

Gemeinde Laufen

Laufen, Verlegung Naubrücke

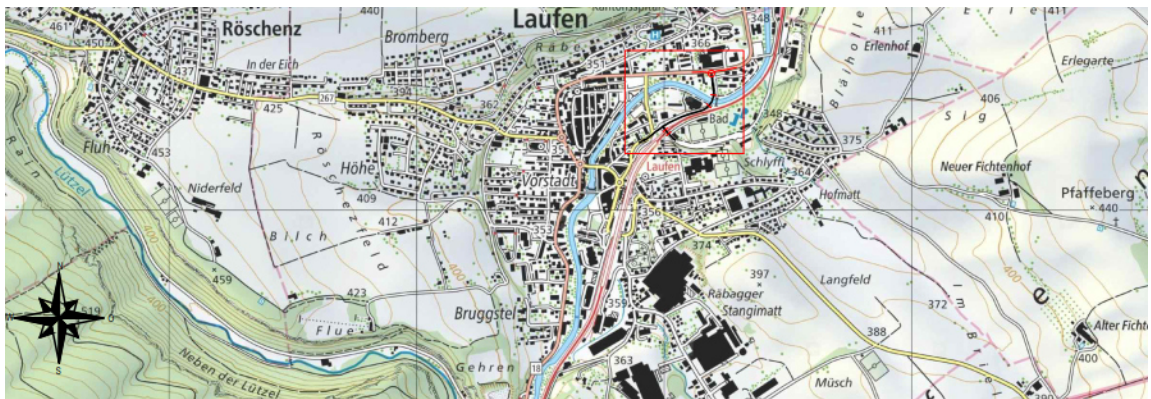
Naustrasse / Baselstrasse
Axe 267, BP 28A/43 – BP 28E/0

Mitwirkung

Vorprojekt

ERLÄUTERUNG VARIANTENENTSCHEID FÜHRUNG FUSS- UND VELOVERKEHR ENTLANG DER VERLEGTEN NAUSTRASSE

Stand: 25.01.2023



Bauherr

**Kanton Basel-Landschaft
Bau- und Umweltschutzdirektion
Infrastruktur und Mobilität
Tiefbauamt
Rheinstrasse 29,
CH-4410 Liestal**

Verfasser

**Kanton Basel-Landschaft
Bau- und Umweltschutzdirektion
Infrastruktur und Mobilität
Tiefbauamt
Rheinstrasse 29,
CH-4410 Liestal**

Laufen Verlegung Nau-Brücke

Erläuterung Variantenentscheid Führung Fuss- und Veloverkehr entlang der verlegten Naustrasse

Zusammenfassung

Der Raum zwischen dem Laufener Stedtli, der Baselstrasse und der neuen Naustrasse wird mittelfristig zu einer «Langsamverkehrsinsel» mit hohem Sicherheitsanspruch als Qualitätsmerkmal: Naherholung, Verweilen und Freizeit stehen im Vordergrund. Als Vorbild dient das heutige Verkehrsgeschehen auf dem Norimattsteg: Zu Fuss Gehende und Velofahrende leben hier heute schon rücksichtsvolle Koexistenz. Aus diesem Grund sind sichere und attraktive Fuss- und Velobeziehungen innerhalb dieser Insel gefragt. Daraus leitet sich ab, dass insbesondere beim Veloverkehr die Pendlerrouen ausserhalb dieser Insel entlang der Kantons- und Bundesstrassen zu liegen kommen sollten. Die verlegte Naustrasse soll daher auf dem Neubaubauabschnitt im Querschnitt mit Velostreifen und einem Trottoir nordseitig ausgestaltet werden. Auch wenn die Erstellung einer zusätzlichen Fuss- und Velobrücke in räumlicher Nähe sich auf den ersten Blick nicht aufdrängt, zeigt sich der Bedarf dafür deutlich. Dem verschobenen Norimattsteg kommen drei zentrale Funktionen zu: (1) Innerhalb der Langsamverkehrsinsel ist sie zentrale **Verbindung** und Brücke. (2) Sie schafft für den Raum Norimatt, aber auch vom Spital her einen direkten, sicheren **Zugang** zur «Insel». (3) Während **der mehrjährigen Bauphase** von Hochwasserschutzprojekt und Bau der verlegten Nau-Brücke bleibt die Norimatt für Fuss- und Veloverkehr in Richtung Bahnhof und Stedtli hochwertig angebunden.

Alternativen – wie eine starke Fuss-/Veloachse separat von der verlegten Naustrasse – wurden geprüft, aber aufgrund der absehbaren Konflikte mit den Naherholungsnutzenden verworfen.

