

Gemeinde Birsfelden Stadtentwicklungskonzept

Schlussbericht, 15. Oktober 2015



IMPRESSUM

AuftraggeberIn

Gemeinderat Birsfelden, vertreten durch Projektsteuerungsgruppe:

Christof Hiltmann, Gemeindepräsident

Claudio Botti, Gemeinderat

Martin Schürmann, Gemeindeverwalter

Reto Seghers, Leiter BAU & GEMEINDEENTWICKLUNG

Nicole Wirz, Präsidentin PBK

Nicole Hatz, Mitglied PBK

Auftragnehmerinnen

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Bearbeitung:

Lars Kundert, dipl. Architekt FH, MAS ETH in Raumplanung

Michael Ziegenbein, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung TU

Agnes Heller, dipl. Architektin ETH

Rapp Infra AG, Hochstrasse 100, 4018 Basel

Bearbeitung:

Beni Strub, lic. jur. Raumplaner ETH NDS

Stefan Schneider, Bauingenieur Bsc FHO

STW AG für Raumplanung, Gäuggelistrasse 7, 7000 Chur

Bearbeitung:

Christoph Zindel, Kult. Ing. ETHZ / Moderator

Anna Fässler, MAS Raumentwicklung und Infrastruktursysteme ETHZ / Moderatorin

Titelbild

Vision Strassenraumgestaltung Hauptstrasse, © maaars architektur visualisierungen Zürich,

(20544_12A_150325_VisuHauptstrasse5_auto.jpg)

Flugaufnahme. © vision on wings Manfred Richter (15103_BIRS_aS_140519_Luftaufnahmen)

INHALT

1	Einleitung	9
1.1	Ausgangslage	9
1.2	Zielsetzung	9
1.3	Stellenwert Stadtentwicklungskonzept	10
2	Planungsablauf	11
2.1	Projektorganisation	11
2.2	Prozess	12
3	Analyse	13
3.1	Übergeordnete Planung	13
3.1.1	Agglomerationsprogramm	13
3.1.2	Richtplanung Kanton Basel Landschaft	13
3.1.3	Richtplanung Kanton Basel Stadt	14
3.1.4	Hochhauskonzept Kanton Basel Landschaft	15
3.1.5	Birsstadt	15
3.1.6	Wirtschaftsflächen Region Basel	16
3.1.7	IBA Basel 2020	17
3.1.8	Fazit	17
3.2	Siedlungsentwicklung	19
3.3	Strukturanalyse	21
3.3.1	Bauzonen	21
3.3.2	Wohnen	22
3.3.3	Bevölkerung	23
3.3.4	Beschäftigte (Arbeitsplatzangebot)	24
3.3.5	Verkehr	25
3.4	Siedlungsstrukturanalyse	28
3.5	Zentrumsentwicklung	29
3.6	SWOT-Analyse	32
3.6.1	Siedlung	32
3.6.2	Freiraum	32
3.6.3	Verkehr	33
4	Handlungsbedarf	34
5	Gesamtstrategie – Zusammenfassung	36
6	Stadtentwicklungskonzept STEK	38
6.1	Projekte mit Signalwirkung	38
6.1.1	Zentrumsbereich	38
6.1.2	Hauptstrasse	41

6.2	Siedlung / Städtebau	42
6.2.1	Entwicklungsgebiete	42
6.2.2	Städtebauliche Schlüsselareale	47
6.2.3	Ortszugänge	49
6.2.4	Städtebauliche Akzente	49
6.2.5	Hot Spots der Gemeindeentwicklung	51
6.2.6	Hafenareal	53
6.3	Bevölkerungsentwicklung und Schulraumbedarf	54
6.4	Freiraum	56
6.4.1	Zugänglichkeit primärer Freiräume verbessern	56
6.4.2	Erholungsräume	56
6.4.3	Naturräume	58
6.4.4	Öffentliche Plätze	59
6.4.5	Siedlungsorientierte Strassenräume	60
6.5	Verkehr	63
6.5.1	Öffentlicher Verkehr	63
6.5.2	Variantenstudie Erweiterung Tramlinie 3	63
6.5.3	Varianten radiale Buslinie	67
6.5.4	Fazit ÖV-Studien	68
6.5.5	Langsamverkehr	69
6.5.6	Motorisierter Individualverkehr	69
6.6	Umsetzung	70
6.6.1	Instrumente	70
6.6.2	Mehrwert	70
6.6.3	Zonenplan und -reglement	70
6.6.4	Hochhauskonzept	72
7	Grundlagen	73

A	Anhang	74
A1	Statistische Auswertungen	74
A1.1	Bauzonen	74
A1.2	Wohnen	75
A1.3	Bevölkerung	76
A1.4	Beschäftigte	77
A2	Karten Siedlungsstrukturanalyse	78
A2.1	Freiräume kommunaler Bedeutung	78
A2.2	Typologie und Raumstruktur	79
A2.3	Stadtraumstruktur an Hauptverkehrsachsen	80
A2.4	SWOT-Analyse	81
A3	Ausstellungsplakate – Auszug	82
A4	Gesamtplan STEK	83
A5	Beispiel Siedlungstypologien	84
A6	Theoretische Kapazitätsabschätzung	85
A7	Fokus Zentrum	86
A8	Variantenstudie Tramverlängerung	87
A8.1	Bewertung	87
A8.2	ÖV-Güteklassen Bestand	88
A8.3	ÖV-Güteklassen Varianten	89
A8.4	Technische Machbarkeit Varianten	90
A9	Studie Normalprofile Strassenraumgestaltungen	91
A9.1	Übersicht Normalprofile – Situation	91
A9.2	Normalprofil Hauptstrasse	92
A9.3	Querprofil Hauptstrasse mit Tramhaltestelle Zentrum	93
A9.4	Normalprofil Rheinfelderstrasse	94
A9.5	Normalprofil Sternenfeldstrasse	95
A9.6	Normalprofil Schulstrasse	96
A10	Verkehrsprognosen Agglomerationsprogramm 2 Gesamtverkehrsmodell Region Basel (2012)	97
A10.1	ÖV-Netz	97
A10.2	MIV-Netz	98

ZUSAMMENFASSUNG

Anlass

Fehlende Gesamtsicht In der Nachbearbeitung des Dialoganlasses zur Entwicklung des Zentrumsplatzes im Jahre 2013 wurde dem Gemeinderat bewusst, dass neben den obligatorischen kommunalen Instrumenten Zonenplan und -reglement für Birsfelden eine konzeptionelle und planerische Gesamtsicht mit langfristiger Vision zur Gemeindeentwicklung fehlt. Um diese Lücke zu schliessen, hat sich der Gemeinderat von der Gemeindeversammlung den Auftrag geben lassen, ein Stadtentwicklungskonzept und ein nachgelagertes Stadtentwicklungsprogramm zu entwerfen.

Analyse und Handlungsbedarf

Standortbestimmung Bevor eine Strategie oder Zielsetzung formuliert werden konnte, galt es, die Ausgangslage in Birsfelden zu beurteilen. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Fragestellungen analytisch betrachtet. Unter anderem spielten dabei der räumlich-funktionale Bezug zur Region und zur Kernstadt Basel eine Rolle, wie auch die demografische Struktur, die städtebauliche Erscheinung und die Wohnungssituation, die Ausstattung mit wertvollen Naturräumen, Erholungs- und Freiraumangeboten, die raumplanerischen Nutzungsvorgaben, die Verkehrssituation etc. Aus den Erkenntnissen wurden in einer SWOT-Analyse die Stärken / Chancen sowie die Schwächen / Risiken herausgearbeitet.

Handlungsbedarf Aus dem Fazit der SWOT-Analyse wurde der Handlungsbedarf für folgende vier Themenfelder abgeleitet:

- Modernisierung des Wohnungsbestandes (auch durch Verdichtung) mit gleichzeitiger Aufwertung der Standort- und Freiraumqualitäten sowie der angemessenen Berücksichtigung / Integration wertvoller Naturräume
- Verbesserung des Beschäftigenertrags
- Aufwertung der Hauptstrasse / Entschleunigung des motorisierten Verkehrs
- Verbesserung der Angebote des öffentlichen Verkehrs

Gesamtstrategie

Stossrichtung In der Gesamtstrategie wurde die Stossrichtung für die Konzeptphase festgehalten. Als wesentliche Merkmale der Gesamtstrategie sind die nachfolgenden Ansätze festzuhalten. Das Hafenaereal wird als bedeutender Bestandteil der Gemeinde mit hypothetischem Entwicklungspotenzial verstanden und in strategische Überlegungen des STEKs einbezogen, soweit es die kantonale Planungshoheit zulässt. Vertiefte Planungen werden parallel zum STEK vorangetrieben.

- Birsfelden als attraktiven Wohnort zwischen Kernstadt Basel, Rhein, Birs und Hardwald positionieren.
- Entwicklungsgebiete mit besonderer Lagegunst bezeichnen.
- Eine Vision für eine attraktivere Hauptstrasse ausarbeiten.

Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Projekte mit Signalwirkung In der Bearbeitungsphase und gestützt auf bisherige Planungen erwiesen sich vertiefte Auseinandersetzungen mit dem Zentrumsbereich und der Hauptstrasse als erforderlich. Diese Themen werden priorisiert und sollen mit entsprechender Signalwirkung die erwünschte Positionierung Birsfeldens fördern sowie synergetische Effekte zur weiteren Entwicklung / Modernisierung auslösen:

- Zentrumsbereich – durch eine ausgewogene Gestaltung sollen Wohnangebote, publikumsorientierte Nutzungen sowie attraktive Platz-, Natur- und Freiraumanlagen geschaffen und eine städtische Mitte etabliert werden
- Hauptstrasse – mit einer Reduktion der Fahrbahnanteile des motorisierten Verkehrs sollen die Bereiche für Aufenthalt und Langsamverkehr erhöht werden, um einen siedlungsorientierten Charakter mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu schaffen

Entwicklungsgebiete Ausgehend von der besonderen Lage zwischen Rhein, Birs und Hardwald wurden drei Entwicklungsgebiete bezeichnet, welche mittel- bis langfristig erhebliches Entwicklungspotenzial aufweisen:

- Birsraum – über Anreize zur Ergänzung bzw. Erneuerung des Bestandes eine verträgliche bauliche Verdichtung in kleinstrukturiertem Umfeld animieren und weiter verfolgen. Dadurch soll die Schaffung von zeitgemässen und vielfälti-

gen Wohnangeboten entlang des attraktiven Birstraums gefördert werden.

- Rheinufer – Möglichkeiten untersuchen und Grundlagen schaffen, die Potenziale entlang des Rheins für eine verträgliche und qualitativ hochwertige Ergänzung der Siedlung zu nutzen. Dies soll mit einer Qualitätssteigerung bezüglich der bestehenden Natur- und Freiräume erreicht werden.
- Sternefeldallee – der Raum soll als Schnittstelle zwischen Wohnquartieren und Hafen / Gewerbe gebietsweise entwickelt werden. Dadurch wird eine Umnutzung von Teilen des Hafensareals mittels langfristigem Imagewandel angestrebt.

Einwohnerpotenzial	Die Zielsetzungen wurden abgeschätzt und bewirken unter realistischer Annahme der Entwicklung bis zum Zielhorizont 2030 ein zusätzliches Einwohnerpotenzial von ca. 1'000 Personen.
Verkehrsvision	Neben der Umgestaltung der Hauptstrasse werden weitere Strassenabschnitte für eine Umgestaltung vorgeschlagen. Zudem wurden erste Überlegungen zur Optimierung des ÖV-Angebots mit Hilfe einer Verlängerung der Tramverbindung angestellt. Diese zielen neben einer Steigerung der Erschliessungsgüte der bestehenden Siedlungen auf die langfristige Umnutzung des Hafensareals ab. Die anvisierte Tramverlängerung wird fristgerecht ins Agglomerationsprogramm eingegeben.
Weitere Ansätze	Zusätzlich zu den Projekten mit Signalwirkung und den Entwicklungsgebieten stehen verschiedene Areale im Fokus der Erneuerung. Für diese werden jeweils spezifische Ansätze verfolgt, um diese im Dialog mit den Grundeigentümern zu entwickeln.
Freiraum	Zudem sollen bestehende Freiraumangebote attraktiver verbunden werden, um die Naherholung stärker erlebbar zu machen.
Naturraum	Die anvisierten Entwicklungen sowohl entlang des Birstraums und des Rheins als auch in den übrigen Fokusgebieten sollen wertvolle Naturräume respektieren bzw. wo zweckmässig integrieren und weiterentwickeln. Dieser Grundsatz wird mit der Inventarisierung wertvoller Objekte und Räume sowie im Rahmen einer stufengerechten (Detailplanungen) und hinreichenden Interessenabwägung gewährleistet.
Umsetzung	Abschliessend werden Möglichkeiten zur Umsetzung der konzeptionellen Ziele gemäss STEK in der Nutzungsplanung der Gemeinde aufgezeigt.

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

- Kommunale Nutzungsplanung** Die rechtskräftige Nutzungsplanung der Gemeinde Birsfelden stammt aus dem Jahr 2008. Sie wurde im Jahr 2009 mit nachträglichen Teilzonenplänen betreffend einzelne ortsprägende Siedlungsteile ergänzt. Die Nutzungsplanungsinstrumente sind somit weitgehend zeitgemäss.
- Standortattraktivität steigern** Die Gemeinde Birsfelden hatte in Aussicht genommen, zur Steigerung der Standortattraktivität ein neues Ortszentrum zu schaffen. Im Laufe der Planung während der letzten fünf Jahre haben sich die Rahmenbedingungen und Nutzerbedürfnisse verändert. Sowohl aus der Immobilienstrategie der Gemeinde, als auch aus dem Mitwirkungsprozess zur Zentrumsplanung im Jahr 2013 ging hervor, dass diese im Gesamtkontext der Ortsentwicklung zu betrachten ist.
- Fehlende Gesamtsicht** Gleichwohl fehlt ein koordinierendes Instrument, welches eine Gesamtsicht aller zukünftigen Entwicklungsprozesse inkl. einer zweckmässigen Etappierung aufzeigt und hilft diese zu steuern. Aus dieser Erkenntnis entschied der Gemeinderat, ein Stadtentwicklungskonzept (STEK) zu erarbeiten. Dieses Vorgehen wurde von der Gemeindeversammlung gutgeheissen.

1.2 Zielsetzung

- Räumliche Strategie** Das STEK verschafft der Gemeinde eine gesamthafte Betrachtung über das Gemeindegebiet und soll den betroffenen Behörden und Verwaltungsabteilungen in Zukunft als Strategie für die Beurteilung raumrelevanter Entscheide dienen. Für die Positionierung der Gemeinde in Bezug auf die Nachbarn bzw. übergeordnete Planungsträger ist die Erarbeitung einer eigenen Entwicklungsvorstellung wesentlich.

Mit dem STEK sollen die zukünftigen räumlichen Herausforderungen und Chancen bezeichnet und die Entwicklungsmöglichkeiten von Birsfelden ausgelotet werden. Gestützt auf die gewählte Strategie, sind kurz- und langfristige Prioritäten zu setzen, die eine nachhaltige und koordinierte räumliche Entwicklung von Birsfelden erlauben und beitragen, die Lebensqualität und die Identität Birsfeldens zu steigern.

1.3 Stellenwert Stadtentwicklungskonzept

Behördenverbindliches Planungsinstrument Das STEK versteht sich als Leitbild. Dessen Verabschiedung durch den Gemeinderat legitimiert dieses als behördenverbindliches Planungsinstrument.

Raumsteuerungsinstrument Das ergänzende Stadtentwicklungsprogramm (STEP) dient der Verwaltung als Steuerungsinstrument. Mit Hilfe dessen werden den im STEK definierten Prozessgebieten und Schwerpunktthemen Prioritäten in der Umsetzung zugeordnet, um die entsprechenden Projekte auszulösen.

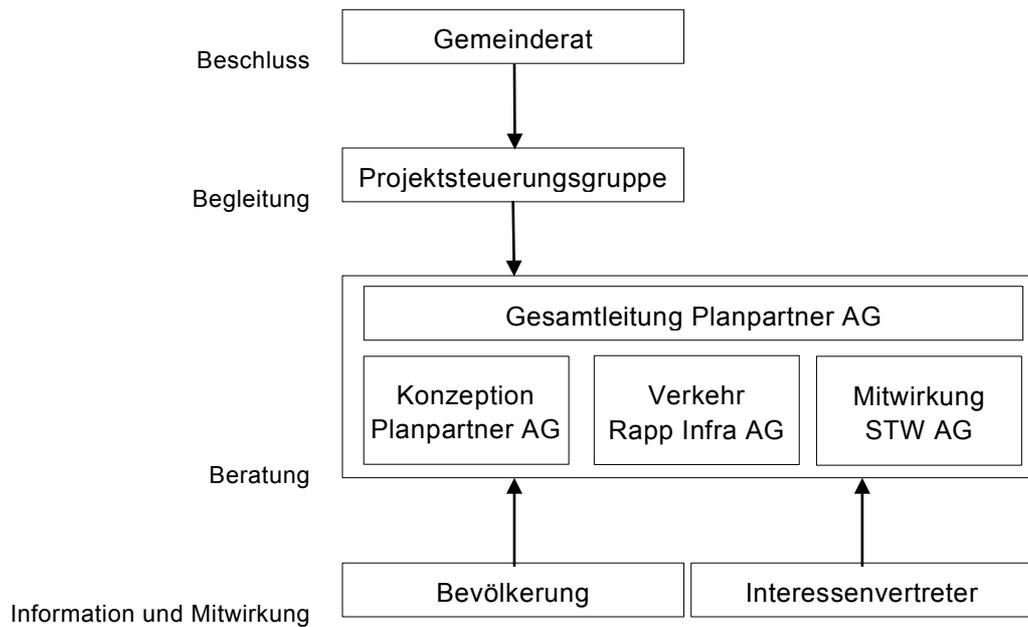
Im STEP werden die einzelnen Vorhaben in Form von Objektblättern zu einem Massnahmenkatalog zusammengefasst. Diese Objektblätter beschreiben die jeweilige Ausgangslage und Zielsetzung sowie die voraussichtlich erforderlichen Massnahmen, um das Ziel zu erreichen. Zudem werden, wo möglich, zeitliche Zusammenhänge aufgezeigt. Die Vorhaben je Objektblatt werden in einem Terminplan zu einander in zeitlichen Bezug gesetzt und unterstützen somit die koordinierte Umsetzung. Das STEK und insbesondere das STEP sind als «rollendes» Planungsinstrument zu verstehen und regelmässig auf ihren Umsetzungsgrad hin zu überprüfen bzw. fortzuschreiben.

Verfahren Die ausgelösten Projekte werden die jeweils erforderlichen demokratischen Prozesse durchlaufen. D.h. der Gemeindeversammlung werden u.a. Kreditanträge, Änderungen zum Zonenplan / -reglement oder Quartierpläne zur Abstimmung unterbreitet.

2 PLANUNGSABLAUF

2.1 Projektorganisation

Das STEK und die vorgelagerte Gesamtstrategie wurden nach folgendem Schema erarbeitet:



Projektsteuerungsgruppe Die Projektsteuerungsgruppe setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

- Christof Hiltmann, Gemeindepräsident
- Claudio Botti, Gemeinderat¹
- Martin Schürmann, Gemeindeverwalter
- Reto Seghers, Leiter BAU & GEMEINDEENTWICKLUNG²
- Nicole Wirz, Präsidentin Planungs- und Baukommission (PBK)
- Nicole Hatz, Mitglied PBK

¹ bis Herbst 2015

² bis Sommer 2015

2.2 Prozess

Vier Arbeitsschritte Das STEK inkl. STEP werden in vier Arbeitsschritten entwickelt.

1. Analyse der raumrelevanten Themenbereiche Siedlung, Freiraum und Verkehr sowie Verdeutlichung des wesentlichen Handlungsbedarfs
2. Gesamtstrategie inkl. Mitwirkung
3. Konzeption STEK
4. Entwicklung STEP (Programm und Massnahmenkatalog)

Diese Schritte beinhalten folgende Meilensteine:

schematischer, zeitlicher Ablauf

was	wann
Analyse	Juli 2014
Strategische Disposition und Mitwirkung	September 2014
Konzeption (STEK)	Januar 2015
Programm (STEP)	März 2015
Mitwirkung (STEK)	Mai 2015
Bereinigung (STEK)	Q3 / Q4 2015
Info bereinigte Vorlage (STEK)	Q4 2015
Info (STEP)	Q4 2015
Beschluss Gemeinderat	Q4 2015

3 ANALYSE

3.1 Übergeordnete Planung

3.1.1 Agglomerationsprogramm

Zukunftsbild «Korridor+»

Dem Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation wurde das Zukunftsbild «Korridor+» zu Grunde gelegt. Birsfelden wird als Teil der Kernstadt verstanden. Des weiteren ist die Gemeinde Birsfelden nicht unmittelbar von geplanten Massnahmen betroffen.

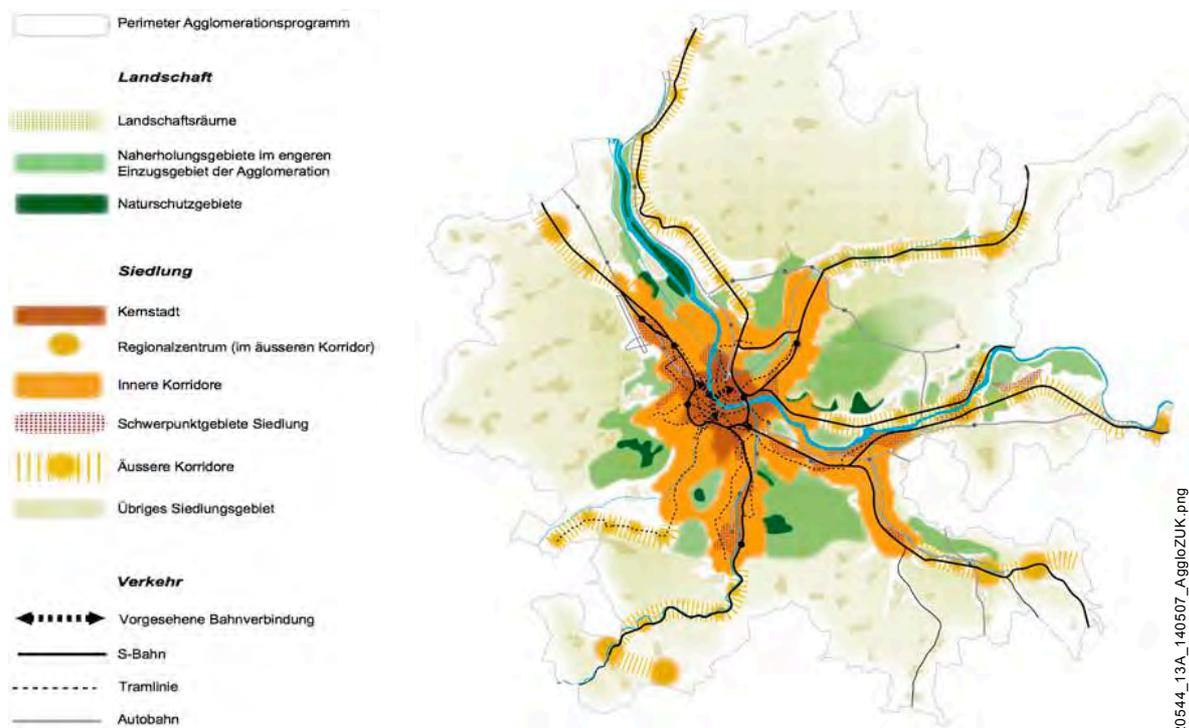


Abb. 1: Zukunftsbild «Korridor+», Quelle: <http://www.agglobasel.org>

3.1.2 Richtplanung Kanton Basel Landschaft

Konzept Räumliche Entwicklung
Kanton BL (KORE)

Das KORE zeigt, wie die Zukunft des Lebens- und Wirtschaftsraumes Baselland mit gestaltet werden soll. Das Konzept hat Leitfunktion und dient als politisch gewertete Grundlage für den kantonalen Richtplan.

Festlegungen Richtplan

Gemäss kantonalem Richtplan sind für das Gemeindegebiet von Birsfelden insbesondere folgende Festlegungen von Bedeutung:

Siedlung	Birsfelden liegt in der Siedlungsentwicklungssachse Rheintal (Basel – Birsfelden – Augst). Der Hafen ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung bezeichnet.
Landschaft	Die Fließgewässer sind aufzuwerten.
Verkehr	Die Haupt- und Rheinfelderstrasse sind als Hauptverkehrsstrassen klassiert. Des weiteren sind kantonale Radrouten und Wanderwege festgesetzt.
Zielprognose Einwohnerentwicklung	Gestützt auf das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) entwickelt der Kanton Basel-Landschaft derzeit ein Raumkonzept, welches Basis für den kantonalen Richtplan sein soll. Im Raumkonzept werden verschiedene Raumtypen definiert. Diesen werden Kennzahlen für eine Bevölkerungszielprognose zugewiesen. Für Birsfelden wird ein anteiliges Wachstum von ca. 900 Einwohnern bis 2030 und von weiteren ca. 500 Einwohnern bis 2045 zugewiesen. Diese Angaben sind vorläufig. Die definitiven Kennzahlen sollen dannzumal im kantonalen Richtplan festgeschrieben werden.

3.1.3 Richtplan Kanton Basel Stadt

Konzeptkarten Konzeptkarten erläutern die Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt.

Der Kanton Basel Stadt ortet auf der Birsfelden gegenüberliegenden Seite des Rheins Entwicklungspotenzial.

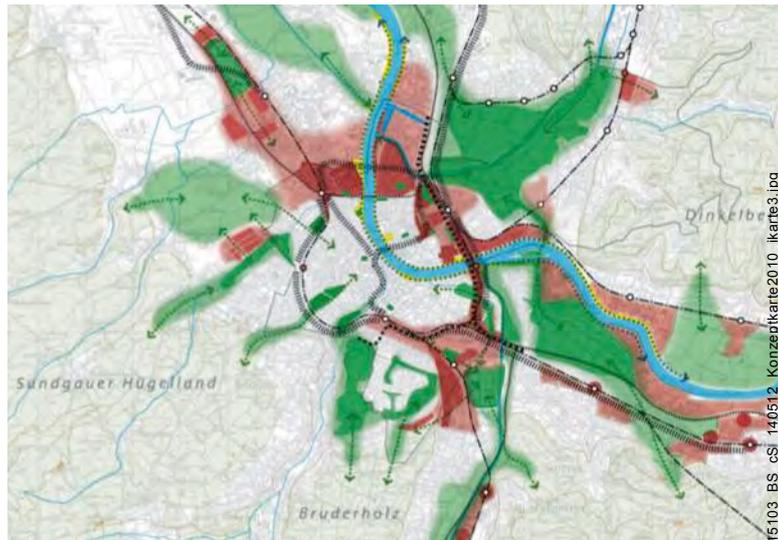


Abb. 2: Basel-Stadt Richtplan. Konzeptkarten. Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Synthese)

3.1.4 Hochhauskonzept Kanton Basel Landschaft

Stellenwert Der Kanton Basel Landschaft verfügt über ein kantonales Hochhauskonzept mit Schlussbericht vom 25. Februar 2014. Dieses Konzept erstreckt sich über den sogenannten inneren Korridor und dient als Grundlage für Anpassungen des kantonalen Richtplans. Es zeigt verschiedene Überlegungen betreffend Hochhäuser auf – insbesondere deren Standortevaluation und resultierende Eignungsräume – und entfaltet keine Verbindlichkeit.

Ausgangslage In der Ausgangslage sind die prägendsten Hochaussiedlungen Birsfeldens («Rheinpark», «Am Stausee» und «Bruderholzstrasse») nicht aufgeführt.

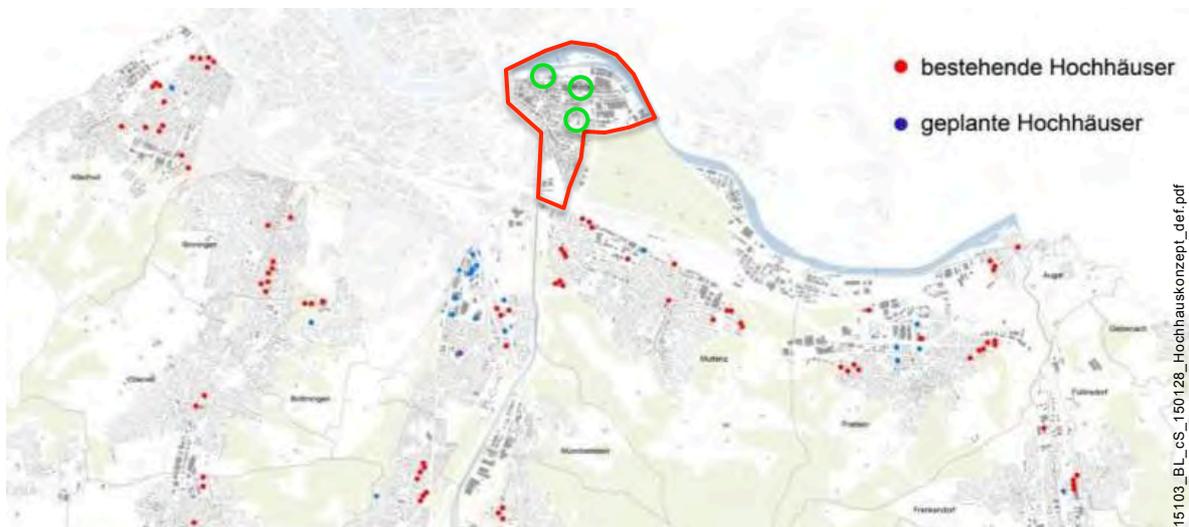


Abb. 3: Übersicht bestehende und geplante Hochhäuser, Metron Raumentwicklung AG, Gemeinde Birsfelden (rot umrandet), Hochhaussiedlungen (grün markiert)

Eignungsgebiete Die Eignungsgebiete wurden zweistufig ermittelt. In die erste Stufe der Evaluation flossen Kriterien ein wie zum Beispiel die Erschliessungsgüteklassen ÖV und die Potenziale gemäss der Verdichtungsstudie Baselland vom Januar 2011. Die resultierenden Möglichkeitsräume wurden anhand differenzierter Filter (Erschliessungsqualität, Raumtyp, historischer Kontext u.a.) selektiert. Die ausgewählten Eignungsgebiete sollen anhand weiterer Merkmale und einzelfallweise überprüft werden.

Kommunale Umsetzung Den Gemeinden wird empfohlen, das kantonale Konzept im Rahmen allfälliger Revisionen der Ortsplanung zu präzisieren und überkommunal abzustimmen.

3.1.5 Birsstadt

regionaler Verflechtung Die Gemeinden Birsfelden, Münchenstein, Reinach, Arlesheim, Aesch, Pfeffingen und das solothurnische Dornach sind unter-

schiedlich stark baulich und funktional verflochten. In dem regionalen Konzept «Birsstadt» beabsichtigen die Gemeinden, grenzübergreifende Planungsanforderungen gemeinsam zu lösen.

Birsfelden bildet mit der Birmündung in den Rhein den nördlichen Abschluss des Betrachtungsraumes.

3.1.6 Wirtschaftsflächen Region Basel

Studie HKBB Die Handelskammer beider Basel HKBB hat die Wirtschaftsflächen in der Region Basel 2012 untersucht.³

Life-Sciences-Standort *„Die Region Basel ist als Life-Sciences-Standort bekannt. Sie verfügt über qualitativ attraktive Flächen, die in der Stadt als Forschungs- und Entwicklungscampus ausgebaut werden. Die Produktion sowohl im Pharma- wie im Chemiebereich wird vermehrt aus der Stadt ins Umland verlagert.“*

Die Analyse ergab weiter, *„dass Life-Sciences nur eine von mehreren Branchen darstellt, und die Region eine weit differenziertere Branchenstruktur aufweist:*

Logistikfirmen *Logistikfirmen, die auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen sind, sind in der Region Basel stark vertreten, vor allem im Umkreis der Autobahnabfahrten und der Rheinhäfen. Doch der Druck auf die Logistik ist gross, gibt es doch kaum eine kommunale Planung, die der Logistik Fläche zur Verfügung stellen würde. Ohne Gegenmassnahmen besteht für die Logistik kaum noch Entwicklungspotenzial.*

Industrielle Produktion *Die industrielle Produktion befindet sich in einem Strukturwandel. So verschwinden traditionelle Bereiche wie Papier- und Metallproduktion weitgehend, während sich spezialisierte Elektro-, Maschinen- und Anlagebauunternehmen und Hightech-Unternehmen gut entwickeln können. Die Nutzung der Wirtschaftsflächen reicht von der echten Industriebranche bis zur neuen Mischnutzung mit Wohnanteil. ...*

übriges Gewerbe *Das übrige Gewerbe gerät insbesondere im urbanen Raum zunehmend unter Druck. Hauptgrund ist der Wandel bei den städtischen Wirtschaftsflächen zu einer vermehrten Mischnutzung von Wohnen und Dienstleistung. Zukünftig wird sich mit grosser Wahrscheinlichkeit auf den meisten Wirtschaftsflächen eine Abnahme des produzierenden Gewerbes manifestieren.*

³ Studie der Handelskammer zu den Wirtschaftsflächen Region Basel vom September 2012

Dienstleistungssektor	<i>Der Dienstleistungssektor wird zunehmend an Bedeutung gewinnen. Dieser Wandel wird eine höhere Ausnutzung zur Folge haben, da bei Bürogebäuden im Gegensatz zu Produktionsstätten die mehrgeschossige Bauweise üblich ist.“</i>
Bedarf qualifizierter bis hochqualifizierter Arbeitskräfte	Aufgrund des Strukturwandels mit zunehmenden Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich ortet die Studie für die Zukunft auf dem Arbeitsmarkt vermehrt den Bedarf an hochqualifizierten Arbeitskräften.
Hafen Birsfelden	Aufgrund einer Beurteilung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete in der Region Basel wurde im Rahmen der erwähnten Studie eine Nutzungsstrategie erarbeitet. Im Hafen Birsfelden sind güterverkehrsintensive Produktionen bzw. Industrien zu ermöglichen.

3.1.7 IBA Basel 2020

Im Lichte der engen räumlich-funktionalen Verflechtung mit der Stadt Basel generell und mit anderen IBA-Projektstandorten im Speziellen kann die IBA «Basel 2020» die Gemeinde Birsfelden vor allem in den Bereichen Siedlung und Landschaft / Naherholung unterstützen, um die Ansätze hochwertig umzusetzen sowie nach aussen zu kommunizieren (z.B. IBA-Label).

Das IBA-Kuratorium kann Projektqualitäten prüfen und zur Optimierung beitragen. Im Rahmen verschiedener Projektgruppen bilden u.a. die Sachbereiche Landschaft und Siedlungsentwicklung Schnittstellen mit den Planungsarbeiten der Gemeinde Birsfelden. Allfällig daraus abgeleitete, konkrete Projekte können mit Fachexpertisen, Studien, Konzepten u.a. unterstützt werden.

- Studie «Rheinliebe» – Vorschläge und Massnahmen für Standorte entlang des Rheins (Durchführungszeitraum: 1. Halbjahr 2015);
- Studie «Siedlungsentwicklung am Hochrhein CH» konkrete Vorschläge (Durchführungszeitraum: 1. Halbjahr 2015);

3.1.8 Fazit

Die bauliche und funktionale Verbindung im regionalen Kontext ist trotz der Zäsur durch Autobahn und Birsraum zur Stadt Basel am stärksten ausgeprägt. Dieser Stellenwert spiegelt sich im Einbezug in den Handlungsraum «Kernstadt» gemäss kantonalem Richtplan Basel Stadt wider.

Birsfelden fungiert als eine Schnittstelle zwischen der Stadt Basel und dem regionalen Planungskonzept Birsstadt. In eben diesem stellt Birsfelden auch aufgrund der hohen Bevölke-



rungszahl eine wichtige Komponente dar; dies trotz der eher peripheren Lage im Gesamtkontext.

3.2 Siedlungsentwicklung

Das Erscheinungsbild Birsfeldens wurde wesentlich von drei grossen raumplanerischen Eingriffen geprägt; namentlich dem Bau des Hafens, des Kraftwerks mit der Kraftwerkinsel und der ausgedehnten Wohnsiedlungen (Rheinpark, Bruderholz und Sternenfeld).

1882
Das Strassendorf ist zwischen Birs und Hardwald entlang der heutigen Rheinfelderstrasse aufgespannt. Erste Siedlungstendenzen Richtung Nord werden durch die Kirchen markiert



Abb. 4: LK 1:25'000 (Siegfried Karte), Quelle: <http://s.geo.admin.ch>

1928
Der Ort dehnt sich entlang der Muttenzer- und der Rheinfelderstrasse aus. Zudem ist das Wachstum Richtung Rhein (Birmatt und Hofstrasse) zu verzeichnen.



Abb. 5: LK 1:25'000 (Siegfried Karte), Quelle: <http://s.geo.admin.ch>

1955
Der Bau des Kraftwerks und der Kraftwerkinsel verändert das Ortsbild markant. Im Osten verdrängen der Hafen und Gewerbe das Flugfeld Sternenfeld. Die Siedlung wird an den bestehenden Entwicklungsachsen ergänzt.



Abb. 6: LK 1:25'000 (Siegfried Karte), Quelle: <http://s.geo.admin.ch>

1964

Die Siedlung wird im Rheinpark und im Lärchengarten wesentlich erweitert. Zudem wird der Hafen umfangreich ausgebaut.

Die kleinstrukturellen Quartiere im Bereich der Wartenbergstrasse werden sukzessive ergänzt.

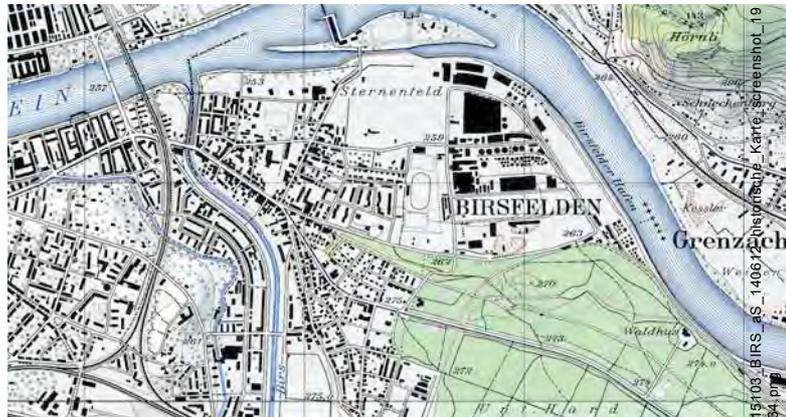


Abb. 7: LK 1:25'000, Quelle: <http://s.geo.admin.ch>

1976

Innert weniger Jahre wird das Sternenfeld vollständig mit einer Grosswohnsiedlung im zeitgemässen Stil überbaut. Dies markiert die letzte wesentliche Entwicklungsetappe in Birsfelden.



Abb. 8: LK 1:25'000, Quelle: <http://s.geo.admin.ch>

2011

Nach der baulichen Nutzung des Sternenfelds sind Birsfeldens Entwicklungsreserven erschöpft. Die Siedlungsentwicklung stagniert seitdem. Dies ist an der Altersstruktur der Bausubstanz ablesbar.



Abb. 9: LK 1:25'000, Quelle: <http://s.geo.admin.ch>

Anstieg Wohnraumnachfrage

Steigende Bodenpreise in der Stadt Basel förderten die Nachfrage nach günstigem Wohnraum und lenkten den Fokus in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunehmend auf die Agglomerationsgemeinden. Diese anhaltende Nachfrage initiierte die Planungen zu den oben genannten Wohnsiedlungen ab den späten 1950er Jahren.

Planungsverständnis Die Siedlungen spiegeln das Planungsverständnis der 1960er und 1970er Jahre wider. Dieses war von den Ansätzen der Moderne in den 1920er Jahren geprägt. Die reinen Wohnsiedlungen beanspruchten die letzten grossen Entwicklungsreserven der Gemeinde und wurden nach raumplanerischen Massstäben in relativ kurzem Zeitraum erstellt. Dieses Vorgehen führte zur sprunghaften Bevölkerungszunahme bis in die 1970er Jahre und begünstigte eine weniger heterogene Altersstruktur (vgl. Kap. 3.3.3).

3.3 Strukturanalyse

3.3.1 Bauzonen

Bestand Das Gemeindegebiet umfasst ca. 251 ha Landfläche. Davon sind 148 ha als Bauzone (Wohnzonen – ca. 70 ha, Arbeitszonen – ca. 58 ha) ausgedehnt (vgl. A 1.1 Bauzonen). Die Gemeinde verfügt ohne die Zone für öffentliche Werke und Anlagen über ca. 4.1 ha Bauzonenreserven. Davon entfallen 0.4 ha auf die Wohn- und Mischzonen. Die Mehrheit der Reserven in Höhe von 3.7 ha befindet sich in den Arbeitszonen.

Im Kanton Basel Stadt bewegt sich der Anteil nicht überbaute Bauzonen zwischen 3 und 6 %⁴. Da dieser Prozentsatz seit Jahren so gering ausfällt wird keine Statistik geführt.



