

<b>Massnahmen 1</b>		<b>Orts- und Regionalverkehr Bus</b>		
<b>M 1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten</b>				
<b>Kosten</b> Infrastruktur -- Betrieb 1.62 Mio. Fr.		<b>Realisierungshorizont</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Später	<b>Reifegrad: -</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten in der Agglomeration Solothurn. Ziel ist die Erhöhung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Solothurn. Hierzu sollte das Angebot insbesondere in den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden, vorwiegend für Pendler. Verbesserung des teilweise unattraktiven Angebots. Die Massnahmen 1 unterstützen vor allem die Handlungsschwerpunkte H3 "öV-Konzept", H5 "Städtebauliche Aufwertung der Zentren und der urbanen Entwicklungsachsen" und H6 "Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öV-Standortgunst".
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Angebotsverbesserungen beinhalten folgende Elemente (siehe Karte Nr.17): - Neue Linie 10 Sonnenpark - Bahnhof Solothurn - Biberist Station RBS (0.9 Mio.) - Ausbau/Optimierung Linien 5/7 (0.43 Mio.) - Taktverdichtung Linie 1 (0.29 Mio.)
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Agglomerationsgemeinden, RSU <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: BSU, Postauto <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	- Detailausschaffung Fahrplan
<b>Art der Finanzierung</b>  <b>Finanzierungs-nachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Siehe auch Massnahme M1.2 (Ausdehnung Abend- und Wochenendangebot)
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	- Angebotsstudien Optimierung Busangebot Region Solothurn, Prüfung von Verbesserungen im öffentlichen Agglomerationsverkehr, Januar 2007
<b>Bemerkungen</b>	

<b>Massnahmen 1</b>		<b>Orts- und Regionalverkehr Bus</b>	
<b>M 1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot</b>			
<b>Kosten</b> Infrastruktur -- Betrieb 0.8 Mio. Fr.	<b>Realisierungshorizont</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Später	<b>Reifegrad:</b> -	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	Ausdehnung Angebot am Abend und an Wochenenden in der Agglomeration Solothurn. Ziel ist die Erhöhung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Solothurn. Hierzu sollte das Angebot insbesondere in folgenden Zeitfenstern verdichtet werden: am Abend und am Wochenende. Verbesserung des teilweise unattraktiven Angebots.
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Angebotsverbesserungen beinhalten folgende Elemente (siehe Karte Nr.17): - Ausdehnung 30-Minutentakt Brühl - Ausbau/Optimierung Linie 4 Ast Rüttenen - Ausdehnung 30-Minutentakt Bellach - Betriebsausdehnung Linie 3
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden der Agglomeration Solothurn, RSU <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: BSU, Postauto <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	- Erstellung Detailkonzepte
<b>Art der Finanzierung</b>  <b>Finanzierungs-nachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	Ohne Berücksichtigung NFA
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Siehe auch Massnahme M.1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	- Angebotsstudien Optimierung Busangebot Region Solothurn, Prüfung von Verbesserungen im öffentlichen Agglomerationsverkehr, Januar 2007
<b>Bemerkungen</b>	

<b>Massnahmen 1</b>		<b>Orts- und Regionalverkehr Bus</b>	
<b>M 1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissensteinbahn</b>			
<b>Kosten</b> Infrastruktur -- Betrieb 150'000 Fr.	<b>Realisierungshorizont</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Später	<b>Reifegrad: -</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	Attraktive Bedienung Oberdorf Weissensteinbahn mit Bahn und Bus, insbesondere an Wochenenden.
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Taktverdichtung Bahn, Ausdehnung Busbetrieb auf ganzes Wochenende (siehe Karte Nr.17).
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Oberdorf <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: BLS, SBB, BSU <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	Erstellung Detailkonzept und -fahrplan
<b>Art der Finanzierung</b>  <b>Finanzierungsnachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	- Zusammenhang mit Verkehrskonzept Weissenstein - Sperrung Weissensteinstrasse am Wochenende als Rahmenbedingung für eine optimale Nachfrage im öffentlichen Verkehr wünschbar
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Siehe auch Massnahme M1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	Verkehrskonzept Weissenstein
<b>Bemerkungen</b>	Taktverdichtung der Bahn am Sonntag seit Dezember 2007 in Betrieb

Aktualisiert am 27.04.2007

Massnahmen 2		Regionalverkehr Bahn		
M 2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern				B-Liste
<b>Kosten</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2 (hoch)</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Infrastruktur	25 Mio. Fr.	<input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A)		
Betrieb/Unterhalt	0.5 Mio. Fr.	<input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B)		
		<input type="checkbox"/> Später		