Ausgangslage

Im Rahmen des kantonalen Hochwasserschutzprojekts Laufen muss die heutige Nau-Brücke neu gebaut werden. Mit dem Kauf des Spilag-Areals im Jahr 2019 wurde die Voraussetzung geschaffen, die Nau-Brücke an optimierter Lage östlich der Eishalle neu zu erstellen und die Naustrasse neu entlang der Bahnlinie zu führen. Dies bietet die Chance, den Raum Norimatt-Nau als zusammenhängenden Freizeit- und Naherholungsraum freizuspielen. Eine Verlegung der Nau-Brücke flussabwärts passt gut mit den Stossrichtungen des räumlichen Entwicklungskonzepts der Stadt Laufen zusammen. Aufgrund diverser Untersuchungen kam der Kanton zur Erkenntnis, dass eine Verlegung der Nau-Brücke weiterverfolgt werden soll. Die Stadt Laufen teilt diese Einschätzung und stützt die Weiterverfolgung des Projekts. Aus diesem Grund wurde die Planung des Ersatzes der Nau-Brücke am heutigen Standort vorerst zurückgestellt und unter Federführung des Kantons ein detailliertes Vorprojekt zur Verlegung der Naustrasse entlang der bestehenden Bahnlinie und zur Realisierung der Brücke an neuem Standort ausgearbeitet.

Parallel dazu wurden auch Abklärungen betr. einer neuen Fuss-/Veloverbindung westlich der Eishalle zum Schwimmbad (Durchstich SBB-Bahndamm), Parkierungsfragen und Fragen der Erschliessung der Eishalle vorgenommen. Die vorliegende Betrachtung der Fuss-/Veloführung im Raum Norimatt-Nau kann jedoch unabhängig dieser Abklärungen erfolgen und der Variantenentscheid steht in keiner direkten Abhängigkeit.

«Birsark»: der neue zentrale Freizeit- und Erholungsraum in Laufen

Im räumlichen Entwicklungskonzept (REK) sind die Grundzüge der künftigen Entwicklung der Stadt Laufen verankert. Das Konzept enthält Entwicklungsziele und räumliche Strategien zur Umsetzung. Darin werden das Areal Seidenweg und das Areal Nau als Schlüsselräume für die vielfältige Entwicklung von Laufen ausgewiesen. Das Areal Nau soll als Kernstück des

zentralen Freiraumangebots mit den beiden Teilen «Birspark» und «Mehrzweckplatz» entwickelt werden. Die Aufwertungen des Birsufers im Zusammenhang mit dem kantonalen Hochwasserschutzprojekt unterstützen dieses Vorhaben zusätzlich. Ruhe, Erholung und Entschleunigung sollen im neuen Birspark im Fokus stehen. Dies soll sich auch im Verkehrsregime widerspiegeln, weshalb der Fuss- und langsame Veloverkehr innerhalb des Birsparks zu priorisieren und der schnelle Verkehr (insb. E-Bikes) vorwiegend ausserhalb des Birsparks zu bündeln ist. Den neu entstehenden Freiraum gilt es im Zuge der weiteren Planungen daher möglichst schonend an die bestehenden und neu geplanten Fuss- und Veloinfrastrukturen anzubinden.

Fazit: Der Raum zwischen Altstadt, Baselstrasse und neuer Naustrasse dient primär der Freizeit und Naherholung. Er soll möglichst vom schnellem Verkehr und Transitverkehr (auch beim Veloverkehr) freigehalten werden. Letzterer ist auf den umliegenden Strassenachsen zu bündeln. Es besteht der Bedarf nach einer «Langsamverkehrsinsel», welche einfach und sicher zugänglich ist.

Fuss-/Veloführung im Raum Nau-Norimatt

Der Raum Nau-Norimatt wird zukünftig sowohl schnelle (z.B. Pendler) wie auch langsame (z.B. Kinder) Nutzergruppen gleichermaßen anziehen. Mit der Eishalle und dem zukünftigen Birspark liegen verschiedene Freizeitziele im Gebiet, welche viele Freizeitvelofahrende und Spazierende anlocken werden. Zusätzlich verlaufen verschiedene übergeordnete Verkehrsbeziehungen (Pendlerstrecken) durch das Gebiet, welche insb. durch Alltagsvelofahrende genutzt werden. Der beobachtbare Trend der Elektrifizierung wird dazu führen, dass gerade die übergeordneten Pendlerstrecken vermehrt durch schnelle E-Bikes genutzt werden, was auch zwischen den unterschiedlichen Velo-Nutzergruppen zunehmendes Konfliktpotential mit sich bringt. Der Fuss-/Veloführung im Raum kommt dementsprechend mit Blick auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen eine besondere Bedeutung zu. Die angestrebte Lösung der Fuss-/Veloführung im Raum Nau-Norimatt muss diesen gleichermaßen gerecht werden. Gewisse Verbindungen resp. Beziehungen können dabei gemäss aktuellem Stand der Planung als gegeben betrachtet werden. Andere sind zurzeit noch in Abklärung und stellen daher vorerst Potentiale resp. Möglichkeiten für zukünftige neue Verbindungen dar (vgl. nachfolgende Abbildung).



