



Raum für die Zukunft

# Raumkonzept Birsstadt

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung



RPLG Birsstadt, 18. Mai 2016

# Mitwirkungsbericht Birsstadt

## Inhalt

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Mitwirkungseingaben .....</b>	<b>3</b>
2.1 Allgemeines .....	3
2.2 Grundsätzliches.....	5
2.3 Grundlagen / Analyse.....	7
2.4 Wachstum .....	8
2.5 Siedlung .....	10
2.6 Verkehr.....	16
2.7 Landschaft .....	27
2.8 Detailbemerkungen.....	34
2.9 Zusammenarbeit und weiteres Vorgehen .....	35
<b>3. Mitwirkende .....</b>	<b>37</b>

### Verwendete Abkürzungen:

BFS	Bundesamt für Statistik
KRIP	Kantonaler Richtplan
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RPLG	Regionalplanungsgruppe

## 1. Einleitung: Ein Raumkonzept für sieben Gemeinden

Wohnen und Arbeiten, Verkehr und Landschaft machen nicht einfach an den Gemeindegrenzen Halt. Darum haben sich die sieben Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach zusammengeschlossen und ein gemeinsames Raumkonzept erarbeitet. Das Ziel: Die Birsstadt soll beliebter Wohn- und Arbeitsort bleiben. Das Raumkonzept zeigt, wie sich die Birsstadt bis 2035 entwickeln soll. Damit wollen die Gemeinden die Voraussetzung schaffen, damit sich Siedlung, Wirtschaft, Verkehr und Landschaft nachhaltig entwickeln können und die Bevölkerung sich hier wohlfühlt.

Vom 22. Februar bis 31. März 2016 fand die öffentliche Mitwirkung statt. Auf zwei Spaziergängen konnte sich die interessierte Bevölkerung ein Bild davon machen, wie sich die Birsstadt entwickeln könnte. Ende Februar fand zudem eine Info-Veranstaltung statt. Bevölkerung, Parteien, Verbände und Vereine wurden eingeladen, mitzureden und ihre Anliegen einzubringen.

### Aktionsplan Birspark Landschaft ergänzt das Raumkonzept

Parallel zum Raumkonzept Birsstadt wurde der Aktionsplan Birspark Landschaft erarbeitet (oekoskop, März 2016). Aktiv beteiligt waren zahlreiche Interessengruppen aus dem Natur- und Erholungsbereich. Der Aktionsplan ist im Februar 2016 von den Gemeinderäten der beteiligten Gemeinden Muttenz, Münchenstein, Arlesheim, Dornach, Aesch und Reinach als Arbeitsinstrument für den gemeinsamen Birsraum 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 Raumkonzept Birsstadt basiert auf einer höheren, abstrakteren Betrachtungsebene und setzt den Fokus v.a. auf 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 Aktions-

plan Landschaft ergänzen sich damit und bilden gemeinsam einen wichtigen Bestandteil für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Birsstadt.

Die Birsstadt-Gemeinden haben entschieden, den Aktionsplan Birspark Landschaft der Öffentlichkeit erst ab Mai bis Ende 2016 vorzustellen. Einerseits wird im Herbst 2016 im Rahmen des IBA-Nominationsprozesses eine Projektpräsentation stattfinden. Andererseits wird mit einer gestaffelten Vorstellung klar, dass es zwei (aufeinander abgestimmte) Planungen mit unterschiedlicher Flughöhe sind. Da damit bei der Mitwirkung zum Raumkonzept Birsstadt der Aktionsplan Birspark Landschaft nicht eingesehen werden konnte, können die Birsstadt-Gemeinden den Eindruck verschiedener Mitwirkender verstehen, dass Thema Landschaft und Natur sei ungenügend beachtet worden. Die Birsstadt-Gemeinden hoffen, dass sie mit dem Aktionsplan Birspark Landschaft aufzeigen können, dass dies nicht der Fall ist. Das Raumkonzept Birsstadt wurde textlich nochmals überarbeitet und der Bezug zum Aktionsplan stärker hervorgehoben.

### Mitreden: die wichtigsten Ergebnisse

Insgesamt sind 23 Mitwirkungseingaben mit zahlreichen Kommentaren, Verbesserungsvorschlägen und kritischen Bemerkungen eingegangen. Allen Mitwirkenden wird herzlich für das Interesse, das grosse Engagement und die hilfreichen Rückmeldungen gedankt.

Die Birsstadt-Gemeinden haben sich mit den Eingaben intensiv auseinandergesetzt und das Raumkonzept Birsstadt überarbeitet. Nicht alle Eingaben konnten ins Raumkonzept aufgenommen werden. So wurden zum Beispiel betreffend Strassenausbau gegensätzliche Forderungen gestellt. Wieder andere Anliegen müssen in der Umsetzungsphase angegangen oder ausserhalb des Raumkonzepts Birsstadt geregelt werden. In Kapitel 2 nehmen die Birsstadt-Gemeinden zu allen Eingaben Stellung.

Angepasst wurde das Raumkonzept hauptsächlich in folgenden Punkten:

- Überarbeitung der Kapitel zu Landschaft und Freiraum

- Gebiet Aesch Nord als zusätzliches Koordinationsgebiet, mit dem Ziel einer Mischnutzung Wohnen / Arbeiten und einer verbesserten ÖV-Erschliessung
- Anpassung des Perimeters für den Entwicklungsschwerpunkt Mischnutzung im Gebiet Gstad / Schoren / Untere Widen
- Ergänzung Aussage betreffend fehlenden Einbezug der Gemeinde Muttenz

### **Wie geht es nun weiter?**

Im Juni 2016 haben die Gemeinderäte der sieben Birsstadt-Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach das Raumkonzept Birsstadt verabschiedet. Sie haben zugestimmt, das Raumkonzept künftig als regionalen Rahmen bei den kommunalen Planungen zu berücksichtigen. Ausserdem wollen sich die Birsstadt-Gemeinden in den nächsten Monaten gemeinsam mit den Kantonen in einer Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit bekennen. Die einzelnen Massnahmen sind aber mit dem Raumkonzept noch nicht beschlossen. Die Umsetzung geschieht nach und nach, in vielen einzelnen Schritten. Zu jedem Projekt werden in den betreffenden Gemeinden weitere Beschlüsse notwendig, z.B. zu einem Quartierplan oder zur Finanzierung eines neuen Velowegs. Wichtig ist aber: Mit dem Raumkonzept einigt sich die Birsstadt auf einen gemeinsamen Weg in die Zukunft.

Im Namen der sieben Birsstadt-Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach

Birsstadt, 24. Juni 2016

Vorsitz Regionalplanungsgruppe Birsstadt



Urs Hintermann  
Gemeindepräsident Reinach

## 2. Mitwirkungseingaben

### 2.1 Allgemeines

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
1	Allgemein	Danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.	Die RPLG Birsstadt dankt für das Interesse am Raumkonzept Birsstadt, für das Engagement der Beteiligten und die vielen fundierten Mitwirkungseingaben.
2	VNVR, QVRN	Danken für die umfassende Infoveranstaltung und die Themenspaizergänge, die es möglich gemacht haben, sich in kurzer Zeit ein Bild vom Raumkonzept Birsstadt zu machen.	
3	Agglo Basel, Kantone Baselland, Basel-Stadt, Solothurn, Wirtschaftskammer, BUM Reinach, VNVR, QVRN, IG Südumfahrung NEIN, Müller-Gruppe, SP-Sektionen	Begrüssen, dass in funktionalen Räumen geplant wird und die Birsstadt-Gemeinden ein gemeindeübergreifendes Raumkonzept ausarbeiten, welches gemeinsam getragene räumliche Entwicklungsziele bis 2035 formuliert.	Die RPLG Birsstadt dankt für die Zustimmung. Das Raumkonzept Birsstadt ist ein wichtiger Schritt hin zu einem Denken und Handeln in funktionalen Räumen und über die Gemeindegrenzen hinaus.
4	Agglo Basel	Bedanken sich für die gute Abstimmung zwischen Aggloprogramm und Raumkonzept. Die Regionalplanung und das Raumkonzept sind für die im Rahmen des Agglomerationsprogrammes nötige Koordination enorm wichtig.	Der Austausch und die Abstimmung mit der Geschäftsstelle Agglo Basel waren für die RPLG Birsstadt sehr wichtig und haben das Raumkonzept einen grossen Schritt vorwärts gebracht.
5	Basel-Stadt	Begrüssen es, dass Basel als Nachbarstadt und -kanton von Beginn an mit in den Prozess einbezogen wurde.	Die RPLG Birsstadt dankt Basel-Stadt für das Interesse und die Mitarbeit.
6	VRK Leimental	Begrüssen, dass die Koordination mit dem Leimental generell und speziell bei den tangentialen ÖV-Verbindungen vorgesehen ist.	Nach der Verabschiedung des Raumkonzepts muss die Abstimmung zwischen den verschiedenen Planungsregionen vertieft werden. Ein erster Austausch mit den Nachbarregionen hat bereits stattgefunden und die RPLG Birsstadt ist sehr an der weiteren Zusammenarbeit sehr interessiert. Insbesondere die Tangentialverbindungen müssen zwingend mit dem Leimental abgestimmt werden.

7	Basel-Stadt, U. Peter, Muttenz	Bedauern sehr, dass Muttenz in der Regionalplanungsgruppe nicht dabei ist und so eine Lücke im Raumkonzept entsteht.	
8	Muttenz	Bei der überkommunalen Zusammenarbeit (4.3.1) fehlt der mangelnde Einbezug der Gemeinde Muttenz. Dies auszublenden, ist nicht dienlich. Es sollte Aufgabe sein zu lernen, wie mit Unstimmigkeiten zwischen den Gemeinden umgegangen wird. Muttenz ist gerne zum Gespräch bereit.	<p>Die RPLG Birsstadt bedauert ebenfalls, dass Muttenz nicht Teil der Regionalplanungsgruppe und des Raumkonzepts ist und würde es sehr begrüßen, wenn Muttenz wieder in der RPLG mitwirken würde. Das Raumkonzept hat sich auf die Birsstadt-Gemeinden konzentriert, die beim Prozess der Regionalplanung dabei sind. Nach der Verabschiedung des Raumkonzepts muss es nun auch um den Einbezug von Nachbargemeinden und -regionen gehen. Die RPLG Birsstadt wird mit der Gemeinde Muttenz das Gespräch suchen.</p> <p>Das Raumkonzept Birsstadt 4.3.1 wurde ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ende erster Absatz: <b>„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.“</b></li> <li>- Aufzählung „zukünftige Aufgaben sind“ ergänzen: <b>„Einbezug der Gemeinde Muttenz und Abstimmung mit Nachbarregionen“</b></li> </ul>

## 2.2 Grundsätzliches

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
9	Baselland	Das Raumkonzept ist ein Meilenstein in der Raumplanung des Kantons. Es ist sorgfältig erarbeitet, die Flughöhe stimmt und es lässt sich bei neuen Verhältnissen oder bezüglich neuer Themen einfach aktuell halten.	Die RPLG Birsstadt dankt für die positiven Rückmeldungen. Nachdem bisher jede Gemeinde vorwiegend für sich geplant hat, werden nun erstmals die Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft für den ganzen Raum Birsstadt betrachtet. Mit dem Raumkonzept Birsstadt einigen sich die sieben beteiligten Birsstadt-Gemeinden auf einen gemeinsamen Weg in die Zukunft.
10	Basel-Stadt	Das Raumkonzept wird grundsätzlich positiv eingeschätzt.	
11	Muttenz	Das Raumkonzept ist das erste Dokument, das eine Gesamtsicht der Birsstadt über die raumrelevanten Themenbereiche aufzeigt. Die beiden Planungsinstrumente Raumkonzept Birsstadt und Birspark Landschaft ergänzen und bilden eine hervorragende Basis für die nachhaltige Entwicklung der Birsstadt.	
12	VNVR, QVRN, I. Rüegg	Natur und Landschaft werden im Raumkonzept Birsstadt nicht als gleichberechtigt zu Siedlung und Verkehr gesehen. Wie so oft in der Planung fehlt die Anerkennung, dass die Natur an sich ein Grundrecht auf Existenz hat.	Die Birsstadt-Gemeinden sind sich bewusst, dass Landschaft und Natur in der Birsstadt nicht nur für Lebensqualität der Bevölkerung entscheidend sind, sondern für sich wichtige Werte darstellen. Parallel zum Raumkonzept wurde deshalb der Aktionsplan Birspark Landschaft erarbeitet (siehe auch Einleitung). Da bei der Mitwirkung aber der Bericht zum Aktionsplan Landschaft noch nicht eingesehen werden konnte, kann die RPLG Birsstadt den Eindruck verstehen, das Thema Landschaft und Natur sei ungenügend beachtet worden. <b>Die Kapitel Landschaft im Raumkonzept Birsstadt wurden deshalb ergänzt.</b>
13	I. Rüegg, VNVR, QVRN	Es hat sich ein Kreislauf etabliert, der endlich durchbrochen werden muss: Häuser werden gebaut, es kommt mehr Verkehr, das Strassenetz wird ausgebaut. Der Druck auf die Landschaftsflächen nimmt zu. Mit dem Strassenbau ist der Weg bereitet für weitere Siedlungsentwicklung. Sehr bald wird dann der Ruf nach Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr laut (z.B. Münchenstein, QP Klein-Areal). Eine Umfahrung erfolgt wiederum zu Lasten der Landschaft (z.B. geplante Strasse Reinach Südwest). Die Bevölkerung hat mit dem deutlichen Abstimmungsresultat vom	Die Agglomeration Birsstadt liegt vor den Toren der Kernstadt Basel, weist grosse Arbeitsgebiete auf und ist durch Strasse und Schiene bestens erschlossen. Bund und Kantone prognostizieren weiteres Bevölkerungswachstum. Aus einer übergeordneten Sicht sollte dies v.a. in den Kernstädten und Agglomerationsgebieten wie der Birsstadt untergebracht werden. Denn nur so wird vermieden, dass immer peripherere Landschaftsgebiete zersiedelt werden, und der Pendlerverkehr per Auto zu den zentral gelegenen Arbeitsgebieten (z.B. in der Birsstadt oder in Basel) immer weiter zunimmt. Die RPLG Birsstadt ist deshalb über-

