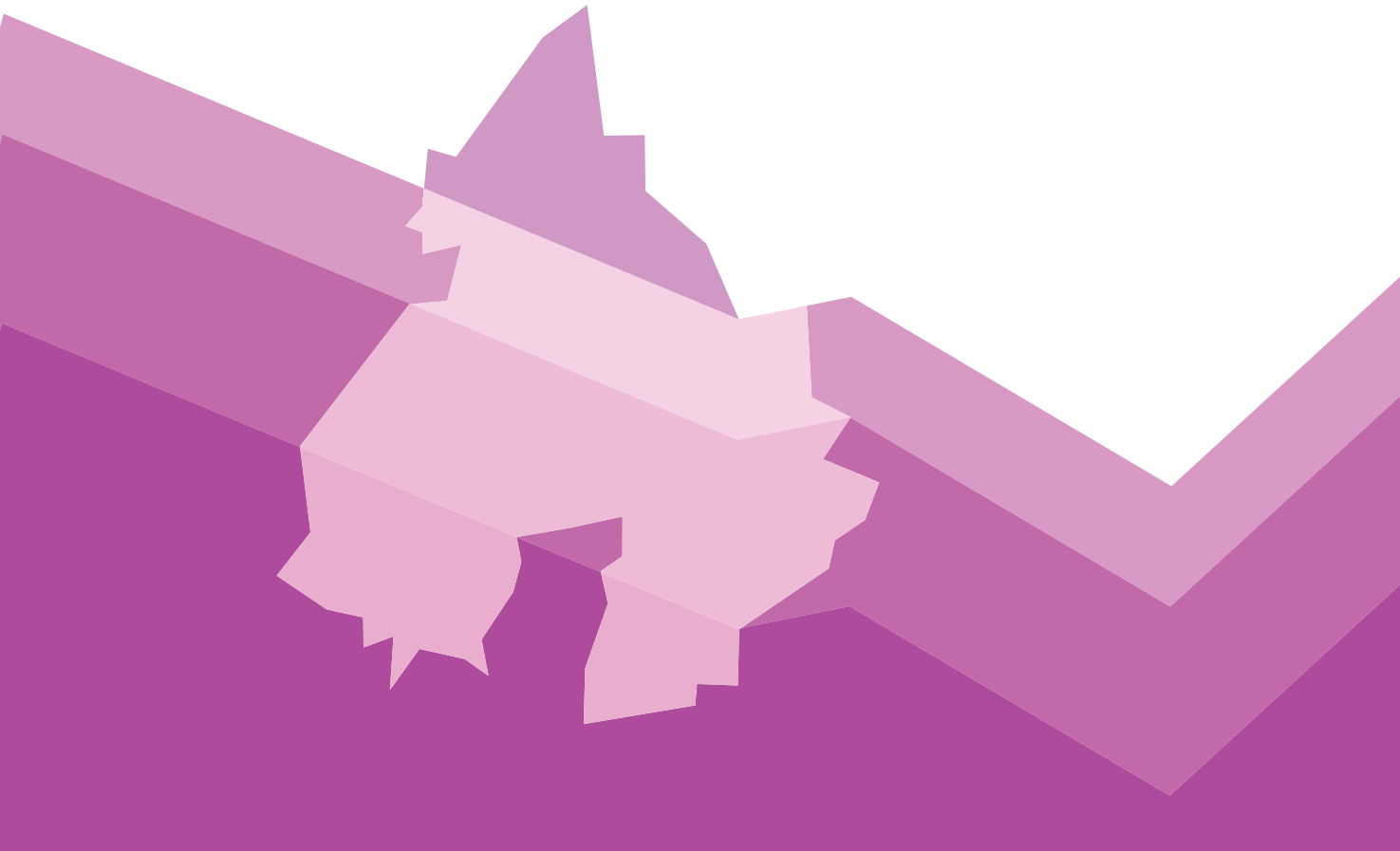
AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Korridorbericht Birstal

Oktober 2016



Impressum

Agglomerationsprogramm Basel,
3. Generation, Teil 5 – Korridor Birstal
Geschäftsstelle Agglo Basel,
Liestal 2016

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 926 12 46
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org

Gesamtverantwortung
Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Projektleitung
Jessica Fässler
Stv. Geschäftsführer Agglo Basel

Mitwirkung
Kanton Solothurn
Basel-Landschaft
Korridorgemeinden

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

POLITISCHE VERTRETER KORRIDOR BIRSTAL

Name	Gemeinde
Eveline Sprecher	Aesch
Daniel Wyss	Arlesheim
Christof Hiltmann	Birsfelden
Christian Schlatter	Dornach
Lukas Lauper	Münchenstein
Susanne Schindler	Pfeffingen
Urs Hintermann	Reinach

FACHLICHE VERTRETER KORRIDOR BIRSTAL

Name	Gemeinde
Roland Blöchlinger	Aesch
René Häner	Arlesheim
Roberto Bader	Birsfelden
Priska Plüss	Dornach
Andreas Berger	Münchenstein
Samuel von Euw	Pfeffingen
Peter Leuthardt	Reinach

Inhalt

1 **Politisches Vorwort** 2

2 **Wie ist der Korridor Birstal organisiert?** 4

3 **Was lief im Korridor Birstal im Rahmen von AP3?** 6

3.1 Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft 6

3.2 Workshops 8

4 **Porträt des Korridors Birstal** 9

4.1 Beschrieb des Korridors Birstal 9

4.2 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken 10

4.2.1 Siedlung 10

4.2.2 Verkehr 12

4.2.3 Landschaft 13

4.3 Herausforderungen 14

4.3.1 Siedlung 14

4.3.2 Verkehr 14

4.3.3 Landschaft 15

5 **Kurzpräsentation Raumkonzept** 15

6 **Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im AP3** 18

7 **Ausblick** 30

1 Politisches Vorwort

Im Korridorbericht Birstal sind die Ergebnisse der interkommunalen Zusammenarbeit in der Birsstadt zusammengefasst. Diese sind sowohl ein wichtiges Produkt wie auch ein Erfolg der 2013 gegründeten Regionalplanungsgruppe (RPLG) Birsstadt. Die Zusammenarbeit im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation wurde durch die Schaffung der RPLG vereinfacht. Gleichzeitig konnte die RPLG stark von den Erfahrungen und dem methodischen Wissen des Agglomerationsprogrammes profitieren. Eine Vertretung der Geschäftsstelle nimmt als Gast regelmässig an den Sitzungen der RPLG teil, wodurch der kontinuierliche Abgleich mit dem Agglomerationsprogramm gewährleistet wird. Ein herzlicher Dank gebührt den Mitarbeitenden des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation. Die Birsstadt steht unter grossem Wachstumsdruck und wird nur dann ihre Bedeutung als regionaler Wirtschaftsmotor wahren können, wenn es gelingt, die Siedlungsentwicklung mit einer nachhaltigen Mobilität zu bewältigen. Die Birsstadt-Gemeinden sind auf die finanzielle Unterstützung entsprechender Verkehrsangebote und -infrastrukturen angewiesen. Damit können die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um eine nachhaltige und haushälterische Siedlungsentwicklung zu erreichen.

