

# Räumliches Entwicklungskonzept REK Sissach 2040

Gemeinde Sissach

10. Oktober 2019



**Bearbeitung**

Jürgen Hengsberger, MSc ETH in Raumentwicklung FSU/SIA, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur/-planung

Daniel Baeriswyl, dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

Simon Vogt, dipl. Ing. ETH/SVI

Andrea Keufer, BSc FHO in Landschaftsarchitektur

Jérémie Jamet, MSc in Architektur

Etienne Burren, MSc FHO in Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

**Begleitung****Gemeinderat**

Peter Buser, Gemeindepräsident

Lars Mazzucchelli, Vizepräsident

Fredi Binggeli, Gemeinderat

Gieri Blumenthal, Gemeinderat

Robert Bösiger, Gemeinderat

Beatrice Mahrer, Gemeinderätin

Daniel Stocker, Gemeinderat

**Bau- und Planungskommission**

Peter Buser, Gemeindepräsident, Präsident Bau- und Planungskommission

Daniel Stocker, Gemeinderat, Mitglied Bau- und Planungskommission

Rudolf Bircher, Mitglied Bau- und Planungskommission

Jonas Epple, Mitglied Bau- und Planungskommission

Tobias Luchsinger, Mitglied Bau- und Planungskommission

Thilo Städtler, Mitglied Bau- und Planungskommission

Walter Stammbach, Mitglied Bau- und Planungskommission

Marcel Meier, Leiter Hochbau, Technischer Berater Bau- und Planungskommission

**Verwaltung**

Godi Heinimann, Gemeindeverwalter, Leiter Gemeindeverwaltung

Andreas Abt, Leiter Tiefbau

Renate Boog, Stellvertreterin Gemeindeverwalter

Monika Hafner, Leiterin Einwohnerdienste

Marcel Meier, Leiter Hochbau

Dieter Schaffner, Leiter Steuerabteilung

Stefan Schaub, Finanzverwalter, Leiter Abteilung Buchhaltung

Titelbild: Leitbild Sissach (siehe Kapitel 3.2)

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Aufbau und Stellenwert REK	4
1.2	Projektorganisation	4
<b>2</b>	<b>Fazit Analyse</b>	<b>5</b>
2.1	Ausgangslage und Handlungsbedarf	5
2.2	Historische Entwicklung der Ortsstruktur	6
2.3	Ortskern	7
2.4	Geschützte, erhaltenswerte und ortsbildprägende Bauten und Ensembles	8
2.5	Wohnquartiere	8
2.6	Wirtschafts- und Arbeitsstandort	10
2.7	Verkehr	11
2.8	Freiraum und Landschaft	18
2.10	Energie	20
<b>3</b>	<b>Räumliche Entwicklung Sissach</b>	<b>21</b>
3.1	Übergeordnete Ziele	21
3.2	Kommunale Ziele: strategisches Leitbild	22
3.3	Bevölkerungs-, Arbeitsplatzentwicklung und Bauzonenkapazität	29
3.4	Siedlungsentwicklung	31
3.5	Verkehrsentwicklung	41
3.6	Freiraum- und Landschaftsentwicklung	47
<b>4</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>51</b>
4.1	Siedlung	51
4.2	Verkehr	53
4.3	Freiraum und Landschaft	56
	<b>Anhang</b>	<b>59</b>
1.	Anhang 1: REK Plan Siedlung	59
2.	Anhang 1: REK Plan Verkehr	61
3.	Anhang 1: REK Plan Freiraum und Landschaft	63

# 1 Einleitung

## 1.1 Aufbau und Stellenwert REK

Das Räumliche Entwicklungskonzept, kurz REK, stellt die Weichen für die zukünftige räumliche Entwicklung der Gemeinde. Es berücksichtigt die übergeordneten kantonalen, regionalen und kommunalen Entwicklungsgrundlagen (insb. kantonaler Richtplan Basel Landschaft). Das REK beschreibt die Ziele und die angestrebte räumliche Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum sowie die dazu erforderlichen Massnahmen für den ungefähren Zeithorizont 2040. Als strategisches Planungsinstrument des Gemeinderats und der Verwaltung wird es nach einer öffentlichen Mitwirkung vom Gemeinderat beschlossen und bildet eine zentrale Grundlage für die darauffolgende Revision der Nutzungsplanung. Zu Beginn der Erarbeitung des REK wurde ein strategisches Leitbild erarbeitet (vgl. Kap. 3.2). Dieses enthält allgemeine Leitsätze zur künftigen Entwicklung und knüpft an die Vision Sissach 2025 und die Legislaturschwerpunkte 2016 bis 2020 an. Die Zielsetzungen des Leitbilds bilden die Basis für das vorliegende, räumlich konkretisierte REK. Die untenstehende Abbildung veranschaulicht den Zusammenhang zwischen den einzelnen Planungsinstrumenten.



Abbildung 1: Aufbau Planungsinstrumente Sissach

## 1.2 Projektorganisation

Das Leitbild und auch das REK wurden unter Einbezug der Gemeindeverwaltung, der Bau- und Planungskommission und des Gemeinderats erarbeitet. Die Bevölkerung wurde im Rahmen einer Mitwirkung über den Entwurf des REK informiert und hatte die Möglichkeit zum Entwurf Stellung zu nehmen<sup>1</sup>. Im Anschluss daran wurde das REK fertiggestellt und vom Gemeinderat beschlossen.

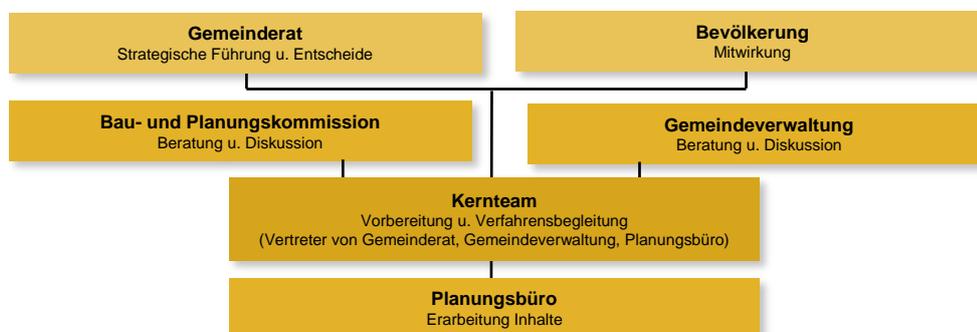


Abbildung 2: Projektorganisation

<sup>1</sup> Die Auswertung der öffentlichen Mitwirkung ist in einem separaten Mitwirkungsbericht enthalten.

## 2 Fazit Analyse

### 2.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Basis für das REK bilden eine Grundlagenanalyse der vorhandenen Planungsgrundlagen, die Erkenntnisse aus mehreren Ortsbegehungen, eine schriftliche Befragung von Gemeinderat, Bau- und Planungskommission und der Gemeindeverwaltung sowie mehrere Workshops im Laufe der Erarbeitung zur Diskussion von Zwischenständen. Die Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gibt einen guten Überblick zur aktuellen Situation in der Gemeinde:

<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sissach verfügt über eine starke und sichtbare Identität: historischer Ortskern, ein ländliches Zentrum und Nutzungsvielfalt (wohnen, arbeiten, bilden, einkaufen und erholen)</li> <li>– ausgeprägte Zentrumsfunktion</li> <li>– sehr gute Erreichbarkeit mit MIV und ÖV</li> <li>– Ortsumfahrung</li> <li>– Kultur, Bildungs- und Sportangebot</li> <li>– Naherholung und umgebende Landschaft</li> </ul>	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Auswirkungen des schnellen Wachstums in den vergangenen Jahren machen sich bemerkbar (Bevölkerung, Immobilienpreise, Infrastrukturen etc.)</li> <li>– Wohnraum wird zunehmend teurer</li> <li>– viele Neuüberbauungen, Neubauquartiere führen zu Anonymität, schwierige Integration Zuzüger</li> <li>– Einfamilienhausquartiere verändern sich: vermehrt werden kleine Mehrfamilienhäuser gebaut</li> <li>– fehlende Parkplätze im Zentrum, ein Parkierungskonzept fehlt</li> <li>– Quartiererschliessung im Osten ist / wird zu Nadelöhr</li> </ul>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklungsdynamik aufgreifen und lenken</li> <li>– Gesamtstrategie Leitbild und REK als Basis für eine gesteuerte Gesamtentwicklung mit Qualitätssicherung</li> <li>– Stärkung Zentrumsfunktion</li> <li>– Aufwertung und Schaffung öffentlicher Raum / Grünraum</li> <li>– unterschiedliche Wohnungsangebote schaffen</li> <li>– Gewerbegebiete weiterentwickeln</li> <li>– Verkehrsprojekte/-lösungen in Gesamtstrategie einbetten und umsetzen (z.B. Netzenunterführung, Quartiere Ost)</li> <li>– Parkplatzthematik gesamtheitlich anpacken</li> </ul>	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ungesteuerte Entwicklung</li> <li>– Einzelentwicklungen</li> <li>– Qualitätsprobleme: Gebäude, Aussenraum, Verkehr etc.</li> <li>– Identitätsverlust</li> <li>– ungewollte Verkehrsentwicklung: Mehrverkehr, Parkierungsproblematik</li> <li>– ungesicherte Finanzierung</li> <li>– Unzufriedenheit in der Bevölkerung</li> </ul>

Daraus lässt sich folgender Handlungsbedarf ableiten, der mit dem REK aufgegriffen werden soll:

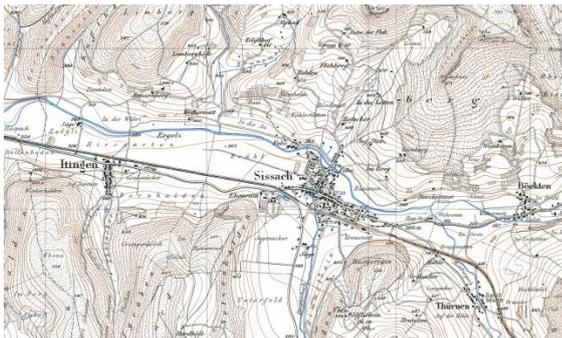
#### Fazit Handlungsbedarf:

- Wachstum und Infrastrukturen aufeinander abstimmen
- Aufwertung öffentlicher Raum, Grünraum
- Attraktivität Gewerbegebiete steigern: Standortförderung, Standortattraktivität
- Entwicklungen an Bahnhofstrasse vorantreiben
- qualitative und moderate Verdichtung
- unterschiedliche Wohnformen, bezahlbares Wohnen
- öffentliche Parkplätze, Parkplatzkonzept
- Mobilität im Alter, Quartierserschliessung Strasse, ÖV / Ortsbus
- Langsamverkehrsverbindungen, Sicherheit für Fussgänger und Velo auf Strassen

## 2.2 Historische Entwicklung der Ortsstruktur

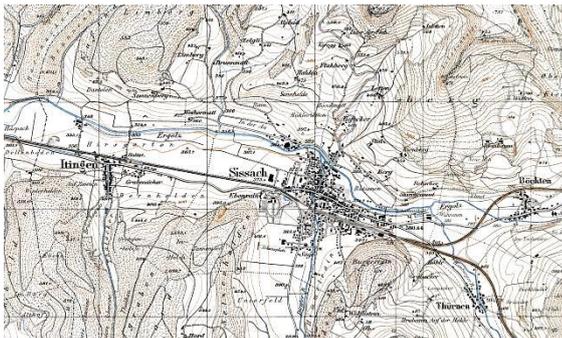
Einen zentralen Bestandteil der Siedlungsanalyse stellt die Betrachtung der bisherigen räumlichen Entwicklung dar. Diese liefert Informationen zur Entstehung der Gebäude, der Ortsteile wie auch zu den verschiedenen Infrastrukturen und damit wichtige Hinweise für die künftige Weiterentwicklung.