Abb. 10: Prozentuale Verteilung 2012 Wohnzonen überbaut und nicht überbaut

⁴ Kanton Basel-Stadt Überbaute Bauzonen 94 % / Unüberbaute Bauzonen 6 %, Quelle: Bauzonenstatistik Schweiz 2012, Bundesamt für Raumentwicklung ARE

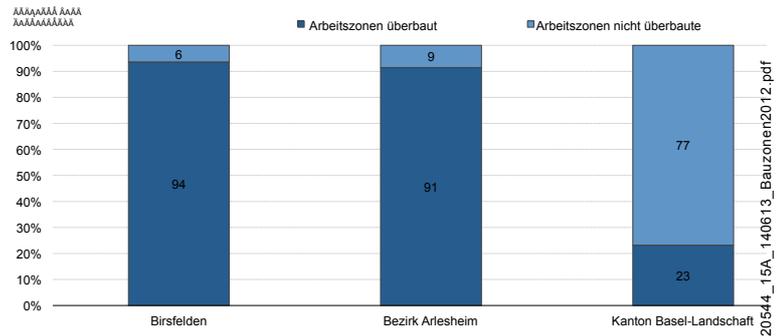


Abb. 11: Prozentuale Verteilung 2012 Arbeitszonen überbaut und nicht überbaut

Bauzonenverbrauch Der grosse Teil der Wohn- und Mischzonen wurde mit den gross angelegten Arealüberbauungen im Lärchengarten und im Sternengarten in den 1960er und 1970er Jahren aufgebraucht (vgl. Kap. 3.2).

Wohnungsbestand **3.3.2 Wohnen** Der Wohnungsbestand der Gemeinde Birsfelden hat sich innerhalb der letzten 20 Jahre kaum verändert. Die Anzahl Wohnungen stieg um ca. 100 Wohnungen. Im gleichen Zeitraum ging aber die Belegung pro Wohnung von 2.16 auf 1.88 Einwohner pro Wohnung zurück. Dies entspricht ungefähr dem allgemeinen Trend (- 0.30 Einw/Whg) für Bezirk und Kanton.

Die Wohnungsproduktion im Bezirk Arlesheim als auch im Kanton Basel-Landschaft ist über den gleichen Zeitraum um ein Vielfaches höher (Bezirk ca. + 13'000 Whg; Kanton + ca. 35'000 Whg). (vgl. A 1.2 Wohnen)

Der Wohnungsbestand im Kanton Basel-Landschaft ist seit 1990 um 35 % gewachsen, hingegen konnte die Gemeinde Birsfelden nur um 1.6 % Prozent zu legen.

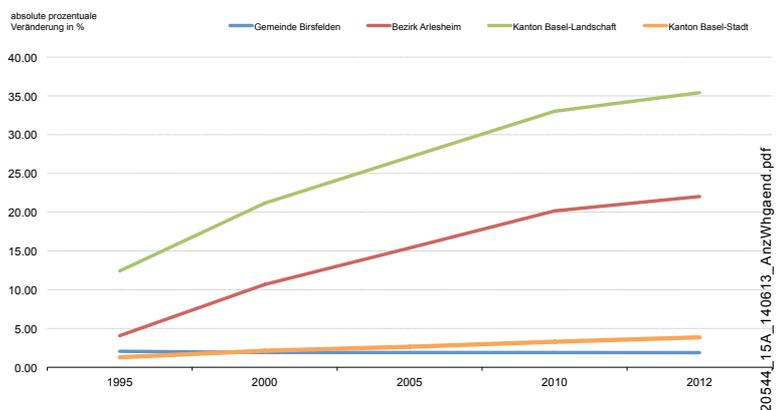


Abb. 12: Absolute prozentuale Veränderung Bevölkerung in Bezug zu 1980

Wohnungsgrössen

Der Wohnungsbestand der Gemeinde Birsfelden zeichnet sich durch einen grossen Anteil von kleinen Wohnungen im Bereich von 1 bis 3 Zimmern aus. (vgl. A 1.2 Wohnen)

In der Gemeinde Birsfelden zeigt sich ein konträres Bild gegenüber der kantonalen Verteilung der Wohnungsgrössen: 67 % des Wohnungsbestandes sind Wohnungen mit 1 bis 3 Zimmern. Kantonal haben 61 % der Wohnungen mehr als 4 Zimmer. Ein ähnliches Bild wie in Birsfelden zeigt sich im Kanton Basel-Stadt – 85 % der Wohnungen haben 1 bis 3 Zimmer.⁵

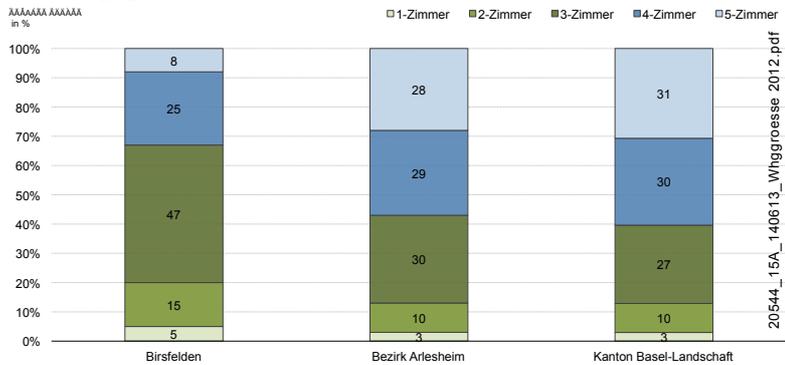


Abb. 13: Prozentuale Verteilung Wohnungsgrösse 2012

3.3.3 Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl Birsfeldens verzeichnete innerhalb von 10 Jahren einen starken Zuwachs von ca. 10'000 auf ca. 14'000 Einwohner in den 1970er Jahren⁶. Seit 1980 nimmt die Bevölkerung der Gemeinde Birsfelden stetig ab. Bis heute verringerte sie sich um ca. 2'500 Einwohner. Die Tendenz im Bezirk Arlesheim und im Kanton Basel-Landschaft ist gegenläufig. Der Bezirk wuchs um ca. 16'000 und der Kanton um ca. 59'000 Einwohner. (vgl. A 1.3)

Die Gemeinde Birsfelden hat seit 1980 rund 20 % seiner Bevölkerung verloren. Dieser Rückgang hat sich seit 2000 etwas abgeflacht. Der Kanton Basel-Landschaft wuchs seit 1980 um 26 % und der Bezirk Arlesheim immerhin um 12 %.

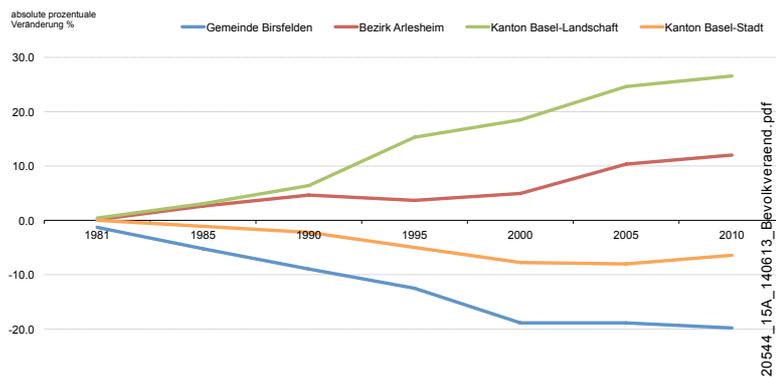


Abb. 14: Absolute prozentuale Veränderung Bevölkerung zu 1985

Altersstruktur

Die Altersstruktur Birsfeldens weicht von jener des Bezirks Arlesheim als auch von der des Kantons Basel-Landschaft ab (vgl. A 1.3 Bevölkerung). Der Anteil der Bevölkerung im Alter

⁵ Statistik Wohnungen nach Zimmerzahl, Bauperiode und Wohnungsmerkmal 2013 (2014), Quelle: Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt
⁶ vgl. Kap. 4.1 Planungsbericht Ortsplanungsrevision, 30.8.2006

von 0 – 19 Jahren liegt mit 16 % unter dem kantonalen Mass von 19.4 %. Der Anteil an Personen ab 65 Jahren liegt mit 24.7 % höher als im kantonalen Vergleich (20.6 %).

Die negative Bevölkerungsentwicklung hatte mutmasslich Einfluss auf die Altersstruktur der Gemeinde Birsfelden. So ist er Anteil an Personen ab 65 Jahren überdurchschnittlich hoch. Im Kanton Basel-Stadt liegt der Wert seit dem Jahr 2000 konstant bei ca. 20 %.⁷

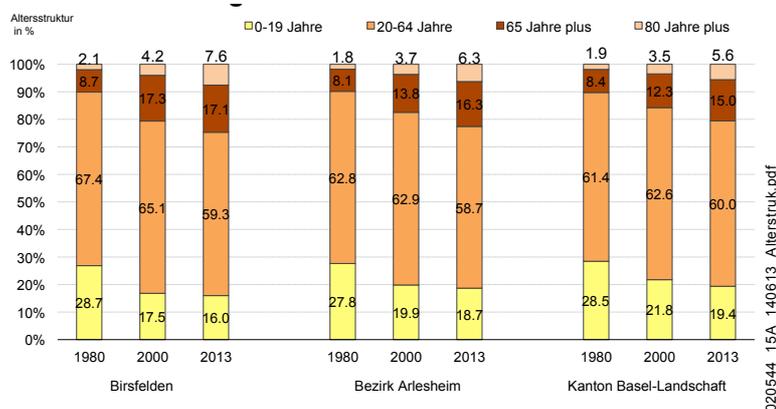


Abb. 15: Veränderung der prozentualen Zusammensetzung der Bevölkerung nach Alter 1980, 2000, 2013

Ausländeranteil Der Ausländeranteil beträgt in Birsfelden 26,9 % im Bezirk Arlesheim 21,4 % und im Kanton Basel Landschaft 21,1 %.

Bezogen auf das Jahr 2012 waren 7.3 % der ausländischen Bevölkerung (entspricht ca. 200 Einwohnenden) auf Sozialhilfeleistungen angewiesen. Zum gleichen Zeitpunkt bezogen 2.5 % der schweizerischen Bevölkerung (entspricht ca. 190 Einwohnenden) Sozialhilfeleistungen.

3.3.4 Beschäftigte⁸ (Arbeitsplatzangebot)

Entwicklung der Beschäftigten

Während sowohl der Bezirk Arlesheim als auch der Kanton Basel-Landschaft in gleichem Masse prozentual bei den Beschäftigten zugelegt haben und seit 1990 rund ein Drittel mehr Beschäftigte aufweisen, verzeichnet die Gemeinde Birsfelden eine rückläufige Tendenz. In Birsfelden ist die Zahl der Beschäftigten seit 1985 um ca. 400 zurückgegangen (vgl. A 1.4 Beschäftigte).

⁷ Statistik Wohnbevölkerung am Jahresende nach Alter seit 2000 (2013), Quelle: Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt

⁸ besetzte Arbeitsstellen

Der Bezirks Arlesheim und der Kanton Basel-Landschaft konnten die Beschäftigtenzahlen über die letzten 25 Jahr um 30 bzw. 35 % steigern. Bis 1990 wurde in Birsfelden ebenfalls ein Zuwachs von 10 % verzeichnet, nachher hat die Zahl konstant abgenommen, wobei sich seit 2005 eine Trendwende abzeichnet. Insgesamt haben die Beschäftigten in Birsfelden seit 1985 um 10 % abgenommen.

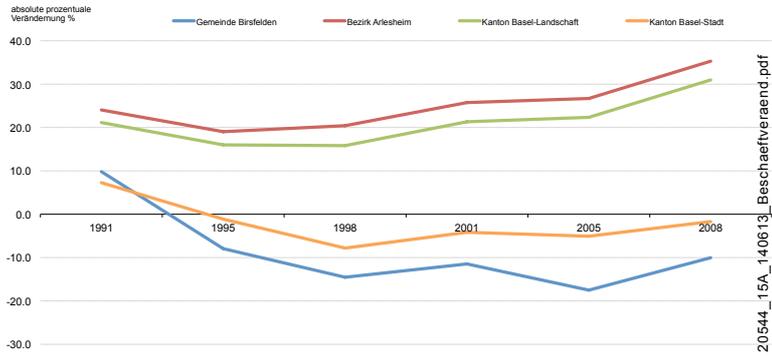


Abb. 16: Absolute prozentuale Veränderung Beschäftigte in Bezug 1990

Beschäftigtenstruktur (Stand 2008)

In Birsfelden verteilen sich die Beschäftigten zu 37 % (1'424) auf den 2. und zu 63 % (2'451) auf den 3. Sektor (vgl. A 1.4 Beschäftigte).

Die Verteilung der Beschäftigten auf die Sektoren ist in Birsfelden vergleichbar mit jener im gesamten Kanton Basel-Landschaft. Entgegen dem allgemeinen Trend ist in Birsfelden eine Verlagerung vom 3. Sektor zum 2. Sektor zu beobachten.

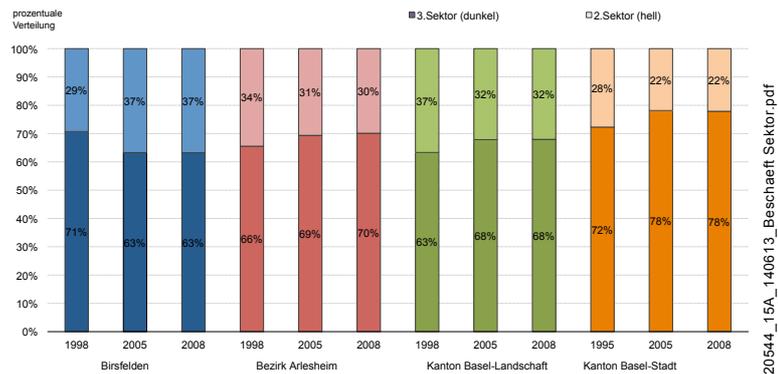


Abb. 17: Beschäftigte nach Sektoren 1995/1998, 2005, 2008

Verhältnis Einwohnende zu Beschäftigte

In Birsfelden standen im Jahre 2008 den 10'409 Einwohnenden rund 3'875 Beschäftigte gegenüber. Das Verhältnis Einwohnende zu Beschäftigten beträgt ca. 2.7. Im Kanton Basel Landschaft beträgt das Verhältnis 2.2 und im Kanton Basel Stadt beträgt das entsprechende Verhältnis ca. 1.2.⁹

3.3.5 Verkehr

Verkehrssituation MIV

Die Strassenzüge von Birsfelden werden bei Überlastung der Autobahn A2 als Umfahrungsrouten genutzt. Der Durchgangsverkehr macht etwa die Hälfte des Gesamtverkehrs auf der Hauptstrasse aus.

⁹ Wohnbevölkerung Stadt Basel 189'556 / Beschäftigte 159'206 (2008) Quelle: Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt 2013

Dabei staut sich in den Spitzenstunden der Verkehr zuerst auf der Hauptstrasse und anschliessend in der Kirchstrasse. An Spitzentagen ist auch in die Rheinstrasse betroffen.



Abb. 18: Bestehende Stausituation (Bild RK&P, Mai 2014)

- | | |
|------------------------|---|
| Geplante Massnahmen | Um den Stau im Zentrum von Birsfelden zu reduzieren, ist eine Verkehrsmanagementanlage vor der Tramschlaufe und vor dem Sternfeldkreisel vorgesehen. So wird die Anzahl Fahrzeuge Richtung Zentrum gedrosselt und der Stau aus dem Siedlungsgebiet verlagert. |
| Tempo 30 - Zonen | Mit Ausnahme der Hauptverkehrsachsen (Haupt-, Birseck- und Sternfeldstrasse) wurden in Birsfelden flächendeckend Tempo 30 - Zonen eingeführt.

Die Achse Kirchstrasse – Friedhofstrasse ist zwar Tempo 30, jedoch auf der ganzen Länge vortrittsberechtigt. Dadurch ist das Geschwindigkeitsniveau trotz Tempo 30 relativ hoch. |
| Bestehendes ÖV-Angebot | Birsfelden wird von der Tramlinie 3 und den Buslinien 80/81 erschlossen. Eine untergeordnete Bedeutung hat die Buslinie 36, welche auf der Basler Seite der Birs verkehrt. Die Personen-Rheinschiffahrt ist primär für Freizeitaktivitäten und spielt für die Erschliessung keine Rolle.

Die ÖV-Erschliessung entlang der Tramlinie (7Ä-min-Takt) genügt der Güteklasse B. In den restlichen Quartieren entlang der Buslinien (kombinierter 15-min-Takt) liegt diese in der Kategorie C. |

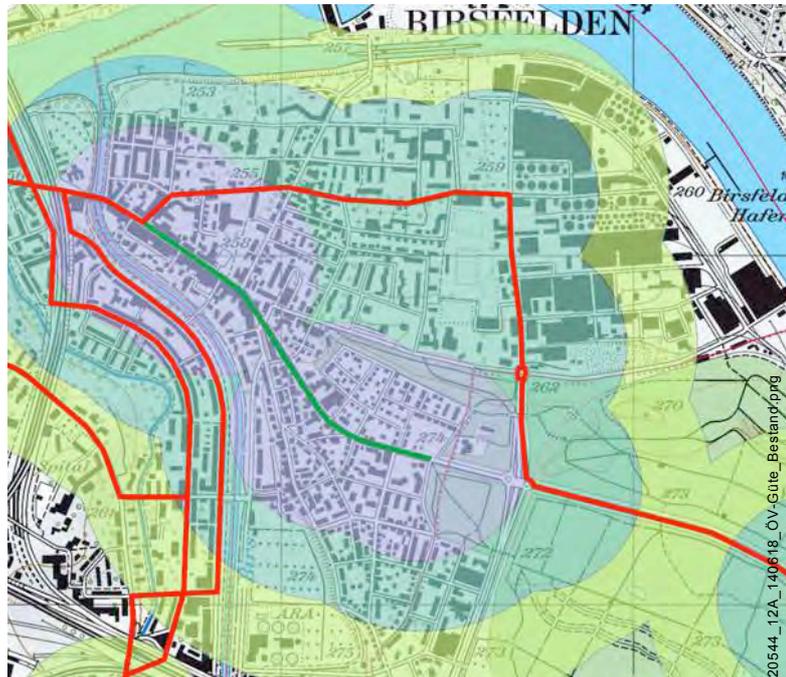


Abb. 19: Bestehende ÖV-Güteklasse mit Tramlinie 3 (grün) und Buslinien 80/81 (rot), Quelle: GIS BL

Die Anbindung an die Basler Innenstadt ist optimal. Für die Verbindung an den Bahnhof Basel SBB muss am Aeschenplatz einmal umgestiegen werden. Die Buslinien 80/81 erschliessen Pratteln/Augst und Liestal.

- | | |
|--------------------|--|
| Schwachstellen | Aufgrund der Verkehrsüberlastung verkehren die Buslinien in den Spitzenstunden mit teils grosser Verspätung, wodurch Anschlüsse in Pratteln und Liestal nicht eingehalten werden können. Die Attraktivität des Angebots wird dadurch vermindert. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht ausgebildet. |
| Geplante Ausbauten | In Birsfelden sind keine Ausbauten des ÖV-Netzes geplant. Das Projekt Herzstück Regio S-Bahn betrifft Birsfelden nicht. Beim geplanten Tramnetz 2020 soll die Tramlinie 3 nach St. Louis verlängert werden. Dies hat auf die bestehende Tramverbindung in Birsfelden nur marginale Einflüsse. |
| Zweiradverkehr | Die offiziellen Radrouten verlaufen einerseits entlang der Hauptstrasse von Basel zum Hardwald, andererseits vom Kraftwerk über die Hof- und Muttenserstrasse Richtung Muttentz. Weiter verläuft vom Kraftwerk her eine Radroute rheinabwärts. Die Quartiere sind alle durchgängig befahrbar. |

Entlang der Hauptverkehrsachsen bestehen nur teilweise Radwegmarkierungen, was vor allem bei Verkehrsüberlastung für Velofahrer hinderlich ist. Für Linksabbieger besteht zudem Sturzgefahr beim Einspuren über die Tramgleise. Für die Nutzung des Strassenquerschnittes durch MIV und LV ist die Hauptstrasse teilweise eng gestaltet.

In den Nebenstrassen verlaufen die Radwege auf der Fahrbahn. Aufgrund des Verkehrsaufkommens müsste der Kreuzung Hofstrasse/Kirchstrasse erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden.

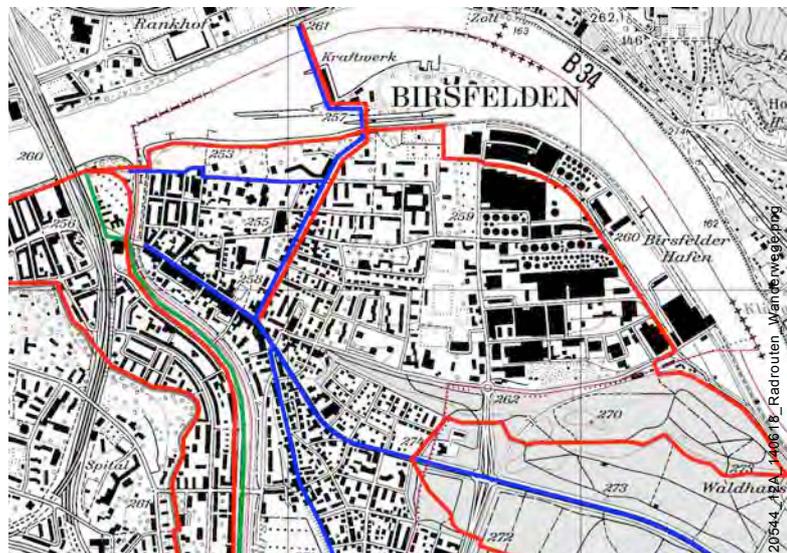


Abb. 20: Übersicht Radrouten (blau/grün) und Wanderwege (rot), Quelle: GIS BL

Fussgänger Wanderwege bestehen entlang des Rheins und der Birs. Zusätzlich besteht ein Zubringer vom Zentrum zum Kraftwerk.

Auf den Hauptverkehrsachsen sowie auf den meisten Nebenstrassen sind beidseitige Gehbereiche vorhanden. Die Querungen sind mit Fussgängerstreifen markiert und an den Lichtsignalanlagen geregelt.

Die Aufenthaltsqualität entlang den Strassenachsen, speziell an der Hauptstrasse, ist ungenügend, da die Strassenzüge primär auf den motorisierten Verkehr ausgelegt sind.

3.4 Siedlungsstrukturanalyse

Freiräume kommunaler Bedeutung und Naturräume

Die Gemeinde Birsfelden ist eingebunden in das Spannungsfeld von Rhein, Birs und Hardwald. Letzterer zieht sich fast bis

ins Zentrum der Gemeinde. Die Gemeinde ist mit umfangreichen öffentlichen Frei- / Erholungsräumen ausgestattet. Zusätzlich bestehen grosse Flächen mit beschränkt öffentlichem Charakter. Dies sind in erster Linie die Familiengärten, welche einen grossen Anteil am Gemeindegebiet haben (vgl. A2.1).

Ein Teil der Freiräume übernimmt wichtige ökologische Funktionen. Dem wird in den kommunalen Grundlagen (Zonenplan inkl. Grün- und Freiraumkonzept mit Naturschutzinventar) mit unterschiedlicher Verbindlichkeit Rechnung getragen. Dazu zählen insbesondere die Grünzonen N und die inventarisierten Objekte (Stand 1984).

Typologie und Raumstruktur Gestützt auf die zeitliche Entstehung der jeweiligen Siedlungsteile lassen sich typische Bautypologien und städtebauliche Strukturen ablesen. Entlang der Hauptstrasse und der Schul- / Hofstrasse sind die Siedlungsursprünge als Strassendorf zu erkennen. In den Blockrandstrukturen im Quartier Birmatt sind Ausläufer der Stadterweiterungen Basels auszumachen. Besonders prägend sind die Bastrukturen der grossflächigen Areale Rheinpark, Bruderholz und Sternfeld, welche die städtebaulichen Ansätze der Moderne widerspiegeln.

Je nach Typologien und städtebaulichen Strukturen sind unterschiedlich definierte Raumkanten ablesbar. In einzelnen Gebieten wird der Stadtraum durch geschlossene, bauliche Raumkanten deutlich markiert. In anderen Gebieten sind diese baulichen Raumkanten aufgelöst und lassen den öffentlichen Raum mit eher privaten Räumen ineinanderfliessen (vgl. A2.2).

Stadtraumstruktur an Hauptverkehrsachsen Entlang der wichtigen und übergeordneten Strassen sind unterschiedliche Charaktere festzustellen. Diese haben besonderen Einfluss auf die Aussenwahrnehmung und das Image einer Gemeinde (vgl. A2.3).

**SWOT-Analyse
Stärken – Schwächen |
Chancen – Risiken** Die wesentlichen Erkenntnisse der unterschiedlichen Analyseebenen sind zusammengeführt und bieten eine Übersicht zu den Stärken und den Schwächen der Gemeinde Birsfelden. Dieses analytische Resümee ist Basis, um die Handlungsfelder für die weiteren Arbeitsschritte zu bestimmen (vgl. A2.4).

3.5 Zentrumsentwicklung

Gemeindezentrum 1970 erfolgt ein Projektwettbewerb für ein Gemeindezentrum. Das Projekt wurde 1973 eingestellt.

- Verwaltung** 1973 wird an der Hardstrasse 21 die ehemalige Druckerei der Firma Guhl + Scheibler erworben und zur heutigen Verwaltung umgebaut.
- Mehrweckhalle** 1997 erfolgt ein Wettbewerb für die Sanierung der alten Turnhalle. Die alte Turnhalle sollte in eine Mehrweckhalle umgebaut werden. 2005 wird eine entsprechende Finanzierung von der Gemeindeversammlung zum dritten Mal abgelehnt.
- Gesamtkonzept Zentrum** Der Gemeinderat reagiert mit der Ankündigung, dass für das Kirchmattareal ein Gesamtkonzept erarbeitet werde.
- Potenzialstudie** Um das Projekt einer Zentrumsbebauung anzugehen, wurde 2006 das Potenzial von möglichen Nutzungen und deren Gröszenordnung eruiert. Gleichzeitig waren die Rahmenbedingungen genauer zu überprüfen.
- Mit Hilfe von Szenarien konnten die städtebaulichen Potenziale des Areals Zentrum aufgezeigt werden. Die Ausarbeitung zweier Varianten zeigt mögliche Bauungsvarianten sowie Flächen- und Nutzungspotenziale.
- Die Verlegung der Gemeindeverwaltung vom Areal der Hardstrasse in das Areal Zentrum und die städtebauliche Ausbildung der Freiraumachse Birs-Rhein durch das Areal Zentrum wurden als zentrale Elemente der gewählten Strategie bezeichnet.
- Testplanung** Zur Klärung offener Fragen der Potenzialstudie wurde von 2008 bis 2009 eine Testplanung durchgeführt. Das Ergebnis der Testplanung sollte als Grundlage für einen nachfolgenden Bauungsplan dienen.



Abb. 21: Team Nissen -
Wentzlauff



Abb. 22: Team Bachelard
- Wagner



Abb. 23: Team Morger -
Dettli

Die in die Testplanung einbezogenen Grossverteiler (Coop, Migros) haben sich für einen Verbleib an den bisherigen Standorten entschieden und die zwischenzeitlich beschlossene kantonale Schulreform (HarmoS) bedingt andere Raumbedürfnisse an der Volksschule. Das Projekt wurde gestoppt.

Strategische Handlungsfelder Der Gemeinderat legt strategische Handlungsfelder für die im Eigentum der Gemeinde befindlichen Grundstücke fest. An verschiedenen Anlässen werden sie der Bevölkerung vorgestellt.

Es wurde in Aussicht genommen, zur Schaffung zusätzlichen Wohnbaupotenzials die Verwaltung zu verlegen. Dafür wurden sieben verschiedene Varianten geprüft. Der Umzug der Verwaltung an die Hardstrasse 25 erwies sich als beste Variante.

Klausur des Gemeinderats Im Hinblick auf eine flexiblere Lösung wurde der Perimeter für die Zentrumsplanung ausgedehnt. Der heute definierte Perimeter umfasst – in Abweichung des Testplanungsperimeters von 2009 – nebst den öffentlichen Freiräumen im Ortszentrum auch die Schulanlagen, die Gemeindeverwaltung und angrenzende öffentliche und private Siedlungsstrukturen. Die Hauptstrasse quert den Perimeter und ist heute stark von motorisiertem Individualverkehr und der Tram frequentiert.

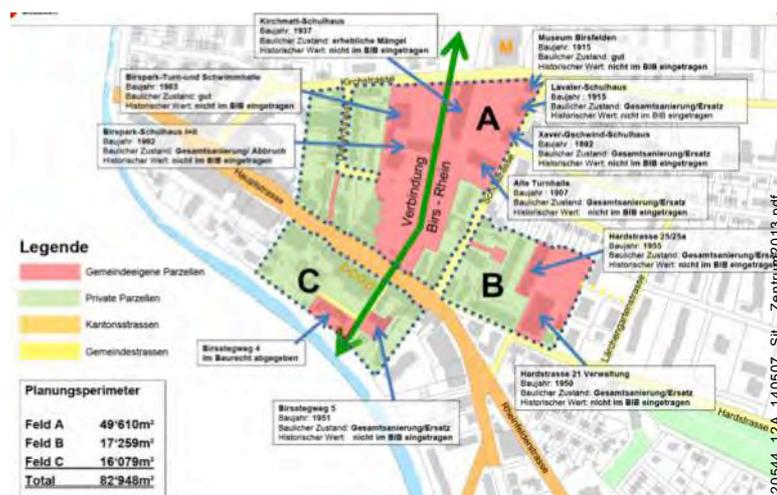


Abb. 24: Situationsplan Zentrumsentwicklung 2013

Mitwirkung Bevölkerung 2013 Die Gemeinde veranstaltete mit der Bevölkerung einen Dialoganlass zur Zentrumsentwicklung. Die aus dem Dialoganlass gewonnenen Erkenntnisse wurden noch einmal auf breiter Basis mit der Bevölkerung diskutiert und ergänzt. Folgende Kernsätze bilden einen Teil der Grundlage für eine weitere Zentrumsentwicklung:

- Im Zentrum soll ein belebter Ort mit durchmischter Nutzung und Grün- / Begegnungsflächen entstehen.
- Die Zentrumsentwicklung soll zu einer Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse führen.
- Zur Minimierung der oberirdischen Parkplätze soll das Zentrum mit einer unterirdischen Parkierung erschlossen werden.

- Vielfältige und angemessene Freiräume sollen im Sinne einer Grünachse das Gebiet prägen.
- Der Umgang mit den bestehenden Gebäuden ist zentral.
- Bei der Erarbeitung des städtebaulichen Gesamtkonzepts für den Zentrumsbereich sind quick wins anzustreben.
- In der Umsetzung der Entwicklung wird eine gute Qualität gefordert, welche die Identität erhöht und Signalwirkung für andere Gebiete hat.

3.6 SWOT-Analyse

3.6.1 Siedlung

Stärken / Chancen	<ul style="list-style-type: none"> • nahe Lage in Bezug auf die Kernstadt • ausserordentlich attraktive Lage an Birs und Rhein • charakteristischer von Kontrasten geprägter Siedlungskörper • strategisch bedeutendes Hafenable • hoher Anteil an Erdgeschossnutzungen entlang der Hauptstrasse • guter Versorgungsgrad mit Angeboten des täglichen und periodischen Bedarfs sowie öffentlichen Infrastrukturen
Schwächen / Risiken	<ul style="list-style-type: none"> • veraltetes Wohnungsangebot mit mehrheitlich kleinen Wohnungen • Bevölkerungszusammensetzung in Bezug auf Steuerertrag ungünstig • geringe Beschäftigtendichte im Vergleich zur Stadt Basel gering trotz räumlicher Nähe • Zentrum ist städtebaulich nicht definiert und durch die fehlende Visitenkarte nicht wahrnehmbar • Ankunftsorte an der Hauptverkehrsachse wenig attraktiv gestaltet • das tendenziell negative Image in der Aussenwahrnehmung der Gemeinde ist für die Verdichtung anspruchsvoll

3.6.2 Freiraum

Stärken / Chancen	<ul style="list-style-type: none"> • attraktive und umfangreiche Naherholungsräume (Kraftwerkinsel, Birsköppli, am Stausee) • ausgedehnte Uferbereiche entlang der Birs und Rhein • enger räumlicher Bezug zum Hardwald • vielfältige ökologisch wertvolle Bereiche
Schwächen / Risiken	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptverkehrsachse verkehrsorientiert gestaltet • Strassen- und Siedlungsfreiräume stark geprägt vom ruhenden Verkehr • hoher Anteil an privaten Freiflächen mit eingeschränktem Zugang (Kleingartenareale) • grosse Flächen durch Sportanlage Sternenfeld besetzt

- ökologische Vernetzung aufgrund der Trennung durch die Flüsse anspruchsvoll

3.6.3 Verkehr

Stärken / Chancen

- sehr gute Anbindung an übergeordnetes Strassennetz
- im Bereich der Rheinfelder- und Hauptstrasse besteht eine optimale ÖV-Anbindung an die Basler Innenstadt
- Umsetzung der Vorschläge zur Verkehrsoptimierung (Studie: Ausweichverkehr von der A2, Optimierungsmassnahmen Verkehrsfluss Zentrum Birsfelden) stellt eine Chance für gestalterische Massnahmen im Strassenraum dar

Schwächen / Risiken

- Ausweichverkehr A2 belastet Birsfelden (Stau auf der Haupt- / Rheinfelderstrasse und Stau im Quartier)
- aufgrund der Verkehrsüberlastung verkehren die Buslinien in den Spitzenstunden mit teils grosser Verspätung
- die Aufenthaltsqualität entlang den Strassenachsen, speziell an der Hauptstrasse, ist ungenügend
- entlang der Hauptverkehrsachsen bestehen nur teilweise Radwegmarkierungen

4 HANDLUNGSBEDARF

Aufgrund der Analyse lassen sich vier wesentliche Handlungsfelder bezeichnen:

- | | |
|--|---|
| Anreize schaffen für Modernisierung des Wohnungsbestandes | <ul style="list-style-type: none"> • Zu Gunsten einer vielfältigeren Bevölkerungszusammensetzung gilt es mit dem STEK aufzuzeigen wo und wie bedarfsgerechter Wohnraum für Mittelständige und Pensionierte sowie junge Familien geschaffen werden kann bzw. soll. Zudem ist zu bestimmen, wie und wo sich Birsfelden im gehobenen Segment (hochwertiger Wohnungsbau) positionieren kann. In erster Linie sind gezielt Anreize zu schaffen, um an attraktiven Lagen den Wohnungsbestand zu modernisieren. • Es stellt sich die Frage, welches maximale Nutzungsmass städtebaulich machbar ist und gleichzeitig genügend Anreize schafft, sodass eine effektive Verdichtung stattfindet. Detaillierte Auswertung realisierter Ersatzneubauten liefern wertvolle Anhaltspunkte. • Für die Bezeichnung von Interventionsgebieten bedarf es eines städtebaulichen Gesamtkonzepts. Innerhalb dieses Rahmens kann die Aufwertung der Gemeinde mittels unabhängiger Arealplanungen erfolgen, was einen effizienten Einsatz der Mittel zur Folge hat. • Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale sollen immer auch im direkten Zusammenhang mit einer Aufwertung der Standort- und Freiraumqualitäten sowie im Bezug auf bestehende, wertvolle Naturräume bewertet werden. |
| Verbesserung Beschäftigenertrag | <ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl der Beschäftigten und der Grad der Wertschöpfung ist zu erhöhen, um einen nachhaltigen Nutzungsmix und eine belebte Gemeinde zu sichern. • Dabei ist auf eine gesteigerte Wertschöpfung im Hafensbereich und den angrenzenden Gewerbeflächen zu fokussieren. |
| Aufwertung der Hauptstrasse und Entschleunigung des MIV | <ul style="list-style-type: none"> • Ein wesentlicher Bestandteil liegt in der Aufwertung der Hauptstrasse, wobei einerseits Querungen im Sinne eines attraktiven Langsamverkehrsnetzes und andererseits Beruhigung und Entschleunigung des MIV wesentlich sind. • Die geplante Zentrumsentwicklung wird zu einem wichtigen Bestandteil eines Gesamtkonzepts für die Aufwertung der Hauptstrasse. |
| Verbesserung ÖV-Angebot auch im Hinblick auf die Option einer Hafenumnutzung | <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzend zum radial ausgerichteten ÖV-Netz sind regionale Querverbindungen (z.B. Anbindung Muttenz) zu prüfen. • Die Option Hafen Birsfelden steht im Spannungsfeld Basel-Nord und Pratteln/Muttenz. Sowohl bei einer zentralen Lo- |

gistiklösung im Norden von Basel als auch bei einer dezentralen Lösung mit Ausbau des Auhafens stehen die Chancen gut, dass mittel- bis langfristig Teile des Hafens Birsfelden für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

Diese Option ist sowohl für das städtebauliche Gesamtkonzept als auch für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Mit sinnvollen Ergänzungen und Ausbauten kann die Stadtentwicklung gefördert werden.

5 GESAMTSTRATEGIE – ZUSAMMENFASSUNG

- Stossrichtung festhalten** Aufbauend auf die Analyse wurde eine Gesamtstrategie entwickelt, welche die Stossrichtung der zukünftigen räumlichen Entwicklung Birsfeldens festhält.
- Mitwirkung** Die Gesamtstrategie wurde im Rahmen einer öffentlichen Ausstellung der Bevölkerung, verschiedenen Interessengruppen sowie Vertretern von Nachbargemeinden, Region und Kanton vorgestellt. Diese waren eingeladen, Ergänzungen und kritische Hinweise einzubringen. Somit ist gewährleistet, dass die Gesamtstrategie für die langfristige Gemeindeentwicklung auf breiter Basis abgestützt und mit übergeordneten Interessen abgestimmt ist. Ausgewählte Bestandteile der Ausstellung sind im Anhang A3 zusammengestellt.



Abb. 25: Gesamtstrategie

- Positionierung als attraktiver Wohnort** Für die Positionierung als attraktiver Wohnort im städtischen Kontext sollen die geografischen Gegebenheiten mit der Lage an der Birs und Rhein sowie dem Hardwald genutzt werden. Die Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs auf der Hauptstrasse reduziert dessen Belastung für das Siedlungsgebiet. Durch die Aufwertung der Hauptstrasse verändert sich die Wahrnehmung von Birsfelden hin zu einem Wohnort. Damit die zunehmende Bevölkerung nicht mehr Verkehr verursacht als heute, wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert.
- Bezeichnung von Entwicklungsgebieten** Neben dem Zentrumsbereich wurden drei Entwicklungsgebiete bezeichnet – Birsraum, Rheinufer und Sternenfeldallee. Sie bilden die Grundpfeiler der Gesamtstrategie basierend auf dem

Szenario «moderates quantitatives, starkes qualitatives Wachstum».

Vision Hafenareal Die bestehende Hafenzzone gemäss kantonalem Nutzungsplan sowie die weiteren Industrie- und Gewerbezone sollen im Sinne einer Arealoptimierung komprimiert werden. Auf den frei werdenden Flächen sollen hochwertiger Wohnraum und Mischnutzung angesiedelt werden. Nutzungen von regionaler Bedeutung sind denkbar.

6 STADTENTWICKLUNGSKONZEPT STEK¹⁰

Stellenwert	Das STEK bildet die strategische Ausrichtung der räumlichen Entwicklung ab und dient als behördenverbindliches Planungs- und Raumsteuerungsinstrument der Entscheidungsfindung im zukünftigen Entwicklungsprozess der Gemeinde Birsfelden (vgl. Kap. 1.3).
Inhalt	Basierend auf dem bezeichneten Handlungsbedarf und der gewählte Gesamtstrategie einschliesslich der Ergebnisse der Mitwirkung wurde das vorliegende Stadtentwicklungskonzept verfasst. Im Anhang A4 ist das STEK im Gesamtplan dokumentiert. Die Erläuterungen erfolgen gegliedert nach den Themen Siedlung, Freiraum und Verkehr. Voran gestellt sind Aussagen zu Projekten mit Signalwirkung, namentlich der Zentrumsbereich und die Hauptstrasse.

6.1 Projekte mit Signalwirkung

6.1.1 Zentrumsbereich

Öffentliches Interesse	Das Areal um die Zentrumswiese inkl. der Schulanlage Kirchmatt war in der Vergangenheit und ist seit geraumer Zeit wieder verstärkt im Fokus des öffentlichen Interesses. Verschiedene Vorarbeiten in den zurückliegenden Jahren dienten der räumlichen sowie funktionalen Analyse und zeigten Ansätze für zukünftige Entwicklungen auf (vgl. Kap. 3.5).
Zentrumsbereich als neuralgische Stelle	Der Zentrumsbereich liegt im historischen Siedlungskern Birsfeldens direkt an der Hauptstrasse. Die wichtige Langsamverkehrsachse «Birsstegweg – Schul- / Hofstrasse» verläuft hier. Allerdings wird der Zentrumsbereich in seiner heutigen Erscheinung nur ansatzweise als Ortszentrum wahrgenommen. Die Gestaltung ist zu wenig augenfällig und der Bereich ist überwiegend mit unzulänglichen Nutzungen (öffentliche oberirdische Autoabstellplätze, Abstandsgrün und Rabatten) besetzt. Dementsprechend besteht im Zentrumsbereich hohes Entwicklungspotenzial.
Vorarbeiten und Rahmenbedingungen	Die Ansätze gemäss Gesamtstrategie basieren auf den Vorgaben der bisherigen Überlegungen / Veranstaltungen zur Zentrumsentwicklung und der kommunalen Immobilienstrategie. Diesen ist die Zielstellung gemeinsam, Wohnbaupotenziale auf den gemeindeeigenen Parzellen zu erschliessen.

