

---

Einwohnergemeinde Egerkingen

## **ÖV-Erschliessung Areal Gäupark**

**Erschliessungsplanung mit Baulinien und Strassenklassierung**

**Raumplanungsbericht**

### Auftraggeber

Einwohnergemeinde Egerkingen  
Bahnhofstrasse 22  
4622 Egerkingen

### Verfasser

KFB Pfister AG, Ingenieure und Planer  
Dominik Langenstein  
Jurastrasse 19  
Tel. 062 205 22 77  
E-Mail: dominik.langenstein@kfbag.ch

### Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
<b>ÖV-Erschliessung Areal Gäupark</b>	<b>35229</b>	<b>31</b>
Koreferat	Datum	Kürzel
<b>Werner Berger</b>	<b>26.03.2020</b>	<b>wb</b>
Ablageort H:\Projekte\Tiefbau\Egerkingen\35229 EP Hausimollstr\26 Berichte\RPB_EP_Hausimollstrasse.docx		
Gedruckt	<b>10.11.2020</b>	

### Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf zu Händen Gemeinde	dla	27.03.2020
002	Anpassungen nach kant. Vorprüfung	WB/dla	10.11.2020
100	Genehmigungsversion		

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Planungszweck und Verfahren</b>	<b>7</b>
2.1	Zweck	7
2.2	Raumplanungsbericht	7
2.3	Nutzungsplanverfahren	7
2.4	Planbeständigkeit	7
<b>3</b>	<b>Planerische Ausgangslage</b>	<b>8</b>
3.1	Gebiet Bannstrasse	8
3.2	Gebiet Hausimollstrasse	10
3.3	«Gäupark» Gestaltungsplan und weitere Planungsschritte	12
3.4	Agglomerationsprogramm 4. Generation	13
3.5	Gestaltungsplanpflichtgebiet Widacker	13
<b>4</b>	<b>Projektbeschreibung</b>	<b>14</b>
4.1	Gebiet Bannstrasse	14
4.2	Gebiet Hausimollstrasse	14
<b>5</b>	<b>ÖV-Erschliessung</b>	<b>16</b>
5.1	Veränderungen bei den Bushaltestellen	16
5.2	ÖV-Güteklasse	16
5.3	Personenfrequenzen	17
5.4	Ausgestaltung der Wartebereiche	18
<b>6</b>	<b>Änderung Erschliessungsplanung</b>	<b>20</b>
6.1	Gebiet Bannstrasse	20
6.2	Gebiet Hausimollstrasse	21
6.3	Baubewilligung	22
<b>7</b>	<b>Interessenabwägung</b>	<b>23</b>
7.1	Privates und öffentliches Interesse	23
7.2	Verkehr und Dimensionierung	23
7.3	Strassenbeleuchtung	24
7.4	Siedlungsentwässerung	24
7.5	Wasserversorgung	25
7.6	Naturgefahren	26
7.7	Boden und Altlasten	26
7.8	Weitere Umweltaspekte	27
<b>8</b>	<b>Planungsablauf und Information</b>	<b>28</b>
8.1	Verfahrensschritte / Termine	28
8.2	Kantonale Vorprüfung	28
8.3	Mitwirkung	30
<b>9</b>	<b>Fazit Interessenabwägung und Schlusskommentar</b>	<b>31</b>

### **Unterlagen zur Genehmigung**

- Änderung Erschliessungsplan mit Baulinien und Strassenklassierung Hausimollstrasse, Massstab 1:500, Plan Nr. 35229/6A
- Änderung Erschliessungsplan mit Baulinien und Strassenklassierung Bannstrasse, Massstab 1:500, Plan Nr. 35229/7A

### **Orientierende Unterlagen**

- Vorprojekt Strassenbau Hausimollstrasse, Massstab 1:500, Plan Nr. 35229/2A
- Vorprojekt Werkleitungen Hausimollstrasse, Massstab 1:500, Plan Nr. 35229/3A
- Vorprojekt Strassenbau Bannstrasse, Massstab 1:500, Plan Nr. 35229/4A
- Vorprojekt Werkleitungen Bannstrasse, Massstab 1:500, Plan Nr. 35229/5A

# 1 Anlass der Planung

Die Erschliessung des Areals Gäupark mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) soll verbessert werden. Hierzu soll die Bus-Erschliessung des Areals Gäupark gemäss Buskonzept Olten-Gösigen-Gäu im Zielzustand eine direkte Verbindung von der Hausmollstrasse zum Bahnhof aufweisen. Im Zielzustand sind die Haltestellen Egerkingen Gäupark, Egerkingen Gäupark Kreisel und Egerkingen Widenfeld am heutigen Standort nicht zweckmässig. Die Haltestellen sind entsprechend zu verschieben bzw. aufzuheben. Die Bushaltestelle Egerkingen Gäupark soll neu beim westseitigen Hauptzugang zum Gäupark Nord angeordnet werden. Als Ersatz für die Haltestelle Egerkingen Widenfeld ist eine neue Haltestelle Egerkingen Bannstrasse projektiert (vgl. Abbildung 2: Zielzustand).

Für den Zielzustand ist basierend auf den Strassen-Vorprojekten die rechtsgültige Erschliessungsplanung mit Baulinien und Strassenklassierung in diesen Bereichen anzupassen.

Die direkte Verbindung zwischen Gäupark und Bahnhof dient neben der ÖV-Verbindung auch als Langsamverkehrsverbindung. Das Gesamtprojekt ist als Bestandteil im Agglomerationsprogramm Aareland der 4. Generation zu berücksichtigen.



Abbildung 1 Lage der Planungsperimeter (rote Kreis)  
(Quelle: swisstopo, Zugriff 09.03.2020)

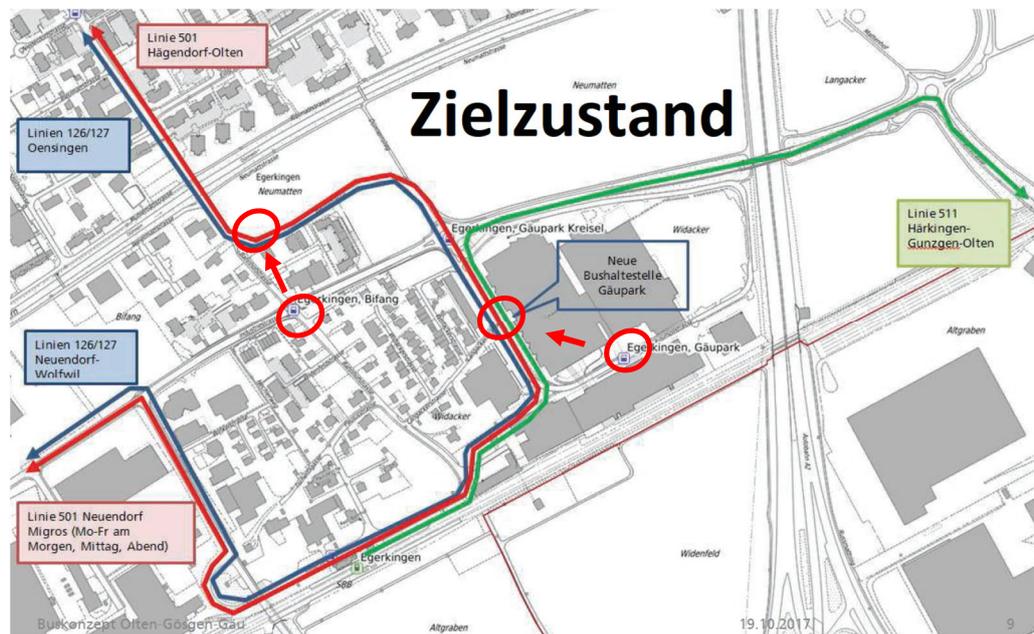


Abbildung 2 Zielzustand inkl. Ergänzung Verschiebung Bushaltestellen (rote Kreise)  
 (Quelle: Präsentation Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) vom 19.10.2017, eigene Ergänzungen)

Dem Projekt zu Grunde liegen die zwei Vorprojekte für den Strassenbau. Diese liegen der vorliegenden Planung als orientierende Beilagen bei.

