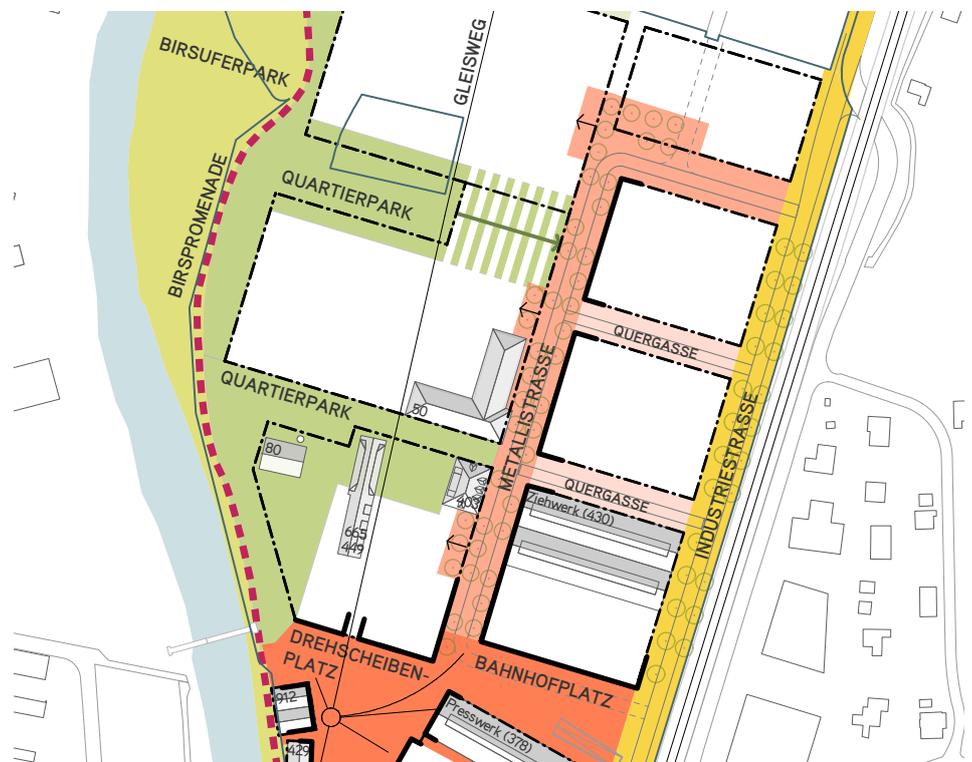


Metalli Wideneck: Masterplan



Impressum

Auftraggeber

HIAG

Löwenstrasse 51, 8001 Zürich

- Martin Durchschlag, Geschäftsführer
- Michele Muccioli, Arealentwickler

Auftragnehmer

Feddersen & Klostermann / Städtebau - Architektur - Landschaft

Neumarkt 6, 8001 Zürich

- Rainer Klostermann, dipl. Architekt ETH/SIA, Planer Reg A/FSU

STUDIO Brühlmann Loetscher Buson GmbH

Ausstellungsstrasse 21, 8005 Zürich

- Christoph Loetscher, dipl. Arch. ETH/SIA, MAS EPFL dév. territorial
- Marina Tsintzeli, Dipl. Ing. Architektin NTUA, MAS LA ETH

Fachplaner

Landschaftsarchitektur

- Studio Vulkan, Zürich: Dominik Bückers, Lene Zingenberg

Verkehrsplanung

- Rudolf Keller & Partner, Muttenz: Markus Stöcklin, Stefan Binder

Gesamtmobilität

- KONTEXTPLAN, Bern: Stefanie Ledergerber, Judith Bernet, Roland Uhler

Ökonomie

- Wüest Partner, Zürich: Marco Feusi, Andrea Thöny

Soziologie

- Christina Schumacher, Muttenz / Zürich

Nachhaltigkeit

- durable Planung und Beratung, Zürich: Jörg Lamster, Patrizia Russo

Altlasten

- CSD Ingenieure, Pratteln: Felix Huber

Bauingenieur

- Jauslin Stebler, Rheinfelden: Ralph Ammann

Übergangsnutzungen

- denkstatt, Basel: Barbara Buser, Baptiste Planche, Simone Crevoisier

Zürich, 11.9.2018

Zusammenfassung

Die HIAG beabsichtigt, das 2015 erworbene Areal der ehemaligen 'Swissmetal Industries' langfristig zu einem gemischt genutzten, attraktiven und zukunftsgerichteten Quartier zu transformieren. Die Umnutzung des funktional zur Agglomeration Basel gehörenden Areals in der Gemeinde Dornach (SO) ist in sämtlichen kommunalen, kantonalen und regionalen Planungsgrundlagen vorbereitet.



Abb. 1: Situationsplan Richtprojekt

Der vorliegende Masterplan wurde in einem mehrstufigen Planungsprozess erarbeitet. Aufbauend auf dem kommunalen Teilleitbild Widen wurde eine erste Vision erstellt. Diese bildete die Grundlage für eine Testplanung mit sechs interdisziplinären Teams. Der Masterplan wurde schliesslich auf der Basis der Synthese zur Testplanung erarbeitet. Die Bevölkerung wurde im Rahmen von zwei Veranstaltungen in den Prozess miteinbezogen.

Der Masterplan ist Grundlage für die Revision des Nutzungsplanes und des Zonenreglementes. Erst mit deren Inkrafttreten werden rechtsverbindliche Grundlagen vorhanden sein, um die Planung der ersten Bauetappe in Angriff zu nehmen. Der Masterplan hat gleichzeitig richtungsweisenden Charakter für die weitere städtebauliche Entwicklung.

Zusammenfassend werden folgende Leitlinien definiert:

Entlang der Birs wird ein grosszügiger Birsuferpark geschaffen. Dieser Naturraum mit regionaler Ausstrahlung ermöglicht eine Renaturierung der Birs und dient in beschränktem Mass als Erholungsraum für die Bevölkerung. Auf der verbleibenden Arealfläche wird ein dichtes, städtisch geprägtes Quartier geschaffen. Der Landschaftsraum greift fingerförmig in die Bebauung hinein, sodass grosse Teile des Quartiers von den landschaftlichen Qualitäten profitieren.

Das Quartier besteht aus drei Teilen, welche differenzierte Qualitäten anbieten und insgesamt für verschiedene Bevölkerungsgruppen attraktiv sind. Im Süden, zum Ramstelbach hin, entsteht als Pionierprojekt ein teppichartiger Mikrokosmos. Entlang der Bahnlinie bilden Blockrandstrukturen die 'Industriehöfe'. Diese eignen sich nebst den Wohn-/Dienstleistungsnutzungen auch für grossflächige Gewerbebetriebe. Die beiden nördlichen, birsseitig gelegenen 'Birscluster' gruppieren Gebäude um gemeinschaftlich genutzte Aussenräume. Der dritte Birscluster bildet ein dichtes bauliches Konglomerat. Hochpunkte setzen Akzente an den Plätzen und der Silhouette entlang der Birs. Der Erhalt und die Umnutzung diverser Bauten aus der Vergangenheit verhelfen dem Quartier, eine eigenständige Identität mit industriellem Charme zu entwickeln.

Das 'Epizentrum' des Quartiers entsteht um den 'Drehscheiben- und Bahnhofplatz'. Hier werden die publikumswirksamen Nutzungen konzentriert. Die Platzfolge ist Teil der übergeordneten Fussgänger- und Veloverbindung und bindet das Quartier an den Ortskern Ober-

dornach an. Eine neue Unterführung der Gleise für Fussgänger und Velofahrer stellt die Kontinuität dieser Verbindung sicher.

Die Aescher Industriestrasse wird ins Quartier verlängert und mit der Weidenstrasse verbunden. Die entlang der Gleise verlaufende Strasse bildet das Rückgrat der Erschliessung. Der baumbestandene Strassenraum ist das 'Gesicht' des Quartiers zum Apfelseequartier. Ein 'Bügel' stellt die Erschliessung der birsseitigen Baufelder sicher. Diese Quartiersachse (Metallistrasse) bietet mit den Vorplätzen eine eigenständige innere Qualität. Die heutige Arealzufahrt wird langfristig zu einem Fuss- und Veloweg zurückgebaut (Gleisweg). Quergassen schaffen Verbindungen zwischen Industrie- und Metallistrasse, beziehungsweise dem Birsuferpark.

Die Kompatibilität mit dem geplanten Zubringer zur A18 ist gewährleistet. Die im Vorprojekt vorgesehenen Lage des Zubringers würde den Birsuferpark entzweien, daher wird eine weiter nördliche Lage favorisiert. Die Gemeinderäte von Aesch und Dornach unterstützen diese Lage. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird über eine neue Buslinie und längerfristig durch eine neue S-Bahn-Haltestelle gewährleistet. Letztere ist eine wichtige Voraussetzung für die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben. Die Erreichbarkeit des Quartiers wird dadurch stark verbessert, der Bahnhof Basel SBB ist in ca. 12 Minuten erreichbar.

Die vollständige bauliche Entwicklung wird ca. zwei Jahrzehnte beanspruchen. Diese lange Zeitspanne lässt Spielraum für Übergangsnutzungen und einen schrittweisen Reifeprozess. Der Masterplan legt die strategischen Eckpfeiler fest, lässt aber auch eine angemessene Flexibilität für Weiterentwicklungen zu. Zwischenzuständen wird ein hohes Augenmerk beigemessen: jede Etappe muss in sich funktionieren, insbesondere hinsichtlich Erschliessung und Freiraum.

Auf Grund der industriellen Vergangenheit sind im Areal Altlasten vorzufinden. Es besteht jedoch keine Sanierungspflicht. Es wird eine differenzierte Dekontaminierungsstrategie verfolgt: sensible Bereiche werden totalsaniert, in übrigen Bereichen, insbesondere bei zu erhaltenden Bauwerken, wird eine Teildekontamination angestrebt. Das Energiekonzept orientiert sich an dem Effizienzpfad Energie des SIA und den Zielen der 2'000-Watt-Gesellschaft.

Parallel zur Umsetzung in den Nutzungsplan werden erste konkrete Massnahmen ergriffen. Für die Dauer von mindestens fünf Jahren sind Übergangsnutzungen vorgesehen. Auf kommunaler Ebene stehen die Verlängerung der Industriestrasse, die Renaturierung des Ramstelbachs, die Erstellung der Personenunterführung sowie die Optimierung des Busnetzes im Vordergrund. Auf kantonaler Ebene sind die Planung des Auenparks, des A18-Zubringers und der S-Bahn-Haltestelle (vorbehältlich des Parlamentsbeschlusses 2019) anzugehen.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
1.1 Ausgangslage und Kontext	2
1.2 Vorgehen / Planungsschritte	2
1.3 Zielsetzungen	4
2. Wichtigste Grundlagen	5
2.1 Kommunale, kantonale und regionale Planungsgrundlagen	5
2.2 Geplante Infrastrukturprojekte	5
2.3 Entwicklungsgebiete in der Region	6
2.4 Eckpunkte der Arealgeschichte	8
2.5 Perimeter und Eigentumsverhältnisse	9
3. Masterplan	10
3.1 Städtebauliches Gesamtkonzept	10
3.2 Der Birsuferpark - ein Projekt von überregionaler Bedeutung	14
3.3 Die Birsfinger - Parkräume mit unterschiedlichen Qualitäten	16
3.4 Strassen- und Erschliessungsräume, Nachbarschaften	18
3.5 Bebauung: drei Baugebiete mit unterschiedlichen Qualitäten	21
3.6 Erhaltenswerte Gebäude und Strukturen	25
3.7 Nutzungen	29
3.8 Mobilität und Verkehr	33
3.9 Etappierung	38
3.10 Altlasten	43
3.11 Nachhaltigkeit	46
3.12 Medienerschliessung	49
4. Weiteres Vorgehen	50
4.1 Planungsrechtliche Umsetzung	50
4.2 Massnahmenliste	52
5. Genehmigung	54
Anhang	55
Anhang 1: Die Leitsätze des Teilleitbildes 'Widen'	56
Anhang 2: Ergänzende Rahmenbedingungen	59

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Kontext

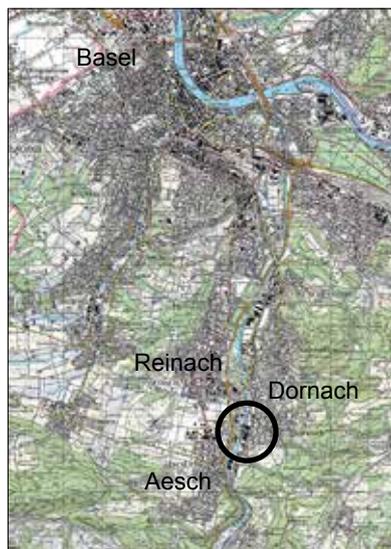


Abb. 2: Lage in der Agglomeration Basel



Abb. 3: Lage in der Gemeinde Dornach (SO)

Anfang 2015 hat die HIAG die Liegenschaften der ehemaligen 'Swiss-metal Industries' in Dornach erworben. Das Areal ist geprägt von einer über 120-jährigen Industriegeschichte und war lange Zeit ein in sich geschlossenes Gebiet. Die Baoshida-Swissmetal Ltd. produziert heute noch in einem Teilbereich des Areals, wird dieses aber Ende 2024 verlassen. Die HIAG als Grundeigentümerin beabsichtigt, das rund 130'000 m² grosse Industrieareal mit einer langfristigen Perspektive und schrittweise zu einem durchmischten Quartier mit urbaner Prägung baulich zu entwickeln und umzunutzen.

Das Areal liegt am südlichen Ende des Birstals auf dem Gemeindegebiet Dornach. Obwohl die Gemeinde zum Kanton Solothurn gehört, ist sie räumlich und funktional Teil der Agglomeration Basel. Innerhalb des Kantons Solothurn befindet sich die Gemeinde an einer peripheren Lage, respektive ist weit von der Kantonshauptstadt entfernt. Zusammen mit den Orten Aesch, Reinach und Arlesheim bildet Dornach ein Vorortgebiet mit hauptsächlich Wohngebieten und einigen grossen Industriearealen. Die Gemeinden des Birstal werden durch die Autobahn A18 und eine S-Bahn-Linie erschlossen. Die Nähe zur Kernstadt Basel ist eine der Standortqualitäten: Von Dornach-Arlesheim aus ist der Bahnhof Basel SBB mit dem Zug in 10 Minuten erreichbar, mit dem Auto dauert die Fahrt ins Stadtzentrum Basel ca. 20 Minuten.

Die Bahnlinie Basel-Delémont und die Birs begrenzen das Areal beidseitig. Es ist nur von Norden her erschlossen und hat wenig Bezug zu den historischen Ortskernen Dornach und Dornachbrugg. Auch politische Grenzen umgeben das Areal: das Gebiet westlich der Birs und südlich des Areals ist Teil der Gemeinde Aesch, die zum Kanton Basel-Landschaft gehört.

1.2 Vorgehen / Planungsschritte

Erste Gedanken zur Umnutzung des Areals wurden bereits im Jahr 2012 vollzogen. Damals hat Burckhardt + Partner im Rahmen des Liquidationsverfahrens, beziehungsweise im Auftrag des Voreigentümers, den Masterplan 'Birsbogen' erarbeitet. Auf Grund einer abweichender Entwicklungsstrategie (Übergangsnutzungen, Etappierung, Altlasten etc.) wurde diese Studie von der HIAG nicht weiterverfolgt.

Eine erste 'Vision' seitens HIAG für die zukünftige Entwicklung des Areals wurde 2016 mit dem städtebaulichen Konzept (Vorstudie) von Feddersen & Klostermann / Brühlmann Loetscher entwickelt.

Um die in der Vorstudie aufgestellten Hypothesen für die Arealentwicklung zu überprüfen, widerlegen, verfeinern und ergänzen, wurde 2017 eine Testplanung mit sechs Planungsteams durchgeführt. Das



Abb. 5: Synthese Testplanung



Abb. 6: Mitwirkungsveranstaltung 'Metalli-Labor'

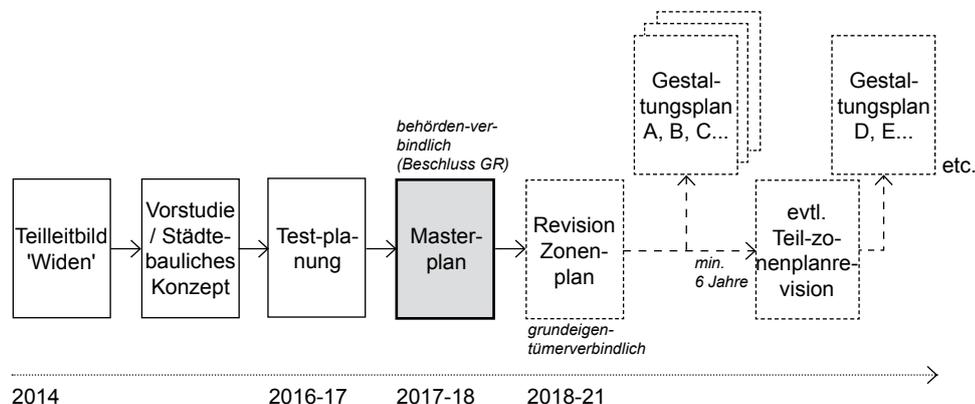


Abb. 4: Verfahrensschritte

Verfahren wurde von einer Begleitgruppe und einem Beurteilungsgremium begleitet. Die Erkenntnisse aus der Testplanung wurden in einem Schlussbericht dokumentiert.¹ Dieser bildet eine wichtige Grundlagen für den vorliegenden Masterplan.

Der Masterplan wurde in einem interdisziplinären Planungsteam erarbeitet und mit der Gemeinde Dornach und den kantonalen Behörden abgestimmt.

Die Bevölkerung wurde im Rahmen von zwei Mitwirkungsveranstaltungen in den Planungsprozess einbezogen: Am 'Metalli-Labor' wurde der Stand der Planung vorgestellt und die Anliegen der Bevölkerung aufgenommen. Diese wurden in einem Bericht zusammengefasst² und in der Weiterbearbeitung berücksichtigt. An der Ergebniskonferenz wurde informiert, wie diese Anliegen in die Planung eingeflossen sind.

Der vorliegende Masterplan ist die Basis für die nachfolgenden Planungsschritte, allen voran die Revision des Nutzungsplanes mit zugehörigem Reglement, sowie erste konkrete Umsetzungsmassnahmen (siehe Kapitel 4).

Verständnis und Verbindlichkeit des Masterplans

Der Masterplan ist ein bei grossen Arealentwicklungen häufig angewendetes Instrument, um die städtebauliche Entwicklung anhand festgelegten Leitlinien zu lenken. Grundsätzlich hat der Masterplan 'richtungweisenden' Charakter: die Entwicklung hat sich an der definierten Richtung zu orientieren. Einige Aussagen, wie beispielsweise die Festlegung des Trassees der Industriestrasse, haben eine hohe Verbindlichkeit. Andere, zum Beispiel die Gebäudevolumen, müssen zwangsläufig offener formuliert werden. Das erarbeitete Richtprojekt ist in diesem Sinne die Illustration eines möglichen Zustandes, wird sich

¹ Feddersen & Klostermann / STUDIO BLB, Testplanung Swissmetal-Areal: Synthesericht, Zürich, 19.12.2017

² denkstatt sarl / frischer wind AG, Metalli Labor Bericht, Basel, Mai 2015

aber in den weiterfolgenden Planungsschritten zwangsweise verändern. Vom Richtprojekt werden verbindliche Aussagen als Prinzipien abgeleitet, z.B. diejenige der Gebäudehöhen.

Der Masterplan ist kein offizielles Planungsinstrument gemäss der kantonalen Gesetzgebung und hat keine grundeigentümergebundene Wirkung. Mit der Unterzeichnung des Masterplanes erklären sich die beteiligten Parteien bereit, die Entwicklung in die festgelegte Richtung zu steuern. Grundeigentümergebundene Festlegungen werden durch die Umsetzung in der Nutzungsplanung getroffen (siehe 4.1). Die Verbindlichkeit des Masterplans als richtungweisende Grundlage wird durch eine Integration des Dokuments im Zonenreglement (Anhang) bekräftigt.

1.3 Zielsetzungen

Verfahrensziele

- Der Masterplan legt die strategisch wichtigen, langfristigen Eckpfeiler der Arealentwicklung fest. Gleichzeitig ist eine Flexibilität für die langfristige Entwicklung gewährleistet.
- Die Grundlagen für die Revision der Nutzungsplanung sind vorhanden.
- Der Masterplan ist abgestimmt auf die Planungsgrundlagen und Projekte auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene.
- Die interessierte Bevölkerung ist in den Prozess einbezogen und konnte ihre Anliegen einbringen.

Inhaltliche Ziele (keine abschliessende Aufzählung)

- Das Industrieareal wird in einem langfristigen Transformationsprozess in ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Quartier mit gemischter Nutzung und vielfältigen Nutzergruppen umstrukturiert.
- Am Ort vorhandene Potenziale (Birsraum, Industriegeschichte) werden zu einer neuen, unverkennbaren Identität weiterentwickelt.
- Das Quartier ist in die bestehenden Strukturen integriert und Teil Dornachs.
- Das Quartier bietet attraktiven Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen.

2. Wichtigste Grundlagen

2.1 Kommunale, kantonale und regionale Planungsgrundlagen

In allen strategischen Planungsgrundlagen auf kommunaler, kantonaler und regionaler Ebene ist die Umstrukturierung des heutigen Industriearials berücksichtigt.

Die Gemeinde Dornach hat 2014 das räumliche Teilleitbild 'Widen', erarbeitet, dessen Perimeter das ganze Gewerbegebiet von der Gemeindegrenze bis zum Bruggweg umfasst.¹ Darin wurden in 10 Leitsätzen die gewünschte Entwicklungsrichtung hin zu einem 'neuen, lebendigen, vielseitig durchmischten Zukunftsquartier'² beschrieben (siehe Anhang). Im Jahr 2018 wurde, aufbauend auf dem Teilleitbild 'Widen', im Rahmen der Ortsplanungsrevision das 'Räumliche Leitbild Dornach 2040' und ein Gesamtmobilitätskonzept erstellt. Das räumliche Leitbild und das Gesamtmobilitätskonzept wurden am 25.6.2018 von der Gemeindeversammlung genehmigt.

