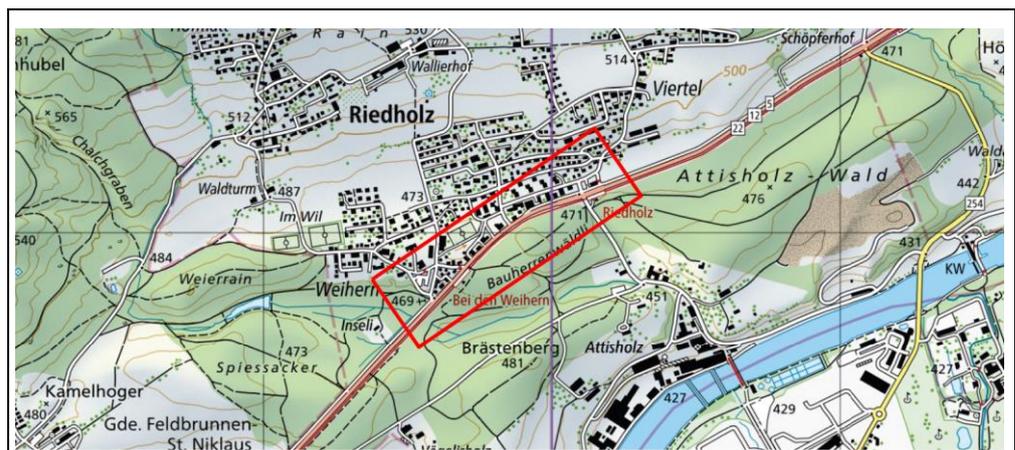




| | |
|--------------------|--|
| Gemeinde | Riedholz |
| Strasse | Baselstrasse |
| Abschnitt / Objekt | ÖV-Drehscheibe und Ortsdurchfahrt |
| Projekt | Gesamtverkehrsprojekt Riedholz |
| Projektphase | Vorstudie (Betriebs- und Gestaltungskonzept) |
| Inhalt | Häufig gestellte Fragen (FAQ) |

Übersicht



Helbling Beratung + Bauplanung AG

Hohlstrasse 614, 8048 Zürich

Telefon 044 438 18 11

E-Mail info-hbp@helbling.ch / www.helbling.ch



1. Allgemeines

Weshalb braucht es dieses Projekt?

Die Verkehrsinfrastruktur soll für die Zukunft fitgemacht werden. Das Gesamtverkehrsprojekt Riedholz umfasst verschiedene Teilprojekte: die ÖV-Drehscheibe Riedholz, die Sanierung der Baselstrasse mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt Riedholz und die Erneuerung der Bahnanlagen.

Die Funktion der ÖV-Drehscheibe hat besondere Bedeutung für die Erschliessung und Anbindung der drei Ortsteile von Riedholz an den öffentlichen Verkehr. Insbesondere der Ortsteil Attisholz wird sich in den nächsten Jahren stark entwickeln und soll an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.

Infolge der erwarteten Verkehrsentwicklung wird der Knoten Baselstrasse/Attisholzstrasse in einen kritischen Zustand geraten. Entsprechend braucht es Massnahmen, um dies zu verhindern.

Die Baselstrasse und die Bahnanlage in Riedholz müssen erneuert werden. Im Rahmen der Erneuerung soll die Strassen- und Bahninfrastruktur an die neusten gesetzlichen Bestimmungen angepasst werden. Dies betrifft insbesondere die Trennung zwischen Schiene und Strasse sowie den barrierefreien Ausbau und die Modernisierung der ÖV-Haltestellen (Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes). Mit den Massnahmen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt werden auch Verbesserungen der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr umgesetzt.

Was ändert sich mit dem Projekt für die ÖV-Nutzer/innen?

Mit der neuen ÖV-Drehscheibe entsteht ein attraktiver Umsteigeknoten mit einem gemeinsamen Perron Bahn-Bus. Zudem wird der autonome Einstieg für Menschen mit Behinderung gewährleistet. Die Fussgängerübergänge zu den Haltestellen werden neu mit einer Fussgängerschutzinsel gesichert und mit einer Velofurt versehen.

Gewisse Gebiete von Riedholz werden mit der Zusammenlegung der beiden Bahnhaltstellen gegenüber heute besser erschlossen, andere weniger gut. Die Verschlechterung betrifft insbesondere die Gebiete um die Bergstrasse, um die Weiherstrasse sowie das Rainquartier.

Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Riedholz hat sich während Jahren für zwei Bahnhaltstellen eingesetzt, was sich als nicht umsetzbar herausstellte. Im Austausch zwischen den Projektpartnern wurden flankierende Massnahmen geplant. Mit vorgesehenen Anpassungen am kommunalen Fusswegnetz sowie zusätzlichen Bushaltestellen kann die Qualität der ÖV-Erschliessung aber weiterhin auf einem guten Niveau gehalten werden. Mit diesen flankierenden Massnahmen steht der Gemeinderat hinter dem Projekt.