¹⁰ (vgl. Gesamtplan in Anhang A4)

Räumliches Nutzungskonzept

Im STEK werden anzustrebende Freiräume und erwünschte Wegbeziehungen bezeichnet (vgl. A7). Diese bilden das städtebauliche Grundgerüst und schaffen Baufelder, die sich phasengerecht in unabhängigen Etappen realisieren lassen. Zur Hauptstrasse ist ein städtischer Zentrumsplatz vorgesehen. Der Pausenplatz zwischen Kirchmattschulhaus und Schulstrasse wird räumlich geöffnet und bildet das Gegenüber zum Zentrumsplatz. Eine Freiraumverbindung spannt so den gesamten Zentrumsbereich zwischen der Tramhaltestelle «Schulstrasse» und der Bushaltestelle «Kirchmatt» auf. Zusätzlich zu den vorgenannten Platzsituationen ist ein weiteres Angebot für Aufenthalt und Begegnung im Quartier vorgesehen. Mit dem Nutzungskonzept wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen baulich zu besetzenden Flächen und öffentlichen Freiräumen skizziert. Darüber hinaus wird prinzipiell vorgeschlagen, wo die verschiedenen Nutzungen zweckmässig angeordnet werden sollten. Das räumliche Nutzungskonzept beinhaltet einen gewissen Abstraktionsgrad und keine hohe Lagegenauigkeit der Inhalte. Somit ist ein Anordnungsspielraum für alle Inhalte im Rahmen vertiefender Planungen und der Realisierung gegeben.

Insgesamt werden der Zentrumsbereich räumlich sowie funktional schlüssig gegliedert und die Langsamverkehrsverbindung zwischen Rhein und Birs verbessert.



Abb. 26: Legende

Abb. 27: Räumliches Nutzungskonzept o.M.

- Baufelder** Verschiedene Baufelder stehen für die Erstellung neuer Wohnungen zur Verfügung. Die Erd- und Sockelgeschosse in geeigneter Lage sollen einer publikumsorientierten oder öffentlichen Nutzung vorbehalten bleiben, wofür von einem beschränkten Wohnanteil auszugehen ist. Der Zentrumsbereich ist geeignet öffentliche Nutzungen aufzunehmen (z.B. Gemeinschaftsaal oder Gemeindeverwaltung). Mit einer geeigneten Gebäudetypologie liesse sich die öffentliche Nutzung mit neuen Wohnungen kombinieren.
- Freiraum / Naturraum** Der bezeichnete Korridor (Freiraumverbindung, Wegbeziehung und Naturraumvernetzung) entspricht dem Grün- und Freiraumkonzept (ökologische Vernetzungsachse A, vgl. Kap. 6.4.3). Der Korridor wird in seiner zukünftigen Funktion und Gestaltung als ein selbstverständliches Gefüge aus architektonisch-städtischen und siedlungsökologischen Elementen verstanden, welche sich nicht widersprechen. In diesem Sinne soll die Gestaltung und Ausstattung in vertiefenden Planungsschritten ermittelt werden.
- Parkplatzangebot** Der Charakter ist heute geprägt von oberirdischen Parkfeldern. Diese sollen zugunsten einer repräsentativen Erscheinung des Zentrums anderweitig angeordnet werden. Eine angemessene Anzahl öffentlicher Parkfelder soll unterirdisch in die angestrebte zentrale Überbauung integriert werden.



Abb. 28: Beispielhafte Collage einer möglichen Neugestaltung

- Umsetzung** Die städtebauliche Disposition (Raumkanten, Volumetrie, Freiraumangebote, Wegenetz etc.) soll möglichst für den gesamten Bereich gemäss räumlichem Nutzungskonzept vertieft werden. Die tatsächliche Bebauung ist daraus in der Folge im Rahmen der Projektierung zu entwickeln. Die ersten Entwicklungsetappen sind auf die Parzellen der Gemeinde zu beschränken. Es

sollen Konzepte geprüft werden, welche Optionen für den Umgang mit dem Museum und der Turnhalle zulassen. Je nach Bedarf seitens privater Grundeigentümer können Ersatzbauten das städtebauliche Bild im Zentrum abschliessen.

6.1.2 Hauptstrasse

Anpassung Normalprofil	Zwischen Birsbrücke und Schulstrasse wird das Normalprofil angepasst, um die unterschiedlichen Nutzungsansprüche besser zu berücksichtigen (Tram, Bus, Velo, Fussgänger, MIV, Transportroute). Dies ist mit den zuständigen Behörden und Verkehrsträgern abzustimmen. Die tatsächliche Gestaltung ist mittels Gestaltungs- und Betriebskonzept zu ermitteln.
Städtebauliche Integration	Entsprechende Gestaltungs- und Betriebskonzepte sind auf die Massnahmen der Vorstudie zum Ausweichverkehr A2 (RK&P, Mai 2014) auszurichten. Wichtiges Ziel ist, den Strassenraum städtebaulich zu integrieren und angrenzende publikumsorientierte Nutzungen inkl. Aussenbereiche stärker hervorzuheben. Es wird der Ansatz verfolgt, nach Inbetriebnahme eines Verkehrsmanagements im Bereich Scheuerrain, die MIV-Fahrspur und das Tramgleis Richtung Basel Breite zusammenzufassen. Der so gewonnene Raum kann für den Langsamverkehr (Fussweg und Velo-Route) im Mischbetrieb sowie eine gesteigerte Aussenraumqualität genutzt werden.
Sanierungsbedarf Tramschienen	Die Schienen in der Hauptstrasse sind stark sanierungsbedürftig, so dass diese voraussichtlich ca. 2021 ersetzt werden müssen. Dies bietet die Chance, die Zielsetzungen zeitnah im Dialog mit den Verkehrsbetreibern und den Kantonen in das erforderliche Betriebs- und Gestaltungskonzept einfliessen zu lassen.

Gestützt auf diesen Ansatz wurde eine beispielhafte Situation für die umgestaltete Hauptstrasse visualisiert. Diese Visualisierung bildet den erwünschten Charakter der zukünftigen Hauptstrasse ab.



Abb. 29: Beispielhafte Visualisierung einer möglichen Gestaltung der Hauptstrasse

6.2 Siedlung / Städtebau

6.2.1 Entwicklungsgebiete

Nachhaltige Siedlungsentwicklung

Die Entwicklungsansichten zielen darauf ab, die Siedlung an besonders interessanten Standorten nachhaltig – in Bezug auf die Standortattraktivität Birsfeldens und eine vorbildliche siedlungsökologische Ausrichtung – zu entwickeln. Das STEK und die Abgrenzungen der dargestellten Entwicklungsgebiete sind in einem groben Massstab und einer konzeptionellen Genauigkeit gehalten, welche hinreichend Anordnungsspielraum gegenüber anderen Interessengebieten beinhalten, z.B. gegenüber wertvollen Naturräumen.

Abstimmung mit ökologischen Aspekten

Insbesondere siedlungsökologische Elemente (ökologische Trittsteine und dergleichen) sind erfahrungsgemäss punktuell bzw. kleinräumlich strukturiert und können daher nicht im STEK erfasst werden. Im Rahmen weiterführender Planungsschritte je Entwicklungsgebiet sind die Zielsetzungen mit ökologischen Aspekten abzustimmen. Zudem ist festzuhalten, dass die Entwicklungsgebiete den Gewässerraum gemäss eidgenössischer Gewässerschutzgesetzgebung¹¹ sowie die «Grünzonen (Natur)» – im rechtskräftigen Zonenplan mit dem Kürzel «N» versehen – bzw. die Spezialzone Naturschutz Hagnau nicht beeinträchtigen¹².

¹¹ vgl. Art. 37 GSchG und Art. 41a ff. GSchV

¹² vgl. Art. 45 Abs. 2 und Art. 46 Zonenreglement



20544_25A_151013_Schemaskizzen_Natur.png

Abb. 30: schematische Lage der Grünzonen (hellgrün), der Grünzone Natur (dunkelgrün) und der Spezialzone Naturschutz Hagnau (braun), Entwicklungsgebiete (blass rot)

Für die Erschließung zusätzlicher Wohnbaupotenziale stehen nachfolgend aufgeführte Entwicklungsgebiete im Vordergrund:

- Birsraum E1
- Rheinufer E2
- Sternefeldallee E3

Birsraum E1 Beim Birsraum handelt es sich um sehr attraktive Wohnlagen mit Bezug zum Wasser. Es gilt die Lage zu nutzen, um Wohnangebote im gehobenen Segment zu schaffen.



20544_25A_140615_Behau_Birsraum_09

Abb. 31: Beispielhafte Collage einer möglichen baulichen Entwicklung im Birsraum

nördlicher Abschnitt (E1.1) Im nördlichen Abschnitt (E1.1) besteht im rückwärtigen Bereich unmittelbar entlang der Birs erhebliches Verdichtungspotenzial. Insgesamt besteht heute eine Dichte von ca. 146 Köpfe/ha¹³. Mittels Anreizen in den Zonenvorschriften für eine grundstücksübergreifende Planung sind die Grundeigentümer für Ersatzneubauten zu motivieren. Als Instrument erscheinen «Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan» gemäss § 50 RBG besonders zweckmässig.

Ausnahmeüberbauungen bieten im Vergleich zu Sondernutzungsplanungen gemäss §§37 ff. diverse Vorteile. Qualitätsanforderungen, spezielle Vorschriften zur Erschliessung und zum Mass der Überbauung sowie die erforderliche Mindestfläche werden einmalig im Zonenreglement festgelegt und von der Gemeindeversammlung erlassen. Demnach ist lediglich ein Verfahren im Rahmen der Ortsplanungsrevision durchzuführen, anstatt mehrere separate Sondernutzungsplanverfahren bei Bedarf auszulösen. Die Ausnahmeüberbauungen sind räumlich flexibler, da der tatsächliche Geltungsbereich erst anhand eines konkreten Vorhabens auf Stufe des Baubewilligungsverfahrens zu definieren ist. Die erforderliche Qualität weisen die Grundeigentümer möglichst mit qualifizierten Konkurrenzverfahren nach.

südlicher Abschnitt (E1.2) Im südlichen Abschnitt (E1.2) bestehen Bedarf und Absichten für eine Siedlungserneuerung. Der zeilenartige Bestand, welcher mit der Topografie einen zusammenhängenden Hofraum bildet, bedingt eine gesamtheitliche Betrachtung. Die heutigen Dichteverhältnisse von ca. 80 Köpfe/ha weisen auf ein gewisses Verdichtungspotenzial hin. Mittels Sondernutzungsplan oder Sondernutzungsplänen können Anreize für eine umfassende Erneuerung gewährt und eine gesamthafte Weiterentwicklung sichergestellt werden.

Im Dialog mit den Grundeigentümern ist zu klären, ob eine Siedlungsentwicklung nach Süden, auf den Flächen der bestehenden Familiengartenanlage Hagnau möglich und sinnvoll ist.

Rheinufer E2 Das Entwicklungsgebiet Rheinufer profitiert ebenso wie der Birsraum von der Lage am Wasser. Es bietet sich an, die Siedlung mit architektonisch hochwertigen Ergänzungen stärker mit dem attraktiven Freiraum zu verknüpfen und dadurch interessante Wohnraumangebote zu schaffen. Das Ausmass der Entwicklung soll mit Rücksicht auf bestehende, wertvolle Naturräume ermittelt werden. Die Zielsetzungen gelten grundsätzlich für das gesamte Entwicklungsgebiet und sollen in einer räum-

¹³ Summe Einwohner und Beschäftigte
Anzahl Einwohner: Auszug Einwohnerregister 2014
Anzahl Beschäftigte: Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 2012

lich-funktionalen Gesamtschau konzipiert werden, welche entsprechende Aussagen zur Nutzungsanordnung enthält und als Basis für die planungsrechtliche Umsetzung dienen kann. Im Sinne einer etappierten Entwicklung wird das Gebiet Rheinufer in Segmenten betrachtet.

Im Dialog mit den Grundeigentümern sind der Zeitpunkt und die Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des Bestandes zu diskutieren. Ein geeignetes Instrument für dieses Vorgehen ist ein Rahmenplan. Dieser wird eine verträgliche Verdichtung (Art und Umfang) in diesem sensiblen Bereich sowie zu erhaltende Freiräume aufzeigen. Ein Rahmenplan wäre in einem nächsten Planungsschritt anzugehen. Er wird als Grundlage für die erforderlichen Sondernutzungspläne dienen, welche vor allfälligen Realisierungsschritten von der Bevölkerung festgelegt werden müssen.

- westlicher Abschnitt (E2.1) Der westliche Abschnitt ist von den drei Hochhäusern der Überbauung «Rheinpark» geprägt. Diese Überbauung weist in der Eigenheit ihrer Struktur verschiedene Qualitäten auf, welche aus der Lage am Rhein und den für diese Bautypologie typischen grosszügigen Umgebungsflächen resultieren. Es ist zu klären, inwiefern diese Siedlung und deren mehrheitlich extensiv genutzten Abstandsflächen geeignet sind, bauliche Ergänzungen aufzunehmen. Neben den Potenzialen für eine bauliche Ergänzung haben die grossen, gewöhnlichen Rasenflächen (Abstandsflächen der Hochhäuser) grosse Reserven, für eine vielfältigere Gestaltung und Aufwertung im Sinne der Biodiversität. Diese qualitative Aufwertung kann widerspruchlos im Zusammenhang mit einer verträglichen baulichen Ergänzung / Entwicklung stattfinden. Definitiv ist es unerlässlich, parallel zu baulichen Ergänzungen, das Rheinufer auf Basis eines gesamthaften Zielbildes aktiv zu gestalten und die Attraktivität für unterschiedliche Nutzungen zu steigern.

Im Hinblick auf die Zielsetzungen gemäss Gesamtstrategie sind Anpassungen in der Nutzungsplanung erforderlich. Die strikten Festlegungen des rechtskräftigen Teilzonenplans «Hochhäuser Rheinpark» stehen den Zielsetzungen entgegen.

- östlicher Abschnitt (E2.2) Im östlichen Abschnitt dominieren Tennisplätze und Familiengärten das Gebiet. Diese Flächen eignen sich für eine räumliche Entwicklung.

Auch für diesen Abschnitt ist eine der exponierten Lage angemessene städtebauliche Struktur zu erarbeiten. Diese ist mit dem westlichen Abschnitt abzustimmen und im Idealfall in einem gemeinsamen Verfahren zu ermitteln. Zudem ist das Entwicklungsgebiet eng verwoben mit dem Hot Spot Sternenfeld und der städtebaulichen Schlüsselstelle Areal Sternenfeld- /

Hafenstrasse (S2). Diesen Aspekten ist ebenfalls hinreichend Rechnung zu tragen.

Für die bestehenden Nutzungen sind mögliche Ersatzstandorte zu prüfen (vgl. Kap. 6.4.2). Dies kann allenfalls im Rahmen regionaler Nutzungskonzepte erfolgen.

Für die Umsetzung erscheint ein ähnliches Vorgehen wie im westlichen Abschnitt mit Sondernutzungsplänen zielführend.

Sternenfeldallee E3 Das Gebiet Sternenfeldallee bildet die Schnittstelle zwischen der Wohn- und Mischnutzung Birsfeldens und der industriell-gewerblichen Nutzung in Verbindung mit dem Hafen. Zudem ist der nördliche Abschnitt eng mit der städtebaulichen Schlüsselstelle Areal Sternenfeld- / Hafenstrasse (S2) verknüpft. Das Areal ist nicht intensiv genutzt und eignet sich somit an gut erschlossener Lage für eine Verdichtung. Dies kann bei einer möglichen Umnutzung des Hafens als Impulsgeber fungieren. Diese Rolle würde gestärkt beim anvisierten Ausbau der ÖV-Erschliessung (Tramverlängerung, vgl. Kap. 6.5.1).

Vorab ist – vergleichbar mit dem Rheinufer – eine städtebauliche Grundkonzeption der Nutzungszuordnung zu entwickeln, welche dann grundlegend für die Nutzungsplanung sein wird. Je nach Entwicklungsabsicht sollen für die bestehenden Sportanlagen und die Familiengärten Ersatzstandorte evaluiert werden (vgl. Kap. 6.4.2). Dies sollte bei Bedarf allenfalls im Rahmen regionaler Nutzungskonzepte erfolgen.

Im Dialog mit den Grundeigentümern sind der Zeitpunkt und die Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des Bestandes zu diskutieren.



Abb. 32: Beispielhafte Collage einer möglichen baulichen Entwicklung an der heutigen Sternenfeldstrasse

nördlicher Abschnitt (E3.1) Der nördliche Abschnitt ist von der Hochhausüberbauung «Stausee» und angrenzenden Familiengärten gekennzeichnet.

Das Gebiet weist total eine niedrige Dichte von ca. 68 Köpfen/ha auf. Es bietet in gut erschlossener Lage (MIV) und im Hinblick auf ein allfällig ausgebautes ÖV-Angebot sehr grosses Potenzial für die innere Siedlungsentwicklung. Gemessen an einer Zieldichte von 240 Köpfen/ha könnte ein theoretischer Zuwachs von ca. 650 Köpfen aufgenommen werden.

Ähnlich wie im Entwicklungsgebiet E2.1 (westlicher Abschnitt Rheinufer) erfordert die Entwicklung im Gebiet Sternenfeldallee vorbereitende Änderungen in der Nutzungsplanung, da die markanten Hochhäuser sowie deren Umgebungsgestaltung in ihrer Erscheinung und als städtebauliches Ensemble über eine Ortsbildschonzone durch den Teilzonenplan «Hochhäuser am Stausee» planungsrechtlich gesichert sind. Die Flächen der Familiengärten sind im Zonenplan als Grünzone ausgemessen und stünden so nicht für eine bauliche Entwicklung zur Verfügung.

südlicher Abschnitt (E3.2) Der südliche Abschnitt ist überwiegend mit Sportanlagen belegt. Diese sind teilweise öffentlich und teilweise privat. Entlang der Sternenfeldstrasse sind Baugeschäfte und Fahrzeughandel angesiedelt. An der Hardstrasse befinden sich Familiengärten sowie das Alterszentrum Birsfelden und an der Rütthardstrasse Wohnhochhäuser. Das Areal weist eine geringe Nutzungsdichte von ca. 33 Köpfe/ha auf.

Für eine Entwicklung analog zum nördlichen Abschnitt sind ebenfalls Änderungen in der Nutzungsplanung erforderlich. Primär liegt der Fokus auf dem gewerblich genutzten Streifen entlang der Sternenfeldstrasse. Die öffentlichen Sportanlagen werden grundsätzlich nicht in Frage gestellt. In wieweit eine Reorganisation der Sportanlagen Flächen für eine andere Nutzung verfügbar macht, ist im Bedarfsfall vertieft zu untersuchen.

Als besondere Herausforderung ist die Einstufung als belasteter Standort im kantonalen Kataster zu berücksichtigen. Dies kann allfällig beabsichtigte Nutzungen ausschliessen oder einschränken. Dies ist im Vorfeld einer möglichen Nutzungsplanrevision zu prüfen.

6.2.2 Städtebauliche Schlüsselareale

Besondere Areale an zentraler und exponierter Lage

Städtebauliche Schlüsselareale prägen das Siedlungsbild und die Wahrnehmung der Gemeinde als zusammenhängendes Quartier oder städtebauliches Ensembles. Dementsprechend sind sie mit identitätsstiftenden / adressbildenden Baugruppen zu besetzen, um die städtebauliche Bedeutung zu betonen.

Ein ausgewogener Nutzungsmix (v.a. Wohnen, Dienstleistung und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen) stellt sicher,

dass sich die neuen Quartiere als funktionierende und belebte Gebilde in die Siedlung einfügen. Je nach Zentralität sind zentrumsaffine Nutzung vorzusehen, um mit vielseitigen Angeboten das Zentrum als Zielort zu etablieren bzw. zu stärken – Versorgung im Ort, Siedlung der kurzen Wege.

Als derart besondere Areale – mit derzeit überwiegend unzureichender städtebaulicher Präsenz – werden folgende Standorte bezeichnet:

- Zentrumsbereich S1 (vgl. Kapitel 6.1.1)
- Areal Sternenfeld- / Hafenstrasse S2
- Hardstrasse / Rheinfelderstrasse S3
- Areal Rheinfelderstrasse / Muttenzerstrasse S4
- Ortszugänge

Areal Sternenfeld- / Hafenstrasse S2 Das Areal Sternenfeld- / Hafenstrasse bildet sowohl den Abschluss des Entwicklungsgebiets Rheinufer als auch des Entwicklungsgebiets Sternenfeldallee. Es ist für die Umstrukturierung dieses Gebiets von grosser Bedeutung. Am Ende der zukünftigen Sternenfeld-Allee ist ein städtebaulicher Akzent erwünscht.

In Kenntnis der Absichten des bestehenden Unternehmens, den Standort zu verlagern, sind Nachnutzungs- / Umnutzungsoptionen vertieft in Betracht zu ziehen, um städtebauliche Umstrukturierungsprozesse und Nutzungsintensivierungen anzustossen und zu unterstützen. Diese Prozesse sind mit dem Kanton zu koordinieren, um bei konkretem Bedarf auf eine möglichst rasche Anpassung des Perimeters des kantonalen Arbeitsplatzgebietes hinzuwirken.

Hardstrasse / Rheinfelderstrasse S3 Das Areal ist aufgrund der Ecksituation im Siedlungskontext exponiert. Es ist weitgehend überbaut. Allerdings ist die städtebauliche Präsenz aufgrund ungenügender Volumina und einzelner markanter Baulücken zu gering. Für den Standort ist der angemessene Umfang einer gesteigerten Akzentuierung zu ermitteln und deren Umsetzung bei konkretem Erneuerungsbedarf seitens der Eigentümer anzustreben.

Areal Rheinfelderstrasse / Muttenzerstrasse S4 Das stark coupierete Areal markiert die historische Weggablung Richtung Rheinfeld und Richtung Muttenz. Es ist wie das Areal Hardstrasse überbaut, weist jedoch erhebliches Verdichtungspotenzial auf.

Das Areal ist von der Gemeinde als einer von neun Hot Spots der Gemeindeentwicklung definiert. Seitens der Grundeigentümer besteht aktuell Handlungsbedarf. Im Rahmen der resultierenden Erneuerung, ist eine akzentuierte Bauweise von be-

sonderer architektonischer Qualität anzustreben. In diesem Zusammenhang soll eine attraktive und sichere Verbindung zwischen Hardwald und Birsraum gewährleistet werden.

6.2.3 Ortszugänge

Stellenwert Die Ortszugänge einer Gemeinde haben für den Auftritt nach aussen einen besonderen Stellenwert. In Birsfelden sind folgende Ortszugänge von Interesse:

- Birsbrücke (Hauptstrasse)
- Scheuerrain (Rheinfelderstrasse)
- Sternenfeldstrasse / Hardstrasse
- Redingbrücke

Die Ortszugänge sind im Zusammenhang mit konkreten Bauvorhaben aufzuwerten. Die Orte sind auch in Betriebs- und Gestaltungskonzepten entsprechend zu berücksichtigen.

6.2.4 Städtebauliche Akzente

Hochwertige Projekte mit positiver Ausstrahlung

Städtebauliche Akzente dienen einer wahrnehmbaren Strukturierung des städtischen Gefüges. Zudem erleichtern sie häufig die Orientierung. Daher ist zu erwägen, ausgewählte Schnittstellen wie besondere Kreuzungen, Platzsituationen, Start- bzw. Endpunkte wichtiger Verbindungen baulich zu betonen. Dafür sind hochwertige Projekte mit positiver Ausstrahlung – insbesondere auch auf die Aussenwahrnehmung – vorzusehen. Die jeweiligen Projekte sind über geeignete Konkurrenzverfahren zu ermitteln und mit zweckmässigen planungsrechtlichen Instrumenten wie Quartierpläne zu sichern. Durch diese Vorgehensweise kann die erforderliche architektonische Qualität der erwünscht prägnanten Bauten an den stadträumlich besonderen Standorten gewährleistet werden.

Hochhäuser – Verdichtung und städtebauliche Bedeutung

Hochhäuser tragen nicht per se zur raumplanerisch angestrebten Verdichtung bei, da sie oftmals mit grosszügigen Freiflächen umgeben sind, welche die vertikale Verdichtung kompensieren. Unter Umständen und je nach Konzeption der Bebauung können Hochhäuser trotzdem einen Beitrag zur Verdichtung leisten. Dies hängt insbesondere vom Flächenverhältnis der Bebauung zu den Freiraumanlagen ab.

Darüber hinaus sind Hochhäuser wichtige städtebauliche Elemente und weithin sichtbare Merkzeichen. Zudem eignen sie sich in Abhängigkeit zur architektonischen Qualität, um hochwertigen Wohnraum in besonders exklusiven Lagen anzubieten.

Bestehende Hochhausstandorte Hochhäuser prägen bereits heute Teile des Siedlungsgebietes und sind typisch für die Siedlungsgeschichte Birsfeldens: am Rhein (Rheinpark), an der Sternenfeldstrasse (Am Stausee) und an der Bruderholzstrasse (Lärchengarten).



Abb. 33: Bestehende Hochhausstandorte (rot)

Position Gemeinde Birsfelden Gestützt auf die in der Siedlungshistorie verankerten Standorte und im Hinblick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung ist die Gemeinde Birsfelden aufgeschlossen gegenüber neuen Hochhäusern.

Kommunales Hochhauskonzept Ein zu erstellendes kommunales Hochhauskonzept untersucht das künftige Potenzial für vertikale Verdichtungen unter Berücksichtigung des Bestands und den Verdichtungsabsichten in den Entwicklungsgebieten. Es soll Eignungsgebiete und Möglichkeitsräume aufzeigen und Anforderungen an die Planung von Hochhäusern formulieren. Vertikale Verdichtungen sollen besondere Lagequalitäten bei gleichzeitigem Erhalt von Freiflächen ausschöpfen. Sie sollen u.a. dazu dienen, das bestehende Wohnraumangebot zu erweitern. Hochhäuser bilden städtebauliche Akzente und setzen eine hohe Qualität in der Umsetzung voraus.

Im Lichte der STEK-Zielsetzungen betreffend die ÖV-Erschliessung erscheint es (vgl. Kap. 6.5.1) zweckmässig, die Abgrenzung der kantonalen Eignungsgebiete (vgl. Kap. 3.1.4) nicht als abschliessend zu werten, sondern Einzelfallweise zu prüfen und ggf. anzupassen. Mit dem STEK kann ein vorbereitender Beitrag für ein kommunales Hochhauskonzept geleistet werden.

Potenzielle Hochhausstandorte Das STEK bezeichnet im Gesamtplan der räumlichen Entwicklung (vgl. Anhang A4) drei potenzielle Standorte (Hauptstrasse, Rheinufer, Areal Sternenfeld- / Hafenstrasse), welche aus städ-

tebaulicher Sicht besonders prädestiniert sind, akzentuiert zu werden. Dafür sind nicht zuletzt Hochhäuser denkbar.

Orientierende Grundlage Neben den drei Standorten erscheinen die Gebiete im Umfeld der bestehenden Hochhausstandorte für eine Betrachtung geeignet (vgl. Abb. 33). Die zentralen Bereiche entlang der Hauptstrasse inkl. des Zentrumsbereichs erscheinen (wie auch im kantonalen Hochhauskonzept festgehalten, vgl. Abb. 34) aufgrund ihrer Lagegunst ebenfalls als mögliche Gebiete für Hochhäuser geeignet. Dies ist mit einem kommunalen Hochhauskonzept dezidiert zu untersuchen und zu plausibilisieren.



Abb. 34: Gesamtschau Hochhauskonzepte der Kantone Basel Stadt und Basel Landschaft (HH-Konzept Kt. BL, Metron Raumentwicklung AG)
Eignungsgebiete (dunkel), Potenzialgebiete bzw. Eignungsräume (hell)

6.2.5 Hot Spots der Gemeindeentwicklung

Hot Spots in Entwicklungs-
gebieten

An verschiedenen Orten, den so genannten Hot Spots, besteht aus Sicht der Planungsbehörde Handlungsbedarf (Stand 2014). Sechs von neun Hot Spots liegen in den Entwicklungsgebieten und werden deshalb prioritär behandelt. Das Hafenaereal wird separat behandelt (vgl. Kap. 6.2.6). Zusätzlich wird der Standort der Gemeindeverwaltung aufgeführt, da dieser stark mit der Entwicklung des Zentrumsbereichs zusammenhängt.

Weitere Hots Spots

Die weiteren Hots Spots sind:

- QP 2 Sternenfeld H1
- Areal Hardstrasse (Gemeindeverwaltung) H2
- Lärchengarten H3

- Areal Rheinfelderstrasse / Wartenbergstrasse H4

Modernisierung versus Ersatzneubau	<p>Sobald an einem Ort grosszyklische Erneuerungen anstehen, stellt sich die Frage, ob eine Modernisierung im Rahmen der bestehenden Zonenvorschriften möglich ist oder aber umfangreiche Anpassungen bis hin zu Ersatzneubauten basierend auf einem Quartierplan sinnvoller sind. Eine entsprechende Abwägung hat von Fall zu Fall zu erfolgen.</p> <p>Im Sinne einer ausgewogenen Entwicklung gemäss Gesamtstrategie soll die Anzahl neuer Wohnungen in Entwicklungsgebieten die Anzahl neuer oder modernisierter Wohneinheiten überwiegen, welche in Hot Spots bzw. im übrigen Gebiet, im Rahmen von neuen Quartierplänen, erstellt werden.</p>
QP 2 Sternenfeld H1	<p>Im Gebiet Sternenfeld stehen grosszyklische Erneuerungen bevor. Eine Anpassung des bestehenden Quartierplans 2 Sternenfeld wird erwogen. Der nördliche Teil des Perimeters liegt im Entwicklungsgebiet Rheinufer.</p> <p>Aufgrund der Gesamtstrategie ist eine Erneuerung des Perimeters von Norden gegen Süden in Betracht zu ziehen. Die Strategie für eine Erneuerung ist sowohl auf den QP-Perimeter als auch auf eine mögliche Entwicklung entlang des Rheinufers auszurichten.</p>
Areal Hardstrasse (Gemeindeverwaltung) H2	<p>Der Zentrumsbereich eignet sich, öffentliche Nutzungen unterzubringen. Wird die bestehende Gemeindeverwaltung von der Hardstrasse in den Zentrumsbereich S1 verlegt, kann das Areal einer attraktiven Wohnnutzung zugeführt werden.</p> <p>Das Bebauungskonzept wird im Rahmen eines Konkurrenzverfahrens ermittelt und über einen Quartierplan umgesetzt.</p>
Lärchengarten H3	<p>Es besteht ein öffentliches Interesse, das strukturschwache Gebiet aufzuwerten. Die Herausforderung liegt im unmittelbaren Nebeneinander grundverschiedener Bautypologien. Das Areal wird dominiert von den drei Hochhäusern, welche mit dem TZP «Hochhäuser Bruderholzstrasse» planungsrechtlich mit einer Ortsbildschonzone gesichert sind. Die grössere Teilfläche ist mit drei- bis viergeschossigen Zeilenbauten belegt.</p> <p>Die geeignete Strategie (grosszyklische Erneuerung im Rahmen der Zonenvorschriften oder umfassende Sanierung auf Grundlage einer Sondernutzungsplanung) ist im Rahmen einer Vorstudie sorgfältig zu ermitteln. Die erforderliche Qualitätssicherung im Falle einer Erneuerung sollen die Grundeigentümer mit qualifizierten Konkurrenzverfahren erbringen. Ein Sondernutzungsplan bietet – bei etwas höherem zeitlichen und</p>

finanziellen Aufwand – die Gelegenheit, eine differenziertere Lösung im Dialog zwischen der Gemeinde und den Grundeigentümern erreichen. Insbesondere sind Fragen wie das anvisierte Segment (Stichworte Wohnungsgrösse / Grundrissorganisation), eine attraktive Wohnumfeldgestaltung und die Erschliessung von Interesse.

Areal Rheineldestrasse / War-
tenbergstrasse H4

Auf dem Areal besteht eine Autogarage für Oldtimer. Seitens des Unternehmens besteht Interesse den Standort zu verlagern und in der exponierten Lage an der Rheinfelderstrasse eine Wohnüberbauung zu realisieren. Auch aufgrund des unmittelbaren Bezugs zum Ortszugang Scheuerrain ist auf eine erhöhte architektonische Qualität der Überbauung hinzuwirken. Auf Basis eines entsprechenden Qualitätsnachweises kann eine allfällige Sondernutzung erwogen werden.

6.2.6 Hafenareal

Entwicklungspotenzial aufgrund
Lagegunst und geringer Bebau-
ungsdichte

Das Hafengebiet Birsfelden bedeckt fast ein Drittel des gesamten Gemeindegebiets Birsfelden. Es besteht zu zwei Drittel aus dem «Hafenperimeter» – ein Areal, welches dem kantonalen Nutzungsplan Rheinhäfen unterliegt – und zu einem Drittel aus dem der kommunalen Planungshoheit unterstellten «Industrie- und Gewerbegebiet Hafen Birsfelden». Die hervorragende Lage zwischen Rheinlehne und Basel-Stadt, die direkte Anbindung an die Autobahn und an das Schienennetz eröffnen ein grosses Entwicklungspotenzial. Das Potenzial ergibt sich nicht nur aus der besonderen Lage, sondern auch aus der teilweise geringen Bebauungsdichte und den Möglichkeiten einer infrastrukturellen Aufwertung des Perimeters.

Kantonales Arealentwicklungs-
programm für Steuerertrags-
steigerung

Die Wirtschaftsförderung des Kantons Basel-Landschaft hat das Hafengebiet Birsfelden in ihr Arealentwicklungsprogramm aufgenommen und priorisiert, um der kantonalen Bedeutung Rechnung zu tragen. Die Baurechte im Perimeter belaufen sich derzeit auf Zeithorizonte zwischen 2020 und 2055. Getrieben von der Gemeinde wurde zusammen mit dem Kanton und den Schweizerischen Rheinhäfen ein Projekt initiiert, welches zum Ziel hat, eine mittel- bis langfristige Erhöhung des Steuerertrags mittels aktiver Förderung der Verdichtung und der Neu- bzw. Umnutzung von Teilgebieten zu erreichen.

Umnutzungsvisionen als Grund-
lage für komplementäre Planun-
gen STEK und Hafenprojekt

Innerhalb des Hafenperimeters wird eine aktive Verdichtung angestrebt. Umnutzungsvisionen wie z.B. Wohnen sind in dieser Zone nur ganz am Rande angedacht, da sie einen alternativen Hafenstandort voraussetzen würden. Andererseits werden auf den Gebieten, welche der kommunalen Planungshoheit unterstellt sind, Entwicklungsplanungen angestrebt, die eine Verdichtung mit Mischnutzung, inklusive Wohnen, ermöglichen sollen. Weil dieses Projekt in grossem Masse von der

Kooperation des Kantons abhängt, wurde es vom STEK entkoppelt. Das STEK und das Hafenprojekt können jedoch parallel vorangetrieben werden, weil die Hauptstossrichtungen komplementär sind.

6.3 Bevölkerungsentwicklung und Schulraumbedarf

Bevölkerungsentwicklung Basierend auf den bezeichneten Entwicklungsgebieten und weiteren möglichen baulichen Veränderungen wurde die Bevölkerungsentwicklung abgeschätzt. Das gesamthafte Entwicklungspotenzial ist als theoretische Kapazität abgebildet. Diese Kapazität stellt das gesamthafte Fassungsvermögen an Einwohnenden und Beschäftigten für die jeweiligen Entwicklungsgebiete aufgrund ihrer Fläche und der angenommenen Dichtewerte ungeachtet der vorhandenen Anzahl dar. Diese Werte sind von vergleichbaren Siedlungstypologien Schweizer Städte abgeleitet, wie sie auch für Birsfelden denkbar wären (vgl. A5). Die erhöhten Dichtewerte entsprechen dem raumplanerischen Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung.

Gebiete	Dichte		Potenzial in K/ha	Veränderung bis 2030			Veränderung 2030 Plus		
	Bestand Köpfe (K)	in K/ha		Bewohner	Beschäftigte	Köpfe (K)	Bewohner	Beschäftigte	Köpfe (K)
E 1.1	797	146	200	53	45	98	108	91	199
E 1.2	466	81	160	145	3	149	295	7	302
E 2.1	615	147	200	72	1	73	146	2	148
E 2.2	478	76	200	249	6	255	506	11	517
E 3.1	256	68	240	0	0	0	320	6	326
E 3.2	469	39	240	0	0	0	387	95	482
S 1	99	39	160	154	153	307	154	153	307
S 2	50	46	240	235	-24	212	235	-24	212
S 3	126	133	240	29	5	34	58	10	68
S 4	25	100	240	31	4	35	31	4	35
H 1	1'090	154	200	92	17	109	186	35	221
H 2	130	104	160	50	-26	23	101	-54	47
H 3	904	159	160	-18	20	2	-36	40	4
H 4	12	50	160	0	0	0	33	-6	26
	5'517			1'093	204	1'296	2'524	370	2'895

Anzahl Bewohner: Auszug Einwohnerregister 2014

Anzahl Beschäftigte: Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 2012

Die detaillierte Berechnung mit Annahmen zu Nutzungsmix und Ausbaugrad siehe Anhang A6

Die theoretische Kapazität für den mittelfristigen Zeithorizont 2030 deckt sich nahezu mit den kantonalen Zielvorgaben. Die langfristige Prognose (2030 Plus) zeigt einen Bereich auf, innerhalb dessen sich die Gesamtbevölkerung theoretisch entwickeln könnte. Dies ist insbesondere abhängig vom tatsächlichen Realisierungsgrad und Nutzungsmix. Die angenommenen Realisierungsgrade spiegeln eine möglichst realistische Entwicklung und nicht das theoretische Maximum wider (vgl. A6). Darüber hinaus ist nicht vorherzusehen, wie viel Zeit die Entwicklungen im Horizont 2030 Plus benötigen, um den anvisierten Realisierungsgrad zu erreichen.

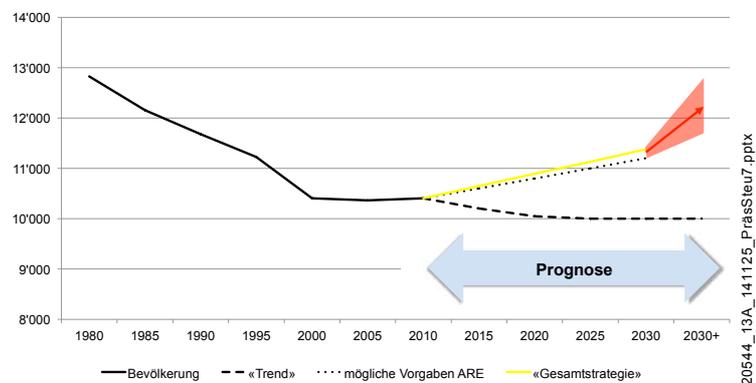


Abb. 35: Prognose zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Schulraumplanung Horizont 2020

Unabhängig von den Auswirkungen der STEK-Zielsetzungen erarbeitet die Gemeinde aktuell die Schulraumplanung mit einem Horizont bis 2020. Sie basiert primär auf einer momentan zu beobachtenden Zunahme von Kindern sowie den Effekten von HarmoS (interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der obligatorischen Schule, Beitritt Kt. BL 26. September 2010).

Abschätzung Schulraumbedarf

Zur Abschätzung allfälliger Sprungkosten, verursacht durch die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, sind die Auswirkungen auf den Schulraumbedarf von grossem Interesse.

Die Schulraumbedarfsplanung gestaltet sich anspruchsvoll, insbesondere für einen Horizont von 15 Jahren. Denn sie ist von vielen verschiedenen Faktoren und der demografischen Entwicklung abhängig. Das Stadtentwicklungskonzept beschränkt sich deshalb auf die Aussage, wie viel zusätzliche Klassenzimmer für die angestrebte Bevölkerung bis 2030 erforderlich werden.

Für die bis 2030 prognostizierten rund 1'100 Einwohner ist mit etwa 130 bis 200 Kindern im Alter von 0 bis 15 Jahren zu rechnen. In Entwicklungsgebieten, wo die Wohnungen erst jüngeren Datums bezogen wurden, wird ein Anteil von ca. 55 %

schulpflichtiger Kinder angenommen. Die geschätzten 70 bis 110 Kinder verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Schulstufen: 15 bis 25 im Kindergarten, 40 bis 60 Primarschule und 15 bis 25 Oberstufe.

Insgesamt verursacht das Bevölkerungswachstum in den erfassten Gebieten bis 2030 einen zusätzlichen Schulraumbedarf in der Grössenordnung von 4 bis 6 Regelklassenzimmern.

