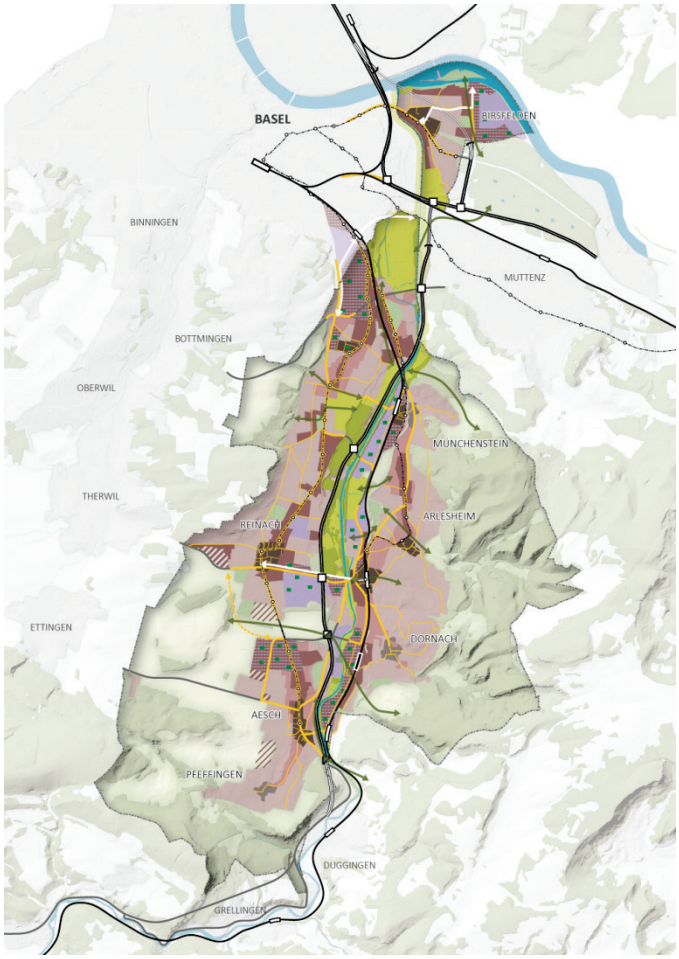
Raumkonzept Birsstadt 2035

Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen, Reinach

Schlussbericht verabschiedet von der RPLG am 17.05.16



van de wetering
atelier für städtebau

metron

Steuerungsgruppe

Urs Hintermann	Gemeinde Reinach (Vorsitz)
Eveline Sprecher	Gemeinde Aesch
Daniel Wyss	Gemeinde Arlesheim
Christof Hiltmann	Gemeinde Birsfelden
Christian Schlatter	Gemeinde Dornach
Lukas Lauper	Gemeinde Münchenstein
Martin Kiefer	Gemeinde Pfeffingen
Martin Sandtner	Kanton Basel-Stadt

Fachgruppe

Andreas Berger	Gemeinde Münchenstein (Vorsitz)
Roland Blöchlinger	Gemeinde Aesch
René Häner	Gemeinde Arlesheim
Reto Seghers	Gemeinde Birsfelden (bis 2014)
Sandra Theurillat	Gemeinde Dornach (bis 2014)
Priska Plüss	Gemeinde Dornach (ab 2016)
Samuel von Euw	Gemeinde Pfeffingen
Peter Leuthardt	Gemeinde Reinach
Martin Kolb	Kanton Basel-Landschaft
August Lauer	Kanton Basel-Landschaft
Julian Pfefferle	Kanton Basel-Stadt
Lionel Leuenberger	Kanton Solothurn

Bearbeitung

Peter Wolf
Dipl.-Ing. TU/SIA
Herbert Elsener
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SIA
Nathalie Bohez
MSc ISCAF Architektur
Josip Jerković
Dipl.-Ing. Architekt, MAS ETH Architektur
Oliver Maier
Bauzeichner

Metron AG
Stahlrain 2
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

In Zusammenarbeit mit

Han Van de Wetering
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
8004 Zürich, Birmensdorferstrasse 55

Titelbild: Regionales Raumkonzept Birsstadt, Metron AG

Inhaltsverzeichnis

1	**Zusammenfassung**	**7**
2	**Ausgangslage**	**10**
2.1	Kantonale Richtplanungen (KRIP)	10
2.2	Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA)	12
2.3	Raumkonzept Basellandschaft	14
2.4	Agglomerationsprogramm Basel	17
2.5	MARDA / Gesamtverkehrskonzept Birseck (Stand 2012)	18
2.6	Freiraumkonzept Birsstadt	18
2.7	Aktionsplan Birspark Landschaft	20
2.8	Kommunale Planungen	21
2.9	Weitere regionale und kantonale Planungen	22
2.10	Auslegeordnung zu den kommunalen Entwicklungsvorstellungen	23
2.11	Fazit zur Ausgangslage	24
3	**Analyse**	**26**
3.1	Vorgehen Analyse	26
3.2	Zusammenarbeit	28
3.3	Siedlung	31
3.4	Verkehr	35
3.5	Landschaft und Freiraum	40
3.6	Geschichte und Kultur	42
3.7	Potentielle Umstrukturierungsgebiete und Flächenreserven	43
4	**Handlungsfelder**	**50**
4.1	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	50
4.2	Entwicklung Freiraum und Landschaft	54
4.3	Zusammenarbeit und Identität	57
5	**Stossrichtungen**	**59**
5.1	Jeder für sich	59
5.2	Bandstadt	62
5.3	Perlenkette an der Birs	65
5.4	Konzentration Birsstadt	68
5.5	Fazit aus den Stossrichtungen	70
6	**Leitsätze**	**72**
7	**Sektorale Strategien**	**77**
7.1	Siedlung	77
7.2	Verkehr	81
7.3	Landschaft	87
8	**Koordinationsgebiete**	**91**
8.1	Gstad / Schoren / Untere Widen	91
8.2	Reinach / Dornachbrugg	93
8.3	Widen / Birsmatt	98
8.4	Aesch Nord	102
9	**Massnahmen**	**105**
9.1	Massnahmen in Koordinationsgebieten	105
9.2	Massnahmen sektoral gegliedert	113
9.3	Weiteres Vorgehen	120

Abkürzungen / Glossar **121**
Anhang **122**
Anhang 1: Potenzialabschätzungen 122
Anhang 2: Beispiele aus anderen Regionen (Best Practice) 122

1 Zusammenfassung

Situation / Ausgangslage

Wohnen und Arbeiten, Verkehr und Landschaft machen nicht an den Gemeindegrenzen Halt. Darum haben sich entlang der Birs die sieben Gemeinden Birsfelden (BL), Aesch (BL), Arlesheim (BL), Dornach (SO), Münchenstein (BL), Reinach (BL) und Pfeffingen (BL) im Sommer 2013 zur Regionalplanungsgruppe (RPLG) Birsstadt zusammengeschlossen. In der RPLG sind auch die Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und Basel-Stadt vertreten. Mit der Regionalplanung wollen die Gemeinden ihre Zukunft gemeinsam planen und die Voraussetzungen schaffen, damit sich Siedlung, Verkehr und Landschaft nachhaltig entwickeln können und die Birsstadt beliebter Wohn- und Arbeitsort bleibt.

Jede Gemeinde ist Anstösser der Birs, dem naturlandschaftlich verbindenden Element der Birsstadt. Diese Gemeinsamkeit wird im Begriff Birsstadt ausgedrückt. Die Birsstadt ist Teil der Agglomeration Basel und beliebter Wohn- und wichtiger Arbeitsstandort. Sie umfasst rund 69'000 Einwohner/innen und hat viele Gesichter. Sie setzt sich aus qualitätsvollen Orten, Quartieren, Arbeitsplatzstandorten und Freiräumen beiderseits der Birs zusammen. Die Siedlungsgebiete liegen eingebettet in das grüne Birstal und sind durch die Topografie und Natur klar begrenzt. Die Birs im Mittelpunkt bietet viel Potenzial für Naturschutz und Erholung. Die Birsstadt ist sehr gut erschlossen und an Basel angebunden, auch wenn die Verkehrsinfrastrukturen in ihrer heutigen Form an ihre Grenzen stossen.

Die Birsstadt wächst weiter und erfreut sich einer konstanten Nachfrage nach Wohnraum und Arbeitsplatzgebieten. Sie umfasst fünf Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung und bietet Platz für gross- und kleinmassstäbliche Nutzungen, für einfaches und gehobenes Wohnen, für Infrastrukturanlagen und Versorgungseinrichtungen. Grössere Entwicklungspotenziale liegen hauptsächlich an den Infrastrukturkorridoren im Birstal an den Gemeindegrenzen.

Regionalplanungsgruppe (RPLG) Birsstadt

Die RPLG Birsstadt hat im Februar 2014 die Arbeit in einem zweijährigen Pilotprojekt mit dem Ziel der Koordination von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung aufgenommen. Sie besteht aus Steuerungsgruppe, Fachgruppe und Ausschuss. In der Steuerungsgruppe ist jede Gemeinde mit dem für Raumplanung/Mobilität zuständigen Gemeinderat vertreten, die Fachgruppe besteht aus Fachpersonen der zuständigen Verwaltungen. Der Koordinationsausschuss mit Vertretern aus beiden Gremien bereitet die Geschäfte vor und stellt der RPLG Anträge. In der RPLG Birsstadt aktiv beteiligt sind ausserdem die beiden Standortkantone Basel-Landschaft und Solothurn sowie der Nachbarkanton Basel-Stadt. Hauptaufgabe der zweijährigen Testphase war die Erarbeitung des vorliegenden Raumkonzepts.

Zentrale Herausforderungen und Fragen

- Wie können die Qualitäten und die Vielfalt der Birsstadt längerfristig gesichert und gestärkt werden?
- Welche Gebiete sind für Verdichtungen und neue Wohngebiete geeignet, um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufzunehmen?
- Welche Gebiete eignen sich weiterhin fürs Arbeiten und wo können vermehrt Mischnutzungen angesiedelt werden?
- Wie können die bestehenden und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden? Wie kann die Verkehrsinfrastruktur optimiert und ausgebaut werden?
- Welche Form einer überkommunalen Zusammenarbeit eignet sich für das Birstal? Welche Aufgaben sollen überkommunal bearbeitet werden?

Instrument Raumkonzept
Das regionale Raumkonzept Birsstadt formuliert von den Gemeinden getragene räumliche Entwicklungsziele bis ins Jahr 2035. Es zeigt die Stärken, Schwächen und Chancen der Birsstadt sowie den überkommunalen Handlungs- und Abstimmungsbedarf auf, legt eine gemeinsame Strategie für die Zukunft fest und definiert Massnahmen, um die Birsstadt als Wirtschafts- und Wohnstandort zu fördern. Das Raumkonzept dient als fachliche Grundlage für spätere kommunale Planungen und definiert die Schnittstellen zwischen den kommunalen Planungen untereinander und zu den kantonalen Planungen. Die Verbindlichkeit des Raumkonzeptes und die weitere Form der Zusammenarbeit muss noch geklärt werden.

Aktionsplan Birspark Landschaft
Parallel und in Abstimmung zum Raumkonzept Birsstadt wurde der Aktionsplan Birspark Landschaft entwickelt. Das Raumkonzept Birsstadt basiert auf einer wesentlich höheren, abstrakteren Betrachtungsebene und setzt den Fokus v.a. auf die Themen Siedlung und Verkehr. Der Aktionsplan Birspark Landschaft definiert hingegen neben strategischen, übergeordneten Zielen für den Landschaftsraum entlang der Birs ein vielfältiges Massnahmenpaket, um landschaftliche Qualität, Artenvielfalt und Freiräume in einem sich baulich stark entwickelnden Raum zu bewahren und zu fördern. Raumkonzept Birsstadt und Aktionsplan Landschaft ergänzen sich damit und bilden gemeinsam einen wichtigen Bestandteil für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Birsstadt. Zwischen Raumkonzept und Aktionsplan bestehen inhaltlich keine Gegensätze, sie sind weitestgehend kompatibel.

Kernaussagen des Raumkonzepts
Vielfältige Birsstadt
Die Birsstadt wird auf Basis ihrer vielfältigen Orte, Quartiere und Natur- und Landschafträume als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort weiterentwickelt.

Wachstum
Die Birsstadt soll in Übereinstimmung mit den Kantonalen Richtplänen bis 2035 Wohnraum für 10'000 – 12'000 zusätzliche EinwohnerInnen und Raum für die Wirtschaftsentwicklung mit einem geeigneten Flächenangebot für zusätzlich ca. 8'000 bis 10'000 Beschäftigte bereitstellen.

Siedlung
Die Siedlungsentwicklung wird nach Innen gelenkt. Für zusätzlichen Wohnraum und Raum für die Wirtschaftsentwicklung sind hierfür die entsprechenden Flächenangebote bereit zu stellen. Bei der Siedlungsentwicklung nach Innen ist die Siedlungsqualität zu verbessern, insbesondere der öffentliche Raum ist aufzuwerten. Die bestehenden Ortszentren und neue Entwicklungsschwerpunkte werden funktional und städtebaulich aufgewertet. Die Option von Siedlungserweiterungen wird offen gehalten.

Verkehr
Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden aufeinander abgestimmt. Bahn- und Tramkorridore bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Zur Bewältigung der mit dem angestrebten Wachstum zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse ist das Verkehrssystem zu optimieren. Die Verkehrsinfrastrukturen sind, wo nötig, punktuell auszubauen.

Landschaft und Freiraum
Der Birsraum mit seinen Naturräumen und Erholungsgebieten soll als grünes Rückgrat der Birsstadt erhalten und gefördert werden. Die naturnahe Landschaft, die natürlichen Lebensgrundlagen, die vernetzten Lebensräume und hohe Artenvielfalt sind zu erhalten und zu fördern. Für die wachsende Wohnbevölkerung und die steigende Anzahl Beschäftigte sollen im Siedlungsgebiet und an der Birs weitere Angebote für Erholung und Aufenthalt geschaffen werden. Der öffentliche Raum im Siedlungsgebiet ist aufzuwerten.

Überkommunale und fachübergreifende Koordination
Die Schwerpunkte der regionalen Entwicklung bilden vier gemeindeübergreifende Koordinationsgebiete, bei denen eine Umstrukturierung von Industrie / Gewerbe zu Mischnutzungen ansteht:

- Teilgebiet Gstad / Unter Widen /Schoren
- Reinach / Dornachbrugg
- Widen / Birsmatt
- Aesch Nord

Die raum-, verkehrs- und landschaftsplanerischen Aufgaben in diesen Gebieten sowie die Form und Organisation der Zusammenarbeit sind durch die Region zu koordinieren.

2 Ausgangslage

2.1 Kantonale Richtplanungen (KRIP)

Kantonaler Richtplan Baselland (KRIP)

Der kantonale Richtplan Basel-Landschaft umfasst die Richtplan-Gesamtkarte, die Richtplankarte «Verkehrsinfrastruktur» sowie die Objektblätter. Derzeit befindet sich der Richtplan in der Vernehmlassung für die Anpassung 2016. Der im Jahr 2010 durch den Bundesrat beschlossene Richtplan enthält folgende bedeutende Elemente für das Birstal:

- **KRIP S1.3, Siedlungstrenngürtel; vgl. Abschnitt 3.1 des KRIP:**
  Siedlungstrenngürtel sind im Grundsatz freizuhalten. Bestand und eine angemessene Erweiterung bestehender Bauten bleiben gewährleistet.
- **KRIP S1.4, Bahnhofsgebiete Aesch, Dornach-Arlesheim, Münchenstein, Dreispitz; vgl. Abschnitt 3.1:**
  Die Bahnhofsgebiete und Umsteigestellen von kantonaler Bedeutung sind als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete im Sinne der Ziele gemäss Ziffer B. auszugestalten (Entwicklungsschwerpunkte).
- **KRIP S3.1, Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung; vgl. Abschnitt 3.1:**
  An der besseren Nutzung von Industrie- und Gewerbebrachen bzw. unternutzten Arealen besteht ein kantonales Interesse. Umnutzungen von brachliegenden (Teilen von) Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung zu Gebieten mit Mischnutzung (mit Wohnanteilen) ist in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität möglich. Voraussetzung ist ein Konzept, das die Auswirkungen auf den Verkehr, Umweltverträglichkeit, Wirtschaft und städtebauliche Qualität aufzeigt sowie eine entsprechende Anpassung der Zonenvorschriften.
  Die Gemeinden mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung schaffen in der Nutzungsplanung Voraussetzungen für den haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie für eine optimale Erschliessung und Nutzung. Sie prüfen die Erschliessung noch unbebauter Gebiete durch neue Industriegleise und sichern diese.
  Der Kanton entwickelt zusammen mit den Gemeinden Aesch und Reinach ein Nutzungs- und Erschliessungskonzept im Gebiet Aesch Nord – Kägen und zeigt darin auch auf, wie die Erschliessungs- und Verkehrssituation grösserräumig gelöst (Zwischenlösung ohne Südumfahrung) werden kann.
- **KRIP S4.2, verkehrsintensive Einrichtungen; vgl. Abschnitt 3.1:**
  Bei den Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen (S4.2) ist Aesch Nord festgesetzt, während in Münchenstein das Spengler Areal als Vororientierung geführt ist (Voraussetzung für eine Festsetzung ist der Ausbau des Knotens Bruderholzstrasse-Reinachstrasse), genauso wie das Schoren/ABB-Areal in Münchenstein (Voraussetzung für eine Festsetzung ist eine bessere ÖV-Erschliessung).
- **KRIP L1.1 , Aufwertung Fliessgewässer**

– Erhaltung/Verbesserung der Funktionsfähigkeit natürlicher und naturnaher Fliessgewässer und ihrer Uferbereiche, Hochwasserschutz, Landwirtschaft, Gewässerschutz, Natur- und Landschaftsschutz sowie Erholungsnutzung sind zu koordinieren.

- **KRIP L1.2, Raumbedarf Fliessgewässer**

– Den Fliessgewässern ist wieder mehr Raum zu schaffen. Die heute bestehenden Freiräume entlang den Fliessgewässern sollen in ihrer Ausdehnung erhalten bleiben. Im Bereich von Umstrukturierungsarealen ist der Flussraum der Birs entsprechend aufzuweiten.

- **KRIP L 3.1, Vorranggebiete Natur**

– Biologisch hochwertige Gebiete und Vernetzungskorridore von nationaler und kantonaler Bedeutung sind langfristig zu erhalten und im Rahmen der Verhältnismässigkeit aufzuwerten und wiederherzustellen. (KORE). Vorranggebiete Natur sind an der Birs und im Aktionsplan Birspark Landschaft übernommen und müssen berücksichtigt werden

- **KRIP V2.2, Kantonsstrassennetz, Sundgauerstrasse; vgl. Abschnitt 3.1: 8. Juni 2006:**
  Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sundgauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trassee gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz **übernommen.**

In der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sind u.a. folgende relevante Inhalte vorhanden:

- Festsetzung: Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau; mittelfristig (5-15 Jahre)
- Festsetzung: A18 Muggenbergtunnel, Neubau; langfristig (> 15 Jahre)
- Pfeffingerring
- Abtretung folgender Kantonsstrassen an die Gemeinden: Emil-Frey-Strasse in Münchenstein, Ettinger- und Apfelseestrasse in Aesch
- Schaffung einer Verbindung zwischen Sundgauer- und Baselstrasse in Arlesheim
- Zwischenergebnis: Neues Perrongleis Aesch; kurzfristig (0-5 Jahre)
- Zwischenergebnis: Tangentialverbindung Reinach-Dornach; mittelfristig (5-15 Jahre)

Kantonaler Richtplan Solothurn

Der kantonale Richtplan Solothurn enthält folgende bedeutende Elemente für das Birstal:

- **KRP SW-4.2.1, Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung; vgl. Abschnitt 3.2**
  Der Kanton unterstützt Entwicklungsmassnahmen in den Arbeitsplatzgebieten von überörtlicher Bedeutung (hierzu zählt das Swissmetal-Areal). Entsprechend den personellen und finanziellen Kapazitäten wird der Kanton in den Arbeitsplatzgebieten aktiv. Er setzt sich für eine gute Erschliessung (private und öffentliche Verkehrsträger) sowie für ein günstiges Arbeitsplatzumfeld ein.
- **KRP TV-3.2, Richtplananpassung 2008; vgl. Abschnitt 3.2**
  Anschluss Dornach/Aesch an die A18
  Bemerkungen: Die Variante Weidenstrasse mit Anbindung an den Bruggweg bei der bestehenden Weidenstrasse (inkl. flankierende Massnahmen) wird weiterbearbeitet. Die Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung werden geprüft und im Rahmen der nachfolgenden Planungs- und Projektierungsphasen gegebenenfalls berücksichtigt. Dabei wird den Bedürfnissen des Langsamverkehrs eine besondere Bedeutung zugemessen. Weiter ist der Standort für eine potenzielle Bahnhaltestelle «Dornach Öpfelsee» freizuhalten. Der Kanton koordiniert das Vorhaben mit dem Kanton Basel-Landschaft.

Kantonaler Richtplan Basel-Stadt

Der kantonale Richtplan Basel-Stadt enthält folgende bedeutende Elemente für das Birstal:

- Schwerpunkt Mischgebiet / Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet Dreispitz (Festsetzung)
- Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel (Zwischenergebnis)
- Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz (Vororientierung).

Fuss- und Velowege Dreispitz (Festsetzung): Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldinger Quartier und Wolfgottesacker / St.Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz) und der Wien-Strasse; zu prüfen ist zudem eine Verbesserung der Fusswegverbindung zwischen Dreispitz und dem Naherholungsgebiet Brüglingen, insbesondere auch zum Merian-Park (Botanischer Garten).

2.2 Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA)

Erarbeitungsprozess

Aufgrund des Auftrags im kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, wurde in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 unter Federführung der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft (BUD) die Folgeplanung der Südumfahrung Basel unter dem Namen «Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil» (ELBA) in Angriff genommen.

Aus dem zweistufigen Planungsprozess (Studienauftrag und Testplanung) gingen die drei Stossrichtungen «Kombi», «Tangente» und «Bestand» hervor, zu denen jeweils durch ein Planungsteam Konzept und Massnahmen ausgearbeitet wurden. Aus diesen drei Stossrichtungen liessen sich zwei Philosophien ableiten, die in Form von Richtplananpassungen und weiteren Beschlüssen dokumentiert wurden.

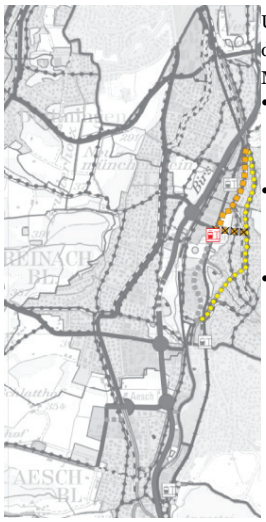
Ausbau – neue Netzelemente	**Umbau – Weiterentwicklung bestehende Struktur**
	
Ausbau des heutigen Netzes (ÖV & MIV): • Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau A18 (Vororientierung) • MIV-Teilumfahrung Reinach Süd, Trassee Sicherung (Vororientierung) • Tramverbindung Reinach-Dornach, Trassee Sicherung (Vororientierung) • Talstrase in Münchenstein/Arlesheim für Abstimmungsvorlage nachträglich übernommen	Umbau (teilweise Umlegen) des heutigen Netzes (ÖV & MIV) • Dornach, S-Bahn-Haltstelle Apfelsee (Zwischenergebnis) • Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof (Vororientierung) • Münchenstein / Arlesheim, Verlegung städtische HVS (Kantonsstrasse) ins Tal, Trassee Sicherung resp. Rückstufung Kantonsstrasse, inkl. Erarbeitung städtebauliches Entwicklungskonzept (Vororientierung)
Beschlussinhalt	**Richtplan-aussage (neu)**
V 2.2 **Kantonsstrassennetz**	
Trasseesicherung	
an Gemeinde abzutretende Kantonsstrasse	
Aufhebung Trasseesicherung	
V 2.3 **Schienennetz, ÖV**	
Neue S-Bahn Haltestelle	
Eher Modal-Split-«neutral»	Modal-Split-Veränderung zugunsten ÖV / Fuss- / Veloverkehr
ÖV-Rückgrat mittels Angebotsausbau auf dem heutigen S-Bahn-Netz (langfristig)	ÖV-Rückgrat auf der heutigen S-Bahn mit Bus-Tangentialen
Bis 2035 Siedlungsschwerpunkte im Birstal in Münchenstein und Reinach	Bis 2035 Siedlungsentwicklung in den Agglomerationsgemeinden eher gleichmässig verteilt

Abbildung 1:
Massgebliche Unterschiede der beiden Stossrichtungen, auf das Birstal angepasste Darstellung (Quelle: ELBA Stossrichtungsentscheid und Planungs- und Projektierungskredit, Entwurf der Vorlage an den Landrat)

Im November 2012 entschied die politische Projektsteuerung, die beiden Stossrichtungen dem Landrat zur Diskussion und Wahl vorzulegen. Der Regierungsrat hat den Entwurf der Landratsvorlage zur Kenntnis genommen und die Bau- und Umweltschutzdirektion beauftragt, die Vorlage in die öffentliche Vernehmlassung zu geben. Weil die Option einer äusseren Tangente für die Verbindung wichtiger Wirtschaftsräume in der Zukunft erhalten bleiben sollte, wurde dem Landrat neben den Varianten «Umbau» und «Ausbau» eine zusätzliche Stossrichtung «Ausbau inkl. Trassee Sicherung äussere Tangente» unterbreitet. Der Regierungsrat empfahl, diese Stossrichtung weiter zu verfolgen.

Stellungnahme der Basellandschaftlichen Birstal-Gemeinden
Zusammengefasst die bedeutendsten planerischen Inhalte der im Juli 2014 verfassten Stellungnahme:

Die Stossrichtung «Ausbau» wird mit Modifikationen und Ergänzungen unterstützt. Die Stossrichtung «Umbau» sei nicht weiterzuverfolgen, da sie bezüglich der bestehenden Bausubstanz als nicht realistisch beurteilt wird. Die massive Erhöhung der baulichen Nutzung in ausgewählten Zentren und die Querschnittsvergrösserung der Kantonsstrassen in Ortszentren seien unrealistisch. Die mit der Verdichtung verbundene zusätzliche Mobilität könne nicht mit einer derart grossen Umlagerung auf den ÖV und den Fahrrad- und Fussverkehr kompensiert werden. Für die wünschbare Idee einer Region der kurzen Wege seien die bestehenden Siedlungsstrukturen nicht geeignet.

Anstelle der vom Regierungsrat erneut vorgeschlagenen äusseren Tangente soll ein neuer Erschliessungskorridor für MIV und ÖV gemäss den Ansätzen im vorliegenden Entwurf des KRIP zur Stossrichtung «Ausbau» aufgenommen werden. Es gehe um die planerische Sicherung eines Korridors hinsichtlich der Tatsache, dass wahrscheinlich bereits innert einer Generation ausserhalb der heutigen Bauzonen zusätzliches Siedlungsgebiet erschlossen werden müssen.

Das Potenzial der Verdichtung nach Innen sei zu überprüfen.

Landratsentscheid und Volksabstimmung
Der Landrat hat sich im Juni 2015 für die Stossrichtung «Ausbau» entschieden und dazu verschiedene Planungs- und Finanzbeschlüsse gefällt. Das daraufhin gegen zwei dieser Beschlüsse ergriffene Planungs- und Finanzreferendum fand anlässlich der Volksabstimmung vom 8. November 2015 eine Mehrheit (von 61%). Der Landratsentscheid für die Variante «Ausbau» ist davon (rein juristisch betrachtet) nicht betroffen. Aufgehoben wurden damit die folgenden Parlamentsbeschlüsse:

- die Aufnahme der koordinierten Planung der Stossrichtung «Ausbau» in den KRIP (Planungsbeschluss) und
- die Freigabe des Planungs- und Projektierungskredits von CHF 11.2 Mio. für die bis 2035 notwendigen Massnahmen (Finanzbeschluss).

Der Auftrag aus dem KRIP zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr ist folglich nach wie vor nicht erfüllt.

2.3 Raumkonzept Basellandschaft

Grundlagenbericht

Im Grundlagenbericht zum Raumkonzept Basellandschaft (INFRAS, 2014) werden der räumliche Koordinationsbedarf und die Entwicklungsziele **im regionalen Handlungsraum Birstal** wie folgt beschrieben:

- Das Birstal ist ein suburbaner Raum mit einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper.
- Den im kantonalen Vergleich geringen anteilsmässigen Bauzonenreserven stehen bedeutende Geschossflächenreserven in den überbauten Gebieten gegenüber. Dies gilt nicht nur für die Wohn- und Wohnmischzonen, sondern in besonderem Masse auch für die Arbeitszonen.
- Bezogen auf die erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung sowie untenstehenden Dichteziele ist die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 gegenüber dem Bedarf um 2'200 – 3'000 Einwohner und Beschäftigte zu gering. Dieses Defizit ist durch die Transformation von Arbeitsgebieten sowie durch Einzonungen zu kompensieren. Für die Gemeinden stellt sich die Herausforderung, die bestehende Bebauung längerfristig zu erneuern und gebietsspezifisch zu verdichten.
- Gleichzeitig müssen in den planerisch bereits gesicherten Freiräumen entlang der Birs, auf dem Bruderholz und Richtung Gempenplateau die starke Freizeitnutzung und die naturschützerischen Interessen aufeinander abgestimmt werden (Nutzerlenkung).
- Akuter als die siedlungsbezogenen Probleme sind die verkehrlichen Herausforderungen. Mehrere wichtige Strassenachsen und Knoten sind in den Hauptverkehrszeiten stark aus- bis überlastet. Verdichtete Wohnnutzungen und Umnutzungen von Arbeitsgebieten müssen diese Ausgangslage berücksichtigen (wenig verkehrsintensive Nutzungen, gute ÖV-Erschliessung, direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz). Zudem können dank guten topographischen Voraussetzungen verbesserte Velorouten auf radialen Achsen Entlastungen bewirken.

Entwicklungs- und Dichteziele

› Bevölkerungswachstum: +0.7% / Jahr

2012: 52‘150 Einw.	2035: 61‘000 Einw.
2012: 72 Einw./ha	2035: 78 Einw./ha
2012: 82 Einw. + Besch./ha	2035: 89 Einw. + Besch./ha

Abbildung 2:
Entwicklungs- und Dichteziele für regionalen Handlungsraum Birstal

Für ausgewählte Bereiche wurden die folgenden weiteren allgemeinen Ziele definiert:

Urbane Verdichtungsräume der inneren Korridore

In den urbanen Verdichtungsräumen ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Bevölkerungswachstum ist verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und -erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten.

Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume

Die im KRIP festgesetzten Siedlungstrenngürtel haben das Potenzial, zahlreiche Handlungsfelder zu vereinen. Diese können nebst der siedlungsgliedernden Funktion auch ökologische Vernetzungs- und Erholungsfunktionen übernehmen («Multifunktionalräume») und so eine entsprechende Wertschöpfung für die Bevölkerung generieren. Siedlungstrenngürtel sind in den inneren und äusseren Korridoren wichtige Bestandteile einer nachhaltigen Raumentwicklung.

Verkehrsachsen: S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

Der Kanton Basel-Landschaft richtet das Verkehrsangebot auf die gewünschte Siedlungsentwicklung aus. In den inneren Korridoren soll die Regio-S-Bahn verdichtet und die Bahninfrastruktur entsprechend ausgebaut werden. Zur Entlastung der Siedlungsgebiete wird der Strassenverkehr auf das übergeordnete Netz (insb. Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen) gelenkt.

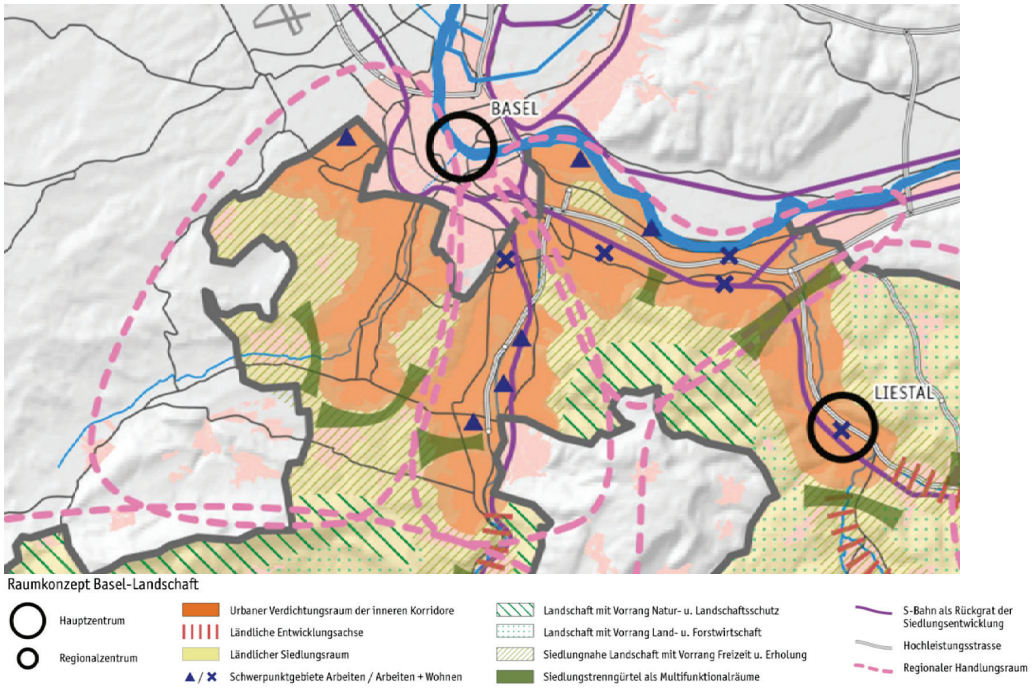


Abbildung 3:
Ausschnitt aus der Raumkonzeptkarte

Stellungnahme der Regionalplanungsgruppe Birsstadt
In der Stellungnahme vom 30. September 2014 wird auf folgende Konflikte hingewiesen (Darstellung ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

Allgemein
- Es sei dringliche Aufgabe des Kantons, die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen (z.B. Instrument der Regionalplanung) zu schaffen und finanzielle Unterstützung bereitzustellen.

Siedlung
- Konflikt zwischen kommunalen Entwicklungsvorstellungen und den Vorstellungen des Raumkonzepts Baselland bezogen auf die Einwohner- und Arbeitsplatzzielgrössen.
- Der Siedlungstrenngürtel Aesch Nord steht gegebenenfalls in Konflikt mit Siedlungserweiterungen
- Bei den Schwerpunktgebieten Arbeiten sind auch Mischnutzungen vorstellbar. Den Gemeinden fehlen auch Flächen für Wohnnutzungen.

Mobilität
- Aufgrund der beschränkten finanziellen Ressourcen des Kantons sei eine strategische Priorisierung der kantonalen Verkehrsprojekte dringlich.
- Die Parkplatzerstellpflicht in der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz stelle ein wesentliches Hindernis betreffend Mobilitätsmanagement dar und sei zu revidieren.

2.4 Agglomerationsprogramm Basel

Das Agglomerationsprogramm Basel koordiniert die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der trinationalen Region Basel und erarbeitet alle vier Jahre ein Massnahmenprogramm, das beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht wird. Das im Rahmen der Aggloprogramms Basel der 2. Generation entwickelte Zukunftsbild gibt den Orientierungsrahmen bis 2030 vor. In den Agglomerationsprogrammen wird mit Teilstrategien und Massnahmen aufgezeigt, wie diese Vision umgesetzt werden kann. Die konkrete Realisierung des Zukunftsbildes findet auf der kommunalen Ebene statt. Im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation wurden deshalb die Gemeinden einbezogen. Die Zusammenarbeit mit den Gemeinden ist korridorweise erfolgt.

Für den Entwicklungskorridor Birstal war die Regionalplanungsgruppe Birsstadt Ansprechpartner der Geschäftsstelle Agglo Basel. Im Rahmen des Korridorprozesses haben die Birsstadt-Gemeinden ihre Anliegen eingebracht. Umgekehrt hat sich die Geschäftsstelle Agglo Basel an der Erarbeitung des Raumkonzepts Birsstadt aktiv beteiligt und die Abstimmung mit dem Zukunftsbild bzw. dem Aggloprogramm Basel der 3. Generation sichergestellt.

Übersicht aller finanzierten A-Projekte der 1. und 2. Generation im Birstal:

1. Generation (A-Liste):
- LV12-1: Birskopfsteg
- LV26.1: Bottmingen – Münchenstein
- M71c: Beruhigung Ortszentrum Reinach

2. Generation (A-Liste):
- LV1-4: LV-Massnahmen Birsfelden – Schweizerhalle
- LV1-11: Fusswegverbindung Bottmingerstr.
- LV1-12: Fusswegverbindung Lehenrain
- LV1-13: Verbindung Dreispitz – Brügglingen
- LV1-21: Velo-/Fussverbindung Reinach – Dornach/Arlesheim

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist aktuell in Erarbeitung. Die Schwerpunkte wurden wie folgt definiert:
- Weiterentwicklung trinationale S-Bahn
- Trinationale Strategie Strasse
- Umsetzung Zukunftsbild mit Zielsetzungen grundsätzlich identisch zu AP 2G:
- Zielsetzung 1: Zersiedlung stoppen – Siedlungen begrenzen und Innenentwicklung fördern
- Zielsetzung 2: Siedlung und Verkehr abstimmen
- Fuss- und Veloverkehr

Folgende Schlüsselmassnahmen sind für das AP 3G im Korridor Birstal vorgesehen:
- Viertelstundentakt Regio-S-Bahn S3 (bis nach Aesch)
- Neue Tramverbindung Dreispitz
- Regio-S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee
- ÖV-Korridor Reinach-Dornach
- Aesch Nord: Vollanschluss A18 Aesch mit Zubringer Pfeffingerring und Zubringer Dornach/Aesch

2.5 MARDA / Gesamtverkehrskonzept Birseck (Stand 2012)

Im Auftrag der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn wurde ein Bericht zur Raum- und Verkehrsplanung Münchenstein-Aesch-Reinach-Dornach-Arlesheim (MARDA, 2011) sowie ein Bericht zum Gesamtverkehrskonzept Birseck (2012) erarbeitet. In der zweitgenannten Studie wurde eine Beurteilung der verkehrlichen Situation in verschiedenen Zeitzuständen und Szenarien für fünf Entwicklungsgebiete (Aesch Nord, Reinach Kägen, Arlesheim Im Tal, Dornach Weiden und Münchenstein Gstad) vorgenommen. Die durchgeführten Modellrechnungen zeigten, dass das Verkehrsnetz – insbesondere strassenseitig – nicht in der Lage ist, den durch die fünf Gebiete zusätzlich induzierten Verkehr gemäss Vorstellungen der Gemeinden zu bewältigen. Kritisch sind insbesondere die Knoten auf der Achse Reinach-Dornach, welche durch den Verkehr aller fünf Gebiete belastet werden. Die in Planung stehenden Ausbauten des Strassennetzes (z.B. Vollanschluss Aesch Nord, Zubringer Dornach, Zubringer Pfeffingerring, Ausbau Knoten Angenstein) bringen über den gesamten Abschnitt wenig Entlastung.