Die grösste Herausforderung der Birsstadt stellt die Siedlungsentwicklung nach innen dar. Das Raumkonzept Birsstadt sowie die ersten Zonenplanrevisionen, seit die RPLG ihre Arbeit aufgenommen hat, zeigen, wie die Zentren gestärkt und die Verdichtung des bestehenden Siedlungs- und Arbeitsgebietes angegangen werden müssen. So einfach Verdichtung auf dem Papier erscheint, so anspruchsvoll ist es, die Bevölkerung von deren Notwendigkeit zu überzeugen. Plausible Entwicklungskonzepte für Siedlung, Verkehr und Landschaft erleichtern diese Aufgabe. Verdichtung – also mehr Einwohnerinnen und Einwohner – führen zwingend zu mehr Mobilität. Diese Mobilität in vernünftige Bahnen zu leiten, ist die zweite grosse Herausforderung der Birsstadt. Nur wenn wir in die Lage versetzt werden, die Netze für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr – nicht zuletzt mit Hilfe des Agglomerationsprogrammes – angemessen auszubauen, lässt sich der Mobilitätszuwachs umweltverträglich bewältigen. Nichtsdestotrotz werden wir nicht darum herum kommen, unsere Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr der Entwicklung anzupassen, sei es durch die Kapazitätserhöhung der A18 oder durch einen Ausbau der Tangentialverbindung. Die dritte grosse Herausforderung in unserem Raum sind der Erhalt und die Entwick-

lung von Natur- und Erholungsräumen. Eine grössere Einwohnerdichte bedingt grössere und tragfähigere Natur- und Freiräume. Unsere grosse Chance ist der Birsraum. Er hat das Potenzial zum verbindenden Element und zum grössten Natur- und Erholungsraum der Birsstadt, wenn die geplanten Massnahmen realisiert werden.

Die Beschlüsse der Gemeinderäte bürgen für den eingeschlagenen Weg der interkommunalen Zusammenarbeit der Birsstadt-Gemeinden.

Die Entscheidungsträger setzen sich gemeinsam für eine regional abgestimmte, qualitative Raum- und Verkehrsplanung ein und werden zu diesem Zweck eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterzeichnen. Für die erfolgreiche Entwicklung unserer Region werden auch in Zukunft die Zusammenarbeit mit dem Agglomerationsprogramm Basel und die Mitfinanzierung der wichtigen, regionalen Projekte durch Bund und Kantone von grösster Bedeutung sein.

Christof Hiltmann, Birsfelden

Christian Schlatter, Dornach

Giorgio Lüthi, Münchenstein

Markus Eigenmann, Arlesheim

Marianne Hollinger, Aesch

Sven Stohler, Pfeffingen

Urs Hintermann, Reinach

2 Wie ist der Korridor Birstal organisiert?

Zum Korridorprozess Birstal gehören die nachfolgend aufgeführten Gemeinden. Hochwald und Gempen sind nicht in der Raumplanungsgruppe Birsstadt vertreten und beteiligten sich nicht an der Erarbeitung des Raumkonzeptes Birsstadt. Seitens Agglo Basel wurden sie dem funktionalen Raum des Korridors Birstal zugeordnet. In Zukunft muss der Einbezug der beiden Gemeinden und ggf. die Korridorzuordnung geprüft werden. Der Kanton Basel-Landschaft und der Kanton Solothurn begleiten den Prozess.

Gemeinde	Teilraum	Raumtyp	EW	AP
Aesch	BL	Innerer Korridor	10 178	5063
Arlesheim	BL	Innerer Korridor	9225	5678
Birsfelden	BL	Innerer Korridor	10 434	3893
Dornach	SO	Innerer Korridor	6614	2594
Gempen	SO	Ländlicher Raum	891	565
Hochwald	SO	Ländlicher Raum	1298	288
Münchenstein	BL	Innerer Korridor	12 041	10 415
Pfeffingen	BL	Ländlicher Raum	2195	330
Reinach	BL	Innerer Korridor	19 020	12 013

Insgesamt leben 71 896 Einwohner und arbeiten ca. 40 000 Personen in den Gemeinden des Korridors Birstal.

Quellen Angabe:
EW: Statistisches Amt Kanton Basel-Landschaft, Stand 30.6.2016, Amt für Finanzen / Abteilung Controllerdienst und Statistik, Stand 31.12.2015
AP: Statistisches Amt Kanton Basel-Landschaft, Stand 2013, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn, Stand 2016

Die Raumplanungsgruppe (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 Raumkonzepts der Birsstadt.

Obwohl die Birsstadt-Gemeinden nicht in einer offiziellen Institution in der Form eines Vereins oder eines Zweckverbands organisiert sind, weist die Zusammenarbeit eine hohe Verbindlichkeit auf und ist professionell organisiert. Münchenstein übernimmt dabei die Administration (Buchhaltung, Rechnungsführung, Inkasso sowie Einladungen und Protokolle) und Reinach einen fachlichen Service (Koordination von Stellungnahmen usw.).

Die Koordination mit dem Agglomerationsprogramm wird sichergestellt, indem eine Vertretung vom Agglomerationsprogramm jeweils als Gast zu den Sitzungen der RPLG eingeladen wird. Eine Koordinationssitzung nur zum Thema Agglomerationsprogramm fand ausserdem im September 2015 statt.

3 Was lief im Korridor Birstal im Rahmen von AP3?

3.1 Erfüllung der Anforderungen der Trägerschaft

Koordination der Entwicklungsabsichten und Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Die Birsstadt-Gemeinden (ohne Gempen und Hochwald) haben zur Koordination ihrer Entwicklungsabsichten gemeinsam ein Raumkonzept erarbeitet. Die Gemeinderäte von Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach haben die Beschlüsse zum Raumkonzept Birsstadt gefasst. Alle sieben Birsstadt-Gemeinden haben damit Folgendes beschlossen:

› Die Gemeinderäte stimmen dem Raumkonzept Birsstadt (Schlussbericht verabschiedet von der RPLG am 17. Mai 2016) zu. Sie werden dieses als regionales Entwicklungskonzept für kommunale Planungen berücksichtigen.

› Die Gemeinderäte nehmen das weitere Vorgehen zur Kenntnis.

› Sie stimmen der Weiterführung der bisherigen Organisation bis zum Inkrafttreten des Gemeinderegionengesetzes Basel-Landschaft zu.

› Sie stimmen der vorgeschlagenen Finanzierung von 1 CHF pro Einwohner und Jahr zu und ermächtigen die RPLG Birsstadt, Ausgaben im Rahmen dieses Budgets zu beschliessen.

› Sie genehmigen den Mitwirkungsbericht zum Raumkonzept Birsstadt.

Schwerpunktgebiete
Die Entwicklungsgebiete der Birsstadt werden im Anhang 1 des Raumkonzeptes ausgewiesen. Die Koordinationsgebiete, bei denen mehrere Gemeinden involviert sind, werden im Raumkonzept ausführlich behandelt (Kapitel 9.1). Es handelt sich um folgende Gebiete: Gstad/Untere Widen/Schoren, Reinach/Dornachbrugg, Widen/Birsmatte und Aesch Nord. Bei diesen vier Gebieten wird zu folgenden Punkten jeweils Auskunft gegeben: Ausgangslage, Zielsetzung, Massnahmenbeschrieb (u. a. notwendige Verkehrsmassnahmen), Zweckmässigkeit, Nutzen, Abhängigkeiten bei der Umsetzung, Federführung, involvierte Stellen/Koordinationsbedarf, Realisierung, weitere Schritte. Im Prinzip wurden die gleichen Informationen erfasst, die auch für das Agglomerationsprogramm Basel benötigt werden – die Koordination wird damit natürlich erheblich erleichtert. Die Informationen sind in den Massnahmenblättern der Schwerpunktgebiete des Korridors Birstal enthalten. Neben den Koordinationsgebieten enthält das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation auch jene Entwicklungsgebiete, die im Anhang des Raumkonzeptes Birsstadt enthalten sind und die Kriterien für eine Aufnahme in das Agglomerationsprogramm Basel erfüllen (siehe Kapitel 5 zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr).