Schulraumplanung
Horizont > 2020

Es wird empfohlen, die Entwicklung der Kinder bzw. Schülerzahlen, insbesondere in den Entwicklungsgebieten mit einem Horizont über das Jahr 2020 hinaus, laufend zu beobachten. Eine kontinuierliche Schulraumbedarfsplanung erlaubt ggf. die Entwicklung zu verlangsamen und auf das bestehende Schulraumangebot auszurichten, um hohe Sprungkosten zu vermeiden.

6.4 Freiraum

6.4.1 Zugänglichkeit primärer Freiräume verbessern

primäre Freiraumstruktur

Der Hardwald als bewaldeter Hügelzug sowie der Rhein und die Birs als Fließgewässer bilden die primäre Freiraumstruktur von Birsfelden. Sie sind als Rückgrat der Freiraumversorgung zu verstehen und sind ein wesentlicher Teil der Identität von Birsfelden. Sie sind wichtig für die Erholung, aber auch als Naturräume mit wichtigem ökologischen Potenzial zu verstehen.

Zugänglichkeit für
Erholungssuchende

Die Massnahmen im STEK zielen im Wesentlichen darauf ab, die primären Freiräume physisch und optisch zu verbinden und damit die Zugänglichkeit für Erholungssuchende zu verbessern.



Abb. 36: Schemaskizze Freiraumverbindung

6.4.2 Erholungsräume

Attraktive Orte sichern
und verbessern

Die übergeordneten Zielorte Rheinufer, Birsraum und Hardwald sollen weiterhin als öffentliche Erholungsräume erhalten wer-

den. Die besonderen Zielorte Birsköppli und Kraftwerkinsel haben heute bereits eine grosse Anziehungswirkung, auch über die Gemeindegrenze hinaus. Diese Orte sollen unverändert bestehen bleiben und punktuell gestärkt werden.

- Hardwald** Der Hardwald ist Waldareal, untersteht daher dem Bundesrecht und ist somit gesichert. Die bestehende Ausstattung für Freizeitnutzungen soll erhalten und mittelfristig massvoll erweitert werden (Grillstellen o.ä.). Dies ist mit den kantonalen Behörden (Forstamt) und der Gemeinde Muttenz zu koordinieren.
- Rheinufer** Zusätzlich zur heutigen Ausstrahlung soll die Qualität und das Nutzungsangebot am Rheinufer gesteigert werden. Die urbane Wechselwirkung zwischen der angestrebten Siedlungsentwicklung und dem Erholungsraum Rheinufer soll erlebbar gemacht werden. Als Schwerpunkt am Rheinufer ist insbesondere der nördliche Endpunkt der Sternenfeldstrasse langfristig als Zielort zu etablieren.

Es ist naheliegend, das Rheinufer mit verschiedenen Freizeitangeboten wie einfacher Gastronomie etc. auszustatten, um eine hohe Aufenthaltsqualität über die gesamte Länge zu gewährleisten.



Abb. 37: Beispielhafte Collage einer möglichen Freiraumgestaltung entlang des Rheinufers

- Familiengärten und Sportanlagen** Familiengärten machen einen verhältnismässig grossen Anteil an der Gemeindefläche aus.

Basierend auf der Gesamtstrategie liegen verschiedene Familiengärten innerhalb von Entwicklungsgebieten. Die angestrebte Siedlungsentwicklung steht jedoch nicht per se im Widerspruch zu Familiengärten. Es sind durchaus Konzepte denkbar, welche Familiengärten auf geeignete Weise integrieren. Im Vorfeld anstehender Siedlungsentwicklungen soll daher erwogen werden, ob gemeindeübergreifend alternative Standorte zu untersuchen sind oder Gärten in geeigneter integriert werden können. Zu diesem Zweck können jeweils regionale Nutzungskonzepte Familiengärten erarbeitet werden.

Im Bereich der Sternenfeldallee befinden sich öffentliche Sportanlagen und private Sportanlagen auf öffentlichem Grund. Die öffentlichen Sportanlagen werden grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Allerdings ist es je nach Einbezug in ein Entwicklungskonzept Sternenfeldallee denkbar, den Flächenbedarf hinsichtlich einer optimierten Reorganisation vertieft zu untersuchen. Die Betreiber der privaten Sportanlagen signalisierten, dass die Flächen zur Disposition stehen.

6.4.3 Naturräume

Grün- und Freiraumkonzept

Die Gemeinde Birsfelden verfügt über ein Grün- und Freiraumkonzept, welches als integrierender Bestandteil zur Ortsplanung erarbeitet und vom Gemeinderat beschlossen wurde. Dieses formuliert verschiedene Massnahmen und Richtlinien, welche allfällige Nutzungskonflikte reduzieren und die ökologische Vernetzung steigern sollen.

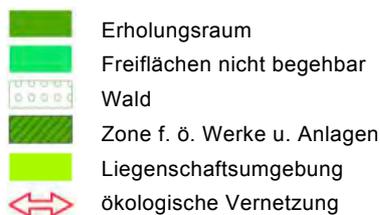


Abb. 38: Legende (Auszug)



Abb. 39: Situationsplan Grün- und Freiraumkonzept, Juni 2006

Naturschutz-Inventar

Bestandteil des Grün- und Freiraumkonzepts ist ein Naturschutz-Inventar aus dem Jahr 1984. Gemessen am Alter von nunmehr 21 Jahren ist es unerlässlich, das in die Jahre gekommene Inventar nachzuführen. Dies ist mit der anvisierten Revision der Nutzungsplanung (vgl. Kap. 6.6.3) abzustimmen.

Bezug zum Grün- und Freiraumkonzept

Das STEK stellt das Grün- und Freiraumkonzept grundsätzlich und insbesondere betreffend seiner ökologischen Ziele nicht in Frage. Es sieht in den Entwicklungsgebieten entlang des Rheins (E 2.1 und E 2.2) und der Sternenfeldallee (E 3.1 und E 3.2) mittel- bis langfristig Siedlungsergänzungen bzw. Nutzungen vor, welche in geeigneter Planungsphase umfassend mit den Richtlinien im Grün- und Freiraumkonzept abzustimmen sind. Je nach Ergebnis eines fachkundigen Abwägungsprozesses

ses kann eine Fortschreibung des Konzepts resultieren. Das bedeutet jedoch nicht, dass bisherige Ziele ohne weiteres ersatzlos aus dem Konzept gestrichen werden sollen. Vielmehr gilt es zielorientiert aufzuzeigen und festzulegen, inwiefern nachweislich ökologisch wertvolle Gebiete / Elemente und Entwicklungsgebiete nebeneinander bzw. miteinander funktionieren können.

Wesentliche Richtlinien des Grün- und Freiraumkonzeptes mit Schnittstellen zu den Entwicklungsgebieten sind:

- Korridor A Rhein – Birs
Elemente der Uferbereiche (Magerwiese und Hecken) entlang des Korridors wiederholen
versiegelte Flächen des Schulareals durch Grünstreifen ersetzen
- Nr. 1 Rhein, Rheinbord, Birskopf
Erholungsnutzung nicht einschränken
Baumbestand und offene Rasenfläche langfristig erhalten
- Nr. 3 Birs mit Uferstreifen und Böschungshecke
Erholungsnutzung nicht einschränken
- Nr. 7 Hecken-Wiesen-Biotop Am Stausee
Biotop als ökologische Ausgleichsfläche erhalten

Abstimmung Zielsetzungen	Die Bebauungs-, Freiraum- und Nutzungskonzepte für die Entwicklungsgebiete sollen konsensorientiert mit den Richtlinien in Einklang gebracht werden, um die Gemeindeentwicklung und die ökologischen Belange gleichermassen zu berücksichtigen. Dies soll in diesem Sinne Niederschlag in den Objektblättern im Stadtentwicklungsprogramm finden.
Ökologischen Ausgleich und Vernetzung verbessern	Mit gezielten Massnahmen und Elementen wie z.B. markanten Einzelbäumen, Magerwiesen o.ä. ist die ökologische Vernetzung im Sinne des Grün- und Freiraumkonzepts zu verbessern. Die Möglichkeiten dazu sind im Rahmen der Siedlungsentwicklung auszuloten.

6.4.4 Öffentliche Plätze

In unmittelbarem Bezug zur Entwicklung der städtebaulichen Schlüsselareale «Zentrum» und «Sternenfeldstrasse / Hafenstrasse-Areal» sind attraktive, städtische Platzsituationen zu schaffen, auch als Segmente der Verbindung Rheinufer – Birsraum.

Zentrumsplatz und Tramhalt	In erster Priorität ist der Zentrumsplatz in räumlich-funktionaler Einheit mit der Hauptstrasse auszubilden. Zu diesem Zweck ist die Lage der Tramhaltestelle im Verhältnis zur Nord-Süd-Achse des Zentrumsbereichs zu prüfen. Eine axial angeordnete Tramhaltestelle würde die Bedeutung des Zentrums und die
----------------------------	--

räumlich-funktionale Einheit von Hauptstrasse und Zentrumsplatz verstärken. Die funktionale und gestalterische Durchlässigkeit ist bei der Konzeption der Haltestelle zu beachten, um der angestrebten Freiraumverbindung Rheinufer – Birs hinreichend Rechnung zu tragen.

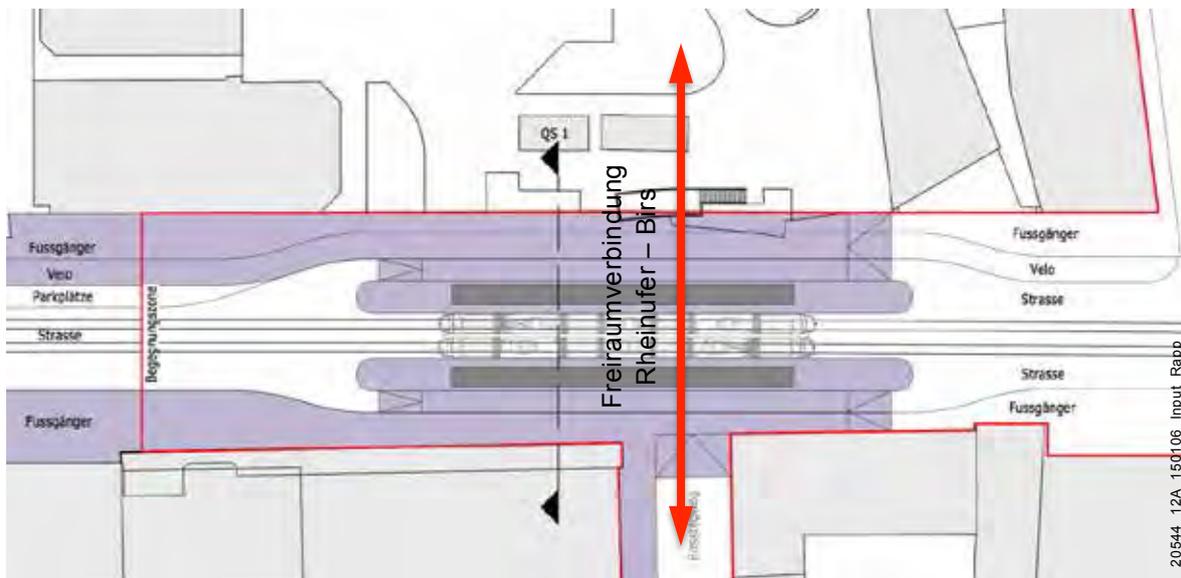


Abb. 40: prinzipielle Situationsstudie zur Lage des Tramhalts Zentrum (Rapp Infra AG, 6. Januar 2015)

Schnittstelle Zentrum – Sternefeld In zweiter Priorität ist dann eine Platzsituation an der Schnittstelle Kirchstrasse / Schulstrasse als nördlichen Übergang vom Zentrum zum Quartier Sternefeld ausbilden (vgl. Kap. 6.1.1).

6.4.5 Siedlungsorientierte Strassenräume

Grundsatz Die Durchgangsstrassen auf den historischen Achsen sind stark verkehrsorientiert. Die primären Verbindungen wie Hauptstrasse / Rheinfelderstrasse, Schulstrasse / Hofstrasse, Rheinstrasse, Kirch- und Friedhofstrasse sowie die Sternefeldstrasse sollen siedlungsorientierter gestaltet werden, um den MIV zu entschleunigen und die Aufenthaltsqualität insbesondere in zentralen Bereichen zu steigern (vgl. A9).

- Hauptstrasse / Rheinfelderstrasse (Hauptstrasse vgl. Kap. 6.1.2)
- Rheinzugänge
- Kirch- und Friedhofstrasse

Rheinfelderstrasse Die Rheinfelderstrasse ist die Fortsetzung der Hauptstrasse Richtung Pratteln. Sie hat nicht die zentrale Lage und Funktion wie die Hauptstrasse und ist eher als Ausfallstrasse wahrnehmbar. Sie ist stark verkehrsorientiert und weist keinen se-

paraten Velostreifen auf. Zudem vermittelt die geringe gestalterische Qualität weniger den Eindruck einer Strasse innerhalb des Siedlungsgebietes. Analog zur angestrebten Gestaltung der Hauptstrasse ist eine Reduktion des Normalprofils durch die Zusammenfassung der Fahrbahn und des Tramtrassees Richtung Basel Breite anzustreben. Die geplante MIV-Dosierung und die Fahrbahnreduktion werden den Raum auf und steigern die Qualität des ÖV und des LV.

Rheinzugänge Die Rheinzugänge (Rheinstrasse, Schulstrasse / Hofstrasse und Sternenfeldstrasse) verknüpfen die wichtigen Freiräume Birs und Rhein miteinander. Die Strassen sind als Quartier- bzw. Sammelstrassen festgelegt. Mit Ausnahme der Sternenfeldstrasse ist kein nennenswerter Schwerverkehrsanteil zu verzeichnen. Für alle drei Zugänge ist im Sinne der angestrebten siedlungsorientierten Gestaltung eine stärkere Begrünung erwünscht. Dazu erscheinen mit Ausnahme der Sternenfeldstrasse Begegnungszonen als geeignet, welche die Trennung der Verkehrsteilnehmer aufhebt und einen gemeinsamen Raum schafft. Die Sternenfeldstrasse soll das Prinzip eines grosszügigen Boulevards widerspiegeln. Der MIV und der LV sollten aufgrund der Hierarchie der Sternenfeldstrasse im Strassenetz getrennt geführt werden, wobei ausgedehnte und begrünte Bereiche für den LV den Charakter prägen sollten. Diese Massnahmen fördern in den unterschiedlichen Strassenräumen zusätzlich eine erhöhte Sicherheit für den Langsamverkehr und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität. Beispielhaft sind die Strassenräume zu reorganisieren. Der ruhende Verkehr soll stärker in die freiraumbetonte Gestaltung integriert werden.



Abb. 41: Beispielhafte Strassenraumgestaltung für die Rheinstrasse und die Hofstrasse (Bahnhofstrasse, Flawil SG)



Abb. 42: Beispielhafte Collage einer möglichen Gestaltung der Sternenfeldstr.

Kirch- / Friedhofstrasse Die Kirch- / Friedhofstrasse bildet mit der Sternenfeldstrasse faktisch eine Spange zur Ortsdurchfahrt. Diese ist für den Ausweichverkehr sehr attraktiv. Die Vorstudie RK&P sieht vor, diese Attraktivität zu reduzieren. Dementsprechend ist darauf hinzuwirken, das Normalprofil mit gestalterischen Massnahmen (Parkplatzgruppen und Baumpakete, Fahrbahnhaltestellen ÖV) zu reduzieren und so den Durchgangswiderstand zu erhöhen.



Abb. 43: Luftaufnahme Fahrbahnhaltestelle Migros, Kirchstrasse, Quelle: <http://www.bing.com/maps>

Querungen Langsamverkehr Die bezeichneten Orte funktionieren als wichtige Schnittstellen der primären Verbindungsachsen. Dabei treffen zwangsläufig verschiedene Verkehrsarten (ÖV, LV, MIV) aufeinander.

Die wichtigen weiterführenden LV-Verbindungen der Rheinzugänge sollen gestalterisch betont werden, um ihre Fortsetzung

aufzuzeigen. Gleichzeitig ist die Gestaltung so zu wählen, dass die Sicherheit steigt. Die Querungen sind zudem sinnvoll in die bestehenden ÖV-Haltestellen zu integrieren.

6.5 Verkehr

Grundsatz Aus den Entwicklungsbestrebungen und der anvisierten Bevölkerungszunahme gemäss STEK resultiert auch eine Zunahme des Verkehrsaufkommens in allen Verkehrsarten (ÖV, MIV und LV). Wegen der begrenzten Kapazität des bestehenden Strassennetzes und im Sinne einer nachhaltigen Mobilität soll der Anteil des ÖV am Modal Split gesteigert werden.

Der Anteil des ÖV am Modal Split beträgt heute ca. 33 %. Dieser Anteil müsste erhöht werden, um die Belastung des Strassennetzes in etwa gleich zu halten wie heute. Nach groben Abschätzungen gemäss heutigem Kenntnisstand ist für den Zeithorizont 2030 ein Anteil von 39 % und für den Zeithorizont 2030 Plus ein Anteil von 45 % erforderlich. Dies erfordert ein besseres ÖV-Angebot. Zusätzlich können für die Arbeitsplatzgebiete Mobilitätskonzepte für die Unternehmen geprüft werden, um die zusätzlichen Fahrten möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Es sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, um den angestrebten Modal Split gemäss Langfristziel 2030 Plus zu erreichen.

6.5.1 Öffentlicher Verkehr

Attraktivität steigern Ein Teil der weiteren Verkehrszunahme wird weiterhin über den MIV erfolgen. Mit Massnahmen der Mobilitätsplanung soll der Umstieg auf den ÖV gefördert und unterstützt werden. Mit einer Verlängerung der Tramlinie 3 ins Sternfeld und einer zusätzlichen Radial-Buslinie Basel – Muttenz kann die Attraktivität gesteigert werden.

6.5.2 Variantenstudie Erweiterung Tramlinie 3

Nachfolgend wurden verschiedene Linienführungen in einer ersten Variantenstudie untersucht. Die Varianten sind theoretisch technisch machbar, weisen jedoch verschiedene Engpässe auf, welche im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft betrachtet werden müssen. Zusätzliche Varianten sind vorstellbar. Insbesondere sind Untervarianten mit verschiedenen Kombinationen Tram – Radiale Buslinie denkbar, welche die ÖV-Güteklasse weiter steigern oder optimale Fahrzeiten und Anschlüsse gewährleisten könnten.

- Tramlinie 3 verkehrt mehrheitlich im 7 Å Minuten-Takt
- Buslinien 80 / 81 verkehren alternierend im 30 Minuten-Takt



Abb. 44: Ausgangslage

- Verlängerung ab Wendeschleife / Haltestelle «Birsfelden Hard» entlang Sternfeldstrasse
- Geländekante Hardwald überwinden
- Einzugsgebiet um Hafen und teilweise Quartier Sternfeld ergänzt
- verbesserte Anbindung Alterssiedlung

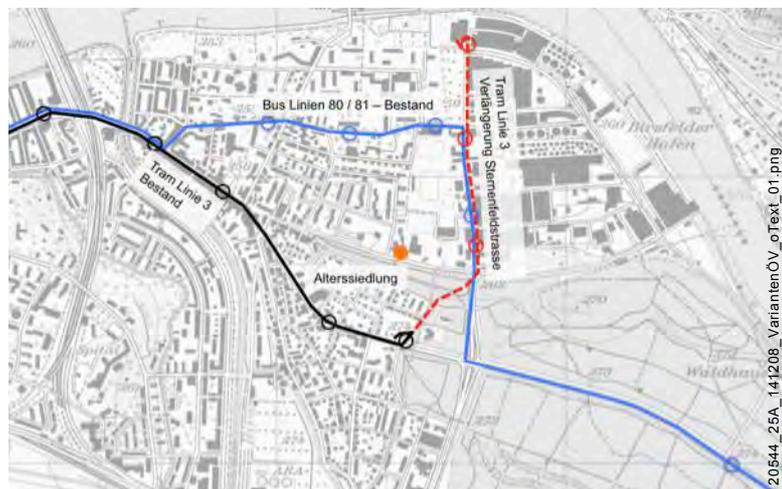


Abb. 45: Phase I, Variante A1

- Verlängerung entlang Hard- und Sternfeldstrasse
- geteilte Linie mit alternierendem Takt möglich
- Ergänzung Einzugsgebiet um Hafen und teilweise Quartier Sternfeld
- verbesserte Anbindung Alterssiedlung



Abb. 46: Phase I, Variante A2

- zweiter Ast Tramlinie 3 entlang Kirch- und Friedhofstrasse
- geteilte Linie mit alternierendem Takt möglich
- zusätzlich nördliches Siedlungsgebiet und Hafen erschlossen
- bei gleichzeitiger Verlegung Buslinien 80 / 81 Alterssiedlung erschlossen

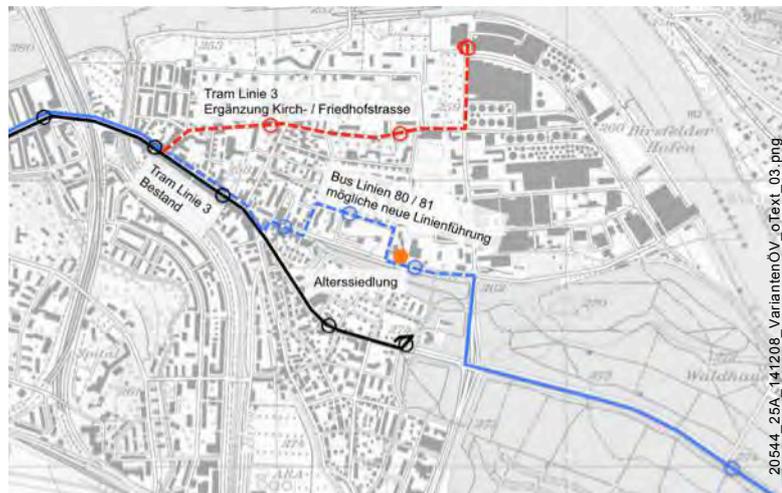


Abb. 47: Phase I, Variante B1

- zweiter Ast Tramlinie 3 entlang Schul- und Friedhofstrasse
- geteilte Linie mit alternierendem Takt möglich
- zusätzlich nördliches Siedlungsgebiet und Hafen erschlossen
- bei gleichzeitiger Verlegung Buslinien 80 / 81 Alterssiedlung erschlossen

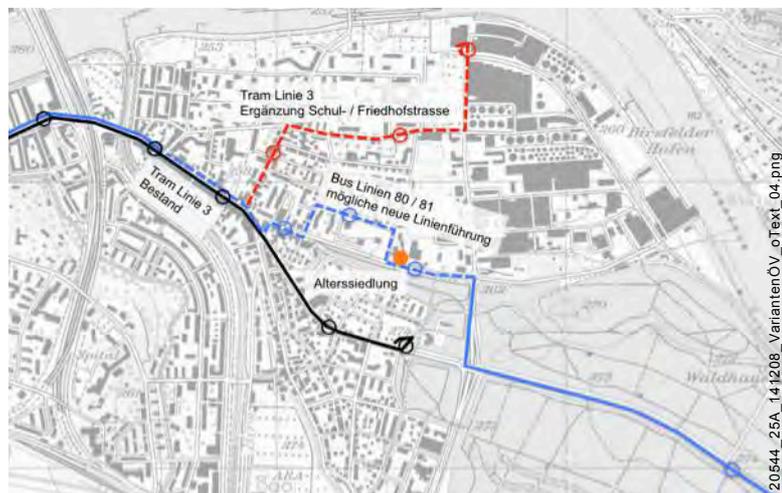


Abb. 48: Phase I, Variante B2

- Tramlinie 3 nur entlang Schul- und Friedhofstrasse
- Aufgabe bestehende Achse Rheinfelderstrasse
- bisheriges Einzugsgebiet Tram bei gleichzeitiger Verlegung Buslinien 80 / 81 abgedeckt
- zusätzlich nördliches Siedlungsgebiet und Hafen erschlossen

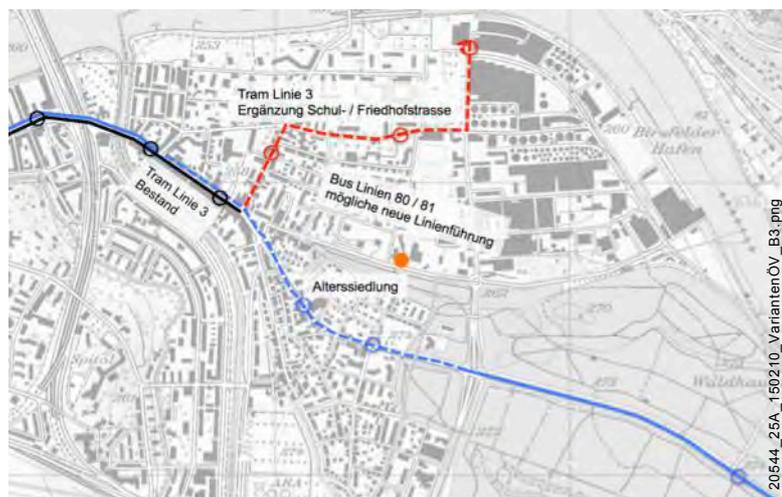


Abb. 49: Phase I, Variante B3

- langfristige Verlängerung Tramlinie 3
- potenzielle Erschliessung Arbeitsplatzgebiet Hafen
- potenzielle Aufwertung für allfällige Umstrukturierungstendenzen im Hafenareal



Abb. 50: Phase II

<p>Beurteilung Tramstudie</p>	<p>Die Variantenstudie wurde anhand verschiedener Faktoren grob beurteilt (vgl. A8).</p>
<p>Markant gesteigerte ÖV-Erschliessung vs. Fahrzeit bis zur Endhaltestelle</p>	<p>In Variante A1 wird die Güteklasse der ÖV-Erschliessung in der Sternenfeldstrasse markant gesteigert, da das Gebiet neben den bestehenden Buslinien 80 / 81 zukünftig auch mit dem Tram erschlossen wäre. Die Erschliessung des Zentrums bleibt wie heute bestehen. Schwachpunkt der Variante ist die lange Fahrzeit bis zur Endstation, wodurch im Betrieb auch ein zusätzlicher Tramkurs (zusätzliches Fahrzeug erforderlich) eingesetzt werden müsste. Ebenfalls wirken sich das starke Längsgefälle (topografische Kante im Ausläufer Hardwald) und der geplanten Umfahrungstunnel gemäss ASTRA erschwerend auf die Linienführung von der bestehenden Wendeschleife bis zum Sternenfeldkreisel aus.</p>
<p>Gesteigerte Erschliessungsgüte im Zentrum vs. bauliche Engstellen</p>	<p>Die Variante B2 wertet vor allem die Erschliessungsgüte im Zentrum auf. Mit der anschliessenden Splittung der Linien wird das übrige Siedlungsgebiet gleichmässig erschlossen. Ebenfalls ist die Fahrzeit auf den beiden Tramästen etwa gleich, wodurch der Betrieb grundsätzlich mit den heutigen Anzahl Kursen ermöglicht wird. Die Engstellen der Knotenbereiche in der Schulstrasse lassen sich mit einer neuen Strassenraumgestaltung realisieren.</p>
<p>Optimierter Fahrttakt vs. entfallende Tramachse Rheinfelderstrasse</p>	<p>Die Variante B3 verbessert im Vergleich zur Variante B2 die Erschliessungsgüte im Sternenfeld und der nördlichen Sternenfeldstrasse deutlich, weil nach Aufgabe des bestehenden Astes (Rheinfelderstrasse) kein alternierender Takt erforderlich ist. Dadurch würde ein grösserer Teil des Sternenfelds und der Entwicklungsgebiete mit Güteklasse B erschlossen werden. Die Buslinien 80 / 81 würden die entfallende Tramachse Rhein-</p>

felderstrasse ersetzen und mittels bestehenden Taktes die Erschliessungsgüte der angrenzenden Quartiere erhalten.

6.5.3 Varianten radiale Buslinie

Das heutige Netz des öffentlichen Verkehrs ist mehrheitlich Richtung Basel Aeschenplatz orientiert. Als Netzergänzung wurden verschiedene Varianten für eine radiale Buslinie untersucht. Mit einer ergänzenden Linie kann eine direkte Anbindung von Birsfelden nach Kleinbasel und Muttenz erreicht werden.

- ungenügend mit regionalen Zielorten vernetzt
- ergänzende radiale Verbindung sinnvoll

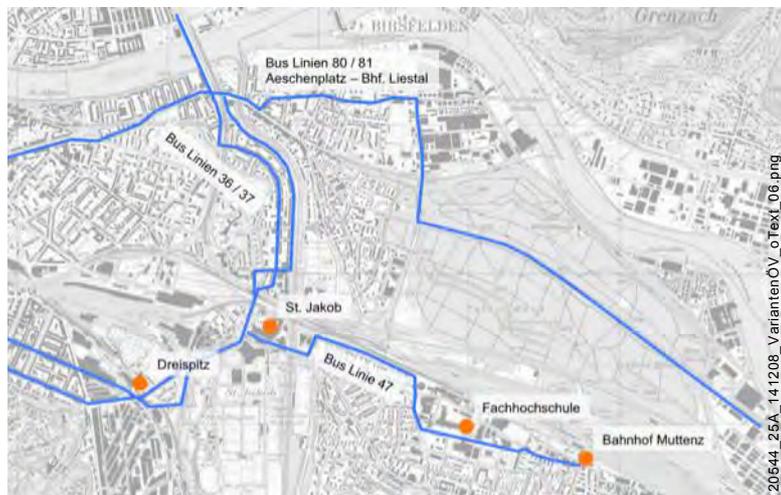


Abb. 51: Ausgangslage

- Buslinie direkt entlang Rheinfelderstrasse
- ungenügendes Nutzerpotenzial im Hardwald

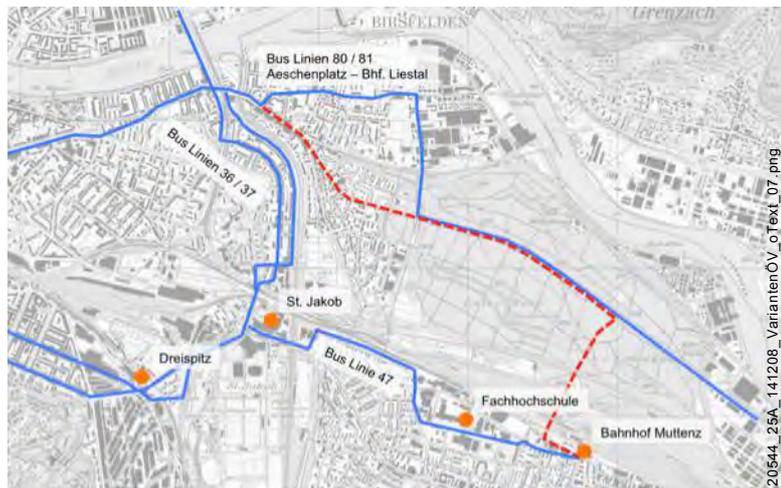


Abb. 52: Variante A

- Buslinie quert Wohnquartier Scheuerrain
- ergänzende Linie erschliesst Nutzerpotenzial
- Strassenraum für Busbetrieb whs. ausreichend

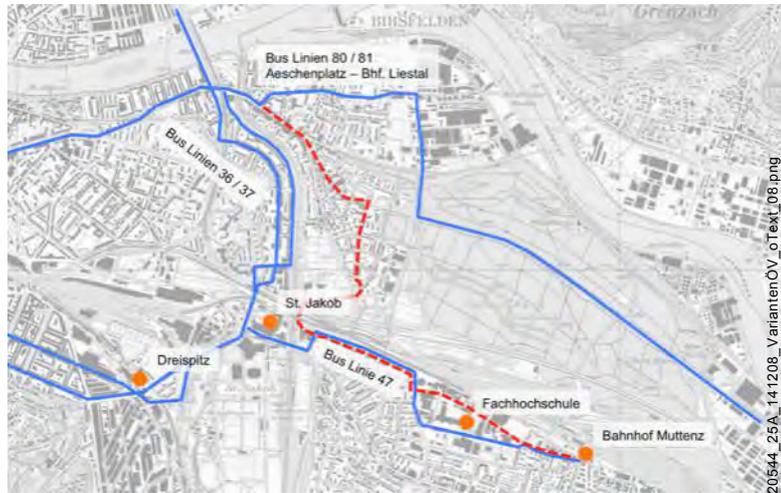


Abb. 53: Variante B

- Buslinie quert Wohnquartier Scheuerrain
- ergänzende Linie erschliesst Nutzerpotenzial
- Strassenraum für Busbetrieb evtl. zu klein

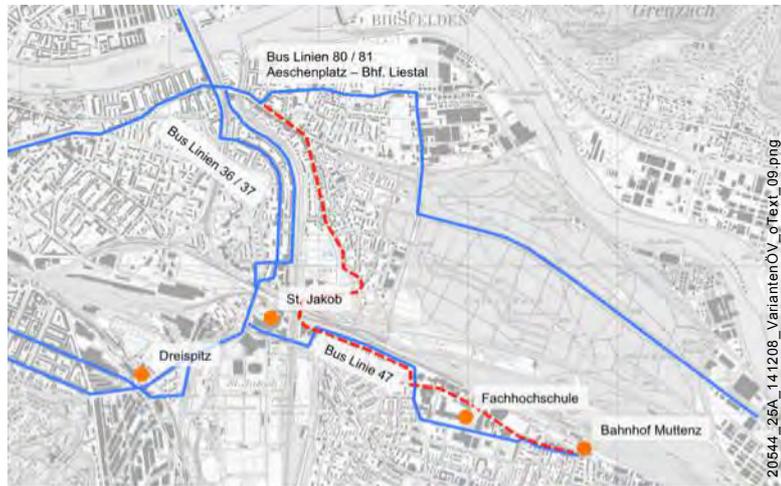


Abb. 54: Variante C

Beurteilung radiale Buslinie

Das Nutzpotalential einer Linienführung durch das Wohnquartier Scheuerrain erscheint nach heutigem Kenntnisstand besonders zweckmässig. Dadurch können weitere Siedlungsgebiete mit dem ÖV erschlossen und eine Verbindung ans St. Jakob und die Fachhochschule sowie den Bahnhof MuttENZ ermöglicht werden.

6.5.4 Fazit ÖV-Studien

Empfehlung BPK

Von den Tram-Varianten B2 und B3 sind die grössten Vorteile zu erwarten. Diese sind primär mit einer vertiefenden Varianten- / Trasseestudie und der nachgelagerten Potenzialanalyse zu untersuchen. Dabei sind die Wechselwirkungen mit einer verlegten Linienführung der Buslinie 80 / 81 zu berücksichtigen. Zusätzlich erscheint es zweckmässig, eine Busverbindung Richtung Bahnhof MuttENZ durch das Quartier Scheuerrain zu führen, um eine allfällige Aufhebung des bestehenden Tramas-

tes ab dem Knoten Hauptstrasse / Schulstrasse zu kompensieren. Die Aufhebung des bestehenden Tramastes ist zusätzlich im Hinblick auf regionale Absichten zur Verlängerung der Tram nach Schweizerhalle zu betrachten.

6.5.5 Langsamverkehr

Lücken schliessen Die heutigen Strassenräume sind auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Mit dem STEK sollen die Lücken im Langsamverkehrsnetz geschlossen und die Aufenthaltsqualität entlang der Verkehrsachsen erhöht werden (vgl. auch Kap. 6.4.5)

Kombinierte Fahrbahn Mit dem vorgeschlagenen Dosiersystem gemäss der Vorstudie zum Ausweichverkehr A2 (RK&P, Mai 2014) soll der Verkehr von der Haupt- / Rheinfelderstrasse Richtung Breite vor dem Siedlungsgebiet zurückgehalten werden. Durch eine kombinierte Fahrbahn für Individualverkehr und Tram besteht die Möglichkeit auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt einen separaten Radweg zu realisieren.

Querung Langsamverkehr Entlang der Hauptverbindungsachsen von der Birs zum Rhein kann die Durchgängigkeit des Langsamverkehrs mittels Trottoirüberfahrten oder Mischverkehrsflächen erhöht werden. Gleichzeitig wird mit diesen Massnahmen auch der motorisierte Verkehr entschleunigt. Eine Begegnungszone mit niveaugleicher Platzgestaltung kann die Trennwirkung durch die Hauptstrasse im Zentrumsbereich reduzieren bzw. aufheben.

6.5.6 Motorisierter Individualverkehr¹⁴

Reduktion Anteil MIV zwingend Mit dem Bevölkerungswachstum werden zukünftig mehr Fahrten generiert. Bleibt die Fahrtenerzeugung pro Einwohner und der heutige Modal-Split mit einem ÖV-Anteil von 33 % auch zukünftig bestehen, würden die MIV-Fahrten im Entwicklungshorizont 2030 um 27 % resp. um 55 % im Entwicklungshorizont 2030 Plus steigen.

Soll der gesamte Mehrverkehr durch das STEK vom ÖV aufgefangen werden, muss mit einer Angebotserweiterung der ÖV-Anteil am Modal-Split auf 39 % im Entwicklungshorizont 2030 resp. auf 45 % im Entwicklungshorizont 2030 plus gesteigert werden.

In den Teilgebieten ausserhalb des Zentrums nimmt der Verkehr stärker zu als in den zentralen Teilgebieten, insbesondere die Arbeitsplatzgebiete im Hafen generieren hier viele MIV-Fahrten. Mit einer besseren ÖV-Erschliessung dieser Ort-

¹⁴ Betrachtung basiert auf dem Gesamtverkehrsmodell für die Region Basel (Stand 2012)

steile können die Fahrten zugunsten des ÖV verlagert werden, zumal eine Mehrbelastung durch den MIV vom bestehenden Strassennetz kaum aufgenommen werden kann. Für Arbeitsplatzgebiete und Arealentwicklungen wird fallweise die Erstellung von Mobilitätskonzepten geprüft, um zusätzliche Fahrten möglichst umwelt- und stadtverträglich abzuwickeln.

6.6 Umsetzung

6.6.1 Instrumente

Bekannte Instrumente Die planungsrechtliche Umsetzung des STEKs erfolgt mit den bekannten Instrumenten (Revision Zonenplan und -reglement, Sondernutzungsplänen, Betriebs- und Gestaltungskonzepten u.a.). Konkrete Handlungsanweisungen für die wesentlichen im STEK bezeichneten Entwicklungsgebiete und Massnahmen sind in den Objektblättern im STEP enthalten.

6.6.2 Mehrwert

Interessenausgleich Aus Nutzungsänderungen bzw. -intensivierungen in Entwicklungsgebieten entstehen den Grundeigentümern erfahrungsgemäss Mehrwerte. Bislang gibt es keine rechtsverbindliche Regelung betreffend eine Mehrwertabgabe im Kanton Basel Landschaft, aktuell wird eine Vorlage erarbeitet. Daher werden bis zur Rechtskraft einer kantonalen Regelung ergänzend zu den planungsrechtlichen Instrumenten privatrechtliche Vereinbarungen mit den Grundeigentümern abgeschlossen, die den Interessenausgleich regeln.

6.6.3 Zonenplan und -reglement

Anpassungen für anvisierte Entwicklungen Für den Zentrumsbereich, die Entwicklungsgebiete und die städtebaulichen Schlüsselareale sind Anpassungen am Zonenplan und -reglement nötig. Insbesondere für den Zentrumsbereich und den Birspace sind kurzfristige Lösungen anzustreben.

IVHB Im Jahr 2009 trat der Kanton Basel-Landschaft der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) bei. Am 22. Mai 2014 genehmigte der Landrat die Anpassung des kantonalen Rechts an die IVHB und setzte diese nach unbenutzt verstrichener Referendumsfrist auf den 1. Januar 2015 in Kraft. Die Gemeinden haben nun 15 Jahre Zeit, ihr kommunales Bau- und Planungsrecht darauf hin anzupassen.

Materielle Vorschriften, Nutzungsziffer Verschiedene materielle Bauvorschriften des Zonenreglements insbesondere die Zonenbestimmungen und jeweiligen Nut-

zungsziffern erweisen sich in der Anwendung / dem Vollzug als unbefriedigend. Aus raumplanerischer Sicht sind diese für einen optimierten Ablauf der Prozesse im Planungs- und Bauwesen anzupassen.

Nutzungsintensivierung Im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen stellt sich für einzelne Quartiere die Frage, ob im Rahmen der Überprüfung des Zonenplans und der Zonenvorschriften eine Nutzungsintensivierung sinnvoll ist. Das STEK sieht keine undifferenzierten Nutzungsintensivierungen mittels Aufzoning oder Anpassung der Nutzungsmasse im Zonenreglement vor, da diese städtebaulich anspruchsvoll und daher risikobehaftet sind.

Je nach Umfang der Nutzungsintensivierung können Verdichtungsprojekte unter Umständen die Struktur der Siedlung / des Quartiers empfindlich stören. Durch eine generelle Aufzoning haben zukünftige Projekte nur den Anforderungen der Regelbauweise zu genügen, obwohl die städtebaulich-architektonischen Anforderungen an Verdichtungsprojekte im Bestand deutlich höher sind.