		8.11.2015 „Nein zur Planungsfinanzierung ELBA Stossrichtung Ausbau“ deutlich signalisiert, dass sie genau diese Entwicklung nicht will.	zeugt, dass es wichtig ist, auch in der Birsstadt neuen Wohnraum zu schaffen – und nicht nur im Oberbaselbiet. Mit Bevölkerungswachstum und Bauvorhaben nimmt der Druck auf Landschaft und Natur aber tatsächlich zu. Mit dem Raumkonzept Birsstadt und dem Aktionsplan Birsspark Landschaft wird versucht, die verschiedenen Interessen – auch von Natur und Landschaft – abzuwägen und eine gesamtheitlich gute Lösung für die Region zu finden. Mit dem Aktionsplan Landschaft werden ausserdem Massnahmen definiert, um die Konflikte und negativen Auswirkungen auf den Birsraum zu minimieren.
14	U. Peter	Die groben konzeptionellen Karten beschränken sich auf simplifizierte Sachverhalte. Dadurch verschiebt man die Probleme in die Umsetzung, wo eine kleinräumige Sichtweise nötig wird. Eine Gesamtkarte im Massstab 1:25'000 hätte einige Probleme unausweichlich erkennen lassen. Heikel an vereinfachten Konzeptkarten und vagen Texten ist, dass alle Beteiligten diese unterschiedlich interpretieren. Die Realisierung lässt dann Jahrzehnte auf sich warten, weil die Hindernisse erst dann ehrlich wahrgenommen werden.	Die Regionalplanung hat im Kanton Basel-Landschaft keine Tradition. Die RPLG Birsstadt musste damit von Grund auf starten. Das Raumkonzept Birsstadt bildet den Anfang der Regionalplanung, nicht das Ende. Die RPLG Birsstadt ist sich bewusst, dass es zur Umsetzung der einzelnen Vorhaben weitere Studien, Vertiefungen, Diskussionen und Auseinandersetzungen braucht. Wichtig ist aber: Mit dem Raumkonzept einigt sich die Birsstadt erstmals auf einen gemeinsamen Weg in die Zukunft.
15	Muttenz	Die Planinhalte und örtlichen Festsetzungen zu Siedlung und Verkehr scheinen weniger der formulierten Strategie als vielmehr den bereits bestehenden kommunalen Planungsabsichten zu entsprechen.	Das Raumkonzept Birsstadt ist ein pragmatischer, realistischer Ansatz zur weiteren Entwicklung der Region. Damit es auch tatsächlich umgesetzt werden kann, muss es aber auf bestehenden kommunalen und kantonalen Ideen und Planungen aufbauen.
16	Muttenz	Das Raumkonzept zeigt vier klare Stossrichtungen (Jeder für sich, Bandstadt, Perlenkette und Konzentration) auf. Offenbar konnten sich die Gemeinden nicht auf eine Stossrichtung einigen. Damit haben sie eine grosse Chance verpasst und die Birsstadt läuft Gefahr, sich nach dem Motto „von allem etwas“ als charakterloser Agglomerationsraum weiter zu entwickeln. Ausserdem beziehen sich die Stossrichtungen nur auf die Siedlungsentwicklung (ohne Landschaft und Verkehr) und sind sehr allgemein formuliert.	Die unterschiedlichen Stossrichtungen dienen der Diskussion über die gewünschte Siedlungsentwicklung während der Erarbeitung des Raumkonzepts. Sie wurden darum bewusst überspitzt und schematisch dargestellt. Ziel war, die Diskussion anzuregen und nicht, eine der Stossrichtungen unverändert weiter zu verfolgen. In Workshops wurden folgende Siedlungselemente für die Erarbeitung des Raumkonzepts Birsstadt ausgewählt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht ein Birsstadt-Zentrum, sondern verschiedene Zentren mit ihren unterschiedlichen Funktionen als „Perlen“ stärken (z.B. historische Ortszentren mit kulturellem Angebot, Einkaufszentrum Gartenstadt etc.).</li> </ul>



			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neben den Zentren auch eine Verdichtung geeigneter Wohn- und Arbeitsgebiete entlang der Hauptverkehrsachsen fördern (Tendenz bandartige Siedlungsentwicklung)</li> <li>- Fokus legen auf die weitere Siedlungsentwicklung in den Vorstadtgebieten von Basel (z.B. Dreispitz Münchenstein und Hafensareal Birsfelden) sowie Gebiet Reinach-Dornachbrugg (Elemente der Stossrichtung Konzentration)</li> </ul>
--	--	--	---

## 2.3 Grundlagen / Analyse

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
17	Muttenz	Der kantonale Richtplan Basel-Stadt und die Planungen der Region Hochrhein sollten ebenfalls als Grundlagen berücksichtigt werden.	Die RPLG Birsstadt dankt für den Hinweis.
18	Baselland	In Kapitel 2.1 Objektblätter Aufwertung und Freiraum Fließgewässer (L1.1/L1.2) ergänzen.	<b>Kapitel 2.1 wurde entsprechend ergänzt.</b> Die genannten Unterlagen waren Grundlage für den Aktionsplan Birspark Landschaft und sind damit in die Überlegungen zum Raumkonzept Birsstadt eingeflossen.
19	BNV, Pro Natura, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen	Wichtige Grundlagen zu Natur und Landschaft sind nicht eingeflossen, z.B. regionaler Entwässerungsplan Birs, Inventar der Naturobjekte von kantonaler Bedeutung, Kantonaler Richtplan (L.1.1, L.1.2, L.3.1, L.3.2).	
20	Muttenz	Der Analyse fehlt eine breite Datenbasis (EinwohnerInnen, Beschäftigte, SchülerInnen, Studierende, Altersstrukturen, Haushaltungen, Bauzonenstatistik etc.). Ohne diese können die bereits bestehenden Potentiale in der Birsstadt nicht mit den Anforderungen abgeglichen und Massnahmen aus einer Gesamtsicht abgeleitet werden.	Das Raumkonzept Birsstadt basiert auf den kantonalen und im KRIP-Entwurf definierten Entwicklungsprognosen hinsichtlich Einwohnende und Arbeitsplätze.
21	Baselland	Vermisst die Auseinandersetzung mit dem Thema Hochhausstandorte, welche v.a. visuell, möglicherweise aber auch bezüglich Verkehr klar überkommunale Bedeutung haben.	Überbauungen mit Hochhäusern weisen nicht zwingend eine höhere bauliche Dichte auf und führen damit auch nicht unbedingt zu grösserem Verkehrsaufkommen. Für das Siedlungsbild sind Hochhäuser aber prägend. Einzelne Birsstadt-Gemeinden haben dazu schon Überlegungen angestellt (z.B. Hochhauskonzept Münchenstein). Das Thema könnte in der weiteren überkommunalen Zusammenarbeit aus einer Birsstadt-Perspektive aufgegriffen werden.

## 2.4 Wachstum

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
22	Baselland	Begrüssst, dass die Wachstumsannahmen bezüglich Einwohnern und Beschäftigten des Kantons übernommen werden. Teilt die Beurteilung, dass über die gesamte Birsstadt ausreichend Potenziale zur Verfügung stehen.	<p>Diverse übergeordnete Planungen (Bericht zum Raumkonzept BL, KRIP-Anpassung 2016, Zukunftsbild des Aggloprogramms Basel) stellen Wachstumsprognosen auch für die Birsstadt auf. Mit dem Raumkonzept Birsstadt weitere Prognosen aufzustellen, ist wenig sinnvoll, denn die Planungen auf den verschiedenen Ebenen kantonal – regional – kommunal müssen zusammenpassen.</p> <p>Gemäss KRIP-Anpassung 2016 (Stand: öffentliche Vernehmlassung) orientiert sich der Kanton am Szenario „Hoch“ der kantonalen Bevölkerungsprognose des BFS. Dieses wird unterschiedlich auf die Raumtypen umgelegt. Gemäss KRIP-Anpassung ist Ziel, dass die Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung in den Zentren, den inneren Korridoren und den Entwicklungsachsen liegen. Dieses Ziel ist aus Sicht der Birsstadt richtig. Die tatsächliche Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten muss aber auf kantonomer, regionaler und kommunaler Ebene regelmässig überprüft und bei Bedarf darauf reagiert, bzw. Strategien und Planungen angepasst werden.</p> <p>Die Birsstadt liegt in der wirtschaftlich erfolgreichen und als Wohnort beliebten Region Basel. Dies hat viele Vorteile, bedeutet aber auch Wachstumsdruck. Dem kann sich die Birsstadt nicht einfach entziehen. Um das Wachstum lenken zu können, muss heute schon vorausschauend geplant werden: Wo sollen die Leute wohnen? Wo schafft man am besten neue Arbeitsplätze? Wie fährt man da hin? Was ist mit Landschaft, Natur, Naherholung und Freizeit?</p> <p>Früher hat jede Gemeinde vorwiegend für sich geplant. Aus kommunaler Sicht war das Ergebnis wohl sinnvoll, in der Gesamtschau aber nicht: z.B. beabsichtigte jede Gemeinde für sich, viele neue Arbeitsplätze zu schaffen, aber kaum Wohnraum. Dies führt zwangsläufig zu einer Zunahme an Pendlerverkehr. Das Raumkonzept Birsstadt will nun</p>
23	BUM Reinach	Die Wohnbevölkerung soll in der Birsstadt jährlich um 0.7% wachsen. Dies wird für Reinach mit den noch verfügbaren Baulandreserven und der Verdichtung nach innen als realistisch erachtet.	
24	Basel-Stadt	Positiv ist, dass der Konflikt zwischen den Wachstumszielen des Kantons BL und der Birsstadt gelöst werden konnte und das Raumkonzept mit seinen ausgeglichenen Wachstumszielen für Einwohner und Beschäftigte von den Gemeinden getragen wird.	
25	U. Peter	Es wird keine Antwort gegeben auf den Unterschied bei den Entwicklungszielen der Gemeinden und des Kantons Baselland.	
26	BNV, Pro Natura, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen, VNVR, QVRN	Für die Vorhersage der Bevölkerungsentwicklung stützt sich der Kanton Basel-Landschaft auf das Szenario „Hoch“ der kantonalen Bevölkerungsprognose des BFS. Das Raumkonzept Birsstadt übernimmt diese Prognose. Dies wird grundsätzlich in Frage gestellt: Mit dem prognostizierten Wachstum wird der Boden noch knapper und der siedlungsbedingte Druck auf Natur, Landschaft und Landwirtschaft wächst. Es muss geprüft werden, ob die Bevölkerung diese Ziele tatsächlich unterstützt oder sich eine moderatere Entwicklung wünscht.	
27	Frischlufte Arlesheim	Das Raumkonzept übernimmt unhinterfragt die Wachstumsvorgaben des Kantons. Dies führt zu vielen Sachzwängen, v.a. im Bereich Verkehr. Steht einem weiteren Wachstum ohne klare Rahmenbedingungen und Beschränkung des MIV kritisch bis ablehnend gegenüber.	

28	VNVR, QVRN	Statt des maximalen Zuwachsszenarios sollte das Realwachstum der letzten Jahre zugrunde gelegt werden. Nur so lassen sich überstürzte Siedlungserweiterungen verhindern.	ein Gleichgewicht zwischen neuem Wohnraum und neuen Arbeitsplätzen erreichen. Im besten Fall soll die Birsstadt eine Stadt der kurzen Wege sein, in der man sowohl wohnen als auch arbeiten kann. Bei der Umsetzung des Raumkonzepts in vielen einzelnen Schritten ist auch ein Monitoring und ein Abgleich der Prognosen mit der tatsächlichen Entwicklung nötig. Fällt das Wachstum geringer aus, heisst dies z.B. dass keine zusätzlichen Baugebiete benötigt werden und die Optionen zur Siedlungserweiterung nicht weiterverfolgt werden. Es ist aber nicht zweckmässig, jetzt von einem schwächeren Wachstum als der Kanton BL auszugehen, die Möglichkeiten der inneren Verdichtung nicht auszuschöpfen und schliesslich von einer rasanten Bevölkerungsentwicklung überrollt zu werden.
29	Muttenz	Die vom Regierungsrat BL vorgegebenen Zahlen wurden bisher in den Gemeinden politisch nicht diskutiert. Leitsatz 2 „Wachstum“ wird darum eher kritisch beurteilt.	Die politische Diskussion erfolgt u.a. im Rahmen der KRIP-Anpassung 2016 (Stand: öffentliche Vernehmlassung).
30	Baselland	Das Raumkonzept sollte den erforderlichen Bedarf an Umstrukturierungsflächen abschätzen und die Standorte für Umstrukturierung priorisieren. Im Vernehmlassungsentwurf zum KRIP werden mit den „Entwicklungsgebieten“ Standorte für Umstrukturierung bezeichnet. Werden diese Flächen zu Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) transformiert, sind aus kantonaler Sicht für den nächsten Planungshorizont keine weiteren Umnutzungsgebiete erforderlich. Zukünftig wird es wohl eine Priorisierung der Transformationsflächen brauchen, damit die bundesrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können.	Das Raumkonzept Birsstadt zeigt, dass das vom Kanton vorgegebene Bevölkerungswachstum von jährlich 0.7% bis 2035 im bestehenden Siedlungsgebiet untergebracht werden kann. Voraussetzung ist, dass es gelingt, in den im Raumkonzept Birsstadt benannten Entwicklungsschwerpunkten dichtere Wohn- und Arbeitsquartiere zu entwickeln. Das Raumkonzept Birsstadt nimmt bereits eine erste Priorisierung vor.
31	U. Peter	Das Raumkonzept sollte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzpotenzial von Aufzonierungen und Siedlungserneuerungen quantifizieren.	Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzpotenzial durch Siedlungserneuerung und –Verdichtung im Bestand wurde abgeschätzt (siehe Raumkonzept, Anhang 1).

