REPLA RSU / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm Solothurn

Massnahmenblätter

Das Agglomerationsprogramm
besteht aus:

- Bericht
- **Massnahmenblätter**

November 2007

Bearbeitung

Amt für Raumplanung

Staub Bernard
Steinbeck Thomas

Amt für Verkehr und Tiefbau

Erni Kurt
Dünbier Ludwig

Stadtplanungsamt Solothurn

Straub Bernhard

Sigmaplan Bern

Dörnenburg Klaus

ecoptima ag

Rupp Marco
Foletti Francesca
Karsky Catherine

Einleitung

Massnahmenübersicht Verkehr

<i>Massnahmen 1: Orts- und Regionalverkehr Bus</i>	4
M 1.1 Taktverdichtungen während Hauptverkehrszeiten	
M 1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot	
M 1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissenstein	
<i>Massnahmen 2: Regionalverkehr Bahn</i>	7
M 2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn–Bern	
M 2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn–Niederbipp bis Oensingen	
M 2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)	
<i>Massnahmen 3: Haltestellen öffentlicher Verkehr</i>	10
M 3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West–Bellach	
<i>Massnahmen 4: Motorisierter Individualverkehr</i>	11
M 4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in Solothurn	
M 4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region	
M 4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten	
M 4.4 Abstimmugn Verkehr und Siedlung Wasseramt	
<i>Massnahmen 5: Langsamverkehr</i>	16
M 5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen	
M 5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr	
M 5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkte für den Fussverkehr	
<i>Massnahmen 6: Kombinierte Mobilität</i>	26
M 6.1 Velostation Bahnhof Solothurn	
M 6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen	
<i>Massnahmen 7: Mobilitätsmanagement</i>	29
M 7.1 Förderung Mobilitätsmanagement	
<i>Massnahmen 8: Parkraumbewirtschaftung</i>	30
M 8.1 Erstellung von Richtlinien für die Parkraumbewirtschaftung in der Agglomertion Solothurn	

Massnahmenübersicht Raumplanung

<i>Massnahmen 9: Wohnschwerpunkte</i>	31
M 9.1 Solothurn Rosegg	
M 9.2 Solothurn Sphinxmatte	
M 9.3 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof	
M 9.4 Biberist Schöngrün/Enge	
M 9.5 Biberist Fällimoos/Grünen	
M 9.6 Biberist Schwezimoos/Rumi	
<i>Massnahmen 10: Bahnhofgebiete</i>	37
M 10.1 Solothurn Westbahnhof	
M 10.2 Solothurn Hauptbahnhof	
<i>Massnahmen 11: Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete</i>	39
M 11.1 Zuchwil Sultex/Zeughaus	
M 11.2 Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt	
M 11.3 Luterbach/Derendingen Schoeller-Areal	
M 11.4 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof	
<i>Massnahmen 12: Anlagen mit hohem Publikumsverkehr</i>	44
M 12.1 Langendorf Ladendorf	
M 12.2 Solothurn Oberhof/Unterhof	
M 12.3 Solothurn Knoten Bielstrasse	

1. Einleitung

Das Agglomerationsprogramm zeigt die Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung auf. Mit den Massnahmenblättern soll aufgezeigt werden, wer wann mit welchen Mitteln die Umsetzung an die Hand nimmt.

In den Massnahmenblättern enthalten sind detaillierte Angaben über Zielsetzung, Vorgehen, Akteure, Bau- und Finanzreife bzw. Realisierungshorizont, Reifegrad, Prioritäten und Finanzierung. Zudem sind aus den Massnahmenblättern die Vorschläge für die Einteilung der Massnahmen in die A-, B-, oder C-Liste sowie die Vorleistungen ersichtlich.

Die Massnahmenblätter sollen über eine elektronische Plattform laufend aktualisiert werden können.

Über die meisten Massnahmen wurden bereits detaillierte Aussagen gemacht, während für einige noch Abklärungen notwendig sind. Die vorliegenden Massnahmenblätter entsprechen dem Stand der Dinge und dienen als Grundlage für die weitere Arbeit. Mit der Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmenblätter werden die Annahmen (Kosten, Beschrieb, u.a.) wo nötig noch präzisiert.

In der nächsten Phase werden die federführenden Stellen für die Umsetzung und Aktualisierung der Massnahmenblätter verantwortlich sein.

Massnahmen 1		Orts- und Regionalverkehr Bus		
M 1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten				
Kosten Infrastruktur -- Betrieb 1.62 Mio. Fr.		Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	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".
Beschrieb der Massnahme	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.)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Agglomerationsgemeinden, RSU ☒ Institutionen: BSU, Postauto ☐ Dritte: ...
Vorgehen	- Detailausschaffung Fahrplan
Art der Finanzierung Finanzierungs-nachweis	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch Massnahme M1.2 (Ausdehnung Abend- und Wochenendangebot)
Grundlagen/ Quellen	- Angebotsstudien Optimierung Busangebot Region Solothurn, Prüfung von Verbesserungen im öffentlichen Agglomerationsverkehr, Januar 2007
Bemerkungen	

Massnahmen 1		Orts- und Regionalverkehr Bus	
M 1.2 Ausdehnung Abend-/Wochenendangebot			
Kosten Infrastruktur -- Betrieb 0.8 Mio. Fr.	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	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.
Beschrieb der Massnahme	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
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden der Agglomeration Solothurn, RSU ☒ Institutionen: BSU, Postauto ☐ Dritte: ...
Vorgehen	- Erstellung Detailkonzepte
Art der Finanzierung Finanzierungsnachweis	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Ohne Berücksichtigung NFA
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch Massnahme M.1.1 Taktverdichtung während Hauptverkehrszeiten
Grundlagen/ Quellen	- Angebotsstudien Optimierung Busangebot Region Solothurn, Prüfung von Verbesserungen im öffentlichen Agglomerationsverkehr, Januar 2007
Bemerkungen	