Qualitätsanspruch an Verdichtungen Werden die Anforderungen der Regelbauweise erfüllt, ist die Gemeinde als Bewilligungsbehörde verpflichtet, diese zu genehmigen. Es besteht keine Grundlage mehr, die für die Verdichtung notwendige Qualität einzufordern, wie sie auch der Kantonale Richtplan verlangt. Gemäss Planungsgrundsätzen für die Siedlungsentwicklung nach innen, haben Nachverdichtungen eine hohe Qualität in der Siedlungsstruktur und der Architektur aufzuweisen. Weiter sind generelle zonenweise Erhöhungen der Nutzung durch Mutation der Zonenvorschriften nur vorzunehmen, wenn aufgezeigt werden kann, dass dadurch die Wohn- und Umweltqualität nicht verringert wird.

Vielfältige Siedlungsstruktur Zudem ist es im Sinne einer vielfältigen Siedlungsstruktur nicht erwünscht, die Nutzungsdichte im Siedlungsgebiet flächendeckend zu erhöhen. Vor allem in Quartieren mit kleinteiligen Strukturen bewirken generelle Aufzonungen erfahrungsgemäss lediglich punktuelle Veränderung. Bauliche Veränderungen sind stark abhängig von der Altersstruktur im Quartier und erfolgen meist im Rahmen von Generationen- bzw. Eigentümerwechsel. Sie bieten somit ein vergleichsweise geringes Potenzial und sind daher weniger geeignet, die raumplanerischen Ziele Verdichtung und Innenentwicklung umzusetzen.

Nutzungsdichte und ÖV-Erschliessung Ebenso sind Nutzungsintensivierungen immer im Kontext der ÖV-Erschliessungsqualität zu betrachten. Die Zielsetzungen im STEK streben an, die Erschliessungsqualität an Orten zu steigern, wo bereits heute höhere Siedlungsdichten bestehen bzw. wo sie zukünftig gesteigert werden sollen (vgl. Kap. 6.2.1).

Fortschreibung Grün- und Freiraumkonzept	Die Ziele des STEK stimmen wie in Kapitel 6.4 beschrieben nicht in allen Details mit den Richtlinien im Grün- und Freiraumkonzept überein. Je nach Bebauungs-, Freiraum- und Nutzungskonzept in den Entwicklungsgebieten bedingt die planungsrechtliche Umsetzung eine entsprechende Fortschreibung des Grün- und Freiraumkonzepts.
Überarbeitung Naturschutz-Inventar	Das Naturschutz-Inventar der Gemeinde Birsfelden stammt aus dem Jahre 1984. Im Sinne einer aktuellen Grundlage für die weiteren Planungsschritte ist es unerlässlich, das in die Jahre gekommene Inventar nachzuführen.
Revisionsbedarf	Aus den vorgenannten Punkten ergibt sich ein grober Überblick über den zu erwartenden Revisionsbedarf. Der tatsächliche Revisionsbedarf von Zonenplan und Zonenreglement sowie dessen Recht- und Zweckmässigkeit ist nicht Gegenstand des STEK sondern in einem gesamthaften Revisionsverfahren der Nutzungsplanung festzustellen.
Gebiete ohne prioritären Handlungsbedarf	Bestimmten Teilen des Siedlungsgebiets wurde in der Analyse kein prioritärer Handlungsbedarf beschieden (vgl. Kap. 3.4 und A2.4). Der Wohnungsbestand kann nach Bedarf modernisiert werden. Dies erfolgt mehrheitlich und ohne Weiteres im Rahmen der rechtskräftigen Nutzungsplanung (Zonenplan und Zonenreglement). Für diese Gebiete sind keine Änderungen der Nutzungsplanung angezeigt.
	Es ist aber nicht auszuschliessen, dass im Rahmen oder parallel zu den erforderlichen Revisionsarbeiten für Aufzonungen ausgewählter Bereiche der qualitative Nachweis erbracht werden kann. Allfällige Anpassungen sind auf die zu schaffende kantonale Gesetzesgrundlage für den geplanten Mehrwertausgleich auszurichten.
Vertiefende Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung	<p>6.6.4 Hochhauskonzept</p> <p>Eine vertiefende Grundlage für die Revision von Zonenplan und -reglement ist ein Hochhauskonzept. Wie in Kap. 6.2.4 beschrieben, scheinen verschiedene Gebiete und Standorte geeignet. In einem kommunalen Hochhauskonzept, welches auf die spezifischen Ansprüche und das raumplanerische Selbstverständnis Birsfeldens ausgerichtet ist, sind mögliche Standorte zu verifizieren und konkreter zu bezeichnen sowie qualitative Anforderungen an Hochhausprojekte zu definieren.</p>

7 GRUNDLAGEN

- Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation
- Kantonaler Richtplan Basel Landschaft
- Kantonaler Richtplan Basel Stadt
- Kantonales Hochhauskonzept Basel Landschaft
- Regionales Konzept Birsstadt
- Kommunale Nutzungsplanung (Zonenplan und -reglement inkl. Grün- und Freiraumkonzept mit Naturschutz-Inventar)

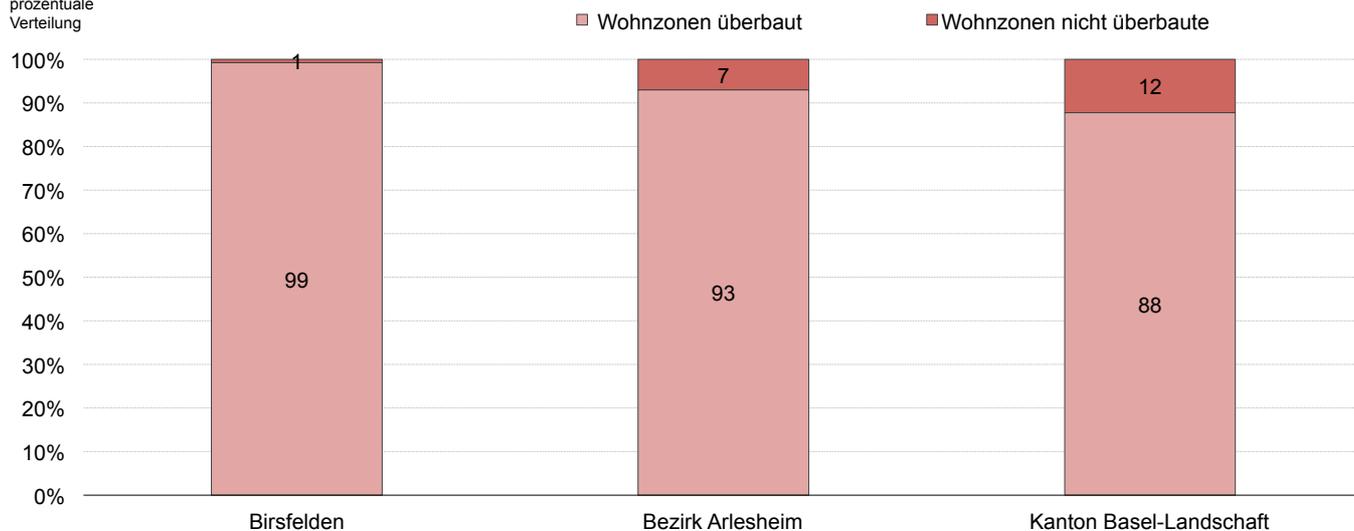
A ANHANG

A1 Statistische Auswertungen

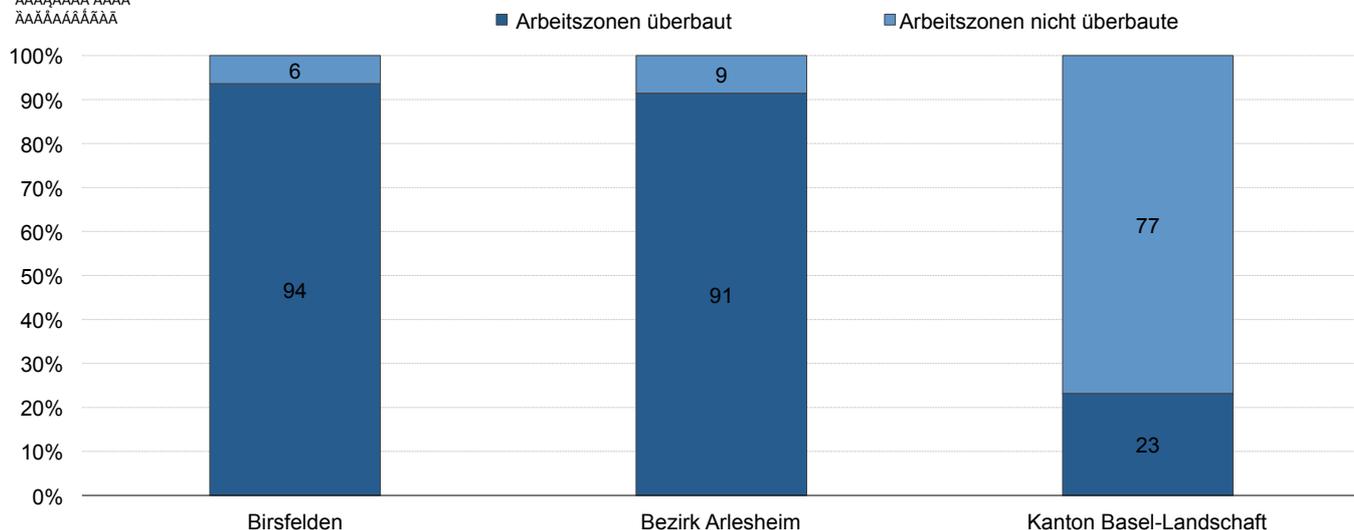
A1.1 Bauzonen

Bauzonenstatistik 2012

prozentuale
Verteilung



AAAAAAA AAAA
AAAAAAA AAAA

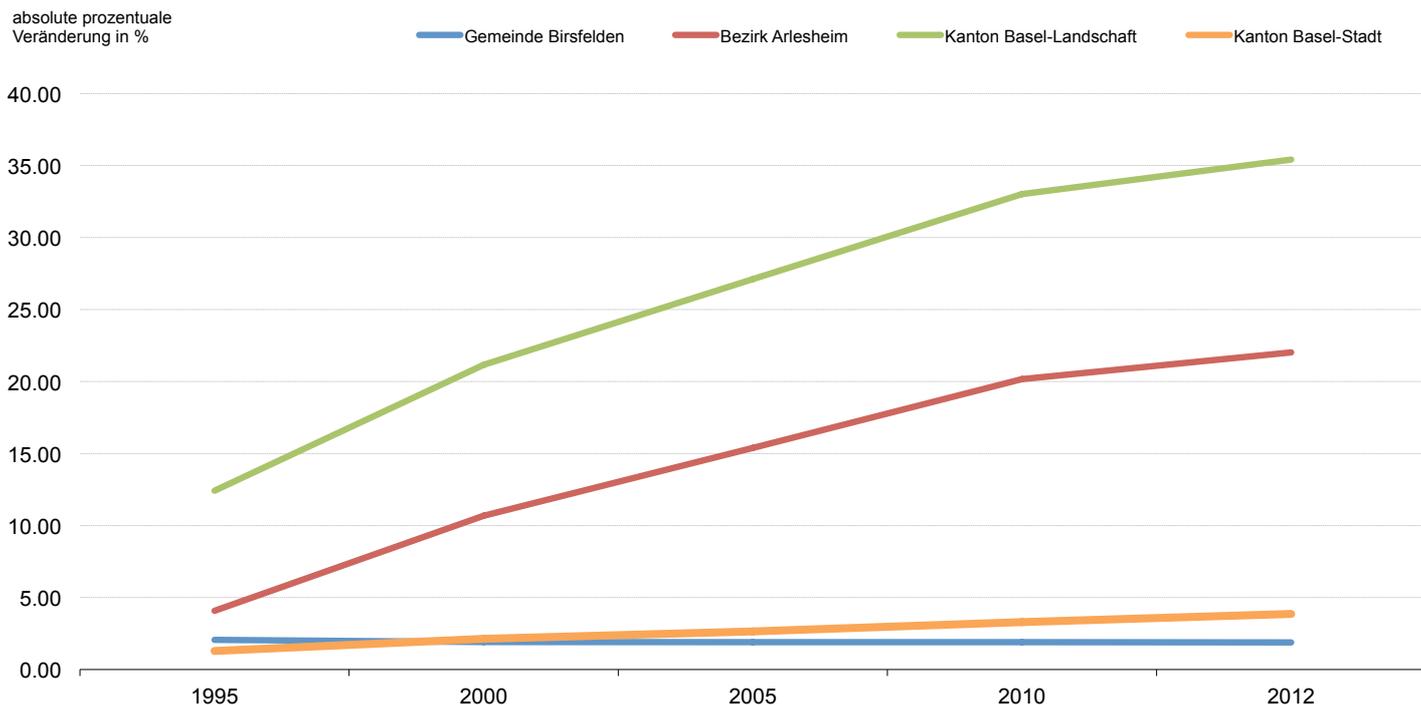


Zonen	Wohnzonen (W/WG/K)			Arbeitszonen (IG)		
	überbaut (ha)/%	nicht überbaut (ha)/%	Total (ha)	überbaut (ha)/%	nicht überbaut (ha)/%	Total (ha)
Birsfelden	69.3 99	0.4 1	69.8	54.3 94	3.7 6	58.0
Bezirk Arlesheim	1'979.3 93	148.8 7	2'128.0	452.1 91	42.3 9	494.5
Kanton Basel-Landschaft	4'182.5 88	583.4 12	4'765.9	202.3 23	669.7 77	872.0



A1.2 Wohnen

Wohnungsbestandveränderung in Bezug auf 1990



Jahr	Gemeinde Birsfelden			Bezirk Arlesheim			Kanton Basel-Landschaft			Kanton Basel-Stadt		
	Wohnungen	absolute prozentuale Veränderung %	Einw/Whg	Wohnungen	absolute prozentuale Veränderung %	Einw/Whg	Wohnungen*	absolute prozentuale Veränderung %	Einw/Whg	Wohnungen**	absolute prozentuale Veränderung %	Einw/Whg
1990	5'411		2.16	60'470.0		2.35	97'762		2.41	101'920		1.96
1991	5'417	0.1	2.15				98'549	0.8	2.41	101'942	0.0	
1992	5'416	0.1	2.11				99'252	1.5	2.39	102'078	0.2	
1993	5'423	0.2	2.10				106'620	9.1	2.38	102'487	0.6	
1994	5'435	0.4	2.09				108'129	10.6	2.35	102'795	0.9	
1995	5'447	0.7	2.06	62'935.0	4.1	2.24	109'899	12.4	2.32	103'232	1.3	
1996	5'446	0.6	2.04				111'814	14.4	2.29	103'774	1.8	
1997	5'443	0.6	2.02				113'511	16.1	2.27	103'744	1.8	
1998	5'452	0.8	2.00				115'228	17.9	2.25	103'871	1.9	
1999	5'454	0.8	2.00				116'769	19.4	2.24	103'983	2.0	
2000	5'463	1.0	1.90	66'926.0	10.7	2.13	118'453	21.2	2.21	104'092	2.1	1.81
2001	5'471	1.1	1.89				119'837	22.6	2.19	104'024	2.1	
2002	5'467	1.0	1.92				120'753	23.5	2.20	104'263	2.3	
2003	5'472	1.1	1.90				121'986	24.8	2.19	104'348	2.4	
2004	5'469	1.1	1.90				123'067	25.9	2.17	104'399	2.4	
2005	5'465	1.0	1.90	69'773.0	15.4	2.09	124'263	27.1	2.16	104'614	2.6	1.79
2006	5'480	1.3	1.89	70'627.0	16.8	2.08	125'744	28.6	2.14	104'777	2.8	1.79
2007	5'478	1.2	1.90	71'093.0	17.6	2.08	126'773	29.7	2.14	104'716	2.7	1.79
2008	5'475	1.2	1.90	71'619.0	18.4	2.07	127'973	30.9	2.13	104'764	2.8	1.80
2009	5'475	1.2	1.91	72'139.0	19.3	2.07	129'026	32.0	2.13	105'064	3.1	1.80
2010	5'469	1.1	1.90	72'668.0	20.2	2.06	130'044	33.0	2.12	105'272	3.3	1.81
2011	5'489	1.4	1.89	73'505.0	21.6	2.05	131'553	34.6	2.11	105'583	3.6	1.82
2012	5'500	1.6	1.88	73'787.0	22.0	2.05	132'380	35.4	2.10	105'853	3.9	1.83
absolute Veränderung 1990 - 2012 in Anzahl / %	89	1.6%	-0.28	13'317	22.0%	-0.30	34'618	35.4%	-0.31	3'933	3.9%	-0.13

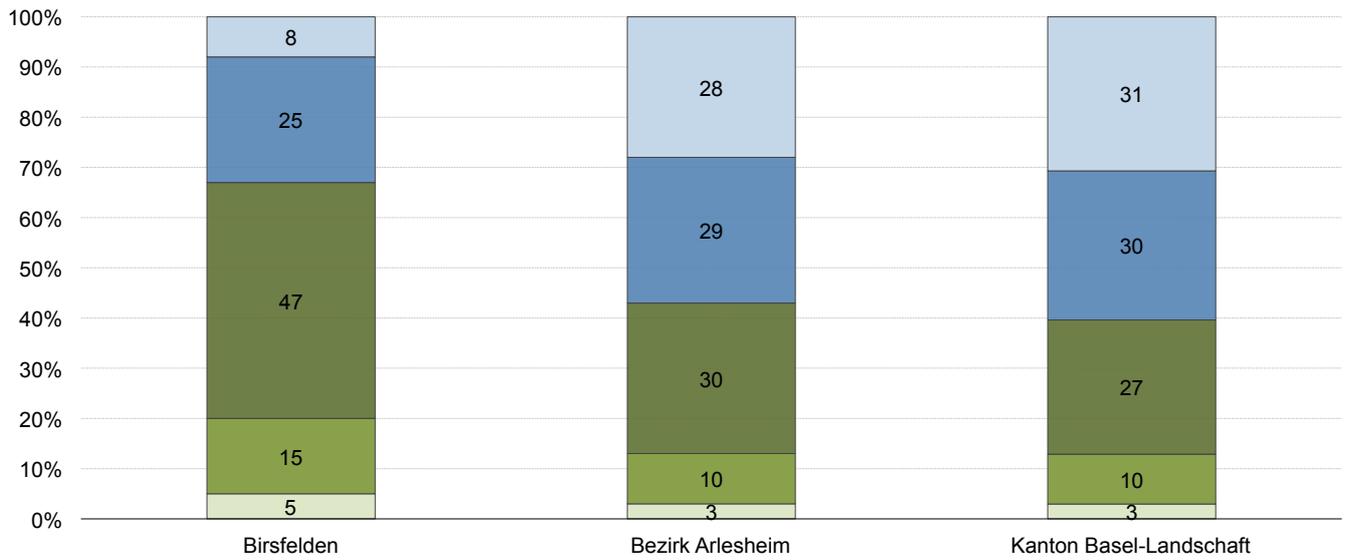
Kursive Zahlen bis 1992: ohne Bezirk Laufen.

**Bauwohnungen; 1970, 1980 und 1990 Eidgenössische Gebäude- und Wohnungszählungen, danach bis 2012 Fortschreibung der Wohnungszählung 1990 auf Jahresende. Ab 2013 stammen die Daten vom kantonalen Gebäude- und Wohnungsregister GWR. Infolge stetiger Datenbereinigungen ergeben sich Korrekturen am Wohnungsbestand. Die jährliche Veränderung des Wohnungsbestandes seit 2012 ist somit nicht nur in der Bautätigkeit begründet.

Wohnungsgrösse 2012

ÄÄÄÄÄÄÄ ÄÄÄÄÄÄÄ
in %

1-Zimmer 2-Zimmer 3-Zimmer 4-Zimmer 5-Zimmer



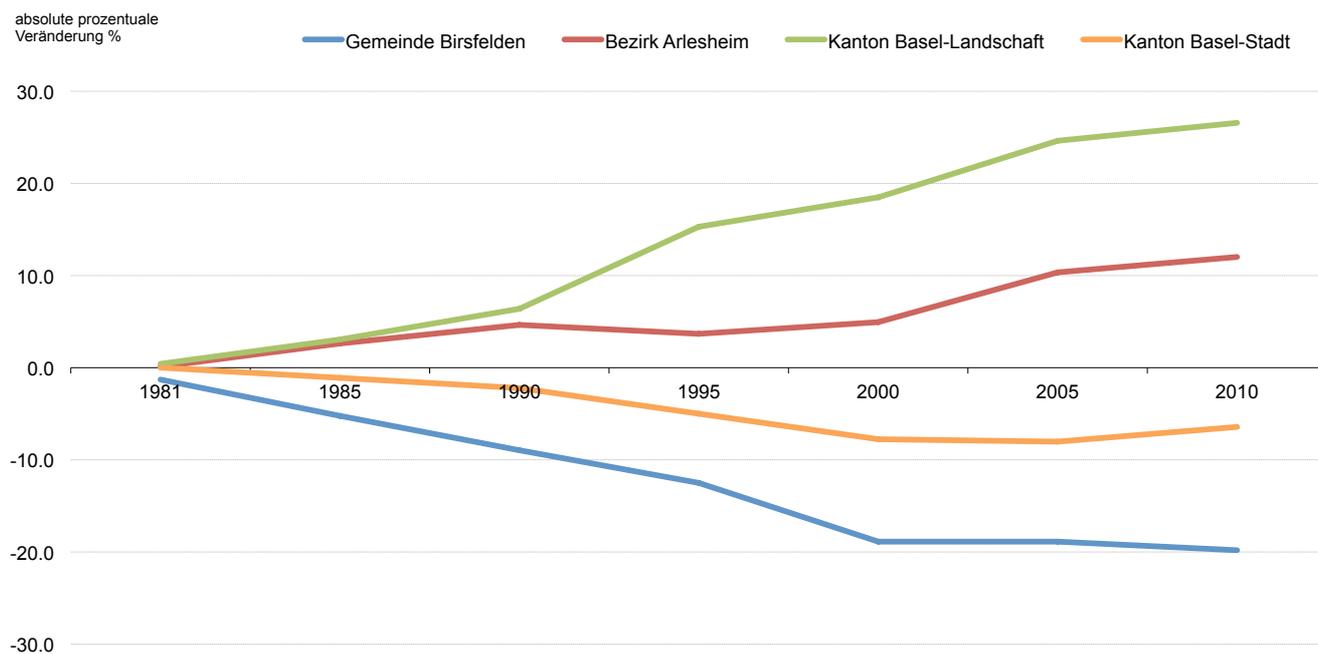
Anzahl Zimmer in %					
	1	2	3	4	5+
Birsfelden	5	15	47	25	8
Bezirk Arlesheim	3	10	30	29	28
Kanton Basel-Landschaft	3	10	27	30	31

Quelle: Statistisches Amt Basel-Landschaft



A1.3 Bevölkerung

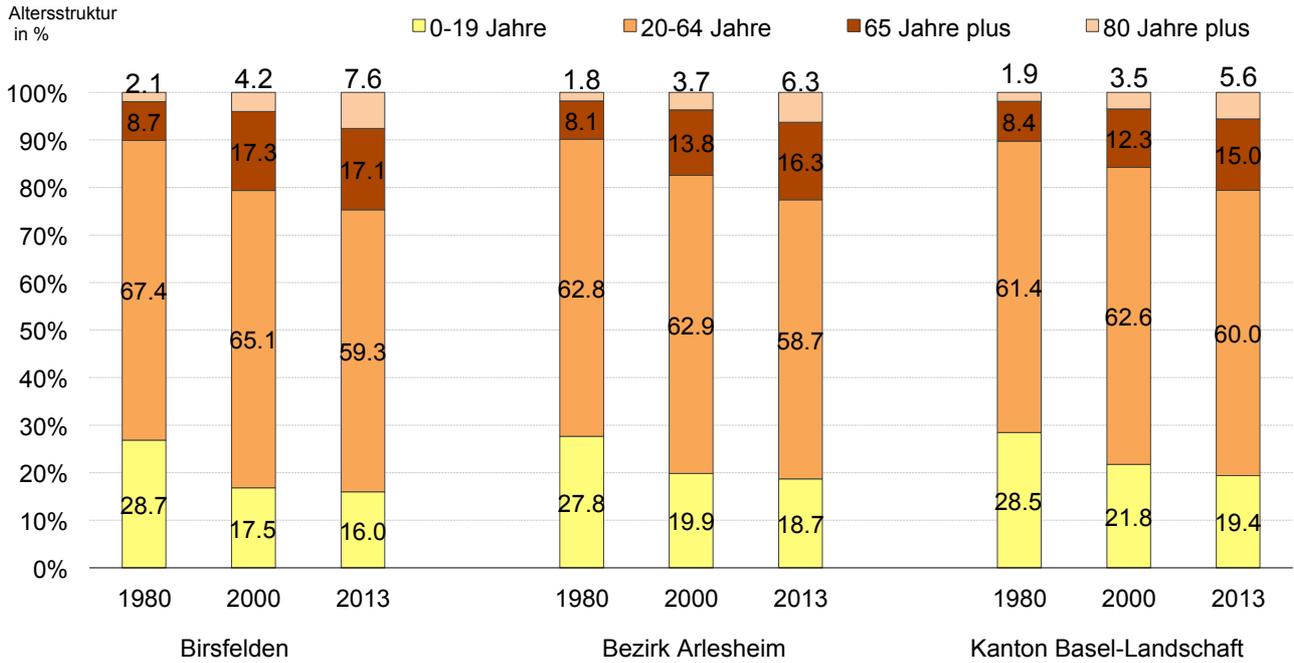
Bevölkerungsveränderung im Bezug auf 1980



Jahr	Gemeinde Birsfelden		Bezirk Arlesheim		Kanton Basel-Landschaft		Kanton Basel-Stadt	
	Bevölkerung*	absolute prozentuale Veränderung %	Bevölkerung*	absolute prozentuale Veränderung %	Bevölkerung*	absolute prozentuale Veränderung %	Bevölkerung*	absolute prozentuale Veränderung %
1980	12'827		135'768		221'266		203'915	
1981	12'661	-1.3	135'912	0.1	222'187	0.4		0.0
1982	12'454		136'782		223'493			
1983	12'371		137'469		224'850			
1984	12'273		138'137		226'284			
1985	12'155	-5.2	139'334	2.6	228'048	3.1		-1.1
1986	12'098		139'585		229'202			
1987	11'988		140'984		231'632			
1988	11'838		141'273		232'707			
1989	11'656		141'497		233'798			
1990	11'678	-9.0	142'068	4.6	235'421	6.4	199'411	-2.2
1991	11'628		142'300		237'118			
1992	11'402		141'297		236'735			
1993	11'381		141'344		253'357			
1994	11'349		141'023		254'181			
1995	11'223	-12.5	140'759	3.7	255'124	15.3		-5.0
1996	11'094		141'175		256'535			
1997	10'973		141'713		257'822			
1998	10'888		142'153		259'485			
1999	10'892		142'752		261'380			
2000	10'405	-18.9	142'473	4.9	262'165	18.5	188'079	-7.8
2001	10'339		142'826		262'934			
2002	10'486		145'039		265'455			
2003	10'418		145'557		266'881			
2004	10'379		145'586		267'538			
2005	10'364	-19.2	145'854	7.4	268'382	21.3	187'543	-8.0
2006	10'361		146'682		269'638		187'190	
2007	10'409		147'642		271'341		187'157	
2008	10'409		148'527		273'147		188'568	
2009	10'433		149'342		274'673		189'540	
2010	10'405	-18.9	149'812	10.3	275'756	24.6	190'799	-6.4
2011	10'392		150'773		277'042		192'304	
2012	10'338		151'156		277'973		193'459	
2013	10'285	-19.8	152'087	12.0	280'070	26.6	195'459	-4.1
absolute Veränderung 1980 - 2013 in Anzahl / %	-2'542	-19.8%	16'319	12.0%	58'804	26.6%	-8'456	-4.1%

* zivilrechtlicher Wohnsitz
rot Zahlen approximative Annahme

Altersstrukturvergleich 1980/ 2000/ 2013

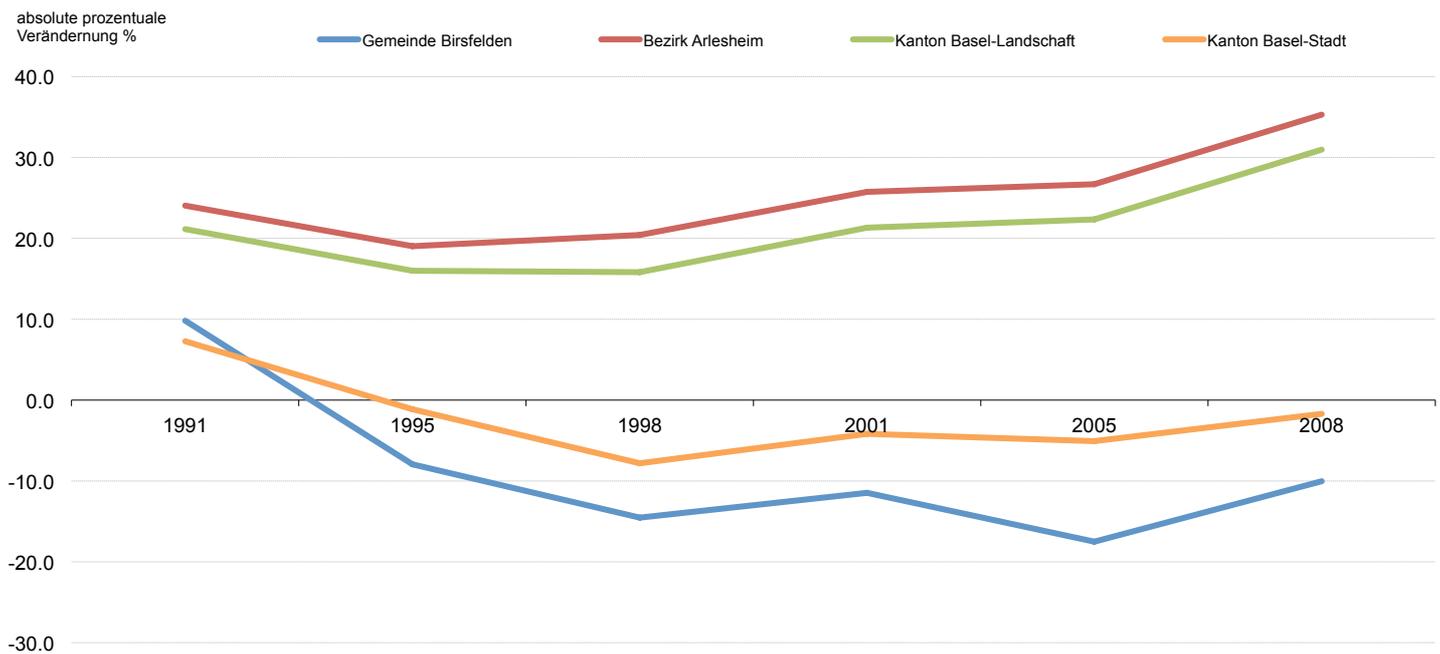


		0 bis 19 Jahre in %	20 bis 64 Jahre in %	65 Jahr plus in %	80 Jahr plus in %
Birsfelden	1980	28.7	67.4	8.7	2.1
	2000	17.5	65.1	17.3	4.2
	2013	16.0	59.3	17.1	7.6
Bezirk Arlesheim	1980	27.8	62.8	8.1	1.8
	2000	19.9	62.9	13.8	3.7
	2013	18.7	58.7	16.3	6.3
Kanton Basel-Landschaft	1980	28.5	61.4	8.4	1.9
	2000	21.8	62.6	12.3	3.5
	2013	19.4	60.0	15.0	5.6



A1.4 Beschäftigte

Beschäftigtenveränderung in Bezug auf 1985



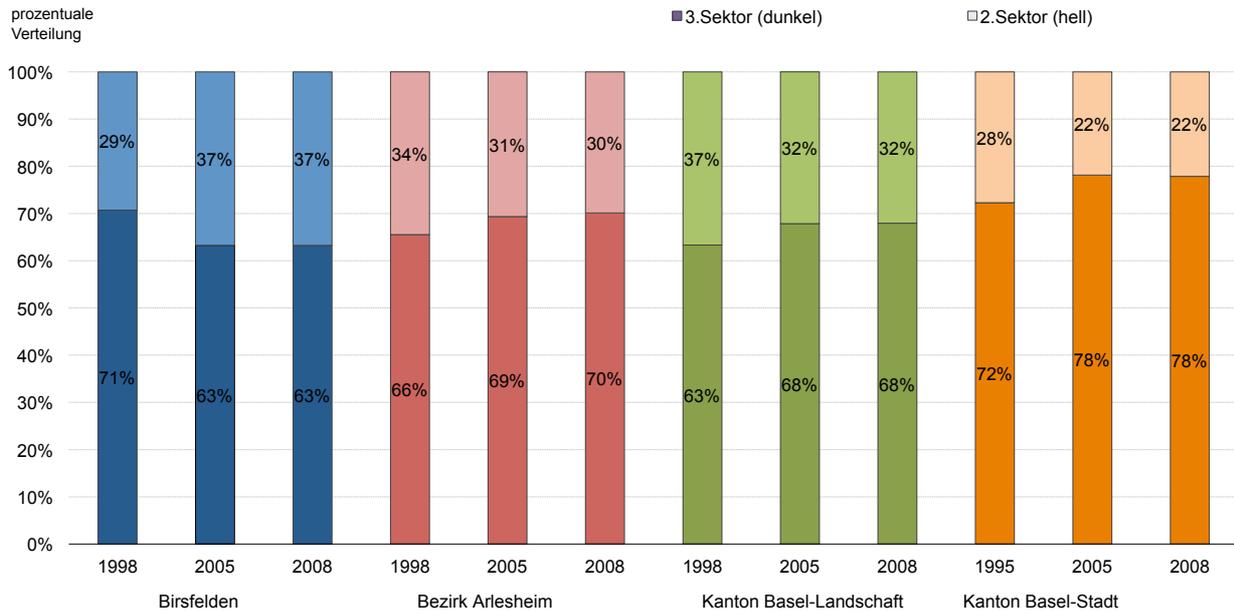
Jahr	Gemeinde Birsfelden			Bezirk Arlesheim			Kanton Basel-Landschaft			Kanton Basel-Stadt		
	Beschäftigte (BZ)*	Beschäftigte (STATENT)**	absolute prozentuale Veränderung %	Beschäftigte (BZ)*	Beschäftigte (STATENT)**	absolute prozentuale Veränderung %	Beschäftigte (BZ)*	Beschäftigte (STATENT)**	absolute prozentuale Veränderung %	Beschäftigte (BZ)*	Beschäftigte (STATENT)**	absolute prozentuale Veränderung %
1985	4'307			51'192			94'991			161'953.00		
1986												
1987												
1988												
1989												
1990												
1991	4'730		9.8	63'498		24.0	115'077		21.1	173'740		7.3
1992												
1993												
1994												
1995	3'965		-7.9	60'935		19.0	110'180		16.0	160'107		-1.1
1996												
1997												
1998	3'681		-14.5	61'645		20.4	110'018		15.8	149'293		-7.8
1999												
2000												
2001	3'813		-11.5	64'372		25.7	115'240		21.3	155'198		-4.2
2002												
2003												
2004												
2005	3'553	4'739	-17.5	64'858	72'894	26.7	116'218	131'206	22.3	153'734	173'882	-5.1
2006												
2007												
2008	3'875	4'697	-10.0	69'263	78'174	35.3	124'419	140'416	31.0	159'206	179'653	-1.7
2009												
2010												
2011		3'875			76'224			139'454			184'107	
absolute Veränderung 1985 - 2011 in Anzahl / %	-432	-864	-10.0%	18'071	3'330	35.3%	29'428	8'248	31.0%	-2'747	10'225	-1.7%

* Summe der Voll- und Teilzeitbeschäftigten, 2. und 3. Sektor (Erfassung Betriebszählung bis 2008)

** Beschäftigtenzahlen 2005-2011, 2. und 3. Sektor gemäss STATENT 2011

rot markiert Zahlen: Vergleichbarkeit der Zahlen in Frage gestellt

Prozentuale Verteilung Beschäftigte nach 2./3. Sektoren 1995/2005/2008



		2. Sektor**	3. Sektor***	Total*	absolute Veränderung in % 2005 - 2011
		Anzahl Beschäftigte absolut und in %	Anzahl Beschäftigte absolut und in %	Anzahl Beschäftigte absolut	
Birsfelden		1'078	2'603	3'681	
	1998	29%	71%		
		1'305	2'248	3'553	
	2005	37%	63%		
	1'424	2'451	3'875	5%	
	2008	37%	63%		
Bezirk Arlesheim		21'246	40'399	61'645	
	1998	34%	66%		
		19'876	44'982	64'858	
	2005	31%	69%		
	20'698	48'565	69'263	12%	
	2008	30%	70%		
Kanton Basel-Landschaft		40'351	69'667	110'018	
	1998	37%	63%		
		37'359	78'859	116'218	
	2005	32%	68%		
	39'872	84'547	124'419	13%	
	2008	32%	68%		
Kanton Basel-Stadt		44'322	115'623	159'945	
	1995	28%	72%		
		33'595	120'065	153'660	
	2005	22%	78%		
	35'207	123'938	159'145	-1%	
	2008	22%	78%		

* Summe der Voll- und Teilzeitbeschäftigten, 2. und 3. Sektor (Erfassung Betriebszählung bis 2008)

** NOGA 2008: 05 - 43 (gem. BFS)

*** NOGA 2008: 45 - 96 (gem. BFS)



A2 Karten Siedlungsstrukturanalyse

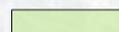
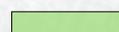
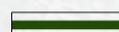
A2.1 Freiräume kommunaler Bedeutung



Stadtentwicklungskonzept STEK
Siedlungsstrukturanalyse
Freiräume kommunaler Bedeutung

o. M.
3. Juli 2014

Legende

-  Wald
-  Erholungsraum, öffentlich
-  Erholungsraum, beschränkt öffentlich
-  Freiraum, öffentlich
-  Verbindungselemente Langsamverkehr
-  charakteristische Topografie





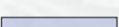
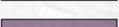
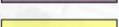
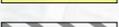
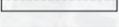
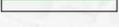
A2.2 Typologie und Raumstruktur

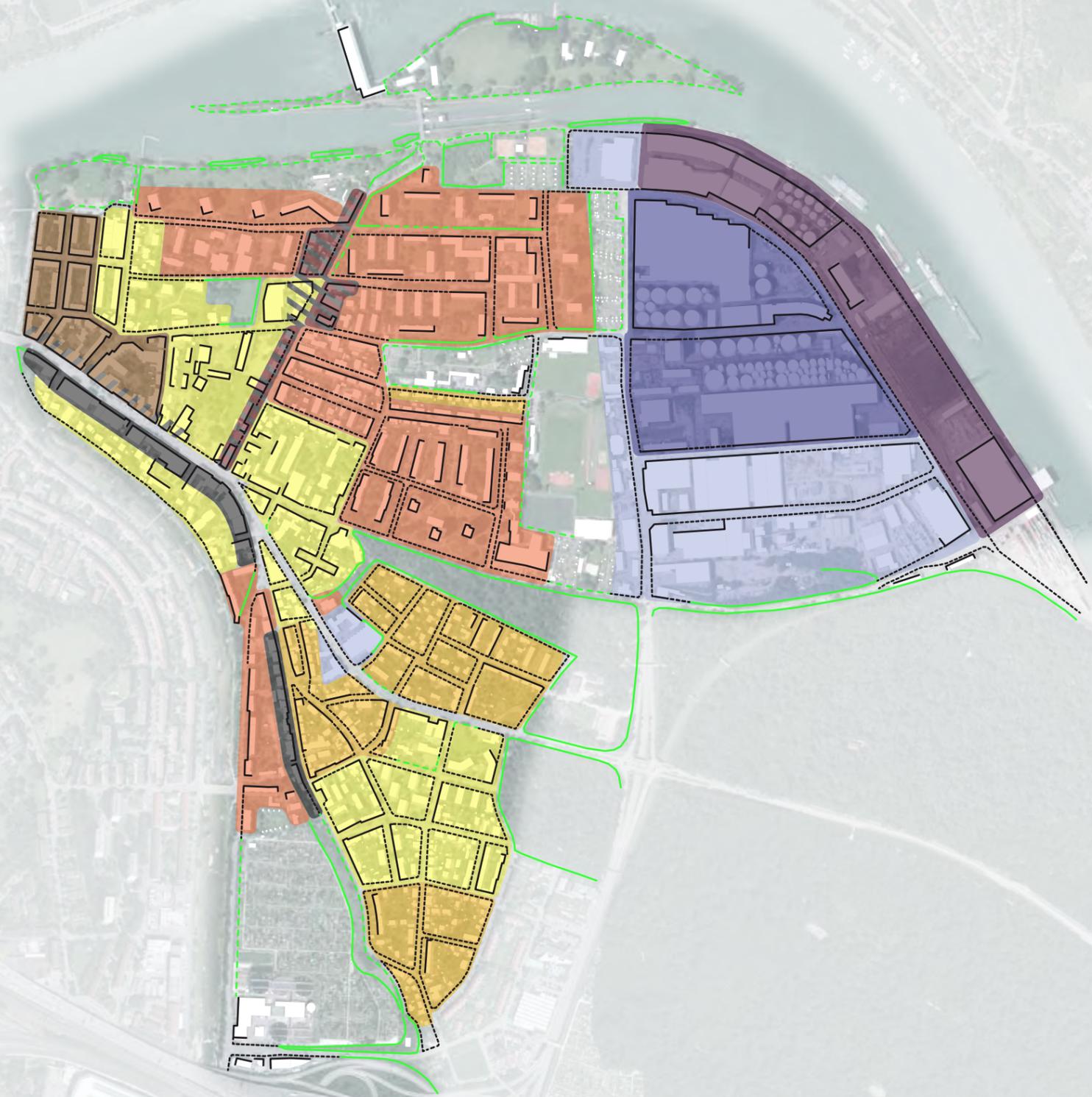


Stadtentwicklungskonzept STEK
Siedlungsstrukturanalyse
Typologie und Raumstruktur

o. M.
3. Juli 2014

Legende

-  Strassenrandbebauung, primär
-  Blockrand
-  blockartige Bebauung
-  Punkt- und Zeilenbauten
-  Einfamilien- und Reihenhäuser
-  Industriebauten
-  Gewerbebauten
-  Hafenaereal
-  amorphe Gebiete
-  Strassenrandbebauung, sekundär
-  bauliche Raumkante
-  bauliche Raumkante, offen
-  vegetationsgeprägte Raumkante
-  vegetationsgeprägte Raumkante, offen