### Sissach 1902



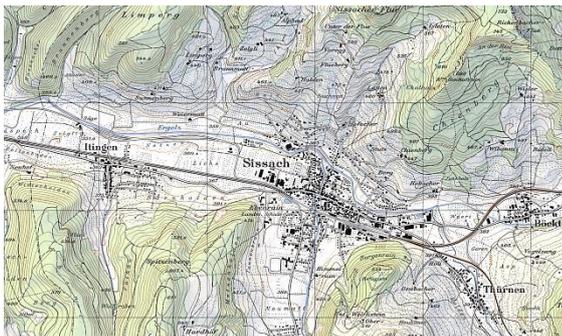
- historisches Dorf
- geschlossene Bebauungen entlang der Hauptstrassen
- Bahnhof bereits vorhanden und Struktur zwischen Bahnhof und Hauptstrasse bereits festgelegt
- nur einzelne Bauten südlich der Bahn

### Sissach 1940

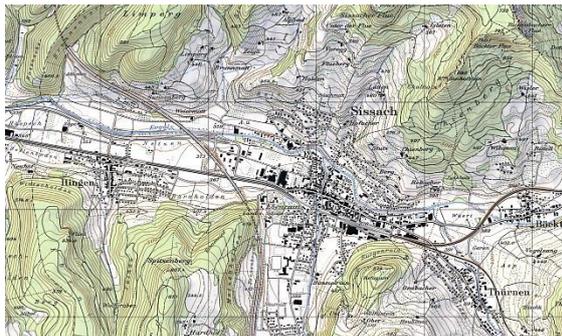


- deutliche Verdichtung im Dorfkern und kaum Ausdehnung nach Norden
- jedoch Ausdehnung nach Süden über die Bahn

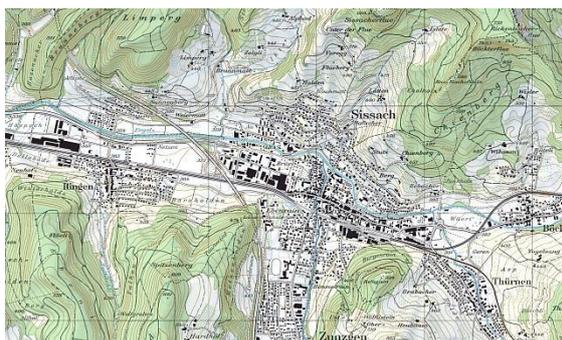
### Sissach 1965



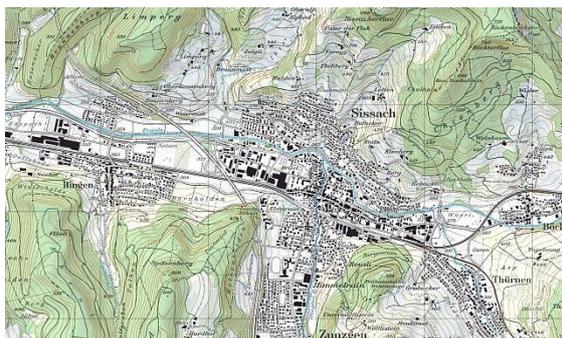
- Errichtung Bankbrücke 1959 und Erschliessung Quartiere im Norden
- Ansiedlung Industrie im Osten und Westen sowie südlich der Bahn

**Sissach 1982**

- Bau der Autobahn Basel - Hägen-dorf 1970
- weitere Quartiererschliessung und verstärkte Siedlungsentwicklung in den Quartieren

**Sissach 2000**

- Einführung Tempo 30 im Nord-westquartier 1997
- Bau Netzenbrücke 1999
- Bau Chienbergtunnel (Umfahrung Sissach) 2004
- weitere Quartiererschliessungen und Siedlungsentwicklung
- Ansiedlungen, Entwicklung Arbeitsgebiet Brühl

**Sissach 2012**

- Bahnhofstrasse 2007
- Begegnungszone 2008
- flächendeckende Einführung Tempo 30 auf Gemeindestrasse 2012

**2.3 Ortskern**

Sissach verfügt über einen attraktiven und belebten Ortskern. Die gut genutzten historischen Gebäude und die Aussenräume, insbesondere die neue Begegnungszone, machen ihn zu einem zentralen Ort der Begegnung und Versorgung in der Gemeinde. Eine Vielzahl der Gebäude sind geschützt oder als erhaltenswert einzustufen, und weite Teile des Ortskerns sind im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) angeführt. Der bestehende Teilzonenplan Siedlung «Ortskern» bezweckt auf kommunaler Ebene die sinnvolle Erhaltung und subtile Erneuerung der Bausubstanz innerhalb der vorhandenen Strukturen. Es werden darin Gestaltungsgrundsätze festgelegt. Neue Bauten und Anlagen sind demnach so zu gestalten, dass eine gute Gesamtwirkung erreicht wird; jede bauliche Veränderung muss der Verbesserung des Ortskerns dienen.

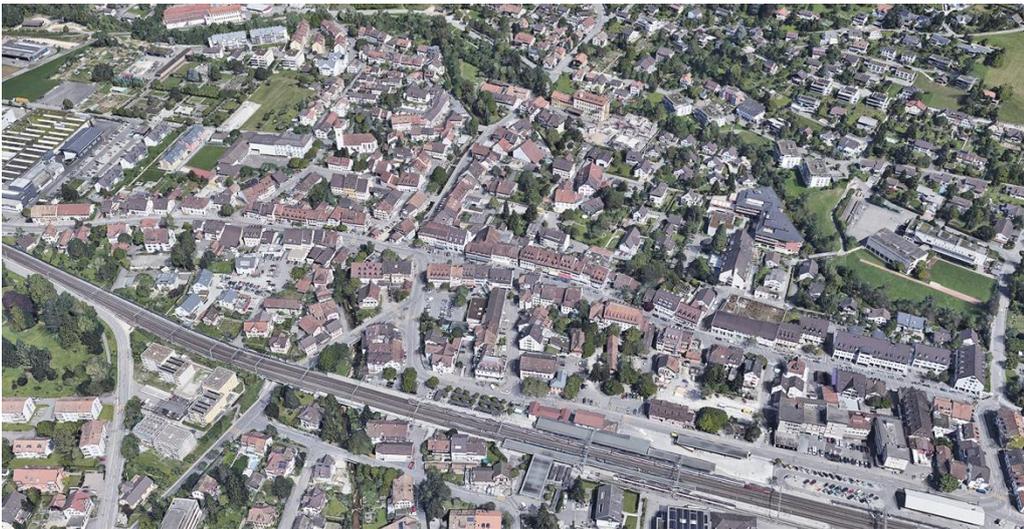


Abbildung 3: Luftbild Ortskern (Quelle: Google Earth)

## 2.4 Geschützte, erhaltenswerte und ortsbildprägende Bauten und Ensembles

Für die Sicherung des attraktiven und identitätsstiftenden Ortsbildes ist der Umgang mit geschützten, erhaltenswerten und ortsbildprägenden Bauten und Ensembles von zentraler Bedeutung. Sissach verfügt über eine Vielzahl dieser Bauten und Ensembles. Das REK bezeichnet zwei unterschiedliche Kategorien mit Zielsetzungen: «ortsbildprägende Gebäude / Ensembles» und «geschützte oder erhaltenswerte Gebäude» (siehe Kapitel 3.4.1), die auf Basis der nachfolgenden Grundlagen bestimmt wurden:

- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS. Im Rahmen der Erarbeitung des REK wurden zusammen mit der kantonalen Denkmalpflege die bestehenden ISOS Gebiete bzw. Objekte auf Begehungen besichtigt. Innerhalb des Ortskerns wurden auf dieser Basis Gebiete für mögliche zusätzliche Neubauten bestimmt.
- Bauinventar Kanton Basel-Landschaft (BIB), welches kantonal geschützte Gebäude sowie kantonal und kommunal zu schützende Gebäude beinhaltet
- Kommunale Baudenkmäler gem. Zonenplan Siedlung (Villa Siegrist und Altes Pfarrhaus, Hauptstrasse; Trafostation, Zunzgerstrasse)
- Teilzonenplan Siedlung «Ortskern» (geschützte Bausubstanz sowie erhaltenswerte Bauvolumen)

Im REK sind diese Inhalte zusammengefasst dargestellt. Die definitiven Schutzmassnahmen werden erst im Rahmen der Nutzungsplanung geprüft und bestimmt.

## 2.5 Wohnquartiere

In den Wohnquartieren Sissachs herrschte in den vergangenen Jahren eine rege Bautätigkeit. Die Wohnbevölkerung wuchs seit 1990 von rund 5'000 auf rund 6'800 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2018 (siehe Grafik zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Kapitel 3.2.). Die nachfolgenden Abbildungen geben Hinweise darauf, wo dieses Wachstums bzw. auch ein Rückgang stattgefunden hat. Abbildung 4 zeigt Gebiete in denen seit 2010 neue Wohnungen errichtet wurden. Diese verteilen sich auf das gesamte Gemeindegebiet und finden sich sowohl in den Wohnquartieren als auch im Ortskern. Ergänzend dazu zeigt Abbildung 5 das Einwohnersaldo zwischen 2010 und 2016. In den roten Gebieten kam es zu einem Rückgang der Bevölkerung und

in den grünen Gebieten zu einem Zuwachs. Auffällig sind beim Zuwachs die neuen (Gross-)Überbauungen am Siedlungsrand und der Bevölkerungsrückgang in Gebieten mit älterer Bausubstanz.

Für die künftige Entwicklung sind neben den Bautätigkeiten in den bestehenden, bereits bebauten Quartieren (durch Sanierungen, Anbauten, Abbruch und Neubauten), die bauliche Entwicklung der vorhandenen Bauzonenreserven von zentraler Bedeutung (siehe Kapitel 3.3 Bevölkerungs-, Arbeitsplatzentwicklung und Bauzonenkapazität sowie Kapitel 3.4 Siedlungsentwicklung).

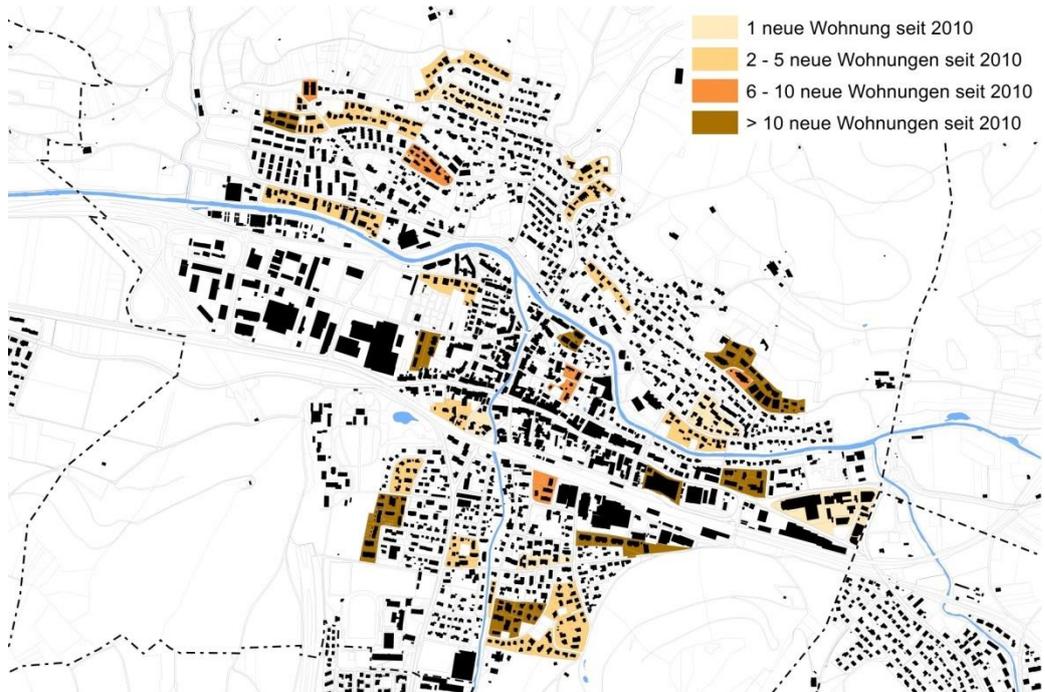


Abbildung 4: Neu errichtete Wohnungen seit 2010 (Quelle: Raumbewachung BL)

