



Raum für die Zukunft

Verein Birsstadt | Domplatz 8 | 4144 Arlesheim
Geschäftsstelle Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
4410 Liestal

Arlesheim, den 25.09.2020

Vernehmlassung Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Birsstadt wurde zur Behördenkonsultation betreffend Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eingeladen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr.

Grundsätzliches

Die Zusammenarbeit des Vereins Agglo Basel mit den Regionen und den Gemeinden mit Mitwirkungsmöglichkeiten, Korridorprozessen und umfangreicher Information wird sehr geschätzt und begrüsst.

Die Birsstadt erarbeitet aktuell in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft, Solothurn und Basel-Stadt ein «Mobilitätskonzept Birsstadt» mit Horizont 2040. Mit dem Mobilitätskonzept sollen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Birsstadt möglichst konkret aufeinander abgestimmt werden. Eine gemeinsame, von allen zehn Birsstadt-Gemeinden getragene Mobilitätsstrategie soll zukünftig auch als Grundlage für die Eingabe von Massnahmen in der Birsstadt in die Aggloprogramme Basel dienen.

Duggingen, Grellingen und Muttenz sind Teil des Vereins Birsstadt und damit auch dieser Stellungnahme, auch wenn sie im Aggloprogramm Basel dem Korridor Laufental/Thierstein bzw. dem Korridor Hochrhein zugeordnet werden (siehe Kartenband, Karte 1.2 Korridore der Agglomeration Basel).

Zukunftsbild

Mit Schreiben vom 30. August 2019 hat die Birsstadt zum Zukunftsbild und den Teilstrategien Siedlung Stellung genommen. Aus unserer Sicht wurden einige wichtige Punkte umgesetzt. Weiterhin sind aber im Zukunftsbild die ÖV-Verbindungen sehr grob dargestellt und es fehlen die Tangentialbeziehungen zwischen den Tälern.

Angesichts der engen funktionalen Verflechtung ist es zu begrüessen, dass Münchenstein, Birsfelden und Teile von Muttenz neu dem Agglomerationszentrum zugerechnet werden.

Situations- und Trendanalyse

In der Situations- und Trendanalyse sind unter Punkt 5.3 die diversen Landschaften und Freiräume teils sehr ausführlich beschrieben. Der Schwerpunkt wird hauptsächlich auf die grünen Finger gelegt. Aus Sicht der Birsstadt ist dies jedoch nicht ausreichend und das blaue Band der Birsspark Landschaft sollte diesen gleichgestellt werden. Gerade weil dieser Raum in der Talsohle liegt und dadurch einem ständigen Druck betreffend Siedlung, Erholung und Mobilität ausgesetzt ist, kommt ihm eine grosse Bedeutung zu. Er ist zentral für die Quervernetzung der grünen Finger Bruderholz und Tafeljura sowie der Längsvernetzung zum Rhein. Mit dem Aktionsplan Birsspark Landschaft liegt ein behördenverbindliches Dokument vor, welches die ausgewogene Gestaltung zwischen Natur und Erholung gewährleistet. Dass auch mit dem erhöhten Nutzungsdruck aus dem Siedlungsgebiet Naturschutz möglich ist, zeigen z.B. die Gebiete in der Reinacher Heide und dem Vogelhölzli in Muttenz deutlich auf. In diesen Gebieten ist auch die Grösse des Gewässerraums für die Längsvernetzung vorhanden. Der für die Natur, Landschaft und Erholung äusserst wertvolle Perimeter der Birsspark Landschaft ist zu schützen und soll punktuell im Rahmen der Massnahmen aus dem Aktionsplan weiter aufgewertet und entwickelt werden. Der Fokus liegt gleichermassen auf der Naherholung und dem Naturschutz. Neue zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen sollen im Grundsatz ausserhalb dieses Raumes umgesetzt werden. Zudem ist der Birsraum, neben Landschaft, Natur und Erholung, auch das Rückgrat der regionalen Wasserversorgung und bedarf dadurch zusätzlichen Schutz. Diese Aspekte bilden die Grundlagen für zukünftige Planungen.

