ELBA Workshop 3, 21. September 2011

Analyse

Siedlung

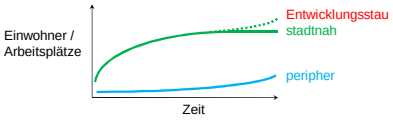
- Die fehlende Verfügbarkeit von Bauland in stadtnahen Gemeinden führt zu einem Entwicklungsstau.
- Das Wachstum findet heute vor allem in den stadtfernen Gemeinden statt.
- Die bestehenden Baulandreserven sind am falschen Ort und genügen nicht, um die erwartete Nachfrage in den kommenden Jahren zu erfüllen.

Landschaft

- Die Grün- und Freiflächen sind wichtige Erholungsräume, Lebensräume für Tier und Pflanzen sowie Standort der Land- und Forstwirtschaft.
- Eine Verdichtung des ELBA-Gebiets wird zu einer Zunahme des Erholungsdrucks führen.
- Eine Qualitätssteigerung der Landschaft ist insbesondere in Stadtnähe äusserst wichtig.

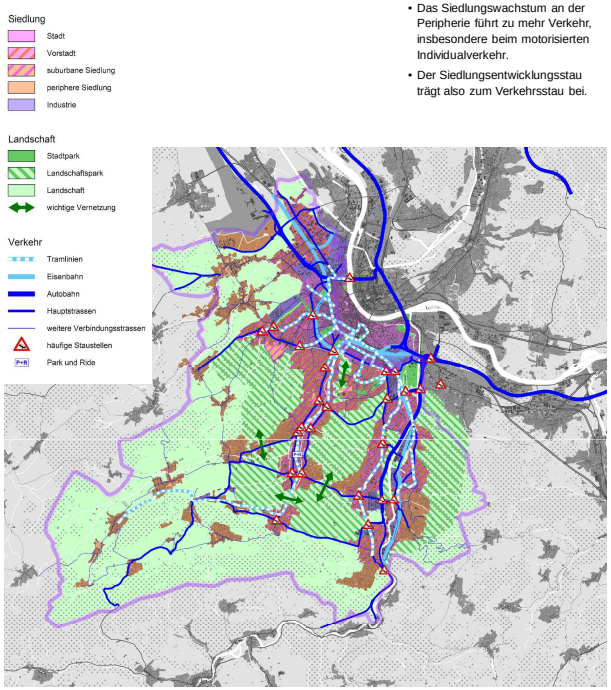
Verkehr

- Starke Verkehrsbelastungen werden insbesondere im vorderen und mittleren Leimental und Birstal sowie auf den Querverbindungen gemessen.
- Staustrecken liegen zumeist an den Kreuzungsstellen von radialen und tangentialen Kantonsstrassen.
- Das ÖV-Angebot ist vergleichsweise gut.
- Aufgrund der langen Reisezeiten sind die Tramlinien für die stadtfernen Gemeinden heute weniger attraktiv.
- Die tangentialen Buslinien bleiben zunehmend im MIV-Stau stecken.



Fazit

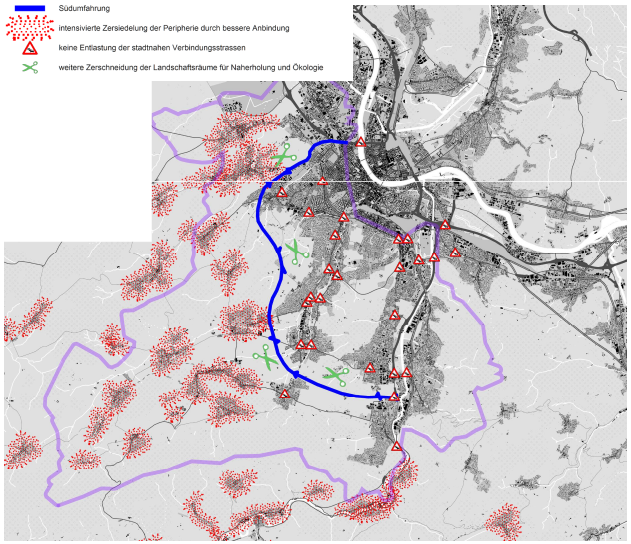
- Die Kapazitätsgrenzen im Siedlungsgebiet sowie beim Verkehrssystem sind nahezu erreicht.
- Das Siedlungswachstum an der Peripherie führt zu mehr Verkehr, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr.
- Der Siedlungsentwicklungsstau trägt also zum Verkehrsstau bei.