Um ein substantielles Wachstum zu ermöglichen, seien die folgenden Stossrichtungen denkbar:

- Die Anordnung der zusätzlichen Arbeitsplätze innerhalb der Region wird so optimiert, dass vorhandene Kapazitäten genutzt und die bestehenden Engpässe nicht tangiert werden.
- Die Belastung des Strassennetzes wird verringert, indem die Verkehrsmittelwahl des Arbeitspendlerverkehrs zugunsten von ÖV und LV verändert wird. Dazu sind sowohl Angebotsausbauten wie auch Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements zu prüfen.

Unterstützend wird empfohlen, dass die Region neben den Arbeitsplätzen auch bei den Einwohnern wächst, um die Zahl der Zupendler begrenzen zu können.

2.6 Freiraumkonzept Birsstadt

Das Freiraumkonzept (Büro Umland, 2009) nimmt eine umfangreiche quantitative und qualitative Analyse der bestehenden Freiräume vor. Gemäss Freiraumkonzept ist die quantitative Versorgung der Wohnbevölkerung mit nutzbaren Freiräumen ausreichend. Im Umfeld der Arbeitsplatzgebiete besteht jedoch ein Defizit. Ein Grossteil der Anlagen weist qualitative Mängel auf.

Das Freiraumkonzept Birsstadt setzt für die zukünftige Entwicklung auf 4 Bausteine:

- Birspark als grossflächiges Mosaik von bebauten und unbebauten Bausteinen in Talraum
- Differenziertes Wegekonzept auf unterschiedlichen topografischen Höhenstufen vor allem in Längsrichtung des Tals (Uferweg, Terrassenweg, Panoramaweg, Burgenweg)
- Aufwertung und Neuschaffung punktueller Angebote im Siedlungsraum
- Ökologische Vernetzung und ökologischer Ausgleich

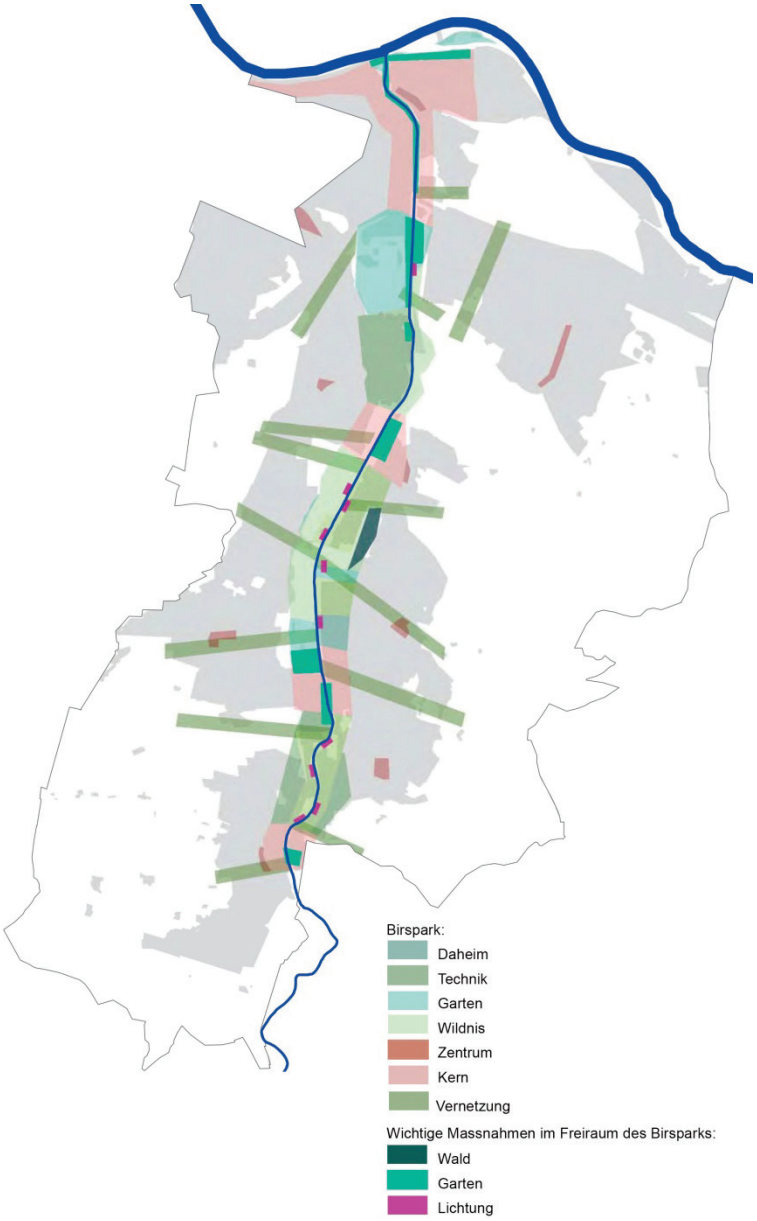


Abbildung 4:
Als Herzstück des Freiraumkonzepts zeigt die Vision zum Birspark ein Mosaik von Freiräumen im Talraum, das durch Vernetzungskorridore mit der umgebenden Landschaft verbunden sind.
Quelle: Büro Umland, 2009

Zu beachtende Aufgaben im Raumkonzept:

- Berücksichtigung der neu zu schaffenden Freiraumangebote im Siedlungsraum im Kontext der Verdichtung
- Weiterentwicklung des Konzeptes Birspark als Mosaik aus verschiedenen Bausteinen
- Beachtung des Wegekonzeptes auf unterschiedlichen Höhenstufen im Abgleich mit den Velowegen
- Beachtung der Vernetzungsräume im Siedlungsgebiet sowie die dazugehörigen Wegeverbindungen

2.7 Aktionsplan Birspark Landschaft

Im Auftrag der Gemeindepräsidien der sechs Birsstadt-Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein, Muttenz und Reinach wurde der Aktionsplan Birspark Landschaft für einen definierten Bereich entlang der Birs erarbeitet (oekoskop, Stand März 2016). Die Arbeitsgruppe Birspark Landschaft hat unter Mitwirkung zahlreicher Interessengruppen aus dem Natur- und Erholungsbereich einen Aktionsplan mit konkreten Massnahmen ausgearbeitet. Der Aktionsplan ist im Februar 2016 von den Gemeinderäten der beteiligten Gemeinden Muttenz, Münchenstein, Arlesheim, Dornach, Aesch und Reinach als Arbeitsinstrument für die Weiterentwicklung des gemeinsamen Birsraumes und die Stärkung der Kooperation und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden beschlossen worden. Der Aktionsplan Birspark Landschaft baut auf dem Freiraumkonzept von 2009 auf, gewichtet aber ökologische Anliegen stärker. Er definiert übergeordnete strategische Leitziele, formuliert aber v.a. auch konkrete, umsetzungsorientierte Massnahmen. Das Instrument soll es den Gemeinden ermöglichen, die landschaftliche Qualität in einem sich baulich stark entwickelnden Raum zu bewahren sowie die natürliche Artenvielfalt zu erhalten, zu fördern und zu vernetzen. Im Wechselspiel damit sollen auch die bestehenden Freiräume zur Erholung erhalten und neue geschaffen werden, um damit eine Art grüne Infrastruktur in einem aktuell bereits stark und in Zukunft noch intensiver genutzten Umfeld zu sichern.

Der Aktionsplan Birspark Landschaft will folgende Ziele erreichen:

- Verbesserung bezüglich Naturwerte (Aufwertung, Vernetzung, Besucherlenkung)
- Verbesserung bezüglich Erholung (Qualität der Zugänge, fokussierte Aufenthaltspunkte birsnah und birsfern)
- Sensibilisierung für Naturwerte bei den Besuchenden

Der Aktionsplan Birspark Landschaft wurde parallel und in Abstimmung zum Raumkonzept Birsstadt erarbeitet. Zwischen Raumkonzept und Aktionsplan bestehen inhaltlich keine Gegensätze, sie sind weitestgehend kompatibel.

2.8 Kommunale Planungen

Die Birsstadt Gemeinden weisen betreffend kommunale Raumplanung einen unterschiedlichen Stand auf. Während in einigen Gemeinden zurzeit eine Zonenplanrevision läuft oder bereits abgeschlossen ist, steht in anderen die Diskussion über die kommunalen Entwicklungsvorstellungen noch bevor.

Stand der kommunalen Raumplanung:

Aesch	**Kommunaler Richtplan 2008, Revision Ortsplanung steht an**
Arlesheim	Laufende Ortsplanungsrevision, öffentliche Mitwirkung ZP Siedlung im Herbst 2014
Birsfelden	Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2015 verabschiedet
Dornach	Bevorstehende Ortsplanungsrevision (Start voraussichtlich 2015/2016) Räumliches Teilleitbild Widen
Münchenstein	Räumliches Entwicklungskonzept «Münchenstein 2030», laufende Revision ZP Siedlung Hochhauskonzept Münchenstein Entwicklungsschwerpunkte Gstad, Dreispitz/Neue Welt, Läckerli-Huus
Pfeffingen	Revision der Zonenvorschriften 2005
Reinach	Kommunaler Richtplan 2005, laufende Ortsplanungsrevision (Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft genehmigt 14. April 2015) Bebauungskonzept Stöcklin Areal

Die räumliche Entwicklung wird stark mittels Sondernutzungsplanungen (Quartierplanungen) gelenkt, da damit kurzfristig massgeschneiderte neue Zonenvorschriften geschafft werden können. Allerdings können sie längerfristig auch nachteilig sein, da sich ihre Aufhebung im Rahmen einer Ortsplanungsrevision sehr kompliziert gestalten kann.

2.9 Weitere regionale und kantonale Planungen

Verdichtungsstudie Baselland

In der Verdichtungsstudie (Nissen & Wentzlaff Architekten, 2011) wurden die Gemeinden Münchenstein, Reinach und Arlesheim unter dem Titel Birstal: «vernetzte Stadt» betrachtet. Die Studie geht von der Verdichtung der «grünen Ränder» aus, um den Übergang von Stadt zu Landschaft zu klären und die Rolle des zentralen Parks als Naherholungsraum zu stärken. Die Reinacher Heide wird als eine Art «Central Park» an das gesamte Siedlungsgebiet angeschlossen und als Erholungsgebiet zugänglich gemacht. Im südlichen Teil der Reinacherheide wurden zwei Handlungsgebiete vorgeschlagen: In der Nähe vom Ortskern Reinach und auf der anderen Seite der Birs im Einzugsgebiet des Bahnhofs Dornach. Um attraktiven Wohnraum anzubieten, wurde die Verbindung von Naherholungsgebiet, guter ÖV Anbindung und verdichtetem Wohnen vorgesehen.

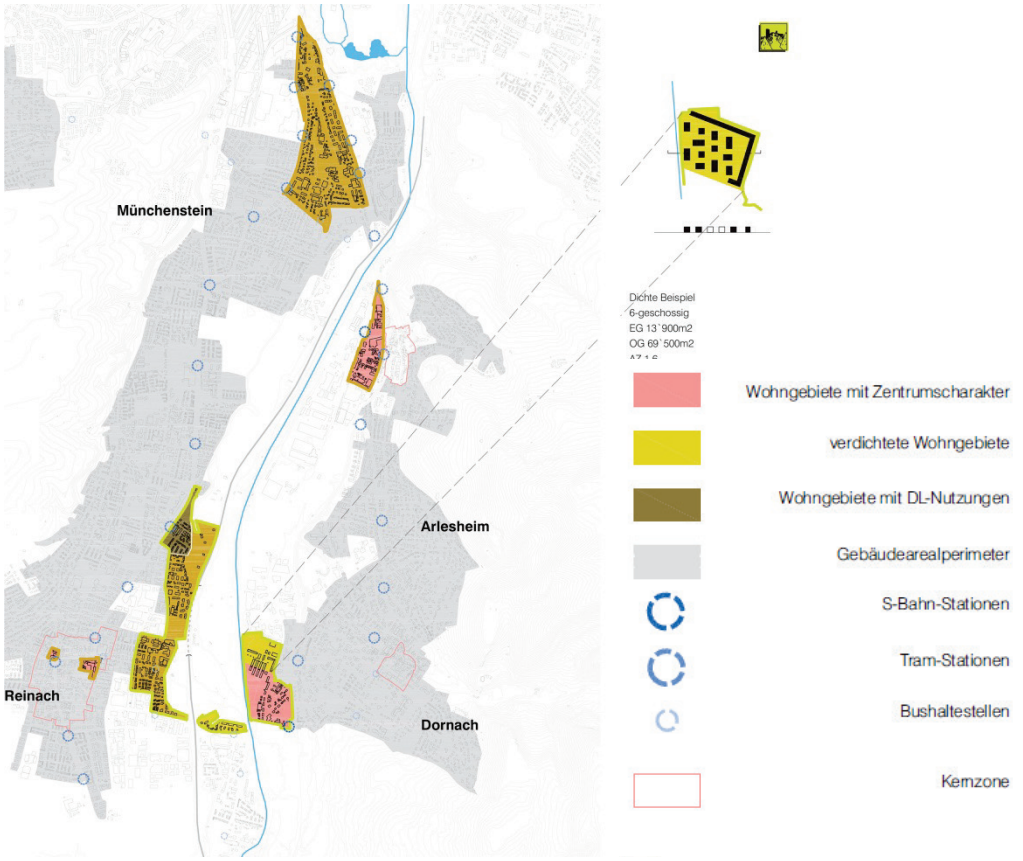


Abbildung 5:
Verdichtungsstudie Baselland: Birstal, vernetzte Stadt
Quelle: Nissen & Wentzlaff Architekten, 2011

Hochhauskonzept Baselland

Das «kantonale» Hochhauskonzept wurde als Grundlage für die Anpassung des kantonalen Richtplans erarbeitet. Es zeigt verschiedene Überlegungen zur Erstellung von Hochhäusern auf und entfaltet keine Verbindlichkeit.

Methodisch wurde das Vorgehen in zwei Schritte aufgeteilt. Im ersten Schritt wurden die sogenannten Möglichkeitsräume (potenzielle Gebiete) mit den verkehrlichen und räumlichen Filtern (Kriterien) überschnitten um die Eignungsräume zu definieren. Im zweiten Schritt wurden diese Eignungsräume durch qualitative Eignungskriterien nach Gebietstypen geprüft um die genauen Hochhauseignungsgebiete zu finden.

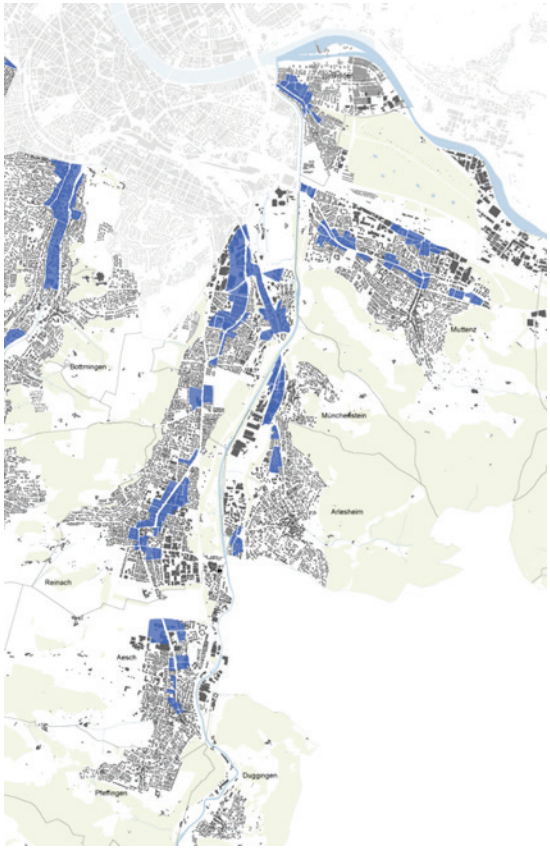


Abbildung 6:
Hochhauskonzept Baselland: Eignungsräume (Ausschnitt) Quelle: Metron, 2014

2.10 Auslegeordnung zu den kommunalen Entwicklungsvorstellungen

Gemäss Stellungnahme der Gemeinden zu den kommunalen Entwicklungsvorstellungen (Juli 2014) haben sich die Birsstadt-Gemeinden zum Ziel gesetzt, ihre Bevölkerungszahl von derzeit ca. 69'000 Einwohnern zu halten, bzw. moderat zu wachsen. Ein starkes Bevölkerungswachstum wird von keiner Gemeinde angestrebt. Eine Zunahme der Arbeitsplätze von derzeit ca. 40'000 ist hingegen auch in grösserem Stil erwünscht (Ausnahme ist Pfeffingen, welches keine Gewerbegebiete aufweist). Gemäss den Prognosen der Birsstadt-Gemeinden (ohne Dornach) könnte die Bevölkerung der Birsstadt in den nächsten 15 Jahren um insgesamt ca. 10'000 Einwohner wachsen und es könnten rund 14'000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Die Zielvorstellungen der Gemeinden stehen teilweise im Widerspruch zu übergeordneten Entwicklungsvorstellungen für den Birsraum. So wurde in ELBA allein für die fünf Gemeinden Aesch, Arlesheim, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach bis 2035 mit einer Zunahme von je 10'000 – 12'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen (Landratsvorlage, S. 23) gerechnet. Das Raumkonzept BL setzt für das Birstal ein Bevölkerungswachstum von +0.7% / Jahr zum Ziel. Dies bedeutet bis 2035 rund 9'000 zusätzliche Einwohner allein für die fünf Gemeinden Aesch, Arlesheim, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach. Gemäss Raumkonzept BL ist die Bauzonenkapazität für Wohn- und Wohnmischzonen gegenüber dem Bedarf um 2'200 – 3'000 Einwohner und Beschäftigte zu gering. Dieses Defizit sei durch die Transformation von Arbeitsgebieten sowie durch Einzonungen zu kompensieren.

Das Birstal wies 2012 eine Bevölkerungsdichte von 69 Einwohnern pro Hektar auf. Das Raumkonzept BL setzt zum Ziel, durch eine Erneuerung und Verdichtung der bestehenden Bebauung bis 2035 eine Dichte von 89 Einwohner + Beschäftige/ha zu erreichen. In den wichtigsten Entwicklungsgebieten der Birsstadt wird zwar durchwegs eine höhere Dichte angestrebt. Um die Dichteziele des Kantons BL zu erreichen, müsste allerdings auch im bestehenden Siedlungsgebiet verdichtet werden.

Gemäss ELBA und Raumkonzept BL müsste die Birsstadt also ein stärkeres Einwohnerwachstum und eine Verdichtung auch im bestehenden Siedlungsgebiet anstreben, bzw. sollte das Arbeitsplatz- und Einwohnerwachstum ausgewogen stattfinden.

2.11 Fazit zur Ausgangslage

Aus den gesetzlichen Grundlagen wie dem Raumplanungsgesetz, den bereits vorliegenden Planungen mit ihren Zielsetzungen, sowie der Aufgabenstellung ergeben sich folgende **Grundsätze** für die Bearbeitung des Raumkonzepts. Diese sind weiter zu konkretisieren und in einen Zielsetzungskatalog für das Raumkonzept zu überführen:

Grundsatz 1: Stärkung der regionalen Identität und Zusammenarbeit
Die gemeinsame regionale Identität und regionale Zusammenarbeit sind entscheidend für die Prosperität der Region.

Zur Entwicklung der Zusammenarbeit (sowie zur Stärkung der Identität) haben die Beteiligten sowohl Gestaltungs- als auch Prozessaufgaben kooperativ anzugehen. Dies umfasst:

- die Definition, Organisation und Kommunikation der Zusammenarbeit
- die Entwicklung eines gemeinsamen Raumbilds und -verständnisses
- die Definition von Prioritäten aus regionaler Sicht und deren Vertretung in anderen Planungsebenen

Grundsatz 2: Abstimmung von Siedlung, Mobilität und Landschaft
Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Aufgrund dieser Wechselwirkungen muss die Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraumplanung zur Sicherung der Standortqualität gemeinsam und aufeinander abgestimmt erfolgen.
– Wichtige Aspekte in diesem Zusammenhang sind:

- Kompaktheit der Siedlung, Verdichtung an zentralen, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten
- Nutzungsmischung
- Fussläufigkeit und durchlässige Gestaltung für den Fuss- und Veloverkehr
- Angebot und Erreichbarkeit der Freiräume

Grundsatz 3: Abstimmungsbedarf

Aufgrund der vorhandenen Grundlagen zeigten sich einige Konflikte / Unstimmigkeiten, welche in der weiteren Bearbeitung aufzugreifen sind:

- Die **Entwicklungsvorstellungen** der Gemeinden betreffend Arbeits- und Einwohnerentwicklung sowie Dichte stimmen nur bedingt mit übergeordneten kantonalen Vorstellungen (wie dem Raumkonzept) überein.
- Die Birsstadt-Gemeinden streben lediglich ein **Wachstum der Arbeitsplatzzahlen** an. Die Einwohnerzahlen sollen gehalten werden oder nur ein moderates Wachstum aufweisen. In MARDA wird (zumindest unterstützend) empfohlen, dass die Region neben den Arbeitsplätzen auch bei den Einwohnern wachsen soll, um die Zahl der Zupendler begrenzen zu können.
- Das Birstal wird im kantonalen Raumkonzept als urbaner Verdichtungsraum bezeichnet, wo Wohnen mit kurzen Wegen möglich sein soll. Zwischen Münchenstein und Reinach / Aesch werden drei Schwerpunktgebiete «Arbeiten», jedoch **keine** (das Prinzip der kurzen Wege unterstützende) **durchmischten Schwerpunktgebiete** bezeichnet.
- In der ELBA-Stellungnahme der Basellandschaftlichen Birstal-Gemeinden wird eine **Region der kurzen Wege** zwar als wünschbar, deren Umsetzung in den bestehenden Siedlungsstrukturen aber als kritisch beurteilt. Gleichzeitig wird in MARDA als mögliche Stossrichtung zur Ermöglichung eines substantiellen Wachstums postuliert, die Belastung des Strassennetzes mittels einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl des Arbeitspendlerverkehrs zugunsten von ÖV und LV zu verringern (Element der Idee einer Region der kurzen Wege)[1].
- Im Birsraum bestehen teilweise auch **Verdichtungsabsichten**, die im Hinblick auf das angestrebte Mosaik des Konzeptes Birspark kontraproduktiv sein könnten.

- Neben den bereits in der Aufgabenstellung formulierten Fragestellungen ergeben sich aufgrund der dargestellten Konflikte folgende **ergänzenden oder präzisierenden Fragen**:
- Welche Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung ist anzustreben?
- Welche bauliche Dichte und welche Bautypologien sind vorstellbar?
- Gelingt eine Anordnung der zusätzlichen Arbeitsplätze innerhalb der Region, sodass vorhandene Kapazitäten genutzt und die bestehenden Engpässe nicht tangiert werden?
- Wo sind im Sinne der Durchmischung und der Vermeidung von Verkehr auch Mischgebiete denkbar?
- Welche Wege können mit dem ÖV und Fuss- / Veloverkehr zurückgelegt werden? Wie und wo kann eine Verlagerung erreicht werden?

[1] Die alternative Stossrichtung zielt in eine Optimierung der Anordnung der zusätzlichen Arbeitsplätze innerhalb der Region, sodass vorhandene Kapazitäten genutzt und die bestehenden Engpässe nicht tangiert werden.

3 Analyse

3.1 Vorgehen Analyse

Für die Analyse wurde im Wesentlichen auf die bestehenden Planungen und Konzepte zurückgegriffen. Hier liegt bereits eine umfangreiche Auslegeordnung vor. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden im Rahmen der Ortsbegehung / Velorundfahrt spezifische Aufnahmen und Besichtigungen durchgeführt und in der sektoralen Analyse ab Kap. 3.3 zusammengeführt. Ergänzt und erweitert werden diese Erkenntnisse durch die Interviews mit den Schlüsselpersonen.

Abbildung 7
Begehung Birsstadt

Interviews Schlüsselpersonen

Bereich	Name	Funktion
Kultur	Georg Darvas	Theater/ Regisseur
Sozialwesen	Adrian Stingelin	Leiter Sozialregion
Immobilien	Christian Mehlisch	BS Verwaltungsvermögen
Immobilien	Christoph Stutz	Projektmanagement
Planung	Martin Huber	St. Kantonsplaner
Politik	Patrik Schenk	SP Dornach
Umwelt/ Landschaft	Urs Leugger	Generalsekretär Pro Natura
Wirtschaft/ Gewerbe	Marc-André Giger	Baselbieter Wirtschaftsoffensive

Fragenkomplexe

- Überkommunaler Austausch in jeweiligem Fachgebiet
- Einschätzung des regionalen Bewusstseins / der Identität
- Orte / Institutionen mit überkommunaler Strahlkraft
- Aussehen der Birsstadt in 30 Jahren / Zukunftsmusik
- Hemmschwellen für die Entwicklung der Birsstadt
- Kommunikation (Themen, Medium, Publikum)

Schlussfolgerungen

- Eine gebündelte Zusammenarbeit in den Bereichen Kultur, Sozialwesen, Gewerbe- und Siedlungsentwicklung und Freiraumentwicklung ist erwünscht
- Bei der Standortentwicklung ist eine integrale Betrachtung notwendig (Leben, Arbeiten, Freizeit, Wissenschaft, Sport, Kultur, Gesundheitsversorgung und Sicherheit)
- Es gibt bereits Beispiele von gelungener Zusammenarbeit (Umweltabo, Birsuferweg, Walzwerkareal, Dreispitz)
- Die Diskussion über die zukünftige Entwicklung wird intensiv gelebt und weitergeführt
- Es braucht eine ganzheitliche Kommunikationsplattform, die den urbanen Raum neu bespielt, Ängste abbaut und Verständnis fördert
- Die Kommunikation muss darauf hinzielen, dass man sich als Teil von einem Ganzen und grösseren Raum versteht und identifiziert
- Die Jugend in der Birsstadt versteht sich als Teil der 'Basel Agglo' und schätzt die Beziehung zu Basel sehr
- Die Birsstadtbewohner haben einen grossen und vielfältigen Bewegungsradius, Mobilität muss weiterhin gewährleistet werden
- Die Birsstadt kann stark wachsen und hat dafür gute und vielfältige Voraussetzungen (Wohngebiete, Arbeitsplätze, Brachen, Freiräume, Nähe zu Basel)

3.2 Zusammenarbeit

3.2.1 Bestehende Zusammenarbeitsformen in der Birsstadt

Die Interviews haben aufgezeigt in wie weit es schon bestehende Formen der Zusammenarbeit gibt. Die Auflistung verschafft einen qualitativen Überblick und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Kultur	eher fragmentierte Zusammenarbeit und punktuelle Eigeninitiativen Einzelne Spitzenkulturinstitutionen (Roxy, Theater am Bahnhof, Goetheanum, Forum Würth, Schaulager)
Sozialwesen	Kinder- und Erwachsenschutz, Jugendarbeit, Kinderbetreuung, Suchtberatung und Altersheimfragen müssen wieder regional und gesamthaft angeschaut werden (früher regional organisiert) Kommunales pooling teilweise schon vorhanden (z.B. Altersheim Im Brüel, Aesch / Pfeffingen)
Immobilien	Aleatorische Entwicklung in den letzten Jahren ohne Abstimmung Wenig oder keinen kantonalen und kommunalen Austausch
Planung	Zusammenarbeitsprozess bereits angestossen mit RPLG Zusammenarbeit ist sehr abhängig von starken Persönlichkeiten und Treiber in der Region
Politik	Kommunaler Austausch findet statt über die politischen Sektionen Die Konkretisierung der Birsstadt ist eine Frage der Zeit Eine besondere Hürde ist die Angst vor Verlust der kommunalen Autonomie
Umwelt / Landschaft	Fachlicher Austausch ist fragmentarisch und eher lokal organisiert (Naturschutzvereine) Der Birsuferweg ist bereits ein erster Anstoss in der regionalen Grün- und Freiraumentwicklung
Wirtschaft / Gewerbe	Wirtschaftsoffensive seitens Kanton will mit kantonaler Datenbank gute Randbedingungen schaffen für Arealentwicklung und Informationsaustausch Intensiveren aber teilweise kontroversen Austausch mit den Gemeinden
Sport und Freizeit	Viele Orte mit grosser und regionaler Anziehungskraft (Birs, Reinacher Heide, Sportanlage Lörenacker, Ermitage, Burgen, Hügelzügen)

3.2.2 SWOT-Analyse Zusammenarbeit

Stärken	Schwächen
– vielfältige lokale Verflechtungen – RPLG gestartet – überkommunale Zusammenarbeit schon vorhanden (z.B. Aesch / Pfeffingen) – Bereits starke Treiber in der Region – Das Umweltabo ist ein gelungenes Beispiel für regionale Zusammenarbeit und somit ein wichtiger Identitätsträger	– Zusammenarbeit noch nicht eingespielt – manche Gemeinden werden peripher wahrgenommen – kein Konsens über angestrebte Entwicklungen – keine eigenständige Organisation, keine Gebietsmanager
Chancen	**Gefahren**
– Koordinierte Gesamtsicht entwickeln – Verstärkte Zusammenarbeit – Gemeinsamer Auftritt – Schlüsselpersonen aus verschiedenen Fachbereichen in der Region einbinden – Themenübergreifende Kommunikationsplattform	– Verlust der kommunalen Entscheidungshoheit und Gemeindeautonomie

3.2.3 Fazit Zusammenarbeit

Folgende Aufgaben und Handlungsfelder sind weiter zu verfolgen und mit den anderen sektoralen Analyseergebnissen abzugleichen:

- Verstärkte Zusammenarbeit und Bündelung der Kompetenzen, insbesondere bei der Raumplanung
- Chance für den Aufbau einer eigenständigen Organisation mit verbindlichen Kompetenzen
- Gemeinsamer Auftritt stärken
- Kommunikation der erfolgreichen Kooperationen
- Schüsselpersonen aus der Region einbinden

3.2.4 Beispiele aus anderen Regionen (Best Practice)

Allgemeine Erkenntnisse

- gemeinsame Betrachtung mit der Kernstadt über die 'Gemeindegrenzen' hinaus
- informelle Zusammenarbeitsplattform (Verein / Verband)
- Flexibilität von Themen
- Die Zusammenarbeit ist ein fortdauernder Lernprozess für die Region'
- professionelles Projektmanagement
- schrittweise Verankerung in bestehenden planungsrechtlichen Instrumenten
- vergleichbarer Rahmenbedingungen der Birsstadt mit Lausanne West und Luzern Plus

Lausanne West

- Zusammenarbeit von neun Gemeinden
- aufgegleist und begleitet von einer Geschäftsstelle
- sowohl themenspezifische (Stadtentwicklung, Verkehr, Landschaft, Verwaltung) als auch gebietsspezifische Projekte oder sogenannte 'Baustellen'
- Verankerung im Richtplan Lausanne West

Luzern Plus

- Zusammenarbeit von 25 Gemeinden
- untergeteilt in drei Gebietsmanager (Luzern Nord, Luzern Süd und Luzern Ost)
- übergeordnete infrastrukturbezogene Zusammenarbeit (z.B. Wirtschaft, Energie, Mobilität, etc.)
- Verankerung im Regionalentwicklungsplan, Teilrichtpläne und Zukunftsbild 2030

Eine ausführlichere Übersicht zu den Beispielen ist im Anhang zu finden.

3.3 Siedlung

3.3.1 Merkmale Siedlungsstruktur

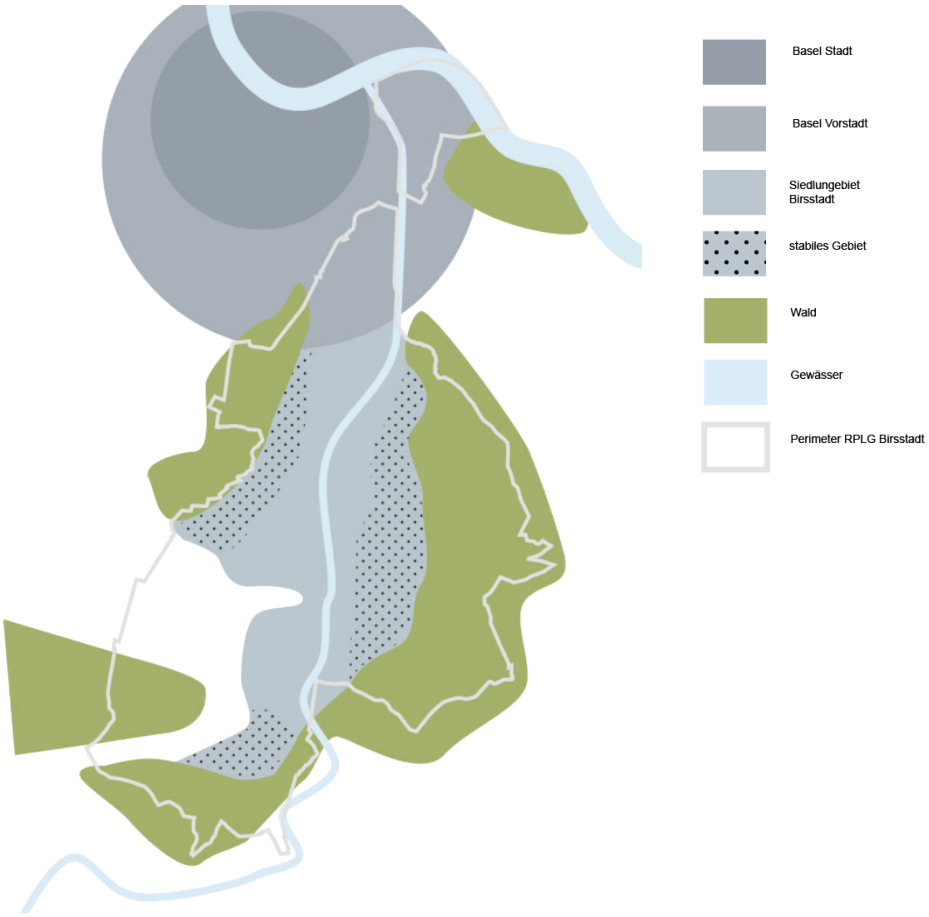


Abbildung 8
Siedlungsstruktur in der Birsstadt

Im Betrachtungsperimeter erkennt man drei grössere Siedlungsräume: Basel Stadt mit seinem historischen Kern, Basel Vorstadt mit Teilen von Birsfelden und Münchenstein und das Siedlungsgebiet entlang der Birs. Die Infrastrukturen des Siedlungsgebietes haben eine prägende Nord-Süd Ausrichtung mit Fokus auf Basel.

Es gibt eine klare Gliederung im Siedlungsgebiet: Einfamilienhausquartiere und gehobenes Wohnen am Hang, dichtere Bebauung entlang den ÖV Korridoren und mehrheitlich monofunktionale Gebiete mit Arbeitsplätzen und Infrastrukturen im Talboden und an Randlagen.

3.3.2 Merkmale Zentren / Versorgung

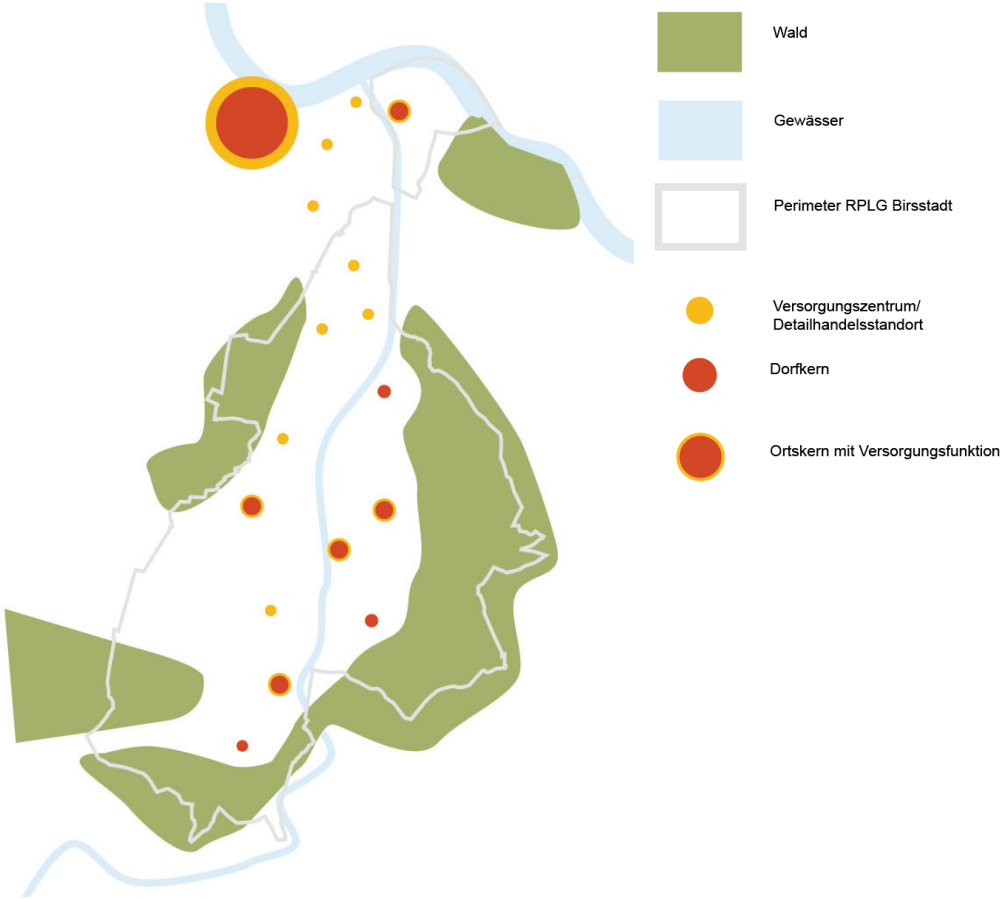


Abbildung 9:
Zentren und Versorgungsfunktionen
in der Birsstadt

Die Zentren und Versorgungsmöglichkeiten in der Birsstadt sind vielfältig und alle Gemeinden verfügen über ein klares Zentrum. Einerseits gibt es Dorfkerne wie Pfeffingen, Dornach und Münchenstein, die durch ihre Randlage oder infrastrukturelle Zäsuren eine schwache bzw. fehlende Versorgungsfunktion haben.

