

Hauptstossrichtungen und Umsetzungsstrategien Entwicklung Wasseramt

1 Hauptstossrichtungen

1.1 Ausgangslage

*Entwicklung ohne
Massnahmen*

Eine eher durchschnittliche Bevölkerungsentwicklung und die Verlagerung der Bevölkerung von Stadt- und Dorfkernen in die angrenzenden Randbereiche sind die massgeblichsten Merkmale der erwarteten Gesamtentwicklung des Wasseramtes, wenn nicht durch Massnahmen steuernd eingegriffen wird.

Mögliche Ursachen

Weitere Ursachen für die zu erwartende Entwicklung können ungünstig verteilte Industriegebiete mit ihrem hohen Schwerverkehrsaufkommen durch die Dorfkern und individuelle Wohnansprüche mit der Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz sein. Die Folgen der Entwicklung liegen auf der Hand:

Folgen für Landschaft

Die Landschaft, insbesondere die äusseren, ländlichen Bereiche, geraten zunehmend unter Druck. Eine zunehmende Zersiedlung und ein zunehmender Druck auf die Landschaft als Landwirtschafts-, Natur- und Erholungsraum vermindern die Qualität dieses Lebensraums.

Folgen für Verkehr

Eine grössere geografische Verteilung der Bevölkerung verursacht u.a. mehr Verkehrsbewegungen, was die identifizierten Probleme hinsichtlich Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit des Strassennetzes weiter verstärkt. Wenn festgestellt wird, dass die Strassenkapazitäten zu Spitzenzeiten in den Kernen fehlten, wird deutlich, wo die hauptsächlichen Ansatzpunkte für die regionale Entwicklung liegen müssen:

*Nachhaltige Siedlungs-
entwicklung*

Zum Einen geht es um die Beeinflussung der Mobilität und der Schwerverkehrbelastung, zum Andern um die Einleitung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

1.2 Hauptstossrichtung Siedlung

Siedlung

Hauptstossrichtung Siedlung ist die Einleitung einer **nachhaltigen Siedlungsentwicklung**.

Diese besteht sowohl in der **Aufwertung und Verdichtung der zentralen Siedlungsgebiete** als auch in der Realisierung von dem Bedarf entsprechenden neuen **Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an den bestgeeigneten Standorten**. Zudem braucht es eine **verbindlichere Abgrenzung zum Nicht-Siedlungsgebiet** und somit die flächenmässige Sicherung des Naturraums und der landwirtschaftlichen Nutzfläche.

Dabei wird einerseits eine zweckmässige innerregionale Siedlungsstruktur angestrebt, andererseits das gesamte Wasseramt aufgewertet, denn nur so kann der Druck auf die Landschaft nachhaltig vermindert werden.

1.3 Hauptstossrichtung Landschaft

Landschaft

Will man eine attraktive und vielfältige Landschaft erhalten, so steht folgende Hauptstossrichtung im Vordergrund: **Sicherung von landschaftsprägenden Landschaftskammern** durch Vorranggebiet Landschaft / Landwirtschaft und die Aufwertung durch die **Erhaltung und Schaffung von Kleinstrukturen**.

1.4 Hauptstossrichtung Verkehr

Verkehr

Massnahmen, die den Verkehr **vermeiden, verlagern und verträglich** gestalten, stehen im Vordergrund gegenüber Ausbauten. Attraktive Verkehrsverbindungen sind eine treibende Kraft der Zersiedelung.

Vermeiden bedeutet, dass die Siedlungsentwicklung dort zu konzentrieren ist, wo bereits bestehende Verkehrs- und Personenströme die neuen Siedlungsinfrastrukturen nutzen können. Weitergehende Massnahmen zur Vermeidung wie Road Pricing oder steuerliche Anreize sind zurzeit kaum durchsetzbar.

Die **Verlagerung** vom individuellen Privatverkehr auf den öffentlichen oder den Langsamverkehr ist ein Mittel um das Verkehrssystem funktionsfähig zu halten und die Auswirkungen zu minimieren.

Verträglich gestalten bedeutet u.a., den Strassenraum in Ortskernen aufzuwerten.

Die **Minderung der Schwerverkehrsbelastung** ist ein zentrales Anliegen im Wasseramt. Priorität haben auch hier Vermeidungsstrategien (Umnutzung und Umplatzierung). Falls Ausbauten unausweichlich sind, müssen die Auswirkungen mit flankierenden Massnahmen vermindert werden (Siedlungsbegrenzungslinien, Ortskernaufwertungen und ökologische Ersatzmassnahmen).

2 Umsetzungsstrategie

Die Umsetzungsstrategien verdeutlichen, welche strategischen Ansätze die vorher beschriebenen Hauptstossrichtungen unterstützen.

2.1.1 Umsetzungsstrategie Verkehr

Verträglich gestalten

- V1 Der Verkehr soll verträglich gestaltet werden, indem der Durchgangsverkehr von Wohngebieten fern gehalten wird und die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer angeglichen werden (Ortskernumgestaltung).
- V2 Den Verkehr (wo nötig) am Zentrumsrand dosieren, um ihn im Zentrum flüssig zu halten und um Behinderungen des ÖV zu vermeiden.
- V3 Die Erreichbarkeit von Zentren soll durch Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme verbessert werden (Pfortner, Leitzentrale, Staumeldungen etc.).