A2.3 Stadtraumstruktur an Hauptverkehrsachsen



Stadtentwicklungskonzept STEK
Siedlungsstrukturanalyse
Stadtraumstruktur an Hauptverkehrsachsen

o. M.
3. Juli 2014

Legende

- Stadtraumsequenzen
- Zentrumswiese
- städtebauliche Merkmale, baulich
- städtebauliche Merkmale, Vegetation
- essenzielle Raumkanten
- Ankunftsorte



Hauptstrasse



Zentrumsplatz



Rheinfelderstrasse / Hardstrasse



Hardstrasse



Sternenfeldstrasse



Rheinfelderstrasse



Birseckstrasse



Sequenz Hauptstrasse

- _Strassenrandbebauung städtischem Charakter
- _Strassenraum mehrheitlich baulich gefasst
- _stark verkehrsorientierte Gestaltung durch überdimensionierten Strassenraum
- _geringe Aufenthaltsqualität
- _Eingangssituation an der Birsbrücke nicht angemessen artikuliert
- _überwiegend publikumsorientierte Erdgeschossnutzung

Sonderfeld Zentrumswiese

- _aufgrund unzureichender Raumkanten räumlich nicht definiert
- _fehlende räumlich-funktionale Zuordnung vermittelt Rückseitencharakter
- _ungenügende Präsenz ortsbaulicher Merkmale und fehlende Raumkanten schwächen den städtischen Charakter des zentralen Ortes
- _oberirdische Parkierung wird der Bedeutung des Ortes nicht gerecht
- _hohe Aufenthaltsqualität im nördlichen Bereich (Parkcharakter)

Sequenz Knoten Rheinfelderstrasse

- _weitgehend städtischer Charakter
- _Strassenraum teilweise baulich gefasst
- _ungenügende Präsenz ortsbaulicher Merkmale und fehlende Raumkanten schwächen den städtischen Charakter
- _stark verkehrsorientierte Gestaltung durch grossflächige Knotenbereiche
- _geringe Aufenthaltsqualität
- _prägende topografische Kante städtebaulich überformt
- _teilweise publikumsorientierte Nutzungen (u.a. Kino / Theater Roxy)

Sequenz Hardstrasse

- _Übergangsbereich von städtischen Sequenzen zu Wohnquartieren
- _bauliche Raumkanten werden aufgelöst
- _Abschluss westlicher Abschnitt durch Kirche markiert
- _östlicher Abschnitt von Hardwaldausläufer gefasst – «park lane»
- _abrupter Wechsel der Gestaltung im westlichen Abschnitt (Belag, Begrünung etc.) und umfangreiche Strassenparkierung im östlichen Abschnitt schmälert Qualität
- _teilweise publikumsorientierte Nutzungen (u.a. Gemeindeverwaltung)

Sequenz Sternenfeldstrasse

- _gewerblich-industrieller Charakter
- _Strassenraum teilweise baulich gefasst
- _industrielle Typologien mit grossem Massstabssprung gegenüber der übrigen Siedlung
- _ungenügende ortsbauliche Präsenz am Ankunftsart und am nördlichen Ende
- _gewerbliche Nutzungen mit teilweise temporärem Charakter an der Westseite

Sequenz Rheinfelderstrasse

- _Bebauung bezieht sich wenig auf den Strassenraum – teilweise Rückseite zur Strasse ausgerichtet
- _abschnittsweise Ausserortscharakter
- _gewerbliche Nutzungen überwiegend auf Fahrzeuge ausgerichtet (Tankstellen, Garagen etc.)
- _Auftakt (Ortseingang) und Abschluss (Übergang zur Sequenz Knoten Rheinfelderstrasse) ungenügend bauliche definiert

Sequenz Birseckstrasse

- _Wohnquartiere als funktionale Fortsetzung der städtischen Sequenzen
- _nördlicher Abschnitt teilweise baulich gefasst
- _räumlicher Charakter von vegetationsgeprägter Kante entlang der Birs unterstützt
- _Strassenprofil wirkt im Verhältnis zum stadträumlichen Charakter überdimensioniert
- _Auftaktsituationen baulich akzentuiert – unzureichende gestalterische Qualität



A2.4 SWOT-Analyse



Birslehen



Stadtentwicklungskonzept STEK
SWOT-Analyse
Stärken - Schwächen | Chancen - Risiken

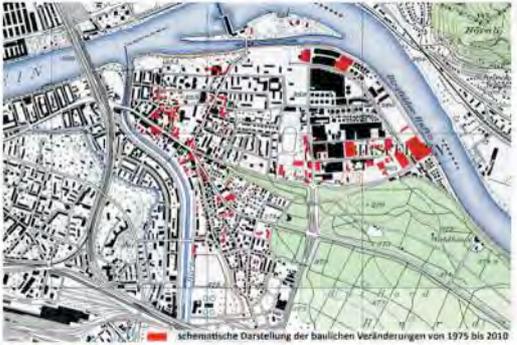
o. M.
3. Juli 2014

Legende

- publikumsorientierte Erdgeschossnutzung +
- solides Feld | homogene, monolithe Baustruktur | weitläufige Zwischenräume + ↗
- kontrastreiches Feld | heterogene Baustruktur - ↗
- Strassenzug mit urbanem Park-Charakter + ↗
- Strassenzug mit ungenügender Ausstrahlung - ↘
- bedeutende öffentliche Frei- / Erholungsräume +
- privates Feld | Zugang und Aktivierung eingeschränkt -
- städtebaulich unzureichende Ankunftsorte - ↗
- städtebauliche Schlüsselposition - ↗
- Aussichtslagen +
- Kulturdenkmäler +
- Parkanlagen +
- besonders staubelastete Strassenabschnitte - ↗
- charakteristische Topografie + ↗
- Bereich ÖV-Güte A mit Tramhaltestellen + ↗
- primär kein Handlungsbedarf
- Hafen- und Gewerbeareal
- Perimeter von besonderem Interesse der Gemeinde

Dokument: 20544_25A_140703_Analyse_04_Anhang_A2-4.ai
Grundlage: 20544_25A_Analyse_Verknüpfungen
(Original 15103_Birs_as_140507_Orthofoto_20120726_LV95_100cm)

A3 Ausstellungsplakate – Auszug



Schematische Darstellung der baulichen Veränderungen von 1975 bis 2010

STEK
Stadtentwicklungs-konzept Birsfelden

Siedlungsplanung und Bevölkerungsentwicklung
In den 1960er und 1970er Jahren wuchsen umfassende und prägnante Grossschneidungen in den Gebieten Rheinpark, Sternfeld und Staussee erstellt. Diese Siedlungsentwicklung führte in Birsfelden zu einer sprunghaften Bevölkerungszunahme von ca. 10'000 auf ca. 14'000 Einwohner.

Durch diese Siedlungsplanung wurden die letzten freien Reserverflächen der Gemeinde genutzt. Seitdem stagniert die Siedlungsentwicklung.

Wohnraumangebot
Die oben stufende Abbildung veranschaulicht die geringe bauliche Aktivität zwischen 1975 und 2010. In diesen 35 Jahren entstanden lediglich ca. 100 zusätzliche Wohnungen und die Bevölkerung nahm stetig um ca. 2'500 Einwohner ab.

In Birsfelden überwiegt der Anteil kleiner Wohnungen mit 1 bis 3 Zimmern, welche heute insbesondere für Mehrpersonenhaushalte wenig attraktiv sind.

Veränderung Bevölkerung

Wohnungsbestand

Ausgangslage | 01

20544_14A_140909_Plakate_Plakate_JPG_1_Plakat_01.jpg



STEK
Stadtentwicklungs-konzept Birsfelden

Grundriss
Die Entwicklungsgebiete sind in eine Gesamtstrategie eingebettet. Die historischen Achsen Rhein- und Schulstrasse erfahren eine Akzentuierung und verbinden die übergeordneten Freiräume an der Birs und am Rhein. Als zusätzliche Achse fungiert die Sternfeldallee in Querrichtung zur Friedhofstrasse von Bedeutung. Mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts ist deren Aufwertung und Akzentuierung vorgesehen. Dies beinhaltet eine Vision, den Rhein zumindest für den Langsamverkehr zu überbrücken.

Fokus Rheingromenade
Mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts und weiteren Massnahmen soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Deshalb werden zusätzliche Einwohner mit erhöhtem Modal-Split etwa gleich viele Fahrten verursachen wie heute.

Bezug zum Verkehrskonzept
Parallel zu den Arbeiten am STEK zeichnet sich für die Planungsbehörde Handlungsbedarf in den als »Hot Spots« bezeichneten Gebieten ab. Allfällige Abhängigkeiten zur Gesamtstrategie werden untersucht und im STEK berücksichtigt.

Hot Spots Gemeindeentwicklung
Parallel zu den Arbeiten am STEK zeichnet sich für die Planungsbehörde Handlungsbedarf in den als »Hot Spots« bezeichneten Gebieten ab. Allfällige Abhängigkeiten zur Gesamtstrategie werden untersucht und im STEK berücksichtigt.

Gesamtstrategie | 05

20544_14A_140909_Plakate_Plakate_JPG_1_Plakat_05.jpg

Abb. 55: Analytische Information

Abb. 56: Strategische Disposition



STEK
Stadtentwicklungs-konzept Birsfelden

STEK | STEP

Revidieren Ortsplanung
Entwicklung Zentrum (städtischer Wettbewerb, Sondernutzungsplanverfahren) Projektierung | Realisierung

Umsetzung Projekte «Hot Spots» bedarfsabhängig
Sawenmühl- / Basipark Projektierung | Realisierung

architektonischer Wettbewerb
Sondernutzungsplanverfahren Projektierung | Realisierung

Das STEK versteht sich als Leitbild. Ein ergänzendes Programm dient der Verwaltung, die Umsetzung der im STEK definierten Entwicklungsgebiete und Schwerpunkthemen zu priorisieren sowie die entsprechenden Projekte auszulösen.

Die bestehende Ortsplanung und das Zonenreglement sind in Bezug auf das STEK zu überprüfen und wo nötig und sinnvoll anzupassen. Für verschiedene Projekte beispielsweise im Zentrum oder in »Hot Spots« ist ein Sondernutzungsplan angezeigt.

Ausblick | 12

20544_14A_140909_Plakate_Plakate_JPG_1_Plakat_12.jpg



STEK
Stadtentwicklungs-konzept Birsfelden

Raum für Ideen

Raum für Notizen

Der Gemeinderat und beratende Fachleute haben Birsfelden analysiert, mögliche Handlungsfelder definiert und strategische Ziele für die Zukunft aufgezeigt.

Nun möchte der Gemeinderat Sie / euch einladen, an der Zukunft Birsfeldens mitzuwirken: Welche zusätzlichen Fragestellungen sind zu berücksichtigen? Wo besteht zusätzlicher Handlungsbedarf?

Nutzen Sie / nutzt den »Planraum«, um Ihre / eure Sicht festzuhalten.

«Planraum» | 13

20544_14A_140909_Plakate_Plakate_JPG_1_Plakat_13.jpg

Abb. 57: Schema Planungs- und Realisierungshorizonte

Abb. 58: Interaktive Planung

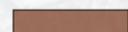
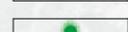
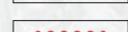
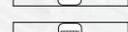
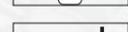


A4 Gesamtplan STEK

Stadtentwicklungskonzept STEK
Gesamtplan räumliche Entwicklung

o. M.
21. April 2015

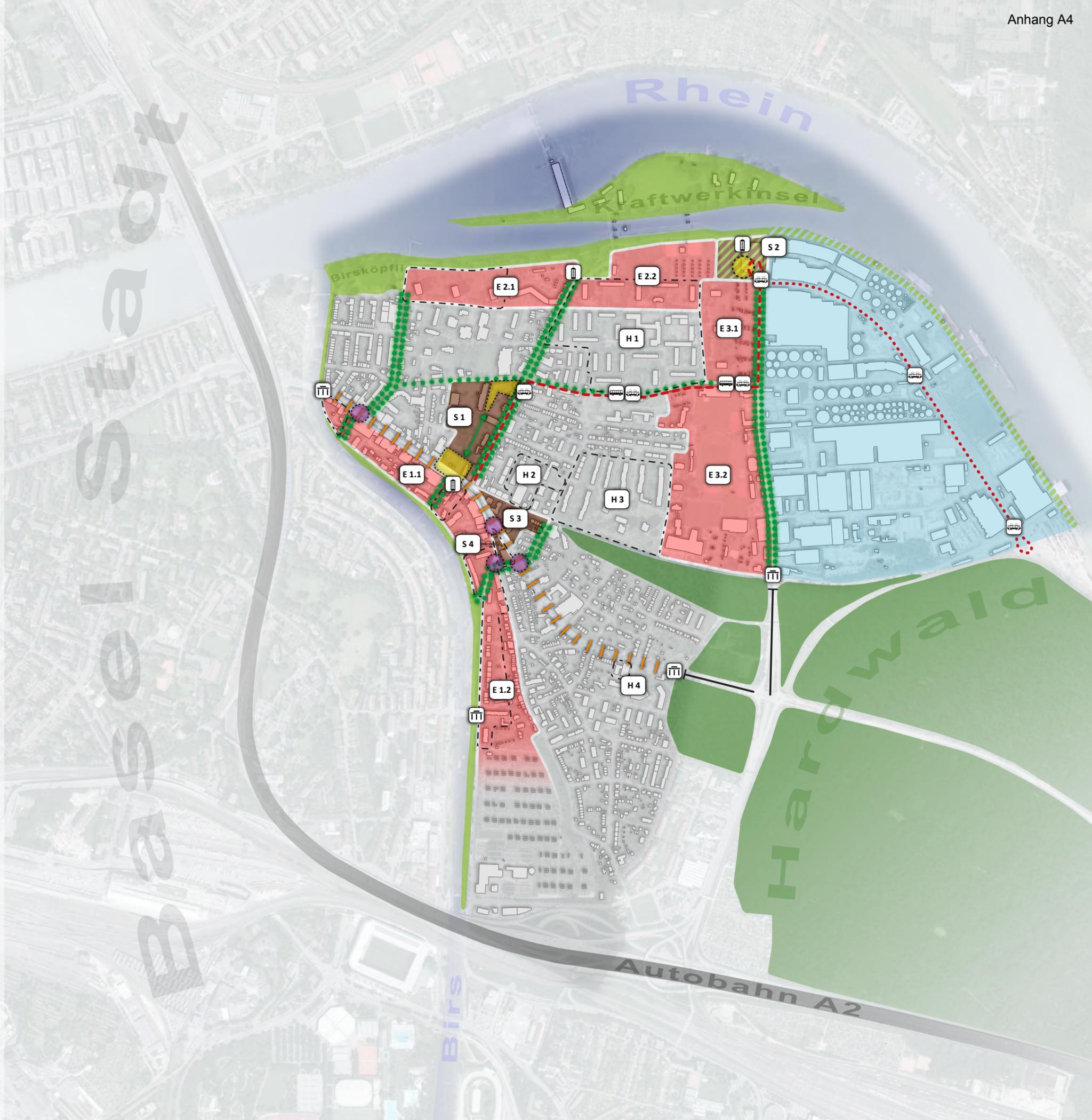
Legende

-  Entwicklungsgebiete E
-  Städtebauliche Schlüsselareale S
-  Städtebauliche Akzente
-  Aufzuwertende Ortszugänge
-  Hot Spots Gemeindeentwicklung H
-  Hafenaerial
-  Übrige Gebiete
-  Erholungsräume
-  Öffentliche Plätze
-  Siedlungsorientierter Strassenraum Hauptstrasse
-  Siedlungsorientierte Strassenräume Rheinzugänge
-  Siedlungsorientierter Strassenraum Kirch- / Friedhofstrasse
-  Querungen Langsamverkehr
-  Mögliche Variante Erweiterung Tramlinie (Phase I)
-  Mögliche Variante Erweiterung Tramlinie (Phase II)
-  Haltestellen Tram neu
-  Fahrbahnhaltstellen Bus (neu zu gestalten)
-  Dosierung Motorisierter Individualverkehr (inkl. Stauraum)



Varietenauswahl Linienführung Tramverlängerung (vgl. Kap. 6.4.2)

Dokument: 20544_25A_150414_STEKgesamt.ai
Grundlage: 20544_25A_STEK_Verknüpfungen
(Original 15103_Birs_as_140507_Orthofoto_20120726_LV95_100cm)



A5 Beispiel Siedlungstypologien



Abb. 59: Dichtestufe 160 Köpfe / ha



Abb. 60: Dichtestufe 200 Köpfe / ha



Abb. 61: Dichtestufe 240 Köpfe / ha

A6 Theoretische Kapazitätsabschätzung

Birsfelden Stadtentwicklungskonzept STEK
Kapazitätsermittlung «Gesamtstrategie»

Teilgebiet	Bestand				Potential				Zuwachs Köpfe bis 2030				Zuwachs Köpfe 2030 Plus					
	Nr.	Art	Gebietsfläche Brutto (ha)	Einw. effektiv	Besch. geschätzt	Köpfe K/ha	Dichte K/ha	Dichte %	Wohnen Einw. %	Arbeiten Einw. %	Besch. Köpfe	Realisierungsgrad %	Einw.	Besch. Köpfe	Realisierungsgrad %	Einw.	Besch. Köpfe	
E 1.1	plan. Verdich	5.47	768	29	100	797	146	200	85%	930	15%	164	1'094	53	33%	145	3	98
E 1.2	plan. Verdich	5.73	458	8	30	466	81	160	98%	898	2%	18	917	145	33%	149	3	149
E 2.1	plan. Verdich	4.18	601	14	100	615	147	200	98%	819	2%	17	836	72	33%	72	1	73
E 2.2	plan. Verdich	6.25	470	8	100	478	76	200	98%	1'225	2%	25	1'250	249	33%	249	6	255
E 3.1	plan. Verdich	3.78	249	7	100	256	68	240	98%	889	2%	18	907	0	0%	0	0	0
E 3.2	plan. Verdich	11.99	369	7	100	469	39	240	80%	2'302	20%	576	2'878	0	0%	0	0	0
S 1	Umzonung	2.54	49	0	50	99	39	160	50%	203	50%	203	406	154	100%	154	153	307
S 2	Umzonung	1.09	0	0	50	50	46	240	90%	235	10%	26	262	235	100%	235	-24	212
S 3	plan. Verdich	0.95	96	3	30	126	133	240	80%	182	20%	46	228	29	33%	29	5	34
S 4	plan. Verdich	0.25	5	0	20	25	100	240	60%	36	40%	24	60	31	100%	31	4	35
H 1	plan. Verdich	7.10	1071	19	100	1090	154	200	95%	1'349	5.0%	71	1'420	92	33%	92	17	109
H 2	Umzonung	1.25	30	0	100	130	104	160	90%	180	10.0%	20	200	50	33%	50	-26	23
H 3	plan. Verdich	5.69	873	31	100	904	159	160	90%	819	10.0%	91	910	-18	33%	-18	20	2
H 4	Umzonung	0.24	2	0	10	12	50	160	90%	35	10.0%	4	38	0	0%	0	0	0
Total Teilgebiete										1'093	204	2'524	370					
Bestand																		
Einwohner 2013		10'285																
Beschäftigte 2012		3'959																
Potenzialabschätzung 2030																		
Einwohner		11'378																
Beschäftigte		4'163																
Potenzialabschätzung 2030 Plus																		
Einwohner		12'809																
Beschäftigte		4'329																



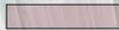
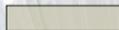
A7 Fokus Zentrum



Stadtentwicklungskonzept STEK
Fokus Zentrumsbereich
Räumliches Nutzungskonzept

M 1:2'000
Entwurfsstand 2. Dezember 2014

Legende

-  Baufelder (Abstellplätze unterirdisch)
-  publikumsorientierte Nutzung in den Sockelzonen
-  keine Wohnnutzung im Sockel
-  Platzsituationen
-  Freiraumvernetzung | Wegbeziehungen



Schulstandort
Schulhof und «Freizeitplatz»

Wohnen

Mischnutzung

Hauptstrasse
Tram

COOP

Birsstegweg

Kirchstrasse

Kirchmattschulhaus

MIGROS
Bus

Schulstrasse

Museum

Mischnutzung

Mischnutzung

Mischnutzung



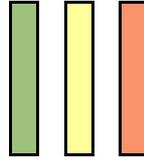
A8 Variantenstudie Tramverlängerung

A8.1 Bewertung

STEK Birsfelden - Bewertung Tramverlängerung Linie 3

	Variante	Bestand	Variante A1	Variante A2	Variante B1	Variante B2	Variante B3
Erschliessung	Nutzpunkte ÖV-Güteklasse	37'256	48'482	37'805	37'334	40'934	46'018
	Total erschl. Fläche	144 ha	146 ha	140 ha	132 ha	132 ha	140 ha
Betrieb	Fahrzeit Aeschenplatz bis Endstation "Rhein" Endaufenthalt	8.5 min. (6 min.)	11.8 min (7min)	11.0 min. /8.5min (1 min / 6 min)	9.3 min. / 8.5 min. (4 min. / 6 min.)	9.9 min. / 8.5 min. (3 min. / 6 min.)	9.9 min. (3 min.)
	Bemerkungen Betrieb		Ein zusätzlicher Kurs benötigt. Lange Fahrzeit bis Endstation	Wahrscheinlich ein zusätzlicher Kurs aufgrund sehr kurzem Endaufenthalt	Fahrzeit auf Ästen etwa gleich. Kein zusätzlicher Kurs	Fahrzeit auf Ästen etwa gleich. Wahrscheinlich kein zusätzlicher Kurs	Wahrscheinlich kein zusätzlicher Kurs
Kosten	Grobkosten Verhängung		56 Mio. Fr.	77 Mio. Fr.	63 Mio. Fr.	56 Mio. Fr.	56 Mio. Fr.
Technische Machbarkeit	Knackpunkte Linienführung		Steigung von 7% Einführung in Kreisell Projekt ASTRA-Tunnel	Strassenbreite im Zentrum Einführung in Kreisell Projekt ASTRA-Tunnel	Anschluss Rheinstr./Hauptstr	Anschluss Schulstr./Hauptstr Knoten Schulstr./Friedhofst.	Anschluss Schulstr./Hauptstr. Knoten Schulstr./Friedhofst.
	Bemerkungen Ortsbild, Lärm, Umwelt, etc.		Teilstück durch Wald.	Linienführung am Rand des Siedlungsgebiets.	Lärm und Ortsbild in Kirch-/Friedhofstr. ist zu prüfen	Lärm und Ortsbild in Friedhofstr. ist zu prüfen	Lärm und Ortsbild in Friedhofstr. ist zu prüfen.

Legende:



Positiv / Verbesserung / Keine nennenswerten Probleme zu erwarten

Neutral / leichte Verbesserung / Punkte zu prüfen, jedoch grundsätzlich machbar

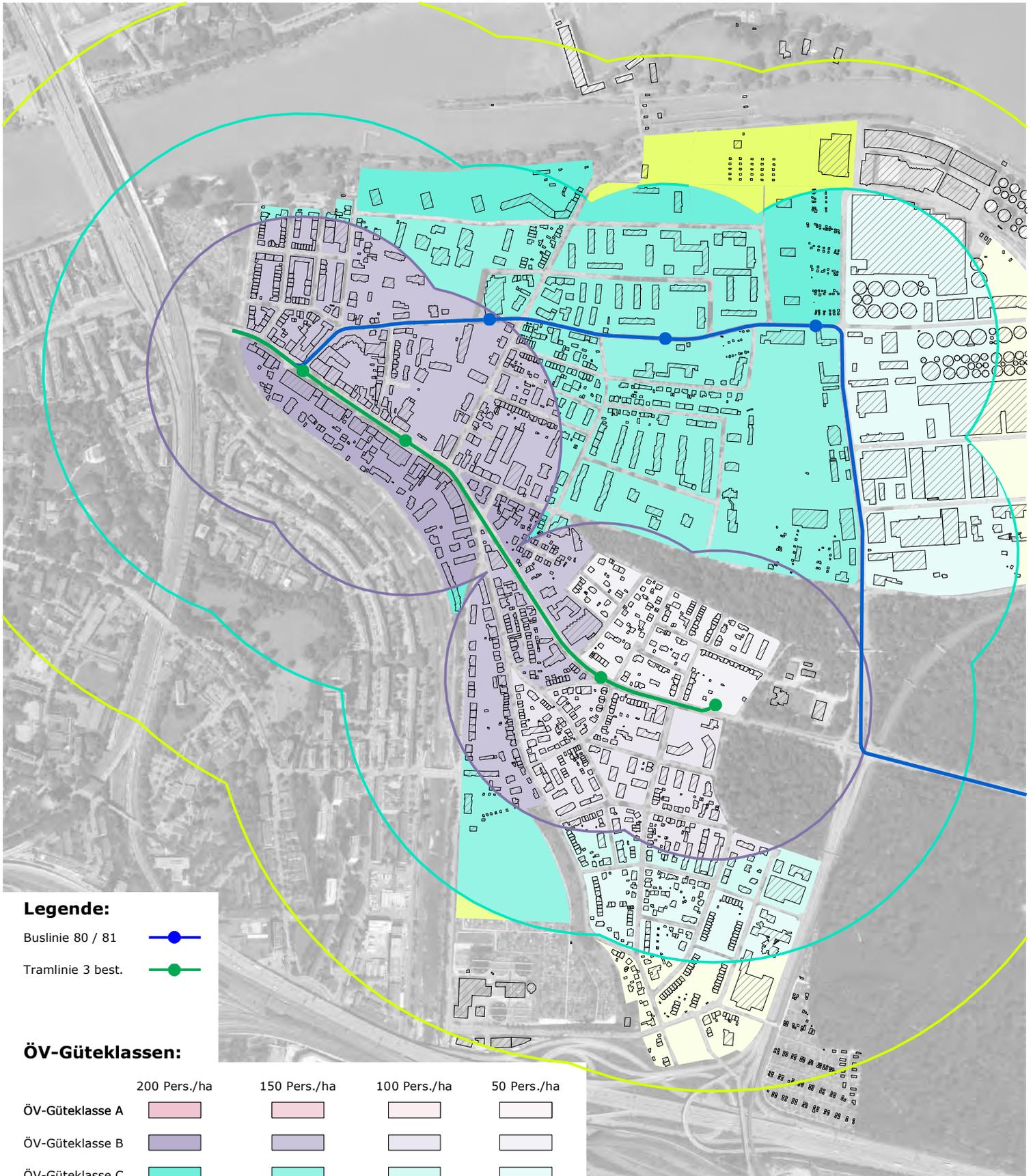
Negativ / keine Verbesserung / Nachteile zu erwarten

Nutzpunkte ÖV-Güteklasse
Total erschl. Fläche
Fahrzeit Aeschenplatz bis Endstation
Grobkosten Verhängung
Knackpunkte Linienführung
Umwelt / Bevölkerung

Erschlossene Personen (Einw./ha gemäss Entwicklungsgebieten STEK) multipliziert mit Güteklasse (QS Ax4, QS Bx3, QS C
Totale Siedlungsfläche, welche mid. Erschliessungsqualität D aufweist
Fahrzeit mit Streckenlänge extrapoliert. Abschätzung Endaufenthalt und Anzahl Kurse gemäss heutigem Fahrplan.
Abschätzung der Investitionskosten (45 Mio. pro km)
Kritische Punkte und Engstellen der Linienführung (Alle Varianten sind technisch umsetzbar)
Qualitative Abschätzung zu erwartender Umwelteinflüsse



A8.2 ÖV-Güteklassen Bestand



Legende:

- Buslinie 80 / 81 ●
- Tramlinie 3 best. ●

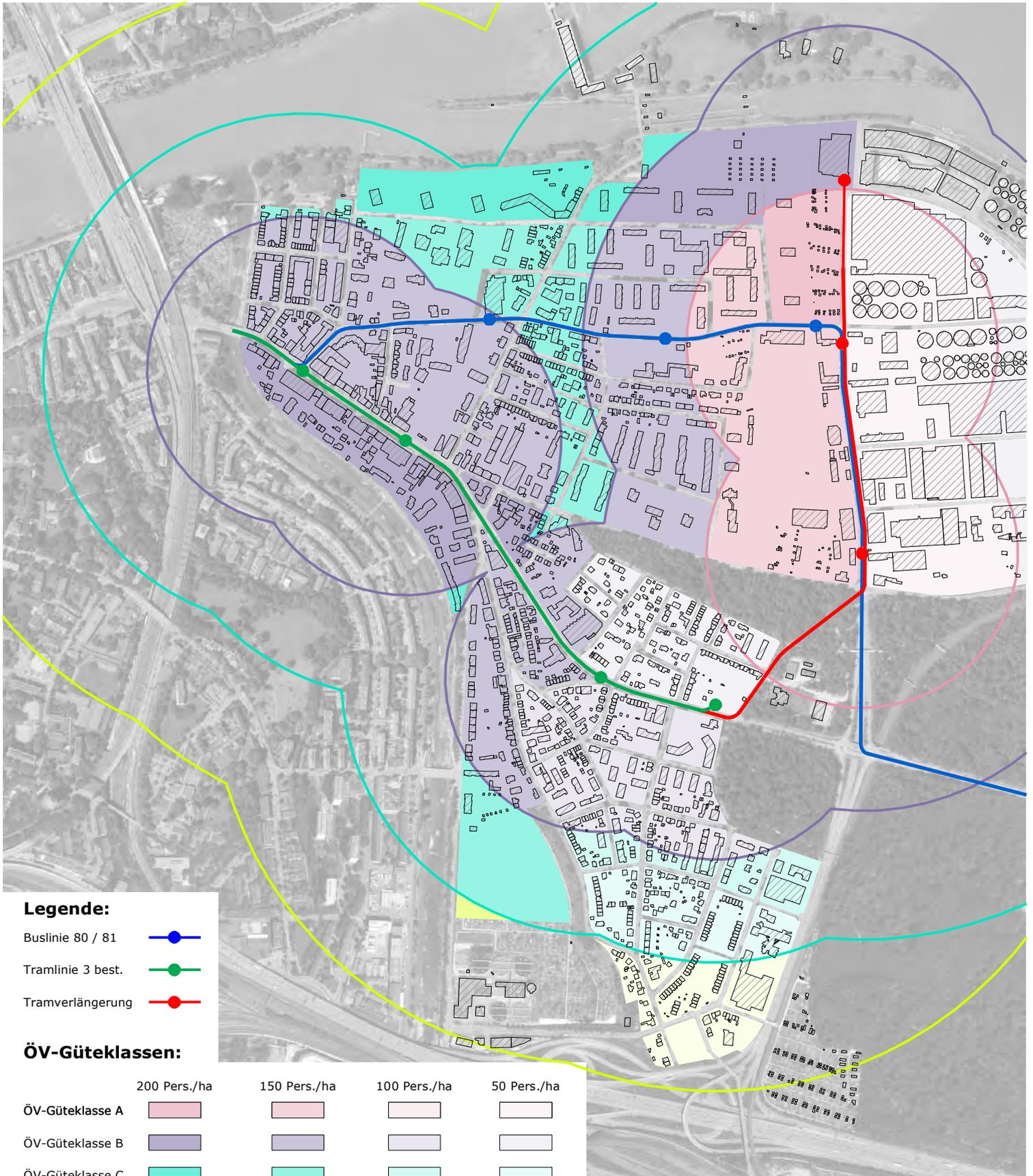
ÖV-Güteklassen:

	200 Pers./ha	150 Pers./ha	100 Pers./ha	50 Pers./ha
ÖV-Güteklasse A				
ÖV-Güteklasse B				
ÖV-Güteklasse C				
ÖV-Güteklasse D				

 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch	Projekt:	STEK Birsfelden	Plan-Nr.				
	Plantitel:	ÖV Güteklassen Bestehende ÖV-Linien	1028.527-010.1				
			Index	Format	Datum	Gez.	PL.
		a	1 : 10'000	A4	02.02.2015	sn	sn



A8.3 ÖV-Güteklassen Varianten



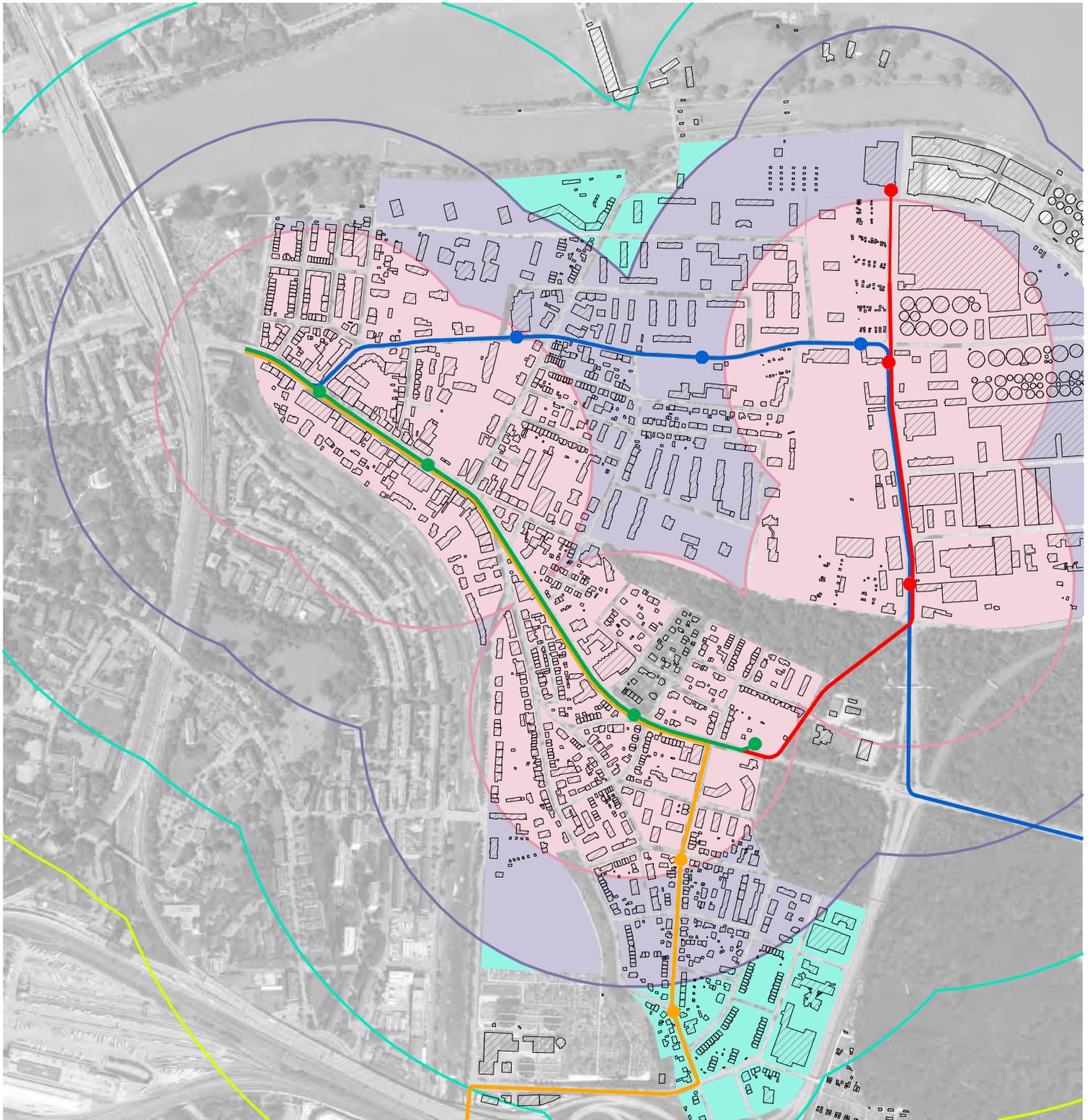
Legende:

- Buslinie 80 / 81 ●—
- Tramlinie 3 best. ●—
- Tramverlängerung ●—

ÖV-Güteklassen:

	200 Pers./ha	150 Pers./ha	100 Pers./ha	50 Pers./ha
ÖV-Güteklasse A				
ÖV-Güteklasse B				
ÖV-Güteklasse C				
ÖV-Güteklasse D				

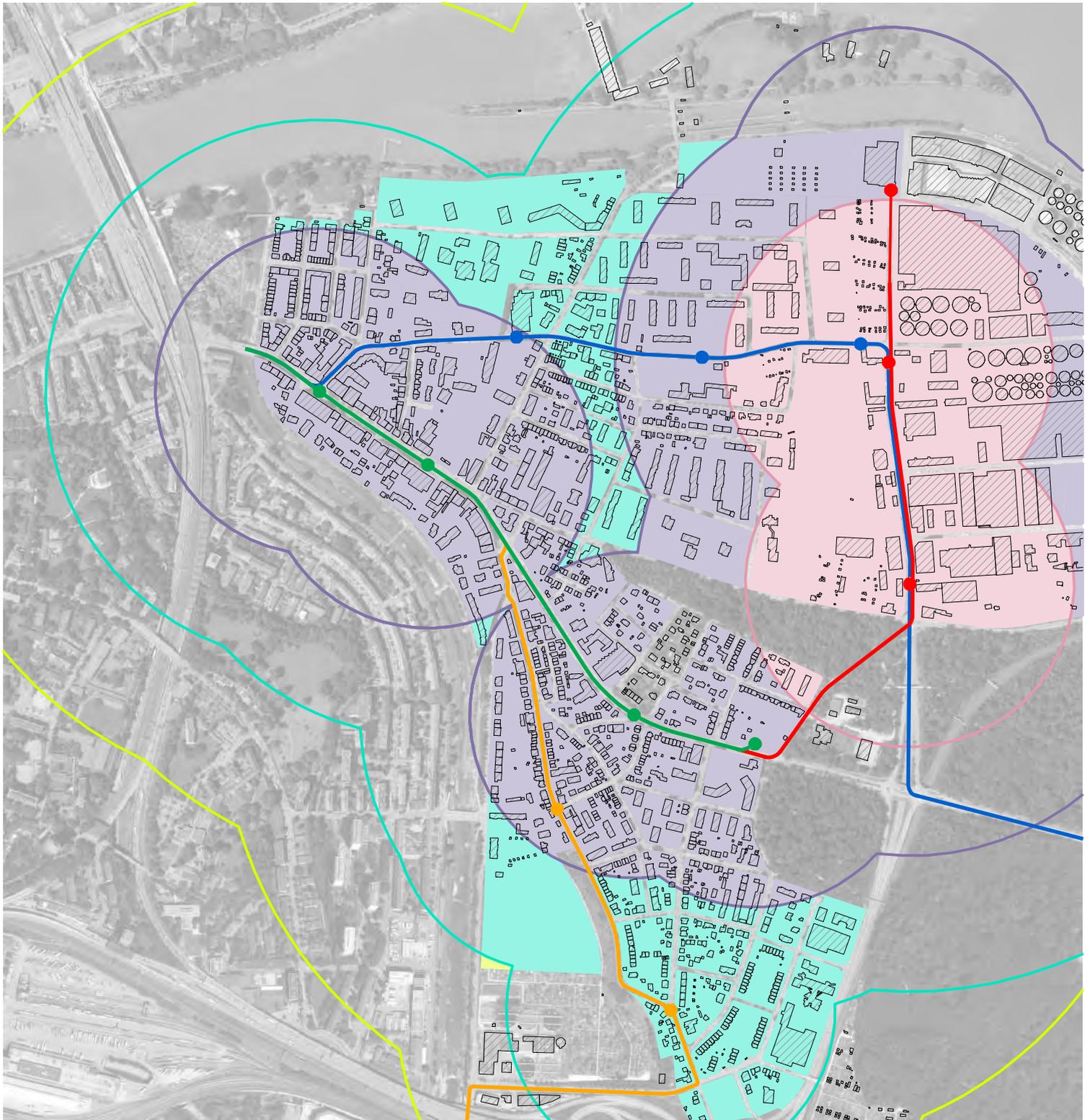
 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch	Projekt:	STEK Birsfelden		Plan-Nr.	
	Plantitel:	ÖV Güteklassen Tram Variante A1		1028.527-010.2	
		Index	Format	Datum	Gez.
	a	1 : 10'000	A4	02.02.2015	sn sn