## 2.5 Siedlung

### Verdichtung

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
32	Agglo Basel, Basel-Stadt, Solothurn, BUM Reinach, Muttenz	Die Siedlungsverdichtung nach innen, die Verbesserung der Siedlungsqualität (v.a. Freiräume) im Rahmen der Verdichtung und die Aufwertung der Ortszentren und Entwicklungsschwerpunkte werden begrüsst.	<p>Neue Wohnungen und Arbeitsplätze sollen innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets Platz finden. Das ist in der Birsstadt gut möglich: z.B. indem geeignete Industrie- und Gewerbegebiete umgenutzt werden zu dichteren Stadtquartieren, in denen gewohnt und gearbeitet wird. Rund zwei Drittel der prognostizierten zusätzlichen Einwohner könnten hier Wohnraum finden. Aber auch die letzten Baulandreserven müssen gut genutzt werden und entlang der Hauptverkehrsachsen ist eine dichtere Bauweise sinnvoll. Dies ist anspruchsvoll. Denn im Grundsatz wird der Entwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet zwar zugestimmt, vor der eigenen Haustüre ist diese dann aber meist nicht erwünscht. In diesem Spannungsfeld bewegt sich auch das Raumkonzept Birsstadt. Die RPLG Birsstadt ist sich bewusst, dass eine erfolgreiche Siedlungsentwicklung nur mit Qualität erfolgreich umgesetzt werden kann. Dabei müssen auch die Interessen der ansässigen Quartierbevölkerung, aber auch die Anliegen des Ortsbildschutzes sowie des Umwelt- und Naturschutzes einbezogen werden. Verdichtung muss immer massgeschneidert auf den Standort erfolgen und Ergebnis einer Abwägung verschiedener Interessen sein. Ausserdem muss bei den Arealentwicklungen selbstverständlich der Bedarf an Infrastrukturen und Freiraum mitbedacht werden.</p> <p>Pro Person wird in der Schweiz stetig mehr Wohnfläche beansprucht. Dies hängt mit Wohlstand und steigenden Ansprüchen, v.a. aber mit der Alterung der Gesellschaft zusammen. Das heisst, es muss neuer Wohnraum geschaffen werden, schon nur damit die Bevölkerung nicht abnimmt. Es braucht darum Anstrengungen für eine Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete, zum Schutz der Landschaft. Ein anderes Thema ist der ökologische Ausgleich im Siedlungsgebiet. Ein verwilderter, alter Garten mit grossen Bäumen hat einen grösseren</p>
33	Basel-Stadt	Begrüsst, die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung entlang der Korridore des Agglomerationsprogramms.	
34	Solothurn	Die Siedlungsentwicklung stellt die Gemeinden vor grosse Herausforderungen und es müssen neue Abläufe und Instrumente erprobt werden. Die Verdichtung kann auch zu Zielkonflikten mit Anliegen des Ortsbildschutzes, der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes führen. Daher sind bei der Verdichtung nach innen fachübergreifende, komplexe Zusammenhänge zu beachten. Wo Konflikte bestehen, sind diese durch geeignete Massnahmen zu minimieren.	
35	BUM Reinach	Eine stärkere Verdichtung muss mit Bedacht vorangetrieben werden, damit sie von der Bevölkerung akzeptiert wird. Für die bereits ansässigen EinwohnerInnen braucht es Ausgleiche und Vorteile, z.B. neue Freiräume. Der Ausbau der Infrastruktur muss mit der Siedlungsentwicklung Schritt halten (Verkehr, Schulen).	
36	I. Rüegg	Mit der der Verdichtung nach innen wird versprochen, die Landschaft zu schonen. In der Birsstadt wurden aber alte Häuser mit vielfältigem Umschwung durch mehr Häuser mit sterilen Einheitsgärten ersetzt. Keine Spur von ökologischem Ausgleich, die Artenvielfalt in der Siedlung wird weiter dezimiert.	

			ökologischen Wert, als eine einheitliche Rasenfläche. Innerhalb gewisser Spielregeln ist die Gartengestaltung aber den Eigentümern überlassen und Gemeinden und Naturschutzorganisationen können höchstens informieren und Überzeugungsarbeit leisten. Anders sieht es bei Quartierplan-Bebauungen auf grösseren Baulandreserven aus: hier können die Gemeinden auch gewisse Ansprüche, z.B. an eine Mindestanzahl hochstämmiger Bäume, an eine einheimische und standortgerechte Bepflanzung etc. stellen. Ausserdem soll v.a. bei öffentlichen Freiräumen zukünftig noch mehr Wert auf ökologischen Ausgleich gelegt werden.
37	I.Rüegg	Die Siedlungsqualität soll verbessert und der öffentliche Raum, v.a. auch die Ortszentren, aufgewertet werden. Die städtebauliche Aufwertung soll anders geschehen als im Ortszentrum von Reinach. Dort gibt es kaum zusätzliches Grün, keine „Pocket parks“, sondern viel asphaltierte Fläche.	Wird zur Kenntnis genommen.
38	VNVR, QVRN	Die Birsstadt-Gemeinden gehören dem inneren Korridor an (Raumkonzept Baselland). Die Bauzonenreserven sind zwar gering, aber es gibt grosse Geschossflächenreserven. Fordern auf, diese umfassend zu aktivieren.	Die Forderung ist richtig, allerdings ist der Handlungsspielraum der Gemeinden begrenzt. Die Gründe: Privateigentum, kleinteilige Parzellenstrukturen mit vielen verschiedenen Grundeigentümern und die vorhandene Bausubstanz. Bereits bestehende Häuser werden nicht einfach abgebrochen, weil z.B. nach einer Ortsplanungsrevision neu mehr Nutzung möglich wäre. In der Praxis werden darum Nutzungsreserven in bereits überbauten Gebieten oft jahrzehntelang nicht ausgeschöpft.

### Mischquartiere, Wohnen und Arbeiten

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
39	BUM Reinach, VNVR, QVRN, SP-Sektionen	Die neue Siedlungsform der Mischquartiere Wohnen und Arbeiten wird begrüsst und soll weiter gefördert werden.	In diversen Gewerbegebieten wird der Boden bisher nicht optimal ausgenutzt. Wenn die dort ansässigen Betriebe ihre Produktionsstätten an andere Standorte verlagern, gibt es grosses Potenzial für die Entwicklung. Hier können neue, lebendige Stadtquartiere entstehen, in denen gewohnt und gearbeitet wird. Dass sich Wohnungen und
40	Wirtschaftskammer	Es sollen auch in Zukunft angemessene Gebiete für Gewerbe und Industrie (v.a. verkehrs- und flächenintensive Branchen) erhalten werden.	

		Die Umstrukturierung zu Mischgebieten gelingt nur selten gut und ist nur für einzelne Gewerbebranchen sinnvoll.	Produktion oder Logistik, die mit Lärm, Geruch und Lastwagenverkehr verbunden sind, nicht gut vertragen, ist klar. Mischnutzung bedeutet v.a. Wohnen in Verbindung mit Dienstleistung und Geschäftsnutzungen.
41	Müller-Gruppe	Wehrt sich vehement gegen die Strategie der Mischquartiere. Sie bieten Raum für Konflikte betreffend Lärm, Geruch, Verkehr, LKW etc. Wohnen und Arbeiten sollten räumlich klar voneinander getrennt sein.	Für die Umnutzung sind bestimmte, gut geeignete Gebiete vorgesehen (z.B. Dreispitz, Stöcklin-Areal oder Widen Dornach). Selbstverständlich braucht es aber auch in Zukunft reine Gewerbegebiete, in denen Wohnen ausgeschlossen ist (z.B. Kägen in Reinach).
42	Frischlucht Arlesheim	Auf den Industriebrachen sollen zukunftsorientierte, innovative Firmen (High-Tech) angesiedelt werden.	
43	Müller-Gruppe	Um Wohnen innerhalb von Industrie- und Gewerbebezonen zu vermeiden, sollte der Kanton Industriebrachen übernehmen und nach Rückbau und Altlastsanierung wieder an einen industriellen Investor verkaufen.	Die Strategie der Mischquartiere entstand nicht aus Gründen der Altlastsanierung. Bei einer Umnutzung der Areale müssen vorhandene Altlasten gemäss den Gesetzesbestimmungen analysiert, ausgehoben und fachgerecht entsorgt werden.
44	Frischlucht Arlesheim	Die Altlasten der bestehenden Industriebrachen sind zu untersuchen, zu deklarieren und fachgerecht zu entsorgen.	
45	Müller-Gruppe	Im Raumkonzept Birsstadt wird das Areal der Müller-Gruppe als Mischquartier ausgezeichnet. Gemäss neuem Zonenplan von Münchenstein ist es aber als Industriezone taxiert.	Das Areal der Müller-Gruppe soll klar entsprechend dem Zonenplanentwurf Industriezone bleiben. Das Gebiet für die Mischnutzung beschränkt sich auf den Bereich östlich der Geleise/südlich Känelmattstrasse. <b>Die Darstellung im Raumkonzept wurde angepasst.</b>
46	Müller-Gruppe	Es müssen attraktive Industrie- und Dienstleistungsarbeitsplätze in der Region und der Schweiz geschaffen werden. Nur dies generiert Wohlstand, Konsum und Steuereinnahmen. Zuviel Regulierung und Auflagen vertreiben die Investoren.	Mit dem Raumkonzept soll die Birsstadt auch als Arbeitsstandort gestärkt werden (z.B. durch diverse Verkehrsmassnahmen, die die schnelle Erreichbarkeit der Gewerbestandorte sichern).
47	Gemeinde Aesch	Das Gewerbegebiet Aesch Nord hat grosses Potenzial und eignet sich für eine dichte Bebauung im Siedlungsgebiet. Es soll als Mischgebiet für Gewerbe, Bildung, Forschung und Wohnen entwickelt werden. Die verdichtete Bauweise mit Mischnutzung auf Teilarealen ergänzt und wertet das Gebiet mit attraktivem Wohnraum über dem Gewerbe auf. So können 30'000m2 attraktiver Wohnraum am Siedlungsrand für ca. 500 Personen geschaffen werden. Aesch Nord soll im Raumkonzept Birsstadt 2035 entsprechend abgebildet werden.	Schon im Mitwirkungsentwurf zum Raumkonzept Birsstadt wurde ein Teilgebiet von Aesch Nord als Entwicklungsgebiet für eine Mischnutzung ausgewiesen. <b>Neu ist das Gebiet Aesch Nord als zusätzliches Koordinationsgebiet ausgewiesen.</b> Konzeptinhalte: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mischnutzungen und Wohnen in hoher Dichte im Umfeld der ÖV-Haltestellen</li> <li>- Verbesserung ÖV-Erschliessung und Durchwegung für Langsamverkehr</li> <li>- Hauptstrasse als Rückgrat und Lebensader des Siedlungsgebiet</li> </ul>

			- Hochhäuser mit städtebaulicher Qualität an strategisch wichtigen Orten
48	U. Peter	In den Umstrukturierungsgebieten wie Walzwerk und Dreispitz profitiert die Kultur davon, dass die Quartiere massiv unternutzt und günstig sind. Es ist zu befürchten, dass sich die Kultur bei einer Nutzungsintensivierung nicht halten kann. Das heutige Walzwerk gilt ja eigentlich nur als Zwischennutzung.	Auch für die Gemeinde Münchenstein sind die genannten Areale mit ihren derzeitigen Funktionen wichtig und tragen zur Vielfalt und Attraktivität der Gemeinde bei. Im Walzwerkareal wird derzeit keine Nutzungsintensivierung angestrebt. Mit der laufenden Revision der Siedlungsplanung wird der derzeitige Status auf der Ebene Zonenplanung weiterhin ermöglicht. Im Hinblick auf das Dreispitz-Areal ist die Entwicklung noch offen. Neben dem Anspruch nach Kulturraum zeigt sich in der Region ein grosser Bedarf nach Wohnraum; das Dreispitzgebiet hat diesbezüglich in Teilgebieten gute Grundvoraussetzungen.
49	Baselland	Die Areale Dreispitz, Münchenstein westlich Bahnlinie und Aesch Nord stehen im Widerspruch zum kantonalen Richtplanentwurf, der sie als Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Die Umnutzung hin zu Dienstleistungen stellt kein Problem dar. Eine weitere Umnutzung muss aber politisch abgewägt werden. Die Transformation könnte als längerfristige Option (analog Einzonungen) ins Raumkonzept aufgenommen werden.	Die Birsstadt ist sich bewusst, dass Raumkonzept und KRIP-Entwurf betreffend den Gebieten Aesch Nord, Birsfelder Hafen und Dreispitz nicht übereinstimmen. Sie fordert, dass der KRIP entsprechend angepasst wird (siehe Stellungnahme der Birsstadt zum KRIP, 6. April 2016). Das Gebiet Gstad, westlich der Bahnlinie in Münchenstein kann und soll weiterhin als Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung gelten. Mischnutzungen bzw. neue Wohnungen sollen grundsätzlich östlich der Geleise/südlich Känelmattstrasse entstehen. Das Gebiet westlich der Geleise ist weiterhin als Industriezone vorgesehen.

#### Ortszentren / Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Verdichtungsräume entlang ÖV-Achsen

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
50	U. Peter	Die historischen Ortszentren sind heute nicht mehr die am dichtesten bebauten und belebten Quartiere in der Birsstadt. Es ist fraglich, ob sie ihre Funktion jemals wieder erlangen.	Schweizweit stehen kleinere Städte und Gemeinden vor der gleichen Herausforderung: Mit dem Einkaufen im Internet oder im nahen Ausland verlieren die historischen Zentren als Einkaufs- und Versorgungsstandorte laufend an Bedeutung. Mit verschiedensten Strategien wird versucht, dieser Entwicklung entgegenzuwirken und neue Nutzungen zu finden, die die Zentren beleben. Eine wichtige Massnahme ist die Stärkung des Wohnens im Zentrum, denn mehr Bewohner bedeuten

			auch Belebung und mehr Kunden für die ansässigen Geschäfte. Dies sieht auch das Raumkonzept Birsstadt vor.
51	SP-Sektionen	Wohnen an der Birs soll geprüft werden.	Wohnen in Birsnähe ist v.a. in den Entwicklungsgebieten Widen / Birmatt (Aesch und Dornach) und Stöcklin-Areal (Aesch und Reinach) ein Thema.
52	Baselland	Ist die kartographische Unterscheidung in Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Verdichtungsräume entlang ÖV-Achsen auch eine funktionale? Nur eine Kategorie ausscheiden oder die Unterschiede ausarbeiten.	Unterschied der Kategorien wird im Bericht erläutert.

