



Zielerfüllung verkehrliche Massnahmen				Ziele										
Massnahmen-Nr. Massnahme	Priorität 1		Priorität 2											
					positiver Einfluss der Massnahme auf die entsprechende Zielsetzung sowohl positiver als auch negativer Einfluss der Massnahme auf die entsprechende Zielsetzung negativer Einfluss der Massnahme auf die entsprechende Zielsetzung kein Einfluss der Massnahme auf die entsprechende Zielsetzung									
Gewichtung der Ziele (Priorität 1 oder 2)				1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	
Übergeordnete Massnahmen (kurz- bis mittelfristige Massnahmen)														
Ö1	Betriebliche Massnahmen (Busbevorzugung) aus Richtung Reinach													
Ö2	Betriebliche Massnahmen (Busbevorzugung) aus Richtung Biel-Benken													
Ö3	Niveaufreie Querung in Oberwil (Tieferlegung im Bereich Bottmingerstrasse)													
Ö4	Niveaufreie Querung in Therwil (Tieferlegung im Bereich Bahnhofstrasse)													
Beurteilung in einem separatem Auftrag des Kantons (siehe Kapitel 8.1)														
Strategieunabhängige Massnahmen														
L1	Schliessung von Netzlücken im Radverkehrsnetz	Kapitel 5.1.2 / 7.2.1												
L2	Aufwertung Ortskerne zugunsten Fussgängern und Velofahrenden													
L3	Ausbau Personenunterführung Haltestelle Hüslimatt													
L4	Bau einer zusätzlichen Perronunterführung nördlich der Haltestelle Hüslimatt	Kapitel 7.2.1												
L5	Separates Radverkehrsangebot (Veloweg) auf Feldstrasse	Kapitel 7.2.1	bestehender Querschnitt											
L6			separater Radweg											
L7	Verbesserung Wegweisung für wichtige Langsamverkehrsverbindungen	Kapitel 5.1.2 / 7.2.1												
Ö5	Verlegung Tramtrasse auf Mühlemattstrasse	Kapitel 7.2.2												
Ö6	Komfortable Abstellplätze für den Radverkehr (Förderung intermodaler Effekte)	Kapitel 7.2.1												
Ö7	Erweiterung P+R Anlage Hüslimatt / Ausbau Mobilitätsangebot	Kapitel 7.2.3												
M1	Verlängerung Feldstrasse an Ringstrasse West	Kapitel 7.2.3												
M2	Ausbau der Feldstrasse als Hauptverkehrsstrasse	Kapitel 7.2.3												
M3	Optimierung Knoten 1: Bottminger- / Therwilerstrasse*	Kapitel 7.2.3 / 7.3.2												
M4	Einheitliche Strategie zur Parkplatzbewirtschaftung	Kapitel 7.2.3												
M5	Mobility-Standort Hüslimatt	Kapitel 7.2.3												
M6	Flächendeckend Tempo 30 in den Siedlungsgebieten (Oberwil umgesetzt)	Kapitel 7.2.3												
M7	Ausbau Knoten 8 Ringstrasse Ost/Oberwilerstrasse (Bypass Ringstrasse Ost)	Kapitel 7.2.3												
Massnahmen Strategie 1														
Ö8	Angebotsverbesserung (Bus) in Richtung Biel-Benken (insbes. für Pendler)	Kapitel 7.3.1												
Ö9	Attraktive Wegverbindung ab Linie 60 "Haltestelle Schwanen" ins Gewerbegebiet	Kapitel 7.3.1												
M8	Optimierung Knoten 9: Ring-/ Therwiler-/ Baslerstrasse	Kapitel 7.3.2												
M9	Gestalterische Aufwertung des Strassenraum in den Ortskernen (keine FlaMa)	Kapitel 7.3.2												
M10	Einbahnregime Feldstrasse**	Kapitel 7.3.2												
Massnahmen Strategie 2														
Ö10	Verlegung Linienführung der Buslinien auf Feldstrasse	Kapitel 7.4.1												
M10	Einbahnregime Feldstrasse **	Kapitel 7.3.2												
M11	Siedlungsverträgliche und leistungsfähige Ost-West-Verbindung (Mühlemattstrasse - Therwilerstrasse)	Kapitel 7.4.2	Verlängerung Langmattstrasse bis Therwilerstrasse											
M12		Kapitel 7.4.2	Ausbau Ringstrasse											
M13	Siedlungsverträgliche und leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung	Kapitel 7.4.2	Verlängerung Ringstrasse											
M14		Kapitel 7.4.2	Neue Linienführung											
M15	Gestalterische Aufwertung des Strassenraum (Flankierende Massnahmen)	Kapitel 7.3.2												
M16	Rückbau Ringstrasse Ost (Flankierende Massnahmen)	Kapitel 7.3.2												

* Handlungsbedarf je Stossrichtung unterschiedlich
 ** Unterschiedliche Begründung je Stossrichtung

Ermittlung Kostenwirksamkeit

		Wirkung		
		klein	mittel	gross
Kosten				