Die Reisezeit auf der S11 wird durch die Zusammenlegung der beiden Bahnhaltstellen und die höhere Projektierungsgeschwindigkeit reduziert. Dadurch wird der Fahrplan stabiler und die Anschlüsse in Oensingen und Solothurn können besser eingehalten werden.

Welches Buskonzept liegt der Planung zugrunde?

Das Buskonzept 2018 befindet sich aktuell in Überarbeitung. Es werden verschiedene Konzeptvarianten diskutiert. Die ÖV-Drehscheibe wurde deshalb so konzipiert, dass sie langfristig mit allen möglichen Szenarien ohne Anpassungen an der Infrastruktur kompatibel ist. Ein wesentliches Element ist dabei der Kreisel Wallierhofstrasse als Wendemöglichkeit für die Buslinien.



Was ändert sich mit dem Projekt für den Fuss- und Veloverkehr?

Durch die Trennung des Rad-/Gehwegs mittels Grünstreifen von der Fahrbahn wird der Veloverkehr attraktiver und sicherer. Die Velohauptroute kann durch die Unterführung bei der Wallierhofstrasse sowie die vortrittsberechtigige Knotengestaltung beim Knoten Sonnenrainstrasse direkt und ohne Vortrittsentzug befahren werden.

Alle Querungen für Fussgänger/innen und Velos werden an die aktuellen Sicherheitsvorschriften angepasst und mit Mittelinseln versehen. Der Knoten Attisholzstrasse wird durch die Lichtsignalsteuerung für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer. Die Unterführung bleibt bestehen. Die Reduktion der Geschwindigkeit auf der Baselstrasse erhöht die Verkehrssicherheit weiter.

Werden die flankierenden Massnahmen auf dem kommunalen Fusswegnetz tatsächlich realisiert?

Die geplanten flankierenden Massnahmen werden ins Gesamtprojekt aufgenommen. Kanton, Gemeinde und Aare Seeland mobil AG setzen sich für eine Umsetzung der Massnahmen ein. Interessenkonflikte und Beschwerderisiken können – wie bei allen Projektteilen – nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben werden die flankierenden Massnahmen separat aufgelegt (Planungshoheit der Einwohnergemeinde).

Was ändert sich mit dem Projekt für den motorisierten Individualverkehr?

Die neuen Knotengestaltungen Wallierhofstrasse (Kreisel) und Attisholzstrasse (Lichtsignalanlage) gewährleisten den Verkehrsfluss auch unter Berücksichtigung des prognostizierten, erhöhten Verkehrsaufkommens (u.a. durch die Arealentwicklung Attisholz Nord). Die Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt wird von 60 km/h auf 50 km/h reduziert. Durch die Strassenraumgestaltung und die klare Trennung zwischen Schiene und Strasse sowie den abgetrennten Rad-/Gehweg wird die Verkehrssicherheit verbessert.

Ist die Zufahrt zu sämtlichen Liegenschaften gewährleistet?

Ja. Aufgrund der geltenden Sicherheitsvorgaben müssen allerdings einige private Erschliessungen angepasst bzw. neu gelöst werden. Zusammen mit den betroffenen Grundeigentümer/innen werden zweckmässige Lösungen für die Zu- und Wegfahrten sowie die Parkierung gesucht.

Bereits bei der Umsetzung der Sanierungsarbeiten werden die Bedürfnisse der Bevölkerung und Gewerbetreibenden von Riedholz angemessen berücksichtigt.

Rechtfertigt das Projekt den Eingriff in den Wald?

Die Lage der Haltestellen und des Bahnübergangs sowie die technischen Vorgaben für die Bahninfrastruktur in Abhängigkeit der Projektierungsgeschwindigkeit geben die neue Bahntrasse vor. Zusammen mit dem Flächenmehrbedarf für die Trennung von Schiene und Strasse ergibt sich eine Verschiebung der Trasse gegen Süden. Dieser Eingriff geht auf Kosten des Waldgebiets. Mit der Zusammenlegung der Haltestellen kann die südliche Verschiebung des Bahntrassees Richtung Wald minimiert werden. Der Verlust an Waldfläche wird durch eine Ersatzaufforstung oder ökologische Aufwertungsmassnahmen andernorts kompensiert.

Wurde die Arealentwicklung im Gebiet Attisholz Nord bei der Planung berücksichtigt?

Ja. Unter anderem wegen der erwarteten Zunahme des Verkehrs aufgrund der Arealentwicklung Attisholz Nord ist beim Knoten Attisholzstrasse eine Lichtsignalanlage geplant (siehe Ziffer 3). Zudem kann das Attisholz ideal an die ÖV-Drehscheibe angeschlossen werden. Für den Langsamverkehr von Attisholz wird zwischen Bahnlinie und Baselstrasse ein Rad-/Gehweg zur neuen Bahnhaltestelle realisiert.



Ist für die Realisierung des Projekts Landerwerb notwendig?

Auf der Nordseite der Baselstrasse ist nur stellenweise Landerwerb notwendig, z.B. im Bereich von Trottoirergänzungen oder Einmündungen. In gewissen Abschnitten könnten die bestehenden Grundstücksgrenzen sogar leicht nach Süden verlegt werden. Auf der Südseite ist Landerwerb von den Waldparzellen erforderlich (Verschiebung Bahntrasse gegen Süden).