Massnahmen 1		Orts- und Regionalverkehr Bus	
M 1.3 Verbesserte Bedienung Talstation Weissensteinbahn			
Kosten Infrastruktur -- Betrieb 150'000 Fr.	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

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

Aktualisiert am 27.04.2007

Massnahmen 2		Regionalverkehr Bahn		
M 2.1 Doppelspurabschnitte RBS Solothurn-Bern				B-Liste
Kosten		Bau- und Finanzreife	Reifegrad: 2 (hoch)	Priorität: 1 (hoch)
Infrastruktur	25 Mio. Fr.	☒ 2011 – 2014 (A)		
Betrieb/Unterhalt	0.5 Mio. Fr.	☐ 2015 – 2018 (B)		
		☐ Später		

Zielsetzung	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“
Beschrieb der Massnahme	Realisierung Doppelspurabschnitte auf dem Streckenabschnitt Biberist – Grafenried als Voraussetzung für die Realisierung eines durchgehenden Viertelstundentakts (siehe Karte Nr. 17).
Akteure	☒ Kantone Solothurn, Bern ☒ Gemeinden: Biberist, Lohn, Bätterkinden, Fraubrunnen, Grafenried ☒ Institutionen: RBS ☐ Dritte: ...
Vorgehen	– Erstellung Detailkonzepte
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	– Finanzierung, ohne Berücksichtigung der Bahnreform II – Abstimmung auf Angebotsplanung Kanton Bern
Verwandte Themen (Massnahmen)	Keine
Grundlagen/ Quellen	– Bericht Investitionsmodule RBS zu B2000, 2.Etappe, Strecke Bern-Solothurn, RBS, Juni 2001 – Mittelfristplan 2007-2010: Investitionen RBS Bahn Sparte Infrastruktur
Bemerkungen	Massnahmen mit Kanton Bern koordiniert (siehe auch Massnahmen im Agglomerationsprogramm Bern)

Aktualisiert am 27.04.2007

Massnahmen 2		Regionalverkehr Bahn		
M 2.2 Verlängerung Linie asm Solothurn – Niederbipp bis Oensingen				
Kosten		Bau- und Finanzreife	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)
Infrastruktur	18 Mio. Fr.	☒ 2011 – 2014 (A)		
Betrieb/Unterhalt	0.07 Mio.Fr. Fr.	☐ 2015 – 2018 (B)		
		☐ Später		

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

Massnahmen 2		Regionalverkehr Bahn	
M 2.3 Angebotsausbau auf der Linie Solothurn–Burgdorf (BLS)			
Kosten Infrastruktur Betriebskosten/Jahr 0.7 Mio.Fr	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

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

Aktualisiert am 13.11.2007

Massnahmen 3		Haltestellen Öffentlicher Verkehr		
M 3.1 Optimierung der Bahnhofstandorte im Raum Solothurn West – Bellach				A-Liste
Kosten Infrastruktur 20 Mio. Fr. Unterhalt 0.5 Mio. Fr.		Bau- und Finanzreife ☒ 2011 – 2014 (A) ☐ 2015 – 2018 (B) ☐ Später	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	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"
Beschrieb der Massnahme	– Verschiebung Bahnhof Bellach ins Gebiet Grederhof zwecks bessere Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete (10 Mio. Fr.) – Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost (10 Mio. Fr.) (siehe Karte Nr.17).
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Bellach, Solothurn ☒ Institutionen: SBB ☐ Dritte: ...
Vorgehen	– Erstellung Detailprojekt und Realisierung der Massnahme
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2006 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch M 11.4 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof
Grundlagen/ Quellen	– Untersuchung Bahnhofstandorte AVT/SBB
Bemerkungen	

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

Zielsetzung	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“
Beschrieb der Massnahme	– Realisierung Entlastung West in Solothurn inkl. flankierende Massnahme (z.B. Sperrung Wengibrücke) (siehe Karte Nr.18)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Solothurn ☒ Institutionen: Bund (ASTRA) ☐ Dritte: ...
Vorgehen	– Projektrealisierung bis 2009
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☒ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2005 bis 2011 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	– Koordination mit anderen Bauvorhaben (z.B. Umgestaltung Bahnhofplatz) in der Stadt Solothurn
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch Massnahme M 4.2 Flankierende Massnahmen A5 in der Region
Grundlagen/ Quellen	– Ausführungsprojekte
Bemerkungen	

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

Zielsetzung	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“
Beschrieb	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)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Bettlach, Bellach, Biberist, Grenchen, Lüsslingen, Nennigkofen, Selzach, Solothurn, Zuchwil ☒ Institutionen: Bund (ASTRA) ☐ Dritte: ...
Vorgehen	– Projektrealisierung bis 2009
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☒ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2005 bis 2011 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Gesamtverkehrskonzept Region Solothurn
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch Massnahme 4.1 Entlastung West mit flankierenden Massnahmen in der Region Solothurn
Grundlagen/ Quellen	– Ausführungsprojekte
Bemerkungen	

Massnahmen 4		Motorisierter Individualverkehr		
M 4.3 Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten				A/B-Liste
Kosten 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.		Bau- und Finanzreife ☒ Bis 2010 ☒ 2011 – 2014 (A) ☒ 2015 – 2018 (B) ☐ Später	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	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“
Beschrieb der Massnahmen	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.)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Derendingen, Solothurn, Deitingen, Horriwil, Subingen, Riedholz/Flumenthal, Oberdorf, Günsberg, Hubersdorf ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	A-Projekte: – Realisierung der Projekte gemäss Erschliessungspläne B-Projekte: – Erstellung der Erschliessungspläne
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:

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

Aktualisiert am 06.07.2007

Massnahmen 4		Motorisierter Individualverkehr	
M 4.4 Abstimmung Verkehr und Siedlung Wasseramt			
Kosten Infrastruktur -- Betrieb --	Realisierungshorizont ☐ 2011 – 2014 ☒ 2015 – 2018 ☒ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

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

Massnahmen 5		Langsamverkehr		
M 5.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen				A-Liste
Kosten		Bau- und Finanzreife		Reifegrad: 2
Infrastruktur	2.0 – 2.5 Mio.	☒ 2011 – 2014 (A)		Priorität: 1 (hoch)
Betrieb	--	☐ 2015 – 2018 (B)		
		☐ Später		

Zielsetzung	<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>
Beschrieb	<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>
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: ... ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	– Kontinuierliche Projektrealisierung
Art der Finanzierung Finanzierungsnachweis	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	– Kantonaler Velorichtplan (in Bearbeitung), Detailprojekte – Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT, 2005
Bemerkungen	

Aktualisiert am 14.11.2007

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

Zielsetzung	<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>
Beschrieb	<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"> - Derendingen (Hauptstrasse), Länge 3'100m, Kosten ca. CHF 50'000 - 100'000 (Derendingen), in Zusammenhang mit M 5.1.14 - Kriegstetten (Hauptstrasse – Recherswilstrasse/ Gerlafingenstrasse), Länge 1'250m, Kosten ca. CHF 20'000 - 40'000 (Kriegstetten) - Recherswil (Hauptstrasse), Länge 1'650m, Kosten ca. CHF 25'000 - 50'000 (Recherswil) - Luterbach (Derendingenstrasse – Hauptstrasse – Deitingenstrasse), Länge 1'000m, Kosten ca. CHF 15'000 - 40'000 (Luterbach) <p>(siehe Karte Nr.19)</p>
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Biberist, Deitingen, Derendingen, Kriegstetten, Luterbach, Recherswil ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	– Kontinuierliche Projektrealisierung

Art der Finanzierung Finanzierungs-nachweis	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	– Kantonaler Velorichtplan (in Bearbeitung), Detailprojekte – Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT, 2005
Bemerkungen	

Aktualisiert am 14.11.2007

Massnahmen 5		Langsamverkehr		
M 5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr				A-Liste
Kosten		Bau- und Finanzreife	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)
Infrastruktur	4.0 – 5.0 Mio.	☒ 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	--	☐ 2015 – 2018 (B)		
		☐ Später		

Zielsetzung	<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>
Beschrieb	<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>
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Derendingen, Subingen, Oekingen, Biberist, Zuchwil, Recherswil, Solothurn, Bellach, Feldbrunnen, Riedholz, Rüttenen ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	– Kontinuierliche Projektrealisierung
Art der Finanzierung Finanzierungsnachweis	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	– Kantonaler Velorichtplan (in Bearbeitung), Detailprojekte – Studie Velokonzept Region Solothurn, ARP/AVT, 2005
Bemerkungen	

Massnahmen 5		Langsamverkehr		
M 5.2 Alternativrouten auf Strassen mit geringem motorisiertem Verkehr				B-Liste
Kosten		Bau- und Finanzreife	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)
Infrastruktur	4.6 – 4.8 Mio.	☐ 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	--	☒ 2015 – 2018 (B)		
		☐ Später		

Zielsetzung	<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 motorisiertem Verkehr befahrenen Strassen zu schaffen.</p>
Beschrieb	<p>M 5.2.01: Kreuzung Hinteres Riedholz – Attisholz – Aare – Solothurn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Waldweg Hinteres Riedholz – Attisholz, Länge 1'150m, Kosten ca. CHF 175'000 (90% Riedholz und 10% Flumenthal) - Velostreifen oder Kernfahrbahn bis Abzweigung beim Bad Attisholz, Länge 200m, Kosten ca. CHF 5'000 (Riedholz) - Neuanlage des Weges bis zur Aare (ausgeglichene Steigung), Länge 1'000m, Kosten ca. CHF 750'000 (Riedholz) - Ausbau des Uferweges entlang der Aare, Länge 2'250m, Kosten ca. CHF 170'000 (60% Feldbrunnen, 20% Riedholz und 20% Solothurn) <p>Gesamtkosten ca. CHF 1.1 Mio.</p> <p>M 5.2.05: Biberist – Bleichenberg – Solothurn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neuanlage des Weges entlang der Bahngleise RBS ab Beginn Bleichenbergstrasse bis Haltepunkt Bleichenberg (ausgeglichene Steigung), Länge 1'100m, Kosten ca. CHF 660'000 (25% Zuchwil und 75% Biberist) → in Zusammenhang mit M 5.1.07 <p>M 5.2.06: Zuchwil – Luterbach (Luterbachstrasse – Nordsüdstrasse – Gartenstr. – Aternweg – Veilchenweg – Luterbachstrasse – Solothurnstr.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mittelfristig Ergänzung durch separate Emmenquerung südlich SBB, Kosten ca. CHF 410'000 (50% Zuchwil und 50% Luterbach) <p>M 5.2.14: Solothurn (Weststadt)</p> <ul style="list-style-type: none"> - zusätzliche Überführung der Westtangente, Kosten ca. CHF 2.5 Mio. (Solothurn)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Riedholz, Flumenthal, Solothurn, Biberist, Zuchwil, Luterbach ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	- Kontinuierliche Projektrealisierung
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten

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

Aktualisierung am 14.11.2007

Massnahmen 5		Langsamverkehr		
M 5.3 Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr				A-Liste
Kosten		Bau- und Finanzreife	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)
Infrastruktur	2.0 – 2.2 Mio.	☒ 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	--	☐ 2015 – 2018 (B)		
		☐ Später		