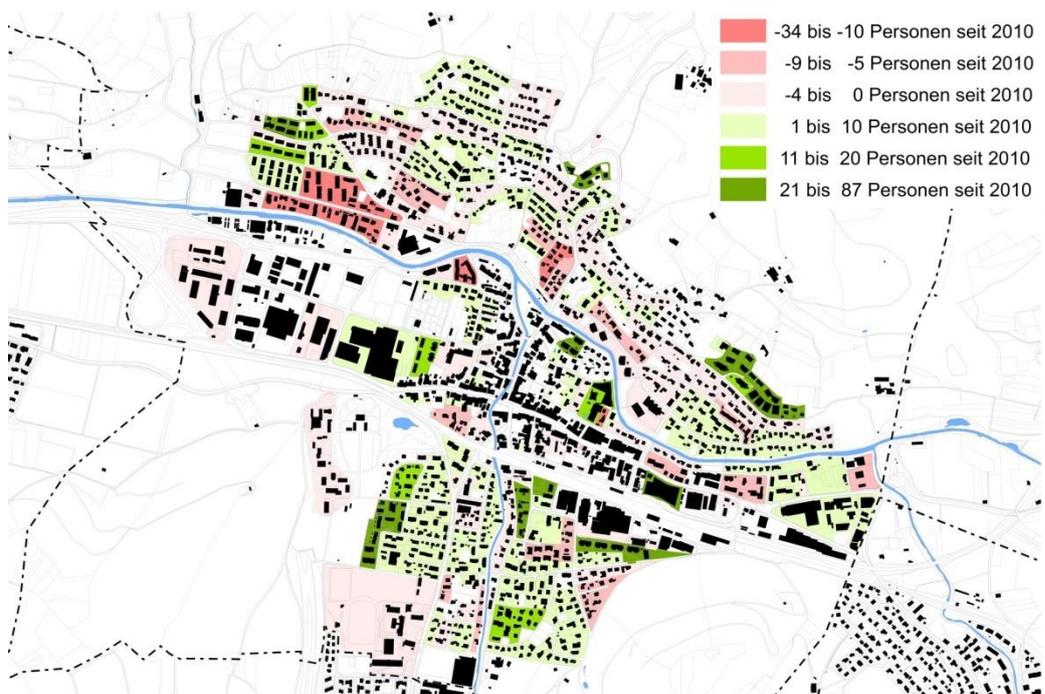


Abbildung 5: Einwohnersaldo 2010 bis 2016 (Quelle: Raumbewachung BL)

Die untenstehende Abbildung zeigt die Verteilung der Nutzungsdichte (Einwohner und Beschäftigte pro Hektare, E +B/ha). Die durchschnittliche Nutzungsdichte in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen liegt in Sissach bei 66 E +B/ha (Angabe Kanton BL). Die ein- und zweigeschossigen Wohnzonen liegen in der Regel unter diesem Durchschnittswert. Die zwei- und dreigeschossigen Wohn- und Geschäftszonen liegen häufig über diesem Durchschnittswert. Hohe Nutzungsdichten von mehr als 120 E +B/ha finden sich entlang von Hauptstrassen und vor allem bei Arealüberbauungen (siehe auch Beispiele und Entwicklungsziele Kapitel 3.4.3).

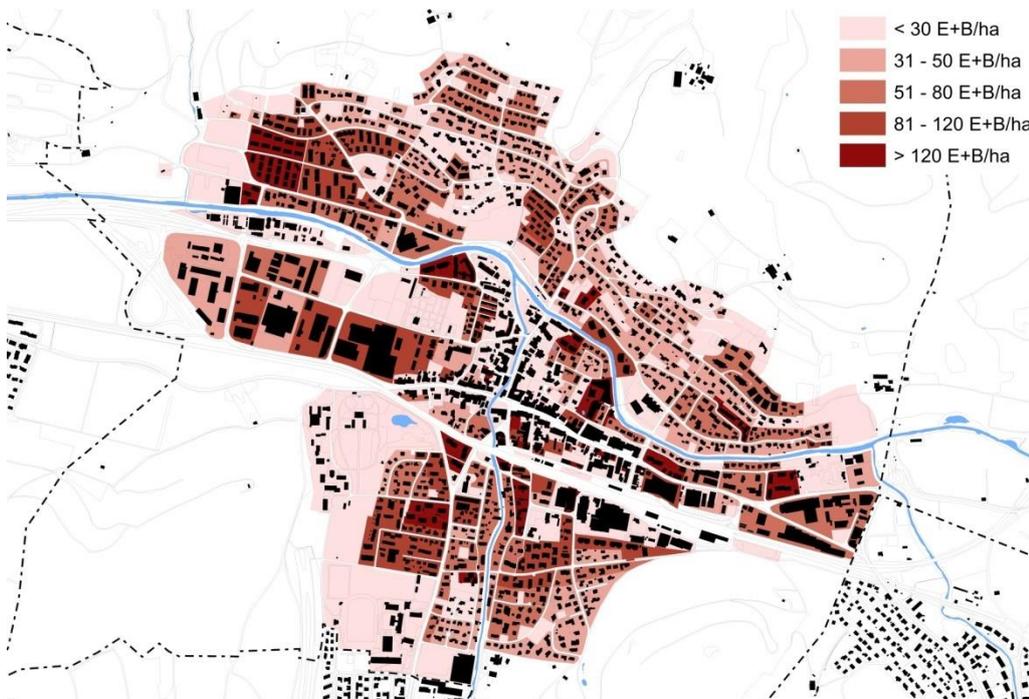


Abbildung 6: Nutzungsdichte, Einwohner und Beschäftigte pro Hektare (E+B/ha)  
(Quelle: Raumbbeobachtung BL)

## 2.6 Wirtschafts- und Arbeitsstandort

In Sissach bestehen aktuell rund 4'100 Arbeitsplätze (siehe Grafik zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Kapitel 3.2.). Sissach ist ein Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort mit regionaler Ausstrahlung. Vor allem das Arbeitsplatzgebiet Brühl (Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung) ist ein bedeutender Standort für die Wirtschaftsentwicklung. Dies einerseits aufgrund der Lage und der damit verbundenen guten Verkehrsanbindung, und andererseits aufgrund der bestehenden Ausbaupotenziale (sowohl auf bebauten als auch auf den un bebauten Flächen). Der Ortskern als Gegenpol dazu ist ein bedeutender Begegnungs- und Versorgungsort für das Regionalzentrum Sissach. Südlich vom Bahnhof und am östlichen Siedlungsrand bestehen zwei weitere grössere Gewerbegebiete, jedoch ohne erhebliche Bauzonenreserven. Das Gebiet südlich des Bahnhofs besitzt zwar interessante Voraussetzungen für eine Umnutzung (z.B. Öffnung für Wohnen), aus Sicht der Gemeinde soll dieses Gebiet aber auch künftig für Arbeitsnutzungen reserviert bleiben. So können auch künftig Arbeitsflächen an guter öV-Lage angeboten werden. Sissach besitzt weiter im Ebenrain mit dem Zentrum für Landwirtschaft, Natur und Ernährung eine wichtige kantonale Arbeitsstätte.

Das REK definiert für die Arbeitsplatzgebiete spezifische Ziele, die im Rahmen der Revision von Zonenplan und Zonenreglement Siedlung planungsrechtlich verankert werden (siehe Kapitel 3.4.4).



Abbildung 7: Luftbild Arbeitsplatzgebiet Brühl (Quelle: Google Earth)

## 2.7 Verkehr

### 2.7.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erreichbarkeit der Gemeinde Sissach mit dem Auto ist vorzüglich. Die Autobahn A2 wie auch die kantonale Hochleistungsstrasse A22 bieten eine hervorragende Anbindung ans regionale und nationale Strassennetz. Die innerörtliche Erschliessung ist ebenfalls gut gelöst. Mit der Ortsumfahrung konnte eine Beruhigung des Ortskerns erreicht und eine Begegnungszone realisiert werden. Die Parkierungssituation ist zufriedenstellend, wenn auch die hohe Anzahl Parkplätze in der Begegnungszone teilweise für Konflikte sorgt.

Nachdem sich das Verkehrsaufkommen auf der Ortsdurchfahrt Sissach innerhalb von 30 Jahren nahezu verdoppelt hatte, war nach Eröffnung des Tunnels Chienberg Ende 2006 eine deutliche Reduktion um gut 50% zu verzeichnen<sup>2</sup>. 2017 belief sich das Aufkommen (DTV) an dieser Stelle auf rund 10'600 Fahrzeuge pro Tag, während im Chienbergtunnel durchschnittlich ca. 16'000 Fahrzeuge gezählt wurden. Allgemein ist festzustellen, dass auf dem Haupt- und Gemeindestrassennetz seit den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts die Verkehrsmengen stagnieren. Bei der Hauptstrasse gilt dies für die letzten 10 Jahre. Dies dürfte einerseits darauf zurückzuführen sein, dass die Verkehrsnachfrage nur schwach wächst, andererseits auf die begrenzten Kapazitäten des Strassennetzes. Mit der zusätzlichen Kapazität des Tunnels Chienberg wurde die Voraussetzung geschaffen für ein weiteres Wachstum des gesamten Verkehrs im Gemeindegebiet Sissach, was sich an den beiden Zählquerschnitten auf der Hauptstrasse und Itingerstrasse westlich des Siedlungsgebietes sowie der Zählstelle im Tunnel zeigt (Abbildung 8).

<sup>2</sup> Kantonale Zählstelle Nr. 5101, Hauptstrasse im Bereich Netzen

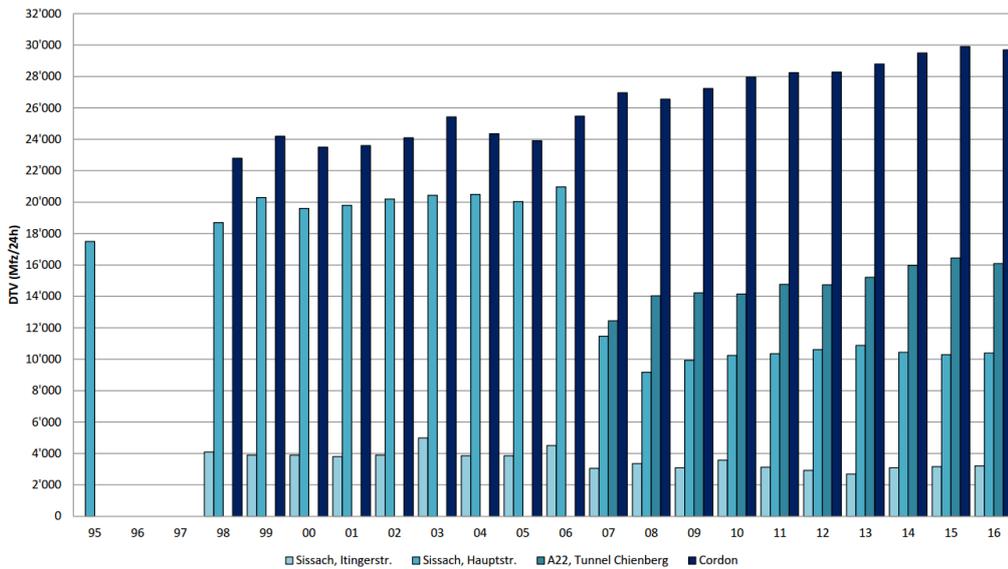


Abbildung 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den wichtigsten Kantonsstrassen (Quelle: Kanton Basel-Landschaft, Bericht über die Ergebnisse der Verkehrszählungen 2016)

Verkehrsentwicklung übrige Kantonsstrassen

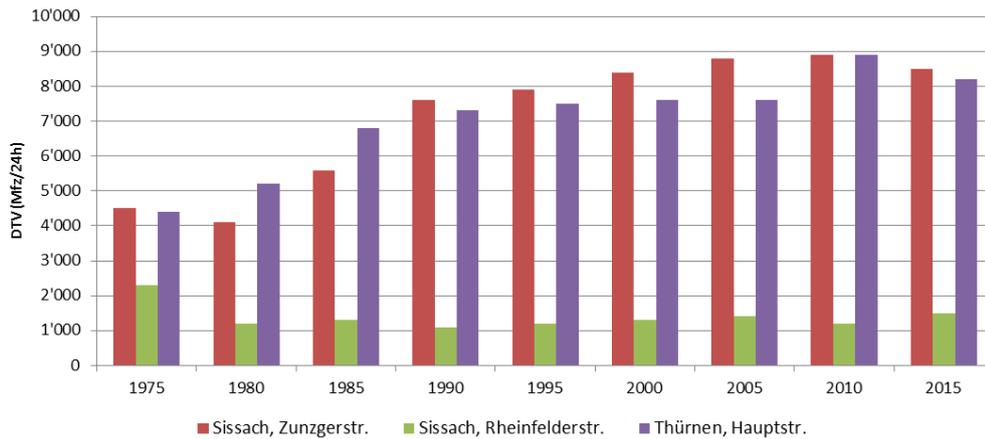


Abbildung 9: Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den übrigen Kantonsstrassen (Daten: GeoView BL, Darstellung: Metron)

Im Jahr 2017 wurde auf der Bahnhof- und auf der Hauptstrasse in der Begegnungszone eine Verkehrserhebung durchgeführt. Diese ergab auf der Bahnhofstrasse eine Verkehrsbelastung von ca. 10'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV), auf der Hauptstrasse lagen die Messungen je nach Abschnitt zwischen 3'500 und 4'000 Fahrzeugen pro Tag<sup>3</sup>. Die mit der Umfahrung sowie der Umsetzung der Begegnungs- und Tempo-30-Zone auf der Hauptstrasse erreichte positive Verkehrssituation in Sissach ist beizubehalten. Der Abstimmung der Netzkapazitäten der verschiedenen Achsen ist im Rahmen künftiger Planungen Beachtung zu schenken, sodass die gut austarierten Durchfahrtswiderstände erhalten bleiben.