Schlüsselmassnahmen
Die Schlüsselmassnahmen des Korridors Birstal wurden am Kick-off-Workshop (siehe unten, Kapitel 3.2) diskutiert und bestätigt. Es handelt sich gemäss aktueller Bezeichnung des Agglomerationsprogramm der 3. Generation um folgende Massnahmen:

- Viertelstundentakt Regio-S-Bahn S3 bis nach Aesch
- Ö17 Neue Tramverbindung Dreispitz
- Ü11 S-Bahn-Haltestelle Dornach-Öpfelsee
- Ü36 Tramspange Reinach – Dornach
- Ü41 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
- M1 Vollanschluss Aesch
- M2 Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach

Neben weiteren wichtigen Verkehrsmassnahmen sind diese Massnahmen im Raumkonzept Birsstadt verankert und ihr strategischer Hintergrund ist darin ebenso erläutert wie ihr Bezug zur Siedlungsentwicklung (siehe Kapitel 5 zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr).

3.2 Workshops

KICK-OFF-WORKSHOP ZIELE

Information über den Stand der Arbeiten AP3; Erfassen der Entwicklungsabsichten und der Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken sowie der Herausforderungen; Festlegen der gemeinsamen Themenschwerpunkte und des weiteren Vorgehens und der Organisation.

2014 RESULTATE

Die Gemeinden des Korridors Birstal haben ihre Entwicklungsvorstellungen im Vorfeld des Workshops basierend auf einem Fragebogen des Agglomerationsprogrammes Basel zusammengestellt. Die noch nicht konsolidierten Ergebnisse werden vorgestellt. Sie verdeutlichen den Bedarf, die Entwicklungsvorstellungen gemeindeübergreifend abzustimmen. Die vorgestellten Zahlen stimmen grundsätzlich mit den kantonalen Überlegungen überein, ausser, dass die kantonalen Vorstellungen bezüglich der Arbeitsplatzpotenziale angesichts der bekannten Verkehrsprobleme als zu gross erachtet werden. Seitens der Birstaler Gemeinden wird informiert, dass die überkommunale Abstimmung im Rahmen eines Raumkonzeptes angegangen wird. Die Begleitgremien für das Raumkonzept bestehen.

In organisatorischer Hinsicht besteht kein aktueller Handlungsbedarf. Die Koordination mit dem Agglomerationsprogramm Basel wird sichergestellt, indem eine Vertretung als Gast zu den Sitzungen und Workshops eingeladen wird. Die Schlüsselmassnamen des Korridors Birsstadt wurden ebenfalls diskutiert (siehe oben Kapitel 3.1).

4 Porträt des Korridors Birstal

4.1 Beschrieb des Korridors Birstal

Das Birstal ist abgesehen von den bewaldeten Talflanken (Bruderholz und Gempenplateau) fast lückenlos überbaut. Lediglich im südwestlichen Teil öffnet sich die Landschaft und verbindet sich räumlich und funktional mit dem Leimental. Als einziges Naturelement durchzieht die Birs das Siedlungsband auf seiner ganzen Länge.

«Das Birstal hat viele Gesichter und setzt sich aus qualitätsvollen Orten, Quartieren, Arbeitsplatzgebieten und Freiräumen beidseits der Birs zusammen. Die Siedlungsgebiete liegen eingebettet in das grüne Birstal und sind durch die Topographie 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. Im Birstal besteht nach wie vor 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.» (Raumkonzept, Entwurf Schlussbericht, 22. Juli 2015).

4.2 Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken

Im Raumkonzept der Birsstadt (Schlussbericht, 17. Mai 2016) werden differenzierte SWOT-Analysen aufgeschlüsselt nach Themenbereichen erstellt. Sie werden nachfolgend aufgeführt.

4.2.1 Siedlung

STÄRKEN

- Quartiervielfalt (Gartenstadt, Wasserhäuser, Ensembles 70er und 80er, Einfamilienhäuser)
- Weiterhin gute Nachfragesituation am 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 abgestimmten Wachstumsprognosen (RPLG/AP/RK BL)
- Flächenhafte Siedlungsausbreitung im Talraum mit wenig ablesbaren Strukturen; Arbeitsplatzgebiete wenig integriert
- Teilweise schwache Versorgungsfunktion und Attraktivität von Dorfkernen in Randlage (Münchenstein, Dornach, Pfeffingen)
- Bezug zur Birs wenig ausgeprägt
- Grosse Bausubstanz aus den 50er – 80er-Jahren mit Erneuerungsbedarf

Hinweis:
Die ersten beiden Punkte sind nach 2 Jahren Erarbeitungsprozess Raumkonzept nicht mehr aktuell. Das Raumkonzept wirkt als Koordinationsinstrument. Die Wachstumsprognosen wurden darin festgehalten und die Siedlungsplanung wird mit dem Raumkonzept über die Gemeindegrenzen hinaus abgestimmt.

CHANCEN

- Koordinierte Siedlungsentwicklung über Gemeindegrenzen hinweg
- Flächenreserven und Verdichtungspotenziale aufgrund von Umstrukturierung und 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 und innovativen Industrie

RISIKEN

- 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 Arbeitsplatzpotenzialen

4.2.2 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 von Einwohnern zu Arbeitsplätzen (ca. 3:2)

CHANCEN

- Sehr gute Eignung des Birstals für Fuss- und Veloverkehr (mehrheitlich flach)
- Geplanter 15-Minuten-Takt der S-Bahn und zusätzliche RE-Halte in Dornach-Arlesheim
- Aufwertungspotenzial von S-Bahn-Haltestellen und deren Umgebungen
- Schaffung zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen
- Schaffung zusätzlicher und Aufwertung bestehender ÖV-Verbindungen (Reinach-Dornachbrugg, Dreispitz)
- Entschärfung von Kapazitätsengpässen beim MIV mit Netzergänzungen / Umgestaltung / Verkehrssteuerung
- Aufwertungspotenzial von Hauptstrassenräumen und Tramkorridoren, Potenzial des Trams als «Stadtmotor»

SCHWÄCHEN

- Wenig ausgeprägte Ost-West-Verbindungen bei allen Verkehrsträgern
- Kapazitätsgrenze des Strassennetzes ist auf der Ost-West-Verbindung Reinach – Dornach / Arlesheim (inkl. Anschluss A18) erreicht
- 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 insbesondere in Birsfelden
- Netzlücken und Schwachstellen beim Fahrradnetz, insbesondere auf der Verbindung Reinach – Dornachbrugg und entlang der Birs im Umfeld Dornachbrugg
- Gesetzlich vorgeschriebene Parkplatzerstellungspflicht (BL)
- Grosse Anzahl geplanter Verkehrsprojekte ohne Priorisierung

RISIKEN

- Zunahme MIV, Überlastung Verkehrsnetz, sinkende Erreichbarkeit
- Künftige Verantwortlichkeiten von Bund und Kanton für A18 sind offen
- Fehlende Prioritäten (begrenzte finanzielle Mittel des Kantons Baselland)
- Zunahme der Verkehrsströme aus dem Laufental und Leimental in Richtung Basel

