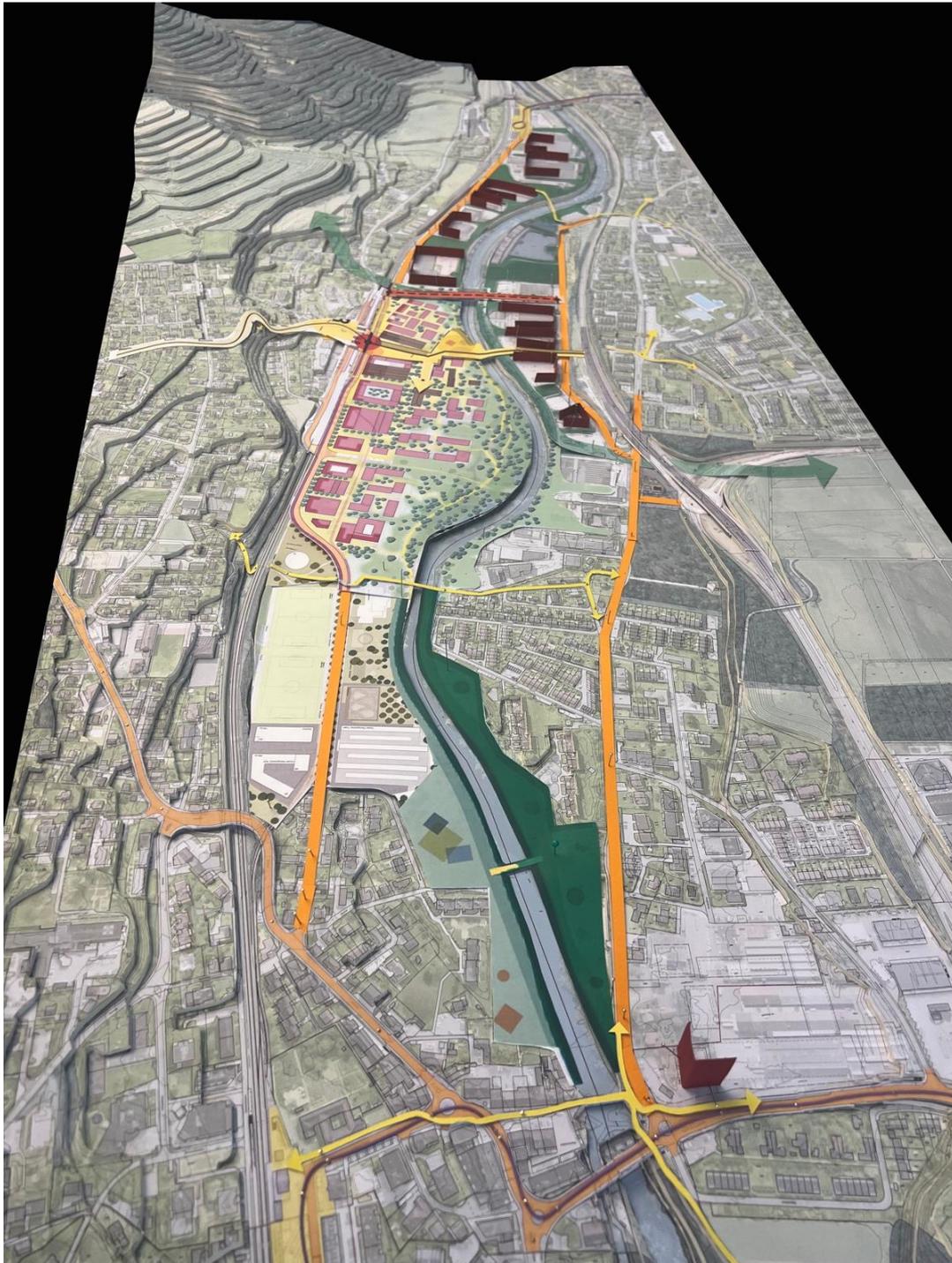


Dornach/Aesch: Zukunft Birspace

## Synthese Testplanung

Werkstattbericht zum Fachdialog und zur Partizipation, Umsetzungsagenda



### **Impressum**

Rainer Klostermann, Pascal Sigrist, Zuzana Ondruskova, ATELIER 231  
Andrina Pedrett, EBP  
Lars Uellendahl, Sebastian Weinberger, META Landschaftsarchitektur  
Felix Ledergerber, Ljubica Arsić, Salewski Nater Kretz  
Andrea Buchs, Amt für Raumplanung Kanton Solothurn  
Simon Käch, Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft

### **Auftraggeberschaft**

Kanton Basel-Landschaft  
Kanton Solothurn  
Gemeinde Aesch  
Gemeinde Dornach  
Agglo Basel

## Inhaltsverzeichnis

<b>Management Summary</b>	<b>3</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Integrale Planung	4
1.3 Die Birsstadt	4
<b>2. Prozess: Ziele und Verfahren – Dialog und Facharbeit</b>	<b>6</b>
2.1 Zielsetzung	6
2.2 Testplanung mit Partizipation	6
2.3 Organisation	6
2.4 Perimeter	9
2.5 Programm und Ablauf	10
<b>3. Analyse</b>	<b>17</b>
3.1 Ganzheitlicher Ansatz	17
3.2 Landschaftsraum	17
3.3 Siedlungsraum	19
3.4 Bewegungsraum	20
<b>4. Erkenntnisse</b>	<b>22</b>
4.1 Landschaftsraum: Der Birsraum als zentrales Element	22
4.2 Siedlungsraum	24
4.3 Bewegungsraum: Die Birsquerungen – eine Perlenkette von Orten	26
4.4 Zusammenfassung der Erkenntnisse	35
4.5 Synthesepan	36
4.6 Beurteilung der Erkenntnisse durch die Bevölkerung	37
<b>5. Umsetzungsagenda</b>	<b>38</b>
5.1 Umsetzungsorganisation	38
5.2 Massnahmenplanung	39
<b>6. Fazit und Würdigung</b>	<b>49</b>
6.1 Lebensraum	49
6.2 Folgeprozess und Aktionsprogramm	49
6.3 Mobilität als Raum und Funktion	49
6.4 Dialog	49
6.5 Würdigung durch die Gemeinden	50
6.6 Würdigung durch die Kantone	50
<b>Anhang</b>	<b>51</b>

## Management Summary

Die Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» beinhaltet neben dem üblichen Fachdialog eine wirksame und offene Partizipation mit der Bevölkerung. 40 Delegierte aus den beteiligten Gemeinden Dornach und Aesch sowie unterschiedlichen Altersgruppen wurden intensiv in den Prozess eingebunden und nahmen engagiert an Diskussionsrunden teil.

Die Grundanlage für die räumliche Entwicklung im Perimeter setzte auf Synergien und das Zusammenwirken von Siedlung, Landschaft und Mobilität. Nur wenn sich die einzelnen Ideen und Interessen in dieses Zusammenwirken einbringen, sind sie ausgewogen und tragen zum Mehrwert im Lebensraum bei.

Mit diesem Prinzip wurde in Gruppen und im Plenum diskutiert. Es resultiert eine sogenannte Perlenkette von räumlichen Identitäten im Flussraum. Hier liegen wichtige bestehende und neu situierte Orte, die auch Querungen für die verschiedenen Verkehrsarten beinhalten. Die Perlenkette am Flussraum definiert den Rhythmus und das Beziehungsnetz der beiden Ufer und erklärt den Birsraum zu einem wichtigen Teil der zukünftigen Stadt. Bestehendes kann aktiviert und verbessert werden, neue Verbindungen sind auf ihre Machbarkeit zu prüfen.

Wichtig ist der Blick in die Zukunft. Damit kann nachhaltig gedacht werden und es soll nur das umgesetzt werden, was den heutigen und den zukünftigen Anliegen dient. Deswegen wurden auch die Potentiale der Siedlungsentwicklung mit Ideen für den Landschaftsraum zusammengesetzt und die Themen Vernetzung, Natur und Erholung ins Zentrum gerückt.

Erkenntnisse des Prozesses sind die Definition einer aufgewerteten Achse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Gartenbad Aesch und Dornach Apfelsee sowie eine mögliche Lage für eine Querung mit Strassenverkehr im Raum Ramstelbach. Der «Metalli-Steg» und die Öffnung des Wydeneck-Areals (ehemals Industrieareal Swissmetall) lässt die beiden Gemeinden sehr gut und mit vielen neuen Identitäten verbinden. Die neue Haltestelle Dornach Apfelsee wird Bezugspunkt für beide Gemeinden, ebenso die Auen an der Birs oder die Badeanstalt in Aesch.

Die südliche Brückenlage für den Strassenverkehr soll auf die Machbarkeit und den Nutzen geprüft werden. Sie hat das Potential, viele Verkehrsbewegungen aus der Bauzeit der neuen Areale aufzunehmen und liegt zudem zentral zwischen den Entwicklungspotentialen beider Gemeinden. Erkannt wurde zudem, dass die Entlastungswirkung der neuen Querung für den motorisierten Individualverkehr auf beide Gemeinden Bezug nehmen muss. Dornachbrugg und Aesch Dorf sollen gleichmässig profitieren.

Auf Basis dieser Erkenntnisse soll eine Umsetzungsagenda entwickelt werden, die die beiden Gemeinden und Kantone auffordert, weiterhin zusammen die Entwicklung im Birsraum zu koordinieren. Mit dem Blick aufs Ganze lassen sich die einzelnen Projektelemente nachhaltig weiterentwickeln. Dabei sollen sich die verschiedenen Verfahren und Finanzierungsmodelle nicht behindern, sondern viel eher zu herausragenden Erfolgen motivieren. Damit kann auch für die Birsstadt, die 2024 mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet wurde, ein Beitrag an eine gute Baukultur geleistet werden.

## 1. Einleitung

### 1.1 Ausgangslage

Die Motivation für eine ganzheitliche Betrachtung des Birsraumes in den Gemeinden Aesch und Dornach resultierte aus einer vieljährigen Suche nach einer Querung über die Birs an den im November 2023 eröffneten Vollanschluss Aesch an die A18. Mit dem Bau eines Grosskreisels wurde der ursprüngliche Anschluss zu einem Vollanschluss erweitert. Seitdem kann von der Dornacherstrasse her über den Kreisel in alle Richtungen gefahren werden.

Die Idee, diesen Kreisel auch vom Ostufer der Birs her anfahren zu können, entspringt dem Wunsch, Dornachbrugg zu entlasten, insbesondere im Hinblick auf die zu den Spitzenzeiten entstehenden Stausituationen und die Verringerung des Schwerverkehrs. Auch für das Dorfzentrum Aesch wurde durch eine Birsquerung Entlastungspotenzial geortet.

Eine Birsquerung im Raum nahe des Grosskreisel unter der A18 bedingt einschneidende Massnahmen in den Birsraum mit seinen Auen und in die angrenzenden Baugebiete, welche sich insbesondere auf der Dornacher Seite in einem Umnutzungsprozess von alter Industrie- in Wohn- und Mischnutzungen befinden. Die Beurteilung der vorliegenden Linienführungen der Birsquerung zur A18 fiel je nach Sichtweise unterschiedlich aus und führte bis anhin zu keinem Konsens.

### 1.2 Integrale Planung

Zur Lösungsfindung vereinbarten die beiden Kantone Basel-Landschaft und Solothurn mit den beiden Gemeinden Dornach und Aesch ein neues Vorgehen. Die Potentiale der Birsstadt sollten mit einem gemeinsamen Zukunftsblick neu ausgelotet und beurteilt werden: Ziel war die Prüfung neuer Lösungen nach einem ganzheitlichen Verständnis. Dabei sollten alle Auswirkungen bezüglich Raum, Zeit und Kosten-Nutzen in die Interessensabwägung einbezogen werden. Unter dem Begriff «Raum» wurden Siedlung, Landschaft und mögliche Bewegungsräume als Lebensraum verstanden. Der Begriff «Zeit» umfasste den heutigen Lebensraum mit seiner Geschichte, wie auch die nähere Zukunft mit seinen Potentialen. Damit wurde die Verantwortung für zukünftige Generationen betont.

Der anspruchsvolle Zukunftsblick sollte alle Aufgaben und Themen integral beleuchten. Daraus ergeben sich Chancen für Synergien. Zudem kann der Blick für Prioritäten und Konflikte geschärft werden. Nur durch ein integrales Denken können sinnvolle, effektive und damit auch konsensfähige Lösungen gefunden werden.

### 1.3 Die Birsstadt

Die Gemeinden am unteren Flusslauf der Birs zwischen Grellingen und Birsfelden werden mit dem Wakkerpreis 2024 ausgezeichnet. Eine Hauptargumentation für diese Auszeichnung ist der sorgfältige und vorausschauende Umgang mit dem Landschaftsraum, dem Birsark und der Bereitschaft, die Stadtwerdung ganzheitlich zu denken.

*Der Preis des Schweizer Heimatschutz geht an die zehn Gemeinden des Vereins Birsstadt, die sich mit gemeinde- und kantonsübergreifender Zusammenarbeit «ihre unkoordiniert gewachsene Landschaft zurückerobern». Titelzitat Hochparterre 9.1.2024*

Die Birsstadt hat keine althergebrachte, marktrechtliche, geschlossene Stadtentwicklung. Sie ist ein offenes vielfältiges und engagiertes Gebiet, das sich den modernen Ansprüchen der Urbanität stellen will. Die überlagerten, teils auch widersprüchlichen und selten konfliktfreien Ansprüche zum Lebensraum sollen in diesem Raum beispielhaft entwickelt werden.

Mittel- und langfristig gedacht sind alle Gemeinden einem gewissen, sicherlich gesteuerten Wachstum ausgesetzt. Die Nähe der Kernstadt Basel, die Herausforderungen Klima und Verkehr sowie die Umstrukturierung von Arbeitsgebieten stellen die Themen der Zukunft.

Die Birsstadt ist als Verein, also als Willensgemeinschaft organisiert. Für die verschiedenen raumplanerischen und infrastrukturellen Entscheidungen, die den Birsraum zwischen Dornach und Aesch betreffen, sowie die dazugehörigen Verfahren und Finanzierungssysteme sind die beiden Kantone Basel-Landschaft und Solothurn sowie die Gemeinden Dornach und Aesch als Planungshoheiten, wie auch der Bund verantwortlich. Eine Koordination ist entsprechend anspruchsvoll. Es ist trotzdem eine Zielsetzung der Birsstadt, dies gemeinsam anzugehen.

Die vorliegende Dokumentation zeigt einen ersten Schritt auf dem Weg zu einem Folgeprozess, der mit Umsetzungsagenda und Vertiefungen, aber auch mit einem weiterhin gemeinsam geführten Dialog und entsprechendem Management laufend gestärkt werden soll.

## 2. Prozess: Ziele und Verfahren – Dialog und Facharbeit

### 2.1 Zielsetzung

Für den Birsraum zwischen Dornach und Aesch soll eine Vision erarbeitet werden, die aufzeigt, wie sich der Raum langfristig attraktiv weiterentwickeln kann, welchen Beitrag die verschiedenen Akteure dazu leisten können, wie die bestehenden Barrieren (Eisenbahn, Autobahn, Birs, Gemeindegrenze, Kantonsgrenze) überwunden werden können und welches Mass der Durchlässigkeit parallel zur Birs in Nord-Süd-Richtung anzustreben ist. Zentral ist, dass auf Basis der vorhandenen Grundlagen und der bereits aufgeführten Entwicklungen auf beiden Seiten der Birs eine grenz- und themenübergreifende Auseinandersetzung stattfindet.

Mit klar fokussierten Anpassungen und Verknüpfungen des bisherigen Planungsstands soll die Kohärenz im Raum erhöht werden, um damit beste Voraussetzungen auch für eine zukunftsfähige Mobilitätsabwicklung zu schaffen. Sich bereits in Planung oder Umsetzung befindliche Projekte sollen jedoch durch den Prozess keine Verzögerung erfahren. In diesem Zusammenhang gilt es herauszufinden, wie der Raum zwischen den Barrieren Autobahn und Eisenbahn in sich funktionieren und wie er mit den umliegenden Räumen verknüpft werden kann. Vordringliches Anliegen ist es, Antworten auf die Frage zu finden, welche Lösungen es für die Birsquerung braucht.

Es werden entsprechend die folgenden grundsätzlichen Projektziele verfolgt:

- Lösungen für die Birsquerung aufzeigen, um künftige Mobilitätsbedürfnisse abwickeln zu können
- Zentrale Projekte als Treiber für die weitere Entwicklung im Birsraum nutzen
- Bessere Voraussetzungen für die einzelnen Projekte aller Akteure schaffen
- Identifikation und Nutzung der gemeinsamen Potentiale

Zudem werden folgende Prozessziele angestrebt:

- Gemeinsamen Lernprozess durchlaufen
- Gemeinsames Verständnis für den gemeinsamen Birsraum Dornach/Aesch schaffen
- Bessere Koordination und Vernetzung der zahlreichen Aktivitäten und Projekte sowie der räumlichen Entwicklung
- Gesprächs- und Zusammenarbeitskultur zwischen den beteiligten Akteuren etablieren
- Gute Lösungen erarbeiten, sodass beide Gemeinden und beide Kantone einen Gewinn darin sehen

### 2.2 Testplanung mit Partizipation

Es wurde ein angepasstes Verfahren entwickelt, das Testplanung mit Synthese kombiniert und Fachwissen mit einem Partizipationsprozess überlagert. Der Testplanungsprozess ist dafür geeignet und lässt den offenen Dialog zu. Der Dialograum war mit ausgewählten Delegierten aus einer interessierten Öffentlichkeit besetzt. Letztere reflektierten am Schlussanlass das erarbeitete Zielbild.

### 2.3 Organisation

Der Testplanungsprozess wurde von beiden Kantonen und den hauptbetroffenen Gemeinden Dornach und Aesch geführt.

#### 2.3.1 Steuerungsgruppe

- Isaac Reber, Regierungsrat, Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion
- Sandra Kolly, Regierungsrätin, Vorsteherin Bau- und Justizdepartement
- Thomas Waltert, Kantonsplaner, Leiter Amt für Raumplanung
- Sacha Peter, Kantonsplaner, Chef Amt für Raumplanung
- Eveline Sprecher, Gemeindepräsidentin Aesch
- Daniel Urech, Gemeindepräsident Dornach

- Stephan Hohl, Gemeinderat Aesch, Verkehr und Sicherheit
- Urs Kilcher, Gemeinderat Dornach, Bau und Infrastruktur

### 2.3.2 Begleitgruppe

- Dominic Brunner, Gemeinde Aesch, Abteilungsleiter Bauabteilung
- Seraina Gerber, Gemeinde Aesch, Projektleiterin Raumplanung
- Martin Zweifel, Gemeinde Dornach, Stabsmitarbeiter Ortsplanung und Projekte
- Francesco Ligorio, Gemeinde Dornach, Bereichsleiter Tiefbau
- Roger Schneider, Amt für Raumplanung Basel-Landschaft, Kreisplaner
- Dominic Wyler, Amt für Raumplanung Basel-Landschaft, Verkehrsplaner
- Urs Roth, Tiefbauamt Basel-Landschaft, Leiter Verkehrsinfrastruktur
- Alain Aschwanden, Tiefbauamt Basel-Landschaft, Leiter Gesamtverkehrsplanung
- Jonas Woermann, Tiefbauamt Basel-Landschaft, Leiter Wasserbau
- Denise Binggeli, Ebenrain-Zentrum für Landwirtschaft, Natur und Ernährung
- Stephan Schader, Amt für Raumplanung Solothurn, Co-Leiter Nutzungsplanung
- Thomas Schwaller, Amt für Raumplanung Solothurn, Leiter Natur und Landschaft
- Pascal Stebler, Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn, Leitung Verkehrsplanung
- Stefan Freiburghaus, Amt für Umwelt Solothurn, Wiss. Mitarbeiter Abteilung Wasserbau

### 2.3.3 Projektleitung

- Simon Käch, Amt für Raumplanung Basel-Landschaft
- Andrea Buchs, Amt für Raumplanung Solothurn

### 2.3.4 Partizipation

- Patrick Leyboldt, Agglomeration Basel, Geschäftsführer
- Andrea Tschopp, Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft, Leiterin Kommunikation

### 2.3.5 Bearbeitung

- Team Koordination  
ATELIER 231 GmbH, Rainer Klostermann, Zuzana Ondrušková, Pascal Sigrist
- Team Städtebau  
Salewski Nater Kretz AG, Felix Ledergerber, Ljubica Arsić
- Team Landschaft  
META Landschaftsarchitektur, Lars Uellendahl, Sebastian Weinsberg
- Team Mobilität  
EBP AG, Andrina Pedrett, Remo Baumberger