<sup>3</sup> Quelle: Gemeinde Sissach, Einbahnregime Begegnungszone, Verkehrszählung II, Rudolf Keller & Partner, 2018

### 2.7.2 Fussverkehr

Das Fussverkehrsnetz in Sissach ist gut ausgebaut. Insbesondere die Anbindung des Bahnhofs ist aus nördlicher wie auch aus südlicher Richtung sehr gut. Das Ortszentrum mit der Begegnungszone ist ausgesprochen fussgängerfreundlich, wenn sich auch gelegentlich im Zusammenhang mit Parkiermanövern Konflikte ergeben können. Die wesentlichen Trennelemente sind die Bahnlinie und die Ergolz. Vor allem über die Ergolz führen in regelmässigen Abständen Querungen, die häufig dem Fussverkehr (teilweise mit Velo) vorbehalten sind. Die Bahninfrastruktur ist dagegen ein stärkeres Trennelement, welche vor allem im Westen und im Bereich des Ortszentrums nur an wenigen Stellen gequert werden kann. Zusätzliche Querungen für eine Verbesserung der Erschliessung (aber auch für eine Entlastung des Ortskerns von motorisiertem Verkehr) wären im Westen und im Osten sinnvoll.

Eine Herausforderung bei der Fussverkehrsführung besteht entlang der Rheinfelderstrasse. Hier ist entlang des Diegterbachs grösstenteils ein durchgehendes Trottoir vorhanden. Die Nutzungen liegen jedoch alle auf der gegenüberliegenden Seite, wo die Flächen zwischen Fahrbahn und Fassade entweder sehr schmal sind oder als Parkflächen genutzt werden. Im Bereich des Knotens mit der Hauptstrasse ist das Trottoir beidseits schmal und genügt den Anforderungen an Hindernisfreiheit, aber auch an ein normales Trottoir nicht. Bei der Einmündung der Schulstrasse wird das Trottoir auf die östliche Strassenseite verlegt. Unmittelbar nördlich dieser Querung folgt allerdings eine weitere Engstelle.



Abbildung 10: Trottoirbreite im Bereich Einmündung der Rheinfelderstrasse in die Hauptstrasse (Bild: Metron)



Abbildung 11: Nutzung der Seitenbereiche als Parkflächen (Bild: Metron)



Abbildung 12: Engstelle im Einmündungsbereich der Schulstrasse (Bild: Metron)

Eine weitere Schwachstelle im Fusswegnetz stellt die Unterführung der Zunzgerstrasse unter der Bahnlinie dar. Hier ist das einseitige Trottoir durch einen unattraktiven Tunnel geführt. Die Verkehrssicherheit ist damit zwar gewährleistet, jedoch ist die soziale Sicherheit mangelhaft. Zudem stellt die Einmündung des Heidengässli einen Konfliktpunkt dar, da die Sicht auf aus dem Tunnel kommende Fussgänger nicht gewährleistet ist.

### 2.7.3 Veloverkehr

Das Velo kann als Verkehrsmittel in Sissach einen hohen Stellenwert einnehmen. Die topografischen Voraussetzungen sind in einem grossen Teil des Siedlungsgebiets gut, die Verbindungen zu den benachbarten Zentren Liestal und Gelterkinden weisen ein hochwertiges Angebot auf. Verkehrsdaten zum Veloverkehr liegen im Raum Sissach nicht vor.

Im kantonalen Richtplan sind Velorouten ausgeschieden (vgl. Abbildung 13). Diese verlaufen teilweise entlang von Kantonsstrassen, teilweise auf Gemeindestrassen. Die kantonale Projektierungsrichtlinie Radverkehrsanlagen im Kanton Basel-Landschaft aus dem Jahr 2016 unterscheidet bei der Formulierung von Planungsgrundsätzen Kantonsstrassen mit und ohne Radroute. Auf Radrouten ist unabhängig von der Nachfrage ein sicheres und attraktives Angebot für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Aber auch auf Kantonsstrassen ohne Radroute sind die Radfahrenden als eine der Anspruchsgruppen zu berücksichtigen. Der Zweiradverkehr soll innerorts generell auf der Strasse (Radstreifen) und ausserorts auf abgesetzten Radwegen geführt werden.

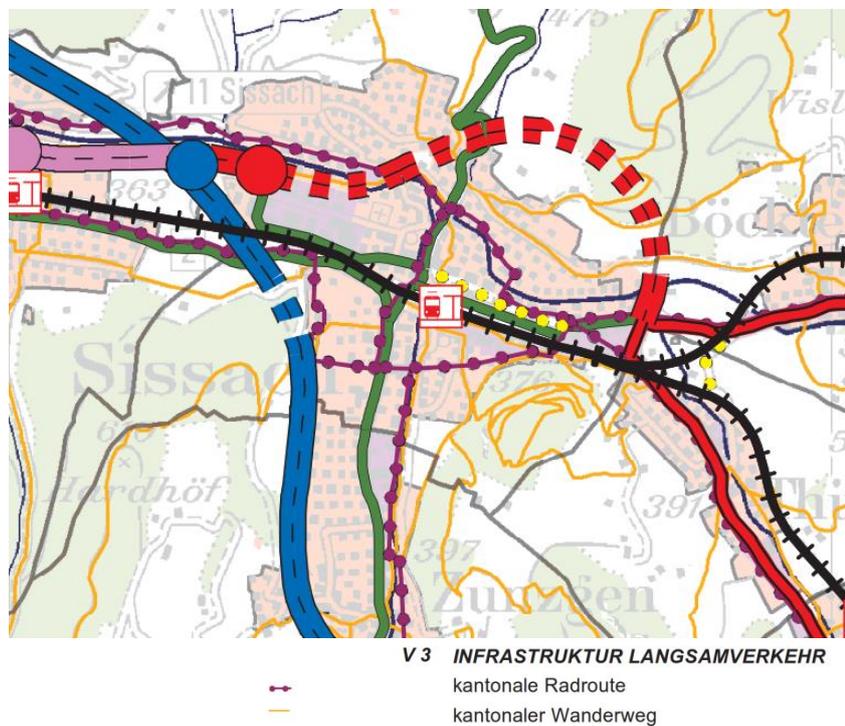


Abbildung 13: Kantonaler Richtplan, Verkehrsinfrastruktur, Ausschnitt Sissach, Stand August 2017

Seitens des Kantons ist aktuell geplant, auf der Hauptstrasse im Bereich Netzen im Zuge von Sanierungsarbeiten Radstreifen zu realisieren. Diese Strecke ist - obwohl keine kantonale Radroute - eine wichtige Verbindungsachse. Einerseits führt sie ins Industrie- und Gewerbegebiet Brühl, andererseits ist der weiterführende Parallelweg eine beliebte Route in Richtung Itingen - Liestal. In diesem Zusammenhang ist die sichere Gestaltung der Einmündung des Parallelweges wichtig. Auf dem Innerorts-Abschnitt werden voraussichtlich keine speziellen Velomassnahmen umgesetzt. Hier ist für eine konsequente Trennung der Verkehrsmittel kein Platz vorhanden. Eine Schwachstelle im Veloverkehrsnetz stellt die Unterführung der Zunzgerstrasse unter der Bahnlinie dar. Diese ist sehr schmal und es gibt keinerlei Massnahmen für die Velofahrenden. Heute bereits gut gelöst ist der Knoten Hauptstrasse/Güterstrasse, am

östlichen Eingang ins Dorfzentrum. Die Veloführung ist deutlich markiert und die Einmündung gut gestaltet, so dass für den Veloverkehr die grösstmögliche Sicherheit gewährleistet ist. Optimierungspotenzial besteht auf den beiden Strassenabschnitten Margarethenstrasse und Neuweg, die heute im Einbahnregime betrieben werden. Zur Verbesserung der Veloverbindungen wäre eine Zulassung des Veloverkehrs im Gegenverkehr zu prüfen.



Abbildung 14: Gut ausgebaute Veloinfrastruktur am Übergang von der Einfallstrasse in die Tempo-30-Zone (Bild: Metron)

#### 2.7.4 Ortsdurchfahrt und wichtige öffentliche Räume

Die Ortsdurchfahrt wurde 2008 von der Hauptstrasse auf die Achse Bahnhofstrasse - Güterstrasse verlegt. Damit konnte im zentralen Abschnitt der Hauptstrasse eine attraktive Begegnungszone geschaffen und die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Diese Begegnungszone mit einer Länge von 390m sowie der (seit 2016) östlich anschliessende 320m lange Abschnitt mit Tempo-30-Zone stellen die wichtigsten öffentlichen Räume in Sissach dar. Hier sind die meisten Verkaufseinrichtungen (inkl. Grossverteiler) und Gastronomiebetriebe angesiedelt.

Die Führung der Ortsdurchfahrt durch die Bahnhofstrasse führt auf dieser Achse zu mehr Verkehr, was die Querung und damit die Anbindung des Bahnhofs ans Ortszentrum etwas erschwert. Die Querungsstellen für Fussgänger sind allerdings entsprechend den Wunschlinien gut angeordnet und die Trennwirkung der Strasse kann als gering eingestuft werden. Die Anschlussknoten der Begegnungs- resp. Tempo-30-Zone an die Ortsdurchfahrt sind gut gelöst und weisen eine hohe Sicherheit auf (Abbildung 14).

#### 2.7.5 Öffentlicher Verkehr und Verkehrsdrehscheibe Bahnhof

Sissach ist gemessen an der Grösse der Gemeinde sehr gut ans Netz des regionalen und nationalen öffentlichen Verkehrs angebunden. Halbstündlich halten Interregio-Züge, welche abwechselnd zwischen Basel und Zürich resp. Basel und Luzern verkehren. Ebenfalls im Halbstundentakt verkehrt die S3 Basel-Olten. Zudem verkehrt die S9 («Läufelfingerli») im Stundentakt nach Olten. Sissach liegt im Korridor Ergolzthal, in welchem gemäss Konzept räumliche Entwicklung Basel-Landschaft (KORE) von 2003 der Individualverkehr teilweise durch öffentlichen Verkehr zu ersetzen ist. Dies beinhaltet einen Viertelstundentakt auf der Bahn, welcher mit oben beschriebenem Angebot grundsätzlich erreicht ist. Ein Viertelstundentakt der S-Bahn ist seit längerem in Diskussion, aus Kapazitätsgründen jedoch bisher nicht umsetzbar.

Die Erschliessung des Siedlungsgebiets mit Buslinien ist verhältnismässig gering. Die Linie 105 fungiert als Ortsbus im Stundentakt, während die Linie 106 in unregelmässigem Takt via Sissacher Fluh nach Wintersingen fährt und einen eher touristischen Charakter aufweist. Die Linie 107 erschliesst das Diegtal im Halbstundentakt und

verfügt auf Sissacher Gemeindegebiet nur über eine Haltestelle (Sekundarschule). Die Linie 108 ergänzt punktuell die Anbindung der Sekundarschule mit wenigen Kursen pro Tag. Die Fahrgastfrequenzen auf den einzelnen Linien sind sehr unterschiedlich. Am stärksten frequentiert ist die Linie 107 auf dem Abschnitt Bahnhof - Sekundarschule gefolgt von der Linie 108. Das Schülerverkehrsaufkommen dürfte dabei eine wichtige Rolle spielen, wobei auch das Verkehrspotenzial des Diegtertals (Linie 107) hoch ist. Die beiden Linien 105 und 106 sind mit 200-300 Fahrgästen pro Tag gering ausgelastet. Die Entwicklung der Frequenzen in den letzten fünf Jahren ist auf den Linien 106 und 107 stagnierend, auf den Linien 105 und 108 leicht ansteigend.

