

Studienauftrag ELBA

Kurzbericht

21. September 2011

Bearbeitung

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

mrs partner AG

asp Landschaftsarchitekten AG

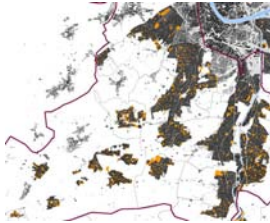
c/o Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich

T +41 44 245 46 09
F +41 44 245 46 05
www.wetering.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Lagebeurteilung & Handlungsansätze.....	3
2	Verzicht Südumfahrung.....	5
3	Gesamtkonzept	7
3.1	Stadtentwicklung.....	7
3.2	Verkehr.....	8
3.3	Landschaft.....	10
4	Szenarien.....	13
4.1	Szenario mittel.....	13
4.2	Szenario hoch.....	14
5	Umsetzung.....	15

1 Lagebeurteilung & Handlungsansätze



Baulandreserven

Sehr viel nicht überbautes Bauland, viel unternutze Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets; Verteilung über das gesamte Gebiet

Handlungsansätze:

- Fokus auf inneres Verdichtungspotential: Nur Verdichtung / neue Entwicklungen innerhalb best. Siedlungsgebiet, keine zusätzlichen Einzonungen
- Unbebaute Flächen an zentralen oder strategischen Lagen sollen kurz- bis mittelfristig entwickelt werden.



Landschaftsräume

Attraktive Landschaft, unterschiedliche Grünräume (Charakter, Nutzung, Naherholungsfunktion), viele Denkmäler (Schlösser, Klosteranlagen etc.)

Handlungsansätze:

- Keine Erweiterung des Siedlungsgebiets; verhindern zusammenwachsen der Korridore; klare Definition der Siedlungsgrenzen
- Erhalt und Stärkung des Charakters der verschiedenen Grünräume, Abstimmung Naherholungsfunktion – Landschaftsbild
- Bündelung der linearen Landschaftselementen (Flüsse, Siedlungsränder) mit LV-Verbindungen

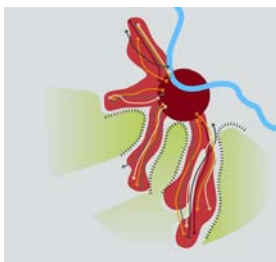


Topographie – Korridorstruktur

Durch die Topografie sind insbesondere in der Kernagglomeration eine klare Struktur von kompakten Siedlungskorridoren und Grünzügen entstanden. In dem Agglomerationsgürtel und im weiteren Umland bestehen attraktive offene Landschaften mit einzelnen kleinen Ortschaften.

Handlungsansätze:

- Erhalt der Korridorstruktur, Stärkung der einzelnen Korridore
- Verhindern Zusammenwachsen der Siedlungskorridore

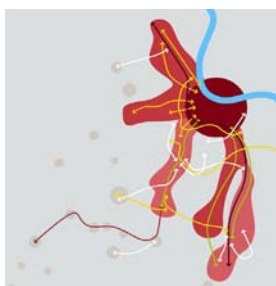


Bündelung Verkehrsströme

Durch die Topografie entstand eine Bündelung der Verkehrsströme und eine klare Abstimmung zwischen Verkehr – Siedlung; Eine Dominanz der Radialen, eher schwachen tangentialen Verbindungen prägt die Agglomeration.

Handlungsansätze:

- Weitere Optimierung der Abstimmung von Stadtentwicklung und Verkehr
- ÖV-Achsen als Rückgrat der Stadtentwicklung, Stärkung der Korridore
- Aufwertung der Hauptstrassenräume im Siedlungsgebiet



Unterschiedliche Verkehrsträger

Viele unterschiedliche Verkehrsträger, ÖV-Systeme, Verkehrsbetriebe, z.T. schwierige Orientierung

Viele Verkehrsbeziehungen = mehrfaches umsteigen, multimodales Reisen

Handlungsansätze:

- Aufwertung der Umsteigepunkte, neue Brennpunkte sollen entstehen
- Klarere Strukturierung, bessere Abstimmung von Funktion – ÖV-System



Optimierungspotential im ÖV-Netz

Fehlende durchgehende S-Bahn Linie
Schwierige begreifbare ÖV-Netzstruktur

Handlungsansätze:

- Städtisches ÖV-Netz: übersichtlichere Strukturierung
- Durchgehende S-Bahn Linie St.Louis - Aesch



Erreichbarkeit MIV

- Autobahn als Hauptträger des MIV
- Ungeeignete Organisation der Erreichbarkeit von und in einigen Quartieren

Handlungsansätze:

- Lokale Anpassungen an das MIV-Netz
- Aufwertung von Quartierzentren
- Einfachere Organisation und Lesbarkeit des Netzes

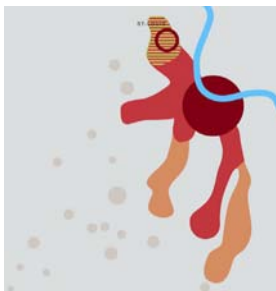


Siedlungsgebiete mit urbanem Charakter

Die stadtnahen Siedlungsgebiete (St. Johann, Allschwil und Dreispitz-Münchenstein) und Reinach sind heute wichtige Brennpunkte. St. Johann, Allschwil, der zentrale Teil von Binningen, Münchenstein und Reinach sind urbane Siedlungsgebiete mit hoher Qualität.

Handlungsansätze:

- Stärkung des urbanen Charakters der Korridore St. Johann / St-Louis, Allschwil und Münchenstein / Reinach
- Insbesondere Stärkung ÖV / bessere ÖV-Vernetzung des Brennpunkts Reinach



St-Louis

Hohe Erschließungsqualität, strategisch sehr wichtige Lage (Nähe Flughafen); Siedlungsgebiet St. Louis mit urbanem Charakter, z.T. schlechte Bau-substanz / schlechtes Image

Handlungsansätze:

- Stärkung des urbanen Charakters mit Fokus auf eine Aufwertung
- Verbesserung des Image, hochwertiges Wohnangebot schaffen
- Potential der best. Verkehrsinfrastruktur besser nutzen



Siedlungsgebiete mit suburbanem Charakter

- Binningen (Wohnquartiere), Bottmingen, Oberwil, Therwil, Aesch, das Birsufer Dornach / Arlesheim / Münchenstein sowie die Siedlungsränder St. Louis

Handlungsansätze:

- Erhalt des grünen Charakters
- Verdichtungen / neue Entwicklungen mit Fokus auf eine verdichtete Wohnform aufgrund der Nachfrage nach grüner familienfreundlicher Wohnumgebung



Historische Ensemble, Agglomerationsgürtel - Dörfer

Viele historische Zentren und räumlich wertvolle Siedlungsstrukturen mit moderater Dichte, auch an zentralen Lagen