In Hauptbericht, Kap. 5.3 «Landschaft und Freiräume», S. 88 wird vermerkt, dass das Birstal im Siedlungsgebiet nur wenige ökologische Trittsteine/Freiflächen aufweise. Dies ist aus unserer Sicht je nach Teilgebiet sehr unterschiedlich. Wir bitten deshalb, die Formulierung zu ergänzen: «sind *zum Teil* nur wenige ökologische Trittsteine/Freiflächen vorhanden.»

Handlungsbedarf Birstal

Die Schwachstellen und der Handlungsbedarf in der Birsstadt werden im Hauptbericht, Kap. 8.4, S. 189 – 194 analysiert. Als Hauptproblem wird eine hohe Strassenverkehrsbelastung und damit verbunden eine ungenügende Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV festgestellt. Abhilfe sollen die Ausbauprojekte im Knotenbereich Dornach/Aesch, Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten, eine konsequente Buspriorisierung und eine stärkere Verlagerung vom MIV auf ÖV und Velo schaffen. Das ÖV-Angebot wird verbessert mit dem ¼-Takt bei der S-Bahn und tangentialen ÖV-Angeboten zwischen Birstal und Leimental (starke Bushauptachsen und längerfristig neue Tramachse Dornach – Reinach – Therwil). Ausserdem soll der Veloverkehr in der Birsstadt sowohl auf den radialen Routen für den Pendlerverkehr als auch auf den tangentialen Beziehungen weiter ausgebaut werden. Siedlungsstrukturell sollen aufgrund mangelnder Bauzonenreserven die grossen Entwicklungsareale und die Innenentwicklung und städtebauliche Aufwertung entlang der ÖV-Achsen im Vordergrund stehen.

Die Birsstadt unterstützt die festgestellten Schwachstellen und den daraus abgeleiteten Handlungsbedarf. Die Analyse deckt sich grundsätzlich mit den Erkenntnissen aus dem Raumkonzept Birsstadt 2035, dem Aktionsplan Birsspark Landschaft und aus dem laufenden Planungsprozess zum Mobilitätskonzept Birsstadt. Die Birsstadt verfügt über wenig Bauzonenreserven, aber über bedeutende Entwicklungs- und Transformationsgebiete mit grossem Potenzial für eine Siedlungsverdichtung in zentraler Lage nahe der Kernstadt Basel. In der Erschliessung wichtiger Entwicklungsareale und Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung bestehen noch Defizite. Dicht besiedelte Quartiere und Arbeitsplatzgebiete sind für die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen sehr wichtige Treiber. Eine attraktive ÖV-Erschliessung der wichtigen Entwicklungsgebiete Aesch Nord, Schoren/Unteri Widen in Arlesheim/Münchenstein, Dornach Widen, Münchenstein Dreispitz, Muttenz Polyfeld und Hagnau sowie Reinach Kägen ist darum zwingend.

Detailbemerkungen:

Hauptbericht, Kap. 8.4

- S. 189: ¼-Takt der S-Bahn bis Aesch ist leider erst in STEP AS 2035 vorgesehen (statt STEP AS 2030).
- S. 191: Als Schwachstelle wird «wenig öffentlicher und nutzbarer Freiraum im Siedlungsgebiet» aufgeführt. Die Birsstadt verfügt über vielfältiges Angebot an öffentlichen Freiräumen in den Siedlungsgebieten. Aufgrund der wachsenden Wohnbevölkerung steigen aber der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Freiräume und die Nachfrage nach neuen, gut erreichbaren und multifunktional nutzbaren Freiräumen im Siedlungsgebiet. Die Schwachstelle sollte deshalb umformuliert werden.
- S. 192: Handlungsbedarf betreffend belastete Ortsdurchfahrten: «In ausgewählten Fällen sind weitergehende Entlastungslösungen mit neuen Infrastrukturen umzusetzen (z.B. Verlegung Kantonsstrasse Arlesheim – Münchenstein und Teilumfahrung Reinach Süd)». Bitte Verweis auf Teilumfahrung Reinach Süd aus der Klammerbemerkung streichen, da eine Vertiefung der Massnahme noch aussteht und damit noch nicht geklärt ist, ob diese tatsächlich umzusetzen ist.
- S. 192: Die ungenügende Anbindung der Birsstadt mit dem öffentlichen Verkehr an die grossen Arbeitsplatzgebiete im Basler Norden sollte als Schwachstelle bzw. Handlungsbedarf aufgenommen werden, der durch die Schaffung einer direkten "Express"-Verbindung vom Bahnhof Muttenz über Birsfelden Richtung Badischer behoben werden könnte und die als Alternative zum überlasteten Bus 36 fungieren würde (→entsprechende Ergänzung der Karte Handlungsbedarf Birstal).