4.2.3 Landschaft

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
- Birsuferweg 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 des Birsraums, Brücken als Treffpunkte
- Die Entwicklungsgebiete bieten Chancen für neue, siedlungsinterne Freiräume
- IBA Birspark Landschaft als regionales Pilotprojekt
- Begleitgruppe, Naturschutzkommission
- Etablierung von überkommunalen Zusammenarbeitsthemen im Bereich Grün- und Freiraumentwicklung

RISIKEN

- Zersiedelung und Zerschneidung der Freiräume
- Bebauung letzter Reserven
- Verlust des grünen Wohnstadtcharakters durch Verdichtung
- Weitere Auslagerung von Sport- und Freizeitanlagen
- Isoliertes kommunales Handeln

4.3 Herausforderungen

Aus jeder SWOT-Analyse werden Aufgaben und Handlungsfelder abgeleitet. Sie sollen jeweils mit den anderen sektoralen SWOT-Analyse-Ergebnissen abgeglichen werden. Die Aufgaben und Handlungsfelder stellen gleichzeitig die Herausforderungen für die Birsstadt dar. Sie werden nachfolgend nach Themenbereich aufgeführt.

4.3.1 Siedlung

- Standortentwicklung integral und überkommunal betrachten
- Gemeindeübergreifende Planung der Umstrukturierungsgebiete als Chance für Integration in die bestehende Siedlung
- Transformation als Chance für die 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

4.3.2 Verkehr

- 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 der Gebietsentwicklung auf gewisse Areale und Gebiete abgestimmt auf den 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 und Stärken von Zentrumsfunktionen entlang der ÖV-Achsen

4.3.3 Landschaft

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

5 Kurzpräsentation Raumkonzept

Ausgangslage
In der Einleitung des Raumkonzeptes wird die Motivation, gemeinsam ein Raumkonzept zu erarbeiten, wie folgt begründet:
«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.»

Vorgehensweise
Es wurde eine detaillierte Auslegeordnung erstellt, in der die zentralen Inhalte der bedeutenden Planungsdokumente, wie z. B. die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) oder die kantonalen Richtpläne (BL, SO), aufgeführt wurden. Basierend auf der Auslegeordnung und einer Ortsbegehung / Velofahrt wurde eine Analyse inklusive der oben aufgeführten SWOT-Analysen erstellt. Aus der Analyse wurden die Handlungsfelder hergeleitet und umrissen. Zur Generierung von Zielvorstellungen der zukünftigen Entwicklung wurde mit Stossrichtungen gearbeitet. Die Leitsätze, die die übergeordneten Grundsätze der Entwicklung für das Raumkonzept Birsstadt präzisieren, wurden auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der Analyse und in Übereinstimmung mit den Handlungsfeldern formuliert. Der Exkurs «Stossrichtungen» gab weitere Impulse für die Definition der Leitsätze. Mit sektoralen Strategien wurden die Leitsätze konkretisiert. Schlussendlich werden die Massnahmen aufgeführt, mit denen die Strategien umgesetzt werden. Den Koordinationsgebieten – Gebiete, die sich über mehrere Gemeinden erstrecken – wird eine zentrale Bedeutung beigemessen. Hier wird im Raumkonzept Birsstadt ein besonderer Schwerpunkt gesetzt (siehe auch Kapitel 3.1 – Schwerpunktgebiete). Die Koordinationsgebiete werden ausführlich beschrieben und die Massnahmen, die es für deren Umsetzung benötigt, werden aufgeführt.

Ergebnisse

Die Ergebnisse werden im Raumkonzept in der Einleitung zusammengefasst wie folgt beschrieben:

«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.»

Ausserdem können die Kernaussagen des Raumkonzeptes Birsstadt wie folgt zusammengefasst werden:

Vielfältige Birsstadt

Die Birsstadt wird auf Basis ihrer vielfältigen Orte, Quartiere und Natur- und Landschaftsräume 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. 8000 – 10 000 Beschäftigte bereitstellen.

Siedlung

Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt. Für zusätzlichen Wohnraum und Raum für die Wirtschaftsentwicklung sind hierfür die entsprechenden Flächenangebote bereitzustellen. 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 offengehalten.

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 der Beschäftigten 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- und 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.

Interpretation der Ergebnisse

Nicht nur die Inhalte des Raumkonzeptes sind ein wichtiges Ergebnis, sondern der Prozess an und für sich kann als grosse Errungenschaft betrachtet werden. Im Rahmen dieses Prozesses gelang es den Gemeinden der Birsstadt, sich zu organisieren und einen regelmässigen Austausch unter Einbezug der übergeordneten Instanzen (Kantone BL, BS, SO, Agglo Basel) zu etablieren. Wie in Kapitel 3.1 dargelegt wird, wird RPLG Birsstadt weitergeführt.
Mit dem Raumkonzept wurden die übergeordneten Vorgaben aus dem Agglomerationsprogramm Basel und aus den kantonalen Richtplänen überprüft. Unstimmigkeit besteht in Bezug auf die zukünftige Nutzung der Arbeitsplatzgebiete. Hier wird von den Birsstadtgemeinden in einzelnen, begründeten Fällen (Vorhandensein einer guten ÖV-Anbindung) gefordert, dass Wohnnutzung möglich ist – dies aus der Überlegung heraus, dass mit dieser Art der Siedlungsentwicklung in der Birsstadt ein ausgeglichener Mix zwischen Wohnen und Arbeiten erzielt werden kann. Diese regionale Sichtweise muss mit der gesamtkantonalen Wirtschaftsstrategie des Kantons Basel-Landschaft noch iteriert werden.
Die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Raumkonzeptes ist solide, und eine wertvolle Koordinationsgrundlage wurde erarbeitet. Die Umsetzbarkeit des Zukunftsbildes der Agglomeration Basel wurde im Korridor Birsstadt mit dem Raumkonzept überprüft. Es wurden keine Wiedersprüche zur Zielvorstellung des Agglomerationsprogrammes Basel identifiziert.
Wie die Kapitel Analyse und Handlungsfelder zeigen, sind die Herausforderungen in der Birsstadt gross. Die sektoralen Strategien (Kapitel 7) orientieren sich deshalb stark daran. Eine eigentliche Zielvision wurde noch nicht erarbeitet. Mit den Stossrichtungen – einem abstrakten/theoretischen Variantenfächer – wurde versucht, ein Zielbild zu generieren. Eine weitere Vertiefung wurde danach nicht angestrebt. Hier besteht Potenzial für die Weiterentwicklung des Raumkonzeptes im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit der Birsstadt-Gemeinden.

6 Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im AP3

Nachfolgende Tabellen und Abbildung zeigen die Schwerpunktgebiete und die Verkehrsmassnahmen – die im Birstal geplant sind auf. Ausserdem sind die wichtigen Landschaftsmassnahmen aufgeführt.

