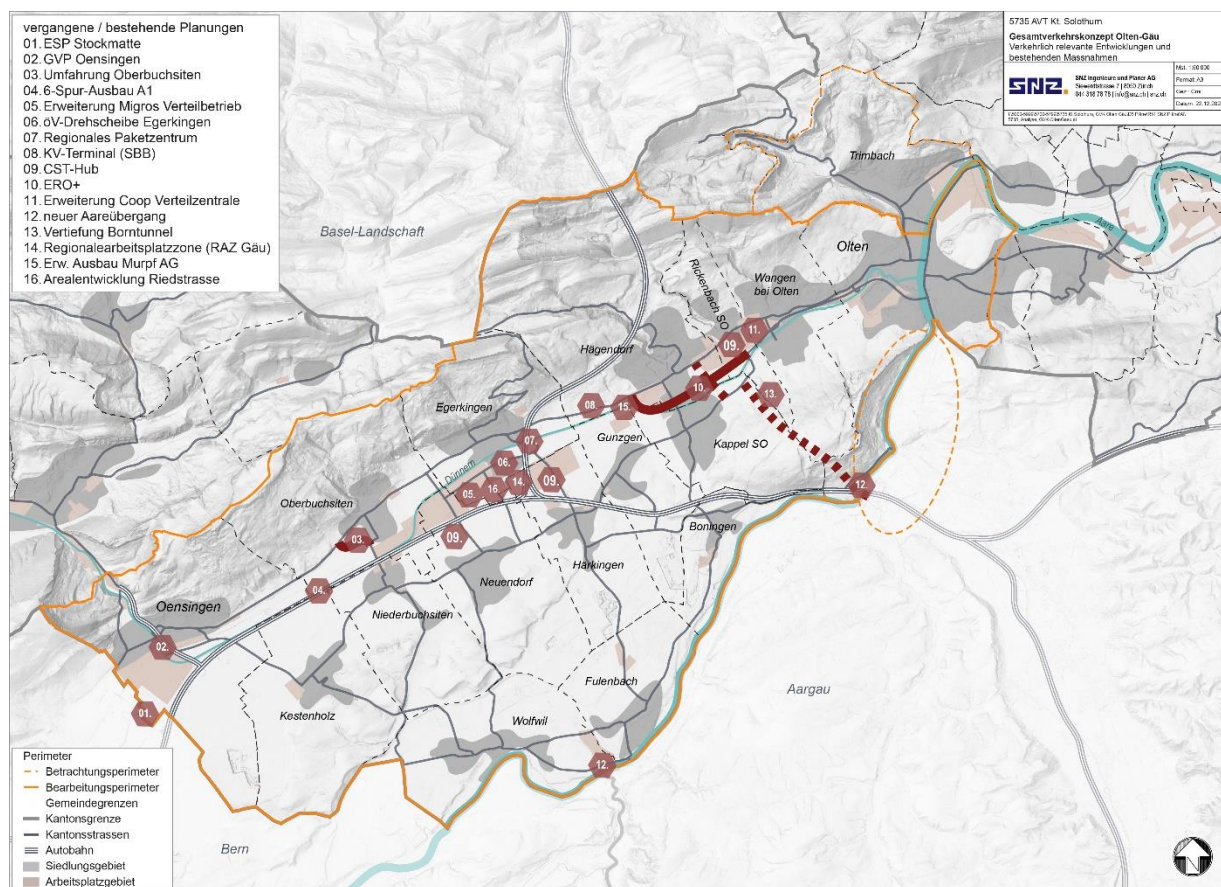


Abbildung 2: Übersicht relevante Entwicklungen und bestehende Massnahmen (siehe auch Plan im Anhang 2)

1.4 Projektorganisation

Die Erarbeitung des GVK Olten-Gäu fand in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden statt. Einerseits wurden die Gemeinden mit einer Begleitgruppe fachlich in den Prozess miteinbezogen. Andererseits fand der politische Einbezug über die Informationsgruppe statt. Insgesamt fanden vier Sitzungen / Workshops mit der Begleitgruppe und zwei Sitzungen mit der Informationsgruppe statt. Die Projektsteuerung als Entscheidungsgremium wurde bei Bedarf mit einbezogen.

Parallel zum GVK Olten-Gäu wurde die Machbarkeitsstudie Umfahrung Hägendorf (ERO+) und Borntunnel erarbeitet. Zwischen den beiden Projektteams fand ein laufender Austausch statt.

Organigramm

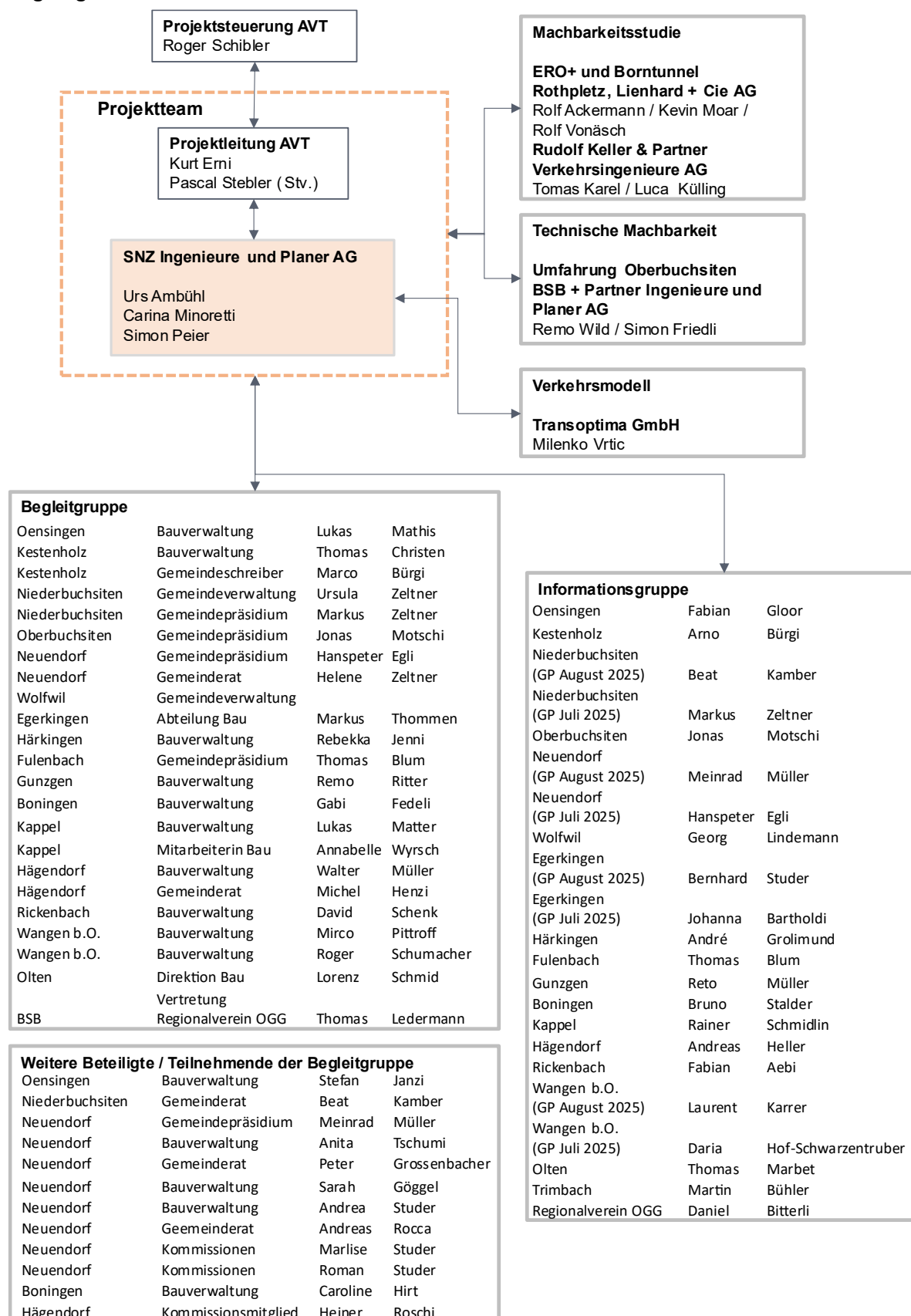


Abbildung 3: Organigramm

1.5 Vorgehen Erarbeitung GVK Olten-Gäu

Bei der Erarbeitung des GVK Olten-Gäu wurden in einem ersten Schritt die bestehenden Grundlagen ausgewertet und qualitative Analysen durchgeführt. Anschliessend wurden Ziele definiert sowie der verkehrliche Handlungsbedarf bestimmt. Mittels unterschiedlichen Fokusbetrachtungen wurden Massnahmen evaluiert und zusammen mit der Begleitgruppe bewertet. Aufgrund der Bewertungen wurde der Umsetzungsplan abgeleitet. Die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte wurden jeweils mit der Begleitgruppe diskutiert.



Abbildung 4: Projektablauf



Abbildung 5: Impressionen aus den Begleitgruppensitzungen

2 Grundlagen

2.1 Übersicht

Für die Erarbeitung des GVK Olten-Gäu wurden folgenden Grundlagen berücksichtigt.

- [1] Erhebung B+R, P+R-Anlagen im Raum OGG, Stand 07.12.2023
- [2] Verkehrsanbindung Agglomeration Olten, Schlussbericht, Stand 16.01.2023
- [3] Verkehrsanbindung Olten, Auswertung der Vernehmlassung, Stand 14.09.2023
- [4] Verkehrsanbindung Agglo Olten, Vertiefung Borntunnel 10.08.2023
- [5] Verkehrserhebung Agglomeration Olten, Stand 02.11.2022
- [6] All-Gäu Entwicklungsperspektive 2024, Synthesebericht, Stand 20.01.2022
- [7] Agglomerationsprogramm AareLand, 1.-4. Generation, Berichte (arp.so.ch)
- [8] Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Hägendorf / Rickenbach, Schlussbericht, Stand 06.10.2008
- [9] Entlastungsstrasse in den Gemeinden Hägendorf, Kappel, Gunzgen und Rickenbach, Vorprojekt, Stand 23.06.2016
- [10] Prüfung Aareübergänge Aargau Solothurn, Schlussbericht, Stand 20.02.2016
- [11] Buskonzept Olten Gösgen Gäu, Stand 22.12.2016
- [12] Buskonzept Gäu, Stand 06.11.2023
- [13] Kantonaler Velonetzplan 2024 (Entwurf), Stand Feb. 2024
- [14] Planungsstudie Gäu, Stand Juni 2006
- [15] Agglomerationsprogramm AareLand, 5. Generation Hauptbericht, Stand Juni 2024
- [16] Kantonaler Richtplan (<https://so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-raumplanung/richtplanung/>), Stand 04.2023
- [17] Statistik Pendlermobilität (bfs.admin.ch), Stand Sept. 2023
- [18] Verkehrsmanagement Region Olten, Stand Dez. 2023
- [19] Mobilitätsplan Olten, Synthesebericht, Stand Sept. 2017
- [20] Velopotenzialanalyse Kanton Solothurn, Stand Juli 2021
- [21] Masterplan Velo Olten, Stand März 2024
- [22] Bevölkerungszahlen Kanton Solothurn, Stand 2024
- [23] Kantonales Velonetz Raum Olten, Stand Okt. 2025
- [24] Vorprojekt Kreisel Hausimoll, Stand Nov. 2025
- [25] Verkehrsdaten SUK II, Stand 2025

2.2 Kurzbeschreibung wichtiger Grundlagen

2.2.1 Kantonaler Richtplan

Vor kurzem erfolgte eine Anpassung des kantonalen Richtplans, aufgrund diverser Einwendungen ist dieser jedoch noch nicht rechtskräftig. Für die Erarbeitung des GVK Olten-Gäu wird der Richtplanstand der Überarbeitung vom April 2023 verwendet. Relevante Vorhaben sind nicht nur jene welche den Verkehr direkt betreffen, sondern auch die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen. Dies aufgrund dessen, da diese einen direkten Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der gesamten Region haben. Zusätzlich soll auch der öffentliche Verkehr (öV) ausgebaut werden. Dies insbesondere durch die Förderung der Verkehrsdrehscheibe (VDS) Egerkingen sowie dem Neubau der Bahnhaltestelle Oensingen Dorf.

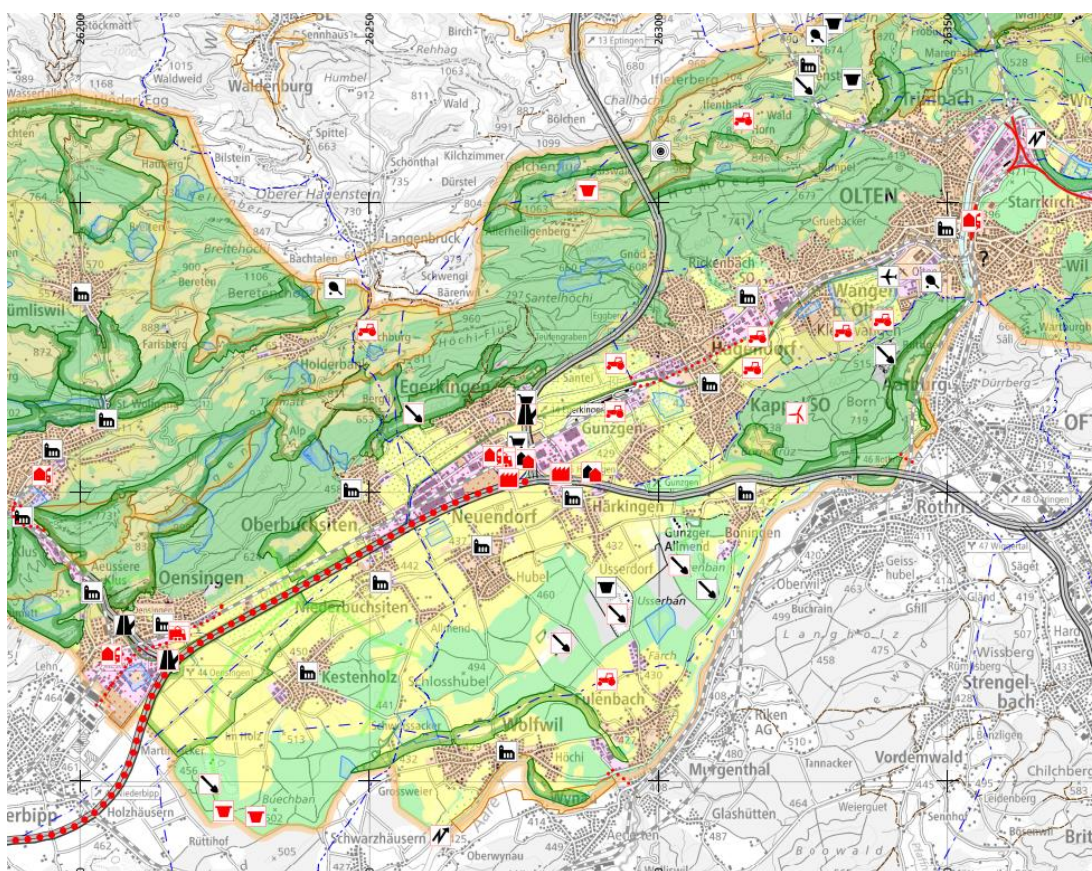


Abbildung 6: Ausschnitt Kantonaler Richtplan [16]

Als übergeordnete Ziele für das GVK Olten-Gäu werden jene aus dem Raumkonzept des kantonalen Richtplans übernommen. Bei den gesamtverkehrlichen Zielen des Richtplans steht die Umsetzung der 4V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen) im Vordergrund (vgl. Abbildung 8).

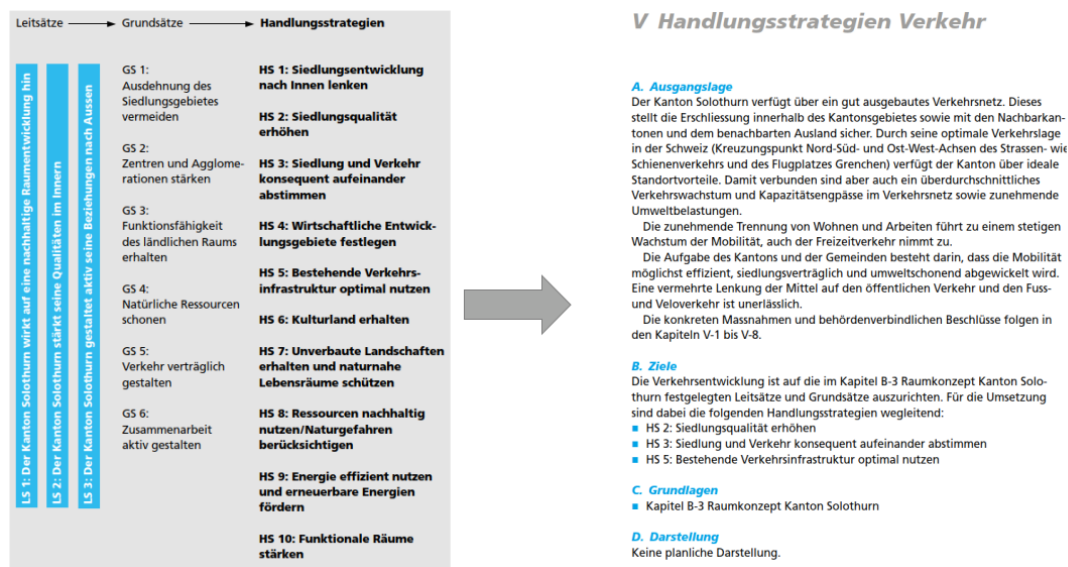


Abbildung 7: Aufbau Raumkonzept inkl. den Handlungsstrategien Verkehr [16]

Gesamtverkehr

B. Ziele

- Verkehr vermeiden und Mobilitätswachstum begrenzen mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung und nachfragebeeinflussenden Massnahmen.
- Verkehr auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagern: im urbanen und agglomerationsgeprägten Raum den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern; beim Güterverkehr den Bahnanteil erhöhen.
- Verkehr verträglich und sicher abwickeln.
- Bestehende Infrastruktur optimieren und bewirtschaften.
- Strassennetz nur zur Behebung von gravierenden Umweltbelastungen oder Engpässen erweitern.
- Grenzüberschreitende Projekte und Vorhaben werden mit den Nachbarkantonen koordiniert.

Abbildung 8: Ziele Gesamtverkehr aus dem kantonalen Richtplan [16]

2.2.2 Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm (AP) der fünften Generation gibt wichtige Zielsetzungsaussagen bis 2040 vor. Einige der Massnahmen sind bereits in Umsetzung. Für das vorliegende Projekt ist insbesondere der 6-Spur-Ausbau der Hochleistungsstrasse (HLS) von Relevanz, welcher ab dem Jahr 2030 im Bereich Oensingen bis Härkingen erfolgen soll. Die Neukonzeption des Anschlusses Egerkingen wird derzeit bereits umgesetzt. Dieser soll den bekannten Unfallschwerpunkt in diesem Bereich entschärfen. Die bereits im Agglomerationsprogramm bekannten Gewerbeentwicklungen werden ebenfalls im vorliegenden Projekt beachtet.

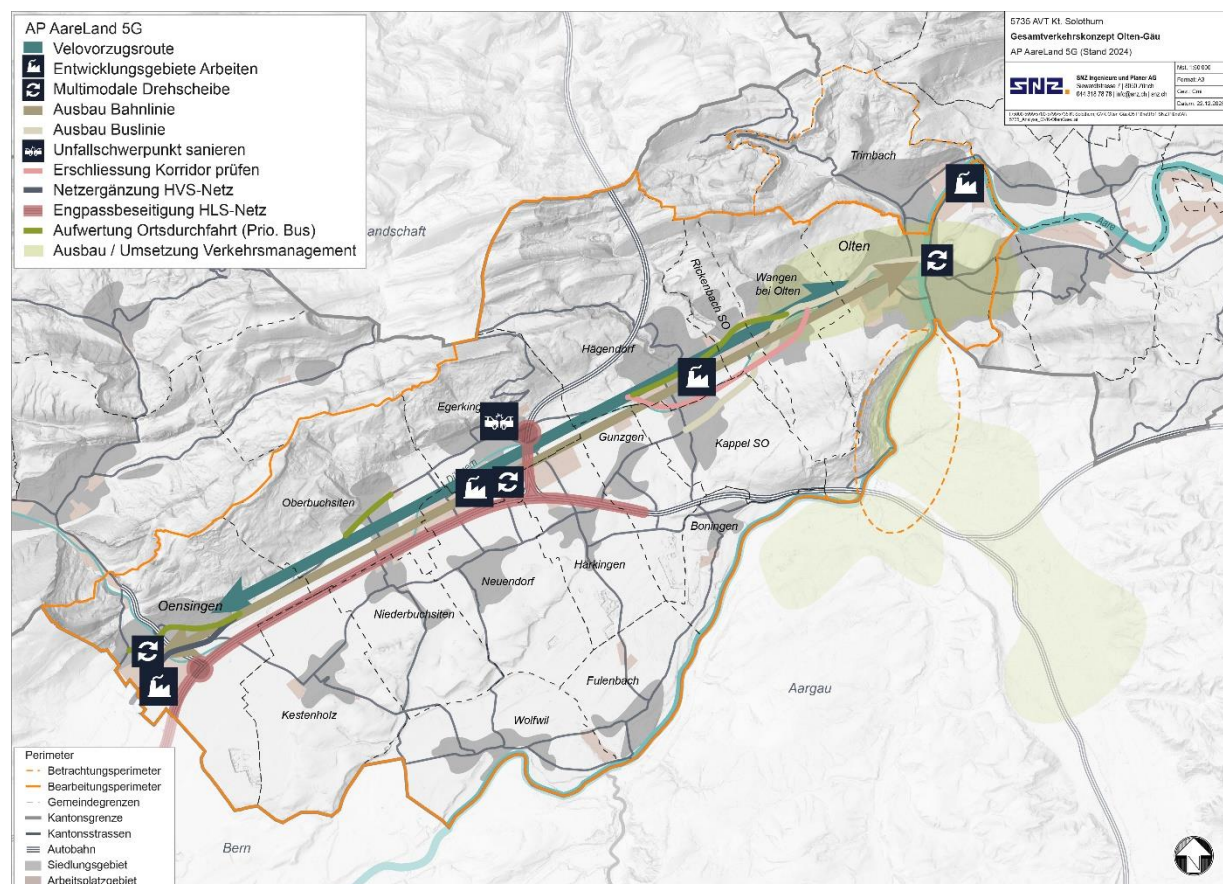


Abbildung 9: AP AareLand 5G (siehe auch Plan im Anhang 2)

2.2.3 Machbarkeitsstudie Verlängerung ERO (ERO+ / Umfahrung Hägendorf / Rickenbach) und Borntunnel

Weil sich die bestehende Variante in Halbtiefelage entlang dem Bahntrasse in den bisherigen Planungen als kaum politisch genehmigungsfähig herausstellte, wurde für die ERO+ parallel zum GVK eine neue Machbarkeitsstudie durchgeführt. In dieser wurden Alternativvarianten zur bestehenden Variante in Tiefelage untersucht. Die Machbarkeitsstudie führten die Büros Rothpletz, Lienhard + Cie AG sowie Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG durch. Sie haben nicht nur die bestehende Variante entlang dem Bahntrasse als Tunnelvariante auf ihre Machbarkeit geprüft, sondern auch noch weitere Varianten nördlich der Bahnlinie entwickelt. Aufgrund der Resultate der Anhörung zur Studie Verkehrsanbindung Agglo Olten [4] wurde auch der Borntunnel geprüft.

Für die weiteren Planungsschritte werden die Varianten 3 (südlich der Bahnlinie) und die Variante 4.1 (nördlich der Bahnlinie) weiterverfolgt. Als Variante mit dem besten Kosten-/Nutzenverhältnis ging aus der neuen Machbarkeitsstudie die Variante 4.1 hervor (vgl. Technischer Bericht der Machbarkeitsstudie Verlängerung ERO (ERO+) und Borntunnel, Stand Juni 2025). Dem GVK Olten-Gäu wurde entsprechend diese Linienführung zu Grunde gelegt.



Abbildung 10: Variantenübersicht ERO+ (Quelle: Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)

Im Rahmen des UVEK Gutachten Verkehr 2045 wurde die ERO+ als grösseres Agglomerationsprojekt geprüft. Die Umfahrungsstrasse Hägendorf-Rickenbach sowie das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen wurden als prioritär und finanzierbar eingestuft.

2.2.4 Machbarkeitsstudie Umfahrung Oberbuchsiten

Die Umfahrung Oberbuchsiten wurde bereits im Jahr 2006 angedacht. Da es sich dabei um eine veraltete Planung handelt, hat das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) im Zusammenhang mit dem GVK Olten-Gäu für die Umfahrung eine neue Machbarkeitsprüfung in Auftrag gegeben. Die Machbarkeitsstudie mit einer Kostenschätzung für die Umfahrung Oberbuchsiten inkl. der Öffnung der Industriestrasse West wurde von BSB + Partner Ingenieure und Planer AG im Frühling 2025 erarbeitet. Ziel ist es, mit dieser Netzergänzung eine neue durchgehende Achse von Westen nach Osten zu schaffen. Mittels flankierender Massnahmen in den betroffenen Ortszentren soll eine Lenkung des Verkehrs von der heutigen H5 auf die neue Achse «Industriestrasse» erfolgen (vgl. Bericht Technische Machbarkeit Umfahrung Oberbuchsiten, Stand Juli 2025).

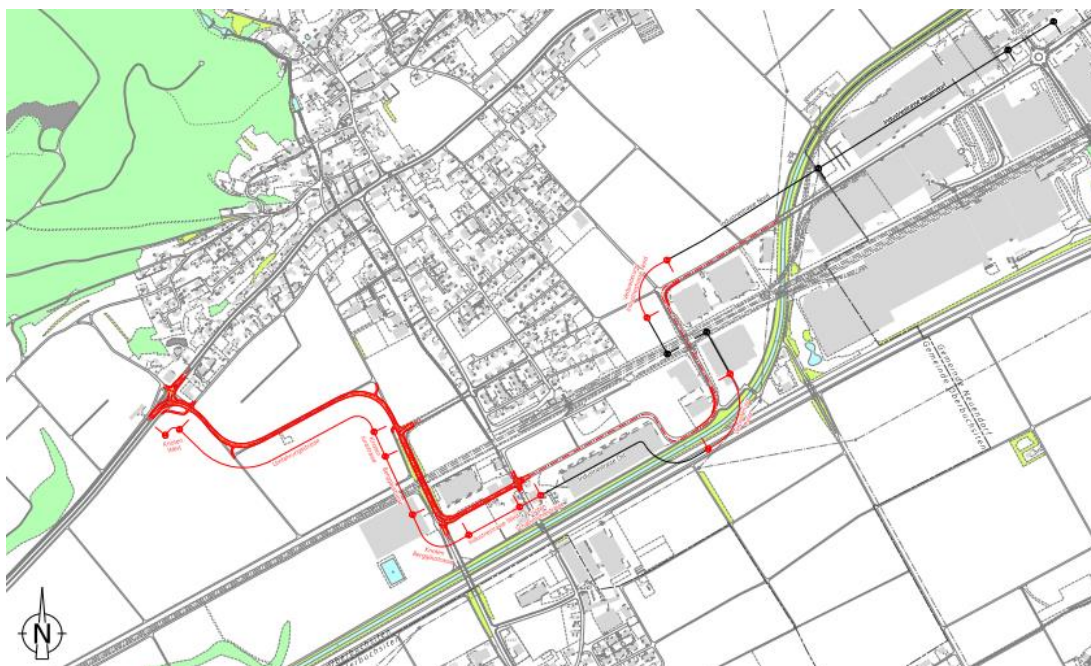


Abbildung 11: Linienführung Umfahrung Oberbuchsiten (Quelle: BSB + Partner AG, Stand April 2025)

2.2.5 Kreisel Hausimoll

Für den Anschlussknoten in Egerkingen von der Autobahn Richtung Industriestrasse, zum Gäupark, wurde in den vergangenen Jahren ein neuer Kreisel geprüft. Das vorliegende Projekt soll, in den kommenden Jahren (bis ca. 2030) umgesetzt werden.

Dabei wird der bestehende Kreisel zu einem Turbokreisel mit drei Bypässen ausgestaltet. Dabei werden insbesondere die Achsen Richtung Gäupark gestärkt und die Leistungsfähigkeit deutlich erhöht.

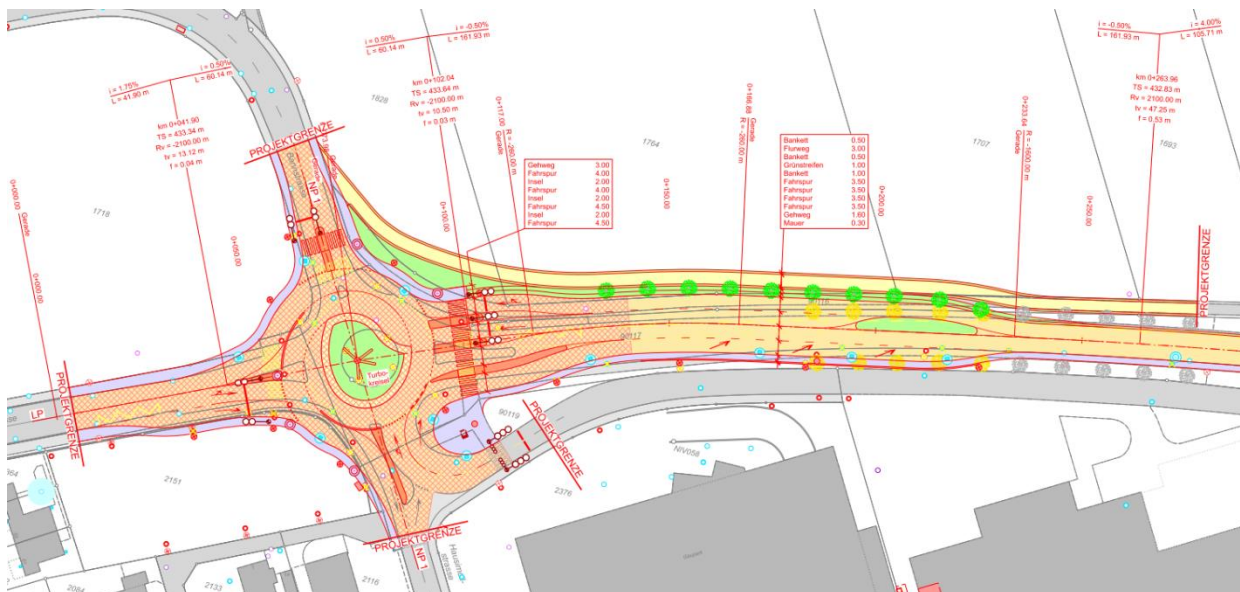


Abbildung 12: Situationsplan Vorprojekt Turbokreisel Hausimoll, Egerkingen (Quelle: BSB + Partner AG, Stand November 2025)

2.3 Referenzzustand 2050

Damit das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsverlagerungen für das Jahr 2050 prognostiziert werden können, wird das kantonale Verkehrsmodell als Hilfestellung verwendet. In einem ersten Schritt wurde der Ist-Zustand des Modells plausibilisiert. In einem nächsten Schritt wurde ein Referenzzustand für das Jahr 2050 definiert. Der Referenzzustand soll Infrastrukturausbauten sowie Siedlungsentwicklungen enthalten, die mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit bis ins Jahr 2050 umgesetzt werden. Mit dem Verkehrsmodell des Kantons Solothurn sind Prognosen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den öV möglich. Der Referenzzustand 2050 enthält gegenüber dem Ist-Zustand folgende Unterschiede.

- 6-Streifen-Ausbau A1
- Gesamtverkehrsprojekt (GVP) Oensingen
- Bahnausbau STEP 2035
- Bekannte Gewerbeentwicklungen (Murpf AG, Reg. Arbeitsplatzzonen, KV-Terminal SBB, Migros Verteilbetrieb Neuendorf, Regionales Paketzentrum Egerkingen, Gäupark, Sälipark)
- Siedlungsentwicklung (Prognose +21%)

Der Referenzzustand 2050 dient dazu, die Wirkung der verkehrlichen Massnahmen des GVK Olten-Gäu zur Zielerreichung zu überprüfen.

3 Analyse

3.1 Bevölkerung und Beschäftigte

Die ständige Wohnbevölkerung in dem Bearbeitungsperimeter beläuft sich auf rund 63'000 Einwohnende, rund 1/3 davon (ca. 19'000) leben in Olten. Oensingen, Hägendorf und Wangen sind weitere Orte mit mehr als 5'000 Einwohnenden (Quelle: [22]). Der Grossteil der Bevölkerung lebt in der Talebene. Es gibt aber mehrere Wohngebiete an der Hanglage.

Die Arbeitsplatz- und Industriegebiete liegen allesamt im Tal entlang der Bahnlinie und Autobahn. Dank dieser guten Erschliessung hat die Region im Vergleich zur Einwohnerzahl viele Beschäftigte (rund 40'000). Diese zentrieren sich hauptsächlich um den Raum Neuendorf, Oberbuchsiten, Egerkingen, Härkingen und Hägendorf (rund 11'000) sowie Olten (17'500). In ersteren Gemeinden sind die Schichtarbeit sowie der Transport von Gütern zentral.

Tabelle 1: Bevölkerung und Vollzeitäquivalente

Gemeinden	Bevölkerung 2024	Vollzeitäquivalente 2021
Egerkingen	4'305	2'890
Härkingen	1'795	2'970
Kestenholz	1'895	625
Neuendorf	2'405	2'030
Niederbuchsiten	1'350	595
Oberbuchsiten	2'420	415
Oensingen	6'875	4'290
Wolfwil	2'455	625
Boningen	820	165
Fulenbach	1'830	645
Gunzgen	1'715	665
Hägendorf	5'300	2'615
Kappel (SO)	3'575	420
Olten	19'155	17'475
Rickenbach (SO)	1'215	555
Wangen bei Olten	5'560	1'905

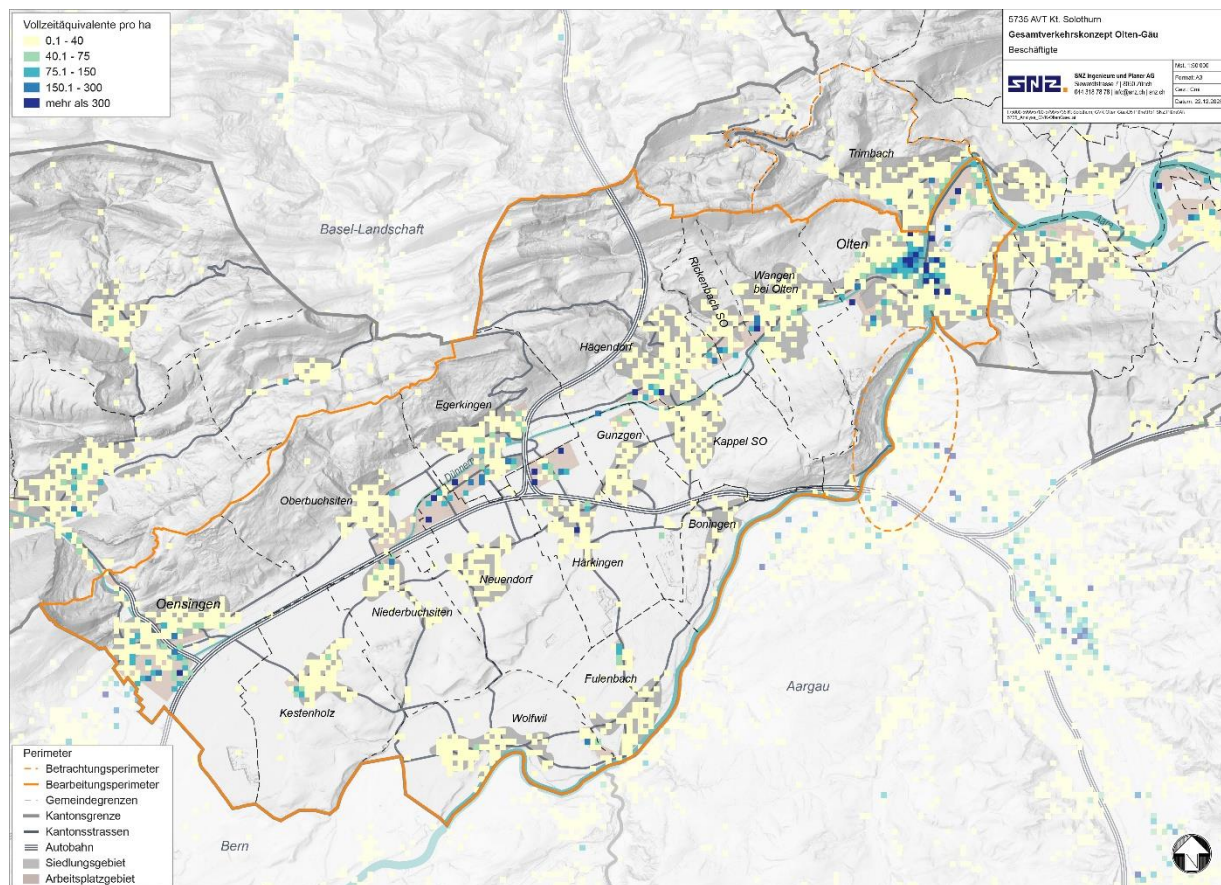


Abbildung 13: Beschäftigte im Perimeter (siehe auch Plan im Anhang 2)

3.2 Strassennetz

Rückgrat des Strassennetzes in der Region Gäu bildet die Autobahn mit ihren Zubringern in Egerkingen und Oensingen. Weiter ist auch der Zubringer Olten-Aargau für das Verkehrssystem von Bedeutung. Der Autobahnabschnitt Härkingen – Oensingen wird in den kommenden Jahren auf 6-Spuren ausgebaut. Nach Abschluss der Arbeiten sollten auf der Autobahn weniger Überlastsituationen stattfinden. Dadurch wird auch der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz abnehmen. Trotzdem bleibt die Verkehrslast auf den Autobahnzubringern und der Hauptstrasse 5 Olten – Egerkingen – Oensingen hoch. Entsprechend werden die Engpässe an den Knoten auch nach dem 6-Spur-Ausbau bleiben. Auf dem übrigen Strassennetz sind die Verkehrsmengen geringer, trotzdem werden an einzelnen Knoten zukünftig Überlastsituationen erwartet (vgl. Abbildung 14). Einen massgebenden Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems hat der überdurchschnittlich hohe Anteil des Schwerververkehrs am Gesamtverkehr. Durch die hohe Anzahl der Logistikbetriebe sind auch nachts Fahrten mit kleineren Lieferfahrzeugen in der ganzen Region zu beobachten.