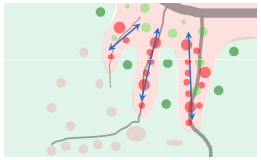
Trendszenario

Beim Trendszenario findet eine starke Siedlungsentwicklung vor allem in den stadtfernen Gemeinden statt, was zu einer weiteren Zersiedelung führt. In diesen Gemeinden ist die öV-Erschliessung naturgemäss schlecht, sodass das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel ist. Die Südumfahrung ist unausweichlich.

Mit der Südumfahrung wird die Zersiedelung weiter gefördert. Die stadtnahen Gemeinden können mit Ausnahme von Allschwil kaum vom Verkehr entlastet werden, sodass weiterhin Stau und hohe Belastungen die Folge sind. Die starke Zerschneidung der Landschaft beeinträchtigt die für Naherholung und Freizeit wichtigen Gebiete. Zudem fördert sie eine Verinselung der natürlichen Lebensräume für Flora und Fauna.



Strategie: Trendumkehr



Stärkung der radialen Siedlungsstruktur an ÖV-Achsen in der stadtnahen Agglomeration

Vernetzung und Aufwertung der Landschaftskammern für Naherholung und Ökologie

Beschleunigung und Angebotsausbau ÖV in Talachsen

Ziele Siedlung

- Entwicklung an den ÖV-Achsen („Perlenkette")
  → Ausnutzungsziffer ≥120%)
- Schwerpunkte hoher Dichte setzen („Entwicklungsschwerpunkt")
  → 2'000 Einwohner/Arbeitsplätze,
  → Ausnutzungsziffer ≥150%
- Qualitäten und Charakter schaffen und stärken

Peripherie

- Entwicklung der bestehenden Bauzonenreserven zulassen (keine Verhinderungsstrategie)

Ziele Landschaft

- stadtnah vielfältiges und vernetztes Landschaftserlebnis für Naherholung und Freizeit
- ökologisch wertvolle und vernetzte Habitate
- grüne Lungen für die „Stadt" (Stadtklima, Luftqualität etc.)
- weiterhin land- und forstwirtschaftliche Produktion

Ziele Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

- Verminderung der Beeinträchtigung in Ortschaften
- Aufwertung des Strassenraumes

Öffentlicher Verkehr

- Angebotsausbau (v.a. in Spitzenzeiten)
- Reduktion Reisezeit hinteres Leimental → Stadt (Tramlinien 10/17)
- Verminderung der Beeinträchtigung durch MIV auf den tangentialen Buslinien
- Schaffung von P+R-Anlagen für kombinierten Verkehr sowie von Carpooling-Angeboten für die Peripherie

Zukunftsbild

Siedlung

Die Siedlung wird insbesondere stadtnah verdichtet, wo eine attraktive Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden ist. Damit kann eine weitere Zersiedelung vermieden werden.

Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Die ESPs sind grosse Areale auf welchen überdurchschnittliche bauliche Dichten (Ausnutzungsziffer ≥150%) realisiert werden. Dabei beträgt die Grünfläche immer min. 50 %, um die Wohn- und Siedlungsqualität sicherzustellen. Die ESPs befinden sich vorwiegend in den stadtnahen Gemeinden. Sie sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Perlenkette Verdichtung

An allen Tram- und S-Bahnstationen sollen durch verdichtete Bauweise (Ausnutzungsziffer ≥120%) min. 50 zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden. Hier sind primär die Gemeinden gefordert, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen und Entwicklungen anzustossen oder zu begleiten.

Bauzonenreserven

Eine angemessene Nutzung der bestehenden Bauzonenreserven (ohne ESPs) könnte Platz für ca. 6'000 zusätzliche Einwohner schaffen.

Landschaft

Komplementär zu den „Fingern" der Siedlung führen die Finger des Grünraums nach Norden Richtung Zentrum. Die neuen Erholungsangebote sollen die Natur sowie die Land- und Forstwirtschaft soweit möglich ergänzen. In Stadtnähe ist die Erholung stärker zu gewichten.

Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

ESP Naherholung „Stadtpark" sind Gebiete, welche sich aufgrund ihrer zentralen Lage für eine intensive Naherholungsnutzung eignen.

Perlenkette

Eine Perlenkette von naturnahen Landschaftselementen verbindet die Stadt mit dem Land und dient sowohl der Vernetzung der Landschaft für Flora und Fauna als auch der Naherholung und der Ökologie.

Vernetzung Fliessgewässer

Die Vernetzung und Aufwertung der Fliessgewässer verspricht ebenfalls Vorteile für die Naherholung und die Natur. Insbesondere in den bebauten Tälern ist eine Aufwertung der Gewässer voranzutreiben (vgl. Projekt Birstal-Stadt).