Karte 4.3 Handlungsbedarf Birstal:

- Die Karte ist schwer lesbar, da verschiedene Kategorien sich farblich kaum unterscheiden (z.B. Engpässe/Netzlücken Tramnetz und Ausbaubedarf Busangebot) und sich Signaturen überlagern.
- Korrekturen Veloverkehr Reinach: Auf der Birsigtalstrasse besteht keine Netzlücke (Velostreifen vorhanden), deshalb als «ungenügende Veloinfrastruktur» darstellen. Auf der Therwilerstrasse besteht gemäss Schwachstellenanalyse Langsamverkehrsnetz (Studie im Auftrag der Energie-Region Birsstadt, 2018) betreffend Veloverkehr

kein Handlungsbedarf. Die Fuss-/Velo-Verbindung von Dornachbrugg ins Kägen mit Brücke über die A18 (Massnahme AP2 sowie Fortsetzung im Kägen in AP4) fehlt aktuell und sollte in der Karte ergänzt werden.

Teilstrategien

Die Teilstrategien definieren die Handlungsansätze, die zum Erreichen des Zukunftsbildes angegangen werden müssen und stellen damit die strategische Grundlage für die Massnahmen dar. Zu den **Teilstrategien Siedlung** hat die Birsstadt bereits mit Schreiben vom 30. August 2019 Stellung genommen.

Teilstrategien Landschaft: Die Teilstrategien Landschaft sind aus unserer Sicht schlüssig und stufengerecht, die Unterscheidung zwischen innerem und äusseren Freiraumsystem wird als hilfreich beurteilt. Die Handlungsansätze der Teilstrategien Landschaft werden unterstützt. Wie bereits im Abschnitt «Situations- und Trendanalyse» ausgeführt, sollte jedoch das blaue Band der Birsspark Landschaft stärker gewichtet werden. Der Birsraum ist das prägende Element des Korridors, entsprechend würden wir uns Beiträge für die grüne und blaue «Infrastruktur» analog der Logik der Verkehrs- und Siedlungsprojekte wünschen.

Ziel der **Teilstrategien Verkehr** ist ein funktionierendes, nachhaltiges Gesamtverkehrssystem in Abstimmung mit der erwünschten Siedlungsentwicklung. In der Birsstadt steht die attraktive Erschliessung der grossen Entwicklungsareale und der dicht besiedelten Wohn- und Arbeitsplatzgebiete im Vordergrund. Die Birsstadt begrüsst, dass gegenüber früheren Aggloprogrammen differenziert wurde in die Teilstrategien S-Bahn, Tram/Bus, Strasse, Velo, Fussverkehr und Güterverkehr und zusätzlich zu den Verkehrsinfrastrukturen auch auf Strategien zu Mobilitätsmanagement, Kombinierte Mobilität, Verkehrsmanagement und Parkraumbewirtschaftung gesetzt wird. Wir sind überzeugt, dass die übergeordneten Zielsetzungen nur durch eine agglomerationsweite Vorgehensweise und eine überregionale Abstimmung auch in diesen Bereichen erreicht werden können.