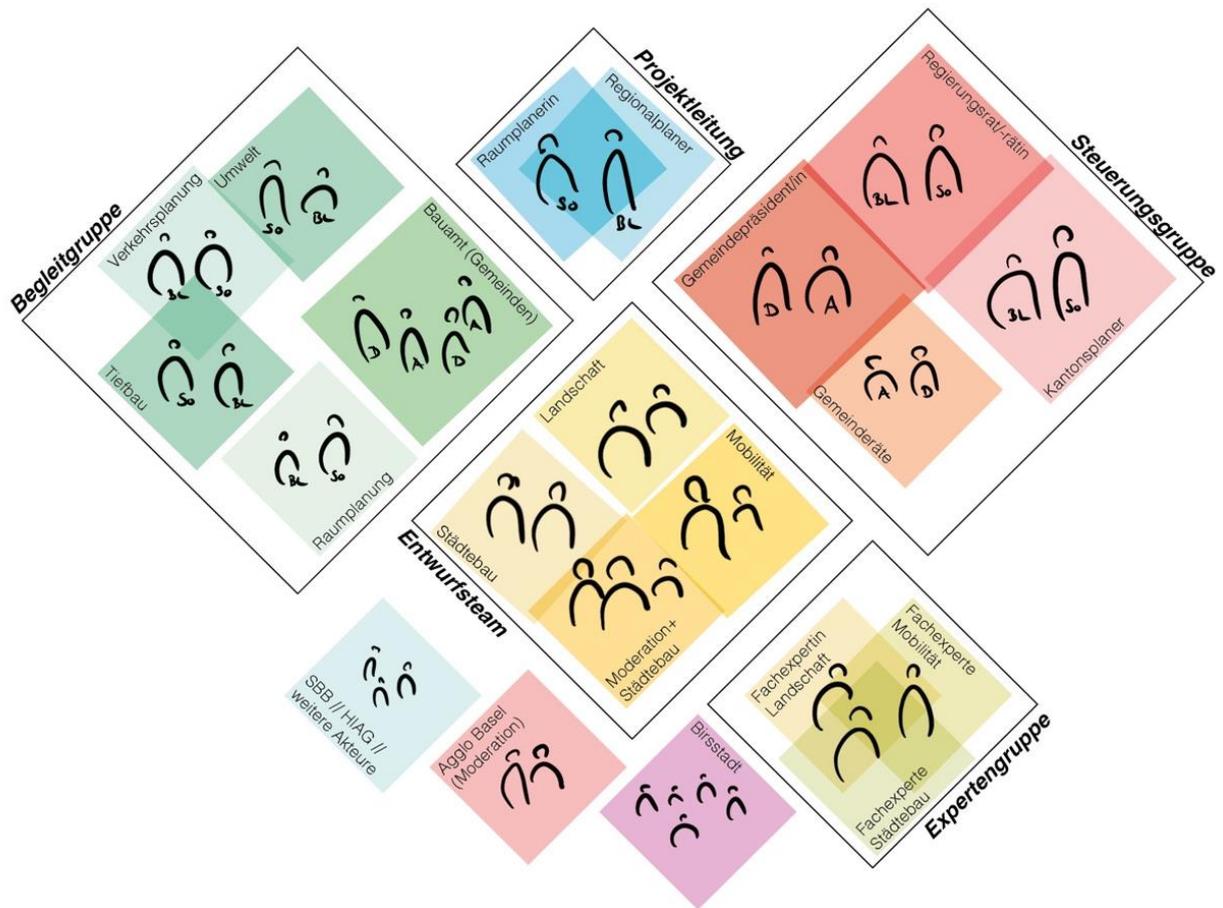
### 2.3.6 Begleitende Experten

- Alexander Erath, Mobilität
- Brigitte Nyffenegger, Landschaft Ökologie
- Marco Husmann, Städtebau

### 2.3.7 Delegierte

- Alter Lisbeth, Aesch
- Benz Maria, Aesch

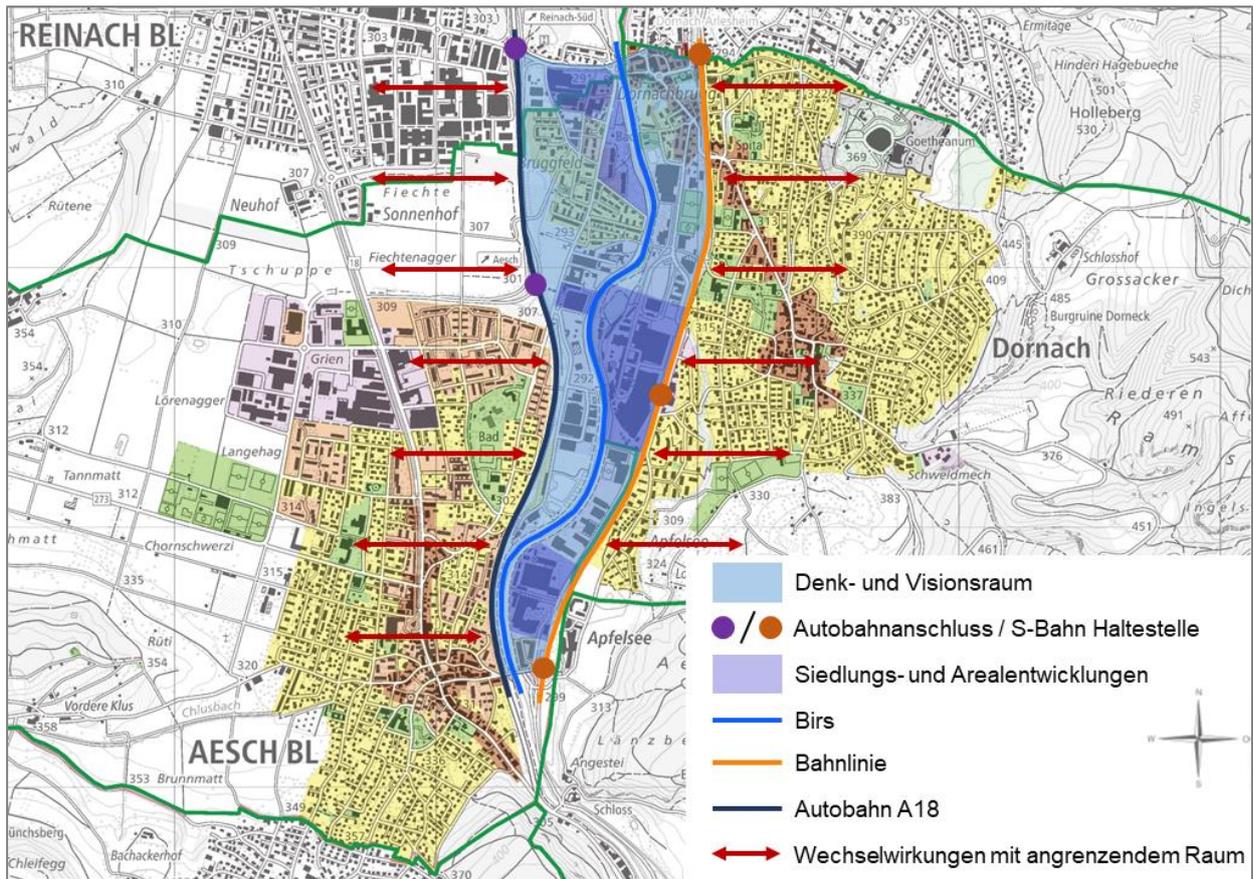
- Blatter Rolf, Aesch
- Gehrig Dieter, Aesch
- Helfenstein Christian, Aesch
- Keller Hanspeter, Aesch
- Kuhn Reto, Aesch
- Lähns Hänggi Miriam, Aesch
- Meier Marco, Aesch
- Meier Raphael, Aesch
- Meyer Patrick, Aesch
- Stäheli Andreas, Aesch
- Staudt Wilhelm, Aesch
- Stöcklin Markus, Aesch
- Studer Martin, Aesch
- Von Ah Gerhard, Aesch
- Wenger Ralf, Aesch
- Zeugin Diaz Monika, Aesch
- Acconcia Giovanni, Dornach
- Donzé Gérald, Dornach
- Frank Matthias, Dornach
- Fritschi Andreas, Dornach
- Glatz Ramon, Dornach
- Gebhardt Felix, Dornach
- Grewe Rellmann Julius, Wydeneck Dornach
- Hügin Florian, Dornach
- Immeli Fabian, Dornach
- Juzl Martin, Dornach
- Keller Thomas, Dornach
- Kurth Aline, Dornach
- Mathiuet Alina, Dornach
- Mathiuet Fabian, Dornach
- Merz Philipp, Dornach
- Montag-Keller Nicole, Dornach
- Müller Roland, Dornach
- Saphir Henry, Dornach
- Simeon Paul, Dornach
- Tschudin Dominic, Dornach
- Vögeli Doris, Reinach



Graphische Übersicht der Gremien und Beteiligten

## 2.4 Perimeter

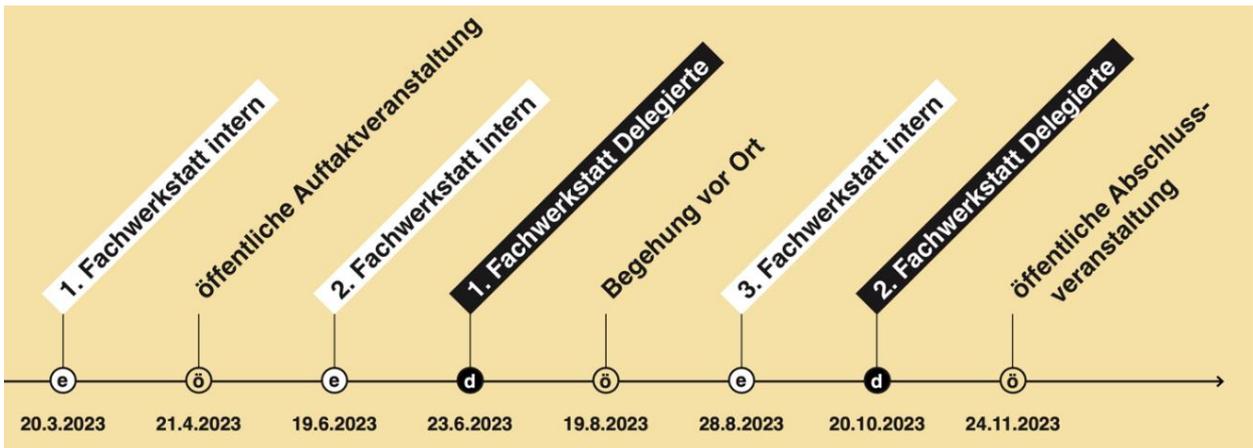
Das Testplanungsverfahren bezog sich auf einen räumlichen Perimeter, der auf den Birsraum zwischen Dornachbrugg und der Talenge beim Schloss Angenstein fokussiert. Der Bearbeitungsperimeter ist im Westen durch die Autobahn A18 und im Osten durch die Bahnlinie Basel-Laufen begrenzt. Die beiden Verkehrsinfrastrukturen bilden räumliche Barrieren, welche den Raum vom restlichen Siedlungs- und Landschaftsgebiet der beiden Gemeinden trennen. Dennoch bestehen aufgrund der laufenden Projekte und Entwicklungen ausserhalb des Perimeters Wechselwirkungen und Abhängigkeiten, die es zu beachten gilt. Die Fragen zur Mobilität können in diesem Raum im Netz und im grösseren Zusammenhang mit der siedlungsräumlichen und landschaftlichen Entwicklung betrachtet werden, dies ganz im Geiste der Birsstadt.



Perimeter aus dem Programm zur Testplanung

## 2.5 Programm und Ablauf

Im Folgenden sind die einzelnen Anlässe und deren inhaltliche Abstimmung erläutert. Die Partizipationsanlässe wurden jeweils von Agglo Basel betreut. Die Kerngruppe und die Teams organisierten die internen und vorbereitenden Fachwerkstätten sowie die Begehung im Birraum.



Veranstaltungen der Testplanung

### 2.5.1 1. Fachwerkstatt intern, 20.3.2023

Die Vorbereitung des Partizipationsverfahrens wurde mit den Verantwortlichen aus Gemeinden und Kantonen besprochen und konsolidiert. Dies betraf insbesondere die Diskussion der Schlüsselfragen, der Details zum Vorgehen sowie der Grundlagen und Rahmenbedingungen.



Erste interne Fachwerkstatt

### 2.5.2 Öffentliche Auftaktveranstaltung, 21.4.2023

Das Verfahren wurde von Regierungsrätin Sandra Kolly und Regierungsrat Isaac Reber, der Gemeindepräsidentin Eveline Sprecher und dem Gemeindepräsidenten Daniel Urech mit Unterstützung der verantwortlichen Fachleute der Kantone und Gemeinden der Bevölkerung vorgestellt.

## Öffentliche Auftaktveranstaltung Zukunft Birspace Dornach/Aesch

**Zukunft  
BIRSPACE**

**Gestalte die Zukunft  
Deines Lebensraums!**

Wo und wie können Aspekte des Naturschutzes, aber auch die **Freizeitnutzung** gefördert werden?

Wie kann eine attraktive und leistungsfähige **Gesamtverkehrserschliessung** aussehen?

**ÜBERSICHT  
VERANSTALTUNGEN**

- 21. April 2023:  
Öffentliche Auftaktveranstaltung  
Zukunft Birspace
- 23. Juni 2023:  
Fachwerkstatt Delegierte Zukunft Birspace
- 20. Oktober 2023:  
Fachwerkstatt Delegierte Zukunft Birspace
- 24. November 2023:  
Öffentliche Abschlussveranstaltung  
Zukunft Birspace

Welche **Siedlungsentwicklung** soll im gemeinsamen Birspace Dornach/Aesch stattfinden?

Welche Funktionen kann und soll die **Birs** wahrnehmen?

Wie können die **Mobilitätsbedürfnisse** nachhaltig und effizient befriedigt werden?

**ÖFFENTLICHE VERANSTALTUNG  
21.04.2023**

**KANTON solothurn** **DORNACH** **AESCH** **BL** **BASEL  
LANDSCHAFT**

Flyer als Einladung zur öffentlichen Auftaktveranstaltung, Informationen finden sich auch auf der Website <https://zukunft-birsraum.ch/>

Im Fokus der Veranstaltung stand das Verständnis für den gesamtheitlichen Blick in die Zukunft des Birspace. Zudem wurde das weitere Partizipationsverfahren mit der Delegiertengruppe bestehend aus 40 Delegierten, die inhaltlich an den Fachwerkstätten mitwirken sollten, erläutert. Die Gemeindepräsidenten und die ressortverantwortlichen Gemeinderatsmitglieder stellten nach der Veranstaltung eine ausgewogene Gruppe aus den Bewerbungen zusammen. Kriterien für die Wahl der Delegierten waren die Ortszugehörigkeit, das Alter, das Geschlecht und die Interessen. Nur wenige Bewerbungen konnten nicht berücksichtigt werden.

### 2.5.3 2. Fachwerkstatt intern, 19.6.2023

Für die Arbeiten in den Workshops wurden drei Gruppen gebildet. Die Schlüsselfragen wurden in diesen Gruppen besprochen. Basis für die Besprechungen bildeten die Entwurfsideen der bearbeitenden Teams, die sich mit den Bereichen Siedlungs-, Landschafts- und Bewegungsraum beschäftigten. Das Planmaterial, die Fragestellungen und die möglichen Interaktionen wurden entsprechend in Gruppenarbeiten geprüft. Sowohl Verständnis als auch Fachwissen sollten für alle Beteiligten nachvollziehbar sein.



*Zweite interne Fachwerkstatt*

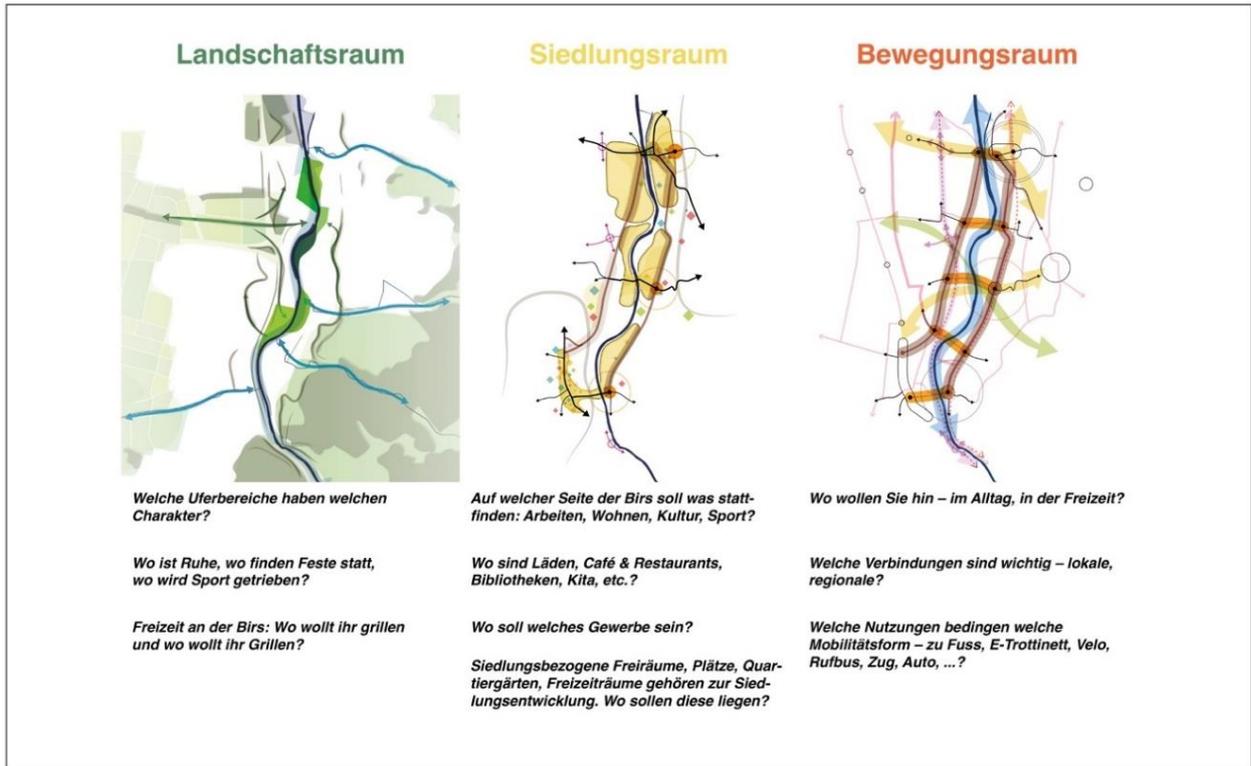
### 2.5.4 1. Fachwerkstatt mit den Delegierten, 23.6.2023

Die Delegierten trafen sich ein erstes Mal zur inhaltlichen Einführung und anschließender Gruppenarbeit. An drei Tischen wurde das Zusammenwirken von Siedlungsentwicklung, Landschaftsqualitäten und Mobilitätsfragen diskutiert. Neben der ursprünglichen Kernfrage zur Lage und zum Nutzen eines A18-Anschlusses sollten explizit alle Wünsche, Ideen aber auch Bedenken zur Sprache kommen. Alle Einzelinteressen sollten gehört, aber gleichzeitig ganzheitlich geprüft werden.



*Erste Fachwerkstatt Delegierte: Gruppenarbeit und Plenumsdiskussion*

Die Gruppenerkenntnisse wurden schliesslich im Plenum vorgestellt und dort nochmals diskutiert. Aus den Resultaten entstanden zum Abschluss zusammenfassende Aufgabenstellungen für die bearbeitenden Fachteams. Die nachfolgende Abbildung zeigt die «Trilogie» Landschaft-Siedlung-Bewegungsraum mit den entsprechenden Fragestellungen.



### «Trilogie» Landschaft-Siedlung-Bewegungsraum

#### 2.5.5 Begehung Birsraum mit den Delegierten, 19.8.2023

Die Anregung zu einer gemeinsamen Begehung kam von verschiedenen Seiten der Beteiligten und aus der Expertengruppe. Der Anlass erwies sich als überaus lehr- und erkenntnisreich. Die über 30 Teilnehmenden führte der «rote Faden» der Begehung von Dornachbrugg bis zum Bahnhof Aesch und ins Dorfzentrum Aesch. Spontane Stellungnahmen, Fragen, Hinweise und Statements hatten an allen Orten Zeit und Raum.

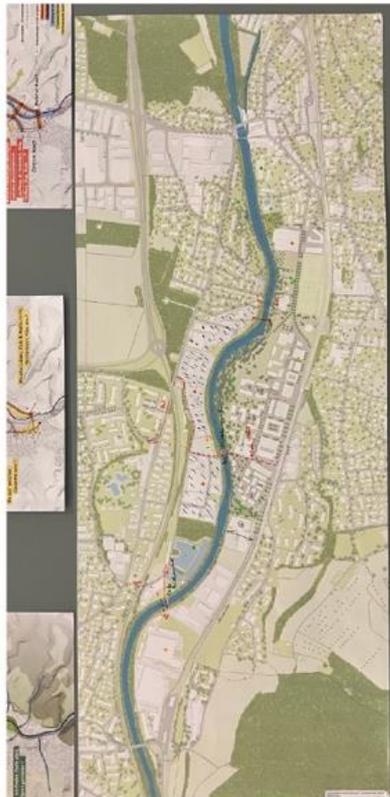
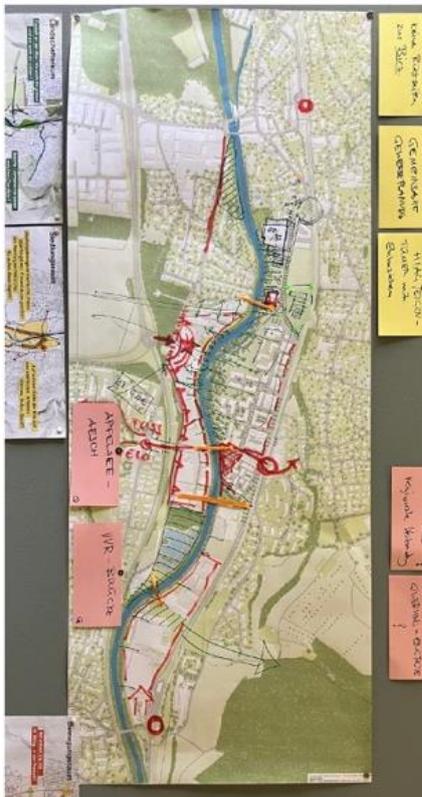
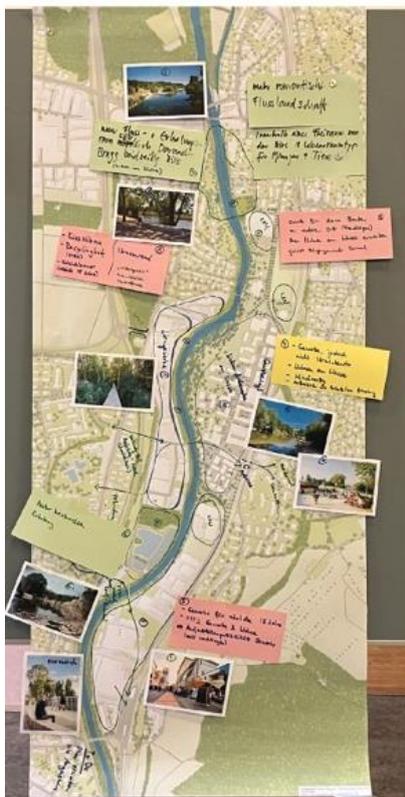




Impressionen der Begehung entlang der Birs von der Nepomukbrücke bis zum Dorfzentrum Aesch

### 2.5.6 3. Fachwerkstatt intern, 28.8.2023

In der vorbereitenden internen Fachwerkstatt stand das Testen von Ideen und Varianten mittels Gruppenarbeit im Fokus. Zur Prüfung stand auch die Fragestellung nach eigentlichen Zukunftsbildern in Varianten. Daraus ergaben sich schliesslich gezieltere Aufgabenstellungen. Die Festlegung auf eigentliche Zukunftsbilder wurde verworfen, zu anspruchsvoll ist der Blick auf die zeitlichen Horizonte und der Bezug zur fokussierten Aufgabenstellung des Verfahrens.