Handlungsansätze:

- Stärkung des historischen Ensembles als wichtige Orientierungs-, Aufenthalts- und Treffpunkte, Einbindung in das übergeordnete LV-Netz
- Wertvolle Siedlungsstrukturen: „statische“ Gebiete ohne grosse Verdichtungen und Umstrukturierungen

Viele kleine und attraktive Ortschaften bestehen im Agglomerationsgürtel, jedoch mit zunehmendem Verlust des Nutzungs- und Versorgungsangebots

Handlungsansatz:

- Minimales Wachstum der kleinen Ortschaften zur Erhaltung des Versorgungsangebots, ausnutzen des oft attraktiven historischen und landschaftlichen Umfeldes, Synergien mit Tourismus / Verkehr suchen

Hauptziele

- Fokus auf die innere Verdichtung, Festlegung von Siedlungsgrenzen
- Stärkung Korridorstruktur der Kernagglomeration
- Optimierung der Abstimmung von Verkehr und Siedlung
- Umsteigepunkte als neue Brennpunkte: eine Konzentration der Verdichtung und eine Aufwertungen um den ÖV-Knoten
- Verdichtung mit Fokus auf die urbanen Strukturen: St. Johann, St. Louis, Allschwil, Münchenstein, Reinach, sowie der zentrale Teil Binningen
- Verdichtung mit Fokus auf die suburbanen Strukturen: Binningen, Therwil, Oberwil, Aesch
- Statische Gebiete ohne grosse Verdichtung oder Umstrukturierungspotential: Dörfer des Agglomerationsgürtels, wertvolle räumliche Strukturen (Brüderholz, Arlesheim, Ober-Dornach)

2 Verzicht Südumfahrung

Südumfahrung: kaum verkehrliche Nutzen

Die Südumfahrung ist eine reine MIV-Tangente. Die Variante 50, die in der Planungsstudie Südumfahrung Basel im Vordergrund steht, stellt sogar eine reine MIV-Hochleistungsstrasse dar (Autobahnring). Für den Langsamverkehr bringt sie keinen Nutzen, für den öffentlichen Verkehr sind Linienführung und Ausgestaltung ungeeignet (keine direkte Erschliessung der Siedlungsgebiete). Gemäss der Studie Verkehrsentslastung Leimental (Verkehrskommission Leimental 2009) finden die Verkehrsbehinderungen an den Kreuzungsstellen von radialen und tangentialen Kantonsstrassen hauptsächlich in der Morgen- und Abendspitze statt. Die Strasse bringt also nur für den MIV und nur während wenigen Stunden pro Tag einen klaren Nutzen.

Fokus auf grossräumige Verkehrsbeziehungen die es nicht gibt

Die Südumfahrung ist als südlicher Autobahnring von Basel projiziert und fokussiert sich von der Lage im Netz auf grossräumige Verkehrsbeziehungen (z.B. Elsass – Mittelland), oder, auf die Agglomeration bezogen, auf die Beziehung St-Louis – Dornach. Diese Verkehrsrelation hat im gesamten Netz eine sehr untergeordnete Bedeutung. Mit der Südumfahrung wird also in erster Linie ein Angebot geschaffen für Verkehrsbeziehungen die es kaum gibt. Zwar können auch kleinräumige Beziehungen (Allschwil-Therwil) die Umfahrungsstrasse benutzen, für diese Beziehung ist aber eine grossräumige, als Hochleistungsstrasse ausgestaltete Umfahrungsstrasse nicht nötig. Verschiedene kleinere lokale Eingriffe würden genügen womit auch viel gezielter auf die Verkehrsströme reagiert werden kann.

Zersiedlung und Urbanisierung ohne Rückengrat

Mit der Südumfahrung werden heute peripher gelegene Gebiete insbesondere mit dem MIV gut erreichbar, was zu einem starken Siedlungsdruck führen wird. Um die Anschlussstellen, die in der offenen Landschaft geplant sind, sind neue Gewerbegebiete und publikumsintensive Einrichtungen kaum vermeidbar. Die Dörfer des Agglomerationsgürtels werden sich zu Kleinstädten entwickeln und als grossflächigere Siedlungsstrukturen zusammenwachsen.

Die Erschliessung der neuen Siedlungsentwicklungen im Agglomerationsgürtel ist zudem hauptsächlich auf den MIV fokussiert, eine gute ÖV-Anbindung ist an diesen Orten sehr schwierig. Ein nachhaltiger Modal-Split (hoher Anteil ÖV/LV), kompakte Siedlungsformen und höhere Dichten sind kaum realisierbar. Die Südumfahrung bewirkt also das Gegenteil einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Es entsteht eine Urbanisierung ohne Rückengrat welche dem Weg des geringsten Widerstandes folgt.

Schwächung der attraktiven Landschaftsstruktur im Agglomerationsgürtel

Die Südumfahrung verläuft zwar grossenteils im Tunnel. An verschiedenen wertvollen Orten und räumlich sensiblen Stellen mit besonderer Eigenart wird sie jedoch oberirdisch geführt. Insbesondere die Anschlüsse, die alle oberirdisch angelegt werden, stellen grosse räumliche Eingriffe in die Landschaftsstruktur dar. Die Ausgestaltung der Umfahrungsstrasse als Hochleistungs-

strasse verlangt grossflächige Anschlussbauwerke, die an den hohen Geschwindigkeiten angepasst sind. Lokale Strassen müssen an diesen Bauwerken angepasst werden. Es ist bekannt, dass sich im Umfeld von Autobahnanschlüssen insbesondere die Situation für den Rad- und Fussverkehr verschlechtert (Umwege, mehrfache Querung von Zufahrts- und Ausfahrtsrampen etc.).

Die Südumfahrung zerschneidet an verschiedenen Orten die grosszügig zusammenhängenden Grünräume in kleinere Landschaftskammern. So wird mit der Südumfahrung im Bereich von Therwil der offene Landschaftsraum „Leymenpark“ zerschnitten. Therwil wird räumlich vom Landschaftsraum abgetrennt. Die zwei Anschlussstellen um Therwil führen zu Unterbrechungen der historischen Verbindungen (nach Ettingen und Benken) und bilden räumliche Zäsuren zwischen den Ortschaften. Sehr problematisch ist auch die offene Strassenführung auf der Binniger Höhe und im Allschwil-Wald. Das Naherholungsgebiet wird nicht nur räumlich zerschnitten, es wird auch unter Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) leiden. Schliesslich kann eine Siedlungsentwicklung um den Anschluss (Gewerbegebiet, autoorientierte Einkaufsnutzungen) kaum verhindert werden.