Wie sieht es mit der ökologischen Nachhaltigkeit des Projekts aus?

Das Gesamtverkehrsprojekt ist geprägt durch die Anpassung der Bahn- und Strasseninfrastruktur. Mit der Zusammenlegung der Haltestellen kann die südliche Verschiebung des Bahntrassees Richtung Wald minimiert werden. Der Verlust an Waldfläche bleibt aber gross und muss durch eine Ersatzaufforstung oder ökologische Aufwertungsmassnahmen andernorts kompensiert werden. Mit der Reduktion der Geschwindigkeit auf der Baselstrasse können die Lärmemissionen reduziert werden. Die freiwerdenden Restflächen bleiben unversiegelt bzw. werden begrünt. Der Versiegelungsgrad kann insgesamt reduziert werden.

Wann wird das Projekt realisiert?

Der Baubeginn ist im Jahr 2030 geplant. Dieser ist jedoch aufgrund möglicher Rechtsverfahren fremdbestimmt und somit schwierig vorauszusagen.

Wie wird das Projekt finanziert?

Die Finanzierung erfolgt durch Kanton und Bund: Beiträge aus dem Agglomerationsverkehrsfonds und aus dem Bahninfrastrukturfonds. Die Gemeinde beteiligt sich an den Massnahmen auf dem kommunalen Fusswegnetz und dem Bahnübergang bei der heutigen Haltestelle «Bei den Weihern» (Waldzugang) in dem Rahmen, der aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen keine Kostenübernahme durch die Projektpartner zulässt.



2. Zur Bahninfrastruktur

Weshalb werden die beiden Bahnhaltstellen «Bei den Weihern» und «Riedholz» zusammengelegt?

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wurden zwei Varianten erarbeitet. Parallel zum vorliegenden Projekt mit der Zusammenlegung der Bahnhaltstellen (Drehscheibe Mitte) wurde eine Variante mit zwei Haltestellen projektiert (Drehscheibe «Bei den Weihern»). Als Bestvariante mit der gesamthaft besseren Bewertung stellte sich die Variante mit einer Zusammenlegung der beiden Bahnhaltstellen heraus. Entscheidende Nachteile der Variante mit zwei Haltestellen sind:

- deutlich schlechtere Fahrplanstabilität, insbesondere im Hinblick steigender Fahrgastzahlen oder Taktverdichtungen
- längere Schliesszeiten der Bahnschranken (dies schränkt die Leistungsfähigkeit des Strassenknotens ein)
- technische Schwierigkeiten (Sichtzeiten bei Kreuzungsstelle nicht eingehalten)
- grösserer Eingriff in die Landschaft (fragliche Bewilligungsfähigkeit infolge grösserer Rodung und Auswirkungen auf das Ortsbild, erhebliches Projektrisiko)
- höhere Kosten für Erstellung und Unterhalt

Weshalb braucht es eine Kreuzungsstelle für die Bahn in Riedholz?

Die Kreuzungsstelle ist bei gestörtem Betrieb mit Verspätungen zur Stabilisierung des Betriebs essenziell. Dank ihr können Kreuzungen situativ von den beiden benachbarten Regelkreuzungsstellen St. Katharinen oder Siggere nach Riedholz verlegt werden und Verspätungen können schneller abgebaut werden. Die bestehende Kreuzungsstelle wird ersetzt.

3. Zur Strasseninfrastruktur

Ist der Verkehrsfluss mit dem vorliegenden Projekt auch in Zukunft gewährleistet?

Ja. Ohne das Projekt würde der Verkehrsfluss beim heute unregelmässigen Knoten Attisholzstrasse infolge der Arealentwicklung Attisholz Nord in einen kritischen Zustand geraten. Mit der geplanten Lichtsignalanlage kann dies verhindert werden.

Weshalb braucht es beim Knoten Wallierhofstrasse einen Kreisel?

Der Kreisel wird als Wendemöglichkeit für die Buslinien benötigt. Gleichzeitig betont der Kreisel die Ortseinfahrt Riedholz und weist eine verkehrsberuhigende Wirkung auf.

Weshalb wird die Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt von 60 km/h auf 50 km/h reduziert?

Durch die Reduktion der Geschwindigkeit auf der Baselstrasse kann die Verkehrssicherheit, insbesondere bei den Kreuzungen und bei den Fussgängerstreifen, erhöht werden. Die Geschwindigkeitsreduktion führt auch zu geringeren Lärmemissionen, was die Wohn- und Aufenthaltsqualität weiter erhöht.

Weshalb braucht es beim Knoten Attisholzstrasse eine Lichtsignalanlage?

Infolge der Verkehrsentwicklung – unter anderem bedingt durch die Arealentwicklung Attisholz Nord - würde der Verkehrsfluss beim Knoten Attisholzstrasse in einen kritischen Zustand geraten. Mit der geplanten Lichtsignalanlage kann dies verhindert werden. Durch die Lichtsignalsteuerung wird der Knoten zudem für alle Verkehrsteilnehmer/innen sicherer.