Anderseits gibt es attraktive Zentren mit einer ausgeprägten Versorgungsfunktion wie in Reinach, Dornachbrugg, Arlesheim, Birsfelden und Aesch. Diese Zentren sind von unterschiedlicher regionaler Bedeutung und Grösse. Zudem weisen einige Ortszentren eine hohe gestalterische Qualität in öffentlichen Bereichen auf.

Im Vorstadtgebiet (Birsfelden und Münchenstein) und im Dreispitzareal gibt es viele einzelne Einkaufsmöglichkeiten (Coop, Migros, Denner, Lidl) an gut erschlossener Lage.

3.3.3 Merkmale Arbeitsplatzgebiete

Abbildung 10:
Arbeitsplatzgebiete in der Birsstadt

Die Arbeitsplatzgebiete in der Birsstadt sind unterschiedlich verteilt. Zum einen gibt es Arbeitsplätze in den Zentren mit hoher Versorgungsfunktion. Zum anderen, ist der grössere Teil der Arbeitsplätze in mehrheitlich monofunktionalen Gewerbegebieten (Aesch Nord, Kägen – Stöckli Areal, Widen Areal, Gstad / Schoren, Hafen Birsfelden). Die Areale, obwohl gross und zusammenhängend, haben kein oder wenig erkennbares Profil. Die Umstrukturierungsgebiete sind wenig integriert in Bezug zu den Siedlungskernen und den Birsraum (Hinterhoffunktion).

Die Erschliessung mancher Areale ist noch nicht optimal und muss deshalb auf eine verbesserte ÖV oder MIV Anbindung geprüft werden. Die potentiellen Entwicklungs- und Transformationsgebiete befinden sich jedoch mehrheitlich an zentralen, gut erschlossenen Lagen. Aufgrund der ÖV und MIV Erschliessungsqualität kommen unterschiedliche Gebietseignungen in Frage.

3.3.4 SWOT-Analyse Siedlung

Stärken

– Quartiervielfalt (Gartenstadt, Wasserhäuser, Ensembles 70er und 80er, Einfamilienhäuser)

– Weiterhin gute Nachfragesituation Wohnstandort

– Grosse zusammenhängende Areale mit Entwicklungspotenzialen und guter Erschliessung

– Einkaufsmöglichkeiten in den Zentren und wenige autoorientierte Fachmärkte / Grossverteiler an peripheren Lagen

– Hohe ortsbauliche Qualität in Ortskernen (Arlesheim, Aesch, Dornach, Münchenstein)

– kantonale Wirtschaftsoffensive entwickelt attraktive Randbedingungen für Arealentwicklungen

Schwächen

– Keine koordinierte Siedlungsplanung über Gemeindegrenzen hinaus

– Keine abgestimmte Wachstumsprognosen (RPLG/AP/RK BL)

– Flächenhafte Siedlungsausbreitung im Talraum mit wenig ablesbaren Strukturen; AP-Gebiete wenig integriert

– Teilweise schwache Versorgungsfunktion und Attraktivität von Dorfkernen in Randlage (Münchenstein, Dornach, Pfeffingen)

– Bezug Birs wenig ausgeprägt

– Grosse Bausubstanz aus 50er – 80er Jahre mit Erneuerungsbedarf

Chancen

– Koordinierte Siedlungsentwicklung über Gemeindegrenzen hinweg

– Flächenreserven und Verdichtungspotenzial aufgrund Umstrukturierung/Transformation, Entwicklung von neuen Zentralitäten

– Birsstadt als Ort für Infrastrukturen der Agglomeration Basel

– Transformationsgebiete an guten ÖV-Lagen

– Unterschiedliche Gebietseignungen (Chancen für Gebietsprofile)

– Inkubatoren für kreative Dienstleistungen (Walzwerkareal, ...)

– Stärkung der kreativen / innovativen Industrie

Gefahren

– Entwicklung von peripheren Einkaufszentren an der A18 / Schwächung der Zentren

– Weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes

– Schlecht integrierte Entwicklungsgebiete

– Mangelnde Erneuerung und Sanierung veralteter Bausubstanz

– Zu wenig Baulandmobilisierung für Wachstumsprognosen); gegebenenfalls. Engpässe im Bereich Wohnungsangebot

– Mangelnde Umsetzung von Arbeitsplatzpotenziale

3.3.5 Fazit Siedlung

Folgende Aufgaben und Handlungsfelder sind weiter zu verfolgen und mit den anderen sektoralen Analyseergebnissen abzugleichen:

- Standortentwicklung integral und überkommunal betrachten
- Gemeindeübergreifende Planung der Umstrukturierungsgebiete als Chance für Integration in die bestehende Siedlung
- Transformation als Chance für Durchmischung von Wohnen und Arbeiten
- Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsinfrastrukturen
- Stärkung von Quartier- und Ortszentren
- Gezielte Schaffung von Bezügen und Zugänglichkeit zwischen Siedlungsräumen, Transformationsgebieten und Freiräumen
- Erhalt der Versorgungszentren in den Kernen

3.4 Verkehr

3.4.1 Merkmale

Die folgenden Pläne zeigen die Grundstruktur der Verkehrsnetze im Birstal. Das Rückgrat der ÖV-Erschliessung bilden die drei radialen Achsen der S-Bahn und der Tramlinien 10 und 11, welche das Birstal an die Kernstadt Basel anbinden.

Abbildung 11:
Verkehrsnetze in der Birsstadt

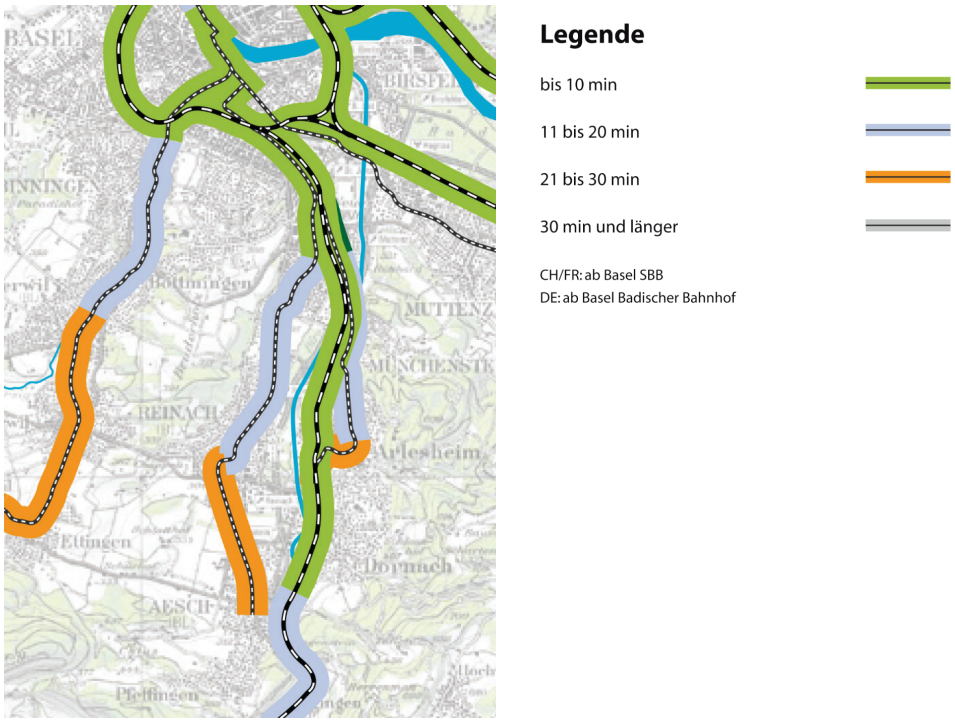


Abbildung 12:
Darstellung der Erreichbarkeit (Reisezeit) mit S-Bahn / Tram ab Basel SBB (eigene Darstellung)

Die Abbildung 12 zeigt die Erreichbarkeit des Birstals von Basel SBB mit S-Bahn und Tram. Ergänzend dazu gibt es Buslinien, welche in erster Linie die Tangentialbeziehungen abdecken, so auch die Verbindung ins Leimental und in Richtung Laufental.

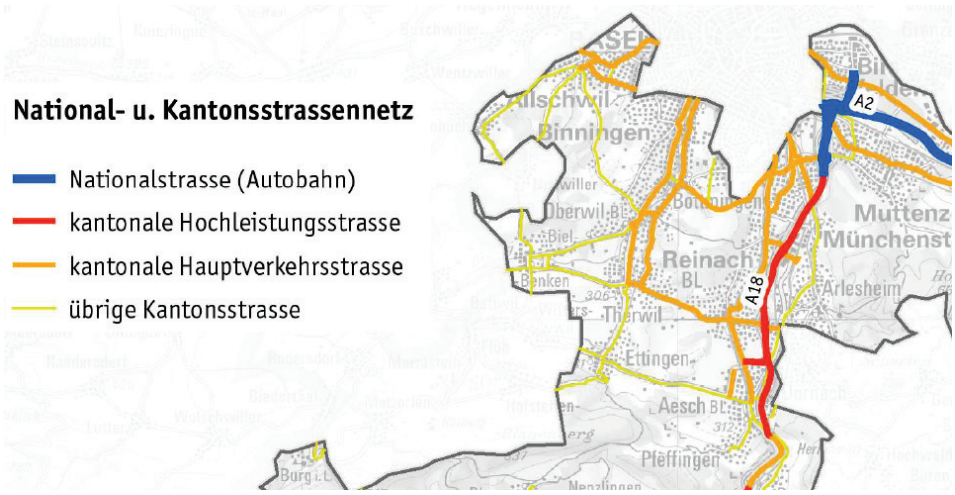


Abbildung 13:
Ausschnitt aus Übersicht National- und Kantonsstrassennetz (Quelle: Raumkonzept BL, Grundlagenbericht, INFRAS 2014)

Die A18 bildet das Rückgrat der MIV-Erschliessung (auch für den Verkehr innerhalb der Birsstadt). Birsfelden verfügt über eine Anbindung an die A2. Beidseitig der Birs verläuft je eine Kantonsstrasse in Nord-Süd-Richtung. Die Birsstadt wird von Verkehrsströmen aus dem Laufental und Leimental in Richtung Basel durchquert.

Das Birstal weist mit seiner Topografie gute Voraussetzungen für den Veloverkehr auf. Es existiert ein grundsätzlich dichtes Netz an Velorouten, welches z.B. in der Mobilitäts-Karte Birsstadt dargestellt ist. Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurden die Velorouten in ein Hauptrouten- und Korridornetz unterteilt. Die wichtigsten Verbindungen werden in Nord-Süd-Richtung geortet, während die Verbindungen in West-Ost-Richtung heute als weniger bedeutend eingeschätzt werden.

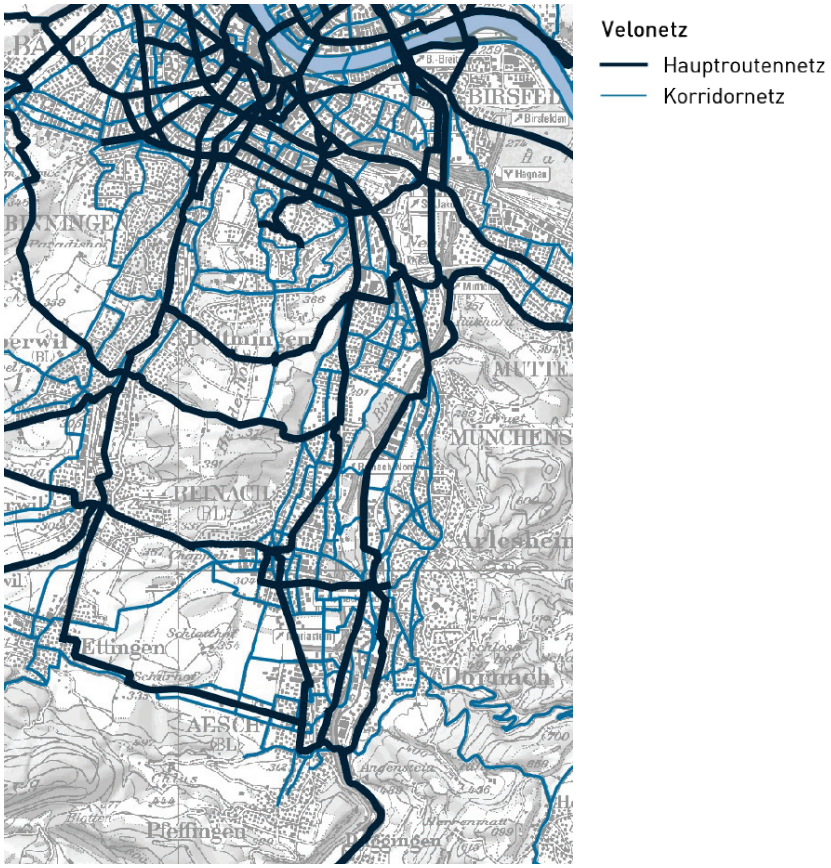


Abbildung 14:
Ausschnitt aus dem Velohauptrouten- und Korridornetz gemäss Agglomerationsprogramm der 3. Generation

Die SWOT-Analyse fasst die wichtigsten Erkenntnisse zusammen. Für detailliertere Analysen wird insb. auf die ELBA- und MARDA-Berichte verwiesen.

3.4.2 SWOT-Analyse Verkehr

Stärken

– A18 als funktionierendes MIV-Rückgrat, Nutzung der A18 auch für Wege innerhalb der Birsstadt («Stadtautobahn»)

– Gute ÖV-Erschliessung entlang des Birstals mit S-Bahn und zwei Tramachsen

– Bahnhof Dornach-Arlesheim mit neuer Zentralität

– Die Entwicklungsgebiete sind per MIV und ÖV grundsätzlich erschlossen

– Umweltabo

– Ausgewogenes Verhältnis Einwohner zu Arbeitsplätzen (ca. 3:2)

Schwächen

– Weniger ausgeprägte Ost-West-Verbindungen bei allen Verkehrsträgern

– Kapazitätsgrenze des Strassennetzes ist erreicht auf der Ost-West-Verbindung Reinach – Dornach / Arlesheim (inkl. Anschluss A18)

– Teilweise Erreichung Kapazitätsgrenzen bei S-Bahn und Tram

– Zunehmender Rückstau auf A18 ab Anschluss Hagnau

– Bus-Verlustzeiten auf West-Ost-Beziehung Reinach – Dornachbrugg

– Umfelder der Bahnhöfe Aesch und Münchenstein sind wenig attraktiv gestaltet

– Gestaltung / Trennwirkung von Hauptstrassenräumen und Tramachsen, negative Effekte von hohem Verkehrsaufkommen auf Ortskerne insb. in Birsfelden

– Netzlücken und Schwachstellen beim Fahrradnetz, insb. Verbindung Reinach - Dornachbrugg und entlang Birs im Umfeld Dornachbrugg

– Gesetzlich vorgeschriebene Parkplatzerstellungspflicht

– Grosse Anzahl geplanter Verkehrsprojekte ohne Priorisierung

Chancen

– Sehr gute Eignung des Birstals für Fuss- und Veloverkehr (mehrheitlich flach)

– Geplanter 15-Min.-Takt bei S-Bahn und zusätzliche RE-Halte in Dornach-Arlesheim

– Aufwertungspotenzial von S-Bahn-Haltestellen und deren Umgebungen

– Schaffung zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen

– Schaffung zusätzlicher / Aufwertung bestehender ÖV-Verbindungen (Reinach-Dornachbrugg, Dreispitz)

– Entschärfung Kapazitätsengpässe beim MIV mit Netzergänzungen / Umgestaltung / Verkehrssteuerung

– Aufwertungspotenzial von Hauptstrassenräumen, und Tramkorridoren, Potenzial des Trams als «Stadtmotor»

Gefahren

– Zunahme MIV, Überlastung Verkehrsnetz, sinkende Erreichbarkeit

– Künftige Verantwortlichkeiten Bund und Kanton für A18 sind offen

– Fehlende Prioritäten (begrenzte finanzielle Mittel des Kantons)

– Zunahme der Verkehrsströme aus dem Laufental und Leimental in Richtung Basel

3.4.3 Fazit Verkehr

Folgende Aufgaben und Handlungsfelder sind weiter zu verfolgen und mit den anderen sektoralen Analyseergebnissen abzugleichen:

- Lösungsfindung für den Engpass bei der wichtigen Tangentialverbindung Reinach – Dornachbrugg, wo sich die grössten verkehrlichen Herausforderungen (ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr) konzentrieren
- Aufrechterhaltung der Funktion der A18 als MIV-Rückgrat, auch für Wege innerhalb der Birsstadt («Stadtautobahn»)
- Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr
- Klärung der Funktion von S-Bahn und Tram (differenziert nach Abschnitten) und darauf abgestimmt Umgestaltung von Hauptstrassenräumen und Tramachsen
- Fokussierung / Konzentration der Gebietsentwicklung auf gewisse Areale / Gebiete abgestimmt auf Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastrukturen (Beschränkte finanzielle Mittel)
- Stärkung von Querbezügen, lokalen Verbindungen und kurzen Wegen zwischen Zentren, Ortsteilen und wichtigen Zielorten
- Beseitigung von Schwachstellen und Schliessen von Lücken beim Fuss- und Veloverkehr
- Bilden / Stärken von Zentrumsfunktionen entlang der ÖV Achsen

3.5 Landschaft und Freiraum

3.5.1 Merkmale Landschaft und Freiraum

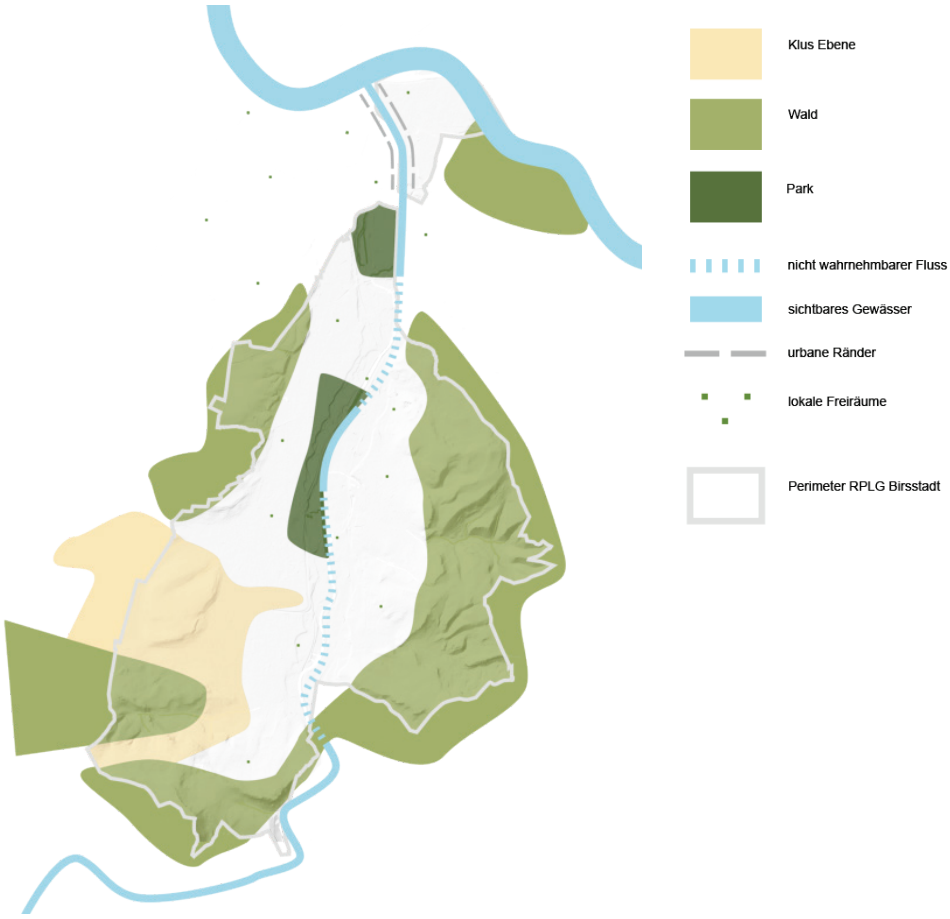


Abbildung 15:
Landschafts- und Freiraumstrukturen in der Birsstadt

Die Birsstadt ist klar begrenzt durch Wald und einer bedeutenden Topographie von Hügelzügen (Bruderholz, Blauen, Dorneck). Ausnahme sind Aesch und Reinach, die an die Klusebene grenzen. Die Birsstadt verfügt zudem über prägende Freiräume von regionaler Bedeutung wie die Reinacher Heide und die Meriangärten. Die Birs hingegen ist trotz ihrer zentralen Lage wenig wahrnehmbar (Ufergehölze, wenig Verweilräume). Es gibt jedoch Bemühungen, den Birsraum aufzuwerten und erlebbarer zu machen.

Im Siedlungskörper bestehen neben Schul- und Sportanlagen nur wenige öffentliche lokale Freiräume und Angebote wie Spielplätze, Parke und Wäldchen. Die Entwicklungsgebiete bieten Chancen für neue siedlungsinterne Freiräume.

3.5.2 SWOT-Analyse Landschaft und Freiraum

Stärken

– Prägende Freiraum Elemente (Birs, Klusebene, Bruderholz, Meriangärten, Bad Mülimatten)

– Birsstadt ist umgeben von bedeutenden und identitätsstiftenden Hügelzügen (Bruderholz, Blauen, Dorneck, Klus)

– Topographie mit Stufung, Wälder als Siedlungsbegrenzung

– zwei Parks von überkommunaler Bedeutung

– Vielfältige Panorama Punkte

– Aufgewertete und zugängliche Birs im Bereich Birsfelden

– Birsuferweg erster Anstoss von regionaler Zusammenarbeit

Schwächen

– Die Birs ist trotz ihrer zentralen Lage im Tal eine versteckte Hinterseite

– Wenig naturnahe Ufer

– Birs Uferweg nicht durchlaufend (Dornachbrugg)

– Zerschneidung und Lärmpegel A18

– Wenig öffentlicher und nutzbarer Freiraum im Siedlungsgebiet

– fachlicher Austausch ist fragmentarisch und bottom-up organisiert

– die Region wird nicht als funktionaler Freiraum wahrgenommen

Chancen

– Birspark als zentrales Element der Birsstadt

– Vernetzung der Erholungs- und Freizeitangebote

– Zugänglichkeit Birsraum, Brücken als Treffpunkte

– Die Entwicklungsgebiete bieten Chancen für neue siedlungsinterne Freiräume

– IBA Birspark Landschaft als regionales Pilotprojekt

Etablierung von überkommunalen Zusammenarbeitsthemen im Bereich Grün- und Freiraumentwicklung (Begleitgruppe, Naturschutzkommission)

Gefahren

– Zersiedelung und Zerschneidung der Freiräume

– Bebauung letzter Reserven

– Verlust des grünen Wohnstadtcharakters durch Verdichtung

– Weitere Auslagerung von Sport- und Freizeitanlagen

– Isoliertes kommunales Handeln

3.5.3 Fazit Landschaft und Freiraum

Folgende Aufgaben und Handlungsfelder sind weiter zu verfolgen und mit den anderen sektoralen Analyseergebnissen abzugleichen:

- Erlebbarkeit und Zugänglichkeit Birs und Birsraum als Symbol für die Region
- Erhalt und Nutzbarkeit der bestehenden siedlungsinternen Freiräume
- Ergänzung neuer und erreichbarer Freiräume im Siedlungsgebiet in Zuge der Verdichtung und Transformation
- Überkommunale Zusammenarbeit im Bereich Grün- und Freiraumentwicklung Birspark
- Erhalt sowie verbesserte Erschliessung und Nutzbarkeit der identitätsstiftenden Hügelzüge

3.6 Geschichte und Kultur

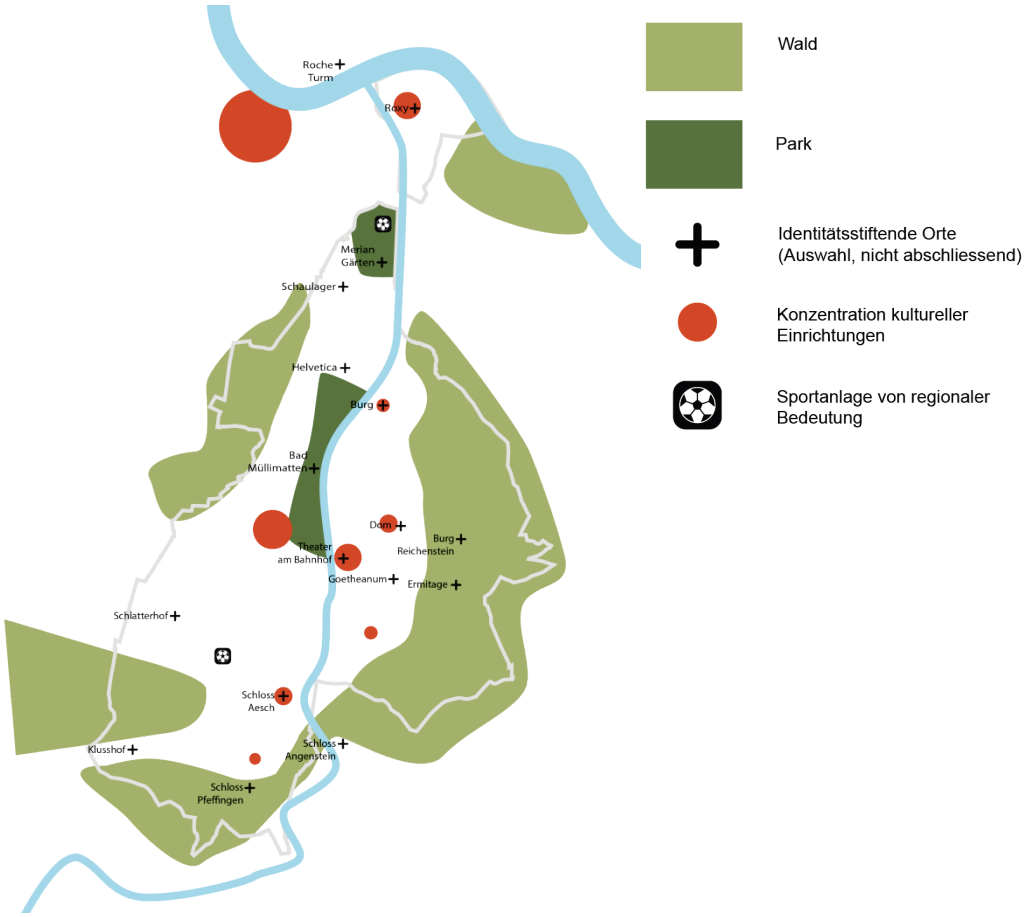


Abbildung 16:
Identitätsstiftende Elemente in der Birsstadt

3.6.1 Merkmale identitätsstiftende Elemente

Die Birsstadt hat gute und vielfältige Voraussetzungen für eine intensivierte Identitätsbildung auf regionaler Ebene. Wichtige grenzüberschreitende Freiraumelemente (Wälder, Parks, Birs) von regionaler Bedeutung sind bereits vorhanden. Diese Elemente ergänzen lokale Identitäten wie die Ortszentren, historische Wohnanlagen und Industrieareale, Schlösser, Landhöfe und Burgen. Auch kulturelle Institutionen (z.B. Theater am Bahnhof, Roxy, Schaulager, Goetheanum) bespielen einen Raum, der über die eigenen Gemeindegrenzen hinaussteigt. Im Bereich Sport gibt es auch bereits Anlagen mit überkommunaler Anziehungskraft (Lörenacker, St. Jakobsarena).

Diese Identitätsfäden durchlaufen bereits verschiedene Sektoren (Sport, Kultur, Sozialwesen, Bildung, etc.) und können aufgegriffen werden für eine verstärkte Zusammenarbeit und gemeinsame regionale Identitätsbildung.

3.6.2 SWOT-Analyse Geschichte und Kultur

Stärken	Schwächen
– Internationale Leuchttürme (Goetheanum, Schaulager) – Regionale Leuchttürme (Schlossgut Pfeffingen, St. Jakob Stadion, Sportanlage Lörenacker) – Lokale Orte mit Identität und Ausstrahlung – Pharma, Chemie- und Laborforschung ist Teil der Geschichte und Identität – Präsenz von vielfältigen historischen Elementen (Burgen, historischen Industrie Arealen, u.a.) – Birs wird als Symbol für die Region wahrgenommen – Einige Gemeinden haben bereits eine starke Vorreiterrolle im Bereich Kultur	– Fragmentierte Wahrnehmung vom funktionalen Raum Birsstadt – Kultur wird vor allem kommunal betrachtet, ein gemeinsames Verständnis ist nur teilweise vorhanden – Kontroverse Diskussion über Begriff Birsstadt – Angst vor Verlust der lokalen Identität
Chancen	**Gefahren**
– Tandem zwischen lokaler und regionaler Identität entwickeln – Schlüsselpersönlichkeiten aus der Gesellschaft einbinden – Kulturelle Schüsselprojekte /Ausschuss für die Region entwickeln – Identitätsstärkende Kommunikationsplattform – Spitzenkultur in die Peripherie bringen	– Isoliertes kommunales Handeln – Mangelnder Wille für die Entwicklung einer regionalen Identität – Beharrlichkeit auf alten Grenzen

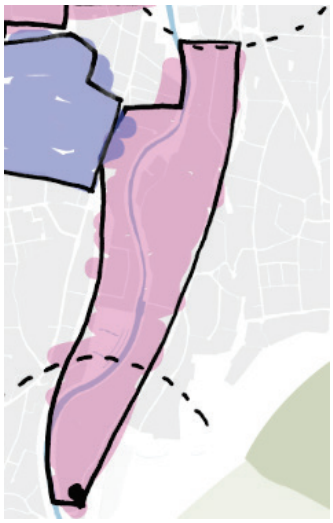
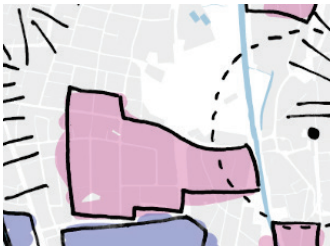
3.6.3 Fazit Geschichte und Kultur

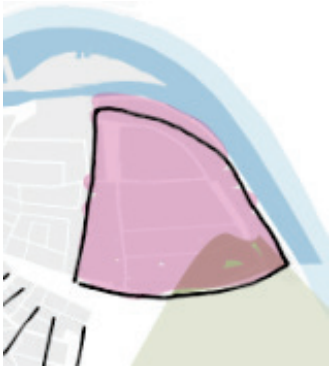
Folgende Aufgaben und Handlungsfelder sind weiter zu verfolgen und mit den anderen sektoralen Analyseergebnissen abzugleichen:

- Kommunikationsplattform ausbauen um den gemeinsamen Auftritt und Verständnis für die Region zu stärken
- Schlüsselpersönlichkeiten einbinden um politische Akteure zu entlasten
- Auf vereinzelte Kräfte und Initiativen konzentrieren und institutionalisieren / Synergien suchen

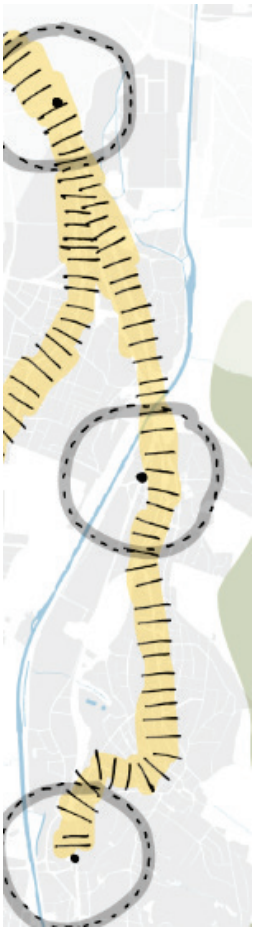
3.7 Potentielle Umstrukturierungsgebiete und Flächenreserven

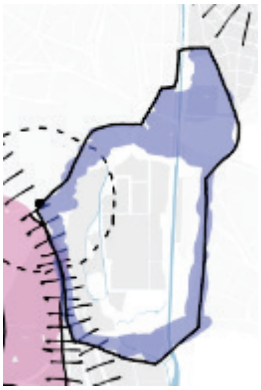
Die folgende Zusammenstellung zeigt eine erste grobe Analyse von potentiellen Umstrukturierungsgebieten und Flächenreserven. Als mögliche Umstrukturierungsräume werden auch die Tramkorridore betrachtet. Sie verlaufen grösstenteils entlang von Hauptstrassenkorridoren und durchqueren verschiedene Ortskerne. Es wurden dabei schwerpunktmässig die Entwicklungsmöglichkeiten mit Chancen und Risiken sowie die regionale Bedeutung der Gebiete / Korridore beleuchtet.

Gebiet	Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken	Regionale Bedeutung
Aesch Nord			
	Eignung für publikumsintensive Einrichtungen, Gewerbe und Betriebe mit hoher Wertschöpfung Verdichtung im Umfeld der Tramhaltestelle Arlesheimerstrasse möglich	Lage am Ortsrand, Teilweise weite Fusswege zu Tramhaltestellen, ÖV-Erschliessung in der Tiefe suboptimal Abhängigkeit von Vollanschluss Aesch und Pfeffingerring	Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung
Swissmetal / Birsmatte			
	Umstrukturierungspotenzial mit Eignung für Nutzungsmischung, diverse Entwicklungsmöglichkeiten Gute ÖV-Erschliessung realisierbar (zusätzliche S-Bahn-Haltestelle)	Wenig eingebunden ins Siedlungsgebiet; Barriere Bahnlinie Abhängigkeit von Anpassungen der Verkehrserschliessung	Mehrere beteiligte Gemeinden Bedeutung für Entwicklung Birsraum (Entwicklungsmöglichkeiten beidseitig der Birs) Zusammenhänge mit Entwicklung Dornachbrugg – Reinach
Dornachbrugg – Reinach			
	Umstrukturierungspotenzial mit Eignung für Nutzungsmischung und Zentrumsnutzungen (hohe Zentralität/hohe Dichten) Lage am Anschluss zur A18 und zwischen S-Bahn- und Tramkorridor Gute Erschliessung für alle Verkehrsarten grundsätzlich möglich	Flächenhafte Erhöhung der max. Gebäudehöhe ohne Differenzierung, keine Masterplanung (keine Zielvorstellungen für einzelne Areale) Hohe Verkehrsbelastung und Konflikte auf Bruggstrasse Komplexe Voraussetzungen für Bereitstellung von Raum für MIV / ÖV / Velo- und Fussverkehr, Abhängigkeiten zwischen Strassenraumgestaltung und ÖV-Erschliessung A18 als räumliche Barriere	Kägen als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung Mehrere beteiligte Gemeinden Ein zentraler Raum der Birsstadt aufgrund Verbindungsfunktion Zentrale Fragen der Abstimmung Siedlung, Verkehr und Landschaft kommen zusammen Entwicklung dieses Raums kann für die Birsstadt entscheidend sein

Gebiet	Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken	Regionale Bedeutung
Gstad – Widen	Umstrukturierungspotenzial mit sehr unterschiedlichen Eignungen: Von Logistik / flächenintensiven Nutzungen bis Wohnen / Nutzungsmischung Walzwerk als Inkubator für Kreativwirtschaft Lage am Anschluss zur A18 entlang S-Bahnkorridor, es besteht Möglichkeit einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle	Isolierte Lage, wenig eingebunden, keine durchgängige Nor-Süd-Erschliessung im MIV Abhängigkeit ÖV-Erschliessung im Südteil Peripher zu den bestehenden Ortszentren	Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung Mehrere beteiligte Gemeinden Bedeutung für Entwicklung Birsraum (angrenzend) Möglichkeiten zur Neuordnung der Hauptverkehrsachsen im Raum Münchenstein – Arlesheim
Dreispitz	Umstrukturierungspotenzial für Nutzungsmischung, auch zur Auslagerung von Nutzungen der Stadt Basel Masterplanung/Quartierplan vorhanden Nähe zu Basel (Zentralität) Lage am Anschluss zur A18, sehr gute ÖV-Erschliessung (zusätzliche Tramlinie geplant)	Barrierewirkung diverser Verkehrs- und Erschliessungsinfrastrukturen	Teilweise Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung Verbindendes Element Basel – Birsstadt Lage an Knotenpunkt der Nord-Süd- und West-Ost-Achse Mit Bildungs- und Kunsteinrichtungen überkommunale Bedeutung
Hafen Birsfelden 	Umstrukturierungspotenzial für unterschiedliche Nutzungen Nähe zu Basel, Lage am Rhein Lage am Anschluss zur A2, A3, A18 ÖV-Erschliessung ausbaubar	Periphere Lage für Birsstadt	Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung Grosse Bedeutung für Birsfelden und Entwicklung am Rhein

Gebiet	Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken	Regionale Bedeutung
Tramachse nach Aesch			
	Wichtige Orientierungslinie in der Birsstadt Möglichkeit zur integrierten Gestaltung des Strassenraums (differenziert nach Abschnitten) mit Funktion des Trams als städtische Erschliessung Potenzial für Verdichtung und stärkere Nutzungsmischung sowie der Steigerung der Qualität von Siedlung und öffentlichem Raum In verschiedenen Abschnitten auch Verstärkung der Zentrumsfunktionen möglich (Gartenstadt Münchenstein, Ortszentren Reinach und Aesch)	Potenzial zur Aufwertung ist teilweise abhängig vom S-Bahnausbau (Aufgabenteilung Tram / S-Bahn)	Tramkorridor ist verbindendes Element der Birsstadt Regionale Bedeutung auf Einzelabschnitten mit Zentrumsfunktion für Birsstadt

Gebiet	Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken	Regionale Bedeutung
Tramachse nach Dornach-Arlesheim			
	Möglichkeit zur integrierten Gestaltung des Strassenraums (differenziert auf Einzelabschnitten) mit Funktion des Trams als städtische Erschliessung Potenzial für Verdichtung und stärkere Nutzungsmischung sowie der Steigerung der Qualität von Siedlung und öffentlichem Raum In verschiedenen Abschnitten auch Verstärkung / Schaffung von Zentrumsfunktionen möglich (Neue Welt?, Münchenstein Dorf, Ortszentrum Arlesheim, Bahnhof Dornach-Arlesheim)	Potenzial zur Aufwertung ist teilweise abhängig vom S-Bahnausbau (Aufgabenteilung Tram / S-Bahn)	Tramkorridor ist verbindendes Element der Birsstadt Regionale Bedeutung auf Einzelabschnitten mit Zentrumsfunktion für Birsstadt
Tramachse nach Birsfelden			
	Städtische Tramlinie, wichtige Orientierungslinie Potenzial für Verdichtung und Stärkung des Ortszentrums Birsfelden	Konflikte mit MIV	

Gebiet	Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken	Regionale Bedeutung
St. Jakob – Brüglingen – Neue Welt			
	Potenzial für «Leuchttürme», Zentrumsnutzungen, punktuelle Eingriffe Wichtiger Baustein im Mosaik Birspark Nähe zu Basel (Zentralität) Lage an Anschluss zur A18 ÖV-Erschliessung teilweise sehr gut	Sehr heterogener Raum mit unterschiedlichsten Interessen Barrierewirkung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen	Potenzial zur Verbindung Birsfelden – Birsstadt und Basel – Birsstadt Lage an Knotenpunkt der Nord-Süd- und West-Ost-Achse Potenzial als verbindendes Element Landschaft – Siedlung, Bedeutung für Entwicklung Birsraum (Birs übergreifend)
Hofmatt			
	Umstrukturierungspotenzial mit diversen Eignungen Wichtiger Baustein im Mosaik Birspark Gute MIV-Erschliessung, Nähe zur S-Bahn-Haltestelle Münchenstein	Eignung abhängig von Gebietsentwicklung um Bhf. Münchenstein	Zugang zum Birsraum, Freiraumentwicklung
Heiligholz			
	Siedlungserweiterungsreserve «innerhalb» des Siedlungskörpers Gute ÖV-Erschliessung	Nicht-Siedlungsgebiet (Zersiedelung) Abhängig von der Aufwertung der Tramachse	Regionale Reserve in zentraler Lage

Gebiet	Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken	Regionale Bedeutung
Fiechtenacker 	Zukünftig möglicherweise zentrale Lage zwischen Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten Gute Erschliessung grundsätzlich möglich	Nicht-Siedlungsgebiet (Zersiedelung) Heute grösstenteils nicht erschlossen Verlust Siedlungstrenngürtel Abhängig von der Entwicklung in angrenzenden Gebieten	Bedeutung als Siedlungstrenngürtel Regionale Reserve in zentraler Lage?
Ausdehnung Siedlungsgebiete in Richtung Westen (inkl. Brühl) 	Teilweise gute MIV-Erschliessung	Randlagen Teilweise nicht erschlossen, ÖV-Erschliessung eher schwierig Nicht-Siedlungsgebiet (Zersiedelung)	Bedeutende Landschaftsräume aus regionaler Sicht

Tabelle 1:
Übersicht über eine erste Analyse von Umstrukturierungsgebieten und Flächenreserven

4 Handlungsfelder

Die vorliegenden Handlungsfelder sind querschnittsorientiert und bauen auf den sektoralen Schlussfolgerungen aus den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft, Zusammenarbeit und Identität auf.