Generell schwächen verschiedenste Immissionen und die Zerschneidung der Landschaftsräume die Aufenthalts- und Erholungsqualitäten der Region.

Beeinträchtigung für Tier- und Pflanzenwelt

Eine sichtbare Abnahme an Vielfalt und eine Beeinträchtigung der Flora und Fauna, vor allem in den abgehängten Teilbereichen ist zu befürchten.

Gerade das Leymental, der Allschwilerwald und das elsässische Grenzgebiet sind aufgrund ihres Struktureichtums und deren besonderen Eigenart als besonders wertvoll einzuschätzen. Die Zerschneidung dieser Räume geht einher mit einer teilweise starken Beeinträchtigung dieser vorhandenen Qualitäten. Auch die Erholungsfunktion verliert durch die Zergliederung an Wert.

Eine deutliche Abnahme an Vielfalt, vor allem in den abgehängten Teilbereichen ist zu befürchten. Geschuldet ist dies der Zerschneidung von Biotopen und Biozönosen. Auch die Wanderrouten von verschiedenen Tierarten werden mit einer neuen Umfahrung erschwert oder zerstört.

Schwächung der kompakten Siedlungs- und Verkehrsstruktur der Kernagglomeration

Durch die Topografie ist in der südlichen Kernagglomeration von Basel eine klare Struktur von dichten Siedlungskorridoren und attraktiven Landschaftsräumen entstanden. Die Siedlungsgebiete sind zudem direkt mit leistungsfähigen Verkehrsträgern verknüpft. Diese Struktur bildet eine ideale Voraussetzung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und die Entwicklung der „Stadt der kurzen Wege“. Die Südumfahrung zielt aber auf eine autoorientierte, grossflächige Siedlungsstruktur in niedriger Dichte und schwächt damit die günstigen Bedingungen der kompakten Korridore.

Nur beschränktes Aufwertungspotential im bestehenden Siedlungsgebiet

Die Südumfahrung wird nur in den Rändern der Kernagglomeration (z.B. Therwil) zu einer Verkehrsentlastung und zu einer spürbaren Aufwertung im bestehenden Siedlungsgebiet führen. Die zentraleren Siedlungsgebiete (Binningen, Münchenstein) und die Gebiete mit dem grössten Verdichtungspotential werden davon wesentlich weniger profitieren, weil die radialen Verkehrsbeziehungen in der südlichen Agglomeration von Basel nach wie vor dominant sind. Der überwiegende Teil des Verkehrs auf den Einfallsachsen (z.B. Baslerstrasse in Reinach, Bottminger / Therwilerstrasse und Binnigerstrasse im Birsigtal) ist kein Durchgangsverkehr und besteht nicht aus tangentialen Verkehrsbeziehungen, sondern ist Ziel-Quell-Verkehr als radiale Verkehrsbeziehung.

Schliesslich wird die Südumfahrung generell zu Mehrverkehr führen, was an gewissen Stellen die heutigen Verkehrsprobleme sogar vergrössert (z.B. Mehrverkehr in Dornacherbrugg).

Es würde mehr Sinn machen, in den zentralen, dichteren Stadtgebieten nach neuen Lösungen zu suchen, die radialen Strukturen zu verbessern und diese mit kleinräumigeren tangentialen Strukturen zu ergänzen.

3 Gesamtkonzept

Zentrale Themen

- Erhalt und Stärkung der Landschaftsräume
- Fokus auf Verdichtung, Festlegung von Siedlungsgrenzen
- Stärkung Korridorstruktur der Kernagglomeration
- Abstimmung Verkehr – Siedlung auf allen Massstabsebenen
- Umsteigepunkte als neue Brennpunkte: Konzentration der Verdichtung, Aufwertungen um den ÖV-Knoten, Vernetzung mit Umgebung, spezielles Nutzungsangebot
- Verdichtung mit Fokus auf urbanen Strukturen: St. Johann, St-Louis, Allschwil, Münchenstein, Reinach sowie der zentrale Teil von Binningen
- Verdichtung mit Fokus auf suburbane Strukturen: Binningen, Bottmingen, Therwil, Oberwil, Aesch
- Gebiete ohne grosse Verdichtung / Umstrukturierung: Dörfer des Agglomerationsgürtels (Fokus auf Erhalt des Versorgungsangebotes) , wertvolle städtebauliche Strukturen (Bruderholz, Arlesheim, Oberdornach, Oberbinningen, historische Ensembles)

3.1 Stadtentwicklung

Urbane und suburbane Verdichtungen

Verdichtung: Abstimmung mit Siedlungsstruktur und Erreichbarkeit

- Hohe Dichte, Stadtquartiere: St. Johann, Allschwil, Binningen / Bottmingen (zentraler Teil), Münchenstein, Reinach
- Hohe Dichte, starke Umstrukturierung
- Hohe Dichte und Verbesserung Image: St-Louis
- Mittlere Dichte, grüne Wohnumgebung: Oberwil, Therwil, Aesch, Siedlungsränder St-Louis, Bottmingen / Binningen, Reinach, Birsufer Arlesheim / Dornach
- Konzentration der Verdichtungen um den Bahnhöfen und entlang den Tramachsen

Arbeitsplätze

- Dienstleistungen / Büronutzungen in den Mischzonen der urbanen Siedlungsräumen, Konzentration um den Bahnhöfen / Entlang Tramsachsen

Periurbane Verdichtungen, Erhalt

Verdichtung: Fokus auf Erhalt Versorgungsniveau

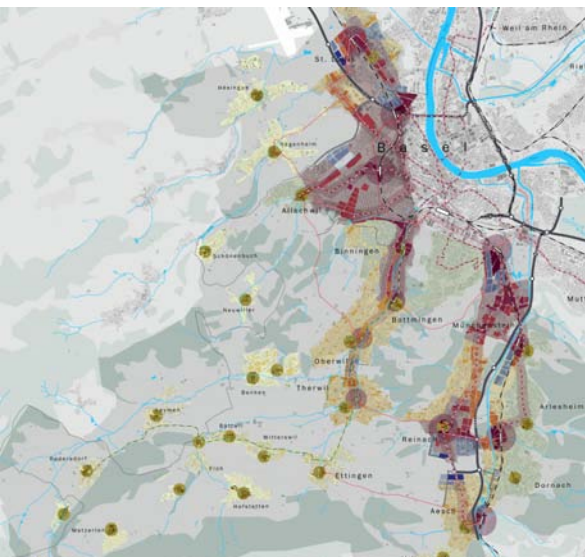
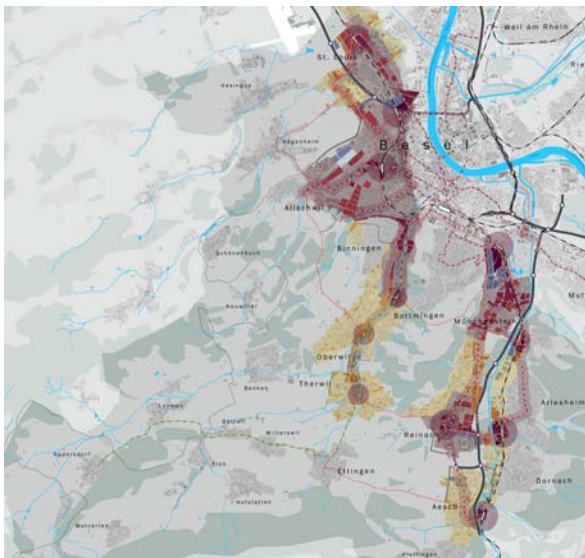
- Kleine punktuelle Verdichtungen in mittlere Dichte, Fokus auf Ortschaften mit guter ÖV-Erreichbarkeit: Rodersdorf, Leymen, Flüh, Bättwil, Ettingen, Pfeffingen