Im kantonalen Richtplan ist das Areal als 'Umstrukturierungsgebiet' bezeichnet, das in den nächsten Jahren und Jahrzehnten 'etappenweise, qualitativ und nachhaltig' zu einem 'vielseitig durchmischten Zukunftsquartier' entwickelt werden soll.³

Das 'Raumkonzept Birsstadt 2035'⁴ sieht das Areal als Teil des interkommunalen Entwicklungsschwerpunktes 'Widen/Birsmatt'. Dieses Entwicklungsgebiet mit zukünftiger Mischnutzung reicht bis zum Bahnhof Aesch. Langfristig wird hier ein neuer Ortsteil mit beachtlichem Ausmass entstehen.

Schliesslich ist im von den Gemeinden der Birsstadt in Auftrag gegebenen 'Aktionsplan Birspark Landschaft'⁵ vorgesehen, die Birs im Bereich des Areals zu revitalisieren und so ein 'Leuchtturmprojekt' zu realisieren.

2.2 Geplante Infrastrukturprojekte

Zwei für die Region wichtige Infrastrukturprojekte tangieren die Entwicklung des Areals. Zum einen ist im nördlichen Bereich des Areals ein Zubringer zur A18 mit einer Birsquerung vorgesehen. Für diese Kantonsstrasse wurde im 2013 ein Vorprojekt ausgearbeitet. Die Kantone und Gemeinden prüfen auf Grund der neuen Erkenntnisse zum Birsraum und aus dem Blickwinkel einer grossräumigen, langfristigen Entwicklungsperspektive nochmals die Linienführung, insbesondere eine weiter nördlich liegende Variante. Die Gemeinderäte von

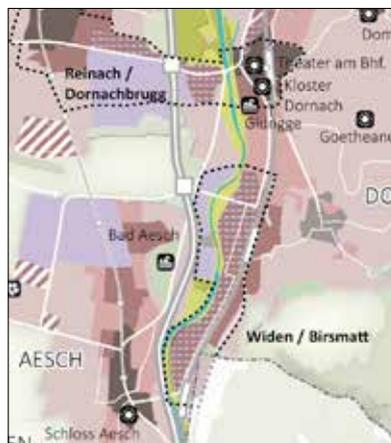


Abb. 7: Raumkonzept Birsstadt 2035: Entwicklungsschwerpunkt Widen/Birsmatt (Metron AG / VdW)

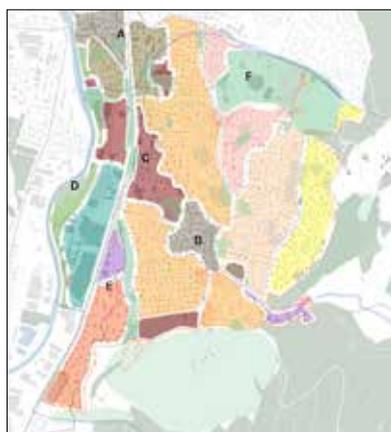


Abb. 8: Abbildung: Räumliches Leitbild 2040 - Siedlungsentwicklung (BSB + Partner / Schneider Raumentwicklung)

1 Einwohnergemeinde Dornach, BSB + Partner AG / Schneider Raumentwicklung et al., Räumliches Teilleitbild 'Widen', 15.05.2014

2 dito, S. 10

3 Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Kantonaler Richtplan, vom Regierungsrat am 12.09.2017 genehmigte Fassung

4 Metron AG / Van de Wetering, Raumkonzept Birsstadt 2035, Brugg, 7.12.2015

5 oekoskop, Aktionsplan Birspark Landschaft, Basel, 20.1.2016



Abb. 9: Vorprojekt Anschluss A18 (Kontextplan, CSD)



Abb. 10: Vorprojekt und Nordvariante Anschluss A18 (Kontextplan)

Aesch und Dornach haben sich im Juni 2018 auf eine weiter nördlich liegende Linienführung geeinigt. Diese Linienführung wird klar favorisiert, da sie den Birsraum viel weniger stark beeinträchtigt. Im Masterplan ist die Kompatibilität mit dem bestehenden Vorprojekt auf Grund der noch nicht abschliessend gesicherten Lage gewährleistet.

In Zusammenhang mit dem Anschluss an die A18 ist auch angedacht, die Industriestrasse in Aesch mit der Weidenstrasse in Dornach zu verbinden. Damit würde das Gewerbegebiet in Aesch direkt an die A18 angebunden. Diese Verlängerung der Industriestrasse ist im Masterplan berücksichtigt.

Im kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm Basel ist die Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle beim Areal vorgesehen. Die Planungsregion Nordwestschweiz hat beim Bundesamt für Verkehr (BAV) beantragt, die S-Bahn-Haltestelle mit dem Ausbauschnitt 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP 2030/35) zu realisieren. Das BAV prüft zur Zeit die Stellungnahmen und überarbeitet das Entwicklungsprogramm. Voraussichtlich wird der Bundesrat Ende 2018 entscheiden und eine Botschaft ans Parlament überweisen, welches 2019 darüber abstimmen wird. Mit der S-Bahn-Haltestelle würde die Erschliessung des Areals durch den öffentlichen Verkehr stark verbessert. Im Masterplan ist die S-Bahn-Haltestelle als langfristige Massnahme berücksichtigt.

2.3 Entwicklungsgebiete in der Region

Die Agglomeration um Basel-Stadt befindet sich in einem Transformationsprozess, viele der ehemaligen Industrieareale werden in naher Zukunft umgenutzt und entwickelt. Dabei ist auffällig, dass etwa die Hälfte der Areale auch weiterhin reine Arbeitsnutzungen aufweisen werden, was wichtige Arbeitsplätze schafft. Die Region wird weiter an Attraktivität gewinnen, vor allem in der Gegend Muttenz- Münchenstein-Kaiseraugst sind einige grosse Arealentwicklungen geplant (Dreispitz, Wolf-Areal, Am Walkeweg, Magnet-Areal, Zentrale Pratteln).

In der näheren Umgebung des Areals 'Metalli Wideneck' gibt es drei Areale: Auf dem 'Schorenareal' in Arlesheim, entsteht ab 2018 in einem ersten Schritt ein Kompetenzzentrum für Industrie 4.0 mit rund 50'000 m² Geschossfläche. In einer zweiten Etappe ab 2021 soll die verbleibende Fläche mit rund 80'000 m² Geschossfläche überbaut werden.

In der unmittelbaren Umgebung, in Reinach (BL) wurde auf dem ehemaligen 'Stöcklin-Areal' der Quartiersplan 2017 bewilligt, welcher 244 Wohnungen (35'000 m²) sowie 15'000 m² Büro und rund 3'000m² Geschäftsflächen vorsieht. In direkter Nachbarschaft und ebenfalls im Eigentum der HIAG liegt das 'Streiff-Areal' in Aesch (BL) wo eines



Abb. 11: Übersicht der Entwicklungsareale zwischen der Stadt Basel und Dornach (Wüest Partner)

Tages rund 20'000 m² Geschossflächen auf der 43'000 m² grossen Parzelle realisiert werden könnten. Aktuell wird das Areal zwischengenutzt. Die wichtigsten Areale mit zu realisierender Geschossfläche und Zeithorizont sind in der nachfolgenden Grafik zusammengefasst.

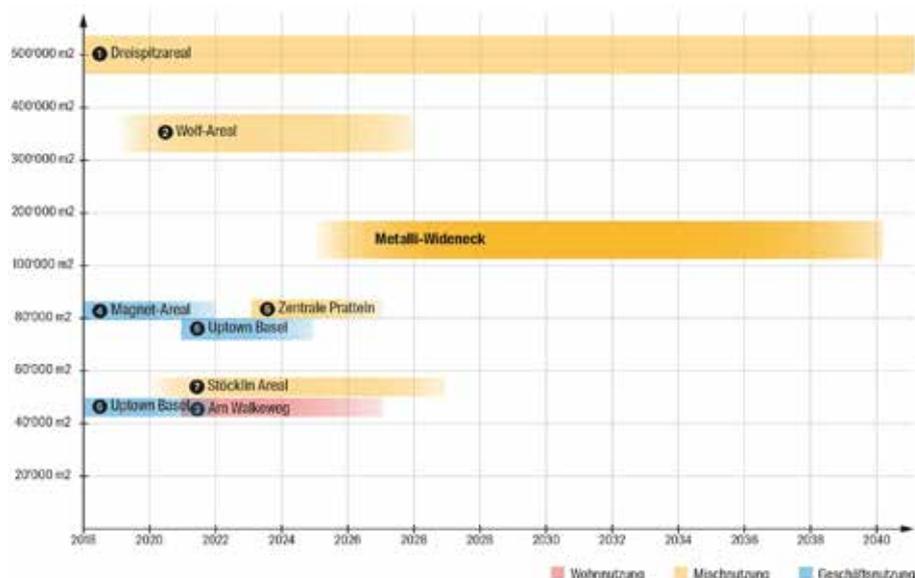


Abb. 12: Zusammenfassung wichtige Entwicklungsareale in der Umgebung Dornachs (Wüest Partner AG, Stand: 21.06.2018)

Die Vielzahl von vorgesehenen Arealentwicklungen führen zu einem hohen Konkurrenzdruck. Dabei entstehen aber auch viele neue Geschäftsnutzungen, was Arbeitsplätze entstehen lassen und den Bedarf an Wohnraum wesentlich erhöhen kann. Neue Verkehrsprojekte verbessern zudem die Erreichbarkeit des Areals markant, gerade beim öffentlichen Verkehr.

Im Vergleich zur Region ist die Bevölkerung Dornachs in der letzten Dekade überdurchschnittlich gewachsen. Die Einwohner Dornachs sind tendenziell älter (45+), wobei sie gemäss aktuellen Prognosen in Zukunft weiter altern werden, bei einem moderaten Bevölkerungswachstum.

Gemäss Standort- und Marktrating von Wüest Partner gilt Dornach heute als Ort mit guter Standortqualität für Büronutzungen (2.1 Punkte), überdurchschnittlicher Standortqualität für Verkaufsflächen (2.2 Punkte) und überdurchschnittlicher Standortqualität für Mietwohnungen (2.3 Punkte auf einer Skala von 1 [Gemeinde mit exzellenter Standortqualität] bis 5 [Gemeinde mit extrem schlechter Standortqualität]).

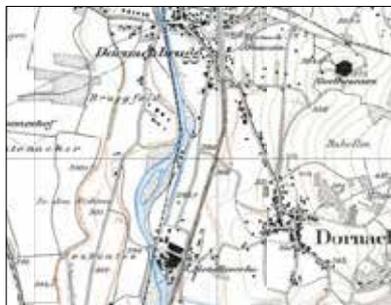


Abb. 13: Siegfriedkarte 1917
(swisstopo)



Abb. 14: Landeskarte 1970
(swisstopo)



Abb. 15: Metallwerke Dornach,
Zeitraum 1918-37 (ETH-Bibliothek
Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild
Schweiz / Fotograf: Mittelholzer,
Walter)



Abb. 16: Luftaufnahme von 1964
(ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv /
Fotograf: Comet Photo AG, Zürich)

2.4 Eckpunkte der Arealgeschichte

Das Areal hat eine über 120-jährige Geschichte als Industriestandort. Die wichtigsten Etappen der historischen Entwicklung sind:

- Bis zum Ende des 19. Jahrhundert bestehen nur die beiden Ortskerne Dornach und Dornachbrugg als Siedlungsgebiete. Die Birs mäandriert frei durch den Talboden. Im Jahr 1875 wird die Bahnlinie Basel-Delémont eröffnet.
- Die Metallwerke Dornach werden 1895 gegründet.⁶ Es entstehen erste Bauten am südlichen Ende des Areals. Es wird ein oberirdischer Bahnübergang erstellt, der das Areal mit dem Ortskern Dornach verbindet. Das Areal ist von Norden her durch ein Industriegleis erschlossen. Die Birs weist einen Seitenarm auf und bildet eine Insel.
- Das Industrieareal wird laufend von Süden nach Norden erweitert. Die prägende Fassade des heutigen Presswerks (378) wird 1947 als 'Glühhallen-Anbau' erstellt. Um 1958 ist der Grossteil der heute vorhandenen Gebäude erstellt, es fehlen nur noch die nördlichsten Hallen.
- In den 1970er-Jahren ist das Areal fast vollständig bebaut. Eine zweite Birskorrektur wird nach einem Hochwasser 1973 durchgeführt. Mit diesem Hochwasser verschwindet auch die Insel.⁷
- 1986: Die Metallwerke Boillat in Reconvilier (BE), Dornach SO und Selve in Thun BE gründen die UMS Schweizerische Metallwerke AG.⁸
- 2008 wird das letzte Gebäude, eine neue Presshalle erstellt (Halle 399).
- ab 2008: Wegen der Wirtschaftskrise gerät die Swissmetal in wirtschaftliche Schwierigkeiten. 2011 erwägt die Swissmetal eine Massentlassung in Dornach.⁹ Im Januar 2013 übernimmt die heutige Baoshida Swissmetal Ltd. die Schweizer Betriebe in Dornach und Reconvilier.¹⁰

6 <http://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/agenturen-ticker/Metallindustrie-Swiss-metal-seit-Jahren-in-Noeten-Chronologie/story/26204378>, 7.7.2011

7 http://www.regionatur.ch/Orte/Gemeinden-Ortsteile/Dornach?a=image&bild_id=7013, 29.6.2018

8 <http://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/agenturen-ticker/Metallindustrie-Swiss-metal-seit-Jahren-in-Noeten-Chronologie/story/26204378>, 7.7.2011

9 dito.

10 https://de.wikipedia.org/wiki/Baoshida_Swissmetal, 4.7.16

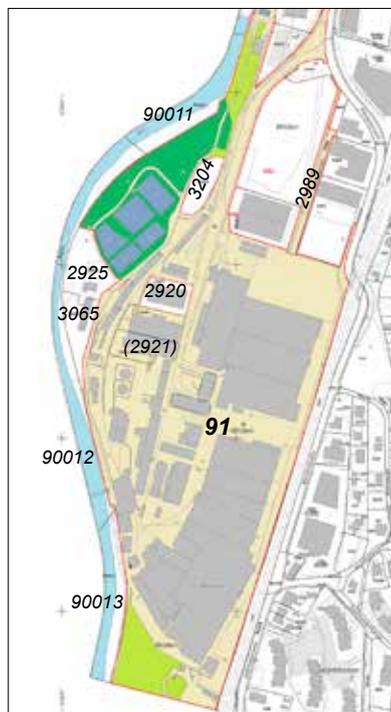


Abb. 17: Eigentumsverhältnisse
(gelbe Fläche mit roter Umrandung:
Parzellen im Eigentum der HIAG)

2.5 Perimeter und Eigentumsverhältnisse

Die Liegenschaften im Eigentum der HIAG umfassen das gesamte Betriebsgelände, mit Ausnahme der Parzelle 2920. Ebenfalls zum Grundeigentum der HIAG Immobilien gehört die Stichstrasse 'In den Wyden' (Parzelle 2989).

Im Birsbogen bestehen Liegenschaften, die nicht im Besitz der HIAG sind. Die Parzellen-Nr. 2925, 3065 und 3204 sind in Privatbesitz, das gesamte Birsufer (Parzellen-Nr. 90011, 90012, 90013) ist im Eigentum des Kantons. Eine kleine Parzelle im Areal ist heute im Baurecht an einen Dritten abgegeben (2921).

In den Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung des Areals wurden diese Drittparzellen einbezogen.

3. Masterplan

3.1 Städtebauliches Gesamtkonzept

Birsuferpark als Standortqualität



Abb. 18: Murg-Auen-Park in Frauenfeld (Foto: Schweizer Heimatschutz)

Der Birsraum bildet ein grosses Standortpotenzial nicht nur für das Areal, sondern für das ganze, an den Fluss angrenzende Siedlungsgebiet. Das 'Leuchtturmprojekt' des von den Gemeinden der Birsstadt ausgearbeiteten 'Aktionsplans Birsark Landschaft' wird aufgegriffen und die Renaturierung der Birs ins Konzept integriert. Dem Naturraum und der ökologischen Aufwertung wird ein hoher Stellenwert beigemessen. Beispiele wie der Murg-Auenpark in Frauenfeld zeigen, dass eine Auenlandschaft die Erholungsnutzung in begrenztem Mass einschliessen kann. Im diesem Sinne entsteht nicht nur Mehrwert für die Natur, sondern auch ein attraktiver Erholungsraum für die Bevölkerung im hinteren Birstal.



Abb. 19: Bestehende Kleinbauten an der Birs

Ein einzigartiges Quartier mit industriellem Charme

Ein zweites Standortpotenzial bildet das industrielle Erbe. Anstatt einer 'tabula-rasa'-Strategie, welche sämtliche Strukturen verwischen würde, bleiben ausgewählte Bauten und Strukturen erhalten und werden umgenutzt. Damit gelingt es, eine ortsspezifische Atmosphäre zu erzeugen, die mit der Geschichte des Areals verlinkt ist. Der Erhalt von bestehenden Gebäuden ermöglicht zudem eine schrittweise Transformation, bei der bestehende Identitäten zum Teil erhalten bleiben.



Abb. 20: Verzahnung Birsraum mit Quartier (Riedpark, Zug, Fontana Landschaftsarchitektur)

Die Verzahnung von Birsraum und Quartier schafft Wohnqualitäten

Am Flussraum entstehen hohe Lagequalitäten: Damit möglichst viele zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner von diesen Qualitäten profitieren können, wird der Landschaftsraum mit dem Quartier verzahnt. Verschiedene grosszügige Freiräume greifen fingerförmig ins Quartier hinein und bieten verschiedene Aussenräume mit unterschiedlichen Qualitäten.

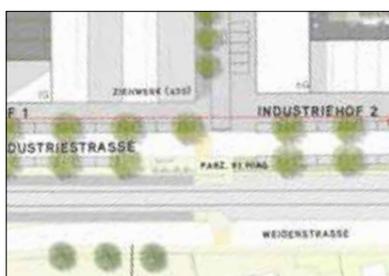


Abb. 21: Industriestrasse

Die Industriestrasse als Gesicht des Quartiers zum Gleis hin

Die Industriestrasse auf Aescher Gemeindegebiet wird verlängert und mit der Weidenstrasse in Dornach verbunden. Damit werden die heutigen Sackgassen aufgehoben und das Aescher Gewerbegebiet zukünftig direkt an die A18 angeschlossen. Die Verbindung ist parallel zur Bahnlinie vorgesehen. Dieser Strassenraum mit der angrenzenden Bebauung bildet das zukünftige Gesicht des Quartiers zur Bahn und zum bestehenden Dornacher Apfelseequartier. Daher sind nicht nur ein funktionales Strassenprofil vorgesehen, sondern auch attraktive, baumbestandene Vorzonen der Gebäude und der Gewerbenutzungen im Erdgeschoss.



Abb. 22: Platzsequenz mit Verbindung über die Birs und Unterführung unter den Gleisen



Abb. 23: Nachbarschaftscluster, Visualisierung aus Testplanung (Team Harry Gugger Studio)



Abb. 24: Übergangsnutzungen (Lagerplatz Winterthur, denkstatt)

Eine Platzsequenz als Zentrum des Quartiers, mit Anbindung an die bestehenden Quartiere

Das öffentliche Leben des Quartiers wird an einem Ort konzentriert, der zukünftig bestens mit den umliegenden Quartieren vernetzt ist. Bei der ehemaligen Drehscheibe und der künftigen S-Bahn-Haltestelle entsteht eine neue Platzfolge, an denen in den Erdgeschossen hauptsächlich publikumswirksame Nutzungen (Verkauf, Gastronomie, Kultur etc.) angesiedelt werden. Unter der Bahnlinie hindurch wird eine großzügige Unterführung zur Werbhollenstrasse erstellt. So entsteht eine in der Birsstadt wichtige Querverbindung für Fussgänger und Velofahrer zwischen dem Dorfkern Oberdornach und der Gemeinde Aesch.

Ein dichtes und gemischtes Quartier mit differenzierter Bebauung

Auf Grund seiner Grösse kann das Quartier nicht nur einen Bebauungstyp aufweisen, sondern wird verschiedene Typologien anbieten um für möglichst viele verschiedene Bewohnerinnen und Bewohner attraktiv zu sein. Es werden drei Baugebiete unterschieden: Mit den Birscluster im Gebiet 'An der Birs', dem Mikrokosmos 'Am Ramstelbach' und den Industrieböfen 'An den Gleisen' werden Teilquartiere mit unterschiedlichsten Qualitäten geschaffen. Es sind nicht nur Wohnnutzungen, sondern auch Dienstleistungs-/Gewerbenutzungen vorgesehen, vor allem im Gebiet 'An den Gleisen'. Da ein erheblicher Anteil der Parzelle für die Renaturierung der Birs und für Grünräume zur Verfügung gestellt wird, entsteht auf der übrigen Fläche ein dichtes Quartier mit urbaner Prägung. Dieses unterscheidet sich bewusst von den umliegenden Siedlungen und bietet ein komplementäres Angebot.

Langfristige Entwicklung mit vollwertigen Zwischenzuständen

Die vollständige bauliche Entwicklung des Quartiers wird ca. zwei Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Dementsprechend ist eine hohe Flexibilität bei den planerischen Festlegungen gefordert. Bereits initiiert ist eine Phase mit Übergangsnutzungen, die mindestens 5 Jahre dauern wird. Aus diesem langfristigen Horizont ergibt sich, dass Zwischenzustände in sich funktionieren müssen. In diesem Sinne sind für jede Bauetappe auch entsprechende Aussenräume bereitzustellen und eine angemessene Erschliessung anzubieten.

Nachhaltiges Mobilitätskonzept / Kompatibilität Infrastrukturprojekte

Der Masterplan stützt sich auf die beiden vorgesehenen Infrastrukturprojekte A18-Anschluss und S-Bahn-Haltestelle. Die Kompatibilität mit dem Vorprojekt des A18-Anschlusses ist gewährleistet. Ein weiter nördlich liegender Anschluss wird jedoch klar favorisiert, da damit ein Zerschneiden des Birsuferparks vermieden werden kann. Durch verschiedene Massnahmen beim ÖV (Buslinie, S-Bahn-HST), dem Fuss- / Veloverkehr, dem MIV und einem Mobilitätsmanagement wird eine verträgliche Abwicklung des induzierten Verkehrs erreicht.