4.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

4.1.1 Siedlungserneuerung / Transformation bestehende Wohngebiete

Die Birsstadt hat einen überdurchschnittlichen Anteil an Mehrfamilienhäusern aus den 40 – 70er Jahren (Quartierplangebiete). Einerseits weisen diese Immobilien oftmals eine schlechte Bauqualität auf, anderseits findet in vielen Quartieren dieser Bauperiode zurzeit ein Generationenwechsel statt. Deshalb besteht hier ein erhöhter Handlungsbedarf.

Ein zweites Handlungsfeld ergibt sich in den Einfamilienhausgebieten in Hanglage. Auch hier stehen energetische und bauliche Erneuerungen im Bestand an.

Zukünftige Aufgaben sind:

- Entwicklungsmöglichkeiten und Erneuerungsbedarf der Immobilien und Siedlungen überprüfen, insbesondere in Gebieten, die gut mit dem ÖV erschlossen sind oder besser erschlossen werden könnten.
- Zusammenarbeit mit und Beratung von Bauträgern / Investoren
- Nachrüstung Infrastruktur und Freizeitangebote überprüfen
- Formelle Verfahren (Anpassung Quartierpläne)

Abbildung 17:
Sanierungsbedürftige Bauten aus den 50er und 60er Jahren

4.1.2 Umstrukturierung und Entwicklung Arbeitsplatzareale

In der Birsstadt sind mehrere Gewerbe- und Industrieareale in Transformation. Die Areale haben unterschiedliche «Begabungen» im Hinblick auf die Erschliessung und die Nutzung. Zudem erstrecken sich die Areale teilweise über die Gemeindegrenzen hinweg, bzw. ihre Erschliessung betrifft das überkommunale Strassennetz. Die relevanten Gebiete sind in Kapitel 3.7 genannt.

Die Aufgabe besteht in der der differenzierten Entwicklung aufgrund der Gebietseignung und die Ausbildung von Gebietsprofilen.

Abbildung 18:
Walzwerkareal

4.1.3 Prüfung Siedlungserweiterung

Die Bevölkerungsprognosen weisen auf Flächenbedarfe für Siedlungs- und Arbeitsplatz-gebiete hin (vgl. Kapitel 2.10) Es muss geprüft werden, ob die bestehenden Siedlungsgebiete und insb. die Transformationsgebiete diese Bedarfe abdecken können, oder ob zusätzliche Siedlungserweiterungen oder die Inanspruchnahme von Reserveflächen nötig sind.

4.1.4 Umgestaltung und Aufwertung der Tramachsen, Hauptstrassenräume und Ortskerne

Tramachsen und Hauptstrassenräume sind die Lebensadern und Orientierungslinien der Agglomerationen. Sie sind die alten Ortsverbindungen, führen in die Kerne und strukturieren das Siedlungsgebiet. Zudem sind die Hauptstrassen in der Birsstadt gleichzeitig der Träger der Tramachsen. Die Hauptstrassen und Ortszentren sind zudem wichtige Identifikationsorte und potentielle Aufenthaltsbereiche.

Abbildung 19:
Zentrum Reinach

Abbildung 20:
Zentrum Reinach

In der Birsstadt sind diese Räume schon teilweise ablesbar und auch verdichtet. Im Zentrum von Reinach wurde der Strassenraum gerade neu gestaltet. In weiteren Abschnitten entspricht der Strassenraum eher dem Charakter einer Durchgangsstrasse und trennt die Siedlungsbereiche. Die Tram in Seitenlage verstärkt die Trennwirkung. Die Möglichkeiten der Aufwertung dieser Strassenräume sind im Zusammenhang mit der Aufgabenteilung von S-Bahn und Tram auszuloten (Unterscheidung zwischen städtischem Tram und Regionalbahn).

Aufgaben sind:
- Schaffung von integrierten Strassenräumen, Verbesserung Querbarkeit
- Ablesbarkeit und Hierarchisierung stärken
- Bauliche Verdichtung entlang der ÖV-Korridore
- Aufenthaltsfunktion verbessern
- Quartier-, Orts- und (Birs-)Stadtzentren stärken, gestalten und beruhigen

Mit der Transformation / Verdichtung der bestehenden Wohngebiete, der Stärkung der Orts- und Quartierzentren in ihrer Funktion als Treffpunkt und Versorgungsort sowie der Schaffung von neuen dichten und durchmischten Quartieren können der Modal-Split[2] wie auch die Weglängen massgeblich beeinflusst werden. Die folgenden Abbildungen zeigen, wie sich das Mobilitätsverhalten mit zunehmender Siedlungsdichte verändert.

[2] Modal-Split: Verkehrsmittelwahl, Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) wie MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr

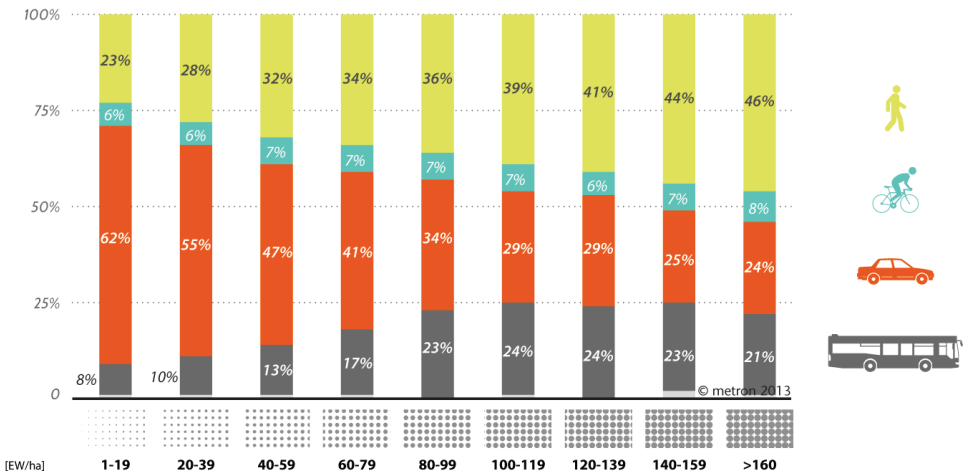


Abbildung 21:
Je höher die Dichte desto höher der Anteil des Umweltverbundes (Mikrozensus-Auswertungen zum Mobilitätsverhalten, Metron 2013)

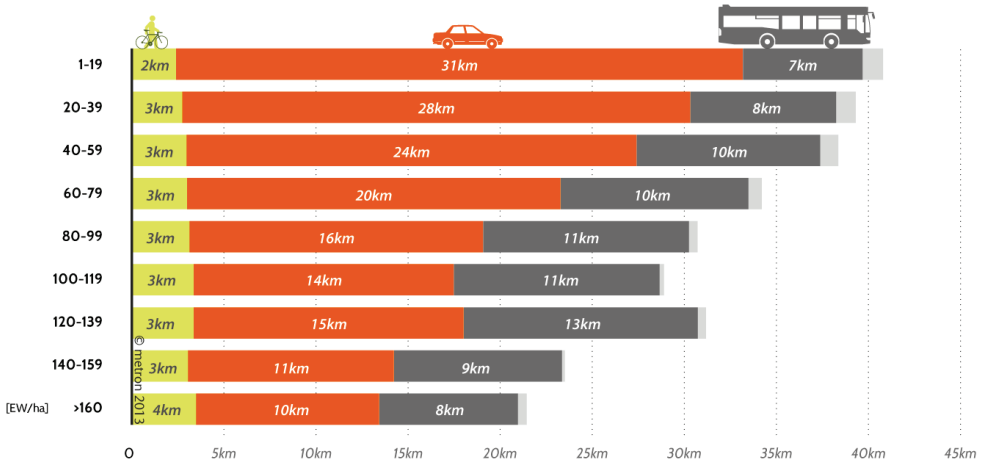


Abbildung 22:
Abnehmende Weglänge mit zunehmender Siedlungsdichte (Mikrozensus-Auswertungen zum Mobilitätsverhalten, Metron 2013)

4.1.5 Gebietsentwicklungen abgestimmt auf verkehrliche Kapazitäten und Beseitigung von Engpässen

Es bestehen bereits heute verkehrliche Engpässe. Mit einer geplanten Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen können sich diese Engpässe ohne weitere Massnahmen auf dem bestehenden Netz verschärfen. Es soll geprüft werden, welche Möglichkeiten der Entlastung für einzelne Strassenabschnitte und Knoten bestehen. Hierzu sind verschiedenste Massnahmen denkbar, so z.B. Ergänzungen / Entflechtung Strassennetz, Mobilitätsmanagement, Ausbau ÖV, künftige Aufgabenteilung Tram und S-Bahn sowie Ausbau / Aufwertung Veloinfrastrukturen.

Aufgrund der finanziellen Mittel sind Forderungen nach zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen zu priorisieren. Dies hat abgestimmt auf eine gleichzeitige Konzentration / Fokussierung der Gebietsentwicklung auf gewisse Areale / Gebiete zu erfolgen.

Die Analyse zeigte, dass sich die grössten verkehrlichen Herausforderungen (alle Verkehrsträger) bei der Querverbindung Reinach – Dornachbrugg konzentrieren:

- Kapazitätsengpässe beim MIV (Entflechtung und Entlastung prüfen)
- Fehlende Veloverbindung Dornachbrugg – Reinach
- Netzlücke bei Veloverbindung entlang der Birs bei Dornachbrugg sowie mangelhafte Anbindung des Bahnhofes Dornach-Arlesheim
- Fehlende / mangelhafte ÖV-Querverbindung bzw. grosse Verlustzeiten beim Busbetrieb

4.2 Entwicklung Freiraum und Landschaft

4.2.1 Birspark Landschaft

Die zentral gelegene Birspark Landschaft ist nicht nur wichtiger Erholungsraum für alle Birsstädter, sie ist auch der identitätsstiftende Freiraum und Namensgeber der Birsstadt. Hier kommen unterschiedliche Ansprüche von Naturschutz, Freizeit, Erholung und Verkehr (auch Fuss- und Veloverkehr) zusammen. Mit dem Aktionsplan Birspark Landschaft, aufbauend auf dem Freiraumkonzept Birsstadt liegt bereits ein umfassendes Konzept für den Landschaftsraum vor, das unabhängig vom Raumkonzept weiter verfolgt werden kann.

Folgende Aufgaben sind im Rahmen des Raumkonzeptes weiter zu vertiefen:

- Birspark als grossflächiges Mosaik von bebauten und unbebauten Bausteinen in Talraum
- Schaffung von Zugänglichkeit, Bezug Siedlung – Flussraum und durchgängige Verbindungen insbesondere in den Transformationsgebieten
- Abstimmung mit den Velowegen
- Berücksichtigung Querbezüge, Verbindungen in den umgebenden Landschaftraum

Im Rahmen des Aktionsplan Landschaft weiter vertieft werden:

- Erhalt, Förderung und Schutz der wertvollen Natur- und Landschaftsräume

Abbildung 23:
Bezug- und Verbindungspotenziale zum Birsraum

4.2.2 Öffentlicher Raum und Siedlungsfreiräume

Mit der Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete kommen zunehmend Freiräume unter Druck: Parzellen mit hohem Grünanteil werden weiter überbaut, Restflächen und Brachen werden entwickelt, monofunktionale Flächen wie Sportfreiflächen, Schulhöfe und auch Quartierstrassen haben höheren Nutzerdruck. In den Gemeinden der Agglomeration gibt es zudem wenig öffentliche nutzbare Freiräume.

Mit dem Freiraumkonzept Birspark sind bereits Ansätze für die Neuschaffung und Aufwertung von punktuellen Freiflächen im Siedlungsgebiet und deren Vernetzung zur Birs dargelegt. Auch ist das Wegekonzept differenziert ausgearbeitet.

Im Rahmen des Raumkonzepts sind folgende Aspekte zu beachten:

- Integration von Freiräumen bei den Transformationsgebieten
- Berücksichtigung von Platz- und Aufenthaltsbereichen in den Zentren und entlang der Hauptachsen (vgl. 4.1.4)
- Berücksichtigung der angedachten übergeordneten Wege
- Beachtung Zugänglichkeit der geplanten ÖV-Haltestellen
- Beachtung der Vernetzungskorridore in den Landschaftraum bei der Verdichtung

4.2.3 Querbezüge

In der Birsstadt sind traditionellerweise die Längsbezüge in Nord-Süd-Richtung stark ausgeprägt. Dies betrifft die Hauptachsen des Verkehrs aber auch die Wege entlang der Birs. Durch die längs zum Tal laufenden Infrastrukturtrassen (Bahn, A18, Tram) sind die Querbezüge schlechter ausgeprägt. Für die lokale Vernetzung und auch die Verbindung der Zentren können die Querbezüge im Talraum eine wichtige Rolle übernehmen.

Einzelne Querbezüge sind als Vernetzungskorridore im Freiraumkonzept dargelegt. Auch werden neue Brücken über die Birs vorgeschlagen. Diese sind auch im Raumkonzept zu berücksichtigen

Weitere Aufgaben sind:

- Beachtung Bezüge neue Haltstellen
- Vernetzung der Zentren entlang der quer zum Tal liegenden Hauptachsen sowie Ost-West Verbindungen in Birsfelden und Münchenstein mit Bezug zu Basel
- Verbindungen ins Leimental

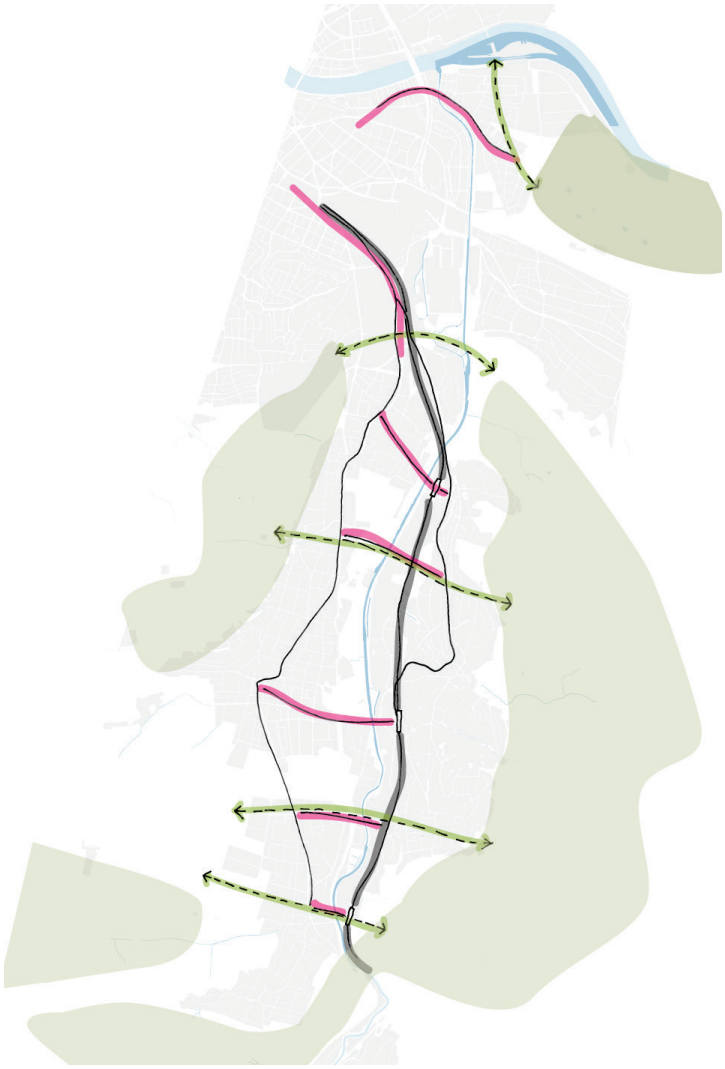


Abbildung 24:
Stärkung der Querverbindungen innerhalb des Siedlungsraums und der Freiräume

Abbildung 25:
Brücken als Treffpunkte
(Beispiel Sachsenbrücke Leipzig)

4.3 Zusammenarbeit und Identität

4.3.1 Überkommunale Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit in der Birsstadt ist zunächst auf Kantonsinitiative und nun auch zwischen den Gemeinden gut gestartet. Insbesondere eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung kann die Vorteile und Begabungen sowie die Engpässe der Region abschätzen.

Die Gemeinde Muttenz ist aufgrund ihrer geografischen Lage wichtig für das Birstal. Insbesondere als Bindeglied zwischen den beiden Regionen Birsstadt und Rheintal kommt ihr eine wichtige Funktion zu. Während die Gemeinde Muttenz im Projekt Birspark Landschaft und in andern Birsstadt-Projekten aktiv beteiligt ist, war sie bisher aufgrund von unterschiedlichen Auffassungen über die finanzielle Beteiligung von Muttenz in der Regionalplanungsgruppe Birsstadt nicht dabei. Damit ist auch das Gebiet der Gemeinde Muttenz nicht Teil des Raumkonzepts. Zukünftig soll der Einbezug der Gemeinde Muttenz in Siedlungs- und Verkehrsfragen wieder thematisiert werden.

Zukünftige Aufgaben sind:

- Weiterführung und Institutionalisierung der Zusammenarbeit über die bestehende RPLG hinaus
- Institutionalisierung eines Gebietsmanagements für die überkommunale Koordination der Entwicklungsaufgaben
- Weitere überkommunale Zusammenarbeit in Bereichen des Verkehrsmanagements, Siedlungs- und Freiraumentwicklung, Infrastrukturentwicklung (Wasser, Abwasser, Energie, etc)
- Weitere Zusammenarbeit in Kultur, Bildung, Sport, Alter, Gesundheit, Jugend, etc.
- Einbezug der Gemeinde Muttenz und Abstimmung mit Nachbarregionen
- Einbezug der Bevölkerung, Partizipation

4.3.2 Standortpositionierung / Nutzungen und überkommunale Einrichtungen

Die Wahrnehmung und auch die Funktionsfähigkeit einer eigenständigen Region sind stark an eine gemeinsame Vermarktung, einen gemeinsamen Auftritt und auch an die Ansiedlung von überkommunal bedeutsamen Einrichtungen und Institutionen gekoppelt. Eine mögliche regionale Identität baut dabei immer auf den lokalen Identitäten auf.

Mögliche Ansatzpunkte zur Standortpositionierung

- Tourismus
- Gewerbe
- Immobilienbörse
- Information und Partizipation, Webauftritt

Institutionen mit überkommunaler Bedeutung:

- Theater, Kultureinrichtungen
- Schulen, Hochschulen
- Sportanlagen
- Verwaltungssitze
- Naturschutzzentrum
- Firmensitze
- Spitäler

5 Stossrichtungen

Einleitendes
Die Stossrichtungen zeigen vereinfachte und plakative Entwicklungsrichtungen/Szenarien für die Birsstadt auf. Sie sind bewusst schematisch gehalten und für die Diskussion zugespitzt. Auf Basis der Diskussion der (extremen) Stossrichtungen werden in einem weiteren Schritt konkretere Ziele und der Konzeptentwurf für das Raumkonzept erarbeitet.

5.1 Jeder für sich

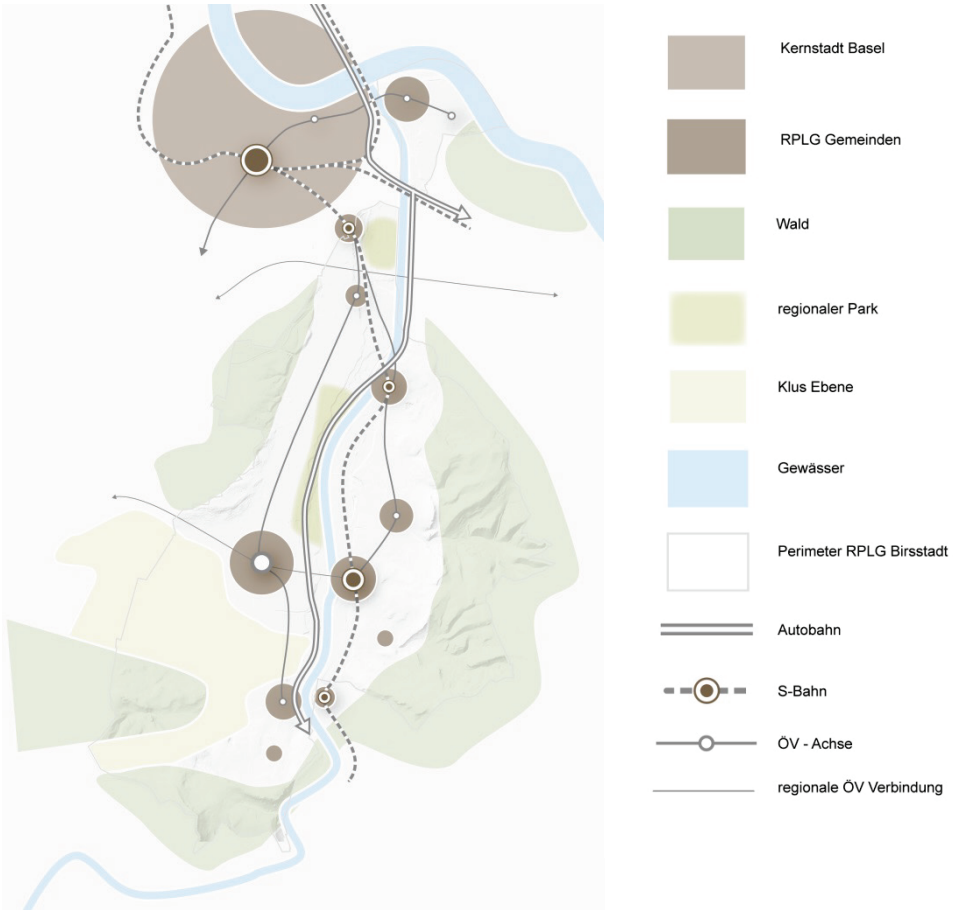


Abbildung 26:
Stossrichtung getrennte Gemeindeentwicklung und Zersiedelung

Merkmale

Siedlung
- Birsstadt als Gruppe von eigenständigen Vorortgemeinden
- Fokus der Gemeinden in erster Linie auf die Kernstadt Basel
- Womöglich Stärkung der lokalen Ortszentren
- Arbeitsplatzgebiete und flächenintensive Nutzungen an den Gemeindegrenzen gemäss kommunalen Strategien
- Beschränkte Verdichtung, Inanspruchnahme Restflächen und Zwischenräume

Freiraum
- Teilweise Entzug der Freiräume durch Zersiedelung
- Parkentwicklung entlang der Birs
- Freizeit- und Erholungsräume gemäss Gemeindestrategien
- Ausbau Wege in die Landschaft

Mobilität
- Zunahme an MIV-Aufkommen, zunehmende Verkehrsüberlastung
- Keine Modal-Split-Veränderung in Richtung ÖV und Fuss- / Veloverkehr
- Fehlende Priorisierung von Infrastrukturen aus regionaler Sicht erschwert deren Umsetzung

Organisation
- Kommunale Hoheiten und Konkurrenzen
- Beschränkte Koordination in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum

Referenzbeispiele

Abbildung 27:
Beispielbild aus Pfeffingen, weiterhin Inanspruchnahme der Restflächen und Zwischenräume vor Verdichtung

Abbildung 28:
Beispielbild der Bruggstrasse zwischen Reinach und Dornachbrugg, zunehmende Verkehrsüberlastung als eine Auswirkung dieser Stossrichtung

Bewertung (aufgrund Workshop vom 26.01.15)

Die Stossrichtung entspricht nicht dem aktuellen Willen bzw. den Absichten der Fachgruppe und ist deshalb in dieser negativen Ausprägung nicht weiterzuverfolgen. Die wichtigsten Gründe sind die nicht erwünschte weitere Zersiedlung und die fehlenden Möglichkeiten zur Ausbildung einer regionalen Identität. Als Vorteil wird der Erhalt der Gemeindeautonomie erkannt. Auch wird Vielfalt der Orte, Landschaften und Siedlungen als positiv bewertet.

5.2 Bandstadt

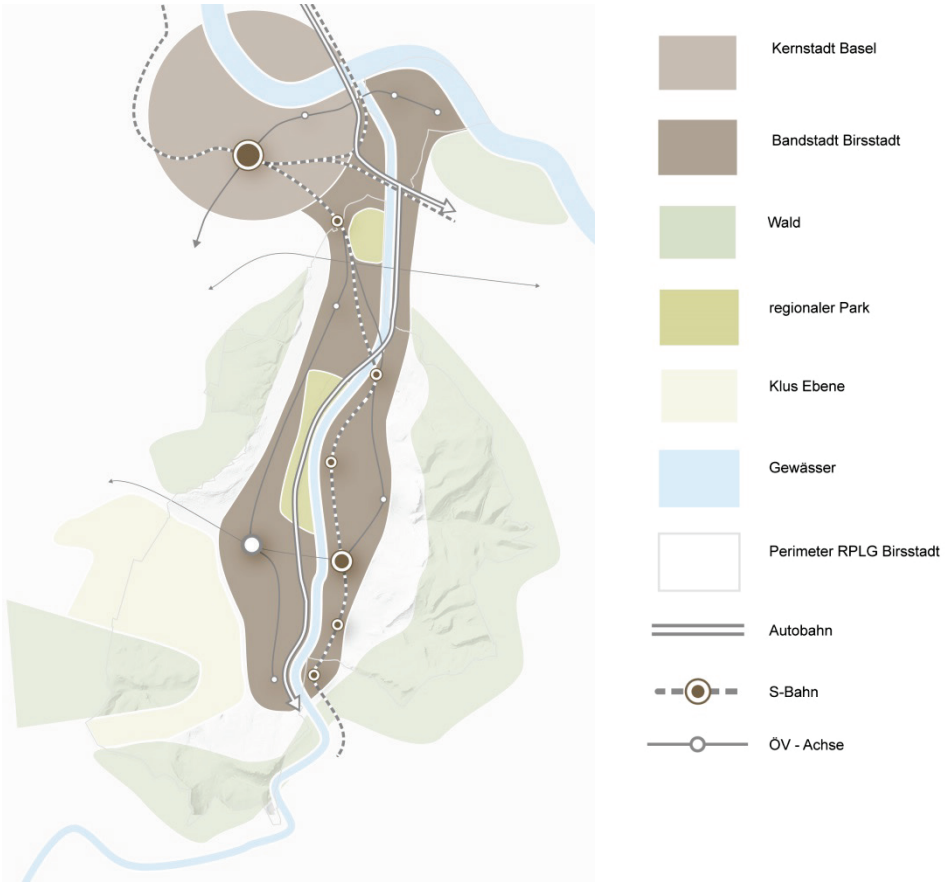


Abbildung 29:
Stossrichtung bandartige Siedlungsentwicklung

Merkmale

Siedlung

- Birsstadt als urbaner, verdichteter Raum mit Zentrum Basel (Bandartige Entwicklung in Längsrichtung im Talraum bis auf Höhe Bahnhof Aesch)
- Im Talraum hohe Dichten bei der Umstrukturierung und Nachverdichtung im Bestand
- Hanglagen wie bisher als gute, weniger dichte Wohnlagen
- Transformation der Arbeitsplatzgebiete in Mischgebiete mit Wohnen und Arbeiten
- Verdrängung flächenintensives Gewerbe und Produktion

Freiraum

- Birspark als «Central Park»
- Parkzellen, Stadtteilparks und Stadtwald
- Überbauung Familiengärten, Auslagerung
- Überbauung Heiligholz sowie Zäsur Aesch Nord/Reinach (Fiechtenacker)

Mobilität
- ÖV-Ausbau in Längsrichtung (zum Stadtzentrum Basel)
- Schaffung eines feinmaschigen Veloverkehrsnetz (quer und längs)
- Modal-Split-Veränderung in erster Linie in Richtung Fuss- / Veloverkehr, aber auch ÖV
- «Flächendeckende Stadt der kurzen Wege»
- Konzentration des MIV auf die A18 als «Stadtautobahn» mit regionalem MIV-Verkehrsmanagement

Organisation
- Gemeindefusionen
- Intensive Koordination in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum

Referenzbeispiele

Abbildung 30:
Referenzbeispiel aus München mit einer Dichte von 1.4, dichtes Wohnen entlang von Hauptstrassenräumen

Abbildung 31:
Referenzbeispiel aus Wabern BE, Integrierter städtischer Strassenraum mit Tram im Mischverkehr, gute Querbarkeit für den Fussverkehr

Abbildung 32:
Referenzbeispiel aus Zürich, Treffpunkt im öffentlichen Raum, gestalteter Aufenthaltsraum an der Sihl mit guter Erreichbarkeit

Bewertung (aufgrund Workshop vom 26.01.15)

Die Stossrichtung der Bandstadt entspricht weitgehend dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms und den Aussagen im kantonalen Richtplan BL. Sie ist heute schon in grossen Teilen der Birsstadt Realität. Der Siedlungsraum ist bereits heute zusammengewachsen und im Szenario werden auch die letzten Zäsuren überbaut.

Diese Stossrichtung bietet ein grosses Potenzial für nachhaltigere und städtischere Mobilität und kurze Wege. Es kann dabei weitgehend auf bestehenden Infrastrukturen aufgebaut werden.

Die Realisierung der Stossrichtung erfordert starke regionale Eingriffe und Steuerung. Es bleibt die Frage offen, ob die im Endausbau in Erwägung zu ziehende Gemeindefusion funktionieren kann und wie sich die Identität bzw. die Wahrnehmung der Birsstadt im Falle der Ausbildung einer Bandstadt verhält.

Als weitere Risiken werden eine fehlende Rücksicht auf lokale Spezifika, ein hoher Druck auf die Freiflächen sowie verschärfte verkehrliche Herausforderungen auf den Nord-Süd-Achsen betrachtet.

Es wird empfohlen, bei einer Entwicklung gemäss dieser Stossrichtung die räumliche Organisation deutlich zu verbessern. So müssten beispielsweise die Arbeitsplatz- und Wohnraumentwicklung auf die starke(n) Achse(n) konzentriert werden.

5.3 Perlenkette an der Birs

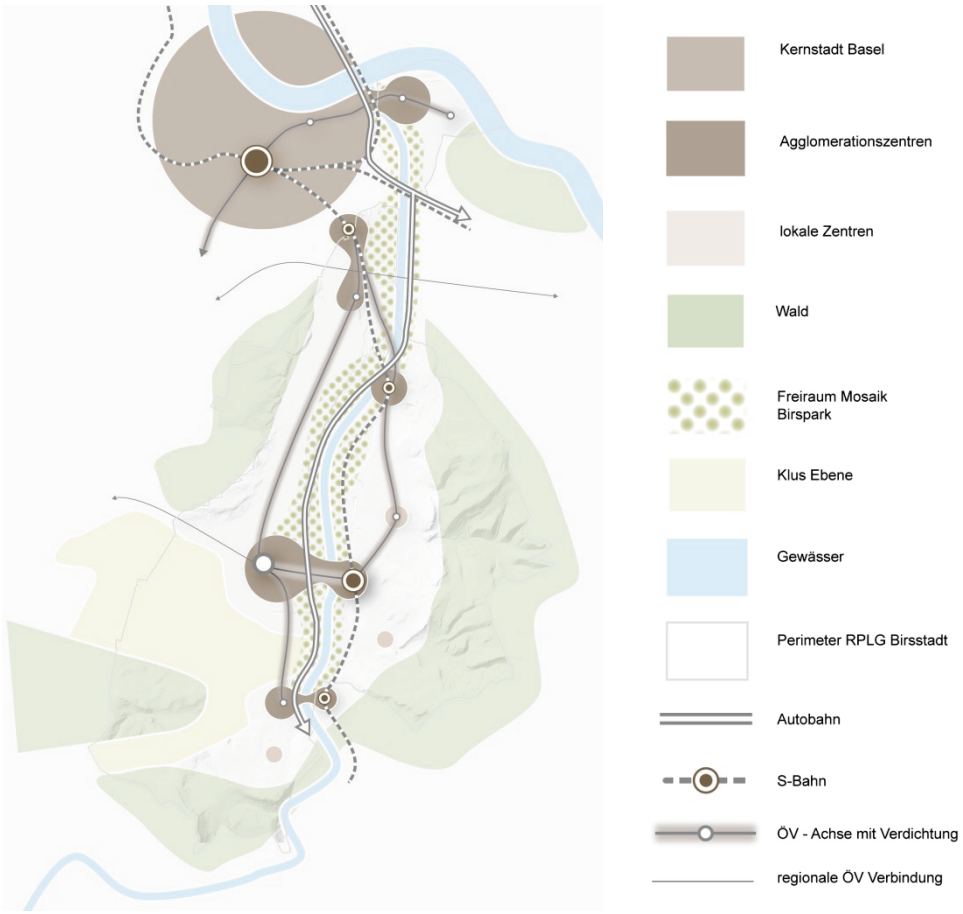


Abbildung 33:
Stossrichtung Querverbindungausbau der Gemeinden mit neuen Polyzentralitäten

Merkmale/Leitbild Merkmale/Leitbild

Siedlung

- Ausbau von Zentren mit unterschiedlicher Bedeutung und Grösse (Polyzentralität)
- Quervernetzung als Hauptstossrichtung
- Gliederung des Siedlungskörpers durch Fokussierung
- Ausbilden von Quartieren mit spezifischen Begabungen
- Differenzierte Arbeitsplatzentwicklung und Verdichtung in Abhängigkeit von Erschliessungsgüte (Mischnutzungen an den Querachsen, flächenintensive Nutzungen peripher)

Freiraum

- Patchwork aus Freiraum, Infrastruktur und Siedlungsgebieten
- Mosaik aus unterschiedlichen Nutzungen als Birspark
- Lokale Verbindungen, Querverbindungen, Bezug Landschaftsraum
- Birs als roter Faden, Bäche als Gliederung und Freiraumquervernetzung

Mobilität
- Stärkung der die Birs querenden Velo- und Fussverkehrsachsen bei «Perlen», jedoch zu wenig Potenzial für Ausbau der Quer-ÖV-Achsen
- Modal-Split-Veränderung in Richtung Fuss- / Veloverkehr, aber auch ÖV
- Kurze Wege in vier Zentren
- Verkehrsberuhigung in den Ortszentren / «Perlen»

Organisation
- Regionale Kooperation
- Förderung lokale Initiativen und Akteure

Referenzbeispiele

Abbildung 34:
Beispiel für verdichteten Wohnungsbau mit hohen Aussenraumqualitäten und einer Dichte von ca. 0.8 (Altes Spinnereiareal Arlesheim)

Abbildung 35:
Referenzbeispiel aus Köniz, verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt mit gleichzeitig relativ hoher Kapazität, hoher Aufenthaltsqualität und guter Querbarkeit

Abbildung 36:
Beispielbild aus Arlesheim, belebtes Zentrum mit regionaler Bedeutung und spezifischer Begabung

Bewertung (aufgrund Workshop vom 26.01.15)

Die Polyzentralität dieser Stossrichtung stösst grundsätzlich auf grosse Sympathien, sie könnte auch eine Vorstufe der Entwicklung zu einer verdichteten Bandstadt darstellen. Als sich eignende Zentren («Perlen») werden grundsätzlich die bestehenden Bahnhöfe betrachtet, da sie als Umsteigepunkte bereits eine Art Zentrumsfunktion erfüllen. Dies entspricht im kantonalen Richtplan BL enthaltenen Aussagen zu den Bahnhofsgebieten (KRIP S1.4).