Durch die Überlast auf dem Verkehrsnetz sowie dem hohen Anteil an Schwer- bzw. Güterverkehr und den Infrastrukturdefiziten finden sich auch diverse Unfallschwerpunkte in der Region, welche es zu beheben gibt. Auch die Längsverbindung innerhalb der Ortschaften weist einige Schwachstellen auf. So sind die Trottoirs teilweise schmal oder haben nur eine minimale Trottoirhöhe. Die Strassenräume in den Zentrumsbereichen sind mehrheitlich verkehrsorientiert gestaltet.

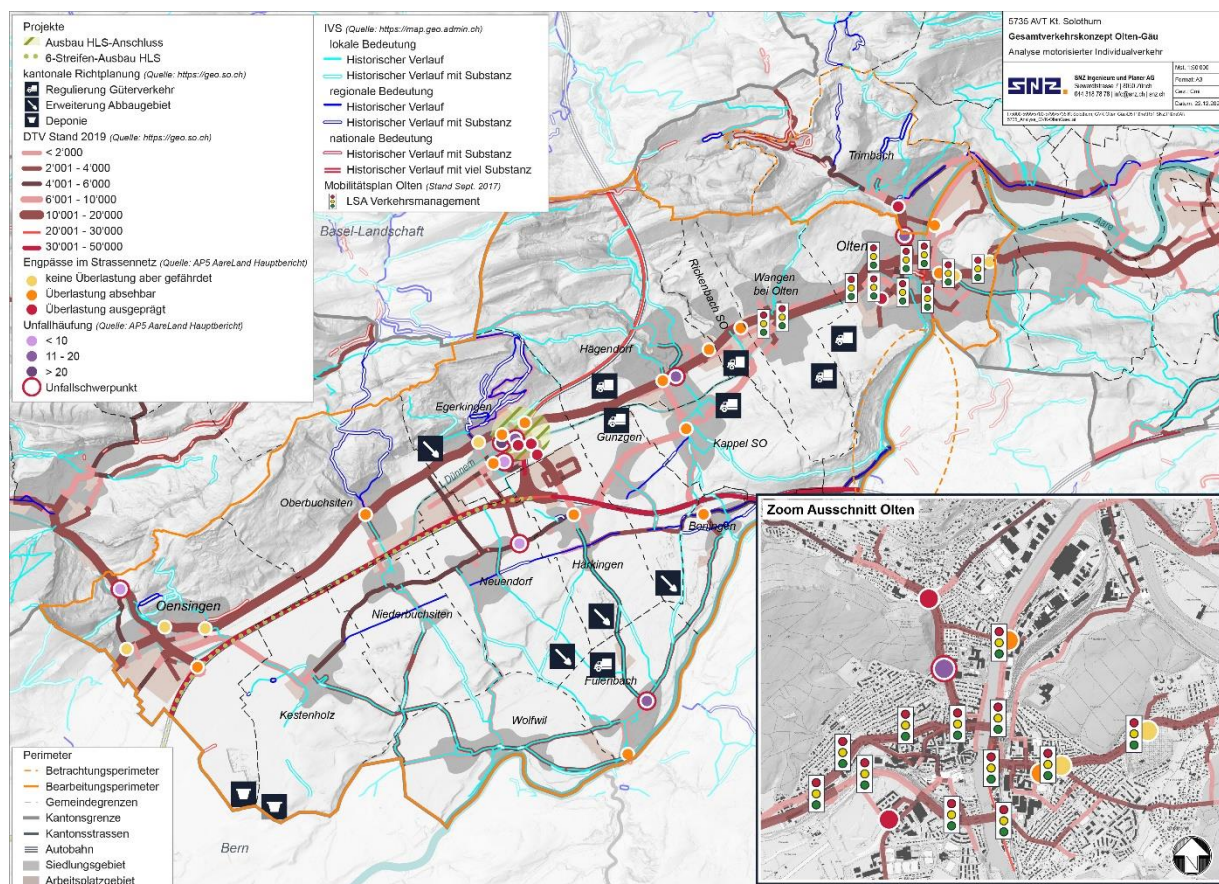


Abbildung 14: Analyse motorisierter Verkehr (siehe auch Plan im Anhang 2)

Verkehrslenkung Olten

Im Raum Olten wird der Verkehr bereits heute durch ein Verkehrsmanagement gesteuert. Dabei handelt es sich um ein Verkehrslenkungskonzept vom 2017, dieses ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Insbesondere rund um den Bahnhof Olten fliesst der Verkehr während der Spitzenstunden kaum.

Ausbau Autobahnknoten Egerkingen

Das stark belastete Strassennetz in Egerkingen wird im Zusammenhang mit dem sechs Spurausbau der Autobahn rund um den Autobahnanschluss ausgebaut. Der Kanton Solothurn hat an der Oltenstrasse in den vergangenen Jahren einen neuen Anschlussknoten östlich der Autobahn als Turbokreislauf ausgestaltet. Damit wird der Kreislauf zum Autobahnzubringer sowie der Abschnitt durch das Gewerbegebiet vom Verkehr in Richtung Osten entlastet. Mit den Massnahmen wird die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Bereich des Anschlusses Egerkingen und die Verkehrssicherheit erhöht.

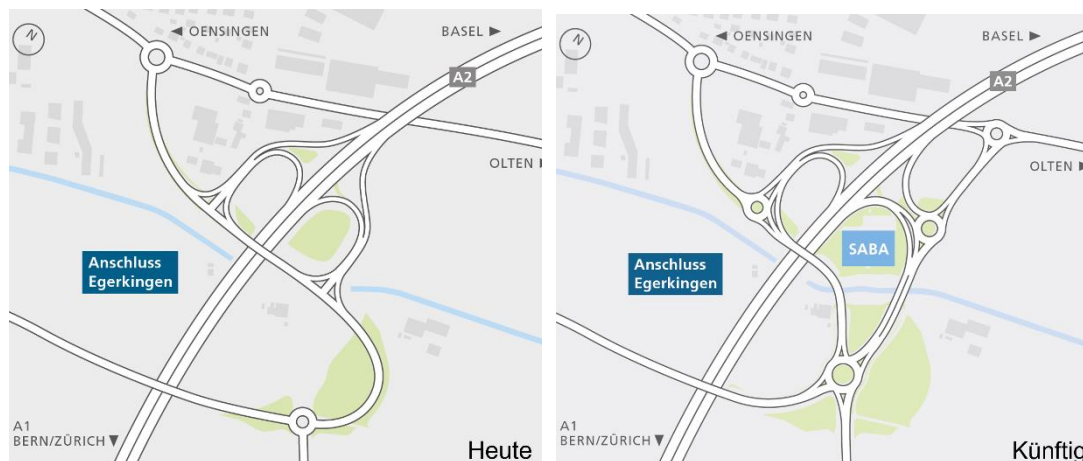


Abbildung 15: Geplanter Ausbau Autobahnanschluss Egerkingen (Quelle: ASTRA, Stand 2025)

3.3 Schwerverkehr

Gemäss Zählungen an den kantonalen Verkehrszählstellen liegt der Schwerverkehrsanteil um Egerkingen bei rund 20%. In Oensingen sind es ebenfalls über 10%. Diese Anteile des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr ist nicht nur im kantonalen Vergleich sehr hoch, sondern auch schweizweit ein sehr hoher Wert. Beim Autobahnanschluss in Egerkingen sind es rund 2'500 bis 3'500 LKW-Fahrten pro Tag.[25]

3.4 Öffentlicher Verkehr

Angebot 2025

Mit dem Bahnhof Olten befindet sich ein wichtiger Bahnhof des Bahnnetzes der Schweiz im Bearbeitungsperimeter. Entsprechend ist das Bahn- und Busangebot auf diesen Knoten ausgerichtet. Aufgrund der Topografie und der Siedlungsstruktur verkehren Bahn und Bus auf der Achse von Olten bis Oensingen teilweise parallel. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Bahnhöfe eher dezentral zu den Wohngebieten liegen und eher auf die Industrie ausgerichtet sind. Entsprechend wird das Busnetz zur Feinerschliessung der Wohngebiete benötigt.

Die Gemeinden im Gebiet Süd werden durch die Postautolinien Nr. 126 und Nr. 127 an Olten und Oensingen, respektive an Egerkingen angebunden. Das Busangebot ist in der Abbildung 16 dargestellt. Grundsätzlich deckt das bestehende Angebot das Siedlungsgebiet genügend ab. Einzelne Gebiete an den Hanglagen wie in Oberbuchsiten, Hägendorf oder Rickenbach sind mit dem Bus nur ungenügend erschlossen. Weiter bestehen Erschliessungslücken in Niederbuchsiten (Allmend), Härkingen (Usserdorf) sowie im Industriegebiet Fulenbach. Allgemein ist festzuhalten, dass die Betriebszeiten kurz sind und das Angebot nach 20 Uhr stark ausgedünnt wird, beziehungsweise nur noch die Bahn verkehrt.

Der Busverkehr ist von den Verkehrsüberlastungen im Strassennetz insbesondere bei der Zu- und Wegfahrt zum Knoten Olten betroffen. Dies hat negative Auswirkungen auf die Betriebsstabilität der einzelnen Linien. Die vereinzelt Busbevorzugungsmassnahmen helfen die Verspätungen einzugrenzen, genügen in den Spitzenstunden aber nicht.

An den Bahnhöfen bestehen unterschiedliche Angebote hinsichtlich Park and Ride (P+R). Gemäss Beobachtungen decken die Parkplätze die Nachfrage ab.

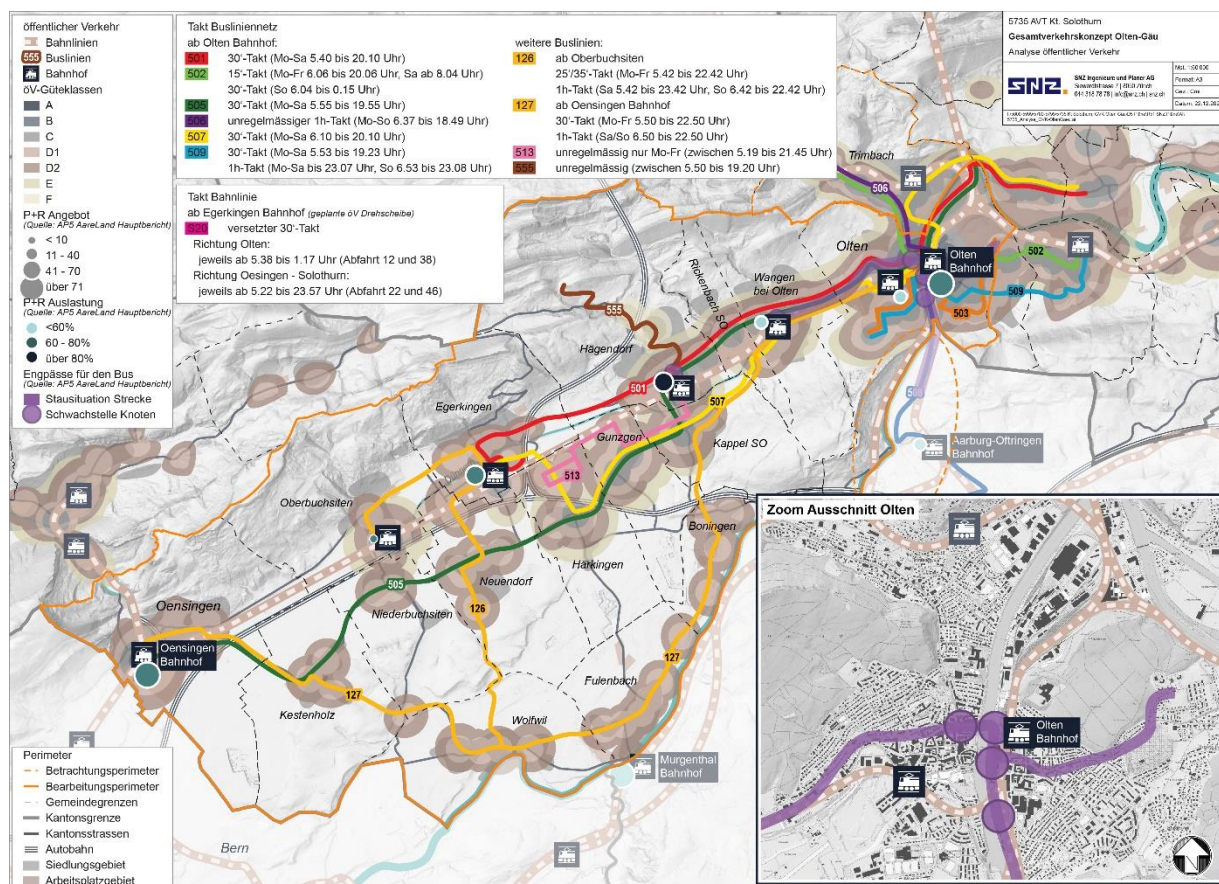


Abbildung 16: Analyse öffentlicher Verkehr, Stand 2024 (siehe auch Plan im Anhang 2)

Bahnausbau STEP 2035

Der Bahnausbau des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) 2035 gilt als Referenzzustand für das GVK Olten-Gäu. Ungewiss bei der Erarbeitung des GVK Olten-Gäu ist aufgrund der Überprüfung des Bundes sämtlicher STEP-Massnahmen der Umsetzungszeitpunkt sowie die Fahrlagen der einzelnen Züge. Für das GVK Olten-Gäu von Relevanz ist insbesondere der halbstündliche Halt des Fernverkehrs in Egerkingen. Zudem verkehrt die S-Bahn weiterhin im Halbstundentakt.

3.5 Veloverkehr

Begehung / Eindrücke Bestand

Die Begehung vor Ort sowie Aussagen aus der Begleitgruppe haben gezeigt, dass die Veloinfrastruktur in einem Grossteil des Bearbeitungssperimeters ungenügend beurteilt wird. Teilweise finden sich entlang der Kantonsstrassen Velostreifen, diese sind jedoch nicht überall durchgängig und teils auch nur einseitig. Durch das hohe Schwerverkehrsaufkommen wird die subjektive Sicherheit im Bestand nicht gewährleistet.



Abbildung 17: Veloverkehrsführung auf Busspur in Hägendorf; Aufnahme Begehung Mai 2024

Planungsgrundlagen

Mit dem kantonalen Velonetzplan liegt eine übergeordnete Planungsgrundlage zum Veloverkehr vor. Der Velonetzplan enthält Aussagen zu bestehenden Routen, scheidet jedoch auch Planungskorridore aus. Welchen Standard die bestehende Infrastruktur hat und ob Netzlücken vorhanden sind, wird im Plan nicht abgebildet. Auffallend ist, dass es Schweiz-Mobil Routen im Gebiet nur in West-Ost Richtung gibt. Ausgewiesene Nord-Süd Verbindung finden sich kaum im gesamten Perimeter, dadurch wird die Trennwirkung der Autobahn und Bahnlinie auch für den Veloverkehr verdeutlicht.

Entlang den Hauptverkehrsachsen, welche meist auch für den Veloverkehr die direktesten Verbindungen bieten, besteht innerorts kaum eine Veloinfrastruktur. Ausserorts hingegen hat es entlang der Hauptstrasse 5 teilweise einen abgesetzten Radweg (Oensingen bis Egerkingen). Dieser wird jedoch innerhalb des Siedlungsgebietes (Oberbuchsiten) nicht durchgängig weitergeführt, es handelt sich entsprechend um einen Netzlücke.

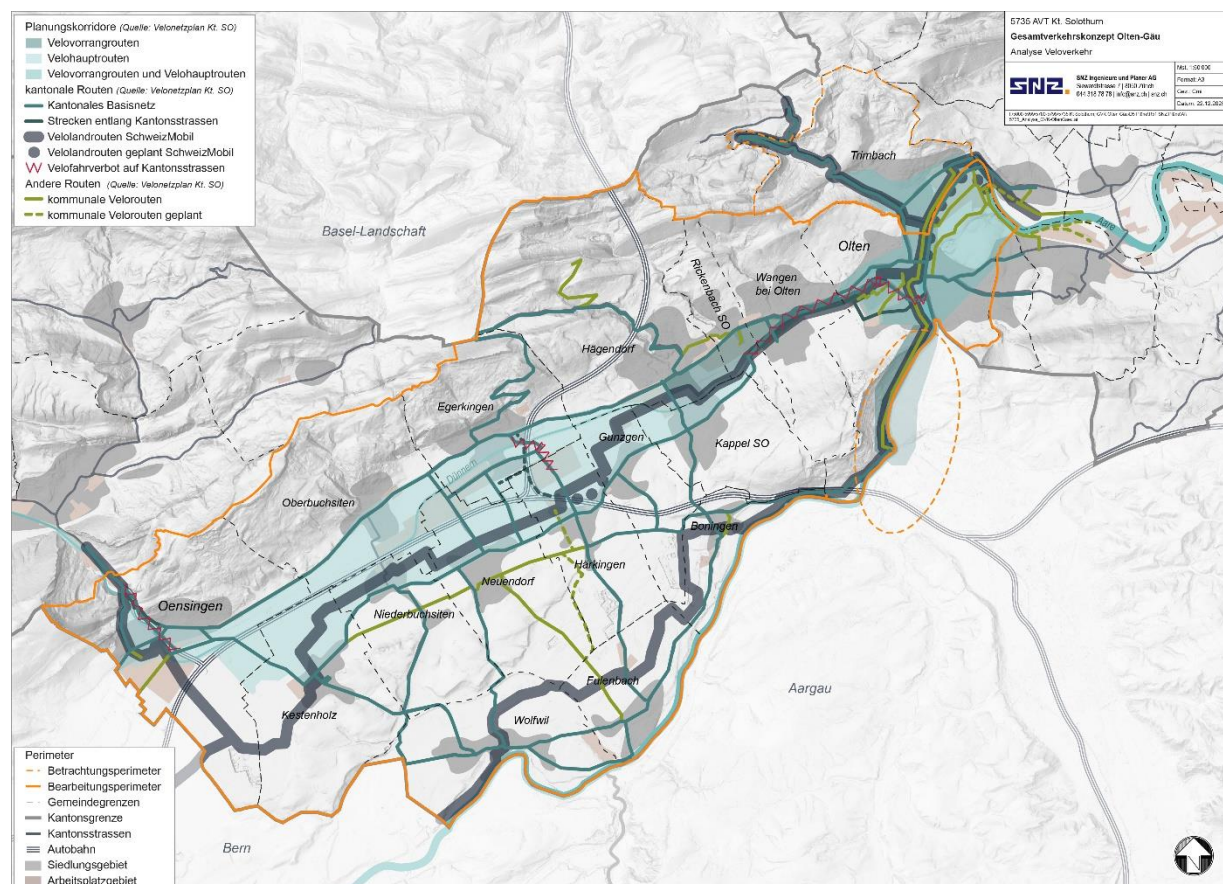


Abbildung 18: Analyse Veloverkehr [13] (siehe auch Plan im Anhang 2)

Potenzialkarte Veloverkehr

Im Jahr 2021 wurde vom Kanton Solothurn eine Potenzialkarte für den Veloverkehr erarbeitet. Dabei wird ersichtlich, dass insbesondere im Bereich Olten bis Hägendorf Potenzial für die Förderung des Veloverkehrs vorhanden ist. Weiter wird auch die geplanten Verkehrsdrehscheibe Egerkingen durch die Velopotenzialkarte hervorgehoben (vgl. Abbildung 19).

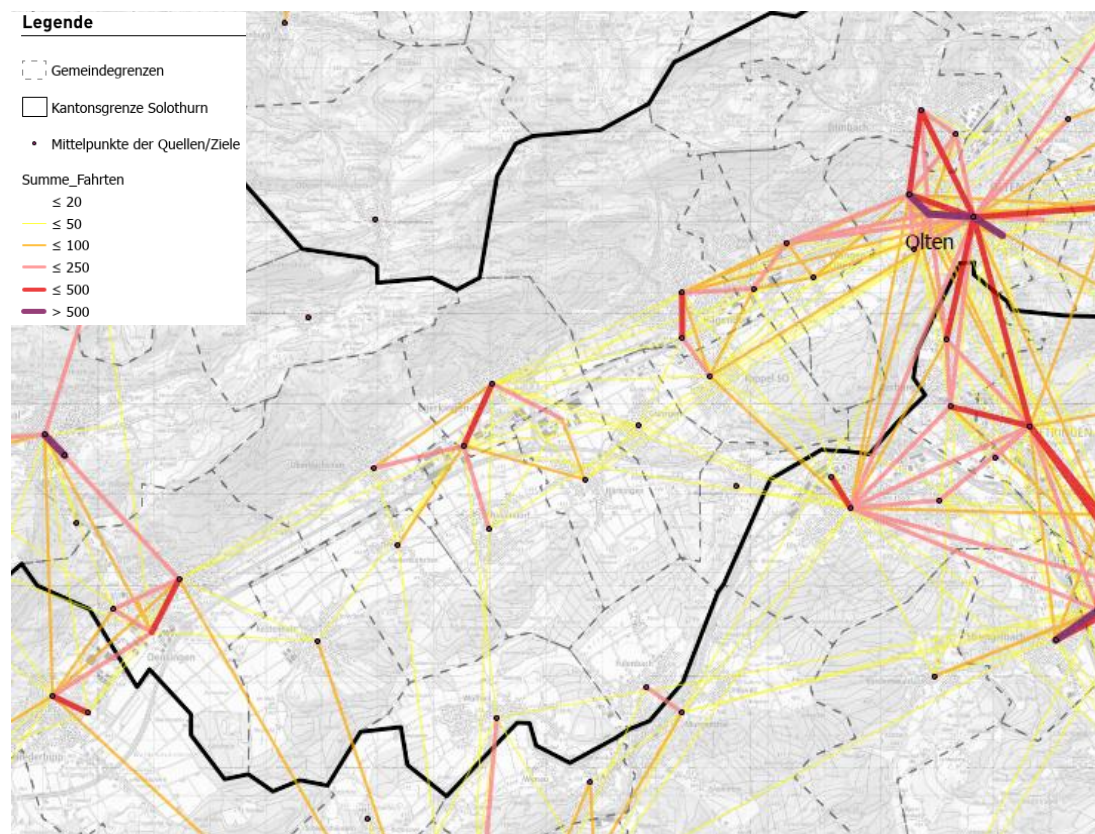


Abbildung 19: Velopotenzialanalyse Kanton Solothurn [20] (Stand 2021)

Masterplan Velo Olten

Im Rahmen des Masterplan Velo Olten wurde für die Stadt Olten ein Netzplan erstellt. Dabei wird in zwei Kategorien «Haupt- und Nebenverbindungen» unterteilt. Die kommunalen Strassenachsen wurden als Nebenverbindungen klassiert. Die kommunalen Hauptverbindungen stellen die wichtigsten Achsen innerhalb der Stadt dar. Diese wurden nach ihren Schwachstellen sowie Netzlücken untersucht. Die Schwachstellen wurden anschliessend noch nach der Priorität inkl. einem Massnahmenvorschlag sowie der Zuständigkeit gegliedert. Der Planungskorridor für die Velovorzugsrouten ist auf die kantonalen Überlegungen abgestimmt.

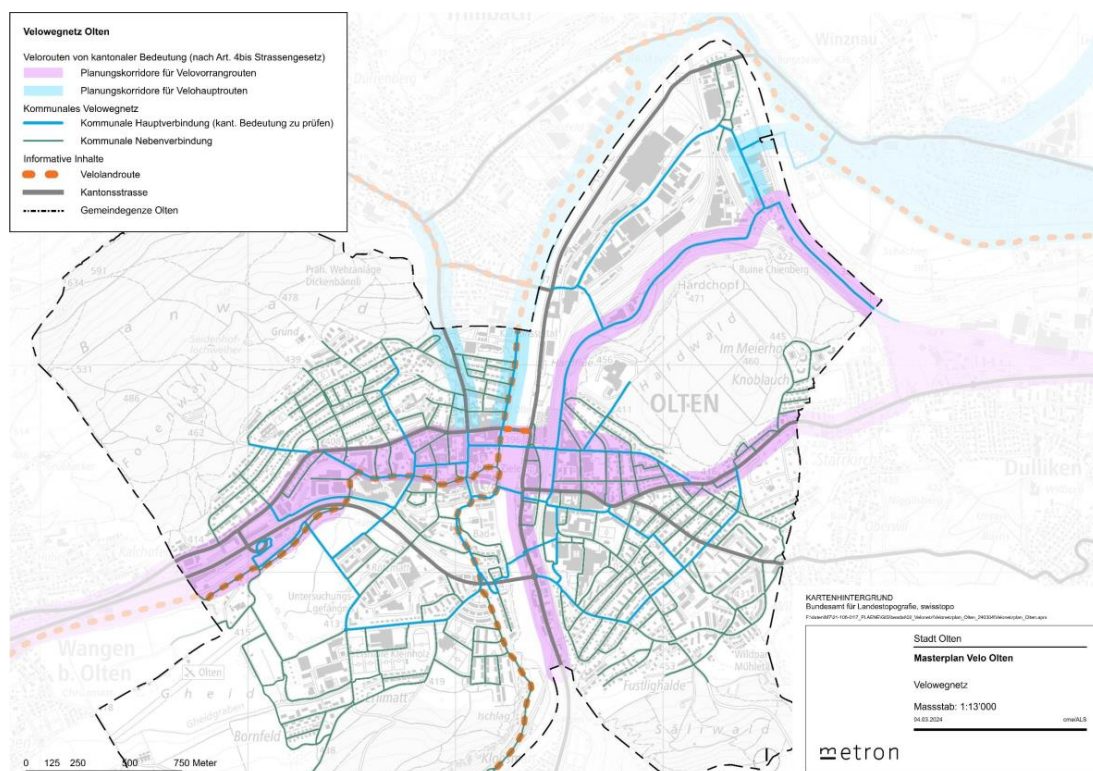


Abbildung 20: Netzplan Veloverkehr Olten [21] (Stand 2024)

3.6 Fussverkehr

Der Fussverkehr wird nur auf der übergeordneten Ebene, im Sinne des Wanderwegnetzes analysiert (vgl. Abbildung 21). Kommunale Konzepte, wie beispielsweise das Schulwegnetz werden nicht analysiert. Das Wanderwegnetz führt teilweise entlang der Kantonsstrasse (Oberbuchsiten bis Egerkingen) in diesem Bereich ist ein beidseitiges Trottoir (Radweg) vorhanden. Diese sind jedoch mit einem Wasserstein (tiefen Randabschluss) abgeschlossen und verfügen nicht über eine hohe Trottoirkante. Aufgrund des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerverkehrs wird dies als Schwachstelle definiert.

Auch innerhalb des Siedlungsgebietes verfügen der Grossteil der Trottoirs über keinen hohen Randabschluss (vgl. Abbildung 22). Teilweise wurden innerhalb des Siedlungsgebiets im Zusammenhang mit den Strassensanierungen Fussgängerschutzinseln (Mittelinseln) angebracht, diese entsprechen jedoch an einigen Orten nicht den Normen, welche unter anderem einen mindestens 2.00m breiten Aufstellbereich fordern (vgl. Abbildung 23)

Die Dörfer funktionieren in den meisten Fällen mit Schulen und Einkaufsmöglichkeiten noch als solche und würden für den Fussverkehr ein gewisses Potenzial bieten. Die Attraktivität

des Fussverkehrs ist aber aufgrund der verkehrsorientierten Strassenraumgestaltung in den meisten Zentren sehr gering.

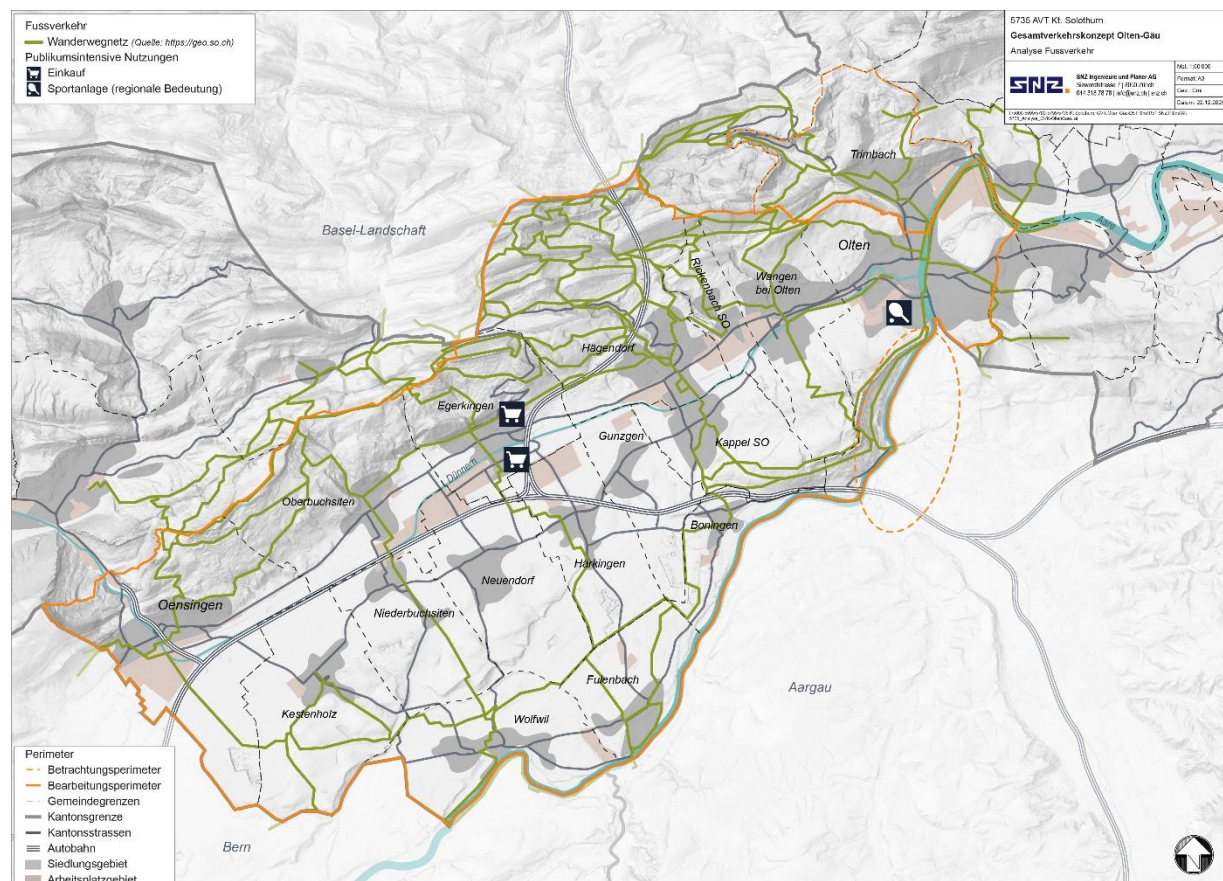


Abbildung 21: Analyse Fussverkehr (siehe auch Plan im Anhang 2)



Abbildung 22: Tiefe Trottoirkante in Füllbach; Aufnahme Begehung Mai 2024



Abbildung 23: Zu schmaler Aufstellbereich bei Fussgängerschutzinsel in Gunzgen; Aufnahme Begehung Mai 2024

3.7 Trendanalyse

3.7.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze

Für die Region Olten-Gäu wird im Agglomerationsprogramm der 5G ein moderates Wachstum bis 2050 prognostiziert. Dieses ist jedoch mit rund 0.7% pro Jahr über dem kantonalen Durchschnitt von 0.6%. (Quelle: [7]). Die RAZ sowie vorgesehenen Ausbauten der Logistikbetriebe werden auch weitere Arbeitsplätze in die Region bringen.

3.7.2 Verkehrswachstum Strassenverkehr

Der Referenzzustand 2050 zeigt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem kantonalen Strassennetz. Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) südlich der Bahnlinie beschränkt sich im Schnitt auf rund 10'000 Fz/Tag. Zum Abgleich der Belastung durch den Schwerverkehr, wurden aktuelle Verkehrsmessdaten (Stand 2024) beigezogen. Rund 10% des Verkehrsaufkommens südlich der Bahnlinie im Bereich Gunzgen entfällt heute auf den Schwerverkehr (Lieferwagen sowie Schwerer Güterverkehr). Aufgrund der geplanten Entwicklungen wird davon ausgegangen, dass dieser Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr zukünftig nicht abnehmen wird.

Nördlich der Bahnlinie, insbesondere im Bereich der geplanten ERO+ wird von einem DWV von rund 20'000 Fz/Tag ausgegangen. Die Ortsdurchfahrten der anliegenden Gemeinden sind entsprechend belastet, was sich negativ auf die Attraktivität des Strassenraums auswirkt. Auch hier liegt heute der Schwerverkehrsanteil (Lieferwagen sowie schwerer Güterverkehr) in Bezug auf den DWV (Stand 2024) bei rund 10%. Ebenfalls wird zukünftig von keiner Abnahme des Schwerverkehrs am Anteil des Gesamtverkehrs ausgegangen.

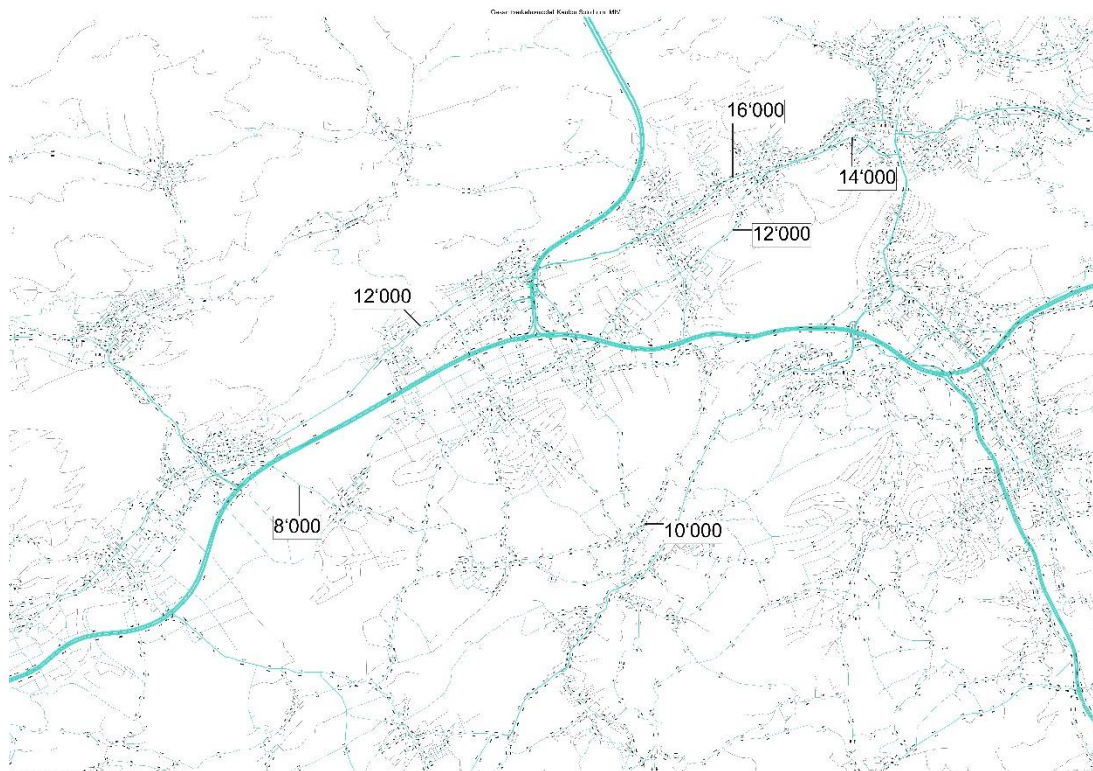


Abbildung 24: Kantonales Verkehrsmodell Belastungen MIV – DWV in Zustand 2050 (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)

Differenzplot Ist - 2050

Das kantonale Verkehrsmodell zeigt in der gesamten Region eine deutliche Verkehrszunahme bis zum Jahr 2050. Diese Verkehrszunahme beschränkt sich dabei nicht nur auf die A1, welche mit dem 6-Spur-Ausbau eine höhere Kapazität erhält.

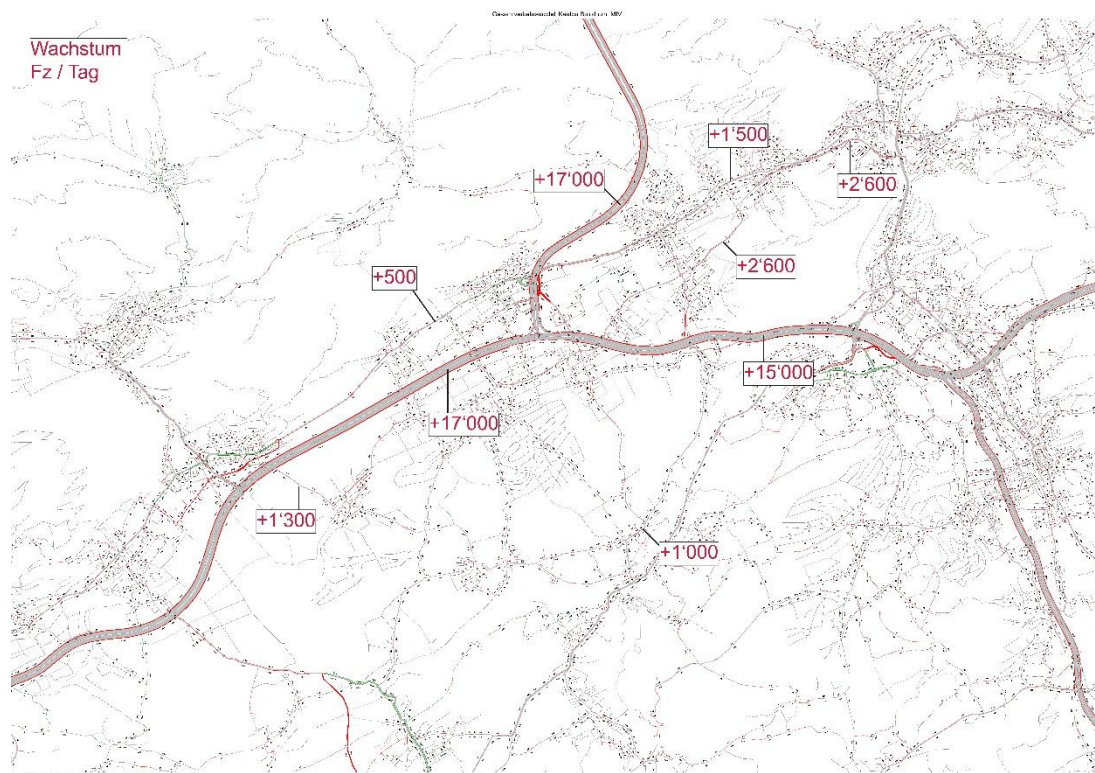


Abbildung 25: Verkehrsmodell Belastung MIV – Differenzplot Ist – Referenzzustand 2050 (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)

3.7.3 Nachfragewachstum öffentlicher Verkehr

Für den öV wurde ebenfalls ein Differenzplot erstellt. Dabei ist das Bahnangebot gemäss dem STEP 2035 hinterlegt (Fernverkehrshalt Egerkingen). Das Busangebot entspricht dem Ist-Angebot. Entsprechend ist nur ein grösseres Wachstum beim Bahnverkehr zu erkennen. Es zeigt aber auch, dass ohne entsprechende Massnahmen der öV im Referenzzustand nur ein geringes Wachstum erfahren wird.