### Option Siedlungserweiterung

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
53	BNV, Pro Natura, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen	Es ist inakzeptabel, dass die vorgesehenen Siedlungserweiterungen sogar über die Neueinzonungen im Entwurf zur Revision des KRIP BL (2016) hinausgehen. Wehren sich dagegen, dass in Reinach und Aesch aus ökologischer Sicht wertvolles Landwirtschaftsgebiet eingezont wird.	Der Vernehmlassungsentwurf zur KRIP-Anpassung 2016 sieht in der Birsstadt drei mögliche Baugebietserweiterungen vor: Gebiet Langenhag in Aesch, Heiligholz in Münchenstein und Brühl in Reinach  Das Raumkonzept weist als mögliche Siedlungserweiterungen aus:
54	VNVR, QVRN, I. Rüegg	Die Ausdehnung der Siedlung in Reinach Süd wird abgelehnt. Die Siedlungstrenngürtel zwischen Reinach und seinen Nachbargemeinden sind zwingend in ihrer heutigen Ausdehnung in der ausschliesslichen Funktion als Natur- und Erholungsraum beizubehalten. Das Gebiet ist wichtiger Rast-, Futter- und Brutplatz für zahlreiche national prioritäre Arten. Diese wertvolle und in der Birsstadt einzigartige Kulturlandschaft wird seit vielen Jahren mit viel Einsatz seitens Natur- und Vogelschutzverbänden, Landwirten, Jägern und Gemeinde Reinach aufgewertet und die ökologische Qualität laufend verbessert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebiete Langenhag und Hof Häring in Aesch</li> <li>- Brühl in Reinach</li> <li>- Weiermatt/Trottmatt (langfristige Option)</li> <li>- Neuhaus in Reinach (langfristige Option)</li> </ul>
55	Agglo Basel, Solothurn	Die Siedlungsgebiete gemäss KRIP BL und Raumkonzept Birsstadt sollten übereinstimmen. Gewisse Unterschiede kann es geben, z.B. wenn die Birsstadt sich im Raumkonzept bereits Gedanken zu denkbaren zukünftigen Siedlungserweiterungen machen (z.B. mit Flä-	Siedlungserweiterungen sollen erst geprüft werden, wenn die Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung nach innen ausgeschöpft sind. Dazu gehören Aufzonungen mit den Ortsplanungsrevisionen (z.B. bereits realisiert in Reinach), Quartierplanungen mit dichteren Nutzungen für grössere Baulandreserven oder unternutzte Gebiete, Umnutzung von Gewerbegebieten zu Mischquartieren. Auch wenn voraussichtlich in den nächsten 20 Jahren kein Baugebietserweiterungsbedarf besteht, so ist es doch Aufgabe eines Raumkonzeptes, diese Optionen und deren Verortung aufzuzeigen: Welche Gebiete eignen sich für eine Einzonung,



		chenabtauschen und unter Beachtung gewisser Kriterien wie ÖV-Erschliessung möglich). Mit der Kennzeichnung als Option wurde im Raumkonzept eine gute Möglichkeit gefunden, dies darzustellen.	wenn später Bedarf besteht? Wie liegen die entsprechenden Gebiete im Hinblick auf bestehende Infrastrukturen und geplante Verkehrsmassnahmen aber auch Massnahmen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz?
56	Baselland	Allfällige Siedlungserweiterungen müssen gemäss Leitsatz 4 mit der ÖV-Erschliessungsqualität abgestimmt werden. Dies spricht gegen das Gebiet „Weiermatt/Pfeffingerfeld“. Es weist eine zu geringe ÖV-Erschliessungsgüte auf für eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan. Weite Teile gelten aktuell als gar nicht ÖV-erschlossen, im Gegensatz etwa zum Gebiet Neuhof/Fiechtenacker. Ausserdem fehlt das Stärken-/Schwächen-Profil (S. 45f.). Auf S. 45 wird das Heiligholz richtigerweise als „regionale Siedlungserweiterungsreserve“ in zentraler Lage bezeichnet. Trotzdem fehlt es als (auch längerfristige) Einzonungsoption. Empfehlen, das „Heiligholz“ als Einzonungsoption zu bezeichnen, dafür das „Weiermatt/Pfeffingerfeld“ als Option für Einzonungen zu <u>streichen</u> . Mit einer geeigneten Überbauungsform (z.B. Clusterung von Hochhäusern) könnte sogar noch genügend Raum für eine Integration der übrigen Flächen des Heiligholz in den Birsark freigespielt werden.	Das Gebiet Heiligholz wurde im Raumkonzept Birsstadt nicht als Option Siedlungserweiterung aufgenommen. Die Gemeinde Münchenstein priorisiert klar die Aktivierung der Innenentwicklungspotentiale, die bzgl. Wachstumsprognosen ausreichend sind (vgl. Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde Münchenstein). Die langfristige Nutzung des Areals ist derzeit völlig offen und soll in dieser Planungsperiode offen bleiben. Die Möglichkeit einer Bebauung ist genauso denkbar wie das bewusste Freihalten von weiten Teilen oder aber der gesamten Fläche. Mit der expliziten Deklaration als Einzonungsoption würde – wenn auch nur auf einer konzeptionellen Ebene in einer frühen Phase – bereits eine gewisse Entwicklungsrichtung vorgegeben, die für die Gemeinde Münchenstein zum jetzigen Zeitpunkt noch vollkommen offen ist.
57	Muttenz	Bis die Ziele der inneren Verdichtung erreicht sind, muss die Option von Siedlungserweiterungen explizit ausgeschlossen werden.	
58	U. Peter	Ein Wachstum ist mit Aufzonierungen, Siedlungserneuerungen und höheren Flächennutzungslimiten statt Neueinzonungen anzustreben.	
59	BUM Reinach	Eine Erweiterung des Siedlungsgebiets erscheint bis 2035 als unsicher.	
60	I. Rüegg	Die Option Siedlungserweiterung sollte ersatzlos gestrichen und den nächsten Generationen überlassen werden.	

## 2.6 Verkehr

### Allgemeines

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
61	Agglo Basel, Solothurn, Muttenz	Die Aussagen in der Teilstrategie Verkehr werden grundsätzlich als gut beurteilt und entsprechen auch der Orientierung des Agglomerationsprogramms bzw. den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans. Begrüssen es, dass Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt werden sollen und die Bahn- und Tramkorridore das Rückgrat der Siedlungsentwicklung bilden.	<p>Mit dem Raumkonzept wollen die Birsstadt-Gemeinden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen. Bevölkerungswachstum bringt Mehrverkehr. Damit die Lebensqualität in der Birsstadt erhalten bleibt, braucht es aus Sicht der RPLG Birsstadt zwingend Massnahmen, die den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr stärken und so eine Veränderung des Modal splits fördern. Sich individuell im eigenen Auto fortzubewegen, entspricht aber weiterhin einem grossen Bedürfnis. Aus Sicht der Birsstadt-Gemeinden wäre es zwar wünschenswert, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr abnimmt. Eine starke Veränderung des Modal splits erachten die Birsstadt-Gemeinden in den nächsten Jahren aber als nicht realistisch. Für Wohn- und Aufenthaltsqualität und auch für den Wirtschaftsstandort Birsstadt sind darum punktuelle Ausbauten des Strassennetzes trotzdem notwendig.</p> <p>Das Raumkonzept Birsstadt sieht darum ein vielfältiges Massnahmenpaket vor, bestehend aus Verkehrsmanagement und -lenkung, Mobilitätsmanagement Unternehmen und Private, Parkraumbewirtschaftung, ÖV-Massnahmen wie 15 Min.-Takt und neue Haltestelle S-Bahn, neue Tramverbindungen und Busbevorzugung, Förderung Velo- und Fussverkehr, punktuelle Ausbauten MIV-Infrastruktur (Anschlüsse A18, Entlastung Ortsdurchfahrten und Tramkorridore).</p>
62	SP-Sektionen	Die Birsstadt bietet attraktiven Wohnraum stadtnah und gut erschlossen. Damit Arbeit und Wohnen sinnvoll verbunden werden können, braucht es ein gutes Mobilitätskonzept.	
63	VNVR, QVRN	Der Teufelskreis neue Strassen – Siedlungserweiterung - Mehrverkehr – neue Strassen muss durchbrochen werden. Individuelles Verhalten ändert sich erst, wenn der Leidensdruck gross genug wird. Erst wenn der Stau nicht durch Strassenversprechen gelöst wird, werden sich mehr Fahrgemeinschaften bilden, die Menschen näher an die Arbeit ziehen, flexible Arbeitszeitmodelle und zeitlich flexible Betreuungsmöglichkeiten für Kinder entstehen. Das wird uns alle Kraft kosten, mürrisch machen und ärgerlich auf die Politiker. Aber nur so lässt sich ein tiefgreifender Wandel vollziehen, der unsere Ressourcen und Naturräume erhält.	
64	Pro Natura, VNVR, QVRN	Begrüssen die Absicht, den Modal Split zugunsten des ÖV und LV zu verbessern. Die Pläne zum Strassenausbau stehen dazu aber im Widerspruch.	
65	U. Peter	Die Massnahmen zur Verbesserung des Modal Split reichen nicht aus.	
66	Frischlufte Arlesheim	Steht einem Ausbau der MIV-Infrastruktur kritisch bis ablehnend gegenüber. Ausbauten sollten nur mit gleichzeitigen Rückbauten andernorts vorgenommen werden.	
67	Wirtschaftskammer	Zukünftig werden neue Mobilitätsarten möglich sein. In der Raumplanung sollte es deshalb um Trassensicherung und die Orientierung	

		an Korridoren gehen, ohne Differenzierung zwischen MIV und ÖV. MIV und ÖV dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Dass der Modal Split zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs verändert werden soll, wird deshalb abgelehnt. Begrüsst, dass die Stossrichtung ELBA-Ausbau, die für einen gleichwertigen Ausbau von Strasse und Schiene steht, dem Raumkonzept Birsstadt zugrunde liegt.	
68	Müller-Gruppe	Die Hauptverkehrsachsen in der Region müssen ausgebaut und nicht mit teuren Schikanen unattraktiv gestaltet werden. Für Gewerbe und Handel ist die Zugänglichkeit mit dem Auto überlebenswichtig.	Der RPLG Birsstadt ist bewusst, dass die gute Erreichbarkeit sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr ein wichtiger Standortfaktor ist.
69	Baselland	Gewisse Probleme bestehen nur während der Hauptverkehrszeiten und z.T. nur richtungsabhängig, womit noch Handlungsspielräume vorhanden sind. Diese Differenzierung fehlt.	Dies beurteilen die Birsstadt-Gemeinden anders. Zudem sind die Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten die entscheidende Dimensionierungsgrundlage zur Gewährleistung eines ordentlichen Betriebs.

#### Analyse Verkehr

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
70	Baselland	Zumindest in der Analyse sollte gewürdigt werden, dass das Birs-eck von Verkehrsströmen aus dem Leimen- und Laufental Richtung Basel durchquert wird. Bezüglich Massnahmen mit Auswirkungen auf diesen Durchgangsverkehr ist dies zu bedenken (Teilumfahrung Reinach, Anschluss Angenstein oder Ausbau A18).	Textliche Ergänzung in Kap. 3.4.1, Analyse Verkehr: „ <b>Die Birsstadt wird von Verkehrsströmen aus dem Laufental und Leimental Richtung Basel durchquert.</b> “
71	Baselland	Kap. 3.4.1: Abb. 14 zum Veloverkehr sollte als Hintergrund auch die Siedlungsstruktur enthalten, denn diese ist funktional fast wichtiger als die Naherholungsräume.	<b>Wurde angepasst.</b>
72	Baselland	Kap. 3.4.2 (SWOT Verkehr): Gleichgewicht Einwohner / Beschäftigte als Stärke erwähnen. Dieser Mix reduziert in der Tendenz den Pendlerverkehr (distanzmässig). Allenfalls Bahnhof-Umfeldentwicklung als Chance beim Thema Siedlung platzieren. Bei den Gefahren die Zunahme der Zuströme Laufental – Basel erwähnen.	<b>Die ersten beiden Vorschläge wurden aufgenommen.</b> Die Entwicklung Bahnhof-Umfeld ist mit der Chance „Entwicklung neuer Zentralitäten“ in der SWOT Siedlung bereits erfasst.

ÖV

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
73	BUM Reinach	Grosse ÖV-Projekte werden aufgrund der knappen Mittel der öffentlichen Hand schwer zu realisieren sein. Einfacher wird es, die bestehenden Netze auszubauen.	Stimmt. Das Raumkonzept sieht deshalb einen Mix aus beidem vor. Grosse Vorhaben müssen aber jetzt aufgegleist werden, sonst kommen sie gar nie. Z.B. müssen die Trassen für zukünftige Tramverbindungen rechtzeitig gesichert und vor Überbauung freigehalten werden.
74	SP-Sektionen	Die Taktverdichtung der S-Bahn ist sehr wichtig.	Die RPLG Birsstadt stimmt zu.
75	SP-Sektionen	Die Erschliessung des Kägens soll mit einer Tramstrecke geschehen, nicht allein mit einer Busverbindung, deren Qualität vom Verkehrsaufkommen abhängt. Eine separate Birsbrücke muss diskutiert werden.	Das Raumkonzept Birsstadt schlägt langfristig eine Tramverbindung vor, kurz- bis mittelfristig könnte aber die Verbesserung der Busverbindung eine Lösung sein.
76	Baselland	Das Gebiet Kägen würde durch die für den Ausbauschnitt 2030 des STEP-Programms angemeldete neue Tramspanne Reinach-Dornach ausreichend erschlossen. Haben aber Bedenken ob sich dies verkehrstechnisch in der Bruggstrasse umsetzen lässt. Die Machbarkeit sollte aber bei Schlüsselprojekten nachgewiesen werden, sonst wird das Konzept geschwächt.	Auch den Birsstadt-Gemeinden wäre es sehr recht, wenn der Korridor für eine zukünftige Tramverbindung schon genau definiert wäre und die Machbarkeit vorläge. Das Projekt liegt aber in der Zuständigkeit der Kantone. In der Stellungnahme des Kantons BL wird darauf verwiesen, dass dieser Projekte in seinem Zuständigkeitsbereich selber durchführen will. Die Birsstadt würde es sehr begrüßen, wenn die Abklärungen zu den Trassenvarianten bald getroffen werden und die betroffenen Gemeinden sind gerne bereit mitzuwirken.
77	BUM Reinach	Tramspanne Reinach – Dornach: Anstatt mittig in der Bruggstrasse könnte das Tram auch parallel zur Bruggstrasse (südlich) geführt werden. Damit könnten viele Probleme umgangen werden (Birsbrücke, Kapazitätsreduktion Bruggstrasse). Gehen davon aus, dass dies schon genauer untersucht wurde.	Der Kanton Baselland hat bereits erste Studien durchgeführt. Bezüglich der zukünftigen Trasse sind aber noch diverse Fragen offen, z.B. zum Anschluss in Dornach. Es braucht deshalb weitere Abklärungen und Variantenstudien, sowohl zu einer Linienführung auf der Bruggstrasse, als auch zu einer separaten Führung weiter südlich.
78	VNVR, QVRN	Für die wichtige Tramspanne Reinach – Dornach muss eine andere Lösung gefunden werden, als eine Umgehungsstrasse Reinach Südwest. Das Raumkonzept soll dementsprechend angepasst werden.	Aufgrund der Siedlungsentwicklung in der Region Basel hat der Tangentialverkehr, zum Beispiel zwischen Birs- und Leimental, überdurchschnittlich stark zugenommen. Es braucht darum Massnahmen. Die konkrete Linienführung der Tramspanne Reinach – Dornach steht noch nicht fest. Teil der weiteren Abklärungen zur Tramspanne muss auch die Notwendigkeit einer neuen Verbindungsstrasse Reinach Südwest sein. Beim Entscheid für eine Trassenvariante müssen verschiedene
79	I. Rüegg	Es sollte eine sanftere Lösung gesucht werden statt Tram/Langsamverkehr auf der Bruggstrasse in Verbindung mit einer neuen Umfahrung. Z.B. sollte der Bus Vorrang haben.	