LANDSCHAFTSMASSNAHMEN

Nr.	Projektname
L4	Birspark Landschaft

SIEDLUNGSMASSNAHMEN

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S4	Basel Süd	S4.1	Dreispitz
S10	Widen / Birsmatt	S10.1	Birsmatt
		S10.2	Widen
S14	Gstad / Schoren / Untere Widen	S14.1	Gstad
		S14.2	Untere Widen, Schoren
S15	Reinach / Dornachbrugg / Stöcklin	S15.1	Kägen
		S15.2	Hinterkirch
		S15.3	Stöcklin
S16	Birsfelden	S16.1	Hafen Birsfelden
		S16.2	Sternenfeldallee
S17	Aesch Nord	S17.1	Aesch Nord
S18	Münchenstein	S18.1	Gartenstadt
		S18.2	Dychrain

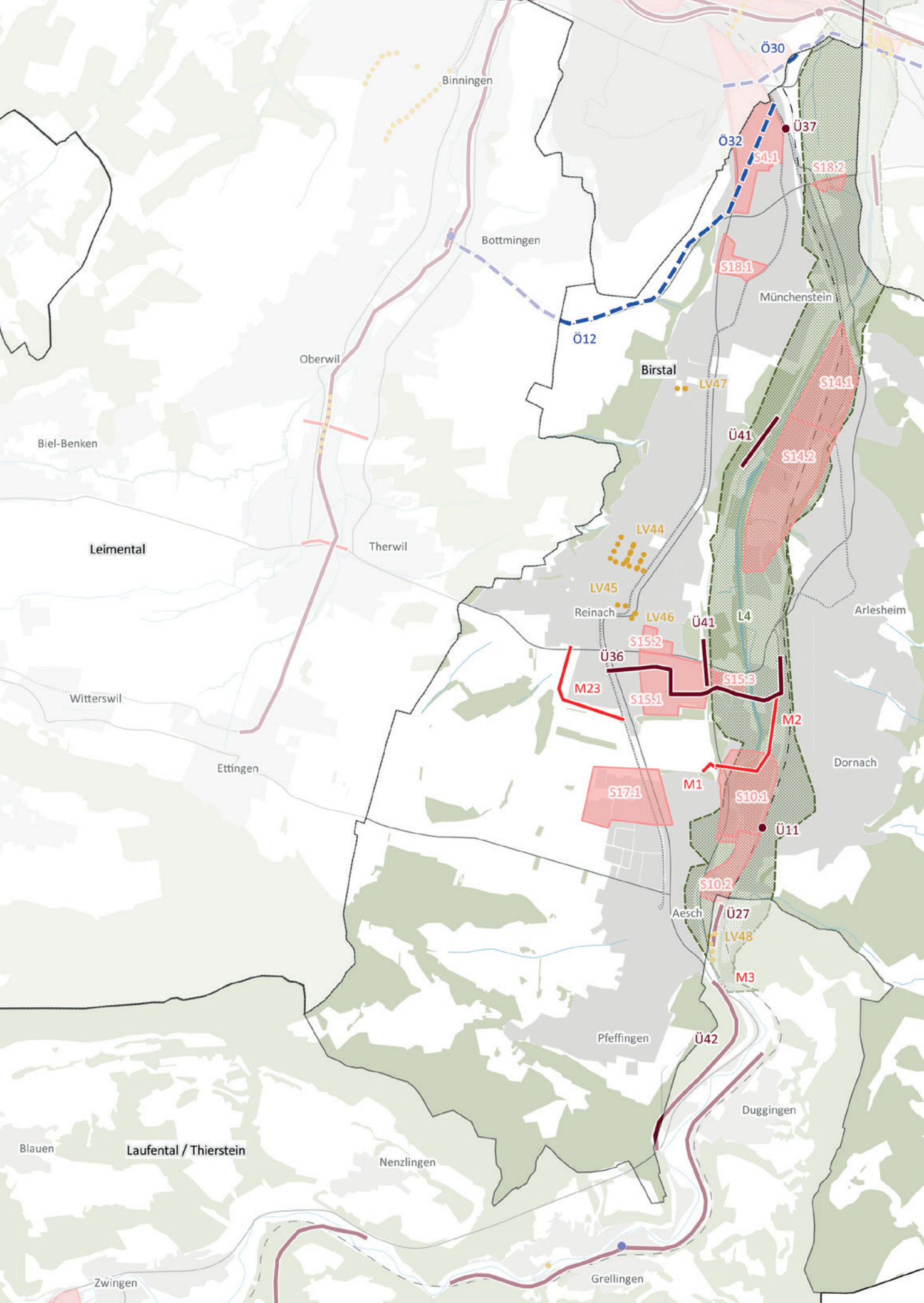
ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

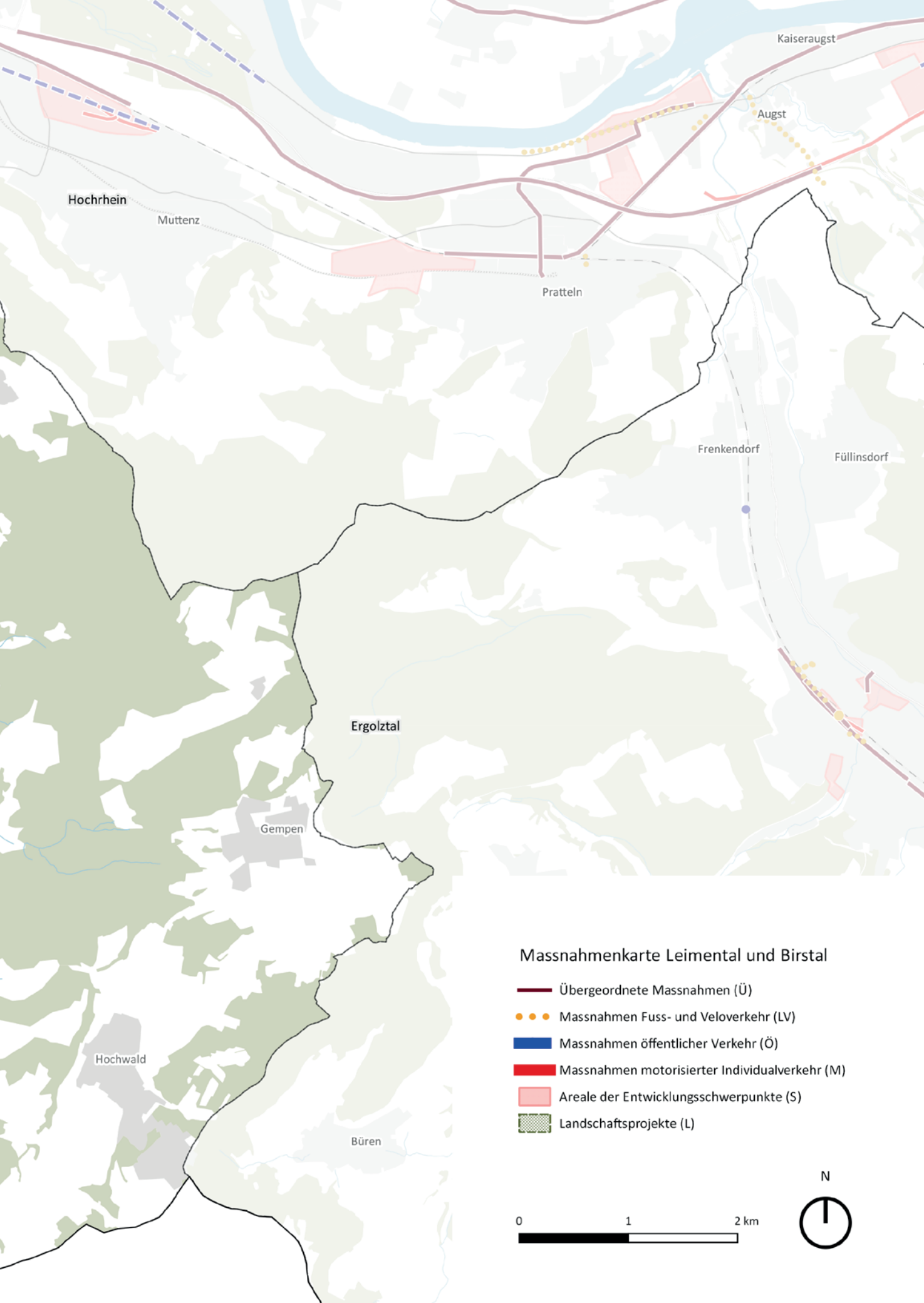
Nummer	Projektname	Horizont
Ü11*	S-Bahn-Haltestelle Dornach Öpfelsee	A
Ü27	Wendegleis Aesch, Rechtsbetrieb Basel SBB - Aesch	B
Ü36	Tramspange Reinach - Dornach	C
Ü37	Tramhaltestelle Ruchfeld	C
Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung / Ausbau Anschluss Muttenz Süd	C
Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	C
Ü42	A18, Muggenbergtunnel	C