<b>Zielsetzung</b>	Einführung durchgehender Viertelstundentakt auf RBS-Linie Solothurn-Bern Die Massnahme M 2.1 unterstützt die Handlungsschwerpunkte H3 „öV-Konzept“ und H6 „Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öV-Standortgunst“
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Realisierung Doppelspurabschnitte auf dem Streckenabschnitt Biberist – Grafenried als Voraussetzung für die Realisierung eines durchgehenden Viertelstundentakts (siehe Karte Nr. 17).
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantone Solothurn, Bern <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Biberist, Lohn, Bätterkinden, Fraubrunnen, Grafenried <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: RBS <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Erstellung Detailkonzepte
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
<b>Finanzierungsnachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	– Finanzierung, ohne Berücksichtigung der Bahnreform II – Abstimmung auf Angebotsplanung Kanton Bern
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Keine
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	– Bericht Investitionsmodule RBS zu B2000, 2.Etappe, Strecke Bern-Solothurn, RBS, Juni 2001 – Mittelfristplan 2007-2010: Investitionen RBS Bahn Sparte Infrastruktur
<b>Bemerkungen</b>	Massnahmen mit Kanton Bern koordiniert (siehe auch Massnahmen im Agglomerationsprogramm Bern)

Aktualisiert am 27.04.2007

<b>Massnahmen 2</b>		<b>Regionalverkehr Bahn</b>		
<b>M 2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn – Niederbipp bis Oensingen</b>				
<b>Kosten</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Infrastruktur	18 Mio. Fr.	<input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A)		
Betrieb/Unterhalt	0.07 Mio.Fr. Fr.	<input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B)		
		<input type="checkbox"/> Später		

<b>Zielsetzung</b>	Bessere Bahnerschliessung im Korridor Niederbipp–Oensingen, Anschluss der Linie Solothurn–Niederbipp in Oensingen an den Fernverkehr und Aufwertung des Regionalverkehrszentrums Oensingen. Die Massnahme M2.2 unterstützt die Handlungsschwerpunkte H3 „öV-Konzept“ und H6 „Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit höher öV-Standortgunst“.
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ab 2008 neues Rollmaterial (3 neue Kompositionen) auf der Linie Solothurn - Niederbipp (Vorleistung)</li> <li>– Verlängerung der Bahnlinie Solothurn - Niederbipp von Niederbipp bis Oensingen (2.3 km) inkl. einer neuen Haltestelle Niederbipp Nord (siehe Karte Nr.17)</li> </ul>
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantone Solothurn, Bern <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Niederbipp, Oensingen <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: asm, SBB <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Erstellung Bauprojekt
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
<b>Finanzierungs-nachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Koordination mit Fernverkehrsangebot (Fahrplan ZEB), Anschlüsse in Oensingen und Solothurn</li> <li>– Die Massnahme liegt ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Solothurn</li> </ul>
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bericht Investitionsmodul zu B2000, asm-Verlängerung Niederbipp – Oensingen, 2. Etappe Bahn 2000, aare seelandmobil, Juni 2001</li> <li>– Bericht "öV-Korridoruntersuchung Solothurn – Niederbipp – Oensingen", AVT, 2002</li> <li>– Betriebskonzept/Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (in Bearbeitung, Stand April 2007)</li> </ul>
<b>Bemerkungen</b>	

<b>Massnahmen 2</b>		<b>Regionalverkehr Bahn</b>	
<b>M 2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)</b>			
<b>Kosten</b> Infrastruktur Betriebskosten/Jahr 0.7 Mio.Fr	<b>Realisierungshorizont</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Später	<b>Reifegrad:</b> -	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf. Ziel ist die Erhöhung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Solothurn.
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Der Angebotsausbau beinhaltet den integralen Halbstundentakt auf der Linie Solothurn–Burgdorf. (Siehe Karte 17).
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinden: <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: BLS <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Kanton Bern
<b>Vorgehen</b>	– Detailausschaffung Fahrplan
<b>Art der Finanzierung</b>  <b>Finanzierungs-nachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	Koordination mit Fernverkehrsangebot (Fahrplan ZEB), Anschlüsse in Solothurn und 2. Teilergänzung S-Bahn Bern
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	Netzgrafik Fernverkehrsangebot Fahrplan ZEB
<b>Bemerkungen</b>	

Aktualisiert am 13.11.2007

Massnahmen 3		Haltestellen Öffentlicher Verkehr		
M 3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach				A-Liste
<b>Kosten</b> Infrastruktur 15 Mio. Fr. Unterhalt 0.5 Mio. Fr.		<b>Bau- und Finanzreife</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B) <input type="checkbox"/> Später	<b>Reifegrad: 2</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung der räumlichen Erschliessung durch zusätzliche öV-Haltestellen Optimierung und Modernisierung bestehender Bahnhöfe und Haltestellen Erschliessung wichtiger urbaner Entwicklungsachsen wie den Stadtteil Solothurn West Die Massnahmen 3 unterstützen vor allem die Handlungsschwerpunkte H3 "öV-Konzept", H5 "Städtebauliche Aufwertung der Zentren und der urbanen Entwicklungsachsen" sowie H6 "Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öV-Standortgunst"
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	– Verschiebung Bahnhof Bellach ins Gebiet Grederhof zwecks bessere Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete (8 Mio. Fr.) – Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost (7 Mio. Fr.) (siehe Karte Nr.17).
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Bellach, Solothurn <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: SBB <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Erstellung Detailprojekt und Realisierung der Massnahme
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
<b>Finanzierungsnachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Siehe auch M 11.4 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	– Untersuchung Bahnhofstandorte AVT/SBB
<b>Bemerkungen</b>	