Verkehr

Um den Zusatzverkehr infolge der Siedlungsentwicklung auffangen zu können, wird ein ganzes Bündel von Massnahmen vorgeschlagen. Diese werden entsprechend der **Strategie Verkehr** gemäss folgender Reihenfolge/Priorität umgesetzt:

- raumplanerischen Massnahmen zur **Verkehrsvermeidung** (Beeinflussung Siedlungsstruktur, verdichtetes Bauen, durchmischte Zonen)
- **Verlagerung** auf den öffentlichen Verkehr und auf den Veloverkehr
- Mit **„Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen"** wird der verbleibende Verkehr für Umwelt und Bevölkerung möglichst verträglich gestaltet.
- Der Ausbau der **Infrastruktur** kommt an letzter Stelle.

Zentrale **Infrastruktur-Massnahme** ist ein Tramtunnel Bruderholz (V04), welcher bereits im kantonalen Richtplan BL verankert ist:

- V01: Tramverlängerung 3 St. Louis (Erschliessung ESP S01 und S02 sowie P+R)
- V02: Tramverlängerung 8 Allschwil Letten (Erschliessung ESP S09)
- V03: Margarethenstich (kurzfristige Beschleunigung der Linie 17 zum Bahnhof SBB)
- V04: unterirdische Linienführung für die Tramlinie 10 zwischen Bottmingen und der Haltestelle Heuwaage mit zwei unterirdischen Haltestellen (Bruderholzspital mit ESP, Bahnhof SBB) (Reisezeitverkürzung vom Leimental zum Bahnhof SBB um ca. 11 Minuten).
- V05: kleine Umfahrung Allschwil (neue Strassenverbindung Spitzwald – Kreisel Fabrikstrasse zur Entlastung des Allschwiler Dorfkerns)
- V06: Vollanschluss H18 Aesch und Zubringer Pfeffingerring (Entlastung Aesch, Erschliessung ESP S10)
- V07: Anschluss Dornach/Aesch an H18 (Direkterschliessung der Industrie- und Gewerbegebiete an die H18, Entlastung der Ortszentren Dornach und Aesch)
- Busbeschleunigung an den kritischen Stellen insbesondere auf den tangentialen Buslinien
- P+R: Attraktivitätssteigerung P+R Hüslimatt Oberwil sowie neue Park and Ride-Angebote für elsässische Grenzgänger im Gebiet Bourgfelden (Erschliessung Tramlinie 3)
- Car Pooling (CP): aktive Unterstützung, vor allem in stadtfernen Gemeinden
- Parkraumbewirtschaftung

Zielerreichung

Das entworfene Zukunftsbild erfüllt die in der Strategie definierten Vorgaben:

- Stadtnahe, gut vom ÖV erschlossene Siedlungsflächen bilden ein attraktives Gegenangebot zur peripheren Zersiedelung.
- keine weitere Zerschneidung der Landschaft, stärkere Vernetzung der Landschaftskammern
- Der Verkehrszuwachs durch die neuen Einwohner/Arbeitsplätze wird vom ÖV aufgefangen.

JAUSLIN STEBLER INGENIEURE AG
RK&P
RAUMPLANUNG HOLZEMER

Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG CH - 4132 Muttenz Neue Bahnhofstrasse 160 061 466 68 00 keller.muttenz@rkag.ch

Raumplanung Holzemer GmbH Stallenmattstrasse 8 4104 Oberwil

ELBA

Zukunftsbild

Workshop 3, 21. September 2011

Siedlung

- Siedlungsgebiet
- Industrie- und Gewerbegebiet
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohnen/Geschäfte (total + 6'000 Einwohner)
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohnen/Gewerbe (total + 9'000 Einwohner, + 9'000 Arbeitsplätze)
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Industrie/Gewerbe (total + 11'000 Arbeitsplätze)
- Perlenkette Verdichtung (total + 5'000 Einwohner/Arbeitsplätze)
- weitere bestehende Bauzonenreserven (total + 6'000 Einwohner, + 2'000 Arbeitsplätze)

Landschaft

- Landschaftsgebiet
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Naherholung Stadtpark
- Perlenkette Vernetzung Naherholung und Ökologie
- Vernetzung Fliessgewässer

Verkehr

- neue Tramtrassen (radial)
- Busbeschleunigung (tangential)
- P+R Park und Ride
- CP Carpooling
- Parkraumbewirtschaftung
- neue Strassen (Ortsumfahrungen)
- S-Bahn-Stationen