		Mit einigen Anpassungen/Entflechtungen genügt ausserdem der Veloweg Dornachbrugg über den Tierpark nach Reinach. Der Zugang zum Gebiet Kägen könnte via Tierpark sicher entwickelt werden.	<p>Interessen abgewogen werden. U.a. müssen folgende Fragen beantwortet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Welche Linienführung des Trams ist technisch machbar und finanzierbar?</li> <li>- Welche weiteren Verkehrsinfrastrukturen braucht es für die jeweiligen Trassenvarianten? Z.B. eine neue Birsbrücke? Oder eine neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest zur Entlastung der Bruggstrasse?</li> <li>- Auswirkungen der Tramvariante und der weiteren Verkehrsinfrastrukturen auf Landschaft (Siedlungstrenngürtel, Fruchtfolgeflächen, Artenvielfalt etc.)?</li> <li>- Auswirkungen auf Siedlung (ruhige Wohnquartiere, Belebung Zentrum, Verkehrslärm etc.)?</li> <li>- Auswirkungen auf Nachbarregionen (Verkehrsverlagerung)?</li> <li>- Welche Massnahmen müssen ergriffen werden, um die negativen Auswirkungen möglichst klein zu halten? (z.B. unterirdische Realisierung der Verbindungsstrasse, Einplanen von Vernetzungskorridoren, städtische Gestaltung der Tramachse mit gemischten Geschäfts- und Wohnnutzungen etc.).</li> </ul> <p><b>Im Raumkonzept wurden diese Überlegungen sinngemäss ergänzt.</b></p>
80	SP-Sektionen	Es braucht überall separate Busspuren.	Dem Anspruch an „überall Busspuren“ stehen beschränkte örtliche Platzverhältnisse auf den Kantonsstrassen, v.a. in den leistungsbestimmenden Strassenknoten gegenüber.
81	Baselland	Anstelle von Buspriorisierung sollte durchgehend von Fahrplanstabilität für den strassengebundenen ÖV gesprochen werden.	Das Raumkonzept Birsstadt spricht bewusst von Buspriorisierung. Ziel ist, wo möglich separate Busspuren zu realisieren, bzw. dem Bus vor dem MIV den Vorrang einzuräumen.
82	U. Peter	Buslinien können abschnittsweise auch über Autobahnen geführt werden, wenn diese verflüssigt werden. Ausserdem braucht es neue, schnellere ÖV-Verbindungen: Nicht nur in den überfüllten Hauptbahnhof Basel, sondern auch direkt ins Kleinbasel; nach Pratteln und Liestal, z.B. zu den neuen Arbeitsgebieten in Salina Raurica.	Wird zur Kenntnis genommen.

83	U. Peter	Die Tramverlängerung in Birsfelden lohnt sich nur mit einer massiven Nutzungsveränderung im Hafeneareal.	Siedlungsentwicklung im Hafeneareal Birsfelden und Tramverlängerung bedingen sich gegenseitig und sollen deshalb auch im gleichen Zeitraum angeschoben und umgesetzt werden.
84	Basel-Stadt, Baselland	Die geplanten Siedlungsverdichtungen im Hafen Birsfelden sind nur sinnvoll, wenn es gelingt, den ÖV deutlich auszubauen.	
85	Baselland	Die Linienführung im Bereich Birsfelden Nord ist nicht korrekt dargestellt. Die Linienführung der Tramlinie Sternenfeld (im Aggloprogramm 3 angemeldet) ist noch nicht genauer definiert. Sie würde aber voraussichtlich nicht als Stichstrecke geführt.	Es handelt sich im Raumkonzept um eine schematische Darstellung. Eine Konkretisierung der Linienführung muss im Rahmen der Umsetzung erfolgen.
86	Baselland	Das Dreispitzareal wird heute eher peripher erschlossen. Eine optimale Erschliessung müsste mittels einer neuen Tramlinie oder Verlegung bestehender Buslinien erfolgen.	Das Raumkonzept Birsstadt sieht eine bessere ÖV-Erschliessung des Dreispitzareals vor.
87	Baselland	Das ausgewiesene Mischgebiet in Aesch Nord wird von der Buslinie 65 nicht direkt erschlossen. Aesch müsste eine Erschliessung mittels zusätzlicher Buslinie prüfen.	Im Gebiet Aesch Nord ist u.a. eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung in der Tiefe des Gebiets durch Bus auf den Pfeffingerring und eine Optimierung der ÖV-Anbindung in Ost-West-Richtung an die zukünftige Haltestelle Öpfelsee vorgesehen. <b>Das Raumkonzept Birsstadt wurde entsprechend ergänzt.</b>
88	U. Peter	Busse im ländlichen Raum sind weder effizient noch umweltbewusst, stattdessen braucht es als ÖV subventionierte Sammeltaxis. Aber dies liegt ausserhalb des Birsstadt-Perimeters.	Wird zur Kenntnis genommen, kann aber im Raumkonzept Birsstadt nicht behandelt werden, da sich dieses auf das Birstal beschränkt.

#### MIV

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
89	BNV, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen	Die Konflikte werden bei den MIV-Ausbauplänen nicht aufgezeigt. Dies sollte aber Bestandteil des Raumkonzepts sein, welches wiederum eine wichtige Grundlage für den Infrastrukturausbau sein wird. Z.B. zerstören der Zubringer Dornach oder der Anschluss des Pfeffingerrings an die Ettingerstrasse wertvolle Naturräume. Die Verbindungsstrasse Reinach Südwest durchquert gar einen im KRIP festgesetzten Siedlungstrenngürtel. Siedlungstrenngürtel sind von Bauten und Anlagen frei zu halten.	Zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen beanspruchen Landschaft. Es muss dabei um ein Abwägen verschiedener Interessen gehen, z.B. dem Interesse daran, auch in gut erschlossenen, stadtnahen Gemeinden Wohnraum zur Verfügung zu stellen – aber natürlich auch den Interessen von Natur- und Landschaftsschutz. Dies muss in der weiteren Planung miteinfließen (siehe auch Antwort 78/79 zu Tram Reinach). Die Linienführung des Zubringers Dornach ist mit der Weiterentwicklung der Bauungsstrategie Widen zu überprüfen. <b>Im Raumkonzept Birsstadt wurde ein Hinweis auf die bestehenden</b>

		Zusätzlich würden wertvolle Fruchtfolgeflächen und Aufwertungsmassnahmen im Rahmen des Projekts HOPP HASE zerstört.	<b>Interessenkonflikte ergänzt.</b>
90	U. Peter	Nachfrageorientiertes Mobilitätsmanagement ist ein Widerspruch in sich. Mobilitätsmanagement ist heutzutage fast automatisch angebotsorientierte Verkehrsplanung. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung hat oft nicht zu einer hohen Verkehrsqualität geführt, sondern dient dazu den MIV mehr zu stauen und den Umstieg zu befördern. Ohne Stau ist der Umstieg aber Illusion.	Leider besteht in dieser Frage, je nach Standpunkt der Interessen und der persönlichen Grundhaltung zur Mobilität, keine Einigkeit. Das Raumkonzept Birsstadt basiert auf einer relevanten Bevölkerungszunahme, und diese ist sicher mit einer zusätzlichen Mobilität verbunden. Unbestritten ist, dass im Bereich des Mobilitätsmanagements im Kanton BL noch ungenutzte Potentiale bestehen.
91	Frischluf Arlesheim	Untersuchen, ob die Einführung einer Maut innerhalb des Siedlungsgebiets Entlastung bringen würde.	Die RPLG Birsstadt ist der Ansicht, dass die lokale Einführung einer Maut in der Birsstadt nicht sinnvoll ist.
92	Baselland	Die Kapazitätserhöhungen der Anschlüsse A18 könnten im Plan (S. 81) dargestellt werden.	Im Text wird dies erläutert. Im Plan aus darstellerischen Gründen unter „Ausbau A18“ zusammengefasst.
93	Muttenz	Die A18 soll als Rückgrat der MIV-Erschliessung vermehrt zur Entlastung der Hauptverkehrsstrassen beitragen (Leitsatz 4). Dies ist nur mit einer Kapazitätserweiterung des Knotens Hagnau in Muttenz erstrebenswert.	<b>Unter Leitsatz 4 wurde ergänzt, dass die A18 als Rückgrat der MIV-Erschliessung die Hauptverkehrsstrassen nur entlasten kann, wenn auch eine Kapazitätserweiterung des Knotens Hagnau in Muttenz angegangen wird.</b>
94	U. Peter	Das Konzept berücksichtigt zu wenig, dass etliche Verkehrsachsen (MIV und ÖV) bereits übervoll sind. Es benötigt aber immense Investitionen, um die Kapazitätsgrenzen noch zu erhöhen. Z.B. müsste der Autobahnknoten St. Jakob / Schänzli massiv erhöht werden.	
95	Frischluf Arlesheim, BUM Reinach, SP-Sektionen	Die Autobahn A18 hat eine grosse Trennwirkung. Eine teilweise (begrünte, z.T. mit Fotovoltaik versehene) Überdeckung der A18 könnte dieses Problem lösen. Dies kann z.B. etappenweise geschehen, mit Beginn an den neuralgischen Stellen, wo Wohnungsentwicklungspotenzial vorhanden ist. Ausserdem könnte die durchgehende Anbringung eines Flüsterbelags die Lärmbelastung reduzieren.	Eine Überdeckung der A18 würde die Trennwirkung tatsächlich entschärfen. Dies sehr kostspielige Massnahme ist allerdings höchstens punktuell umsetzbar. Der Aktionsplan Birspark Landschaft sieht vor, eine Überdeckung der A18 im Bereich Aesch anzustreben. Damit könnte gleichzeitig eine Vernetzung für den Langsamverkehr und eine ökologische Vernetzung geschaffen werden. Ein Flüsterbelag kann generell die Lärmemissionen reduzieren. Dies gilt natürlich nicht nur für die Birsstadt. Die flächendeckende Anbringung von Flüsterbelägen ist zurzeit weder von Bund noch von Kantonen geplant.

96	Wirtschaftskammer	Mittel- bis langfristig wird die A18 nicht den ganzen Verkehr aus dem Birstal und Leimental aufnehmen können. Damit wird ein äusserer Ring oder neuer Erschliessungskorridor zur Entlastung des Leimentals nötig. Die Birsstadt sollte auch solche, ausserhalb liegende Projekte in ihre Strategie aufnehmen.	Im Rahmen des ELBA-Prozesses hat sich gezeigt, dass die sogenannte Südumfahrung sehr umstritten und nicht zweckmässig ist. In der entsprechenden Landratsvorlage zur KRIP-Anpassung war sie deshalb nicht mehr enthalten.
97	IG Südumfahrung NEIN	Noch offen ist, wie die Planungen der Birsstadt mit den Planungen des Leimentals und von Allschwil verknüpft werden. Befürchtet, dass die Südumfahrung wieder Teil dieser Verknüpfung werden könnte. Das Raumkonzept Birsstadt schliesst dies nicht aus. Dass die Südumfahrung die Verkehrsprobleme nicht lösen kann, wurde aber im Rahmen von ELBA genügend erklärt. Die Birsstadt-Gemeinden sollten sich darum explizit von der Südumfahrung distanzieren.	Das Raumkonzept Birsstadt macht keine anderslautenden Aussagen. Es beschränkt sich aber auf Aussagen zur Birsstadt selbst.
98	Pro Natura, Teil der BUM Reinach	Eine neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest wird aus verschiedenen Gründen abgelehnt: Die neue Strassenverbindung führt durch einen Siedlungstrenngürtel, der gemäss KRIP grundsätzlich frei von neuen Bauten bleiben muss. Sie zerschneidet wichtiges Kulturland und verursacht hohe Kosten. Ausserdem ist sie aus regionaler Sicht nicht sinnvoll, da sich die Verkehrsbelastung lediglich verschieben und dann z.B. in Therwil eine weitere Ortsumfahrung nötig machen würde.	Die RPLG Birsstadt nimmt dies zur Kenntnis. Die neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest steht nur dann zur Debatte, wenn die Tramspange Reinach – Dornach auf der Bruggstrasse realisiert wird. Vor einem Variantenentscheid müssen alle genannten Argumente ebenfalls mit abgewägt werden (siehe Antwort 78/79).
99	VNVR, QVRN, I. Rüegg	Die neue Ortsumfahrung Reinach Süd zum Autobahnanschluss Aesch nord wird abgelehnt. In der Reinacher Ebene und den umgebenden Landschaftsräumen sind verschiedene Schutzzonen vorhanden und eine stattliche Anzahl national prioritärer Arten kommen hier vor, z.B. Feldhase, Turmfalke und Schleiereule. Das Gebiet ist wichtig als Rast-, Futter- und Brutplatz. Diese wertvolle und in der Birsstadt einzigartige Kulturlandschaft wird seit vielen Jahren mit viel Einsatz seitens verschiedener Protagonisten (Natur- und Vogelschutzverbände, Landwirte, Jäger, Gemeinde Reinach) aufgewertet und die ökologische Qualität laufend verbessert.	



		Der Druck auf diese Fruchtfolgeflächen ist riesig und wird mit dem Ausbau des Strassennetzes (Anschluss Pfeffingerring an Ettlingerstrasse) weiter zunehmen. Der Siedlungstrenngürtel muss zwingend erhalten bleiben.	
100	SP-Sektionen	Die Verlegung der Hauptstrasse Arlesheim-Münchenstein muss sorgfältig überdacht werden. Sie entlastet die Ortskerne, bringt möglicherweise aber auch neuen Ausweichverkehr.	Im Verkehrskonzept Gstad muss möglicher Ausweichverkehr Achse Hauptstrasse auf Achse Bahnhofstrasse berücksichtigt werden. Ausweichverkehr soll auf die A18 oder die Talstrasse geleitet werden.
101	Baselland	Die neue Verbindungsstrasse von der Sundgauerstrasse Richtung Norden führt durch einen Entwicklungsschwerpunkt, da sind Konflikte vorprogrammiert und das Belassen auf der bisherigen Achse angezeigt. Die durchgängige MIV-Verbindung ist mit dem bestehenden Kantonsstrassennetz bereits vorhanden und eine neue Lage wäre (entgegen der Einteilung auf S. 106) gegenwärtig keine kantonale Aufgabe.	Konflikte infolge Durchgangsverkehrs durch den Ortskern von nationaler Bedeutung und dessen Anwohner sind der Grund für die angestrebte Verlegung der Kantonsstrasse in das Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Durch die vorgesehene Routenführung werden primär Wohngebiete entlastet und ein Entwicklungsgebiet erschlossen.
102	Baselland	S. 107, erste Massnahme, Klammer (... Aesch sind notwendig, jedoch mit dem Ausbau Knoten...) bitte ändern. Der Vollanschluss hat in der Ortsdurchfahrt nur bedingt eine Auswirkung, weshalb die flankierenden Massnahmen hier nicht zwingend sind. Ggf. könnte die Arlesheimerstrasse erwähnt werden (parallele Achse zu neuem Anschlussystem).	Der Vollanschluss soll auch eine Verkehrsentlastung im Ortszentrum von Aesch ermöglichen. Die Frage der dazu notwendigen flankierenden Massnahmen ist in der Projektkonkretisierung zu klären.