Massnahmen 4		Motorisierter Individualverkehr	
M 4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn			Vorleistungen
<b>Kosten (die Finanzierung ist bereits gesichert)</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2 (in Realisierung)</b>
Infrastruktur	85 Mio. Fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Bis 2010	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Unterhalt/Betrieb	1.7 Mio. Fr.	<input type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B) <input type="checkbox"/> Später	

<b>Zielsetzung</b>	Optimierung beim motorisierten Individualverkehr durch Realisierung von Massnahmen im Bereich Infrastruktur und Betrieb (Verkehrslenkung). Mit der Realisierung des Projekts Entlastung West wird das Solothurner Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr entlastet und der Westen der Stadt (Gewerbegebiet Obach/Mutten) zweckmässig erschlossen. Das Massnahmenbündel unterstützt die Handlungsschwerpunkte H1 „Ausbau Verkehrsmanagement“, H5 „Städtebauliche Aufwertung der Zentren und der urbanen Entwicklungsachsen“ und H6 „Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öv-Standortgunst“
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	– Realisierung Entlastung West in Solothurn inkl. flankierende Massnahme (z.B. Sperrung Wengibrücke) (siehe Karte Nr.18)
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Solothurn <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: Bund (ASTRA) <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Projektrealisierung bis 2009
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
<b>Finanzierungsnachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2005 bis 2011 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	– Koordination mit anderen Bauvorhaben (z.B. Umgestaltung Bahnhofplatz) in der Stadt Solothurn
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Siehe auch Massnahme M 4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	– Ausführungsprojekte
<b>Bemerkungen</b>	



<b>Massnahmen 4</b>		<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	
<b>M 4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region</b>			<b>Vorleistungen</b>
<b>Kosten (die Finanzierung ist bereits gesichert)</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2 (in Realisierung)</b>
Infrastruktur	68.4 Mio. Fr	<input checked="" type="checkbox"/> Bis 2010	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Unterhalt/Betrieb	1 Mio. Fr.	<input type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A) <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B) <input type="checkbox"/> Später	

<b>Zielsetzung</b>	Optimierung beim Motorisierten Individualverkehr durch Realisierung von Massnahmen im Bereich Infrastruktur und Betrieb (Verkehrslenkung). Mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen FLAMA werden die mit der A5 erzielte Verkehrsentlastung auf dem regionalen Strassennetz langfristig gesichert und die Ortsdurchfahrten optimiert. Das Massnahmenbündel unterstützt die Handlungsschwerpunkte H1 „Ausbau Verkehrsmanagement“, H2 „Busbevorzugung öV-Konzept“, H5 „Städtebauliche Aufwertung der Zentren und der urbanen Entwicklungsachsen“ und H6 „Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öV-Standortgunst“
<b>Beschrieb</b>	Realisierung von flankierenden Massnahmen A5 (FLAMA) in den Gemeinden Bettlach, Bellach, Biberist, Grenchen, Lüsslingen, Nennigkofen, Selzach, Solothurn und Zuchwil im Zeitraum 2001-2009 (siehe Karte Nr.18)
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Bettlach, Bellach, Biberist, Grenchen, Lüsslingen, Nennigkofen, Selzach, Solothurn, Zuchwil <input checked="" type="checkbox"/> Institutionen: Bund (ASTRA) <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Projektrealisierung bis 2009
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
<b>Finanzierungsnachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2005 bis 2011 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	Gesamtverkehrskonzept Region Solothurn
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Siehe auch Massnahme 4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in der Region Solothurn
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	– Ausführungsprojekte
<b>Bemerkungen</b>	