Erhaltenswerte Strukturen, Gebiete mit wenig Entwicklungen / Verdichtungen

- Attraktive (historische) Ensembles / Zentren
- Wohngebiete mit niedriger Dichte und hoher räumlichen Qualität: Allschwil, Oberdornach, Arlesheim, Münchenstein, Bruderholz, oberer Teil Binningen
- Dörfer / Siedlungsgebiete abseits wichtiger Verkehrsverbindungen

Arbeitsplätze

- Gewerbenutzungen an gut erreichbare Standorte (ÖV, MIV), Erhalt gut funktionierende Gewerbebezonen



- Publikumsintensive Einrichtungen: Fokus auf den 2 Standorten St-Louis-Ouest und Reinach/Aesch

Typisierung Umsteigepunkte und Angebot

Aufwertung der Umsteigepunkte zu wichtigen Brennpunkten / Stadtteil- und Quartierzentren

Typisierung Umsteigepunkte und Nutzungsangebot:

Umsteigepunkte von nationaler und regionaler Bedeutung:

Bahnhöfe Basel SBB/SNCF, St-Louis, St. Johann, Dreispitz, und Dornach-Arlesheim

- Grosses Einkaufsangebot (Run- und Funshopping), Reiseservices (bediente Schalter etc.)

Wichtige lokale Umsteigepunkte

ÖV-Knoten Allschwil, Bahnhof Morgartenring, ÖV-Knoten Bottmingen, Bahnhof Münchenstein, ÖV-Knoten Reinach, Bahnhof Aesch

- Kleines Einkaufsangebot (Runshopping), Reiseservices

Kleine lokale Umsteigepunkte

ÖV-Knoten Binngen, Oberwil, Therwil, Ettingen und Flüh

- Kleines Einkaufsangebot (Runshopping) und Reiseservices

Umsteigepunkte, spezifisches Nutzungsangebot

Unterstützung „Activity Chains“, spezifisches Nutzungsangebot bei den verschiedenen Umsteigepunkten

Auswahl:

St-Louis: Synergien mit Flughafen, Entwicklung als Hotel- und Kongressstandort, spezielles französisches Einkaufsangebot (Einkaufstourismus Agglomeration Basel), Spitalstandort

St. Johann: Bildung (Universität, Hochschule), Freizeits- und Abendunterhaltungsangebot (Kino, Restaurants, Bars, Clubs)

Dornach-Arlesheim: Kulturelles Angebot (Kino, Theater, Synergien mit Goetheanum), Spitalstandort, Bade- und Freizeitsangebot

Reinach: Quartierorientierte Nutzungen (Schulen, Kinderhort, Krippe), im Umfeld grosses spezielles Einkaufsangebot (Einkaufszentrum mit Grossverteiler, Einkaufsnutzungen mit grossem Flächenbedarf)

Allschwil: Tagestourismus, spezielles hochwertiges Gastronomieangebot, Einkaufsangebot

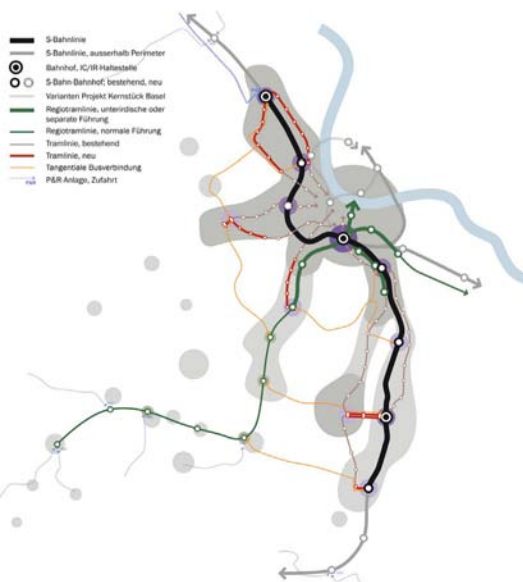
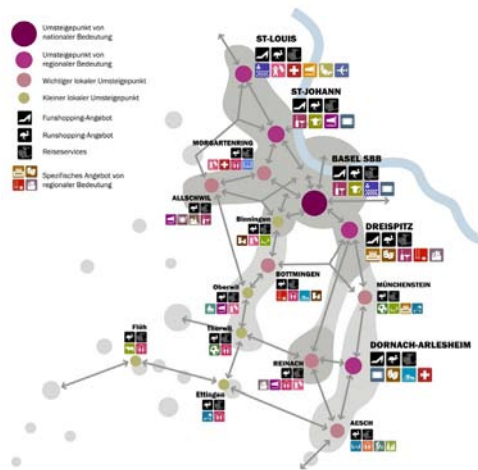
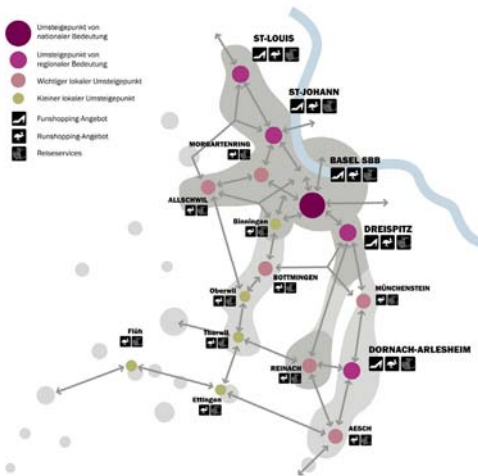
Aesch: Naturorientiertes Freizeitsangebot (grosser Spielplatz, Knotenpunkt Wander- und Radwege)