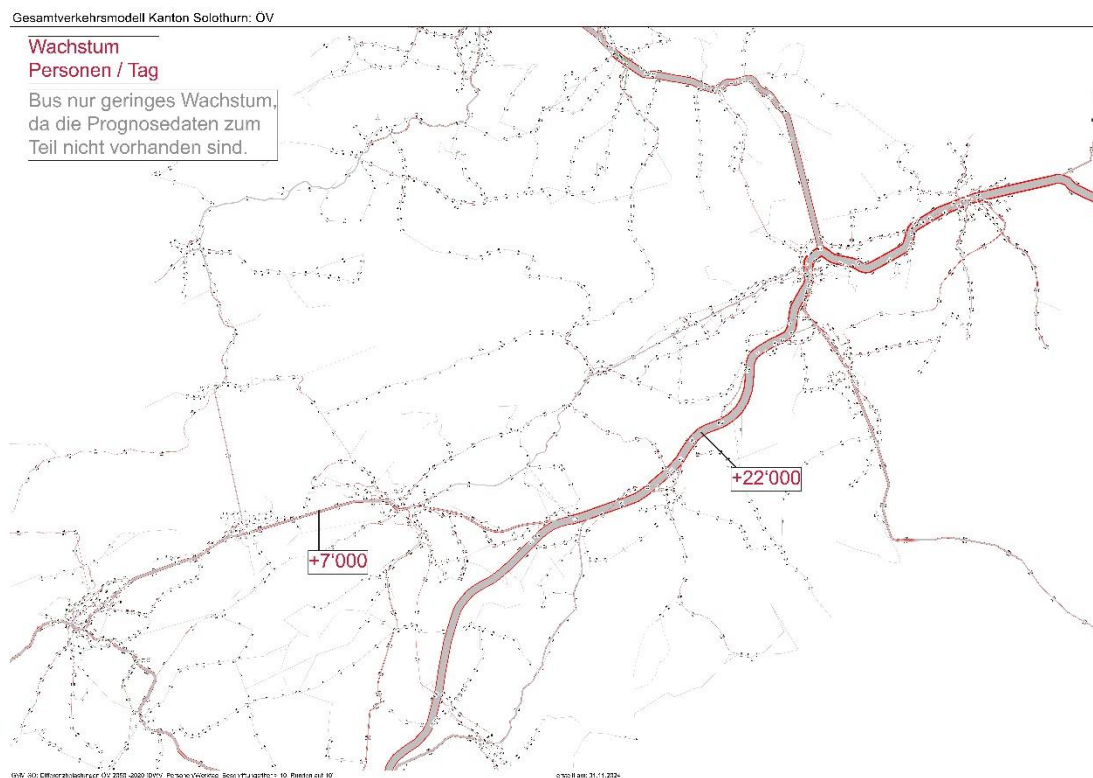


Abbildung 26: Verkehrsmodell Belastung öV – Differenzplot Ist – Referenzzustand 2050 (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)

3.8 Verkehrsbeziehungen

Für die einzelnen Teilregionen wurde mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells Verkehrsspinnenanalysen für den Strassenverkehr gemäss dem Referenzzustand 2050 durchgeführt. Sie zeigen, woher der Verkehr in den einzelnen Teilregionen stammt und wie sehr die Regionen von regionsfremdem Durchgangsverkehr (DV) betroffen sind.

- Im Verkehrsmodell wurden für den Referenzzustand 2050 an den Gemeindegrenzen Verkehrsspinnenanalysen durchgeführt.
- Dargestellt ist der DWV (MIV-Fahrten)
- Ausgewertet wurden die Verkehrsspinnen an den Grenzen der Teilregionen. Dargestellt sind nur Verkehrsströme mit mehr als 2'000 Fahrzeugen (beide Richtungen).

3.8.1 Teilgebiet Ost

Die Gemeinden Hägendorf, Rickenbach, Wangen b.O. sowie Kappel sind von einem höheren Durchgangsverkehr betroffen. Dieser hat als Start / Ziel eine andere Gemeinde aus dem Teilgebiet Ost. Auffallend ist, dass Hägendorf zu den anderen Gemeinden vergleichsweise viel Durchgangsverkehr hat. Grund dafür ist insbesondere der Autobahnzubringer bei Egerkingen.

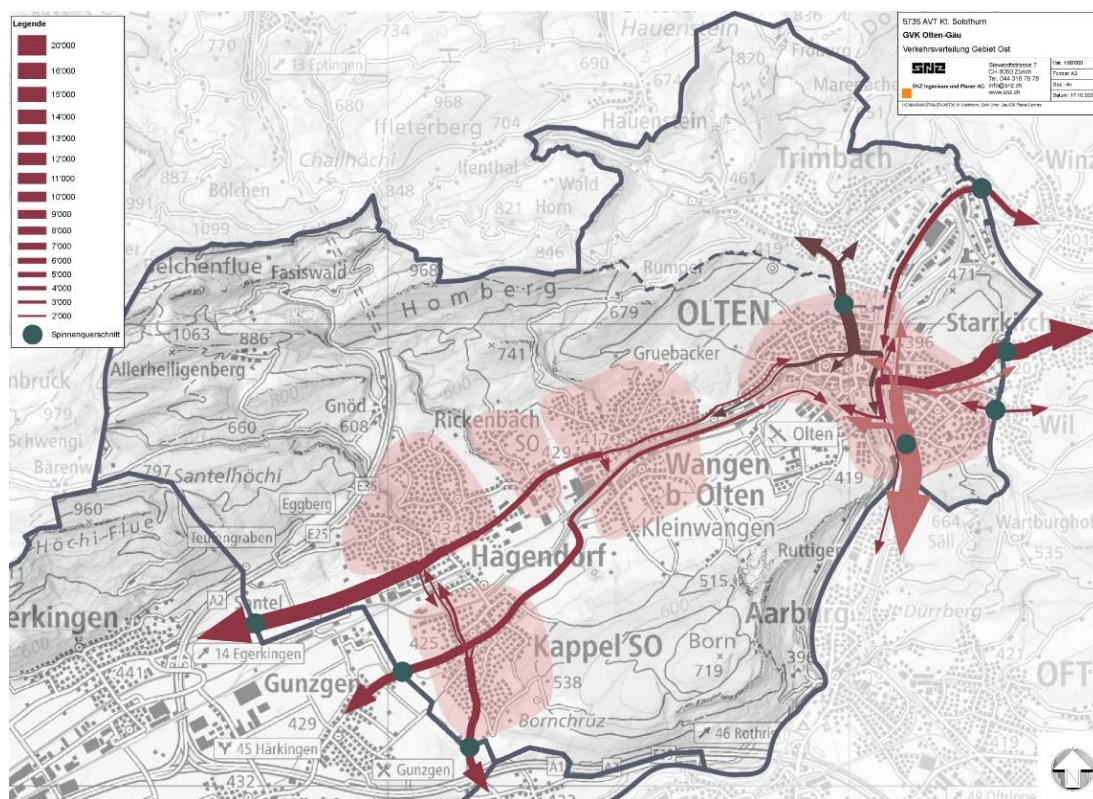


Abbildung 27: Verkehrsverteilung 2050 (DWV); Teilgebiet Ost (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)

3.8.2 Teilgebiet Nord

Im Teilgebiet Nord sind insbesondere die Gemeinden Oensingen, Härkingen, Gunzgen sowie Egerkingen von überregionalem Durchgangsverkehr betroffen. Alle weiteren Gemeinden werden insbesondere durch Quell-/Zielverkehr aus der Region belastet.

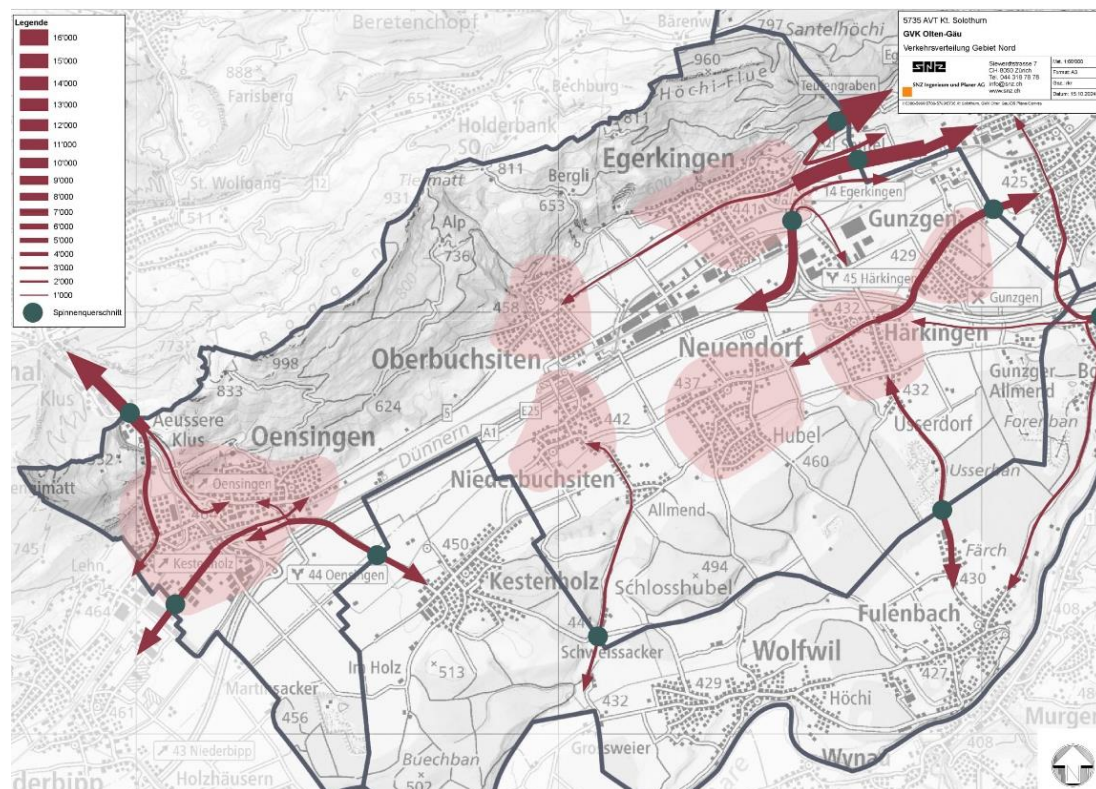


Abbildung 28: Verkehrsverteilung 2050 (DWV); im Teilgebiet Nord (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)

3.8.3 Teilgebiet Süd

Im Teilgebiet Süd sind insbesondere die Gemeinden Fulenbach und Boningen von regionsfremdem Durchgangsverkehr (von Ausserkantonal) betroffen. Die übrigen grösseren Verkehrsströme sind Quell-/Zielverkehr.

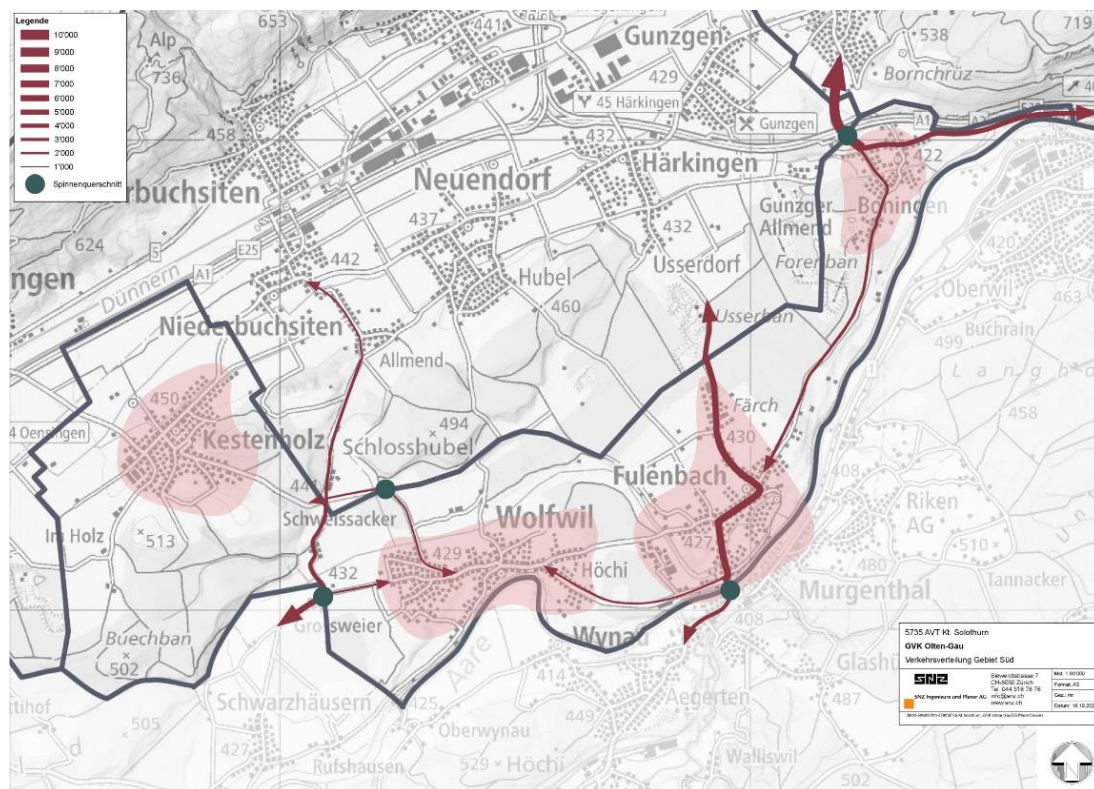


Abbildung 29: Verkehrsverteilung 2050 (DWV); Teilgebiet Süd (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)

3.8.4 Pendlerströme

Die Auswertung der Pendlerströme (Stand 2020) erfolgte ebenfalls für die Teilgebiete. Der Pendlerverkehr, welcher den Bearbeitungsperimeter verlässt, wurde in diesem Schritt nicht beachtet. Auffallend ist, dass der Grossteil der Pendelnden jeweils innerhalb des gleichen Teilgebietes verkehren. Lediglich im Teilgebiet Süd pendeln gleich viele Personen für die Arbeit in das Teilgebiet Nord wie innerhalb (Quelle: [17]).

Mfz. / Tag		Pendlerstrom nach		
		Nord	Süd	Ost
Pendlerstrom von	Nord	3968	186	1502
	Süd	640	620	538
	Ost	1393	102	7437

Abbildung 30: Pendlerströme im Bearbeitungsperimeter, unterteilt in die Teilgebiete

3.9 Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit

Für die fokussierte Betrachtung sowie die Setzung der Schwerpunkte der Massnahmen wurden verschiedene Grundlagen ausgewertet.

3.9.1 Teilgebiet Ost

Die Leistungsfähigkeit im Teilgebiet Ost ist im Bestand bereits teilweise ungenügend. Darauf weisen die Überlastungen an gewissen Knoten und die daraus resultierenden Stausituationen hin. Dies betrifft insbesondere die Spitzenstunden aber auch bei Überlastsituationen auf der Autobahn am Wochenende. Die Knoten in der Stadt Olten sind stark ausgelastet, dies führt zu Rückstaus, von denen auch der Busverkehr negativ betroffen ist, und ist für den Veloverkehr unattraktiv. Das Verkehrssystem im Bereich der Stadt Olten ist durch die hohe Auslastung instabil. Die Unfallschwerpunkte sind unter anderem durch die Überlastung der Knoten zu erklären.

Nachfolgend werden die Engpässe und Unfallhäufungspunkte dargestellt. Zudem werden die Schwächen und Potenziale bzgl. des Verkehr für das Teilgebiet aufgeführt.

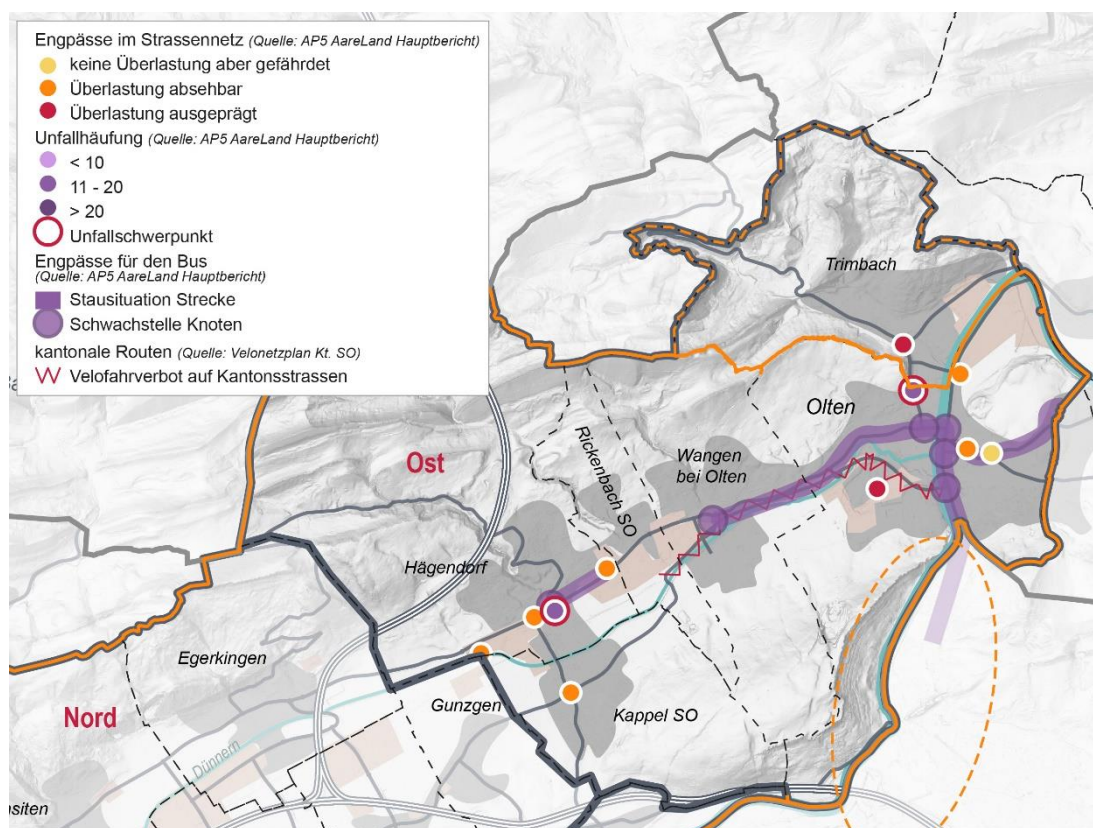


Abbildung 31: Verkehrsqualität Teilgebiet Ost

3.9.2 Teilgebiet Nord

Die Leistungsfähigkeit im Teilgebiet Nord ist geprägt durch die Überlastung diverser Knoten. Auf den Strecken finden sich keine für den Bus relevanten Stausituationen. In der Gemeinde Härkingen decken sich die Unfallschwerpunkte mit den überlasteten Knoten. Der Unfallschwerpunkt in Neuendorf ist jedoch nicht auf eine Überlastung des Knotens zurückzuführen.

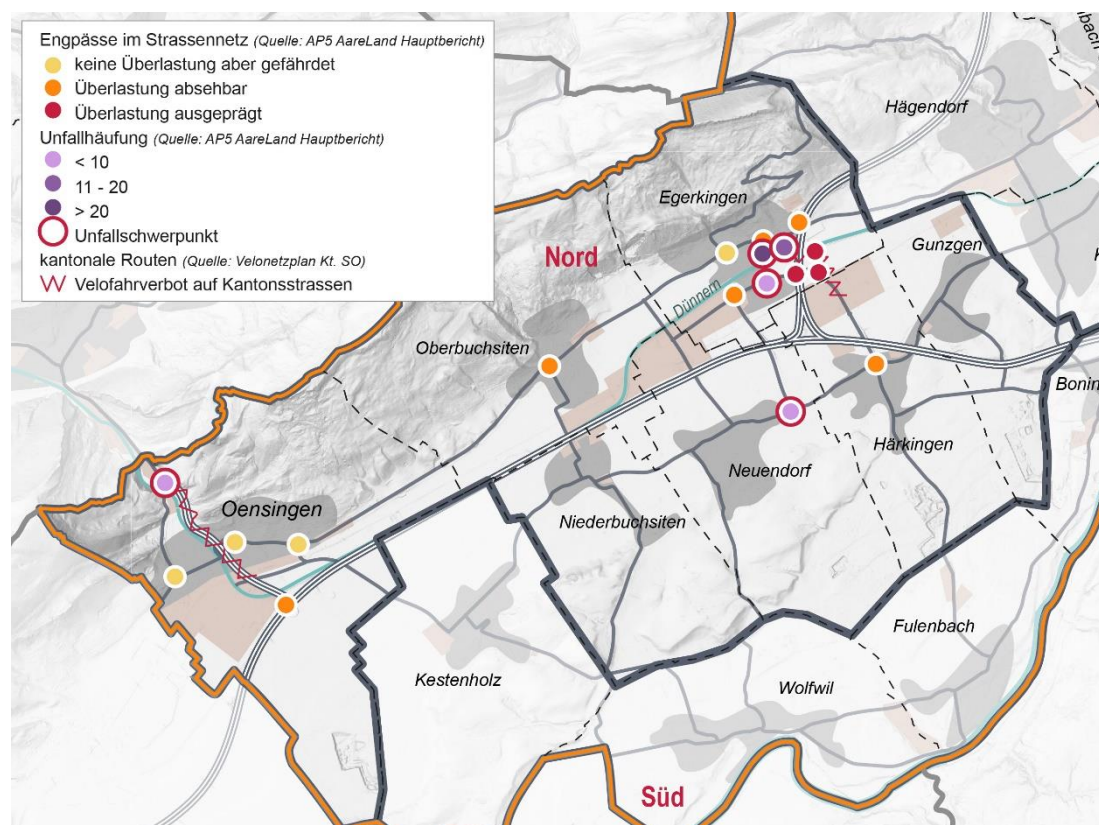


Abbildung 32: Verkehrsqualität Teilgebiet Nord

3.9.3 Teilgebiet Süd

Das Teilgebiet Süd weist im Vergleich mit den anderen Teilgebieten eine bessere Verkehrsqualität auf. Dennoch sind die Knoten beim Aareübergang Fulenbach sowie Boningen bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze. Der heute als Unfallschwerpunkt ausgewiesene Knoten in Fulenbach wird im Agglomerationsprogramm nicht als Engpass im Strassennetz aufgeführt.

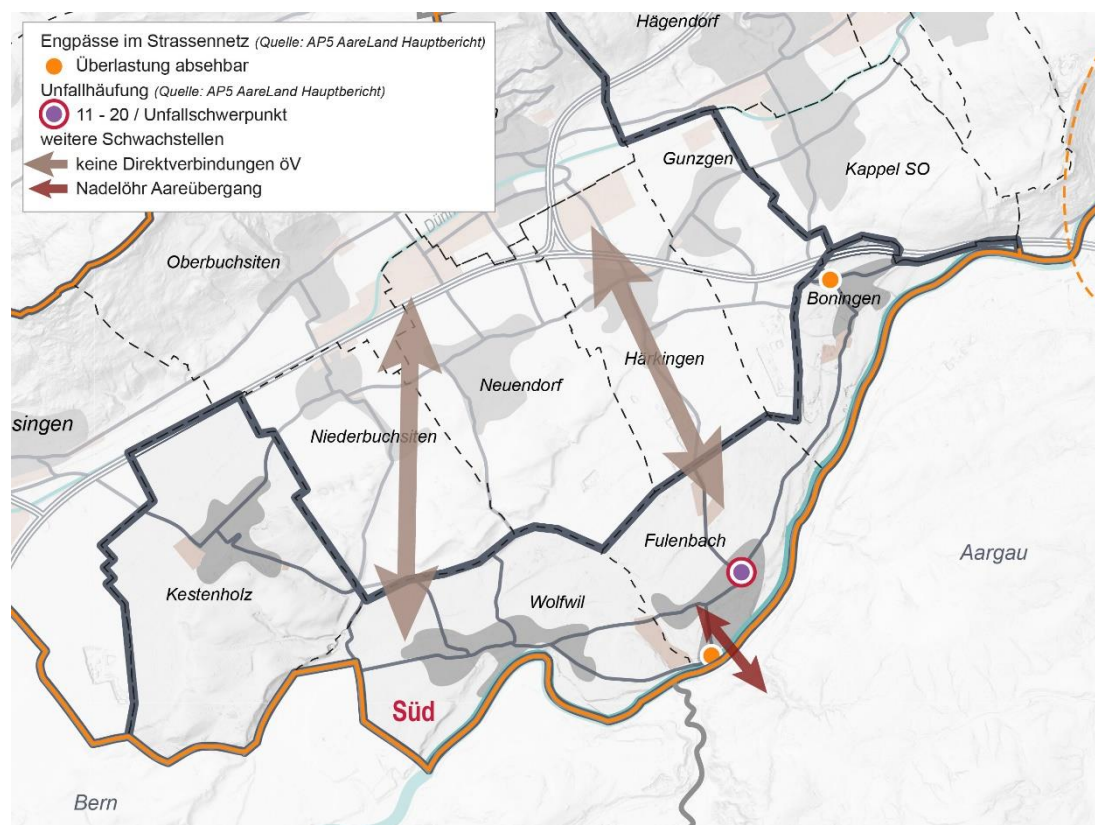


Abbildung 33: Verkehrsqualität Teilgebiet Süd

3.10 Zusammenfassung Schwächen und Potenziale

Aufgrund der fachlichen Analyse wurden die Schwächen und Potenziale mit der Begleitgruppe diskutiert. Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse dieser Diskussion je Teilgebiet dargestellt.

3.10.1 Teilgebiet Ost

Das Teilgebiet Ost ist stark auf das Zentrum Olten ausgerichtet. Entsprechend kurz sind die Wege. Jedoch ist das Verkehrssystem im Olten stark ausgelastet, was in Olten und den angrenzenden Gemeinden zu Überlastsituationen führt. Aufgrund der kurzen Distanzen besteht im vergleichsweise dichten Siedlungsraum im Tal für den öV sowie Fuss- und Veloverkehr ein Potenzial bei Verkehrsbeziehungen zwischen Olten und den Nachbargemeinden.

Tabelle 2: Stärken / Potenziale Diskussion Begleitgruppe Teilgebiet Ost

	Schwächen	Potenziale
Strassennetz (MIV)	▪ Durchgangsverkehr / Ausweichverkehr Autobahn ▪ Verkehrsüberlastungen trotz Verkehrsmanagement ▪ Hohe Verkehrsbelastungen Ortsdurchfahrten / Zentren	
öV	▪ Fahrplanstabilität ▪ Ungenügendes Randverkehrszeitenangebot im öV ▪ Wenige «Querverbindungen»	▪ öV-Knoten Olten ▪ Siedlungsdichte ▪ Kombination der Verkehrsmittel
Veloverkehr	▪ Zu wenig / keine attraktive Veloverkehrsinfrastruktur ▪ Wenig ausgebaute Haltestelleninfrastruktur	▪ Kurze Distanzen ▪ Siedlungsdichte ▪ Topografie (Veloverkehr, ausgenommen Siedlungen in Hanglage)
Fussverkehr / Aufenthalt	▪ Hohe Trennwirkung durch Hauptverkehrsstrassen - prägt und belastet die Stadtstruktur ▪ Belastungen durch Güterverkehr	▪ Struktur der Dörfer inkl. Einkaufsmöglichkeiten etc.

3.10.2 Teilgebiet Nord

Im Teilgebiet Nord befinden sich ein Grossteil der Gewerbe- und Industrieanlagen. Entsprechend stark belastet ist das Verkehrsnetz durch den Schwerverkehr. Zudem gilt der Autobahnknoten Egerkingen im Bestand, als überlastet und Unfallschwerpunkt, mit dem Ausbau dessen wird diese Schwachstelle behoben. Die Talebene kann als Potenzial für den Veloverkehr genutzt werden.

Tabelle 3: Stärken / Potenziale Diskussion Begleitgruppe Teilgebiet Nord

	Schwächen	Potenziale
Strassennetz (MIV)	▪ Durchgangsverkehr / Ausweichverkehr Autobahn ▪ Ansammlung von Publikums- und Güterverkehrsintensiven Einrichtungen	▪ Nähe Autobahnzubringer
öV	▪ Fahrplanstabilität öV ▪ Ungenügendes Randverkehrszeitenangebot im öV ▪ Wenig ausgebaute Haltestelleninfrastruktur	▪ öV-Drehscheibe Egerkingen (Fernverkehrshalt)
Veloverkehr	▪ Zu wenig / keine attraktive Veloverkehrsinfrastruktur	▪ Kurze Distanzen ▪ Flache Topografie (Veloverkehr, ausgenommen Siedlungen in Hanglage)
Fussverkehr / Aufenthalt	▪ Hohe Verkehrsbelastungen Ortsdurchfahrten / Zentren ▪ Hohe Trennwirkung durch Hauptverkehrsstrassen innerorts ▪ Belastungen durch Güterverkehr	▪ Dörfer mit Einkaufsmöglichkeiten

3.10.3 Teilgebiet Süd

Das Teilgebiet Süd ist ländlich geprägt. Die Siedungsgebiete sind voneinander durch viel Grünflächen getrennt. Das Verkehrsnetz des öV ist nicht sehr ausgeprägt bzw. die Fahrzeiten gegenüber dem MIV kaum konkurrenzfähig.

Tabelle 4: Stärken / Potenziale Diskussion Begleitgruppe Teilgebiet Süd

	Schwächen	Potenziale
Strassennetz (MIV)	▪ Unfallschwerpunkt in Fülenbach ▪ Nadelöhr Aareübergang (Holzbrücke Murgenthal/Fülenbach)	▪ Vergleichsweise geringe Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz
öV	▪ Keine Direktverbindung zu den Arbeitsschwerpunkten im Perimeter ▪ Fehlende Verbindungen in Richtung Murgenthal - Langenthal ▪ Ungenügende Bushaltestelleninfrastruktur	▪ Nähe zu Olten
Veloverkehr	▪ Zu wenig / keine attraktive Veloverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr	
Fussverkehr / Aufenthalt	▪ Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrten	

4 Ziele und Handlungsbedarf

In Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe wurden fünf Ziele für das GVK Olten-Gäu erarbeitet. Es wurden bewusst wenige Ziele gesetzt, damit diese auch einprägsam sind und die künftige verkehrliche Entwicklung der Region aufzeigen und als Orientierungsrahmen für die kantonalen und kommunalen Massnahmen gelten können.

Aufgrund der Zielsetzungen sowie den Analyseergebnissen wurde der Handlungsbedarf für die verkehrliche Entwicklung im Bearbeitungssperimeter definiert. Der Handlungsbedarf stellt demnach die wichtigsten Differenzen zwischen den Zielen und den Analyseergebnissen dar. Der je Ziel abgeleitete Handlungsbedarf, zeigt die wichtigsten Punkte aus einer regionalen Optik und setzt so Schwerpunkte für die Massnahmenentwicklung. Auf kommunaler Ebene kann ein weiterer Handlungsbedarf bestehen.

Nachfolgend sind die fünf Ziele (grau hinterlegt) sowie der Handlungsbedarf zur Zielerreichung aufgeführt.



Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll über die Gemeindegrenzen hinweg **abgestimmt** werden.

Handlungsbedarf:

- Koordinierte Raumplanung zwischen den Gemeinden und dem Kanton.
- Vernetzen der verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsdrehscheiben.
- Beurteilung von Verkehrslösungen über die Gemeinde- und Regionsgrenzen hinaus.
- Entwickeln eines koordinierten Parkraummanagements.



Das Verkehrsaufkommen soll insbesondere im Siedlungsraum **verträglich** abgewickelt werden.

Handlungsbedarf:

- Vermeiden der zeitweisen Überlastung des Strassenverkehrsnetzes.
- Siedlungsverträgliche sowie klimaschonende Gestaltung des Strassenraums.
- Vermeiden von Lärm- und Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.



Das Verkehrsnetz soll **zuverlässig und sicher** sein.

Handlungsbedarf:

- Erweitern des bestehenden Verkehrsmanagement zur Steuerung und Lenkung des Verkehrs.
- Verbessern der Leistungsfähigkeit von leistungsbestimmenden Knoten mit Defiziten.
- Beheben von Kapazitätsengpässen mittels Ausbauten mit gutem Kosten- / Nutzenverhältnis.

- Erhöhen des subjektiven Sicherheitsgefühls sowie der objektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.



Der Güterverkehr soll **gelenkt** und auf die Bahn **verlagert** werden.

Handlungsbedarf:

- Sicherstellen der Erreichbarkeit der Standorte der güterverkehrsintensiven Einrichtungen.
- Vermeiden von zusätzlichen Transportdistanzen auf der Strasse.
- Steigern des Bahnanteils beim Gütertransport der güterverkehrsintensiven Einrichtungen.
- Vermeiden von Lärm und Umweltbelastungen durch den Güterverkehr.



Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf flächensparende Verkehrsmittel **verlagert** werden.

Handlungsbedarf:

- Verbessern der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für die Alltagsbedürfnisse.
- Nachfragegerechter Ausbau des Busangebot in Abstimmung mit dem übergeordneten Bahnangebot (STEP 2035).
- Fördern der effizienten und nachhaltigen Mobilitätsformen.
- Verbessern des Modalsplits mit Mobilitätskonzepten für güterverkehrsintensive oder arbeitsplatzintensive Einrichtungen sowie für grosse Wohnüberbauungen.

5 Massnahmenevaluation mit der Begleitgruppe

Um ein breit abgestimmtes GVK Olten-Gäu samt Umsetzungsplan zu erhalten, wurden im Erarbeitungsprozess des GVK Olten-Gäu bestehende und neue Massnahmen zusammen mit der Begleitgruppe aus unterschiedlichen Sichtweisen bewertet. Das Resultat in diesem Kapitel zeigt das Ergebnis der Diskussionen mit der Begleitgruppe. Aufgrund der Resultate wurde anschliessend die Massnahmen für das GVK Olten-Gäu abgeleitet (Kap. 6).

5.1 Methodik

Damit die Massnahmen aus verschiedenen Blickwinkeln beurteilt und priorisiert werden konnten, wurden drei Fokusbetrachtungen ausgearbeitet. Diese Fokusbetrachtungen waren auf die einzelnen Verkehrsmittel ausgerichtet und erlaubten einen entsprechenden Diskurs über die einzelnen Massnahmen.

- Fokus 1: **«Stärkung MIV»**
In Diskussion stehende Umfahrungsstrassen werden berücksichtigt, sofern die Machbarkeit und Zweckmässigkeit gegeben sind.
- Fokus 2: **«MIV, öV, Fuss-/Veloverkehr»**
Alle Verkehrsmittel werden ausgewogen gefördert.
- Fokus 3: **«Stärkung öV und Fuss-/Veloverkehr»**
Der öV und Fuss-/Veloverkehr werden höher priorisiert.

Für die drei Fokusbetrachtungen wurde die Wirkung auf das Strassennetz mittels des kantonalen Verkehrsmodells überprüft. Damit die Massnahmen beurteilt und priorisiert werden konnten, wurden je Ziel (vgl. Kap. 4) zusammen mit der Begleitgruppe Bewertungskriterien definiert. Dabei stand die verkehrliche Wirkung im Vordergrund. Anhand der definierten Kriterien wurden zusammen mit der Begleitgruppe die Massnahmen beurteilt. Daraus liess sich eine Priorisierung aus Sicht der Begleitgruppe ableiten. Auf dieser Basis wurden schlussendlich die Massnahmen für das GVK Olten-Gäu definiert.

Neben der Priorisierung der Begleitgruppe spielten für die Aufnahme einer Massnahme in das GVK Olten-Gäu auch der gesamtverkehrliche Nutzen sowie die Erreichung der übergeordneten kantonalen Ziele (Richtplan) eine Rolle.

5.2 Bewertungskriterien

Die nachfolgenden Qualitätskriterien dienten dazu, die Massnahmen zusammen mit der Begleitgruppe aus verkehrlicher Sicht bewerten zu können. Entsprechend wurden diese zusammen mit der Begleitgruppe festgelegt. Dabei wurde unterschieden in quantitative und qualitative Kriterien. Die quantitativen Kriterien wurden mithilfe des kantonalen Verkehrsmodells 2050 und dessen Ergebnissen beurteilt. Die qualitativen Kriterien gelten als beschreibende Kriterien, das heisst, die Beurteilungen wurden beschreibend vorgenommen und stützen sich auf Erfahrungswerten bzw. der Meinung der Begleitgruppe ab. Folgende Bewertungskriterien wurden für die Ziele (vgl. Kap. 4) festgelegt.

Die Bewertung diente dazu die verkehrliche Wirkung zu klären und ist entsprechend keine gesamthafte Betrachtung. Aspekte zu anderen Themen wie Umwelt sollen erst in einer späteren Planungsstufe erfolgen. Auch die Kostenthematik konnte aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände für die Beurteilung nicht in Betracht gezogen werden.