<b>Massnahmen 4</b>		<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
<b>M 4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten</b>				<b>A/B-Liste</b>
<b>Kosten</b> Infrastruktur 16.7 Mio. Fr. 0.95 Mio. Fr. (Vorleistung) 8.25 Mio. Fr. (A-Projekte) 7.5 Mio. Fr. (B-Projekte) Betrieb 0.25 Mio. Fr.		<b>Bau- und Finanzreife</b> <input checked="" type="checkbox"/> Bis 2010 <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B) <input type="checkbox"/> Später		<b>Reifegrad: 2</b>  <b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	Optimierung von Ortsdurchfahrten und Qualitätsverbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden (MIV, öV, LV). Das Massnahmenbündel unterstützt die Handlungsschwerpunkte H1 „Ausbau Verkehrsmanagement“, H2 „Busbevorzugung öV-Konzept“, H5 „Städtebauliche Aufwertung der Zentren und der urbanen Entwicklungsachsen“ und H6 „Förderung von attraktiven Wohnschwerpunkten mit hoher öV-Standortgunst“
<b>Beschrieb der Massnahmen</b>	Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf folgenden Ortsdurchfahrten: Vorleistung: – Horriwil, Hünikenstrasse (0.95 Mio. Fr.)  A-Projekte: – Oberdorf, Weissensteinstr. (1.5 Mio. Fr.) – Solothurn, Untere Steingrubenstr. (2.5 Mio. Fr.) – Riedholz/Flumenthal, Hinterriedholzkreuzung/Günsbergstr. (2.4 Mio. Fr.) – Hubersdorf, Hinterriedholz-Kreisel/Günsbergstr. (1.00 Mio. Fr.) – Hubersdorf/Günsberg, Günsbergstr./Solothurnstr. (0.85 Mio. Fr.)  B-Projekte: – Derendingen (Hauptstrasse Zentrum) (2 Mio. Fr.) – Oberdorf, Weissensteinstr. (1.5 Mio. Fr.) – Deitingen, Wangenstrasse (1.5 Mio. Fr.) – Subingen, Luzernstrasse, Teil West (2.5 Mio. Fr.)  Ausserhalb Agglomerationsperimeter: - Günsberg, Niederwilstr./Solothurnstrasse (3.3 Mio. Fr.)
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Derendingen, Solothurn, Deitingen, Horriwil, Subingen, Riedholz/Flumenthal, Oberdorf, Günsberg, Hubersdorf <input type="checkbox"/> Institutionen: ... <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	A-Projekte: – Realisierung der Projekte gemäss Erschliessungspläne B-Projekte: – Erstellung der Erschliessungspläne
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:

<b>Finanzierungs-nachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 zum Teil enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	Ortsplanungen der Gemeinden
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	Siehe auch Massnahmen 5 Langsamverkehr
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	Sanierungskonzept Ortsdurchfahrten
<b>Bemerkungen</b>	

Aktualisiert am 06.07.2007

<b>Massnahmen 4</b>		<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
<b>M 4.4 Abstimmung Verkehr und Siedlung Wasseramt</b>				
<b>Kosten</b> Infrastruktur -- Betrieb --		<b>Realisierungshorizont</b> <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Später	<b>Reifegrad: -</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	Optimierung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Wasseramt.
<b>Beschrieb</b>	Etablierung eines Raumentwicklungskonzeptes für das Wasseramt unter der speziellen Berücksichtigung der Anliegen der Gemeinde.
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Gerlafingen, Biberist, und Derendingen und bei Bedarf weitere Gemeinde des Wasseramts <input type="checkbox"/> Institutionen: ... <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Workshops – Konzeptentwicklung
<b>Art der Finanzierung</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
<b>Finanzierungsnachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	Lokale versus regionale Interessen.
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	Vorprojekt Umfahrung Gerlafingen
<b>Bemerkungen</b>	

<b>Massnahmen 5</b>		<b>Langsamverkehr</b>		
<b>M 5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen</b>				<b>A-Liste</b>
<b>Kosten</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Infrastruktur	2.0 – 2.5 Mio.	<input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	--	<input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B)		
		<input type="checkbox"/> Später		

<b>Zielsetzung</b>	<p>Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr sind durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen zu schaffen.</p> <p>Dies beinhaltet einerseits, dass - so weit möglich - auf sämtlichen Kantonsstrassen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 4000 Motorfahrzeugen pro Tag (DTV) Massnahmen zu Gunsten der Radfahrenden zu realisieren sind. Andererseits sind auch an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.</p>
<b>Beschrieb</b>	<p>Vorleistung:</p> <p>M 5.1.03: Zuchwil (Luterbachstrasse)          - Velostreifen auf Luterbachstrasse zwischen Aarestrasse und Juraplatz ergänzen, Länge 350m, Kosten ca. CHF 7'000 (Zuchwil)</p> <p>M 5.1.10: Kreuzung Langendorfstrasse/ Weissensteinstrasse/ Stöcklimattstrasse in Langendorf          - Optimierung der Verkehrsführung aller Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr, Berücksichtigung im Umbauprojekt durch WAM PARTNER, Kostenanteil Langsamverkehr ca. CHF 30'000 (Solothurn)</p> <p>A-Liste:</p> <p>M 5.1.01: Hubersdorf – Günsberg (Günsbergstrasse)          - Erstellen eines einseitigen Radstreifens bergwärts inkl. Anteil an Strassenverbreiterung, Länge ca. 650m, Kostenanteil Langsamverkehr ca. CHF 550'000 (Hubersdorf)</p> <p>M 5.1.02: Riedholz – Hubersdorf (Günsbergstrasse ab Knoten Hinterriedholz)          - Erstellen eines einseitigen Radstreifens bergwärts inkl. Anteil an Strassenverbreiterung, Länge ca. 300m (Riedholz) sowie ca. 350m (Hubersdorf), Kostenanteil Langsamverkehr ca. CHF 250'000 (Riedholz) sowie 300'000 (Hubersdorf)</p> <p>M 5.1.05: Kreisel Bielstrasse/ Gurzelenstrasse/ Tellstrasse in Bellach          - Neuanlage einer Velofurt im östlichen Kreuzungsarm, östlich des FGS, Kosten ca. CHF 30'000 (Bellach)</p> <p>M 5.1.07: Kreisel Zuchwilstrasse/ Jurastrasse/ Lachen-Rütti/ Bahnunterführung in Luterbach          - Neuanlage einer Velofurt im nördlichen Kreuzungsarm, nördlich des FGS mit Änderung der Signalisierung am Kreisel, Kosten ca. CHF 25'000 (Luterbach)</p> <p>M 5.1.08: Luterbach (Kreuzung Derendingenstrasse/ Friedhofstrasse/ Bahnhofstrasse)          - Neuanlage einer Schutzinsel oder wenn nicht möglich, Erarbeiten von Alternativen für den aus Richtung Süden links abbiegenden Veloverkehr, Kosten ca. CHF 30'000 (Luterbach)</p> <p>M 5.1.9: Einmündung Hauptstrasse/ Waldweg südlich von Derendingen          - Neuanlage einer Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr sowie Versetzen der Ortstafel und Signalisierung der Geschwindigkeitsbeschränkung über die Brücke, Kosten ca. CHF 200'000 (Derendingen)</p> <p>M 5.1.11: Autobahnbrücke Kriegstetten – Gerlafingen          - Verbesserung des Zugangs für den Fussverkehr mit Kinderwagen, Kosten ca. CHF 35'000 (Kriegstetten)</p>