Mit der Polyzentralität können die lokalen Identitäten erhalten und gegebenenfalls gestärkt werden. Auch wird die Ermöglichung einer schrittweisen Entwicklung erwartet, die aus dem Bestand entwickelt und bezüglich Massstab dem jeweiligen Ort angepasst wird.

Als Risiko werden mögliche Konkurrenzen dieser verschiedenen Zentren und ein Fokus auf lokale Identitäten betrachtet. Eine Wahrnehmung des Raumes als «Birsstadt» und eine gemeinsame Identität sind mit den mehreren kleineren Zentren nicht sichergestellt.

Bei einer Weiterverfolgung ist zu bedenken, dass die bei dieser Stossrichtung stärker betonten Querbezüge und -verbindungen im Gegensatz zu den heute vorherrschenden Hauptbeziehungen in Nord-Süd-Richtung stehen.

5.4 Konzentration Birsstadt

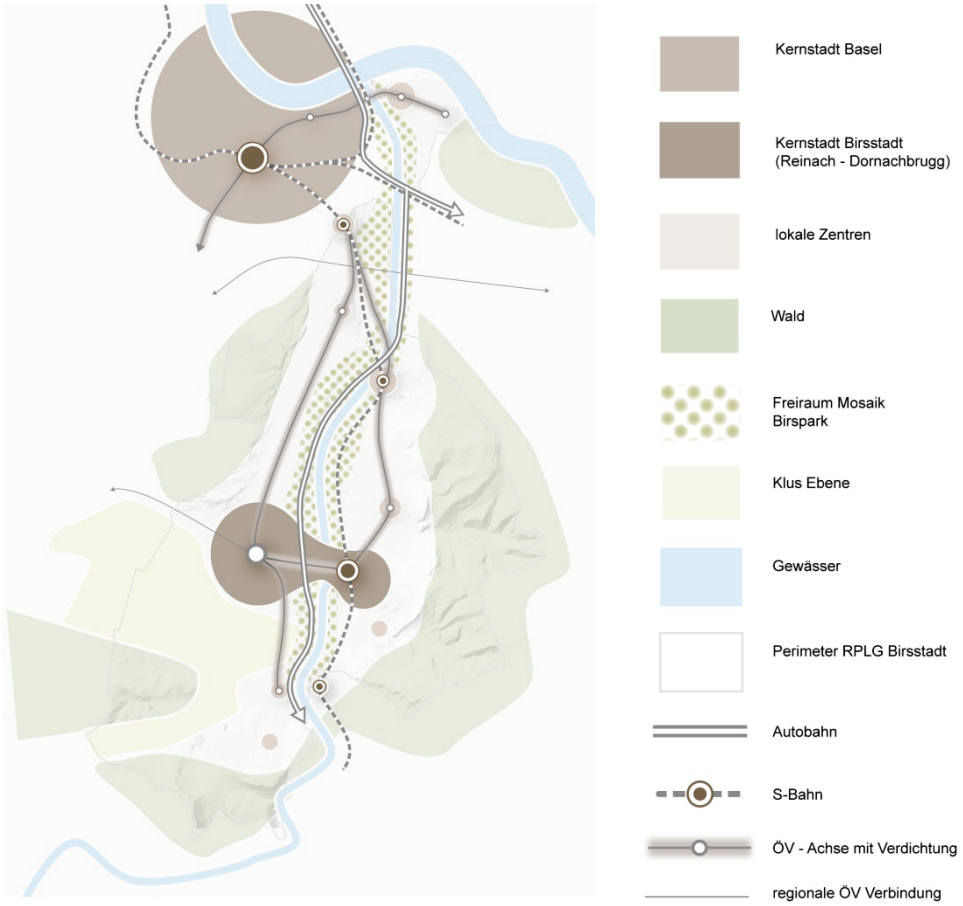


Abbildung 37:
Stossrichtung Stärkung eigenständiges starkes Birsstadt Zentrum

Merkmale/Leitbild

Siedlung

- Entwicklung aus dem Bestand heraus mit Fokus auf Reinach-Dornachbrugg als Zentrum der Birsstadt
- Birsfelden und Münchenstein Nord als Vorstadtgebiete von Basel
- Mischnutzungen mit Wohnen und Arbeiten im Zentrum
- Differenzierte Arbeitsplatzentwicklung in Abhängigkeit von Zentrumsnähe und Erschliessungsgüte

Freiraum

- Birs als roter Faden, Bäche als Gliederung und Freiraumquervernetzung
- Parkzellen, Stadtteilparks in Verdichtungsräumen.

Mobilität
- Schwerpunkt Ausbau ÖV-Querverbindung Reinach – Dornachbrugg, Bahnhof Dornach-Arlesheim als Mobilitätsdrehscheibe
- Ausbau der Veloverbindungen zu den Zentren Basel und Reinach / Dornachbrugg
- Modal-Split-Veränderung in Richtung ÖV und Fuss- / Veloverkehr im Nahbereich
- MIV-Verkehrsmanagement sowie Verkehrsberuhigung im Zentrum

Organisation
- Fokus Abstimmung Reinach, Dornach, Aesch, Arlesheim

Referenzbeispiele

Abbildung 38:
Geschlossene städtische Bebauung für Zentrumsbereiche und verdichtete Tramachsen mit einer Dichte von 2.15
(Beispiel Zürich Sihlfeld)

–

–

Abbildung 39:
Referenzbild (Visualisierung) der Limmattalbahn am Bahnhof Dietikon als Beispiel für eine Mobilitätsdrehscheibe in Dornach / Arlesheim (Quelle: limmattalbahn.ch)

Abbildung 40:
Referenzbild des Flohmarkts in Gundeldingen als Beispiel für durchmischte urbane Quartiere im Birsstadtzentrum

Bewertung (aufgrund Workshop vom 26.01.15)
Es handelt sich um einen sehr selektiven Ansatz, welcher die administrativen Grenzen deutlich in Frage stellt. Es wird postuliert, dass die Stossrichtung zumindest teilweise die Auflösung kommunaler Grenzen und die Schaffung neuer Körperschaften bedingt. Dies kann eine grosse Chance sein, ist jedoch auch mit nicht zu unterschätzenden Herausforderungen bzw. Schwierigkeiten verbunden.

Die offene Kernfrage ist die Lage des angestrebten Zentrums. Auch stellt sich die Frage, wie mit Zentrumslasten und Vor- bzw. Nachteilen insbesondere im Bereich der Siedlungsentwicklung für übrige Gemeinden umzugehen ist.

Mit der Schaffung eines klaren Zentrums könnte die Birsstadt eine deutlichere regionale Ausstrahlung erreichen. Auch wird das Potenzial der Schaffung von neuen Qualitäten im Siedlungsraum und einer klaren Priorisierung von Infrastrukturvorhaben betont.

5.5 Fazit aus den Stossrichtungen

Aus der Diskussion und Bewertung der von Handlungsfeldern und Stossrichtungen sowie den formulierten Grundsätzen der Entwicklung lässt sich ein erstes Fazit ziehen. Dabei wird die Tendenz zur bandartigen Entwicklung mit den Elementen der Perlenkette und der Konzentration einem Konzeptentwurf zu Grunde gelegt. Dieser Ansatz stellt dabei keinen «kleinsten gemeinsamen Nenner» dar, sondern stärkt die Eigenarten der Agglomeration, fokussiert auf ein eigenständiges Regionalzentrum und bietet gute Voraussetzungen für eine funktionierende und zukunftsfähige Mobilität.

Siedlung
- Birsstadt als eigenständiger, verdichteter Raum (Verdichtung im Talraum bis auf Höhe Reinach-Dornachbrugg)
- Im Talraum hohe Dichten bei der Umstrukturierung und Nachverdichtung im Bestand
- Hanglagen wie bisher als gute, weniger dichte Wohnlagen
- Differenzierte Transformation und Durchmischung der Arbeitsplatzgebiete in Abhängigkeit von Lage und Erschliessungsqualität
- Möglicher Erhalt des flächenintensiven Gewerbes und der Produktion im Bereich Aesch Nord, Arlesheim Widen, Hafen Birsfelden

Freiraum
- Birspark als Mosaik und Perlenkette entlang der Birs
- Parkzellen, Stadtteilparks im verdichteten Siedlungsbereich
- Erhalt der Grünzäsuren Heiligenholz, Fiechtenacker
- Bäche als Gliederung und Freiraumquervernetzung

Mobilität
- Schwerpunkt Ausbau ÖV-Querverbindung Reinach – Dornachbrugg, Bahnhof Dornach-Arlesheim als Mobilitätsdrehscheibe
- Neue S-Bahn-Haltestelle Öpfelsee
- Schaffung eines feinmaschigen Veloverkehrsnetz (quer und längs) insbesondere im Talraum
- «Stadt der kurzen Wege» in Zentrums- und Verdichtungsgebieten
- Konzentration des MIV auf die A18 als «Stadtautobahn» mit regionalem MIV-Verkehrsmanagement
- Modal-Split-Veränderung in erster Linie in Richtung Fuss- / Veloverkehr, aber auch ÖV

Organisation
- Gemeindeverband
- Intensive Koordination in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum

Strategien der Entwicklung

1. Sicherung und Erhalt
Neben Dorfkernen, historischen Burg- und Schlossanlagen und historischen Infrastrukturelementen verfügt das Birstal über ein reiches Erbe der jüngsten Siedlungs- und Industriegeschichte. Herausragende Strukturen und Einzelelemente sind dabei zu sichern und erhalten und für die kommenden Generationen zu bewahren. Sie sind die Keimzellen und Identitätsträger der vielschichtigen Siedlungsstruktur der Agglomeration. Weiterhin sind die Hanglagen mit lockerer Bebauung ein wesentliches Merkmal des Agglomerationsraums und wichtiger Standortvorteil. Im Prinzip sollen diese Lagen erhalten werden. Punktuelle Erneuerungen und Verdichtungen unter Bewahrung der Gebietscharakteristik sollen jedoch möglich sein.

2. Verdichtung
Der Grossteil der Wohnungsbestände im Birstal wurde in den Nachkriegsjahren, zwischen den 40er und den 70er-Jahren erstellt. Diese liegen heute an zentraler, gut erschlossener Lage. In den Gemeinden des Birstals besteht innerhalb dieser Strukturen ein grosses Potenzial für stadträumliche und architektonische Erneuerung verschiedener Quartiere. Neben der Verdichtung der Wohnungsbestände weist die Region auch einen grossen Bestand an unternutzten Gewerbe- und Industrieflächen auf.

3. Umstrukturierung / Transformation
Für einen grossen Teil der Industrieareale steht ein Transformationsprozess an oder hat bereits begonnen. Auch in der Birsstadt besteht der Trend zu verdichteten Mischgebieten an gut erschlossenen ÖV-Lagen. Zudem soll die Agglomeration aber auch weiterhin Raum für industrielle Produktion, Gewerbe und auch Logistik bleiben. Dies bedeutet, dass für die Umstrukturierungsareale unterschiedliche Profile in Abhängigkeit vom Raumkonzept gewählt werden. Dabei soll auch Potenzial für Innovation und Kreativwirtschaft erhalten bleiben. Solche Möglichkeitsräume erlauben zukünftige Spielräume für städtebauliche Entwicklungen und Aufwertungen.

6 Leitsätze

Mit den Leitsätzen werden die übergeordneten Grundsätze der Entwicklung für das Raumkonzept Birsstadt präzisiert. Diese verfolgen das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sowie das spezifische raumplanerische Ziel der haushälterischen Nutzung des Bodens und der Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten (RPG Art. 1). Der Schwerpunkt liegt hierbei bei der Konkretisierung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Leitsätze zur Landschaftsentwicklung basieren (über die kantonalen Ziele hinaus) auf den Zielen zur Entwicklung des Birspark Landschaft. Im Rahmen des Raumkonzeptes werden jedoch zusätzlich die Freiraumangebote im Siedlungsgebiet thematisiert.

Die Leitsätze werden im Anschluss (Kapitel 7) in die nachfolgenden Teilstrategien Siedlung, Verkehr und Freiraum übersetzt. In den Teilstrategien wird dargelegt, **wie** die Leitsätze umzusetzen sind. In diesem Sinne ist dies eine Konkretisierung.

Die Leitsätze bilden zusammen mit den Teilstrategien die Grundlage für das Raumkonzept.

1 Vielfältige Birsstadt

Die Birsstadt wird auf Basis ihrer vielfältigen Orte, Quartiere und Natur- und Landschafträume als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort weiterentwickelt.

Erläuterungen:
Die Birsstadt setzt sich aus einem vielschichtigen Mosaik unterschiedlicher Orte, Gemeinden und Siedlungsgebiete zusammen. Dieses Mosaik wird in seiner heterogenen Struktur weiterentwickelt. Es kann verstanden werden als ein verbundenes Netz aus unterschiedlichen «Perlen», das auf den bestehenden Ortszenten sowie den neuen Entwicklungsschwerpunkten aufbaut.

Mit dem Begriff Birsstadt soll aber nicht nur ein Leitbild einer höheren Verdichtung verfolgt werden. Unter «Stadt» soll vielmehr ein buntes und vielfältiges Nebeneinander der Nutzungen, Menschen und Räume verstanden werden. Die qualitative Weiterentwicklung erfolgt auf Basis einer abgestimmten Strategie unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten und Begabungen.

2 Wachstum

Die Birsstadt soll in Übereinstimmung mit den Kantonalen Richtplänen bis 2035 Wohnraum für 10'000 – 12'000 zusätzliche EinwohnerInnen und Raum für die Wirtschaftsentwicklung mit einem geeigneten Flächenangebot für zusätzlich ca. 8'000 bis 10'000 Beschäftigte bereitstellen.

Erläuterungen:
Das angestrebte Wachstum in der Birsstadt orientiert sich am Grundlagenbericht zum Raumkonzept des Kantons BL sowie an den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms. Es steht in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Richtplans Kanton Solothurn. Das Birstal soll damit von derzeit ca. 69'000 Einwohnern auf ca. 80'000 Einwohner anwachsen. Die derzeitige Anzahl Arbeitsplätze kann von ca. 40'000 bis auf ca. 48'000 bis 50'000 gesteigert werden. Das angestrebte Einwohnerwachstum entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 0.7 – 0.8% und die künftige durchschnittliche Einwohnerdichte würde bei 85 – 90 E/ha liegen. Hierzu werden die bestehenden Bauzonenreserven sowie ausgewählte Verdichtungsräume im bestehenden Siedlungsgebiet herangezogen. Mit defensiven Annahmen zur Verdichtung (überwiegend Er-

satzneubau) sind durch die Nachverdichtung des bestehenden Siedlungsgebietes ca. 4'000 – 6'000 zusätzliche Einwohner bis 2035 realisierbar (vgl. Anhang).

Da die bestehenden Bauzonenreserven inkl. der Verdichtungsmöglichkeiten des Bestandes nicht ausreichen, um das angestrebte Wachstum aufzunehmen, werden zusätzliche Wohn- und Arbeitsplatzangebote in geeigneten Umstrukturierungsgebieten ausgewiesen. Diese Gebebiete basieren auf den Arbeitsplatzgebieten von kantonaler Bedeutung. Die Dimensionierung und vor allem auch die Ausrichtung dieser Gebiete werden im Rahmen der vertieften Bearbeitung aufgezeigt. Für die angestrebten Wachstumsziele im Bereich Wohnen werden jedoch auch in geeigneten Arbeitsplatzgebieten Misch- und Wohnnutzungen nötig sein. Gegebenenfalls sind dazu die Richtplaneinträge anzupassen. Gemäss den Berechnungen für die einzelnen Umstrukturierungsareale und Verdichtungsgebiete besteht bis 2035 Raum für ca. 10'000 mehr Arbeitsplätze und 8'000 mehr Einwohner (vgl. Anlage). In Abhängigkeit von der zukünftigen Dichte und des Nutzungsmixes bestehen damit über die ganze Birsstadt rechnerisch betrachtet ausreichend Potenziale, um die angestrebten Wachstumsziele zu erfüllen. Die Potenziale dieser Umstrukturierungsgebiete werden weiter untersucht und mit der Verkehrsstrategie abgestimmt.

3 Siedlung

Die Siedlungsentwicklung wird nach Innen gelenkt. Für zusätzlichen Wohnraum und Raum für die Wirtschaftsentwicklung sind hierfür die entsprechenden Flächenangebote bereit zu stellen.

Bei der Siedlungsentwicklung nach Innen ist die Siedlungsqualität zu verbessern, insbesondere der öffentliche Raum und die Freiräume sind aufzuwerten.

Die bestehenden Ortszentren und neue Entwicklungsschwerpunkte werden funktional und städtebaulich aufgewertet.

Die Option von Siedlungserweiterungen wird offen gehalten.

Erläuterungen:
Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist das oberste Gebot der haushälterischen Bodennutzung gemäss Raumplanungsgesetz. Siedlungserweiterungen sind im verdichteten Siedlungsraum des Birstals in den meisten Gemeinden kaum mehr möglich. Weitere Zersiedlung und Kulturlandverlust sind zu vermeiden. Unter Siedlungsentwicklung ist sowohl die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum sowie die Bereitstellung von Flächenangeboten für die wirtschaftliche Entwicklung zu verstehen. Zusätzliche Flächenangebote können im bestehenden Siedlungsgebiet allerdings nur durch Verdichtungen und Umstrukturierung von bestehenden Arealen entstehen.

Mit der Siedlungsverdichtung ist ein besonderes Augenmerk auf die Nutzbarkeit und Gestalt des öffentlichen Raumes und der Freiräume im Siedlungsgebiet zu legen. Bestehende und neue Zentren sind wichtige Kerne und Träger einer qualitativen Entwicklung. Sie übernehmen wichtige Funktionen als Orte der Begegnung und des Aufenthalts, mit öffentlichen Nutzungen und Einrichtungen zur lokalen Versorgung.

Verdichten und Umstrukturieren gilt prioritär für Wohngebiete, Ortszentren und Arbeitsplatzgebiete im Talraum entlang der ÖV-Korridore. Dabei sollen jedoch auch reine Gewerbe- und Industrieareale erhalten bleiben.

Siedlungserweiterungen stellen eine mittel- bis langfristige Option dar, sollten die Potenziale der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete nicht ausreichen.

4 Verkehr

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden aufeinander abgestimmt. Bahn- und Tramkorridore bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Zur Bewältigung der mit dem angestrebten Wachstum zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse ist das Verkehrssystem zu optimieren. Die Verkehrsinfrastrukturen sind, wo nötig, punktuell auszubauen.

Erläuterungen:
Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Aufgrund dieser Wechselwirkungen muss die Verkehrs- und Siedlungsplanung gemeinsam und aufeinander abgestimmt erfolgen.

Mit der Verdichtung und Umstrukturierung der Siedlung entlang der ÖV-Achsen als Rückgrat werden Voraussetzungen für die aufgrund der bestehenden verkehrlichen Engpässe nötigen Modal-Split-Veränderungen geschaffen. Die Siedlungsstrukturen sind für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig zu gestalten.

Die Infrastrukturen von MIV, ÖV und Velo- / Fussverkehr sind so zu optimieren und zu dimensionieren, dass das angestrebte Wachstum bewältigt werden kann. Dabei soll die A18 als Rückgrat der MIV-Erschliessung in der Birsstadt vermehrt zur Entlastung der Hauptverkehrsstrassen beitragen (in Richtung Basel, Birsfelden und Muttenz ist dies abhängig von einer Kapazitätserweiterung des Knotens Hagnau).

Bei der Verkehrs- und Infrastrukturplanung sind alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Wirtschaft – Soziales – Umwelt) zu berücksichtigen. Mit einem wesensgerechten Einsatz der Verkehrsträger und einem effizienten Mitteleinsatz soll eine wirtschaftliche Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der gesamten Bevölkerung sowie der Unternehmen sichergestellt werden.

Im Fall von Siedlungserweiterungen stehen im Sinne der Verkehrsvermeidung gut mit dem ÖV erschlossene Areale im Vordergrund, bei denen auch höhere Dichten realisiert werden können. Siedlungserweiterungen, welche schwierig mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen sind, sind zu vermeiden.

5 Landschaft und Freiraum

Der Birsraum mit seinen Naturräumen und Erholungsgebieten soll als grünes Rückgrat der Birsstadt erhalten und gefördert werden.

Die naturnahe Landschaft, die natürlichen Lebensgrundlagen, die vernetzten Lebensräume und hohe Artenvielfalt sind zu erhalten und zu fördern.

Für die wachsende Wohnbevölkerung und die steigende Anzahl Beschäftigte sollen im Siedlungsgebiet und an der Birs weitere Angebote für Erholung und Aufenthalt geschaffen werden. Der öffentliche Raum im Siedlungsgebiet ist aufzuwerten.

Erläuterungen:
Die Birs und ihre Begleiträume bilden den Kern und gemeinsamen Bezugsraum der Birsstadt. Das Raumkonzept beschäftigt sich deswegen vornehmlich mit den Freiräumen im Talraum. Die Freiräume ausserhalb der Siedlung in der Klusebene und entlang der Hangkanten sind selbstverständlich wesentlicher Bestandteil des Landschaftsraumes und von grosser Wichtigkeit für die Bewohnenden der Birsstadt. Die angrenzenden Landschaftsräume und deren Schutz sind im RK BL und Richtplan SO berücksichtigt.

Die Qualifizierung der Freiräume im Talraum im Sinne eines abgestimmten Landschafts- und Naturschutzkonzeptes ist eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung der Birsstadt. Dabei werden die natürlichen Lebensgrundlagen und die Artenvielfalt geschützt und gefördert. Im Zuge des Wachstums und der zunehmenden Bewohner- und Beschäftigtenzahl nimmt der Druck auf die Freiräume, insbesondere auf den Birsraum, jedoch zu. Deswegen sollen auch im bestehenden Siedlungsgebiet und den Umstrukturierungsarealen Angebote geschaffen werden. Freiräume im Siedlungsgebiet sind nicht einfach erweiterbar oder nachträglich einzufügen. Es besteht jedoch bei den Umstrukturierungsarealen die Möglichkeit, neue Freiräume auszuweisen und die Zugänglichkeit zur Birs zu verbessern. Der Schwerpunkt der Betrachtungen im Raumkonzept liegt auf dem Birsraum und der Qualifizierung des Siedlungsgebietes.

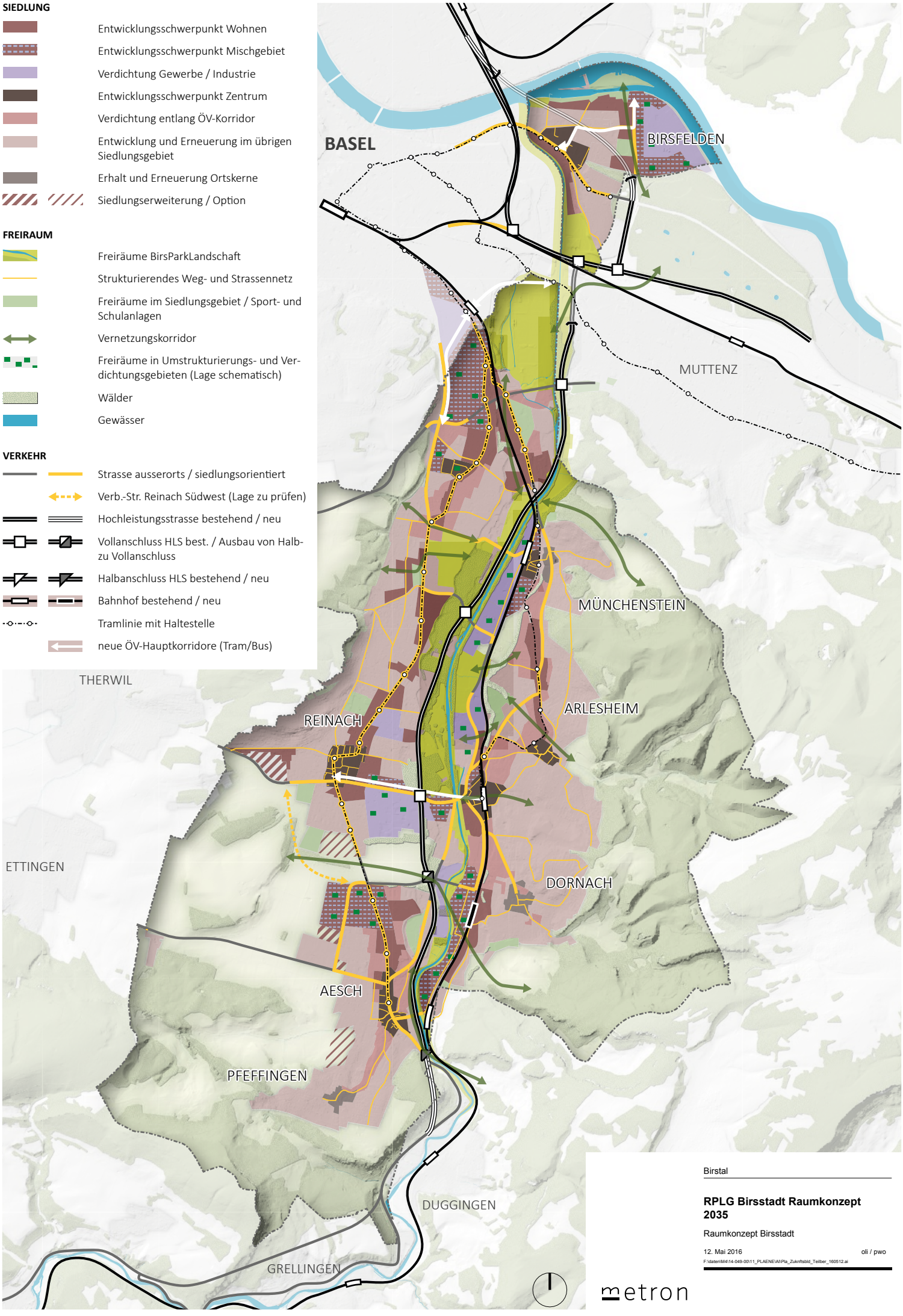
Es erfolgt eine Abstimmung mit dem Konzept Birspark-Landschaft zur Koordination der unterschiedlichen Naturschutz- und Erholungsinteressen im Talraum.

6 Überkommunale Zusammenarbeit

In der Birsstadt wird die Zusammenarbeit für die Umsetzung des Raumkonzeptes und zur Koordination der überkommunalen Aufgaben geregelt.

Erläuterungen:
Die Birsstadt-Gemeinden haben verschiedenste Aufgaben auf regionaler Basis anzugehen. Nebst Verkehrs-, Raum- und Freiraumplanung gilt dies für weitere Themen wie Bildung, Energie, Umwelt oder Soziales. Zur Nutzung der Synergien und zur Lösung der überkommunalen Abstimmungsaufgaben soll eine geeignete Organisationsform eingerichtet werden, die von allen Birsstadtgemeinden mitgetragen wird. Derzeit übernimmt die RPLG diese Funktion für die Koordination der raumrelevanten Vorhaben. Ziel ist es aber, eine Organisationsform mit eigenständigen personellen und finanziellen Ressourcen für diese Aufgaben einzusetzen. Die Koordination mit den umliegenden Gemeinden und Kantonen ist sicherzustellen. Dies betrifft in erster Linie die Stadt Basel, Muttenz, den Kanton Solothurn sowie das Leimental.

Die überkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit ermöglicht es zudem, Prioritäten bei der Umsetzung von Massnahmen zu setzen und die vorhandenen Ressourcen gezielt einzusetzen. Von einer Prioritätensetzung profitieren jedoch nicht alle Gemeinden in demselben Mass. Es ist ein Ausgleichsystem zur Verteilung der Mehrwerte zu prüfen.



Birstal

RPLG Birsstadt Raumkonzept 2035

Raumkonzept Birsstadt

12. Mai 2016 oli / pwo

F:\daten\M4\14-049-00\11_PLAENE\AI\Pla_Zukunftsbild_Teilber_160512.ai

metron

7 Sektorale Strategien

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, **wie** die Leitsätze umgesetzt werden und in welchen Räumen und zum Teil auch schon mit welchen Massnahmen sich dies konkretisiert. Alle Karten zeigen Schwerpunkträume der Intervention aus regionaler Sicht und dienen der Verortung der Leitsätze. Die Karten bezeichnen dabei lediglich Untersuchungsräume auf Basis der Bestandskarte. Für die einzelnen Themen, insbesondere für die Schwerpunkträume mit Koordinationsbedarf, werden Konzeptkarten erstellt.

7.1 Siedlung

7.1.1 Teilstrategie

Das angestrebte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in der Birsstadt wird durch die Bereitstellung entsprechender Flächenangebote und Verdichtungen in den bestehenden Bauzonenreserven, geeigneten Verdichtungsgebieten sowie durch die Umstrukturierung und Verdichtung ausgewählter Gewerbe- und Industrieareale aufgefangen.

Die Umstrukturierungsgebiete und allfällige neue Infrastrukturen sollen einen Beitrag zur Vielfalt und qualitätsvollen Weiterentwicklung leisten und mit dem bestehenden Siedlungsgebiet und dem Birsraum besser vernetzt werden.

Die Vielfalt der Birsstadt wird durch den Erhalt und die Erneuerung der Ortszentren, der Quartiere sowie der Kultur- und Landschaftselemente gefördert.

In denjenigen Gewerbe- und Industriearealen mit vorhandenem Potenzial zur Umstrukturierung werden in Abhängigkeit von Lage, ÖV-Erschliessungsgüte und Zentralität auch Misch- und Wohnnutzungen angeboten.

Im Zuge von Verdichtung und Umstrukturierung werden kompakte, durchmischte und für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig gestaltete Siedlungsstrukturen geschaffen.

Erläuterungen
Die Verdichtung erfolgt differenziert in Abhängigkeit von der Lage und der Erschliessungsqualität. Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung sind einerseits Wohnareale mit grösseren Verdichtungspotenzialen und andererseits Gewerbe-/Industrieareale mit Eignung für Wohnen und Arbeiten (Umstrukturierungsgebiete). In der Birsstadt sollen bei guter Erschliessung für den MIV und den Güterverkehr auch weiterhin Areale mit vorwiegender Gewerbe- und Industrienutzung (verkehrs- und flächenintensiv) erhalten bleiben. Mischzonen in den Umstrukturierungsarealen sind nur im Umfeld der ÖV-Haltepunkte sinnvoll.

7.1.2 Räumliche Verortung (vgl. Plan Konzept Siedlung)

Entwicklungsschwerpunkte Mischgebiete
Der Plan Konzept Siedlung zeigt die wesentlichen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der Birsstadt mit heute gewerblicher bzw. industrieller Nutzung. Dargestellt sind jene Gebiete, die für eine Umstrukturierung in Richtung Mischgebiet in Frage kommen. Geeignete Zonen sind hierfür: Münchenstein Dreispitz und Umfeld Bahnhof Münchenstein, Gebiet «Hinterkirch» entlang der Bruggstrasse, Stöcklin-

Areal, Widen Dornach (mit Haltestelle Öpfelsee), Bahnhof Aesch, Birsmatte sowie teilweise Aesch Nord (vgl. Anlage). Im Gebiet Aesch Nord ist die Lage der Wohnnutzungen und Mischnutzungen noch nicht abschliessend definiert, deswegen ist das gesamte Gebiet als Mischgebiet eingezeichnet, wohlwissend, dass grosse Teile des Gebietes weiterhin rein gewerblich genutzt werden.
Zusätzlich bestehen Potentiale in Teilgebieten des Hafens Birsfelden, die für die Hafennutzung nicht zwingend notwendig sind.
Aus regionaler Sicht sind keine weiteren Mischgebiete notwendig. In der Birsstadt befinden sich mehrere Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung, die für die gewerbliche und industrielle Produktion von grosser Bedeutung sind. Die Umstrukturierung in Richtung Mischgebiet für die Gebiete Kägen und Widen in Arlesheim können in einem langfristigen Zeithorizont (nach 2035) bei entsprechender Nachfrage geprüft werden.

Entwicklungsschwerpunkte Zentren
Dargestellt sind die Zentren, deren Funktion im Sinne der Polyzentralität gestärkt werden soll. Die Aufgaben stellen sich dabei unterschiedlich dar:

- Stärkung und Vitalisierung des öffentlichen Raums, der Zentrumsnutzungen und der lokalen Versorgung; Integration Strassenraum (Birsfelden, Aesch, Dornachbrugg, Reinach)
- Überprüfen neue Zentrumsfunktion (Umfeld Bahnhof Münchenstein)
- Ausbau Zentrumsfunktion (Münchenstein Gartenstadt)

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen
Als Entwicklungsschwerpunkt Wohnen sind Verdichtungsräume angelegt, die aufgrund ihrer Lage und bestehenden Ausnützung ein hohes Potenzial für Verdichtung mit Schwerpunkt Wohnen haben. Mischnutzungen sind je nach Lage nicht ausgeschlossen. Dies basiert auf Aussagen der Gemeinden sowie eigenen Erhebungen.

Verdichtungsräume entlang der ÖV-Korridore
Im Plan sind neben den Entwicklungsschwerpunkten die potenziellen Verdichtungsbereiche in den ÖV-Korridoren im Sinne von Verdachtsräumen erfasst. Dabei sind auch Gebiete vorläufig als Potenzial eingezeichnet, die entweder heute bereits eine hohe Dichte aufweisen, oder auch erst in den letzten 20 Jahren realisiert wurden und von daher wahrscheinlich nicht für eine Verdichtung in Frage kommen. Diese werden in der Folge geprüft und bereinigt[3].

Entwicklung und Erneuerung im übrigen Siedlungsgebiet
Ausserhalb der ÖV-Korridore sind ebenfalls Verdichtungen im Rahmen der laufenden Sanierung und Erneuerung unter Ausnützung der bestehenden Bauzonenreserven möglich. Es sind aber keine grösseren Aufzonungen oder Gebietsentwicklungen vorgesehen. Diese Wohngebiete sollen ihren Charakter erhalten. Veränderungen werden im kleinen Rahmen geschehen, die Anzahl Wohneinheiten und Einwohner nicht massgeblich steigen. Für das Raumkonzept Birsstadt sind diese Potenziale quantifiziert, sie stellen aber aus regionaler Sicht keinen Schwerpunkt dar.

3 Reinach hat diese Gebiete bereits im Rahmen der Erarbeitung der Revision Zonenplanung überprüft und bereinigt.

Siedlungserweiterung / Option Siedlungserweiterung
In erster Linie wird das Bevölkerungswachstum durch die Umnutzung von Gewerbe- und Industriearealen zu Mischgebieten, durch die Verdichtung entlang der ÖV-Korridore im Bestand sowie die Überbauung der heute noch unbebauten Grundstücke aufgefangen. Sollten diese Potentiale nicht ausreichen, sollen in zweiter Priorität Neueinzonungen ausgewählter Gebiete geprüft werden. Dazu geeignete Gebiete befinden sich in Aesch und Reinach. Das Raumkonzept unterscheidet dabei zwischen der bereits im Zonenplan von Reinach aufgenommenen Reservezone Brühl, den Gebieten Langenhag und Hof Häring in Aesch und weiteren Gebieten, die derzeit als längerfristige Option zu betrachten sind (Weiermatt/Trottmatt in Aesch, Neuhof in Reinach). Das Gebiet Heiligholz in Münchenstein wird ebenfalls als längerfristige Reserve betrachtet, wird jedoch von der Gemeinde Münchenstein aufgrund der vorhandenen Verdichtungs- und Umstrukturierungspotentiale (vgl. Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde Münchenstein) bis 2035 nicht im Raumkonzept aufgenommen. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr muss für alle Gebiete jeweils gegeben sein und ist ggf. entsprechend anzupassen.

Verdichtung Gewerbe/Industrie
Bei diesen Gebieten (Kägen, Aesch Nord, Teilgebiete Gstad/Widen) steht in erster Linie eine Verdichtung der bestehenden gewerblich-industriellen Nutzung an. Zusätzlich sollen je nach Standort auch Dienstleistungsnutzungen im Umfeld der ÖV-Haltestellen ergänzt werden. Eine S-Bahn-Haltestelle Widen kann im Zusammenhang mit einer Siedlungsentwicklung im Umfeld der Haltestelle in einem langfristigen Zeithorizont verfolgt werden. Für den Zeitraum bis 2035 geniesst sie keine Priorität.

Erhalt und Erneuerung Ortskerne
Neben den Schwerpunkten der Zentrumsentwicklung können die bestehenden Ortszentren von Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein und Pfeffingen kontinuierlich weiter aufgewertet und erneuert werden. Hier stehen Massnahmen zu Stärkung der lokalen Versorgungsfunktion, Erhalt der denkmalgeschützten Substanz sowie Aufwertung des öffentlichen Raumes im Vordergrund.