* Haltestelle ist zentral für die ÖV-Erschliessung des Schwerpunktgebietes S10 von AP3

AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	A
M1	Vollanschluss Aesch	A
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornachbrugg	A
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	A
LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten	A
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	A
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum	A
LV47	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker	A
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental	A
Ö32	Tram Dreispitz	C
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	C


Ö30
Binningen
Ü37
Ö32
S4.1
S18.2
Bottmingen
S18.1
Münchenstein
Ö12
Oberwil
Birstal
LV47
S14.1
Ü41
Biel-Benken
S14.2
LV44
Leimental
Therwil
LV45
Reinach
LV46
Ü41
L4
Arlesheim
S15.2
Ü36
S15.3
M23
S15.1
Witterswil
M2
Ettingen
Dornach
M1
S17.1
S10.1
Ü11
S10.2
Aesch
Ü27
LV48
M3
Pfeffingen
Ü42
Duggingen
Blauen
Laufental / Thierstein
Nenzlingen
Zwingen
Grellingen


Kaiseraugst
Augst
Hochrhein
Muttenz
Pratteln
Frenkendorf
Füllinsdorf
Ergolztal
Gempen
Hochwald
Büren
Massnahmenkarte Leimental und Birstal
Übergeordnete Massnahmen (Ü)
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
Massnahmen öffentlicher Verkehr (Ö)
Massnahmen motorisierter Individualverkehr (M)
Areale der Entwicklungsschwerpunkte (S)
Landschaftsprojekte (L)
N
0
1
2 km

Die Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen sind in nachfolgender Tabelle den Siedlungsmassnahmen der Schwerpunktgebiete zugeordnet.

SCHWERPUNKTGEBIETE

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
				L4	Birspark Landschaft
				Ü19	Sanierung Osttangente
				Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
				Ü39	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundeldinger-Tunnel)
				Ü37	Tramhaltestelle Ruchfeld
				Ö30	Tram Dreispitz – St. Jakob
S4	**Basel-Süd**	S4.1	Dreispitz	Ö28	Tram Polyfeld
				Ö32	Tram Dreispitz
				Ö12	Busspur Bruderholzstrasse
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				LV9	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen

SCHWERPUNKTGEBIETE

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S10	Widen / Birsmatte	S10.1	Birsmatt	L4	Birspark Landschaft
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				Ü42	A18, Muggenbergtunnel
				M1	Vollanschluss Aesch
				M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
				M3	Anschluss Angenstein / Aesch
				LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental
				S-Bahn	Neue Haltestelle (Ü11)
		S10.2	Widen	L4	Birspark Landschaft
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				Ü42	A18, Muggenbergtunnel
				M1	Vollanschluss Aesch
				M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
				M3	Vollanschluss Aesch
				LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental
				S-Bahn	Neue Haltestelle (Ü11)

SCHWERPUNKTGEBIETE

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S14	Gstad/ Schoren/ Untere Widen	S14.1	Gstad	L4	Birspark Landschaft
		S14.2	Untere Widen, Schoren	Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
S15	Reinach / Dornach-brugg / Stöcklin	S15.1	Kägen	L4	Birspark Landschaft
				Ü36	Tramspange Reinach - Dornach
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				M1	Vollanschluss Aesch
				M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
				M23	Teilumfahrung Reinach Süd
		S15.2	Hinterkirch	L4	Birspark Landschaft
				Ü36	Tramspange Reinach - Dornach
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				M1	Vollanschluss Aesch
				M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
				M23	Teilumfahrung Reinach Süd
				LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse
				LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum
		S15.3	Stöcklin	L4	Birspark Landschaft
				Ü36	Tramspange Reinach - Dornach
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				M1	Vollanschluss Aesch
				M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
				M23	Teilumfahrung Reinach Süd

SCHWERPUNKTGEBIETE

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S16	Birsfelden	S16.1	Hafen Birsfelden	L4	Birspark Landschaft
				Ü19	Sanierung Osttangente
				Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
				Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
				Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld
				M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt
				LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
		S16.2	Sternenfeld-allee	L4	Birspark Landschaft
				Ü19	Sanierung Osttangente
				Ü33	Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel
				Ü38	Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau - Augst
				Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld
				M18	Birsfelden, Umgestaltung Orstdurchfahrt
				LV12	Basel: Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen
S17	Aesch Nord	S17.1	Aesch Nord	L4	Birspark Landschaft
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				M1	Vollanschluss Aesch
				M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach
				M23	Teilumfahrung Reinach Süd
S18	Münchenstein	S18.1	Gartenstadt	L4	Birspark Landschaft
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				Ö12	Busspur Bruderholzstrasse
				Ö32	Tram Dreispitz
		S18.2	Dychrain	L4	Birspark Landschaft
				Ü40	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd
				Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord
				Ö12	Busspur Bruderholzstrasse

In der Birsstadt sollen in Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen bis 2035 Wohnraum und Raum für die Wirtschaftsentwicklung bereitgestellt werden (siehe Raumkonzept Birsstadt). Hierfür werden die bestehenden Bauzonenreserven, ausgewählte Verdichtungsräume im bestehenden Siedlungsgebiet und geeignete Umstrukturierungsgebiete herangezogen. Die Verdichtung soll sich dabei an den ÖV-Achsen orientieren. Dadurch und mit einer für den Fuss- und Veloverkehr durchlässigen Gestaltung der Siedlungsstruktur werden Modal-Split-Veränderungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt. Auch wenn Modal-Split-Veränderungen bewirkt werden können, bedingt das anvisierte Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum Optimierungen nicht nur bei der Fuss- und Velo-Infrastruktur, sondern auch im Bereich MIV und ÖV. Im S-Bahn-Bereich ist der 15-Minuten-Takt Basel-Aesch geplant (Ü27 Wendegleis Aesch, Rechtsbetrieb Basel SBB-Aesch wird dafür benötigt) und die neue Haltestelle Dornach Öpfelsee (Ü11). Letztere ist als Entwicklungsmotor für das Schwerpunktgebiet Widen/Birsmatt von grosser Bedeutung und kurzfristig anzugehen (A-Horizont). Ohne verbesserte ÖV-Erschliessung können die Entwicklungsziele (Wohn- und Arbeitsplatznutzung) nicht umgesetzt werden resp. würde die Umsetzung zwangsläufig zu einem erhöhten MIV-Verkehrsaufkommen führen. Diese Entwicklung würde dem Leitsatz «Verkehr» des Raumkonzeptes Birsstadt widersprechen.