	<p>M 5.1.12: Haupt-/ Kriegstettenstrasse in Gerlafingen, Kreisel Eisenhammer – Grützbach          - Bau der im Erschliessungsplan vorgesehenen Abzweigspuren und der FGS-Inseln im Bereich der Tamoil-Tankstelle/ Migros, Kosten ca. CHF 300'000 (Gerlafingen)</p> <p>M 5.1.14 Rüttenenstrasse in Langendorf          - Einfahrtsbremse zur Geschwindigkeitsreduktion entlang der Rüttenenstrasse am Knoten mit der Veloverbindung (M 5.2.13) durch den Wald, Kosten ca. CHF 150'000 (Langendorf)</p> <p>M 5.1.16: Hubersdorf (Günsbergstrasse, Abzweigung Schulhausstrasse bzw. Abzweigung Mittelfeldstrasse)          Neuanlage einer Einfahrtsbremse mit Querungshilfe in moderatem Standard (Markierung und wenig bauliche Massnahmen), Kosten ca. CHF 300'000 (Hubersdorf)</p> <p>(siehe Karte Nr.19)</p> <p>→Hinweis: Massnahmen 5.1.01, 5.1.02 und 5.1.16 stehen in Zusammenhang mit dem Massnahmenpaket Schulwegsicherung Kreisschule Hubersdorf, das zur Zeit bei den betroffenen Gemeinden in Vernehmlassung ist.</p>
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: ... <input type="checkbox"/> Institutionen: ... <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Kontinuierliche Projektrealisierung
<b>Art der Finanzierung</b>  <b>Finanzierungsnachweis</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	– Kantonaler Velorichtplan (in Bearbeitung), Detailprojekte – Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT, 2005
<b>Bemerkungen</b>	

Aktualisiert am 14.11.2007

<b>Massnahmen 5</b>		<b>Langsamverkehr</b>	
<b>M 5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen</b>			<b>B/C-Liste</b>
<b>Kosten</b> Infrastruktur 2.5 Mio. 2.4 Mio. Fr. (B-Projekte) 0.1–0.2 Mio Fr. (C-Projekte) Betrieb --	<b>Bau- und Finanzreife</b> <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A) <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B) <input type="checkbox"/> Später	<b>Reifegrad: 1–2</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>