KONZEPTINHALT

SIEDLUNG

- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
- Entwicklungsschwerpunkt Mischgebiet
- Verdichtung Gewerbe / Industrie
- Entwicklungsschwerpunkt Zentrum
- Verdichtung entlang ÖV-Korridor
- Entwicklung und Erneuerung im übrigen Siedlungsgebiet
- Erhalt und Erneuerung Ortskerne
- Siedlungserweiterung / Option
- Koordinationsgebiete

FREIRAUM

- Freiräume BirsParkLandschaft
- Freiräume im Siedlungsgebiet / Sport- und Schulanlagen
- Freiräume in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (Lage schematisch)
- Wälder
- Gewässer

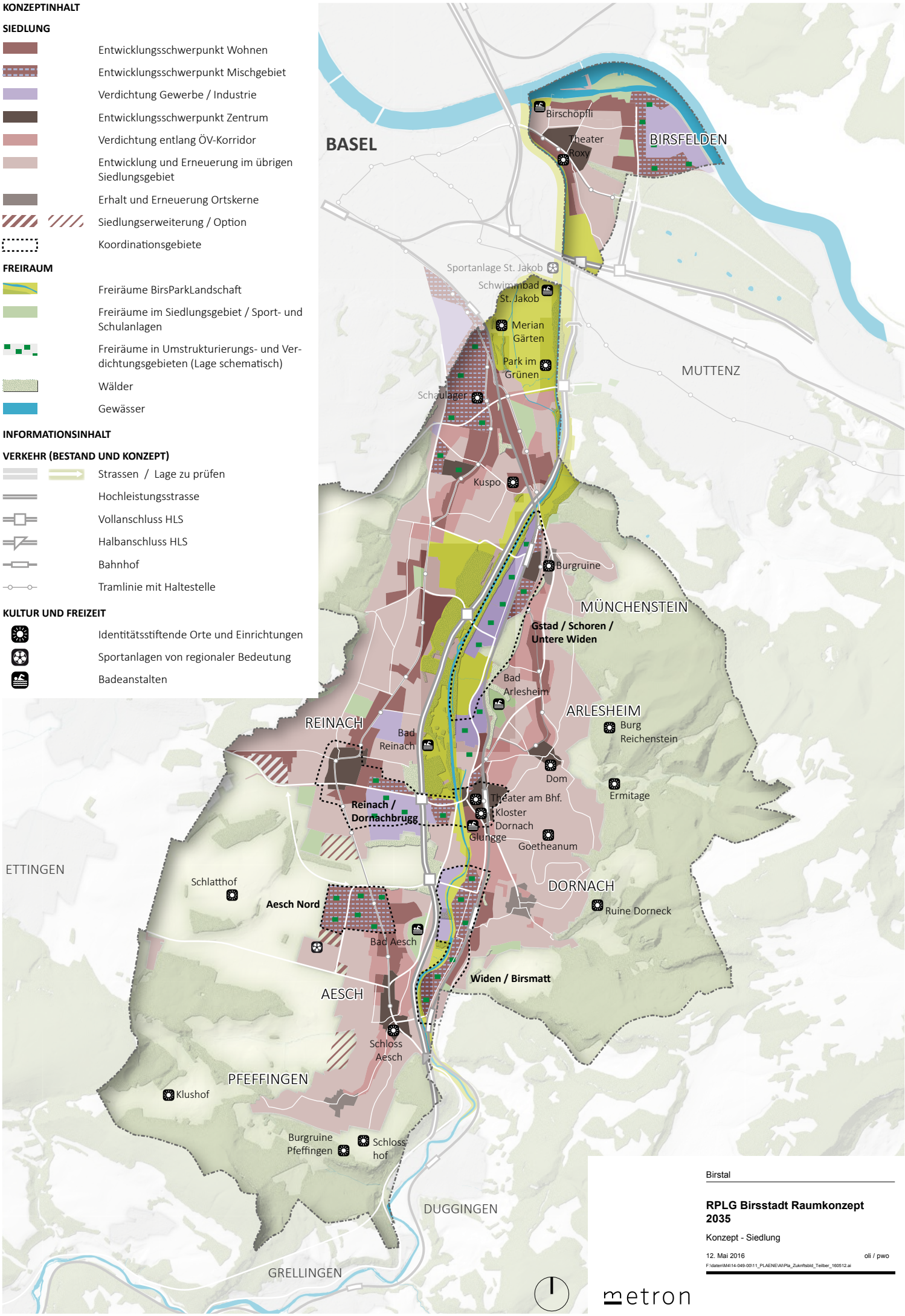
INFORMATIONSINHALT

VERKEHR (BESTAND UND KONZEPT)

- Strassen / Lage zu prüfen
- Hochleistungsstrasse
- Vollanschluss HLS
- Halbanschluss HLS
- Bahnhof
- Tramlinie mit Haltestelle

KULTUR UND FREIZEIT

- Identitätsstiftende Orte und Einrichtungen
- Sportanlagen von regionaler Bedeutung
- Badeanstalten



Birstal

RPLG Birsstadt Raumkonzept 2035

Konzept - Siedlung

12. Mai 2016 oli / pwo

F:\daten\M4\14-049-00\11_PLAENE\AI\Pla_Zukunftsbld_Teilber_160512.ai

metron

7.2 Verkehr

7.2.1 Teilstrategie

Um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, ist der Modal-Split zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verändern. ÖV und Fuss- / Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität werden gefördert.

Punktuell sind die Verkehrsinfrastrukturen zu optimieren und auszubauen. Die Prioritäten aus regionaler Sicht (Erschliessung von Schwerpunktgebieten und Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs) sind zu formulieren.

Die Optimierung des regionalen Strassennetzes muss sich zumindest mittelfristig an den vorhandenen Kapazitäten des übergeordneten Netzes (insb. A18 und weitere Kantonsstrassen) orientieren. Mittels angebotsorientierter Verkehrsplanung[4] ist eine hohe Verkehrsqualität sicherzustellen.

Zur Entlastung der Siedlungsgebiete wird der Strassenverkehr auf das übergeordnete Netz gelenkt. Der stark frequentierte öffentliche Strassenraum wird gestalterisch aufgewertet, zugunsten von Aufenthaltsqualität, Fuss- und Veloverkehr, Anwohnerschaft und Arbeitsplätzen.

Ergänzend zur Gestaltung des Verkehrsangebots und zu den im Zuge von Verdichtung und Umstrukturierung veränderten Siedlungsstrukturen wird mit einem nachfrageorientierten Mobilitätsmanagement eine generelle Fahrtenreduktion und die Entlastung stark belasteter Gebiete erreicht.

Erläuterungen:
In der Teilstrategie Siedlung wurde erläutert, wo (abgestimmt auf die Erschliessung) die Entwicklung stattfinden soll. Zur Bewältigung der mit dem angestrebten Wachstum zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse ist das Verkehrssystem zu optimieren. Dies insbesondere zur Erschliessung der Schwerpunktgebiete.

4 Die angebotsorientierte Verkehrsplanung orientiert sich an den Grenzen des Verkehrs, des Umfeldes und der Umweltbelastungen. Insbesondere im beschränkten städtischen Raum kann und soll nicht jedem Verkehrsbedürfnis Fläche zur Verfügung gestellt werden. Die Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen sollen über das Angebot an Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel so gelenkt werden, dass diese unter Berücksichtigung beschränkter Kapazitäten und Belastbarkeitsgrenzen möglichst optimal und gerecht erfüllt werden können. Angebotsorientierte Verkehrsplanung stellt die Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit aber auch die Wirtschaftlichkeit und die Zweckmässigkeit ins Zentrum, um die künftigen Entwicklungsspielräume zu sichern. (Quelle: Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, 2006)

Eine hohe Verkehrsqualität auf dem Strassennetz sowie Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs sind sicherzustellen. Zur Optimierung der Strasseninfrastruktur sind die folgenden punktuellen Netzergänzungen, Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements und der Verkehrslenkung sowie gestalterischen Aufwertungsmassnahmen nötig:

- Verkehrsmanagement / -lenkung, Busbevorzugung im Raum Dornach/Reinach/ Aesch
- Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrten[5]
- A18-Vollanschluss Aesch Nord und Zubringer Dornach
- Neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest als Ersatzinfrastruktur und flankierende Massnahmen auf den bestehenden Kantonsstrassen, das weitere Vorgehen diesbezüglich ist seitens Kanton offen und aus Sicht der Birsstadt mit Trasseesicherung, Erarbeitung einer Vorstudie und eines Vorprojekts (in Kombination mit ÖV-Korridor) durch den Kanton voranzutreiben
- Optimierte Strassenerschliessungen des Koordinationsgebiete Gstaad / Schoren / Untere Widen sowie
- Optimierte Strassenerschliessungen des Koordinationsgebiets Widen / Birsmatt (Ersatzinfrastruktur, gleichzeitige Entlastung und Beruhigung Birseck- / Baselstrasse mit flankierenden Massnahmen)
- Ausbau des Knotens Angenstein
- Kapazitätserhöhung der Anschlüsse und ein Ausbau der A18

Um die angestrebte Modal-Split-Verlagerung, d.h. eine Erhöhung der Anteile von ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu erreichen, sind in Abstimmung mit den erläuterten siedlungsplanerischen Massnahmen diese Verkehrsarten und ihre Vernetzung zu fördern. Die entsprechenden Infrastrukturen bzw. Angebote sind auszubauen. Das Velonetz ist weiterzuentwickeln, wichtige Verbindungen sind neu zu schaffen oder aufzuwerten, Netzlücken zu schliessen. Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurden ein Velo-Hauptroutennetz entwickelt und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. Das Thema ist für die Birsstadt jedoch weiter zu vertiefen. Im Raumkonzept Birsstadt wurden prioritär folgende Massnahmen festgelegt:

- Schaffung einer attraktiven Velo- und Fussverbindung zwischen Dornachbrugg – Arbeitsgebiet Kägen – Reinach
- Aufwertung Veloverbindung zwischen Dornachbrugg und Ortskern Münchenstein entlang der Basel- / Birseckstrasse
- Schliessung der Netzlücken / Netzergänzungen der Veloverbindung entlang der Birs
  - zwischen Heiligholzstrasse und Mülimatt (im Bereich «Elektra»)
  - nördlich der Bruggstrasse Dornachbrugg
  - zwischen Bruggstrasse Dornachbrugg und Bahnhofstrasse Aesch
  - südlich des Bahnhofs Aesch
- Velo-Netzergänzung parallel zur MIV-Querverbindung mit A18-Vollanschluss Aesch Nord und Zubringer Dornach

5 Mit der Schaffung von siedlungsverträglichen Strassenräumen wird in dichter genutzten und sensiblen Siedlungsgebieten angestrebt, nebst den Ansprüchen des MIV auch den Bedürfnissen der umliegenden Wohn- und Wirtschaftsnutzungen, der Nutzung der öffentlichen Räume und des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs gerecht zu werden.

Die Massnahmen zum Ausbau des ÖV lauten wie folgt:

- ÖV-Verbindung Dornach / Reinach (siehe obenstehenden Hinweis zur weiteren Planung durch Kanton)
- Taktverdichtung S-Bahn Birseck
- S-Bahn-Haltestelle Dornach Öpfelsee
- Tramverlängerung in Birsfelden

Zu bedeutenden Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements werden namentlich die Reduktion des Parkraumangebots in Siedlungen und die Parkraumbewirtschaftung (öffentliche und private Parkplätze, z.B. bei Einkaufseinrichtungen), aber auch «weiche» Massnahmen wie Information und Bewusstseinsbildung gezählt.

Die Koordination mit dem Kanton als Eigentümer der A18 (Übernahme durch Bund offen) und den übrigen Kantonsstrassen bzw. dem Bund bzgl. Bahn ist sicherzustellen. Aufgrund der beschränkten finanziellen Ressourcen des Kantons ist eine strategische Priorisierung der Verkehrsprojekte abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung dringlich. Hier ist insbesondere der Knoten Hagnau als für die A18 kapazitätslimitierendes Netzelement zu nennen.

7.2.2 Räumliche Verortung (vgl. Pläne Konzept Verkehr)

Die Karten zeigen alle relevanten Inhalte aus den kantonalen Richtplänen sowie die Elemente, die aus der Teilstrategie Verkehr des Raumkonzepts heraus begründet sind.

Aufgrund der Leitsätze, der Teilstrategie Verkehr und der aufgezeigten Koordinationsgebiete (Reinach / Dornachbrugg, Widen / Birsmatt, Gstad / Schoren / Untere Widen) werden mit dem vorliegenden Stand der Arbeit folgende Elemente für das Raumkonzept bzw. die regionale Entwicklung der Birsstadt als zentral betrachtet:

Raum Reinach / Aesch / Dornach / Arlesheim und Koordinationsgebiet Reinach / Dornachbrugg

Die hochwertige ÖV-, Velo- und Fussverkehrs-Querverbindung Reinach – Dornachbrugg ist abhängig von Strassennetzergänzungen. Deshalb wird ein Massnahmenpaket vorgeschlagen, welches die Realisierung der erwähnten Querverbindung (sowie der Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aesch mit flankierenden Massnahmen) ermöglichen soll. Im Massnahmenpaket sind mehrere Strassennetzergänzungen und damit gekoppelte flankierende Massnahmen im Raum Reinach – Dornach – Aesch zusammengefasst. Die Strassennetzergänzungen umfassen:

- Neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest
- Vollanschluss Aesch, Zubringer Dornach und Aesch Industriestrasse

Die konkrete Linienführung der neuen Verbindungsstrasse Reinach Südwest sowie der neuen ÖV-Querverbindung steht noch nicht fest. Im Planungsprozess sind unterschiedliche Interessen abzuwägen (z.B. Landschaftsschutz, Siedlungsverträglichkeit, Verkehrsverlagerungen, Städtebau, Finanzen …). Die genaue Trassenführung des Bus-/Tramkorridors muss zusammen mit Kanton und in Bezug zum Entwicklungsgebiet Stöcklin und zum Arbeitsgebiet Kägen überprüft und konkretisiert werden. Wenn die Verbindungsstrasse Reinach Südwest und in der Konsequenz auch der hochwertiger ÖV-Korridor auf der Bruggstrasse nicht realisierbar sind, kann eine Tramverbindung Reinach – Dornachbrugg auf einer neu zu erstellender Achse abseits der Bruggstrasse eine Alternative (Rückfallebene) darstellen.

Bis zur Realisierung dieser (zu kombinierenden) Netzergänzungen und den damit möglich werdenden Aufwertungen sind zur Optimierung des Verkehrssystems folgende Massnahmen umzusetzen:

- Pfeffingerring (Umsetzung schon ab 2016)
- Verkehrssteuerung / -lenkung
- Busbevorzugung auf der Querverbindung Therwil – Reinach – Dornachbrugg
- Optimierung A18-Anschlüsse Reinach Süd und Aesch
- Schaffung einer durchgängigen Verbindung entlang der Birs, Aufwertung Birsradweg Aesch – Dornachbrugg Münchenstein
- Schaffung einer attraktiven Velo- und Fussverbindung zwischen Dornachbrugg und dem Arbeitsgebiet Kägen (gemäss Agglomerationsprogramm der 2. Generation, unabhängig von der ÖV-Querverbindung bzw. kurzfristiger zu realisieren)

Raum Münchenstein / Arlesheim und Koordinationsgebiet Gstad / Schoren / Untere Widen

- Durchgängige MIV-Erschliessung innerhalb des Gebiets Gstad / Schoren / Untere Widen (Verbindung Tal- / Aliothstrasse), Ersatz der heutigen Verbindungsstrasse Basel- / Birseckstrasse
- Aufwertung der Veloverbindung entlang der Basel- / Birseckstrasse sowie Schaffung einer durchgängigen Verbindung entlang der Birs im Bereich «Elektra»
- Erhöhung Siedlungsverträglichkeit (gestalterische Massnahmen) auf der Birseckstrasse in Arlesheim und im Ortszentrum Münchenstein, auf der Emil-Frey-Strasse Münchenstein (Gartenstadt), auf der Bruderholzstrasse zw. Reinacherstrasse und Ruchfeldstrasse sowie auf der Reinacherstrasse bis Dorfzentrum Reinach

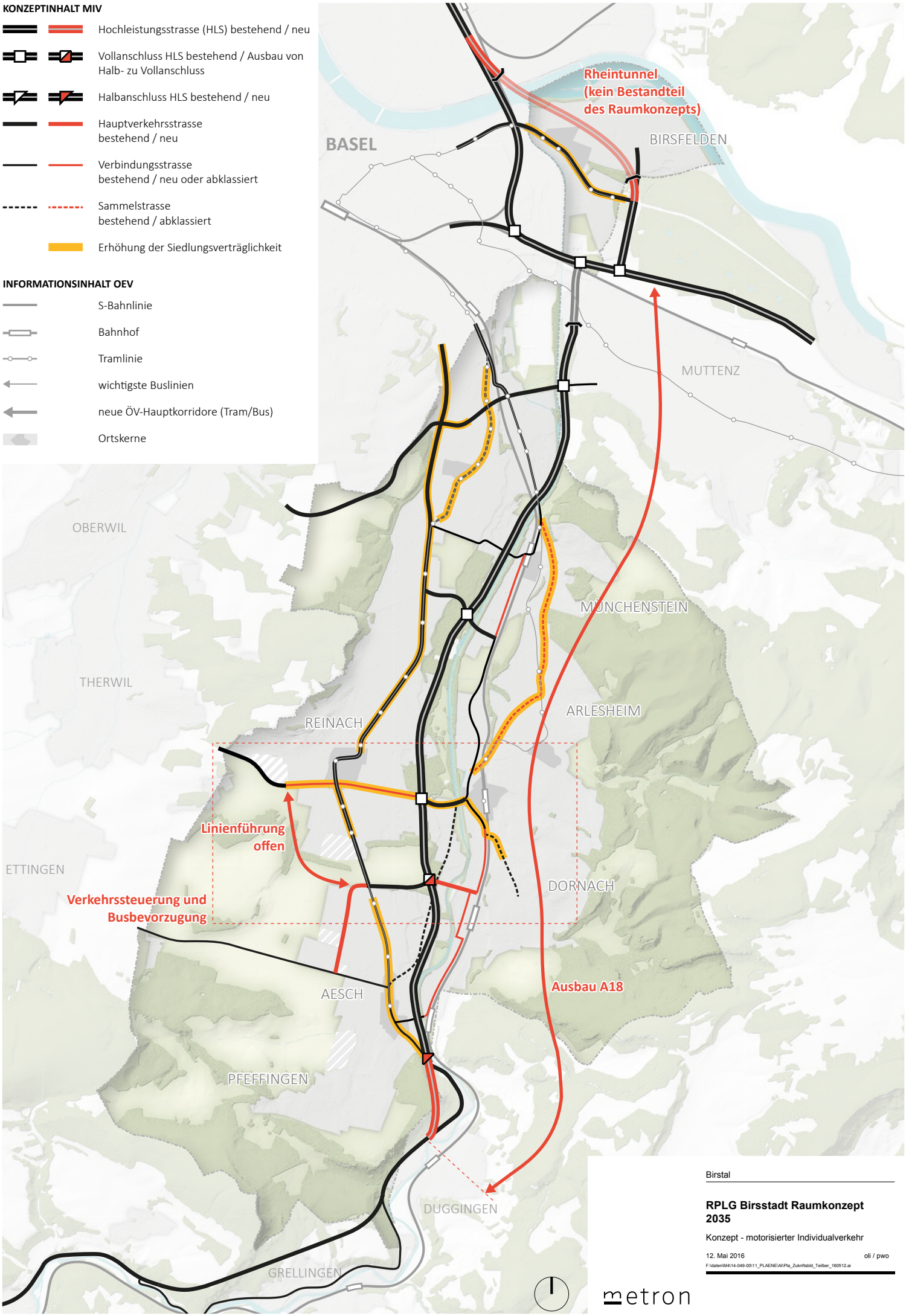
Mit der Abklassierung der Verbindungsstrasse Basel- / Birseckstrasse (und dem Ersatz durch die Verbindung Tal- / Aliothstrasse sollen der Ortskern Münchenstein und die Wohngebiete entlang der Verbindung entlastet werden. Mit gestalterischen Massnahmen und einer Erhöhung des Durchfahrtswiderstands ist Ausweichverkehr über die bisherige Route zu vermeiden.

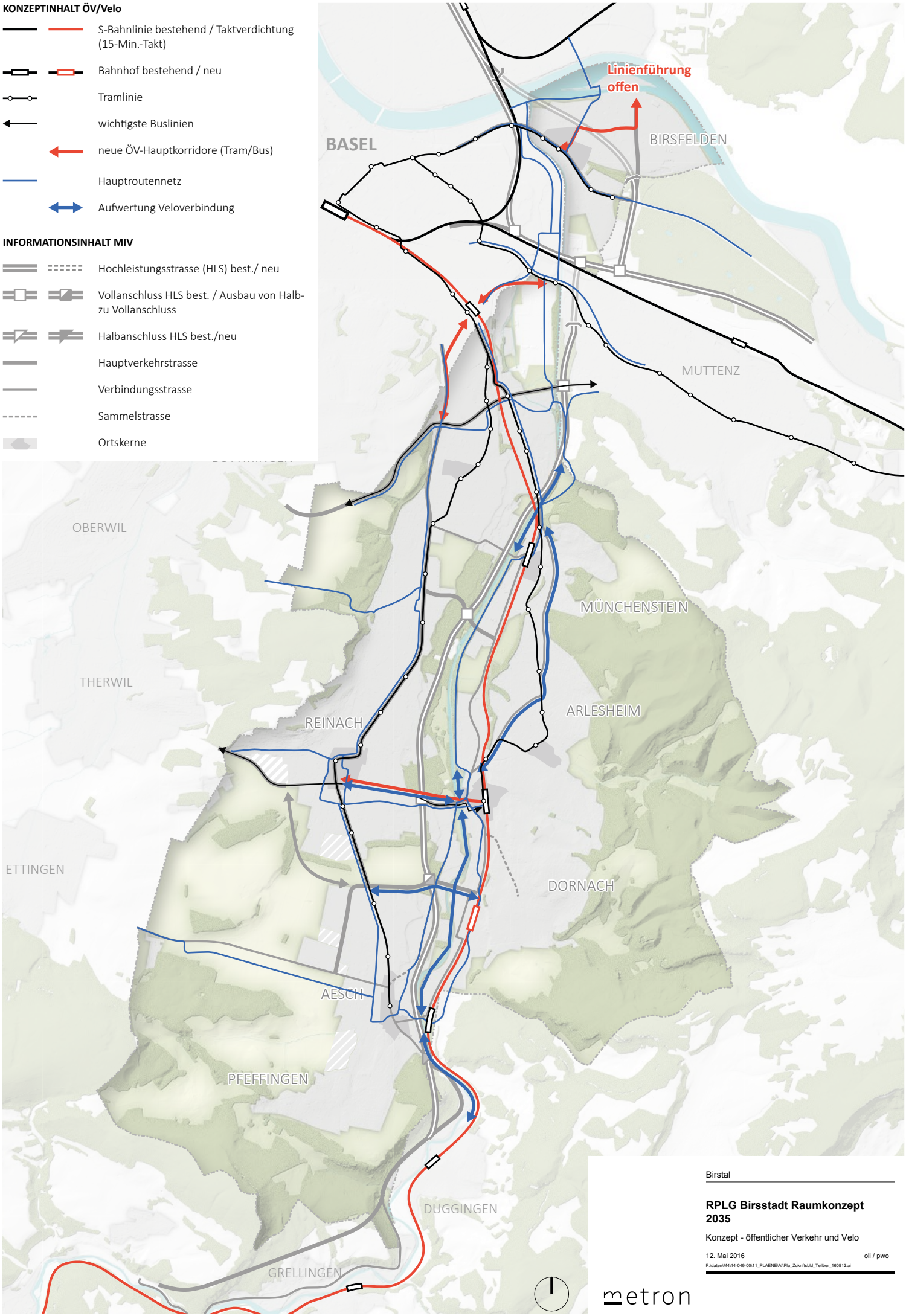
Raum Dornach / Aesch und Koordinationsgebiet Widen / Birsmatt

- Eine durchgängige Strasse in Nord-Süd-Richtung soll die MIV-Erschliessung innerhalb des Gebiets sicherstellen. Sie ist mit dem Zubringer Dornach der A18 zu verknüpfen.
- Schaffung eines durchgängigen Birsradwegs entlang der Birs zwischen Aesch und Dornachbrugg
- S-Bahn-Haltestelle Öpfelsee in Kombination mit Anpassung des Busnetzes

Birsfelden

- Erhöhung Siedlungsverträglichkeit (gestalterische Massnahmen) im Ortszentrum Birsfelden
- Tramverlängerung Birsfelden


KONZEPTINHALT MIV
Hochleistungsstrasse (HLS) bestehend / neu
Vollanschluss HLS bestehend / Ausbau von Halb- zu Vollanschluss
Halbanschluss HLS bestehend / neu
Hauptverkehrsstrasse bestehend / neu
Verbindungsstrasse bestehend / neu oder abklassiert
Sammelstrasse bestehend / abklassiert
Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit
INFORMATIONSINHALT OEV
S-Bahnlinie
Bahnhof
Tramlinie
wichtigste Buslinien
neue ÖV-Hauptkorridore (Tram/Bus)
Ortskerne
Rheintunnel (kein Bestandteil des Raumkonzepts)
BASEL
BIRSFELDEN
MUTTENZ
OBERWIL
MÜNCHENSTEIN
THERWIL
REINACH
ARLESHEIM
Linienführung offen
ETTINGEN
Verkehrssteuerung und Busbevorzugung
DORNACH
AESCH
Ausbau A18
PFEFFINGEN
DUGGINGEN
GRELLINGEN
Birstal
RPLG Birsstadt Raumkonzept 2035
Konzept - motorisierter Individualverkehr
12. Mai 2016
oli / pwo
F:\daten\M4\14-049-00\11_PLAENE\AI\Pla_Zukunftsbld_Teilber_160512.ai
metron



Birstal

RPLG Birsstadt Raumkonzept 2035

Konzept - öffentlicher Verkehr und Velo

12. Mai 2016 oli / pwo

F:\daten\M4\14-049-00\11_PLAENE\AI\Pla_Zukunftsbild_Teilber_160512.ai

metron

7.3 Landschaft

Die Teilstrategie Landschaft baut auf den Kantonalen Richtplänen und dem Aktionsplan Birspark Landschaft auf. Spezifische Strategien zum Naturschutz und Erholung wurden daraus direkt übernommen. Ergänzt wird dies im vorliegenden Raumkonzept um die Thematik der Freiräume im Siedlungsgebiet. Exemplarisch soll dies in den Umstrukturierungsgebieten aufgezeigt werden.

Das vorliegende Raumkonzept Birsstadt und der Aktionsplan Birspark Landschaft setzen den Fokus im Sinne einer klaren Prioritätensetzung auf den Birsraum. Der Betrachtungsraum wurde aber im Hinblick auf Vernetzung für Natur und Landschaft, aber auch bezüglich des Langsamverkehrs und als Ergänzung zum Erholungsangebot erweitert. Auch die umliegenden Landschaftsräume (Gempenplateau, Bruderholz, Klusebene) haben für die Birsstadtgemeinden eine grosse Bedeutung. Sie sind wichtig für Freizeit und Naherholung und als Lebensraum zur Sicherung der Artenvielfalt. Der Nutzungsdruck nimmt auch hier zu. Eine überkommunale Abstimmung der Erholungskonzeption ist deshalb auch hier sinnvoll.

Die Sicherung und Entwicklung der umgebenden Landschaftsräume ist jedoch bereits in kantonalen und kommunalen Planungen entsprechend berücksichtigt. Ausserdem haben sie für die Birsstadt als Ganzes nicht denselben Stellenwert, wie der Birsraum als zentrale Mitte. Das Raumkonzept Birsstadt konzentriert sich deshalb im Sinne einer klaren Prioritätensetzung auf die Birspark-Landschaft.

Eine gemeindeübergreifende konzeptionelle Sicht der Birsstadt für das notwendige Zusammenspiel von Nutzung und Schutz über den gesamten Landschaftsraum liegt heute noch nicht vor, kann aber nach Verabschiedung des Raumkonzepts Birsstadt als Folgeauftrag angegangen werden.

7.3.1 Teilstrategie

Die Birsstadt-Gemeinden erhalten und fördern gemäss dem Aktionsplan Birspark Landschaft die naturnahe Landschaft entlang der Birs mit vielfältigen, vernetzten Lebensräumen und hoher Artenvielfalt sowie attraktiven Erholungsräumen für verschiedene Nutzergruppen.

Die Koordination der Ansprüche des Naturschutzes, der Erholungssuchenden und die Anforderungen aus Infrastrukturprojekten erfolgt im Birsraum auf Grundlage des Aktionsplans Birspark Landschaft.

Angebot und Nutzbarkeit der Freiräume im Siedlungsgebiet und insbesondere in den Umstrukturierungsgebieten werden im Zuge von Verdichtung erweitert.

Die Vernetzung von naturnahen Lebensräumen (Birsraum und umgebende Landschaftsräume) wird erhalten und gestärkt.

Erläuterungen:
Die Verdichtung des Siedlungsgebietes und die Umstrukturierung der Gewerbe- und Industrieareale erhöht den Druck auf die Vorrangflächen Naturschutz beiderseits der Birs. Es besteht teilweise in Interessenkonflikt zwischen Naturschutz, Erholungssuchenden und Velofahrenden. Auch die gewünschte Öffnung der Industrieareale zur Birs im Zuge der Umnutzung steht teilweise im Konflikt mit dem Naturschutz.

Mit dem Aktionsplan Birspark Landschaft erfolgt eine Abstimmung und Koordination zwischen den unterschiedlichen Naturschutz- und Erholungsinteressen im Talraum. Eine Abstimmung und Koordination zwischen Siedlungserweiterung, Verkehrsprojekten und den Schutzinteressen muss zwingend bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen gemäss Raumkonzept Birsstadt erfolgen. Dabei sind auch die Ansprüche der Infrastrukturanlagen (Trinkwassergewinnung, Abwasserreinigung, Badeanstalten) zu berücksichtigen.

Mit dem Aktionsplan Birspark Landschaft sollen bestehende Erholungsangebote verbessert werden und neue Räume für Freizeit und Erholung entstehen, welche gleichzeitig den Freizeitdruck von den Kernzonen der Biodiversität (naturnahe Abschnitte der Birs, Schutzgebiet Reinacherheide usw.) weglenken sollen. Die vorhandenen ökologischen Ausgleichsflächen sollen erhalten, aufgewertet und vernetzt werden und neue wertvolle Lebensräume für die in der Region charakteristischen Tiere und Pflanzen entstehen. Die ökologische Vernetzung soll insbesondere in West-Ost-Richtung über Birs und A18 hinweg und durch die Siedlungsgebiete gesichert und verbessert werden. Die bereits existierenden bzw. potenziellen Vernetzungsachsen müssen bei der weiteren Planung und baulichen Entwicklung in den betreffenden Gebieten mitberücksichtigt werden. Die Leuchtturmprojekte haben Vorzeige- und Vorbildcharakter und sollen die Bereiche Naturschutz und Naherholung vereinen.

Der Aktionsplan bezeichnet Umsetzungshorizont und Zuständigkeiten für die Leuchtturmprojekte, die Vernetzungskorridore und zahlreicher kleinräumigerer Massnahmen in den Bereichen Natur, Landschaft und Erholung, die aufgrund der abstrakteren Betrachtungsebene im Raumkonzept Birsstadt nicht dargestellt werden.

Die Verdichtung des Siedlungsgebietes und die Umstrukturierung der Gewerbe- und Industrieareale erhöht den Druck auf die Vorrangflächen Naturschutz beiderseits der Birs. Es besteht teilweise ein Interessenkonflikt zwischen Naturschutz, Erholungssuchenden und Velofahrenden. Auch die gewünschte Öffnung der Industrieareale zur Birs im Zuge der Umnutzung steht teilweise im Konflikt mit dem Naturschutz.

Im Zuge des Wachstums und der zunehmenden Bewohner- und Beschäftigtenzahl steigt auch der Flächenbedarf für Erholung, Freizeit- und Sportangebote. Freiräume im Siedlungsgebiet sind jedoch nicht einfach erweiterbar oder nachträglich einzufügen. Hier kann die Nutzbarkeit der bestehenden Freiräume (Schulhöfe, Sportanlagen, Kleingärten, teileweise auch Tempo 30 Zonen / Spielstrassen) durch Öffnung der Areale und öffentlich nutzbare Freiflächen/Strassenräume erweitert werden. Zudem besteht jedoch bei den Umstrukturierungsarealen die Möglichkeit, neue Freiräume auszuweisen und die Zugänglichkeit zur Birs zu verbessern.

Zudem sollen mit der Umstrukturierung von Gewerbe- zu Mischgebieten neue Freiräume (z.B. Pocket-Parks als attraktive Erholungsräume und Trittsteine für die ökologische Vernetzung) realisiert und punktuell die Zugänglichkeit zur Birs gemäss Aktionsplan Birspark Landschaft aufgewertet werden.

7.3.2 Räumliche Verortung (vgl. Plan Konzept Landschaft und Freiraum)

Der Plan entspricht dem Aktionsplan Birspark Landschaft (Stand März 2016) und zeigt in abstrahierter Form die wichtigsten Massnahmen. Hier erfolgt die Abstimmung von Naturschutz und Erholung im Talraum bis zur ersten Terrassenstufe. Inhalte wurden aus dem Aktionsplan Birspark Landschaft übernommen bzw. im Rahmen des Raumkonzepts Birsstadt weiter vertieft:

- Zugänge zur Birs in den Umstrukturierungsgebieten
- Velo- und Fusswegeverbindungen längs und quer zur Birs (zur Schliessung von Netzlücken in Abstimmung mit den Interessen des Naturschutzes)
- Vernetzungsachsen durch das Siedlungsgebiet und über Infrastrukturen hinweg, die mit gezielten Massnahmen gemäss Aktionsplan Birspark Landschaft bewahrt und gestärkt werden sollen.
- Ausgewählte Freiraumangebote entlang der Birs und des Rheins mit überkommunaler Bedeutung (Rheinuferpark Birsfelden, Grün 80, u.a.)
- Perimeter der gemäss Aktionsplan Birspark Landschaft definierten Leuchtturmprojekte zur Förderung und Abstimmung von Natur und Erholungsnutzung.

  Folgende Leuchtturmprojekte sind im Plan abgebildet:
  - ML 1: Dornach, Aue Birsbogen aufwerten
  - ML 2: Aesch, Versickerungsanlage Kuhweide ökologisch aufwerten
  - ML 3: Reinach, Natur- und Erlebnisweiher im ehemaligen Areal ARA umsetzen
  - ML 4: Arlesheim: Pocket Parks als Aufwertungen des Industriegebiets
  - ML 5: Münchenstein: Birsufer im Bereich Mühlematt aufwerten
  - ML 6: Münchenstein: Ökologische Aufwertung der Grube «Blinden»
  - ML 7: Muttenz: Birsaufwertung und Erholungsgebiet schaffen

KONZEPTINHALT

- Vernetzungskorridore erhalten und aufwerten
- Freiräume im Siedlungsgebiet / Sport- und Schulanlagen Mehrfachnutzung fördern
- Freiräume in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten schaffen
- neue Querbezüge / Brücken
- Freiräume BirsParkLandschaft
- Freiräume Schwerpunkt Naturschutz erhalten und fördern
  (nationale, kantonale und kommunale Schutzobjekte, vorranggebiete Natur und Landschaft)
- weitere Freiräume (Landwirtschaft etc.)
- Leuchtturmprojekte Birspark Landschaft

INFORMATIONSINHALT

- Wälder
- Gewässer
- Bahnhof
- Tramlinie mit Haltestelle
- Identitätsstiftende Orte und Einrichtungen
- Sportanlagen von regionaler Bedeutung
- Badeanstalten

BASEL
Birschöpfli
Theater Roxy
BIRSFELDEN
Sportanlage St. Jakob
Schwimmbad St. Jakob
Merian Gärten
Park im Grünen
MUTTENZ
Schaulager
Kuspo
OBERWIL
Burgruine
MÜNCHENSTEIN
THERWIL
Bad Arlesheim
ARLESHEIM
REINACH
Bad Reinach
Burg Reichenstein
Dom
Ermitage
Theater am Bhf.
Kloster Dornach
Glungge
Goetheanum
ETTINGEN
Schlatthof
Bad Aesch
DORNACH
Ruine Dorneck
AESCH
Schloss Aesch
PFEFFINGEN
Klushof
Burgruine Pfeffingen
Schloss-hof
DUGGINGEN
GRELLINGEN

Birstal

RPLG Birsstadt Raumkonzept 2035

Konzept - Landschaft und Freiraum

12. Mai 2016 oli / pwo

F:\daten\M4\14-049-00\11_PLAENE\AI\Pla_Zukunftsbild_Teilber_160512.ai

metron

8 Koordinationsgebiete

Vorbemerkung
Koordinationsgebiete bezeichnen Schwerpunkträume der Entwicklung mit überkommunalem Abstimmungsbedarf. In der Überlagerung der Konzeptkarten ergeben sich vier Gebiete mit erhöhtem Koordinationsbedarf, die für die weitere Entwicklung der Birsstadt gleichzeitig Schlüsselräume darstellen.

Folgende heutigen oder potenziell künftigen Schlüsselräume werden nicht weiter vertieft:
- Gebiet Dreispitz (aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes)
- Hafen Birsfelden (aufgrund des Planungshorizonts und der offenen Frage der Hafenentwicklung im Raum Basel)

Mit den Skizzen zu den vier Koordinationsgebieten soll eine mögliche Entwicklung im Hinblick auf Nutzung, Erschliessung, Städtebau und Freiraum aufgezeigt werden. Die dargestellten Inhalte zeigen als grobe Konzeptskizzen eine mögliche Ausformulierung der Leitsätze und Teilstrategien. Für alle Gebiete müssen in der Folge vertiefte Planungen erfolgen. Die Koordinationsblätter zeigen den Abstimmungsbedarf pro Koordinationsgebiet.