## **2 Planungszweck und Verfahren**

### **2.1 Zweck**

Die vorliegende Erschliessungsplanung mit Baulinien und Strassenklassierung bezweckt die entsprechende Raumsicherung und Dimensionierung für die ÖV- und Langsamverkehrsverbindung zwischen Gäupark und Bahnhof sowie für die notwendige Verschiebung der Bushaltestellen.

### **2.2 Raumplanungsbericht**

Der Raumplanungsbericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) zeigt den Planungsprozess sowie die Recht- und Zweckmässigkeit des vorgesehenen Projektes auf. Er dokumentiert die Interessenabwägung und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens aus raumplanerischer Sicht.

### **2.3 Nutzungsplanverfahren**

Die Anpassung der rechtsgültigen Erschliessungsplanung bedingt ein Nutzungsplanverfahren nach kantonalem Recht gemäss §§ 15-21 Planungs- und Baugesetz (PBG). Die Planung erhält nach der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Mitwirkung, der öffentlichen Auflage mit Einsprachemöglichkeit und nach der Publikation des Genehmigungsbeschlusses (Regierungsratsbeschluss) im Amtsblatt Rechtskraft. Der Erschliessungsplanung mit Baulinien und Strassenklassierung kommt gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung zu (§39 Abs. 4 PBG).

### **2.4 Planbeständigkeit**

Die rechtsgültige Ortsplanung der Einwohnergemeinde Egerkingen wurde mit RRB Nr. 808 am 29. April 2014 genehmigt. Die Planbeständigkeit ist erfüllt.

### 3 Planerische Ausgangslage

Der Planungsperimeter umfasst zwei Teilgebiete: Gebiet Bannstrasse sowie Gebiet Hausimollstrasse.

#### 3.1 Gebiet Bannstrasse



Abbildung 3 Luftbild Gebiet Bannstrasse (Quelle: geo.so.ch, Zugriff am 09.03.2020)

Sowohl die Bahnhofstrasse als auch die Bannstrasse bilden wichtige Nord-Süd-Verbindungsachsen innerhalb der Gemeinde.

Im rechtsgültigen Erschliessungsplan mit Baulinien und Strassenklassierung weist die als Sammelstrasse klassierte Bannstrasse auf der nördlichen Seite einen Baulinienabstand von 5.00 m auf. Die Sammelstrasse grenzt nördlich an die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und südlich an die Mischzone Wohnen.

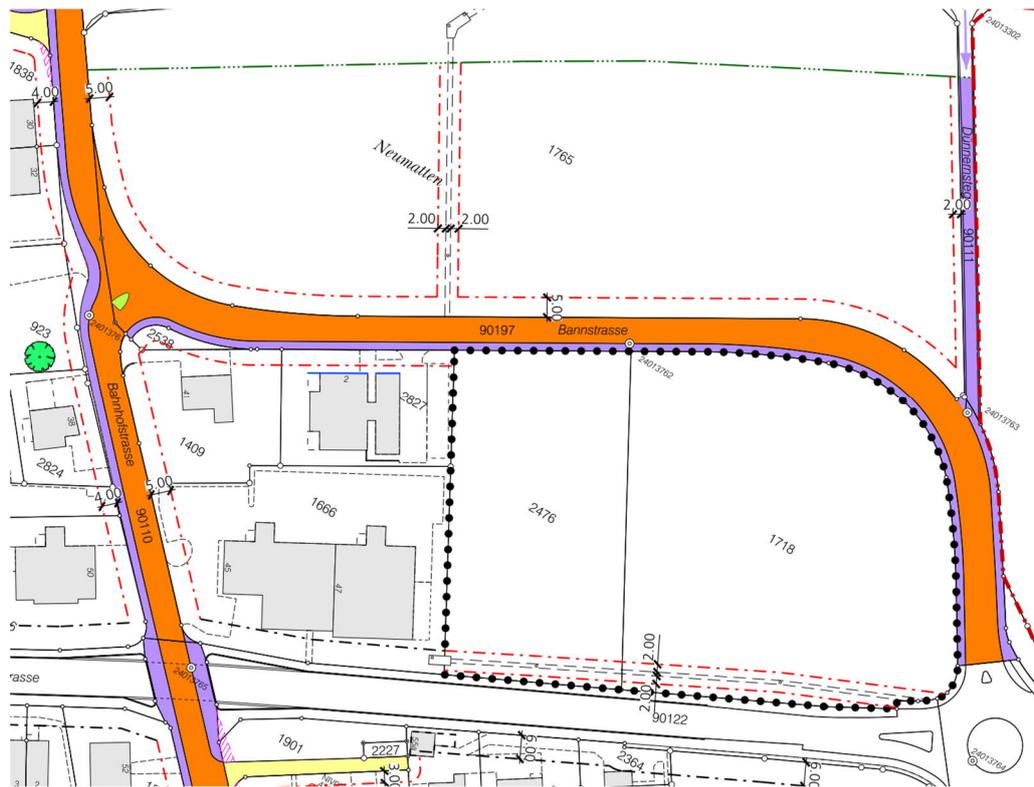


Abbildung 4 Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Erschliessungsplan «Ortsteil Südost» (RRB Nr. 808 vom 29. April 2014)



Abbildung 5 Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Bauzonenplan (RRB Nr. 808 vom 29. April 2014)

### 3.2 Gebiet Hausimollstrasse



Abbildung 6 Luftbild Gebiet Hausimollstrasse mit der Verbindung Bahnhof-Gäupark (Quelle: geo.so.ch, Zugriff am 09.03.2020)

Die Hausimollstrasse bildet die Hauptverkehrserschliessung zum Areal Gäupark und wird heute mittels Ringschluss im Einbahnverkehr geführt.

Im rechtsgültigen Erschliessungsplan mit Baulinien und Strassenklassierung weist die Hausimollstrasse westseitig einen Baulinienabstand von 5.00 m aus. Auf der Ostseite sind die Baulinienabstände mittels Festlegungen im rechtsgültigen Gestaltungsplan «Gäu Park und Waro Egerkingen» (RRB Nr. 653 vom 13. April 1999) geregelt. Entlang der Hausimollstrasse sind die umliegenden Parzellen der Zone für publikumsintensive Anlagen zugewiesen.

Der geplante Fussweg mit einer Breite von 2.50 m zwischen Bahnhof und Gäupark wurde im östlichen Bereich beidseitig mit Baulinienabständen von 2.00 m ausgeschieden. Im westlichen Bereich quert der geplante Fussweg ein Gestaltungsplanpflichtgebiet. In diesem Gebiet, welches der Mischzone Wohnen zugewiesen ist, sind keine Baulinien ausgeschieden.