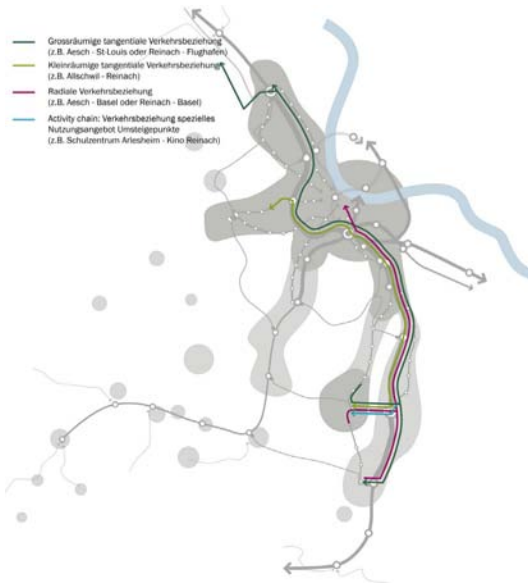
3.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Übersicht Massnahmen:

- S-Bahn St-Louis – Aesch, neuer Bahnhof Morgartenring
- System Umsteigepunkte
- Im dichten Stadtgebiet: schnelle Regiotramlinien
- Tramverlängerungen
- Tangentiale Busverbindungen, Fokus auf Fahrplanstabilität (Busbevorzugung, Busspuren)





Multifunktionalität Massnahmen:

Die verschiedenen Ausbauten und Massnahmen haben mehrere Funktionen.

Die Tramverlängerung Dornach – Reinach und die S-Bahnlinie sind:

- Eine grossräumige Tangentialverbindung (z.B. für eine Verkehrsbeziehung von Reinach zum Flughafen)
- Eine kleinräumige Tangentialverbindung (z.B. von Reinach nach Binningen oder Allschwil)
- Eine radiale Verbindung (z.B. von Aesch / Reinach nach Basel)
- Teil eines „Activity-Chains“ (z.B. vom Spitalzentrum Dornach zum Einkaufszentrum in Reinach)

Vorteile:

- Bessere Auslastung der Fahrzeuge im Tagesverlauf und während 7 Tage / Woche, höherer Kostendeckungsgrad, attraktives Angebot auch in den Randstunden
- ÖV-Linien und Umsteigepunkte als Träger des Stadtlebens: Belebung, besseres Sicherheitsgefühl

Motorisierter Individualverkehr

Übersicht Massnahmen:



- Autobahnzubringer Allschwil-E25
- Integration Flughafenstrasse im normalen Strassennetz
- (unterirdische) Umfahrung Allschwil
- Bessere Strukturierung des Strassennetzes zwischen Allschwil und Binningen, Anpassung Strassenfunktion / Strassenhierarchie
- Neue Verbindung zwischen Oberwiler- und Therwilerstrasse
- Umfahrung / Autobahnzubringer Reinach (in der Siedlungs- und Landschaftsstruktur integriert)
- Anpassung Strassenfunktion / Strassenhierarchie Pfeffingerring
- Ausbau / Aufwertung H18
- Ausbau Zubringer und Anschluss H18, direkte Erschliessung Industriezonen Dornach / Aesch
- Strassenverbindung zwischen Birseck- und Talstrasse
- Aufwertung Strassenräume im bestehenden Siedlungsgebiet

Multifunktionalität Massnahmen:

Die verschiedenen Ausbauten und Massnahmen haben mehrere Funktionen.

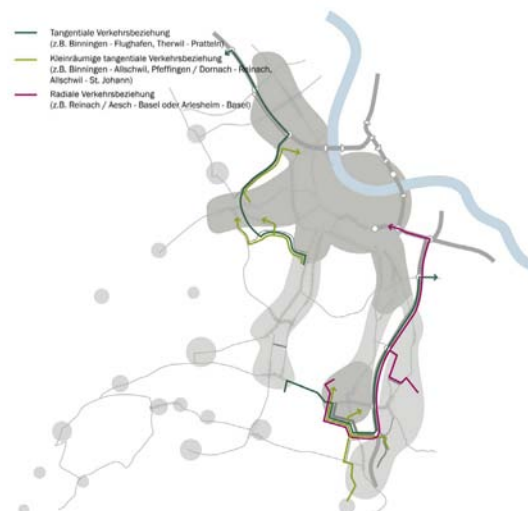
Die Umfahrung Reinach und der Ausbau der H18 Dornach – Reinach und die S-Bahnlinie sind:

- Eine Tangentialverbindung (z.B. für eine Verkehrsbeziehung von Reinach nach Pratteln)
- Eine kleinräumige Tangentialverbindung (z.B. von Dornach nach Reinach)
- Eine radiale Verbindung (z.B. von Reinach nach Basel)

Kleinräumigkeit der Massnahmen:

Dank der Kleinräumigkeit der Eingriffe und der Integration in der Siedlungsstruktur:

- Ausbauten MIV auch für ÖV und LV nutzbar
- Gezielte Entlastung siedlungsinterne Strassen



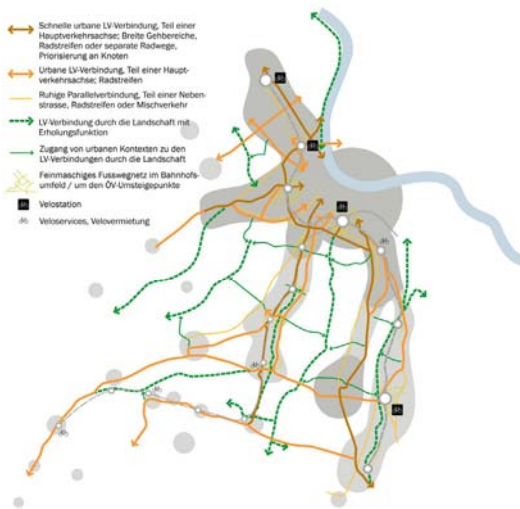
Langsamverkehr

Verschiedene Typen von LV-Verbindungen:

- Schnelle urbane LV-Verbindungen
- Urbane LV-Verbindungen
- Ruhige Parallelverbindungen
- LV-Verbindung mit Naherholungsfunktion
- Feinmaschiges Fusswegnetz: Durchlässigkeit und direkte Erreichbarkeit der ÖV-Umsteigepunkte
- Serviceangebot an wichtigen ÖV-Umsteigepunkten

Generell:

- Fokus auf die radialen Verbindungen (wenig topografische Hindernisse)
- In jedem Siedlungskorridor Angebot an verschiedenen LV-Verbindungen (schnelle Verbindungen, ruhige Verbindungen etc.)