8.1 Gstad / Schoren / Untere Widen

Konzeptinhalte

- Bereich des Bahnhofs Münchenstein mit hervorragender ÖV-Erschliessung (S-Bahn und Tram)
- MIV-Erschliessung innerhalb des Gebiets Gstad / Schoren / Untere Widen (Verbindung Tal- / Aliothstrasse) als Ersatzinfrastruktur realisierbar, gleichzeitig mögliche Beruhigung Birseck- / Baselstrasse (Dorfkern Münchenstein). Der A18-Anschluss Reinach Nord verfügt über Kapazitätsreserven
- Gute Veloanbindung in alle Richtungen vorhanden, Lückenschluss des Birsradwegs im Bereich «Elektra» wünschenswert
- Umstrukturierungspotenzial für Mischnutzung / Zentrumsnutzung im Norden (hohe Dichte)
- Nutzung der MIV-Erschliessungsgüte im Süden für verkehrsintensive Einrichtungen
- Die S-Bahn-Haltestelle Widen wird als längerfristige Option offen gehalten, hat jedoch bis 2035 keine Priorität
- Vernetzungskorridor und Leuchtturmprojekt im Rahmen des Aktionsplans Birspark Landschaft umzusetzen

Aufwertung Bahnhofsumfeld: attraktive öffentliche Räume, gute Vernetzung (auch Tram – Bahn – Bus), starke, konzentrierte Verdichtung und Durchmischung

Erhalt Gewerbenutzungen im Bereich Zubringer A18, Umnutzung und Verdichtung Industrieareale zwischen Bahn und Tramstrasse, Teilerhalt von Industriebauten

Aufwertung Hauptstrasse als Rückgrat und Veloachse: Leichte Verdichtung der 1. Bautiefe, Raumbildung

Abbildung 41:
Konzeptskizze Gstad Widen

Abbildung 42:
Beispiel für Entwicklungsgebiet mit S-Bahnhaltestelle und sehr gutem MIV-Anschluss am Stadtrand: GreenCity Manegg, Zürich

Abbildung 43:
Beispiel für Mischnutzung mit Gewerbe, Büros und Wohnen (Rietbach Schlieren)

8.2 Reinach / Dornachbrugg

Konzeptinhalte

- Verdichtungsschwerpunkt für Mischnutzungen und hoch verdichtete Arbeitsplatzareale entlang der Bruggstrasse zwischen Bahnhof Dornach-Arlesheim und Hauptstrasse Reinach
- Verkehrliche Rahmenbedingungen für Entwicklungen sind zu schaffen, vorgeschlagen wird ein Massnahmenpaket (zusammen mit A18-Vollanschluss Aesch und Zubringer Dornach):
- Tram-/Busachse sowie Veloroute auf Bruggstrasse als Querverbindung im Zentrum der Birsstadt
- Neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest zur Entlastung der Bruggstrasse und Ermöglichung der Tram-/Busachse mit Veloverbindung (Linienführung offen)
- Flankierende Massnahmen auf Bruggstrasse und Hauptstrasse in Richtung Aesch zur Lenkung und der Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs (Aufwertung des Strassenraums)
- Hauptstrasse zwischen Bruggstrasse und Reinach Süd (Höhe der Einmündung der neuen Verbindungsstrasse) als attraktive Quartiersammelstrasse für alle Verkehrsträger
- Siedlungserweiterung Reinach Süd im Fall einer in die Siedlung integrierten neuen Verbindungsstrasse (als Rückgrat, Identitätsträger und Teil der Quartierstruktur)
- Vernetzungskorridor im Rahmen des Aktionsplans Birspark Landschaft umzusetzen

Hinweis:
Eine weitere Entwicklung / Verdichtung im Koordinationsgebiet Reinach / Dornachbrugg ist abhängig von der Schaffung der erwähnten verkehrlichen Rahmenbedingungen (Entlastung Bruggstrasse vom MIV, Schaffung einer Velo- und ÖV-Achse). Der Verdichtungsschwerpunkt ist ohne deren Schaffung in Frage zu stellen.

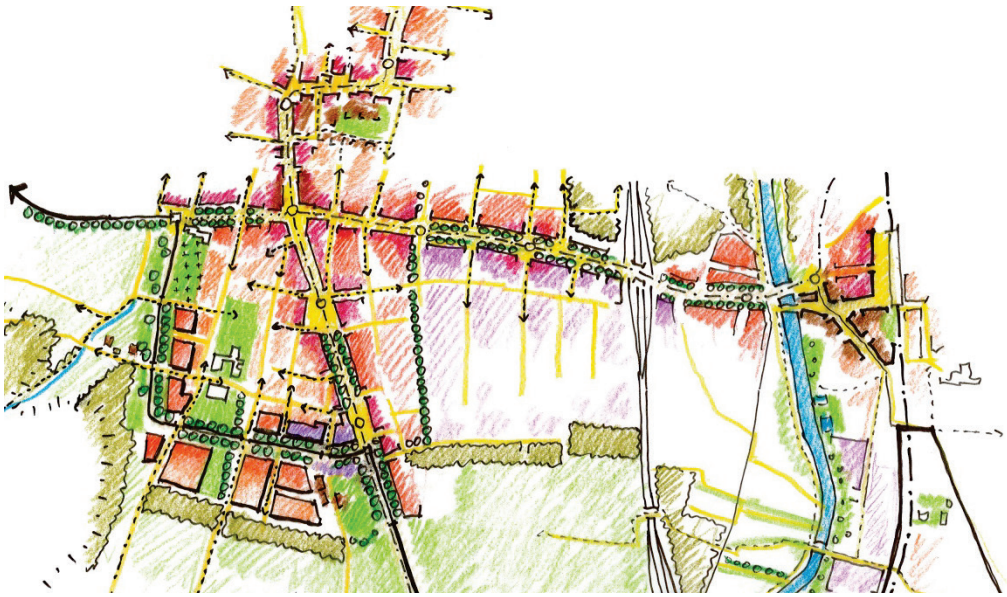


Abbildung 44:
Konzeptskizze Reinach – Dornachbrugg, Variante mit integrierter Verbindungsstrasse Reinach Süd

Zoom Bruggstrasse, Birsigtalstrasse

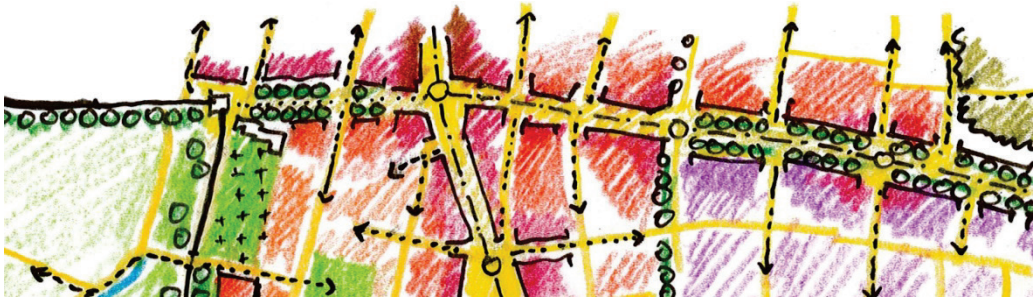


Abbildung 45:
Konzeptskizze Bruggstrasse, Birsigtalstrasse

- Hauptstrasse als lebendige Stadtstrasse
- Attraktiver Stadtraum für alle Verkehrsträger, gute Vernetzung mit lokalem Strassennetz
- Schmaler Abschnitt: Mischverkehr ÖV-MIV
- Breiter Abschnitt: ÖV auf Eigentrassee, Boulevardcharakter
- Hohe Dichte, Konzentration Publikumsnutzungen im EG

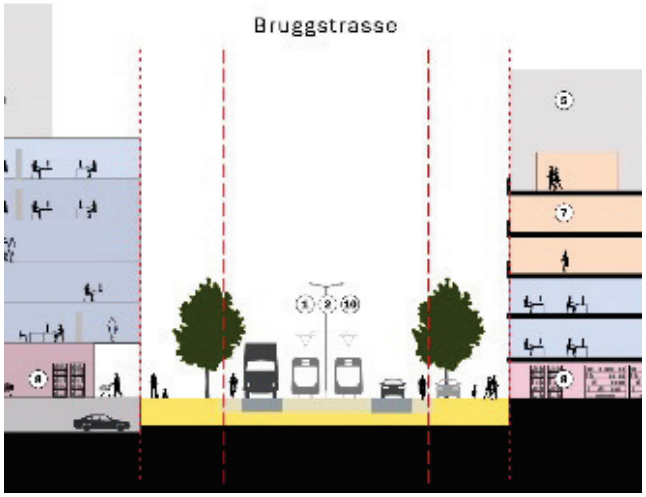
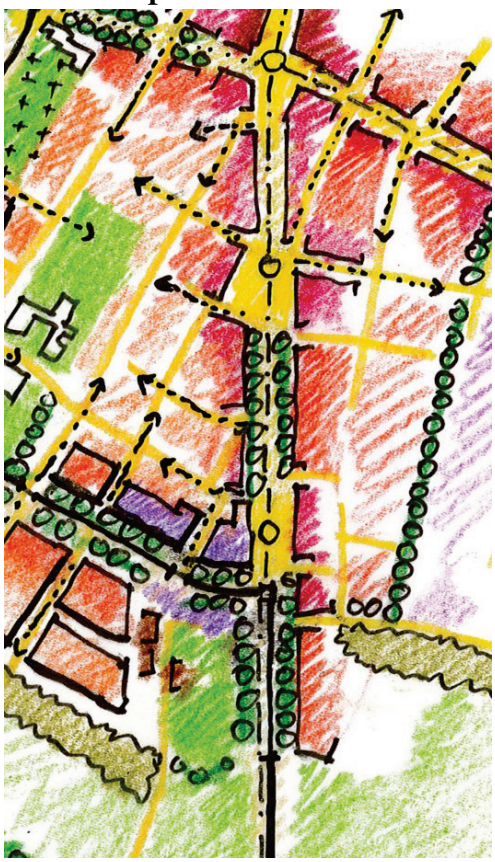


Abbildung 46: Angestrebter Querschnitt auf Bruggstrasse (breiter Abschnitt mit Tram in Mittellage)

Abbildung 47: Güterstrasse, Basel als Beispiel für schmalen Abschnitt: kompakte Verkehrslösung dank Mischverkehr, breite Gehbereiche, einzelne Abstellplätze

Abbildung 48: Visualisierung der Limmattalbahn in der Badenerstrasse Dietikon als Beispiel für breiten Abschnitt: Boulevard mit Baumallee und breiten Gehbereichen, Publikums- oder Büronutzungen im EG (Foto: limmattalbahn.ch)

Zoom Hauptstrasse Reinach



Quartiersammelstrasse für alle Verkehrsträger

Attraktiver Stadtraum gute Vernetzung mit lokalem Strassennetz

Innerhalb Siedlungsgebiet: Führung Linie 11 als Tram, Integration im Strassenraum

Hohe Dichte, Fokus auf Wohnnutzungen

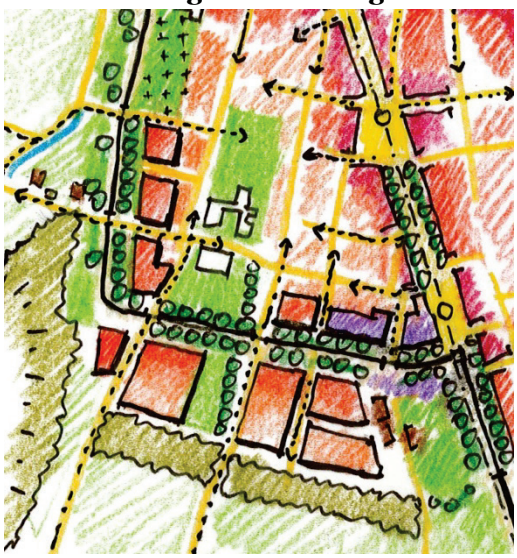
Haltestellen: Publikumsnutzungen im EG

Haltestelle Reinach Süd: klarer Übergang zum beruhigten Abschnitt, Übergang zwischen Tram und Bahnführung

Abbildung 49:
Konzeptskizze Hauptstrasse Reinach

Abbildung 50:
Fellenbergstrasse, Zürich: Hauptstrasse als attraktiver Wohnstandort

Zoom Siedungserweiterung Reinach Süd



Variante mit neuer Verbindungsstrasse als Rückgrat und Identitätsträger und als Teil der Quartierstruktur (noch nicht abgestimmt)

Gestaltung als grüne Achse, hohe Dichte entlang Strasse, Adressbildung

Feinmaschige Vernetzung: Verknüpfung Alt und Neu, Verknüpfung Siedlung-Landschaft; Durchgehende Quartierstrukturen (z.B. Grünachse Schulhaus Fiechten)

Stadterweiterung: Form und Dimension auf bestehende Landschaftselemente abgestimmt (Wälder, Topographie), Bildung eines attraktiven Siedlungsrands, grundgebundene Wohnformen in mittlerer Dichte an den Rändern

Abbildung 51:
Konzeptskizze Siedlungserweiterung Reinach Süd

Abbildung 52 + 53:
Gutstrasse, Zürich: Stark befahrene Strasse als attraktives Rückgrat eines Wohnquartiers

8.3 Widen / Birsmatt

Konzeptinhalte

- Das Räumliche Teilleitbild Widen hat die angestrebte etappierte Entwicklung in Bezug auf Nutzung und Erschliessung vorskizziert.
- Die Gebietsausprägung steht in direkter Abhängigkeit grösserer Infrastrukturen zur Erschliessung. Die Gebietsentwicklung ist in Etappen zu denken:
- Etappe 0: ohne S-Bahn- Haltestelle und ohne Zubringer Dornach
- Etappe 1: mit S-Bahn-Haltestelle, aber ohne Zubringer Dornach (Skizze Etappe 1)
- Etappe 2: mit S-Bahn-Haltestelle und Zubringer Dornach (Skizze Etappe 2)
- Eine arealinterne MIV-Erschliessung (sowie eine Buserschliessung) sind relativ kurzfristig denkbar (Etappe 0). Das Gebiet verfügt über eine Veloanbindung, eine Aufwertung ist mit dem Birsradweg möglich.
- Die Realisierung einer Zubringerstrasse über die Birs gemäss vorliegendem Vorprojekt steht möglicherweise im Konflikt mit den angedachten Wohnnutzungen mit Bezug zum Grünraum. Eine Überprüfung der Linienführung ist angezeigt.
- Mit der Realisierung der Verbindung (Etappe 2) würde sich die Attraktivität für verkehrsintensive und flächenintensive Gewerbe- und Industrienutzungen erhöhen. Der Zubringer ist Teil des skizzierten Massnahmenpakets zur Optimierung der Strassenerschliessung im Raum Reinach – Dornach – Aesch.
- Vernetzungskorridor und Leuchtturmprojekte im Rahmen des Aktionsplans Birspark Landschaft umzusetzen

Aufgrund der Abhängigkeiten der Realisierung der Infrastrukturmassnahmen wird eine etappierte Entwicklung vorgeschlagen.

Etappe 0

- Fokus auf Erhalt der heutigen Wirtschaftsleistung (+- Status Quo) in geringer Dichte
- Schwergewicht auf Substanzerhalt und nicht auf Entwicklung (Verhinderung Industriebrache, etc.)
- Optimierung der Erschliessung, der Arbeitsplatzanordnung, Wohnschwerpunkte und Aufwertung Grünraum
- Keine neue Verbindung Aesch-Dornach/Arlesheim (resp. Erhalt und Beruhigung der heutigen Verbindungsrouten)

Etappe 1

- Mischnutzungen und Arbeitsplatznutzungen im Umfeld Bahnhof Aesch und Haltestelle Öpfelsee
- Aufwertung und Vernetzung der Grünräume, Park an der Birs
- Verbindung Aesch – Dornach / Arlesheim: nur Lokalverkehr
- Nördlicher Gebietsteil noch nicht entwickelbar aufgrund Abhängigkeit der Strassenplanung Anschluss H18 (Linienführung und Nutzungen)

Abbildung 54:
Konzeptskizze **Etappe 1**: Mit Haltestelle Öpfelsee, ohne Vollanschluss A18

Abbildung 55:
Beispiel für Arbeitsplatzquartier in hoher Dichte, Mischung aus kommerziellen Nutzungen, Dienstleistungen, Gewerbe (Am Rietpark, Schlieren)

Etappe 2

- Fokus auf Gewerbe- / Arbeitsplatznutzungen im Umfeld Anschluss an A18
- Mischnutzungen im Umfeld Bahnhof Aesch und neue Haltestelle Öpfelsee
- Vernetzung mit Umgebung, Vernetzung der Grünräume, Verlärmung Birsraum durch Zubringer.
- Für Wohnnutzungen im Norden weniger geeignet

Abbildung 56:
Konzeptskizze **Etappe 2**: Vollanschluss A18, direkte Verbindung an A18

Abbildung 57:
Beispiel für Wohnen mittlerer Dichte mit Bezug zur Birs (Schappe, Arlesheim)

Abbildung 58:
Beispiel für Wohnen am Wasser (Quelle Leitbild Widen, Visualisierung ZVG)

8.4 Aesch Nord

Konzeptinhalte

- Verbesserung der ÖV- Erschliessung in der Tiefe des Gebiets durch Bus auf Pfeffingerring / Optimierung der ÖV Anbindung Ost-West an Haltestelle Aesch / mittelfristig an neue Haltestelle Öpfelsee
- Mischnutzungen und Wohnen in hoher Dichte im Umfeld der ÖV-Haltestellen beiderseits der Haltestelle Arlesheimerstrasse
- Hauptstrasse als Rückgrat und Lebensader des Siedlungsgebiets: Starke städtebauliche Fassung der Hauptstrasse
- Hochhäuser mit städtebaulicher Qualität: Lage direkt an strategisch wichtigen und räumlich markanten Orten, Rolle als Orientierungspunkt, Stärkung von Quartierschwerpunkten, Belebung von Stadt- und Verkehrsräumen, Beitrag zur städtebaulich integriertem Lärmschutz
- Potential für Wohnnutzungen auch in Randlage bei entsprechender Gliederung der Nutzungen und Vernetzung mit dem übrigen Siedlungsgebiet, landschaftlich besondere Lage für Qualität Wohnumfeld nutzen
- Verbesserte Durchwegung für Langsamverkehr im grobstrukturierten Gebiet Andlau, Verbesserte Anbindung an das umgebende Siedlungsgebiet
- Der Pfeffingerring soll nicht zur Trennung in neue separate Quartiere führen
- Vernetzungskorridor im Rahmen des Aktionsplans Birspark Landschaft umzusetzen

Konzeptskizze:
In der nachfolgenden Skizze steht die Stärkung der Hauptstrasse als Rückgrat und Lebensader des Quartiers im Vordergrund. Die Strasse wird zur attraktiven Stadtstrasse für alle Verkehrsträger. Mit einer starken Verdichtung und Durchmischung der ersten Bautiefe wird die Strasse räumlich gefasst und die Wichtigkeit dieses Stadtraumes betont. Die Bauten sind zur Strasse orientiert, die Adressbildung wird verbessert. Das Erdgeschoss ist offen gestaltet und ist mit gewerblichen oder Publikumsnutzungen belegt. Allfällige Hochhäuser sind direkt mit diesem übergeordneten Stadtraum verknüpft und tragen so bei zur urbanen Qualität. Sie markieren wichtige und markante Orte, wie Kreuzungsstellen, ÖV-Knoten oder Quartierzentren. Mit ihrer Lage direkt an der Hauptstrasse markieren sie das Entwicklungsgebiet und tragen zur Orientierung im Quartier sowie zur Belebung des Stadtraums bei. Für die Rolle als Lebensader und Rückgrat ist die Hauptstrasse gut mit den rückwärtigen Quartieren vernetzt. Mit einem feinmaschigen, durchgehenden Quartiernetz werden die verschiedenen Quartierteile mit einander und mit der Landschaft vernetzt, wichtige Einrichtungen wie Schulhäuser oder Grünanlagen sind immer gut erreichbar. Mit einer guten Gestaltung des Siedlungsrandes wird einerseits der Bezug zwischen Quartier und Landschaft gestärkt, andererseits entsteht eine attraktive Ortssilhouette.

Die Ost-West Beziehungen werden mit durchgehenden grünen Freiraumbändern gestärkt. Diese bilden jeweils die Schnittstellen zwischen Wohn- und Arbeitsplatzquartieren. Mit dieser Konzeptskizze wird die Landschaft als Qualität für Wohnnutzungen genutzt, gleichzeitig braucht es für die kleinräumige Gliederung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten starke Freiraumstrukturen, damit keine isolierten, introvertierten Siedlungseinheiten entstehen.

Abbildung 59: Konzeptskizze Aesch Nord mit strukturierenden Freiräumen zwischen unterschiedlichen Nutzungen

Abbildung 60: Beispiel für eien Tramachse als urbane Hauptstrasse mit zur Strasse orientierten Bauten und Erdgeschossnutzungen (Basel Musical Theater, Riehenring)

Abbildung 61: Beispiel für städtebauliche Markierung der Tramhaltestelle sowie als Eingang zum Entwicklungsgebiet (Freilager, Dreispitz Areal, Quelle: bazonline.ch)

9 Massnahmen

9.1 Massnahmen in Koordinationsgebieten

In den Koordinationsgebieten sind die Massnahmen zwischen den beteiligten Akteuren abzustimmen. Bedeutend sind eine weitere Koordination mit dem Agglomerationsprogramm und die Abstimmung in den Koordinationsworkshops sowie die Information und Abstimmung mit der RPLG.

9.1.1 Teilgebiet Gstad / Unter Widen / Schoren

Ausgangslage

- Gebiet mit unterschiedlichen Nutzungen im Bestand: intensiv genutzte, zwischengenutzte und brach liegende Parzellen. Umnutzung ist bereits im Gange (Walzwerk, Verkauf Van Baerle-Areal)
- Umfeld des Bahnhofs mit Tram und S-Bahn weist hervorragende ÖV-Erschliessung auf
- Lage am A18-Anschluss Reinach Nord, der Anschluss verfügt (im Gegensatz zu A18) über Kapazitätsreserven
- Relativ isolierte Lage zwischen Ortskern Münchenstein und Neu-Münchenstein, wenig eingebunden
- Peripher zu den bestehenden Ortszentren
- Umstrukturierungspotenzialen mit sehr unterschiedlichen Eignungen: Von Logistik / flächenintensiven Nutzungen bis Wohnen / Nutzungsmischung

Zielsetzung

- Umstrukturierung für Mischnutzung / Zentrumsnutzung im Norden (hohe Dichte)
- Erhalt Gewerbenutzungen im Bereich des Anschlusses A18, Umnutzung und Verdichtung der Industrieareale zwischen Bahn und Tramstrasse, Teilerhalt von Industriebauten, Erhalt dicht genutztes Walzwerkareal
- Nutzung der MIV-Erschliessungsgüte im Süden für verkehrsintensive Einrichtungen
- Förderung Fuss- und Veloverkehr, Weiterentwicklung Velonetz
- Beruhigung Birseck- / Baselstrasse (Dorfkern Münchenstein)
- Bessere Verbindung/Querung über S-Bahn hinweg zur Vernetzung der Gebiete beiderseits der Bahn
- Ost-West-Vernetzung zu Birsufer

Massnahmenbeschrieb

- Umnutzung und Umzonierung im Umfeld des Bahnhofs Münchenstein
- MIV-Erschliessung innerhalb des Gebiets als Ersatzinfrastruktur (Verbindung Tal- / Aliothstrasse), gleichzeitig Abklassierung / Umgestaltung der Birseck- / Baselstrasse (flankierende Massnahmen)
- Lückenschluss des Birsradweges im Bereich «Elektra»
- Schaffung Birsuferzugänge, feinmaschige Durchwegung des Gebiets für Velo- und Fussverkehr
- Überprüfen neue S-Bahnquerung
- Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung

Skizze

Zweckmässigkeit, Nutzen	– Mit der Entwicklung der Areale können die Gemeinden einen wesentlichen Beitrag zur differenzierten Entwicklung in Richtung eines nachhaltigen Quartiers mit Mischnutzung, Wohnen und Gewerbe beitragen.
Abhängigkeiten Umsetzung	– Zonierung, z.T. Richtplaneinträge, Einbezug Grundeigentümerinteressen (kooperative Planung) – Für weitergehende Entwicklung Erschliessungsmassnahmen notwendig – –
Federführung	– Gemeinden Münchenstein und Arlesheim – –
Involvierte Stellen/ Koordinations-bedarf	– Kanton Basel Landschaft, Amt für Raumplanung und Tiefbauamt – Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel – RPLG
Realisierung	– In Etappen bis 2035
Kostenschätzung	
Weitere Schritte	– Koordination mit Agglomerationsprogramm 3G – Erarbeitung Masterplan – Anpassung Zonenplan/Bauordnung – Umsetzung Verkehrserschliessung – Quartierplanungen
Letzte Nachführung	16.07.15 – metron

9.1.2 Teilgebiet Reinach / Dornachbrugg

Ausgangslage

- Lage am Anschluss zur A18 und zwischen S-Bahn- und Tramkorridoren, zwischen den zwei Zentren Reinach und Dornachbrugg
- Bereits aufzoniertes Gebiet Kägen mit gossem Arbeitsplatzzuwachs
- Hohe Verkehrsbelastung und Konflikte auf Bruggstrasse, beim A18-Anschluss Reinach-Süd und beim Knoten Brugg- / Hauptstrasse
- A18 als räumliche Barriere, Verknüpfung stadträumlich bisher nicht gegeben
- Komplexe Voraussetzungen für Bereitstellung von Raum für MIV / ÖV / Velo- und Fussverkehr, Abhängigkeiten zwischen Strassenraumgestaltung und ÖV-Erschliessung
- Umstrukturierungspotenzial mit Eignung für Verdichtung von Industrie, Gewerbe und Zentrumsnutzungen (hohe Zentralität/hohe Dichten)

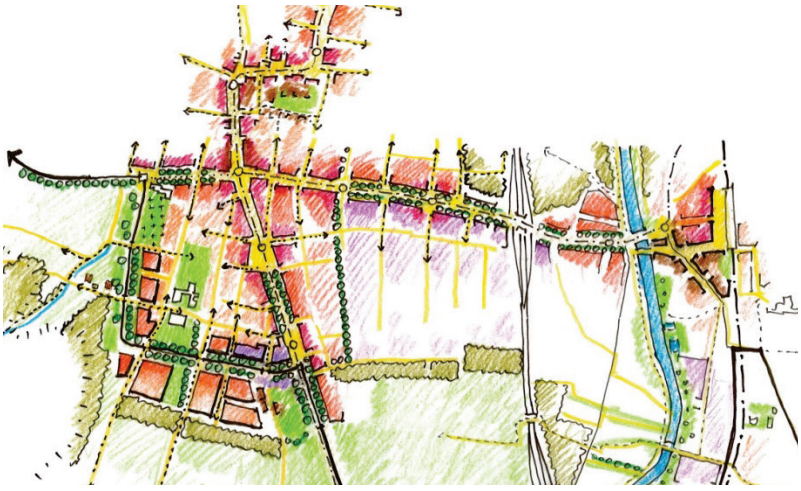
Zielsetzung

- Verdichtungsschwerpunkt für Mischnutzungen und hoch verdichtete Arbeitsplatzareale entlang der Bruggstrasse zwischen Bahnhof Dornach-Arlesheim und Hauptstrasse Reinach
- Ausbildung einer stadträumlichen Verbindung zwischen den Zentren, Stärkung der Ost-West-Querbezüge, Aufwertung des Strassenraums
- Verkehrliche Rahmenbedingungen für Entwicklungen schaffen

Massnahmenbeschrieb

- Verkehrsmanagement / -lenkung abgestimmt mit A18 und Busbevorzugung auf Querverbindung
- Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung
- Massnahmenpaket (zusammen mit A18-Vollanschluss Aesch und Zubringer Dornach):
- Tram-/Busachse mit Velo- und Fusswegverbindung) auf Bruggstrasse als Querverbindung im Zentrum der Birsstadt
- Neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest zur Entlastung Bruggstrasse (Linienführung offen)
- Flankierende Massnahmen auf Bruggstrasse und Hauptstrasse in Richtung Aesch zur Lenkung und der Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs
- Hauptstrasse zwischen Bruggstrasse und Reinach Süd (Höhe der Einmündung der neuen Verbindungsstrasse) als attraktive Quartiersammelstrasse für alle Verkehrsträger
- Siedlungserweiterung Reinach Süd im Fall einer in die Siedlung integrierten neuen Verbindungsstrasse (als Rückgrat, Identitätsträger und Teil der Quartierstruktur)

Skizze (Variante mit integrierter Verbindungsstrasse Reinach Süd)



Zweckmässigkeit, Nutzen

- Kombination aus Massnahmen zur Entlastung der Bruggstrasse
- Verkehrsverlagerung und Stärkung ÖV
- Beitrag zur differenzierten Entwicklung in Richtung Mischnutzung, Wohnen und Gewerbe
- Höhere Arbeitsplatzdichte, Flächen für Arbeitsplatzwachstum
- Stärkung der lokalen Zentrums- und Versorgungsfunktion, Aufwertung öffentlicher Raum

Abhängigkeiten Umsetzung

- Abhängigkeit von der Verkehrsentlastung: von neuer Verbindungsstrasse Reinach Südwest (evtl. mit Einzonungen) und vom Vollanschluss Aesch A18
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung und Veloinfrastrukturen auf der Querverbindung notwendig
- Einbezug Grundeigentümerinteressen (kooperative Planung)

Federführung	– Gemeinden Reinach, Dornach und Arlesheim
Involvierte Stellen/ Koordinations-bedarf	– Kanton Basel Landschaft, Amt für Raumplanung und Tiefbauamt – Kanton Solothurn – Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel – Gemeinde Aesch – RPLG
Realisierung	– In Etappen bis 2035 und danach
Kostenschätzung	
Weitere Schritte	– Koordination mit Agglomerationsprogramm 3G – Erarbeiten Strategie für Verkehrsmanagement und Busbevorzugung ohne Netzergänzungen – Variantenentscheid Verbindungsstrasse Reinach Südwest und evtl. Einzonungen – Planungsstudie Flankierende Massnahmen / Entlastung Brugg- und Hauptstrasse – Planungsstudie Bus/Tram und Anschlüsse S-Bahn – Entscheid und Sicherung ÖV-Korridor
Letzte Nachführung	16.07.15 – metron

9.1.3 Teilgebiet Widen / Birsmatt

Ausgangslage

- Gebiet in Umstrukturierung, teilweise Leerstand
- Gute ÖV-Erschliessung möglich (zusätzliche S-Bahn-Haltestelle)
- Wenig eingebunden ins Siedlungsgebiet; Barriere Bahnlinie
- Erschliessung von Norden und Süden als Sackgasse
- Wenig Verbindung / Bezug zum Birsraum
- Umstrukturierungspotenzial mit Eignung für Nutzungsmischung, Entwicklungsmöglichkeiten

Zielsetzung

- Umstrukturierung für Mischnutzung / Zentrumsnutzung im Bereich geplanter S-Bahnhaltestelle (hohe Dichte)
- Erhalt Gewerbenutzungen zwischen den S-Bahn-Haltestellen, Fokus auf Gewerbe- / Arbeitsplatznutzungen, Teilerhalt von Industriebauten
- Bei Vollausbau (Etappe 2) : Nutzung der MIV-Erschliessungsgüte mit A18 Zubringer für verkehrsintensive Einrichtungen
- Schwerpunkt Wohnnutzung zwischen Bahnhof Aesch und neuer Haltestelle Öpfelsee
- Förderung Fuss- und Veloverkehr, Weiterentwicklung Velonetz
- Vernetzung mit Umgebung, Vernetzung der Grünräume
- Gestaltung und Nutzung des Birsufers und den Zugängen zur Birs

Massnahmenbeschrieb

- Durchgängige MIV-Verbindung innerhalb des Gebiets und Buserschliessung (bis zur Realisierung der S-Bahn-Erschliessung) (Etappe 0)
- Bahnhaltestelle Dornach Öpfelsee (Etappe 1)
- Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung
- Feinmaschige Durchwegung des Gebiets für Velo- und Fussverkehr
- Etappe 2: Vollanschluss A18, direkte Verbindung an A18
- Umnutzung im Umfeld Bahnhof Aesch
- Birsuferpark

Skizze
Etappe 2 mit Vollanschluss A18

Zweckmässigkeit, Nutzen

- Sicherstellen der Erreichbarkeit und Ermöglichen weiterer Entwicklungen im Koordinationsgebiet Widen / Birsmatt
- Geringe Entlastung von Dornachbrugg und Aesch

Abhängigkeiten Umsetzung

- Abhängigkeit von Anpassungen der Verkehrserschliessung (S-Bahn-Haltestelle, Zubringer Dornach)
- Interne Erschliessungsvariante und Gebietsausrichtung abhängig von Realisierung A18 Vollanschluss
- Zonierung, z.T. Richtplaneinträge, Einbezug Grundeigentümerinteressen (kooperative Planung)

Federführung

- Gemeinden Dornach und Aesch

Involvierte Stellen/ Koordinations-bedarf	– Kanton Basel Landschaft, Amt für Raumplanung und Tiefbauamt – Kanton Solothurn – Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel – RPLG
Realisierung	– In Etappen bis 2035
Kostenschätzung	
Weitere Schritte	– Koordination mit Agglomerationsprogramm 3G – Prüfung Machbarkeit durchgängige Verkehrserschliessung – Konkretisierung und Umsetzung des Räumlichen Teilleitbildes Widen in Abstimmung mit Entwicklung zu Zubringer Dornach – Realisierung Buserschliessung und Veloinfrastrukturen mit Umstrukturierung
Letzte Nachführung	08.09.15 – metron

9.1.4 Teilgebiet Aesch Nord

Ausgangslage

- Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung
- Gebiet mit überwiegender gewerblich industrieller Nutzung sowie Verkaufseinrichtungen (Landi, Aldi) sowie Campus der International School Basel (ISB)
- Baulandreserven, teils grössere ungenutzte und teils unternutze Areale
- Gute ÖV-Erschliessung durch Tram 11, mangelnde ÖV-Erschliessung in der Tiefe
- Pfeffingerring als interne Haupterschliessung MIV
- Andlau als in sich geschlossenes Areal ohne Vernetzung mit dem übrigen Siedlungsgebiet
- Landschaftszugang Butthollenweg Richtung Schlatthof

Zielsetzung

- Umstrukturierung für Mischnutzung in Teilen, höhere Ausnutzung, Erhalt gewerbliche Nutzungen, Wohnen in geeigneten Lagen
- Bessere Einbindung ins Siedlungsgebiet, Vernetzung mit Umgebung
- Einfügen Grünräume in Zusammenhang mit Wohnnutzung, auch als Puffer zu Gewerbe/Industrie
- Lage an der offenen Landschaft als Qualität nutzen
- Potenzial von Hochhäusern für städtebauliche Qualität nutzen: Rolle als Orientierungspunkt, Stärkung Quartierzentren usw.
- Verbesserung ÖV-Erschliessung, Anbindung an an Haltestelle Aesch / mittelfristig an neue Haltestelle an neue Haltestelle Öpfelsee
- Verbesserung Anbindung an A18
- Fuss- und Veloverkehr, Weiterentwicklung Velonetz

Massnahmenbeschrieb

- Erarbeitung Gesamtkonzept Städtebau, Freiraum, Verkehr für Integration Mischnutzungen/Wohnen
- Anbindung Pfeffingerring an A18 Vollanschluss
- Velo- und Busanbindung über neue Spange an Haltestelle Aesch / mittelfristig über neue Spange an neue Haltestelle Öpfelsee; inkl. Veloanbindung
- Feinmaschige Durchwegung des Gebiets für Velo- und Fussverkehr
- Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung

Skizze

Zweckmässigkeit, Nutzen

- Qualifizierung Gewerbe- Industriegebiet als Teil von Aesch
- Bereitstellung Flächen für Wohnnutzung in Birsstadt
- Entlastung Knoten Hauptstrasse durch Zubringer A18 Aesch Nord

Abhängigkeiten Umsetzung

- Höhere Dichte und Umnutzung in Abhängigkeit von ÖV-Erschliessung
- Interne Erschliessungsvariante und Gebietsausrichtung abhängig von Realisierung A18 Vollanschluss
- Zonierung, z.T. Richtplaneinträge, Einbezug Grundeigentümerinteressen (kooperative Planung)

Federführung

- Gemeinde Aesch

Involvierte Stellen/ Koordinationsbedarf

- Kanton Basel Landschaft, Amt für Raumplanung und Tiefbauamt
- RPLG

Realisierung

- In Etappen bis 2035

Kostenschätzung

Weitere Schritte	– Konkretisierung Gebietsentwicklung – Prüfung Machbarkeit verbesserte Buserschliessung Pfeffingerring
Letzte Nachführung	10.05.16 – metron

9.2 Massnahmen sektoral gegliedert

Aufgeführt in den nachfolgenden Tabellen sind nur Massnahmen von regionaler Bedeutung gemäss den Konzeptplänen im Kapitel 7 (Sektorale Strategien). In einer weiteren Phase kann für diese Massnahmen durch jede beteiligte Gemeinde ein Massnahmenblatt erstellt werden. Zumindest diejenigen Verkehrsmassnahmen mit Priorität kurzfristig (bis 2025) sollen in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen werden. Bei den Verkehrsmassnahmen liegen auch Schätzungen zu den Kosten sowie Angaben zur Finanzierung vor.