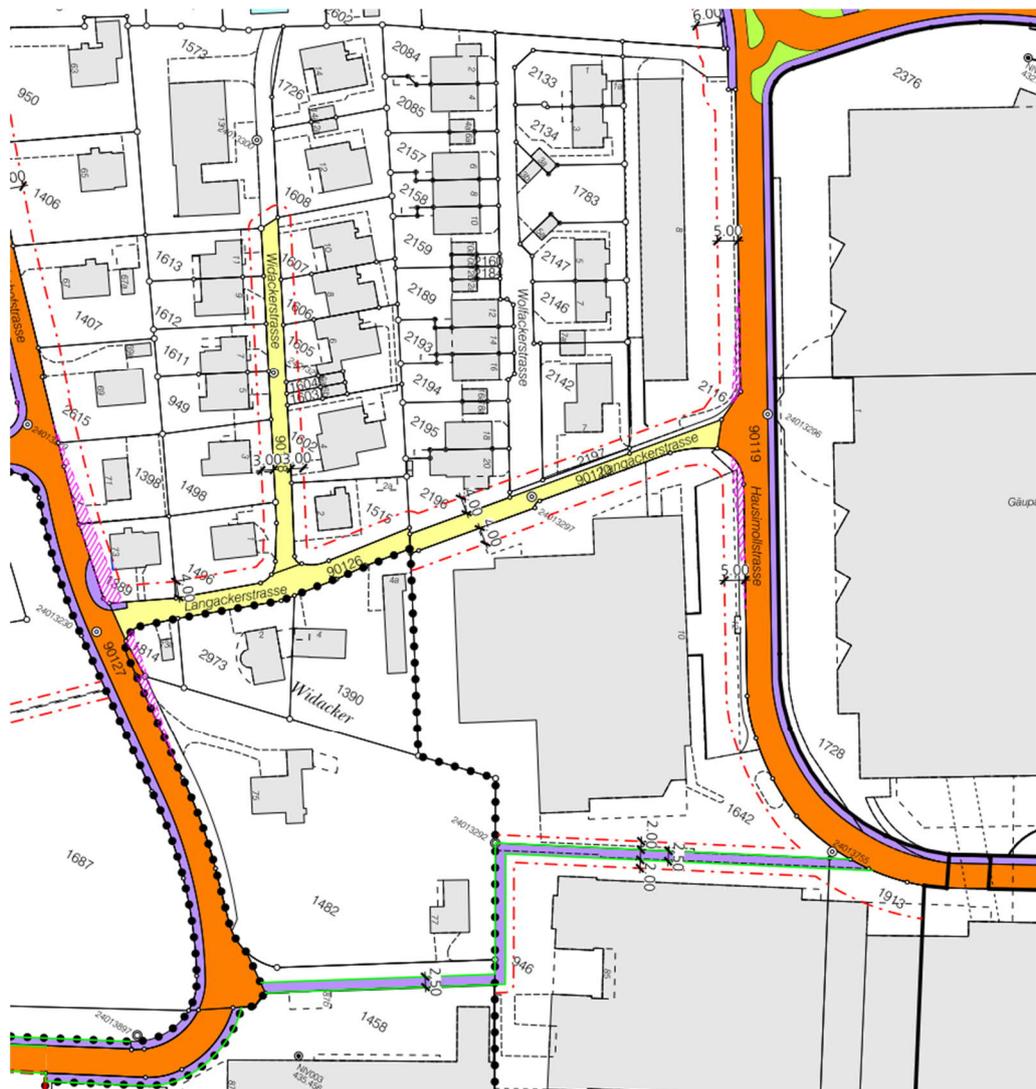


Abbildung 7 Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Erschliessungsplan «Ortsteil Südost» (RRB Nr. 808 vom 29. April 2014)



30. Oktober 2020) den Abbruch bzw. Neubau von Erdgeschoss und Obergeschoss sowie den Umbau des Untergeschosses. Im Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben ist auch vorgesehen, die bestehende LKW-Durchfahrt auf der Westseite aufzuheben und für die Nutzung durch den Langsamverkehr auf das Strassenniveau anzuheben. Dieses Baugesuchsverfahren erfolgt ausserhalb der vorliegenden Planung.

Für den Süd-Teil des Gäupark-Areals wurden durch werk1 architekten und planer, Olten im Jahr 2019 Entwicklungsszenarien im Sinne von Visionen erarbeitet. Der weitere Planungsprozess sieht vor, dass im Rahmen eines Studienauftrags nach SIA 143 eine städtebauliche Testplanung durchgeführt wird. Auf Basis der Testplanung soll dann in einem nachgelagerten Verfahren ein Masterplan erstellt werden.

### **3.4 Agglomerationsprogramm 4. Generation**

Die vorliegende Planung wird als Projekt für das Agglomerationsprogramm Aareland 4. Generation eingereicht. Das vorliegende Bauvorhaben stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den Planungen beim Bahnhofplatz (integrale ÖV-Drehscheibe, vgl. Agglomerationsprogramm 2. Generation) und der Planung im Gebiet Gäupark dar. Einerseits wird hiermit das Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu umgesetzt und somit die Erschliessung des Schlüsselareals mit dem öffentlichen Verkehr verbessert und langfristig gesichert. Andererseits entsteht eine wichtige Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Schlüsselprojekt (ÖV-Drehscheibe) und dem Schlüsselareal (Gebiet Gäupark).

### **3.5 Gestaltungsplanpflichtgebiet Widacker**

Die Parzellen GB Egerkingen Nrn. 946 (Teilparzelle), 1390, 1482, 1814, 2973, 3147 und 3355 sind mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert. Im Rahmen der Gestaltungsplanpflicht ist der Baulinienabstand zur vorliegenden Erschliessungsplanung in genügendem Masse sicherzustellen. Der Gemeinde sind zurzeit keine konkreten Planungsabsichten der Grundeigentümer bekannt.

## 4 Projektbeschreibung

Das Projekt bezweckt die grundeigentümergebundene Raumsicherung und die entsprechende Dimensionierung für die ÖV- und Langsamverkehrsverbindung zwischen Gäupark und Bahnhof sowie für die notwendige Verschiebung der Bushaltestellen aufgrund des geplanten Buskonzeptes.

### 4.1 Gebiet Bannstrasse

Die bestehende Bushaltestelle Egerkingen Widenfeld wird entsprechend dem geplanten Buskonzept verschoben. Neu sind an der Bannstrasse ostseitig der Abzweigung Bahnhofstrasse zwei Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Im Gebiet Bannstrasse wird auf der nordöstlichen Strassenseite ein neues Trottoir errichtet. Dies dient dem Langsamverkehr als sichere Zuwegung zur verschobenen Bushaltestelle und als wichtige Anschlussverbindung an das übergeordnete Fusswegnetz. Das Trottoir wird entsprechend nördlich bis zur Neumattstrasse weitergezogen. Zwei geplante Fussgängerquerungen mit Fussgängerinsel stellen die sichere Querung der Sammelstrasse sicher. Grundsätzlich ist mit der geplanten Erschliessung auch der Raumbedarf für die Errichtung von Buswartehäuschen gesichert. Ein entsprechendes Vorhaben kann mittels separatem Baugesuch ermöglicht werden.

### 4.2 Gebiet Hausimollstrasse

Mit der Änderung der Erschliessungsplanung für die verbesserte ÖV-Erschliessung des Areals Gäuparks wird das bestehende Einbahnregime für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Grundsatz nicht verändert. Ab dem Kreisel Hausimoll bis nach dem Einlenker zur Verbindungsstrasse zum Bahnhof wird der MIV künftig einspurig geführt, um die Busspur im Gegenverkehr zu ermöglichen. Zudem wird die bestehende Bushaltestelle entsprechend dem geplanten Buskonzept verschoben.

Der Strassenquerschnitt im Normalprofil wird von heute 6.00 m auf neu 6.50 m verbreitert. Damit ist der Begegnungsfall LW/Bus bei einer reduzierten Geschwindigkeit von 40 km/h möglich. Die signalisierte Geschwindigkeit beträgt analog zur bestehenden Situation 50 km/h. Aufgrund der kurzen Fahrstrecken ab Kreiselausfahrt bzw. Abfahrt Bushaltestelle kann im vorliegenden Fall aber ausgeschlossen werden, dass sich zwei Lastwagen oder Busse bei einer Geschwindigkeit von je 50 km/h kreuzen.

Ab dem Kreisel Hausimollstrasse bis zur Abzweigung Langackerstrasse wird das Trottoir analog zur bestehenden Situation ostseitig der Fahrbahn angeordnet. Südseitig der Langackerstrasse verläuft das Trottoir westseitig der Fahrbahn. Dabei wird die heute auf der Parzelle Nr. 1642 bestehende Trottoirfläche mitbeansprucht.