Wie aus der SWOT-Analyse Siedlung hervorgeht, besteht die Gefahr, dass zu wenig Bauland mobilisiert wird, die veraltete Bausubstanz mangelhaft erneuert wird und Engpässe im Wohnungsangebot entstehen. Hier wird u. a. eine Chance im Tram als Stadtmotor gesehen. Im Tramnetz des Korridors Birsstadt sind langfristig (C-Horinzont) drei Ergänzungen vorgesehen: Ü36 Tramspange Reinach – Dornach, Ü37 Tramhaltestelle Ruchfeld und Ö32 Tram Dreispitz. Mit der Massnahme Ö32 Tram Dreispitz wird das Schwerpunktgebiet Dreispitz erschlossen. Die neue Haltestelle Ruchfeld (Ü37) dient ebenfalls der verbesserten Erschliessung des Schwerpunktgebietes Dreispitz, indem direkte Verbindungen ab Dornach, Arlesheim, Münchenstein in den mittleren Teil des Dreispitzareales (Gebiet Ruchfeld) geschaffen werden. Die Massnahme Ü36 Tramspange Reinach – Dornach erschliesst das Schwerpunktgebiet Reinach / Dornachbrugg / Stöcklin und leistet mit dem Modal-Split-Effekt einen Beitrag zur Lösung der Kapazitätsprobleme auf der Ost-West-Verbindung Reinach – Dornach.

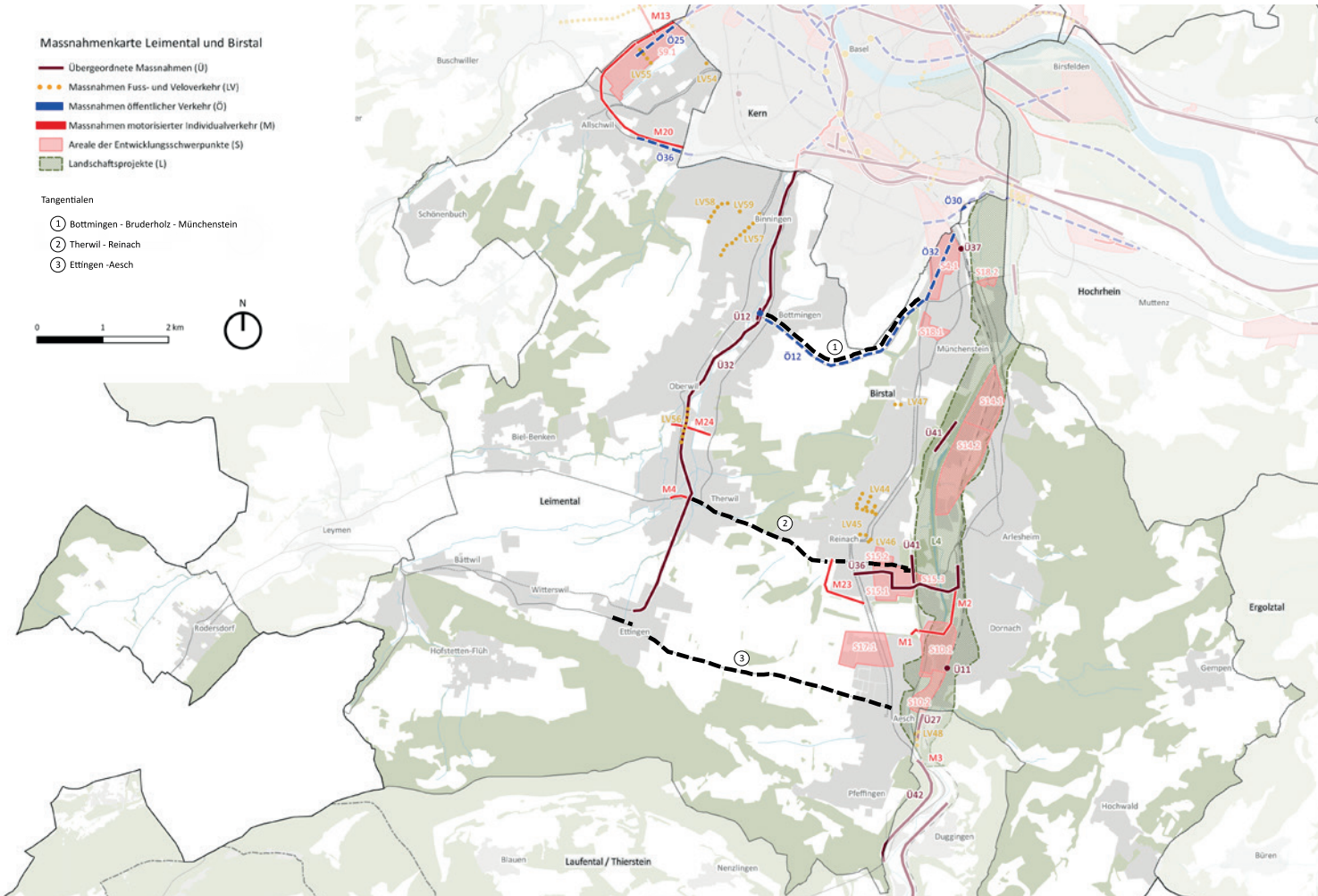
MIV-seitig sollen die drei Massnahmen M1 Vollanschluss Aesch, M2 Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach und M23 Teilumfahrung Reinach Süd für eine Entlastung der Ost-West-Verbindung Reinach-Dornach sorgen. Mit den ersten beiden, kurzfristig umzusetzenden (A-Horizont) Massnahmen M1 Vollanschluss Aesch und M2 Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach wird der Verkehr vom Gempenplateau Gempen/Hochwald direkter auf die A18 geleitet und nicht mehr über Dornachbrugg und die Bruggstrasse in Reinach. Die Verkehrsbeziehungen auf der tangentialen Verbindung Ettingen – Aesch belasten das Siedlungsgebiet von Aesch. Mit der Eigenleistung aus AP2 Peffingerring (Baustart 2016, Fertigstellung ca. 2020) wird der Verkehr direkt auf den Vollanschluss Aesch geleitet und Aesch vom Transitverkehr von der / auf die A18 befreit. Der Verkehr aus Therwil (Leimental) Richtung A18 soll mit der Teilumfahrung Reinach Süd in einem längerfristigen Horizont (C-Horizont) auf den Vollanschluss Aesch (M1) statt durch Reinach

hindurch auf den Anschluss Reinach Süd geführt werden. Das Schwerpunktgebiet Reinach / Dornachbrugg / Stöcklin wird vom Verkehr entlastet, und es wird ein Aufwertungspotenzial der sich in diesem Gebiet befindenden Hauptstrassenräumen geschaffen – eine in der SWOT-Analyse identifizierte Chance kann genutzt werden.

Auf der Basel-Stadt-nahen tangentialen Verbindung Leimental – Birstal resp. Binningen – Münchenstein – Muttenz, die vorbei an der publikumsintensiven Einrichtung Bruderholz-Spital über das Bruderholz führt, wird mit der Massnahme Ö12 Busspur Bruderholzstrasse die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs an der ÖV-Drehscheibe Bottmingen und in Bezug auf den Anschluss an die S-Bahn in Muttenz (A-Horizont) verbessert werden. Mit der Busspur werden die Leimentaler Wohngemeinden mit einem «Shortcut» an die Arbeitsgebiete in Münchenstein und Basel/Dreispitz angebunden, wobei das stark belastete Gundeli-Quartier in Basel umgangen werden kann.