Siedlung

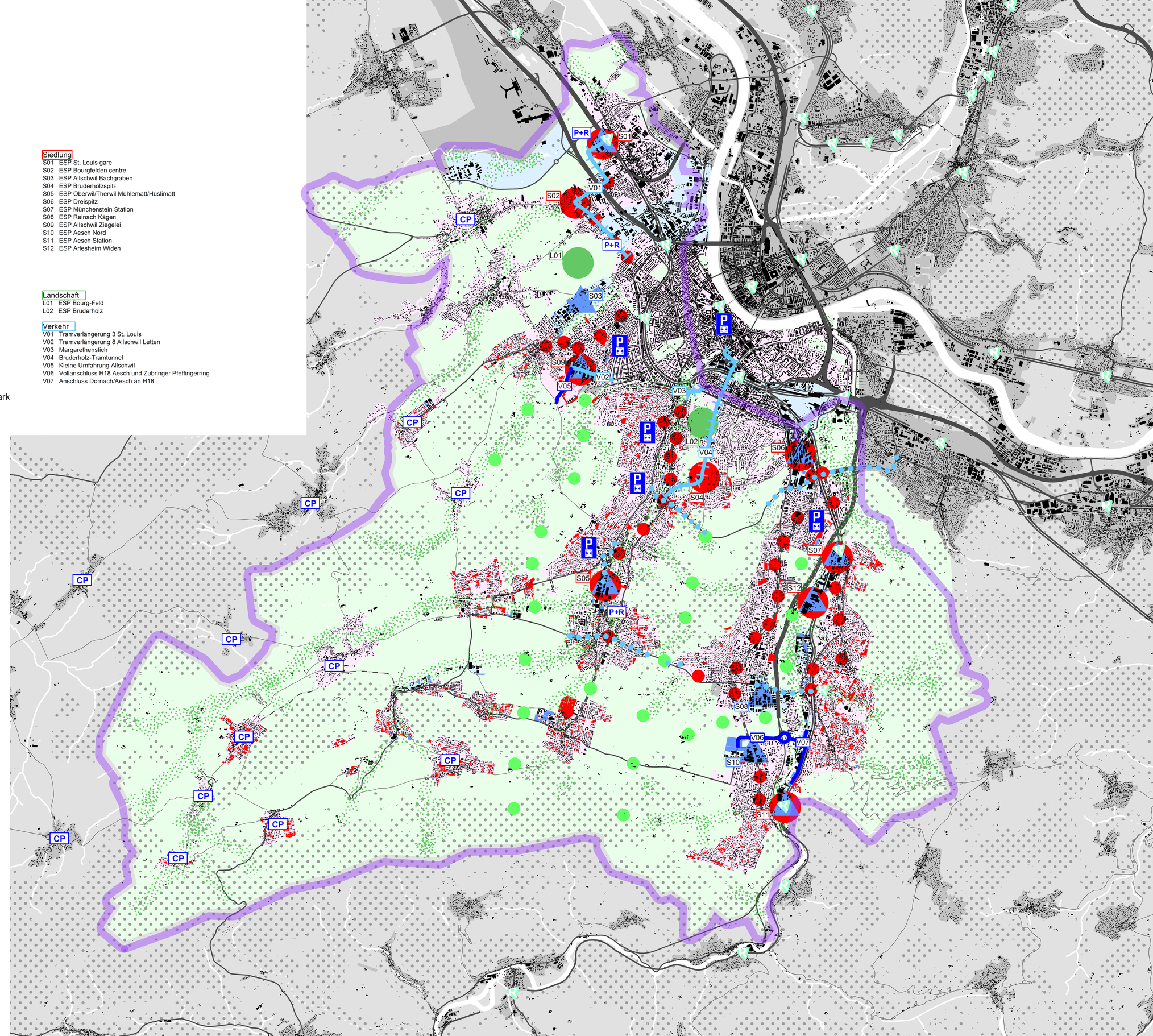
S01 ESP St. Louis gare
S02 ESP Bourgfelden centre
S03 ESP Allschwil Bachgraben
S04 ESP Bruderholzspitz
S05 ESP Oberwil/Therwil Mühlematt/Hüslimatt
S06 ESP Dreispitz
S07 ESP Münchenstein Station
S08 ESP Reinach Kägen
S09 ESP Allschwil Ziegelei
S10 ESP Aesch Nord
S11 ESP Aesch Station
S12 ESP Arlesheim Widen

Landschaft

L01 ESP Bourg-Feld
L02 ESP Bruderholz

Verkehr

V01 Tramverlängerung 3 St. Louis
V02 Tramverlängerung 8 Allschwil Letten
V03 Margarethenstich
V04 Bruderholz-Tramtunnel
V05 Kleine Umfahrung Allschwil
V06 Vollanschluss H18 Aesch und Zubringer Pfeffingerring
V07 Anschluss Dornach/Aesch an H18



JAUSLIN STEBLER INGENIEURE AG

RK&P RAUMPLANUNG HOLZEMER