Die Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Areal Gäupark dient für Bus und Langsamverkehr und wird als Begegnungszone (Tempo-20-Zone) konzipiert. Bei der geplanten Breite von 7.50 m, im Versatzbereich 8.00 m, ist damit der Begegnungsfall Bus/Bus abgedeckt. Zur Erstellung dieser Verbindungsachse muss in diesem Bereich Bauzone für Verkehrsflächen beansprucht werden. Dies tangiert mehrere Grundeigentümer:

**GB Egerkingen Nrn. 946, 1624 und 1913:**

Mit der Grundeigentümerschaft ist vereinbart, das von der Planung tangierte Gebäude auf GB Egerkingen Nr. 946 vor der baulichen Realisierung der Erschliessungsplanung abzureissen. Die Erschliessung der Parzellen GB Egerkingen Nrn. 946, 1624 und 1913 ab der Hausimollstrasse ist aufgrund der generellen Gestaltungsplanpflicht der Zone für publikumsintensive Anlagen gesamthaft im Rahmen eines Gestaltungsplanverfahrens aufzuzeigen.

**GB Egerkingen Nr. 1642:**

Die Zu- und Wegfahrt des MIV zur Liegenschaft bleibt grundsätzlich bestehen und ist im Vorprojekt entsprechend ausgewiesen. Die Ein- und Ausfahrt zur unterirdischen Autoeinstellhalle sowie den ostseitig vom Gebäude bestehenden Parkfeldern werden mit dem vorliegenden Projekt nicht tangiert.

Die bestehende LKW-Anlieferung im südöstlichen Bereich bleibt analog zur bestehenden Situation bestehen. Für Rangierzwecke der LKW muss die Verkehrsfläche der Verbindungsachse für Bus und Langsamverkehr kurzzeitig mitgenutzt und befahren werden können (vgl. Darstellung in Vorprojekt Strassenbau, Plan Nr. 35229/02).

Die südseitig bestehenden Parkplätze, gemäss Baubewilligung vom 15.11.2017 für die Modernisierung des TopTip / Livique, werden um einen Parkplatz reduziert sind entsprechend im Vorprojekt berücksichtigt.

Die geplanten Anpassungen wurden mit der Grundeigentümerschaft bereits in diesem Sinne vorbesprochen.

**GB Egerkingen Nr. 1728:**

Die Flächenbeanspruchung für das Trottoir im Bereich des Gestaltungsplanperimeters sind kleinflächig und im Interesse der betroffenen Grundeigentümerschaft.

**GB Egerkingen Nrn. 1482 und 3355:**

Beide Parzellen sind durch die Landbeanspruchung für die Verbindungsstrasse tangiert. Mit dem notwendigen streifenförmigen Landerwerb von 122 m<sup>2</sup> wird die heutige Nutzung auf diesen Grundstücken nicht in Frage gestellt und bleibt auch künftig gewährleistet. Laut rechtsgültigem Bauzonenplan besteht für das gesamte Areal eine Gestaltungsplanpflicht. Bei einer weiteren Überbauung dieser Parzellen sind somit die Anordnung von Gebäuden und Aussenflächen sowie die Erschliessung im Rahmen einer entsprechenden Planung zu definieren.

## 5 ÖV-Erschliessung

### 5.1 Veränderungen bei den Bushaltestellen

Mit dem vorliegenden Projekt werden folgende bestehende Bushaltestellen aufgehoben:

- Egerkingen Widenfeld
- Egerkingen Gäupark Kreisel

Als Ersatz für die Haltestelle Egerkingen Widenfeld wird eine neue Haltestelle an der Bannstrasse erstellt.

Die bestehende Haltestelle Egerkingen Gäupark wird gemäss Beschrieb um ca. 160 m nach Nordwesten verschoben und liegt neu beim westseitigen Haupteingang zum Gäupark.

### 5.2 ÖV-Güteklasse

Gemäss den vorliegenden kantonalen Daten liegt derzeit das gesamte Areal Gäupark in der ÖV-Güteklasse D1. Durch das geänderte Verkehrsregime kann insbesondere für die Haltestelle Egerkingen Gäupark die ÖV-Erschliessungsgüte erhöht werden.

Die Herleitung der ÖV-Erschliessungsgüte erfolgt nach der Berechnungsmethodik ARE vom 11.2011 (Stand 02.2020), welche auf der ehemaligen VSS Norm 640 290 basiert. Dabei werden für das Kursintervall die Abfahrten an einer Haltestelle aus dem elektronischen Fahrplan ermittelt. Da die Hauptlastrichtung nicht automatisch abgeleitet werden kann, werden alle Abfahrten zwischen 6.00 und 20.00 Uhr gezählt, anschliessend wird die Anzahl halbiert. Für Endhaltestellen sowie Haltestellen, die nur in einer Richtung befahren werden, erfolgen entsprechende Korrekturen. Als Stichtag für die Auswertung wird ein Werktag ausserhalb der Ferienzeit und der touristischen Hochsaison definiert (für 2019/2020 18.03.2020). Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten sind in den gezählten Abfahrten inbegriffen.

Mit dem geplanten Vorhaben entsteht für die Haltestelle Egerkingen Gäupark unter Mitseinbezug der Buslinien BOGG Nr. 501 und 507 sowie der Postautolinie Nr. 126 ein Verbindungstakt von unter 19 Minuten pro Haltestelle. Busse und Postautos werden der Verkehrsmittelgruppe B zugeordnet. Aus dem Kursintervall und der Art des Verkehrsmittels resultiert daher die Haltestellekategorie III und somit wird sich die ÖV-Erschliessungsgüte verbessern und neu eine Güteklasse C in der Distanz kleiner 300 m zur Haltestelle resultieren.

Für die neue Haltestelle Egerkingen Bannstrasse ergibt sich mit der Buslinie BOGG Nr. 501 und der Postautolinie Nr. 126 die ÖV-Güteklasse D1.

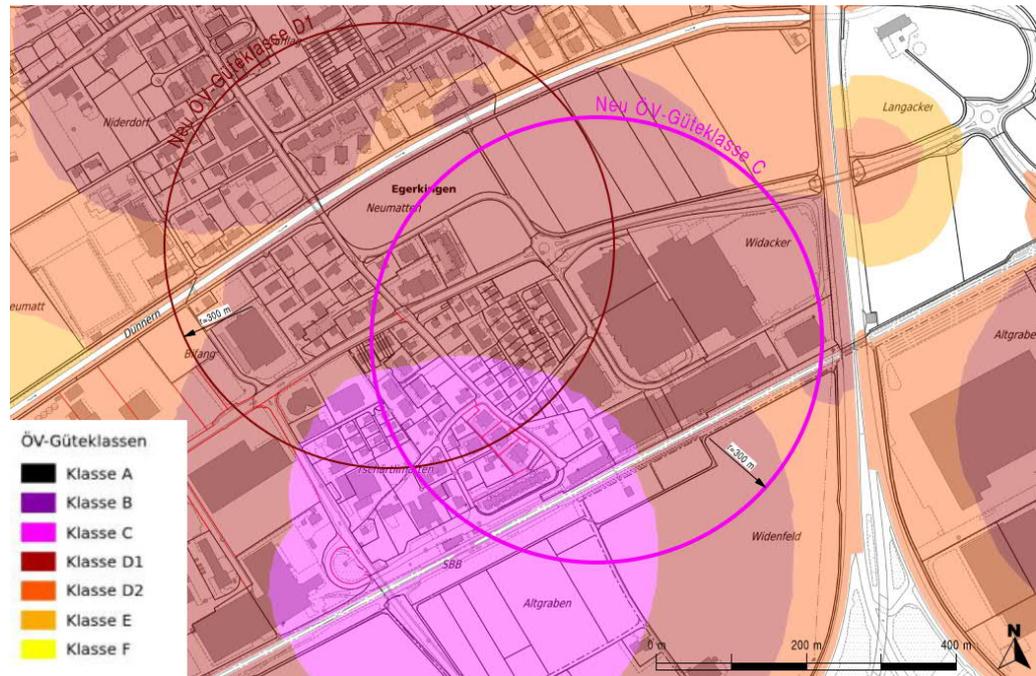


Abbildung 9 Übersicht ÖV-Güteklassen, inkl. neuer Haltestellen  
(Quelle: geo.so.ch, Zugriff am 09.11.2020)

Aus der vorliegenden Darstellung geht hervor, dass mit der vorliegenden Erschliessungsplanung das gesamte Areal Gäupark neu innerhalb der ÖV-Güteklasse C zu liegen kommt. Dasselbe gilt für einige Wohnquartiere im näheren Umfeld zur projektierten Haltestelle Egerkingen Gäupark.