Abb. 23: Situation Richtprojekt (möglicher Endzustand), M 1/2'000



Abb. 26: Richtprojekt: Darstellung eines möglichen Endzustandes

3.2 Der Birsuferpark - ein Projekt von überregionaler Bedeutung

Im Rahmen der Birsstadt-Planung wurde im Auftrag der sechs Einwohnergemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein, Muttenz und Reinach der Aktionsplan 'Birspark Landschaft' ausgearbeitet. Dieser weist den Charakter eines Landschaftsentwicklungskonzeptes auf, das um die Dimension der Erholung ergänzt wird. Insgesamt soll die Landschaft des Birspark als 'grünes Rückgrat' im Siedlungsgebiet aufgewertet werden. Kernstück des Aktionsplans ist ein konkreter Massnahmenkatalog. Das Metalli Wideneck wird als einer der wenigen Orte ausgewiesen, an denen es möglich ist, den Gewässerraum grosszügig aufzuwerten. Deshalb erscheint der Birsbogen beim Metalli Wideneck-Areal als 'Leuchtturmprojekt'. Die heutigen Industrie- und Gewerbegebiete beidseits des Flusses können von diesem Potenzial nur profitieren und sich neu positionieren.



Abb. 27: Die Auenlandschaft als Leuchtturmprojekt der Birsstadt (Team Salewski Kretz)

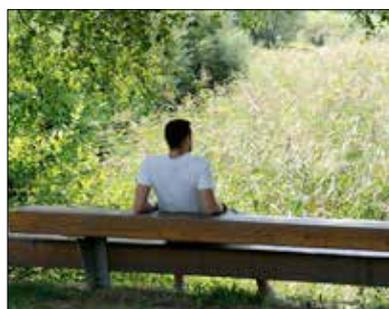


Abb. 28: Naturbeobachtung



Abb. 29: Badestelle an der Birs

Der Birsuferpark als Naturerlebnis

Im natürlichen Bogenverlauf des Flusses soll längs des östlichen Ufers ein halbnatürliches Auensystem entstehen. In der Dynamik der sich stetig verändernden Flussauen wird hier ein Vorranggebiet für die Natur mit hohem ökologischem Wert ausgewiesen. Der sich historisch und insbesondere an diesem Ort stark veränderte Lauf der Birs wird so im künftigen Wideneck-Quartier sichtbar und erlebbar.¹

Der Birsuferpark als Erholungsort

Im zukünftig verdichteten Siedlungsraum der Birsstadt sind die Freiraumstrukturen übergreifend wichtige Orte der Gemeinschaft für Spiel, Erholung und Aufenthalt. Dem Birsuferpark kommt hier als Vorranggebiet für Natur eine gesonderte Rolle zu. Der Naturraum soll erlebbar gestaltet werden - punktuell werden Erholungs- und Aufenthaltsbereiche integriert, die den Flussraum spielerisch in das Alltagsleben in der Birsstadt einbetten.

Über die Birspromenade wird der Birsuferpark als Teil der öffentlichen Parklandschaft ablesbar. Der heute parallel zum Fluss verlaufende Fussweg wird ausgebaut, zwischen Promenade und Flussraum spannt sich der neue Uferpark auf. Der Weg markiert gleichzeitig eine Art Schwelle im Übergang zum Metalli Wideneck-Areal.

Abhängigkeit A18-Anschluss

Die Kantone und Gemeinden prüfen zur Zeit eine gegenüber dem bestehenden Vorprojekt weiter nördlich liegende Variante des A18-An-

¹ Von der Erstellung eines ständig Wasser führenden Seitenarms und Schaffung einer Insel wird abgesehen. Aus hydrologischen Gründen müsste der Seitenarm oberhalb des Drehscheibenplatzes abzweigen. Die detaillierte wasserbautechnische Planung wird in den kommenden Planungsphasen durch einen Wasserbauspezialisten konkretisiert.

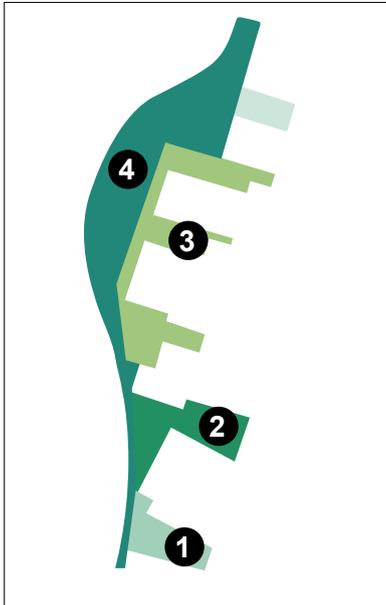


Abb. 32: Der Birsuferpark
 1) Naturraum Ramstelbach
 2) Drehscheiben-/Bahnhofplatz
 3) Quartierpark
 4) Birsuferpark



Abb. 33: Referenz Ramstelbach

3.3 Die Birsfinger - Parkräume mit unterschiedlichen Qualitäten

Um den Birsuferpark als Teil des öffentlichen Raumes an die Gemeinde Dornach anzuknüpfen, sowie hochwertige Wohnstandorte mit Bezug zum Flussraum zu erstellen, wird der Siedlungsrand offen gestaltet. Grosszügige Parkfinger dringen tief in den Siedlungsraum bis zur inneren Erschliessungsstrasse (Metallstrasse) vor. Über öffentliche Wegverbindungen werden die Parkfinger als Teil des übergreifenden Parkraums ablesbar. Durch den Erhalt der bestehenden Begrenzungsmauer des Areals an ausgewählten Orten zeichnet sich dagegen das Quartier im Parkraum ab.

Die Parkfinger haben ergänzend zum Naturraum des Auenparks unterschiedliche Nutzungen und Charaktere. Sie tragen zur Lebendigkeit und Vielfalt des Parkraums bei und bilden unterschiedliche Adressen für den neuen Siedlungsraum.

Steckbriefe Parkräume (beispielhaft, gemäss Richtprojekt)

1) Naturraum Ramstelbach

- Durch die Öffnung des Ramstelbaches entsteht ein neuer, kleinräumiger Naturraum.
- In Nachbarschaft zur Birs und dem nördlich gelegenen Baugebiet bietet er zusätzliche Aufenthaltsnischen für das Quartier.
- Mögliches Aufforstungsgebiet für altlastenbedingte Rodung des Waldgebietes im Bereich des Auenparks.

2) Drehscheiben-/Bahnhofplatz

- Zentrum des Quartiers, Ankunftsort mit der Bahn bzw. aus den Gemeinden Dornach und Aesch. Identität bestimmt vom Charakter der historischen Bauten am Drehscheibenplatz.
- Städtischer Platzraum mit aktiven Rändern - öffentliche und publikumsorientierte Erdgeschosse.
- Anschluss an Gemeinde Dornach über Unterführung der Gleise. Die Unterführung dient der Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle sowie als Fuss- und Veloverbindung nach Dornach.



Abb. 31: Naturraum Ramstelbach (M 1/2'000)



Abb. 36: Referenz Drehscheibenplatz



Abb. 37: Referenz Quartierpark



Abb. 38: Referenz Industriegarten

3) Der Quartierpark

Um der Vielfalt zwischen historischen Bauten und Neubauten, sowie den unterschiedlichen Nutzungen zu entsprechen, können die einzelnen 'Parkfinger' unterschiedlich ausgestaltet werden. Der Grünraum zwischen dem Birscluster 2 und 3 könnte charakterisiert sein durch:

- Grüner Gemeinschaftsraum für Quartier und Nachbarschaft. Offener Parkraum mit eingestreutem Spiel-, Sport- und Erholungsangebot.
- Privatgärten in Teilbereichen möglich.
- Eine öffentliche Fusswegverbindung verknüpft den Auenpark mit der Metallstrasse.
- Integration Retentionsflächen für die angrenzenden Baubereiche.

Der südliche Finger des Quartierparks könnte als 'Industriegarten' stärker informell genutzt und ausgestaltet werden:

- Informeller Aufenthaltsraum / Werkhof für die Gewerbe- und Ateliernutzungen in den umgebenden Bauten. Ort mit hoher eigener Identität, informelle Gestaltung der Flächen, offene Arbeits- und Aufenthaltsbereiche.
- Durch die Integration von temporären Nutzungen ist ein stetiger Wandel der Flächen denkbar.
- Die Ausgestaltung hat letztlich im Zusammenspiel mit den geplanten angrenzenden Nutzungen zu erfolgen.



Abb. 34: Drehscheiben- / Bahnhofplatz (M 1/2'000)



Abb. 35: Quartierpark (M 1/2'000)

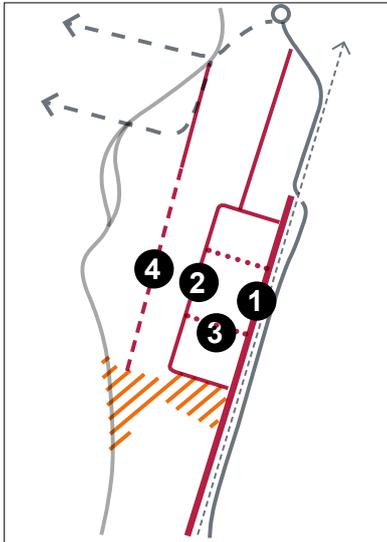


Abb. 40: Schema Vernetzung

- 1) Industriestrasse
- 2) Metallstrasse
- 3) Quergassen
- 4) Gleisweg

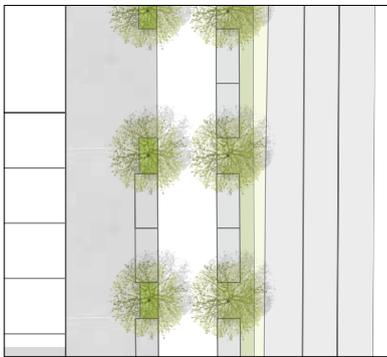


Abb. 41: Situation Industriestrasse mit Längsparkierung zwischen Bäumen

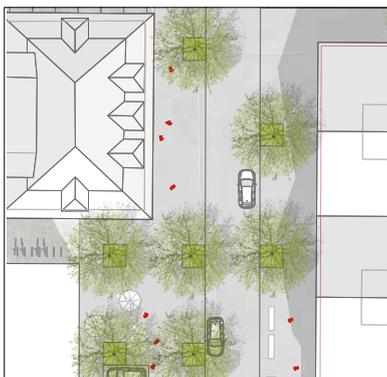


Abb. 42: Situation Metallstrasse: Ausweitung bei best. Gebäude

3.4 Strassen- und Erschliessungsräume, Nachbarschaften

Die im Quartier neu entstehende Dichte und Lebendigkeit durch Wohn- und Gewerbenutzungen basiert auf einer gut funktionierenden Erschliessung. Dazu haben die Strassenräume hohen Adress- und Identitätswert für das Quartier. In der Freiraumgestaltung gilt es deswegen die Balance zwischen den funktionalen Anforderungen der Erschliessung und den im begrenzten Raum erforderlichen Strukturen für Aufenthalt und Erholung zu bieten. Im Wissen, dass sich die Mobilität in Zukunft verändern wird, bildet die aktuelle Planung einen heutigen Stand ab, der die Wirtschaftlichkeit der Nutzungen sicherstellt. Das Quartier bleibt darüber hinaus offen, die Veränderungen anderer Mobilitätsformen in die Freiraumstruktur zu integrieren.

Für die Erschliessung des Quartiers steht eine begrenzte Anzahl von Strassenräumen zur Verfügung. Als zentrale Quartierstrasse und Treffpunkt im Quartier agiert die Metallstrasse.

Steckbriefe Strassen- und Erschliessungsräume (beispielhaft)

1) Industriestrasse

- Übergeordnete Strassenverbindung, baumbestandener Strassenraum, erster Eindruck des Quartiers für Besucher und Durchreisende.
- Strassenraum mit Gegenverkehr, Fahrbahn 6.5m breit.
- Besucherstellplätze beidseitig im Strassenraum möglich.



Abb. 39: Querschnitt Industriestrasse

2) Metallstrasse

- Quartierstrasse mit Adressen für Gemeinschaftsnutzungen, Ateliers, Kleingewerbe und angrenzende Wohncluster. Ausweitungen bzw. Vorplätze auf Westseite bei historischen Gebäuden.
- Baumbestandener Strassenraum, Fahrbahn mit Gegenverkehr, verkehrsberuhigt (tendenziell Tempo 30), Busachse, Fahrbahnbreite 6m. Besucherparkplätze auf Vorplätzen.

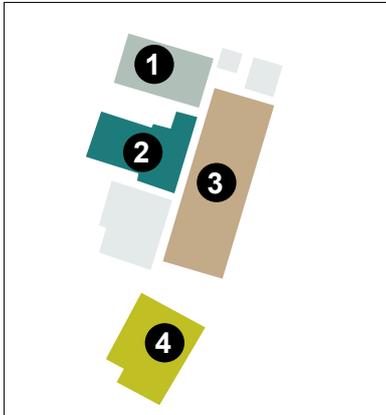


Abb. 44: Nachbarschaften

- 1) Bircluster 1
- 2) Bircluster 2
- 3) Industrieböfe
- 4) Am Ramstelbach



Abb. 45: Bircluster



Abb. 46: Industrieböfe



Abb. 47: Am Ramstelbach

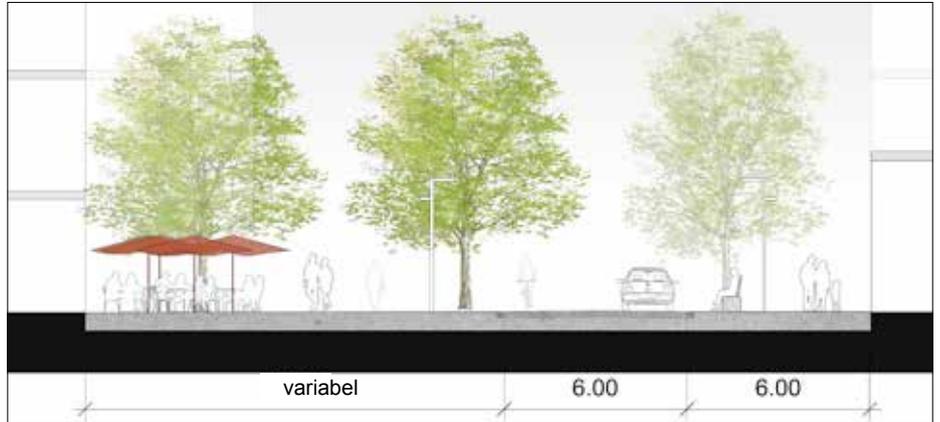


Abb. 43: Querschnitt Metallistrasse

3) Quergassen

- Erschließung der Industrieböfe (Besucher-PP, Zufahrt Anlieferung, Feuerwehr), verkehrsberuhigt (tendenziell Tempo 20), Trottoirüberfahrten zur Industrie- und Metallistrasse.
- Besucherstellplätze für das Quartier sowie die Gewerbe- / Verkaufsnutzungen an der Industriestrasse.

4) Gleisweg

- Transformation der heutigen Arealzufahrt in eine informelle Fuss- und Veloverbindungen durch das Quartier.
- Der Gleisweg durchquert die Nachbarschaften der einzelnen Cluster sowie die unterschiedlichen Abschnitte des Birsparks. Die Atmosphäre ist bestimmt vom jeweiligen Kontext.

Nachbarschaften: siedlungsbezogene Aussenräume

Zwischen den Parkfingern des Birsparks sowie der zentral gelegenen Metallistrasse spannen sich Baufelder auf, die eigene Nachbarschaftsstrukturen bilden. Durch ihrer interne Freiraumstruktur bilden sie eigenständige Gemeinschaften mit hohem Adress- und Identitätswert. Innerhalb der Baufelder werden siedlungsbezogene Aussenräume angeboten, die der neuen Nachbarschaft aus Bewohnerinnen und Bewohnern sowie den Beschäftigten als Treffpunkt und Erholungsraum zur Verfügung stehen. Zusammen mit den öffentlichen Aussenräumen sorgen sie für eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier, auch bei der vorgesehenen, dichten Bebauung.

Baumpflanzungen

Im Richtprojekt sind in sämtlichen Aussenräumen Baumpflanzungen vorgesehen. Diesen kommt in Bezug auf die Aufenthaltsqualitäten, das Stadtklima und die ökologische Vernetzung eine wichtige Rolle zu. Im Überdeckungsbereich von Tiefgaragen ist über eine adäquate Überdeckung die Möglichkeit der Integration von Baumpflanzungen sicherzustellen.

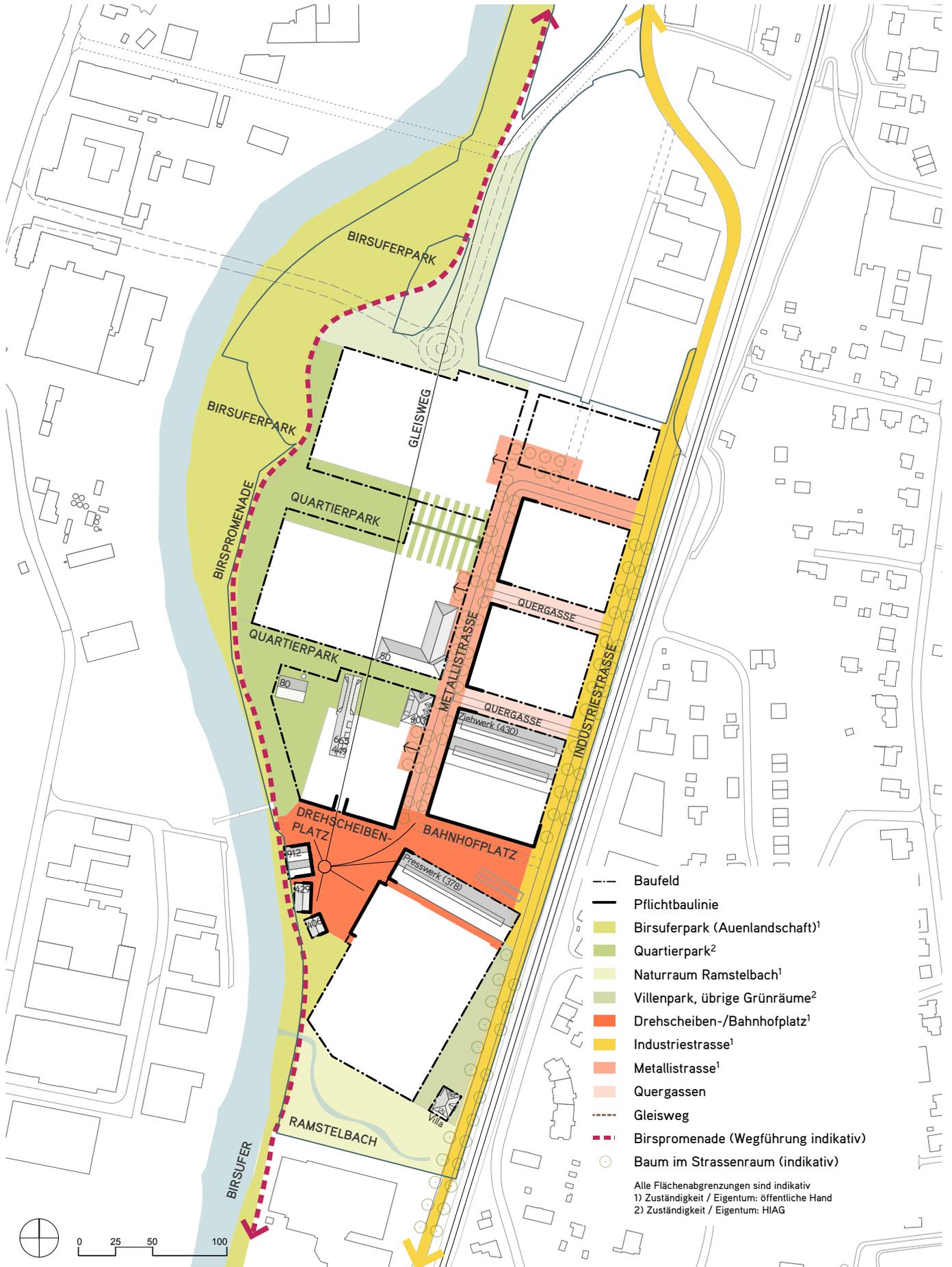


Abb. 48: Konzept Freiraum (M 1/3'500)

3.5 Bebauung: drei Baugebiete mit unterschiedlichen Qualitäten

Das Quartier wird in drei Teile 'Am Ramstelbach', 'An der Birs' und 'An den Gleisen' gegliedert. Für die Bebauung in diesen Baugebieten gelten unterschiedliche Prinzipien. Innerhalb dieser Baugebiete sind mehrere Baufelder vorgesehen.

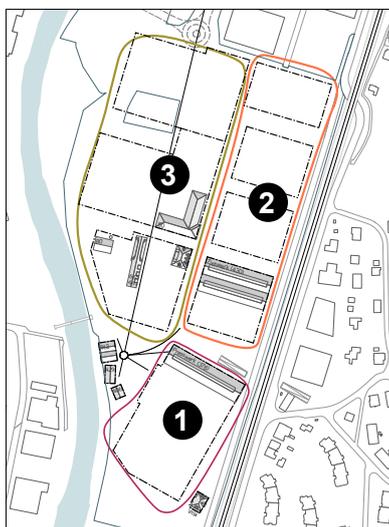


Abb. 49: Baugebiete und Baufelder
1) Am Ramstelbach
2) An den Gleisen: Industrieböfe
3) An der Birs: Birscluster



Abb. 50: Referenz Industrieböfe
(Am Rietpark, Schlieren)

Industrieböfe: Bauungsprinzipien 'An den Gleisen' (beispielhaft)

- Gebäudetypologien: Abhängig von der nachgefragten Nutzung sind im Grundsatz zwei verschiedene Bauungsformen denkbar:

1) Randbebauung mit Innenhof:

Eine Blockrandbebauung umfasst einen lärmgeschützten Innenhof. Mit dieser Bauungsform ist ein hoher Wohnanteil realisierbar, die Kombination mit Dienstleistungsnutzungen ist aber gut möglich. Die untersten Wohnungen können im Hochparterre angeordnet werden. An der Metallstrasse sind beispielsweise 3-geschossige Atelier-Wohnungen denkbar, die im Erdgeschoss strassenseitig ein Atelierraum aufweisen. An der Industriestrasse sind im Erdgeschoss Gewerbenutzungen zu favorisieren.

2) Sockelgebäude mit ein- oder zweiseitigem Abschluss:

Falls die Nachfrage nach grossflächigen Nutzungen (Gewerbe, Sport etc.) vorhanden ist, kann in diesen Baufeldern (ca. 75 x 50m) ein Sockelgebäude erstellt werden, idealerweise in Kombination mit einem höheren Gebäude als Abschluss (Wohnen / Dienstleistung). Grössere Aussenflächen für Anlieferung etc. können bei Bedarf an der Industriestrasse vorgesehen werden.