3.3 Landschaft

Landschaftsräume

Festlegung klarer Siedlungsgrenzen

- Fokus auf innere Verdichtung
- Generell keine neuen Einzonungen / Siedlungserweiterungen
- Nur im Bereich Reinach und St-Louis neue Entwicklungen / Stadterweiterungen denkbar

Erhalt und Stärkung der verschiedenen Landschaftsräume

- Keine neue Siedlungserweiterungen, Grosszügigkeit der Landschaftsräume bleibt erhalten
- Neue Verkehrsinfrastruktur fügt sich die Siedlungsstruktur / ist Teil des Siedlungsgebiet: Offenheit der Landschaft bleibt erhalten, Landschaftsräume bleiben als Ganzes lesbar
- Stärkung des Charakters der verschiedenen Landschaftsräume, Unterscheidung nach Naherholungsgebieten, Landschaftspärken und überregionalen Kulturräumen
- Verbesserung Zugänglichkeit LV/ÖV, Vernetzung mit angrenzenden Siedlungsgebieten
- Übergeordnete Naherholungsverbindungen (Wanderwege, Radwege) sind sowohl Teil der Landschaft als Teil des Siedlungsgebiets

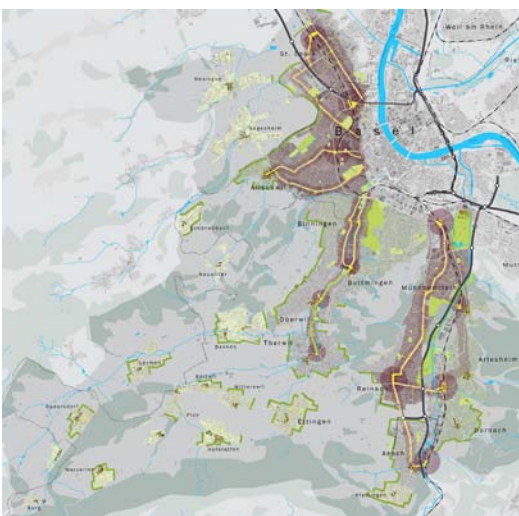
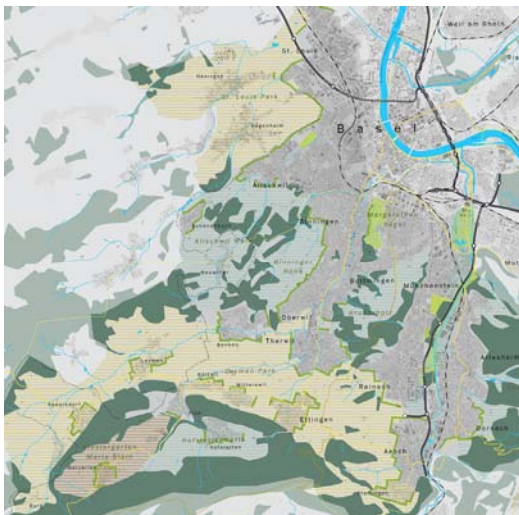
Siedlungsinterne Freiräume

Hauptstrassenräume als attraktive urbane Stadträume

- Umgestaltung der siedlungsinternen Hauptstrassen zu attraktiven Stadtboulevards mit hoher Aufenthaltsqualität

Schaffung urbane Platzsituationen

- ÖV-Haltestellen als neue urbane Brennpunkte: Bahnhofplatz ist nicht nur Verkehrsraum, sondern auch Treffpunkt und Begegnungszone
- Gute Vernetzung mit angrenzenden Quartieren, attraktive Fusswege, direkte Führung



Parkanlagen, Grünräume

- Vernetzung der bestehenden Grünräumen und Parkanlagen mit den urbanen Stadträumen
- Insbesondere in den urbanen Verdichtungsgebieten Schaffung von neuen öffentlichen Parkanlagen

Flussräume als attraktive lineare Landschaftselemente

- Aufwertung der Birs als Teil des siedlungsinternen Grünraums, Verbesserung Zugänglichkeit; Bündelung mit übergeordnete LV-Verbindungen / wichtige Naherholungswege
- Punktuelle Aufwertung Birsig: kleinere Parkanlagen / Plätze mit Bezug zum Flussraum

Flussräume

Situation

- Die Flüsse Birs und Birsig sind namensgebend für die Region, tragen jedoch nur wenig zur Identitätsstiftung bei.
- Die landschaftliche Umgebung ist von inhomogenen Nutzungsflächen geprägt. Einerseits schliessen sich attraktive Landschafts- und Erholungsräume direkt an die Gewässerräume, überwiegend sind sie jedoch dem starken Siedlungsdruck ausgesetzt. Direkt am Ufer befinden sich teilweise grosse Gewerbe- und Industrieflächen.
- Die Birs kann nur bedingt und die Birsig kaum als naturnaher Landschaftsraum dienen, allein im Bereich der Reinacher Heide und in der Randbereichen des Brüglingerparks befinden sich grössere struktureiche Lebensräume
- Die flussbegleitenden Velo- und Fusswegverbindungen sind gut ausgebaut und bilden ein wichtiges Grundgerüst für die Erholung und den Langsamverkehr. Leider sind die beiden Flüsse von Fussgängern und Velofahrern nur bedingt erlebbar, da eine dichte Pionierv egetation (häufig durchsetzt mit Neophyten) kaum Raum- und Sichtbeziehungen auf den Gewässerraum zulässt
- Die Flussläufe sind überwiegend begradigt, hart verbaut und liegen gegenüber dem Umland in einem tief liegenden Bett.

Landschaft

- Wenige wertvolle und attraktive Landschaftsräume schliessen sich an die Flussläufe an
- Die Flüsse sind grösstenteils von der umgebenden Landschaft abgeschnitten
- Die Birsig ist im unteren Lauf im Stadtgefüge kaum wahrnehmbar

Erholung

- Gut ausgebaute Velo- und Fusswege entlang der Flussläufe sind meist vorhanden, jedoch sind die Gewässerräume durch die dichte Ufervegetation nicht erlebbar
- Bis auf wenige Ausnahmen: keinerlei Verweilplätze am Wasser

Ökologie

- Die Flüsse bieten durch die harte Verbauung und die meist relativ kleinen Auenbereiche wenig Lebensraum

Gestaltung

- Überwiegend strikte Ufergestaltung als Trapezform, mit deutlich höher liegenden Velo- und Fusswegen





- Landschaftliche Qualität für das Siedlungsgebiet nur eingeschränkt erlebbar

Entwicklungsziele

Landschaft

- Verstärkte Eingliederung der Flüsse in den Siedlungs- und Landschaftsraum
- Auflösen von Barrieren um Durchgängigkeit zur umgebenden Landschaft zu ermöglichen
- Übergreifende und durchgängige Auengestaltung

Gestaltung

- Auflösen des strikten Trapezprofils, wo möglich freier Flusslauf mit Prall- u. Gleithängen
- Raum- und Sichtbezug auf die Gewässer schaffen
- Durchgehendes Gestaltungskonzept im dichten Siedlungsgebiet

