

## **Zusammenfassung Bericht GVK mit KI**

Das Dokument ist ein Schlussbericht über das Gesamtverkehrskonzept für die Region Olten-Gäu, das bis 2050 auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmt ist.

### **Ausgangslage und Auftrag des GVK**

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Olten-Gäu wurde entwickelt, um die verkehrlichen Herausforderungen in der Region bis 2050 zu bewältigen.

- Es gibt zahlreiche verkehrsrelevante Vorhaben und Herausforderungen im Raum Olten-Gäu.
- Bisher konnten nicht in allen Bereichen konsensfähige Lösungen erarbeitet werden.
- Ziel ist die Schaffung einer Infrastruktur und eines Verkehrsangebots, das auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2050 abgestimmt ist.

### **Vorgehen zur Erarbeitung des GVK**

Die Erstellung des GVK umfasste die Auswertung bestehender Grundlagen und die Definition klarer Ziele.

- Zunächst wurden bestehende Grundlagen ausgewertet und qualitative Analysen durchgeführt.
- Klare Ziele wurden definiert und der Handlungsbedarf ermittelt.
- Massnahmen wurden evaluiert und in einem Umsetzungsplan zusammengefasst.

### **Analyse der Verkehrssituation**

Die Verkehrssituation in der Region zeigt hohe Anteile an Schwerverkehr und Staus auf der Autobahn.

- Der Anteil des Schwerverkehrs im Strassennetz ist vergleichsweise hoch.
- Staus auf der Autobahn führen zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz.
- Die S-Bahn bietet schnelle Verbindungen, jedoch sind die Bahnhöfe dezentral zu den Siedlungsgebieten gelegen.

### **Ziele des Gesamtverkehrskonzepts**

Fünf zentrale Ziele wurden für das GVK Olten-Gäu formuliert, um die Verkehrsentwicklung zu steuern.

- Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll über Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt werden.
- Das Verkehrsaufkommen im Siedlungsraum soll 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 zur Verbesserung des Verkehrs**

Die Massnahmen sind in vier Schwerpunkte kategorisiert, um eine umfassende Wirkung zu erzielen.

- Die Ortszentren sollen durch Netzergänzungen und Verkehrslenkung entlastet werden.
- Die Aufwertung der Ortsdurchfahrten fördert den Fuss- und Veloverkehr.
- Der Güterverkehr soll möglichst auf die Schiene verlagert werden.
- Der öffentliche Verkehr wird durch den Ausbau von Drehscheiben und Anpassung des Fahrplans attraktiver gestaltet.

### **Umsetzungsplan für die Massnahmen**

Der Umsetzungsplan legt die Priorität und Reihenfolge der Massnahmen fest, jedoch ohne abschliessende Kosten-Nutzen-Beurteilung.

- Der Umsetzungsplan ist als Zielbild zu verstehen und orientiert sich am Rhythmus der Agglomerationsprogramme.
- Die Finanzierung und Machbarkeit der Massnahmen sind noch nicht geprüft.
- Der Zeitrahmen für die Umsetzung hängt von der Komplexität und Priorisierung der Massnahmen ab.

### **Verkehrliche Entwicklungen und bestehende Massnahmen**

Die Region sieht zahlreiche geplante Verkehrsprojekte und Siedlungsentwicklungen, die verkehrliche Auswirkungen haben.

- Wichtige Entwicklungen sind die Regionale Arbeitsplatzzone (RAZ) und der KV-Terminal.
- Geplante Ausbauten von Unternehmen wie Murpf AG und Paketzentren haben grosse verkehrliche Auswirkungen.
- Cargo sous Terrain (CST) wird im GVK nicht weiter thematisiert, da der Umsetzungshorizont ungewiss ist.

### **Projektorganisation und Beteiligte**

Die Erarbeitung des GVK erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und verschiedenen Projektgruppen.