- Durchlässigkeit: Im Baufeld Industrieböfe 4 muss auf Grund der momentan notwendigen Verbindung zur Stichstrasse 'In den Wyden' eine erschliessungstaugliche Verbindung im Erdgeschoss gewährleistet werden. Sollten die Parzellen künftig von Norden her erschlossen werden können, kann diese Option hinfällig werden.
- Gebäudehöhen: Anstatt der im Teilleitbild erwähnten, durchgehenden 4-5-geschossigen Bebauung wird zu Gunsten der abwechslungsreichen Silhouettenbildung eine stärkere Differenzierung der Höhen angestrebt. Maximal sind 6 Geschosse möglich. Für die Silhouettenbildung an der Metallstrasse ist es wünschenswert, dass die Fassaden an dieser Strasse nicht durchgängige Traufhöhen aufweisen. Hochpunkte bis maximal 30m Höhe sind zur Akzentuierung der Stadträume am Bahnhofplatz (Industrieböfe 1) und am Ende der Metallstrasse erwünscht.
- Pflichtbaulinien: Zur optimalen räumlichen Definition der öffentlichen Aussenräume sind die Baufeldgrenzen entlang der Metallstrasse und des Bahnhofplatzes zu bebauen. Im Rahmen eines allfälligen Gestaltungsplans ist zu prüfen, in welchem Umfang Pflichtbaulinien notwendig erscheinen.



Abb. 51: Hochpunkte am Drehscheibenplatz und Birspark

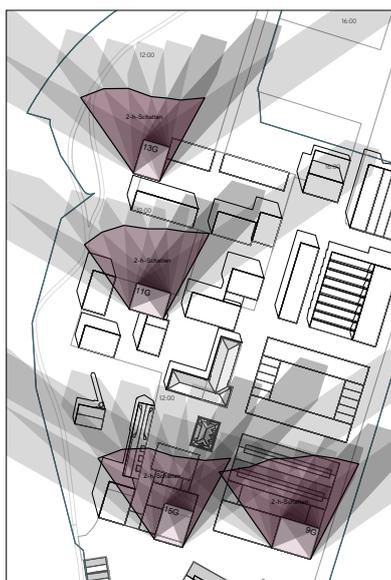


Abb. 52: 2h-Schatten mittlerer Wintertag



Abb. 53: Cluster mit gemeinschaftlichem Aussenraum

Birscluster: Bebauungsprinzipien 'An der Birs' (beispielhaft)

- **Gebäudetypologien:** Im Baugebiet 'An der Birs' sind drei Bebauungscluster vorgesehen. Beim Birscluster 1 und 2 gruppieren sich punkt- und zeilenförmige Gebäude um einen gemeinschaftlichen Aussenraum. Beim Birscluster 3 am Drehscheibenplatz können mehrere Gebäude über einen Sockel zu einem dichten Konglomerat zusammengebunden werden.
- **Durchlässigkeit:** Die Bebauung ist nicht durchgängig, sondern auf jeder Seite des Baufelds unterbrochen, sodass Sichtbezüge in die Landschaftsräume entstehen. Die Birscluster 1 und 2 sind in einem Baufeld zusammengefasst, sodass eine hohe Flexibilität gewährleistet ist (aus heutiger Sicht ist dies die letzte Bauetappe). Zwischen den Clustern 1 und 2 ist eine grosszügige Aussenraumverbindung zu gewährleisten, sodass der Landschaftsraum auch an der Metallstrasse spürbar wird.
- **Gebäudehöhen:** Die maximale Grundhöhe beträgt 7 Geschosse.³ Diese soll jedoch nicht durchgängig ausgeschöpft, sondern eine Höhenstaffelung der Bauten erzielt werden. Im Birscluster 1 und 2 stärken einzelne, birsseitig des Gleiswegs gelegene Hochpunkte die Präsenz des Quartiers am Birspark. Am Drehscheibenplatz akzentuiert ein Hochpunkt das Epizentrum des Quartiers.
- **Pflichtbaulinien:** Zur optimalen räumlichen Definition der öffentlichen Aussenräume sind die Baufeldgrenzen entlang des Drehscheibenplatzes zu bebauen und in Gestaltungsplänen als Baulinien festzulegen. Allfällig zulässige Abweichungen - denkbar ist eine Auskragung des Hochhauses in den Obergeschossen über die Baulinie - sind zu definieren.

Mikrokosmos: Bebauungsprinzipien 'Am Ramstelbach' (beispielhaft)

- **Gebäudetypologien:** Komplementär zu den anderen Baugebieten ist 'Am Ramstelbach' ein eigener 'Mikrokosmos' vorgesehen. Im Sinne einer 'low rise-high density' Bebauung wird eine dichte, teppichartige Struktur vorgeschlagen. Enge, gassenartige Aussenräume sind im orthogonalen Raster angeordnet. Mehrere 'pocket parks' bieten verschiedenartig ausgestaltete, gemeinschaftliche Aussenräume an. Die typologische Vielfalt kann hier sehr gross sein: 'urban villa, urban factory, urban town-house, loft-house, cluster-house, studio-house' etc.
- **Durchlässigkeit:** Es ist eine sehr hohe Durchlässigkeit zu gewährleisten. Die siedlungsbezogenen, gassenartigen Aussenräume sind knapp zu dimensionieren. Der Abstand zum Presswerk wird ebenfalls bewusst knapp bemessen, sodass die bestehende Halle Teil des Konglomerats werden kann.

³ Bei der Höhenentwicklung wird die in der Testplanung entwickelte Erkenntnis berücksichtigt, wonach höhere Bauten vor allem birsseitig angeordnet werden sollen, um gleisseitig einen sanfteren Übergang zum bestehenden Apfelseequartier zu ermöglichen.



Abb. 54: Referenz Am Ramstelbach
(cité manifeste, Mulhouse)

- **Gebäudehöhen:** Die Bebauung ist im Sinne der Teppichstruktur auf maximal 4 Geschosse zu beschränken. Einzelne 5 bis 6-geschossige Ausnahmen sind möglich, vor allem am Presswerk und am Drehscheibenplatz. Damit der Platz nicht zu gross wirkt, sollen die den Platz definierenden Neubauten aus der Fassadenflucht des Presswerks heraustreten.
- **Pflichtbaulinien:** Einzig die Baufeldgrenze am Drehscheibenplatz ist zur räumlichen Definition des Platzes zwingend zu bebauen und in Gestaltungsplänen als Pflichtbaulinien festzulegen.

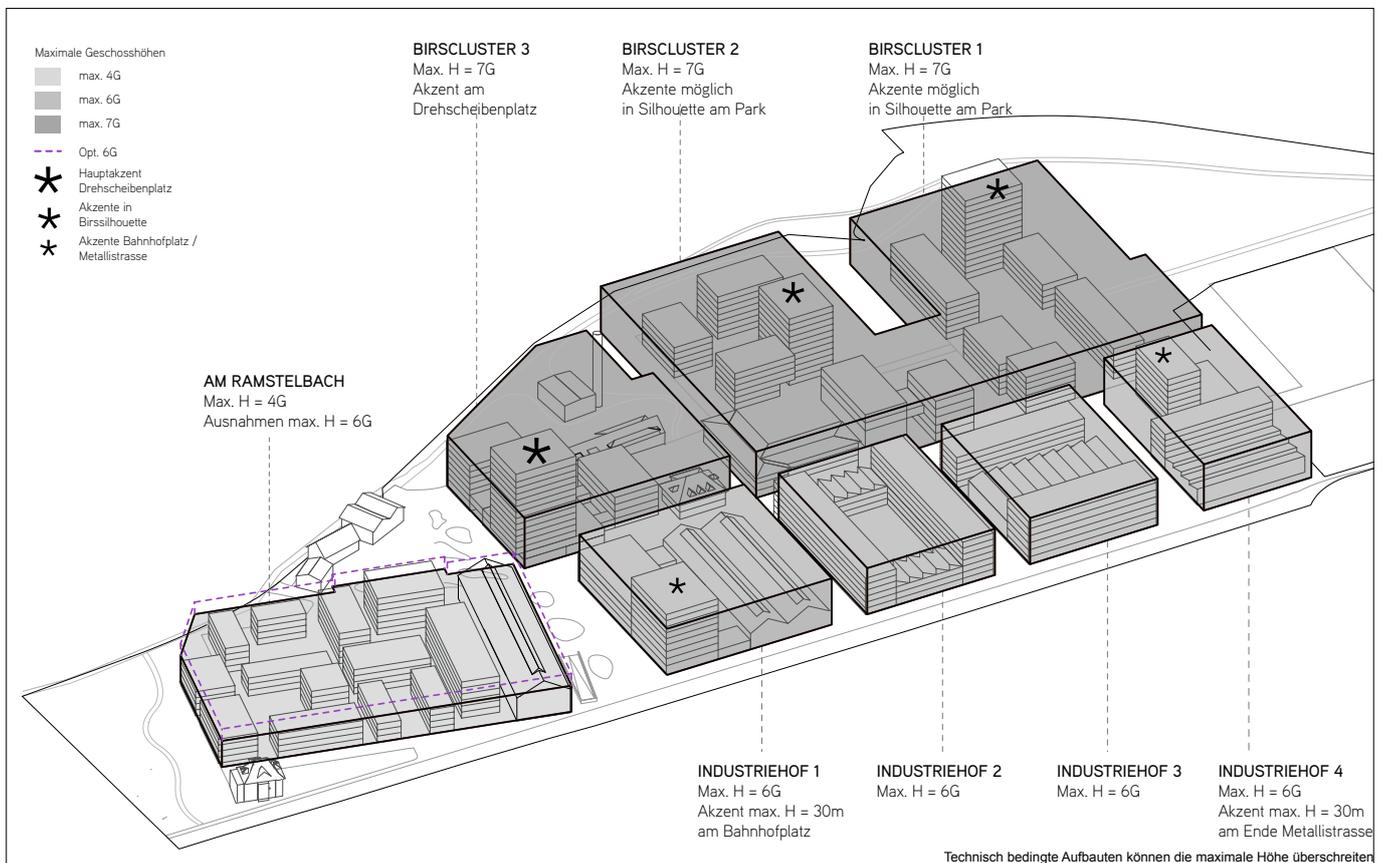


Abb. 55: Mantellinien Baufelder

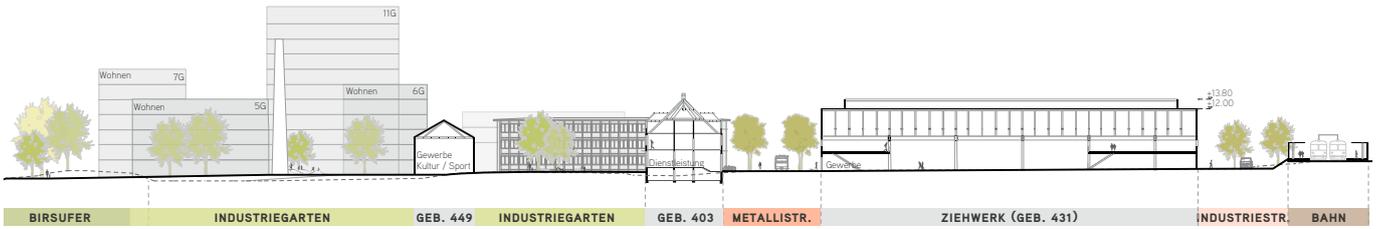


Abb. 56: Richtprojekt: Querschnitt A, Birscluster 3 / Industriegarten

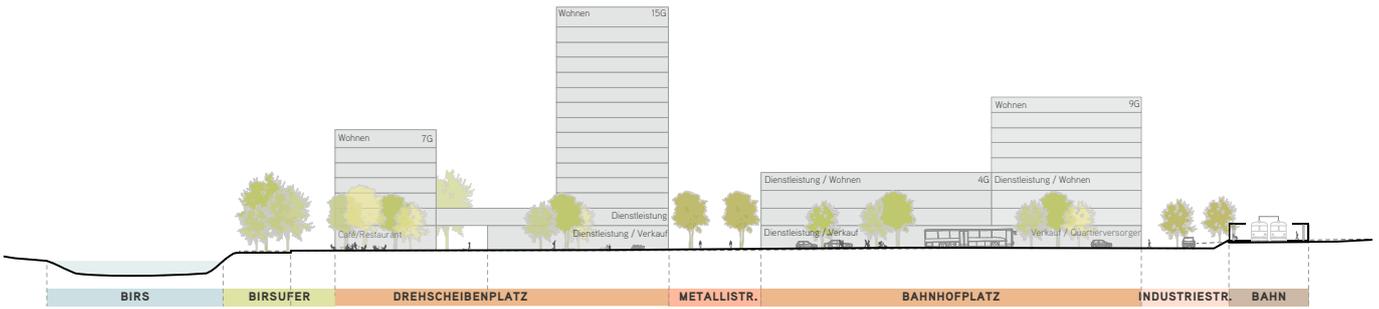


Abb. 57: Richtprojekt: Querschnitt B, Drehscheibenplatz



Abb. 58: Richtprojekt: Längsschnitt und Fassadensilhouette Metallistrasse

0 10 50
 M 1/1'500

3.6 Erhaltenswerte Gebäude und Strukturen

Um einen Teil des industriellen Charmes erhalten zu können, wurden erhaltenswerte Gebäuden und Strukturen identifiziert, die mehrheitlich bestehen bleiben und umgenutzt werden sollen. Herausragende, schützenswerte Einzelwerke sind im Areal keine vorhanden, jedoch mehrere Bauten mit guter architektonischer Qualität. Da die Gebäude am besten als Ensemble eine Wirkung entfalten, wird im Zentrum des Quartiers der Erhalt mehrerer sich nahe stehender Gebäude angestrebt.

Gebäude (Substanzerhalt)

Die wirtschaftliche Tragbarkeit und sinnvolle Umnutzbarkeit wurde im Einzelnen nicht nachgewiesen. Dazu gehören auch Abklärungen zu Brandschutz, Fluchtwegen und den Gebäudehüllen. Untersuchungen zu den Altlasten und zur Bausubstanz können im weiteren Verlauf Überraschungen zu Tage führen, die heute nicht absehbar sind. Aus diesen Gründen kann der Substanzerhalt zum jetzigen Zeitpunkt nur im Sinne einer Absichtserklärung formuliert werden. Um eine hohe Flexibilität zu gewährleisten, ist der Umfang der rechtsverbindlich festzusetzenden erhaltenswerten bzw. schützenswerten Gebäude gering zu halten (siehe Abb. 68).

Bei den Gebäuden werden zwei Kategorien unterschieden, die sich bezüglich Erhaltensziel und dem Umgang mit allfälligen Ersatzneubauten unterscheiden:

- A) Strukturergalt: wichtige Merkmale werden als Struktur erhalten.
- B) ohne Strukturergalt: eine Neubebauung kann vom Bestand abweichen.

Kategorie A: Strukturergalt

- Kleinbauten an der Birs (Nr. 406, 429, 912): Wertvolles Ensemble von Kleinbauten am Drehscheibenplatz, Werkstattgebäude mit Mauerwerksfassaden (406, 912), Gebäude 429 mit verputzter Fassade. Umnutzung für publikumswirksame Nutzungen (Gastronomie, Kultur etc.). Neubauten hätten - sollte aus dringenden Gründen ein Erhalt nicht möglich sein - den zukünftig geltenden Bauvorschriften zu entsprechen. Der einzuhaltende Gewässerabstand hätte birsseitig eine Verkleinerung der Volumen zur Folge. Die Körnigkeit der Bauten am Platz wäre zu übernehmen. Die Qualität würde mittels Gestaltungsplan gesichert.
- Presswerk (378): Das imposante Presswerk mit dem filigranen Dachfachwerk und den seitlichen Mauerwerksfassaden soll als gedeckter Platz - allenfalls durch kleinere Einbauten ergänzt - erhalten bleiben. Es hat das Potenzial, zum Aushängeschild des Quartiers zu werden. Das Gebäude soll mit möglichst geringen Mitteln ertüchtigt werden



Abb. 59: Im Richtprojekt berücksichtigte bestehende Gebäude und Strukturen



Abb. 60: Kleinbauten an der Birs



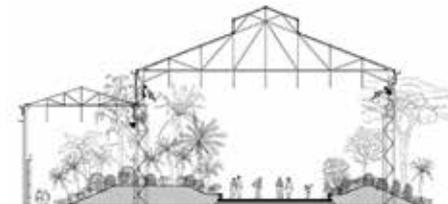
Abb. 61: Presswerk

(z.B. Dacheindeckung und Korrosionsschutz erneuern, aber keine Seitenfassaden hinzufügen). Je nach Ausmass der Altlastendekontaminierung sind Abfangmassnahmen notwendig - aus heutiger Sicht scheint der Erhalt mit vertretbarem Aufwand möglich. Ein allfälliger Neubau hat sich in der Ausrichtung am Bestand zu orientieren und soll insbesondere die Stellung und Präsenz der Fassade am Drehscheibenplatz übernehmen.

- Garderoben- und Aufenthaltsgebäude (449, 665, 'Refektorium'): Das Gebäude bietet gute Möglichkeiten für Übergangsnutzungen und hat diesbezüglich längerfristiges Potenzial. Zusammen mit dem Verwaltungsgebäude und dem Laborgebäude definiert es einen interessanten Aussenraum an der Gleisachse. Sollte sich ein Erhalt langfristig nicht als wirtschaftlich erweisen, hat sich die Stellung des Gebäudes an der Gleisachse zu orientieren.



Halle Pajol, Jourda Architectes, Paris



Foundries' Gardens, ADH Doazan + Hirschberger Architects, Nantes

Abb. 62: Referenzbeispiele für Umgestaltung Presswerk als gedeckter Platz



Abb. 63: Ziehwerk (Geb. 431)



Abb. 64: Verwaltungsbäude



Abb. 65: Ehemaliges Laborgebäude



Abb. 66: Ehemalige Direktoren-Villa



Abb. 67: Drehscheibenplatz

Kategorie B: kein Strukturerehalt

- Ziehwerk (431): Industriehalle mit filigraner Tragkonstruktion und aufgesetztem Oblichtdach, sehr hell, Teil der prägenden Mauerwerksfassade zwischen Ziehwerk und Presswerk, Zeitzeuge der Industriearchitektur. Die Ertüchtigung des Gebäudes für Dienstleistungsnutzungen wäre sehr aufwändig und würde den Charakter der Halle stark verändern. Im Vordergrund stehen daher Gewerbenutzungen, ein 'Raum-in-Raum'-Konzept für Dienstleistungsnutzungen oder die Nutzung für oberirdische Parkierung, allenfalls auch temporär.
- Neues Verwaltungsgebäude (50): Gute architektonische Qualität, Sichtfassade mit Betonrahmenstruktur, Zeitzeuge der 1950er-Jahre. Umnutzung für Dienstleistungs- oder Bildungsnutzungen.
- Ehemaliges Verwaltungsgebäude / Laborgebäude (403): Hohe architektonische Qualität, identitätsstiftendes Gebäude, Massivbau. Es wird angestrebt, den eingeschossigen Anbau aus dem Jahr 1958 rückzubauen. Umnutzung für Dienstleistungs-, Bildungs- oder Wohnnutzungen.
- Kesselhaus (80) und Kamin: Das Gebäude und evtl. der Kamin sollen als Bauten im Park erhalten und umgenutzt werden. Denkbar ist eine öffentlich wirksame Nutzung, z.B. kultureller Art. Der Kamin könnte mit einer Aussichtsplattform ausgestattet werden. Sollte sich der Erhalt nicht als möglich erweisen, kann innerhalb des definierten Baufelds auch ein maximal 2-geschossiges Gebäude erstellt werden, dessen Nutzung dem öffentlichen Charakter des Ortes Rechnung trägt.
- Ehemalige Direktoren-Villa: Hohe architektonische Qualität, interessante Setzung auf kleiner Anhöhe. Umnutzung zum Jugendhaus, Kindertagesstätte, Wohnen oder ähnliche Nutzung.

Strukturerehalt (Areal)

Folgende Arealstrukturen werden als erhaltenswert erachtet:

- *Drehscheibenplatz*: Erhalt der Spuren des Eisenbahn-Rondells, Ausbildung eines öffentlichen Platzes, Begrenzung des Platzes in etwa an der Stelle der heutigen Bauten.
- *Gleisachse*: Die heutige Zugangsachse ist prägendes Element der heutigen Arealstruktur und wird als Fußgängerverbindung erhalten bleiben. Räumliche Qualitäten bestehen insbesondere im südlichen Bereich, wo die bestehenden Gebäude eine enge Gasse bilden. Topografisch bedingte Höhenversätze bei den Übergängen von den Birsclustern in die Parkfinger sind denkbar.⁴

⁴ Die Öffnung des ehemaligen Industriekanals und Wiederverwendung als Wasserkanal ist aus statischer Sicht nicht möglich, der Kanal müsste neu erstellt werden. Ebenso ist aufgrund der veränderten Lage der Birs der Zufluss erschwert.



Abb. 68: Konzept Bebauung (M 1/3'500)

3.7 Nutzungen

Wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben, soll das Areal aufgrund der Grösse etappenweise über rund zwei Jahrzehnte und damit über einen grossen Zeitraum entwickelt werden. In diesem Zeitraum werden sich parallel zur geplanten Entwicklung des Areals auch die ökonomischen, sozialen und technischen Rahmenbedingungen verändern. Wie im Kapitel 2.3 beschrieben, entwickelt sich die Agglomeration Basel bereits heute dynamisch. Damit einhergehend wird sich auch die Nachfrage auf dem Immobilienmarkt verändern. Gleichzeitig wird eine allfällige Umsetzung der geplanten Infrastrukturprojekte, insbesondere der bessere Anschluss an das S-Bahn-Netz der SBB, einen grossen Einfluss auf die weitere Entwicklung der gesamten Gemeinde und des Wideneck-Quartiers haben. Die grosse Zeitspanne der Entwicklung muss daher bei sämtlichen Überlegungen berücksichtigt werden und setzt eine hohe Flexibilität für die zukünftige Planung voraus. Der Masterplan ermöglicht deshalb in Bezug auf das Nutzungskonzept bewusst Spielräume, um fortlaufend auf die Entwicklung der Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Nutzungsmass

Mit der Entwicklung soll auf dem Areal Raum für Wohn- und Geschäftsnutzungen mit insgesamt 130'000 bis 140'000 m² oberirdischer Geschossfläche entstehen. Dieses Nutzungsmass wird unter anderem aufgrund der hohen Aufwendungen für die Umnutzung des Industrieareals in Wohn- und Arbeitsflächen benötigt, um ein wirtschaftlich nachhaltig funktionierendes Projekt umzusetzen.