Ziel: Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll über die Gemeindegrenzen hinweg **abgestimmt** werden.

	mögliche Qualitätskriterien	quantitativ (Verkehrsmodell)	qualitativ (beschreibend)
	nicht messbar, Ergebnisse sind qualitativ zu beschreiben		x

Ziel: Das Verkehrsaufkommen soll insbesondere im Siedlungsraum **verträglich** abgewickelt werden.

	mögliche Qualitätskriterien	quantitativ (Verkehrsmodell)	qualitativ (beschreibend)
	Veränderung der Verkehrsbelastung auf Ortsdurchfahrten	x	
	Anteil siedlungs- und klimaverträglich gestalteter Strassenabschnitte		x

Ziel: Das Verkehrsnetz soll **zuverlässig und sicher** sein.

	mögliche Qualitätskriterien	quantitativ (Verkehrsmodell)	qualitativ (beschreibend)
	Verkehrsqualität leistungsbestimmender Knoten	x	
	Veränderung der Reisezeit im MIV und öV	x	
	Unfallpunkte entlasten durch MIV	x	

Ziel: Der Güterverkehr soll **gelenkt** und auf die Bahn **verlagert** werden.

	mögliche Qualitätskriterien	quantitativ (Verkehrsmodell)	qualitativ (beschreibend)
	Schwerverkehrsanteil auf Ortsdurchfahrten	x	
	Modalsplit Bahn / Strasse des Ziel-/Quellverkehr (Tonnenkilometer)		x
	Abschätzungen KV-Terminal		x

Ziel: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf flächensparende Verkehrsmittel **verlagert** werden.

	mögliche Qualitätskriterien	quantitativ (Verkehrsmodell)	qualitativ (beschreibend)
	Kilometer neuer Veloinfrastruktur		x
	Veränderungen der Tagesdistanzen im Personenverkehr	x	
	Veränderung der öV-Gütekategorie der Wohn- und Gewerbegebiete		x
	Veränderung des Bimodalsplit (MIV/öV)	x	

5.3 Bewertung der Massnahmen

5.3.1 Übersicht der bewerteten Massnahmen

Für die einzelnen Fokusbetrachtungen wurden unterschiedliche Massnahmen definiert. Je nach Ausrichtung der Massnahmen kommen sie nur in einer oder in mehreren Fokusbetrachtungen zur Anwendung.

Die nachfolgende Tabelle bietet eine Übersicht aller Massnahmen inkl. deren Bezeichnung (a, b, c, ...). Die Bezeichnung der Massnahmen in den einzelnen Fokusbetrachtungen wurde wie folgt zusammengesetzt:

■ Verkehrsmittel – Fokusbetrachtung – Massnahme

- M = Motorisierter Individualverkehr
- O = öffentlicher Verkehr
- V = Veloverkehr
- G = Güterverkehr

Tabelle 5: Übersicht der Massnahmen nach den Verkehrsmitteln

MIV		öV		Velo		Güterverkehr	
a	ERO+ mit Anschluss Hägendorf Ost	a	Fernverkehrshalt Egerkingen	a	Verbesserung Sicherheit auf Kantonsstrassen	a	Direktanbindung RAZ
b	Borntunnel inkl. Aareübergang Rothrist	b	Busangebot STEP 2035	b	Angebot bestehende Veloinfrastruktur ausbauen	b	City-Logistik
c	Umfahrung Oberbuchsitzen inkl. Öffnung Industrie- strasse West	c	Ausbau öV-Drehscheibe	c	Velobahn	c	Fördern Bahnverlad
d	Aareübergang Fulenbach	d	Ausbau Bushaltestellen	d	Nord-Süd Querverbindungen	d	Mobilitätskonzepte für Güterverkehrsintensive Einrichtungen
e	Verkehrsmanagement Region Olten bis Egerkingen	e	Verdichtung regionales Bahnangebot	e	Veloabstellplätze	e	Verkehrssicherheit in Siedlungsräumen stärken
f	Aufwertung Ortsdurchfahrten			f	Fuss- und Velokonzept		
g	Parkraumbewirtschaftung			g	Erreichbarkeit Verkehrsdrehscheiben und Industrie		
h	Verkehrsberuhigung Quartierstrassen			h	Veloverleihsystem		
i	Reduktion Höchstgeschwindigkeit auf Ortsdurchfahrten						
j	Mobilitätskonzepte für Verkehrsintensive Einrichtungen						

5.3.2 Fokus 1 – Stärkung MIV

Der Fokus 1 setzt auf die Stärkung des MIV, das heisst die Kapazitäten des Strassennetzes werden deutlich erhöht. Der Ausbau der Bahn sowie des Busnetzes beschränkt sich auf ein Minimum. Einzig der Bahnausbau gemäss STEP 2035 wird umgesetzt und die Fahrlagen sowie Linienführung der Busse angepasst. Im Bezug zum Veloverkehr wird nur die Quer- verbindung Neuendorf – Egerkingen weiterverfolgt, dies aufgrund der bereits weit fortge- schrittenen Planung. Zum Schutz des Siedlungsgebietes werden flankierende Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrwiderstandes in den durch Umfahrungsstrassen entlasteten Ortschaften umgesetzt. Die Abbildung 34 zeigt die Massnahmen des Fokus 1.

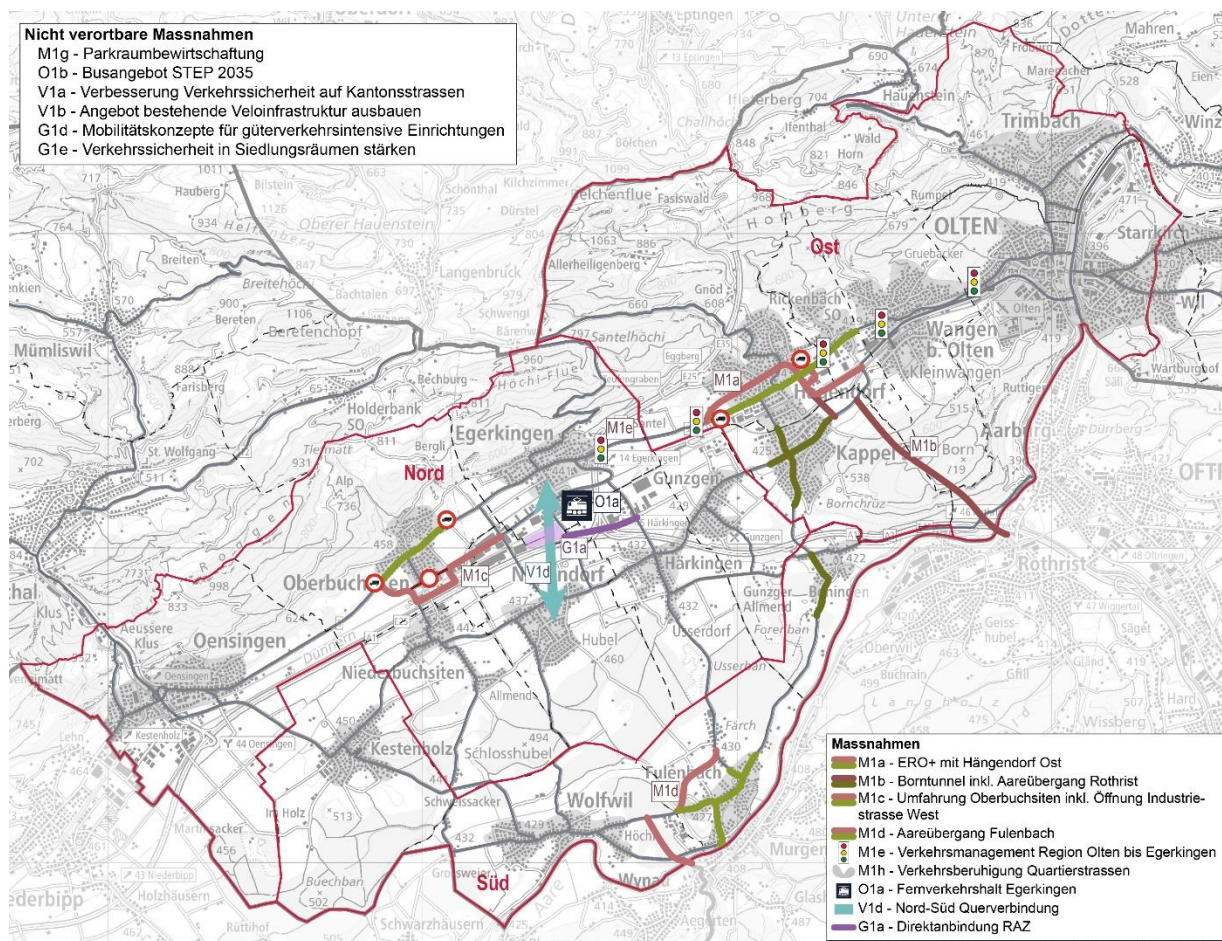


Abbildung 34: Übersicht Massnahmen Fokus 1

5.3.3 Fokus 2 – MIV, öV, Fuss-/Veloverkehr

Der Fokus 2 – MIV, öV, Fuss-/Veloverkehr fördert alle Verkehrsmittel gleichermassen. Dadurch kann die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf alle Verkehrsmittel aufgeteilt und durch diese aufgenommen werden. Im Unterschied zum Fokus 1 werden nicht nur die Siedlungsgebiete, welche direkt von den noch geplanten Umfahrungen entlastet werden, sondern auch jene, welche nicht entlastet werden gleichermassen aufgewertet. Dies insbesondere um Verkehr auf die ausgebaute Autobahn verlagern zu können. Als einzige neue Strasse wird die ERO+ in diesem Fokus betrachtet. Der öV wird durch den Ausbau der öV-Drehscheiben gestärkt und der Veloverkehr mittels einer Velobahn (Velovorrangroute) zwischen Olten und Egerkingen. Die Abbildung 35 zeigt eine Übersicht der im Fokus 2 bewerteten Massnahmen.

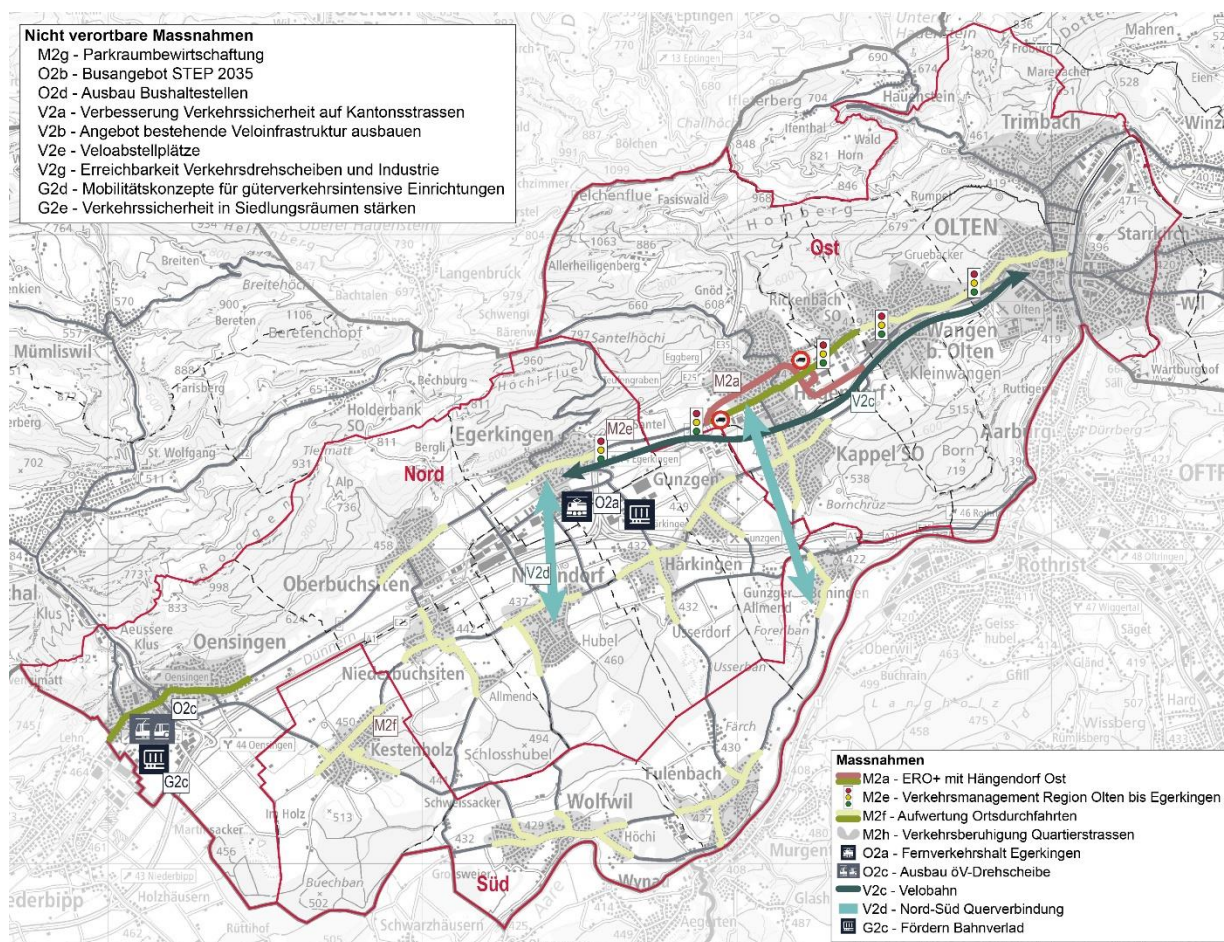


Abbildung 35: Übersicht Massnahmen Fokus 2

5.3.4 Fokus 3 – Stärkung öV und Fuss-/Veloverkehr

Der Fokus 3 setzt auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel, den öffentlichen sowie Fuss- und Veloverkehr. Dabei wird das Angebot für den MIV nicht weiter ausgebaut. Das erwartete Verkehrswachstum wird dem bestehenden Verkehrsnetz den Verkehrszuwachs abgewickelt (angebotsorientierte Verkehrsabwicklung). Damit dies langfristig verträglich möglich ist, soll eine Verlagerung im Modalsplit hin zu den flächeneffizienten Verkehrsmitteln stattfinden. Im Veloverkehr dient eine Velobahn (Velovorrangroute) von Olten bis Oensingen als Rückgrat und die Veloquerverbindungen werden gestärkt. Das Busangebot wird gegenüber dem Bestand mittels Taktverdichtungen und erweiterten Betriebszeiten ausgebaut sowie in Richtung Olten beschleunigt. Auch das Schienennetz wird für den Güterverkehr ausgebaut und soll zu einer Verlagerung auf die Schiene beitragen. Die Abbildung 36 zeigt die im Fokus 3 bewerteten Massnahmen.

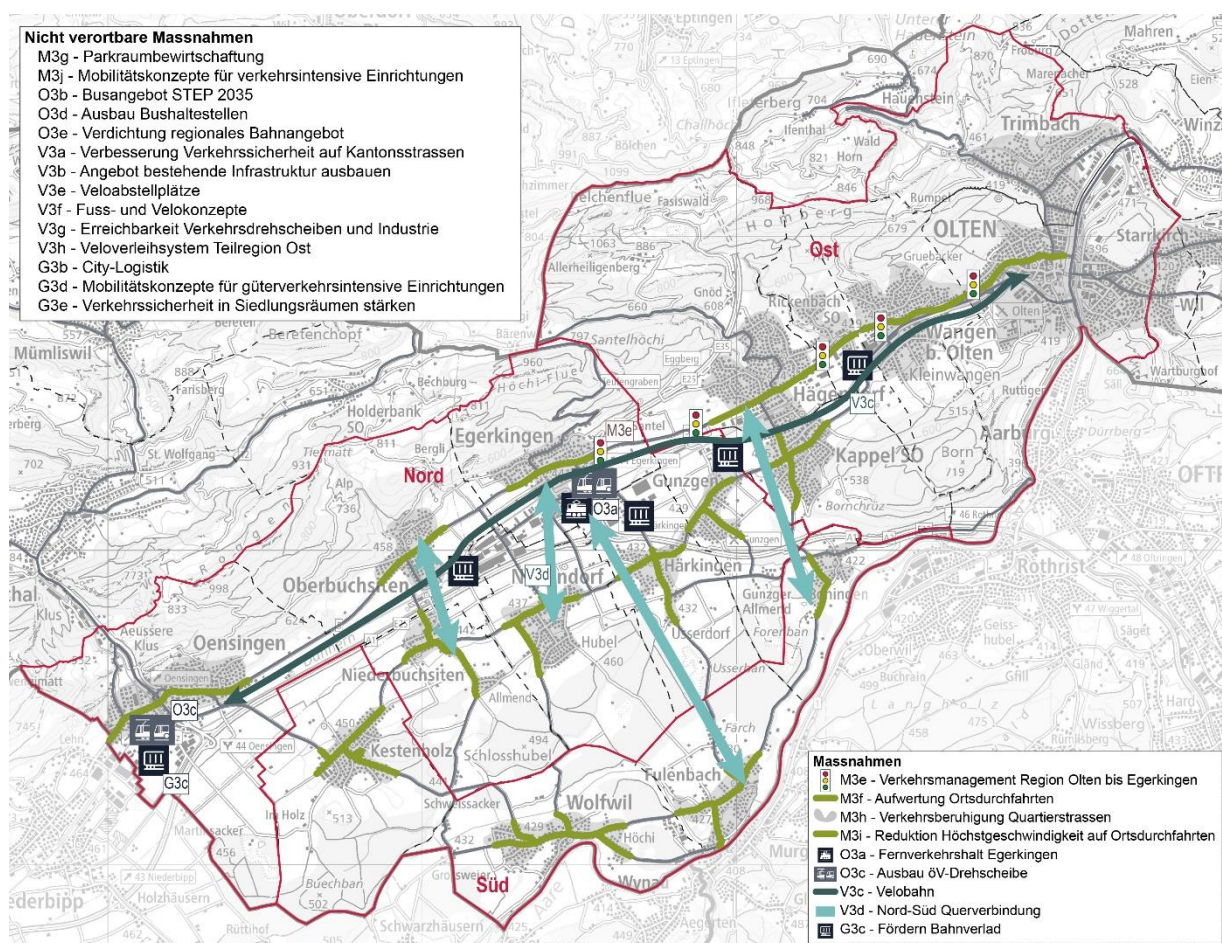


Abbildung 36: Übersicht Massnahmen Fokus 3

5.4 Priorisierung der Massnahmen durch die Begleitgruppe

Die Bewertung des Nutzens bzw. die Priorisierung wurde anhand der vorab definierten Bewertungskriterien getätigt (vgl. Kap. 5.2).

Die Bewertung erfolgte anhand der folgenden Beurteilungsskala:

- 0 = nicht relevant -> keine Relevanz für die Zielerreichung
- 1 = geringer Nutzen / kaum Priorität -> ein Bewertungskriterium wird gut erfüllt
- 2 = mässiger Nutzen / tiefe Priorität -> zwei Bewertungskriterien werden gut erfüllt
- 3 = hoher Nutzen / hohe Priorität -> drei Bewertungskriterien werden gut erfüllt
- 4 = sehr hoher Nutzen / sehr hohe Priorität -> alle Bewertungskriterien werden gut erfüllt

Bei Zielen mit weniger als drei Bewertungskriterien wurde das Resultat interpoliert. Das so leicht verzerrte Ergebnis kann trotzdem zur Festlegung der Priorität der einzelnen Massnahmen für die Begleitgruppe angenommen werden.

5.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Damit die Wirkung der Umfahrungsstrassen beurteilt werden konnte, wurde mittels des kantonalen Verkehrsmodells die Verkehrsverlagerung für das Jahr 2050 aufgezeigt. Eine Modellierung fand für die Massnahmen M1a - ERO+, M1b – Borntunnel, M1c – Umfahrung Oberbuchsiten, M1d – Neuer Aareübergang mit Umfahrung Fülenbach statt. Die Wirkung der Massnahmen ERO+ und Borntunnel wurden zudem einzeln und in Kombination betrachtet. Für die Ortsdurchfahrten wurden Durchfahrtswiderstände definiert (flankierende Massnahmen). Nachfolgend werden die Differenzplots für die einzelnen Massnahmen gezeigt. In den Kästen sind die heutigen Verkehrsmengen (DWV-Ist), die Verkehrsmenge gemäss dem Referenz- bzw. Trendzustand (DWV 2050 Trend), die erwartete Verlagerung mit der Massnahme sowie der Schwerverkehrsanteil (LW-Anteil) mit der entsprechenden Massnahme dargestellt.

M1a – ERO+

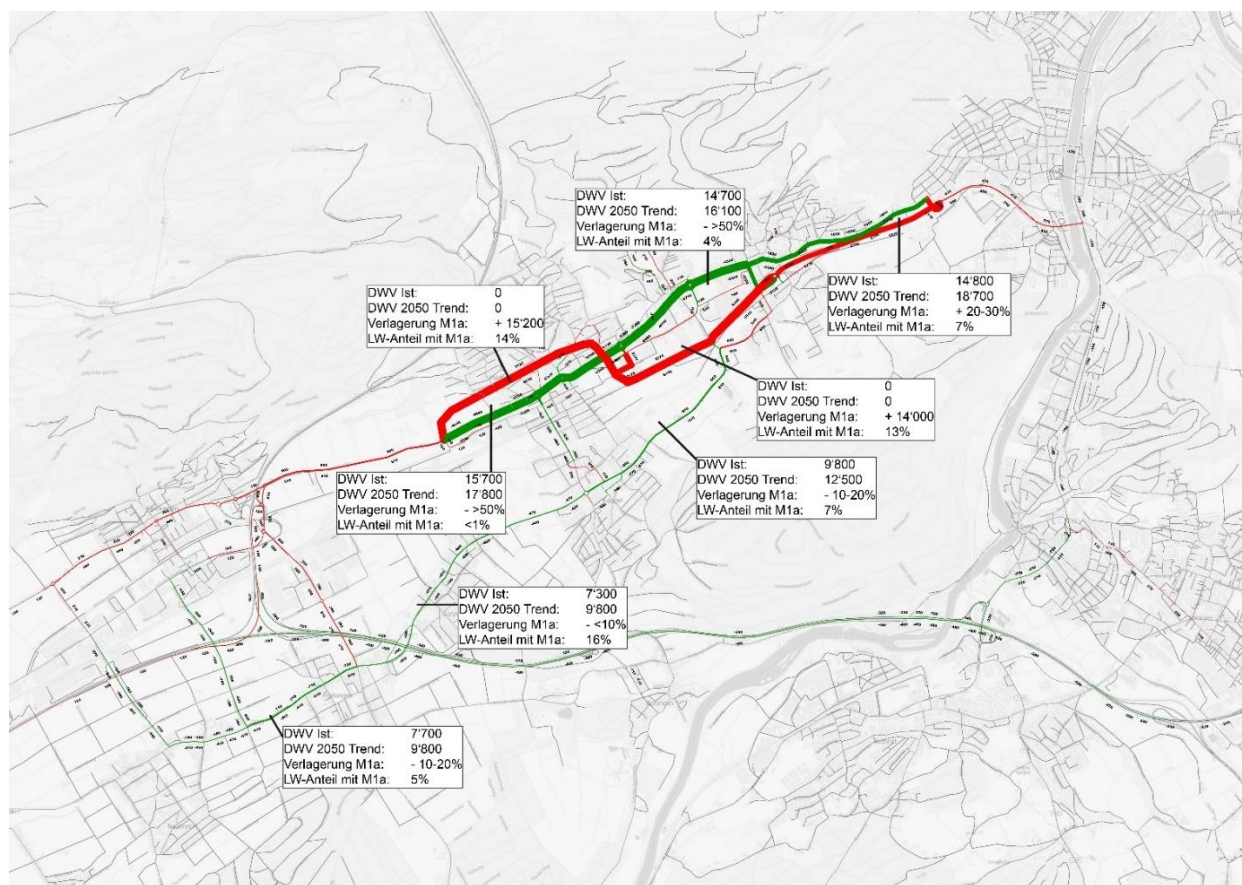


Abbildung 37: Differenzplot Verkehrsmodell ERO+ (grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)

Die Auswertung mittels Verkehrsmodells zeigt, dass mit der ERO+ in Wangen, Rickenbach und Hägendorf die Ortsdurchfahrten um mehr als 50% entlastet werden können. Auf dem übrigen Strassennetz ergibt sich vielerorts eine Entlastung von rund 10% (grün). Vereinzelt (rot) ist auch mit Mehrbelastungen zu rechnen

M1b – Borntunnel

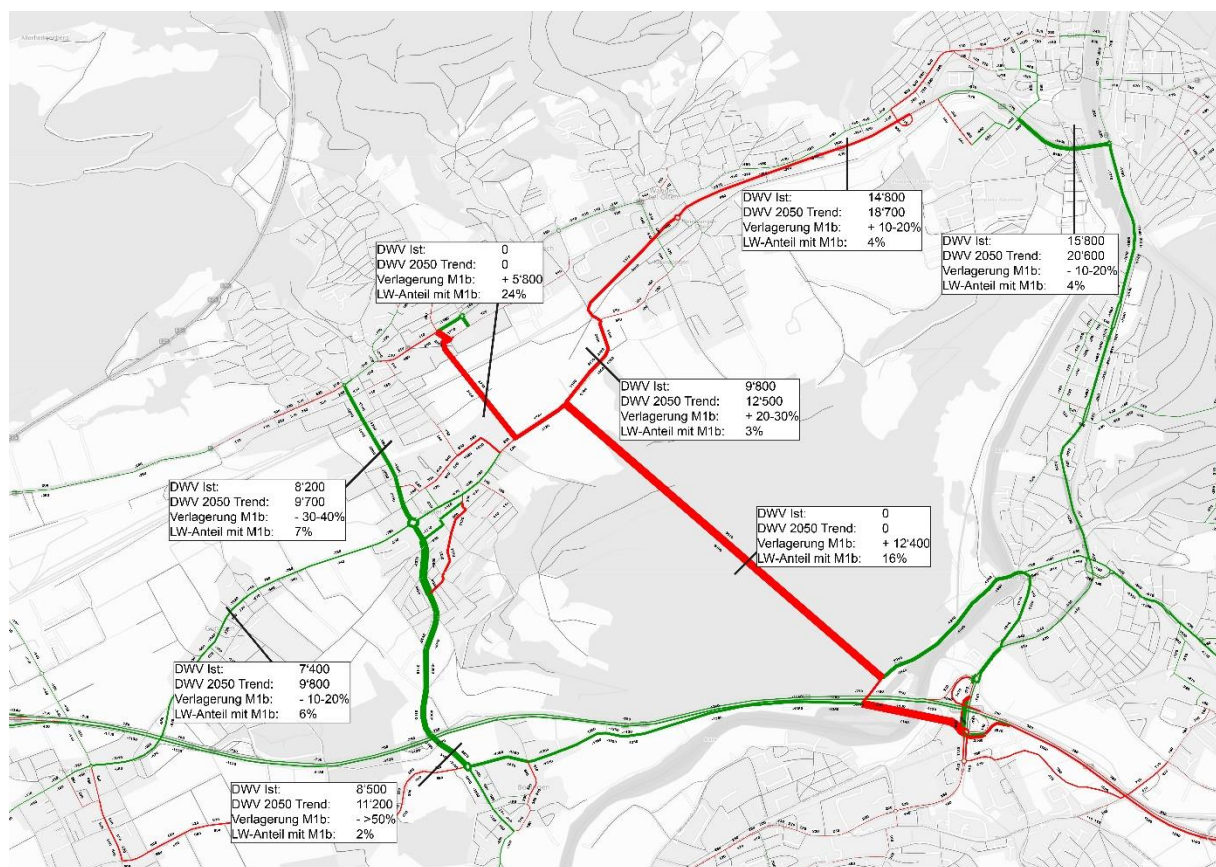


Abbildung 38: Differenzplot Verkehrsmoell Borntunnel (grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)

Der Borntunnel bringt für Kappel eine Verkehrsentslastung. Im Gegensatz zur ERO+ ist die Wirkung jedoch eher lokal. Auf der Aarburgerstrasse in Olten bringt der Borntunnel eine Entlastung von rund 10-20%.

Kombination M1a - ERO+ und M1b - Borntunnel

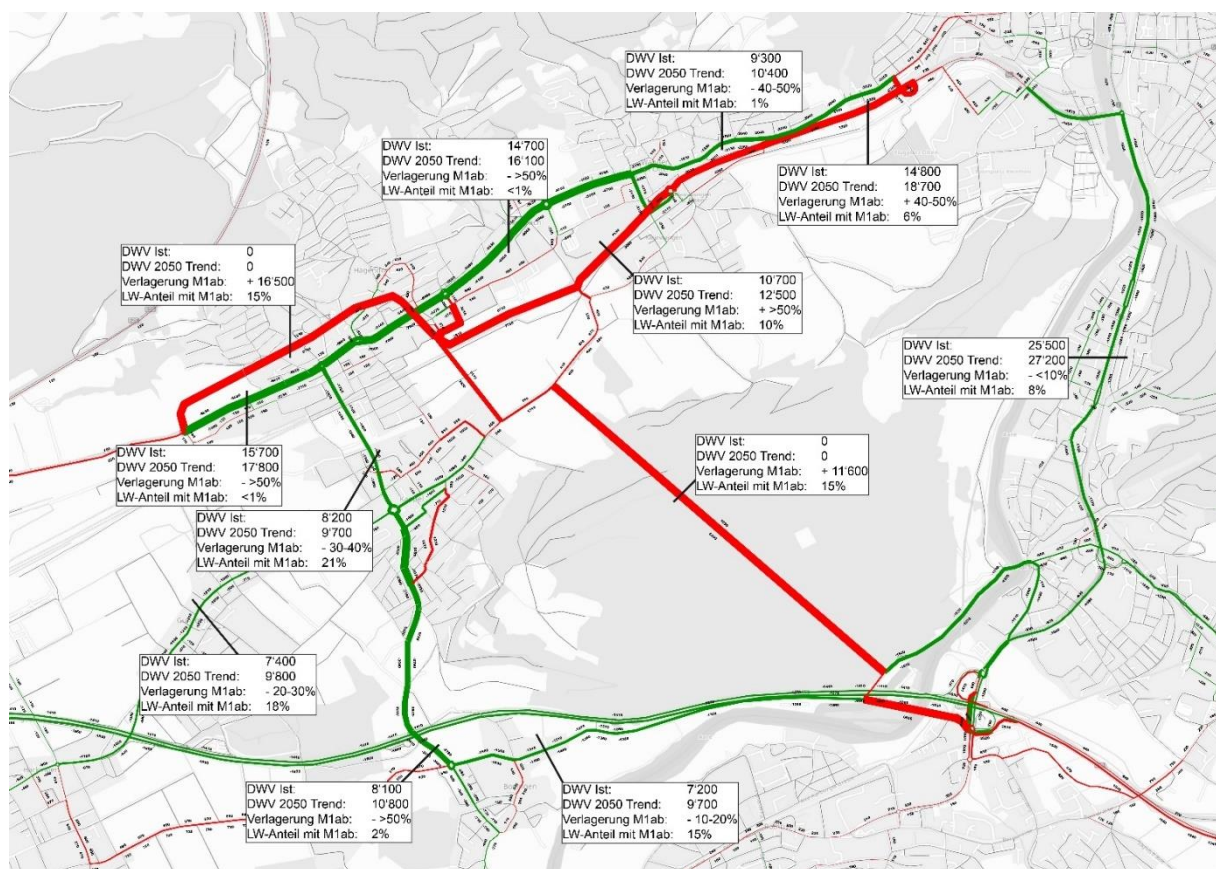


Abbildung 39: Differenzplot Verkehrsmoell Kombination ERO+ und Borntunnel
(grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)

Die Auswertung zeigt, dass die Kombination der beiden Massnahmen keinen weiteren Nutzen mit sich bringt und die Entlastungswirkung gegenüber der Einzelbetrachtung nicht gesteigert wird. Der Borntunnel würde sogar etwas weniger mit Verkehr belastet werden.

M1c – Umfahrung Oberbuchsiten

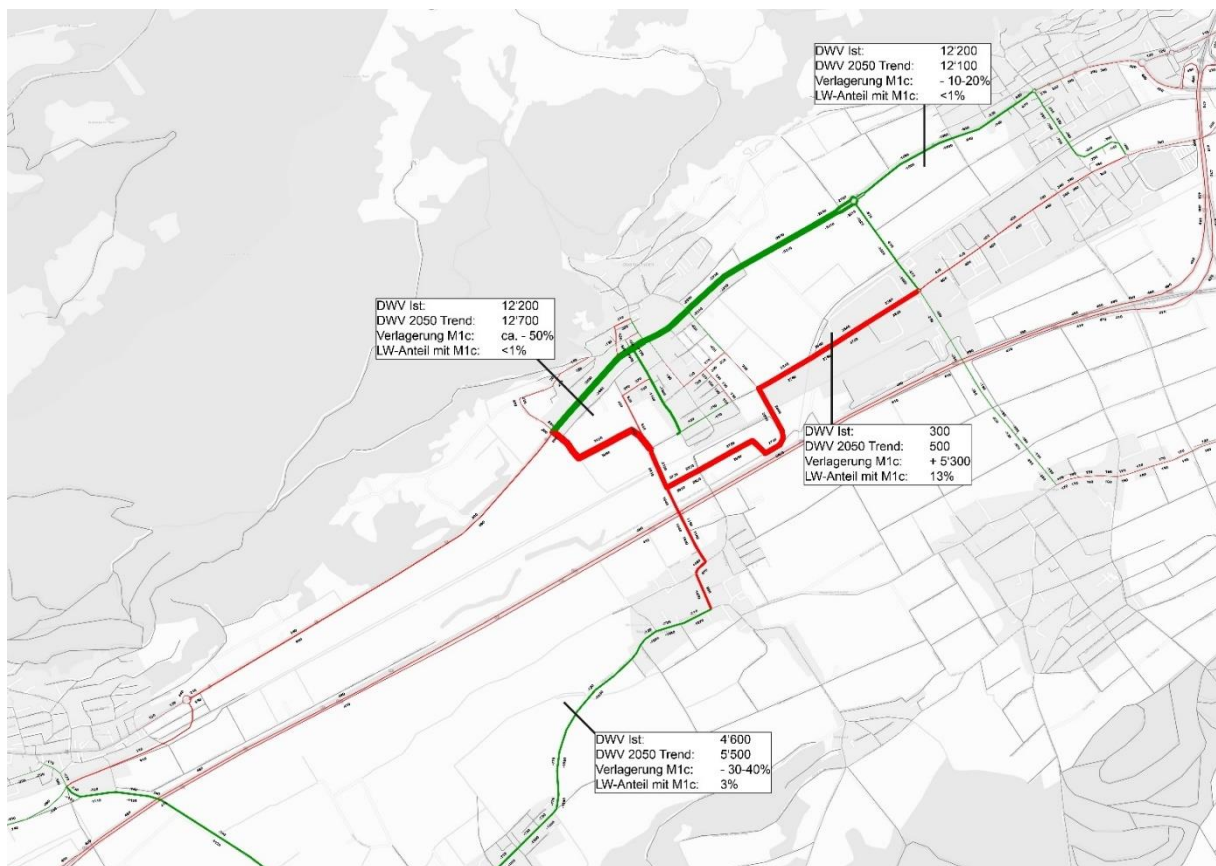


Abbildung 40: Differenzplot Verkehrsmoell Umfahrung Oberbuchsiten
(grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)

Mit einer durchgehenden Ost-West Verbindung und entsprechenden flankierenden Massnahmen im Ortszentrum von Oberbuchsiten (vgl. Kap. 2.2.4) kann das Zentrum um über 50% entlastet werden kann. Zudem findet auch eine starke Entlastung im Bereich Niederbuchsiten (Dorfstrasse) statt. Der Schwerverkehrsanteil wird auf den Ortsdurchfahrten reduziert.

M1d – Neuer Aareübergang mit Umfahrung Fülenbach

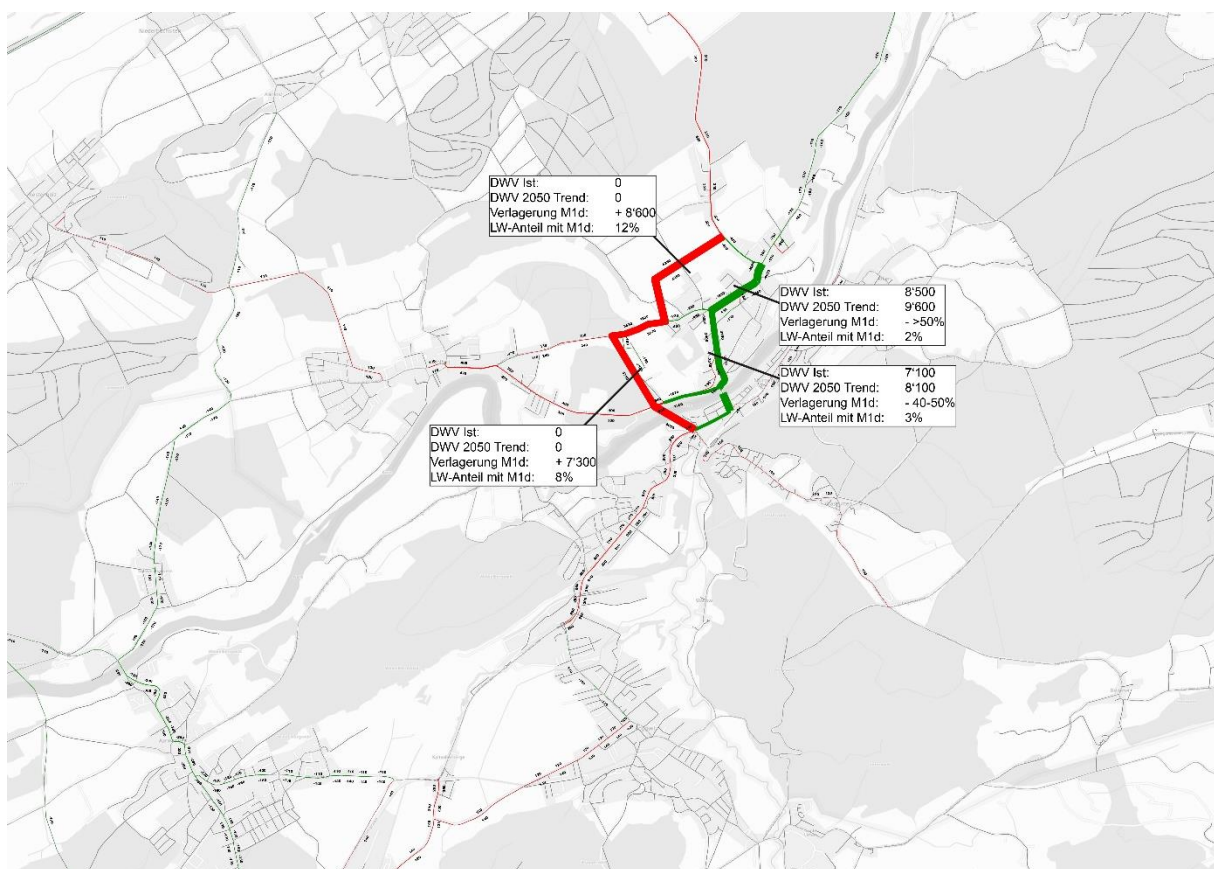


Abbildung 41: Differenzplot Verkehrsmodell Umfahrung Fülenbach
(grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)

Ein neuer Aareübergang samt Umfahrung Fülenbach hat eine sehr lokale Wirkung. Das Zentrum von Fülenbach könnte um 50% entlastet werden. Die absolute Verkehrsmenge ist hingegen eher gering. Auf dem übrigen Strassennetz sind nur geringe Veränderungen erkennbar.