### Resultate der Gruppenarbeiten der dritten internen Fachwerkstatt

In die inhaltliche Bearbeitung flossen auch die Erkenntnisse aus der Begehung ein. Hervorgehoben sei besonders die neue und auch gewünschte Zuwendung zum Flussraum, der ja bis anhin historisch von Industrie- und Gewerbenutzungen belegt wurde. In jüngerer Zeit ist die Sicht auf die Landschaft stärker geworden, Erholung und Ökologie zählen vermehrt zu wichtigen urbanen Qualitäten. Neu müssen auch die weiteren Siedlungsentwicklungen berücksichtigt werden. Das Gedankengut floss in die Grundanlage der Teamarbeiten Lebensraum, bestehend aus Siedlung-, Landschaft-, Bewegungsraum, ein. Daraus entwickelte sich der integrale Ansatz für die weiteren Entwurfsfragen.

### 2.5.7 2. Fachwerkstatt mit den Delegierten, 20.10.2023

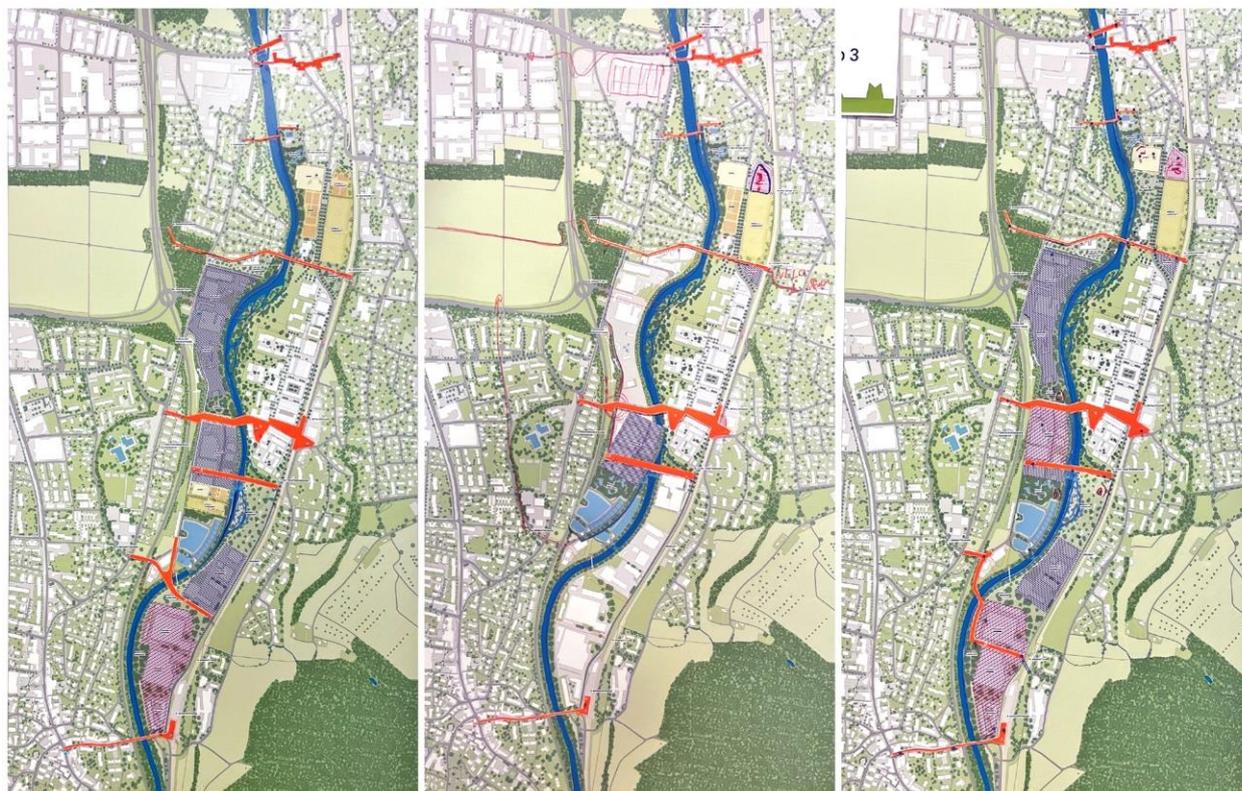
Die zweite Fachwerkstatt mit den Delegierten fand wieder in drei Gruppenarbeiten und einem Plenum statt. Die einführende Auslegeordnung fokussierte auf Varianten und Optionen der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung im Birspace und der möglichen Korridore der Birsquerungen. Letztere wurden bezüglich aller Mobilitätsarten betrachtet, also Velo- und Fussverkehr, Zugang zu Bahn und Bus, sowie Stras-

senverkehr. Dabei standen immer die Wirkung im zukünftigen Siedlungsraum sowie der funktionale Nutzen von Erreichbarkeiten im Vordergrund. Weiterhin galt die Zielsetzung, den zukünftigen Birraum gesamtheitlich zu definieren.

In verschiedenen Nutzungsvarianten konnten die Delegierten die Entwicklungsgebiete testen und beurteilen. Fast wie ein Puzzle konnten Varianten der zukünftigen Siedlungsräumlichkeit zusammengesetzt und diskutiert werden. Dazu mussten jeweils die Korridore für Birsquerungen passen und die landschaftlichen Werte berücksichtigt werden. Die Brückenräume mussten also siedlungs- und landschaftsräumlich verwoben und integriert werden.

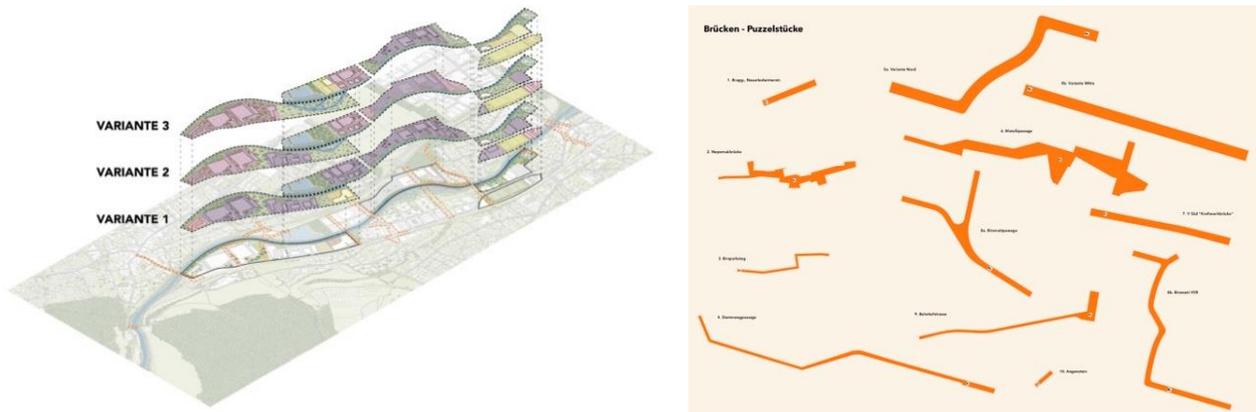


*Erste Fachwerkstatt Delegierte: Gruppenarbeit und Plenumsdiskussion*



*Ergebnisse der Gruppendiskussion*

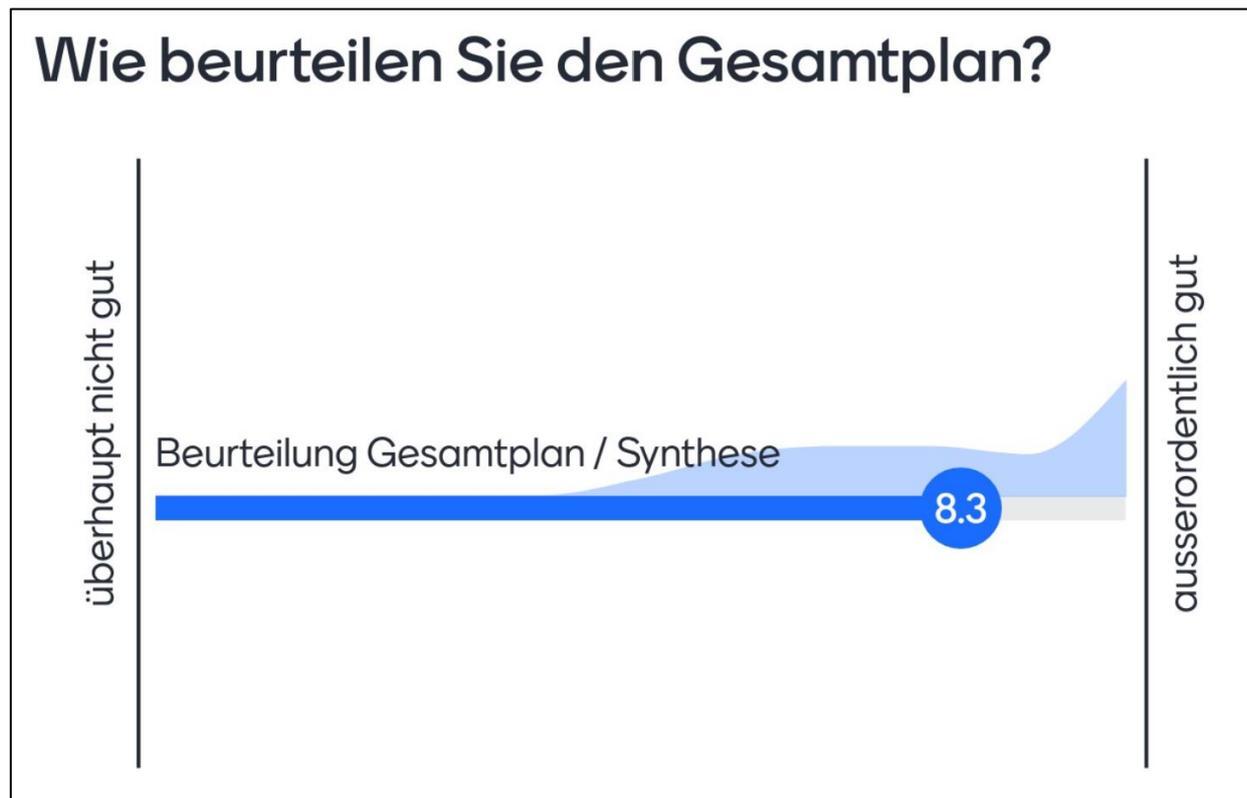
Die drei Gruppen der Delegierten setzten unterschiedliche Nutzungs- und Landschaftsschwerpunkte. Bei den Birsquerungen war man sich allerdings sehr einig: Die wichtige Velo- und Fussverbindung zwischen Dornach Apfelsee und dem Gartenbad Aesch soll unbedingt aufgewertet werden. Für eine Strassenverbindung zwischen der A18 und den Gebieten am Ostufer der Birs eignet sich der südlich gelegene Korridor im Raum Ramstelbach. Es gab Voten, die den Sinn einer solchen Verbindung hinterfragten und eine Umsetzung nur vorsehen wollen, wenn Nutzen und Mehrwerte eindeutig nachgewiesen sind. Nur einzelne Delegierte bestanden auf einer Umsetzung der bisherigen Linienführung durch den Auenwald weiter nördlich.



*Darstellung der Elemente für die Gruppendiskussionen. Wie ein Puzzle gaben alle Zusammensetzungsvarianten Anlass zur kritischen Reflektion. Daraus entstanden neue Überlegungen, die als Aufgaben für den weiteren Entwicklungsprozess dienen.*

### 2.5.8 Öffentliche Abschlussveranstaltung, 24.11.2023

An der gut besuchten Abschlussveranstaltung wurden die Resultate aus den Werkstätten mit den Delegierten der Öffentlichkeit vorgestellt. Zudem bestand die Möglichkeit, sich zu den vorliegenden Ergebnissen zu äussern. Eine Umfrage unter den Anwesenden ergab, dass eine grosse Mehrheit den Gesamtplan als sehr gut beurteilt.



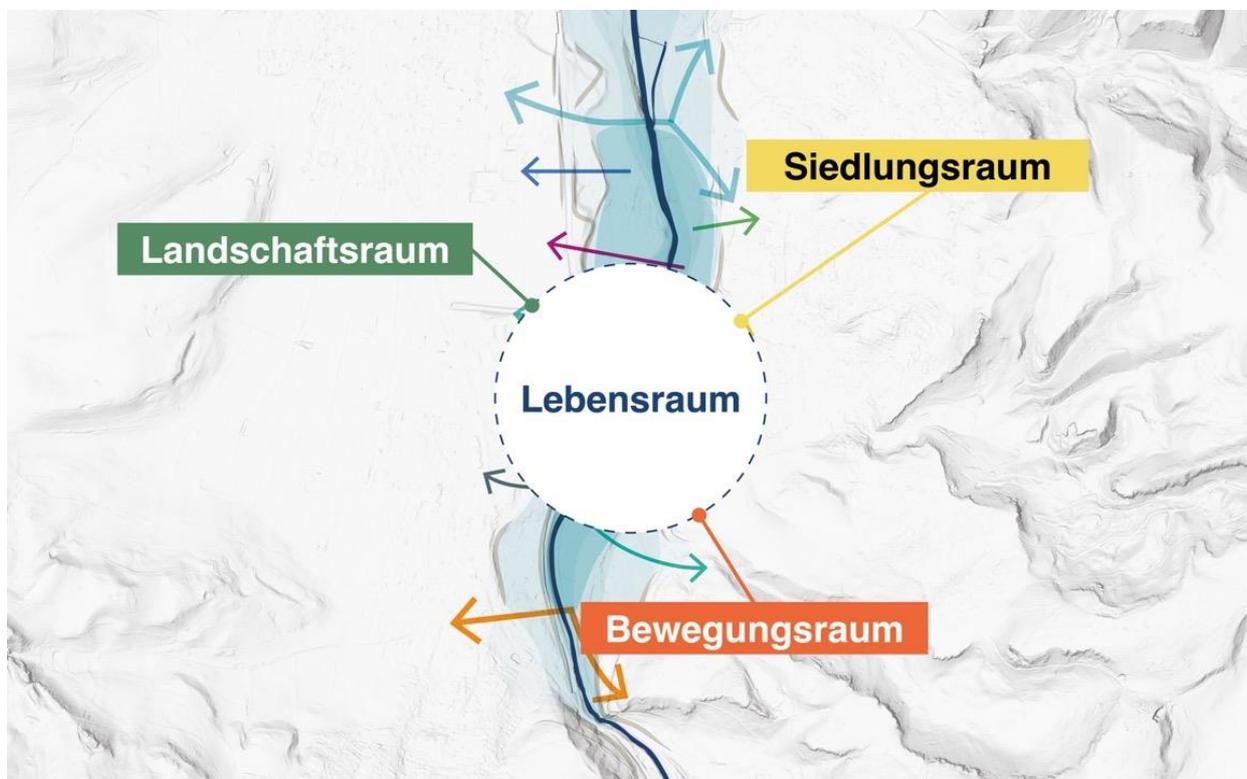
*Umfrage zu den Ergebnissen des Prozesses, mit einer Bewertungsskala zwischen 1 und 10.*

### 3. Analyse

#### 3.1 Ganzheitlicher Ansatz

Die integrale Betrachtung von Siedlungsraum, Landschaftsraum und Bewegungsraum ist eine Methode, die sämtliche Elemente, Projektideen und Einzelinteressen laufend und zwingend in einen Gesamtkontext einbettet. Es müssen weitere Aspekte wie Sozialraum, Wirtschaftlichkeit und Ökologie dazukommen. Der Ansatz bewährt sich und soll weitergeführt werden. Im Partizipationsprozess und in den vorbereiteten Diskussionsrunden wurde er immer angewendet.

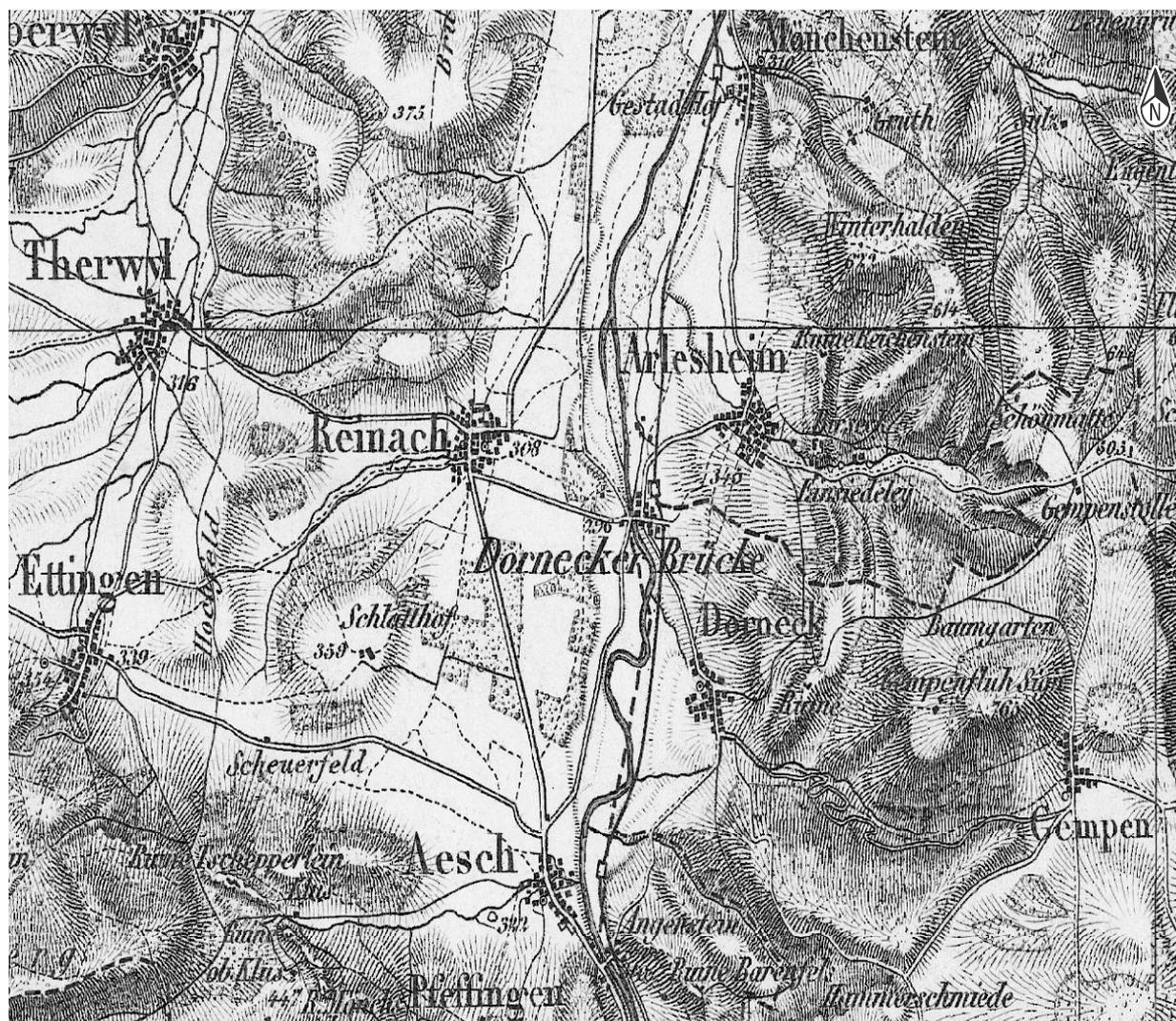
- **Landschaftsraum:** Der Birsraum ist das Fundament für die Identität und grundlegend für alle urbanen Entwicklungen im Perimeter.
- **Siedlungsraum:** Dazu werden die Potentiale der heute teils unternutzten und brachliegenden Areale im Flussraum betrachtet. Ihre Entwicklung hat allseitige Auswirkungen.
- **Bewegungsraum:** Die Bezeichnung fasst den räumlichen Aspekt aller Infrastrukturen für den Verkehr zusammen. Der Begriff legt auch Wert auf die räumliche Qualität der ansonsten oft nur funktional gedachten Projekte. Strassen, Wege, Brücken sind Teil des Lebensraumes und prägen diesen stark.