Das angestrebte Nutzungsmass bezogen auf die bereits heutige Bauzonenfläche innerhalb des Grundstücks der HIAG von rund 112'700 m² (anrechenbare Grundstücksfläche, gesamte Grundstücksfläche HIAG ist rund 130'000 m²) ist rund 1.15 bis 1.25.

Baufelder	Fläche Baufelder GSF (m ²)	Anrechenbare Geschossfläche aGF (m ²)	Ausnutzungsziffer
Am Ramstelbach	13'000	25'100 – 27'000	1.93 – 2.07
An den Gleisen (Industriehöfe 1-4)	18'600	47'700 – 51'400	2.56 – 2.76
An der Birs (Birscluster 1-3)	31'800	57'200 – 61'600	1.80 – 1.93
Total	63'400	130'000 – 140'000	2.05 – 2.20

Abb. 69: Ausnutzungsziffer nach Baugebieten

Die Begrenzung der bebaubaren Flächen auf die im Masterplan definierten Baufelder führt einerseits zu einer punktuellen urbanen Verdichtung und Konzentration der Nutzungen und ermöglicht dadurch andererseits die Realisation eines vielfältigen Angebots an grosszügigen öffentlichen und privaten Aussenräumen mit verschiedenen Lagequalitäten. Solange die Ausnutzung für das Gesamtareal sowie innerhalb

der drei bezeichneten Baugebiete eingehalten wird, soll die zur Verfügung stehende Geschossfläche unter Einhaltung der festgelegten Parameter frei auf die einzelnen Baufelder verteilt werden können. Der dem Masterplan zugrundeliegende städtebauliche Entwurf der fortlaufenden Entwicklung soll dabei als Referenz dienen. Des Weiteren soll die künftige Bauzone über die definierten Baufelder gelegt werden, so dass die anrechenbare Grundstücksfläche mindestens den Grössen der Baufeldern entspricht.

Nutzungsmix

Um ein belebtes und attraktives neues Stadtquartier zu erreichen, wird ein durchmischter Nutzungsmix mit Wohn-, Arbeits- und Gewerbeflächen vorgesehen. Öffentliche Nutzungen sollen in Abstimmung mit der Gemeinde ebenfalls möglich sein. In den Erdgeschossen zu den wichtigen öffentlichen Strassen- und Platzräumen, insbesondere zum Drehscheiben- und Bahnhofplatz hin, soll das Angebot möglichst durch publikumswirksame Verkaufs-, Dienstleistungs-, Gastro- und Kultur Nutzungen ergänzt werden. Diese Nutzungen ergänzen das bereits bestehende Angebot und dienen sowohl der Versorgung des neuen Stadtquartiers als auch der angrenzenden Quartiere auf Dornacher und Aescher Gebiet.

Aufgrund der detaillierten Analyse des Immobilienmarktes wird aus heutiger Sicht ein hoher Wohnanteil von rund 70% angestrebt. Dies unter der Annahme, dass die Verkehrsinfrastruktur deutlich verbessert wird. Wie eingangs erwähnt, muss im Verlauf der langen Entwicklungsdauer jedoch flexibel auf die Entwicklung der gross- und kleinräumigen Standortfaktoren und die Nachfrage des Immobilienmarktes reagiert werden können. Aus diesem Grund werden im Masterplan sämtliche Baufelder als Mischzonen ausgewiesen. Wohnnutzungen sollen grundsätzlich überall möglich sein, die Bandbreite der zugelassenen Geschäfts- und Gewerbenutzungen wird über eine definierte Lärmempfindlichkeitsstufe festgelegt.

Auf Grund der Arealgrösse und Marktabsorption ist für den Wohnanteil eine breite Vielfalt an Wohnformen vorgesehen. Insbesondere in den ersten Phasen der Arealentwicklung sind auch experimentellere Wohnformen denkbar, während andere Teilbereiche des Areals noch zwischengenutzt werden.

Nutzungsverteilung

Die Verteilung der Nutzungen innerhalb des Areals erfolgt analog der unterschiedlichen Lagequalitäten und findet die Entsprechung im städtebaulichen Vorschlag sowie den für die Baufelder festgelegten Bebauungsprinzipien. Gegen die Gleise und die Industriestrasse hin soll die gute Visibilität und erhöhte Passantenfrequenz genutzt werden, um einen erhöhten Anteil an Gewerbe- und Dienstleistungsflächen zu



Abb. 70: Nutzungsverteilung
 Richtprojekt

realisieren. In den Obergeschossen sind aber auch Wohnnutzungen denkbar. Gegen den grünen Birsraum hin nimmt die Attraktivität für Geschäftsflächen ab. Hier wird ein hoher Wohnanteil, mit entsprechenden Massnahmen wie Hochparterre oder Vorgartenbereichen teilweise bis in das Erdgeschoss, vorgesehen. Verkaufs-, Gastro- und Kulturnutzungen konzentrieren sich insbesondere im südlichen Bereich um den Ankunftspunkt bei der Unterführung und führen an den Drehscheibenplatz. Da die Attraktivität von Verkaufs- und Gastroflächen stark von der Passantenfrequenz abhängig ist, muss sich im Verlauf der Arealentwicklung die Erschliessung und Erreichbarkeit erheblich verbessern. Gleichzeitig setzt dies eine hohe Nutzungsflexibilität und Umnutzungsmöglichkeit der zu realisierenden Flächen voraus.

Anzahl Bewohner und Beschäftigte

Bei einer exemplarischen, oberirdischen Geschossfläche von rund 130'000m² bis 140'000m² und einem Wohnanteil von rund 70% (entspricht rund 94'000m² Geschossfläche Wohnnutzung) ist davon auszugehen, dass je nach Wohnungsmix und Wohnungsgrössen schätzungsweise 700 bis 900 Wohnungen erstellt werden können. Bei einer mittleren Belegungsdichte von heute üblichen 1.6 (Kleinwohnungen) bis 2.3 Personen (Familienwohnungen) pro Wohnung entspricht dies einer künftigen Bewohnerzahl von rund 1'700 bis 1'900 Personen auf dem Metalli Wideneck. Weiter würde der Gewerbeflächenanteil von bis zu 30% eine Geschossfläche von rund 40'000m² ermöglichen. Mit der Annahme eines Geschossflächenbedarfs pro Arbeitsplatz von durchschnittlich rund 40m² bis 60m² je nach Nutzungsmix (Büro, Gewerbe, Verkauf) würden im Quartier ca. 600 bis 900 Personen arbeiten.

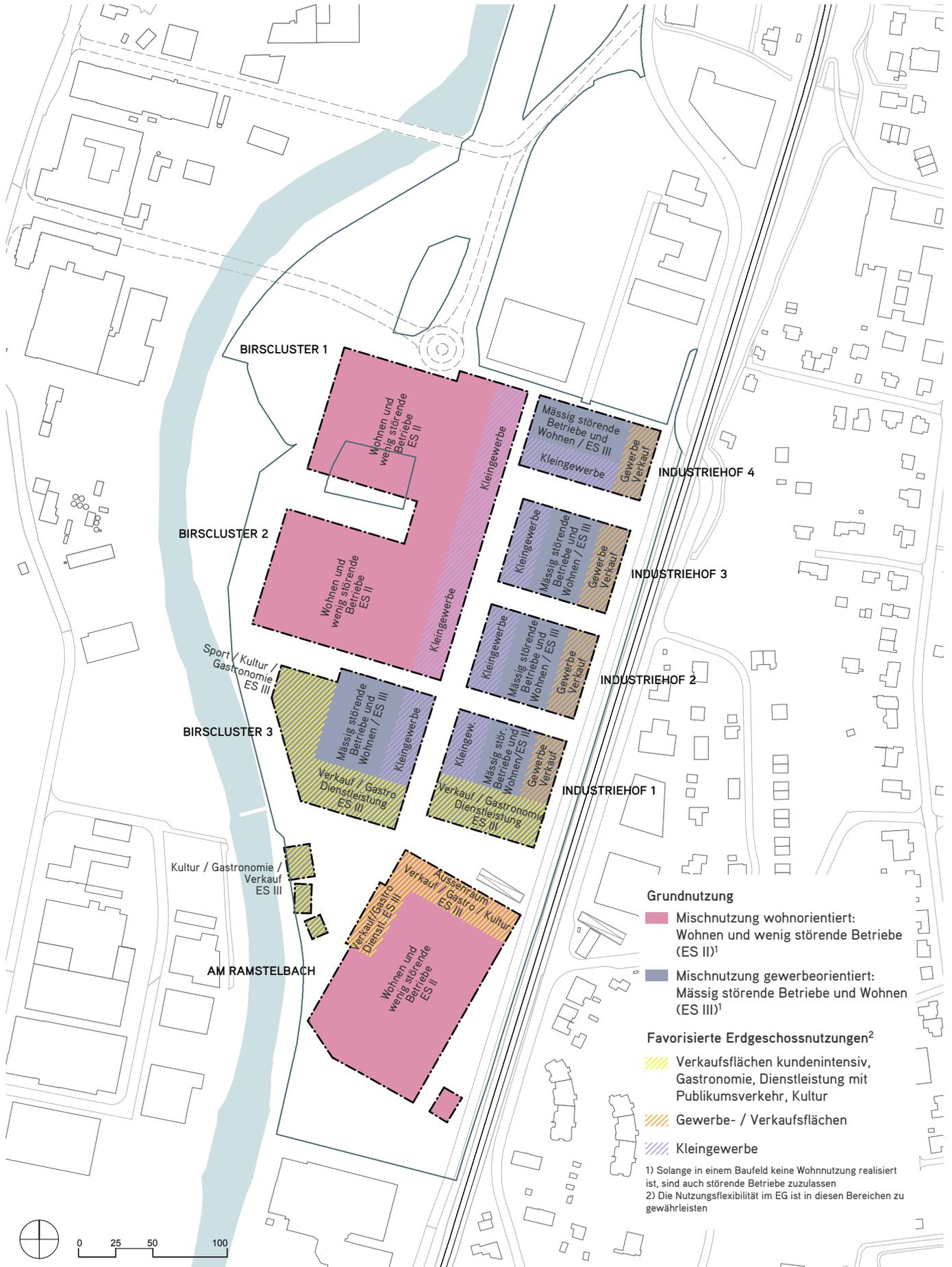


Abb. 71: Konzept Nutzungen (M 1/3'500)

3.8 Mobilität und Verkehr

Heutige Verkehrserschliessung

Die Anbindung des Wideneck-Quartiers für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt heute ausschliesslich ab der Nordseite über die Weidenstrasse. Der Zugang zur Autobahn A18 erfolgt über das stark durch den MIV belastete Gebiet Dornachbrugg.

Das Areal ist heute gering bis gar nicht mit dem ÖV erschlossen und weist eine ÖV-Erschliessungsgüte E resp. F gemäss VSS-Norm 640 281 auf. Die nächstgelegenen Bahnhaltstellen (Dornach-Arlesheim und Aesch) befinden sich in einer Distanz von deutlich über einem Kilometer. Das Metalli Wideneck-Areal liegt damit ausserhalb ihres direkten Einzugsgebiets. Die ÖV-Erschliessung erfolgt heute somit einzig über die Haltestelle 'Metallwerke' der Ortsbuslinie 66, welche in einer Gehdistanz von ca. 200 m nördlich der Arealgrenze liegt. Östlich des Areals liegt zudem die Bushaltestelle 'Apfelsee' der gleichen Buslinie. Mangels Querungsmöglichkeit der Bahngleise hat diese Haltestelle für die Erschliessung des Areals heute jedoch keine Bedeutung.

Die Erschliessung des Areals zu Fuss erfolgt heute von Norden über die Weidenstrasse oder von Westen und Süden ab dem entlang der Birs verlaufenden Fussweg. Die Anbindung mit dem Veloverkehr erfolgt analog zum MIV von Norden. Besondere Veloinfrastruktur in Form von separaten Radwegen oder zumindest Radstreifen auf der Fahrbahn sind nicht vorhanden.

Zukünftiges Verkehrsaufkommen

Um die verkehrlichen Berechnungen vornehmen zu können, wurden anhand des Richtprojektes konkrete Werte für die Zahl der Bewohner und Beschäftigten festgelegt. Im Endausbau wird mit ca. 1'800 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie maximal 900 Beschäftigten gerechnet. Diese Personen generieren über alle Verkehrsmittel gesehen über 10'000 Wege pro Tag. Ohne Verbesserung des ÖV-Angebots oder der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur ist davon auszugehen, dass weiterhin 2/3 der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Da jedoch auf dem Strassennetz bereits heute kaum mehr Reserven bestehen, sind Massnahmen zur Steuerung der künftigen Mobilität erforderlich.



Abb. 72: Heutige MIV-Anbindung

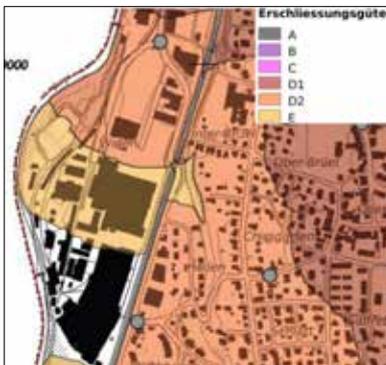


Abb. 73: Heutige Erschliessungsgüte ÖV (Quelle: <https://geoweb.so.ch/map>)



Abb. 74: ÖV-Netz mit künftigen Ergänzungen



Abb. 75: Künftige übergeordnete MIV-Erschliessung

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Das vorliegende Mobilitätskonzept basiert auf der 3-V-Strategie: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Vorgeschlagen werden sowohl 'Push'- als auch 'Pull'-Massnahmen.

Um das MIV-Aufkommen auf ein hinsichtlich Leistungsfähigkeit des Strassennetzes, Lärm und Luftqualität sowie Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume verträgliches Mass zu halten (Belastbarkeitsgrenzen), können der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen grossen Teil der Mobilitätsnachfrage aus dem Wideneck-Quartier aufnehmen. Ausserdem bringt der neue A18-Zubringer eine zentrale Entlastung im heutigen Nadelöhr Dornachbrugg. Insgesamt umfasst das Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das Metalli Wideneck die folgenden Massnahmenbereiche:

- Beim *öffentlichen Verkehr* (ÖV) wird mit der neuen S-Bahn-Haltestelle eine massive Verbesserung der ÖV-Erschliessung erreicht. Mit deren Umsetzung wird ca. 2030 gerechnet, weshalb es als Initialmassnahme zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung eine neue attraktive Busanbindung braucht. Vorgeschlagen wird beispielsweise eine neue Buslinie zwischen dem Bahnhof Dornach und dem Bahnhof Aesch mit Anschluss an die S-Bahn an beiden Bahnhöfen.
- Beim *Fuss- und Veloverkehr* (FVV) ist für die Entwicklung des Areals eine bessere Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren notwendig. Die heutige Trennwirkung gegenüber dem Öpfelsee-/Werbhollen-Quartier durch das SBB-Trassee soll im Zusammenhang mit der neuen S-Bahnstation durch eine neue Velo-/Fussgängerquerung reduziert werden. Daneben sind innerhalb des Wideneck-Quartiers attraktive Wege für Velos und Fussgänger in verkehrsberuhigten Zonen zur Verfügung zu stellen.
- Beim *motorisierten Individualverkehr* (MIV) bildet der Zubringer zur A18 die Schlüsselmassnahme für die übergeordnete Anbindung, für welchen mit einer Realisierung ab ca. 2025 zu rechnen ist. Die verlängerte Industriestrasse fungiert als Rückgrat der künftigen Arealentwicklung und ermöglicht nach der Realisierung des Zubringers auch die Anbindung des Gewerbegebietes Birmatt-Aesch an die A 18. Zur Areal-internen Erschliessung dient ein Netz von verkehrsberuhigten Sammel- und Erschliessungsstrassen, auf welchen auch die neue Buslinie verkehren kann. Die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder richtet sich gemäss der kantonalen Bauverordnung nach der Qualität des ÖV-Angebots sowie dem Fuss- und Veloverkehrsanteil.

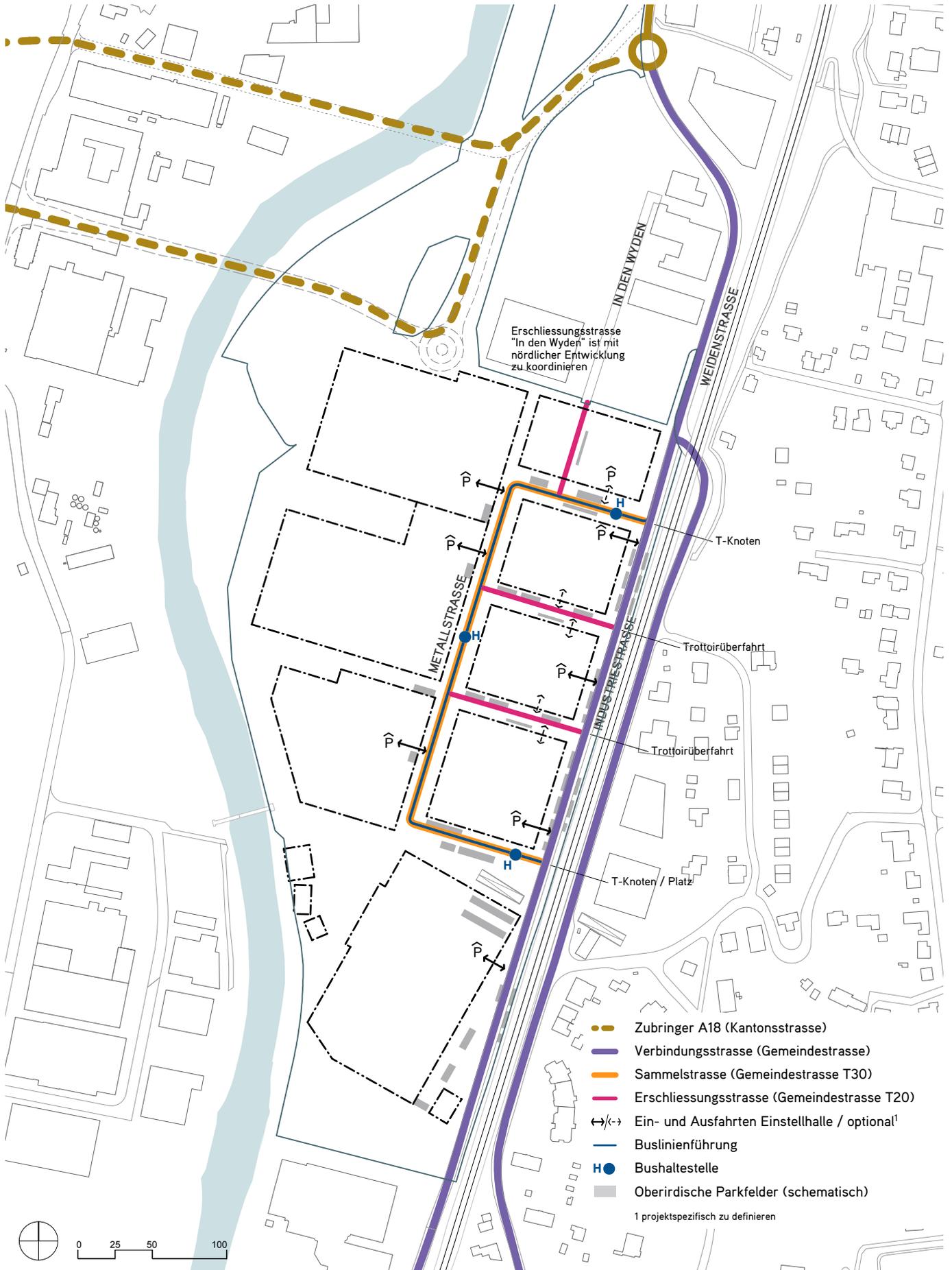


Abb. 76: Konzept Erschliessung

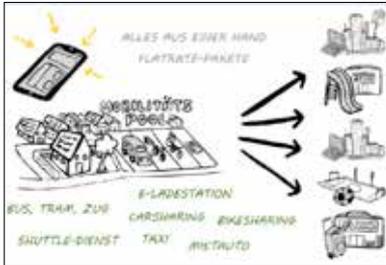


Abb. 77: Mobility as a Service (MaaS) für Areale (Quelle: Postauto AG)

- Massnahmen *Mobilitätsmanagement*: Für jeden Weg soll spezifisch das dafür am besten geeignete Verkehrsmittel ausgewählt werden können. Die Möglichkeiten für Massnahmen im Mobilitätsmanagement sind zahlreich und aufgrund der Schnittstelle zu technologischen Entwicklungen allerdings auch sehr 'im Fluss'. Die Massnahmenpalette reicht von Sharing-Angeboten (CarSharing und Bikesharing) über Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder, Mobilitätswebseiten und -apps, der quartierinternen Versorgung für den täglichen Bedarf bis zu Mobilitätsmanagement in Unternehmen.
Welche Massnahmen genau umgesetzt werden, wird im Laufe des weiteren Planungsprozesses definiert. Fest steht, dass ein Mobilitätsmanagement erforderlich ist. Dieses wird mindestens aus einem Paket etablierter Massnahmen wie Sharing-Angeboten, quartierinterner Versorgung und einer Mobilitäts-App/-Website bestehen. Es ist jedoch auch denkbar, dass das Wideneck-Quartier ein Pionierprojekt für Mobility-as-a-Service (MaaS) wird, wirtschaftliche Tragbarkeit und technische Umsetzbarkeit vorausgesetzt.
- *Etappierte Umsetzung*: Die Realisierung der aufgezeigten Massnahmen soll etappiert und abgestimmt auf die Bebauung des Areals erfolgen. Die Abschätzungen der etappenbezogenen Verkehrsauswirkungen zeigen, dass sämtliche Zustände verkehrlich verträglich gestaltet werden können. Die fünf aufgeführten Massnahmenbereiche weisen ein hohes Mass an Flexibilität auf und können auf die Bebauung und verändernde Rahmenbedingungen abgestimmt werden. Einen Bezug, Koordinationsbedarf und auch Synergieeffekte gibt es insbesondere zu den beiden Projekten Zubringer Dornach / Aesch an die A18 und die neue S-Bahn-Haltestelle.