Verlagern

- V4 Nur falls es aus Sicherheits- und Verträglichkeitsgründen nicht anders möglich ist, dürfen Strassenausbauten in Betracht gezogen werden. Die positive Kosten-Nutzen-Bilanz muss gegeben sein. Diese sind mit verkehrlich flankierenden Massnahmen und Siedlungsmassnahmen zu begleiten.
- V5 Das Velowegnetz ist im ganzen Wasseramt für den Alltagsverkehr zu vervollständigen. Dabei ist der Veloverkehr und wo möglich der ÖV bevorzugt zu führen (separate Spuren, Lichtsignalanlagen).
- V6 Um den ÖV zu fördern sollen ÖV-Tarifverbände erweitert werden.
- V7 Beliebte Ausflugsziele sollten für Fussgänger, Radfahrer und Benutzer des ÖV möglichst attraktiv zu erreichen sein. Die Netze sind diesbezüglich zu prüfen und zu ergänzen.
- V8 Um die Finanzierung der Verkehrssysteme langfristig sicherzustellen sollen neue Finanzierungsformen geprüft und neue Möglichkeiten ausgeschöpft werden.
- V9 Das Umsteigen ist durch die Erhöhung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehrs, der kombinierten Mobilität und des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Umsteigeorte des ÖV sind attraktiv auszustatten (Gestaltung Bahnhöfe, Park/Bike+Ride, kurze Wege für den Langsamverkehr).
- V10 Standortoptimierungen des ÖV sind fortlaufend mit der Siedlungsentwicklung zu koordinieren, zu systematisieren und optimal anzupassen.
- V11 Wir regeln und bewirtschaften den Parkraum nach Kriterien, welche die beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes und die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs in den Siedlungsräumen berücksichtigen.
- V12 Wir beeinflussen die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit Mobilitätsberatung und Mobilitätskampagnen (Carpooling, LOS, Mobilitätsmanagement etc.).

- V13 Die Auslastung der Fahrzeuge soll erhöht werden (z.B. durch Massnahmen wie Carpooling).
- Vermeiden**
- S1-S3, S6-S8 Die Umsetzungsstrategien Siedlung S1-S3, S6-S8 haben ebenfalls zum Ziel, Verkehr zu vermeiden.
- V14 Wohnen und Arbeiten am selben Ort soll u.a. durch Mischnutzung gefördert werden.
- V15 Die Ausscheidung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten mit Verzicht auf den Individualverkehr soll gefördert werden.

2.1.2 Umsetzungsstrategie Siedlung

Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten

- S1 Verkehrsintensive Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen inkl. Parkplatzbewirtschaftung) sollen begrenzt und, wo zweckmässig, in die Siedlungszentren integrieren werden.
- S2 Um die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen, sollen Nutzungen (z. B. Bildungsstandorte, Einkaufen etc.) konzentriert an guten Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs erfolgen.
- S3 Um eine innere Verdichtung zu ermöglichen sollen frei werdende Siedlungsflächen umgenutzt werden. Sie haben Vorrang gegenüber Neueinzonungen.
- S4 Neue ESP dürfen Wohngebiete nicht zusätzlich belasten.

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen

- S5 Es sind Mindestausnutzungsziffern zu definieren. Die minimale ÖV-Güteklasse für ein ESP-Wohnen ist C.

Weitere Handlungsstrategien

- S6 Die Ausschöpfung der Verdichtungsmöglichkeiten in den Gemeinden zur Begrenzung der Verkehrsmobilität soll mit geeigneten Massnahmen unterstützt werden.
- S7 Um die Zersiedelung und damit lange Wege zu vermeiden darf in den nächsten Jahren nur zurückhaltend und nur in Zentrums- und Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe eingezont werden.
- S8 Der Anteil des Schwerverkehrs soll durch geeignete siedlungsplanerische Massnahmen reduziert werden (z.B. durch langfristige Nutzungsvereinbarungen, allenfalls -beschränkungen).
- S9 Die Aufwertung von zentralen Siedlungsgebieten soll gefördert werden.
- S10 Die Bauzonenreserven müssen regional abgestimmt sein und dem tatsächlichen Bedarf entsprechen.

2.1.3 Umsetzungsstrategie Landschaft

- L1* Vorranggebiete für die Landschaft sind festzulegen, damit wertvolle Natur- und Landschaftsräume erhalten werden können. So werden Landschaftskammern in Wert gesetzt.
- L2* Es sind Siedlungsränder als verbindliche Siedlungsbegrenzungslinien zu definieren.
- L3* Die Vernetzung und die Schaffung von Kleinstrukturen sind zu fördern.
- L4* Wildtierkorridore sind als verbindliche Gebiete zu definieren und deren Funktionsfähigkeit ungeschmälert zu ermöglichen oder zu erhalten.