Beschrieb	<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>
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Lommiswil, Oberdorf, Solothurn, Derendingen, Biberist, Gerlafingen, Recherswil, Luterbach ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungs nachweis	☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☒ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	
Bemerkungen	

Aktualisiert am 14.11.2007

Massnahmen 6		Kombinierte Mobilität	
M 6.1 Velostation Bahnhof Solothurn			Vorleistungen
Kosten Infrastruktur : Gesamtkosten im Finanzplan Fr. 400'000.-, gemäss Kostenschätzung Büro für Mobilität ca. Fr. 480'000.- ohne Planungs- und Projektierungsarbeiten Betriebskosten: Fr. 135'000.- / Jahr	Bau- und Finanzreife ☒ Bis 2010 ☐ 2011 – 2014 (A) ☐ 2015 – 2018 (B) ☐ Später (Option: Umsetzung in 2 Etappen: 2009 1. Etappe, 2011-2014 2. Etappe)	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	Verbesserung der Parkierungssituation für Velofahrer am Bahnhof Solothurn aus Sicht des Angebots und der Sicherheit, zur Förderung der kombinierten Mobilität.
Beschrieb	Realisierung einer bewachten Veloparkierungsanlage in der Bahnstufunterführung mit insgesamt ca. 550 Veloabstellplätzen (Vorschlag: 200 kostenpflichtige, bewachte Plätze und 350 kostenlose, unbewachte Plätze). Wahrscheinlich erfolgt die Umsetzung in zwei Etappen (1-oder 2-stöckige Anlage). In der ersten Etappe werden rund 280 Plätze, in der zweiten Etappe rund 270 Plätze realisiert. Für den Betrieb der Velostation wird ein Beschäftigungsprogramm (Regiomech in Zuchwil) verantwortlich sein (siehe Karte Nr.20).
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Stadt Solothurn und weitere Gemeinden der Region Solothurn ☒ SBB ☐ Institutionen: Regiomech
Vorgehen	– Bauprojekt
Art der Finanzierung Finanzierungs-nachweis	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Finanzplan 2007 bis 2010 der Stadt Solothurn sind für das Jahr 2009 Fr. 200'000.-enthalten. Die Gesamtkosten betragen Fr. 400'000.- (Anteil SBB 50% / Anteil Stadt Solothurn 50%).
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Für das gute Funktionieren der Velostation sind zusätzliche Veloabstellplätze in der Umgebung des Bahnhofs notwendig.
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch M. 6.2
Grundlagen/ Quellen	– Bericht „Velostation Solothurn, Konzept“, Büro für Mobilität ag Bern, September 2006 – Bericht „Velostation Solothurn, Ergänzungsbericht zum Konzept“, Büro für Mobilität ag Bern, Oktober 2006 – LOS! Newsletter zum Langsamverkehr in der Region Solothurn Nr.2, März 2007
Bemerkungen	

Massnahmen 6		Kombinierte Mobilität		
M 6.2 Förderung Park+Ride-, Bike+Ride- und Park+Pool-Anlagen				A-Liste
Kosten		Bau- und Finanzreife	Reifegrad: 2	Priorität: 1 (hoch)
Infrastruktur	0.971 Mio. Fr	☒ 2011 – 2014 (A)		
Betrieb	0.01 Mio. Fr.	☐ 2015 – 2018 (B)		
		☐ Später		

Zielsetzung	<p>Das Parkplatzangebot (Park+Ride, Bike+Ride, Park+Pool) an Bahnhöfen soll verbessert und die kombinierte Mobilität gefördert werden. Ein attraktives Parkplatzangebot an Bahnhöfen fördert die Benutzung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Arbeitspendler).</p> <p>Abgestufte Tarife Zentrum/Peripherie.</p> <p>Das Massnahmenbündel 6 "Kombinierte Mobilität, Mobilitätsberatung" unterstützt die Handlungsschwerpunkte H10 „Anlagen des kombinierten Verkehrs“.</p>
Beschrieb	<p>Realisierung von folgenden neuen Abstellanlagen (Park+Ride sowie Bike+Ride, Park+Pool) in der Agglomeration Solothurn:</p> <p>Vorleistungen bis 2010:</p> <p>Einführung Parkplatzbewirtschaftung (Selzach, Bellach, Luterbach-Attisholz, Deitingen) sowie zusätzliche Park+Ride-Parkplätze in Deitingen Fr. 0.06 Mio. Fr.</p> <p>Zusätzliche Bike+Ride-Abstellplätze (Solothurn RBS, Biberist, Lohn-Lüterkofen), (0.126 Mio. Fr.)</p> <p>Ab 2011:</p> <p>110 neue Park+Ride-Parkplätze sowie Einführung Parkplatzbewirtschaftung (Gemeinden Lommiswil, Langendorf, Solothurn, Biberist, Lohn-Lüterkofen, Gerlafingen)(0.654 Mio. Fr.)</p> <p>534 neue Park+Bike-Abstellplätze (Gemeinden Bellach, Luterbach-Attisholz, Solothurn, Biberist, Lohn-Lüterkofen, Derendingen, Kriegstetten, Obergerlafingen, Rüttenen, Subingen, Balm b. G.) (0.317 Mio. Fr.)</p> <p>(siehe Karte Nr.20)</p>
Akteure	<p>☒ Kanton</p> <p>☒ Gemeinden: Lommiswil, Langendorf, Solothurn, Biberist, Lohn-Lüterkofen, Gerlafingen, Bellach, Luterbach-Attisholz, Derendingen, Kriegstetten, Obergerlafingen, Rüttenen, Subingen, Balm b. G.</p> <p>☒ Institutionen: Transportunternehmungen (SBB, RBS, BSU, BLS, PAD)</p> <p>☐ Dritte: ...</p>
Vorgehen	– Erstellung der Ausführungsprojekte
Art der Finanzierung	<p>☐ Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p>☒ Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p>☐ Spezialfinanzierung:</p>
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2005 bis 2020 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	<p>☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung</p> <p>☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne</p> <p>☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm</p> <p>☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung</p>

Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Bestandteil der Langsamverkehrsoffensive Solothurn und Region (LOS)
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch Massnahme 6.1 Velostation Bahnhof Solothurn
Grundlagen/ Quellen	– Studie Bedarfsabklärungen Park+Ride / Bike+Ride / Kiss+Ride, Agglomerationsprogramm Solothurn, April 2007
Bemerkungen	Weitere Massnahmen sind in Selzach, Gänsbrunnen, Etziken, Aeschi, Lüsslingen, Niederwil, Günsberg, Bibern, Gosslwil, Lüterswil, Biezwil (Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeter vorgesehen)

Aktualisiert am 27.04.2007

Massnahmen 7		Mobilitätsmanagement		
M 7.1 Förderung Mobilitätsmanagement				
Kosten Infrastruktur Betrieb 0.2 Mio Fr.		Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 (A) ☐ 2015 – 2018 (B) ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	Das Umsetzungskonzept konzentriert sich in seinen Inhalten auf folgende Stossrichtungen: – Arbeitgeber steuern den Arbeitsverkehr aktiv in Richtung öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr – Einrichtungen mit hohem Verkehrsaufkommen setzen auf Multimodalität – Bevölkerung schöpft die Palette an Mobilitätsformen wegweckspezifisch aus
Beschrieb	Zu jeder der formulierten Stossrichtungen ist ein entsprechendes Massnahmen-Set im Bereich des Mobilitätsmanagements entwickelt. Für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen ist ein entsprechendes Organisationsmodell entwickelt.
Akteure	☒ Kanton als (Mit-)Trägerschaft ☒ Gemeinden: Solothurn, Zuchwil als (Mit-)Trägerschaft, Repla ☐ Institutionen: ... ☒ Dritte: LOS; Bike to Work, weitere
Vorgehen	– Erstellung Massnahmen-Set – Entwicklung Organisationsmodell
Art der Finanzierung Finanzierungs-nachweis	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☐ In der laufenden Rechnung enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	– Berichte zu Parkraumkonzepte und Mobilitätsberatung – Bericht „Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn“
Bemerkungen	

Massnahmen 8		Parkraumbewirtschaftung	
M 8.1 Erstellung von Richtlinien für die Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration Solothurn			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☐ 2011 – 2014 (A) ☐ 2015 – 2018 (B) ☐ Später	Reifegrad:	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	<p>Mit einer praxistauglichen Parkraumbewirtschaftung soll der ruhende Verkehr beeinflusst werden. Erarbeitung von Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik. Die Richtlinien sollen Aussagen zu folgenden Aspekten beinhalten: Situationsanalyse und allgemeiner Handlungsbedarf, Kriterien zum Bedarfsnachweis, Park&Ride-Angebote, Parkplatzbewirtschaftung, Parkieren bei Grossanlässen, flankierende Massnahmen. Die Richtlinien gelten als Richtschnur bei notwendigen Anpassungen und Harmonisierungen. Für die Beurteilung und Bewilligung von öffentlichen und privaten Parkplatzangeboten ist grundsätzlich die Gemeinde zuständig.</p> <p>Das Massnahmenbündel 8 "Parkraumbewirtschaftung" unterstützt die Handlungsschwerpunkte H9 "Beeinflussung Parkplatz- und Fahrtenzahl" und H10 „Anlagen des kombinierten Verkehrs“.</p>
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: ... ☒ Institutionen: Transportunternehmen ☒ Dritte: Detailhandel, Parkhausgesellschaften
Vorgehen	– Erstellung von Umsetzungskonzept
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch M 6.2
Grundlagen/ Quellen	VSS Normen
Bemerkungen	

Massnahmen 9		Wohnschwerpunkte	
M 9.1 Solothurn Rosegg			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 (A) ☒ 2015 – 2018 (B) ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen schaffen mit dem Ziel einer haushälterischen Nutzung des Bodens und einer langfristigen Begrenzung des Wachstums – auch bezüglich Schaffung von zusätzlichem Verkehr. - Förderung des Wohnungsbaus - Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte - Ziel der Repla RSU: Förderung von Wohnungen in den Entwicklungsgebieten
Beschrieb	Ca. 7 ha Entwicklungsgebiet für hochwertiges Wohnen im bestehenden Siedlungsgebiet (siehe Karte Nr.21).
Akteure	☒ Kanton u.a. auch als Grundeigentümer ☒ Gemeinden: Solothurn, ☐ Institutionen: ... ☒ Dritte: Investoren
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Areale zur Baureife entwickeln - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (vgl. z.B. IBA)
Art der Finanzierung Finanzierungs- nachweis	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Finanzplan 2007 bis 2011 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage urbaner Wohnformen
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	Kommunale Nutzungspläne, Kantonaler Richtplan
Bemerkungen	

Massnahmen 9		Wohnschwerpunkte	
M 9.2 Solothurn Sphinxmatte			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 (A) ☐ 2015 – 2018 (B) ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen schaffen mit dem Ziel einer häuslicher Nutzung des Bodens und einer langfristigen Begrenzung des Wachstums – auch bezüglich Schaffung von zusätzlichem Verkehr. - Förderung des Wohnungsbaus (Seniorenresidenz) - Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte - Ziel der Repla RSU: Förderung von Wohnungen in den Entwicklungsgebieten
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☒ Kanton u.a. auch als Grundeigentümer ☒ Gemeinden: Solothurn ☐ Institutionen: ... ☒ Dritte: Investoren
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Areale zur Baureife entwickeln - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (vgl. z.B. IBA)
Art der Finanzierung Finanzierungs- nachweis	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☒ Im Voranschlag 2007 enthalten ((Investitionsrechnung Stadt Solothurn; Erschliessung Ost)
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage urbaner Wohnformen
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	Kommunale Nutzungspläne, Kantonaler Richtplan
Bemerkungen	