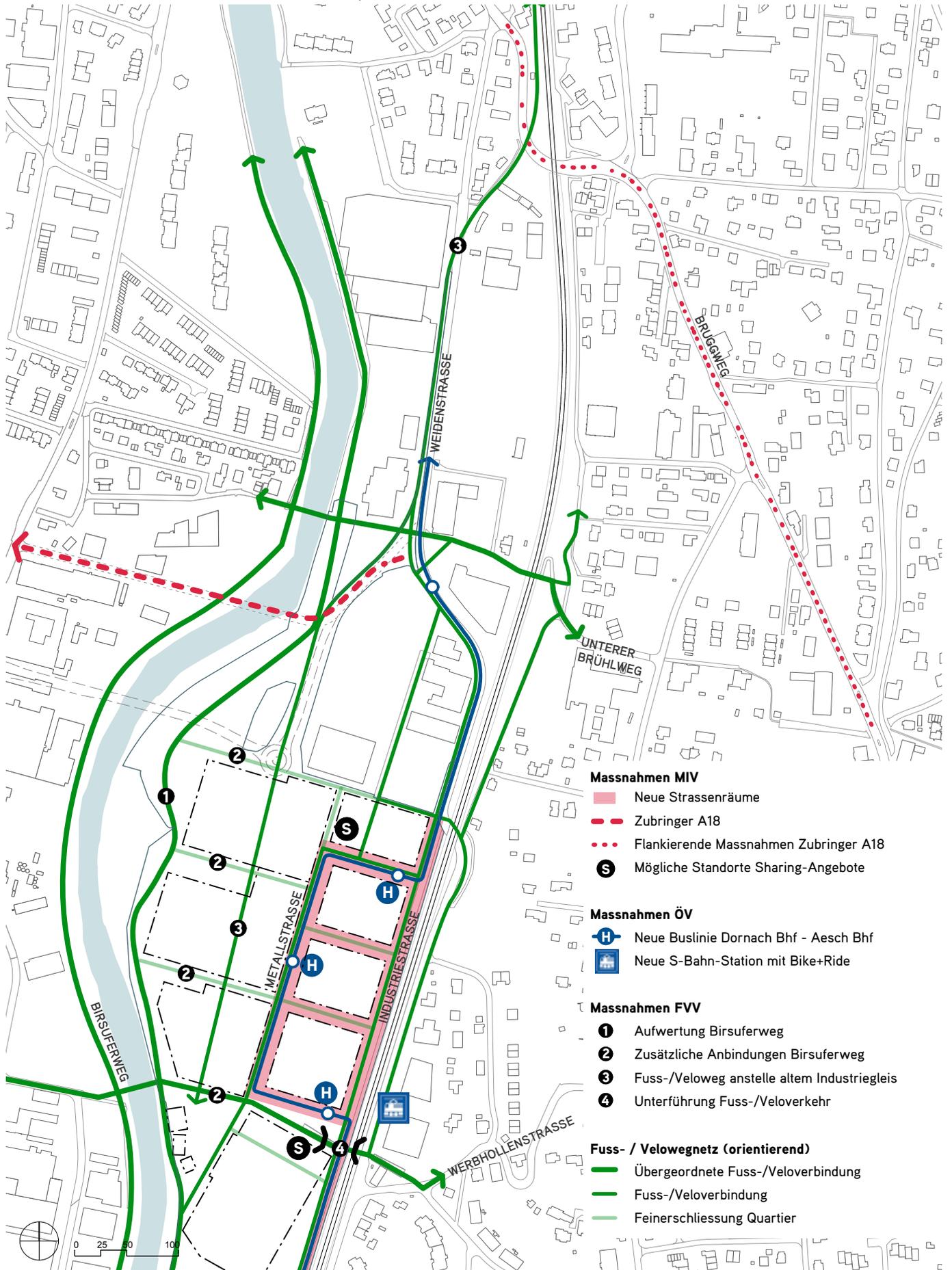


Abb. 78: Konzept Gesamtmobilität (M 1/5'000)

3.9 Etappierung

Es wird davon ausgegangen, dass die vollständige bauliche Entwicklung des Areals ca. zwei Jahrzehnte beanspruchen wird. Die Langfristigkeit des Vorhabens ermöglicht eine schrittweise Transformation, die auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren muss. Das sukzessive Vorgehen ermöglicht ein Wachstum in gut verträglichen Einheiten. Da die Zwischenzustände über längere Zeit bestehen bleiben, ist darauf zu achten, dass diese in sich funktionieren und eine hohe Qualität aufweisen.

Nach dem heutigen Wissensstand wird eine Entwicklung von Süden nach Norden angestrebt. Da die Erschließung von Norden her erfolgt, können die Belastungen in der Bauphase für die bereits realisierten Etappen so minimiert werden. Grob wird die Entwicklung aus heutiger Sicht in mindestens 4 Phasen aufgeteilt:

0) Übergangsnutzungen und Vorbereitung Bauetappen:

Realisierung Industriestrasse, Renaturierung Ramstelbach

1) Bauetappe 1, inkl. Drehscheiben-/Bahnhofplatz, Unterführung

2) Bauetappe 2, inkl. Metallstrasse, Birsuferpark, A18-Anschluss, S-Bahn-Haltestelle

3) Bauetappe 3, inkl. Quartierpark

Übergangsnutzungen und Vorbereitung Bauetappen

Die Vorbereitung der ersten Bauetappe wird einige Jahre in Anspruch nehmen. Um das Areal in dieser Zeit zu beleben, werden einige für die Metallproduktion nicht mehr benötigte Gebäude für Übergangsnutzungen zur Verfügung gestellt. Je nach Nachfrage soll ein bunter Mix von verschiedenen Nutzungen entstehen.

Voraussetzung für die Realisierung der ersten Bauetappen ist nebst den planungsrechtlichen Instrumenten (Ortsplanungsrevision) die Realisierung der Industriestrasse entlang den Gleisen. Damit wird die Erschließung der ersten beiden Bauetappen gewährleistet.

Der Ramstelbach sollte ebenfalls in dieser Phase ausgedolt und renaturiert werden, sodass für die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden ersten Bauetappe attraktive Aussenräume für die Erholung zur Verfügung stehen.

Bauetappe 1

Aus heutiger Perspektive wird davon ausgegangen, dass in der ersten Bauetappe als Pionierphase das Baugebiet 'Am Ramstelbach' realisiert wird. In dieser Phase werden auch der Bahnhofplatz und die Unterführung unter den Gleisen realisiert. Der Drehscheibenplatz wird aktiviert. Eine leistungsstarke Erschließung durch den Bus ist erforderlich.

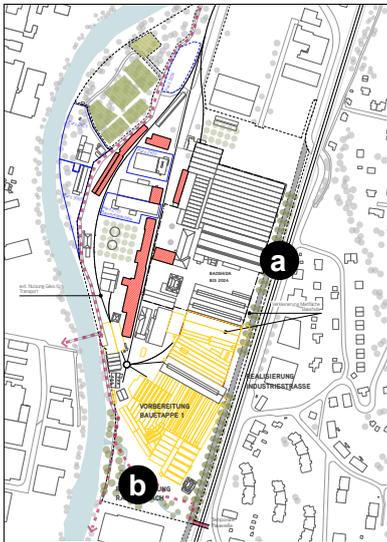


Abb. 79: Übergangsnutzungen und Vorbereitung Bauetappen

a) Realisierung Industriestrasse

b) Renaturierung Ramstelbach

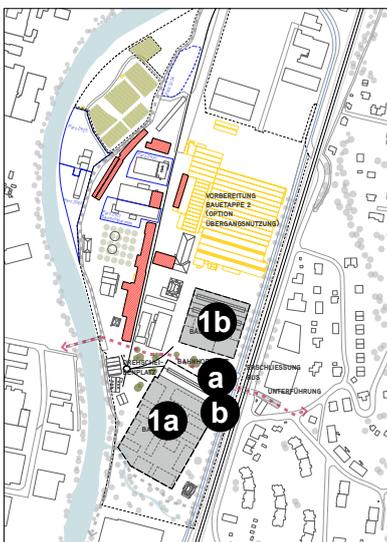


Abb. 80: Bauetappe 1

1a) Baugebiet Am Ramstelbach (Pionierphase)

1b) Baufeld Industriebot

a) Drehscheiben- / Bahnhofplatz mit Unterführung Gleise

b) Ausbau Busangebot

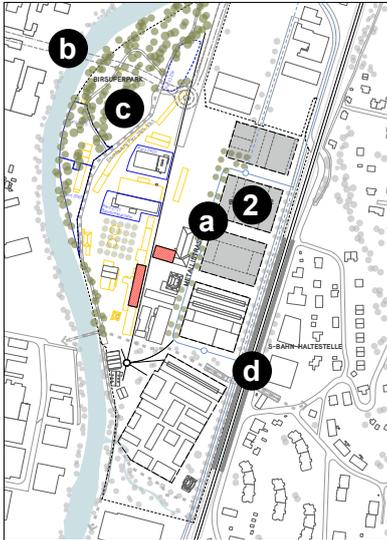


Abb. 83: Bauetappe 2
 a) Metallstrasse
 b) A18-Anschluss
 c) Birsuferpark
 d) S-Bahn-Haltestelle

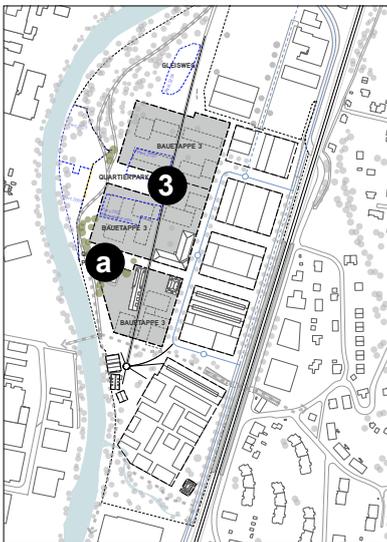


Abb. 84: Bauetappe 3
 a) Quartierpark

Bauetappe 2

Zunächst werden die bereits erschlossenen Baufelder im Gebiet 'An den Gleisen' realisiert. Vorbereitend für die Bauetappe 3 wird der Erschließungsbügel (Metallstrasse) umgesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Zeitraum auch der A18-Anschluss, der Birsuferpark und die S-Bahn-Haltestelle ausgeführt werden, beziehungsweise dass diese teilweise bereits in Betrieb gegangen sind.

Bauetappe 3

In der letzten Bauetappe werden die Baufelder im Gebiet 'An der Birs' realisiert. Zusammen mit den Bauetappen werden die Quartierparks fertiggestellt.

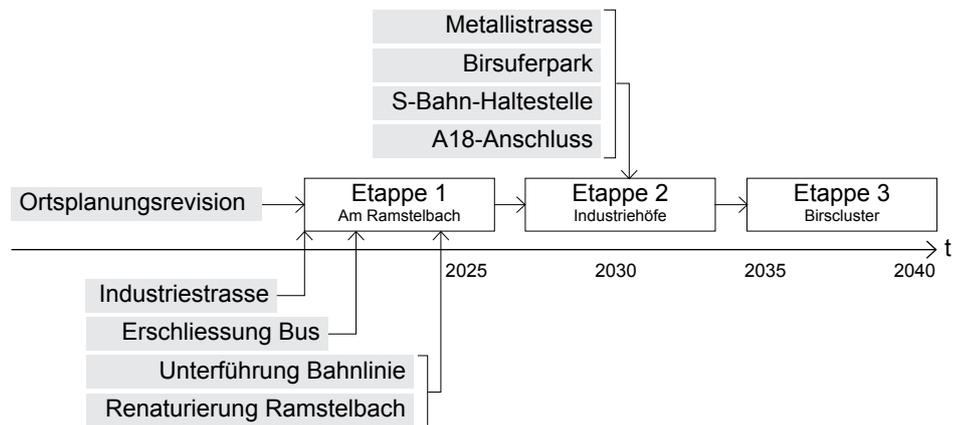


Abb. 81: Abhängigkeiten in der Etappierung

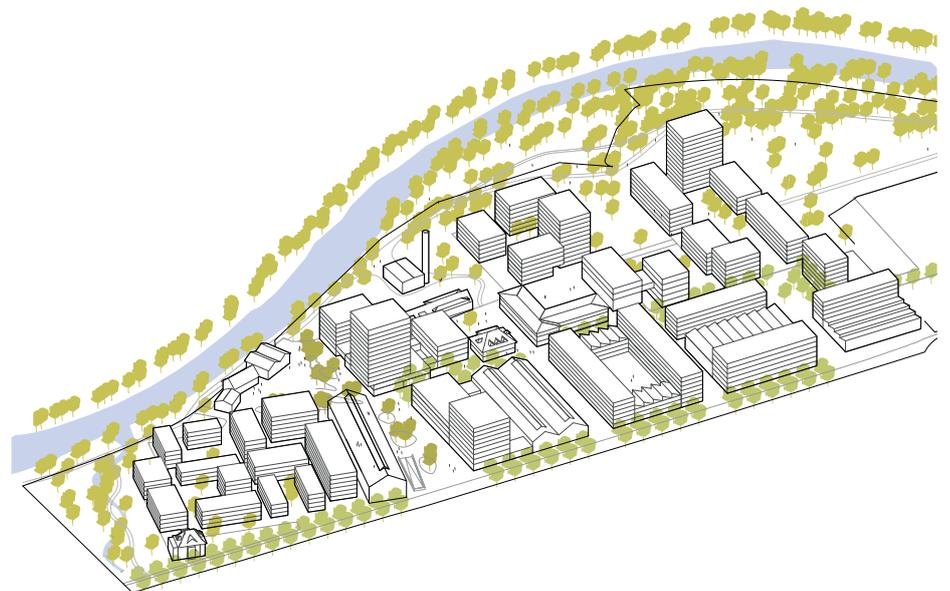


Abb. 82: Richtprojekt: Möglicher Endzustand aus heutiger Sicht

Exkurs Pioniernutzung

Die Entwicklung der ersten Bauetappe, beziehungsweise die Schaffung eines ersten, attraktiven Quartierteils ist eine grosse Herausforderung. Das noch etwas unwirtliche Umfeld verlangt nach einer unkonventionellen Konzeption. Auf verschiedene Nutzergruppen kann aber genau diese Unfertigkeit, gepaart mit spezifischen Wohntypologien, eine hohe Anziehungskraft ausüben. Im nachfolgenden Text wird eine mögliche Konzeption dieser ersten Etappe und ihrer Pioniernutzungen beschrieben. Der Exkurs illustriert - im Sinne eines Drehbuchs - wie das Leben im Mikrokosmos am Ramstelbach aussehen könnte.

Der Mikrokosmos Ramstelbach

Im Zuge der schrittweisen Transformation wird das südlich gelegene Baugebiet 'Am Ramstelbach' als erste Etappe entwickelt. Als Aushängeschild nimmt es stellvertretend für das ganze Areal dessen unverwechselbaren Charakter bereits vorweg: Eine Vielfalt an Wohnraum- und Aussenraumtypologien spricht unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer an und die Verzahnung von Bauten, öffentlichem Raum und Naturraum verleiht dem Gebiet sein ortsspezifisches Antlitz.

Dem zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung noch unwirtlichen Umfeld im nördlichen Arealteil stehen die besondere Situierung und Atmosphäre des Mikrokosmos 'Am Ramstelbach' entgegen. Die Programmierung des Wohnlabors Ramstelbach setzt den Kontrast zwischen wild wuchernder Natur, industrieller Vergangenheit und zeitgenössischem Wohnkomfort, zwischen Unfertigem und den Möglichkeiten der Neubelebung und Aneignung als unverwechselbare Marke in Wert.

Kleinräumig ist das Gebiet eingebettet zwischen dem Naturraum des ausgedolten Ramstelbachs mit seinem Nischencharakter, den durch charmante Bestandsbauten und -strukturen gegliederten Drehscheibenplatz und das eindrückliche historische Presswerk, das Raum bietet für Übergangsnutzungen. Adressiert werden in der ersten Bauphase vielfältige Bewohnergruppen, wobei der Fokus auf Milieus liegt, die sich als Pionierinnen und Pioniere verstehen. Die pionierhafte Atmosphäre wird mit einer Reihe von Nischennutzungen und Attraktionen gestärkt, die in Bezug stehen zu der spezifischen Mischung des Ortes, seiner Lage und seiner Geschichte. Neben der Vielfalt und den besonderen Angeboten besteht die wichtigste Voraussetzung in der hohen sozialen Dichte des Quartiers. Hier wird mit unterschiedlichen kollektiv nutzbaren Räumen Menschen ein neues Zuhause angeboten, die sich zwanglos begegnen und den Mikrokosmos Ramstelbach zum Leben erwecken wollen.

- *Vielfältige Wohntypen* mit unterschiedlichen Grössen, Grundrissen, Ausstattungsniveaus und Situierungen innerhalb des Bauge-



Abb. 85: Erste Etappe 'Am Ramstelbach' in sich wandelndem Umfeld



Abb. 86: Vielfältige Wohntypologien



Abb. 87: Referenz Naturbadeteich
(Naturbad Riehen, Foto: Matthias Maier)



Abb. 88: Referenz Freizeitangebote
im Presswerk (Freestyle Halle,
Zürich)

biets (am Ramstelbach, im Zentrum mit Garten, in Nachbarschaft zum Presswerk; eher introvertiert oder nachbarschaftlich ausgerichtet wie der Gartenhof oder gar an eine Übergangsnutzung angrenzend wie die Urban Factory) sprechen unterschiedliche Haushaltsformationen, verschiedene Generationen und Milieus an.

- *Zwischen den Wohnungen und Wohnbauten* bietet ein Netz an kollektiv nutzbaren Aussenräumen mit unterschiedlichen Charakteren (Gassen, 'pocket parks', Höfe, Terrassen, Dächer) vielfältige Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten. Die Aussenräume sind offen und 'unfertig' gestaltet, so dass sie von den Bewohnerinnen und Bewohnern entsprechend ihrer Bedürfnisse angeeignet und belebt werden können. Fassaden, Höfe und Dächer sind teilweise begrünt und verstärken den naturnahen Charakter des Gebiets.
- *Eine Atmosphäre der Naturnähe* bieten die frei zugängliche, aber noch immer etwas verwunschene Birslandschaft und der renaturierte Ramstelbach. Denkbar ist, dass hier als besondere Attraktion ein Naturbadeteich angelegt wird, der neben den Bewohnerinnen und Bewohnern des Mikrokosmos auch Erwachsene und Kinder aus den nahe gelegenen Quartieren Dornachs zum kühlenden Bad einlädt.
- *Das zwischennutzbare Presswerk* bietet niedrigschwellige Angebote für Kinder, Jugendliche und Erwachsene, die auch von der Quartierbevölkerung selbst initiiert werden können, in den Bereichen Sport (z.B. Boulder-Würfel, Skaterparcours, Badminton-Felder), Kreativität (z.B. Metallbauwerkstatt, Siebdruckerei, Malatelier, Graffitiwände) und Kultur (z.B. Kinoclub/Bar, Kinderzirkus, Lesungen, Kleinkonzerte).
- *Der Drehscheibenplatz ist Orientierungsort*, schafft einen visuellen Bezug zur industriellen Vergangenheit, bietet Infrastrukturen und Platz für provisorische Angebote initiativer Vereine, Organisationen und Start-ups und Begegnungsmöglichkeiten für die Bevölkerungen des Mikrokosmos und der umliegenden Quartiere. Der Kinderzirkus schlägt hier einmal jährlich sein Zelt auf, die Hochschule für Gestaltung und Kunst auf dem Basler Dreispitzareal findet hier den Platz für ein Festival der elektronischen Künste, ein Fahrradverleih vermietet Lastenvelos, E-Bikes und kleine Motorräder, der Sonnenhof Arlesheim verkauft am alljährlichen Sommermarkt seine handgefertigten Produkte und ein Food-Truck bietet sommers Gelati und Café, im Winter Glühwein und Ingwerplätzchen feil.
- *Der unfertige Charakter der Umgebung* produziert Lärm, aber auch Freiräume in noch nicht weiter genutzten Gebäuden und auf noch ungenutzten Arealteilen. Im Prozess der Transformation des ganzen Areals entstehen immer wieder Nischen. Sie regen die Phantasie an und schaffen Aneignungsspielräume. Das Umfeld des Mikrokosmos Ramstelbach bietet eine gemächlichere Alternative zu urbanen Transformationsarealen mit ihren Bars, Restaurants und 24-h-Lärmimmissionen, die sich im Laufe der letzten Jahre immer mehr zu Tourismus-



Abb. 89: Referenz 'Urban Villa'
(Wohn- und Arbeitshaus Winterthur)



Abb. 90: Referenz 'Gartenhof'
(Zelterstrasse, Berlin)



Abb. 91: Referenz Reihenhaus
(Schappe, Arlesheim)

magneten mit Mainstream-Kulturangeboten entwickelt haben. Die Programmierung des Mikrokosmos Ramstelbach vertraut dagegen auf den spezifischen Charakter des Ortes mit seiner Mischung aus industrieller Vergangenheit und ruhiger Lage mit hoher Naturraumqualität – und entwickelt diesen weiter.