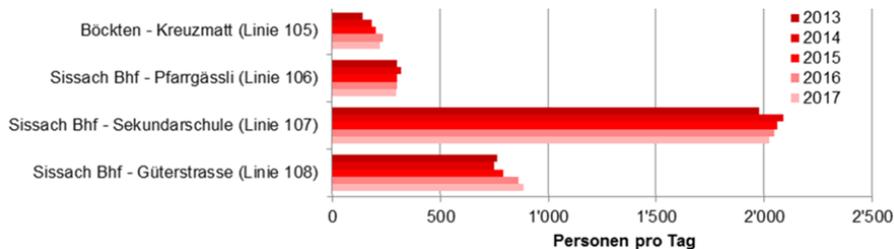


Abbildung 15: Frequenzen der Buslinien, welche Sissach erschliessen (Quelle: Kanton Basel-Landschaft, Bericht über die Ergebnisse der Verkehrszählungen 2017)

Die ÖV-Erschliessungsqualität wird praktisch ausschliesslich durch die Bahn bestimmt (vgl. Abbildung 16). Der grösste Teil des Siedlungsgebiets liegt mindestens in der Güteklasse C. Das Zentrum weist mit der Klasse A eine sehr gute Erschliessung auf. Im Nordwesten liegt ein grösserer Teil des Siedlungsgebiets am Hang sowie des Arbeitsplatzgebiets Netzen in der Güteklasse D oder gar ausserhalb derselben. Auch im äussersten Osten der Gemeinde liegen kleinere Gebiete in der Klasse D.

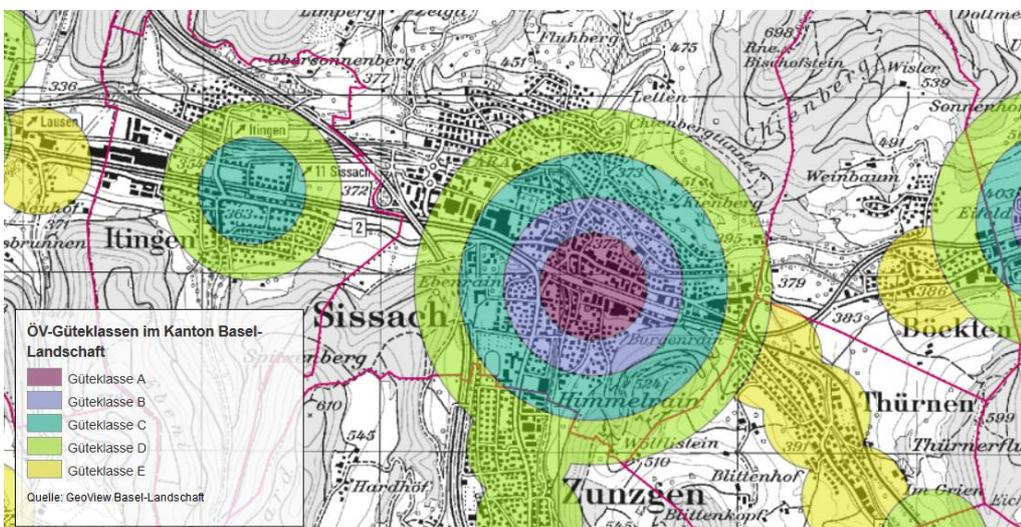


Abbildung 16: Güteklassen der ÖV-Erschliessung (Quelle: GeoView BL)

Die Erschliessungswirkung durch die Buslinie im Nordwesten des Siedlungsgebiets ist zu gering, um die Güteklasse E zu erreichen. Dennoch ist diese Erschliessung nicht zu vernachlässigen. In der Übersichtskarte (Abbildung 34) sind die Einzugsgebiete der Bushaltestellen gemäss Angebotsdekret Basel-Landschaft (Bushaltestellen: 350m Radius, Bahnhof: 600m) eingetragen.

### 2.7.6 Quartiererschliessung und Parkierung

Die Anbindung der Quartiere ist zumeist sehr gut. Die Erschliessungsstrassen befinden sich in Tempo-30-Zonen, welche in Sissach 2012 flächendeckend eingeführt wurden. Das Quartier Bergweg im Osten der Gemeinde ist indessen in den letzten Jahren stark gewachsen, womit die einzige Zufahrt an der Rheinfelderstrasse an ihre Kapazitätsgrenze stösst und auch ein gewisses Sicherheitsrisiko birgt. Der Durchgangsverkehr aus dem Diegtal Richtung Liestal Basel belastet das Knotensystem Haupt-/Zunzger-/Bahnhof-/Rheinfelderstrasse stark. Dadurch werden zeitweise die Erschliessungsqualität des Ortszentrums und der Quartiere südlich der Bahn sowie die Verkehrssicherheit in diesem Bereich beeinträchtigt.

Die Parkierung stellt vor allem im Zentrum eine Herausforderung dar. Die zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten generieren ein hohes Verkehrsaufkommen und die ca. 80 mit Zeitbeschränkung belegten Parkplätze in der Begegnungszone sind gut frequentiert. Diese Parkierungsmöglichkeiten sind wichtig für das lokale Gewerbe, andererseits beeinträchtigen die stehenden Fahrzeuge, aber auch die Parkierungsmanöver und die Zu/Wegfahrten die Funktion der Begegnungszone als öffentlicher Raum mit Priorität auf dem Fussverkehr und hohem Anspruch an Aufenthaltsqualität.

## 2.8 Freiraum und Landschaft

Sissach liegt in einer Senke im Ergolztal, ist umgeben von bewaldeten Hügeln und hat einen starken landschaftlichen Bezug. Nördlich baut sich die «Sissacherfluh» auf, welche einen hohen landschaftscharakteristischen Wert aufweist. Diese bildet ein wichtiges Naherholungs- und Landwirtschaftsgebiet für die Sissacher Bevölkerung. Südwestlich bzw. Süd-östlich wird das Siedlungsgebiet durch die bewaldeten Hügelszüge «Tannenried» und «Burgenrain» begrenzt.

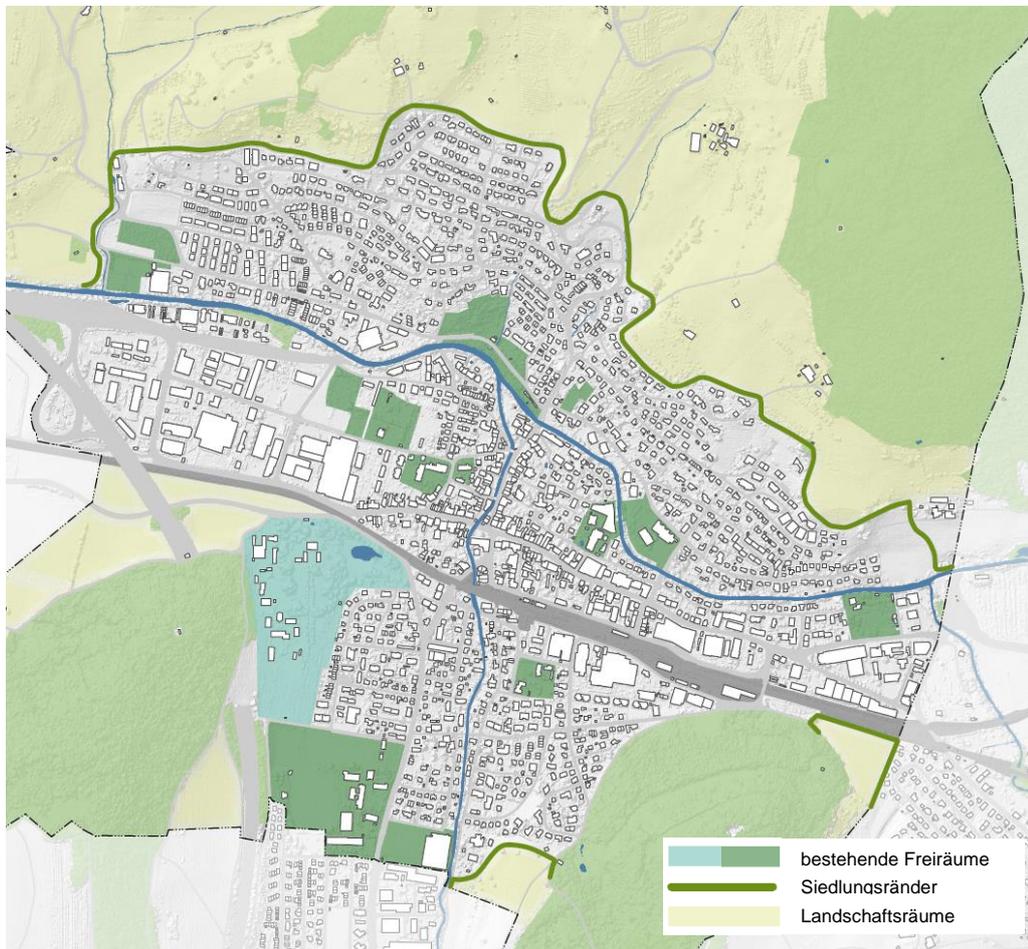


Abbildung 17: Karte mit bestehenden Freiräumen innerhalb der Siedlung, Siedlungsränder und Landschaftsräume

Innerhalb des Siedlungsgebiets bildet die Ergolz mit ihren Zuflüssen Diegterbach und Homburgbach eine von Ost nach West durchgängige Grünachse, welche punktuell erlebbar ist. Die Wohngebiete sind gut durchgrünt und weisen innerhalb der Quartiere qualitätsvolle Freiräume auf. Ein wichtiger Erholungsraum bildet die öffentlich zugängliche Allmend sowie der Ebenrainpark. Weitere wichtige Anlagen sind die öffentlich zugänglichen Areale der Sekundarschule, Primarschule, der Kirche und des Altersheimes (ÖWA-Zonen). Diese Infrastrukturen sind innerhalb der Quartiere in Gehdistanz (Umkreis von 400m) zu erreichen.