Mit der neuen Haltestelle Egerkingen Bannstrasse ergibt sich gleichzeitig für verschiedene Wohnhäuser nördlich der Dünnern eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung, welche zukünftig ebenfalls in der Güteklasse D1 zu liegen kommen.

### 5.3 Personenfrequenzen

#### Ist-Situation

Laut den vorliegenden Fahrgast-Zählungen der BOGG, ausgeführt im Zeitraum vom 9. Dezember 2018 bis 14. Dezember 2019, wurden folgende Personenfrequenzen erhoben:

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger
Egerkingen Gäupark (Linie 501)	48'272	40'226
Egerkingen Gäupark Kreisel (Linie 507)	11'391	18'601
Total	59'663	58'827

Im vorgenannten Erhebungszeitraum war der Gäupark an rund 310 Tagen geöffnet (Montag bis Samstag). Die durchschnittlichen täglichen Personenfrequenzen betragen somit:

- Einsteiger pro Betriebstag 192 Personen
- Aussteiger pro Betriebstag 190 Personen

Bei täglich 29 Zu- bzw. Wegfahrten ergibt dies durchschnittlich 7 Ein- bzw. Aussteiger pro Fahrt.

Die Haltestelle Egerkingen Gäupark dient hauptsächlich als Zugang zu einem grösseren Einkaufszentrum. Es kann deshalb angenommen werden, dass die Tagesganglinien keine ausgeprägten Morgen- oder Abendspitzen aufweisen. Mit Verweis auf verschiedene ÖV-Ganglinien<sup>1</sup> beträgt die Personenfrequenz in Spitzenstunden rund 20% der durchschnittlichen täglichen Frequenzen.

#### **Modellsituation**

Mit der Konzentration der beiden bisherigen Haltestellen unmittelbar vor dem westseitigen Hauptzugang zum Gäupark kann angenommen werden, dass die Anzahl der ÖV-Fahrgäste merklich ansteigen wird. Für die Modellsituation wird deshalb im Vergleich zur Ist-Situation etwa mit einer Verdopplung der Personenfrequenzen gerechnet, was folgende durchschnittliche Tageswerte ergibt:

- Einsteiger pro Betriebstag 400 Personen
- Aussteiger pro Betriebstag 400 Personen

Bei einem Anteil von 20% der Tagesnachfrage ergibt dies in der Spitzenstunde jeweils 80 Ein- bzw. Aussteiger an der neuen Haltestelle Egerkingen Gäupark.

## **5.4 Ausgestaltung der Wartebereiche**

Mit den Buslinien BOGG Nr. 501 und 507 sowie der Postautolinie Nr. 126 bedienen stündlich in beide Richtungen fünf bis sechs Busse die neue Haltestelle. In der Spitzenstunde ergibt dies somit pro Bus eine Personenfrequenz von jeweils rund 15 Ein- bzw. Aussteigern. Die Wartebereiche der beiden Bushaltestellen sind somit unter Berücksichtigung dieser Frequenzen zu bemessen.

---

<sup>1</sup> Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehrssysteme, ETH Zürich, 2008 (als Beispiel)

Gemäss Bericht Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit von Anlagen des leichten Zweirad- und des Fussgängerverkehrs (Bundesamt für Strassen, 2013) wird für die neu zu erstellenden Wartebereiche die Qualitätsstufe C (in Warteräumen sind Beeinträchtigungen durch andere Personen möglich, ohne dass es dazu zu Körperkontakten kommt) vorgesehen.

Bei allgemeinen Warteflächen kann dabei mit einer Belegung von 1.35 Personen/m<sup>2</sup> gerechnet werden. Für bis zu 15 wartende Personen ist somit ein Warteraum von rund 12 m<sup>2</sup> vorzusehen.

Für aussteigende Fahrgäste ist vor dem Warteraum zudem ein Freiraum von ca. 1.50 m längs zur Bushaltestelle vorzusehen.

Die Projektierung und Realisierung der beiden Wartebereiche erfolgt im Nachgang zu dieser Erschliessungsplanung in einem separaten Baugesuchsverfahren.

## 6 Änderung Erschliessungsplanung

Die Gebiete Bannstrasse und Hausimollstrasse erfahren mit der Änderung der Erschliessungsplanung mit Baulinien und Strassenklassierung folgende Änderungen:

### 6.1 Gebiet Bannstrasse

Die Verschiebung der Bushaltestelle Widenfeld von der Bahnhofstrasse an die Bannstrasse bedingt eine Anpassung des Erschliessungsplans mit Baulinien und Strassenklassierung an der als Sammelstrasse klassierten Bannstrasse.

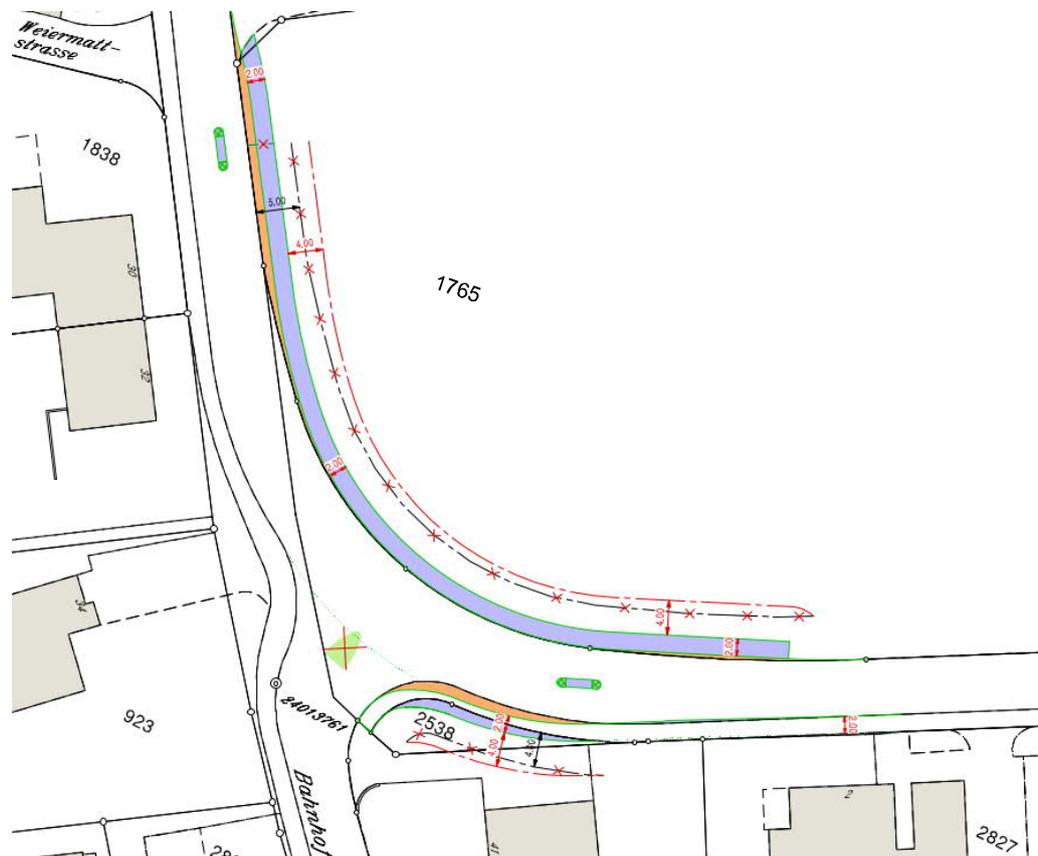


Abbildung 10 Ausschnitt der Änderungen an der Bannstrasse (Plan Nr. 325229/07)

Es sind beidseitig Fahrbahnhaltestellen geplant. Bei den Haltekanten ist ein Anschlag von 22 cm vorgesehen. Damit kann auf die Erstellung eines Rollstuhlmanövrierbereichs verzichtet werden.