*Integrale Betrachtung von Landschafts-, Siedlungs- und Bewegungsraum*

#### 3.2 Landschaftsraum

Über Jahrtausende bestimmte die Dynamik der Birs den Landschaftsraum und die Nutzung der Auenlandschaft. Der Name Birs bedeutet «der wilde Fluss», was auf die sehr wechselnden Wasserstände, resultierend aus der Schüttung der Karstlandschaft des Jura zurückzuführen ist. Aus diesem Grund wurden die Ansiedlungen der Dorfkerns auf der Hochterrasse der Aue vorgenommen – Aesch und Dornach liegen erhöht über der Birs. Der Flusslauf verlief in Schlaufen mit Nebenarmen, die sich über die Jahre immer wieder veränderten. Grosse Kiesbänke prägten die Flusslandschaft, bestockt mit Weiden und Erlen. Bei Hochwasser war die ganze Aue überflutet, die Birs konnte sich ausbreiten. Flüsse waren vielfältige Lebensräume für Wasserlebewesen, Vögel und Insekten sowie speziell auf diesen Lebensraum angepasste Pflanzenarten.



Historischer Kartenausschnitt der Birs im Raum Dornach/Aesch

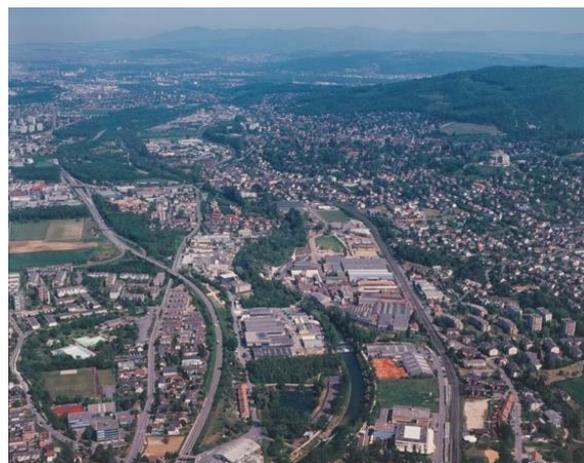
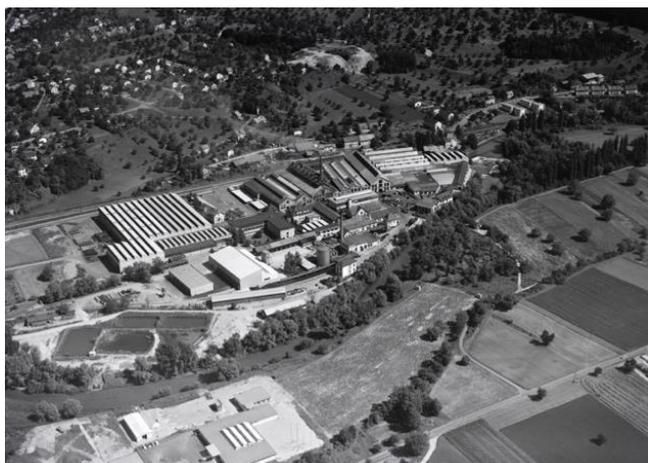
Der Mensch musste sich bis in die Neuzeit (18. – 19. Jhd.) mit der Dynamik der Flüsse arrangieren. Goethe beschrieb in seinem Reisebericht von 1779 die landschaftliche Schönheit, die durch die tolle Komposition von Brücken und die Einbettung der Burgen noch unterstrichen wurde. Fixe Querungen in Form von Brücken konnten nur an geologisch günstigen Stellen vorgenommen werden. Natürliche Engstellen, die sicher vor Überflutungen waren, wurden genutzt, um Brücken zu bauen. Der Druck auf das bauliche und landwirtschaftliche Potential der sehr ebenen Auenbereiche entstand primär mit der Industrialisierung. Durch technischen Fortschritt konnten Flüsse, wie auch die Birs gezähmt werden, indem man die Wasserstände durch Staustufen regulierte. Dadurch verloren die Flüsse ihre Dynamik und Hochwasserereignisse konnten stark eingedämmt werden.

Im Birsraum erfolgte 1871 der Startschuss zur Aneignung der Auenlandschaft mit dem Bau der Bahnlinie Basel – Biel. In den folgenden Jahrzehnten wurde die Birs als Ressource für die industrielle Produktion immer wichtiger. Das Areal der Swissmetall zum Beispiel nutzte das Wasser der Birs zur Energiegewinnung, Kühlung und Entsorgung. Der ökologischen Bedeutung, der Qualität für die Freizeitnutzung, als auch der Ästhetik wurde keine Rechnung getragen. Die besondere Lage an den Gemeinde- als auch Kantonsgrenzen führte dazu, dass durch isolierte Planungsinstrumente (Richtpläne, Zonenpläne, etc.) die Birs als Randraum betrachtet wurde.



*Historisches Luftbild des Birspace*

Immer mehr Nutzungen wurden in direkter Nachbarschaft zum Fluss angesiedelt – oft solche die man andernorts als störend betrachtete. Heute ist die Birs von Angenstein bis Dornachbrugg grösstenteils kanalisiert, mit schmalen begleitenden Wegen und wenig Aufenthaltsqualität. Die Notwendigkeit, Flusssysteme als eines der wichtigsten vernetzenden Raumelemente zu würdigen, kann man an den Anstrengungen flussabwärts in Reinach, Muttenz und Birsfelden erkennen. Dort werden grosse bauliche Veränderungen unternommen, der Birs wieder den Raum zu geben, den sie benötigt, um vielfältiger Lebens- und Naherholungsraum zu sein sowie Hochwasserschutz zu übernehmen.



*Wydeneck etwa 1930 und 2020*

### 3.3 Siedlungsraum

Die landschaftsräumliche Sicht hat auch eine Konsequenz auf den bestehenden Siedlungsraum. Die Landschaft erobert sich ihren Anspruch in geeigneter Weise zurück. Die Siedlungsgebiete befinden sich also auch in einem Umbruchprozess. Einige Industriearaele liegen brach und bereiten sich auf neue Widmungen vor. Diese teils schon laufenden Planungsprozesse sind umfassend und brauchen entsprechend Zeit. Spezifische Herausforderungen sind z.B. die Altlastensanierung, die Fragen zur Erschliessung, die

Revisionen der Zonen- und Nutzungsplanung und der Abgleich mit den strategischen Zielen der Gemeinden, der Birsstadt und der Kantone. Eine neue Nutzungsverteilung muss allen Ansprüchen folgen können, dies auch mit langfristigem Blick. Es sollen neuer Wohnraum und Arbeitsplätze entstehen.

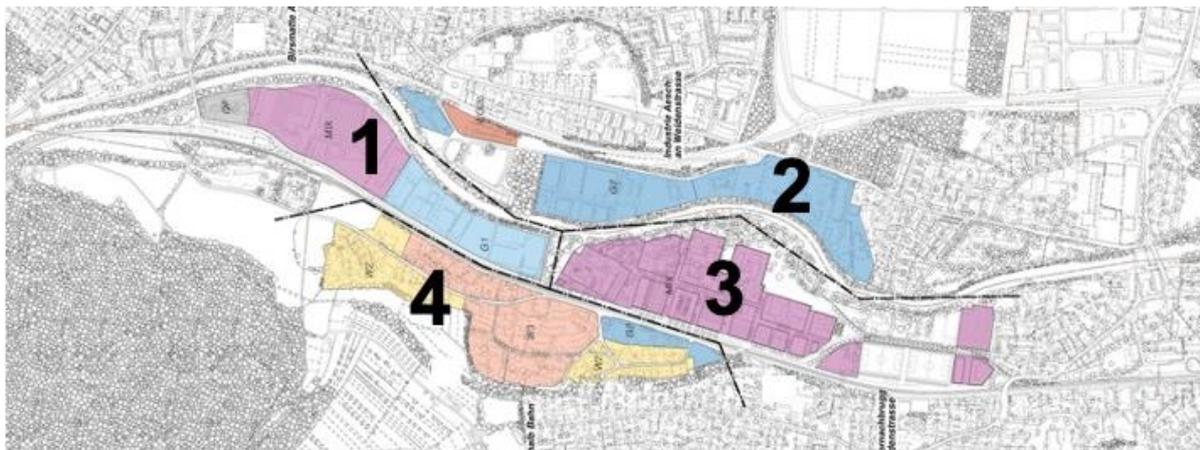
Im Birraum lassen sich vier Teilräume als massgebende Entwicklungsgebiete bestimmen. Ihre Schicksale sind individuell, unterschiedlich und lassen in etwa untenstehende Annahmen zu. Die daraus abgeleiteten Flächenzahlen ergeben in der Folge auch Annahmen zur Mobilität. Explizit interessieren die Zahlen für den Strassenverkehr auf einen Anschluss zur A18.

Teilgebiete in Aesch:

1. Birmatt-Bahnhof Aesch: Das Gebiet wird sich mittelfristig in ein Mischgebiet wandeln. Sowohl Industrie als auch Gewerbe soll bleiben, je näher zum Bahnhof Aesch, desto mehr kann auch Wohnen und Dienstleistung stattfinden. Daraus ergibt sich eine erhöhte Mobilität, insbesondere auch für den gewerblichen Verkehr.
2. Gewerbezone an der Weidenstrasse/Dornacherstrasse: Das «klassische» Industrie- und Gewerbegebiet dürfte erhalten bleiben, wenn auch mit Dienstleistungen etwas mehr Mobilität zu erwarten ist. Die gute Lage an der A18 wird bezüglich Strassenerschliessung gut nutzbar sein.

Teilgebiete in Dornach:

3. Gebiet Wydeneck mit Widen Nord: Hier ist eine Nutzungsplanungsrevision im Prozess. Aus den ehemaligen Industriestandort soll ein Mischquartier entstehen, das einen hohen Wohnanteil ausweist und auch viel mehr Grünraum beinhaltet.
4. Quartier Apfelsee: Das Quartier mag eher stabil bleiben. Dennoch gehört es zum Birraum und damit auch in die Betrachtung zur Gesamtmobilität.



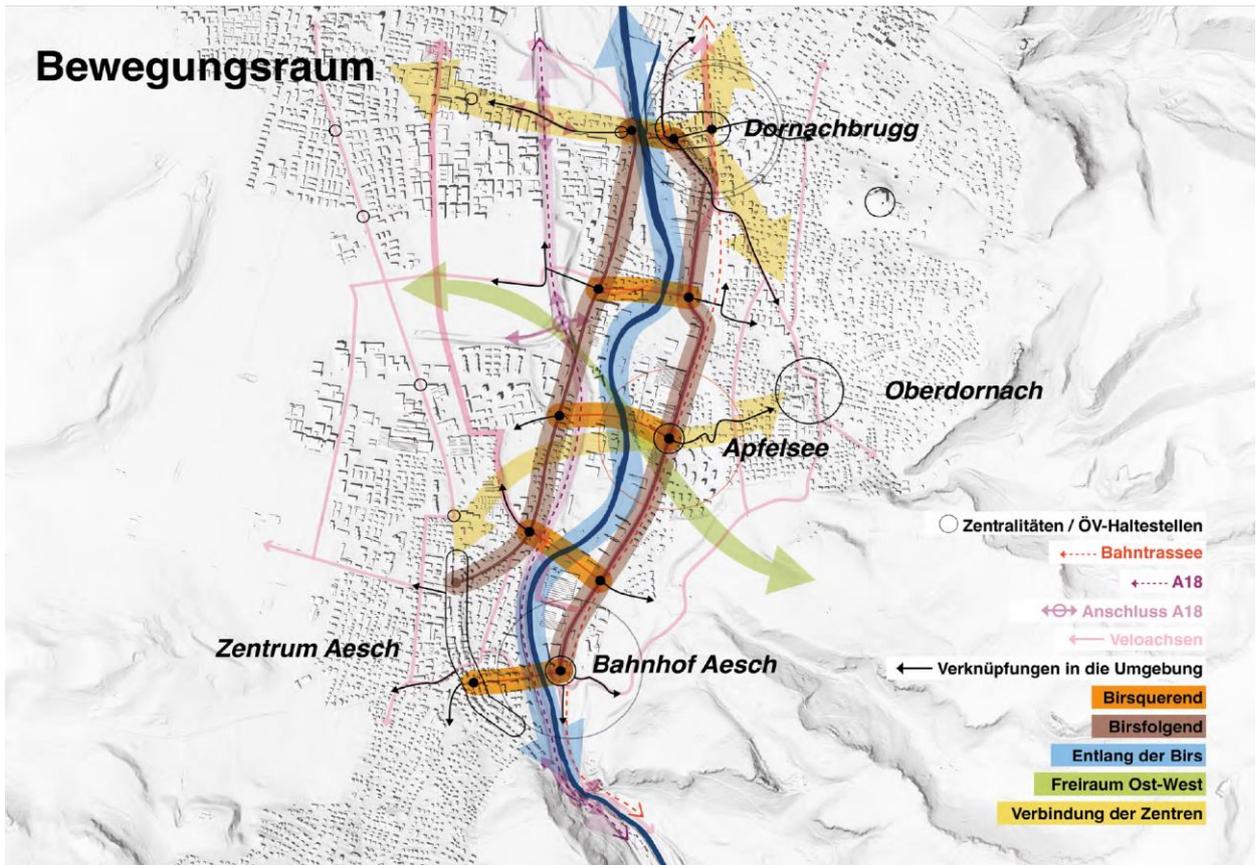
Fazit: Die beiden Teilgebiete 1 und 3 tragen durch ihren Wandel potenziell viel zum zukünftigen Mobilitätsbedürfnis im Birraum bei. Diese Gebiete profitieren von einer guten Lage einer Birsquerung für den Strassenverkehr, sowohl für den stark erhöhten Wohn- und Dienstleistungsanteil, als auch beim verbleibenden Gewerbeverkehr.

Das Teilgebiet 2 kann sich als Industrie- und Gewerbegebiet gut entwickeln, ohne mit dem zusätzlich entstehenden Geschäftsverkehr ruhigere Wohnlagen zu stören. Das Teilgebiet 4 profitiert neben der neuen Lage am ÖV (Haltestelle Apfelsee) von einer direkteren Strassenerschliessung an die A18 via neuer Industriestrasse.

### 3.4 Bewegungsraum

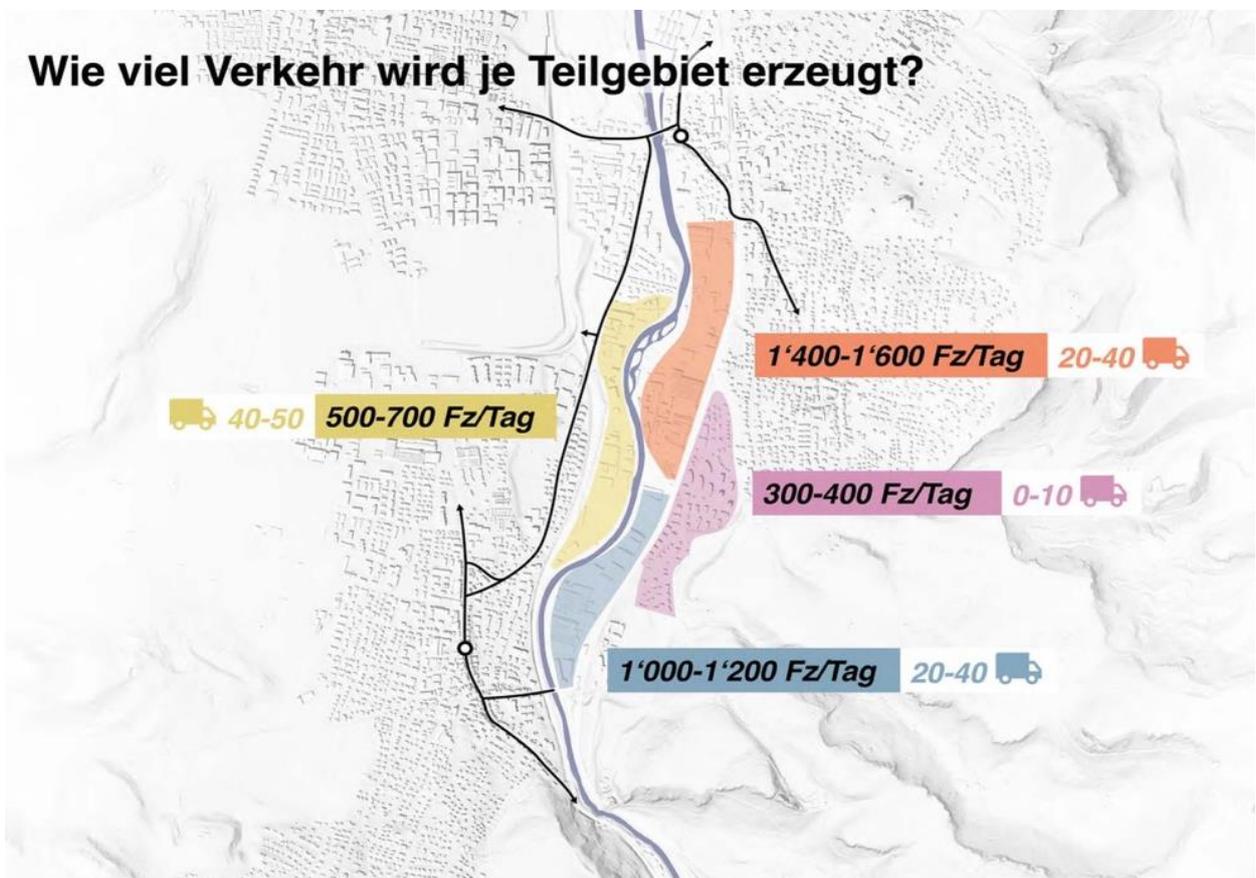
Im Perimeter der Testplanung bestehen viele Ansprüche an eine zukünftige verkehrliche Vernetzung. Diese sind immer mit den bestehenden Gegebenheiten im Landschafts- und Siedlungsraum und mit dem Blick in die nähere und weitere Zukunft abzustimmen. Bestehende und optional betroffene Bereiche für verkehrliche Nutzungen werden mit Bewegungsraum bezeichnet, dies in der Absicht, das Zusammenspiel mit der Landschaft und der Siedlung mit Sorgfalt zu betrachten.

Der Bewegungsraum ist gekennzeichnet von einem Netz aus grossräumig orientierten Nord-Süd-Verbindungen (Bahn, A18, Velovorzugsrouten) und den kleinräumigen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Verknüpfungen zwischen den Ortsteilen und -zentren. Letztere beinhalten immer auch eine Querung der Birs.



Darstellung des Bewegungsraums

Der Blick in die Zukunft zeigt die Herausforderung für das Gesamtsystem Mobilität im Birspace. Bezogen auf die Erschliessung per Strasse wurden die nachfolgenden Annahmen getroffen.



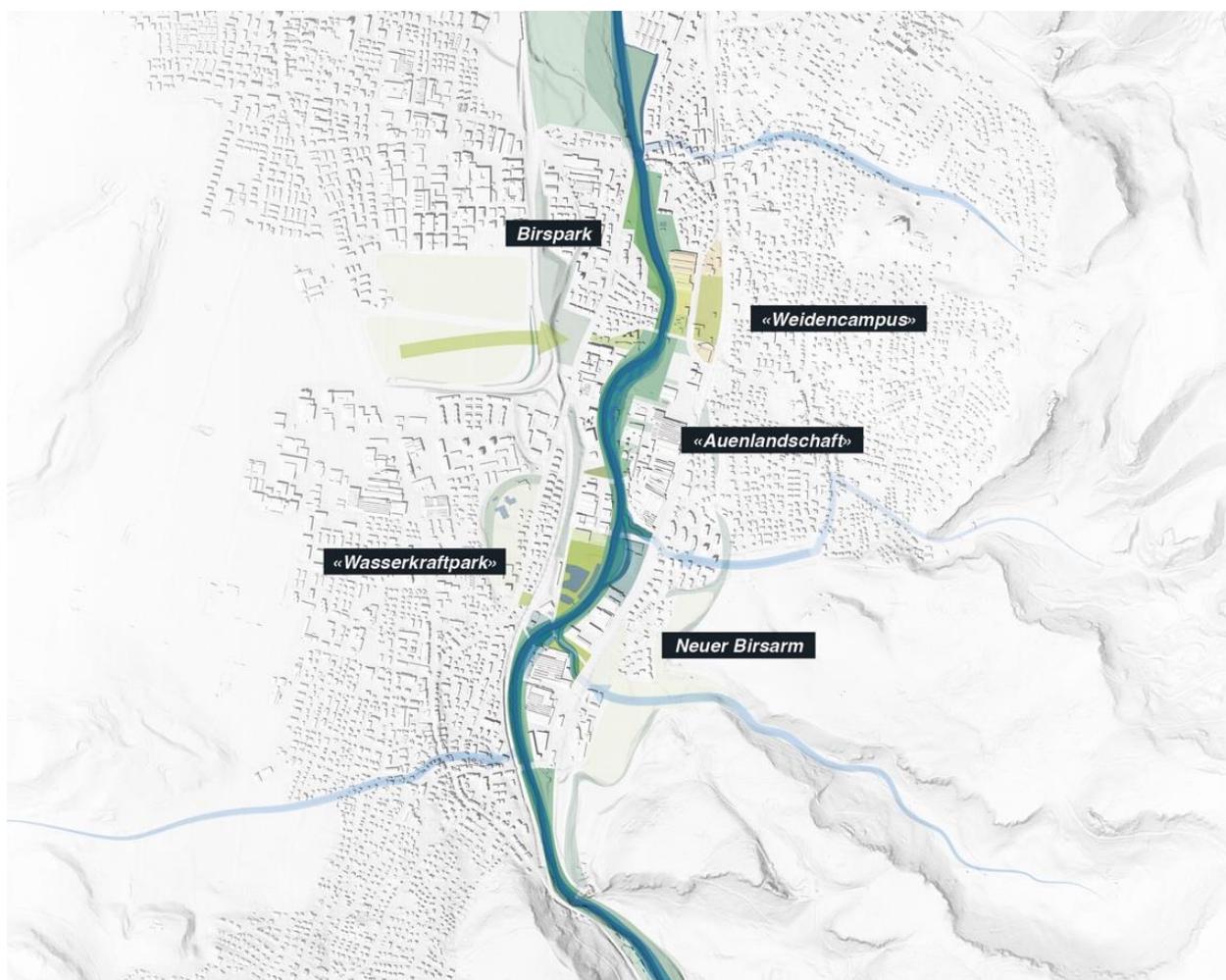
Verkehrserzeugung je Teilgebiet

## 4. Erkenntnisse

### 4.1 Landschaftsraum: Der Birspace als zentrales Element

Die Birs bekommt mehr Raum. Dies ist entscheidend für eine zukunftsfähige, klimaadaptive Entwicklung des gesamten Birsraumes. Neue grosszügige Landschaftsräume liegen am Gewässer. Sie ergänzen die vorhandenen Grünflächen, sind über die Birsufer miteinander verbunden und vernetzen sich mit den umliegenden Landschaftsräumen. Die Freiräume werden entsprechend programmiert: von intensiv genutzten Sportanlagen über Liegewiesen und Erholungsgebieten am Wasser bis hin zur renaturierten Auenlandschaft und stilleren Ufergebieten.