<b>Zielsetzung</b>	<p>Für Schüler, Pendler und Freizeitverkehr sind durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen zu schaffen.</p> <p>Dies beinhaltet einerseits, dass - so weit möglich - auf sämtlichen Kantonsstrassen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 4000 Motorfahrzeugen pro Tag (DTV) Massnahmen zu Gunsten der Radfahrenden zu realisieren sind. Andererseits sind auch an den Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Langsamverkehrsnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen.</p>
<b>Beschrieb</b>	<p>B-Liste:</p> <p>M 5.1.06: Kreuzung Engestrasse/ Bleichenbergstrasse in Biberist                  - Neuanlage einer Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr über die Engestrasse im nordwestlichen Kreuzungsarm mit entsprechender Signalisierung, Kosten ca. CHF 200'000 - 300'000 (Biberist)</p> <p>M 5.1.13: Knoten Hauptstrasse/ Widligasse/ Kirchgasse in Derendingen                  - Untersuchung der Verkehrsführung und -qualität an diesem Knotenpunkt in Bezug auf die Alternativroute M 5.2.11, Kosten ca. CHF 150'000 (Derendingen) → in Zusammenhang mit M 5.1.04 (Derendingen)</p> <p>M 5.1.15 Lachen-Rütti/ Luterbachstrasse zwischen Deitingen und Luterbach                  - Strassenverbreiterung und Markierung beidseitiger Velostreifen, Länge 1'500 m, Kosten ca. CHF 2 Mio. (67% Deitingen und 33% Luterbach)</p> <p>C-Liste</p> <p>M 5.1.04: Mittelfristig Prüfung alternativer Möglichkeiten: z.B. einseitiger Velostreifen oder neue, sich aus der Forschung des ASTRA ergebenden Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Derendingen (Hauptstrasse), Länge 3'100m, Kosten ca. CHF 50'000 - 100'000 (Derendingen), in Zusammenhang mit M 5.1.14</li> <li>- Kriegstetten (Hauptstrasse – Recherswilstrasse/ Gerlafingenstrasse), Länge 1'250m, Kosten ca. CHF 20'000 - 40'000 (Kriegstetten)</li> <li>- Recherswil (Hauptstrasse), Länge 1'650m, Kosten ca. CHF 25'000 - 50'000 (Recherswil)</li> <li>- Luterbach (Derendingenstrasse – Hauptstrasse – Deitingenstrasse), Länge 1'000m, Kosten ca. CHF 15'000 - 40'000 (Luterbach)</li> </ul> <p>(siehe Karte Nr.19)</p>
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Biberist, Deitingen, Derendingen, Kriegstetten, Luterbach, Recherswil <input type="checkbox"/> Institutionen: ... <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Kontinuierliche Projektrealisierung

<p><b>Art der Finanzierung</b></p> <p><b>Finanzierungsnachweis</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten</p>
<p><b>Bedeutung/ Stellenwert</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung</p>
<p><b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b></p>	
<p><b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b></p>	
<p><b>Grundlagen/ Quellen</b></p>	<p>– Kantonaler Velorichtplan (in Bearbeitung), Detailprojekte</p> <p>– Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT, 2005</p>
<p><b>Bemerkungen</b></p>	

Aktualisiert am 14.11.2007



<b>Massnahmen 5</b>		<b>Langsamverkehr</b>		
<b>M 5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr</b>				<b>A-Liste</b>
<b>Kosten</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Infrastruktur	4.0 – 5.0 Mio.	<input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	--	<input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B)		
		<input type="checkbox"/> Später		

<b>Zielsetzung</b>	<p>Für den Schüler-, Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sind durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen zu schaffen.</p> <p>Um den Veloverkehr auch für Personengruppen mit höheren Sicherheitsansprüchen attraktiv zu machen, sind - so weit möglich - zu allen Strassenverbindungen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 2000 Motorfahrzeugen pro Tag (DTV) Alternativrouten auf wenig oder gar nicht von motorisierten Verkehr befahrenen Strassen zu schaffen.</p>
<b>Beschrieb</b>	<p>M 5.2.02: Derendingen – Subingen, Länge 1'300m          - Neubau, Siehe Studie smt, Kosten ca. CHF 900'000 (67% Subingen und 33% Derendingen)</p> <p>M 5.2.03: Subingen - Oekingen – Kriegstetten          - Vortrittsänderung Hauptstrasse/ Waldstrasse, Kosten ca. CHF 3'000 (Oekingen)</p> <p>M 5.2.04: Nennigkofen – Lüsslingen – Hunnenweg – Solothurn          - Neuanlage des Weges von Dreibeinskreuz entlang des Hunnenweges bis zum Wald (ausgeglichene Steigung) mit niveaugleicher Querung der Bahngleise, Länge 700m, Kosten ca. CHF 525'000 (Biberist)          - Ausbau Waldweg bis Oberfeldweg, Länge 1'350, Kosten ca. CHF 200'000 (Biberist)          Gesamtkosten ca. CHF 725'000 (Biberist)</p> <p>M 5.2.06: Zuchwil – Luterbach (Luterbachstrasse – Nordsüdstrasse – Gartenstr. – Aternweg – Veilchenweg – Luterbachstrasse – Solothurnstr.)          - Neuanlage des Weges Ende Veilchenweg (Bauerhof) bis Emmenquerung an der Luterbachstrasse; Länge 450m, Kosten ca. CHF 270'000 (Zuchwil)</p> <p>M 5.2.07: Recherswil (Stöckletenstrasse – Käsereistrasse – Ribibachstrasse – Willadingenstrasse – Südringstrasse)          - Änderung der Vortrittsregelung bei der Kreuzung Ribibachstrasse/ Willadingenstrasse, Kosten ca. CHF 3'000 (Recherswil)</p> <p>M 5.2.08: Solothurn (Bahnhof West) – Selzach (Segetzstrasse – Brühlstrasse – Muttenweg – Allmendstrasse – Pappelweg – Witistrasse)          - Ausbau des Weges vom Ende der Brühlstrasse bis Bachquerung bei Muttenweg, Länge 300m, Kosten ca. CHF 45'000 (Solothurn)          - Ausbau des Weges entlang der Witistrasse bis Selzach, Länge 1'500m, Kosten ca. CHF 225'000 (Selzach)          - Ergänzung des Sichtschutzes (Hecke) entlang der Strecke neben der Bahngleise, Länge 1'500m, Kosten ca. CHF 35'000 (50% Bellach und 50% Selzach)          Gesamtkosten ca. CHF 305'000</p> <p>M 5.2.09: Subingen – Derendingen Süd (Industriestrasse – Rüttiackerweg - Brücke über Autobahn – Lindenstrasse)          - Ausbau des Rüttiackerweges bis zur Brücke über die Autobahn, Länge 850m, Kosten ca. CHF 130'000 (67% Derendingen und 33% Subingen)</p>