Der zusätzliche Raumbedarf der Erschliessungsfläche aufgrund der Verschiebung der Bushaltestelle (Kurvenradius, Bushaltestelle) geht zu Lasten der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen auf GB Egerkingen Nr. 1765. Das Grundstück befindet sich heute in privatem Besitz.

Weiterer Raumbedarf entsteht bei GB Egerkingen Nr. 2538, welches in der Mischzone Wohnen liegt und sich im Besitz der Einwohnergemeinde Egerkingen befindet.

Der Baulinienabstand wird an die neue Erschliessungssituation angepasst und beträgt im neuen Zustand 4.00 m ab Trottoirrand.

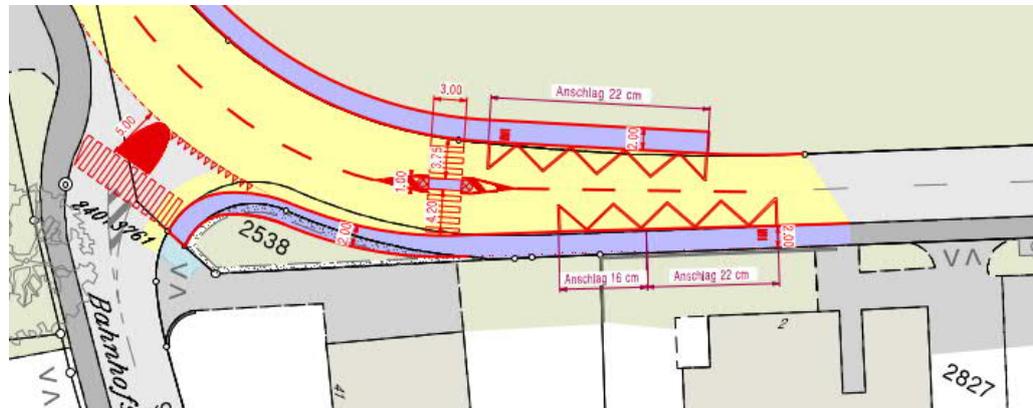


Abbildung 11 Anordnung der Fahrbahnhaltestellen (Plan Nr. 325229/04)

## 6.2 Gebiet Hausimollstrasse

Die Verschiebung der Bushaltestelle Egerkingen Gäupark und die Aufhebung der Haltestelle Egerkingen Gäupark Kreisel sowie die Realisierung der ÖV- und Langsamverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und Gäupark bedingen eine Anpassung des Erschliessungsplans mit Baulinien und Strassenklassierung an der bestehenden Sammelstrasse Hausimollstrasse sowie am geplanten Fussweg zwischen Bahnhofstrasse und Hausimollstrasse. Entlang der Hausimollstrasse wird das Verkehrsregime angepasst und die Sammelstrasse entsprechend verbreitert und im südlichen Bereich das Trottoir von der Ostseite auf die Westseite verlegt.

Der vorliegende Erschliessungsplan wird auf der Westseite der Strasse den Baulinienabstand an die neu geplante Situation anpassen und mit 4.00 m Baulinienabstand ab Trottoirrand sicherstellen. Ostseitig wird das Projekt Flächen im Perimeter des rechtsgültigen Gestaltungsplans beanspruchen (Fussweg / Trottoir, Grünflächen, Hochstämmige Bäume).

Der vorliegende Erschliessungsplan wird wiederum nur im östlichen Bereich die Baulinienabstände regeln. Im westlichen Gebiet wird sich jedoch der Perimeter der Gestaltungsplanpflicht marginal an die geänderten Erschliessungsflächen anpassen.

Die Verbindungsachse zwischen Bahnhof- und Hausimollstrasse wird als Begegnungszone ausgestaltet (vgl. Kap. 4.2).

Die zusätzlichen Erschliessungsflächen gehen zu Lasten der Zone für publikumsintensive Anlagen sowie der Mischzone Wohnen. Der Baulinienabstand wird mit 4.00 m festgelegt.

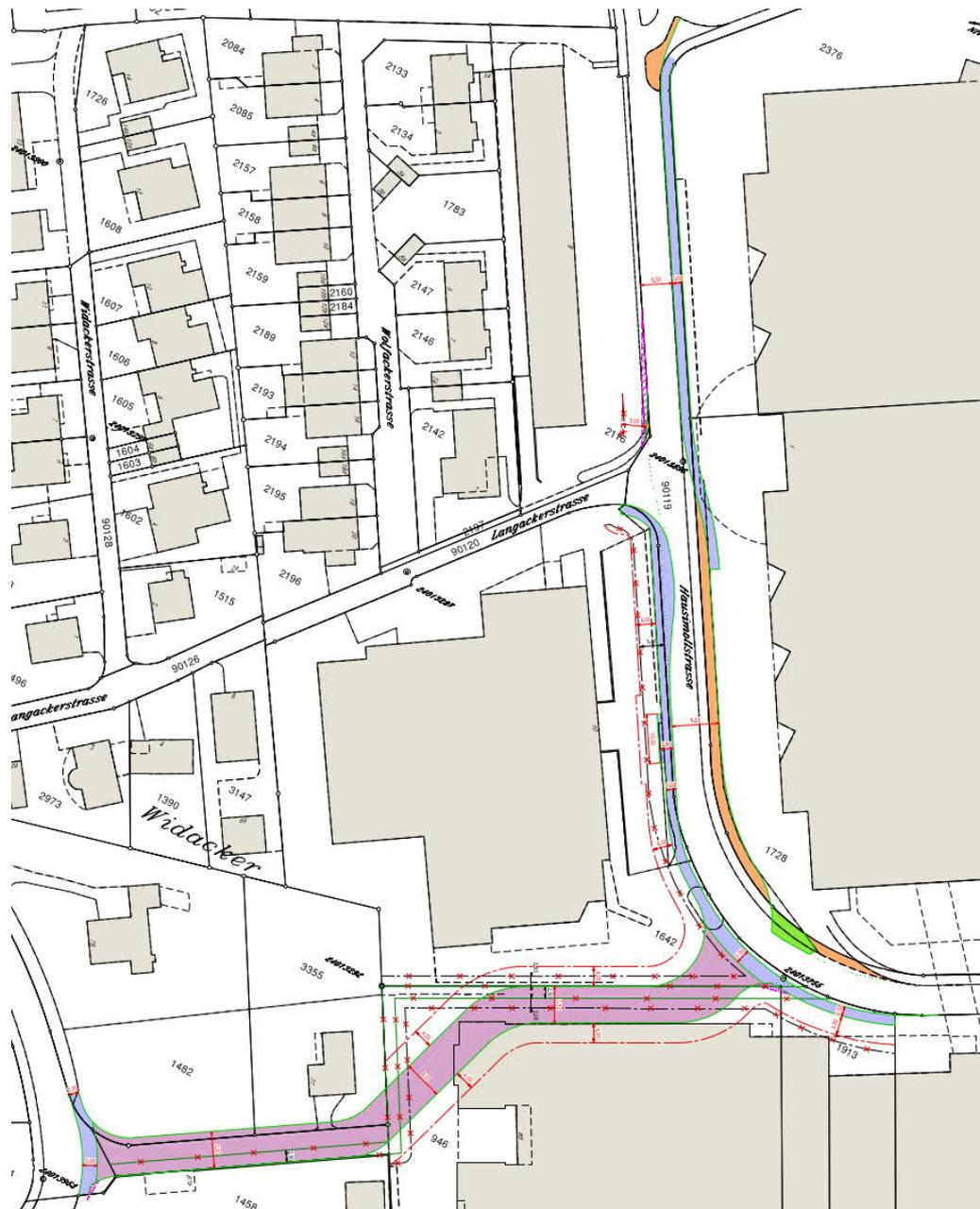


Abbildung 12 Ausschnitt der Änderungen an der Hausimollstrasse (Plan Nr. 325229/06)

### 6.3 Baubewilligung

Den vorliegenden Erschliessungsplänen kommt in Kombination mit den Vorprojekten gleichzeitig die Bedeutung der Baubewilligung zu (§39 Abs. 4 PBG).