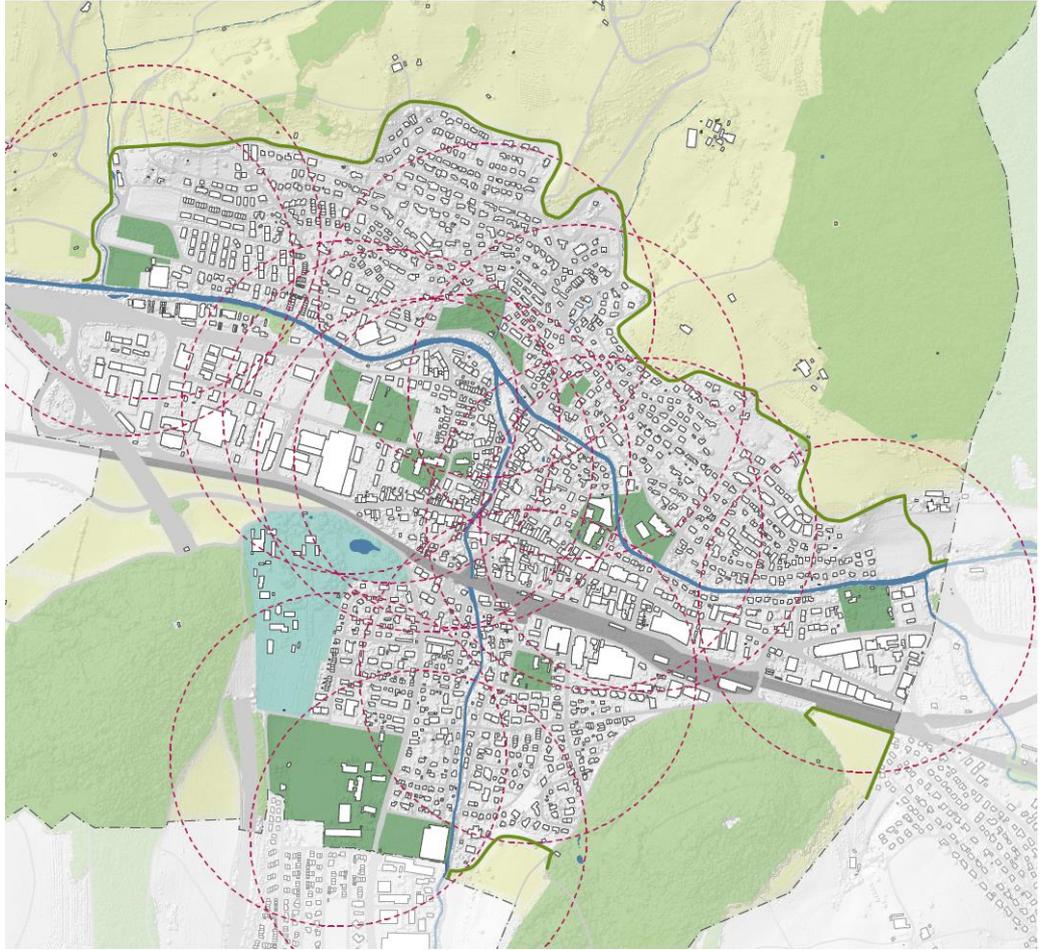


Abbildung 18: Erreichbarkeit der Freiräume innerhalb der Siedlung im Umkreis von 400m

Der Zonenplan Landschaft mit dem dazugehörigen Reglement (2015, nachgeführt 2017) definiert landschaftsbezogene Inhalte für die Zonen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Definiert werden als grundeigentümergebundene Inhalte Grundnutzungszonen wie zum Beispiel Landwirtschafts- oder Spezialzonen (zum Beispiel Spezialzone Ausflugsziel Alpbad), Schutzzonen und -objekte (Natur- und Landschaftsschutzzonen sowie Natur- und Kulturwerte) sowie als orientierende Inhalte Natur- und Landschaftswerte (zum Beispiel Schutzgebiete oder Aussichtsschutz). Innerhalb des Siedlungsgebietes gilt der Zonenplan Siedlung. Dieser definiert neben den Zonen für öffentliche Werke und Anlagen auch eine Spezialzone für private Sport- und Erholungsanlagen, sowie Uferschutz- und verschiedene Grünzonen. Diese Flächen sind langfristig als Grün- und Freiräume sichergestellt. Innerhalb des Siedlungsgebietes sind auch Naturschutzobjekte ausgeschieden, welche von besonderer Bedeutung für den Siedlungsraum sind und zur Qualität beitragen.

## 2.10 Energie

Der Abwasserwärmeverbund (AWV) betreibt in Sissach zwei Fernwärmenetze (Brütschmatt und Kläranlage). Im Gemeindegebiet sind bereits zahlreiche Gebäude angeschlossen. Die Weiterentwicklung dieser Netze ist grundsätzlich möglich und sollte in Abstimmung zur kommunalen Siedlungsentwicklung erfolgen.

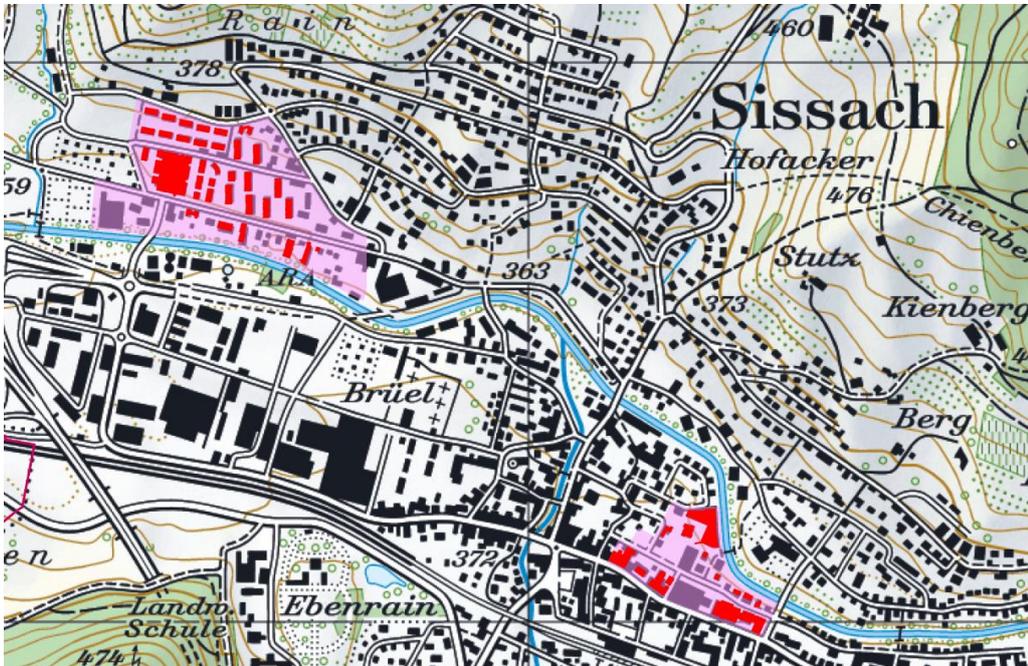


Abbildung 19: Bestehender Wärmeverbundkataster (Quelle: geoview.bl.ch): Empfängergebäude (rot), Perimeter (rosa)

## 3 Räumliche Entwicklung Sissach

### 3.1 Übergeordnete Ziele

Mit der Erarbeitung des REK reagiert die Gemeinde Sissach auf die im Jahr 2014 in Kraft getretene Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG). Damals stimmten rund 72% der Sissacher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Revision zu. Damit sprachen sie sich für eine Beschränkung der Zersiedelung, das Schonen der Landschaft und für eine kompaktere Siedlungsentwicklung aus. Der Fokus der Planungen liegt somit auf der Innenentwicklung – bei Erhaltung oder Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität. Die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen und die hohe Nachfrage nach Wohnraum konfrontieren Sissach mit Fragen der Identität und der gemeindespezifischen Entwicklungsziele.

Der Kanton Basel-Landschaft setzt die Vorgaben des revidierten RPG mit einer Anpassung des kantonalen Richtplans Siedlung um (Anpassungen 2016, Vorprüfung Bund abgeschlossen). Die diesbezügliche behördenverbindliche Grundlage im kantonalen Richtplan bildet das Raumkonzept Basel-Landschaft (2015). Es legt als strategisches Planungsinstrument im Sinne einer Gesamtschau die künftige Raumordnung fest. Sissach wird der so genannten «ländlichen Entwicklungsachse» und dem regionalen Handlungsraum «Oberes Baselbiet» zugewiesen. Im Westen und Osten sind die Landschaftsräume als Siedlungstrenngürtel bezeichnet. Zudem wird Sissach als Regionalzentrum und das Gewerbegebiet Brühl als Schwerpunktgebiet Arbeiten bezeichnet.

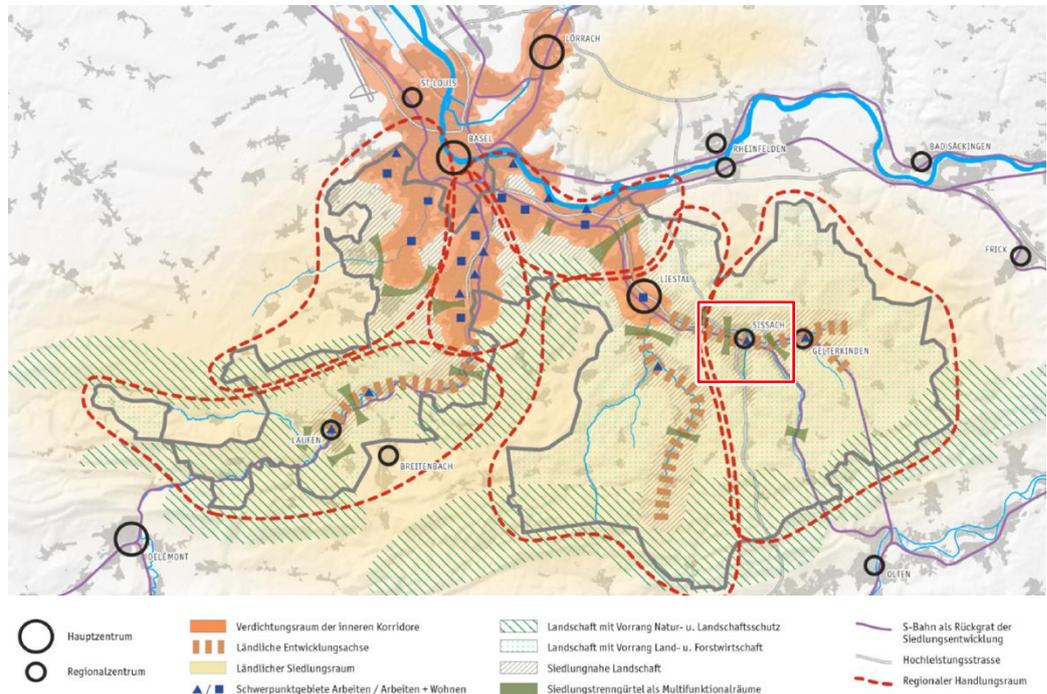


Abbildung 20: Raumkonzept Basel-Landschaft (Quelle: Raumkonzept-Basellandschaft, 2015)

Der kantonale Richtplan Siedlung präzisiert diese Aussagen, in dem insbesondere Vorgaben zur Innenentwicklung gemacht werden (Entwicklungs- und Dichteziele 2035 von 79 E+B/ha) oder die Aufwertung des Bahnhofsgelände (S2.3) und das Gewerbegebiet Brühl als kantonales Arbeitsgebiet (S4.1) festgelegt sind.



Abbildung 21: Ausschnitt kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (Quelle: Richtplan-Gesamtkarte, Anpassung 2016, Entwurf)

### 3.2 Kommunale Ziele: strategisches Leitbild

Als erster Schritt im Erarbeitungsprozess des REK wurde ein strategisches Leitbild für die Gemeinde Sissach erarbeitet. Das «Leitbild Sissach» knüpft an die Vision Sissach 2025 und die Legislatur Schwerpunkte 2016 bis 2020 an und fokussiert im Hinblick auf das REK und die Revision der Nutzungsplanung auf räumliche Themen. Das Leitbild bildet die Basis für das REK und die darauffolgende Nutzungsplanung. Es besteht aus Leitsätzen, die für die folgenden acht Themenbereiche formuliert sind und wird durch den untenstehenden Leitbildplan ergänzt:

1. Regionalzentrum Sissach
2. Ortskern Sissach
3. Wohnort Sissach
4. Wirtschaftsstandort und Versorgungsort Sissach
5. Bildungsstandort Sissach
6. Landschaft und Umwelt in Sissach
7. Freizeit und Naherholung in Sissach
8. Mobilität in Sissach