Der Birsraum befindet sich im Umbau von einem industriell geprägten Standort zu einem vielfältigen Lebensraum zwischen den Gemeinden Dornach und Aesch. Die ersten Areale befinden sich in einem grundlegenden Wandel, dem bald weitere folgen werden. Der Trend ist klar: Es werden mehr Menschen im Birsraum leben, arbeiten und sich aufhalten. Es liegt daher nahe, dass sich die Zukunft des urbanen Lebensraumes der Birsstadt am Landschaftsraum der Birs orientiert und seine wesentlichen Impulse und Strukturen davon ableitet.



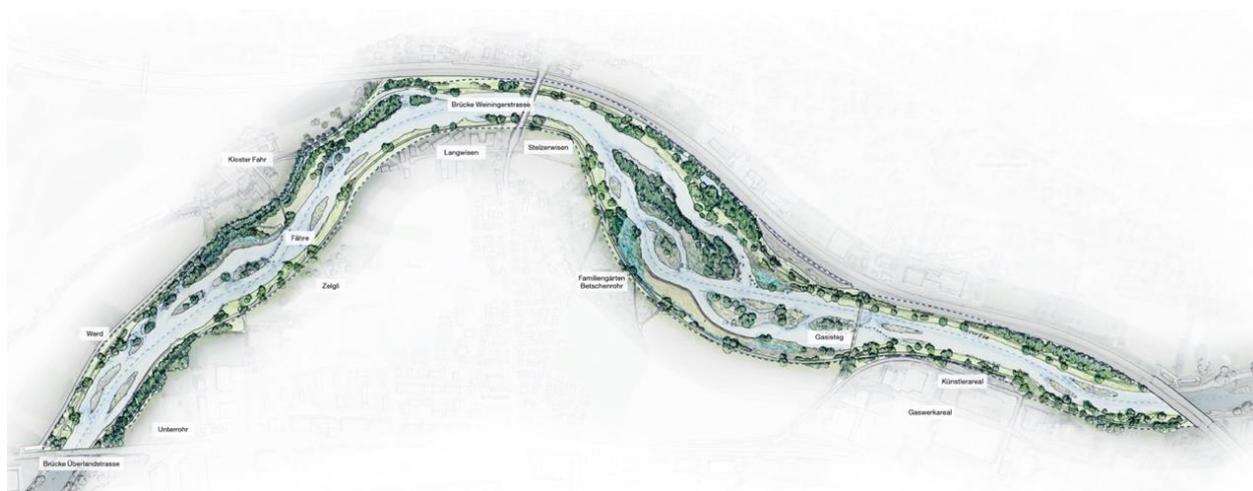
*Darstellung des Landschaftsraums im Perimeter*

#### 4.1.1 Exkurs: Beispielhafte Revitalisierungsprojekte

Neben ökologischen Belangen und den Vorteilen für die Freizeitnutzung spielt der Hochwasserschutz eine sehr wichtige Rolle. Ein Fluss der Raum bekommt, kann auch Starkregenereignisse abfedern und damit Schäden an Gebäuden und Infrastrukturen verhindern. Und ein Fluss der Raum bekommt, fliesst bei Niedrigwasser sehr langsam und kann dadurch positiv zur Grundwasserneubildung beitragen und positive Effekte auf den Wasserhaushalt der Landschaft haben.

*Leuchtturmprojekt Limmat:* Die Limmat im Kanton Zürich wird auf über drei Kilometern wieder zu einem Wasserlauf mit Dynamik und Wildheit. Gleichzeitig entstehen Orte, die Menschen schön finden und die

durch die Zugänglichkeit des Wassers auch für die Erholung sehr geschätzt werden. Das Projekt steht vor der Bewilligungsphase, Start der Umsetzung ist vor 2030.



*Leuchtturmprojekt Limmat: Darstellungen aus den Publikationen des AWEL, Kanton Zürich*

*Leuchtturmprojekt Aire: Das bereits umgesetzte Projekt an der Aire bei Genf zeigt beispielhaft, wie ein kanalisierter Fluss wieder freigelegt werden kann und wie in kürzester Zeit das Wasser die Landschaft anfängt zu formen. Ökologie, Freizeit, Erholung ergänzen sich gegenseitig.*





*Leuchtturmprojekt Aire*

*Schänzli-Areal MuttENZ*: Neben den Revitalisierungsprojekten bspw. in der Reinacher Heide gibt es aktuell auch ein wegweisendes Projekt an der Birs flussabwärts in MuttENZ. Im Jahr 2023 wurde die Umgestaltung der ehemaligen Pferderennbahn auf dem Schänzliareal vorgestellt, mit dem Ziel eine grosse Parkanlage zu schaffen, die den gesamten Birsraum in diesem Abschnitt mit betrachtet und Vorschläge zur Dynamisierung des Flusses macht.



*Schänzli-Areal MuttENZ*

## 4.2 Siedlungsraum

In einer ersten Lesung wurde versucht, eine Typologie des zukünftigen Siedlungsraums im Perimeter vorzuschlagen und zu diskutieren. Die Zukunftsbilder «Bandstadt», «Clusterstadt» oder «Palimpsest» wiesen als Diskussionsgrundlagen auf die komplexen Zusammenhänge einer räumlichen und zeitlichen Entwicklung hin, waren aber letztendlich zu wenig resultatorientiert bewertbar. In den Folgeanlässen sollte entsprechend fokussierter diskutiert werden.



*Mögliche Zukunftsbilder Siedlungsraum*

4.2.1 Nutzungsfelder

In der Folge legten die Fachplaner Vorschläge und Variationen zu Nutzungsthemen vor. Es wurde von verschiedenen Gewerbe- und Industrieoptionen, von Wohnumfeldern und von Sportnutzungen gesprochen. Daraus entstanden im Dialog verschiedene Vorlieben und Schwerpunkte, die als Anregungen in ortsplannerische und auch landschaftliche Überlegungen einfließen können. Hauptmerk ist die zeitliche Staffelung. Dies steht vor dem Hintergrund, dass beide Gemeinden mit einem eher moderaten Wachstum rechnen.

Die Nutzungsannahmen werden in den Mobilitätsszenarien berücksichtigt. Einerseits sollen sie Aufschluss zu möglichen Entwicklungen bezüglich Gesamtverkehr (Modalsplit etc.) geben, andererseits ergeben sich daraus auch potentielle Überlegungen zu Bauzeiten und den dazugehörigen verkehrlichen Massnahmen (Baustellen- und Werksverkehr).

Die folgenden Darstellungen zu Nutzungsszenarien im Birspace zeigen die möglichen Räume für Sport, Industrie und Gewerbe sowie Wohnen/Arbeiten. Insbesondere soll genügend Raum für die gewerblichen Nutzungen gesichert werden.

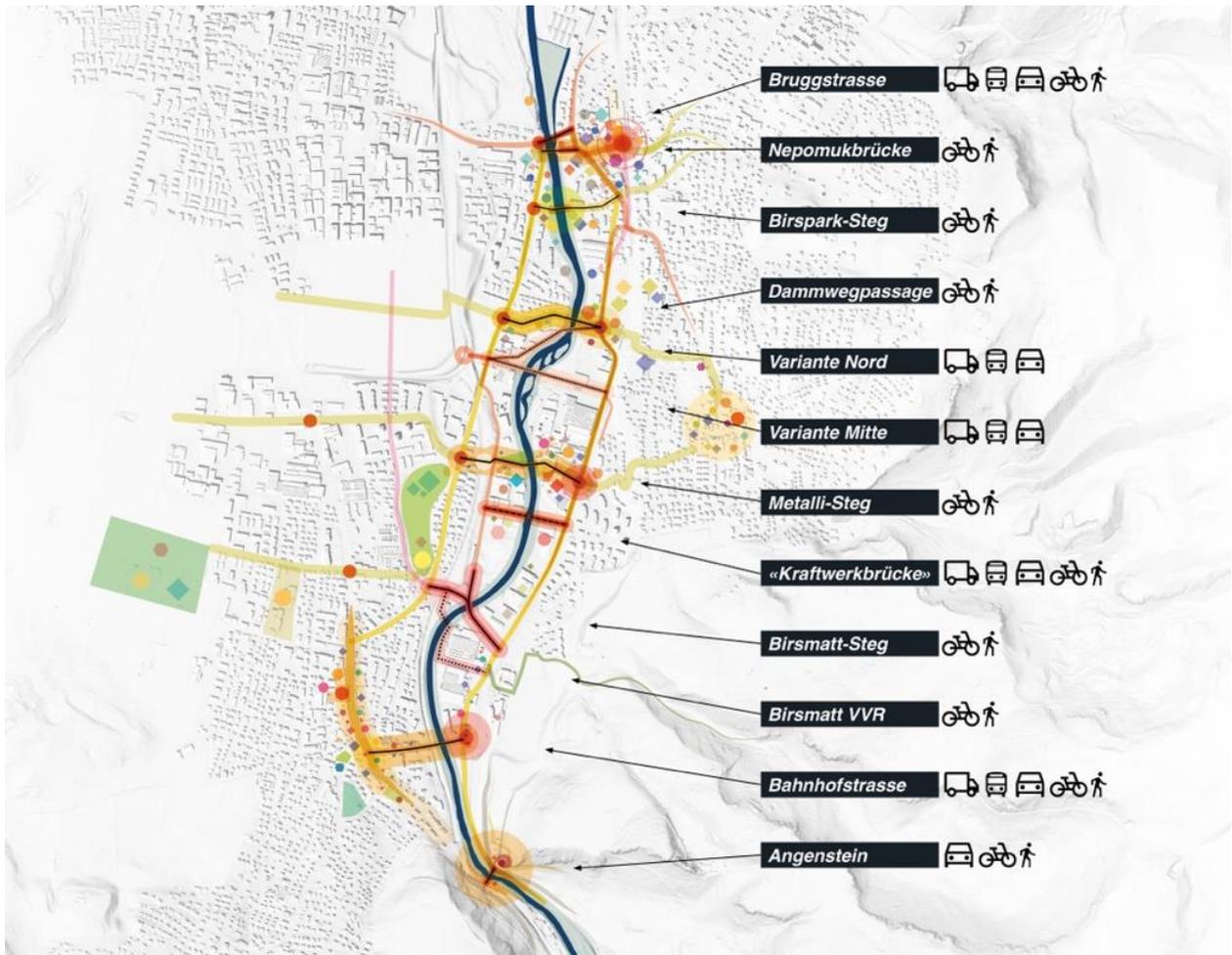




*Darstellung möglicher Nutzungsszenarien mit Beispielbildern*

### 4.3 Bewegungsraum: Die Birsquerungen – eine Perlenkette von Orten

Die Birsquerungen geben den Rhythmus des zukünftigen Birstraums vor. Eine Perlenkette von Orten entsteht an den Übergängen, die nicht nur die beiden Ufer, sondern auch Quartiere und umliegende Landschaftsräume miteinander verbindet. Die Querungen werden zu wichtigen öffentlichen Räumen, in denen sich das Leben des zukünftigen Birstraumes abspielen wird.



Perlenkette der Orte mit bestehenden und möglichen Querungen

#### 4.3.1 Angenstein

Die in die Klus eingehauene Birsbrücke bildet zusammen mit dem Schloss Angenstein ein unverwechselbares Wahrzeichen am Eingang in den Birspace.



#### 4.3.2 Bahnhofstrasse Aesch Dorf - Bahnhof

Die bestehende Brücke verbindet das Dorf mit dem Bahnhof Aesch und dem Birsmattquartier und wird auch zukünftig von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. Durch die schrittweise Umgestaltung des rechtsufrigen Areals in Aesch und die Aufwertung der öffentlichen Räume um den Bahnhof erhält die Querung eine grössere Bedeutung, insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr.



#### 4.3.3 Neue Velobrücke Birsmatt-Steg (Varianten)

Aufgrund der Planungen von Velovorzugs- und vorrangrouten entsteht eine neue Birs- und Autobahnquerung, welche regionale Veloverbindungen vom Laufental nach Basel ermöglicht. Neben der regionalen Anbindung darf die lokale Vernetzung nicht vernachlässigt werden, da die Brücke eine Lücke im Birspace schliesst und wichtige Räume miteinander verbindet. Von der Schule an der Dornacherstrasse mit der Bushaltestelle führt die Querung durch den grosszügigen Gewässerraum der Birs zum Birsmatt-Areal und von dort weiter dem Lolibach folgend in die Naturräume am Gempen.





#### 4.3.4 Mögliche neue Querung beim Ramstelbach, «Kraftwerkbrücke»

Eine neue Birsquering für den motorisierten Verkehr und den Schwerverkehr ist im Bereich der Schwelle bei der heutigen Tennishalle TAB denkbar. Damit sich die neue Brücke in den Birspace einfügt, müssen sämtliche räumlichen und funktionalen Potenziale genutzt werden: eine behutsame Integration in die Landschaft, Aufwertung des Gewässerraumes, Synergien mit einem möglichen Wasserkraftwerk, angenehme Querungsmöglichkeiten zu Fuss und mit dem Velo, abgestimmte Siedlungsentwicklung.

Im siedlungsräumlichen Kontext wird zudem deutlich, wie die Kraftwerkbrücke die Entwicklungspotentiale von Aesch (Aesch Bahnhof und Birmatt) und Dornach (Wydenek [ehemals Swissmetall] und Widen Nord) ausgewogen berücksichtigt. Ziel ist der siedlungsverträgliche Ausbau der bestehenden Strassen und eine reduzierte Querungsbaute über die Birs.



Der Querungskorridor am Ramstelbach ist Teil eines lokalen Strassensystems, das unter anderem auch den Anschluss an die A18 bewerkstelligt. Mit dieser Brückenlage werden die Entwicklungsgebiete Wydenek, Widen Nord (Dornach) und Birmatt bis Bahnhof Aesch gleich lastig und ausgewogen erschlossen.

sen. Auch am Westufer im Industrieareal Weidenstrasse in Aesch nutzt die Linienführung gleichzeitig einer siedlungseffizienten Erschliessung. Eine anschliessende Machbarkeitsstudie soll auch den effektiven Nutzen und die Notwendigkeit einer solchen Verbindung prüfen.



*Die Darstellung zeigt den nachhaltigen Zusammenhang von Siedlung und Strassenbeziehungen. Nur mit diesem ganzheitlichen Ansatz lassen sich neue Strassen argumentieren.*

#### 4.3.5 Neuer Metalli-Steg

Der Metalli-Steg besteht zwar seit langem, jedoch wird seine Bedeutung grundlegend verändert: Die Brücke, die zwischen zwei heute noch geschlossenen Industriekomplexen liegt, wird zum neuen Mittelpunkt des Birsraumes. Das Potenzial der Querung wird durch die Öffnung des Wydeneck-Areals und der neuen S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee gestärkt. Es entsteht eine zentrale Fuss- und Veloverbindung mit attraktiven öffentlichen Räumen und einem breiten Angebot an Nutzungsmöglichkeiten. Es verbindet zwei Gemeinden mit alten und neuen Identitäten.

Neu wird es möglich sein, von Aesch über den Drehscheibenplatz im Wydeneck zur Haltestelle Dornach Apfelsee und von Dornach unter der Bahnlinie durch zum Café am Platz und weiter ins Gartenbad Aesch zu gelangen. Es entstehen aufgewertete und vielfältige Beziehungen.



#### 4.3.6 Zubringer A18, Varianten Nord und Mitte

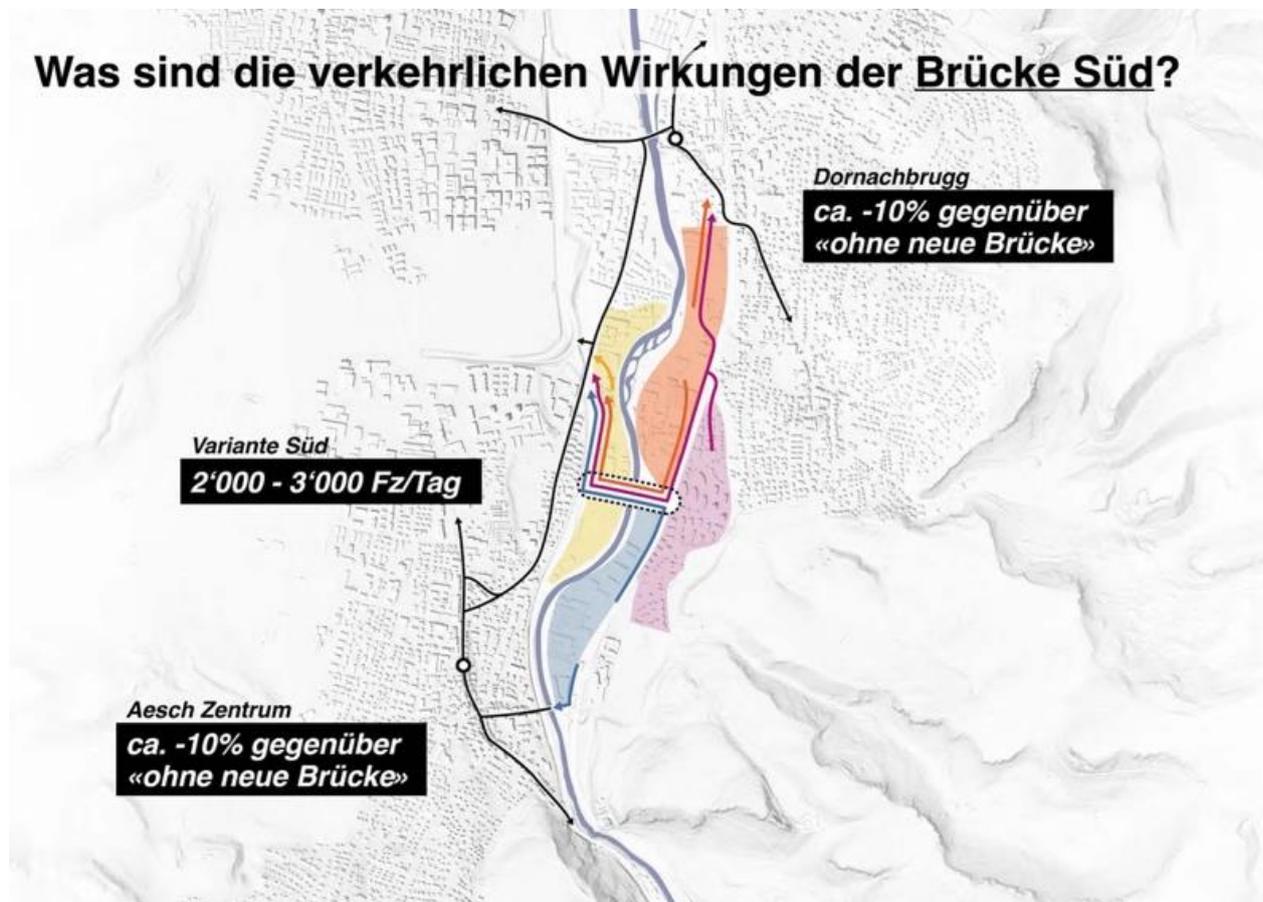
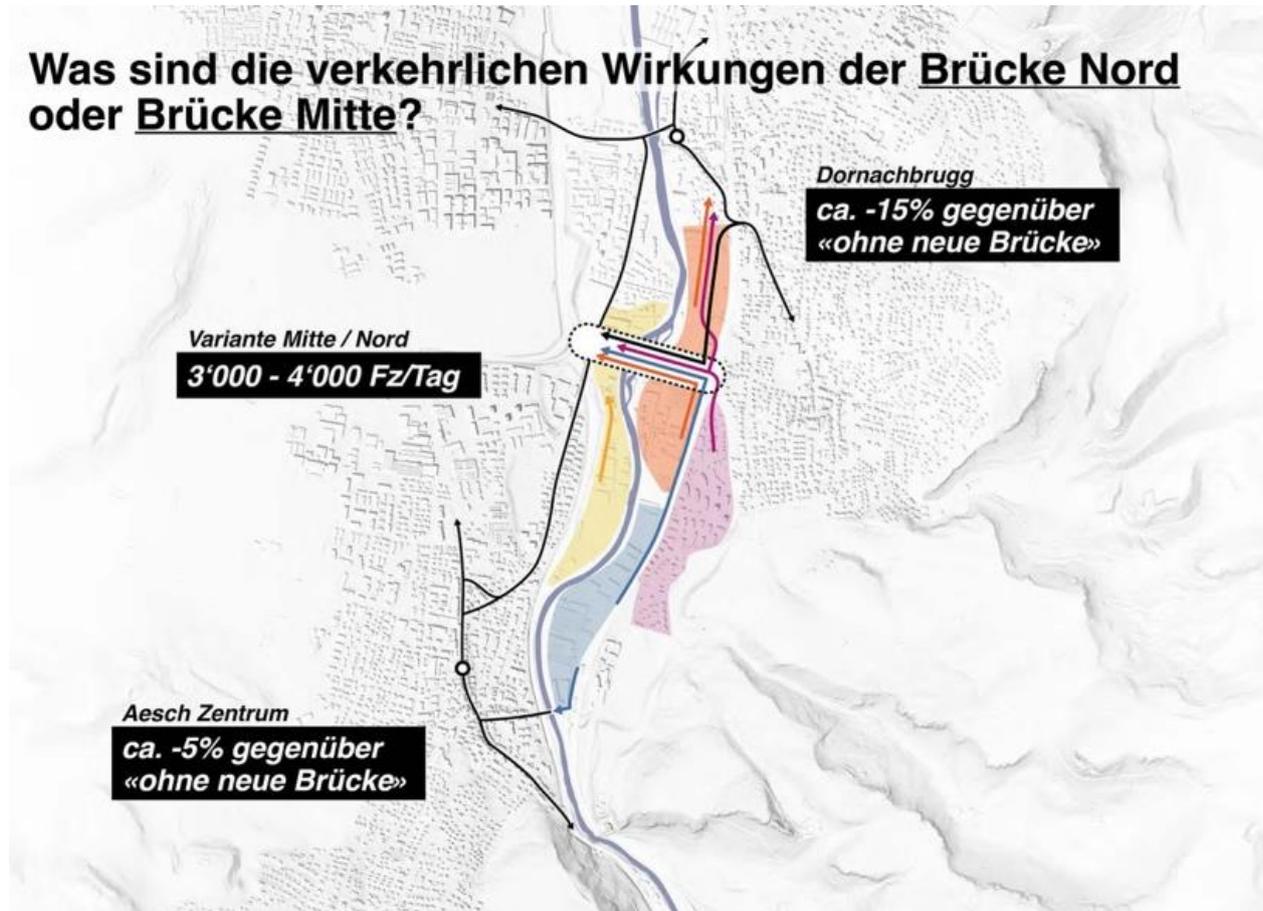
Die beiden Varianten Nord und Mitte wurden nach kritischer Prüfung im Fach- und Delegiertengremium verworfen. Sie sind funktional soweit nachvollziehbar, tragen aber zu wenig zu einer Entlastung Dornachbrugg bei, um die massiven Störungen des Flussraums zu rechtfertigen.