Legende:

- ÖV-Güteklasse A
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D

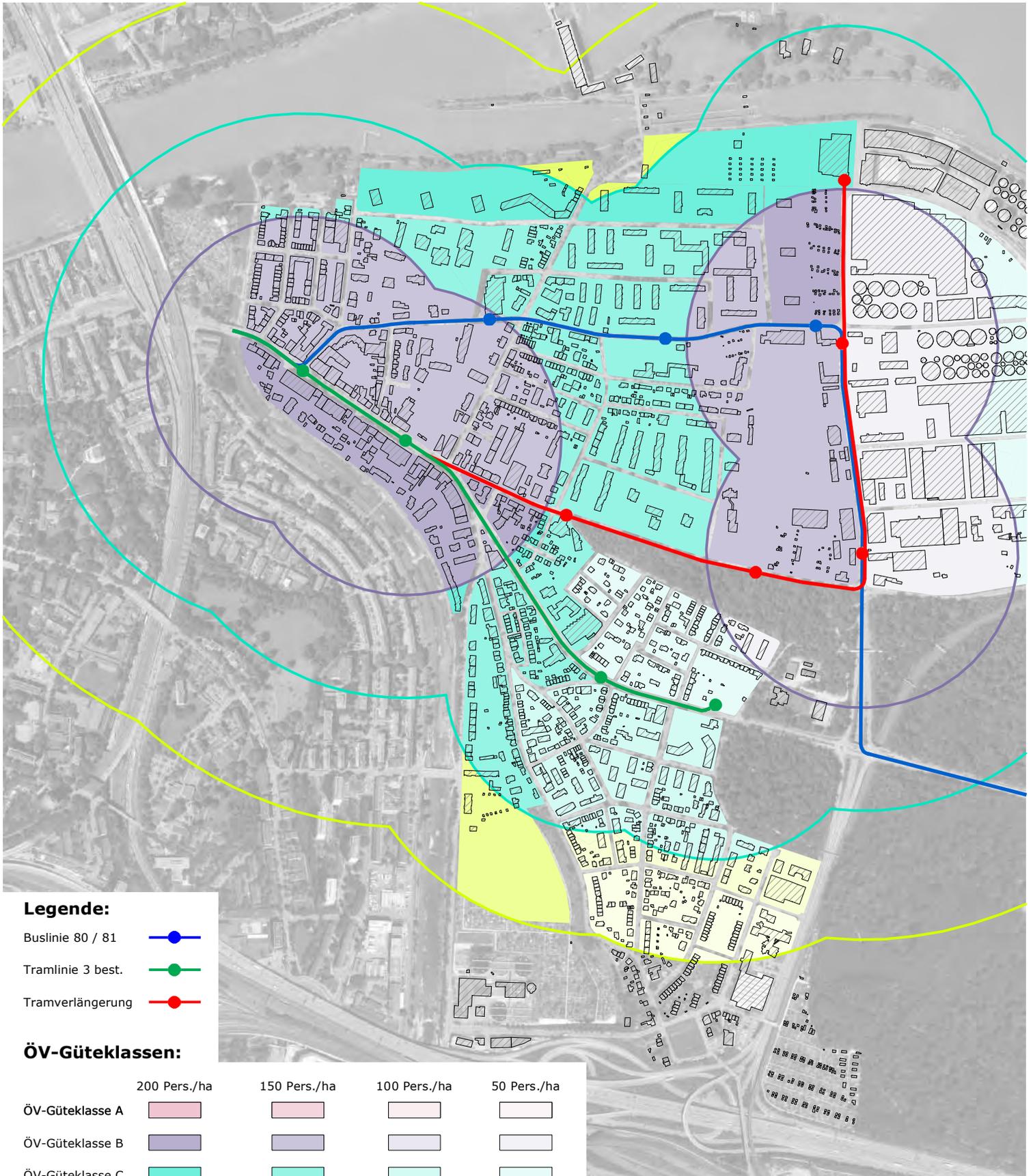
 <p>Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel</p> <p>T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch</p>	<p>Projekt: STEK Birsfelden</p> <p>Plantitel: ÖV Güteklassen Tram Variante A1 Bus Variante B</p>	<p>Plan-Nr. 1028.527-010.2</p>				
	<p>Index</p>	<p>Format</p>	<p>Datum</p>	<p>Gez.</p>	<p>PL.</p>	
	<p>a</p>	<p>1 : 10'000</p>	<p>A4</p>	<p>06.01.2015</p>	<p>sn</p>	<p>sn</p>



Legende:

- ÖV-Güteklasse A
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D

 <p>Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel</p> <p>T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch</p>	Projekt: STEK Birsfelden	Plan-Nr.				
	Plantitel: ÖV Güteklassen Tram Variante A1 Bus Variante C	1028.527-010.2				
		Index	Format	Datum	Gez.	PL.
	a	1 : 10'000	A4	06.01.2015	sn	sn



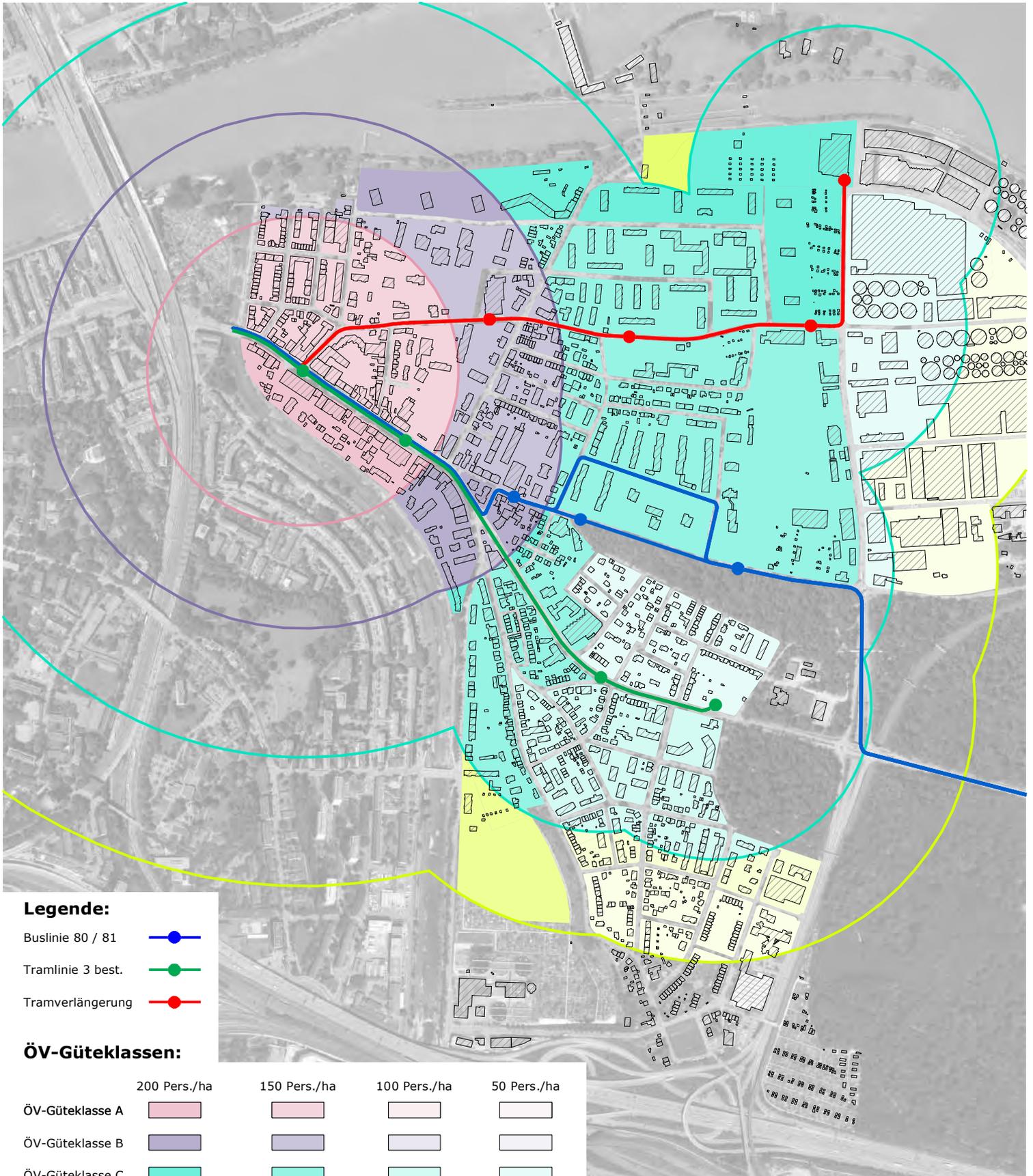
Legende:

- Buslinie 80 / 81 ●
- Tramlinie 3 best. ●
- Tramverlängerung ●

ÖV-Güteklassen:

	200 Pers./ha	150 Pers./ha	100 Pers./ha	50 Pers./ha
ÖV-Güteklasse A				
ÖV-Güteklasse B				
ÖV-Güteklasse C				
ÖV-Güteklasse D				

 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch	Projekt:	STEK Birsfelden		Plan-Nr.	
	Plantitel:	ÖV Güteklassen Tram Variante A2		1028.527-010.3	
		Index	Format	Datum	Gez.
	a	1 : 10'000	A4	02.02.2015	sn sn



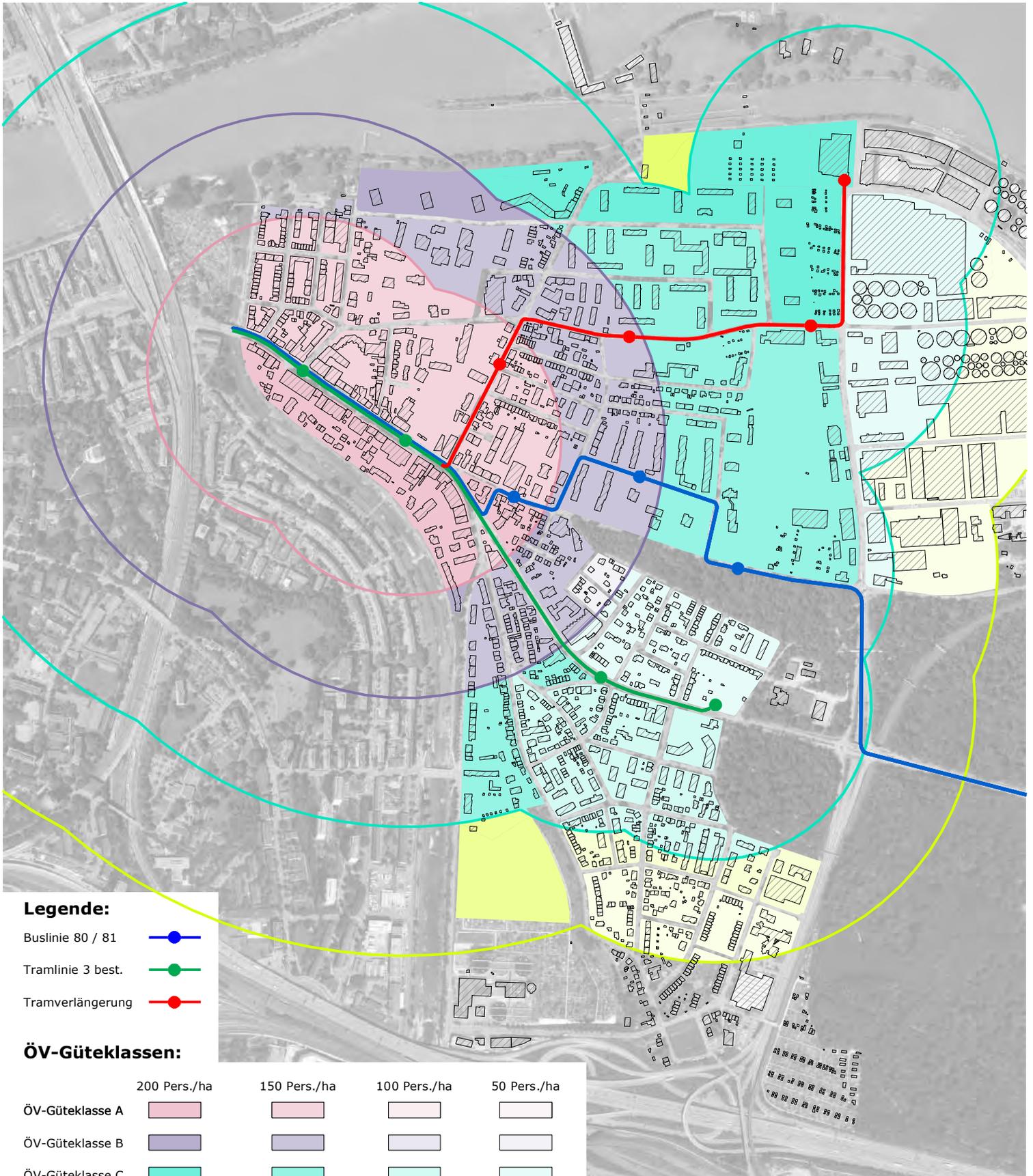
Legende:

- Buslinie 80 / 81 ●
- Tramlinie 3 best. ●
- Tramverlängerung ●

ÖV-Güteklassen:

	200 Pers./ha	150 Pers./ha	100 Pers./ha	50 Pers./ha
ÖV-Güteklasse A				
ÖV-Güteklasse B				
ÖV-Güteklasse C				
ÖV-Güteklasse D				

 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch	Projekt:	STEK Birsfelden		Plan-Nr.	
	Plantitel:	ÖV Güteklassen Tram Variante B1		1028.527-010.4	
		Index	Format	Datum	Gez.
	a	1 : 10'000	A4	02.02.2015	sn sn



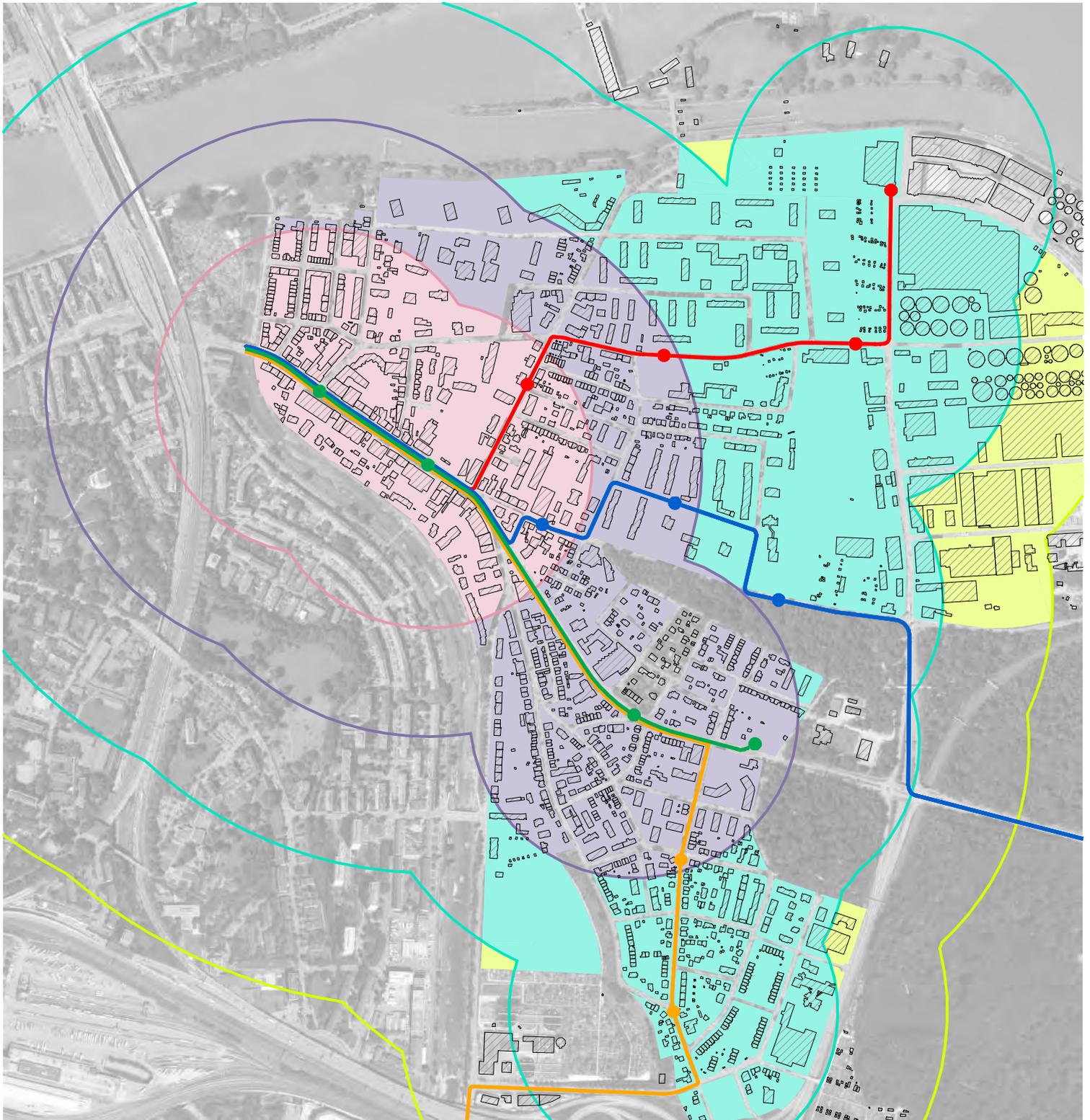
Legende:

- Buslinie 80 / 81 ●
- Tramlinie 3 best. ●
- Tramverlängerung ●

ÖV-Güteklassen:

	200 Pers./ha	150 Pers./ha	100 Pers./ha	50 Pers./ha
ÖV-Güteklasse A				
ÖV-Güteklasse B				
ÖV-Güteklasse C				
ÖV-Güteklasse D				

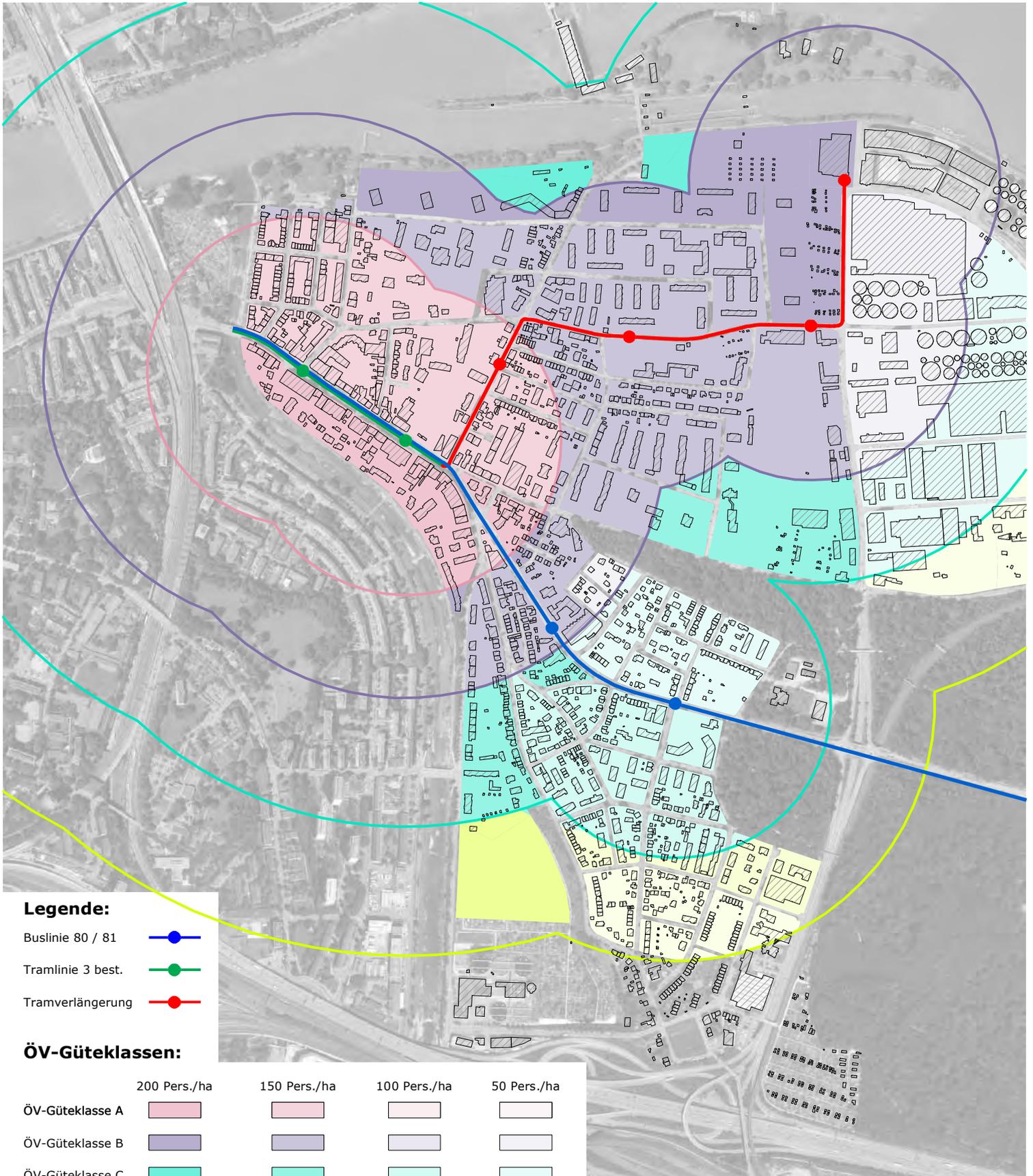
 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch	Projekt:	STEK Birsfelden		Plan-Nr.		
	Plantitel:	ÖV Güteklassen Tram Variante B2		1028.527-010.5		
		Index	Format	Datum	Gez.	PL.
	a	1 : 10'000	A4	02.02.2015	sn	sn



Legende:

- ÖV-Güteklasse A
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D

<p>RAPP </p> <p>Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel</p> <p style="text-align: right;">T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch</p>	Projekt: STEK Birsfelden	Plan-Nr.				
	Plantitel: ÖV Güteklassen Tram Variante B2 Bus Variante B	1028.527-010.5				
		Index	Format	Datum	Gez.	PL.
	a	1 : 10'000	A4	06.01.2015	sn	sn



Legende:

- Buslinie 80 / 81 ●
- Tramlinie 3 best. ●
- Tramverlängerung ●

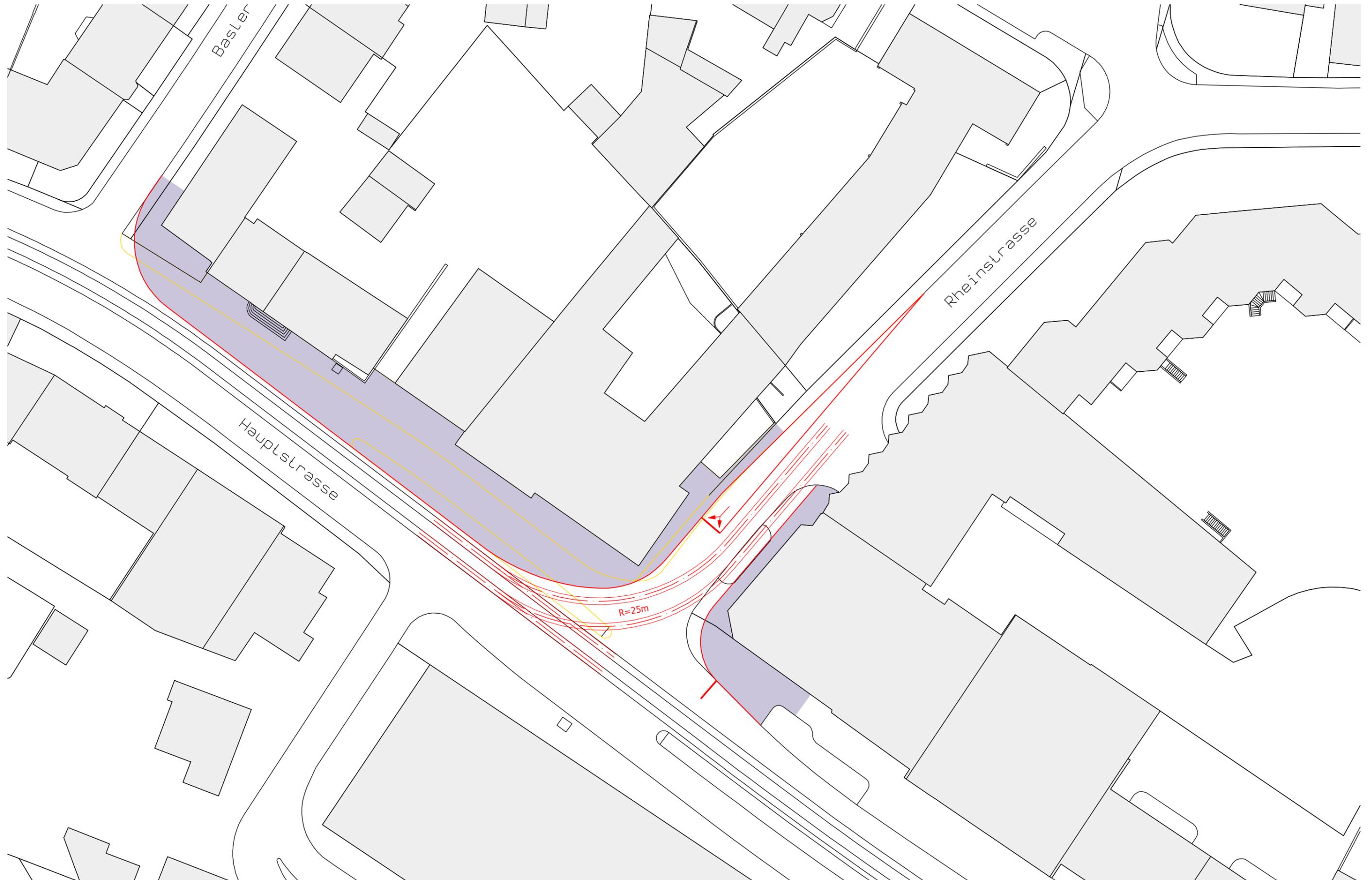
ÖV-Güteklassen:

	200 Pers./ha	150 Pers./ha	100 Pers./ha	50 Pers./ha
ÖV-Güteklasse A				
ÖV-Güteklasse B				
ÖV-Güteklasse C				
ÖV-Güteklasse D				

 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch	Projekt:	STEK Birsfelden		Plan-Nr.	
	Plantitel:	ÖV Güteklassen Tram Variante B3		1028.527-010.6	
		Index	Format	Datum	Gez.
	a	1 : 10'000	A4	02.02.2015	sn sn

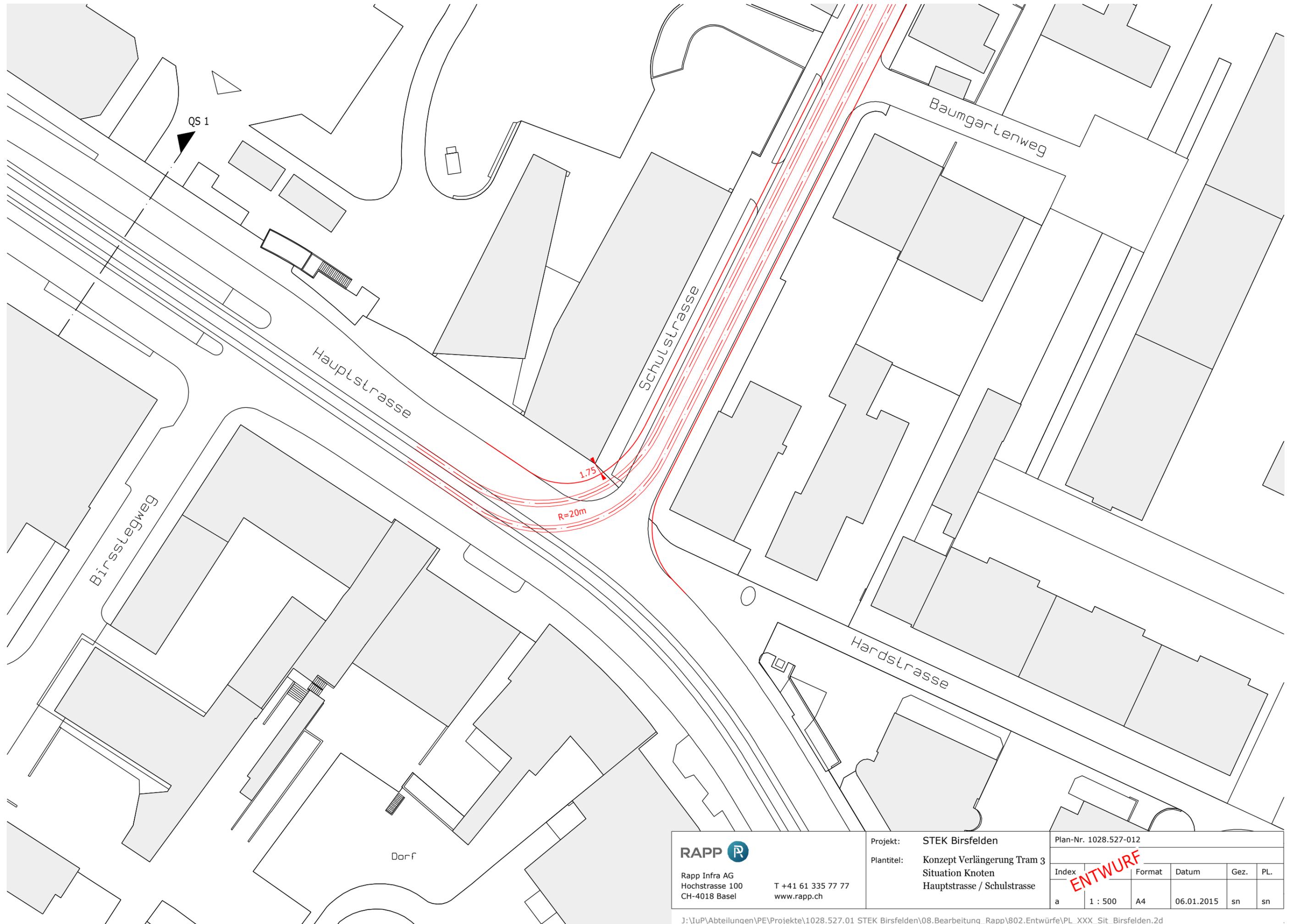


A8.4 Technische Machbarkeit Varianten



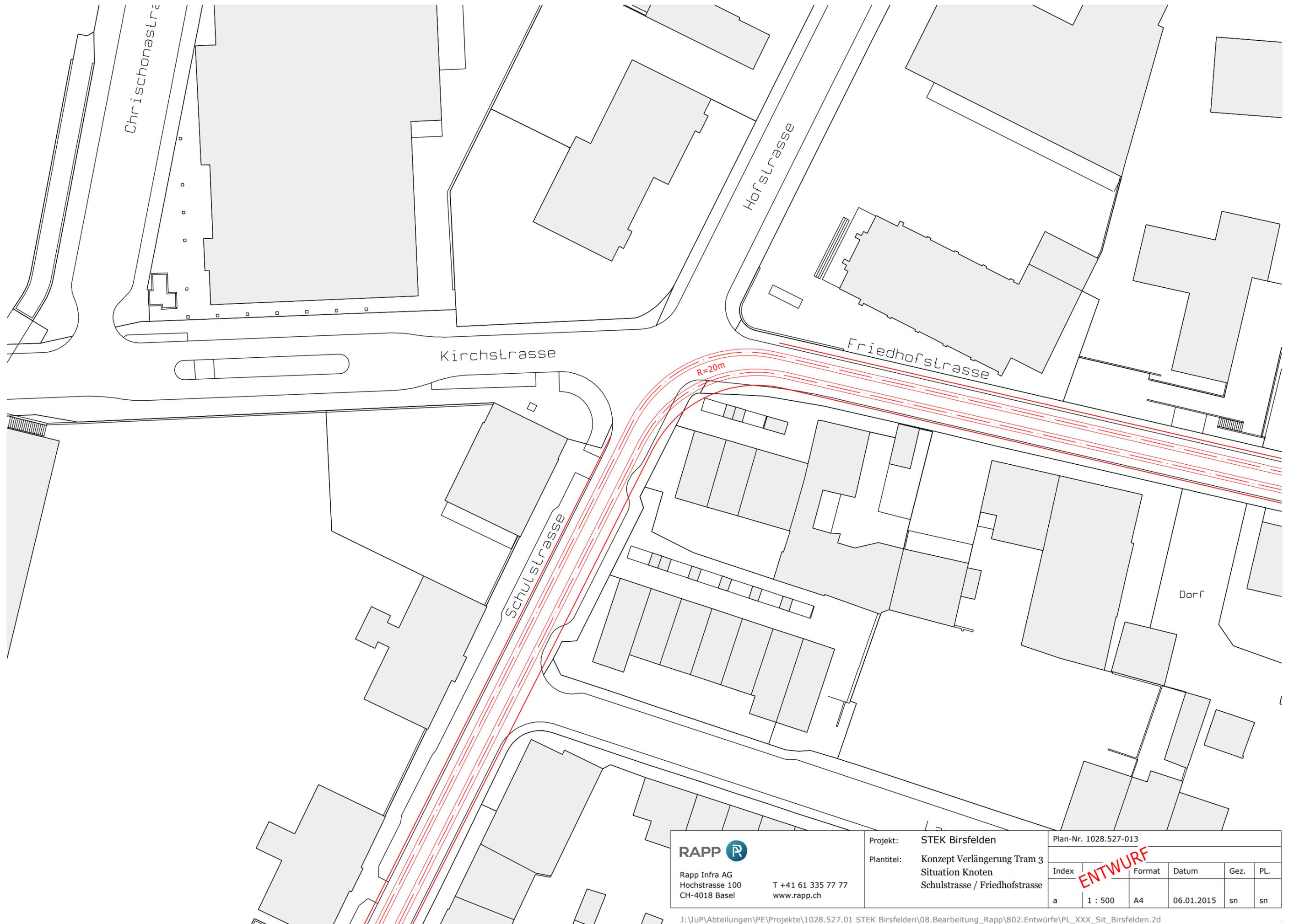
 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel		T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch		Projekt: STEK Birsfelden		Plan-Nr. 1028.527-011			
				Plantitel: Konzept Verlängerung Tram 3 Situation Knoten Hauptstrasse / Rheinstrasse		Index	Format	Datum	Gez.
				a	1 : 500	A4	06.01.2015	sn	sn

ENTWURF



RAPP  Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch		Projekt: STEK Birsfelden		Plan-Nr. 1028.527-012			
		Plantitel: Konzept Verlängerung Tram 3 Situation Knoten Hauptstrasse / Schulstrasse		Index	Format	Datum	Gez.
		a	1 : 500	A4	06.01.2015	sn	sn

ENTWURF

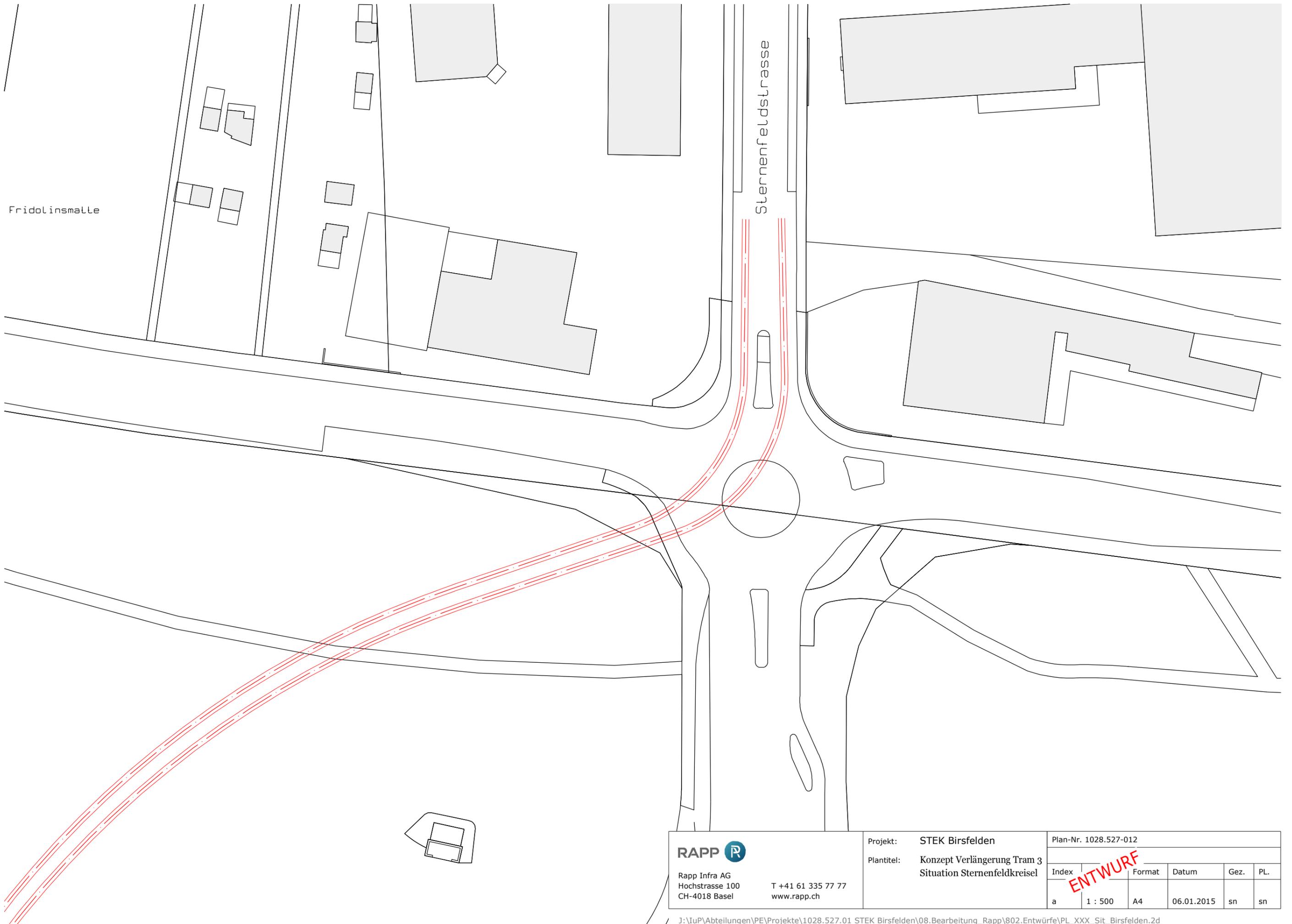


RAPP  Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel		Projekt: STEK Birsfelden		Plan-Nr. 1028.527-013										
		T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch		Plantitel: Konzept Verlängerung Tram 3 Situation Knoten Schulstrasse / Friedhofstrasse		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Index</th> <th>Format</th> <th>Datum</th> <th>Gez.</th> <th>PL.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a</td> <td>1 : 500</td> <td>06.01.2015</td> <td>sn</td> <td>sn</td> </tr> </tbody> </table>	Index	Format	Datum	Gez.	PL.	a	1 : 500	06.01.2015
Index	Format	Datum	Gez.	PL.										
a	1 : 500	06.01.2015	sn	sn										