Aktualisiert am 21.05.2007

Massnahmen 9		Wohnschwerpunkte		
M 9.3 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof				
Kosten Infrastruktur Betrieb		Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 (A) ☒ 2015 – 2018 (B) ☒ Später	Reifegrad:	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen schaffen mit dem Ziel einer häuslicher Nutzung des Bodens und einer langfristigen Begrenzung des Wachstums – auch bezüglich Schaffung von zusätzlichem Verkehr. - Förderung von Arbeitsplätzen und des Wohnungsbaus - Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte - Ziel der Repla RSU: Förderung von Wohnungen in den Entwicklungsgebieten
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Solothurn ☐ Institutionen: ... ☒ Dritte: Grundeigentümer
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeiten Masterplan - Koordination mit Project Urbain ‚Nachhaltige Quartierentwicklung Weststadt‘ - Gebietsmanagement - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten - Areale zur Baureife entwickeln
Art der Finanzierung	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Voranschlage 2007 enthalten (Investitionsrechnung Stadt Solothurn)
Bedeutung/ Stellenwert	☒ Antrag für kantonale Richtplananpassung (Publikumsintensive Nutzung) ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne (aufgrund Masterplan) ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung (Erschliessung ÖV)
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage Arbeitsplatzgebiete und urbaner Wohnformen
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch M 12
Grundlagen/ Quellen	Bericht des Preisgerichts zum Studienauftrag Planung Obach/Mutten/Ober- und Unterhof), Kommunale Nutzungspläne, Kantonaler Richtplan
Bemerkungen	

Massnahmen 9		Wohnschwerpunkte	
M 9.4 Biberist Schöngrün/Enge			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Die städtebaulichen und architektonischen Prämissen sollen sorgfältig umgesetzt werden. - Förderung des Wohnungsbaus, die Verwertung der Grundstücke soll von hohem Nutzen für die Gemeinde und den Kanton sein. - Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte - Ziel der Repla RSU: 70 Wohnungen in 10 Jahren
Beschrieb	<ul style="list-style-type: none"> - Umzonung des Areals von heute Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in eine den Zielsetzungen entsprechende Zone. - Die Zonenplanänderung soll aufgrund eines Planungswettbewerbes vorgenommen werden. (siehe Karte Nr.21)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Biberist ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Areale zur Baureife entwickeln - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (vgl. z.B. IBA)
Art der Finanzierung	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2007 bis 2011 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage urbaner Wohnformen
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	Kommunale Nutzungspläne, Kantonaler Richtplan
Bemerkungen	

Massnahmen 9		Wohnschwerpunkte	
M 9.5 Biberist Fällimoos/Grüngen			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen schaffen mit dem Ziel einer haushälterischen Nutzung des Bodens und einer langfristigen Begrenzung des Wachstums – auch bezüglich Schaffung von zusätzlichem Verkehr. - Die Nutzung des Areals soll seiner zentralen Lage entsprechen und die Bedürfnisse der Gemeinde entsprechend abdecken. Die Nutzung soll Wohnen/Dienstleistungen und auch Erholungsräume zulassen. - Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte - Ziel der Repla RSU: 100 Wohnungen in 10 Jahren
Beschrieb	<ul style="list-style-type: none"> - Umzonung des Areals von heute Reservezone in eine den Zielsetzungen entsprechende Zone. - Die Zonenplanänderung soll aufgrund eines Planungswettbewerbes vorgenommen werden. (siehe Karte Nr.21)
Akteure	☐ Kanton ☒ Gemeinden: Biberist ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Areale zur Baureife entwickeln - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (vgl. z.B. IBA)
Art der Finanzierung	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☒ Im Finanzplan 2007 bis 2011 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage urbaner Wohnformen
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	Kommunale Nutzungspläne, Kantonaler Richtplan
Bemerkungen	

Massnahmen 9	Wohnschwerpunkte		
M 9.6 Biberist Schwerzimoos/Rumi			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☐ 2011 – 2014 ☒ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: (hoch)

Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen schaffen mit dem Ziel einer haushälterischen Nutzung des Bodens und einer langfristigen Begrenzung des Wachstums – auch bezüglich Schaffung von zusätzlichem Verkehr. - Die Nutzung des Areals soll seiner zentralen Lage entsprechen und die Bedürfnisse der Gemeinde entsprechend abdecken. Die Nutzung soll Wohnen/Dienstleistungen und auch Erholungsräume zulassen. - Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte - Ziel der Repla RSU: 100 Wohnungen in 15 Jahren
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☐ Kanton ☒ Gemeinden: Biberist ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Areale zur Baureife entwickeln - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (vgl. z.B. IBA)
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungs-nachweis	☒ Die Planung ist im Finanzplan 2007 bis 2011 enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage urbaner Wohnformen
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	Kommunaler Nutzungsplan / Kantonaler Richtplan
Bemerkungen	

Massnahmen 10		Bahnhofgebiete	
M 10.1 Solothurn Westbahnhof			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	Förderung des Entwicklungsschwerpunktes, Förderung als Dienstleistungs- und Wohnstandort, Knotenpunkt Altstadt-Weststadt
Akteure	☐ Kanton ☒ Gemeinden: Solothurn ☒ Institutionen: SBB ☐ Dritte: ...
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Vorgehen	- Standortanalyse - Planerische Voraussetzungen schaffen - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (z.B. Standortmarketing)
Art der Finanzierung Finanzierungs-nachweis	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage wirtschaftliche Entwicklung, urbaner Wohnformen: stark Nachfrageabhängig
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	- Planungsauftrag SW-4.3.2 Richtplan 2000 - Leitbild Stadt Solothurn - Nutzungsplanungen der Stadt Solothurn - Masterplan Obach/Mutten/Ober- und Unterhof
Bemerkungen	