Diskutierte Varianten der Fuss-/Veloführung entlang der verlegten Naustrasse

Zur Diskussion stehen die folgenden drei Varianten mit ihren jeweiligen Ausprägungen:

1) Separater Fuss-/Veloweg ohne Ersatz Norimattsteg:

Die Variante sieht einen separaten Fuss-/Veloweg à 4.00 m nordseitig der verlegten Naustrasse zwischen den Knoten Schliffweg und Baselstrasse vor. Mit dieser Variante sind sämtliche Attraktoren im Raum (Eishalle, Birsark, etc.) für den Fuss- und Veloverkehr querungsfrei zugänglich und insb. für langsame Nutzergruppen im Veloverkehr stellt diese Variante eine sichere Lösung dar. Für schnelle Nutzergruppen auf der übergeordneten Beziehung zw. Laufen und Zwingen wird ein Ein-/Ausfädeln von der Naustrasse auf den separaten Fuss-/Veloweg über Querungshilfen an den Knoten Schliffweg und Baselstrasse erforderlich. Dies bringt entsprechende Rhythmusbrüche mit sich, was die Fahrqualität für schnelle Alltagsvelofahrende entsprechend reduziert. Die Variante ist dementsprechend primär für langsame Nutzergruppen attraktiv und bedient die Ansprüche von schnellen Nutzergruppen zu wenig. Es ist davon auszugehen, dass das Angebot von dieser Nutzergruppe nicht angenommen wird. Die Variante wird deshalb nicht weiterverfolgt.

2) Radstreifen und Trottoir nordseitig ohne Ersatz Norimattsteg:

Die Variante sieht einen beidseitigen Radstreifen à 1.80 m und ein Trottoir nordseitig à 2.50 m vor. Mit dieser Variante sind sämtliche Attraktoren im Raum (Eishalle, Birsark, etc.) nur über ein Linksabbiegemanöver ab der verlegten Naustrasse zugänglich. Zwischen dem Knoten Schliffweg und der Eishalle ist die subjektive Sicherheit für Velofahrende aufgrund der markanten Stützmauer zum SBB-Bahndamm und den damit einhergehenden beengten Platzverhältnissen eingeschränkt. Insgesamt bedient diese Variante primär die Ansprüche von schnellen Nutzergruppen und kommt den Bedürfnissen und Anforderungen von langsamen Nutzergruppen zu wenig entgegen.

3) Trottoir nordseitig mit neuer Fuss-/Velobrücke (Ersatz Norimattsteg+):

Die Variante sieht vom Knoten Schliffweg bis zur Eishalle einen separaten Fuss-/Veloweg vor, ab da wird bis zum Knoten Baselstrasse nordseitig der verlegten Naustrasse ein minimales Angebot für Fussgänger (Trottoir à 1.50 m) bereitgestellt. Auf der verlegten Naustrasse sind keine Veloinfrastrukturen vorgesehen – Velofahrende verkehren im Mischverkehr mit dem MIV. Der Fuss-/Veloverkehr wird primär entkoppelt zur Naustrasse über eine neue Fuss-/Velobrücke westlich der Nau-Brücke (Ersatz Norimattsteg+) geführt. Mit einer Breite von ca. 3.00 m stellt diese neue Brücke für den Fuss-/Veloverkehr einen komfortablen und qualitativ hochwertigen Ersatz für den heutigen Norimattsteg östlich der Eishalle dar. Mit dieser zusätzlichen Fuss-/Velobrücke kann der Querschnitt der verlegten Nau-Brücke minimal gehalten werden, was die Kosten der Brückenkonstruktion entsprechend minimiert. Das zukünftige Entwicklungsareal auf der ehemaligen Spilag-Parzelle wird ausserdem für den Fuss-/Veloverkehr gut erschlossen. Mit dieser Variante wird insb. langsamen Nutzergruppen über die neue Fuss-/Velobrücke ein attraktives Infrastrukturangebot bereitgestellt. Der Verzicht von Velostreifen auf der verlegten Naustrasse entspricht jedoch nicht den Anforderungen an eine zukunftsfähige Veloinfrastruktur.