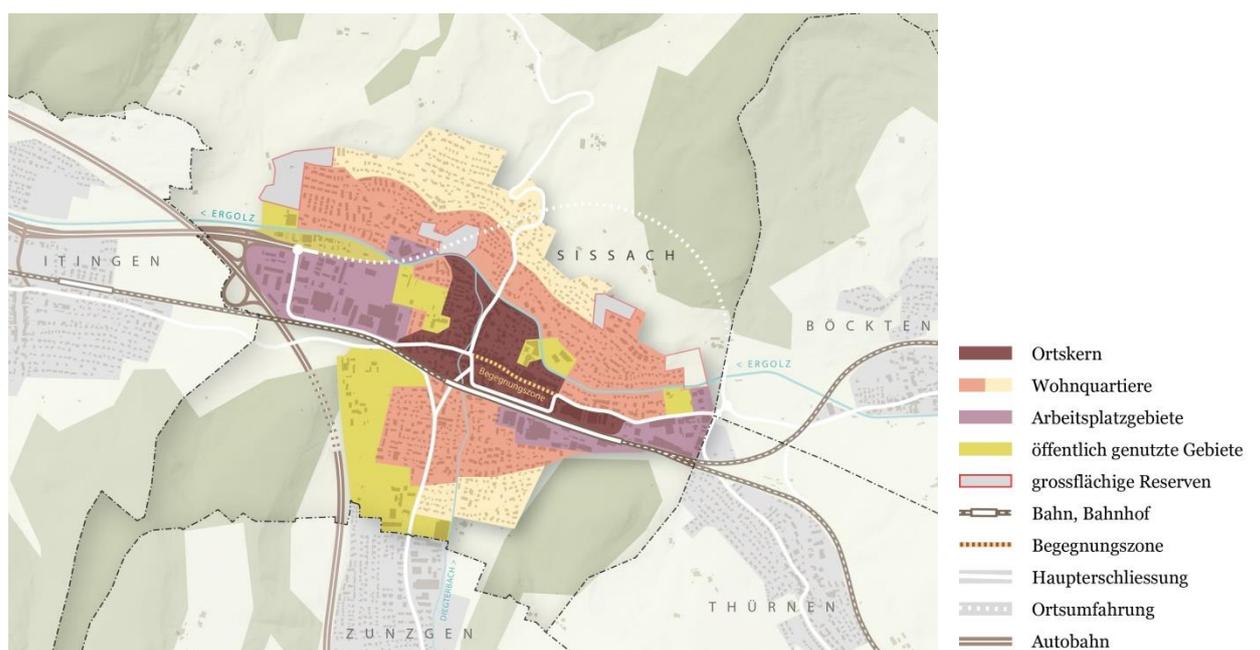


Abbildung 22: Leitbild Sissach

### 3.2.1 Regionalzentrum Sissach

- 1.1 Sissach bleibt auch künftig ein **intaktes und attraktives Regionalzentrum** mit einer sehr guten Erreichbarkeit für das gesamte Oberbaselbiet (ÖV, MIV, Veloverkehr). Die vorhandenen Qualitäten, namentlich als Wohn-, Arbeits- und Versorgungsort, werden erhalten und gefördert. Insbesondere die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zwischen Bahnhof und Begegnungszone soll einen weiteren Beitrag dazu leisten.
- 1.2 Sissach bietet für die Region **attraktive Zentrumsfunktionen** in allen Lebensbereichen, von Versorgung und Sicherheit (wie bspw. die Einkaufsmöglichkeiten oder die Feuerwehr) über Bildung und Kultur (wie bspw. die Sekundarschule oder die regionale Musikschule) bis hin zu den Sportinfrastrukturen.
- 1.3 Sissach ist gleichermassen **Wohn- und Arbeitsort**. Der attraktive Wirtschaftsstandort wird ebenso gefördert wie unterschiedliche, attraktive Wohnangebote. Es werden ein differenziertes, breites Wohnraumangebot sichergestellt und gute Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen festgelegt.
- 1.4 Bei der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung wird ein **massvolles Wachstum** angestrebt: Die Bevölkerungsentwicklung soll künftig zwischen dem 10-Jahrestrend und den kantonalen Vorgaben liegen (ca. 1 % pro Jahr), die Arbeitsplatzentwicklung soll künftig in etwa dem 10-Jahrestrend folgen (ca. 1.5 % pro Jahr).

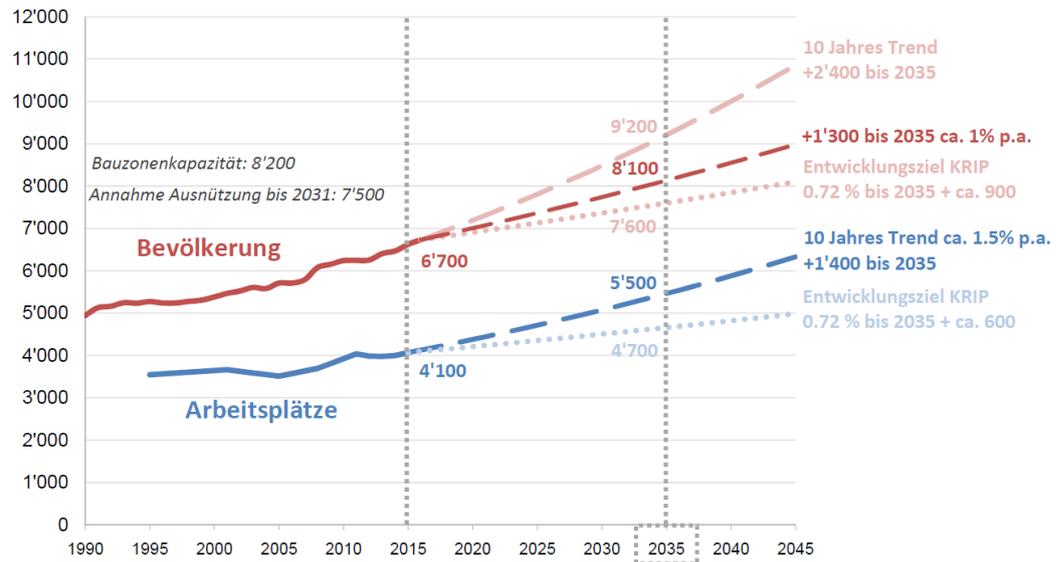


Abbildung 23: Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung mit Zielszenarien, Trendfortschreibung und kantonalen Entwicklungszielen. (Quellen: BFS ESPOP, STATPOP, BFS Betriebsstatistik, STATENT, kant. Richtplan)

### 3.2.2 Ortskern Sissach

- 2.1 Sissach erhält und pflegt sein **baukulturelles Erbe** und sichert damit wichtige Identifikationsmerkmale für nachfolgende Generationen. Die erhaltens- bzw. schützenswerte Bausubstanz soll dabei künftig attraktiv bleiben und gut nutzbar sein.
- 2.2 Die **Begegnungszone** ist die Lebensader des Orts und wichtiger Raum zum Begegnen, Verweilen, Einkaufen und Arbeiten. Ihre Attraktivität wird erhalten und mit künftigen Vorhaben weiter gesteigert (zum Beispiel durch das Sicherstellen von attraktiven Wegeverbindungen zum Bahnhof bei Entwicklungen im Bahnhofsumfeld).
- 2.3 Der Ortskern, insbesondere in Bahnhofsnähe, wird **aufgewertet und baulich verdichtet**. Die vorhandenen Potenziale werden optimal und in einem angemessenen, ortsverträglichen Masse genutzt.
- 2.4 Die **unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse**, wie zum Beispiel die Anforderungen an die Verkehrsführung und Erreichbarkeit, an die Parkierung, an Wohnraum und die Aussenräume, werden bestmöglich aufeinander abgestimmt.



Abbildung 24: Leitbild, Fokus Ortskern

### 3.2.3 Wohnort Sissach

- 3.1 Die **Wohnquartiere** werden differenziert und je nach Lage, Erschliessung und vorhandenen Strukturen weiterentwickelt: «von locker bebauten Hanglagen zum verdichteten Bahnhofsumfeld». Es gilt der Grundsatz einer ortsverträglichen Weiterentwicklung der baulichen Substanz. Verdichtungspotenziale sollen vor allem in gut mit dem ÖV erschlossenen und versorgten Lagen genutzt werden.
- 3.2 Die Entwicklungsgebiete rund um den **Bahnhof** stellen die primären Entwicklungsbausteine dar und ihr Ausbau wird aktiv vorangetrieben. Die vorhandene Entwicklungsdynamik wird aufgegriffen und die Potenziale und Chancen genutzt (z. B. durch Schaffen attraktiver Wohn- und Geschäftsflächen, Parkierung, Aufwertung des öffentlichen Raums).
- 3.3 Die **Bauzonenreserven**, vor allem grössere zusammenhängende Flächen, werden zielgerichtet genutzt und bedarfsgerecht verfügbar gemacht. Es wird der Grundsatz verfolgt, gemeindeeigenes Bauland im Baurecht abzugeben und nicht zu veräussern.
- 3.4 Sissach soll möglichst differenzierten **Wohnraum** anbieten. Insbesondere bei Gemeinde- oder auch Kantonsliegenschaften werden die Möglichkeiten ausgeschöpft, erschwinglichen Wohnraum und unterschiedliche Wohnformen (z. B. für ältere Personen) zu schaffen.



Abbildung 25: Leitbild, Fokus Wohngebiete und grössere zusammenhängende Reserven

### 3.2.4 Wirtschaftsstandort und Versorgungsort Sissach

- 4.1 Sissach ist ein bedeutender **Wirtschaftsstandort** in der Region. Die Gemeinde pflegt einen regelmässigen Austausch mit ansässigen Unternehmen und dem Gewerbeverein.
- 4.2 Der Ortskern von Sissach ist ein anziehender **Einkaufsort** und attraktiv für Kleingewerbe und Verbraucher. Diese Einkaufs- und Versorgungsfunktionen werden erhalten und gefördert. **Detailhandelsgeschäfte** finden sich primär im Ortskern.
- 4.3 Die bestehenden, **reinen Gewerbegebiete** (ausserhalb Teilzonenplan Ortskern) sollen als solche erhalten bleiben. Eine Öffnung für Wohnnutzungen ist zu vermeiden oder stellt eine punktuelle Ausnahme dar, die im räumlich, funktionalen Zusammenhang sinnvoll ist.
- 4.4 Im **Gewerbegebiet Brühl** werden wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Betriebe gefördert. Weitere grossflächige Einkaufsnutzungen und verkehrsintensive Einrichtungen sowie Nutzungen, welche speziell das Zentrum schwächen, gilt es zu vermeiden.



Abbildung 26: Leitbild, Fokus Wirtschaftsstandort und Versorgungsort

### 3.2.5 Bildungsstandort Sissach

- 5.1 Sissach stellt als regionales Zentrum einen bedeutenden **Bildungsort** dar. Das Angebot wie z.B. die regionale Musikschule ist Teil der Zentrumsfunktion und wird aufrechterhalten.
- 5.2 Das Angebot an **kommunalem Schulraum** (Kindergarten und Primarschule) ist auf die Bevölkerungsentwicklung abgestimmt, attraktiv und bietet genügend Raum. Das Schulareal «Dorf» wird, wie im Masterplan vorgesehen, ausgebaut.
- 5.3 Die Gemeinde ist offen gegenüber den **verschiedenen Bildungsangeboten** von Kanton und Privaten, wie z.B. die Sekundarschule, die heilpädagogische Schule oder die Landwirtschaftliche Schule Ebenrain.

### 3.2.6 Landschaft und Umwelt in Sissach

- 6.1 Das **Kulturland** und das ortstypische **Landschaftsbild** werden erhalten und gepflegt. Es gibt keine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets.
- 6.2 Die heimische **Tier- und Pflanzenwelt** sowie die **natur- und kulturhistorischen Objekte** werden geschützt.
- 6.3 Sissach ist und bleibt **Energiestadt**, fördert dabei den sparsamen Umgang mit Ressourcen und engagiert sich für erneuerbare Energien. Bei Gemeindeliegenschaften nimmt Sissach seine Vorbildfunktion hinsichtlich Nachhaltigkeit wahr.

### 3.2.7 Freizeit und Naherholung in Sissach

- 7.1 Die attraktiven **Naherholungsgebiete** rund um Sissach, wie z.B. die Sissacher Fluh, werden erhalten und gepflegt. Sie stellen naturnahe Erholungsgebiete mit teilweise regionaler Ausstrahlung dar und werden entsprechend achtsam genutzt.
- 7.2 Für den Freizeitverkehr besteht ein attraktives und **vernetztes Wegesystem**. Die Naherholungsgebiete sind dadurch gut zu Fuss oder mit dem Velo vom Siedlungsgebiet aus erreichbar. Grundsätzlich gilt das Prinzip der Koexistenz. Konflikte zwischen Nutzern wird aktiv begegnet. Eine Entflechtung von Fussgängern und Velos/Mountainbikes wird fallweise geprüft.
- 7.3 Sissach pflegt die vorhandenen **Freizeitinfrastrukturen** und erhält damit ein attraktives Angebot für Jung und Alt, für die Gemeinde und die Region.