Ökologie

- Stärkung der ökologischen Vernetzungsfunktion durch Schaffung eines durchgehenden Biotopes (z.B. durch Rückbau, Bachöffnungen, Revitalisierung)
- Förderung und Aufbau naturnaher Flächen und Biotope im weiteren Auenbereich
- Extensivierung der Landwirtschaftsflächen in unmittelbarer Ufernähe

Erholung

- Teilweiser Ausbau der Velo- und Fusswege
- Heranführen der Wege an die Flüsse, um Erlebbarkeit zu steigern
- Schaffung von Sichtfenstern und Ausblicken zum Fluss
- Ergänzung der Querverbindungen
- Rückbau von Barrieren
- abschnittsweise attraktive Ufergestaltung als Verweilflächen direkt am Wasser

Revitalisierungskonzept Birsraum

- Revitalisierung Birs, Schaffen von Zugängen und Verweilplätzen am Gewässer, Anschluss an Brüglinger Park / Grün 80, Erweiterung Fuss- und Velowege
- Revitalisierung Birs, Ergänzung und Erweiterung der Reinacher Heide und umgebende Grünräume, Schaffen von Zugängen und Verweilplätzen am Gewässer, sowie von Sichtfenstern
- Schaffung eines Grüngürtels entlang Gewerbe- und Industriegebiete, Revitalisierung der Birs, neue Zugänge zum Gewässer und neue Sichtfenster, Ergänzung Fuss- und Velowege
- Revitalisierung Birs, neue Veloverbindung am Gewässer entlang, sowie Zugänge und Sichtfenster am Gewässer

Revitalisierungskonzept Birsigraum

- Ergänzung Grünfläche Zoologischer Garten, Revitalisierung Birsig
- Revitalisierung Birsig, Ergänzung und Vergrößerung der Uferbepflanzung, Ergänzung Fuss- und Velowege, Schaffung Sichtfenster
- Ergänzung und Umwandlung der Offenlandfläche zu einem zum Gewässer zugeordneten Grünraum / Park, Revitalisierung Birsig, Ergänzung Fuss- und Velowege, Schaffung von Sichtfenstern
- Erhalt der Offenlandflächen, Revitalisierung Birsig, Ergänzung Fuss- und Velowege, Schaffung von Sichtfenstern in der Uferbepflanzung

4 Szenarien

4.1 Szenario mittel

Ausgewogenes Wachstum in den verschiedenen Agglomerationsteilen

Verteilung der Suburbanen und urbanen Verdichtungen:

- St-Louis, Allschwil, Reinach, Münchenstein: Kleinere Verdichtungsprojekte und Transformation zu urbanen Stadtquartieren
- Binningen, Bottmingen, Therwil, Oberwil, Arlesheim: Fokus auf verdichtete Wohnformen

Wichtige Verkehrsmassnahmen:

- Verbesserung Fahrplanstabilität der tangentialen Busverbindungen
- Neue Strasse zwischen Therwil und Oberwil

Wichtigste Entwicklungsgebiete:

Allschwil:	+2'000 EW, 3'500 AP
Reinach:	+2'500 EW, 3'000 AP
Binningen/Bottm.:	+2'000 EW, 1'500 AP
Münchenstein:	+1'100 EW, 2'500 AP
St-Louis:	+1'500 EW, 1'000 AP
Arlesheim:	+1'200 EW, 1'000 AP
Therwil/Oberwil:	+1'100 EW, 500 AP
Basel St. Johann:	+500 EW, 1'000 AP

Ausgewogenes Wachstum in den verschiedenen Agglomerationsteilen

Insbesondere Verdichtung / Umstrukturierung / weitere Urbanisierung Korridor Münchenstein - Reinach

Verteilung Suburbane und urbane Verdichtungen:

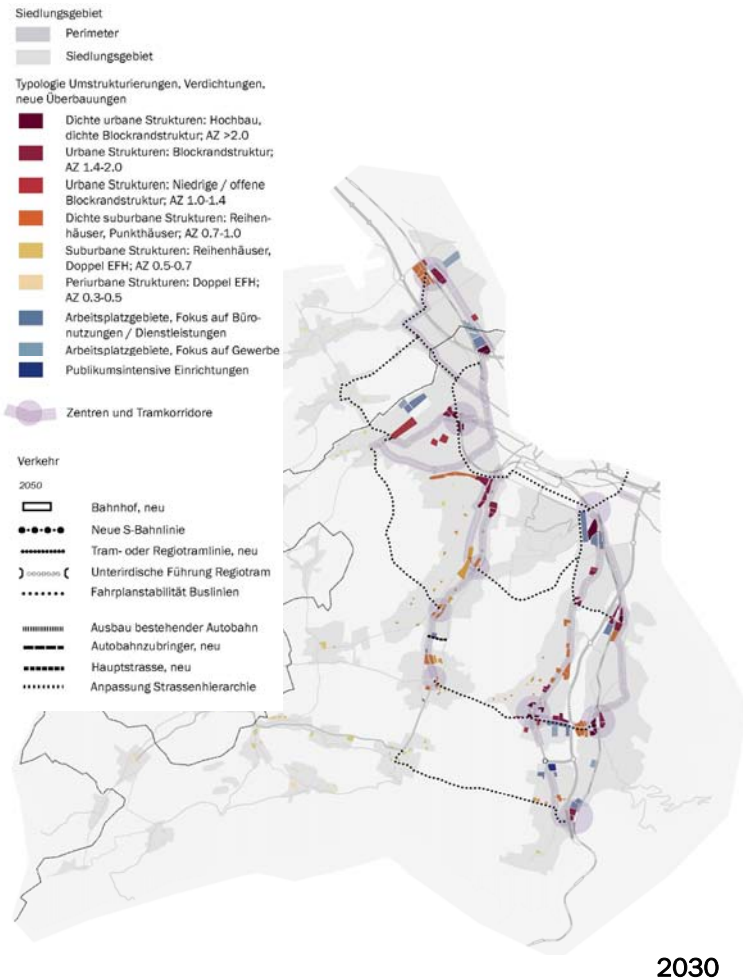
- St-Louis, St. Johann, Allschwil, Reinach, Münchenstein: Grössere Verdichtungsprojekte und Transformation zu urbanen Stadtquartieren
- Binningen, Bottmingen, Therwil, Oberwil: Fokus auf verdichtete Wohnformen

Wichtige Verkehrsmassnahmen:

- Neue S-Bahnverbindung
- Tramverlängerungen Reinach, Binningen, Allschwil, St-Louis, unterirdische Führung Regiotram Binningen
- Autobahnzubringer Allschwil und Reinach/Dornach, Anpassung Strassenfunktion zwischen Allschwil und Binningen, Ausbau H18