Priorisierung der Begleitgruppe - MIV-Massnahmen

Die Bewertung der Massnahmen anhand der Bewertungskriterien zusammen mit der Begleitgruppe hat folgendes Ergebnis ergeben.

Tabelle 6: Priorisierung Begleitgruppe der MIV-Massnahmen

Verkehrsmittel	Massnahme			Nutzen / Priorität der Massnahmen zur Zielerreichung				Priorität für die Begleitgruppe
	Fokus	Nr.	Bezeichnung	Das Verkehrs-aufkommen soll im Siedlungs-raum verträglich abgewickelt werden.	Das Verkehrsnetz soll zuverlässig und sicher sein.	Der Güterverkehr soll gelenkt und auf die Bahn verlagert werden.	Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.	
motorisierter Individualverkehr	1, 2	a	ERO+ mit Anschluss Hägendorf Ost	4	3	2	0	sehr hohe Priorität
	1	b	Borntunnel inkl. Aareübergang Rothrist	2	3	1	0	hohe Priorität
	1	c	Umfahrung Oberbuchsiten inkl. Öffnung Industriestrasse West	4	3	1	0	hohe Priorität
	1	d	Aareübergang Fulenbach inkl. Umfahrung	2	2	1	0	geringe Priorität
	2, 3	d	Sanierung Aareübergang Fulenbach	0	0	0	0	nicht relevant
	1, 2, 3	e	Verkehrsmanagement Region Olten bis Egerkingen	1	2	1	1	geringe Priorität
	2, 3	f	Aufwertung Ortsdurchfahrten	2	1	1	2	hohe Priorität
	1, 2, 3	g	Parkraumbewirtschaftung	1	0	0	1	kaum Priorität
	1, 2, 3	h	Verkehrsberuhigung Quartierstrassen	1	1	0	1	geringe Priorität
	3	i	Reduktion Höchstgeschwindigkeit auf Ortsdurchfahrten	2	1	1	0	geringe Priorität
	3	j	Mobilitätskonzepte für verkehrsintensive Einrichtungen	1	0	0	1	kaum Priorität

Die Umfahrungsstrassen sowie Aufwertung der Ortsdurchfahrten werden mit der höchsten Priorität beurteilt. Insbesondere die Erstellung der ERO+ mit dem Anschluss Hägendorf Ost ist aus Sicht der Begleitgruppe weiter zu verfolgen. Der Borntunnel und die Umfahrung Oberbuchsiten erhalten aus Sicht der Begleitgruppe eine hohe Priorität. Steht beim Borntunnel die Entlastung einer weiteren Ortschaft im Vordergrund, wird bei der Umfahrung Oberbuchsiten die Chance für die Lenkung des Schwerverkehrs und der direkteren Anbindung des Industriegebietes gesehen. Weiter schafft die Umfahrung Oberbuchsiten eine gewisse Redundanz im Strassensystem, was beim Ereignisfall von Nutzen sein kann. Ebenfalls eine hohe Priorität erhält die Aufwertung der Ortsdurchfahrten insbesondere als flankierende Massnahmen zu den Umfahrungsstrassen.

Hingegen wird für die Umfahrung Fulenbach aufgrund des sehr lokalen Nutzens tiefer priorisiert als die anderen Umfahrungen.

In der Einzelbetrachtung erhalten von der Begleitgruppe eine tiefe Priorität Verkehrsmanagementmassnahmen, die Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen und Ortsdurchfahrten sowie Mobilitätskonzepte für verkehrsintensive Einrichtungen.

5.4.2 Öffentlicher Verkehr

Die Beurteilung von Angebotsmassnahmen beim öV wurde ohne Hilfe des Verkehrsmodells durchgeführt. Die Bewertung der Massnahmen zeigt, dass Massnahmen des öV insgesamt von der Begleitgruppe eine geringere Priorität haben als MIV-Massnahmen. Dies insbesondere aus dem Aspekt, da sie nur – wenn überhaupt – zu einer geringen Entlastung des Siedlungsgebietes führen. Insbesondere der Schwerverkehr kann durch diese Massnahmen im Siedlungsgebiet nicht reduziert werden.

Am meisten Punkte erhält der Ausbau des Busangebots (Takt) im Rahmen des STEP 2035.

Tabelle 7: Priorisierung Begleitgruppe der öV-Massnahmen

Verkehrsmittel	Massnahme			Nutzen / Priorität der Massnahmen zur Zielerreichung				Priorität für die Begleitgruppe
	Fokus	Nr.	Bezeichnung	Das Verkehrsaufkommen soll im Siedlungsraum verträglich abgewickelt werden.	Das Verkehrsnetz soll zuverlässig und sicher sein.	Der Güterverkehr soll gelenkt und auf die Bahn verlagert werden.	Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.	
öffentlicher Verkehr	1, 2, 3	a	Fernverkehrshalt Egerkingen	0	0	0	3	geringe Priorität
	1, 2	b	Busangebot STEP 2035	0	0	0	1	kaum Priorität
	3	b	Busangebot STEP 2035, Verdichtung Taktniveau	1	1	0	3	geringe Priorität
	2	c	Ausbau öV-Drehscheibe in Oensingen (angebotsseitig)	0	0	0	1	kaum Priorität
	3	c	Ausbau öV-Drehscheibe, Oensingen und Egerkingen / Olten	0	0	0	2	kaum Priorität
	2	d	Ausbau der stark frequentierten Bushaltestellen	0	0	0	1	kaum Priorität
	3	d	Ausbau aller Bushaltestellen	0	0	0	2	kaum Priorität
	3	e	Verdichtung regionales Bahnangebot	1	0	0	2	geringe Priorität

5.4.3 Veloverkehr

Aus ähnlichen Gründen wie die Massnahmen des öV erhalten auch die Massnahmen des Veloverkehrs aus Sicht der Begleitgruppe eine geringere Priorität als die Umfahrungsstrassen. Am besten bei den Velomassnahmen schneidet eine Velobahn (Velovorrangroute) zwischen Olten und Oensingen ab. Weiter hat die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Ausbau der bestehenden Infrastruktur im Bereich Veloverkehr am meisten Punkte.

Tabelle 8: Priorisierung Begleitgruppe der Veloverkehr-Massnahmen

Verkehrsmittel	Massnahme			Nutzen / Priorität der Massnahmen zur Zielerreichung				Priorität für die Begleitgruppe
	Fokus	Nr.	Bezeichnung	Das Verkehrs-aufkommen soll im Siedlungs-raum verträglich abgewickelt werden.	Das Verkehrsnetz soll zuverlässig und sicher sein.	Der Güterverkehr soll gelenkt und auf die Bahn verlagert werden.	Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.	
Veloverkehr	1, 2, 3	a	Verbesserung Sicherheit auf Kantonsstrassen	1	2	0	1	geringe Priorität
	1, 2, 3	b	Angebot bestehende Veloinfrastruktur ausbauen	1	1	0	2	geringe Priorität
	2	c	Velobahn, Egerkingen bis Olten	0	1	0	2	geringe Priorität
	3	c	Velobahn, Oensingen bis Olten	0	2	0	3	geringe Priorität
	1	d	Nord-Süd Querverbindungen, Egerkingen - Neuendorf	0	0	0	1	kaum Priorität
	2	d	Nord-Süd Querverbindungen, Ege - Neu / Hägendorf - Boningen	0	0	0	1	kaum Priorität
	3	d	Nord-Süd Querverbindungen, Ege - Neu / Häg - Bon / Egen - Ful / Obe - Nie	0	1	0	2	geringe Priorität
	2, 3	e	Veloabstellplätze	0	0	0	2	kaum Priorität
	3	f	Fuss- und Velokonzept	0	1	0	1	kaum Priorität
	2, 3	g	Erreichbarkeit Verkehrsdrehscheiben und Industrie	0	1	0	2	geringe Priorität
	3	h	Veloverleihsystem im Gebiet Ost	0	0	0	2	kaum Priorität

5.4.4 Güterverkehr

Die Direktanbindung RAZ sowie auch die Förderung des Bahnverlads ist aus Sicht der Begleitgruppe zentral für die Region Olten-Gäu.

Tabelle 9: Priorisierung Begleitgruppe der Güterverkehr-Massnahmen

Verkehrsmittel	Massnahme			Nutzen / Priorität der Massnahmen zur Zielerreichung				Priorität für die Begleitgruppe
	Fokus	Nr.	Bezeichnung	Das Verkehrs-aufkommen soll im Siedlungs-raum verträglich abgewickelt werden.	Das Verkehrsnetz soll zuverlässig und sicher sein.	Der Güterverkehr soll gelenkt und auf die Bahn verlagert werden.	Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.	
Güterverkehr	1	a	Direktanbindung RAZ	1	2	3	0	hohe Priorität
	3	b	City-Logistik	2	0	1	0	kaum Priorität
	2	G2c	Fördern Bahnverlad, Zugang RAZ und Oensingen	1	1	4	0	hohe Priorität
	3	G3c	Fördern Bahnverlad, RAZ, Murpf AG, Grossverteilern in Obe, Ric SO, Oen	1	1	4	0	hohe Priorität
	1, 2, 3	d	Mobilitätskonzepte für Güterverkehrsintensive Einrichtungen	1	1	0	2	geringe Priorität
	1, 2, 3	e	Verkehrssicherheit in Siedlungsräumen stärken	1	1	1	1	geringe Priorität

5.4.5 Fazit

Die Priorisierung der Massnahmen durch die Begleitgruppe zeigt, dass für die Gemeinde eine Entlastung der Ortsdurchfahrten, insbesondere vom Schwerverkehr, im Vordergrund steht. Bei der Einzelbetrachtung der Massnahmen schneiden deshalb diese Massnahmen gut ab. Eine Bewertung im gesamverkehrlichen Kontext fand mit der Begleitgruppe nicht statt. Die Diskussion zeigte aber, dass Massnahmen aus dem Bereich öV und Veloverkehr einen Beitrag zur Erreichung der gesetzten Ziele leisten sollen und in einem gesamverkehrlichen Kontext Akzeptanz finden.

6 Gesamtverkehrskonzept

Das GVK Olten-Gäu dient dazu aufzuzeigen, wie die Ziele des kantonalen Richtplans sowie die vorliegenden regionsspezifischen verkehrlichen Ziele erreicht werden können und wie auf den ausgewiesenen Handlungsbedarf (Kap. 4) reagiert werden soll. Hierzu dient die Massnahmenevaluation mit der Begleitgruppe (Kap. 5) als wichtige Grundlage. Darauf aufbauend wurden die Massnahmen für das GVK Olten-Gäu abgeleitet. Sie sind teilweise Kombinationen der bewerteten Massnahmen und stammen aus allen drei Fokusbetrachtungen. Damit soll ein ausgewogenes GVK Olten-Gäu erreicht werden, welches auf den Handlungsbedarf reagiert aber auch im Hinblick auf die künftigen Entwicklungen agiert. Dabei spielen alle Verkehrsmittel eine wichtige Rolle.

6.1 Massnahmen



Die Massnahmen sind in vier Schwerpunkte kategorisiert. Bei den meisten Massnahmen handelt es sich um Massnahmenpakete, welche mehrere Massnahmen beinhalten. Um die gesamtverkehrliche Wirkung vollends zu erzeugen, müssen die Massnahmen ineinandergreifen können und regional wie auch zeitlich abgestimmt sein.

Gesamtverkehrliche Massnahmen dienen zur Entlastung der Ortszentren. Mittels Netzer-gänzungen und Verkehrslenkungsmassnahmen soll der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen gebündelt werden, um den Verkehr in den Siedlungsgebieten verträglich abzuwickeln. Die einzelnen Elemente der geplanten Netzer-gänzungen werden so ins bestehende Verkehrsnetz eingebaut, damit sie eine möglichst hohe Verkehrsverlagerung auf die hochklassierten Strassen erzeugen. Insbesondere wegen dem hohen Schwerverkehrsanteil können dank der Verlagerung die Verkehrsbelastungen in verschiedenen Ortschaften des Gäus deutlich reduziert werden. Es entsteht damit ein grösseres Aufwertungspotenzial der heute grösstenteils verkehrsorientierten Ortsdurchfahrten. Dank den aufgewerteten Ortsdurchfahrten wird der Fuss- und Veloverkehr gefördert, wovon eine Veränderung des Modalsplits im Binnenverkehr erwartet wird. Der öV profitiert von den entlasteten Ortsdurchfahrten insofern, dass die Fahrplanstabilität erhöht werden kann und damit die Attraktivität des Busverkehrs im Gäu ebenfalls steigt.

Mit der Förderung des Bahnverlades soll der **Güterverkehr** möglichst auf die Schiener verlagert werden.

Mit den Massnahmen des **Fuss- und Veloverkehrs**, welche insbesondere den Ausbau der Veloverkehrsinfrastruktur vorsehen, soll die Qualität verbessert werden, damit das Velopotenzial in der Region, insbesondere bei Fahrten in die Zentren Olten und Oensingen genutzt werden können.

Mit dem Ausbau der öV Drehscheiben sowie der Anpassung des Fahrplans soll der **öffentliche Verkehr** attraktiv werden und die einzelnen Verkehrsmittel in der Region besser vernetzt werden. Damit entstehen attraktive Verbindungen in die regionalen und überregionalen Zentren.

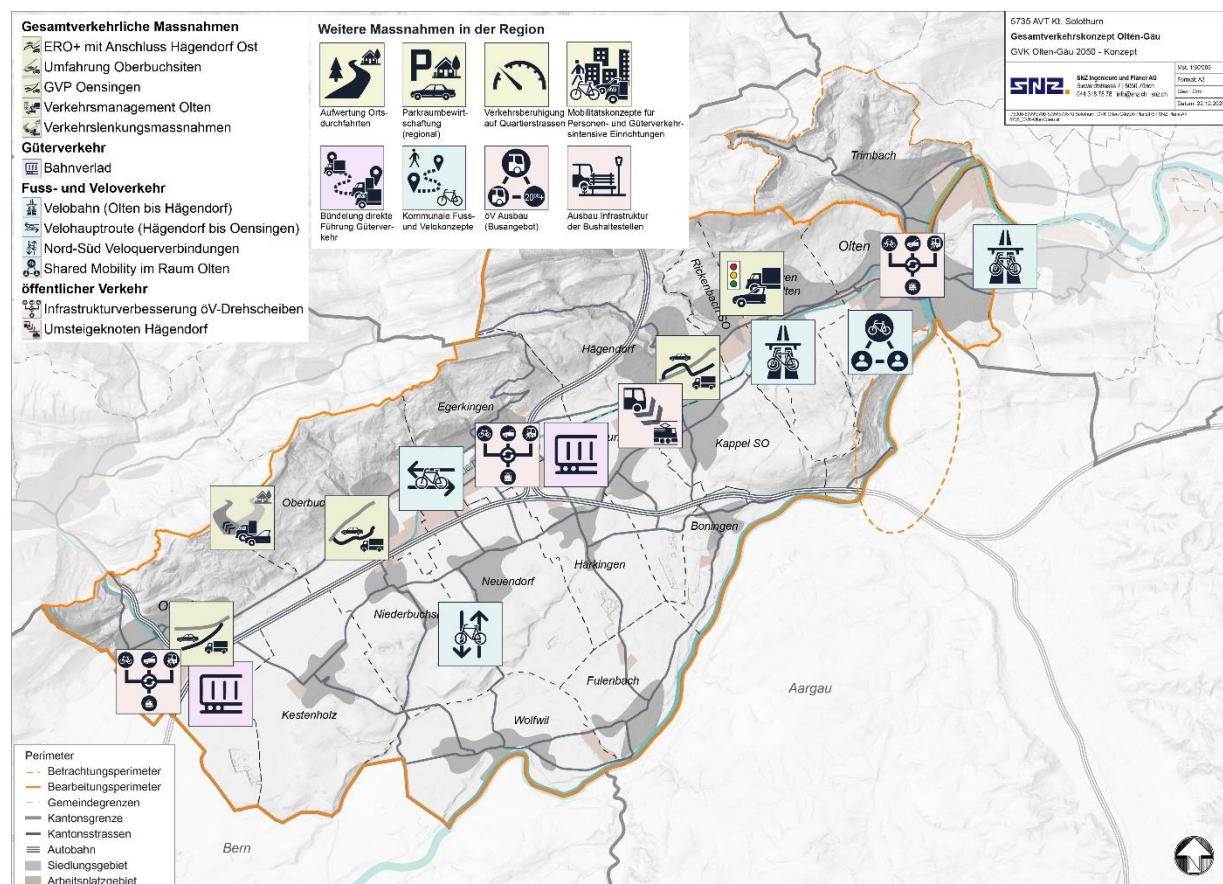


Abbildung 42: GVK Olten-Gäu 2050 – Konzept (siehe auch Plan im Anhang 2)

Nachfolgend werden die Massnahmen des GVK Olten-Gäu nach den Massnahmenswerpunkten in einer Tabelle dargestellt. Für die einzelnen Massnahmen findet sich eine Erläuterung sowie eine Übersicht des Beitrages zur Zielerreichung des GVK Olten-Gäu. Diese Zielerreichung ist abgeleitet von dem definierten Handlungsbedarf der einzelnen Zielsetzungen (vgl. Kap. 4).

6.1.1 Übersicht

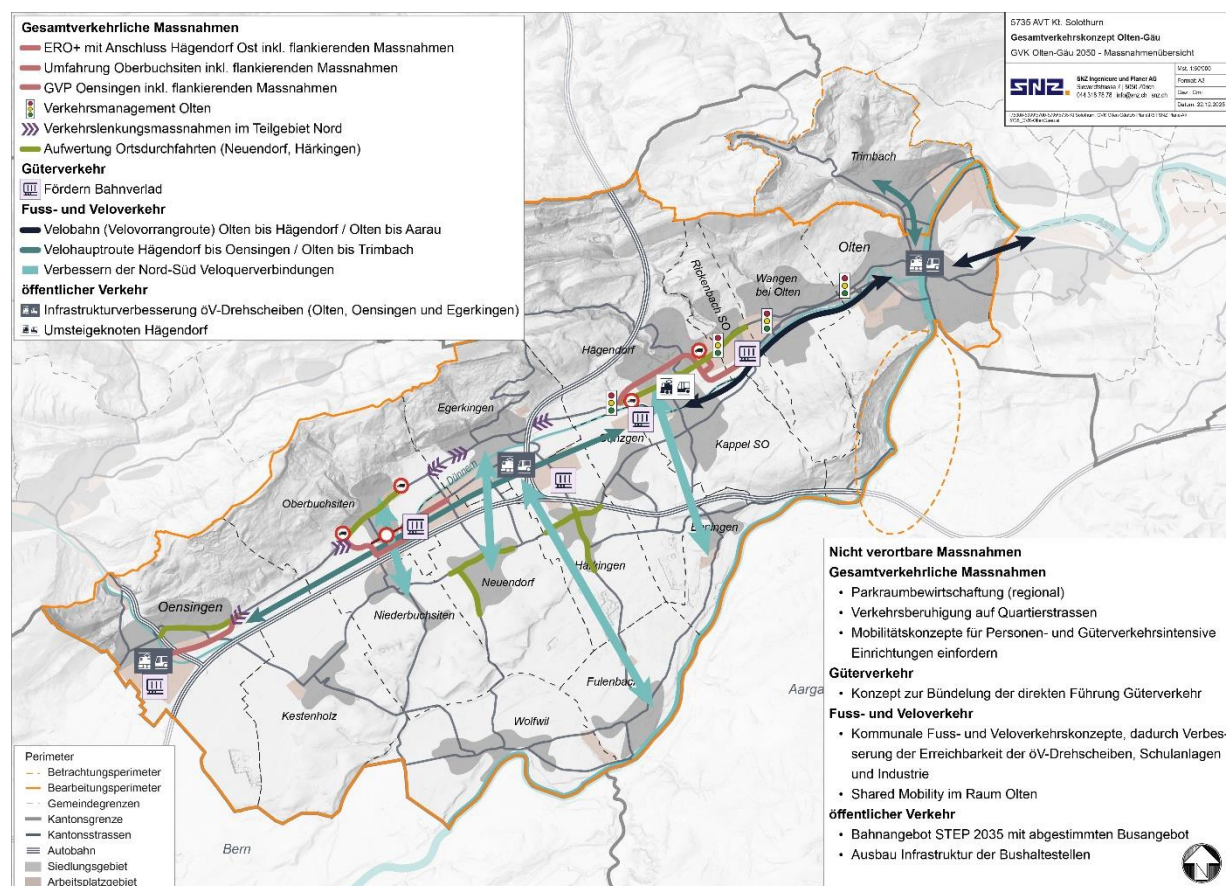


Abbildung 43: GVK Olten-Gäu 2050 - Massnahmenübersicht (siehe auch Plan im Anhang 2)

6.1.2 Gesamtverkehrliche Massnahmen

Bezeichnung	Erläuterung	Beitrag zur Zielerreichung
ERO+ mit Anschluss Hägendorf Ost inkl. flankierenden Massnahmen	Die ERO+ hat sowohl in den Untersuchungen der Machbarkeitsstudie (vgl. Kap. 2.2.3) als auch den Untersuchungen im Bezug auf den gesamten Perimeter eine deutliche Entlastung des Siedlungsgebietes aufgezeigt. Dabei werden nicht nur die Gemeinden Hägendorf und Rickenbach entlastet, sondern grossräumig das Teilgebiet Ost. Damit das Strassennetz gesamthaft keine Mehrbelastung erfährt, sind flankierende Massnahmen notwendig. Zudem soll der öV von einer höheren Fahrplanstabilität profitieren können sowie die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert werden.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross
Umfahrung Oberbuchsiten inkl. flankierenden Massnahmen	Die Umfahrung Oberbuchsiten erlaubt mit der ERO+ ein redundantes Strassennetz auf der gesamten Gäu-Achse. Sie ermöglicht neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt Oberbuchsiten den Schwerverkehr zu lenken und so weitere Ortsdurchfahrten wie Neuendorf zu entlasten. Insbesondere mit der Entwicklung des RAZ erhöht sich der Nutzen dieser Massnahme.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross
GVP Oensingen inkl. flankierenden Massnahmen	Das Gesamtverkehrsprojekt (GVP) Oensingen bezweckt die Verlegung der heute mitten durch Oensingen führenden Hauptverkehrsstrasse H5 auf eine weiter südlich gelegene Achse, welche direkt an die A1 anschliesst. Dadurch werden die Hauptverkehrsströme sowie die sich stark entwickelnden Arbeitsplatzzonen in Oensingen und Niederbipp direkt an die Nationalstrasse angebunden und Oensingen vom Durchgangsverkehr entlastet. Durch die Entlastung von Oensingen vom motorisierten Verkehr können zudem weitere Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt werden.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross
Turbokreisel Hausimoll	Der bestehende Kreisel Hausimoll wird in den kommenden Jahren zu einem Turbokreisel ausgebaut. Der geplante Ausbau unterstützt auch die Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs, welcher durch den Ausbau der Industriestrasse sowie Erstellung der Umfahrung Oberbuchsiten entsteht.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross

Verkehrsmanagement Olten	Als flankierende Massnahme zum 6-Spur-Ausbau der Autobahn wird ein Verkehrsmanagement an den relevanten Knoten umgesetzt. Dieses ist weiterzuentwickeln und dauerhaft zu installieren. Es unterstützt die spätere Lenkung des Verkehrs auf die geplanten Umfahrungsstrassen.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross
Verkehrslenkungsmassnahmen im Teilgebiet Nord	Als flankierende Massnahmen zu den geplanten Umfahrungsstrassen sowie dem 6-Spur-Ausbau der Autobahn soll mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen der Verkehr gelenkt werden.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross
Aufwertung Ortsdurchfahrten (Neuendorf und Härkingen)	Die Aufwertung von Strassenräume innerhalb des Siedlungsgebietes steigert nicht nur die Qualität entlang dieser wichtigen Achsen, sondern erhöhen auch die Verkehrssicherheit. Dadurch kann insbesondere im Zusammenhang mit den Umfahrungsstrassen eine zusätzliche Entlastung der Siedlungsräume (auch vom Schwerverkehr) sichergestellt werden. Neben den direkt entlasteten Ortsdurchfahrten sind im Rahmen der Strassensanierungen die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich zu gestalten und im Rahmen der Möglichkeiten aufzuwerten.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross
Parkraumbewirtschaftung (regional)	Eine regional aufeinander abgestimmte Parkraumbewirtschaftung fördert den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel und kann dazu dienen den erwarteten Mehrverkehr auf dem Strassennetz zu reduzieren.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross
Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen	Durch die Verkehrsberuhigung auf den kommunalen Achsen kann der Durchfahrtswiderstand erhöht und entsprechend der Ausweichverkehr von den übergeordneten Strassenachsen minimiert werden. Die tieferen Geschwindigkeiten führen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	abgestimmt verträglich zuverlässig und sicher gelenkt verlagert Beitrag klein gross

Mobilitätskonzepte für Personen- und Güterverkehrsintensive Einrichtungen einfordern	Mit den Mobilitätskonzepten soll möglichst viel induzierter Verkehr auf flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagert werden. Entsprechend sind Konzepte zu erarbeiten und eine Umsetzungskontrolle durchzuführen.	
--	---	--

6.1.3 Güterverkehr

Bezeichnung	Erläuterung	Beitrag zur Zielerreichung
Fördern Bahnverlad	Mit dem Ausbau von Verladestationen wird die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene unterstützt. Der Ausbau der Verladestationen soll im Richtplan mit den notwendigen Einträgen verbindlich ergänzt werden.	
Konzept zur Bündelung des Schwerverkehrs	Mit den vorgesehenen Netzergänzungen (Kap. 6.1.2) ist eine Bündelung des Schwerverkehrs auf den gewünschten Achsen möglich. Entsprechend müssen weitere Strassen mit einem Fahrverbot für Lastwagen belegt werden. Ein detailliertes Konzept ist zu erarbeiten.	

6.1.4 Fuss- und Veloverkehr

Bezeichnung	Erläuterung	Beitrag zur Zielerreichung
Velobahn (Velovorrangroute) Hägendorf bis Olten	Der Kanton hat nachgewiesen, dass in diesem Korridor ein hohes Potenzial für den Veloverkehr besteht. Eine Velobahn (Velovorrangroute) als höchste Stufe des Veloverkehrsnetzes dient als Rückgrat für schnelle und sichere Veloverbindungen innerhalb der Agglomeration. Sie bildet die Basis für eine Erhöhung des Veloverkehrs am Modalsplit.	

Velobahn (Velovorrangroute) Olten bis Aarau	Für den Raum Olten wurde eine Velokorridorstudie erstellt. Ab Olten soll eine Velovorrangroute via Dullikon in Richtung Aargau erstellt werden.	
Velohauptroute Oensingen bis Hägendorf	Mit der Verlängerung der Velohauptroute bis Oensingen erhält die Region ein wichtiges Rückgrat für den Veloverkehr.	
Velohauptroute Olten bis Trimbach	Für den Raum Olten wurde eine Velokorridorstudie erstellt. Aus dem Zentrum Olten soll eine Velohauptroute nach Trimbach geführt werden.	
Verbessern der Nord-Süd Veloquerverbindungen	Auf den Nord-Süd Veloquerverbindungen bestehen heute keine Veloverkehrsinfrastrukturen. Mit der Verbesserung mittels Querungsstellen, Velostreifen oder Radwegen kann der Veloverkehr im regionalen Kontext verbessert werden. Die Verbindungen dienen auch als Zubringer zur Velobahn (Velovorrangroute) und dem Velohaupttroutennetz.	
Kommunale Fuss- und Veloverkehrskonzepte, dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit der öV-Drehscheiben, Schulanlagen und Industrie	Mit kommunalen Fuss- und Veloverkehrskonzepten wird das übergeordnete Netz verfeinert. Ziel ist es, die Situation von der Haustüre bis zum Zielort für die Nutzenden zu verbessern. Schwerpunkt soll dabei auf, für den Fuss- und Veloverkehr sensiblen Orten, wie Schulen, Orszentren und Bahnhöfen liegen.	

Shared Mobility im Raum Olten	Als Ergänzung zum öV soll im Raum Olten ein Konzept für Shared Mobility ausgearbeitet werden. Das Konzept soll in Abstimmung mit dem GVK Olten-Gösgen erarbeitet werden. Das Konzept Shared Mobility kann den öV in den Randstunden ergänzen oder Tangentialverbindungen ermöglichen.	
-------------------------------	---	--

6.1.5 Öffentlicher Verkehr

Bezeichnung	Erläuterung	Beitrag zur Zielerreichung
Bahnangebot STEP 2035 mit abgestimmten Busangebot	Der öV ist insbesondere in Richtungen Olten gegenüber dem MIV bezüglich Reisezeit nicht konkurrenzfähig. Dies hängt teilweise mit den Linienführungen oder dem Umsteigen auf die Bahn mit langen Umsteigezeiten zusammen. Deshalb sollen schnellere öV Verbindungen (Optimierung der Umsteigezeit) sowie der Ausbau des Angebots (Betriebszeiten, Taktintervall) die Attraktivität des öV erhöhen.	
Infrastrukturverbesserung öV-Drehscheiben (1. Etappe: Olten und Oensingen, 2. Etappe: Egerkingen)	Mit der Verbesserung der öV-Drehscheiben wird die Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gefördert. Insbesondere im Verkehr mit der Bahn über die Region hinaus steigert dies die Attraktivität des öV.	
Umsteigeknoten Hägendorf	Im Rahmen von Ausbauten soll der Bahnhof Hägendorf zu einem attraktiven Umsteigeknoten Bahn / Bus weiterentwickelt werden.	

Ausbau Infrastruktur der Bushaltestellen (Komfort, Veloabstellplätze)	Der Zugang zu den Haltestellen soll für alle Verkehrsteilnehmenden einfach und hindernisfrei sein. Mit dem Ausbau, mittels Sitzbänke, Wartehäusern und Veloabstellplätzen, wird der Komfort an den Bushaltestellen gesteigert.	
---	--	--

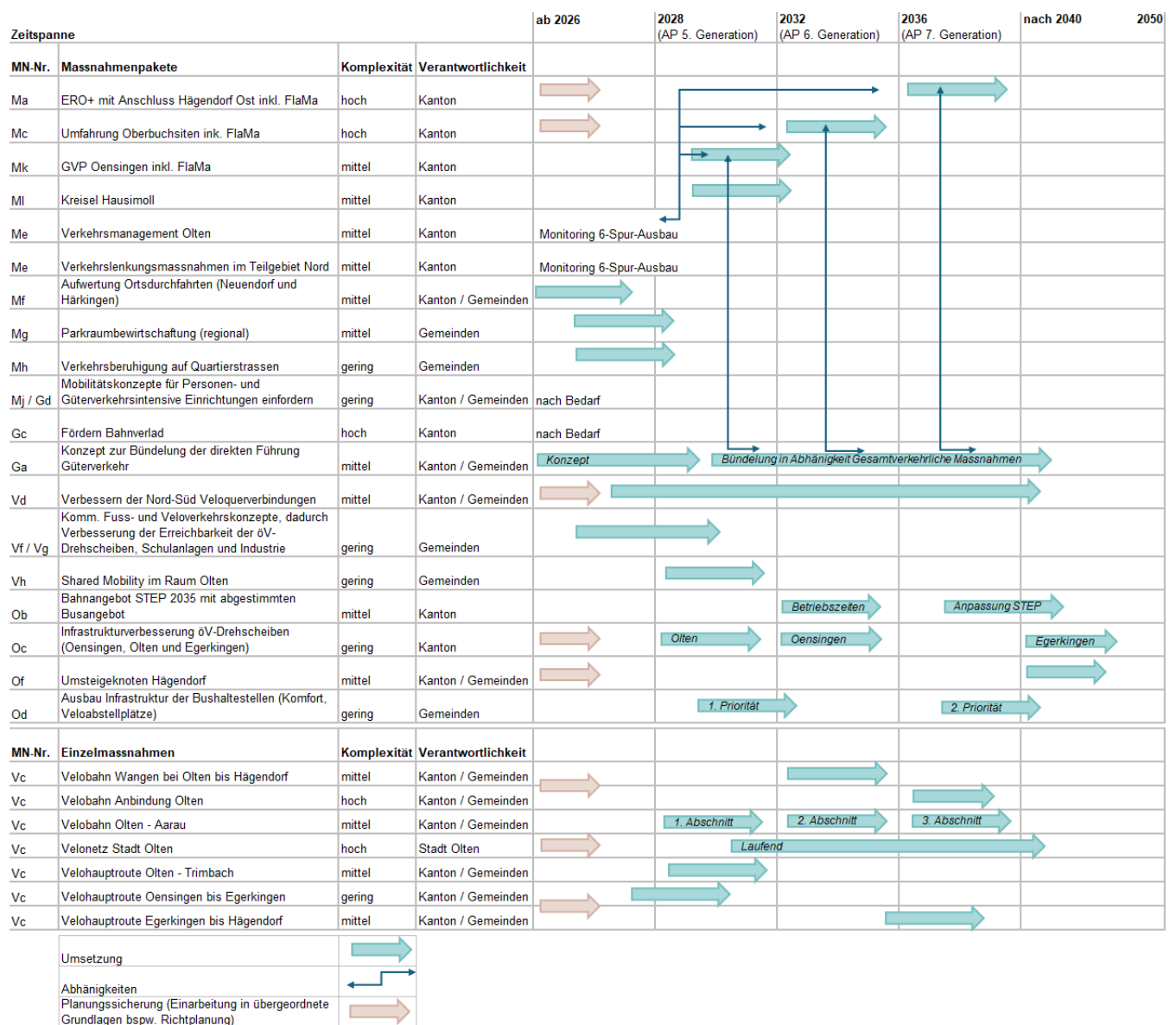
6.1.6 Nicht berücksichtigte Massnahmen

Die folgenden Massnahmen wurden aus unterschiedlichen Gründen nicht in das Zielbild des GVK Olten-Gäu mit dem Zeithorizont 2050 aufgenommen. Die Massnahmen werden gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in den gesamtverkehrlichen Kontext gestellt.

Bezeichnung	Begründung
Borntunnel	Der Borntunnel schneidet bezüglich Nutzens schlechter ab als die ERO+. Aufgrund der Komplexität des Projekts lässt sich ein Borntunnel nicht vor dem Jahr 2050 realisieren. Deshalb wird die Planung im Rahmen des GVK Olten-Gäu nicht weiterverfolgt.
Direktanbindung RAZ	Die Massnahmen sah eine Querverbindung im Bereich des Autobahnzubringers Egerkingen vor. Eine solche Verbindung bringt in den Ortszentren kaum eine Entlastung und ist nur sehr aufwändig zu realisieren. Deshalb wird sie nicht ins GVK Olten-Gäu aufgenommen.
Reduktion Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen	Im Rahmen der Aufwertung von Ortsdurchfahrten ist die Höchstgeschwindigkeit zu prüfen und im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen (Lärm, Sicherheit) umzusetzen.
Verdichtung regionales Bahnangebot	Eine Taktverdichtung der S-Bahn wurde geprüft. Sie bringt aufgrund der eher peripheren Lage der Bahnhöfe sowie der möglichen Taktlage keinen Nutzen zur Zielerreichung gemäss GVK Olten-Gäu.
Veloabstellplätze	Die Anforderungen an Veloabstellplätze sind situationsbedingt in den kommunalen Veloverkehrskonzepten zu überprüfen und aufzunehmen.
City-Logistik	Ein Konzept mit Logistik-Hubs ausserhalb des Wohngebietes und Bündelung von Fahrten wird in der Region mit nur einem geringen Nutzen verknüpft. Deshalb wird es nicht ins GVK Olten-Gäu aufgenommen.
Umfahrung Fülenbach	Die Umfahrung Fülenbach hat nur einen lokalen Nutzen. Zusammen mit dem Ausbau des Aareübergangs Fülenbach bestünde das Risiko, dass Schwerverkehr auf diese Nord-Süd Verbindungsachse gezogen wird. Entsprechend könnte die Umfahrung zur Mehrverkehr insb. Schwerverkehr auf anderen Ortsdurchfahrten führen. Deshalb wird die Massnahmen nicht ins GVK Olten-Gäu aufgenommen.

6.2 Umsetzungsplan

Der Umsetzungsplan zeigt auf, mit welcher Priorität bzw. in welcher Reihenfolge die Massnahmen(-pakete) erstellt werden sollen. Der Umsetzungsplan ist als Zielbild zu verstehen. Die Finanzierung und detaillierte Machbarkeit der Massnahmen konnte im Rahmen des GVK Olten-Gäu nicht geprüft werden. Entsprechend besteht noch keine abschliessende Kosten-/Nutzenbeurteilung. Diese wird im Rahmen der weiteren Detailplanung der Projekte vertieft. Der Zeitrahmen zum Start der Umsetzung orientiert sich am Rhythmus der Agglomerationsprogramme. Insbesondere bei den Infrastrukturmassnahmen soll sich der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme an den Kosten beteiligen. Damit im Agglomerationsprogramm eine Massnahme als A-Massnahme angemeldet werden kann, braucht das Projekt eine hohe Planungsreife. So sollen Massnahmen innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschluss der nächsten Generation umsetzbar sein. Entsprechend ist eine Aufnahme der grossen Infrastrukturprojekte als A-Massnahmen erst im Agglomerationsprogramm der 7. Generation realistisch. Bei den festgelegten Umsetzungshorizonten spielen neben der Finanzierungsmöglichkeit durch das Agglomerationsprogramm die Komplexität, Priorisierung oder Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen eine Rolle.



6.3 Wirkung

Mit dem Verkehrsmodell (Zustand 2050) wurden die verkehrliche Wirkung der Umfahrungsstrassen (ERO+ / Umfahrung Oberbuchsiten) sowie die von der Machbarkeitsstudie empfohlenen Flankierenden Massnahmen und Temporeduktion auf den Quartierstrassen geprüft. Durch die neue Parallelachse von Ost nach West können nicht nur die Siedlungsräume unmittelbar bei den Umfahrungen, sondern auch die umliegenden Gemeinden als auch die Mittulgäu Achse vom Verkehr – insbesondere dem Schwerverkehr - entlastet werden. Auf der Nord-Süd Achse zwischen Egerkingen und Härkingen ist nur mit einer leichten Zunahme zu rechnen. Insgesamt können damit Wohngebiete entlang der heutigen Hauptverkehrsachsen deutlich vom Verkehr entlastet werden und in diesen Gebieten der Strassenraum verträglich gestaltet werden. Mit der Bündelung des Schwerverkehrs und dem ortsfremden Verkehr können auch weitere Ortschaften dank der neuen durchgehenden Achse, die im Gäu entsteht, deutlich entlastet werden. Dafür müssen für die Stadt Olten im Zusammenhang mit dem GVK Niederamt (Erarbeitung 2025-2027) Lösungen für die stark belasteten Knoten an den Einfallsachsen entwickelt werden.