Massnahmen 10		Bahnhofgebiete	
M 10.2 Solothurn Hauptbahnhof			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	Förderung des Entwicklungsschwerpunktes, Attraktivierung als Umsteigeort, Förderung als Dienstleistungsstandort
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☐ Kanton ☒ Gemeinden: Solothurn ☐ Institutionen: ... ☒ Dritte: Investor
Vorgehen	- Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten (vgl. z.B. Genf)
Art der Finanzierung Finanzierungs-nachweis	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung: ☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage und wirtschaftliche Entwicklung
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	- Planungsauftrag SW-4.3.2 Richtplan 2000 - Leitbild Stadt Solothurn - Nutzungsplanungen der Stadt Solothurn: Erschliessungs- und Gestaltungspläne Bahnhofplatz, HB West, Südpark-Zuchwilerstrasse - Quartierentwicklungskonzept Bahnhof
Bemerkungen	

Aktualisiert am 21.05.2007

Massnahmen 11		Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete	
M 11.1 Zuchwil Sultex/Zeughaus			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☐ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität:

Zielsetzung	Voraussetzungen schaffen für eine kontrollierte Entwicklung mit veränderten Nutzungen und Bedürfnissen. Entwicklung von zweckmässigen Nutzungsstrukturen und einer optimalen Erschliessung. Festlegung der Rahmenbedingungen für die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes. Auswertung der Erwartungen der einzelnen Betroffenen und an der Planung Beteiligte. Koordination mit laufender Baupromotion und Arealentwicklung (siehe u.a. unter www.sultexpark.ch).
Beschrieb	Industrie- und Gewerbegebiet (ehemals Sulzer Textil) zwischen Aare und Luzernstrasse. Arbeitsplatzgebiet von überörtlicher Bedeutung (Richtplan). Heute; verschiedenste Einzelnutzungen im Arbeit—und Dienstleistungsbereich, freie Kapazitäten in bestehenden Gebäuden sowie im unbebauten Areal (siehe Karte Nr.21).
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Zuchwil ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Standortanalyse, Stärken und Schwächen des Areals - Marktanalyse, Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsflächen - Nutzungsmöglichkeiten, Eignung und Bedarf - Potenzialabschätzung, Vergleich Ist-/Soll-Zustand - Ergebnisse Klausur vom 12. Mai 2005 berücksichtigen (siehe Klausurbericht vom 30. Juni 2005) - Nutzungskonzept Aare (Raum Zeughaus bis Widistrasse) in Bearbeitung
Art der Finanzierung	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungs-nachweis	☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☒ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit flankierenden Massnahmen A5 - Auswirkungen auf Stadt Solothurn
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	<ul style="list-style-type: none"> - Arbeiten ecoptima zur Überprüfung des wirtschaftlichen Potenzials - Nutzungskonzept Aare, WAM PARTNER (Vorabzug)
Bemerkungen	Das Zeughausareal soll als neuer Hauptsitz der Firma Synthes (Medizinaltechnik) genutzt werden.

Massnahmen 11		Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete	
M 11.2 Luterbach Industrie-/Gewerbeschwerpunkt Neumatt			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☐ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität:

Zielsetzung	Förderung als Entwicklungsschwerpunktes, Förderung als Industrie-/Gewerbeschwerpunkt
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Luterbach ☐ Institutionen: ... ☐ Dritte: ...
Vorgehen	- Nutzungspotenzial ermitteln - Planerische Voraussetzungen schaffen → erstellt - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungs-nachweis	☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	
Bemerkungen	

Massnahmen 11		Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete	
M 11.3 Luterbach/Derendingen Schoeller-Areal			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☐ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität:

Zielsetzung	Erwünschte Umnutzung und Nutzungsdurchmischung mit neuer Eigentümerin (Immofinanz AG, Luterbach (Wien) vereinbaren, abgestützt auf die Erschliessungsqualität: eher keine zentrumsbildenden Nutzungen, sondern eher arbeitsplatz-, flächenintensiv- oder/und bahnabhängig. Keine Logistikbetriebe. Betriebe mit hoher Wertschöpfung erwünscht.
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Luterbach, Derendingen ☐ Institutionen: ... ☒ Dritte: Grundeigentümerin Immofinanz AG
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Standortanalyse (mit der Gemeinde Luterbach absprechen!) (offen) • Planerische Voraussetzungen schaffen, Anpassung Nutzungsplanung- und Erschliessungsplanung (offen) • Marketing Massnahmen entwickeln und einleiten (z.B. Standortmarketing) mit neuer Eigentümerin absprechen
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungs-nachweis	☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☒ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☒ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	<ul style="list-style-type: none"> • Marketing Immofinanz AG, Luterbach (Wien)
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch M. ...
Grundlagen/ Quellen	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsplanungen und Leitbilder Luterbach und Derendingen
Bemerkungen	Antrag der Einwohnergemeinde Derendingen für eine Nordumfahrung Derendingen beim Kanton hängig.