Massnahmen

Das Aggloprogramm Basel, 4. Generation enthält gemäss Stand Behördenkonsultation folgende Massnahmen in der Birsstadt (siehe Hauptbericht, Kap. 10 sowie Massnahmenband):

Strasse	- (ÜM) Anschluss Angenstein / Aesch, kurzfristige Optimierung	A
	- (ÜM) Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel und Verzweigung Hag-nau - Augst	B
	- (ÜM) A18, Muggenbergtunnel	C
	- (ÜM) Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2	C
	- Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	A
	- Arlesheim - Münchenstein, Verschiebung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. flankierende Massnahmen)	A
	- Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse	A
ÖV	- (ÜM) Entflechtung Basel Ost - MuttENZ	A
	- (ÜM) Doppelspur Laufental (Duggingen - Grellingen)	A

	- (ÜM) Wendegleis Aesch	A
	- (ÜM) S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	A
	- (ÜM) Tram Therwil - Dornach (Tramspange Therwil - Dornach)	C
	- (ÜM) Tram Aesch Dorf - Aesch Bahnhof	C
	- Tram Polyfeld	B
	- Tram Dreispitz – St. Jakob	C
	- Tram Dreispitz	C
Langsam- verkehr	- Diverse Massnahmen in Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Münchenstein und Reinach	A

ÜM: Übergeordnete Massnahmen

Wir begrüssen die im Aggloprogramm 4 enthaltenen ÖV-, MIV-, Fuss- und Velomassnahmen sehr und unterstützen diese. Für die gewünschte Siedlungsentwicklung im Korridor Birstal sind diese Massnahmen zwingend nötig. Insbesondere die neue S-Bahn-Haltestelle Apfelsee und die Taktverdichtung der S-Bahn bis Aesch werden als grosse Chance für die Siedlungsentwicklung in der Birsstadt Süd beurteilt.

Für die Birsstadt sind auch die aufgeführten Tramvorhaben Polyfeld, Therwil – Dornach, Aesch Dorf – Bahnhof und im Raum Dreispitz sehr wichtig. Aufgrund der noch unvollständigen Grundlagen kann die Birsstadt die Platzierung im Umsetzungshorizont C (bzw. B oder C im Fall Polyfeld) nachvollziehen. Allerdings zeigt u.a. das Raumkonzept Birsstadt die grosse Bedeutung der Tramvorhaben. Diese Massnahmen stellen politisch und fachlich eine grosse Herausforderung dar. Die Planung muss deshalb gemeinsam von Kantonen und Gemeinden weiter vorangetrieben und für das Aggloprogramm Basel der 5. Generation konkretisiert werden. Ausserdem müssen auch kurz- bis mittelfristige Lösungen (z.B. Bus-Vorläufer) entwickelt werden.

Die Velovorzugsrouten werden als wichtiger Bestandteil der Teilstrategie Velo genannt, entsprechende Massnahmen fehlen aber aktuell noch. Unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft läuft zurzeit die Planung für ein Pilotprojekt Velovorzugsrouten Birsstadt. Wir hoffen sehr, dass erste Massnahmen zur Umsetzung der Velovorzugsrouten noch im Aggloprogramm Basel, 4. Generation platziert werden können.

Wir begrüssen, dass die Park&Ride-Anlage Bahnhof Aesch in der Querschnittsstrategie kombinierte Mobilität (Kartenband, Karte 6.6) mit dem Vermerk «Ausbau prüfen» aufgeführt ist. Eine attraktive Park&Ride-Anlage am Bahnhof Aesch soll mit der Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn bis Aesch in Betrieb genommen und eine entsprechende Massnahme im nächsten Aggloprogramm platziert werden.

Die Massnahmenblätter Siedlung für die Gemeinde Birsfelden sind noch zu aktualisieren und XS15.2 Sternenfeldallee (alt) in Stadtentwicklung Birsfelden (neu) umzubenennen.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen



Franziska Stadelmann

Verein Birsstadt, Präsidentin



Melchior Buchs

Verein Birsstadt, Leiter AG RPLG