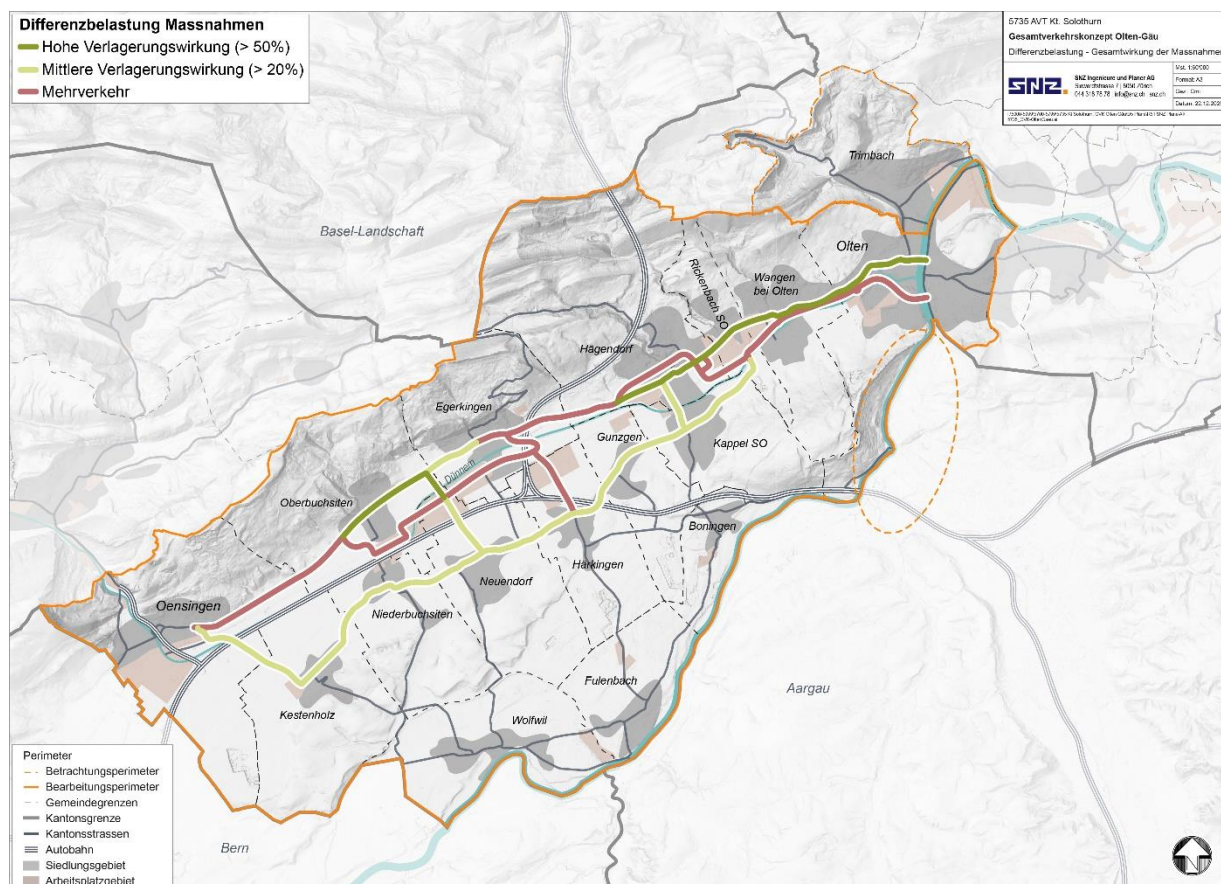


Abbildung 44: GVM-Differenzplot mit Massnahmen GVK Olten-Gäu

7 Massnahmenvertiefung

In den Teilgebieten sind unterschiedliche Massnahmen vorgesehen. Insbesondere im Teilgebiet Ost mit der Zentrumsstadt Olten stehen gesamtverkehrliche Massnahmen im Vordergrund. Aber auch in den beiden anderen Regionen müssen die Massnahmen aufeinander abgestimmt werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Nachfolgend werden einzelne Massnahmen(-pakete) vertieft betrachtet.

7.1 Teilgebiet Ost

Für das Teilgebiet Ost sind die Massnahmen ERO+, der Ausbau des Busangebots sowie die Velobahn (Velovorrangroute) Olten - Hägendorf zentrale Massnahmen zur Zielerreichung. Um ihre Wirkung insgesamt entfalten zu können, hängen diese drei Massnahmen teilweise voneinander ab. Die geplanten flankierenden Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume in den Ortszentren tragen wesentlich dazu bei, den Verkehr auf die Netzer-gänzung zu führen und so den Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten sowie die Fahrplanstabilität beim öV zu erhöhen. Um das vorhandene Potenzial für den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr im Raum Olten bis Hägendorf nutzen zu können, sind auch bei diesen Verkehrsmitteln ausbauen erforderlich. Diese sollen verhindern, dass sich mit der Er-gänzung des Strassennetzes der Modalsplit zugunsten des MIV verändert.

7.1.1 Entlastung Ortsdurchfahrten mit ERO+

Bestvarianten Machbarkeitsstudie

Parallel zum GVK Olten-Gäu wurde eine Machbarkeitsstudie für die ERO+ zwischen Rickenbach und Egerkingen erarbeitet. Für die weiteren Planungsschritte werden die Varianten 3 (südlich der Bahnlinie) und die Variante 4.1 (nördlich der Bahnlinie) weiterverfolgt und im weiteren Planungsprozess mit der bestehenden Variante in Halbtiefelage verglichen.



Abbildung 45: Machbarkeitsstudie ERO+, Variante 3 (Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)



Abbildung 46: ZMB ERO+, Variante 4.1 (Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)

Gesamtverkehrlicher Nutzen

Um eine gesamtverkehrliche Wirkung der ERO+ zu erzielen, spielt die Wahl der Variante keine entscheidende Rolle. Massgebend sind der Anschluss Hägendorf Ost, um eine möglichst grosse Entlastungswirkung zu erreichen sowie die Aufwertung der entlasteten Ortszentren als flankierende Massnahmen. Damit können mit ERO+ in den betroffenen Ortszentren Entlastungen von über 50% der heutigen Verkehrsmenge erwartet werden. Zudem soll der ortsfremde Schwerverkehr auf die ERO+ umgeleitet werden, wofür entsprechende Lastwagenfahrverbote erforderlich sind, um so im gesamten Teilgebiet die Belastung durch den Schwerverkehr zu reduzieren. Dies ermöglicht die Strassenquerschnitte in den Ortszentren zu reduzieren und den Strassenraum siedlungsverträglich zu gestalten und aufzuwerten. Die nachfolgenden beispielhaften Querschnitte zeigen, wie die Aufteilung des Strassenraums mit einer Verkehrsberuhigung (Tempo 30) sein kann.

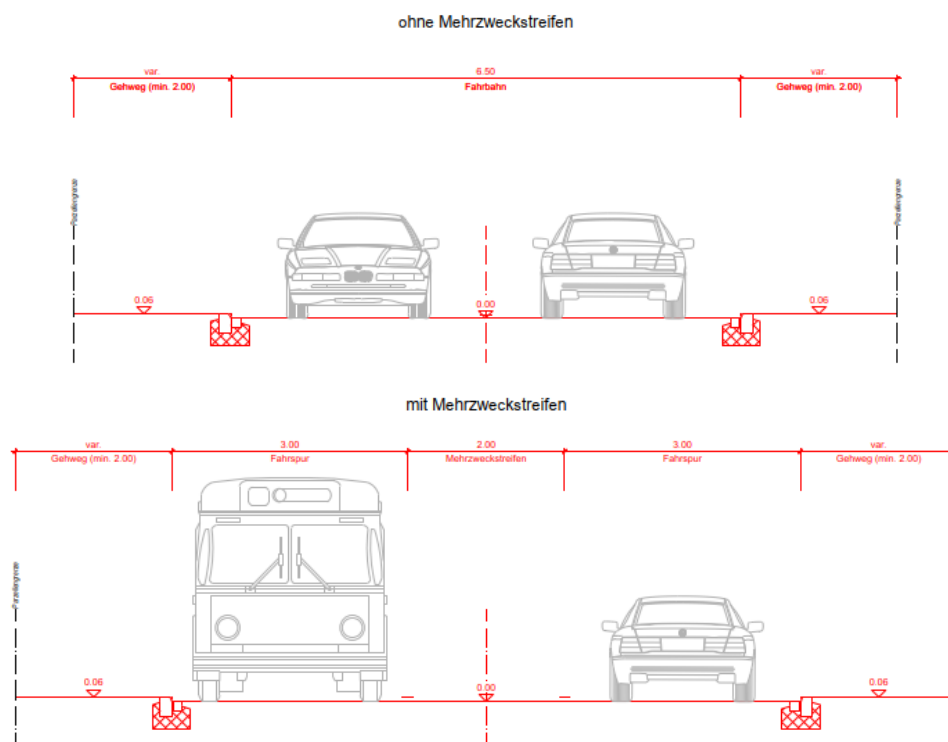


Abbildung 47: Mögliche Querschnitte Tempo 30 (Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)

Mit der stark reduzierten Verkehrsbelastung und den aufgewerteten Strassenräumen verbessern sich die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr in den Ortszentren deutlich. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Fahrplanstabilität im öV zunimmt und die Haltestellen aufgewertet werden. In Kombination mit der geplanten Velobahn (Velovorrangroute) und der höheren Fahrplanstabilität des öV, trägt die ERO+ massgeblich zur Erreichung der gesetzten gesamtverkehrlichen Ziele bei. Sie bietet für die Region zusammen mit der geplanten Umfahrung Oberbuchsiten eine Achse, welche erlaubt den Verkehr zu bündeln und zu lenken.

7.1.2 Konzept Lenkung Güterverkehr

Der Schwerververkehrsanteil auf dem Strassennetz des Gäus ist vergleichsweise hoch. Insbesondere bei Überlastung der Autobahn verlagert sich auch der Schwerverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Damit Ortschaften auch ohne zusätzliche Infrastrukturmassnahmen von ortsfremden Schwerverkehr entlastet werden können, sollen gewisse Strassenabschnitte für den Schwerverkehr (LKW ab 12 Meter Länge) gesperrt werden. Damit sollen die LKWs, welche in direktem Zusammenhang mit den Arbeitsplatzgebieten direkt von der Autobahn in diese Gebiete geführt werden. Insbesondere Fahrten durch den südlichen Teil des Gäus sollen so vermieden werden. Der in der Abbildung 48 gezeigte Vorschlag mit der Sperrung der Nord-Süd Verbindungen muss in einem weiteren Planungsschritt vertieft werden. Hierfür muss in einem ersten Schritt bei den betroffenen Strassen ein Monitoring durchgeführt werden, um die Auswirkungen auf die einzelnen Ortsdurchfahrten abzuschätzen, damit der Schwerverkehr nicht ungewollt verlagert wird. Zudem muss das Konzept so gestaltet werden, dass es im Hinblick auf die geplanten Netzergänzungen aufwärtskompatibel bleibt.

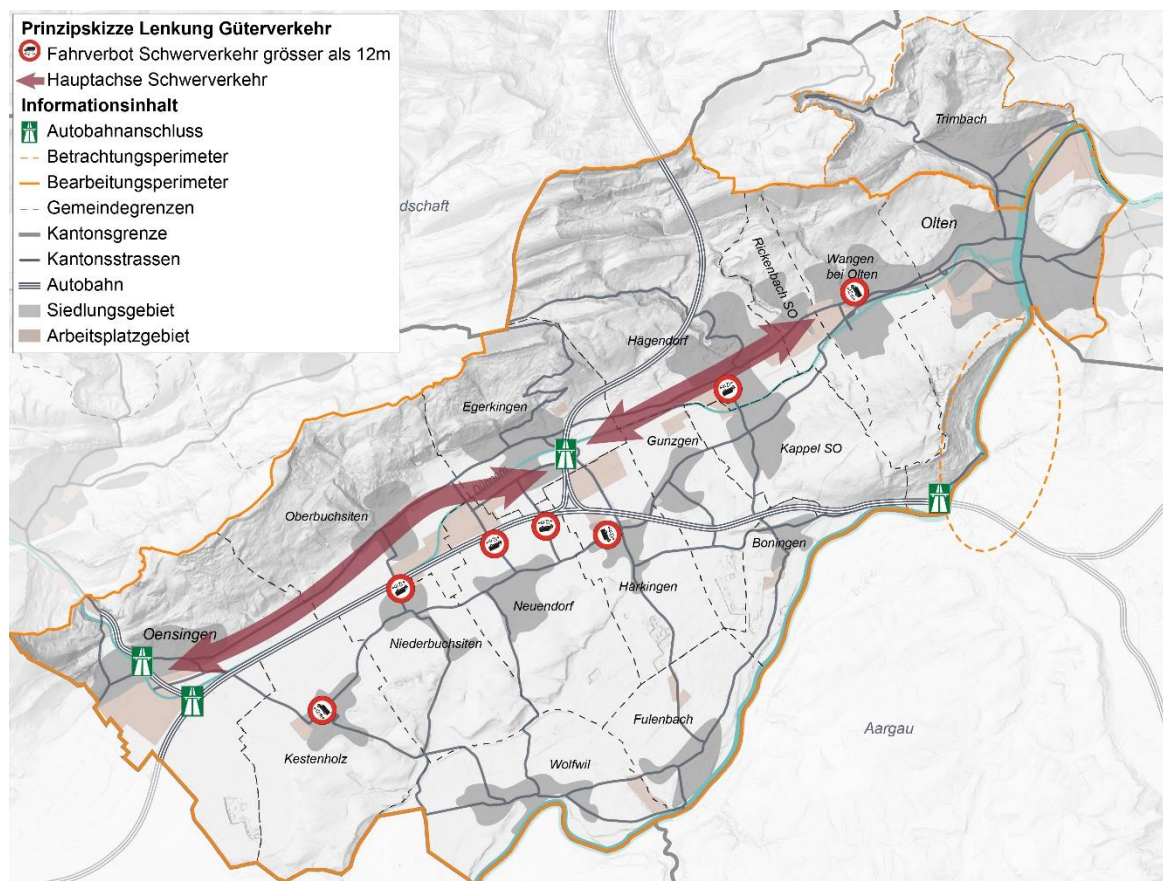


Abbildung 48: Prinzipskizze Lenkung Güterverkehr

7.1.3 Klassierung Kantonsstrassen

Durch die Erstellung der neuen Umfahrsstrassen, kann das Kantonsstrassennetz angepasst werden. Dabei werden Strassen sowohl umklassiert als auch an die Gemeinden abgetreten. Mit der ERO, die seit 2013 in Betrieb ist, und mit der Erstellung der ERO+ kann der Grossteil der Oltnen-/ Solothurnerstrasse (H5) innerhalb des Siedlungsraums zu einer regionalen Verbindungsstrasse abklassiert werden. Die Hauptstrasse 5 in Hägendorf wird teilweise an die Gemeinde abgetreten, bzw. zu einer Lokalverbindungsstrasse abklassiert. Dabei gilt es zu beachten, dass die als Gemeindestrasse abklassierte Achse weiterhin als Ausnahmetransportroute gilt. Trotzdem können die Ortsdurchfahrten attraktiver gestaltet werden.

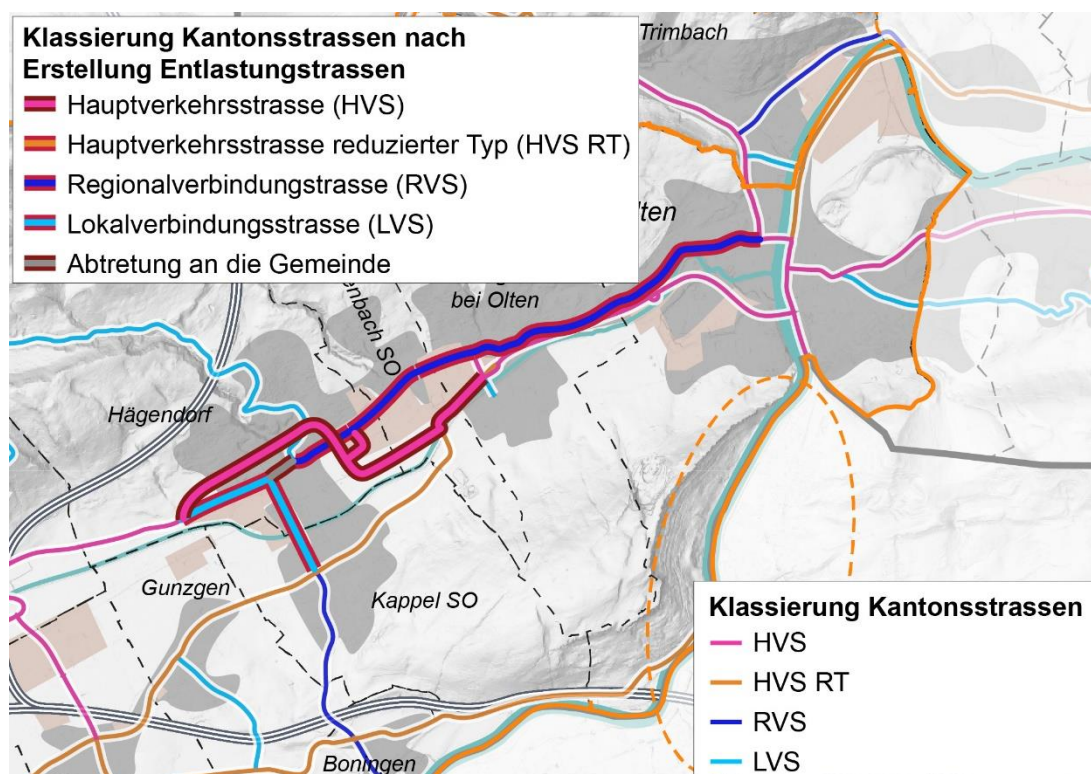


Abbildung 49: Klassierung Kantonsstrassen nach Erstellung Entlastungsstrassen Teilgebiet Ost

7.1.4 Velobahn (Velovorrangroute) Olten – Hägendorf inkl. Anschlussmöglichkeiten

Die Velobahn (Velovorrangroute) Olten bis Hägendorf soll in zwei Etappen erstellt werden. Das Potenzial einer solchen Infrastruktur wurde im kantonalen Velonetzplan [13] nachgewiesen. Die erste Etappe führt vom Siedlungsrand Olten bzw. Wangen bei Olten bis nach Hägendorf. Die bestehende Wegverbindung entlang der Dünnern bildet dabei das Grundgerüst. Im Bereich der geplanten ERO+ gibt es zwei mögliche Linienführungen, welche sich anbieten würden. Die Linienführung entlang der Bahnlinie müsste in Abstimmung mit der ERO+ geplant werden und birgt einige Umsetzungsrisiken. In einer ersten Etappe wird aus diesem Grund empfohlen, die Linienführung entlang der Dünnern zu priorisieren.

In einer zweiten Etappe soll der Anschluss innerhalb der Stadt Olten ergänzt werden. Durch die notwendigen Querungen der Bahnlinie sowie Aare sind entsprechend komplexe Bauwerke notwendig. Durch die Komplexität dieser Planung ist mit einer Umsetzung in den kommenden 10 Jahren nicht zu rechnen. Weiter soll auch in der Stadt Olten die Umsetzung der Vorrangroute etappenweise umgesetzt werden, so dass mit dem Verbindungstück von der Velobahn (Velovorrangroute) aus dem Gäu in die Stadt Olten (2. Etappe) eine lückenlose und direkt geführte Velobahn (Velovorrangroute) entsteht.

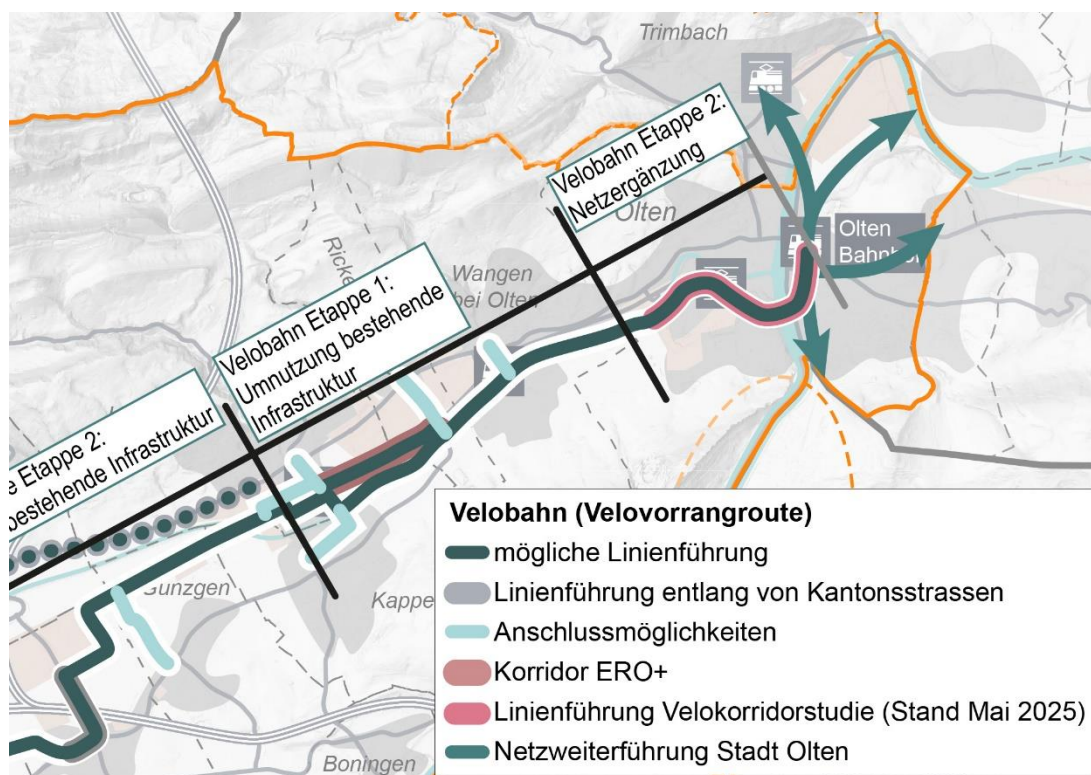


Abbildung 50: Mögliche Etappierung Velobahn (Velovorrangroute) Olten bis Hägendorf

7.1.5 Ausbau des öV-Angebots

Die Analyse des GVK Olten-Gäu hat ergeben, dass die Konkurrenzfähigkeit des öV in der Region Olten-Gäu bezüglich der Reisezeiten (lange Umsteigezeiten Bahn / Bus) sowie dem Angebot in den Randstunden (Betriebszeiten) gegenüber dem MIV eher klein ist. Deshalb wurde geprüft, mit welchen gezielten Massnahmen im Hinblick auf den Fernverkehrshalt Egerkingen (STEP 2035) das Angebot in dem Teilgebiet Ost ausgebaut werden kann. Zur Verbesserung des Angebots im Sinne des Handlungsbedarfes wurden die folgenden Ansätze geprüft:

- Ansatz 1: Verdichten des Bahnangebots → Bahn als Rückgrat für den öV der Region stärken
- Ansatz 2: Beschleunigen des öV-Angebots → Stärken der nachfragestarken Relationen
- Ansatz 3: Ausbau des Busangebots → erhöhen der zeitlichen Verfügbarkeit

Ansatz 1: Verdichten des Bahnangebots

Mit dem Bahnangebotsausbau STEP 2035 verkehren ab dem Zeitpunkt der Umsetzung ab Egerkingen vier Züge pro Stunde in beide Richtungen. Neben der S-Bahn (½-h Takt) verkehrt der Fernverkehr zusätzlich zur S-Bahn in Richtung Olten bzw. Oensingen. Ab den weiteren Bahnhöfen verkehrt weiterhin nur die S20 im ½-h Takt.

Um die Bahn als Rückgrat für den öV in der Region zu stärken und mittels attraktiven Umsteigeverbindungen die Reisezeiten zu verkürzen, wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft. Einerseits ein ¼-h Takt der S-Bahn andererseits eine beschleunigte S-Bahn um 15-Minuten versetzt zur S20 oder zum Fernverkehr.

Problematik der beiden Ansätze ist, dass entweder in Olten die Ankunftszeiten der S-Bahn und dem Fernverkehr aufgrund der unterschiedlichen Reisezeiten fast gleich sind oder bei anderer Taktlage die Ankunft in Olten so ist, dass dort keine massgebenden Anschlüsse erreicht werden. Bei einer Variante muss der Fernverkehr die S-Bahn überholen können, was entsprechende Infrastrukturausbauten zur Folge hätte. Ebenfalls dürften Konflikte mit dem Güterverkehr entstehen bzw. durch den Ausbau des Personenverkehrs die Kapazität des Güterverkehrs eingeschränkt werden, was den Verlagerungszielen beim Güterverkehr widerspricht.

Weiter müsste das Busangebot grossflächig verdichtet werden, um das ausgebaute Bahnangebot abnehmen zu können, was neben dem teuren Bahnangebot weitere Betriebskosten mit sich bringt.

Einem Ansatz mit verdichtetem Bahnangebot wird deshalb nach ersten Überlegungen nur eine schlechte Kosten-/Wirksamkeit attestiert und deshalb nicht weiterverfolgt.

Ansatz 2: Beschleunigen des öV-Angebots

Zur Beschleunigung des öV-Angebots stehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Verfügung. Die erste Möglichkeit besteht darin, die Bahn als schnelle Verbindung nach Olten zu nutzen. Hierfür sind jedoch attraktive Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus erforderlich. Diese lassen sich durch kurze Umsteigezeiten und ansprechende Umsteigemöglichkeiten (wie kurze und überdachte Wege) realisieren. Besonders bei einem ½ h-Takt ist eine hohe Zuverlässigkeit entscheidend, da bei einem Anschlussbruch die Reisezeit erheblich verlängert wird. Mit der Entlastung der Ortszentren durch die ERO+ wird der Bus auf der Hauptstrasse 5 weniger von Verkehrsbehinderungen betroffen sein, was einem Konzept mit schlanken Umsteigebeziehungen zugutekommt.

Eine weitere Option ist die Einführung direkter Busverbindungen von Hägendorf nach Olten mittels der ERO+. Die effektiven Fahrzeiten über die ERO+ wären zwar etwas schneller als die heutigen Busverbindungen über die H5, jedoch immer noch langsamer als die S-Bahn zwischen Hägendorf und Olten. Zudem ist ein Nachteil der Direktbusse, dass nur ein kleiner Teil des Siedlungsgebiets direkt erschlossen werden kann, wodurch das Nachfragepotenzial begrenzt bleibt.

Ansatz 3: Erhöhen der zeitlichen Verfügbarkeit

Die flächendeckende Verdichtung des Busangebots wurde in der Diskussion mit der Begleitgruppe als wenig zielführend bewertet. Für die Industrie- und Gewerbegebiete bringt eine Taktverdichtung aufgrund der Schichtarbeitszeiten wenig Nutzen. Hier ist vielmehr eine Abstimmung der Schichten auf den öV sowie eine Ausweitung der Betriebszeiten erforderlich. Hinsichtlich der Taktverdichtung besteht das grösste Marktpotenzial zwischen Hägendorf und Olten. Angebotsverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) würde den öV für die Pendelnden attraktiver gestalten und den fehlenden 15-Minuten-Takt auf der Bahn kompensieren. Durch die Verlängerung des derzeitigen 10-Minuten-Takts in der HVZ von Wangen bis Hägendorf kann das öV-Angebot in diesem dicht besiedelten Gebiet verbessert werden.

Neben dem gezielten Ausbau der Taktzeiten wird dem Ausbau der Betriebszeiten ein hoher Nutzen beigemessen. Mit einem attraktiven Angebot in den Randstunden könnten die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Industrie besser abgedeckt werden.

Fazit

Die vertiefte Betrachtung der möglichen Ansätze zur Verbesserung des öV-Angebots zeigt, dass ein Ausbau des Bahnangebots nicht realisierbar ist. Daher sollte im Teilgebiet Ost das Busangebot optimiert werden, um die öV-Verbindungen zu verbessern. Dies kann durch eine Optimierung der Verknüpfung von Bahn und Bus (vgl. Abbildung 55), eine gezielte Verdichtung des Busangebots sowie die Einführung eines attraktiven Randstundenangebots geschehen.

Diese angestrebten Verbesserungen können schrittweise umgesetzt werden. Eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen bietet sich insbesondere im Zusammenhang mit den notwendigen Fahrplanänderungen im Rahmen des STEP 2035 an. Neben den Angebotsverbesserungen sollte auch der Bahnhof Hägendorf als Umsteigeknoten in diesem Zeitrahmen gestärkt werden sowie die Fahrplanstabilität gewährleistet bleiben.

7.2 Teilgebiet Nord

Im Teilgebiet Nord wird mit dem Ausbau der Industrie- und Gewerbegebiete eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs erwartet. Derzeit existiert mit der H5 lediglich eine Achse neben der Autobahn, wodurch die Ortszentren stark mit Schwerverkehr belastet sind. Eine neue Spangenverbindung westlich von Oberbuchsiten, welche die H5 mit der Industriestrasse West verbindet, schafft ein redundantes System und entlastet das Zentrum von Oberbuchsiten erheblich. Zusammen mit dem GVP Oensingen wird eine zweite Achse geschaffen, die es ermöglicht, den Schwerverkehr auf Strassen zu lenken, welche die Wohngebiete weniger tangieren.

Mit dem geplanten Fernverkehrshalt in Egerkingen besteht zudem die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr im Teilgebiet Nord attraktiver zu gestalten. Nach der Umsetzung des STEP 2035 stehen ab der öV-Drehscheibe Egerkingen vier Zugverbindungen pro Stunde in Richtung Olten und Oensingen bzw. Solothurn zur Verfügung. Entsprechend soll das

Busnetz angepasst werden, um attraktive Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn und schnelle Verbindungen in die Zentren zu ermöglichen.

Das Erstellen einer Velohauptroute zwischen Hägendorf und Oensingen bildet die Grundlage, um den Veloverkehr in der Talebene auszubauen.

7.2.1 Umfahrung Oberbuchsiten

Mit der Spangenverbindung westlich von Oberbuchsiten und der Anbindung an die Industriestrasse wird eine neue durchgehende Ost-West Verbindung geschaffen. Die Industriestrasse soll für den Schwerverkehr geöffnet werden, was weitere bauliche Massnahmen mit sich zieht. Dadurch kann jedoch eine Parallelachse zu der bestehenden H5 als Autobahnzubringer geschaffen werden. Der Schwer- und Durchgangsverkehr kann auf diese neue Verbindung gelenkt werden. Damit können gemäss Wirkung im Verkehrsmodell (vgl. Kap. 6.3) die Ortsdurchfahrten von Oberbuchsiten, Egerkingen, Härkingen und Neuendorf entlastet werden. Im Vergleich mit den früheren Überlegungen im Rahmen der Ortsplanungsrevision Oberbuchsiten ist die Verkehrsverlagerungen durch die Verbindung mit der Industriestrasse deutliche grösser. Entsprechende flankierende Massnahmen entlang der H5 innerhalb der Ortszentren sind aber zentral, dies insbesondere in Oberbuchsiten, Egerkingen sowie auch Neuendorf. Damit die angestrebte Verlagerung / Entlastung erreicht und die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr in den Siedlungsgebieten gesteigert werden kann. Dafür sollen für die umliegenden Gemeinden zudem auf der bisherigen Hauptachse H5 Lastenwagenverbote geprüft und umgesetzt werden.

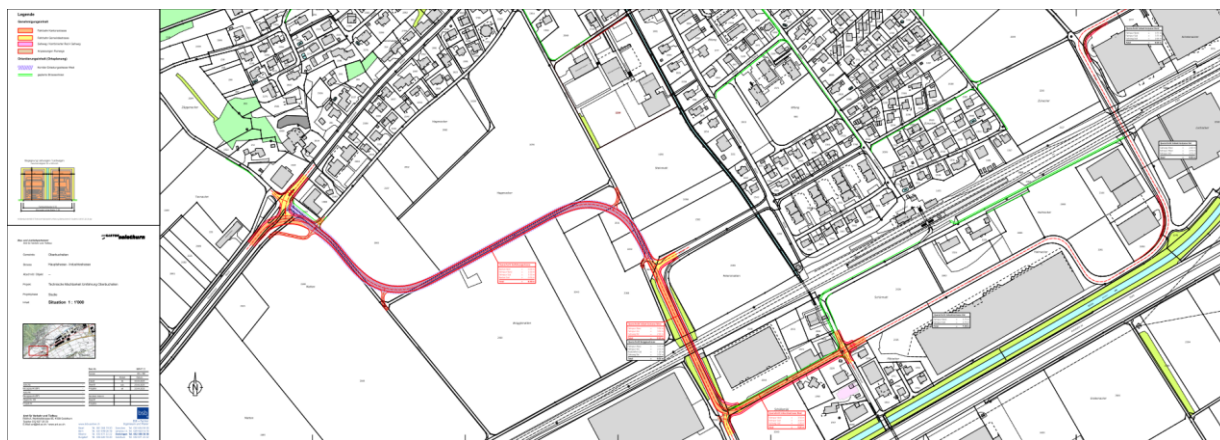


Abbildung 51: Situationsplan Machbarkeitsstudie Umfahrung Oberbuchsiten (Quelle: BSB + Partner AG, Stand April 2025)

7.2.2 GVP Oensingen inkl. Velomassnahmen

Das Gesamtverkehrsprojekt (GVP) Oensingen bezweckt die Verlegung der heute mitten durch Oensingen führenden Hauptverkehrsstrasse H5 auf eine weiter südlich gelegene Achse, welche direkt an die A1 anschliesst. Dadurch werden die Hauptverkehrsströme sowie die sich stark entwickelnden Arbeitsplatzzonen in Oensingen und Niederbipp direkt an die Nationalstrasse angebunden und Oensingen vom Durchgangsverkehr entlastet. Durch die Entlastung von Oensingen vom motorisierten Verkehr können zudem weitere Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt werden. So wird das Velofahren in Oensingen sicherer und attraktiver. Velowege, Velostreifen, Mittelstreifen, eine neue Unterführung und Brücke bieten Schutz und erleichtern das Abbiegen. Dank verkehrsberuhigten Strassen und markant weniger Schwerverkehr wird die Verkehrssicherheit erhöht.

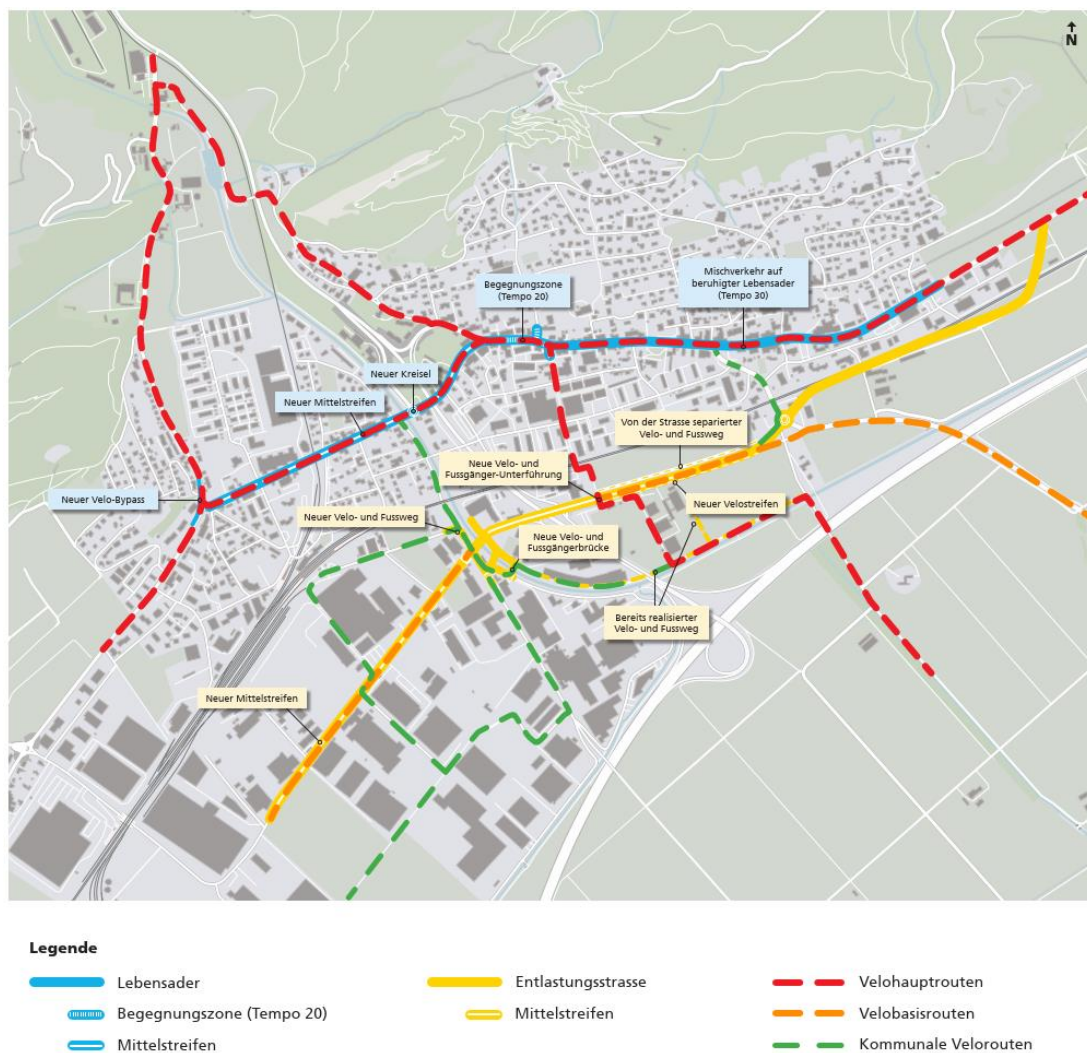


Abbildung 52: GVP Oensingen - Massnahmen Velo (Quelle Projektinformation GVP Oensingen)

7.2.3 Klassierung Kantonsstrassen

Die Umfahrung Oberbuchsiten sowie auch das GVP Oensingen haben voraussichtlich die Klassierungsänderung einiger Kantonsstrassen zur Folge. Das GVP Oensingen ermöglicht die Abtretung der Hauptstrasse 5 an die Gemeinde Oensingen. Die Umfahrung Oberbuchsiten ermöglicht einen Abtausch von bestehenden Strassen. Im Gegenzug wird die Industriestrasse zu einer kantonalen Hauptverkehrsstrasse aufgewertet. Dies ist im Sinne der Gemeinden, da bereits heute von der Gemeinde Neuendorf die Übernahme durch den Kanton der Industriestrasse gefordert wird. Ebenfalls wird die Nord-Süd Verbindung zwischen der Haupt-/Solothurnerstrasse (H5) und Dorfstrasse in Neuendorf, bis zur Industriestrasse an die Gemeinden abgetreten. Dieser Abschnitt könnte sogar zu einer Flurstrasse zurückgebaut werden. Des Weiteren soll im Zusammenhang mit den möglichen Klassierungsanpassungen auch die Wolfwilerstrasse von Niederbuchsiten bis zur Wolfwilerstrasse beim Schweissacker an die Gemeinde abgetreten werden.