ENTWURF

Fridolinsmatte

Sternenfeldstrasse



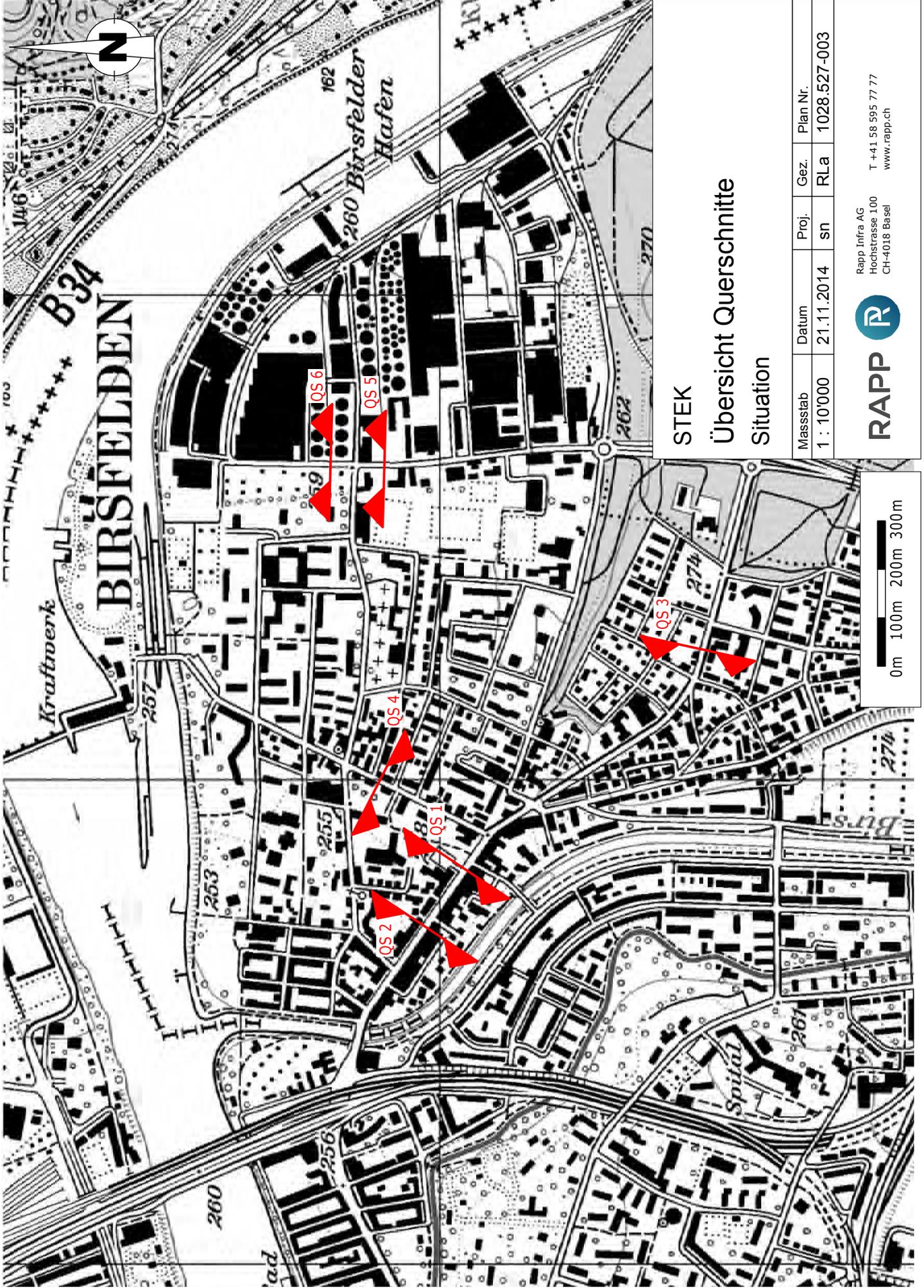
RAPP  Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel		Projekt: STEK Birsfelden		Plan-Nr. 1028.527-012					
		T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch		Plantitel: Konzept Verlängerung Tram 3 Situation Sternenfeldkreisel		Index	Format	Datum	Gez.
				a	1 : 500	A4	06.01.2015	sn	sn

ENTWURF



A9 Studie Normalprofile Strassenraumgestaltungen

A9.1 Übersicht Normalprofile – Situation



STEK

Übersicht Querschnitte

Situation

Massstab	Datum	Proj.	Gez.	Plan Nr.
1 : 10'000	21.11.2014	sn	RLa	1028.527-003



RAPP

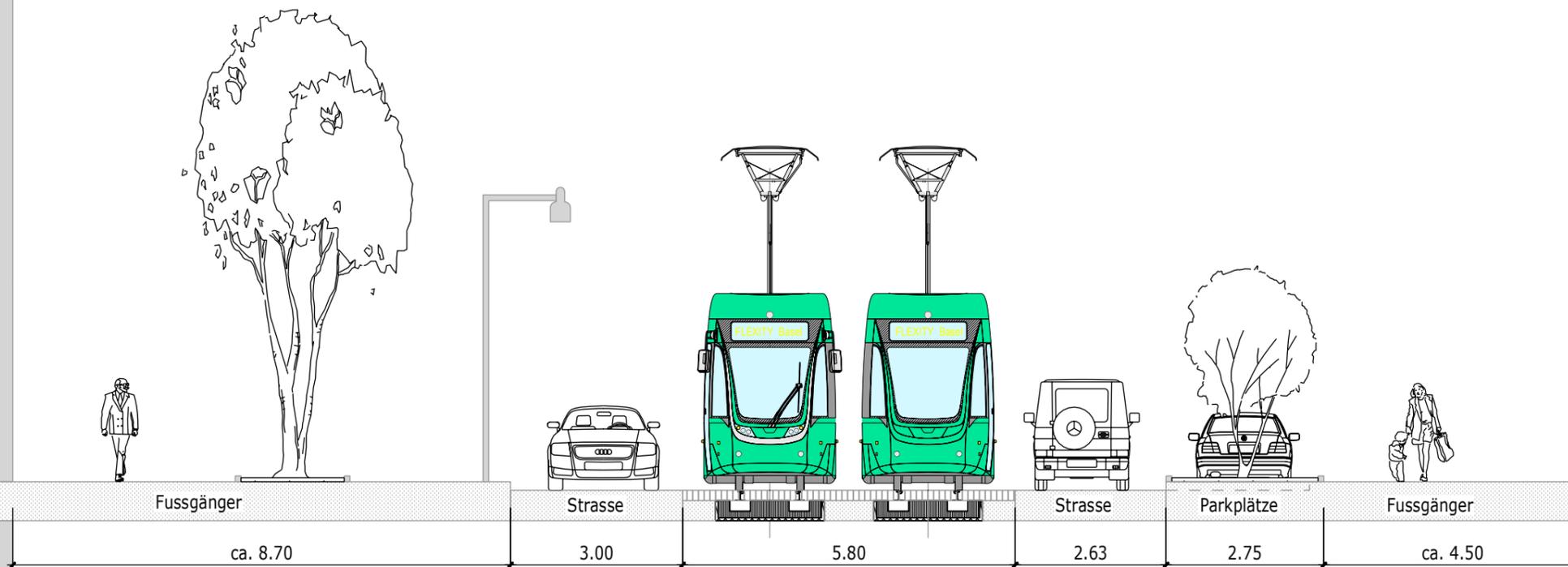
Rapp Infra AG
Hochstrasse 100
CH-4018 Basel

T +41 58 595 77 77
www.rapp.ch

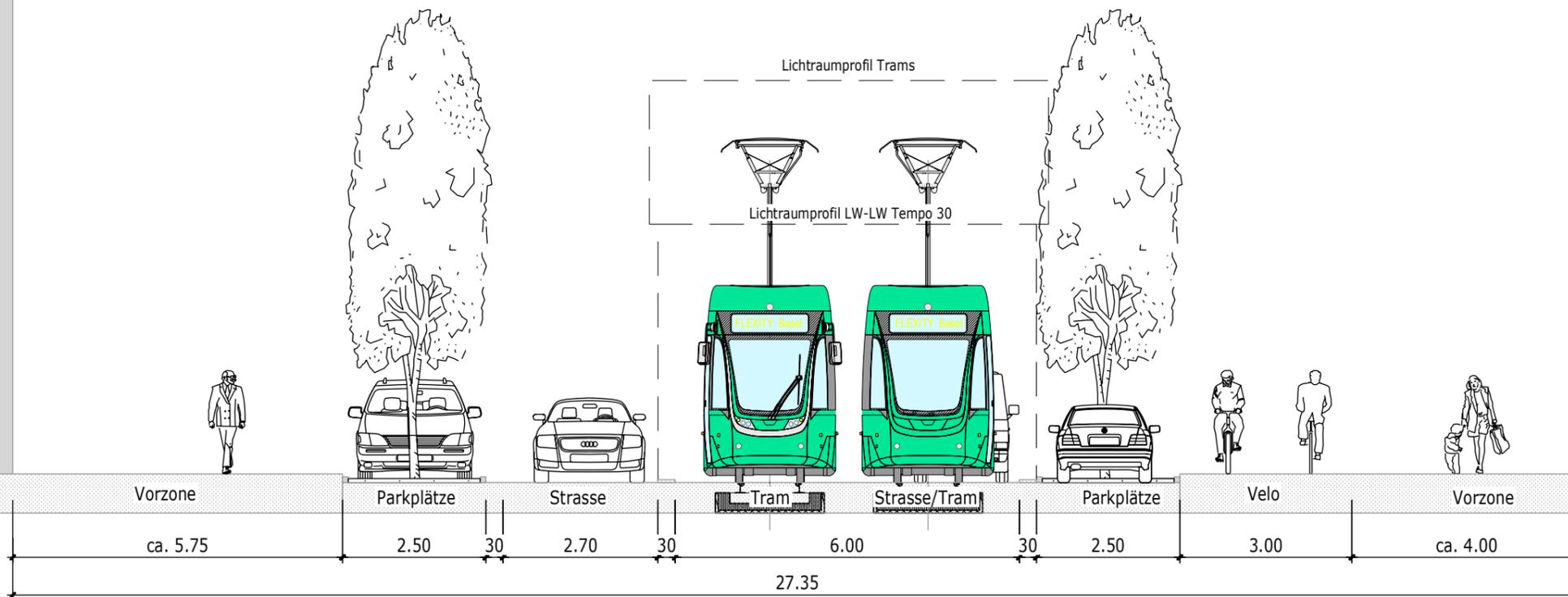


A9.2 Normalprofil Hauptstrasse

Bestand



Variante



Rapp Infra AG
Hochstrasse 100
CH-4018 Basel

T +41 61 335 77 77
www.rapp.ch

Grundeigentümer:

Name
Strasse
CH - PLZ Ort

T +41
F +41

Bauherr:

Name
Strasse
CH - PLZ Ort

T +41
F +41

Projekt: Stadtentwicklungskonzept Gemeinde Birsfelden

Plantitel: Querprofil Hauptstrasse QS 2

Projekt-Nr. 1028.527.01

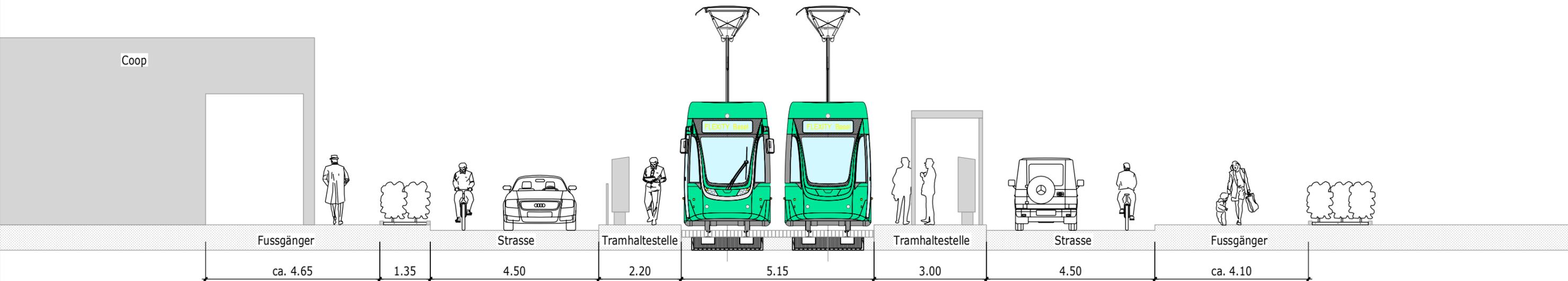
Plan- Nr. 1028.527-005

Index	Masstab	Format	Datum	Gez.	PL.
	1 : 100	A3	06.01.2015	RLa	sn

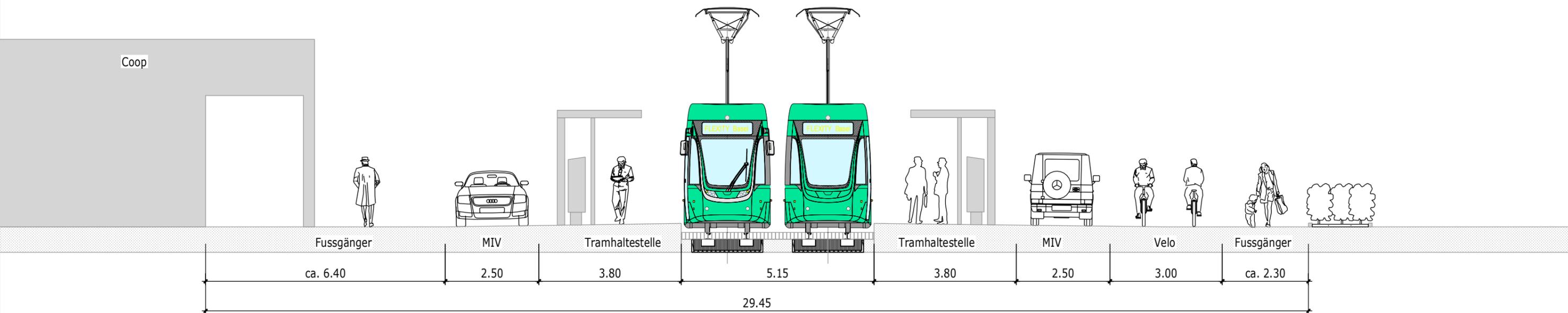


A9.3 Querprofil Hauptstrasse mit Tramhaltestelle Zentrum

Bestand



Variante durchgehende Fläche



Rapp Infra AG
Hochstrasse 100
CH-4018 Basel

T +41 61 335 77 77
www.rapp.ch

Grundeigentümer:

Name
Strasse
CH - PLZ Ort

T +41
F +41

Bauherr:

Name
Strasse
CH - PLZ Ort

T +41
F +41

Projekt: Stadtentwicklungskonzept Gemeinde Birsfelden

Plantitel: Querprofil Hauptstrasse mit Tramhaltestelle QS 1

Projekt-Nr. 1028.527.01

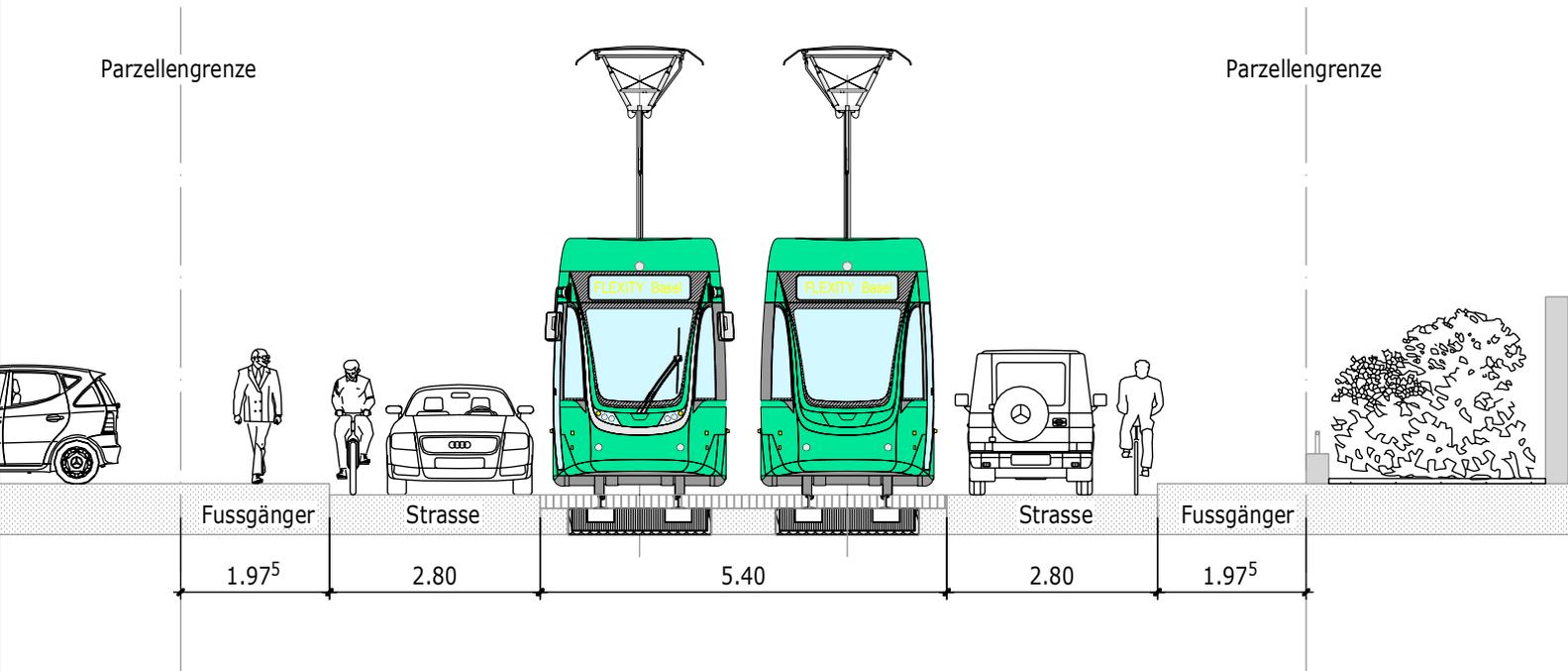
Plan- Nr. 1028.527-004

Index	Masstab	Format	Datum	Gez.	PL.
	1 : 100	A3	06.01.2015	RLa	sn

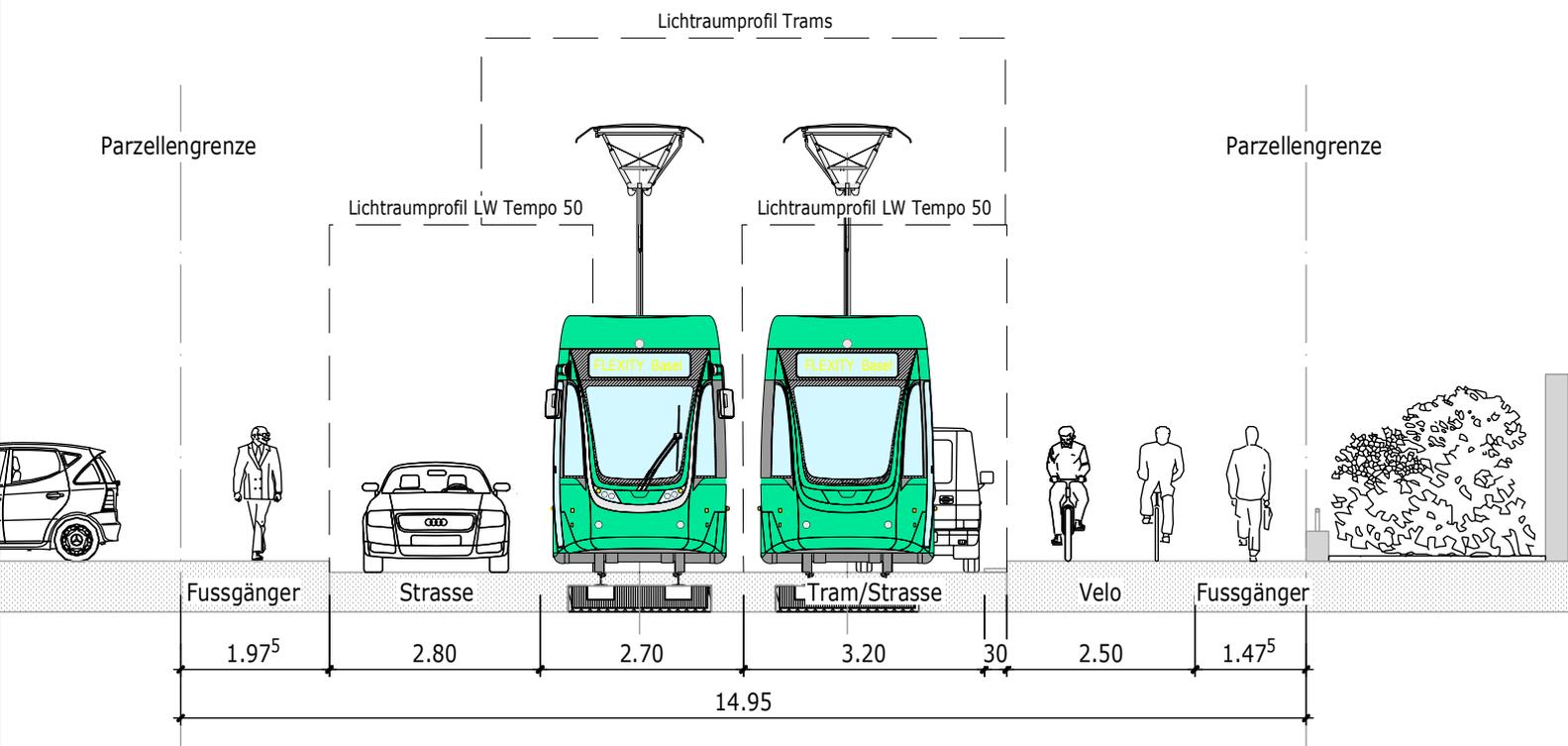


A9.4 Normalprofil Rheinfelderstrasse

Bestand



Variante



 Rapp Infra AG Hochstrasse 100 CH-4018 Basel T +41 61 335 77 77 www.rapp.ch	Projekt: Stadtentwicklungskonzept Gemeinde Birsfelden	Projekt-Nr. 1028.527.01															
	Plantitel: Querprofil Rheinfelderstrasse QS 3	Plan-Nr. 1028.527-006															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Index</th> <th>Massstab</th> <th>Format</th> <th>Datum</th> <th>Gez.</th> <th>PL.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>1 : 100</td> <td>A4</td> <td>15.01.2015</td> <td>RLa</td> <td>sn</td> </tr> </tbody> </table>	Index	Massstab	Format	Datum	Gez.	PL.		1 : 100	A4	15.01.2015	RLa	sn			
Index	Massstab	Format	Datum	Gez.	PL.												
	1 : 100	A4	15.01.2015	RLa	sn												



A9.5 Normalprofil Sternenfeldstrasse

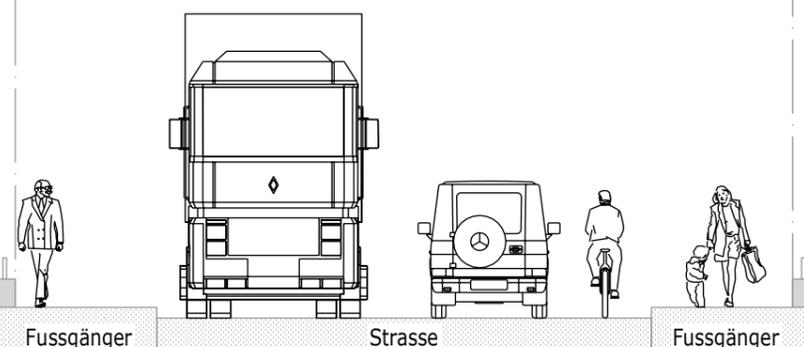
Bestand - Abschnitt Nord

Bebauungslinie

Parzellengrenze

Parzellengrenze

Bebauungslinie



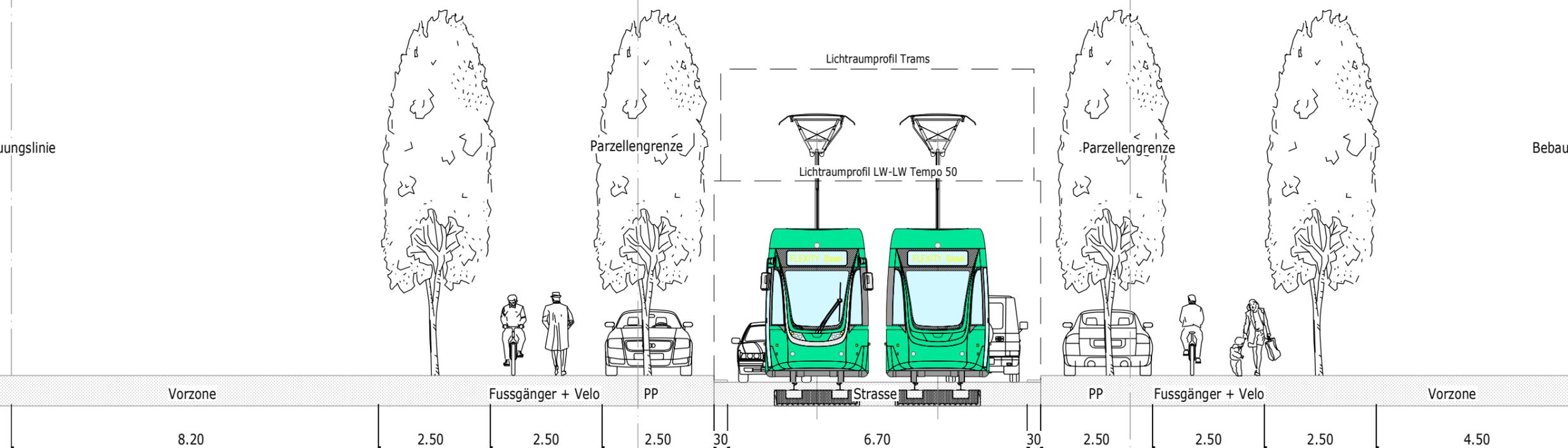
Variante - Abschnitt Nord

Bebauungslinie

Parzellengrenze

Parzellengrenze

Bebauungslinie



RAPP 

Rapp Infra AG
Hochstrasse 100
CH-4018 Basel

T +41 61 335 77 77
www.rapp.ch

Grundeigentümer:

Name
Strasse
CH - PLZ Ort

T +41
F +41

Bauherr:

Name
Strasse
CH - PLZ Ort

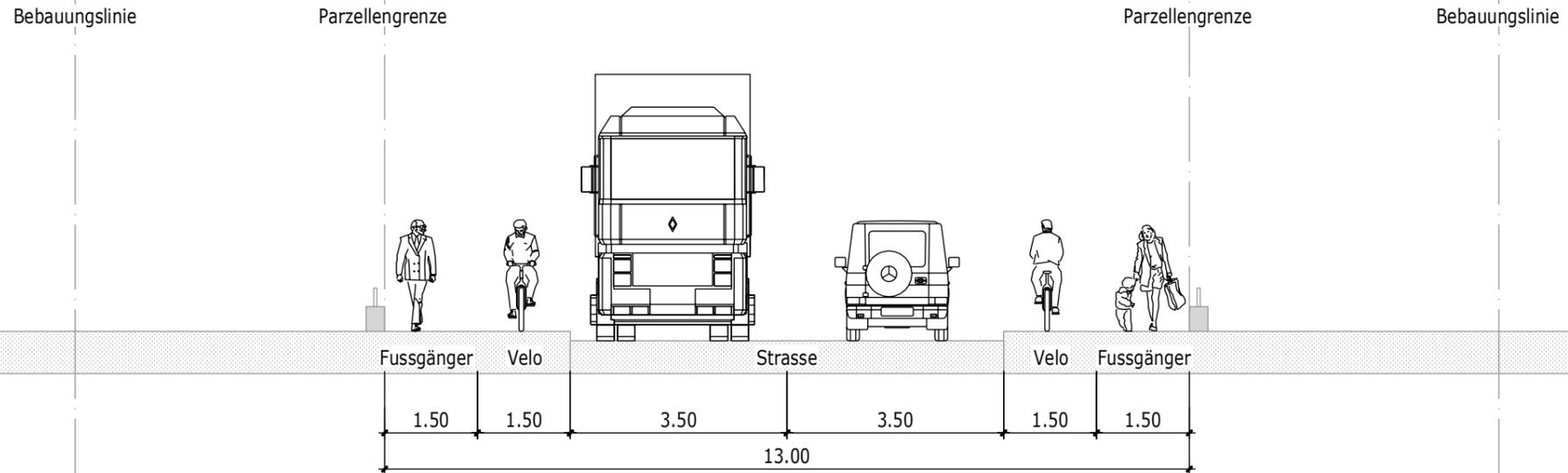
T +41
F +41

Projekt: **Stadtentwicklungskonzept Gemeinde Birsfelden**

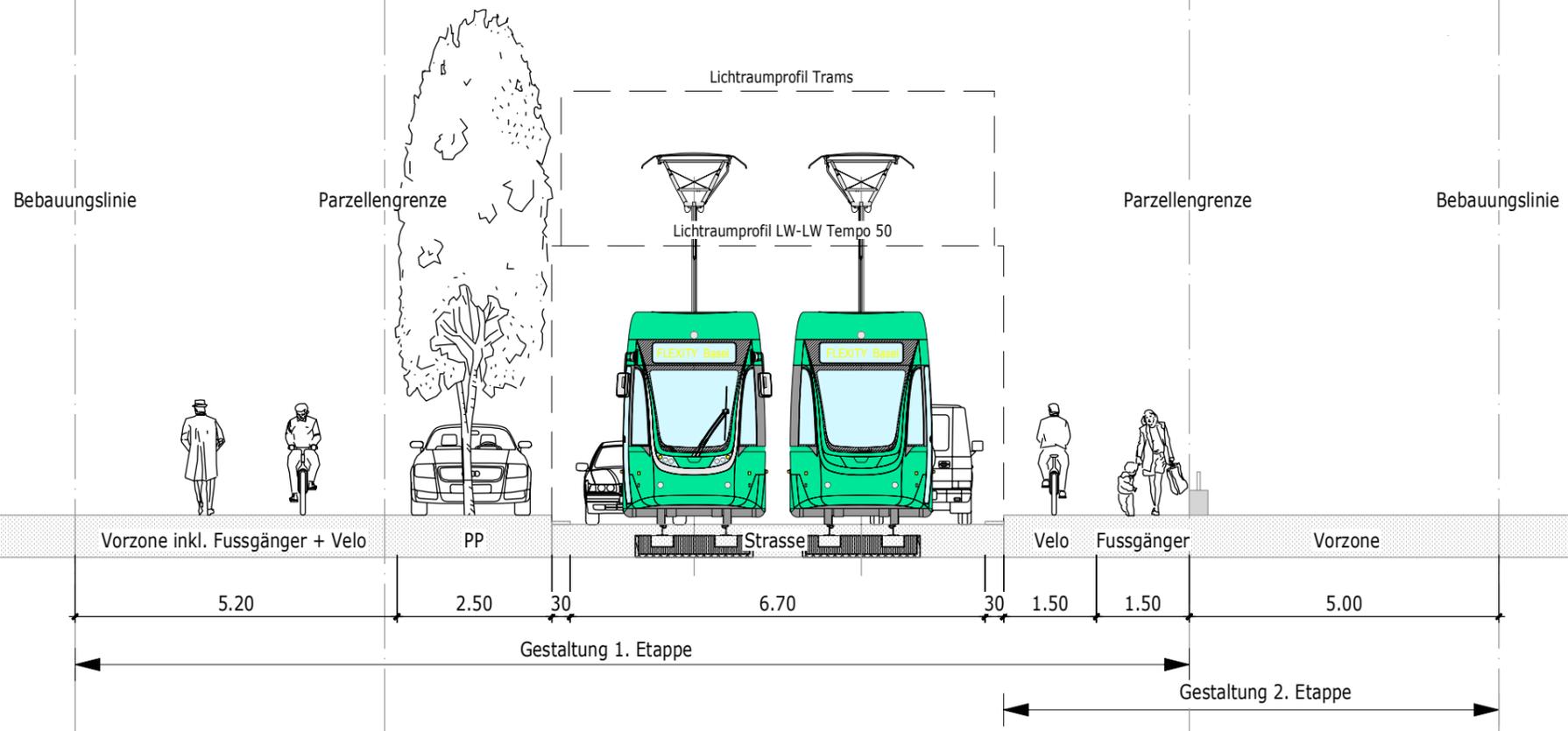
Plantitel: **Querprofil Tramverlängerung Sternfeldstrasse QS5 Abschnitt Nord**

Projekt-Nr. 1028.527.01					
Plan- Nr. 1028.527-008					
Index	Masstab	Format	Datum	Gez.	PL.
	1 : 100	A3	21.11.2014	RLa	sn

Bestand - Abschnitt Süd



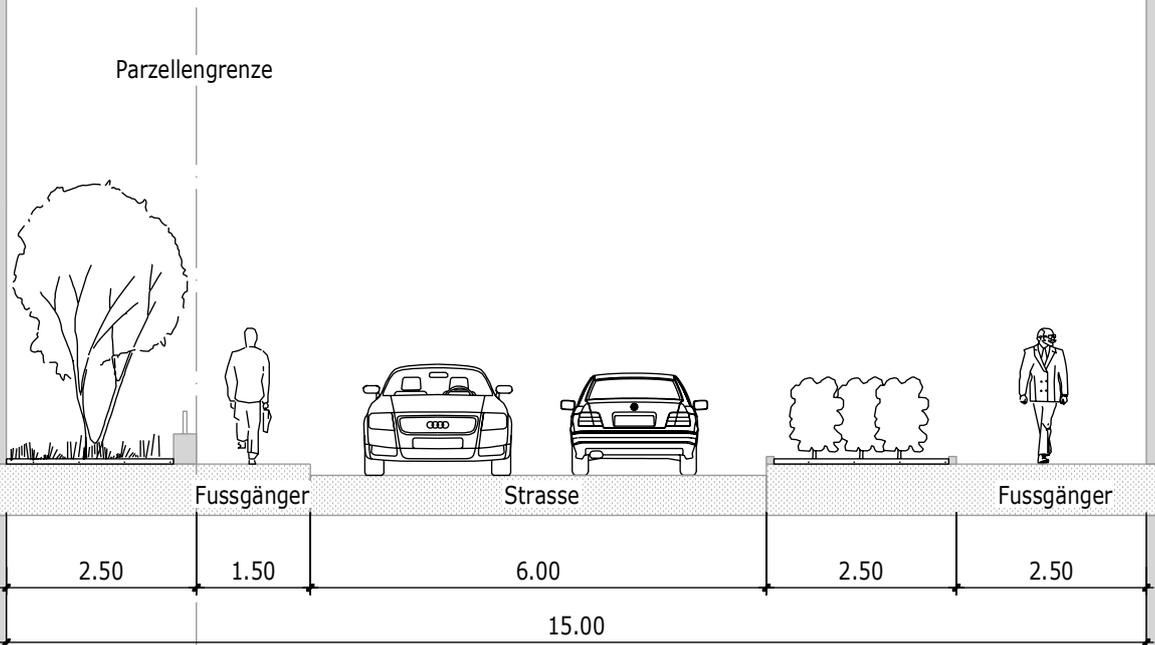
Variante - Abschnitt Süd



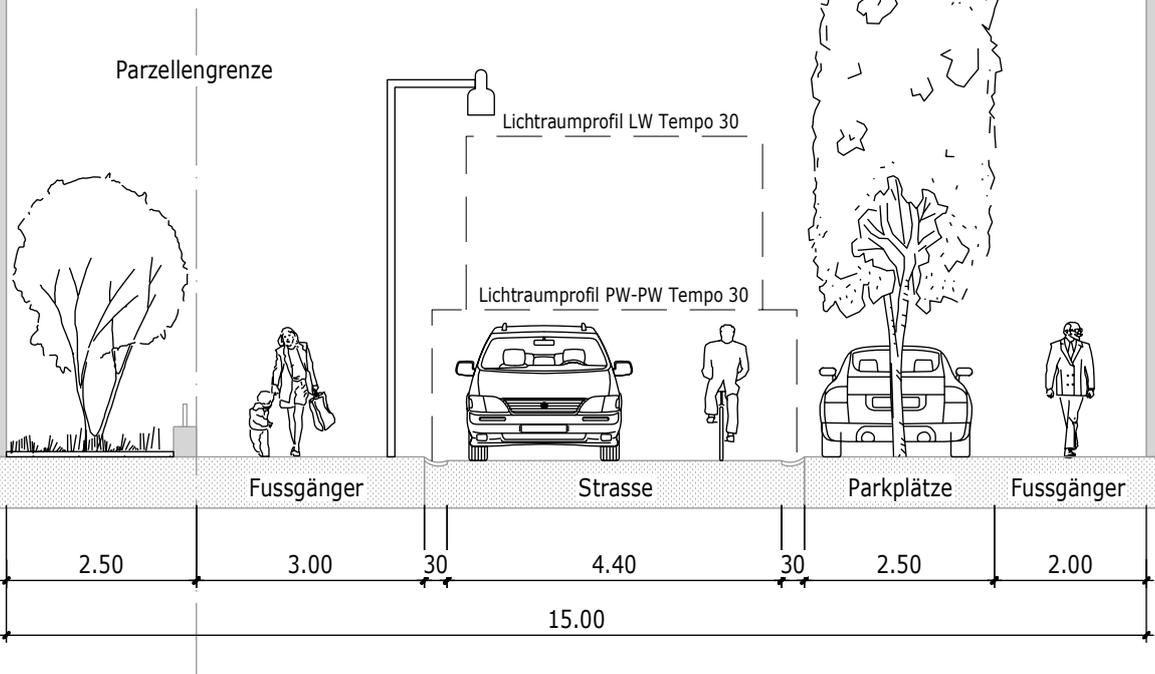


A9.6 Normalprofil Schulstrasse

Bestand



Variante



RAPP 

Rapp Infra AG
Hochstrasse 100
CH-4018 Basel

T +41 61 335 77 77
www.rapp.ch

Projekt: Stadtentwicklungskonzept
Gemeinde Birsfelden

Plantitel: Querprofil Schulstrasse QS 4

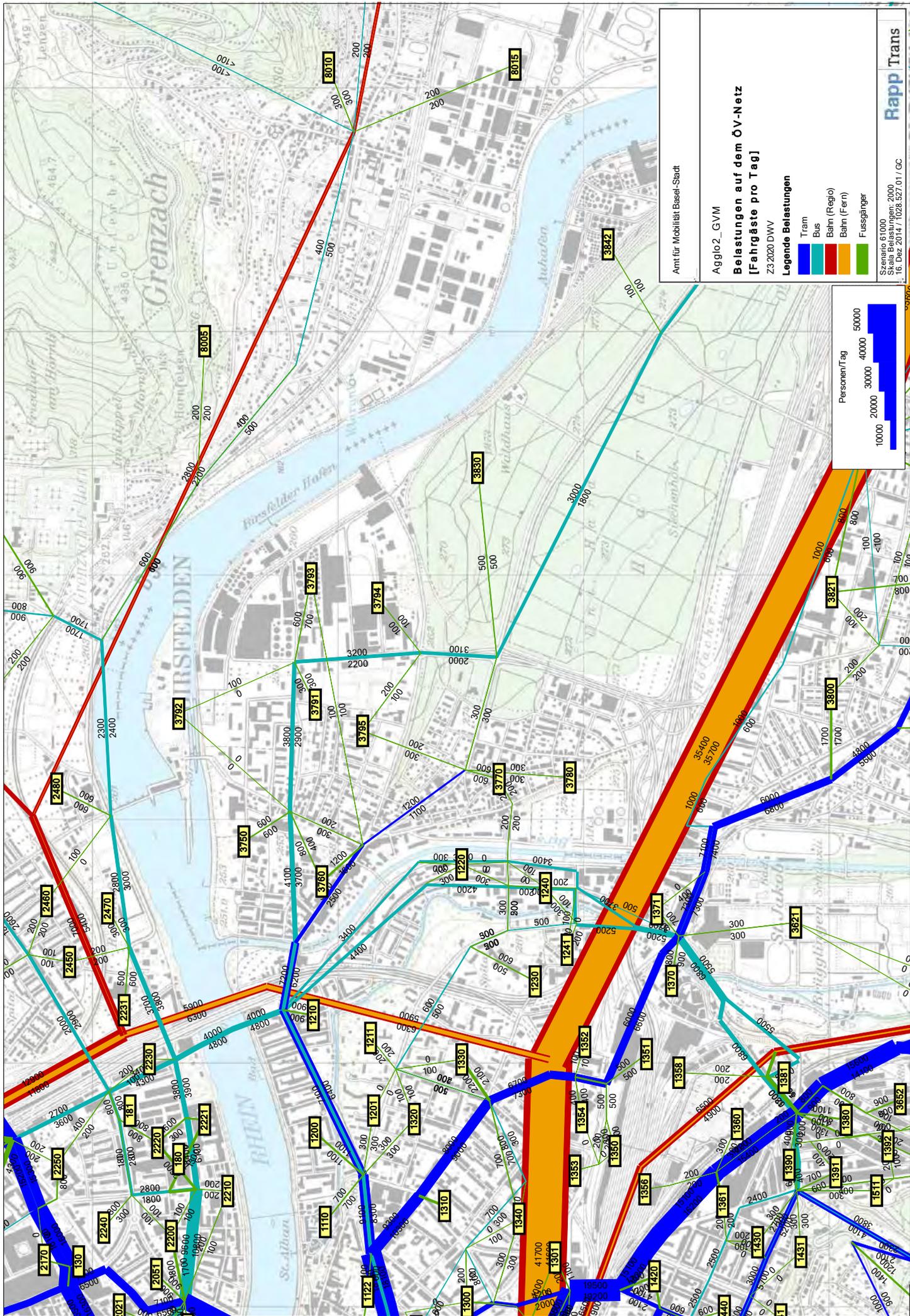
Projekt-Nr. 1028.527.01

Plan-Nr. 1028.527-007

Index	Masstab	Format	Datum	Gez.	PL.
	1 : 100	A4	21.11.2014	RLa	sn

A10 Verkehrsprognosen Agglomerationsprogramm 2 Gesamtverkehrsmodell Region Basel (2012)

A10.1 ÖV-Netz



Amt für Mobilität Basel-Stadt

Agglo2_GVM

Belastungen auf dem ÖV-Netz
[Fahrgäste pro Tag]

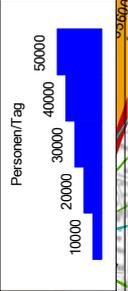
Z3 2020 DWV

Legende Belastungen

- Tram
- Bus (Regio)
- Bahn (Fern)
- Fussgänger

Szenario G1000
Skala Belastungen: 2000
16. Dez. 2014 / 1026.527.01 / GC

Rapp Trans





A10.2 MIV-Netz