Massnahmen 11		Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete	
M 11.4 Solothurn Mutten Obach Ober- und Unterhof			
Kosten Infrastruktur Betrieb	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 (A) ☒ 2015 – 2018 (B) ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität:

Zielsetzung	Förderung des Entwicklungsschwerpunktes, Förderung als Dienstleistungs- und Wohnstandort
Beschrieb	Förderung bedingt die Verlegung der Alphons Glutz-Blotzheim AG. Dies bedingt, dass der neue Standort gegenüber dem heutigen klare Vorteile aufweist (grosse Produktionsflächen im Erdgeschoss für eine Optimierung der Betriebsabläufe und längerfristige Erweiterungsmöglichkeiten) (siehe Karte Nr.21).
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Solothurn ☐ Institutionen: ... ☒ Dritte: Grundeigentümer
Vorgehen	
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungsnachweis	☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	
Bemerkungen	Vereinbarung Stadt und Grundeigentümer

Aktualisiert am 21.05.2007

Massnahmen 12		Anlagen mit hohem Publikumsverkehr		
M 12.1 Langendorf Ladendorf				
Kosten		Realisierungshorizont	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)
Infrastruktur	--	☒ 2011 – 2014		
Betrieb	--	☐ 2015 – 2018		
		☐ Später		

Zielsetzung	Aufgrund der Genehmigung des Regierungsrates (RRB Nr. 2354 / 19.12.2006) Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften Erweiterung Migros und Umweltverträglichkeitsbericht ist die Zielsetzung zu überprüfen: Attraktivierung des Einkaufsstandortes bei gleichzeitiger Optimierung des Verkehrs (Fahrtenzahlen, Verkehrssicherheit) gemäss strategischer Leitidee „verträglicher gestalten“.
Beschrieb	Begleitung des Projekts Migros Langendorf Ladendorf. (siehe Karte Nr.21)
Akteure	☒ Kanton: AVT punkto Verbesserung des öV ☒ Gemeinden: Langendorf ☒ Institutionen: Migros Aare
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Umzonung als Spezialzone für publikumsintensive Nutzungen - Erlass Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften - Vereinbarung zwischen Migros und der Gemeinde Langendorf regelt Art und Weise des Monitorings und Controllings der Fahrtenzahlen, die zuständigen Stellen und die zu ergreifenden Massnahmen bei Überschreitung des Kontingents (inkl. Verwendung allfälliger Abgaben). - Organisatorische und technische Vorbereitung zur Einführung Parkplatzbewirtschaftung. - Verwaltungsgerichtsentscheid 11. Mai 2007.
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☒ Spezialfinanzierung: Migros Aare
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage, Kaufkraft, Standortentwicklung, Auswirkungen auf die Stadt Solothurn; Verwaltungsgerichtsentscheid 11. Mai 2007.
Verwandte Themen (Massnahmen)	Optimierung öV-Angebot Region Solothurn
Grundlagen/ Quellen	Kommunale Nutzungsplanung, Kant. Richtplan: Kriterien für verkehrsintensive Anlagen
Bemerkungen	

Massnahmen 12	Anlagen mit hohem Publikumsverkehr		
M 12.2 Solothurn Oberhof/Unterhof			
Kosten Infrastruktur Betrieb --	Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Ressourcenschonende Raum- und Siedlungsstrukturen schaffen mit dem Ziel einer haushälterischen Nutzung des Bodens und einer langfristigen Begrenzung des Wachstums – auch bezüglich Schaffung von zusätzlichem Verkehr. - Förderung von Arbeitsplätzen - Stärkung der Zentren und zentrumsnahen Standorte
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☐ Kanton ☒ Gemeinden: Solothurn ☐ Institutionen: ☐ Dritte:
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeiten Masterplan - Koordination mit Project Urbain ‚Nachhaltige Quartierentwicklung Weststadt‘ - Gebietsmanagement - Marketing-Massnahmen entwickeln und einleiten - Areale zur Baureife entwickeln
Art der Finanzierung	☒ Als Teil der laufenden Rechnung ☒ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungs-nachweis	☒ Im Voranschlage 2007 enthalten (Investitionsrechnung Stadt Solothurn)
Bedeutung/ Stellenwert	☐ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☐ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung (Erschliessung ÖV)
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	Nachfrage Arbeitsplatzgebiete und urbaner Wohnformen
Verwandte Themen (Massnahmen)	Siehe auch M. 9, M. ... (Unterführung Segetzstrasse)
Grundlagen/ Quellen	Bericht des Preisgerichts zum Studienauftrag Planung Obach/Mutten/Ober- und Unterhof), Kommunale Nutzungspläne, Kantonaler Richtplan
Bemerkungen	

Massnahmen 12		Anlagen mit hohem Publikumsverkehr		
M 12.3 Solothurn Knoten Bielstrasse				
Kosten Infrastruktur -- Betrieb --		Realisierungshorizont ☒ 2011 – 2014 ☐ 2015 – 2018 ☐ Später	Reifegrad: -	Priorität: 1 (hoch)

Zielsetzung	Förderung des Entwicklungsschwerpunktes als Dienstleistungsstandort
Beschrieb	(siehe Karte Nr.21)
Akteure	☒ Kanton ☒ Gemeinden: Solothurn ☐ Institutionen: ☐ Dritte: Investor, Grundeigentümer
Vorgehen	Erarbeitung GP Kofmehlareal-Gibelistrasse
Art der Finanzierung	☐ Als Teil der laufenden Rechnung ☐ Als Teil der Investitionsrechnung ☐ Spezialfinanzierung:
Finanzierungs-nachweis	☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Bedeutung/ Stellenwert	☒ Antrag für kantonale Richtplananpassung ☒ Antrag für Anpassung kommunale Nutzungspläne ☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm ☐ Antrag für die kantonale Angebotsplanung/Investitionsplanung
Abhängigkeiten/ Zielkonflikte	
Verwandte Themen (Massnahmen)	
Grundlagen/ Quellen	Bericht zur raumplanerische Vorabklärung vom 5. Oktober 2005 (Künzler Bossert und Partner, Bern)
Bemerkungen	

Aktualisiert am 06.06.2007