## 7 Interessenabwägung

### 7.1 Privates und öffentliches Interesse

Mit dem geplanten Ausbau des projektierten Fusswegs und der Verbindungsstrasse für die notwendigen Busverbindungen sowie die Verschiebung der Bushaltestellen stellt die Gemeinde die zukünftige Erschliessung zwischen Bahnhof und Gäupark für den ÖV und Langsamverkehr sicher.

#### **Gebiet Bannstrasse**

Das Vorhaben tangiert die Grundstücke GB Egerkingen Nrn. 1765, 2538 und 2827. Die entsprechenden Flächen werden von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen bzw. Mischzone Wohnen in die Erschliessungsfläche überführt.

#### **Gebiet Hausimollstrasse**

Das Vorhaben tangiert die privaten Grundstücke GB Egerkingen Nrn. 946, 1390, 1482, 1624, 1642, 1728 1814, 1913, 2116, 2376 2973, 3147 und 3355.

Der Flächenbedarf für die Erschliessung wird von der Mischzone Wohnen bzw. Zone für publikumsintensive Anlagen überführt.

### 7.2 Verkehr und Dimensionierung

#### **Verkehrsregime**

Mit der geplanten Busspur in nördlicher Fahrtrichtung kann der ÖV zwischen Kreisel Hausimollstrasse und Verbindungsachse zur Bahnhofstrasse neu im Gegenverkehr geführt werden. Die bestehende MIV-Erschliessung via Hausimollstrasse bleibt bestehen, wird aber neu nun noch einspurig geführt.

Durch das geänderte Verkehrsregime und die damit verbundenen Anpassungen bei der Linienführung der Buslinien wird die ÖV-Erschliessungsgüte für das gesamte Areal Gäupark erhöht.

#### **Verkehrsaufkommen MIV**

Im Zusammenhang mit Gestaltungsplan Gäupark 2014<sup>2</sup> wurde das Verkehrsaufkommen erhoben. Laut den entsprechenden Erhebungen aus dem Jahr 2012 ist im Mittel mit rund 6'876 Fahrzeugen pro Tag sowie an den verkehrstärksten Tagen mit rund 9'379 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen. Bei einem Anteil von 10 % ist für die Abendspitzenstunde somit als Mittelwert mit etwa 690 Fahrzeugen zu rechnen, welche auf die Hausimollstrasse einfahren. Dieses Verkehrsaufkommen kann problemlos auf einer

---

<sup>2</sup> Gestaltungsplan Gäupark 2014: Raumplanungsbericht (BSB+Partner, Oensingen)

einspurigen Achse geführt werden, welche eine Leistungsfähigkeit von rund 1'200 PW/h aufweist.

Bei starkem Verkehrsaufkommen ist der Kreisel Hausimoll regelmässig überlastet und es kommt zu längeren Wartezeiten auf den Kreiselzufahrten. In diesem Fall wird das maximale Verkehrsaufkommen des MIV auf der Einfahrt in die Hausimollstrasse durch die Leistungsfähigkeit des Kreisels bestimmt. Dieser Wert liegt deutlich tiefer als die Leistungsfähigkeit auf einer freien Strecke. Dies bedeutet, dass Einfahrt in die einspurige Hausimollstrasse auch bei starkem Verkehrsaufkommen keine Rückstaugefährdung aufweist.

Die zu erwartenden Wartezeiten aufgrund des strassenquerenden Fussgängerverkehrs beim Fussgängerstreifen südseitig der Abzweigung der Langackerstrasse sind vernachlässigbar. Nach der Abzweigung der ÖV-Verbindungsachse wird die einspurige Achse für die Bedienung der verschiedenen Parkierungsflächen in östlicher Richtung zweispurig geführt.

#### **Verbindungsstrecke Bus / Langsamverkehr**

Die bisherige Langsamverkehrsverbindung führte an gleicher Stelle über privaten Grund. Die Sicherstellung einer öffentlichen Verbindungsstrecke sowohl mittels ÖV als auch für den Langsamverkehr wird mit der geplanten Verbindungachse geschaffen. Dadurch werden der Zugang für Fuss- und Radverkehr aus dem Bahnhofquartier und verbessert und die Fusswegdistanzen verkürzt.

### **7.3 Strassenbeleuchtung**

Die bestehende Strassenbeleuchtung muss in beiden Gebieten aufgrund der neuen Situation überprüft und gegebenenfalls angepasst werden, um insbesondere die Sicherheitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Die Überprüfung und Anpassung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Nutzungsplanung.

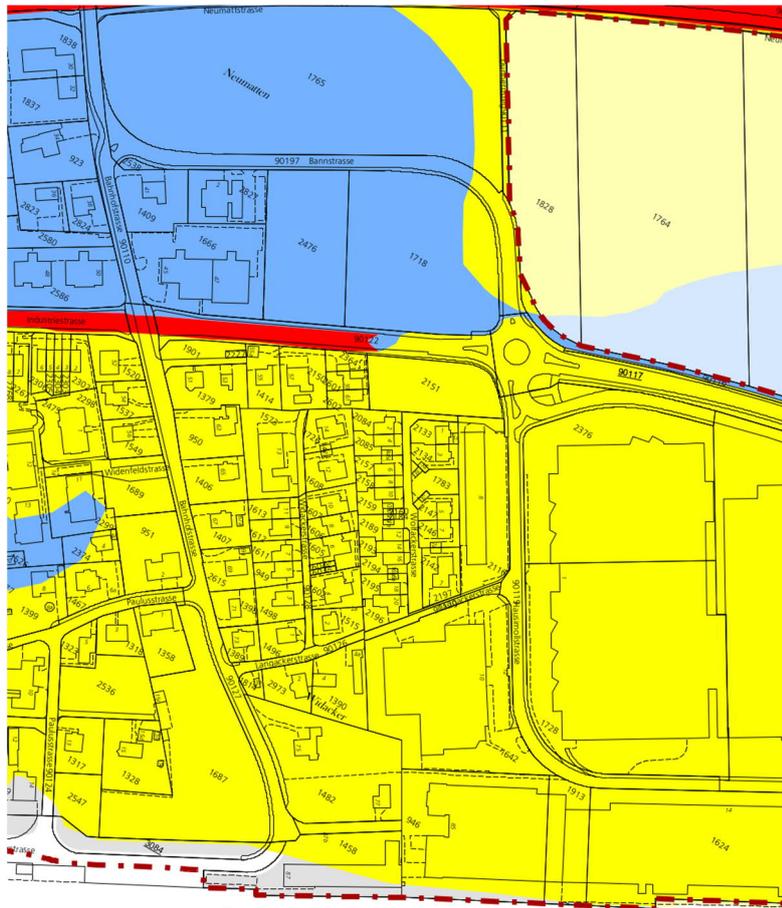
### **7.4 Siedlungsentwässerung**

Aufgrund des Strassenbaus sind keine zusätzlichen öffentlichen Kanalisationen geplant. Die Strassenentwässerung der Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Gäupark wird an die bestehende Meteorwasserleitung der Hausimollstrasse in der Bahnhofstrasse angeschlossen.



## 7.6 Naturgefahren

Die rechtsgültige Naturgefahrenkarte weist aufgrund möglicher Überflutungsgefahren im Gebiet Bannstrasse einen Gebotsbereich für mittlere Gefährdung und im Gebiet Hausmollstrasse einen Hinweissbereich für geringe Gefährdung aus. Es gelten die Vorschriften des rechtsgültigen Zonenreglements bezüglich Naturgefahren. Für das geplante Vorhaben entsteht kein Interessenkonflikt.



resp. Entsorgung gemäss der Abfallverordnung (VVEA; SR 814.600) und der Wegleitung Bodenaushub (BUWAL, 2001) zu definieren und der bewilligenden Behörde zur entsprechenden Bewilligung einzureichen.