### Parkplätze

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
103	Basel-Stadt	Es ist erfreulich, dass die Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht erwähnt ist.	Die Birsstadt-Gemeinden erachten die heute im Kanton Basel-Landschaft geltende Pflicht zur Erstellung von 1.3 Parkplätzen pro Wohnung in der gut erschlossenen Agglomeration mit dichtem ÖV- und LV-Netz als nicht zweckmässig. Eine Anpassung der Gesetzgebung ist dringend notwendig und wird von der Birsstadt seit langem gefordert.
104	VNVR, QVRN	Unterstützen die Aufhebung der Pflicht zur Erstellung oberirdischer Parkplätze. Damit lässt sich wertvoller Frei- und Grünraum in der Siedlung gewinnen.	

105	U. Peter	Parkhäuser und Parkplätze bei den grossen Arbeitsplatzgebieten sollen einen angemessenen Betrag kosten, nur so lässt sich der Modal split optimieren.	Das Raumkonzept sieht auch eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze und ein Mobilitätsmanagement bei Unternehmungen und Privatpersonen als Massnahme vor.
106	Frischlufte Arlesheim, U. Peter	Park & Ride-Anlagen im Siedlungsgebiet sollten geprüft werden. Z.B. haben Bahnhöfe Bedarf an günstigem Park & Ride, damit man aus ländlichen Gemeinden auf den ÖV umsteigen kann.	Die Erweiterung des Park & Ride-Angebotes hat in der Kernagglomeration keine Priorität.

### Langsamverkehr

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
107	Muttenz	Es fehlt ein visionäres Konzept zum Veloverkehr als identitätsstiftende Mobilitätsform, das über einzelne Aufwertungsmassnahmen hinausgeht.	Nach der Verabschiedung des Raumkonzepts muss das Thema Fuss- und Veloverkehr weiter vertieft und es müssen konkrete Projekte erarbeitet werden. Auf Gemeindeebene ist dies z.T. schon geschehen, da entsprechende Projekte ins Aggloprogramm Basel, 3. Generation eingegeben wurden.
108	U. Peter	Das Velonetz sollte gleichwertig zum ÖV behandelt und nicht punktuell sondern generell ausgebaut werden.	
109	Basel-Stadt	Fuss- und Veloverkehr sind strategisch gut abgehandelt, aber die Konkretisierung ist für den Veloverkehr sehr knapp und fehlt für den Fussverkehr ganz.	
110	U. Peter	Die Velomassnahmen sind lokaler Natur und verkennen, dass die Veloachsen insgesamt viel schneller, direkter und durchgehender sein müssen. Schnelle Velorouten brauchen breite, hindernis- und knotenfreie und gut asphaltierte Radwege.	<p>In den Gemeinden der Region herrschen bereits heute gute Voraussetzungen für den Langsamverkehr. Schnelle, direkte und durchgehende Velorouten sind in der Birsstadt zum Teil schon vorhanden. Insbesondere die kantonalen Velorouten, die meistens parallel zum Tal laufen, können als schnelle Velorouten genutzt werden. Mängel gibt es hingen in West-Ost-Richtung und auch entlang der Birs. Die Ziele bezüglich der Velowege in der Birsstadt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherstellen einer dichten und gefahrenarmen Vernetzung für VelofahrerInnen</li> <li>- Definierte Velowege in Ost-West-Richtung und parallel zur Birs optimieren, attraktiver gestalten und bekannt machen (auch z.B. neue Brücke über A 18 und Birs).</li> </ul> <p>Um das Velonetz zweckmässig zu entwickeln, braucht es die Ausarbeitung eines Projektes als überkommunal koordiniertes Gesamtpaket.</p>

111	U. Peter	Leistungsfähige Veloachsen dürfen nicht auf Kantonsstrassen oder auf Fuss- und Wanderwegen geführt werden. Bei der Entflechtung von Rad- und Gehwegen muss die Schweiz von Deutschland, Dänemark etc. lernen.	Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sind bekannt. Zur Wegenetzdefinition müssen aber verschiedene Ansprüche betrachtet werden. Z.B. besteht im Uferbereich der Birs potenzieller Konfliktstoff. Langsamere Veloverbindungen bergen weniger Konflikte mit FussgängerInnen und können auch besser in Gehwegen integriert werden. Die konkrete Umsetzung der Velomassnahmen wird erst in der nächsten Phase entwickelt. Dabei muss sicher auch das Thema schnelle Verbindungen bzw. Entflechtung aufgenommen werden, das mit der steigenden Beliebtheit von E-Bikes an Bedeutung gewinnt. Die sinnvolle Anregung, sich von Projekten in Deutschland, Dänemark usw. inspirieren zu lassen, wird aufgenommen.
112	U. Peter	Die Elektromobilität wird vergessen. Es braucht v.a. auch für e-Bikes schnelle und sichere Velorouten, z.B. von Aesch nach Basel. Schnelle e-Bikes gelten rechtlich als Mofas und dürfen nicht die gleichen Wege wie Velos benützen.	Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurden ein Velohaupttroutennetz und Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. Das Thema ist für die Birsstadt jedoch weiter zu vertiefen. <b>Abb. 14 wurde ersetzt durch einen Ausschnitt aus dem Velohaupttroutennetz gemäss Aggloprogramm 3.</b>
113	U. Peter	Die Karten und Texte zum Velonetz zeigen wenig Ortskenntnis (z.B. hat Abb. 14 viele Fehler). Die Velofahrenden benützen auch viele Schleichwege (Spazierwege), die jedoch z.T. für Velos nicht erlaubt sind.	Es bestehen zwei Velorouten zwischen Gartenstadt und Bahnhof Münchenstein. Beide weisen ungefähr dieselbe Länge auf. Die eine Variante geht über die kantonale Veloroute (via Heiligholzstrasse). Die andere folgt der kommunalen Route über die Schulackerstrasse und Loogstrasse. Aus Sicht der Gemeinde bestehen genügend attraktive Veloverbindungen. Zudem wird die Nachfrage nach der Verbindung dieser beiden Punkte als eher gering eingeschätzt.
114	Basel-Stadt	Auf der strategischen Ebene sollten im Velohaupttroutennetz (Konzeptkarte S. 82) Querverbindungen zwischen Gartenstadt und Bahnhof Münchenstein ergänzt werden.	Die Teilstrategie Verkehr (Kap. 7.2.1) wurde ergänzt: <b>Eine Aufzählung der vorgesehenen LV-Massnahmen wurde eingefügt.</b> Die Aufzählung zum Koordinationsgebiet Reinach / Dornachbrugg (S. 83) wurde ergänzt: <b>„Schaffung einer attraktiven Velo- und Fussverbindung von Dornachbrugg ins Arbeitsgebiet Kägen (gemäss Aggloprogramm Basel, 2. Generation)“</b>
115	Baselland	Deutlich machen, wo ein Mangel der Veloverbindung besteht (S. 79, 80, 82). V.a. die Verbindung Bhf. Dornach-Arlesheim – Reinach Kägen sollte verbessert werden.	Der Birsraum im Bereich Widen soll bewusst von zusätzlichen Infrastrukturen mit Trennwirkung freigehalten werden.
116	Baselland	Prüfen, ob das Gebiet Dornach Widen durch eine neue Fuss-/Veloquerung über die Birs für den Langsamverkehr besser erschlossen werden kann.	

117	VNVR, QVRN, I. Rüegg	Der durchgehende Veloweg entlang der Birs muss ausserhalb von Vorranggebieten Natur umgesetzt werden. Der rechtsseitige Teil der Reinacherheide soll als Rückzugsgebiet geschlossen bleiben und für Velofahrende, Spazierende und Hunde nicht zugänglich gemacht werden.	Die Reinacher Heide geniesst als Trockenwiesengebiet von nationaler Bedeutung einen hohen Schutzstatus. Massnahmen für Erholungssuchende und Velofahrende müssen mit den Schutzinteressen vereinbar sein.
-----	----------------------	--	---

### Siedlungsorientierte Strassen

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
118	U. Peter	Die Hauptachsen können nur siedlungsverträglich werden, wenn der durchschnittliche tägliche Verkehr gesenkt werden kann. Mit den Wachstumsstrategien der Birsstadt scheint dies wenig aussichtsreich.	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 sowie des Fuss- und Veloverkehrs gerecht zu werden. <b>Das Raumkonzept Birsstadt wurde mit einer entsprechenden Erläuterung ergänzt.</b>
119	Baselland	Es ist nicht klar, was unter siedlungsorientierten Strassen verstanden wird. Die Kantonsstrassen müssen ihre Funktionalität erhalten. Die Siedlungsverträglichkeit ist darum nur beschränkt umsetzbar. Eine attraktive Ausgestaltung des Strassenraums und eine gute Querbarkeit innerhalb der Siedlung sind positiv. Es ist aber nicht klar, ob dies gemeint ist. Der Spielraum für siedlungsorientierte Strassenabschnitte auf Kantonsstrassen kann beschränkt sein, darum sollten klarere Prioritäten gesetzt werden.	
120	Baselland	Die Umgestaltung und Aufwertung der Tramachsen (als Handlungsfeld vorgesehen, Kap. 4.1.4) ist nur eingeschränkt möglich. In Ortszentren wie in Reinach oder auf Abschnitten entlang von Gemeindestrassen (z.B. abklassierte Emil Frey-Strasse) bestehen mehr Spielräume als anderswo.	Wird zur Kenntnis genommen.

## 2.7 Landschaft

### Allgemeines

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
121	MuttENZ	Leitsatz 5, Handlungsfeld der Freiraumentwicklung und der Teilstrategie Landschaft wird zugestimmt. Die Birsspark Landschaft hat das Potenzial, den wesentlichsten Beitrag zur Identität der Birsstadt und dem Zusammenhalt der Bevölkerung leisten zu können. Sie ist geografisch und inhaltlich Kern der gemeinsamen Birsstadt und muss im Mittelpunkt der weiteren regionalen Entwicklung stehen.	Die RPLG Birsstadt unterstützt diese Einschätzung voll und ganz.
122	Baselland	Die Aussagen zum Thema Landschaft sind im Vergleich zu Verkehr und Siedlung deutlich weniger konkret (z.B. wenig konkrete Massnahmen in Kap. 9). Es wird v.a. auf das bestehende Freiraumkonzept verwiesen. Es bleibt aber unklar, wie Siedlungsentwicklung und Freiraum aufeinander abgestimmt werden sollen.	Siehe Einleitung.
123	Baselland	Im Freiraumkonzept Birsstadt (Kap. 2.6) wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerung nicht weiter wachsen wird und darum das Angebot quantitativ ausreicht. Hingegen wird im Raumkonzept Birsstadt von einem Bevölkerungswachstum ausgegangen. Die Aussagen aus dem Freiraumkonzept sind mit dem Raumkonzept nicht kongruent. Aktuelle Analysen und Ergänzungen sind aber nicht erkennbar.	Der Aktionsplan Birsspark Landschaft, der parallel zum Raumkonzept Birsstadt erarbeitet wurde, geht von denselben (kantonalen) Wachstumsprognosen wie das Raumkonzept aus. Die Aussagen aus Aktionsplan und Raumkonzept sind damit kongruent.
124	BUM Reinach	Der Druck auf die Naturräume wird aufgrund der höheren Einwohnerdichte zunehmen. Es ist wichtig, dass Birsspark Landschaft, Reinacher Heide und Naherholungsgebiet Bruderholz geschützt und naturnah weiterentwickelt werden.	Dies ist auch den Birsstadt-Gemeinden ein grosses Anliegen.
125	Solothurn	Das Konzept Birsspark Landschaft, auf welches immer wieder Bezug genommen wird, wird nur angedeutet. Zum besseren Verständnis müsste dieses im vorliegenden Raumkonzept kurz erläutert werden.	Der Aktionsplan Birsspark Landschaft und das Raumkonzept Birsstadt wurden parallel erarbeitet. Die Anliegen flossen im wechselseitigen Ausgleich ein. Der Informationsaustausch zwischen den Projekten wurde durch die Gemeinde Münchenstein sichergestellt. Austausch fand auch zwischen den Planungsbüros statt. Der Aktionsplan Birsspark Landschaft behandelt die Themen Natur,

126	BNV, Pro Natura, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen, I. Rüegg	<p>Die Birsstadt-Gemeinden werden durch die Auszeichnung „Landschaft des Jahres 2012“ verpflichtet, die Natur- und Landschaftswerte in einer zunehmend stärker bebauten Landschaft zu erhalten, zu fördern, Konflikte zu erkennen und Lösungen zu entwickeln. Das Raumkonzept Birsstadt bezieht Natur und Landschaft aber nicht als gleichwertige Entwicklungsziele ein. Freiräume dienen nicht dem Erhalt der Biodiversität und der Landschaft, sondern lediglich zur „quantitativen Versorgung der Wohnbevölkerung mit nutzbaren Freiräumen“. Das Raumkonzept muss grundlegend überarbeitet werden.</p> <p>Im Rahmen von Workshops mit den unterschiedlichen Interessengruppen zur Birsspark Landschaft wurde versprochen, dass das Landschaftsentwicklungskonzept in das Raumkonzept einfließt. Es liegt aber nicht vor und die angekündigte Abstimmung ist nicht erfolgt. Die Aussagekraft des Raumkonzepts wird stark geschwächt, weil der Einbezug des Landschaftsentwicklungskonzepts fehlt. Wie wichtig die Koordination und der Einbezug sind, zeigt sich an den MIV-Ausbauplänen. Das Landschaftsentwicklungskonzept gehört ins Raumkonzept hinein und nicht als Beiwerk daneben.</p>	<p>Landschaft und Freiräume ausführlich. Die entsprechenden Inhalte sind aber im Mitwirkungsentwurf des Raumkonzepts textlich tatsächlich knapp gehalten. Die RPLG Birsstadt versteht, dass so viele Fragen der Mitwirkenden zum Thema Landschaft unbeantwortet blieben und der Eindruck entstand, dieses sei nicht ungenügend behandelt worden (siehe auch Einleitung und Antwort 12).</p> <p><b>Im Raumkonzept wurden deshalb die Kapitel zu Freiraum und Landschaft textlich überarbeitet. Ausserdem wurde ein weiteres Handlungsfeld „Erhalt, Förderung und Schutz der wertvollen Naturräume“ ergänzt, welches im Rahmen des Aktionsplans Birsspark Landschaft weiter vertieft wurde.</b></p>
127	I.Rüegg	<p>Der fachliche Austausch im Bereich Umwelt/Landschaft wird als fragmentarisch bezeichnet (S. 23). Bei den Workshops zum Birsraum mit den unterschiedlichen Interessengruppen engagierten sich aber viele Aktive in ihrer Freizeit. Beteiligt waren z.T. auch Pro Natura und BNV.</p>	<p>Im Rahmen von Birsspark Landschaft haben sich verschiedene Interessengruppen mit grossem Engagement eingebracht. Die RPLG Birsstadt ist sich auch bewusst, dass die verschiedenen Organisationen im Bereich Umwelt / Landschaft gut vernetzt sind und zusammenarbeiten. Die Bemerkung auf S. 23 bezieht sich auf die Zusammenarbeit der Gemeinden untereinander. Lange Zeit wurde neben den Themen Siedlung und Verkehr auch die Landschaft vorwiegend aus kommunaler Sicht betrachtet und eine Abstimmung in der ganzen Birsstadt fand bis zum Start des Projekts Birsspark Landschaft (Freiraumkonzept, Birsuferweg, Aktionsplan) nur vereinzelt statt.</p>