Szenarien Pionierbewohnerinnen und -bewohner

Fünf mögliche Szenarien geben den Pionierinnen und Pionieren, welche die unterschiedlichen Wohnbauten und Aussenräume im Mikrokosmos beleben werden, ein Gesicht:

- *Das pensionierte Ehepaar Saner-Schwarz lebt in der Urban Factory.*
Die beiden waren Lehrkräfte an der Rudolf Steiner Schule Birseck und sind kunstgewerblich und sozial interessiert. Ihr Einfamilienhaus an der Dorneckstrasse haben sie gegen eine grosszügige Wohnung in der Urban Factory getauscht, die auch Platz für Besuche der Enkelkinder bietet. Als typische jung gebliebene Senioren der Baby-boomergeneration sind sie zwar im beruflichen Ruhestand, aber noch unheimlich neugierig und aufgeschlossen. Sie schätzen die Möglichkeit, ein Atelier im Erdgeschoss der Urban Factory zu mieten und nahe am Geschehen im Presswerk zu sein.
- *Familie Bigler bewohnt eine Triplex-Wohnung im Gartenhof.*
Der Physiotherapeut und die Sozialpädagogin sind mit Sohn und Tochter im Teenageralter aus dem Laufental zugezogen und konnten den Kindern einen grossen Wunsch erfüllen: den Berner Sennenhund Walo. Helen Bigler hat einen kleinen Pflanzgarten im Hof angelegt und schätzt die unkomplizierte nachbarschaftliche Atmosphäre am grossen gemeinsamen Tisch, Moritz joggt regelmässig zusammen mit Walo der Birs entlang, die 16-jährige Fiona ist mit dem Bus und der S3 gut angebunden an ihre Lehrstelle als Schreinerin im Gundeldinger Feld und ihr Bruder Lino verbringt ganze Tage mit Bouldern und Skaten im Presswerk.
- *Dr. Yasin Büyüktürk lebt - wenn er in Basel ist - in einem der Micro-Apartments.*
Der 34-jährige Laborleiter Head Metal Catalysis, Roche Basel reist viel – nicht nur beruflich, sondern auch privat zu seiner in London lebenden Gefährtin. Für den aus Istanbul stammenden Wissenschaftler sind die Distanzen zu seinem Arbeitsplatz und an den Flughafen Mulhouse dank dem phantastisch funktionierenden öffentlichen Verkehrssystem der BVB lächerlich kurz. Gerne nimmt er die Fahrtzeiten in Kauf, um dafür seine wenige Freizeit in der Natur zu verbringen oder sich in der coolen Nachbarschaft auf ein Bier zu treffen und ein paar Brocken Schweizerdeutsch zu lernen.
- *Urban Hausheer und Maude Noël arbeiten und leben zusammen mit ihren drei Kindern in einem Urban Town House.* Sein dreigeschossiges Haus ermöglicht es dem Architektenpaar Arbeit und Familie unter ein Dach zu bringen: Das im Erdgeschoss untergebrachte Büro HaNo mit drei Angestellten, die nahen Kinderbetreuungseinrichtungen in der Fabrikantenvilla, die Rudolf Steiner Schule Birseck und die verkehrarmen Aussenräume erlauben es der Familie, ungewohnte Wege zu gehen. Bauherrschaften und Arbeitskolleginnen bestaunen anlässlich ihrer Bürobesuche die unkonventionelle Lebensform von Urban und Maude.
- *Carlo, Rebekka, Celina, Amir, Fritz und Heidi bewohnen mit ihrer Generationen-WG eine Cluster-Wohnung direkt am Ramstelbach.* Für die zwei Studentinnen der Kunsthochschule im Dreispitz und ihre beiden jungen Kollegen ist das Wohnen in Gemeinschaft ein ebenso wichtiger Wert wie für Fritz und Heidi. Durch viel Teilen und wenig individuellen Flächenkonsum können sie ihre Mietkosten tief halten. Während die Jungen die gute Anbindung mit dem ÖV an den Dreispitz und die Basler Innenstadt rege nutzen, touren Fritz und Heidi mit E-Bikes in der nahen Umgebung. Die ganze Wohngemeinschaft engagiert sich im Kinoclub des Presswerks.

3.10 Altlasten

Belasteter Standort, ohne Überwachungs- / Sanierungsbedarf

Das ehemalige Swissmetal-Areal in Dornach wurde ab 2008 bis 2015 altlastenrechtlich voruntersucht. Dazu wurden Belastungen des Untergrunds und Grundwassers mit 109 Sondierbohrungen und 18 Baggersondagen erkundet, 289 Feststoffproben und das Grundwasser in 19 Grundwassermessstellen untersucht. Die Verschmutzungen des Untergrunds wurden daraufhin in tiefenabhängigen Belastungsplänen dargestellt.

Auf Basis der altlastentechnischen Voruntersuchung hat die kantonale Behörde mit Stellungnahme vom 25.10.2016 das Areal bei aktuellem Zustand 2017 (weitestgehend versiegelt) nach Altlastenverordnung (AltIV) als belasteten Standort, ohne Überwachungs- und Sanierungsbedarf eingestuft.

Anforderungen an Bauarbeiten mit Entsiegelung

Dies bedeutet, dass das Areal ohne altlastenrechtliche Sanierung bebaubar ist. Bei künftigen Bauarbeiten mit Entsiegelung sind:

- Die Bauvorhaben auf dem Areal nach AltIV Art. 3 neu zu beurteilen (Überwachungsbedarf, keine Verschlechterung der heutigen Situation durch Entsiegelung und keine Erschwerung oder gar Verunmöglichen einer späteren Sanierung).
- Aushübe entsprechend ihrer Belastungsklassen rechtskonform zu entsorgen.
- Baubegleitende Massnahmen zu prüfen, um eine Mobilisierung von Schadstoffen im Untergrund und deren mögliche Abschwemmung in das Grundwasser zu verhindern, und gegebenenfalls zu realisieren (Grundwasserüberwachung baubegleitend, ev. Einhausungen / Überdachung des Bereichs der Baumassnahmen, Zwischenlager und Umschlagplätze, Wasserhaltungsmassnahmen etc.).
- Mittels Rückbau- / Aushub- / Entsorgungskonzept sind die vorgenannten Massnahmen darzustellen und zu planen.

Belastungen via Luftpfad: aktuell keine Gefährdung der Umwelt

Der Quellenstopp für Belastungen via den Luftpfad wurde in der Vergangenheit mit einer Abluftwaschanlage erreicht. Aktuell geht vom Areal keine Gefährdung der Umwelt aus. Die Belastungen des Bodens, welche das Swissmetal-Werk via den Luftpfad bis Ende der 1970er-Jahre verursachte, wurden als Bodenbelastungsgebiet Dornach auskartiert und haben Auflagen hinsichtlich der Nutzung, und bei Bauarbeiten zum Umgang mit dem verschmutzten Boden im Perimeter des Bodenbelastungsgebiets zur Folge. Durchwurzelbarer, freiliegender Boden muss als Sonderabfall entsorgt, beziehungsweise speziell behandelt werden.

Belastungen der Gebäudesubstanz

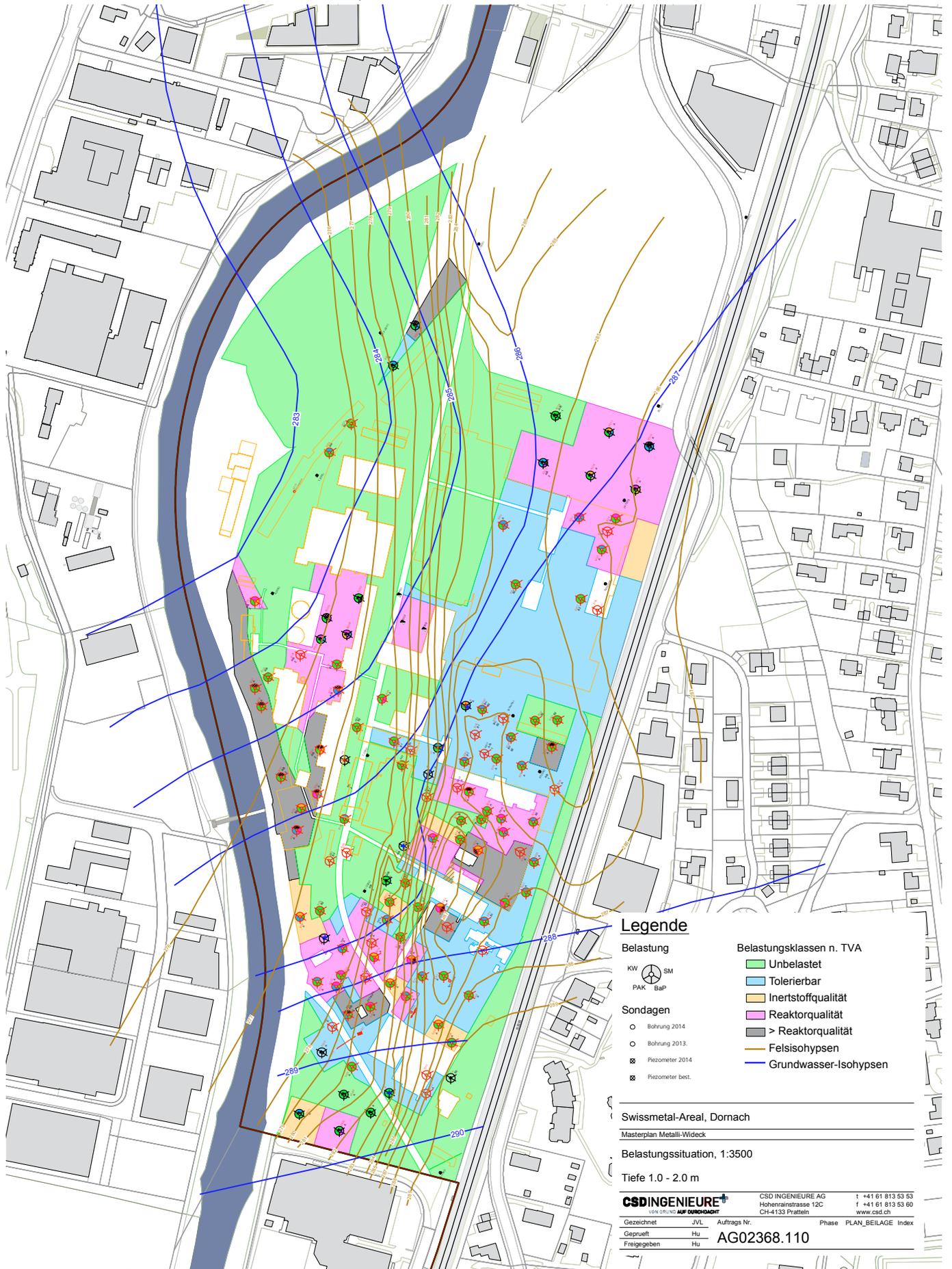
In den Gebäuden auf dem Werk-Areal wurden in einem Screening Asbest- und PCB-haltige⁵ Baustoffe erhoben. Im Gebäude 80 (Kesselhaus) und im Estrich des Gebäudes 427 (Zentralmagazin) wurden asbesthaltige Bauteile mit einer Sanierungsdringlichkeit I (unverzüglich) identifiziert. Ansonsten handelt es sich um Befunde der Sanierungsdringlichkeit II und III, d.h. eine detaillierte Überprüfung und Sanierung ist erst vor Eingriffen am betroffenen Bauteil erforderlich. Sanierungsarbeiten von problematischen Baustoffen sind durch SUVA-zertifizierte Spezialfirmen durchzuführen.

Durch die industrielle Tätigkeit verschmutzte Bausubstanz (Böden, Wände) und teerhaltige Asphaltbeläge wurden bislang noch nicht untersucht. Bei baulichen Eingriffen (Umbauten, Abbrüchen) an der Bausubstanz sind die Bausubstanz und Asphaltflächen zur korrekten Entsorgung der Bauabfälle vorgängig zu untersuchen.

Dekontaminationssziele

Der vorgesehene Transformationsprozess sieht vor, dass diverse Bauten und Strukturen erhalten werden sollen (siehe Kapitel 3.6). Dadurch ist eine totale Dekontamination über das ganze Areal nicht möglich. Eine Totaldekontamination hätte zwangsläufig eine 'Tabula-Rasa'-Strategie zur Folge. Hingegen werden differenzierte Dekontaminationsziele verfolgt. Grundsätzlich wird mit dem notwendigen Aushub bei den Bauarbeiten durch die Realisierung der Gebäude und des Aussenraums bereits eine sehr umfassende Dekontamination erzielt. Tiefer in den Baugrund reichende 'Hotspots' im Bereich der zukünftigen Gleisunterführung und im Baugebiet 'Am Ramstelbach' sollen entfernt werden; eine Restbelastung (tolerierbares Material) wird dabei gesichert und im Boden verbleiben. Der Umfang der Dekontamination kann zu heutigem Zeitpunkt nicht definitiv festgelegt werden und muss im weiteren Verlauf projektspezifisch präzisiert werden. Die Planung der Dekontamination und der begleitenden Massnahmen ist mit der Behörde in Abhängigkeit des Bauprojekts abzusprechen. Die Bewältigung der Altlasten ist ein wesentlicher Teilaspekt zur Erlangung einer wirtschaftlich nachhaltigen Entwicklung. Die Dekontamination wird dabei baufeldweise erfolgen.

5 PCB: Polychlorierte Biphenyle



Legende

- | | |
|------------------|---------------------------------|
| Belastung | Belastungsklassen n. TVA |
| KW SM | Unbelastet |
| PAK BaP | Tolerierbar |
| | Inertstoffqualität |
| Sondagen | Reaktorqualität |
| Bohrung 2014 | > Reaktorqualität |
| Bohrung 2013 | Felsisohypsen |
| Piezometer 2014 | Grundwasser-Isohypsen |
| Piezometer best. | |

Swissmetal-Areal, Dornach

Masterplan Metalli-Wideneck

Belastungssituation, 1:3500

Tiefe 1.0 - 2.0 m

CSD INGENIEURE⁺

CSD INGENIEURE AG
Hohemrainstrasse 12C
CH-4133 Pratteln

T +41 61 813 53 53
F +41 61 813 53 60
www.csd.ch

Gezeichnet: JVL Auftrags Nr. Phase PLAN_BEILAGE Index
Geprüft: Hu
Freigegeben: Hu AG02368.110

Abb. 92: Altlasten-Belastung, Tiefe 1-2 m

3.11 Nachhaltigkeit

Das Nachhaltigkeitskonzept stellt sicher, dass wesentliche Anforderungen für ein nachhaltig erstelltes und betriebenes Quartier eingehalten werden können. Die Nachhaltigkeitsziele basieren auf den Kriterien der Norm SIA 112/1:2017 'Nachhaltiges Bauen':

Ziele bei Entwicklungsabschluss	Beispiele übergeordneter Massnahmen
Angebot einer angemessenen Grundversorgung / Vielfalt an Angeboten und Nutzungen	Angebot des alltäglichen Bedarfs auf dem Areal (Gewerbe, Kultur, Sport, Freizeit)
Gute Erreichbarkeit, gute Zugänglichkeit des Areals	Neue Buslinie, neue S-Bahn-Haltestelle (Sicherstellung durch öffentliche Hand); Binnenschliessung fussläufig, Vernetzung mit der Gemeinde (Passarelle)
Schaffung eines Angebots für soziale Kontakte im Innen- und Aussenraum	Schaffung von Begegnungsorten im Innen- und Aussenraum
Wertschöpfung und Identität durch qualitätsvolle Architektur und Raumbildung	Testplanung, Masterplan, spätere Wettbewerbsverfahren; Wiedernutzung von Bestandsbauten
Hohes Mass an Akzeptanz durch Teilhabe	Informationsveranstaltungen, Partizipationsprozesse (z.B. für Übergangsnutzung)
Langfristig ausgelegte Entwicklung des Standortes	Sicherstellung einer langfristigen und interdisziplinären Betrachtung im Planungsprozess
Niedrige Investitionskosten und tiefe Betriebs- und Unterhaltskosten	Einfache Strukturen, kompakte Baukörper, einfache Gebäudetechnik, einfache Ausbauten
2000-Watt-Kompatibilität des Areals	Orientierung am SIA-Merkblatt 2040 Effizienzpfad Energie auf Ebene Erstellung und Betrieb
Ressourcen- und umweltschonende Mobilität	Mobilitätskonzept mit Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs
Vielfalt von Lebensräumen und Arten fördern	Angebot grüner Flächen, vor allem am Birsufer
Geringer Energiebedarf und Deckung mit erneuerbaren Energien	Orientierung an der Erfüllung des SIA 2040:2017 Effizienzpfad Energie

Abb. 93: Zusammenstellung der wesentlichen Nachhaltigkeitsziele mit Beispielen übergeordneter Massnahmen

Grundsätzlich werden keine Zertifizierungen angestrebt. Die Arealentwicklung orientiert sich am SIA-Merkblatt 2040 Effizienzpfad Energie und den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft.

Energiekonzept

Das Energiekonzept richtet sich nach der Energiestrategie 2050 des Bundes. Die drei Eckpfeiler sind Energieeffizienz, erneuerbare Energien und Atomausstieg (Stromerzeugung durch Photovoltaik). Bei vorgesehener Nutzung sind die erforderlichen Nutzenergien Wärme (Wohnen) und zum möglichst geringen Anteil Kälte (alle anderen Nutzungen). Ein wesentlicher Fokus bezüglich Endenergie ist auf die Produktion von Strom (Photovoltaik) zu legen.

Auf dem Areal können unterschiedliche Formen von Umweltwärme genutzt werden (Erdwärme, Grundwasserwärme, oberflächennahe Wärme). Eine Vorabklärung mit den kantonalen Behörden hat ergeben, dass alle mit Auflagen bewilligbar sind. Ziel weiterer Planungen soll sein, diese Quellen zu prüfen und alle dafür erforderli-

chen Abklärungen mit dem Kanton und der Gemeinde zu treffen. Vor Beginn der Projektierung sollen die Wärmemengen und die Erschliessbarkeit durch Testbohrungen festgestellt werden. Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Energieversorgung mit der Altlasten-Dekontamination umfänglich koordiniert werden muss, da daraus Konflikte, aber auch Synergien entstehen.

Als vorteilhafteste Quellen der Umweltwärme ist auch heutiger Sicht die Erdwärme als Grundvariante und oberflächennahe Wärme als Zusatz zu betrachten. Die Erdwärme liefert die stabilsten Temperaturen, die oberflächennahe Wärme kann aufgrund der Altlasten-Dekontamination (Gruben bis zu 7 m) vorteilhaft erschlossen werden. Anzustreben sind oberflächennahe Anlagen (ONA), die in das relativ hoch stehende Grundwasser gebaut werden können. Gemäss Angaben der kantonalen Behörden können Energiepfähle und ähnliche thermoaktive Elemente in Betonummantelung auf Gesuch hin und mit der entsprechenden Bewilligung unter dem höchsten Grundwasserspiegel eingesetzt werden. Das ermöglicht gegebenenfalls innovative Lösungen der Wärmespeicherung in Tanks in Bodenbereichen, wo Wärme durch geringere Temperaturschwankungen verzögert abgeführt wird. Zusätzlich soll das Aufkommen von Abwärme aus Nutzungen auf dem Areal oder der Umgebung in das Energiekonzept mit einbezogen werden.

Die Nutzung der Erdwärme ermöglicht die Errichtung eines saisonalen Speichers, in welchem im Sommer überschüssige Wärme (Abwärme aus Gewerbe, Freecooling aus Wohnungen) saisonal gespeichert werden kann. Erschwerend für die Nutzung der Erdwärme ist die kantonale Anforderung nach Erdsonden-Abständen von 10m. Dadurch werden Sondenfelder sehr gross und sind nur mit Einbezug der Flächen unter den Gebäuden möglich.

Szenarien Wärmeversorgung

Szenario 1: Nutzung von Umweltwärme, zu grossen Teilen Erdwärme und oberflächennahe Wärme in Kombination mit Wärmepumpen und aus Photovoltaik erzeugtem Strom

Szenario 2: Wärme aus Holz in Kraft-Wärme-Kopplung (Strom und Wärme)

Zusatzmassnahme: Bildung von Wärmespeichern in den Gruben der Altlasten-Dekontamination

Kombinationen beider Szenarien sind zu überprüfen. Eine monovalente Lösung (Szenario 1 oder 2) ist anzustreben. Aus heutiger Sicht wird das Szenario 1 favorisiert.

Solare Energienutzung

Als Konsequenz der Energiestrategie 2050 fokussiert sich die solare Energienutzung auf die Stromproduktion mit Photovoltaik (PV). Die

ebenfalls sehr effiziente Gewinnung von Wärme durch Kollektoren wird in der Strategie nicht berücksichtigt, kann später in der Projektierung aber fallweise genutzt werden.

Vorrangiges Ziel ist die Nutzung der Dächer zur Stromerzeugung mit PV. Wenn rund 50% der Fläche der geplanten Flachdächer als PV-Modul-Flächen angesetzt werden, könnte ungefähr 40% des gesamten zukünftigen Strombedarfs des Areals gedeckt werden. Gleichzeitig würden ausreichend Dachflächen für die weitere Nutzung als Dachterrassen und für die Dachbegrünung zur Verfügung stehen.

2000-Watt-Kompatibilität des Areals

Die späteren Überbauungen orientieren sich an der 2'000-Watt-Kompatibilität. Die Umsetzung ist geregelt durch die quantitative Abbildung des SIA-Merkblattes 2040:2017 Effizienzpfad Energie. Damit ist keine Zertifizierung verbunden. Betrachtet werden nicht erneuerbare Primärenergien und Treibhausgasemissionen auf Ebene Erstellung, Betrieb und Mobilität. Die im Tool (Abb. 94) erwähnte Zusatzanforderung ist die Erfüllung der Zielwerte Erstellung und Betrieb ohne den Zielwert Mobilität.

Gebäude	Neubau/Umbau	Primärenergie nicht erneuerbar		Treibhausgasemissionen	
		kWh/m ²		kg/m ²	
		Richtwert	Projektwert	Richtwert	Projektwert
	Erstellung	33	35	9.0	9.5
	Betrieb	65	60	3.3	2.6
	Mobilität	33	39	4.8	6.7
Zielwert	Projektwert	131	124	17.1	19
<i>Zusatzanforderung</i>		98	85	12.3	12

Abb. 94: Resultat SIA 2040:2017 Effizienzpfad Energie für das gesamte Areal

Mit den drei getroffenen Grundannahmen kann der Effizienzpfad annähernd erfüllt werden:

- Konventionelle Erstellung (Massivbauweise, Dämmung gemäss Energiegesetz, Gebäudetechnik gemäss State of the Art); Optimierungen auf Ebene Material und Konstruktion führen kaum zu Änderungen, einfache Strukturen (Kompaktheit) jedoch schon.
- Effizienter Betrieb mit minimiertem Energiebedarf (geringer Heizwärmebedarf, minimaler Kühlbedarf) und Stromproduktion (Deckungsgrad 40%) auf dem Areal.
- Nachhaltige Mobilität mit Fokus auf Förderung des Langsamverkehrs (Binnenerschliessung Areal, Angebot zur Deckung des täglichen Bedarfs auf dem Areal) und des ÖV (neue Buslinie, neue S-Bahn-Haltestelle; Ziel: ÖV-Güteklasse B) sowie der Minimierung des MIV (gemäss Mobilitätskonzept).