Sie weisen wenig räumliches und funktionales Vernetzungspotenzial auf. Besonders negativ ist die Zäsur durch den Auenwald und die Auswirkungen auf den Natur- und Erholungsraum an der Birs. Das Strassenprojekt ist auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs im regionalen Kontext ausgerichtet, lokal entstehen aber keine Vernetzungen im Birraum. Eine Aufwertung von Landschaft und Siedlungsraum wird behindert, wertvoller Wohn- und Arbeitsraum wird eingeschränkt.

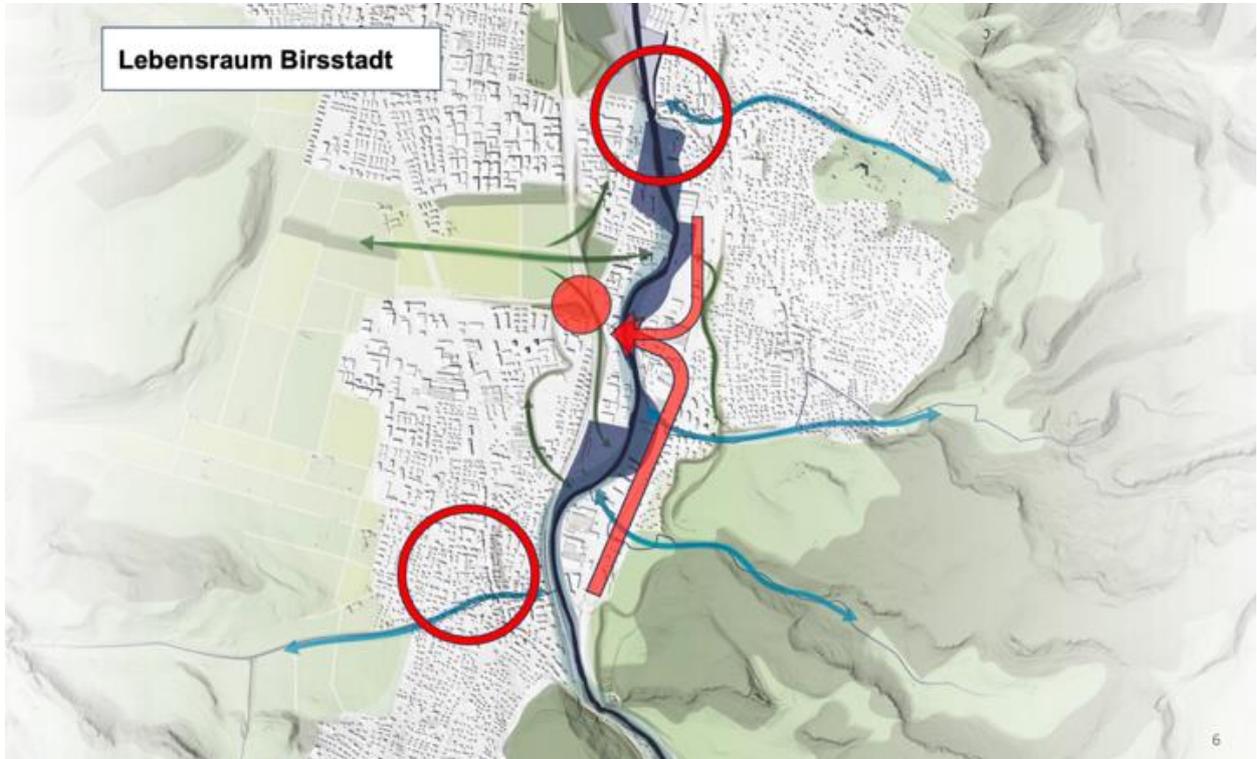


Darstellung der Variante Mitte (unten) und Nord (oben). Bei der Variante Mitte wurde zudem der Anschluss an die Widenstrasse geprüft.

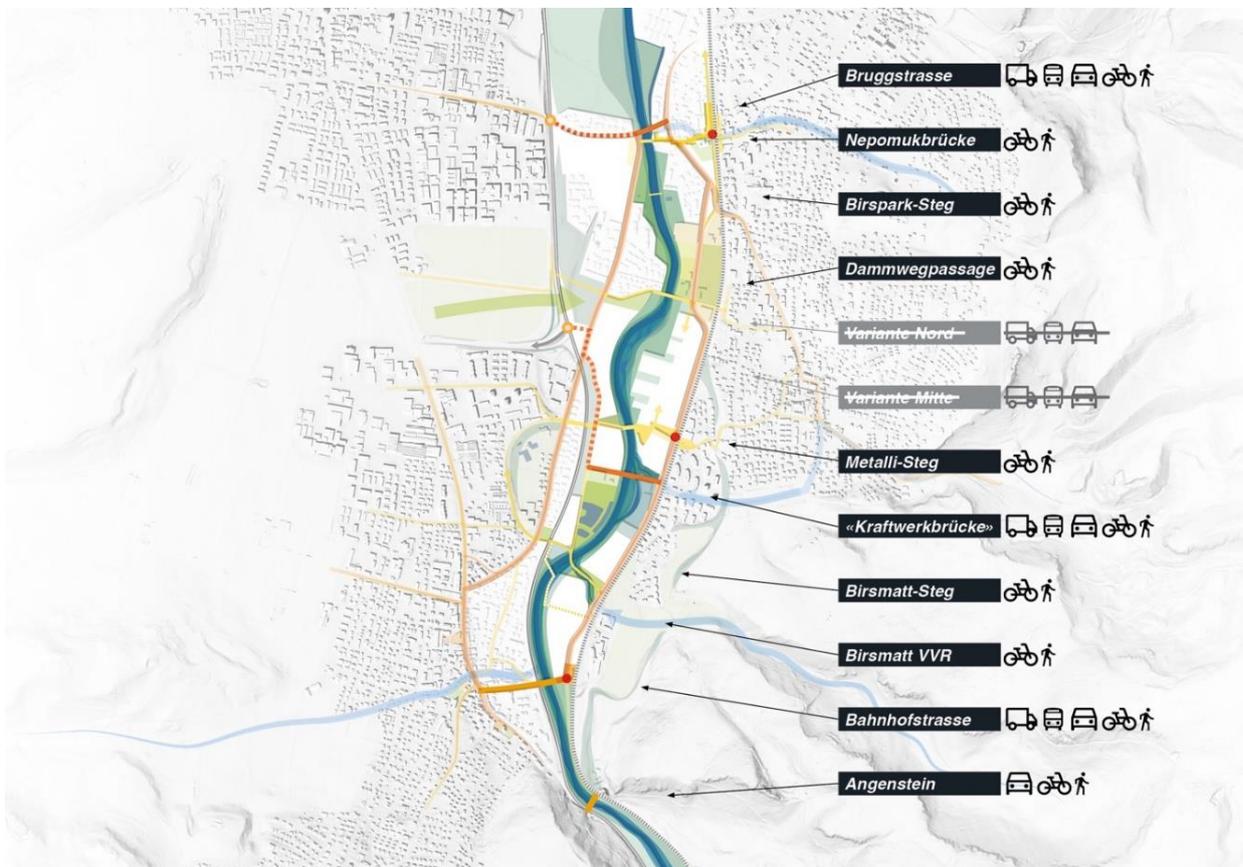
Der nachfolgende Vergleich zur Lage der Birsquerung mit einer Brücke für den Auto- und Lastwagenverkehr zeigt nur geringfügig Unterschiede. Die Erschliessungswirkung für die Entwicklungsgebiete ist bei der südlichen Lage einer Brücke sogar etwas besser.



Eine Zubringerfunktion muss immer im Gesamtkontext betrachtet werden. Die Testplanungsarbeit lebt dies mit der Systematik Lebensraum = Siedlungs-, Landschafts- und Bewegungsraum. Dabei spielen folgende Erkenntnisse eine Rolle: Ein Zubringer zur A18 vom Ostufer über die Birs an die Dornacherstrasse führt immer durch wichtige Teile des Lebensraumes. Sinnvoll und wichtig ist der Einbezug der zukünftigen Siedlungsentwicklung und der Landschaft. Zusammen mit der heutigen Situation ergeben sich daraus aber viel Potential und Synergien.



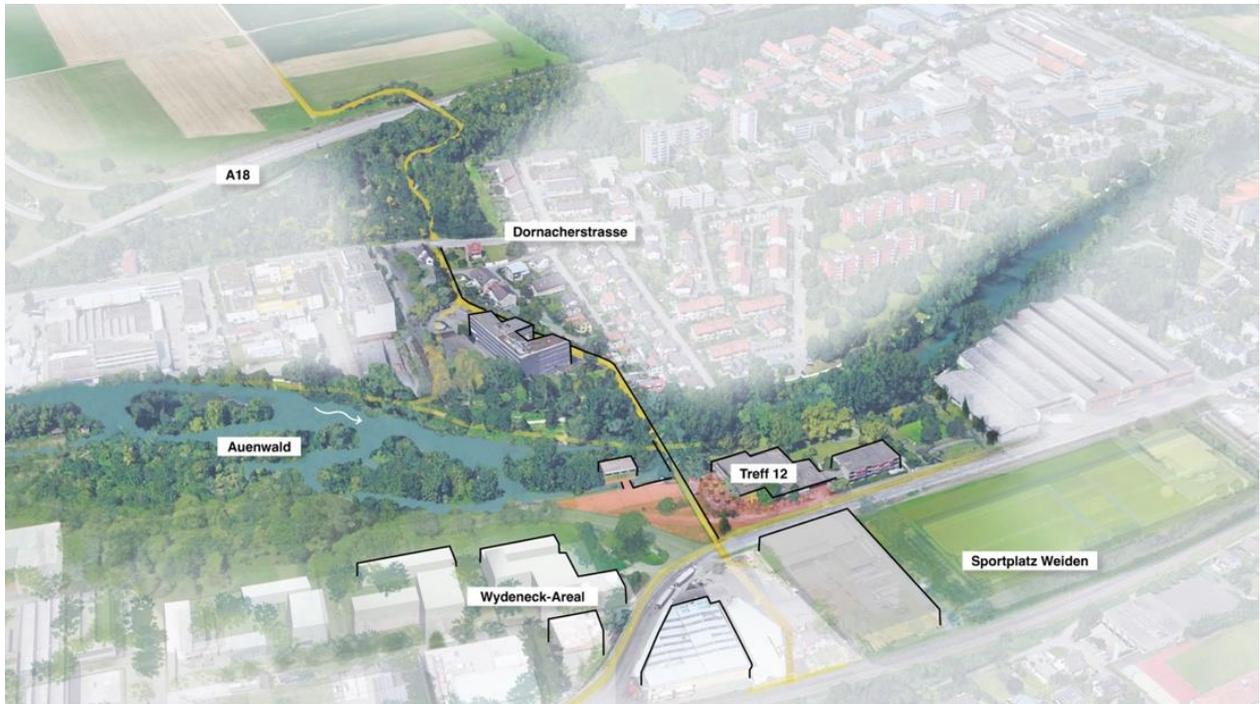
*Lebensraum Birsstadt im Zusammenspiel von Siedlung, Landschaft und Bewegung/Mobilität*



*Lage der Birsquerungen im Landschaftsraum: Die Varianten Nord und Mitte bilden eine starke Zäsur*

#### 4.3.7 Dammwegpassage

Die bestehende Dammwegpassage bleibt auch in Zukunft eine wichtige fussläufige (und neu velotaugliche) Querung der Birs. Ihre Bedeutung wird einerseits durch die Weiterentwicklung des Sportplatzes und des Treff 12 zum Sportcampus Weiden mit vielfältigen Aktivitäten und andererseits durch die Verknüpfungen über den Birspace hinaus gesteigert: Im Westen führt der Weg nun über die A18 in die weite Landschaft, im Osten werden wie bisher die Schulhäuser Brühl/Bruggweg über die Bahnlinie mit dem Birspace verbunden.



#### 4.3.8 Möglicher neuer Birspark-Steg

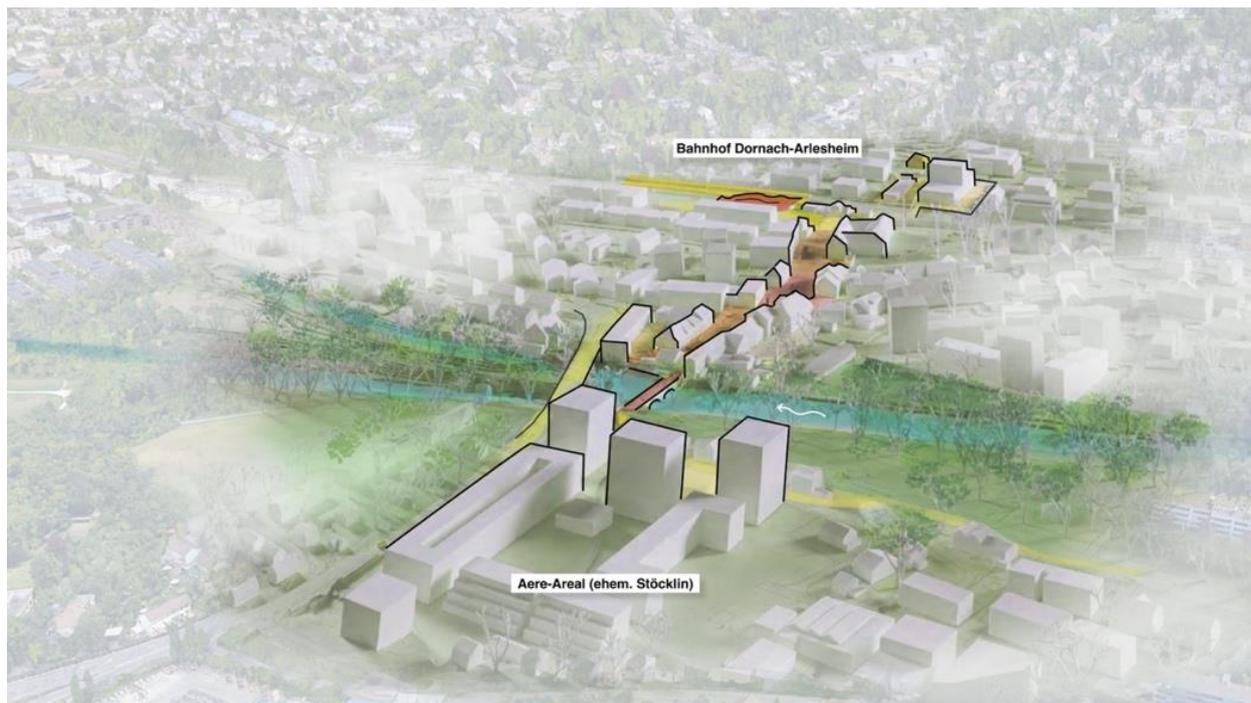
Der Birspark wird seinem Namen endlich gerecht: Zusätzlich zum aufgewerteten Ufer Seite Neu-Aesch bekommt der Park die bisher fehlende Dornacher Seite um das Schwimmbad und den Teich. Der grosse Grünraum sollte durch den Birspark-Steg eine direkte Verbindung über die Birs erhalten, welche zudem die Anbindung von Neu-Aesch an den Bahnhof Dornach-Arlesheim für den Langsamverkehr verbessert.



#### 4.3.9 Bruggstrasse / Neuarlesheimerstrasse & Nepomukbrücke

Die beiden Brücken verbinden bereits heute zwei unterschiedliche Massstäbe: Im regionalen Massstab ermöglicht die Strassenbrücke die Verbindung beider Talseiten für alle Verkehrsteilnehmer und den direkten Anschluss an die Autobahn A18. Die Nepomukbrücke dient der lokalen Vernetzung zu Fuss oder mit dem Velo und verbindet den Bahnhof Dornach-Arlesheim mit dem Bruggfeld. Es handelt sich um eine Stadtachse zwischen Stöckli-Areal in Neu-Aesch und dem Kloster- und Bahnhofareal in Dornach.

Der historische und kulturelle Wert dieser Birsquerung wird durch die qualitätsvolle Aufwertung der verschiedenen Platz- und Gassenräume wieder erlebbar. Durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum profitieren nicht zuletzt die umliegenden Nutzungen wie das Kloster, der Markt, die Geschäfte, die Gasthäuser und viele mehr. Gestärkt wird die Identität durch Treffpunkte und neu durch den Markt.



#### 4.4 Zusammenfassung der Erkenntnisse

Die Einbettung aller Entwicklungsprojekte muss ins Gesamtbild Lebensraum Zukunft Birsstadt passen. Die Vermeidung von Einzelaktionen ist wichtig, auch wenn sie die Umsetzung nicht einfacher macht. Da aber ohnehin politische Hoheiten, Verfahrensprozesse und Finanzierungssysteme besser ineinandergreifen müssen, mag dieser ganzheitliche Ansatz eine Chance sein. Denkbar und empfohlen wird ein Gebietsmanagement, das in die bestehenden Organisationsformen der Birsstadt eingebettet sein könnte.

##### 4.4.1 Landschaftsraum

- Die Zukunft der Landschaft ist ein wesentlicher und entscheidender Faktor für die Potentialentwicklung der Birsstadt.
- Der Naturraum an der Birs und Flussraum der Birs ist mit der Perspektive Siedlungsentwicklung unter Druck, ein vorsorglicher und nachhaltiger Umgang ist angezeigt.
- Die Birs braucht in diesem Abschnitt wieder mehr Raum.
- Hochwasserschutz, Ökologie und Erholung können ganzheitlich entwickelt werden, brauchen aber Raum.
- Die Vernetzung der beiden Birsufer, Dörfer und Landschaftsräume muss gestärkt werden.
- Beide Gemeinden und Kantone wenden sich gemeinsam und verstärkt der Birs zu und stellen sie ins Zentrum der Entwicklung.

#### 4.4.2 Siedlungsraum

- Der Raum wird zukünftig noch besser mit ÖV angebunden und hat dadurch Potential verkehrsrarmer Wohnraum zu werden. Insbesondere in Verbindung mit einer Aufwertung des Flussraums.
- Die zukünftige Hauptentwicklung findet unmittelbar am Flussraum statt. Hier liegen die mittelfristigen Bauerwartungszonen, sei es für Wohnungen, aber auch für Dienstleistung, Gewerbe und Industrie. Umso wichtiger ist die klare, einfache und integrale Entwicklungsstrategie.
- Neu-Aesch soll als bestehende und sich neu entwickelnde Identität beachtet werden. Neue Maststäbe treten heute schon stark in Erscheinung. Umso mehr verlangt das eine Sorgfalt für die bestehenden Wohngebiete.
- Die Planung auf dem Areal Wydeneck (ehemals Swissmetall) nimmt das Entwicklungspotential des Ortes voraus und zeigt auf, wie städtebauliche Verdichtung, Nutzungsmix und landschaftliche Aufwertung integral gedacht werden können.