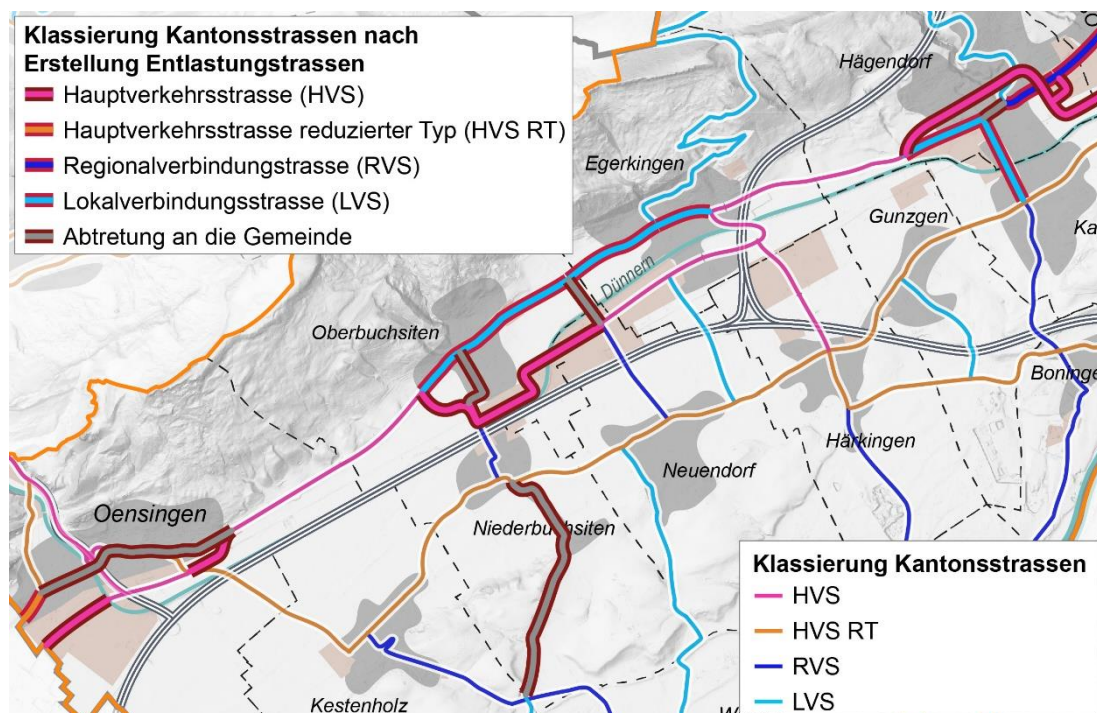


Abbildung 53: Klassierung Kantonsstrassen nach Erstellung Entlastungsstrassen Teilgebiet Ost

7.2.4 Velohauptverbindung Hägendorf - Oensingen

Im Teilgebiet Nord von Hägendorf bis Oensingen wird im kantonalen Velonetzplan das Potenzial einer Velohauptroute ausgewiesen. Sie ist die westliche Verlängerung der Velobahn (Velovorrangroute) im Teilgebiet Ost (vgl. Kap. 7.1.2). Im Rahmen des vorliegenden GVK Olten-Gäu wurde die Erstellung einer solchen Velohauptroute im Sinne einer Etappierung auf dem bestehenden Wegnetz geprüft. Es wurden noch keine vertieften Abklärungen getroffen, welche die Kosten-/Nutzenverhältnisse sowie auch Konflikte mit dem Fussverkehr aufzeigen.

In einer ersten Etappe soll der Flurweg entlang der Dünern von Oensingen bis Oberbuchsiten zu einer Velohauptroute ausgebaut werden. Von Oberbuchsiten aus soll die Autobahn über die bestehende Überführung gequert und die Strecke auf Seiten Neuendorf weitergeführt werden. Die Streckenführung mit dem besten Komfort und einer bestehenden Querung über die Autobahn schliesst an die Industriestrasse im Osten an. Entsprechend ist dieses Teilstück, das an der Industriestrasse entlangführt, im Rahmen der Planung des Ausbaus der Industriestrasse im Zusammenhang mit der Umfahrung Oberbuchsiten (vgl. Kap 7.2.1) zu berücksichtigen. Anschliessend führt die Velohauptroute über bestehende Feldwege durch die Gemeinde Neuendorf.

In einer zweiten Etappe kann die Verbindung von Neuendorf nach Hägendorf erstellt werden. Dabei führt die Route in Härkingen entlang der Kantonsstrasse unter der Autobahn durch. Ab dem Industriegebiet Lischmatte kann die Route wieder auf bestehenden Feldwegen entlang der Bahnlinie weitergeführt werden. Die Hauptroute schliesst im Bereich Kappel bzw. Hägendorf an die Velobahn (Velovorrangroute) an. Dafür führt die Streckenführung durch das Quartier Bodenmatt.

Alternativ kann die Velohauptroute auch entlang der Kantonsstrasse H5 erstellt werden. Diese Linienführung kann in Abstimmung mit den geplanten Ausbauprojekten (GVP Oensingen und Umfahrung Oberbuchsiten) erfolgen.

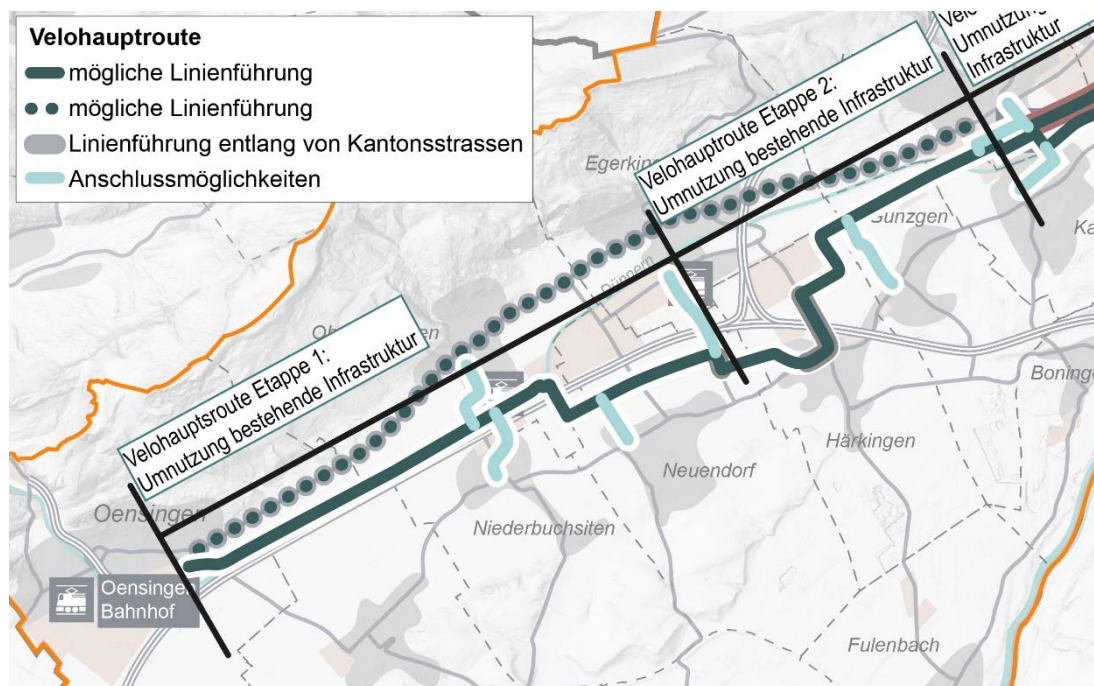


Abbildung 54: Mögliche Etappierung Velohauptroute Oensingen bis Hägendorf

7.2.5 Ausbau öV- Drehscheiben Egerkingen und Oensingen

Mit der Umsetzung des Bahnangebotsausbaus STEP 2035 halten in Oensingen und Egerkingen neben der S20 auch der IR55. Dadurch entsteht ab beiden Bahnhöfen sowohl in Richtung Solothurn als auch in Richtung Olten nahezu ein Viertelstundentakt. Die Fahrzeit mit dem IR zwischen Olten und Egerkingen wird voraussichtlich um vier Minuten kürzer sein als mit der S-Bahn. Da die Bahn zwischen Egerkingen und Olten deutlich schneller ist als der Bus, soll das Busnetz auf den Bahnknoten Egerkingen ausgerichtet werden. Geplant ist, dass der Bahnhof sowohl aus Richtung Süden als auch aus Richtung Norden von zwei Buslinien bedient wird, die jeweils einen Viertelstunden-Takt ab Neuendorf bzw. Egerkingen bilden. So sind schlanke Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sowohl in Richtung Olten als auch Solothurn möglich, was die Reisezeiten in diese beiden Zentren verkürzt.

Neben der Verbesserung des Angebots sollen die beiden Bahnhöfe Egerkingen und Oensingen weiter aufgewertet werden. Entsprechende Infrastrukturmassnahmen sind auch für den Ausbau der Veloabstellanlagen notwendig. Durch die Aufwertung zu vollwertigen öV-Drehscheiben und den angepassten Busangebot kann der öffentliche Verkehr im Teilgebiet Nord erheblich verbessert werden.

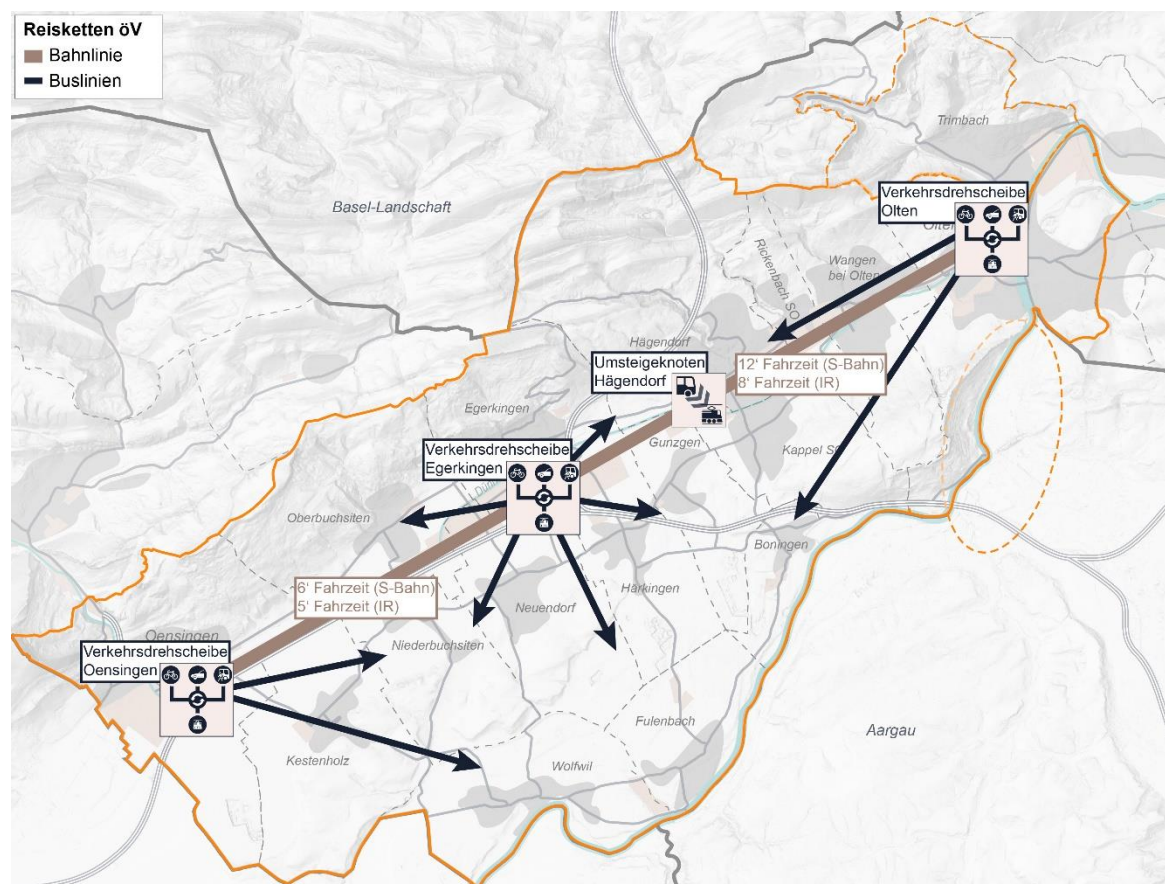


Abbildung 55: öV Reiseketten

7.3 Teilgebiet Süd

Im eher ländlich geprägten Teilgebiet Süd sind keine spezifischen, grösseren Infrastruktur- und Angebotsausbauten vorgesehen. Das Gebiet profitiert jedoch indirekt vom verbesserten öV-Angebot in den beiden anderen Teilgebieten.

Zudem sollen die Veloverbindungen aus dem Teilgebiet an die Velobahn (Velovorrangroute) beziehungsweise an die Velohauptroute verbessert und sicherer gestaltet werden (Nord-Süd Veloquerverbindungen). Dadurch sollen die aufgrund der Topografie günstigen Voraussetzungen für den Veloverkehr besser genutzt und der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden. Um dies zu erreichen, sind insbesondere die kommunalen Fuss- und Veloverkehrskonzepte auch in diesem Teilgebiet eine wichtige Massnahme.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Perimeter mit den Teilgebieten (siehe auch Plan im Anhang 2)	14
Abbildung 2: Übersicht relevante Entwicklungen und bestehende Massnahmen (siehe auch Plan im Anhang 2)	15
Abbildung 3: Organigramm	16
Abbildung 4: Projektablauf	17
Abbildung 5: Impressionen aus den Begleitgruppensitzungen	17
Abbildung 6: Ausschnitt Kantonalen Richtplan [16]	19
Abbildung 7: Aufbau Raumkonzept inkl. den Handlungsstrategien Verkehr [16]	20
Abbildung 8: Ziele Gesamtverkehr aus dem kantonalen Richtplan [16]	20
Abbildung 9: AP AareLand 5G (siehe auch Plan im Anhang 2)	21
Abbildung 10: Variantenübersicht ERO+ (Quelle: Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)	22
Abbildung 11: Linienführung Umfahrung Oberbuchsiten (Quelle: BSB + Partner AG, Stand April 2025)	23
Abbildung 12: Situationsplan Vorprojekt Turbokreisel Hausimoll, Egerkingen (Quelle: BSB + Partner AG, Stand November 2025)	23
Abbildung 13: Beschäftigte im Perimeter (siehe auch Plan im Anhang 2)	26
Abbildung 14: Analyse motorisierter Verkehr (siehe auch Plan im Anhang 2)	27
Abbildung 15: Geplanter Ausbau Autobahnanschluss Egerkingen (Quelle: ASTRA, Stand 2025)	28
Abbildung 16: Analyse öffentlicher Verkehr, Stand 2024 (siehe auch Plan im Anhang 2)	29
Abbildung 17: Veloverkehrsführung auf Busspur in Hägendorf; Aufnahme Begehung Mai 2024	30
Abbildung 18: Analyse Veloverkehr [13] (siehe auch Plan im Anhang 2)	31
Abbildung 19: Velopotenzialanalyse Kanton Solothurn [20] (Stand 2021)	32
Abbildung 20: Netzplan Veloverkehr Olten [21] (Stand 2024)	33
Abbildung 21: Analyse Fussverkehr (siehe auch Plan im Anhang 2)	34
Abbildung 22: Tiefe Trottoirkante in Fulenbach; Aufnahme Begehung Mai 2024	34
Abbildung 23: Zu schmaler Aufstellbereich bei Fussgängerschutzinsel in Gunzgen; Aufnahme Begehung Mai 2024	34
Abbildung 24: Kantonales Verkehrsmodell Belastungen MIV – DWV in Zustand 2050 (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)	35
Abbildung 25: Verkehrsmodell Belastung MIV – Differenzplot Ist – Referenzzustand 2050 (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)	36
Abbildung 26: Verkehrsmodell Belastung öV – Differenzplot Ist – Referenzzustand 2050 (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)	37
Abbildung 27: Verkehrsverteilung 2050 (DWV); Teilgebiet Ost (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)	38
Abbildung 28: Verkehrsverteilung 2050 (DWV); im Teilgebiet Nord (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)	39
Abbildung 29: Verkehrsverteilung 2050 (DWV); Teilgebiet Süd (Quelle: GVM 2019 Kt. Solothurn)	40
Abbildung 30: Pendlerströme im Bearbeitungssperimeter, unterteilt in die Teilgebiete	40
Abbildung 31: Verkehrsqualität Teilgebiet Ost	41
Abbildung 32: Verkehrsqualität Teilgebiet Nord	42
Abbildung 33: Verkehrsqualität Teilgebiet Süd	43
Abbildung 34: Übersicht Massnahmen Fokus 1	52
Abbildung 35: Übersicht Massnahmen Fokus 2	53
Abbildung 36: Übersicht Massnahmen Fokus 3	54

Abbildung 37: Differenzplot Verkehrsmodell ERO+ (grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)	56
Abbildung 38: Differenzplot Verkehrsmodell Borntunnel (grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)	57
Abbildung 39: Differenzplot Verkehrsmodell Kombination ERO+ und Borntunnel (grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)	58
Abbildung 40: Differenzplot Verkehrsmodell Umfahrung Oberbuchsiten (grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)	59
Abbildung 41: Differenzplot Verkehrsmodell Umfahrung Fülenbach (grün = Verkehrsabnahme / rot = Verkehrszunahme)	60
Abbildung 42: GVK Olten-Gäu 2050 – Konzept (siehe auch Plan im Anhang 2)	66
Abbildung 43: GVK Olten-Gäu 2050 - Massnahmenübersicht (siehe auch Plan im Anhang 2)	67
Abbildung 44: GVM-Differenzplot mit Massnahmen GVK Olten-Gäu	75
Abbildung 45: Machbarkeitsstudie ERO+, Variante 3 (Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)	76
Abbildung 46: ZMB ERO+, Variante 4.1 (Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)	77
Abbildung 47: Mögliche Querschnitte Tempo 30 (Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Stand Mai 2025)	77
Abbildung 48: Prinzipskizze Lenkung Güterverkehr	78
Abbildung 49: Klassierung Kantonsstrassen nach Erstellung Entlastungsstrassen Teilgebiet Ost	79
Abbildung 50: Mögliche Etappierung Velobahn (Velovorrangroute) Olten bis Hägendorf	80
Abbildung 51: Situationsplan Machbarkeitsstudie Umfahrung Oberbuchsiten (Quelle: BSB + Partner AG, Stand April 2025)	83
Abbildung 52: GVP Oensingen - Massnahmen Velo (Quelle Projektinformation GVP Oensingen)	84
Abbildung 53: Klassierung Kantonsstrassen nach Erstellung Entlastungsstrassen Teilgebiet Ost	85
Abbildung 54: Mögliche Etappierung Velohauptroute Oensingen bis Hägendorf	86
Abbildung 55: öV Reiseketten	87

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung und Vollzeitäquivalente	25
Tabelle 2: Stärken / Potenziale Diskussion Begleitgruppe Teilgebiet Ost	44
Tabelle 3: Stärken / Potenziale Diskussion Begleitgruppe Teilgebiet Nord	45
Tabelle 4: Stärken / Potenziale Diskussion Begleitgruppe Teilgebiet Süd	46
Tabelle 5: Übersicht der Massnahmen nach den Verkehrsmitteln	51
Tabelle 6: Priorisierung Begleitgruppe der MIV-Massnahmen	61
Tabelle 7: Priorisierung Begleitgruppe der öV-Massnahmen	62
Tabelle 8: Priorisierung Begleitgruppe der Veloverkehr-Massnahmen	63
Tabelle 9: Priorisierung Begleitgruppe der Güterverkehr-Massnahmen	63

Anhang

Anhang 1	Übersicht bewerteter Massnahmen der Begleitgruppe
Anhang 2	Pläne
Anhang 3	Umsetzungsplan

Anhang 1 Übersicht bewerteter Massnahmen der Begleitgruppe

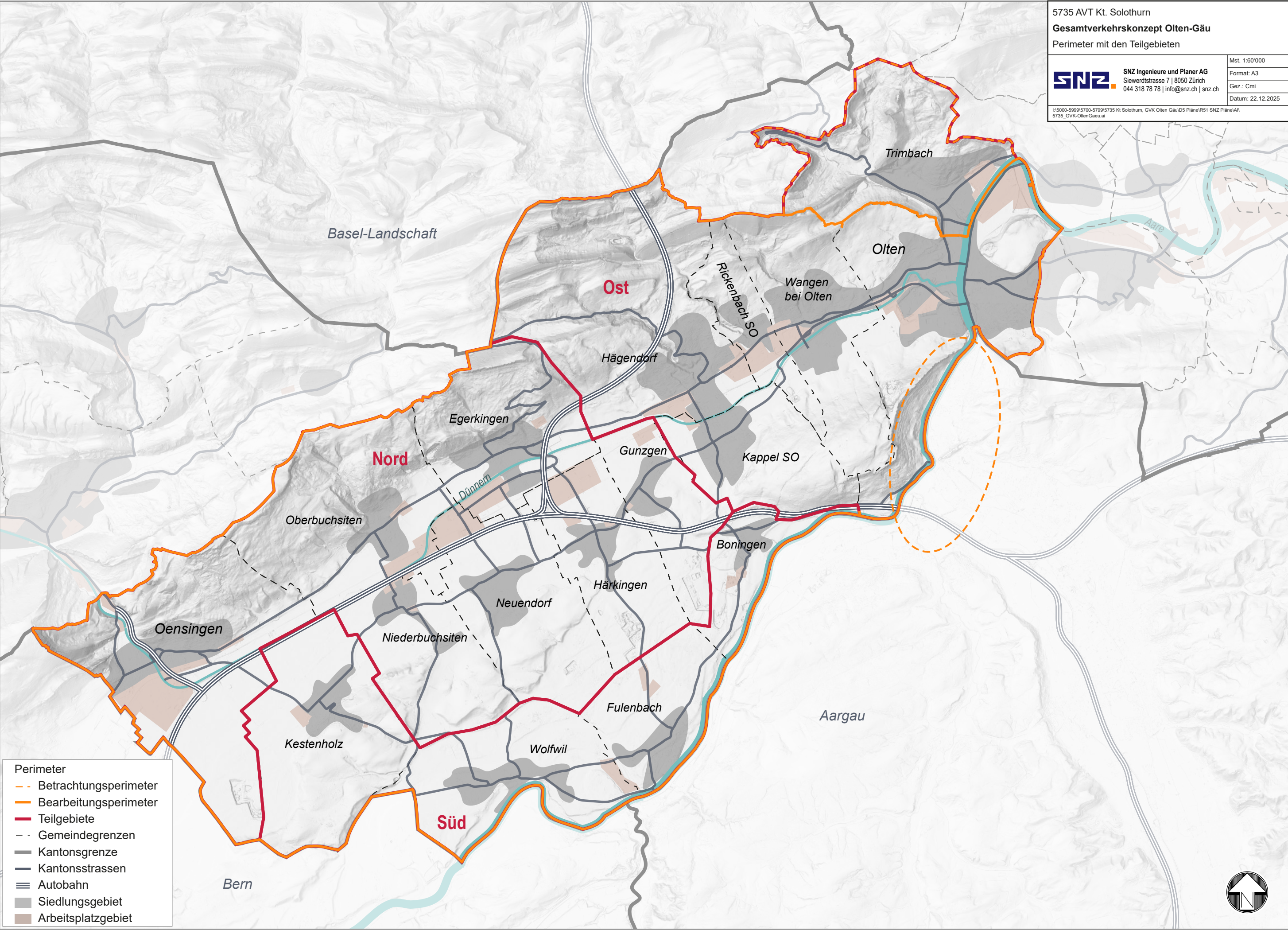
Verkehrsmittel	Massnahme		
	Nr.	Bezeichnung	Erläuterung
motorisierter Individualverkehr	a	ERO+ mit Hägendorf Ost	Erstellung ERO+ in Hoch- oder Tieflage wenn gutes Kosten-/Nutzenverhältnis inkl. einem Anschluss Hägendorf Ost.
	b	Borntunnel inkl. Aare-übergang Rothrist	Erstellung Borntunnel, Linienführung führt von Wangen b.O. (Anschluss an ERO) bis nach Rothrist und soll die ERO+ ergänzen. Für eine zusätzliche Entlastung wird ebenfalls der Aareübergang Rothrist erstellt.
	c	Umfahrung Oberbuchsitzen inkl. Öffnung Industriestrasse West	Umfahrung Oberbuchsitzen mit einer Weiterführung des Güterverkehrs entlang der Industriestrasse (West) zum Migroskreisel Neuendorf.
	M1d	Aareübergang Fulenbach inkl. Umfahrung	Umfahrung von Fulenbach mit neuem Aareübergang und Öffnung für den Schwerverkehr
	d	Sanierung Aareübergang Fulenbach	Status Quo beibehalten, bei Ersatzneubau weiterhin Sperrung für Schwerverkehr.
	e	Verkehrsmanagement Region Olten bis Egerkingen	Steuerung des MIV vor den Ortschaften zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Knoten im Siedlungsgebiet mit Ausweitung des Verkehrsmanagment bis Egerkingen.
	f	Aufwertung Ortsdurchfahrten	Aufwertung Ortsdurchfahrten (inkl. FlaMa) mit Erhöhung Aufenthaltsqualität im Rahmen des Sanierungszyklus.
	g	Parkraumbewirtschaftung	Öffentliche Parkplätze werden einheitlich bewirtschaftet (regional).
	h	Verkehrsberuhigung Quartierstrassen	Flächendeckend Tempo 30 Zonen auf Quartierstrassen, um Durchgangsverkehr zu vermeiden, dies mit entsprechender Strassenraumgestaltung.
	i	Reduktion Höchstgeschwindigkeit auf Ortsdurchfahrten	Reduktion Höchstgeschwindigkeit auf allen Ortsdurchfahrten auf Tempo 30.
	j	Mobilitätskonzepte für Verkehrsintensive Einrichtungen	Mobilitätskonzepte im Zusammenhang mit grossen Wohn- und Gewerbesiedlungen sollen eingeführt werden.
öffentlicher Verkehr	a	Fernverkehrshalt Egerkingen	Fernverkehrshalt des IR55 (im 30 Minuten Takt) in Egerkingen nach dem Konzept STEP 2035.
	b	Busangebot STEP 2035	Beibehaltung Taktniveau öV-Busangebot nach STEP 2035 - alle Linien verkehren im 30'-Takt (ausgenommen Linie 555).
	O3b	Busangebot STEP 2035, Verdichtung Taktniveau	Verdichtung Taktniveau öV-Busangebot nach STEP 2035 auf den Linien 501, 505, 507 sowie der Linie 122 zu einem 15'-Takt. Alle weiteren Linien verkehren nach dem STEP 2035 im 30'-Takt (ausgenommen Linie 555).
	O2c	Ausbau öV-Drehscheibe in Oensingen	Ausbau der öV-Drehscheibe in Oensingen (angebotsseitig).

Veloverkehr	O3c	Ausbau öV-Drehscheibe in Oensingen und Egerkingen	Ausbau der öV-Drehscheibe in Oensingen und Egerkingen (angebotsseitig).
	O2d	Ausbau der stark frequentierten Bushaltestellen	Punktueller Ausbau der zentralen / gut frequentierten Haltestellen (Unterstand inkl. Bank).
	O3d	Ausbau aller Bushaltestellen	Flächendeckender Ausbau der Haltestellen (Unterstand inkl. Bank).
	e	Verdichtung regionales Bahnangebot	Verdichtung des regionalen Bahnangebots zwischen Oensingen und Olten
	a	Verbesserung Sicherheit auf Kantonsstrassen	Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr auf den Kantonsstrassen, durch FlaMa.
	b	Angebot bestehende Veloinfrastruktur ausbauen	Bestehende Velowege durch Anschlüsse fördern. Wo möglich Velo im Mischverkehr führen (DTV), ansonsten Velostreifen markieren.
	V2c	Velobahn, Egerkingen bis Olten	Eine vom motorisierten Verkehr abgetrennte Führung des Veloverkehrs von Egerkingen bis Olten.
	V3c	Velobahn, Oensingen bis Olten	Eine vom motorisierten Verkehr abgetrennte Führung des Veloverkehrs von Oensingen bis Olten.
	V1d	Nord-Süd Querverbindungen, Egerkingen - Neuendorf	Eine vom motorisierten Verkehr abgetrennte Führung des Veloverkehrs von Egerkingen bis Neuendorf.
	V2d	Nord-Süd Querverbindungen, Ege - Neu / Hägendorf - Boningen	Eine vom motorisierten Verkehr abgetrennte Führung des Veloverkehrs von Egerkingen bis Neuendorf sowie Hägendorf bis Boningen.
	V3d	Nord-Süd Querverbindungen, Ege - Neu / Häg - Bon / Egen - Ful / Obe - Nie	Eine vom motorisierten Verkehr abgetrennte Führung des Veloverkehrs von Egerkingen bis Neuendorf / Hägendorf bis Boningen / Egerkingen bis Fulenbach sowie Oberbuchsiten bis Niederbuchsiten.
	e	Veloabstellplätze	Bei publikumsintensiven Anlagen sollen vermehrt Veloabstellplätze erstellt werden. Diese sollen wenn möglich über einen Anschliessbügel sowie über einen Witterungsschutz verfügen.
	f	Fuss- und Velokonzept	Die Gemeinden sollen in Zusammenarbeit miteinander ein zusammenhängendes Fuss- und Velokonzept erarbeiteten (Feinerschliessung).
Güterverkehr	g	Erreichbarkeit Verkehrs-drehscheiben und Industrie	Es werden die direkten Linienführungen für den Veloverkehr zu den Verkehrs-drehscheiben sowie der Industrie ausgebaut sowie ergänzt.
	h	Veloverleihsystem im Gebiet Ost	Das Veloverleihsystem soll die Nutzung des Velos für den ersten und letzten Kilometer fördern.
	a	Direktanbindung RAZ	Die Direktanbindung RAZ soll die Siedlungsräume durch eine Direktverbindung an das übergeordnete Netz entlasten.
	b	City-Logistik	Erstellen von regionalen Hubs zur Bündelung des Lieferverkehrs.

	G2c	Fördern Bahnverlad, Zugang RAZ und Oensingen	Mit der Förderung des Bahnverlad kann der Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.
	G3c	Fördern Bahnverlad, RAZ, Murpf AG, Grossvertreibern in Obe, Ric SO, Oen	Mit der Förderung des Bahnverlad kann der Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.
	d	Mobilitätskonzepte für Güterverkehrsintensive Einrichtungen	Durch die Erstellung von Mobilitätskonzepten kann das Gewerbe trotz der Erhöhung des Verkehrsaufkommens einen Beitrag zur verträglichen Abwicklung jenes beisteuern.
	e	Verkehrssicherheit in Siedlungsräumen stärken	Durch die Erhöhung der Sicherheit in den Siedlungsräumen können die flächeneffizienten Verkehrsmittel gefördert werden.

Anhang 2 Pläne

- Perimeter mit den Teilgebieten
- Übersicht relevante Entwicklungen und bestehende Massnahmen
- AP AareLand 5G
- Beschäftigte im Perimeter
- Analyse motorisierter Verkehr
- Analyse öffentlicher Verkehr, Stand 2024
- Analyse Veloverkehr
- Analyse Fussverkehr
- GVK Olten-Gäu 2050 – Konzept
- GVK Olten-Gäu 2050 – Massnahmenübersicht



- vergangene / bestehende Planungen
- 01. ESP Stockmatte
 - 02. GVP Oensingen
 - 03. Umfahrung Oberbuchsiten
 - 04. 6-Spur-Ausbau A1
 - 05. Erweiterung Migros Verteilbetrieb
 - 06. öV-Drehscheibe Egerkingen
 - 07. Regionales Paketzentrum
 - 08. KV-Terminal (SBB)
 - 09. CST-Hub
 - 10. ERO+
 - 11. Erweiterung Coop Verteilzentrale
 - 12. neuer Aareübergang
 - 13. Vertiefung Borntunnel
 - 14. Regionalearbeitsplatzzone (RAZ Gäu)
 - 15. Erw. Ausbau Murpf AG
 - 16. Arealentwicklung Riedstrasse

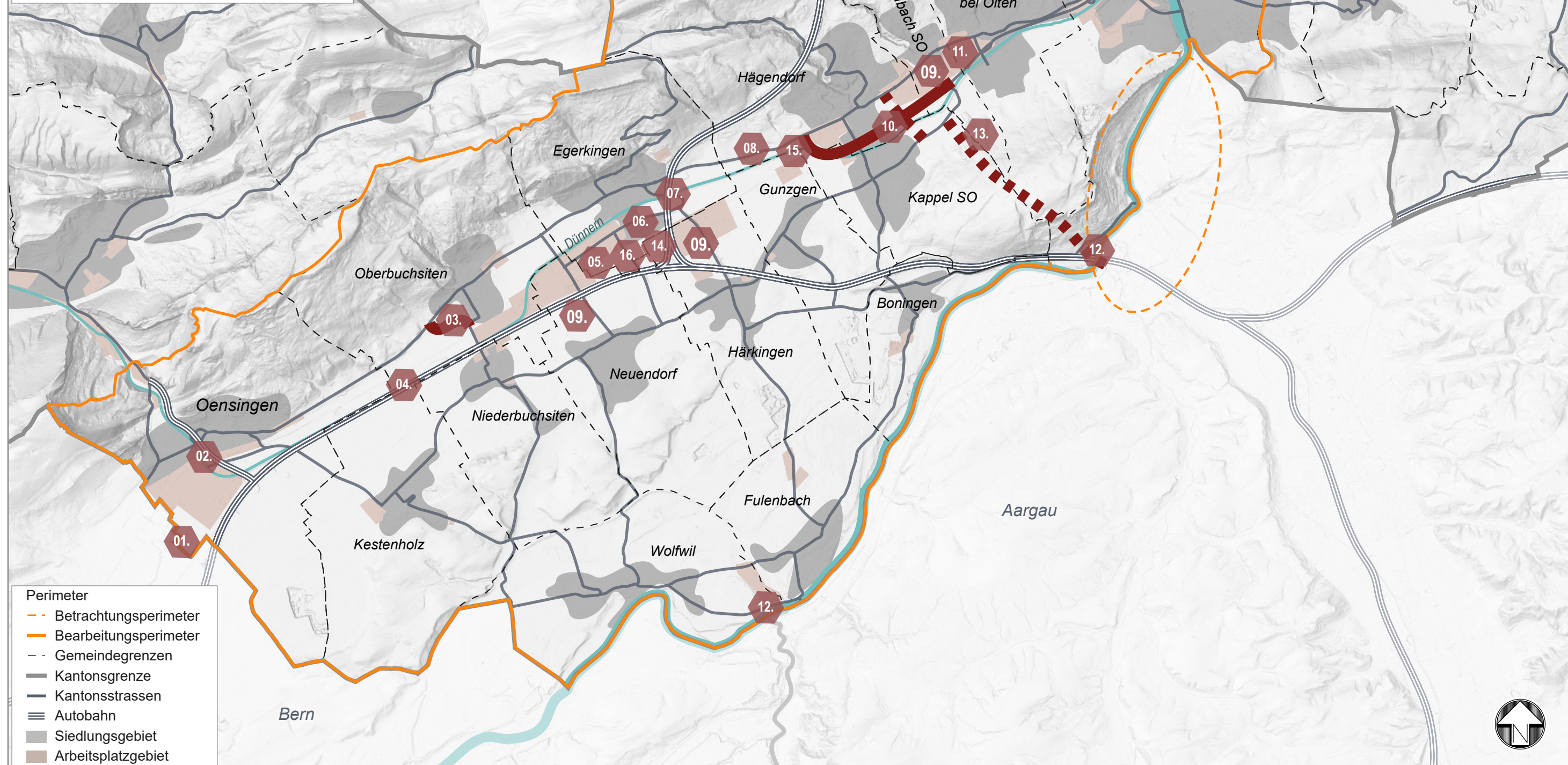
5735 AVT Kt. Solothurn

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu
Verkehrlich relevante Entwicklungen und bestehenden Massnahmen

SNZ SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich
044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

Mst. 1:60'000
Format: A3
Gez.: Cmi
Datum: 22.12.2025

1:5000-5999/5700-5799/5735 Kt. Solothurn, GVK Olten Gäu/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt
5735_Analyse_GVK-OltenGäu.ai



- AP AareLand 5G
-  Velovorzugsroute
 -  Entwicklungsgebiete Arbeiten
 -  Multimodale Drehscheibe
 -  Ausbau Bahnlinie
 -  Ausbau Buslinie
 -  Unfallschwerpunkt sanieren
 -  Erschliessung Korridor prüfen
 -  Netzergänzung HVS-Netz
 -  Engpassbeseitigung HLS-Netz
 -  Aufwertung Ortsdurchfahrt (Prio. Bus)
 -  Ausbau / Umsetzung Verkehrsmanagement

5735 AVT Kt. Solothurn

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

AP AareLand 5G (Stand 2024)



SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich

044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

Mst. 1:60'000

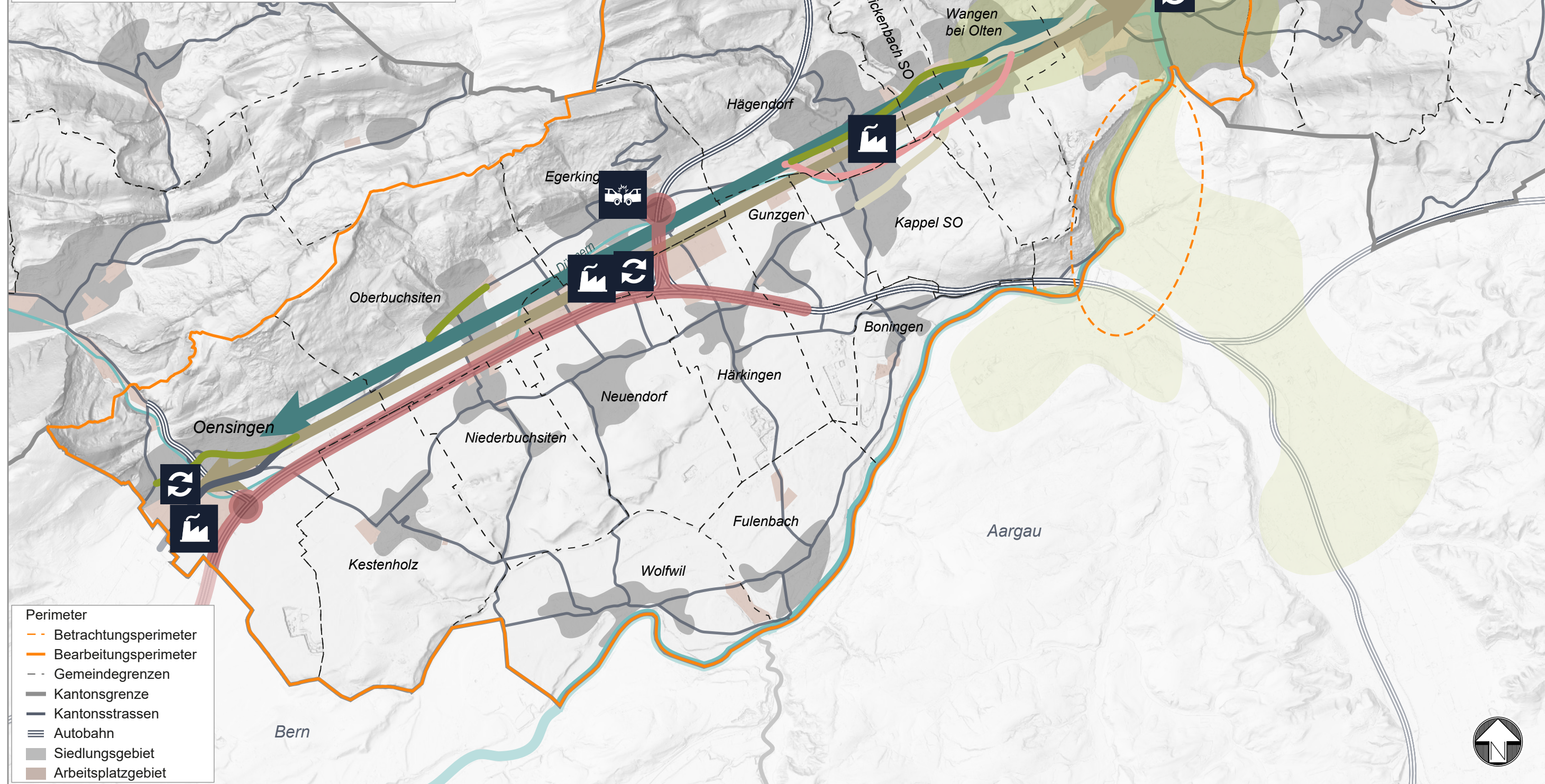
Format: A3

Gez.: Cmi

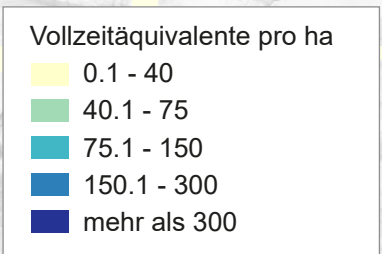
Datum: 22.12.2025

1:15000-5999/5700-5799/5735 Kt. Solothurn, GVK Olten Gäu/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt

5735_Analyse_GVK-OltenGäu.ai



- Perimeter
-  Betrachtungsperimeter
 -  Bearbeitungsperimeter
 -  Gemeindegrenzen
 -  Kantonsgrenze
 -  Kantonsstrassen
 -  Autobahn
 -  Siedlungsgebiet
 -  Arbeitsplatzgebiet



5735 AVT Kt. Solothurn

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

Beschäftigte

SNZ

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich
044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

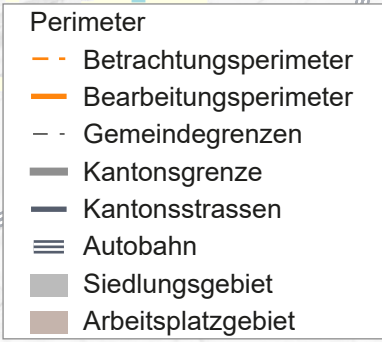
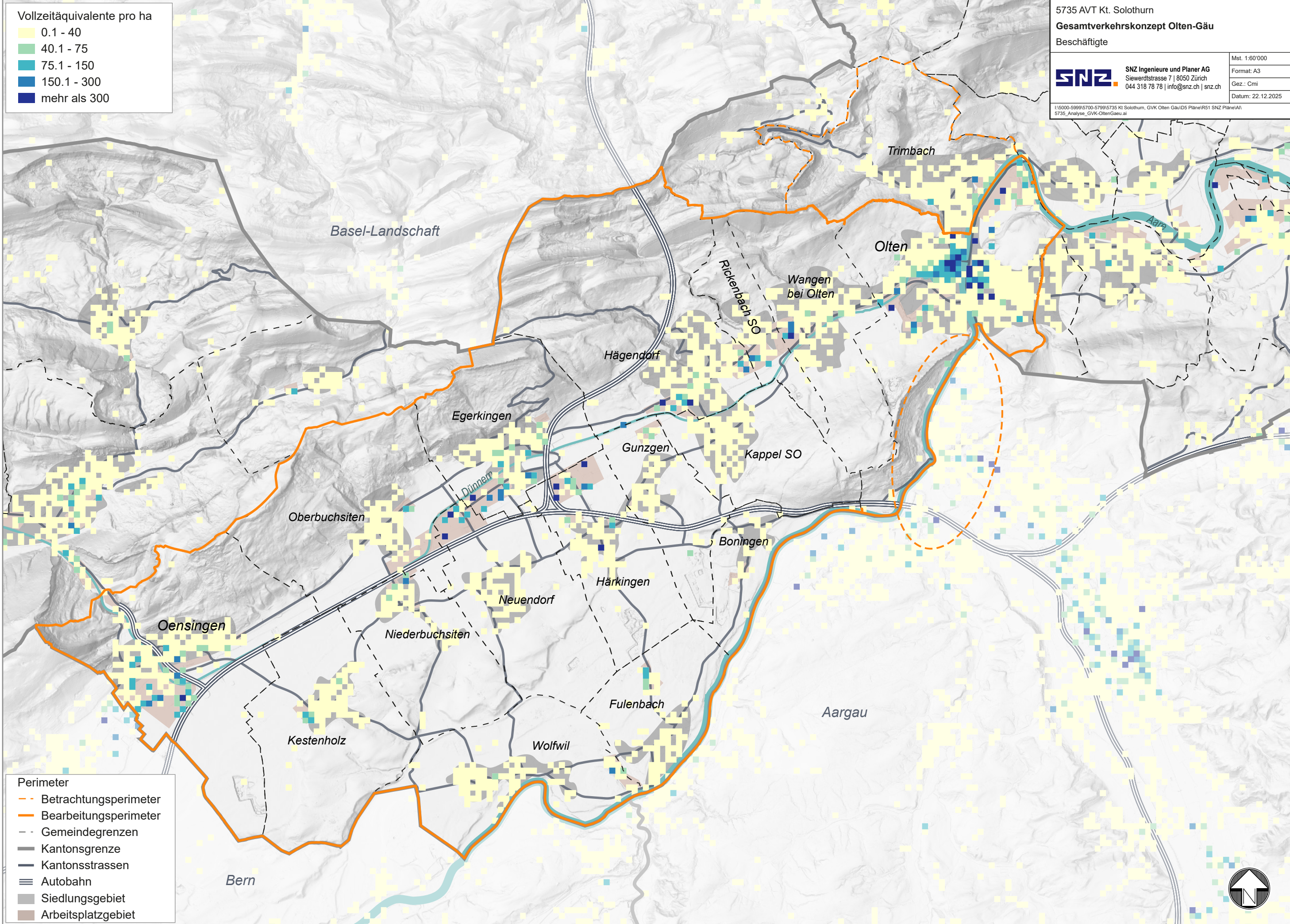
Mst. 1:60'000

Format: A3

Gez.: Cmi

Datum: 22.12.2025

1:15000-5999/5700-5799/5735 Kt. Solothurn, GVK Olten Gäu/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt
5735_Analyse_GVK-OltenGäu.ai



öffentlicher Verkehr

Bahnlinien

555 Buslinien

Bahnhof

öV-Güteklassen

A

B

C

D1

D2

E

F

P+R Angebot

(Quelle: AP5 AareLand Hauptbericht)

< 10

11 - 40

41 - 70

über 71

P+R Auslastung

(Quelle: AP5 AareLand Hauptbericht)

< 60%

60 - 80%

über 80%

Engpässe für den Bus

(Quelle: AP5 AareLand Hauptbericht)

Stausituation Strecke

Schwachstelle Knoten

Takt Busliniennetz

ab Olten Bahnhof:

501 30'-Takt (Mo-Sa 5.40 bis 20.10 Uhr)

502 15'-Takt (Mo-Fr 6.06 bis 20.06 Uhr, Sa ab 8.04 Uhr)

30'-Takt (So 6.04 bis 0.15 Uhr)

505 30'-Takt (Mo-Sa 5.55 bis 19.55 Uhr)

506 unregelmässiger 1h-Takt (Mo-So 6.37 bis 18.49 Uhr)

507 30'-Takt (Mo-Sa 6.10 bis 20.10 Uhr)

509 30'-Takt (Mo-Sa 5.53 bis 19.23 Uhr)

1h-Takt (Mo-Sa bis 23.07 Uhr, So 6.53 bis 23.08 Uhr)

weitere Buslinien:

126 ab Oberbuchsiten

25'/35'-Takt (Mo-Fr 5.42 bis 22.42 Uhr)

1h-Takt (Sa 5.42 bis 23.42 Uhr, So 6.42 bis 22.42 Uhr)

127 ab Oensingen Bahnhof

30'-Takt (Mo-Fr 5.50 bis 22.50 Uhr)

1h-Takt (Sa/So 6.50 bis 22.50 Uhr)

513 unregelmässig nur Mo-Fr (zwischen 5.19 bis 21.45 Uhr)

555 unregelmässig (zwischen 5.50 bis 19.20 Uhr)

Takt Bahnlinie

ab Egerkingen Bahnhof (geplante öV Drehscheibe)

S20 versetzter 30'-Takt

Richtung Olten:

jeweils ab 5.38 bis 1.17 Uhr (Abfahrt 12 und 38)

Richtung Oesingen - Solothurn:

jeweils ab 5.22 bis 23.57 Uhr (Abfahrt 22 und 46)

Perimeter

Betrachtungsperimeter

Bearbeitungsperimeter

Gemeindegrenzen

Kantonsgrenze

Kantonstrassen

Autobahn

Siedlungsgebiet

Arbeitsplatzgebiet

5735 AVT Kt. Solothurn

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

Analyse öffentlicher Verkehr

SNZ

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich
044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

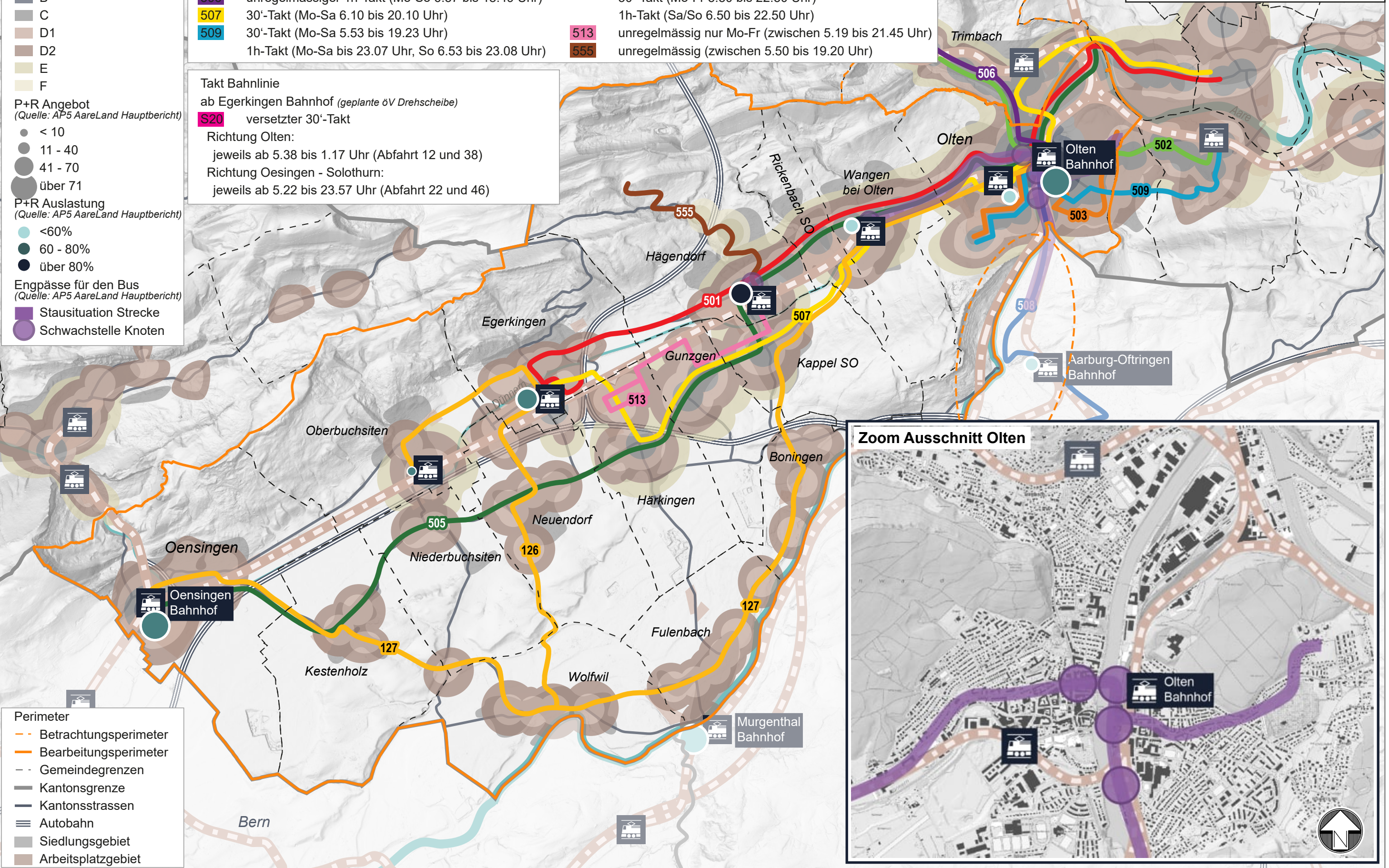
1:15000-5999/5700-5799/5735 Kt. Solothurn, GVK Olten Gau/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt
5735_Analyse_GVK-OltenGäu.ai

Mst. 1:60'000

Format: A3

Gez.: Cmi

Datum: 22.12.2025



Planungskorridore (Quelle: Velonetzplan Kt. SO)

- Velovorrangrouten
- Velohauptrouten
- Velovorrangrouten und Velohauptrouten

kantonale Routen (Quelle: Velonetzplan Kt. SO)

- Kantonales Basisnetz
- Strecken entlang Kantonsstrassen
- Velolandrouten SchweizMobil
- Velolandrouten geplant SchweizMobil
- Velofahrverbot auf Kantonsstrassen

Andere Routen (Quelle: Velonetzplan Kt. SO)

- kommunale Velorouten
- kommunale Velorouten geplant

5735 AVT Kt. Solothurn

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

Analyse Veloverkehr

SNZ

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich
044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

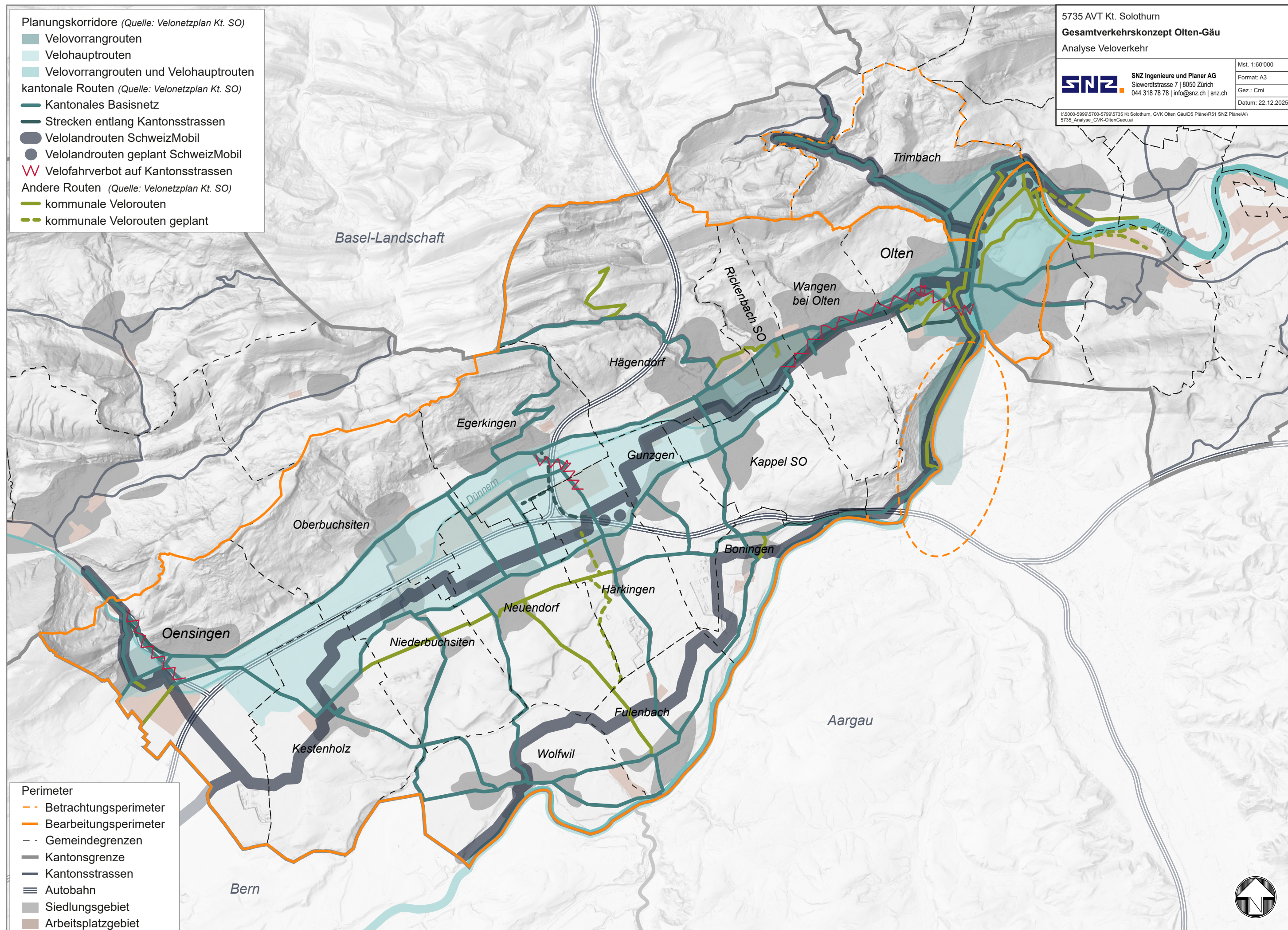
Mst. 1:60'000

Format: A3

Gez.: Cmi

Datum: 22.12.2025

1:15000-5999/5700-5799/5735 Kt. Solothurn, GVK Olten Gäu/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt
5735_Analyse_GVK-OltenGäu.ai



Fussverkehr

Wanderwegnetz (Quelle: <https://geo.so.ch>)

Publikumsintensive Nutzungen

Einkauf

Sportanlage (regionale Bedeutung)

5735 AVT Kt. Solothurn

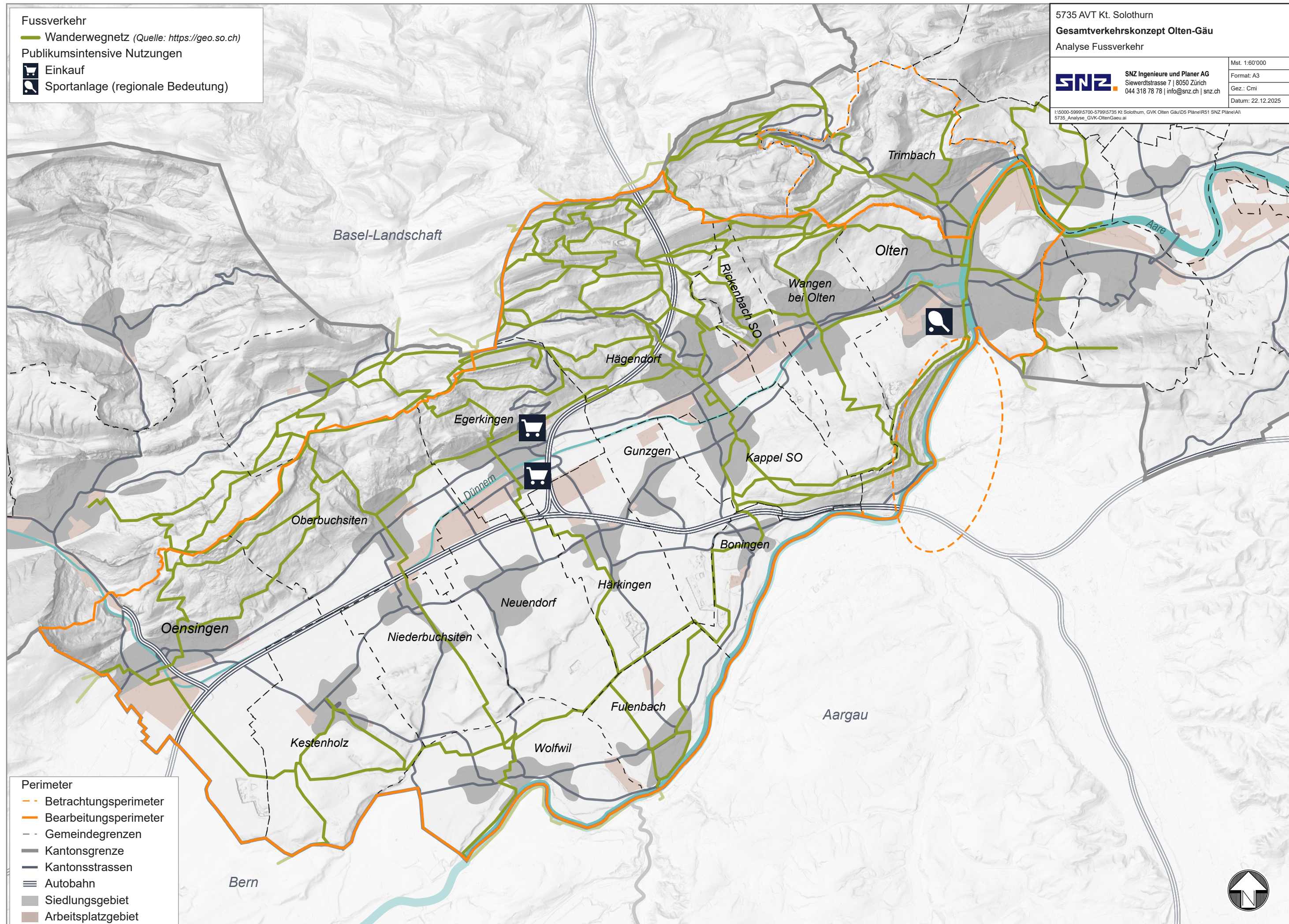
Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

Analyse Fussverkehr

SNZ SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich
044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

Mst. 1:60'000
Format: A3
Gez.: Cmi
Datum: 22.12.2025

1:5000-5999/5700-5799/5735 Kt. Solothurn, GVK Olten Gäu/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt
5735_Analyse_GVK-OltenGäu.ai



Gesamtverkehrliche Massnahmen

-  ERO+ mit Anschluss Hägendorf Ost
-  Umfahrung Oberbuchsitzen
-  GVP Oensingen
-  Verkehrsmanagement Olten
-  Verkehrslenkungsmassnahmen

Güterverkehr

-  Bahnverlad

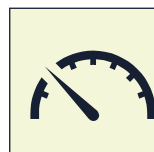
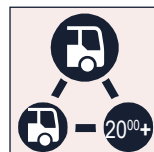
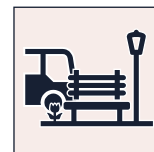
Fuss- und Veloverkehr

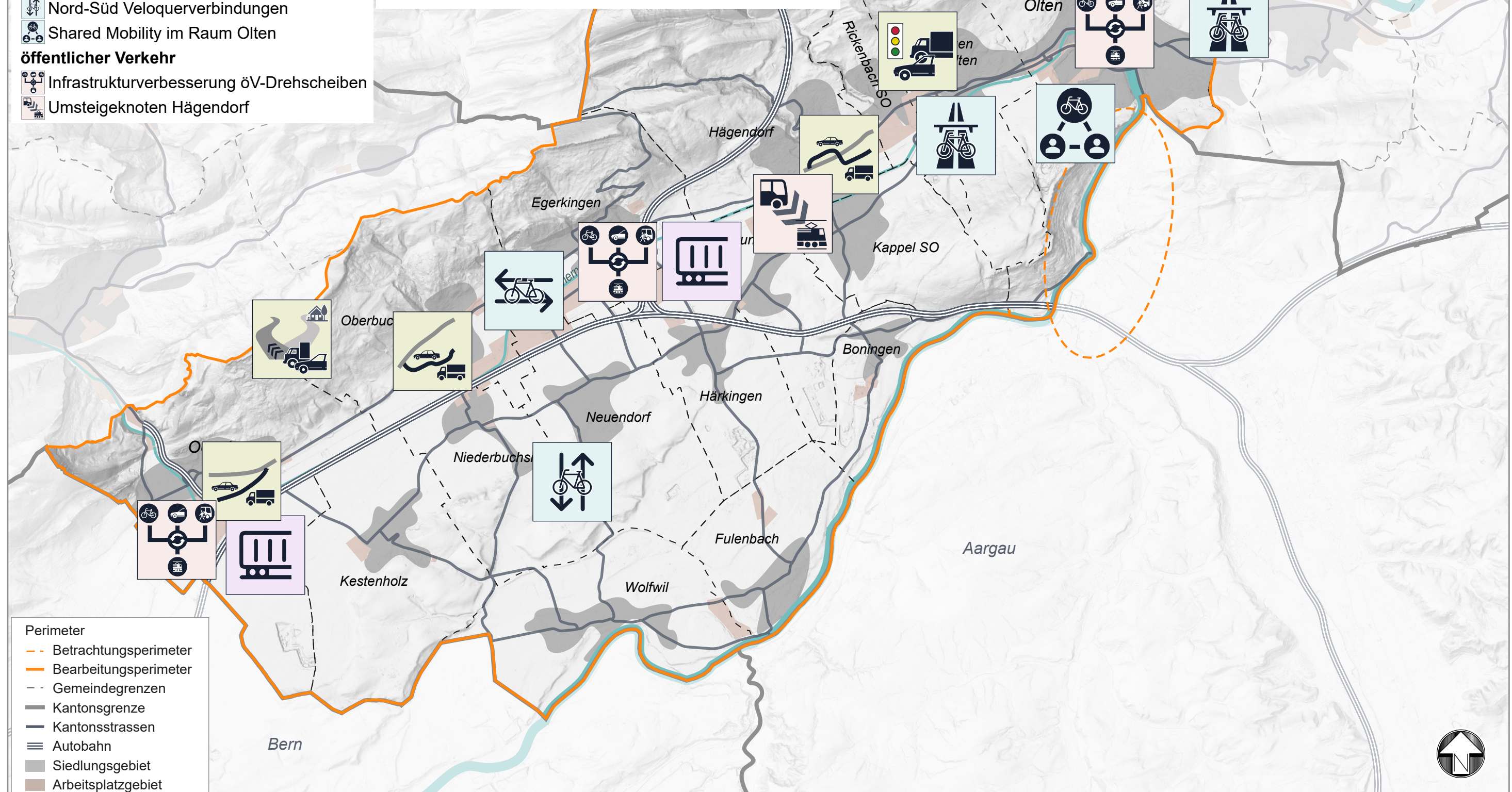
-  Velobahn (Olten bis Hägendorf)
-  Velohauptroute (Hägendorf bis Oensingen)
-  Nord-Süd Veloquerverbindungen
-  Shared Mobility im Raum Olten

öffentlicher Verkehr

-  Infrastrukturverbesserung öV-Drehscheiben
-  Umsteigeknoten Hägendorf

Weitere Massnahmen in der Region

-  Aufwertung Ortsdurchfahrten
-  Parkraumbewirtschaftung (regional)
-  Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen
-  Mobilitätskonzepte für Personen- und Güterverkehr-sintensive Einrichtungen
-  Bündelung direkte Führung Güterverkehr
-  Kommunale Fuss- und Velokonzepte
-  öV Ausbau (Busangebot)
-  Ausbau Infrastruktur der Bushaltestellen



5735 AVT Kt. Solothurn

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

GVK Olten-Gäu 2050 - Konzept

SNZ

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich
044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

1:15000-5999/5700-5799/5735 Kt. Solothurn, GVK Olten-Gäu/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt
5735_GVK-Olten-Gäu.ai

Mst. 1:60'000
Format: A3
Gez.: Cmi
Datum: 22.12.2025

Gesamtverkehrliche Massnahmen

- ERO+ mit Anschluss Hägendorf Ost inkl. flankierenden Massnahmen
- Umfahrung Oberbuchsiten inkl. flankierenden Massnahmen
- GVP Oensingen inkl. flankierenden Massnahmen
- Verkehrsmanagement Olten
- Verkehrslenkungsmassnahmen im Teilgebiet Nord
- Aufwertung Ortsdurchfahrten (Neuendorf, Härkingen)

Güterverkehr

- Fördern Bahnverlad

Fuss- und Veloverkehr

- Velobahn (Velovorrangroute) Olten bis Hägendorf / Olten bis Aarau
- Velohauptroute Hägendorf bis Oensingen / Olten bis Trimbach
- Verbessern der Nord-Süd Veloquerverbindungen

öffentlicher Verkehr

- Infrastrukturverbesserung öV-Drehscheiben (Olten, Oensingen und Egerkingen)
- Umsteigeknoten Hägendorf

5735 AVT Kt. Solothurn

Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu

GVK Olten-Gäu 2050 - Massnahmenübersicht

SNZ

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7 | 8050 Zürich
044 318 78 78 | info@snz.ch | snz.ch

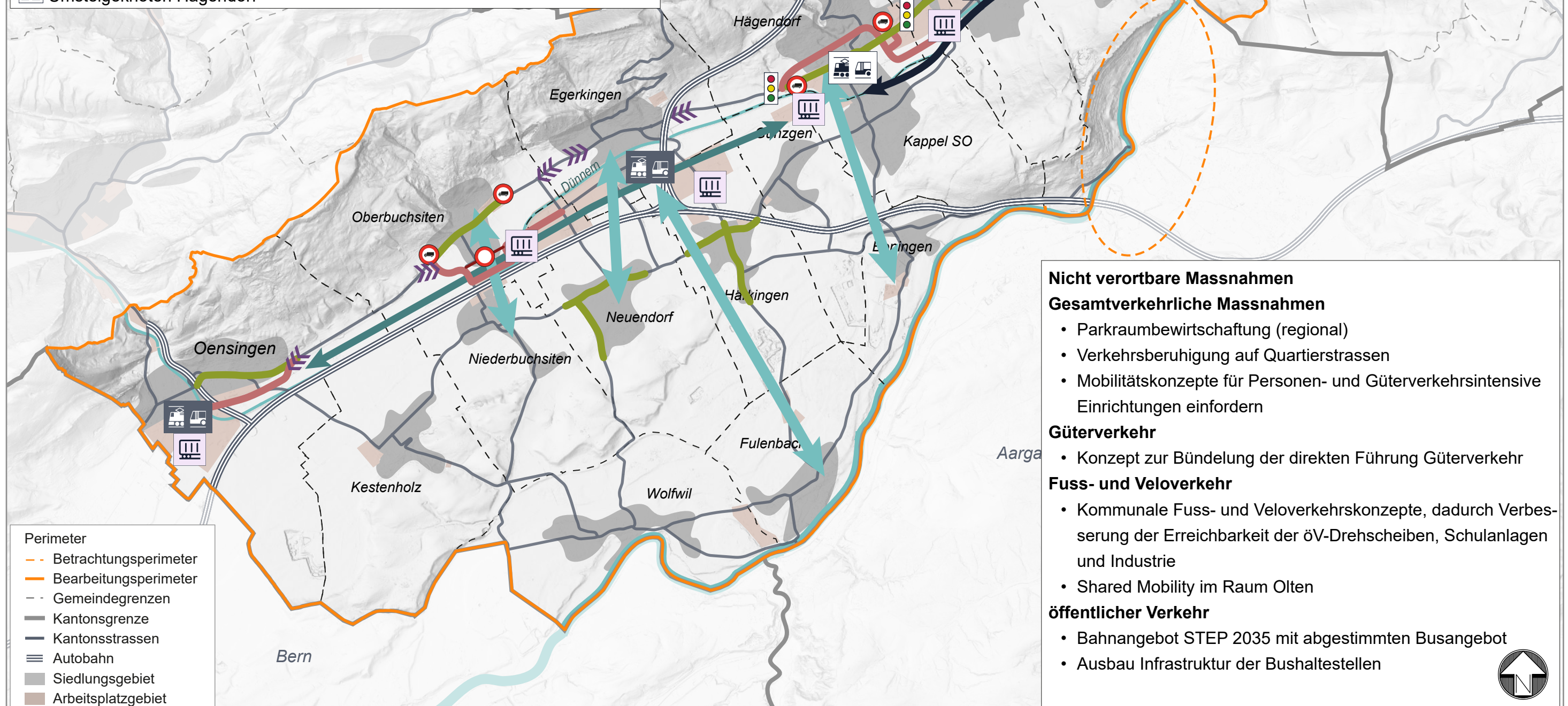
Mst. 1:60'000

Format: A3

Gez.: Cmi

Datum: 22.12.2025

1:15000-5999/5700-5799/5735 Kt Solothurn, GVK Olten-Gäu/D5 Pläne/RS1 SNZ Pläne/Alt
5735_GVK-Olten-Gäu.al



Nicht verortbare Massnahmen

Gesamtverkehrliche Massnahmen

- Parkraumbewirtschaftung (regional)
- Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen
- Mobilitätskonzepte für Personen- und Güterverkehrsintensive Einrichtungen einfördern

Güterverkehr

- Konzept zur Bündelung der direkten Führung Güterverkehr

Fuss- und Veloverkehr

- Kommunale Fuss- und Veloverkehrskonzepte, dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit der öV-Drehscheiben, Schulanlagen und Industrie
- Shared Mobility im Raum Olten

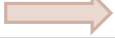
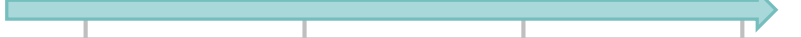
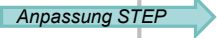
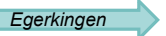
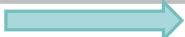
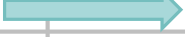
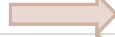
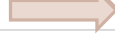
öffentlicher Verkehr

- Bahnangebot STEP 2035 mit abgestimmten Busangebot
- Ausbau Infrastruktur der Bushaltestellen

Anhang 3 Umsetzungsplan

Umsetzungsplan

SNZ, 22.12.2025

Zeitspanne				ab 2026	2028 (AP 5. Generation)	2032 (AP 6. Generation)	2036 (AP 7. Generation)	nach 2040	2050
MN-Nr.	Massnahmenpakete	Komplexität	Verantwortlichkeit						
Ma	ERO+ mit Anschluss Hägendorf Ost inkl. FlaMa	hoch	Kanton						
Mc	Umfahrung Oberbuchsiten ink. FlaMa	hoch	Kanton						
Mk	GVP Oensingen inkl. FlaMa	mittel	Kanton						
MI	Kreisel Hausimoll	mittel	Kanton						
Me	Verkehrsmanagement Olten	mittel	Kanton	Monitoring 6-Spur-Ausbau					
Me	Verkehrslenkungsmassnahmen im Teilgebiet Nord	mittel	Kanton	Monitoring 6-Spur-Ausbau					
Mf	Aufwertung Ortsdurchfahrten (Neuendorf und Härkingen)	mittel	Kanton / Gemeinden						
Mg	Parkraumbewirtschaftung (regional)	mittel	Gemeinden						
Mh	Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen	gering	Gemeinden						
Mj / Gd	Mobilitätskonzepte für Personen- und Güterverkehrsintensive Einrichtungen einfordern	gering	Kanton / Gemeinden	nach Bedarf					
Gc	Fördern Bahnverlad	hoch	Kanton	nach Bedarf					
Ga	Konzept zur Bündelung der direkten Führung Güterverkehr	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vd	Verbessern der Nord-Süd Veloquerverbindungen	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vf / Vg	Komm. Fuss- und Veloverkehrskonzepte, dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit der öV-Drehscheiben, Schulanlagen und Industrie	gering	Gemeinden						
Vh	Shared Mobility im Raum Olten	gering	Gemeinden						
Ob	Bahnangebot STEP 2035 mit abgestimmten Busangebot	mittel	Kanton						
Oc	Infrastrukturverbesserung öV-Drehscheiben (Oensingen, Olten und Egerkingen)	gering	Kanton						
Of	Umsteigeknoten Hägendorf	mittel	Kanton / Gemeinden						
Od	Ausbau Infrastruktur der Bushaltestellen (Komfort, Veloabstellplätze)	gering	Gemeinden						
MN-Nr.	Einzelmassnahmen	Komplexität	Verantwortlichkeit						
Vc	Velobahn Wangen bei Olten bis Hägendorf	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velobahn Anbindung Olten	hoch	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velobahn Olten - Aarau	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velonetz Stadt Olten	hoch	Stadt Olten						
Vc	Velohauptroute Olten - Trimbach	mittel	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velohauptroute Oensingen bis Egerkingen	gering	Kanton / Gemeinden						
Vc	Velohauptroute Egerkingen bis Hägendorf	mittel	Kanton / Gemeinden						
weitere Massnahmen nach 2050									
	Borntunnel		Kanton						
	CST-Hub		Kanton / Bund						
	Direktanbindung RAZ		Kanton						
	Umsetzung								
	Abhängigkeiten								
	Planungssicherung (Einarbeitung in übergeordnete Grundlagen bspw. Richtplanung)								