Fazit: Die geführten Diskussionen zeigen auf, dass eine Kombination der Variante 2) und 3) den Anforderungen und Bedürfnissen sowohl von langsamen als auch von schnellen Nutzergruppen am besten Rechnung trägt (vgl. nachfolgende Empfehlung).

Empfehlung

Die Verlegung der Naustrasse bietet eine einmalige Möglichkeit, den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Nau-Norimatt grundlegend neu zu organisieren. Mit der primär verkehrsorientierten Infrastrukturanlage Naustrasse/Nau-Brücke und dem freizeitorientierten zentralen Birsark werden in Zukunft sowohl langsame als auch schnelle Nutzergruppen im Gebiet Nau-Norimatt unterwegs sein. Es braucht daher eine differenzierte funktionale Betrachtung der Verkehrsan-

lagen im Raum, um den unterschiedlichen Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen gerecht zu werden und auf die jeweiligen Anforderungen und Bedürfnisse zugeschnittene Lösungen anzubieten. Mit einer darauf angepassten Dimensionierung der neu zu erstellenden Strassenanlagen sollte dabei den aktuellen und zukünftigen Anforderungen ausreichend Rechnung getragen werden.

Es wird daher empfohlen, entlang der verlegten Naustrasse vom Bahnhof Laufen bis zum Knoten Baselstrasse durchgehend ein Radstreifen von 1.80 m Breite anzubieten. Damit wird auch langfristig den zu erwartenden steigenden Belastungen im MIV und Veloverkehr ausreichend Rechnung getragen und eine qualitativ attraktive Verkehrsinfrastruktur für sämtliche Verkehrsteilnehmenden sichergestellt. Auf der verlegten Nau-Brücke ist ein minimales Angebot für zu Fuss Gehende mit einem einseitigen Trottoir nordseitig von 2.00 m anzubieten, damit auch die BehiG Anforderungen (insb. aufgrund des unüblich hohen Randsteins) ausreichend berücksichtigt werden. Für die weitere Planung ist der Querschnitt mit den Vermassungen gem. Anhang 1 zu berücksichtigen. Dieses Infrastrukturangebot soll primär die Bedürfnisse und Anforderungen der schnellen Alltagsvelofahrenden optimal befriedigen, indem sie auf der direktesten Verbindung auf einer durch Markierung vom MIV abgetrennten Fahrbahn fahren können. Es wird empfohlen im Raum entlang des Bahndamms eine Rückversetzung der Stützmauer - soweit mit baulich vertretbarem Aufwand möglich - weiterzuverfolgen. Damit wird der Strassenraum gerade für Velofahrende angenehmer. Im Vergleich zu einer Variante mit separatem Fuss-/Veloweg erfolgen bei dieser Lösung keine Rhythmusbrüche (ein-/ausfädeln ab Naustrasse auf Fuss-/Veloweg) in den Knotenbereichen Schliffweg resp. Baselstrasse.