#### 4.4.3 Bewegungsraum

- Die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse müssen verträglich gestaltet werden.
- Es gibt sinnvolle Korridore für die Erreichbarkeit der Autobahn A18, S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee, Erholungsräume und Siedlungspotentiale.
- Die Ortsteile Dornachbrugg und Aesch Dorf sind gleichermaßen zu schützen bzw. in die Betrachtung zu der verkehrlichen Entwicklung auf der Strasse einzubeziehen.
- Die vielen Potentiale im Birspace der beiden Gemeinden müssen bei der Vernetzung einbezogen werden.
- Es gibt valable Brückenkorridore für alle Verkehrsformen. Diese bilden städtebauliche und landschaftliche Formen, welche die heutige und zukünftige räumliche Qualität beeinflussen und als Schlüsselstrukturen in der Planung berücksichtigt werden sollen.
- Die Anbindung an die A18 bietet die Chance, die Nutzungen mit Schwerverkehr im Raum zu belassen und das durch zukünftige Entwicklung entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen zu bewältigen, ohne die bestehenden Zentren zu belasten.

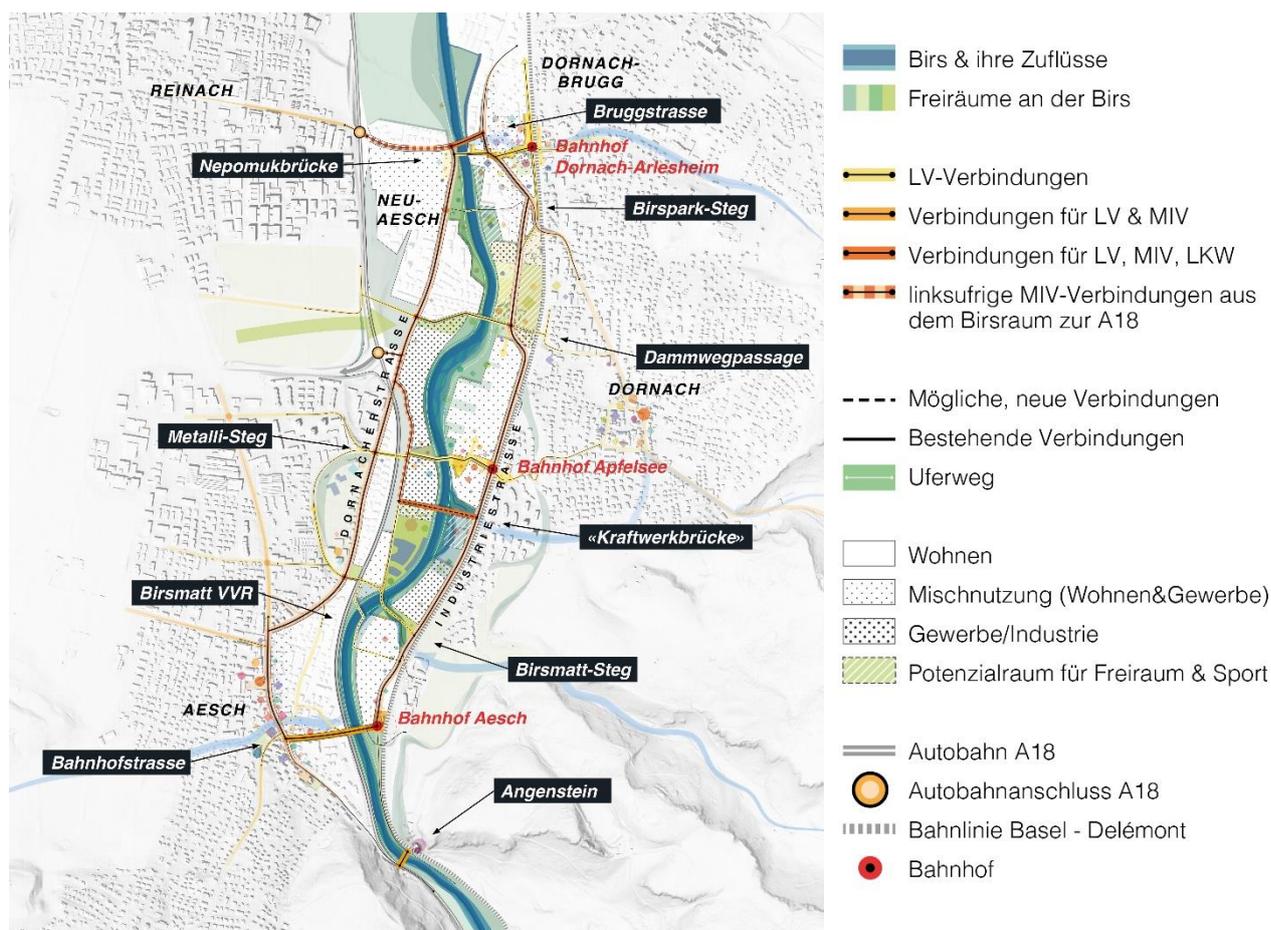
### 4.5 Syntheseplan

Der Syntheseplan integriert sämtliche relevanten Erkenntnisse des gesamten Prozesses und zeigt ein integrales Zukunftsbild des Birspace. Die verschiedenen Bewegungs-, Landschafts- und Siedlungsräume entlang der Birs sind miteinander abgestimmt und stehen in Beziehung zu den umliegenden Quartieren, Naturräumen, Infrastrukturen und Nutzungen.

Dieser Syntheseplan bildet das Grundgerüst für die zukünftigen Entwicklungen und veranschaulicht die räumlichen und funktionalen Potenziale im gesamten Birspace. Daraus lassen sich konkrete Schritte zur Umsetzung ableiten und initiieren.

Der Birspace ist in alle Richtungen gut vernetzt. Quer und längs der Birs gibt es zahlreiche lokale Verbindungen, mit dem Fokus auf eine verträgliche und dem Ort angepasste Mobilität. Die unmittelbare Lage an der Bahnlinie mit drei Bahnhöfen, zwei Tramlinien, der Autobahn A18 und regionalen Velorouten wird dann zum Vorteil, wenn die räumliche und funktionale Integration in den Birspace ganzheitlich erfolgt.

Die mit dem Potential der Siedlungsentwicklung verbundene verkehrliche Belastung soll ausgewogen und mit einer starken Komponente des öffentlichen Verkehrs und dem notwendigen Fuss- und Velowegnetz aufgefangen werden. Die Strassenverbindung zur A18 wird grossmehrheitlich mit der Kraftwerkbrücke abgedeckt. Damit verbunden ist eine Vertiefung und Machbarkeitsprüfung. Damit soll der effektive Nutzen, weitere Rahmenbedingungen und die Gesamtwirkung im Entwicklungsraum thematisiert werden. Es ist offensichtlich, dass die Aufgabe interkantonal und interkommunal gelöst werden muss. Der Nutzen eines gut funktionierenden Strassensystems wird auch für die Bauzeit der verschiedenen Entwicklungsgebiete gesehen. Der Entlastungsnutzen von Dornachbrugg steht nicht mehr im Vordergrund, er ist bei allen Varianten eher moderat. Immerhin hat die Kraftwerkbrücke den Vorteil, dass sie für beide Gemeinden ausgeglichen wirken kann.



Syntheseplan (grössere Darstellung siehe Anhang)

#### 4.6 Beurteilung der Erkenntnisse durch die Bevölkerung

An der Abschlussveranstaltung zeigte sich, dass grosser Konsens zum Potential des Lebensraums besteht. Viele Stimmen betonten den Wert der landschaftlichen Qualitäten, zu der Sorge getragen werden muss. Dies betrifft die Ökologie und den Erholungswert. Die Siedlungsentwicklung wurde als Potential wahrgenommen.

Es gab auch kritische Äusserungen, die den Prozess beleuchten. Dieser wurde kaum in Frage gestellt. Hingegen gab es Voten, die die Wissenschaftlichkeit der Lösungssuche vermissen. Diese Sichtweise fokussierte auf einzelne Raumelemente, wie zum Beispiel die Strassenprojekte. Die Kritik war teilweise berechtigt, lässt aber den integralen Blick ausser Acht. Diesbezüglich muss gerade die Raumplanung einen gesamtheitlichen Ansatz verfolgen, der technische Wissenschaften berücksichtigt, diese aber mit allen anderen Aspekten des Lebensraumes überlagert. Das partizipative Verfahren versuchte dies zu beleuchten.

## 5. Umsetzungsagenda



*Modell des Birsraums*

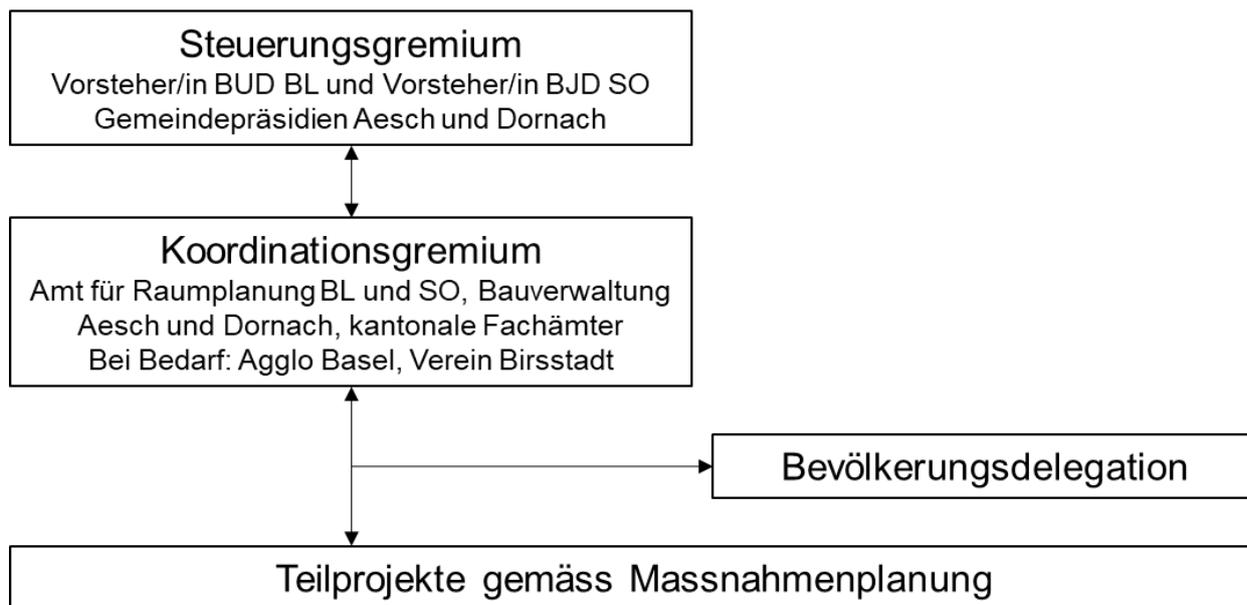
### 5.1 Umsetzungsorganisation

Die Umsetzung des Syntheseplans erfolgt durch räumliche und thematische Vertiefungen in den nachfolgend beschriebenen Teilprojekten der Umsetzungsagenda. Zur Steuerung und Koordination dieser Arbeiten wird eine Umsetzungsorganisation eingesetzt, welche den Syntheseplan periodisch überprüft und aktualisiert. Bei Bedarf können auch weitere Teilprojekte initiiert werden.

Die Umsetzungsorganisation wird durch die beteiligten Partner gemeinsam getragen. Sie bezieht die relevanten Gremien, Akteure und die Öffentlichkeit in geeigneter Weise ein, koordiniert die Planungsprozesse, initiiert Planungen und Projekte und begleitet die Umsetzung. Ziel ist es, die gewünschte Entwicklung im Sinne des Syntheseplans zu definieren, die Schlüsselprojekte zu begleiten und die entsprechenden Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Die Zusammensetzung der Umsetzungsorganisation ist in nachfolgendem Organigramm dargestellt.

Das Koordinationsgremium ist der Kern der Umsetzungsorganisation. Es koordiniert die Umsetzung des Syntheseplans, ist die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Teilprojekten und Projektbeteiligten und führt die Umsetzungsagenda. Das Gremium legt dem Steuerungsgremium bei Bedarf Vorgehensvorschläge und Entscheidungsrundlagen vor. Die Sitzungen des Koordinationsgremiums finden 3-4 mal pro Jahr statt. Die Leitung des Koordinationsgremiums liegt bei den beiden Raumplanungsämtern, sie sind auch zuständig für die Organisation. Kantonale Fachämter und weitere Interessenvertretungen werden bei Bedarf mit einbezogen.

Dem Steuerungsgremium obliegt die strategische Führung. Es fällt wichtige Grundsatz- und Richtungsentscheide und kann Anträge an den Regierungsrat bzw. die Gemeinderäte stellen. Gemeinsam mit dem Koordinationsgremium und den weiteren Projektbeteiligten stellt es die Qualität der räumlichen Entwicklung im Sinne des Syntheseplans sicher. Die Sitzungen finden 1-2 mal pro Jahr statt. Die Sitzungen des Steuerungsgremiums können zusammen mit dem Koordinationsgremium stattfinden.



#### Umsetzungsorganisation «Zukunft Birsraum»

Die Öffentlichkeit, repräsentiert durch die Bevölkerungsdelegation, wird im Sinne einer partizipativen Begleitung der Umsetzung, in der Regel einmal jährlich in geeigneter Weise mit einbezogen. Die Teilprojekte können federführend auch im Rahmen von anderen, bereits bestehenden Projektorganisationen bearbeitet werden. Dies gilt beispielsweise für Massnahmen, welche sich auf dem zukünftigen Netz der Velovorzugsrouten befinden.

## 5.2 Massnahmenplanung

Zur Erreichung des im Synthesepan festgehaltenen Zukunftsbildes sind verschiedene Massnahmen erforderlich. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Teilprojekte, welche aus der Testplanung hervorgehen, die hauptverantwortlichen Stellen und die Planungszeiträume. Die Reihenfolge folgt dem Lauf der Birs.

Teilprojekt	Federführung	Planungshorizont
Masterplan Bahnhof Aesch und Birmatt	Gemeinde Aesch	Ab 2025
Velobrücke «Birmatt-Steg» (Varianten)	Tiefbauamt Basel-Landschaft	Ab 2025
«Kraftwerkbrücke»: Anbindung Strassenverkehr an die A18	Machbarkeitsstudie: Tiefbauamt Basel-Landschaft Projektierung: noch zu definieren	Ab 2024
Zentrale Achse für Fussgänger und Velo über den «Metalli-Steg»	Gemeinde Dornach	Ab 2024
Gewerbe und Industrie Weidenstrasse / Dornacherstrasse Aesch	Gemeinde Aesch	Ab 2024
Birs-Auen Wydeneck	Konzeptionelle und planerische Grundlagen (Nutzungsvorstellungen): Gemeinde Dornach Revitalisierung: Amt für Umwelt Solothurn	Ab 2024
Birspark Aesch (-Dornach)	Gemeinde Aesch	Ab 2024
Revitalisierung Gewässerraum Birs (Konzeptarbeiten)	Amt für Umwelt Solothurn, Tiefbauamt Basel-Landschaft	2025-2027
Wiederverwendung alte Birsbrücken Münchenstein	Tiefbauamt Basel-Landschaft	2024

## Masterplan Bahnhof Aesch und Birmatt

---



### *Kurzbeschreibung:*

Im Raum vom Bahnhof Aesch bis zur Birmatt gehört räumlich und funktional vieles eng zusammen. Zurzeit werden insbesondere im Bereich Mobilität viele Einzelprojekte von Bund, Kanton und Gemeinde im Umfeld des Bahnhofes Aesch diskutiert und auch vorangetrieben. Eine Gesamtkoordination soll die Potentiale und Abhängigkeiten einordnen, die sich insbesondere aufgrund des verbesserten öV-Angebots ergeben.

Folgende Fragestellungen sind zu betrachten:

- Mögliche Entwicklungen und Transformationen bestehender Areale in den Gebieten Bahnhof Aesch und Birmatt
- Entwicklung Bahnhof Aesch unter Berücksichtigung aller bekannter Vorhaben und Projekte zur multimodalen Verkehrsdrehscheibe
- Mitwirkung aller am Perimeter beteiligten Stakeholder, Gemeinden Duggingen und Dornach

### *Ziele:*

- Räumliches und verkehrliches Leitbild für die Entwicklung des Gebiets Bahnhof Aesch und des Gebiets «Birmatt»
- Abstimmung Siedlungsentwicklung auf Vorhaben und Projekte im Umfeld des Bahnhofs Aesch (verbesserte öV-Anbindung, Velovorzugsroute und Anbindung A18 etc.)
- Landschafts- Siedlungs- und Mobilitätskonzept
- Nutzungsbestimmungen
- Massnahmenplan, Etappen, Schlüsselstellen

### *Projektperimeter:*

Bahnhof Aesch – Ramstelbach – Birs – Bahnlinie bzw. Duggingen

### *Koordinationsbedarf:*

Erschliessungssystem Industriestrasse – Birsquerung / Zufahrt A18, Ortsplanungsstrategie Gemeinde Aesch

### *Beteiligte:*

Gemeinde Aesch, Amt für Raumplanung Basel-Landschaft, Tiefbauamt Basel-Landschaft

### *Federführung:*

Gemeinde Aesch in Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumplanung Basel-Landschaft

### *Planungshorizont:*

Ab 2025

## Velobrücke «Birmatt-Steg» (Varianten)

---



### *Kurzbeschreibung:*

Die Querung der Birs im Raum Birmatt ist ein Netzelement der Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten im Birsraum und letztlich in der Birsstadt. Neben der möglichst direkten Verbindung ist die Einbindung ins lokale Netz und die Abstimmung in die zukünftige Raumentwicklung wichtig.

Die Umsetzung einer 1. Etappe der Velovorzugsroute (BL) bzw. Velovorrangroute (SO) auf der West- und Ostseite der Birs ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation. Die Planungsarbeiten erfolgen in der Federführung der beiden Kantone. Der Beginn der Umsetzung ist bis 2028 vorgesehen.

Die Testplanung «Zukunft Birsraum» liefert einen Input für die laufende Planung der Velovorzugsrouten, welche im Rahmen dieser Planung aufgegriffen bzw. berücksichtigt werden soll. Dabei sind die Koordination und Abstimmung im Raum und Überlegungen der Testplanung zu beachten.

---

### *Ziele:*

- Weiterführung der fortgeschrittenen Planung der Velovorzugsrouten
  - Abstimmung mit zukünftigen Siedlungsentwicklung sicherstellen
  - Synergien mit Natur- und Landschaftskonzeptionen ermöglichen
- 

### *Projektperimeter:*

Raum Birmatt

---

### *Koordinationsbedarf:*

Erschliessungssystem Industriestrasse, Ortsplanungsstrategie der Gemeinde Aesch

---

### *Beteiligte:*

Tiefbauamt Basel-Landschaft, Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn, Gemeinden Aesch und Dornach

---

### *Federführung:*

Tiefbauamt Basel-Landschaft

---

### *Planungshorizont:*

Ab 2025

---

## «Kraftwerkbrücke»: Anbindung Strassenverkehr an die A18



### *Kurzbeschreibung:*

Die Zubringeranlage A18 mit Zufahrtsstrassen (Industriestrasse, Weidenstrasse, Brücke, Anschlüsse Dornacherstrasse etc.) ist ein Netz von kantonalen und kommunalen Strassen. Es soll eine starke räumliche Identität der Brückenköpfe und ihrer Umgebung entwickelt werden, die zu urbanen und landschaftlichen Mehrwerten führt (Perlenkette).

### Spezifische Herausforderungen:

- Blick auf das Gesamtsystem und Einbindung der Achse Industriestrasse in Dornach und Aesch
- Machbarkeit von Knoten wie Dornacherstrasse, Weidenstrasse, etc.
- Abgleich mit Netzvorstellung und Netzplanung in beiden Kantonen
- Raumplanerische Vorgaben Birsstadt
- Klärung mit privaten Investoren wie Primeo und mit Konzessionären
- Entwicklung von Nutzungsvorstellungen Sport (Tennishalle), Parkierung (Anschluss Erholungsgebiet) u.a.

### *Ziele:*

- Sicherung eines Brückenkorridders zur Verbindung der Entwicklungsgebiete an der Birs in Dornach und Aesch und für die Anbindung des Ostufers an die A18
- Sicherung eines integralen Erschliessungssystems
- Ermöglichen einer möglichst siedlungsverträglichen Anbindung der Industriestrasse und deren Anrainerareale an den Anschluss Aesch an die A18.

### *Projektperimeter:*

Korridor Ramstelbach / Industriestrasse Dornach bis Weidenstrasse Aesch / Dornacherstrasse Aesch

### *Koordinationsbedarf:*

Revitalisierung Birs, Ortsplanungsstrategie Aesch und Dornach

### *Beteiligte:*

Tiefbauamt Basel-Landschaft, Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn, Gemeinden Aesch und Dornach, Agglomerationsprogramm Basel

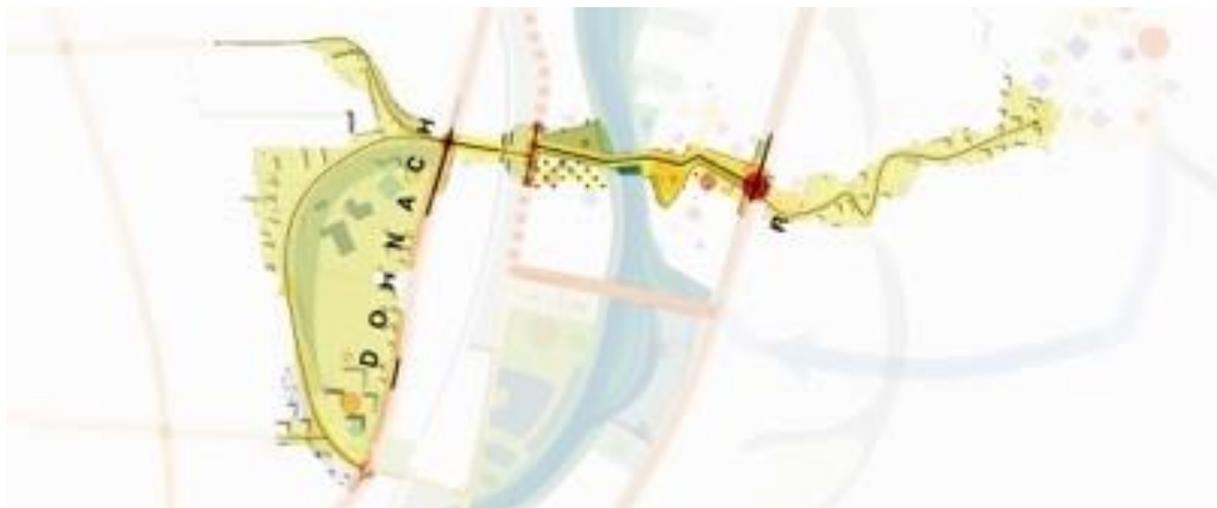
### *Federführung:*

Machbarkeitsstudie: Tiefbauamt Basel-Landschaft  
Projektierung: noch zu definieren

### *Planungshorizont:*

Ab 2024

**Zentrale Achse für Fussgänger und Velo: Gartenbad Aesch – «Metalli-Steg» – Wydeneck – Dornach Apfelsee**



---

*Kurzbeschreibung:*

Die Verbindung zwischen Gartenbad Aesch und der neuen Haltestelle Dornach Apfelsee wird zu einer zentralen Achse des Birsraumes. Wesentliche Elemente sind die Aufwertung des «Metalli-Stegs», die Öffnung des Areals Wydeneck und die räumliche Einbindung der Haltestelle Dornach Apfelsee.