Der grundsätzliche Bezug der Verkehrsmassnahmen in Ost-West-Richtung (Verbindung von Leimental zum Birstal über Ettingen oder Therwil oder Bruderholzstrasse) zur Siedlungsentwicklung liegt in der Anbindung der Wohngebiete im Leimental an die Arbeitszonen im Birstal. Um dem tangentialen Verkehrsaufkommen zwischen dem Birs- und Leimental nicht nur mit Verkehrsmassnahmen zu begegnen, wird auch mit der Siedlungsentwicklung entgegengewirkt, indem ein besserer Ausgleich der Wohn-

Tangentiale Verbindungen zwischen Birs- und Leimental



und Arbeitsgebiete in beiden Korridoren angestrebt wird. So schafft das Schwerpunktgebiet Bachgraben Allschwil (S9) zusätzlichen Arbeitsraum im Leimental, während Vorhaben wie im Entwicklungsgebiet Widen (S10.2) mit dem Swissmetall-Areal in Dornach oder mit dem Entwicklungsgebiet Stöcklin (S15.3) in Reinach oder auch die Innenverdichtungsmassnahmen in den Ortskernen der Birsstadt mehr Wohnraum im Birstal zur Verfügung stellen.

Die Funktion der als Stärke hervorgehobenen Stadtautobahn resp. des MIV-Rückgrats A18, das zunehmend unter Rückstau ab Anschluss Hagnau leidet, soll erhalten bleiben, indem Kapazitätserhöhungen realisiert werden (Ü40 Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd; Ü41 Kapazitätserhöhung A18, Stufen 1 und 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord). Diese sind in einem längerfristigen (C-) Horizont geplant. Im Sinne der Stadtautobahn ist die Kapazitätsverbesserung der A18 für den Verkehrsfluss innerhalb der Birsstadt (Nord-Süd-Richtung) zwischen den Arbeitsplatzgebieten untereinander und den Wohngebieten notwendig. Höhere Kapazitäten beruhigen ausserdem die Verkehrssituation auf der staugeplagten Transitverkehrsachse Laufental-, Birstal hin zum Hochrhein (Pratteln, Birsfelden, Rheinfelden Muttenz) oder bis Basel. Die grossen Schwerpunktgebiete im Birstal (Koordinationsgebiete genannt im Raumkonzept Birsstadt) beherbergen einen grossen Teil des angestrebten Entwicklungspotenzials von 12 000 Einwohnern. Aufgrund des in diesen Schwerpunktgebieten entstehenden grossen Mobilitätsmehrbedarfs sind sie mit möglichst direkten Anschlüssen (z. B. Vollanschluss Aesch M1 mit Zubringer Dornach/Aesch M2) an das Hochleistungsstrassennetz A18 anzubinden, und es sind die geplanten Kapazitätsverbesserungen erforderlich. Natürlich soll nicht das gesamte in den Schwerpunktgebieten entstehende Mobilitätsmehraufkommen mit Strassenausbauten aufgefangen werden. Im Raumkonzept Birsstadt wird eine Modal-Split-Verbesserung zu Gunsten des ÖV angestrebt, indem für die Siedlungsentwicklungsgebiete Mobilitätskonzepte erarbeitet werden. Im Raumkonzept Birsstadt werden unter dem Stichwort Mobilitätskonzept für Siedlungsentwicklungsgebiete Massnahmen wie die Reduktion der Parkplatzanforderungen, Betriebskonzepte für Angestellte, Parkplatzbewirtschaftungen in der Fläche, Attraktivierung der LV-Massnahmen und Aussenräume, Strassenraumgestaltungen usw.

in Aussicht gestellt – sie sind in konkreter Form noch auszuarbeiten. Die Verkehrsmassnahmen (ÖV, MIV) im Korridor Birstal sind abgestimmt mit solchen Mobilitätskonzept-Überlegungen in den Schwerpunktgebieten zu planen. Zusammengefasst können die Koordinationsgebiete der Birsstadt resp. die Schwerpunktgebiet S10, S17, S15, S14 als Hauptprofiteure der Kapazitätserweiterung der A18 bezeichnet werden. Durch flankierende Massnahmen und Ortskernberuhigungen (z. B. Dornachbrugg) werden auch die gewachsenen Ortskerne vom besseren Verkehrsfluss profitieren.

Im Übergang vom Birs- ins Laufental gibt es noch zwei weitere Massnahmen im Zusammenhang mit der A18: M3 Anschluss Angenstein / Aesch und Ü42 Muggenbergtunnel. Die A18 ist strassenseitig der verkehrstechnische Lebensnerv des Laufentals und seine Anbindung an die inneren Korridore und die Kernstadt. Im Knoten Angenstein / Aesch (M3) geht die A18 von einer Autostrasse in eine Gemischtverkehrsstrasse über. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt damit ein Nadelöhr auf der Verbindung Birstal – Laufental dar.

Auf den im Raumkonzept festgehaltenen Handlungsbedarf «Beseitigen von Schwachstellen und Schliessen von Lücken beim Fuss- und Veloverkehr» hat die Gemeinde Reinach bereits reagiert und Massnahmen definiert. Mit vier Massnahmen soll das Fuss- und Velonetz der Gemeinde Reinach ergänzt und aufgewertet werden. Auch die Gemeinde Aesch hat einen Lückenschluss bezeichnet und ein konkretes Projekt im Rahmen von AP3 eingereicht. Im Bereich Landschaft sind die Gemeinden des Korridors mit der Massnahme L4 Birspark Landschaft sehr aktiv. Mit diesem Projekt werden einige der in Kapitel 4.3.4. genannten Herausforderungen im Zusammenhang mit der Birs angegangen.

7 Ausblick

Die Gemeinderäte der sieben Birsstadt-Gemeinden haben das Raumkonzept Birsstadt im Mai / Juni 2016 verabschiedet und beschlossen, sich weiterhin in der Regionalplanungsgruppe Birsstadt für eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Birstal zu engagieren. Die Zusammenarbeit in der Birsstadt soll weiter gefestigt werden und die RPLG Birsstadt sich als Gremium für die Beratung von Raumplanungs- und Verkehrsfragen etablieren. Ein grosser Teil der administrativen und fachlichen Arbeit wird weiterhin durch die Gemeinden geleistet, ausserdem stellen sie ein Budget für den Bezug externer Unterstützung, z. B. für Studien zur Verfügung.

Nach Vorliegen des Raumkonzepts Birsstadt, mit dem Siedlung, Verkehr und Landschaft regional abgestimmt werden, steht nun in der nächsten Phase die Umsetzung des Raumkonzepts Birsstadt bzw. des darin enthaltenen breiten Massnahmenfächers im Vordergrund, indem konkrete Projekte realisiert und konzeptionelle / strategische Vertiefungen angegangen werden (z. B. die Landschafts- und Freiraumentwicklung ausserhalb des Birsraums).

Während diverse Vorhaben von jeder Gemeinde individuell angegangen und schrittweise umgesetzt werden können, wobei die Birsstadt für Erfahrungsaustausch, Monitoring und Erfolgskontrolle zuständig ist, sollen vor allem die grossen Arealentwicklungen und Transformationen von Gewerbegebieten sowie die regional bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturprojekte durch die Regionalplanungsgruppe Birsstadt intensiv begleitet werden. Die Regionalplanungsgruppe Birsstadt stellt sicher, dass Schnittstellen zwischen den einzelnen Projekten sowie zum Raumkonzept Birsstadt Beachtung finden und Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung gemäss Strategie des Raumkonzepts koordiniert stattfinden.

Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma-Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org