128	BNV, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen, VNVR, QVRN	Sind unzufrieden mit der bisherigen Birsstadt-Planung. 2011 haben die Sektionen des BNV die Naturwerte der Birsstadt-Landschaft kartiert und das ARP BL hat die Resultate digitalisiert. Die Unterlagen gingen vom ARP an die Gemeinden und sollten als Grundlage bei der weiteren Planung einbezogen werden. Der BNV und seine Sektionen erhielten aber nie eine Rückmeldung. Die Workshops zum Thema Birsspark-Landschaft waren gut vorbereitet und moderiert und werden begrüsst. Ob und wie die Resultate in die weitere Planung einfließen, ist aber nicht bekannt.	Die Kartierung ist als Grundlage in die Erarbeitung des Aktionsplans Birsspark Landschaft mit eingeflossen. Die Birsstadt-Gemeinden hoffen, dass sie die offenen Fragen mit dem Aktionsplan Birsspark Landschaft beantworten können. Der Aktionsplan soll der Öffentlichkeit ab Mai bis Ende 2016 vorgestellt werden.
129	I. Rüegg	Generell müssen zwingend Räume mit Vorrang Natur ausgeschieden und ein Schutz- und Nutzungskonzept Besucherlenkung ausgearbeitet werden.	Die Besucherlenkung zum Schutz der Naturwerte ist im Aktionsplan Landschaft in verschiedenen Massnahmen mit berücksichtigt. Mit der Entwicklung von neuen Räumen für Freizeit und Erholung soll gemäss Aktionsplan gleichzeitig der Freizeitdruck von den Kernzonen der Biodiversität weggelenkt werden.
130	I. Rüegg	Zu den Institutionen von überkommunaler Bedeutung sollte auch ein Naturschutzzentrum gehören (Handlungsfelder, S. 55)	<b>Die Aufzählung wurde mit „Naturschutzzentrum“ ergänzt.</b>

### Birsspark Landschaft

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
131	Solothurn	Das Erhalten, Schaffen, Fördern von naturnahen Ufern mit standortgerechter, einheimischer Ufervegetation und das Freihalten von Bauten und Anlagen ist mit dem Hochwasserschutz vereinbar zu lösen. Bei der Aufwertung der Freiräume für Erholungssuchende sind primär attraktive Grünräume innerhalb der Umstrukturierungsareale und die Zugänge zur Birs zu beachten. Diese Absicht ist in den grau hinterlegten Kästen mit den Leitsätzen zum Freiraum zu integrieren. Damit kann der Druck durch Erholungssuchende auf die naturschützerisch wertvollen Gebiete entlang der Birs gemildert werden.	Die Kapitel zu Freiraum und Landschaft wurden im Raumkonzept Birsstadt textlich grundlegend überarbeitet (siehe auch Einleitung).

132	BNV, Pro Natura, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen	Der Birsraum wird auf die Funktion als Erholungsraum reduziert. Dies hebt übergeordnete Gesetze und Konzepte aus. Offenbar ging vergessen, dass z.B. die Reinacher Heide mit ihrer nationalen Bedeutung einen hohen naturschützerischen Stellenwert auch im Raumkonzept haben müsste.	Der Birsraum wird im Aktionsplan Birspark Landschaft detailliert und differenziert behandelt. Es wurde keineswegs vergessen, dass die Reinacher Heide ein bedeutendes Naturschutzgebiet ist. Damit die Karten lesbar bleiben, musste die Darstellung jedoch vereinfacht werden. Mit der Darstellung als „Birspark Landschaft“ wird darauf verwiesen, dass für dieses Gebiet auch der Aktionsplan Birspark Landschaft zu konsultieren ist.
133	VNVR, QVRN	Die Reinacher Heide muss als Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung auf allen Karten erkennbar sein und in der Legende betitelt werden.	
134	VNVR, QVRN, I. Rüegg	Kritisieren generell die Bezeichnung „Birspark“, die der Birsuferlandschaft mit ihren vielfältigen Ökosystemen nicht gerecht wird. Der Birsraum sollte als Naturrückzugsgebiet der verdichteten Birsstadt-Agglomeration verankert werden, und nicht als Park. Die Bezeichnung soll möglichst bald geändert werden, z.B. in „Naturraum Birs“, „Naturrückzugsgebiet Birs“ oder „Birslandschaft-Mosaik“.	Der Birsraum wird als „ <u>Birspark Landschaft</u> “ bezeichnet. Diese Bezeichnung weist darauf hin, dass die Anliegen der Bereiche Birspark (Erholung, Freizeit) mit denen der Landschaft (Natur- und Landschaftsschutz) integral entlang der Birs und in ihren unterschiedlichsten Ausprägungen zu erhalten und entwickeln sind. Der Birsraum als grüne Ader ist sowohl für Natur wie für die Bevölkerung von hoher Bedeutung.
135	BNV, NVV Dornach, NV Arlesheim, NVV Aesch-Pfeffingen, VNVR, QVRN VNVR, QVRN	Sind unzufrieden mit dem Freiraumkonzept (Umland, 2009), als einer Vision von Landschaftsgestalten, die der vielfältigen Birslandschaft als Lebensraum für Pflanzen und Tiere nicht gerecht wird.	Mit dem Aktionsplan Birspark Landschaft ist ein Instrument entwickelt worden, welches nebst Anliegen von Freiraum und Erholung stark auf die Aufwertung und Sicherung der Naturwerte fokussiert. Mit der entsprechenden Verankerung des Aktionsplans im Raumkonzept ist die notwendige Ausgewogenheit in diesem Punkt sicher gestellt.
136	Baselland	In der Konzeptkarte Kap. 6 werden Leuchtturmprojekte dargestellt. Im Bericht fehlen aber Aussagen dazu. Was ist deren Ziel, wer setzt sie um, Zeithorizont?	Die Leuchtturmprojekte wurden im Rahmen des Aktionsplans Birspark Landschaft erarbeitet. Die Leuchtturmprojekte haben Vorzeige- und Vorbildcharakter und sollen die Bereiche Naturschutz und Erholung vereinen. Der Aktionsplan definiert Massnahmen zur Umsetzung der Leuchtturmprojekte, Zeithorizont und Zuständigkeiten. <b>Ein entsprechender Hinweis wurde im Raumkonzept Birsstadt ergänzt.</b>



## Vernetzungskorridore

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
137	I. Rüegg	Allgemein dürfen in der Planung Birsstadt Vernetzungskorridore nicht vergessen gehen. Beim Ausbau der A18 und des weiteren Strassennetzes soll an Wildtierbrücken gedacht werden.	<p>RPLG Birsstadt dankt für die Hinweise und Anregungen.</p> <p><b>Das Raumkonzept Birsstadt wurde wie folgt angepasst:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Aussagen zu den Vernetzungskorridoren wurden im Kapitel 7.3 Landschaft ergänzt.</b></li> <li>- <b>Die Vernetzungskorridore in Konzeptkarte Freiraum S. 85 wurden gemäss Aktionsplan ergänzt</b></li> <li>- <b>Die Vernetzungskorridore wurden auch auf der Raumkonzept-Gesamtkarte S. 73 dargestellt</b></li> </ul> <p>Im Aktionsplan Birsspark Landschaft sind Vernetzungssachsen ausgewiesen die mit geeigneten Massnahmen erhalten, gefördert oder geschaffen werden sollen. Diese bereits existierenden oder potenziellen Vernetzungssachsen sind auch im Raumkonzept Birsstadt dargestellt. Sie sollen bei der weiteren Planung und baulichen Entwicklung mitberücksichtigt werden.</p> <p>Vorgesehen ist auch eine Massnahme, für Fledermäuse, Nachtfalter etc. einen möglichst lichtarmen Birsridor zu schaffen.</p>
138	Solothurn	Bei der Konkretisierung sollten noch offene Fragen angegangen werden, z.B.: Wie sind Vernetzungssachsen durch das Siedlungsgebiet und über Infrastrukturen hinaus auszubilden? Wo bestehen bereits (öffentliche) Grünräume in diesen Achsen und wo sind allenfalls neue bauliche Anlagen erforderlich?	
139	Baselland	In der Konzeptkarte Freiraum werden Vernetzungskorridore festgelegt. Es fehlen aber konkrete Hinweise zur Umsetzung. Auch bei den Teilgebietskonzepten der Koordinationsgebiete (Reinach-Dornachbrugg und Widen-Birmatt) sind die Vernetzungskorridore nicht erkennbar. Oft liegen sie an eingedolten Bächen. Eine Ausdolung dieser Fliessgewässer könnte das Rückgrat für neue Freiräume und Aufwertungen bilden.	
140	Frischlucht Arlesheim	Begrüssst die Vernetzungskorridore zwischen der Birs und den umliegenden Wäldern. Es ist aber nicht ersichtlich, wie diese umgesetzt werden können. Neben den grünen Vernetzungskorridoren sind auch schwarze Vernetzungskorridore (ohne Lichtimmissionen) einzuplanen.	

## Landschaftsgebiete ausserhalb des Birsraums

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
141	VNVR, QVRN	Lehnen ab, dass zur Vereinfachung die Betrachtungen auf die Natur- und Erholungsräume entlang der Birs beschränkt wurden. Die umgebenden Landschaftsräume stehen in einer Beziehung zur Birsstadt-Siedlung. Die Funktionalität der umgebenden Landschaftsräume trägt zur Entlastung des Birsraums bei. Dieser Entlastungseffekt wird immer wichtiger werden, je mehr Menschen in der Birs-	<p>Die RPLG Birsstadt ist sich bewusst, dass auch Gebiete wie der Bruderholzrücken, das Gempenplateau oder die Klusebene eine grosse Bedeutung als Natur- und Landschaftsraum und für die Naherholung haben. Der Birsraum steht mit diesen im Zusammenhang: Einerseits braucht es eine Vernetzung zwischen den Landschaftsräumen, andererseits kann eine Förderung der Erholungsnutzung in einem Gebiet den Druck auf ein</p>

		stadt wohnen. Nur durch ausreichend unterstützende Massnahmen in diesen Entlastungsgebieten lässt sich der Erholungsdruck von der Birs abziehen.	<p>anderes mindern. Dies wurde im Rahmen des Aktionsplans Birspark Landschaft beachtet. Hauptsächlich steht zwar der Birsraum im Fokus, der Betrachtungsraum wurde aber im Hinblick auf Vernetzung für Natur und Landschaft, aber auch bezüglich der Verbindungen des Langsamverkehrs und als Ergänzung zum Erholungsangebot erweitert.</p> <p>Für die ganze Birsstadt steht der Birsraum als gemeinsame Mitte klar im Vordergrund. Die anderen Landschaftsgebiete werden zurzeit noch v.a. auf Gemeindeebene betrachtet. Hier ist v.a. auch die Abstimmung mit Gemeinden und Regionen ausserhalb der Birsstadt gefragt. Z.B. betrifft der Bruderholzrücken Dornach, Arlesheim und Birsfelden wenig. Dafür müssen Schutz und Nutzung mit den Leimentaler Gemeinden abgestimmt werden.</p>
142	I. Rüegg	Die Hügelzüge sollten nicht weiter erschlossen werden, es existiert bereits ein dichtes Wegenetz. Stattdessen braucht es vermehrte Wildruhezonen.	

#### Freiräume im Siedlungsgebiet, Birszugänge

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
144	Basel-Stadt	In der Teilstrategie wird formuliert, dass Angebot und Nutzbarkeit der Freiräume im Siedlungsgebiet im Zug der Verdichtung erweitert werden. In den Erläuterungen wird aber nur noch von einer Möglichkeit gesprochen. Eine verbindlichere Formulierung wäre wünschenswert.	<p>In Kap. 7.3.1 Teilstrategie Landschaft wurde der letzte Satz angepasst: <del>Zudem besteht jedoch bei den Umstrukturierungsarealen die Möglichkeit, neue Freiräume auszuweisen und die Zugänglichkeit zur Birs zu verbessern.</del> <b>„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 werden und punktuell die Zugänglichkeit zur Birs gemäss Aktionsplan Birspark Landschaft aufgewertet werden.“</b></p> <p>Dabei soll auf eine hohe ökologische Qualität der neuen Freiräume geachtet und betreffend Birszugängen die Interessen des Naturschutzes berücksichtigt werden.</p> <p>Der Aktionsplan Birspark Landschaft definiert auch Massnahmen in Wohn- und Gewerbegebieten, die den Birsraum entlasten sollen (Urban</p>
145	VNVR, QVRN, I. Rüegg	Es ist sehr wichtig, dass mit dem Umnutzungsprozess von Industriegebieten zu Mischnutzungen neuer öffentlicher Freiraum geschaffen wird. Diese Flächen müssen eine hohe ökologische Qualität aufweisen.	
146	I. Rüegg	Um den Birsraum zu entlasten, sollten bei allen grösseren Überbauungen ökologisch gestaltete Freiräume („Pocket parks“) innerhalb des Areal entstehen. Dies gilt insbesondere bei der Umnutzung von Industriearealen, z.B. Stöcklin-Areal und Gebiet Widen, Dornach.	