9.2.1 Siedlung

Prioritäten kurzfristig (bis 2025)

Federführung	Massnahme	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten
Alle Gemeinden / RPLG	Untersuchung der Verdichtungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet, Aufzonung prüfen	– Erhöhung Einwohnerdichte bereits erschlossener Areale – Verdichtung im Rahmen der Sanierung und Erneuerung	– In Abhängigkeit von Wirtschaftlichkeit (Sanierung oder Ersatzneubau)
Alle Gemeinden	Inanspruchnahme der bestehenden Baulandreserven	– Aktivierung Potenziale Wohnen – Bereits zonierte Reserven ohne zusätzliche Erschliessung	– Meist mit Quartierplanpflicht
Gemeinden Münchenstein, Reinach, Aesch	Umstrukturierung von unternutzten Gewerbe- und Industriearealen mit bestehender ÖV-Erschliessung in Richtung Mischnutzung: Dreispitz, Läckerlihuus, Reinach Stöcklin-Areal, Hinterkirch, Aesch Nord	– Aktivierung Potenzial für Mischgebiete und Wohnnutzungen – Bestehende Areale mit guter ÖV-Erschliessung, Umstrukturierung im Umfeld der bestehenden ÖV-Knoten ohne Infrastrukturmassnahmen möglich	– Zonierung, z.T. Richtplaneinträge, Grundeigentümerinteressen – Für weitergehende Entwicklung Erschliessungsmassnahmen notwendig
Gemeinden Reinach, Aesch, Arlesheim	Verdichtung bestehender Industrie- und Gewerbeareale (Schwerpunkte Kägen, Schoren, Untere Widen)	– Höhere Arbeitsplatzdichte Flächen für Arbeitsplatzwachstum	– Optimierung MIV und ÖV-Erschliessung, Ergänzende Freiraumangebote
Gemeinde Münchenstein	Zentrumsentwicklung Gartenstadt, Münchenstein Bahnhof	– Ausbau (Gartenstadt) Stadtteilzentrum, Potenziale für Mischnutzung, Büros und Verkaufsflächen	– Verlagerung Gemeindeverwaltung, Zusammenarbeit Grossverteiler
Gemeinden Aesch, Birsfelden, Dornach	Schwerpunkte Zentrumsentwicklung und -Aufwertung Aesch, Birsfelden, Dornachbrugg	– Stärkung der lokalen Zentrums- und Versorgungsfunktion, Aufwertung öffentlicher Raum	– Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen
Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Pfeffingen, Münchenstein	Zentrumsaufwertung und Erneuerung	– Stärkung der lokalen Zentrums- und Versorgungsfunktion, Erhalt denkmalgeschützter Bauten, Aufwertung öffentlicher Raum	– Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen; Verkehrsverlagerung

Prioritäten 2025 – 2035

Federführung	Massnahmen	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten
Gemeinden Reinach, Aesch, Arlesheim, Birsfelden	Weitere Etappen Verdichtung Industrie- und Gewerbeareale: Schoren Arlesheim; Aumatten, Kägen Reinach; Weidenring Aesch; Widen Arlesheim, Hafen Birsfelden (Teilgebiete)	– Verdichtung gut erschlossener Areale – Flächen für Arbeitsplatzwachstum, z.T. auch für Mischnutzungen	– Optimierung MIV-Erschliessung und ÖV-Erschliessung
Gemeinde Reinach	Siedlungsentwicklung Brühl	– Zusätzliches Potenzial für Wohnnutzungen –	– Zonierung
Gemeinde Reinach	Weiterer Ausbau Zentrum Reinach	– Stärkung der überkommunalen Versorgungsfunktion	– Überkommunale Akzeptanz

Längerfristige Planung (nach 2035)

Federführung	Massnahmen	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten
Gemeinde Birsfelden	Weitere Umstrukturierung Hafen Birsfelden	– Aktivierung Potenzial für Mischgebiete und Wohnnutzungen	– Aufgabe Hafennutzug
Gemeinde Reinach, Gemeinde Aesch	Optionale Siedlungserweiterungen	– Aufnahme Bevölkerungswachstum bei nicht ausreichender Kapazität der Innenentwicklung	– Erschliessung MIV und ÖV
Alle Gemeinden	Weitere Verdichtung Industrie- und Gewerbeareale	– Flächen für Arbeitsplatzwachstum	– Optimierung MIV-Erschliessung und ÖV-Erschliessung

9.2.2 Verkehr

Hinweis zu den Kostenangaben:
Es handelt sich um Schätzungen auf Basis von Absprachen mit dem Kanton BL.

Prioritäten kurzfristig (bis 2025)

Paket	Federführung	Massnahmen	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten	Kosten / Finanzierung
	RPLG / Alle Gemeinden	Mobilitätsmanagement bei Privatpersonen und in Unternehmen, Reduktion Stellplatzangebot, Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze	– Verkehrsvermeidung – Modal-Split-Verlagerung	– Reduktion Erstellungspflicht von Abstellplätzen bedarf Einwilligung des Kantons	– Aufgabe der Gemeinden / der RPLG
	RPLG / Alle Gemeinden	Förderung Fuss- und Veloverkehr (z.B. Kommunikation), Weiterentwicklung und Vertiefung Ausbau und Aufwertung Fussgänger- und Velonetz	– Erhöhung Attraktivität ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr – Modal-Split-Verlagerung	– Laufende Umsetzung in Abstimmung mit Agglomerationsprogramm	– Auf kommunalem Netz Aufgabe der Gemeinden – Auf kantonalem Netz Aufgabe der Kantone – Mitfinanzierung von Massnahmen im AP 3G durch Bund beantragt
	Gemeinde Aesch	Zubringer Pfeffingerring	– Entlastung Knoten Hauptstrasse / Zubringer A18 Aesch Nord – Sicherstellen der Erreichbarkeit und Ermöglichen weiterer Entwicklungen im Gebiet Aesch Nord	– Umsetzung ab 2016	– Finanzierung durch Kanton sichergestellt
	Gemeinden Aesch, Dornach, Arlesheim, Reinach / RPLG	Verkehrsmanagement / -lenkung, Busbevorzugung Raum Dornach/Reinach/ Aesch	– Erhöhung Verkehrsqualität und Attraktivität ÖV – Erhöhung Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs	– Kanton BL plant aktuell Optimierungen bzgl. Verkehrsmanagement	– Kantonale Aufgabe
	Gemeinden Aesch, Dornach / RPLG	Durchgängige MIV-Verbindung und Buserschliessung innerhalb des Gebiets Widen / Birsmatt	– Sicherstellen der Erreichbarkeit und ermöglichen Beginn der Umstrukturierung im Koordinationsgebiet Widen / Birsmatt	– Abhängig von Gebietsentwicklung	– Kommunale Aufgabe
	Gemeinde Aesch, Dornach	Anpassung Buslinien, Anbindung Aesch Nord an Haltestelle Aesch bzw. mittelfristig an Haltestelle Öpfelsee	– Erhöhung Attraktivität ÖV	– Abhängig von Gebietsentwicklung	– Kantonale Aufgabe
	Gemeinden Münchenstein, Arlesheim / RPLG	Durchgängige MIV-Verbindung innerhalb des Gebiets Gstad / Schoren / Untere Widen (Verbindung Tal- / Aliothstrasse) und Beruhigung Birseck- / Baselstrasse	– Sicherstellen der Erreichbarkeit und ermöglichen von Entwicklungen im Koordinationsgebiet Gstad / Schoren / Untere Widen – Ersatz der Hauptstrassenfunktion (Ersatzinfrastruktur) – Aufwertung der Strassenräume in Arlesheim und im Dorfkern Münchenstein (Birseck- / Baselstrasse)	– Abhängig von Gebietsentwicklung	– Kantonale Aufgabe – Nicht Teil des AP 3G

Paket	Federführung	Massnahmen	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten	Kosten / Finanzierung
	Alle Gemeinden	Gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit	– Aufwertung der Strassenräume im bestehenden Siedlungsgebiet – Erhöhung Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs		– Kommunale Aufgabe
	RPLG, Gemeinde Aesch	Ausbau Knoten Angenstein und Flankierende Massnahmen auf Ortsdurchfahrt Aesch	– Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch – Aufwertung Strassenraum und Erhöhung Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs	– Flankierende Massnahmen sind auch auf kommunalem Strassennetz zweckmässig	– AP 3G A-Liste – Kosten: rund 20 Mio. CHF (mit flankierenden Massnahmen auf kantonalem Netz) – Finanzierung durch Kanton BL, Mitfinanzierung durch Bund im AP 3G beantragt
Massnahmenpaket zur Schaffung der Möglichkeit einer hochwertigen ÖV-Querverbindung	RPLG, Gemeinden Aesch, Reinach	Vollanschluss A18 Aesch Nord *(Flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt Aesch sind mit dem Ausbau des Knotens Angenstein vorgesehen. Da der Vollanschluss auch eine verkehrliche Entlastung des Ortszentrums von Aesch ermöglichen soll, ist in der Projektkonkretisierung die Notwendigkeit weiterer flankierender Massnahmen zu klären.)*	– Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch		– AP 3G A-Liste – Kosten: rund 55 Mio. CHF – Finanzierung durch Kanton BL, Mitfinanzierung durch Bund im AP 3G beantragt
	RPLG, Gemeinden Aesch, Dornach, Reinach	Zubringer Dornach	– Sicherstellen der Erreichbarkeit und Ermöglichen weiterer Entwicklungen im Koordinationsgebiet Widen / Birsmatt – Entlastung von Dornachbrugg und Aesch Dorfzentrum	– Die Gebietsprägung insb. im nördlichen Teil ist abhängig von der Realisierung des Zubringers	– AP 3G A-Liste – Kosten: rund 28 Mio. CHF – Finanzierung durch Kantone BL und SO, Mitfinanzierung durch Bund im AP 3G beantragt
	RPLG, Gemeinden Dornach, Arlesheim, Reinach	Flankierende Massnahmen auf Bruggstrasse / Bruggweg und Tram-/ Busachse, flankierende Massnahmen auf Hauptstrasse zwischen Bruggstr. und Reinach Süd	– Erhöhung Attraktivität ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, Aufenthaltsqualität – Modal-Split-Verlagerung – Sicherstellen der Erreichbarkeit und Ermöglichen weiterer Entwicklungen im Koordinationsgebiet Reinach / Dornachbrugg	– Weiteres Vorgehen ist seitens Kanton noch offen – Zusammen mit Verbindungsstrasse Reinach Südwest zu realisieren – ÖV-Angebot abzustimmen mit Leimental – Option Tram: STEP2030 (Bund)	– Tramverbindung im AP 3G – Kosten: Tram rund 100 Mio. CHF, Bus (mit separatem Trassee rund 20 Mio. CHF) – Finanzierung durch Kanton BL, bei Tram möglicherweise gänzliche Finanzierung durch Bund (STEP2030)
	RPLG, Gemeinden Aesch, Reinach	Neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest	– Entlastung Knoten Brugg- / Haupt- / Birsigtalstrasse (Ersatzinfrastruktur) – Spielraum für flankierende Massnahmen, Velo- und ÖV-Achse auf Bruggstrasse und Hauptstrasse in Richtung Aesch – Mit siedlungsverträglicher Wegführung und Gestaltung Erschliessung von Entwicklungsgebieten	– Weiteres Vorgehen ist seitens Kanton noch offen	– AP 3G C-Liste – Kosten: offen, je nach Variante unterschiedlich – Finanzierung durch Kanton BL, Mitfinanzierung durch Bund im AP 3G beantragt

Prioritäten 2025 – 2035

Federführung	Massnahme	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten	Kosten / Finanzierung
RPLG	Taktverdichtung 15-Min.-Takt S-Bahn	– Erhöhung Attraktivität ÖV – Modal-Split-Verlagerung	– STEP2030 (Bund) – Abhängig von Gebietsentwicklungen um S-Bahn-Haltestellen	– AP 3G B-Liste, übergeordnete Massnahmen (Kompetenz Bund) – Keine Kostenprognose vorhanden – Finanzierung durch Bund
RPLG, Gemeinde Dornach	S-Bahnhaltestelle Dornach Öpfelsee	– Sicherstellen der Erreichbarkeit und Ermöglichen weiterer Entwicklungen im Koordinationsgebiet Widen / Birsmatt	– STEP2030 (Bund) – Abhängig von Gebietsentwicklung, v.a. um Bahnhaltestelle	– AP 3G B-Liste, übergeordnete Massnahmen (Kompetenz Bund) – Keine Kostenprognose vorhanden – Finanzierung durch Bund
RPLG	Ausbau Anschlüsse A18	– Kapazitätserhöhung bei Anschlüssen A18 – Entflechtung der Verkehrsströme, Verminderung Störungen im ÖV-Betrieb (Tangentiallinien) – Stärkung der Funktion der A18 als Stadtautobahn		– AP 3G C-Liste, übergeordnete Massnahmen (Kompetenz Bund) – Kosten: je rund 40 Mio. CHF für Ausbau Anschlüsse Muttenz Süd und Reinach Süd, rund 5 Mio. CHF für Ausbau Anschluss Reinach Nord – Finanzierung durch Kantone / Bund
Gemeinde Birsfelden	Tramverlängerung Birsfelden	– Sicherstellen der Erreichbarkeit und Ermöglichen weiterer Entwicklungen im und um das Hafenareal Birsfelden	Heutiger Planungsstand: kommunale Idee, Varianten und Finanzierung sind zu prüfen	– AP 3G C-Liste – Kosten: rund 45 Mio. CHF – Finanzierung durch Kanton

Längerfristige Planung (nach 2035)

Federführung	Massnahme	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten	Kosten / Finanzierung
RPLG	Ausbau A18 (Spuraddition)	– Kapazitätserhöhung A18	– Gleichzeitig wären weitere Ausbauten / Anpassungen auf übrigem Strassennetz nötig	– Nicht Teil des AP 3G – Finanzierung durch Kantone / Bund
RPLG	Muggenbergtunnel	– Kapazitätserhöhung A18 (Nutzen in erster Linie für Transitverkehr in Richtung Laufental, Jura und Westschweiz)		– AP 3G C-Liste – Finanzierung durch Kantone / Bund

9.2.3 Landschaft

Federführung	Massnahme	Nutzen	Umsetzung / Abhängigkeiten
Alle Gemeinden	Freihalten und Sichern Vernetzungskorridore	– Erhalt der Biodiversität und Vernetzungsmöglichkeiten Flora und Fauna	– Sicherung in Siedlungsgebieten und Strassenräumen
Alle Gemeinden	Mehrfachnutzung Sport- und Schulanlagen	– Zusätzlich nutzbarer Freiraum in Verdichtungsgebieten	– Konflikte mit bestehenden Nutzungen
Gemeinden Münchenstein, Arlesheim, Aesch, Dornach, Reinach	Anlage Freiräume in Umstrukturierungs- und Verdichtungsarealen	– Nutzbare Freiräume für Wohn- und Arbeitsbevölkerung – Ökologischer Ausgleich zur Versiegelung und baulicher Verdichtung	– In Abhängigkeit von Gebietsstruktur und Grundeigentümerinteressen – Regelung über Quartierpläne oder Bauzonenänderung
Gemeinden Arlesheim, Münchenstein, Reinach	Anlage neuer Birsquerungen	– Verbindung der Freiräume und Entwicklungsgebiete mit der den umliegenden Freiräumen und dem Siedlungsgebiet.	– Abhängigkeit von den Verdichtungs- und Umstrukturierungsarealen – Finanzierung durch Mehrwertabschöpfung
Alle Gemeinden	Umsetzung Leuchtturmprojekte und weitere Massnahmen im Birsraum gemäss Aktionsplan Birspark Landschaft	– Qualifizierung und Schutz des Birsraumes als grünes Rückgrat; Nutzung von Synergien zwischen Erholung, Naturschutz und Hochwasserschutz; – Vorbildcharakter	– Jede Gemeinde in Abstimmung mit dem Aktionsplan
Alle Gemeinden	Abstimmen und Koordination von Naturschutzinteressen mit Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Aufzeigen von Lösungsansätzen bei Zielkonflikten bzw. Erarbeiten von flankierenden Massnahmen.	– Qualifizierung und Schutz des Birsraumes	– Jede Gemeinde in Abstimmung mit dem Aktionsplan

9.3 Weiteres Vorgehen

Dieser Bericht bildet das Schlussdokument des Raumkonzepts Birsstadt. In der anstehenden neuen Legislaturperiode wird das Raumkonzept durch die RPLG und die Gemeinden fachlich weiterentwickelt. Ebenso wird die Organisation der RPLG überprüft und allenfalls angepasst.

Abkürzungen / Glossar

AP	Agglomerationsprogramm
A18	Autobahn 18
BL	Basel-Landschaft
BUD	Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
EG	Erdgeschoss
ELBA	Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil
KRIP BL	Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft
KRP SO	Kantonaler Richtplan Solothurn
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MARDA	Raum- und Verkehrsplanung Münchenstein-Aesch-Reinach-Dornach-Arlesheim
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RPLG	Planungsgruppe Birsstadt
SO	Solothurn
STEP2030	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur 2030 des Bundesamt für Verkehr (BAV)
SWOT	Englisches Akronym für eine Analyse von Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

Anhang

Anhang 1: Potenzialabschätzungen

Anhang 2: Beispiele aus anderen Regionen (Best Practice)

Umstrukturierungspotential Entwicklungsgebiete - Birsstadt

Berücksichtigt sind nur grössere Potentiale über 2 ha, die bestehenden Bauzonenreserven sind bis auf grössere QPs nicht berücksichtigt.

	Gebiet	Gemeinde	Hektar Gesamt gebiet*	Arbeitsplatz (AP) Dichte Bestand *Abschatzung aus Hektarraster*	AP best.	Annahme Anteil Umstruktur-ierung bis 2035	Hektar Umstruktur-ierung bis 2035	Zielgrösse Anteil Arbeiten	ha Arbeiten Umstruk-turierung	AP Dichte neu *AP/h*	AP 2035 auf Umstruktur-ierungsflächen	AP Bestand auf Umstruktuier-ungsarealen Arbeiten	AP Diff / Zuwachs bis 2035	AP Gesamt bis 2035	Zielgrösse Anteil Wohnen	ha Wohnen	Einw. Dichte neu *E/ha*	Einw. Zuwachs bis 2035
1	Dreispitz (incl. Spengler und FHNW)	Münchenstein	35	130	4550	80%	28	70%	20	300	5880	2'550	3'330	7'880	30%	8	200	1'680
2	Gartenstadt	Münchenstein	7.5	150	1130	80%	6	50%	3	200	600	450	150	1'280	50%	3	200	600
3	Läckerlihus	Münchenstein	2.8	100	280	100%	3	0%	0	200	0	0	0	0*	100%	3	200	560
4	Gstad	Münchenstein	20	70	1400	60%	12	70%	8	150	1260	590	670	2'070	30%	4	200	720
5	Untere Widen, Schoren	Arlesheim	18	30	540	60%	11	100%	11	100	1080	320	760	1'300	0%	0	150	0
6	NeuArlesheim	Arlesheim	15.8	125	1980	40%	6	80%	5	150	760	630	130	2'110	20%	1	80	100
7	Kägen (incl. Hinterkirch)	Reinach	30	150	4500	60%	18	90%	16	300	4860	2'430	2'430	6'930	10%	2	200	360
8a	Stöcklin	Reinach	3.9	100	390	80%	3	20%	1	100	60	60	0	60*	80%	2	200	500
8b	Stöcklin	Aesch	2.6	100	260	80%	2	20%	0	100	40	40	0	40*	80%	2	200	330
9	Aesch Nord	Aesch	32	85	2720	80%	26	70%	18	120	2150	1'520	630	3'350	30%	8	150	1'150
10	Birsmatt	Aesch	11	50	550	60%	7	30%	2	150	300	100	200	750	70%	5	80	370
11	Widen West	Aesch	9	50	450	20%	2	100%	2	100	180	90	90	540	0%	0	80	0
12	Widen	Dornach	27	60	1620	60%	16	30%	5	200	970	290	680	2'300	70%	11	120	1'360
13	Hafen Birsfelden	Birsfelden	50	65	3250	10%	5	50%	3	200	500	160	340	3'590	50%	3	150	380
14	Sternfeldallee	Birsfelden	22	15	330	30%	7	10%	1	100	70	10	60	70*	90%	6	150	890
			287		**24'000**		**151**		**94**		**18'700**	**9'200**	**9'500**	**32'100**		**57**		**9'000**
	Kernzonen		36	85	3060	10%	4	50%	2	200	360	150	210	3'270				
	WG Zonen		118	30	3540	10%	12	20%	2	150	350	70	280	3'820				
			154		**30'600**		**15**		**4**		**19'500**	**9'500**	**10'000**	**39'200**				

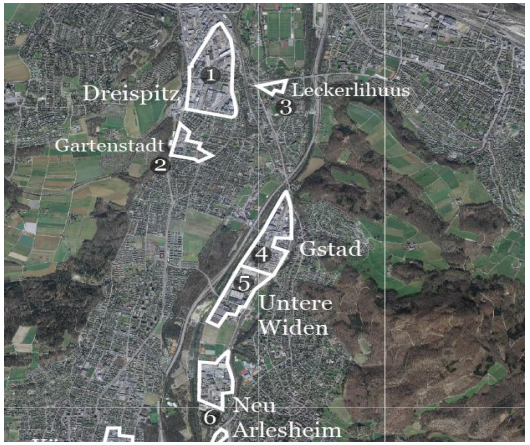
Einwohnerpotenziale für WG und Kernzone sind bei Verdichtung gerechnet

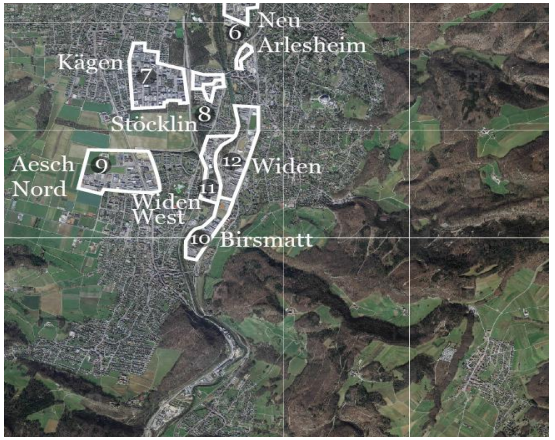
Abschätzung grössere lokale Potentiale von unbebauten Bauzonenreserven

QPs Reinach Nord, Schönenbach, Einschlag	Reinach	5.7	0	0	100%	6	10%	1	200	110	0	110		90%	5	160	**820**

* Bei Umstrukturierungsarealen in Richtung Wohnen mit AP Anteilen bis 20% werden im Total nur die Potentiale aus Umstrukturierung gerechnet, da davon ausgegangen wird, dass die bestehende Nutzung Gewerbe- und Industrienutzung komplett überformt wird.

regionales Entwicklungsgebiet
lokales Entwicklungsgebiet, QPs
AP Verdichtung im Bestand





metron

Bestehende Situation Birsstadt

Zone	ha	Anteil	Einwohner dichte *Erfahrungswert*	Arbeitsplatz-dichte *Erfahrungswert*	E+AP Dichte *pro ha*	Einwohner	Arbeitsplätze
G	**33**	1.0%	0	150	150	0	4'880
G1	**35**	1.1%	0	50	50	0	1'740
G2	**42**	1.3%	0	100	100	0	4'190
G3	**28**	0.9%	0	125	125	0	3'550
G4	**24**	0.7%	0	150	150	0	3'530
Industriezone	**99**	3.0%	0	100	100	0	9'950
Total	**261**	**8.0%**					**27'840**
Landwirtschaftszone	**823**	25.2%	0	0	0	0	0
Naturschutzzone	**2**	0.1%	0	0	0	0	0
Gruenzone	**41**	1.3%	0	0	0	0	0
Wald	**805**	24.6%	0	0	0	0	0
Spezialzone	**116**	3.6%	0	0	0	0	0
oeBa	**228**	7.0%	0	0	0	0	0
Total	**2'015**	**61.7%**					
Kernzone	**36**	1.1%	70	80	150	2'510	2'870
W1	**56**	1.7%	25	0	25	1'400	0
W2	**520**	15.9%	40	0	40	20'810	0
W3	**43**	1.3%	70	0	70	3'030	0
W4	**20**	0.6%	125	0	125	2'520	0
SNP	**197**	6.0%	145	0	145	28'530	0
Total	**872**	**26.7%**				**58'800**	**2'870**
WG2	**60**	1.8%	70	5	75	4'190	300
WG3	**47**	1.4%	90	15	105	4'200	700
WG4	**8**	0.3%	120	30	150	1'000	250
WG5	**3**	0.1%	150	50	200	470	160
Total	**118**	**3.6%**				**9'850**	**1'410**
Gesamtergebnis	**3'266**	**100%**				**68'700**	**32'100**

Bauzonenfläche	**990**	**30%**			**Dichte**	**69**	**E/Ha**

Verdichtung im Bestand 5% der Gebäude bis 2035

Zone	Verdichtungsrate bis 2035*	ha Anteil	Prozent *min Dichte*	Einwohner Dichte Min *Neu*	Prozent *max Dichte*	Einwohner Dichte Max *Neu*	Verdichtungspotential *zusätzliche Einwohner min*	Verdichtungspotential *zusätzliche Einwohner max*
G								
G1								
G2								
G3								
G4								
Industriezone								
Total								
Landwirtschaftszone								
Naturschutzzone								
Gruenzone								
Wald								
Spezialzone								
oeBa								
Total								
Kernzone	5%	2	120%	80	200%	140	140	250
W1	0%	0	0%	0	0%	0	0	0
W2	5%	26	120%	50	200%	80	1'300	2'080
W3	5%	2	120%	80	200%	140	170	300
W4	5%	1	120%	150	150%	190	150	190
SNP	5%	10	120%	170	150%	220	1'670	2'160
Total		**41**					**3'430**	**4'980**
WG2	5%	3	120%	80	200%	140	240	420
WG3	5%	2	120%	110	200%	180	260	420
WG4	5%	0	120%	140	150%	180	60	70
WG5	5%	0	120%	180	150%	230	0	0
Total		**6**					**560**	**910**
Gesamtergebnis		**50**					**4'000**	**5'900**
						Zunahme	**6%**	**9%**
Annahmen						**Dichte E/Ha**	**73**	**75**

* Annahme durchschnitt. 1.5% energetische Sanierung des Gebäudebestandes pro Jahr (Ziel Gebäudeprogramm des Bundes 2% , derzeit 1.0 %)

bis 2035 entspricht 20 Jahre = 30% des Gebäudebestandes werden erneuert/saniert

Annahme: nur 1/6 von 30% werden verdichtet (überwiegend Ersatzneubau) = 5% des Bestandes mit Verdichtungspotential

Bandbreite Verdichtung zwischen + 20% und + 100% (Verdoppelung, die Wohnungsanzahl bei Ersatzneubauten verdreifacht sich sogar, jedoch steigt der Wohnflächenbedarf pro Pers

Quelle: Vollzugs- und Zielcontrolling der Richtplanungstätigkeit 2010-2014, ARP BL 2015, Entwurf)

Anhang 2: Beispiele aus anderen Regionen (Best Practice)

Lausanne West

Abbildung 62:
Richtplan Lausanne West
Übersichtskarte Urbanisierung / Landschaft

Initiant: Kanton Waadt (1999)

Teilnehmer: **Büro des Richtplans Lausanne West,** neun Gemeinden (erst drei Gemeinden), Kanton Waadt, Bund, Partner der Agglomeration

Übergeordnete Instanz: Agglomeration Lausanne-Morges

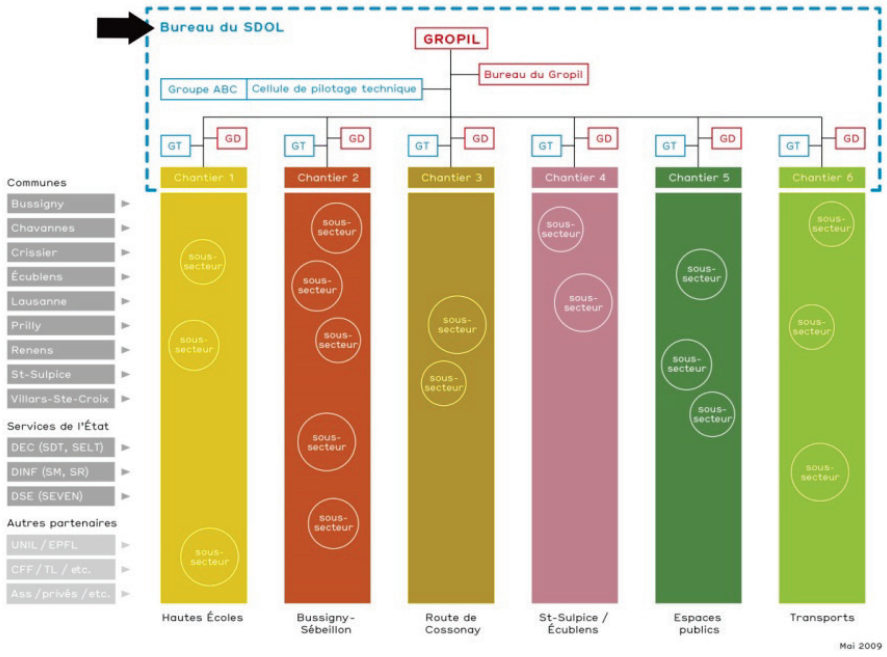


Abbildung 63:
Organigramm

Organisation Büro des Richtplans Lausanne West
- Projektleitung (Gropil)
- Projektgruppe
- Studien-Baustellen

Instrumente:
- Richtplan Lausanne West
- Baustellen:
  - 4 Gebiete (Hochschulen – Tir fédéral – Maladière, Bussigny bis Sebeillon, Route de Cossonay und St-Sulpice / Écubiens)
  - öffentliche Räume
  - Mobilität
  - Bau- und Naturerbe

Themen: Stadtentwicklung, Landschaft, Verkehr, Verwaltung

Luzern Plus / Luzern Süd

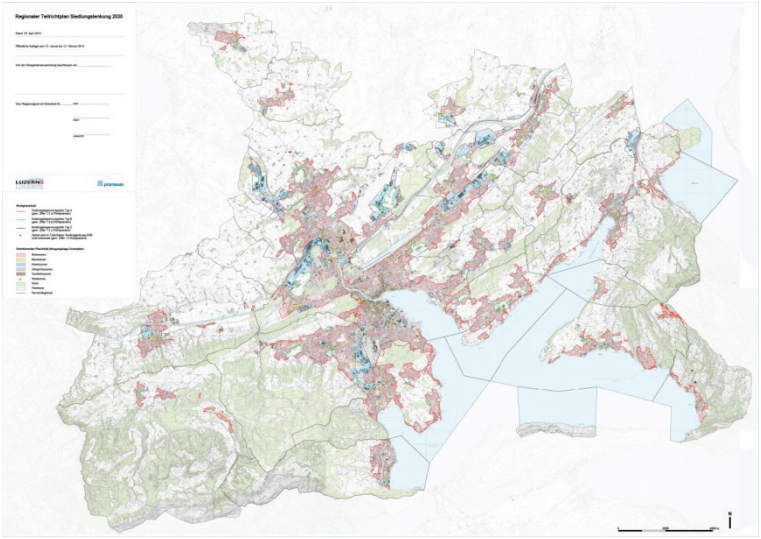


Abbildung 64:
Regionaler Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030

Initiant: Gemeindeverband LuzernPlus (2010 aus dem Zusammenschluss des Regionalplanungsverbandes Luzern (RPV) und des Vereins LuzernPlus entstanden)

Teilnehmer: **Gemeindeverband LuzernPlus,** 25 Gemeinden, Kanton Luzern, Bund

Organisation Gemeindeverband LuzernPlus:
- Organe:
  - Stimmberechtigte der Verbandsgemeinden (Bevölkerung)
  - Delegiertenversammlung (Vertretung der Verbandsgemeinden)
  - Vorstand (strategische Führung des Verbandes)
  - Geschäftsleitung (operative Betriebsführung)
  - Revisionsstelle (prüft die Jahresrechnung)
- Beiräte:
  - Raum/Siedlung/Mobilität
  - Energie und kommunale Infrastrukturen
  - Gesellschaft/Gesundheit

Finanzierung (gemäss Statuten):
- jährliche Gemeindebeiträge
- Entschädigung der Delegierten von der Verbandsgemeinde getragen
- Kosten für die Projektumsetzung tragen die beteiligten Verbandsgemeinden

Instrumente:
- Regionalentwicklungsplan der Region Luzern
- Regionaler Teilrichtplan Siedlungslenkung
- Regionaler Teilrichtplan «Wärme LuzernNord und Ost»
- Region Luzern – Hochhauskonzept
- LuzernPlus Zukunftsbild 2030 Agglomerationsprogramm
- Gebietsmanagement:
  - LuzernNord
  - LuzernOst
  - LuzernSüd

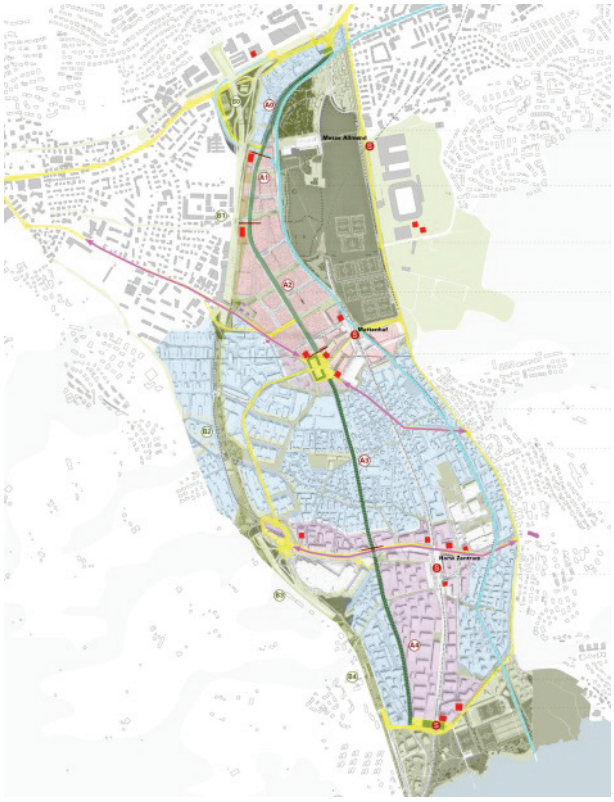


Abbildung 65:
Entwicklungskonzept Luzern Süd

Themen: Wirtschaft, Raum, Siedlung, Mobilität, Energie und kommunale Infrastrukturen

Glattal Zürich

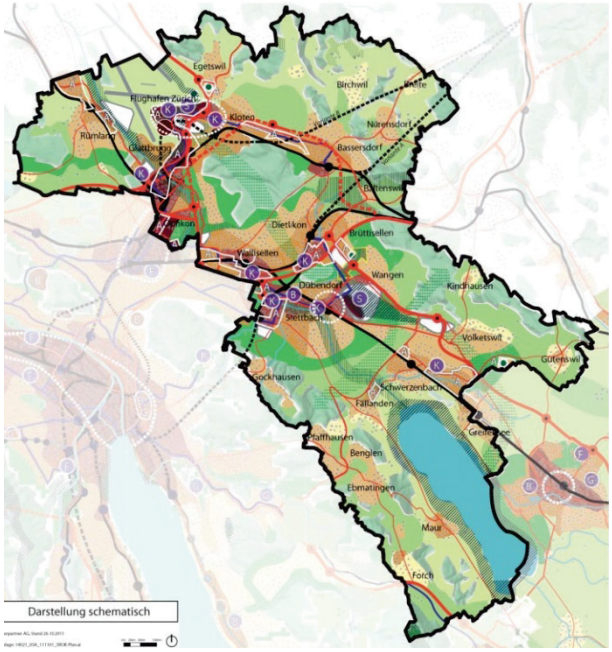


Abbildung 66:
RegioROK Glattal
(Regionales Raumordnungskonzept)

Initianten: Kanton Zürich, Amt für Verkehr (2007), 17 lose miteinander verbundene Architekten (2008)

Teilnehmer: Kanton Zürich, Bund, Gruppe Krokodil, Städte und Gemeinden, Zürcher Planungsgruppe Glattal, Regionalplanung Zürich und Umgebung

Instrumente:
- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal
- Raumplanerische Studie Glattal – eine Stadt im Werden!
- Regionales Raumordnungskonzept Glattal

Abbildung 67:
Glattalstadt Visualisierung Gruppe Krokodil

Themen: Verkehr, Stadtentwicklung, Städtebau, Landschaft

Limmattal

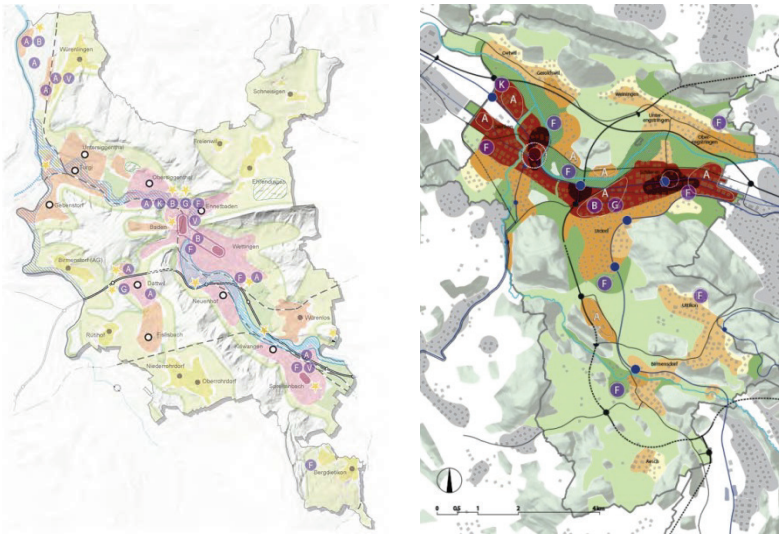


Abbildung 68:
Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio (links)
Raumordnungskonzept Region Limmattal (rechts)

Initianten: Kanton Zürich, Amt für Verkehr (2007), Baden Regio (2008), ETH Zürich, Professur für Raumentwicklung (2013)

Teilnehmer: Kantone Zürich und Aargau, Bund, ETH Zürich, Professur für Raumentwicklung, Städte und Gemeinden, Zürcher Planungsgruppe Limmattal, Regionalplanung Zürich und Umgebung, Baden Regio

Instrumente:

- Agglomerationsprogramm Limmattal
- Regionales Raumordnungskonzept Limmattal
- Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio
- Ideenkonkurrenz Perspektive Raumentwicklung Limmattal

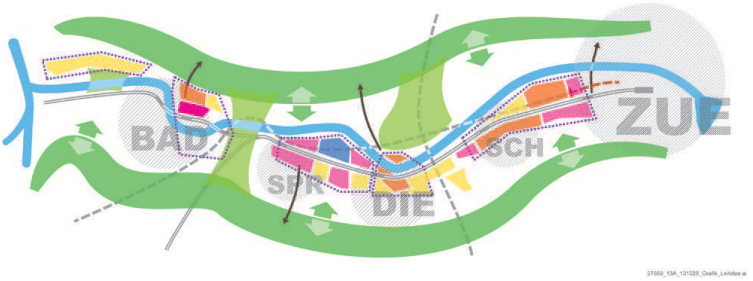


Abbildung 69:
Leitgedanke «Entwurfsteam Metron», abstrahierte Visualisierung, Planpartner AG

Themen: Verkehr, Stadtentwicklung, Städtebau, Landschaft, Verwaltung

metron

Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
Schweiz
info@metron.ch
www.metron.ch
T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00