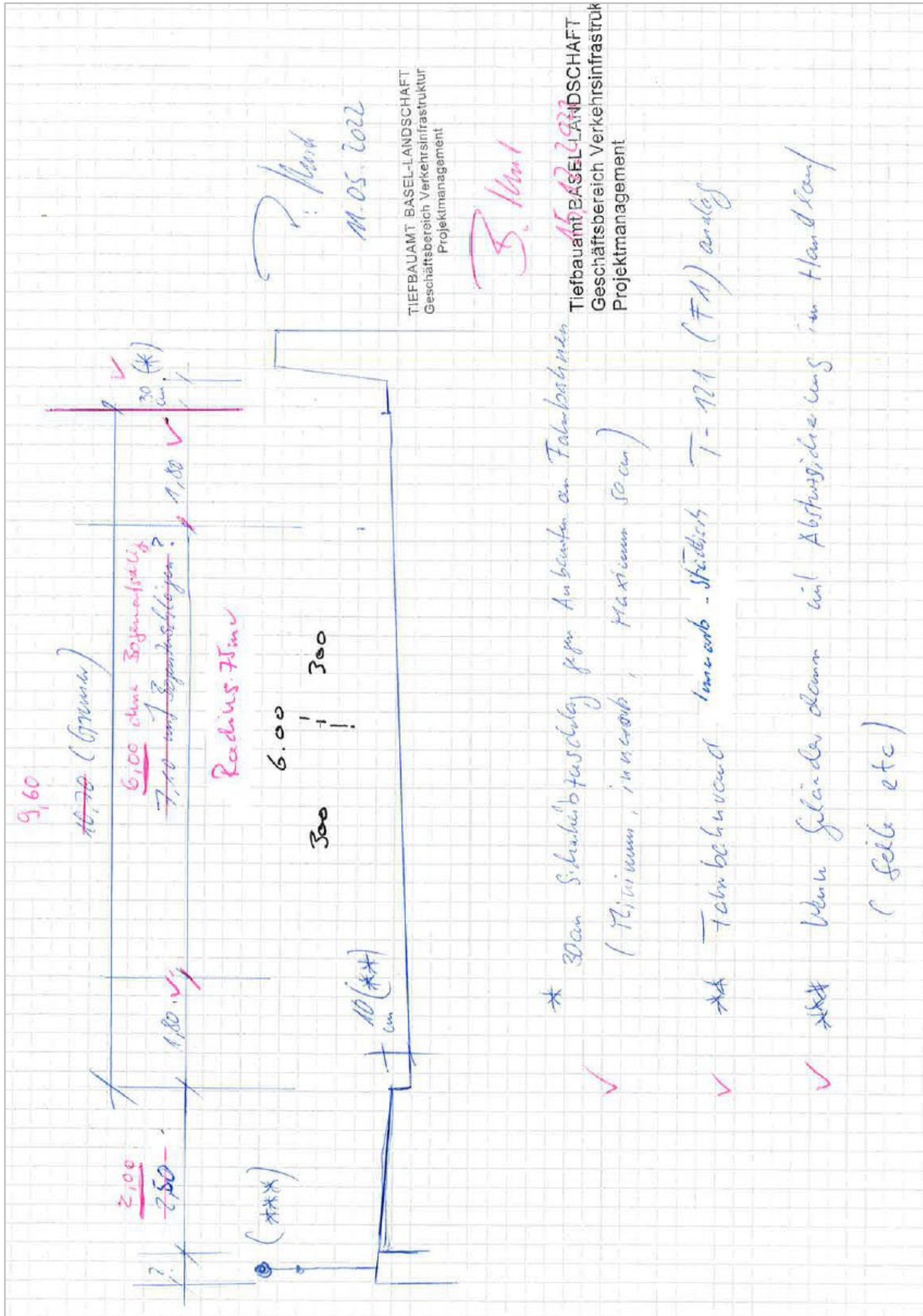
Für langsame Nutzengruppen ist mit einer neuen Fussgänger-/Velobrücke (Ersatz Norimattsteg+) von ca. 3.00 m Breite westlich der verlegten Nau-Brücke ein komfortables neues Angebot bereitzustellen. Diese neue Verbindung erschliesst den zentralen Freizeit- und Erholungsraum für den langsamen Fuss-/Veloverkehr optimal – einerseits aus dem Raum Norimatt, aber auch vom Spital her. Mit dieser zusätzlichen Brücke ist ausserdem während der mehrjährigen Bauphase des HWS-Projekts und dem Bau der verlegten Nau-Brücke jederzeit eine Fuss- und Veloverbindung für die Anwohner/innen der Norimatt in Richtung Bahnhof und Stedtli gewährleistet.

Optimierungsmöglichkeiten

Aufgrund der Diskussion der Fachleute von Kanton und Stadt zeigten sich die folgenden Ansätze, wie die Lösung in der weiteren Bearbeitung noch optimiert werden kann:

- Im Raum entlang des Bahndamms ist eine Rückversetzung der Stützmauer zu prüfen, damit der Strassenraum für Velofahrende angenehmer zu befahren wird.
- Die Aufstellfläche im südlichen Ast des Knotens Baslerstrasse für Linksabbieger in die Norimatt ist zu optimieren und an die Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern anzupassen.
- Im Bereich des nördlichen Widerlagers der verlegten Nau-Brücke ist die Fussgängerquerung unterhalb der Nau-Brücke im Zusammenspiel mit der geplanten Werks-/Unterhaltszufahrt im Detail auszuarbeiten.

Anhang 1: Querschnitt mit Vermessung Nau-Brücke



- * 30cm Seitenabwurf für Anbauten an Fahrbahnen
(Minimum, in v.erb., Maximum 50cm)
- ** Fahrbahnbauwerk
Innenab - Steigbügel T-111 (FA) analog
- *** Wenn Gelände dann mit Abstufung im Handlauf
(Felle etc)