Abbildung 16 Ausschnitt aus dem Prüfperimeter Bodenabtrag (Quelle: geo.so.ch, Zugriff am 26.03.2020)

## 7.8 Weitere Umweltaspekte

Die folgenden Umweltaspekte sind für die Planung nicht relevant:

- Abfälle, umweltgefährdende Stoffe
- Grundwasser, Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme
- Landschaft und Ortsbild
- Lärm
- Luftreinhaltung
- Erschütterung
- NIS
- Umweltgefährdende Organismen
- Störfallvorsorge / Katastrophenschutz (Eisenbahn, nicht relevant)
- Wald
- Hecken
- Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

## 8 Planungsablauf und Information

### 8.1 Verfahrensschritte / Termine

- Beratung in der Planungskommission / Verabschiedung zur öffentlichen Mitwirkung durch Gemeinderat: April 2020
- Mitwirkungsverfahren: Mai 2020
- Verabschiedung zur kantonalen Vorprüfung durch Gemeinderat: Mai 2020
- Kantonale Vorprüfung: Juni - August 2020
- Verabschiedung öffentlichen Auflage durch Gemeinderat: September 2020
- Öffentliche Auflage: Oktober/November 2020
- Genehmigung durch den Regierungsrat

### 8.2 Kantonale Vorprüfung

Mit Schreiben vom 23. Juli 2020 nimmt das kantonale Amt für Raumplanung Stellung zur vorliegenden Planung. Folgende Rückmeldungen wurden durch die Planungsbehörde in ihren Erwägungen berücksichtigt:

#### **Kommunale Planungsinstrumente**

Vorprüfungsbericht: Die Auswirkungen der neuen Strassenverbindung auf das Gäupark-Areal wird nur unzureichend dargelegt.

Berücksichtigung: Der Raumplanungsbericht wurde in den Kapiteln 5.2 und 7.2 ergänzt.

- Verbesserung Zugang Fussgängerverkehr / Velo aus dem Bahnhofquartier und vom/zum Bahnhof (kürzere Fusswegdistanzen)
- Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte
- Beibehaltung der bestehenden MIV-Erschliessung via Hausimollstrasse

Vorprüfungsbericht: Fehlender Bezug auf die Entwicklungsszenarien für den Süd-Teil des Gäupark-Areals.

Berücksichtigung: Der Raumplanungsbericht wurde im Kapitel 3.3 ergänzt.

- Kurzbeschrieb zur vorliegenden Studie werk1
- Beschrieb möglicher späterer Massnahmen an der Hausimollstrasse (Abschnitt Süd), Hinweis auf geplantes Planungsverfahren

#### **Öffentlicher Verkehr / Fuss- und Radverkehr**

Vorprüfungsbericht: Die Aufhebung der bestehenden Haltestellen «Widenfeld» und «Gäupark Kreisel» sollen im Raumplanungsbericht erwähnt werden.

Berücksichtigung: Der Raumplanungsbericht wurde mit Kapitel 5.1 ergänzt.

Vorprüfungsbericht: Fehlende Angaben zu Personenströmen und Warteräumen an den Haltestellen.

Berücksichtigung: Der Raumplanungsbericht wurde mit den Kapiteln 5.3 und 5.4 ergänzt:

- Beschrieb der bestehenden und erwarteten Personenfrequenzen
- Hinweise zur Ausgestaltung der Warteräume

Vorprüfungsbericht: Die Breite der neuen Verbindungsstrasse muss für den Begegnungsfall Bus/Bus (bei reduzierter Geschwindigkeit), zumindest auf einer Teilstrecke, angepasst werden.

Berücksichtigung: Der Raumplanungsbericht wurde in den Kapiteln 4.2 und 6.2 ergänzt. Auf eine Verbreiterung im Mittelabschnitt auf 7.00m wurde verzichtet. Durch die Ausgestaltung der Verbindungsstrasse als Begegnungszone und dem damit verbunden Wegfalls des Trottoirs kann die Anforderung erfüllt werden.

Vorprüfungsbericht: Die Haltestelle an der Bannstrasse soll um wenige Meter in Richtung Osten verschoben werden.

Berücksichtigung: Die Verschiebung wurde geprüft und das Projekt angepasst.

Vorprüfungsbericht: Position der Grundstückzu- und Wegfahrten für Parzelle Egerkingen GB Nr. 1642 ist unklar. Die doppelte Trottoirüberfahrt bei der Ausfahrt von GB Egerkingen Nr. 1642 via neue Verbindungsstrasse Gäupark-Bahnhof ist problematisch.

Berücksichtigung: Der Raumplanungsbericht wird im Kapitel 4.2 ergänzt. Die Bestehenden Zu- und Wegfahrten bleiben bestehen. Weitere Optimierungen bei der Autoeinstellhalle und der Lastwagen-Ausfahrt wurden geprüft (Prüfung PP Nr. 12). Dazu ist das Gespräch mit dem Grundeigentümer gesucht worden.

### **Strassenverkehr und übergeordnete Verkehrsplanung**

Vorprüfungsbericht: Unklare Aussage zum Verkehrsaufkommen ab Einfahrt zum Gäupark.

Berücksichtigung: Der Raumplanungsbericht wurde im Kapitel 7.2 ergänzt. Das Verkehrsaufkommen wird aufgrund früherer Erhebungen beschrieben.

Vorprüfungsbericht: Die Breite der Hausimollstrasse soll für den Begegnungsfall LW/Bus bei 50 km/h) angepasst werden.

Berücksichtigung: An der bestehenden Strassenbreite von 6.50m wird festgehalten. Im Bereich eines möglichen Begegnungsfalls LW/Bus ist die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit wesentlich tiefer als signalisiert.

Vorprüfungsbericht: Das Verkehrs- und Temporegime auf der neuen Verbindungsachse Gäupark-Bahnhof ist unklar. Denkbar wäre eine Tempo-20-Zone / Begegnungszone, welche die Aufhebung des Trottoirs und somit das Kreuzen von zwei Linienbussen erlauben würde.

Berücksichtigung: Empfehlung wird vorgenommen. Es wird eine Begegnungszone realisiert. Wurde im Raumplanungsbericht in den Kapiteln 4.2 und 6.2 ergänzt.

Vorprüfungsbericht: Die Markierung der Busspur ist in der nächsten Projektphase zu Prüfen.

Berücksichtigung: Wird mit dem Bauprojekt vorgenommen.

### **Entwässerung**

Vorprüfungsbericht: Siedlungsentwässerung: Es ist eine Präzisierung zur Strassenentwässerung vorzunehmen.

Berücksichtigung: Wurde im Raumplanungsbericht im Kapitel 7.4 ergänzt.

## **8.3 Mitwirkung**

*Abschnitt wird nach der öffentlichen Mitwirkung ergänzt.*

## **9 Fazit Interessenabwägung und Schlusskommentar**

Die vorliegende Planung steht im öffentlichen sowie privaten Interesse und ist als sinnvolle verkehrstechnische und raumplanerisch ergänzende Massnahme zu beurteilen.

Aufgrund der in den vorhergehenden Kapiteln genannten Ausführungen hat der Gemeinderat Egerkingen die Änderung der Erschliessungsplanung mit Baulinien und Strassenklassierung im Gebiet Bannstrasse und Gebiet Hausimollstrasse unter Vorbehalt der Genehmigung des Kantons gutgeheissen.

Durch die vorliegende Planung kann die ÖV-Erschliessung für das Areal Gäupark sowie die Langsamverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und Gäupark markant verbessert werden.

KFB Pfister AG, Ingenieure und Planer

Werner Berger

Olten, 10.11.2020