Wichtigste Entwicklungsgebiete:

Münchenstein:	+4'300 EW, 5'000 AP
Reinach:	+4'300 EW, 3'000 AP
Allschwil:	+2'000 EW, 3'500 AP
Binningen/Bottm.:	+3'000 EW, 1'400 AP
St-Louis:	+4'000 EW, 2'000 AP
Basel St. Johann:	+1'000 EW, 2'500 AP



4.2 Szenario hoch

Fokus auf die 4 Brennpunkte St-Louis, Allschwil, Münchenstein und Reinach: Starke Verdichtung, Fokus auf dichte durchmischte Stadtquartiere; Wichtiges Thema:

- Aufwertung und Verdichtung St-Louis
- Moderates Wachstum innerhalb des Korridors Binningen-Oberwil-Therwil
- Konzentration der Verdichtungen an den Umsteigepunkten

Fokus auf eine urbane Verdichtung:

- St-Louis, St. Johann, Allschwil, im zentralen Teil Binningen, Münchenstein, Reinach: Grosse Verdichtungsprojekte und Transformation zu urbanen Stadtquartieren
- Bottmingen, Therwil, Oberwil: Fokus auf verdichtete Wohnformen

Wichtige Verkehrsmassnahmen:

- Neue S-Bahnlinie mit neuem Bahnhof Morgartenring, div. Tramverlängerungen und neuen Strassen, Aufwertung Regiotram, Ausbau H18

Wichtigste Entwicklungsgebiete:

Münchenstein:	+6'100 EW, 5'700 AP
Reinach:	+6'000 EW, 4'700 AP
Allschwil:	+5'000 EW, 4'200 AP
St-Louis:	+4'000 EW, 3'000 AP
Basel St. Johann:	+1'500 EW, 2'500 AP
Binningen/Bottm.:	+1'500 EW, 1'500 AP

2030

Klarer Fokus auf die 5 Brennpunkte St-Louis, St-Johann, Allschwil, Münchenstein und Reinach:

- Starke Verdichtung, Fokus auf dichte durchmischte Stadtquartiere
- Moderates Wachstum innerhalb des Korridors Binningen-Oberwil-Therwil
- Konzentration der Verdichtungen an den Umsteigepunkten

Fokus auf eine urbane Verdichtung:

- St-Louis, St. Johann, Allschwil, zentrales Teil Binningen, Münchenstein, Reinach: Grosse Verdichtungsprojekte und Transformation zu urbanen Stadtquartieren
- Bottmingen, Therwil, Oberwil: Fokus auf grundgebundenes Wohnen

Wichtige Verkehrsmassnahmen:

- Taktverdichtung S-Bahn, Tramverlängerungen St-Louis und Aesch, unterirdische Umfahrung Allschwil, Strasse Talstrasse Arlesheim

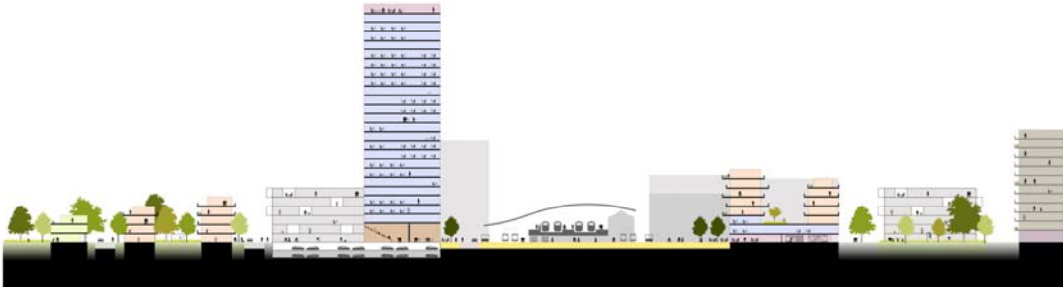
Wichtigste Entwicklungsgebiete:

Münchenstein:	+9'000 EW, 8'300 AP
Reinach:	+7'000 EW, 5'300 AP
Allschwil:	+6'500 EW, 5'200 AP
St-Louis:	+5'750 EW, 5'000 AP
Basel St. Johann:	+4'500 EW, 5'000 AP
Binningen/Bottm.:	+4'700 EW, 2'000 AP

2050

5 Umsetzung

Ausgewählte Projekte



Bahnhofsumfeld St-Louis

- Aufwertung Bahnhof als multimodaler Umsteigepunkt (Bahn, Tram, Bus, P&R, Velostation)
- Gute Vernetzung des Bahnhofs, feinmaschiges Fusswegnetz
- Verbesserung Voraussetzungen Radverkehr
- Hochhausstandort



Bruggstrasse, Reinach:

- Bruggstrasse als attraktiver Stadtboulevard: breite Gehbereiche, Radstreifen, Tram auf Eigentrasse
- Bruggstrasse als Entwicklungskorridor: Verdichtung und Aufwertung im gesamten Korridor
- Bruggstrasse: Mischnutzungen (Wohnen, Dienstleistungen) auf Nordseite, Gewerbenutzungen auf Südseite; Strasse als lebendiger Stadtraum
- Gute Voraussetzungen Radverkehr
- Entlang Bruggstrasse: Kommerzielle Nutzungen im EG



Korridor Birsigtal:

- Oberwilerstrasse: Tramverlängerung Linie 2 im Mischverkehr
- Verdichtungen Oberwilerstrasse auf Kleinkörnigkeit der Siedlungsstruktur abgestimmt
- Bottmingerstrasse: Unterirdische Führung Regiotram, Aufwertung Strassenraum (Radstreifen, breite Gehbereiche), Aufwertung Knotenbereiche, einfachere Lösungen MIV
- Verdichtung Bottmingerstrasse: urbane Strukturen, Erhalt Gewerbenutzungen, hohe Dichte
- Punktuelle Aufwertung Birsig, Verbesserung Bezug zu privaten Grünräumen
- Mittlere Verdichtung in den rückwärtig gelegenen Quartieren (verdichtete Formen des grundgebundenen Wohnens)
- Starker Verdichtung
- Mischnutzungen, spezifisches Nutzungsangebot (Hotel- und Kongressstandort)



Rodersdorf:

- Aufwertung Bahnhof zum attraktiven Umsteigepunkt (Regiotram, Bus, kleine P&R-Anlage): kleines Versorgungsangebot (kleiner Supermarkt, Café), attraktiver Bahnhofplatz als Treffpunkt und Aufenthaltsort
- Kleinere Verdichtungen, Fokus auf verdichtete Formen des grundgebundenen Wohnens (Reihenhäuser, Doppel-EFH)
- Feinmaschiges Fusswegnetz