Die Haltestelle Dornach Apfelsee mit dem geplanten Viertelstundentakt ist Schlüsselpunkt für die nachhaltige Entwicklung vor Ort und für die Vernetzung mit allen Mobilitätsformen. Daher sollte sie, losgelöst vom eigentlichen Infrastrukturprojekt der SBB, als interkommunales und interkantonales Projekt aufgefasst werden. Das betrifft die Unterquerung der Bahn für Fuss- und Veloverkehr und die Verbindungen in die Quartiere. In einem nächsten Schritt ist das Leistungsprofil der Haltestelle Dornach Apfelsee an sich und im Zusammenspiel mit den beiden benachbarten ÖV-Drehscheiben Dornach-Arlesheim und Aesch zu schärfen.

Die Nutzungsplanung für das Areal Wydeneck wird weiter vorangetrieben. Als kurzfristige Sofortmassnahme kann die (teilweise) Öffnung des Areals für eine öffentliche Nutzung umgesetzt werden.

---

*Ziele:*

- Einbindung und räumliche Verknüpfung der Öffnung des Areals Wydeneck
- Begleitung der Inbetriebnahme und Schärfung des Leistungsprofils der Haltestelle Dornach Apfelsee
- Etablierung einer durchgehenden Fussweg- und Veloverbindung mit neuem «Metalli-Steg»

---

*Projektperimeter:*

Aesch Gartenbad – Haltestelle Dornach Apfelsee

---

*Koordinationsbedarf:*

PGV SBB, Ortsplanungsrevision Dornach, Arealentwicklung HIAG

---

*Beteiligte:*

Gemeinden Dornach und Aesch, Kantone Solothurn und Basel-Landschaft, SBB, HIAG

---

*Federführung:*

Gemeinde Dornach

---

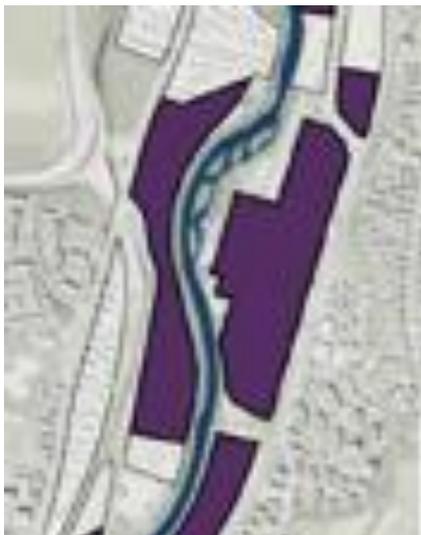
*Planungshorizont:*

Ab 2024

---

## Gewerbe und Industrie Weidenstrasse / Dornacherstrasse Aesch

---



---

**Kurzbeschreibung:**

Gegenüber dem Wydeneck-Areal ist längerfristig eine Weiterentwicklung/Transformation der bestehenden Nutzung zu erwarten.

Spezifische Herausforderungen:

- Einbindung Strassenführung Kraftwerkbrücke–Dornacherstrasse
  - Strategie Siedlung-Landschaft-Nutzung
- 

**Ziele:**

- Zukunft Industrie und Gewerbe
  - Sorgfalt am Birsufer
  - Potential am unmittelbaren Anschluss A18 nutzen
- 

**Projektperimeter:**

Industrie- und Gewerbezone Weidenstrasse

---

**Koordinationsbedarf:**

Ortsplanungsstrategie Aesch

---

**Beteiligte:**

Gemeinde Aesch, Amt für Raumplanung Basel-Landschaft

---

**Federführung:**

Gemeinde Aesch

---

**Planungshorizont:**

Strategie ab 2024

---

## Birs-Auen Wydeneck



### *Kurzbeschreibung:*

Der Masterplan für das Wydeneck-Areal sieht vor, dass im natürlichen Bogenverlauf der Birs längs des östlichen Ufers ein halbnatürliches Auensystem entstehen soll. In der Dynamik der sich stetig verändernden Flussauen wird hier ein Vorranggebiet für die Natur mit hohem ökologischem Wert ausgewiesen.

### *Ziele:*

- Erstellen der konzeptionellen und planerischen Grundlagen, welche die Nutzungsvorstellungen für das Gebiet betreffen (Gemeinde Dornach)
- Revitalisierung der Birs im Sinne einer Auenlandschaft (Amt für Umwelt Solothurn)

### *Projektperimeter:*

Birs-Auen im Wydeneck-Areal

### *Koordinationsbedarf:*

Nutzungsplanung Wydeneck, Revitalisierung Gewässerraum Birs, Birspark Aesch

### *Beteiligte:*

Gemeinde Dornach, Amt für Umwelt Solothurn, HIAG

### *Federführung:*

Konzeptionelle und planerische Grundlagen (Nutzungsvorstellungen): Gemeinde Dornach

Revitalisierung: Amt für Umwelt Solothurn

### *Planungshorizont:*

Ab 2024

## Birspace Aesch (- Dornach)

---



### *Kurzbeschreibung:*

Die Birs in Aesch ist sehr stark verbaut und befindet sich in einem schlechten ökomorphologischen Zustand. Aus diesem Grund hat sich die Gemeinde Aesch dazu entschlossen, einen Masterplan «Birs Gemeinde Aesch» zu erarbeiten mit dem Ziel, die Birs zukünftig mit Revitalisierungsmassnahmen und anderen Massnahmen bestmöglich aufzuwerten und somit hochwertige Orte für die Bevölkerung und Natur zu schaffen. Die Planung des Birspace auf der Seite Neu-Aesch wurde im Rahmen des Masterplans «Birs Gemeinde Aesch» bereits gestartet. Mit dem Birspace soll ein grösserer Erholungsraum an der Birs im Raum Aesch entstehen. Gleichzeitig kann die Idee der Verbindung über die Birs nach Dornach geprüft werden. Die Vorschläge zu einer gemeinsamen Entwicklung an beiden Ufern zielt auf die symbolische Wirkung für die Zusammenarbeit beider Gemeinden und thematisiert eine räumliche Zuwendung an das Birsufer. Bezüglich Nutzungszusammenarbeit hätte ein über die Birs erweitertes Projekt das Angebot der verbesserten Erreichbarkeit der Dornacher Badeanstalt.

---

### *Ziele:*

Überkommunale Zuwendung zur Birs in einem Freizeitraum sowie Aufwertung des ökomorphologischen Zustandes der Birs

---

### *Projektperimeter:*

Nepomukbrücke bis Südende Birspace Aesch

---

### *Koordinationsbedarf:*

Revitalisierung Gewässerraum Birs, Birs-Auen Wydenneck

---

### *Beteiligte:*

Gemeinden Aesch und Dornach, Tiefbauamt Basel-Landschaft, Amt für Umwelt Solothurn

---

### *Federführung:*

Gemeinde Aesch

---

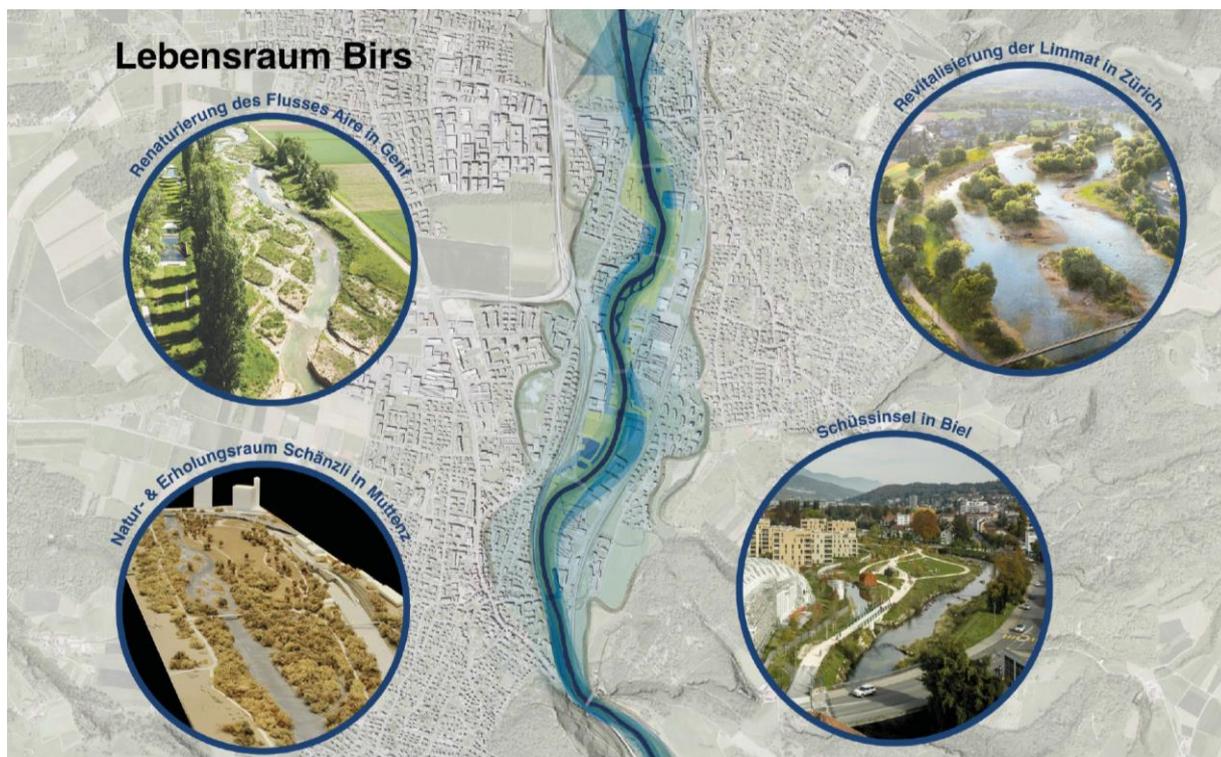
### *Planungshorizont:*

Ab 2024

---

## Revitalisierung Gewässerraum Birs

---



### *Kurzbeschreibung:*

Die Birs mit den Auen und Uferbereichen ist eine wichtige Landschaftsader und ein Schlüsselement in der Birsstadt. Die Revitalisierung des Gewässerraums soll in Koordination mit den weiteren Funktionen und Interessen der Siedlungsentwicklung und der Erholungsstrukturen vorangetrieben werden. Auf Seite der Gemeinde Aesch wird zurzeit ein Masterplan «Birs Gemeinde Aesch» erarbeitet, welcher ebenfalls solche Themen aufnimmt.

---

### *Ziele:*

- Strategie zu möglichen Umsetzungsetappen
  - Abstimmung mit der Wassernutzung
  - Abstimmung Siedlungsentwicklung, Erholungsnutzung und Ökologie
  - Sicherung und Schutzbestimmungen
  - Harmonisierungen Gewässerraum
- 

### *Projektperimeter:*

Gewässerraum Angenstein – Nepomukbrücke

---

### *Koordinationsbedarf:*

Siedlungsentwicklung, Erholungsnutzung, Wassernutzung, Birs-Auen Wydeneck, Birsark Aesch u.a.

---

### *Beteiligte:*

Amt für Umwelt Solothurn, Tiefbauamt Basel-Landschaft, Gemeinden Dornach und Aesch

---

### *Federführung:*

Amt für Umwelt Solothurn, Tiefbauamt Basel-Landschaft

---

### *Planungshorizont:*

Konzeptarbeit 2025-2027

---

## Wiederverwendung alte Birsbrücken Münchenstein

---



### *Kurzbeschreibung:*

Die alten Stahlfachwerksbrücken der SBB über die Birs in Münchenstein haben das Gebrauchsalter erreicht. Beide Brücken sollen nacheinander «unter Betrieb» ersetzt werden. Die Wiederverwertung bzw. Entsorgung soll geprüft werden. Dabei spielen Sanierungskosten, Verwertungsort und Bauablauf vor Ort eine wichtige Entscheidungsgrundlage.

---

### *Ziele:*

- Wiederverwertung
  - Erhalt einer Identität im Birsraum
  - Reiz der Umnutzung mit Symbolwirkung
- 

### *Projektperimeter:*

Alter und möglicher neuer Standort für Brücken

---

### *Koordinationsbedarf:*

Sanierungsplanung SBB

---

### *Beteiligte:*

SBB, Tiefbauamt und Amt für Raumplanung Basel-Landschaft, HIAG, Gemeinden Aesch und Dornach, weitere

---

### *Federführung:*

Tiefbauamt Basel-Landschaft

---

### *Planungshorizont:*

Prüfung der Machbarkeit, Standorte für Lagerung: 2024

---

## 6. Fazit und Würdigung

### 6.1 Lebensraum

Dieser übergeordnete Begriff wird hier im partizipativen Verfahren mit den drei Themen Landschaft, Siedlung und Bewegung beschrieben. Es mag vereinfachend sein, deckte aber in den Diskussionen mit unterschiedlichen Interessensvertretern immer die wesentlichen Zusammenhänge ab. Gerade das Denken in den gegenseitigen Abhängigkeiten bringt viele Ideen und Bedingungen in die Bearbeitung eines Zukunftsbildes ein. Ein Abwägen und eine rücksichtsvolle Weiterentwicklung des Raumes wird sorgfältiger, der Dialog sogar bereichert.

Mit dem Begriff Bewegungsraum konnte ein ursprünglich impulsgebendes Thema ins ganzheitliche Denken eingegliedert werden. Ein singuläres Verbindungsstück Strasse über den Fluss, die Gemeinde- und die Kantonsgrenze wurde neu gedacht. Die Strasse, das Trassee, die Brücke, der Vorplatz, all diese Räume haben zwar verkehrliche Funktionen, sie sind aber gleichzeitig auch Aufenthaltsräume und sollen sich in die Natur, in die Stadtlandschaft und die Siedlungsstrukturen eingliedern.

### 6.2 Folgeprozess und Aktionsprogramm

Mit dem Abschluss der Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birspace» sollen die Erkenntnisse in einen Folgeprozess überführt werden. Eine Umsetzungsagenda ist vielfältig und wird viel Engagement erfordern. Dabei folgt die Umsetzungsagenda auch den Schwerpunktthemen, die 2024 sogar zur Auszeichnung mit dem Wakkerpreis geführt haben.

- Die sorgfältige Weiterentwicklung der bedeutenden Industrieareale
- Die Aufwertung des Natur- und Lebensraumes an der Birs
- Die Sicherung und Stärkung des reichen baukulturellen Erbes

### 6.3 Mobilität als Raum und Funktion

Neu soll nun ein ausgewogenes und gesamträumlich abgestimmtes Mobilitätsdenken zu den Gestaltungskriterien hinzukommen. Die Zukunft des Birspace soll sich räumlich, kulturell, ökologisch und eben auch funktional nachhaltig entwickeln. Dabei wird die Mobilität urban und multimodal gedacht. Effizienz und Suffizienz spielen eine wichtige Rolle. Einzelprojekte, wie Strassen müssen also immer möglichst vielen Kriterien gleichzeitig erfüllen, um sich auf einer Umsetzungsagenda halten zu können.

### 6.4 Dialog

Eine Mehrheit lobte die gute Form der Diskussionskultur. Eine Zielgerichtetheit bot Grundlage für einen offenen und ehrlichen Dialog. Kritik richtete sich auf die zu knappe Zeit. Gerne hätte man länger diskutiert und auch weiter getestet. Das soll als Aufforderung für den Folgeprozess gelten. Bezeichnend ist auch die Kompromissbereitschaft einer Minderheit, die die eigenen Interessen bzw. Forderungen hinten anstellt, um die Mehrwerte aus dem Gesamtbild Zukunft Birspace zu unterstützen.

Einzelne Teilnehmende äussern Kritik an der Unwissenschaftlichkeit des Dialoges und der Themenbearbeitung. Das wird ebenfalls gehört, zeigt aber auch, dass der ganzheitliche Ansatz noch nicht allseitig verstanden ist. Einzelne Projekte können zwar impulsgebend wirken, sie gehören aber immer in einen abgleichenden Dialog.



*Bewahren und neues muss zusammenwirken.*

## 6.5 Würdigung durch die Gemeinden

Der Rückblick zeigt, wie es möglich ist, aus einer blockierten Situation zu neuen Blickwinkeln und einem gemeinsamen Vorwärtsgehen zu kommen. Eine kompetente Projektkoordination, klärende Gespräche, externe Inputs, gegenseitiges Zuhören, aufeinander Zugehen und trotzdem für seine eigenen Interessen Einstehen waren miteinander vereinbar und ergaben Schritte in eine fruchtbare Richtung. Über die Zeit wuchs spürbar das Vertrauen zwischen allen beteiligten Gemeinwesen, was für den Erfolg in der betroffenen geografischen Situation unabdingbar ist.

Weil zuletzt immer auch Fragen der politischen Akzeptanz im Hintergrund von Positionierungen in kontroversen Diskussionen zwischen Behörden stehen, war der enge Einbezug einer repräsentativen und interessierten Gruppe aus der Bevölkerung zentral für das Gelingen des Prozesses. Es gelang, sich vom alleinigen Gedanken einer MIV-Querung zu lösen und zu einem integralen Bild des gesamten Birsraums zwischen unseren beiden Gemeinden zu gelangen. Eigentliche Perspektivenwechsel und Aha-Erlebnisse waren im Austausch der Delegierten häufig – ein eigentlicher Erkundungs- und Lernprozess setzte ein.

Nun gilt es, den Worten und Ideen Taten und Projekte – z.B. dem Standort Kraftwerksbrücke eine Machbarkeitsstudie folgen zu lassen. Auch in Bezug auf die vielen weiteren, entdeckten Möglichkeiten sollen Konkretisierungsschritte erfolgen. Wir als Gemeindepräsidien von Dornach und Aesch stehen dafür ein, dass wir den Birsraum nicht problemzentriert betrachten, sondern im Hinblick auf sein Potenzial, zur Lösungsfindung beizutragen, ohne seine wertvollen Qualitäten zu verlieren. Wir stellen dabei weder den Aspekt des Verkehrs, der Natur noch der Siedlungsentwicklung alleine ins Zentrum, sondern streben den ganzheitlichen Blick und den Ausgleich der Interessen an.

## 6.6 Würdigung durch die Kantone

Die Ausgangslage war herausfordernd. Im Rahmen der Planung des Zubringers Dornach-Aesch an die A18 herrschte Uneinigkeit über die Lage der künftigen Birsquerung, weil die Entwicklungen beidseits der Birs nicht aufeinander abgestimmt waren. Umso erfreulicher war es, dass sich die beiden Gemeinden Aesch und Dornach bereit erklärten, gemeinsam mit den Kantonen den gesamten Birsraum mit Fokus auf die Themen Siedlung, Landschaft und Mobilität nochmals integral zu betrachten, um Lösungen für neue Birsquerungen zu finden.

Die Vorgaben für diesen Prozess waren allerdings klar definiert. Es sollte ein zielgerichtetes Vorgehen gewählt werden und es sollten bis Ende 2023 Ergebnisse für mögliche Birsquerungen vorliegen. Diese Vorgaben wurden allesamt eingehalten. Innert kürzester Zeit wurde ein Vorgehenskonzept, dem alle 4 Beteiligten zustimmen konnten, erarbeitet und der Prozess wurde anfangs 2023 gestartet. An der öffentlichen Abschlussveranstaltung vom 24. November 2023 konnten schliesslich die Ergebnisse präsentiert werden.

Ein Lob geht an die Planungsteams, welche mit einem straffen Programm sehr gute Arbeit geleistet haben. Ein besonderer Dank geht aber auch an die Bevölkerung und insbesondere an die Delegierten, welche sich aktiv eingebracht und engagiert mitdiskutiert haben. Die Inputs waren sehr wertvoll und haben massgeblich zum Gelingen beigetragen.

Diese Art der Planung unter Beteiligung der Bevölkerung stellt die Zukunft der Raumplanung dar und steht entsprechend modellhaft für zukünftige Planungsvorhaben. Aus dem Prozess ist eine sehr gute Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn sowie den Gemeinden Aesch und Dornach entstanden, die weitergeführt werden soll. Es hat sich einmal mehr gezeigt, dass mit einer gemeinsamen Herangehensweise an komplexe Aufgaben, wie dies in der Birsstadt schon länger praktiziert wird, sehr gute Lösungen erarbeitet werden können.

## Anhang