147	VNVR, QVRN, I. Rüegg	Das Freiraumkonzept (Umland, 2009) schlägt für die neuen Freiräume im Birspace Uferzugänge vor. Dies bedeutet einen starken Eingriff in die sensible Uferschutzzone und wird nur in befestigten Bereichen von niedriger ökologischer Qualität unterstützt. Bei Standorten für neue Birszugänge müssen die verschiedenen Naturinventare zwingend berücksichtigt und sie sollen durch Naturschutz-ExpertInnen beurteilt werden.	Gardening, Pocket Parks in Gewerbegebieten).
148	VNVR, QVRN	Schlechtes Beispiel am Birsufer: Arlesheim, Schorenweg, auf der Höhe der UPS-Lagerhallen nahe der ARA-Brücke. Hier wurden letztes Jahr Fichtenstämme am Steilhang befestigt, um den Uferzugang zu versperren, da sich der Eisvogel hier oft aufhält. Nun ist ein Waldstück zwischen Schorenweg und Birs gerodet, an der Uferkante sind zwei Trampelpfade etabliert und es finden Grillpartys statt.	Die genannte Parzelle befindet sich im Eigentum des Kantons. In den letzten Jahren fanden in diesem Bereich einige Eingriffe infolge der Erneuerung des kantonalen Abwasserkanals statt. Die Gemeinde Arlesheim ist bestrebt, den Uferbereich aufzuwerten. Im Aktionsplan Birspark Landschaft ist diese Aufwertung auch mittels der beabsichtigten Pocket Parks vorgesehen. Ausgewählte Teile des Uferbereichs sollen für die Passanten freier zugänglich gestaltet werden, um im Gegenzug Naturwerte besser schützen zu können.
149	Solothurn	Für das Koordinationsgebiet Widen/Birsmatt (Kap. 9) wird als Zielsetzung „Gestaltung und Nutzung des Birsufers und der Zugänge zur Birs“ genannt. Die kantonalen Vorgaben bezüglich extensiver Gestaltung und Nutzung des Gewässerraums im Rahmen der Birspark Landschaft sind darin eingebunden.	Wird zur Kenntnis genommen.
150	I. Rüegg	Das Anliegen, im Siedlungsgebiet ebenfalls Angebote für Erholung und Aufenthalt zu schaffen, wird unterstützt. Im Raumkonzept (S. 77) sind aber kaum Flächen ausgewiesen, die als Freiräume im Siedlungsgebiet vorgesehen sind. Im Süden Reinachs sind „Freiräume“ geplant, die bereits heute zu den Freiräumen gehören, allerdings ausserhalb des Siedlungsgebiets.	Die Konzeptkarte Freiraum auf S. 85 zeigt schematisch, wo neue Freiräume in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten entstehen sollen. Im kleinen Massstab des Raumkonzepts sind diese Gebiete nicht parzellenscharf darstellbar, ausserdem ist die genaue Lage oft noch nicht bekannt. Die Konzeptkarte Siedlung auf S. 77 zeigt nur die geplanten Siedlungsmassnahmen. Auf der Gesamtkarte auf S. 73 sind alle drei Themenbereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft vereinfacht zusammengefasst. Dargestellt sind hier unter der Bezeichnung „Freiräume im Siedlungsgebiet“ die schon bestehenden grossen Freiräume (Sport- und Schulanlagen), bei denen zukünftig als Massnahme eine Mehrfachnutzung geprüft werden soll.

151	Basel-Stadt	Folgende Ergänzungen zum Thema Freiräume werden vorgeschlagen: In den Leitsätzen Siedlung (S. 70) und Freiräume (S. 71) sollten neben der Aufwertung des öffentlichen Raums explizit die Freiräume erwähnt werden. Ausserdem fehlt ein Bezug zur Kernaussage (S. 8), dass im Siedlungsgebiet und an der Birs weitere Angebote für Erholung und Aufenthalt geschaffen werden sollen.	Der Leitsatz Siedlung wurde wie vorgeschlagen ergänzt: „Bei der Siedlungsentwicklung nach Innen ist die Siedlungsqualität zu verbessern, insbesondere der öffentliche Raum <b>und die Freiräume</b> sind aufzuwerten.“ Der Bezug zu S. 8 ist in den Leitsätzen Freiraum (S. 71) enthalten.
152	Baselland	Es ist unklar, ob die dargestellten Inhalte einer Bestandesanalyse oder einer Konzeptvorstellung entsprechen (sind die Freiräume im Siedlungsgebiet zu erhalten, aufzuwerten oder neu zu schaffen?). Eine Präzisierung in der Legende wäre wünschenswert.	Die Legende zur Konzeptkarte Landschaft und Freiraum wurde angepasst: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vernetzungskorridor <b>erhalten und aufwerten</b></li> <li>- Freiräume im Siedlungsgebiet / Sport- und Schulanlagen: Mehrfachnutzung <b>fördern</b></li> <li>- Freiräume in Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten <b>schaffen</b> (Lage schematisch)</li> <li>- Freiräume Schwerpunkt Naturschutz <b>erhalten und fördern</b></li> </ul>

## 2.8 Detailbemerkungen

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
153	Basel-Stadt	Zu Beginn wäre eine inhaltliche, organisatorische und geografische Definition der Birsstadt hilfreich.	<b>Kapitel 1 wurde entsprechend ergänzt.</b>
154	Basel-Stadt	Bei der Ausgangslage wird das Aggloprogramm zwar erwähnt, es fehlt aber ein Bezug zum Korridorprozess Birstal sowie eine Erläuterung zu dessen Berücksichtigung im Raumkonzept.	<b>Kapitel 2.4 wurde entsprechend ergänzt.</b>
155	U. Peter	Anstelle von Abb. 12 besser eine Erreichbarkeitsdarstellung wie beim Bundesamt für Statistik verwenden.	Die Erreichbarkeitsdarstellung wurde für den Zweck als nicht geeignet erachtet.
156	BUM Reinach	Der Erfolg der Birsstadt-Planung hängt v.a. davon ab, ob die Vorteile der gemeinsamen Planung für alle sichtbar und nachvollziehbar sind. Bildbeispiele im Raumkonzept sind eher unglücklich gewählt.	Die RPLG Birsstadt stimmt zu. Das Raumkonzept Birsstadt ist komplex und abstrakt. Für die Mitwirkung wurde deshalb versucht, das Raumkonzept Birsstadt inhaltlich und grafisch ansprechend aufzubereiten. Nach der Verabschiedung bzw. für die weiteren Schritte braucht es sicher weitere Kommunikationsmassnahmen, die das Raumkonzept verständlich und die Vorteile nachvollziehbar machen.

## 2.9 Zusammenarbeit und weiteres Vorgehen

Nr.	Mitwirkende	Eingaben	Stellungnahme RPLG Birsstadt
157	Baselland	Das gemeinsame Raumkonzept ist ein Meilenstein in der Raumplanung des Kantons und auf geeignete Weise in der kantonalen Richtplanung zu berücksichtigen.	Die Birsstadt hat im Kanton Basel-Landschaft Pionierarbeit geleistet. Nun gilt es, die Resultate zu sichern. Als erster Schritt wollen die Gemeinderäte der Birsstadt eine gemeinsame Vereinbarung zur Umsetzung des Raumkonzepts verabschieden. Dies ist allerdings nur eine Notlösung. Die Birsstadt-Gemeinden wünschen deshalb, dass die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn das Instrument des regionalen Richtplans (auch über Kantonsgrenzen hinweg) ermöglichen.
158	Basel-Stadt	Würden eine Behördenverbindlichkeit des gemeinsamen Raumkonzepts sowohl auf den kommunalen Ebenen als auch auf der Stufe (Teil-) Richtplan begrüßen.	
159	SP-Sektionen	Bedauern, dass der Kanton BL bisher keine gesetzlichen Grundlagen für eine Regionalplanung geschaffen hat. Das dem Landrat vorliegende Gesetz für neue Gemeindestrukturen bleibt auf halbem Weg stehen.	
160	U. Peter	Bedauert, dass der Kanton Baselland das Projekt nicht mehr unterstützt und dieses sogar mit anderslautenden Zielsetzungen für dasselbe Gebiet beeinträchtigt.	Die Birsstadt ist zuversichtlich, dass die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan gelingen wird.
161	U. Peter	Die Birsstadt soll eine regionale Raumplanungsgruppe institutionalisieren, welche hochgradig transparent arbeiten muss.	Die Pilotphase der Regionalplanung wird mit der Verabschiedung des Raumkonzepts abgeschlossen. Wie genau die Zusammenarbeit in Zukunft organisiert wird, ist noch offen und wird auch von der neuen kantonalen Gesetzgebung abhängen (Gemeinderegionengesetz BL in Erarbeitung).
162	SP-Sektionen	In den Birsstadt-Gemeinden sollten im Moment keine Zonenplanrevisionen, Quartierplanungen etc. durchgeführt werden, die nicht überkommunal abgestimmt sind und den Zielen des Raumkonzepts Birsstadt widersprechen. Damit würde die ganze Planungsarbeit zur Makulatur.	Die RPLG Birsstadt stimmt zu. Seit dem Start der Regionalplanung nimmt RPLG jeweils auch zu Zonenplanrevisionen der Gemeinden Stellung und überprüft sie auf Übereinstimmung mit dem Raumkonzept Birsstadt.
163	SP-Sektionen	Die gemeinsame Raumplanung ist ein wichtiger erster Schritt. Es braucht aber zusätzliche Anstrengungen in verschiedenen Bereichen, um die Identität der Birsstadt zu fördern.	Eine Identität der Birsstadt wird sich schrittweise entwickeln, wobei der Birsspark Landschaft einen ganz wesentlichen Beitrag leisten kann. Die verstärkte Zusammenarbeit ist auf jeden Fall nicht nur in der Raumplanung sinnvoll und wird in anderen Bereichen z.T. auch schon praktiziert. Beispiele: Wasserversorgung, Energieregion Birsstadt, etc.

164	BUM Reinach	Mit einer verstärkten Zusammenarbeit z.B. betreffend Soziales, Kultur, Sicherheit, Gesundheit, Alter könnten das Dienstleistungsangebot verbessert, die Effizienz erhöht und längerfristig die Kosten gesenkt werden.	Auch Einrichtungen mit überkommunaler Ausstrahlung sollen im Kontext der Birsstadt bzw. der Teilstrategien Siedlung, Verkehr und Landschaft betrachtet werden.
165	BUM Reinach	Kultureinrichtungen, Schulen, Sportanlagen, Spitäler und Einkaufszentren sind überkommunal bedeutsam. Sie sollen sich der Birsstadt-Planung unterordnen und in Zentrumsnähe, gut mit dem ÖV erreichbar erstellt werden.	
166	Baselland	Betreffend Sachbereich Verkehr: Unterstützen die fachlichen Arbeiten gerne und möchten jene Arbeiten, welche den kantonalen Zuständigkeitsbereich betrifft in der Regel selber durchführen bzw. zumindest eng begleiten.	Die Birsstadt-Gemeinden freuen sich darauf, gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft diese Aufgaben anzugehen und hoffen, auf eine gute Zusammenarbeit. Als besonders wichtig erachten sie eine baldige Festlegung und Sicherung der zukünftigen ÖV-Trassen sowie die gemeinsame Bearbeitung des Themenfelds der siedlungsorientierten Strassen.
167	Agglo Basel, Solothurn	Die Siedlungsentwicklung kann nur durch Qualität erfolgreich umgesetzt werden. Wichtig werden in Zukunft der Erfahrungsaustausch und der Mut zum Erproben neuer Wege sein. Eine gute Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Ämtern, dem Aggloprogramm und der Birsstadt ist deshalb auch in Zukunft sehr erwünscht.	Birsstadt dankt für die engagierte fachliche Unterstützung durch Geschäftsstelle Agglo Basel bei Erarbeitung Raumkonzept und stimmt zu, dass weiterer Austausch von Erfolgsrezepten und eine weitere Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle und den andern Entwicklungskorridoren enorm wichtig sind.
168	I. Rüegg	Kantonale Verbände und lokale Naturschutzvereine würden den fachlichen Austausch im Vorfeld von konkreten Planungen wie z.B. Birsuferweg sehr begrüßen.	Birsstadt-Gemeinden werden die kantonalen und lokalen Verbände und Vereine gerne informieren und einbeziehen.
169	D. Wronsky	Die bessere Verkehrsverbindung Reinach –Dornach scheint eines der schwierigsten Vorhaben zu sein und es ist noch vieles offen. Darum wird ein Freiwilligen-Workshop zum Durchspielen möglicher Anschluss- und Trassenvarianten vorgeschlagen.	Die RPLG Birsstadt dankt für die Anregungen und hat bereits das persönliche Gespräch gesucht.

### 3. Mitwirkende

Nr.	Organisation	Name
1	Amt für Raumplanung, Solothurn	Lionel Leuenberger
2	Amt für Raumplanung Basel-Landschaft	Martin Kolb
3	Planungsamt Basel-Stadt	Susanne Fischer, Julian Pfefferle
4	Geschäftsstelle Agglo Basel	Patrick Leypoldt, Jessica Fässler
5	Gemeinderat Muttenz	Peter Vogt, Christoph Heitz
6	Gemeinderat Aesch	Marianne Hollinger, Matthias Gysin
7	Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental	Christian Pestalozzi
8	SP-Sektionen „Birsstadt“ (Aesch-Pfeffingen, Arlesheim, Birsfelden, Münchenstein, Reinach)	Regula Meschberger
9	Frischlufft Arlesheim	Marco Gigli, Marcel Liner
10	Sachkommission Bau, Umwelt, Mobilität (BUM) des Einwohnerrates Reinach	Markus Huber
11	IG Südumfahrung NEIN	Elisabeth Schneider-Schneiter, Thomas Tschopp
12	Pro Natura Baselland	Urs Chrétien
13	Basellandschaftlicher Natur- und Vogelschutzverband BNV	Susanne Bréchet Schönthal
14	Natur- und Vogelschutzverein Dornach	Dieter Grass
15	Verein für Natur- und Vogelschutz Reinach, Quartierverein Reinach Nord	Ines Schauer
16	Natur- und Vogelschutzverein Aesch-Pfeffingen	Patrick Schaub
17	Naturschutzverein Arlesheim	Daniela Villaume
18	Wirtschaftskammer Baselland	Christoph Buser
19	MVM Pack Holding AG, Müller Group	Peter Müller
20	Landhof-Garage AG	Renzo Miotto
21		Dieter Wronsky, Arlesheim
22		Irene Rüegg, Arlesheim
23		Urs Peter, Birsfelden