- Die Gemeinden wurden durch eine Begleitgruppe in den Prozess einbezogen.
- Es fanden mehrere Sitzungen mit der Begleitgruppe und der Informationsgruppe statt.
- Der Austausch zwischen den Projektteams der Machbarkeitsstudie Umfahrung Hägendorf und dem GVK war kontinuierlich.

### **Grundlagen für das GVK**

Für die Erarbeitung des GVK wurden verschiedene Grundlagen und Studien berücksichtigt.

- Der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm geben wichtige Zielsetzungen vor.
- Die Machbarkeitsstudien für Umfahrungen und Verkehrsprojekte sind relevante Grundlagen.
- Der Referenzzustand 2050 wurde definiert, um die Wirkung der Massnahmen zu überprüfen.

### **Verkehrsanalyse und Prognosen**

Die Analyse zeigt eine ständige Wohnbevölkerung von rund 63.000 und eine hohe Anzahl an Beschäftigten in der Region.

- Die Bevölkerung in der Region Olten-Gäu beträgt etwa 63.000, mit Olten als grösstem Ort.
- Rund 40.000 Beschäftigte sind in der Region tätig, was eine hohe Beschäftigungsquote darstellt.
- Prognosen zeigen ein moderates Wachstum von 0,7% pro Jahr bis 2050, über dem kantonalen Durchschnitt von 0,6%.

### **Verkehrswachstum im Strassenverkehr**

Die Region wird bis 2050 ein signifikantes Wachstum des Verkehrsaufkommens aufweisen.

- Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) südlich der Bahnlinie beträgt ca. 10'000 Fahrzeuge pro Tag.
- Der Schwerverkehr macht heute etwa 10% des Verkehrsaufkommens in Gunzgen aus.
- Nördlich der Bahnlinie wird ein DWV von rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag erwartet.

- Die Verkehrszunahme betrifft nicht nur die A1, sondern auch andere Strassen in der Region.

### **Nachfragewachstum im öffentlichen Verkehr**

Der öffentliche Verkehr wird voraussichtlich nur geringfügig wachsen, ohne gezielte Massnahmen.

- Der Differenzplot zeigt ein signifikantes Wachstum im Bahnverkehr, während das Busangebot dem Ist-Zustand entspricht.
- Ohne Massnahmen wird der öffentliche Verkehr im Referenzzustand 2050 nur geringfügig wachsen.

### **Verkehrsbeziehungen in Teilregionen**

Die Verkehrsströme zeigen, wie stark die einzelnen Teilregionen vom Durchgangsverkehr betroffen sind.

- Teilgebiet Ost hat hohen Durchgangsverkehr, insbesondere in Hägendorf.
- Teilgebiet Nord ist stark vom überregionalen Durchgangsverkehr betroffen, insbesondere in Oensingen und Härkingen.
- Teilgebiet Süd hat vor allem Quell-/Zielverkehr, mit Fulenbach und Boningen als Hauptbetroffene.

### **Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit**

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist in den Teilgebieten unterschiedlich und weist Schwächen auf.

- Teilgebiet Ost hat bereits ungenügende Leistungsfähigkeit, insbesondere in Olten.
- Teilgebiet Nord zeigt Überlastungen an Knotenpunkten, jedoch keine relevanten Staus für den Busverkehr.
- Teilgebiet Süd hat eine bessere Verkehrsqualität, jedoch bereits an Kapazitätsgrenzen.

### **Schwächen und Potenziale der Verkehrsinfrastruktur**

Die Analyse zeigt spezifische Schwächen und Potenziale in den Teilgebieten.

- Teilgebiet Ost hat Potenzial für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr aufgrund kurzer Distanzen.
- Teilgebiet Nord hat eine hohe Belastung durch Schwerverkehr, jedoch flache Topografie als Potenzial für den Radverkehr.
- Teilgebiet Süd ist ländlich geprägt, mit Potenzial für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

### **Ziele und Handlungsbedarf für die Verkehrsentwicklung**

Fünf zentrale Ziele wurden für die verkehrliche Entwicklung in der Region definiert.

- Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll über Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt werden.
- 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 soll auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden.

### **Massnahmenevaluation und Priorisierung**

Die Begleitgruppe hat verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrs bewertet und priorisiert.

- Fokus 1: Stärkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit Umfahrungsstrassen.

- Fokus 2: Gleichmässige Förderung aller Verkehrsmittel.
- Fokus 3: Höhere Priorität für den öffentlichen Verkehr und Fuss-/Radverkehr.
- Die Umfahrungsstrassen und die Aufwertung der Ortsdurchfahrten haben die höchste Priorität.

### **Gesamtverkehrskonzept Olten-Gäu**

Das GVK Olten-Gäu zeigt, wie die Ziele des kantonalen Richtplans erreicht werden können.

- Die Massnahmen sind in vier Schwerpunkte kategorisiert, um die gesamtverkehrliche Wirkung zu maximieren.
- Die Förderung des Bahnverlades und die Verbesserung der Veloinfrastruktur sind zentrale Massnahmen.
- Der öffentliche Verkehr soll durch den Ausbau der öV-Drehscheiben und Anpassungen im Fahrplan attraktiver werden.

### **Förderung des Bahnverlad und Güterverkehr**

Die Förderung des Bahnverlad zielt darauf ab, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

- G2c und G3c betonen die Bedeutung des Bahnverlad für die Verlagerung des Güterverkehrs.
- Mobilitätskonzepte sollen helfen, den Verkehr trotz steigender Verkehrsaufkommen verträglich zu gestalten.
- Die Verkehrssicherheit in Siedlungsräumen wird durch gezielte Massnahmen erhöht.

### **Verkehrliche Entwicklungen und bestehende Massnahmen**

Der Anhang enthält Pläne und Analysen zu relevanten Entwicklungen im Verkehrssystem.

- Umfasst eine Übersicht über bestehende Massnahmen und geplante Entwicklungen bis 2050.
- Wichtige Projekte sind die Umfahrung Oberbuchsitzen, der Ausbau der A1 und die Erweiterung von Verteilbetrieben.
- Analysen zu motorisiertem Verkehr, öffentlichem Verkehr, Veloverkehr und Fussverkehr sind enthalten.

### **Umsetzungsplan für Verkehrskonzepte**

Der Umsetzungsplan beschreibt Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements in der Region.

- Massnahmen sind in Zeitspannen ab 2026 bis 2050 unterteilt.
- Hohe Komplexität bei Projekten wie ERO+ und Umfahrung Oberbuchsitzen.
- Verantwortlichkeiten liegen überwiegend beim Kanton und den Gemeinden.

### **Mobilitätskonzepte und Verkehrssicherheit**

Die Entwicklung von Mobilitätskonzepten soll die Erreichbarkeit und Sicherheit im Verkehr erhöhen.

- Konzepte für Personen- und Güterverkehrsintensive Einrichtungen werden gefordert.
- Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen und Parkraumbewirtschaftung sind weitere Massnahmen.
- Shared Mobility im Raum Olten wird als wichtig erachtet.

### **Infrastrukturverbesserungen im öffentlichen Verkehr**

Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs soll durch verschiedene Massnahmen verbessert werden.

- Ausbau der Infrastruktur an öV-Drehscheiben in Olten, Oensingen und Egerkingen.
- Verbesserung des Bahnangebots bis 2035 mit abgestimmtem Busangebot.
- Ausbau der Bushaltestellen für mehr Komfort und bessere Erreichbarkeit.

### **Veloverkehr und Fussverkehrsanalysen**

Analysen zu Veloverkehr und Fussverkehr sind Teil des Gesamtverkehrskonzepts.

- Velobahnverbindungen zwischen Olten und Hägendorf sowie Oensingen und Egerkingen sind geplant.
- Verbesserung der Nord-Süd Veloquerverbindungen wird angestrebt.
- Fussverkehr wird durch die Schaffung sicherer und attraktiver Wege gefördert.