	<p>M 5.2.10: Feldbrunnen – Riedholz (Riedholzstrasse – Weierrainstrasse – Gartenweg – Wallierhofstrasse – Mattenstrasse - Tannenstrasse)          - Ausbau der Weierrainstrasse zwischen Riedholzstrasse und Waldturmstrasse, Länge 650m, Kosten ca. CHF 100'000 (Feldbrunnen)          - Änderung der Vortrittsregelung an der Kreuzung Tannenstrasse/ Sonnenrainstrasse – Mattenstrasse), Kosten ca. CHF 3'000 (Riedholz)          Gesamtkosten ca. CHF 103'000</p> <p>M 5.2.11: Derendingen Süd (Kirchgasse – Weg durch den Wald)          - Ausbau des Weges bis und durch den Wald ab Kreuzung Kirchgasse/ Lindenstrasse, Länge 800m, Kosten ca. CHF 120'000 (Derendingen)          → in Zusammenhang mit M 5.1.9 und M 5.1.13</p> <p>M 5.2.12: Solothurn (Verbindung Dornacherstrasse - Zuchwilstrasse)          - Unterführung "Blaue Post", Kosten ca. CHF 1.8 Mio. (Solothurn)</p> <p>M 5.2.13: Langendorf – Rüttenen – Solothurn (Rüttenenstrasse – Obere Steingrubenstrasse – Bergstrasse)          - Ausbau des Weges durch den Wald zwischen Ortsausgang Langendorf (bei Jurastrasse) und nördlichem Ende Bergstrasse, Länge 500m, Kosten ca. CHF 75'000 (Rüttenen) → in Zusammenhang mit M 5.1.14 (siehe Karte Nr.19)</p> <p>M 5.2.15: Ausreichende und logische Signalisierung von Verbindungen über Kantonsstrassen und Alternativrouten, Kosten ca. CHF 120'000</p>
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Derendingen, Subingen, Oekingen, Biberist, Zuchwil, Recherswil, Solothurn, Bellach, Feldbrunnen, Riedholz, Rüttenen <input type="checkbox"/> Institutionen: ... <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	– Kontinuierliche Projektrealisierung
<b>Art der Finanzierung</b>  <b>Finanzierungsnachweis</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	– Kantonaler Velorichtplan (in Bearbeitung), Detailprojekte – Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT, 2005
<b>Bemerkungen</b>	

<b>Massnahmen 5</b>		<b>Langsamverkehr</b>		
<b>M 5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr</b>				<b>B-Liste</b>
<b>Kosten</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Infrastruktur	4.6 – 4.8 Mio.	<input type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	--	<input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B)		
		<input type="checkbox"/> Später		

<b>Zielsetzung</b>	<p>Für den Schüler-, Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sind durchgehende, sichere und attraktive Radwegverbindungen zu schaffen.</p> <p>Um den Veloverkehr auch für Personengruppen mit höheren Sicherheitsansprüchen attraktiv zu machen, sind - so weit möglich - zu allen Strassenverbindungen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 2000 Motorfahrzeugen pro Tag (DTV) Alternativrouten auf wenig oder gar nicht von motorisierten Verkehr befahrenen Strassen zu schaffen.</p>
<b>Beschrieb</b>	<p>M 5.2.01: Kreuzung Hinteres Riedholz – Attisholz – Aare – Solothurn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbau Waldweg Hinteres Riedholz – Attisholz, Länge 1'150m, Kosten ca. CHF 175'000 (90% Riedholz und 10% Flumenthal)</li> <li>- Velostreifen oder Kernfahrbahn bis Abzweigung beim Bad Attisholz, Länge 200m, Kosten ca. CHF 5'000 (Riedholz)</li> <li>- Neuanlage des Weges bis zur Aare (ausgegliche Steigung), Länge 1'000m, Kosten ca. CHF 750'000 (Riedholz)</li> <li>- Ausbau des Uferweges entlang der Aare, Länge 2'250m, Kosten ca. CHF 170'000 (60% Feldbrunnen, 20% Riedholz und 20% Solothurn)</li> </ul> <p>Gesamtkosten ca. CHF 1.1 Mio.</p> <p>M 5.2.05: Biberist – Bleichenberg – Solothurn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuanlage des Weges entlang der Bahngleise RBS ab Beginn Bleichenbergstrasse bis Haltepunkt Bleichenberg (ausgegliche Steigung), Länge 1'100m, Kosten ca. CHF 660'000 (25% Zuchwil und 75% Biberist) → in Zusammenhang mit M 5.1.07</li> </ul> <p>M 5.2.06: Zuchwil – Luterbach (Luterbachstrasse – Nordsüdstrasse – Gartenstr. – Asternweg – Veilchenweg – Luterbachstrasse – Solothurnstr.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mittelfristig Ergänzung durch separate Emmenquerung südlich SBB, Kosten ca. CHF 410'000 (50% Zuchwil und 50% Luterbach)</li> </ul> <p>M 5.2.14: Solothurn (Weststadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zusätzliche Überführung der Westtangente, Kosten ca. CHF 2.5 Mio. (Solothurn)</li> </ul>
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Riedholz, Flumenthal, Solothurn, Biberist, Zuchwil, Luterbach <input type="checkbox"/> Institutionen: ... <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	- Kontinuierliche Projektrealisierung
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
<b>Finanzierungsnachweis</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten

<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonaler Velorichtplan (in Bearbeitung), Detailprojekte</li> <li>- Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT, 2005</li> </ul>
<b>Bemerkungen</b>	

Aktualisierung am 14.11.2007

<b>Massnahmen 5</b>		<b>Langsamverkehr</b>		
<b>M 5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr</b>				<b>A-Liste</b>
<b>Kosten</b>		<b>Bau- und Finanzreife</b>	<b>Reifegrad: 2</b>	<b>Priorität: 1 (hoch)</b>
Infrastruktur	2.0 – 2.2 Mio.	<input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	--	<input type="checkbox"/> 2015 – 2018 (B)		
		<input type="checkbox"/> Später		

<b>Beschrieb</b>	<p>M 5.3.01: Lommiswil: BLS Station Lommiswil          - Neuanlage eines Fussweges von BLS Station Lommiswil bis Weierlimattstrasse, Länge 300m, Kosten ca. CHF 90'000 (Lommiswil)</p> <p>M 5.3.02: Oberdorf: BLS Station Oberdorf          - Neuanlage eines Fussweges von FG-Unterführung Station Oberdorf bis Parkplatz Alpenstrasse, Länge 300m, Kosten ca. CHF 113'000 (Oberdorf)</p> <p>M 5.3.03: Oberdorf: Mühlebrücke          - Neuanlage eines FGS mit Mittelinsel bei der Haltestelle, Kosten ca. CHF 100'000 (Oberdorf)</p> <p>M 5.3.04: Feldbrunnen: asm-Haltestelle St.Katharinen          - Trennung der Konfliktflächen bei der Haltestelle (Veloweg hinter Wartebereich für FG entlang führen), Länge 20m, Kosten ca. CHF 50'000 (Solothurn)</p> <p>M 5.3.05: Derendingen: Haltestelle Linde (Freischütz)          - Neuanlage eines FGS bei der Haltestelle (zur Sicherung der Sichtverhältnisse Hecke zurückschneiden), Kosten ca. CHF 12'000 (Derendingen)</p> <p>M 5.3.06: Biberist: Emmenbrücke          - Einengung Einmündung Neuquartierstrasse, Kosten ca. CHF 10'000 (Biberist)</p> <p>M 5.3.07: Gerlafingen: Fluryhof          - Neuanlage eines FGS mit Mittelinsel bei der Haltestelle, Kosten ca. CHF 100'000 (Gerlafingen)</p> <p>M 5.3.08: Recherswil: Freiheit          - Neuanlage eines Fussweges von der Haltestelle zur Südringstrasse/ Widlibachstrasse, Länge 200m, Kosten ca. CHF 60'000 (Recherswil)</p> <p>M 5.3.09 Solothurn: Westbahnhof          - Erneuerung der Unterführung: Verbesserung der Zugänglichkeit und Hindernisfreiheit für Behinderte, Kosten ca. CHF 1.6 Mio. (Solothurn)</p> <p>M 5.3.10: Bahnunterführung in Luterbach          - Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bahnunterführung östlich des Bahnhofes (Konflikte zwischen Velo und Fussgänger reduzieren durch zusätzlichen Sicherheitsraum am Fuss der Treppe und Entfernung der Markierung in der Unterführung, Kosten ca. CHF 10'000 (Luterbach)</p>
<b>Akteure</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Lommiswil, Oberdorf, Solothurn, Derendingen, Biberist, Gerlafingen, Recherswil, Luterbach <input type="checkbox"/> Institutionen: ... <input type="checkbox"/> Dritte: ...
<b>Vorgehen</b>	
<b>Art der Finanzierung</b>	<input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:

<b>Finanzierungs nachweis</b>	<input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
<b>Bedeutung/ Stellenwert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Antrag für kantonale Richtplananpassung <input type="checkbox"/> Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
<b>Abhängigkeiten/ Zielkonflikte</b>	
<b>Verwandte Themen (Massnahmen)</b>	
<b>Grundlagen/ Quellen</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

Aktualisiert am 14.11.2007