3.12 Medienerschliessung

Zur Medienerschliessung des Quartiers wurden zwei Varianten skizziert: In der ersten, konventionellen Variante, liegen die Leitungen zum grossen Teil in der Industriestrasse und im bestehenden Energieleitungstunnel (ELT) in der heutigen Arealzufahrt. In der zweiten Variante wird ein neuer ELT in der Metallstrasse erstellt. Aus heutiger Perspektive wird die zweite Variante angestrebt, da diese eine hohe Flexibilität während der Realisierung wie auch im Endzustand gewährleistet. Der ELT müsste einen Querschnitt von ca. 2.5m Breite und 3.0m Höhe aufweisen. Der bestehende ELT auf dem zukünftigen Gleisweg würde solange wie möglich in Betrieb gehalten, um Bestandesgebäude wie auch neue Baufelder provisorisch zu erschliessen. Der nördlichste Teil des bestehenden ELT (Anschluss an Gemeindefnetze) würde langfristig bestehen bleiben.

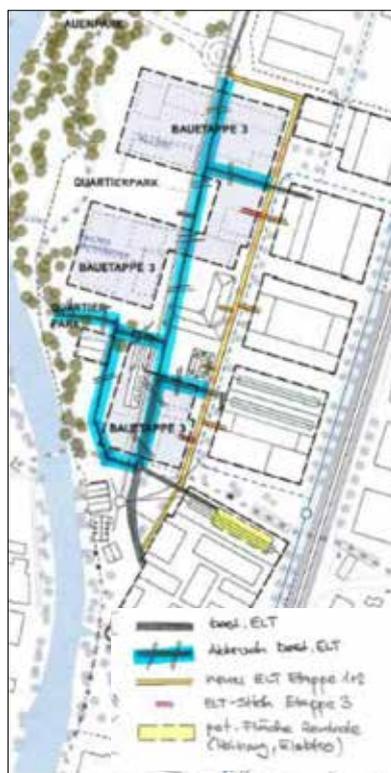


Abb. 95: Neuer ELT in Metallstrasse



Abb. 96: Potenzielle Versickerungszonen

Schmutzwasser / Kanalisation

Der GEP (generelle Entwässerungsplan) der Gemeinde sieht zwei Anschlüsse für das ganze Areal vor. Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Industriestrasse muss die bestehende Gemeindekanalisation im Bereich der neuen Rampe (Anschluss Weidenstrasse) verlegt werden - gleichzeitig kann eine neue Kanalisation in der Industriestrasse vorgesehen werden. Die Bauetappen 1 und 2 können über diese Leitung abgeleitet werden. Die Bauetappe 3 kann über die bestehende Leitung im Nord-Westen, oder über einen 'Stich' gegen Osten (z.B. in der neuen Metallstrasse) in die neue Leitung in der Industriestrasse abgeleitet werden. Nach Rücksprache mit der Bauverwaltung werden die Leistungseinheiten und die Kapazitäten des bestehenden Netzes im Zusammenhang mit der künftigen Planung überprüft.

Trink- / Brauchwasser

Gemäss dem generellen Wasserversorgungsplanung der Gemeinde Dornach führen heute schon zwei Trinkwasser-Anschlüsse ins Areal - die Anschlüsse können auch zukünftig benutzt werden. Nach Rücksprache mit der Bauverwaltung werden die Leistungseinheiten und die Kapazitäten des bestehenden Netzes in der weiteren Planung überprüft.

Dach- / Oberflächenwasser

Grundsätzlich soll das Oberflächenwasser zukünftig vor Ort versickert werden. Falls Oberflächen- oder Dachwasser dem Vorfluter zugeführt wird, ist dies kostenpflichtig und wäre nur eine temporär anzustrebende Lösung. Bei der etappierten Realisierung ist es anzustreben, pro Bauetappe eine Versickerungsanlage für Oberflächen- und Dachwasser umzusetzen.

4. Weiteres Vorgehen

4.1 Planungsrechtliche Umsetzung

Die planungsrechtliche Umsetzung des Masterplans erfolgt hauptsächlich durch zwei Instrumente:

- 1) Zonenplan - und reglement (Grundordnung)
- 2) Gestaltungspläne / Sonderbauvorschriften in Teilgebieten

Laufende Ortsplanungsrevision

Der Masterplan wird direkt in der laufenden Revision der Ortsplanung Dornach aufgenommen. Der Entwurf des revidierten Zonenplans und -reglementes soll bis im 2019 erarbeitet werden. Die Vorprüfung und Mitwirkung ist in den Jahren 2019-20 vorgesehen, die öffentliche Auflage und die Inkrafttretung im Jahr 2021. Denkbar ist die Ausarbeitung von zwei separaten Gemeinderatsvorlagen, eine für das Wideneck-Quartier und eine für das übrige Gemeindegebiet.

Parallel zum Zonenplan wird auch ein Erschliessungsplan erarbeitet, in welchem beispielsweise die Trasseefreihaltung für den A18-Anschluss festgelegt wird. Der vorgesehene Erschliessungsbügel (Metallistrasse) soll zu diesem Zeitpunkt festgelegt werden.¹

Erst durch das Inkrafttreten des grundeigentümergebundenen Zonenplans und -reglements besteht für die HIAG Rechtssicherheit für weitere Planungsschritte. Es wird empfohlen, den Masterplan dem Zonenreglement als 'richtungsweisende' Grundlage anzuhängen. Wo keine Festlegungen getroffen werden, hat sich die Entwicklung am Masterplan zu orientieren.

Regelung in Grundordnung (Zonenplan, -reglement)

Folgende Inhalte sollen zonenspezifisch in der Grundordnung geregelt werden:

- Nutzung, hohe Nutzungsflexibilität (keine Mindestanteile)²
- Nutzungsmass
- Geschosshöhe
- Empfindlichkeitsstufe
- Gewässerraum (kann durch Gewässerabstandslinie oder durch Uferschutzzone geregelt werden)

¹ Die Metallistrasse durchquert die bestehende Halle 400. Übergangsnutzungen müssen in der Halle trotz Erschliessungsplan möglich bleiben.

² Die Möglichkeit, von der Grundnutzung abweichende Übergangsnutzungen anzusiedeln, ist zu erhalten. Falls öffentliche Nutzungen (Schule etc.) vorgesehen werden sollen, muss dies berücksichtigt werden.

Gestaltungspläne / Sonderbauvorschriften

Gemäss §46 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Solothurn ist für die Bewilligung von Bauten mit 7 und mehr Geschossen oder mehr als 20 m Höhe ein Gestaltungsplan erforderlich. Die Gestaltungspläne können mit Sonderbauvorschriften verbunden werden, die von den allgemeinen baupolizeilichen Bestimmungen abweichen (§45, PBG).

Folgende Inhalte werden zu gegebenem Zeitpunkt in den erforderlichen Gestaltungsplänen geregelt:

- Präzisierung der Baubereiche
- Gebäudehöhen, -längen, -abstände
- Baulinien
- Präzisierung der Nutzungen, z.B. Erdgeschoss, zum Realisierungszeitpunkt wie auch künftige Umnutzungsszenarien
- Anforderungen an Erdgeschosse (Höhenlage, Mindesthöhe)
- Erschliessung (allenfalls separater Erschliessungsplan, sofern dieser nicht parallel zur Zonenplanrevision erarbeitet wurde)
- Nutzung und Gestaltung der Aussenräume

Sofern eine Bebauung nicht der kantonalen Gestaltungsplanpflicht unterliegt, soll auf diesen verzichtet werden können. Voraussetzung ist, dass sich die Grundeigentümerin und die Gemeinde im Dialog auf ein den Grundsätzen des Masterplans entsprechendes Projekt einigen.

Konkurrenzverfahren

Im Sinne dieser kooperativen Grundhaltung wird keine generelle Pflicht für Konkurrenzverfahren (Wettbewerbe / Studienaufträge) festgelegt. Die Grundeigentümerin beabsichtigt, Konkurrenzverfahren freiwillig in strategisch wichtigen Teilgebieten anzuwenden.

Mehrwertausgleich

Das Gesetz über den Ausgleich raumplanungsbedingter Vor- und Nachteile (Planungsausgleichsgesetz) ermöglicht neu einen Mehrwertausgleich bei Neu- und Umzonungen von 20%. Das Gesetz wurde am 31.1.2018 vom Kantonsrat genehmigt und ist am 1. Juli 2018 in Kraft getreten. Bewertungsgrundlagen und -methoden werden im Rahmen der Zonenplanrevision folgen.

4.2 Massnahmenliste

Folgende Massnahmen sind für eine erfolgreiche Umsetzung des Masterplans in kooperativen Planungsprozessen in Angriff zu nehmen:

A) Projekte HIAG

A1	Übergangsnutzungen	
	Federführung:	HIAG
	Beteiligte:	Gemeinde Dornach, Kanton SO
	Realisierungshorizont:	ab 2018, mindestens 5 Jahre, teilweise langfristig

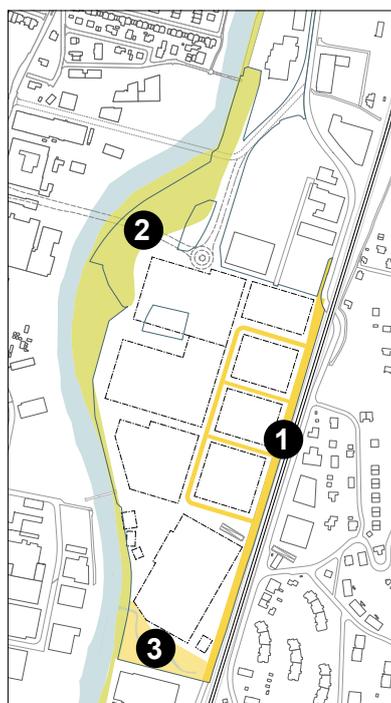


Abb. 97: Potenzielle, zukünftige öffentliche Bereiche (Abgrenzungen indikativ)

- 1) Industrie- / Metallstrasse (Gemeinde Dornach)
- 2) Birsuferpark (Kanton SO oder Gemeinde Dornach)
- 3) Naturraum Ramstelbach (Gemeinde Dornach oder Kanton SO)

B) Kommunale Projekte

B1	Ortsplanungsrevision (Zonenplan-/reglement, Erschliessungsplan)	
	Federführung:	Gemeinde Dornach
	Beteiligte:	HIAG, Kanton SO
	Realisierungshorizont:	Inkraftsetzung 2021

B2	Verlängerung Industriestrasse	
	Federführung:	Gemeinde Dornach (oder Kanton)
	Beteiligte:	Gemeinde Aesch, HIAG
	Realisierungshorizont:	bis ca. 2024 / Planung ab 2019

B3	Renaturierung Ramstelbach	
	Federführung:	Gemeinde Dornach oder Kanton
	Beteiligte:	Gemeinde Aesch, HIAG
	Realisierungshorizont:	spätestens mit erster Bauetappe, ca. 2025

B4	Personenunterführung	
	Federführung:	Gemeinde Dornach, HIAG
	Beteiligte:	SBB
	Realisierungshorizont:	bis ca. 2025

B5	Optimierung Busnetz, Planung neue Buslinie	
	Federführung:	Gemeinde Dornach / Kanton SO
	Beteiligte:	Gemeinde Aesch, Kanton BL, BLT evtl. Postauto
	Realisierungshorizont:	möglichst rasch, laufende Optimierung

C) Kantonale Projekte

C1	<i>A18-Anschluss mit flankierenden Massnahmen</i>	
	Federführung:	Kantone BL / SO
	Beteiligte:	Gemeinden Aesch / Dornach, private Grundeigentümer
	Realisierungshorizont:	möglichst rasch
C2	<i>S-Bahn-Haltestelle</i>	
	Federführung:	Kanton SO
	Beteiligte:	SBB, Gemeinde Dornach, Kanton BL, HIAG
	Realisierungshorizont:	möglichst bis 2030
C3	<i>Birsuferpark</i>	
	Federführung:	Kanton SO, Amt für Umwelt
	Beteiligte:	Kanton BL, Gemeinden Dornach/Aesch, HIAG, private Grundeigentümer
	Realisierungshorizont:	möglichst rasch, Koordination mit A18-Anschluss

D) Koordination mit kommunalen Projekten

Bei folgenden kommunalen Vorhaben ist eine Koordination mit der Entwicklung Metalli Wideneck notwendig:

- Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP)
- Genereller Entwässerungsplan (GEP)
- Energierichtplan
- Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

5. Genehmigung

Der Gemeinderat Dornach hat den Masterplan am **xx.xx.2018** genehmigt. Die unterzeichnenden Parteien bekräftigen mit der Unterschrift, den Masterplan als richtungsweisende Vorlage bei der Entwicklung des Quartiers Wideneck zu berücksichtigen.

Unterschriften HIAG

Ort, Datum:

Martin Durchschlag

Michele Muccioli

Unterschriften Gemeinde Dornach

Ort, Datum:

Christian Schlatter, in Vertretung des gesamten Gemeinderates

Unterschriften Kanton Solothurn

Ort, Datum:

Regierungsrat / Eigentümerversorger

Anhang

<i>Anhang 1: Die Leitsätze des Teileitbildes 'Widen'</i>	56
<i>Anhang 2: Ergänzende Rahmenbedingungen</i>	59

Anhang 1 **Die Leitsätze des Teilleitbildes 'Widen'**

Leitsatz Widenareal

Das Widen-Areal in Dornach soll innerhalb der nächsten Jahre und Jahrzehnte etappenweise qualitativ und nachhaltig umgenutzt, baulich umstrukturiert und zu einem neuen, lebendigen, vielseitig durchmischten Zukunftsquartier mit einem Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Kultur entlang eines attraktiven Natur- und Erholungsgebiets an der „Birs“ entwickelt und für die Öffentlichkeit geöffnet werden.

Leitsatz
Nutzung & Bebauung

Im Widen-Areal wird ein verdichtetes, qualitativvolles und nachhaltiges Neben- bzw. Übereinander von hochwertiger Wohnnutzung, Gewerbe- und Dienstleistungsfläche sowie von speziellen Nutzungen (z. B. Gastronomie und Einkauf, Freizeit, Veranstaltungen, Bildung) angestrebt. Dabei ist darauf zu achten, dass sich die künftigen Nutzungen in ihrer Art und ihrem Standort gegenseitig vertragen und auf den Aussenraum sowie die Erschliessung optimal abgestimmt sind.

Leitsatz
Architektur & Städtebau

Unterschiedliche Typologien von qualitativvollen Wohn-, Arbeits- und Infrastrukturgebäuden sollen zusammen mit den zu erhaltenden bestehenden Gebäuden ein städtebaulich überzeugendes, mit ansprechenden Aussenräumen gestaltetes Quartier bilden. Die Neubauten haben sich dabei an der vorhandenen Geometrie zu orientieren und mit ihrer Massstäblichkeit die bestehenden oder bestehen bleibenden Strukturen zu integrieren.

Leitsatz
Industrielle Vergangenheit

Zur Förderung der Identität und in Bezug zur industriellen Vergangenheit sind Bestrebungen zum Erhalt von Elementen und Strukturen aus der Vergangenheit notwendig.

Leitsatz
Zwischennutzungen

Zwischennutzungen (Initialprojekte) sollen auf dem gesamten Widen-Areal möglich bleiben.

Leitsatz Verkehr

Die Entwicklung auf dem Widen-Areal bedingt eine etappierte und optimierte Erschliessung mit Fokus auf den Potentialen des öffentlichen Verkehrs sowie den Langsamverkehr. Es soll ein Quartier der kurzen Wege entstehen. Dabei sind nachhaltige Mobilitätsformen, welche eine Reduktion des motorisierten Verkehrs bewirken, zu fördern.

Die Etappierung berücksichtigt die bestehenden Infrastrukturanlagen bzw. hat mittel- bis langfristig über den Ausbau des öV-Angebotes zu erfolgen. Dadurch wird sichergestellt, dass das mit der Entwicklung verbundene Wachstum für die kommunale aber auch regionale / kantonale Infrastruktur verträglich ist. Die Realisation einer S-Bahn-Haltestelle „Apfelsee“ bzw. des Zubringers Dornach/Aesch an die H18 sind anzustreben.

**Leitsatz
Natur- und Landschaft**

Entlang der Birs ist eine zusammenhängende, vernetzte Gewässer- und Auenlandschaft zu schaffen. Die Fläche ist als naturnaher, ökologisch wertvoller Naturraum aufzuwerten, zu schützen und der Öffentlichkeit begrenzt zugänglich zu machen (Fuss-, Wander- und Radwege). Mit punktuell gestalteten Zugängen wird dem Areal eine starke Präsenz am Birsufer verschafft sowie die Verbindung von Natur und Siedlung für Dornach und die Region sichergestellt.

**Leitsatz
Naturgefahren, Altlasten,
Immissionen**

Die Entwicklung im Widen-Areal hat unter Berücksichtigung aller Umweltbereiche zu erfolgen. Insbesondere das Risiko von Naturgefahren ist zu mindern, die Altlasten sind zu sanieren und den Immissionen durch Industrie und Gewerbe ist Rechnung zu tragen.

Angestrebt werden Nutzungen, welche sich durch Energie- und Ressourceneffizienz sowie umweltschonende Bauweisen bzw. Produkte und Dienstleistungen auszeichnen.

**Leitsatz
Verfahrensbegleitung &
Qualitätssicherung**

Mit Blick auf die etappenweise Umnutzung des Areals ist die kontinuierliche Qualitätssicherung eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen der aufgezeigten Entwicklung. Diese kann durch qualitätssichernde Verfahren gewährleistet werden (Gestaltungspläne, Wettbewerbe, Studienaufträge, etc.).

Aufgrund der Grösse des Areals behält sich der Gemeinderat vor, qualitätssichernde Verfahren einzufordern sowie ein Beratungsgremium einzuberufen. Dieses Beratungsgremium muss unabhängig sowie dauerhaft agieren und aus verschiedenen Fachpersonen zusammengesetzt sein (VertreterInnen aus der Gemeinde, Wirtschaft, aus dem Umwelt- und Naturschutz, Städtebau und Architektur etc.).

**Leitsatz
Finanzplanung**

Die finanziellen Auswirkungen der kurz- bis langfristigen Entwicklung im Widen-Areal sind im Finanzplan der Einwohnergemeinde aufzuzeigen und zu berücksichtigen. Es wird ein Ausgleich der Planungsvorteile (Mehrwertabschöpfung) zu Gunsten der Gemeinde Dornach angestrebt (im Rahmen der Zonenplanung verbindlich zu definieren).

Quelle: Einwohnergemeinde Dornach (Hrsg.), BSB + Partner AG et al.,
Räumliches Teilleitbild 'Widen', durch die Dornacher Stimmberechtigten an der
Urnenabstimmung vom 28. September 2014 genehmigt

Anhang 2: Ergänzende Rahmenbedingungen

Nichtionisierende Strahlung: Übertragungsleitung SBB

Entlang der Gleise besteht eine Starkstromleitung, welche im Eigentum der SBB ist. Die Übertragungsleitung soll auf 132kV Spannung ausgebaut werden. Um den Immissionsgrenzwert von 1 Mikrottesla magnetische Flussdichte gemäss Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) einzuhalten, ist gemäss Berechnungen der SBB für Nutzungen mit dauerndem Aufenthalt ein Abstand von 13.5m von der Übertragungsleitung eingehalten (zukünftiger Zustand mit 132kV Spannung).

Bahnlärm

Im Rahmen der Vorstudie (Feddersen & Klostermann / STUDIO BLB) wurde durch Ehram & Partner AG ein Lärmgutachten betreffend Bahnlärm erstellt. Die Berechnungen haben gezeigt, dass im Abstand von 13.5m von der Übertragungsleitung keine Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen der Bahn erfolgt, auch bei einer Taktverdichtung der S-Bahn auf einen 15-Minuten-Takt. Die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II können in sämtlichen Stockwerken eingehalten werden. Der notwendige Abstand zur Bahnlinie ergibt sich demzufolge aus den einzuhaltenden Abständen zur Übertragungsleitung (siehe oben).

Gewässerraum

Auf Grund von Abklärungen mit dem Amt für Umwelt ist davon auszugehen, dass als Basiswert für den erforderlichen Gewässerraum der Birs mindestens ein Abstand von 15m zur Uferlinie erforderlich ist. Der zu renaturierende Abschnitt ist mit einem möglichst grosszügigen Gewässerraum auszustatten, welcher deutlich über den Minimalwert hinaus geht. In den ober- und unterhalb angrenzenden Birsabschnitten genügt in der Folge ein Minimalabstand von 15m.

Der im Süden des Areals verlaufende, heute eingedolte Ramstelbach soll im Zuge der Arealentwicklung freigelegt und renaturiert werden. Es ist ein Gewässerraum von 11m einzuhalten. Der Verlauf des offen gelegten Baches soll die natürliche Topographie berücksichtigen.

Grundwasser

Das Areal liegt am östlichen Rand eines Grundwassergebiets und befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Gemäss Gewässerschutzverordnung (GSchV) dürfen keine Anlagen und Bauten errichtet werden, welche dauerhaft unter den mittleren Grundwasserspiegel reichen.¹ Die Behörde kann jedoch Ausnahmen bewilligen.²

Der mittlere Grundwasserspiegel liegt im Süden des Werkareals auf rund 290.5 m ü.M., im zentralen Bereich des Areals auf rund 288 bis 286 m ü.M. und im westlichen Arealteil zwischen 285 bis 283 m ü.M.

Die Flurabstände bei Mittelwasser betragen zwischen 3.5m im Süden und 5.5m im Nordosten des Areals.

Versickerung von Meteorwasser

Die Versickerung von Meteorwasser und unverschmutztem Abwasser gemäss GSchV ist nur in Bereichen ohne belastetem Untergrund gestattet, resp. in komplett dekontaminierten Bereichen mit Nachweis für unbelasteten Untergrund.

Hochhäuser

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Solothurn kennt keine Hochhausdefinition. Im §46 des Gesetzes ist lediglich geregelt, dass für Bauten mit mehr als 7 Geschossen oder mehr als 20 Metern Höhe ein Gestaltungsplan notwendig ist.

Für den Kanton Basel-Landschaft besteht seit 2014 ein Hochhauskonzept. Das Metalli Wideneck ist bei sinngemässer Anwendung dieses Konzeptes für Hochhäuser geeignet. Die Qualitätssicherung wird durch die notwendigen Gestaltungsplanverfahren gewährleistet.

1 GSchV, Anhang 4, Ziffer 211 Abs. 2

2 Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird. Für eine Ausnahmegewilligung durch die Behörde müssen eine hohe Standortgebundenheit der Anlage sowie die betriebliche Notwendigkeit nachgewiesen werden können. Mit Ersatzmassnahmen ist sodann die natürliche Durchflusskapazität des Grundwassers bezogen auf den Grundwasserhochstand mindestens zu 90% wiederherzustellen und der Grundwasserspiegel darf nicht merkbar verändert werden.