### 3.2.8 Mobilität in Sissach

- 8.1 Die sehr gute **Erschliessungsqualität** mit unterschiedlichen Verkehrsträgern (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr) bleibt erhalten. Grundsätzlich wird bei Verkehrszunahmen eine Verlagerung des **Modalsplits**, d.h. der Verteilung der Verkehrsmengen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger, zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs («Ort der kurzen Wege») angestrebt.
- 8.2 Sissach bietet ein sicheres und zweckmässiges **Strassen- und Wegenetz**. Punktuell werden Strassenausbauten vorangetrieben. Konkret sollen zusätzliche Quartieranbindungen eine Entlastung des Ortskerns und eine gute Erschliessung der Quartiere bewirken. Die positiven (Entlastungs-) Wirkungen der Umfahrung werden mit geeigneten Massnahmen langfristig gesichert oder optimiert.
- 8.3 Die **Sicherheit** für den Velo- und Fussverkehr (insb. Schulwege) ist mit einem attraktiven und lückenlosen Netz gewährleistet.
- 8.4 Die **Begegnungszone** trägt als multifunktionaler Raum massgeblich zur Attraktivität des öffentlichen Raums bei und ist für alle Nutzer und Verkehrsteilnehmer zu erhalten und zu optimieren. Fussgänger haben gegenüber Fahrzeugen den Vortritt.
- 8.5 Der **Bahnhof** ist der zentrale Mobilitätsknotenpunkt der Gemeinde. Die gute Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln wird sichergestellt. Insbesondere soll die Verbindung zum Ortskern verbessert werden. Zudem soll eine Erweiterung des Ortsbusangebots geprüft werden.
- 8.6 Die **Aufenthalts- und Wohnqualität** in den Quartieren wie auch im Ortskern wird durch attraktiv gestaltete Strassenräume und einen adäquaten Betrieb der Verkehrsnetze (Geschwindigkeiten, Lärmemissionen, Verkehrssicherheit) gestärkt.
- 8.7 Das neue Reglement über die **Parkraumbewirtschaftung** regelt die zweckmässige Nutzung des öffentlichen Parkraums.



Abbildung 27: Leitbild, Fokus Verkehr

### 3.3 Bevölkerungs-, Arbeitsplatzentwicklung und Bauzonenkapazität

Sissach soll sich zukünftig gleichermassen als attraktiver Wirtschaftsstandort und als Wohnort mit einem attraktiven und differenzierten Wohnangebot entwickeln (siehe Leitsätze 1.3). Abbildung 23 (auf Seite 23) zeigt die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in der Vergangenheit sowie die Trendfortschreibungen und die kantonalen Vorgaben.

Sissach soll künftig massvoll wachsen (siehe Leitsätze 1.4). Bei der Bevölkerungsentwicklung wird ein Wachstumsziel von ca. 1% pro Jahr (über den kantonalen Vorgaben aber unter dem Trend der letzten Jahre) und bei der Arbeitsplatzentwicklung ca. 1.5 % pro Jahr (was in etwa dem 10-Jahrestrend entspricht) verfolgt. Die Wohnbevölkerung würde dementsprechend bis 2035 von heute rund 6'800 auf 8'100 Einwohnerinnen und Einwohner anwachsen (1'300 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner in rund 16 Jahren). Die Anzahl Arbeitsplätze würde von heute rund 4'100 auf rund 5'500 anwachsen (1'400 zusätzliche Arbeitsplätze).

Aus planerischer Sicht verfügt Sissach über unterschiedliche Potenziale um dieses Wachstum zu ermöglichen. So besteht die Möglichkeit der Verdichtung und Nutzung vorhandener Bauzonenreserven einerseits in den Arbeitsplatzgebieten und andererseits in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Das REK definiert in unterschiedlichen Kategorien für das Ortszentrum und die Wohnquartiere Entwicklungsziele und bezeichnet konkrete Dichteziele (siehe Kapitel 3.4.2 und 3.4.3). Darauf abgestimmt sind Ziele und Massnahmen in den Bereichen Verkehr (siehe Kapitel 3.5 sowie Kapitel 4.2) und Freiraum (siehe Kapitel 3.6 sowie Kapitel 4.3).

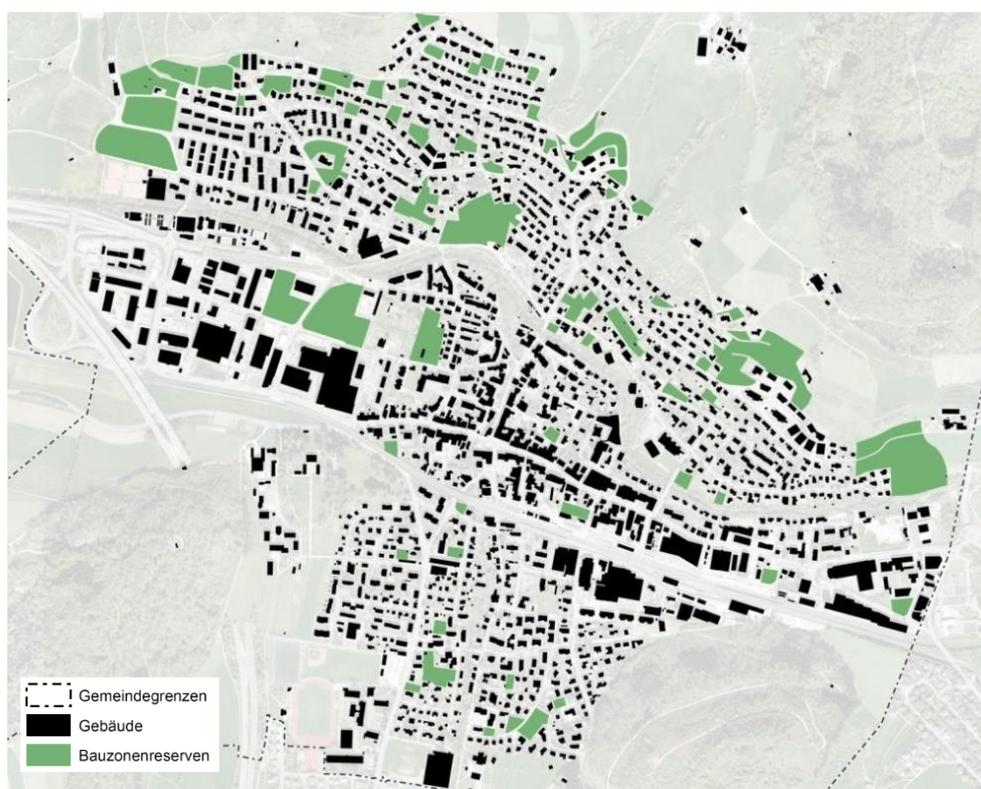


Abbildung 28: Übersicht Bauzonenreserven  
(Quelle: Raubeobachtung BL,  
Bauzonenstatistik 2016)

Die vorangehende Abbildung gibt einen Überblick über die Lage der vorhandenen Bauzonenreserven. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Flächen dieser Bauzonenreserven (unbebaute Bauzone in ha) sowie die jeweiligen bebauten Flächen und die Gesamtflächen der unterschiedlichen Nutzungszonen.

	Gesamtfläche Bauzone	bebaute Bauzone	unbebaut Bauzone
Wohn-, Misch- u. Zentrumszonen (WMZ)	112.13 ha	97.20 ha	14.93 ha
Gewerbe- und Industriezone	24.06 ha	21.82 ha	2.24 ha
Zone für öffentliche Werke und Anlagen	38.07 ha	35.80 ha	2.27 ha
Sonstige Zonen	1.18 ha	1.18 ha	0 ha
<b>Total</b>	<b>175.44 ha</b>	<b>156 ha</b>	<b>19.44 ha</b>

Tabelle 1: Übersicht Bauzonen (Quelle: Kanton BL, Stand der Überbauung und Erschliessung, 2016)

In den Zentrumszonen liegt eine deutlich höhere Nutzungsdichte vor als in den Wohn- und Mischzonen:

	Einwohnerinnen und Einwohner	Nutzungsdichte
Wohn- und Mischzonen	5'529 E	63 E/ha
Zentrumszonen	892 E	88 E/ha
<b>Total bzw. Durchschnitt WMZ</b>	<b>6'421 E</b>	<b>66 E/ha</b>

Tabelle 2: Einwohner und Nutzungsdichte Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Quelle: Kanton BL, Stand der Überbauung und Erschliessung, 2016)

Für Sissach wurde innerhalb der bestehenden Wohn-, Misch- u. Zentrumszonen (bebaute und unbebaute Gebiete) durch den Kanton Basel-Landschaft mit der Erhebung der Siedlungsflächenreserven (Stichtag 31.12.2016) eine Gesamtkapazität von 8'159 bzw. ein Potenzial für 1'394 zusätzlich Einwohnerinnen und Einwohner errechnet.

	innerhalb bebauter WMZ	innerhalb unbebauter WMZ	<b>Total WMZ</b>
Potenziale WMZ *	385	1'009	<b>1'394</b>

Tabelle 3: Potenziale Wohn-, Misch- u. Zentrumszonen (Quelle: Kanton BL, Stand der Überbauung und Erschliessung, 2016)

\* Annahme Kanton: Verdichtung um 6% innert der kommenden 15 Jahre gegenüber dem Wert von 2016

Aus Sicht des REK decken sich diese Potenziale mit den oben formulierten Zielen für die Bevölkerungsentwicklung (siehe auch Abbildung 23 auf Seite 23). Im Rahmen der Nutzungsplanung sind diese Bauzonendimensionierungen auf kommunaler Ebene zu präzisieren.

### 3.4 Siedlungsentwicklung

Mit dem REK werden die nachfolgend angeführten Zielsetzungen im Bereich der Siedlungsentwicklung verfolgt. Diese sind im Gesamtplan «REK Siedlung» zusammengefasst.

#### 3.4.1 Ortsstruktur



##### Siedlungseingänge

Die Siedlungseingänge bilden die Tore nach Sissach und damit die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft. Sie sind (wie die bedeutenden Kreuzungs- und Knotenpunkte) von zentraler Bedeutung für die Strukturierung und Orientierung im Ort. Die Ortseingänge sollen deshalb durch Gebäude, Infrastrukturbauwerke, Strassenraumgestaltung/-ausstattung als solche akzentuiert sein.



##### Ortsbildprägende Gebäude / Ensembles



##### Geschützte oder erhaltenswerte Gebäude

Die ortsbildprägenden Gebäude und Ensembles und vor allem die geschützten oder erhaltenswerte Gebäude, bilden das baukulturelle Erbe Sissachs. Sie sind für das Ortsbild, die Orientierung und die Identitätsstiftung von zentraler Bedeutung.

Die im REK als «**geschützte oder erhaltenswerte Gebäude**» bezeichneten Bauten sind bereits heute kantonal oder kommunal geschützt oder als erhaltenswerte Bauvolumen auf kommunaler Ebene festgelegt. **Ortsbildprägende** Gebäude und Ensembles sind nach Möglichkeit zu erhalten.

Bei Neu- oder Umbauten ist eine optimale Abstimmung von Neuem und Bestehendem sowie eine positive, verbessernde Auswirkung auf das Ortsbild sicherzustellen. Bauvorhaben im Umfeld dieser Bauten, haben mit Sorgfalt und unter besonderer Berücksichtigung des Ortsbildes zu erfolgen.



##### Bedeutende Kreuzungs- und Knotenpunkte

Die bedeutenden Kreuzungs- und Knotenpunkte sind für die Strukturierung und Orientierung im Zentrum von Sissach von zentraler Bedeutung. Bei Bauvorhaben in diesen Bereichen oder in unmittelbarer Umgebung sind folgende Anforderungen zu beachten:

- Beitrag zur Akzentuierung des Orts (ortsbildprägendes Erscheinungsbild, hochwertige Architektur)
- Abstimmung von Gebäuden und Strassenraumgestaltung bzw. öffentlichem Raum (Orientierung der Gebäude zur Strasse hin, hohe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität von Aussenräumen)
- publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss (z.B. Geschäfte)



##### Ortsbildprägende Strasse- und Platzräume



##### Begegnungszone



##### Hauptverbindungsachsen

Die Hauptverbindungsachsen führen klar von den Siedlungseingängen

zum Zentrum der Gemeinde. Im Bereich des Zentrums bilden die Hauptstrassen bedeutende ortsbildprägenden Räume. Die Begegnungszone ist das Kernstück des Zentrums. Dieses Ortsbild soll auch künftig als Qualität und Identifikationsmerkmal erhalten bleiben. Ähnlich wie bei den bedeutenden Kreuzungs- und Knotenpunkten sind bei Bauvorhaben in diesen Bereichen folgende Anforderungen zu beachten:

- Aufrechterhaltung der Struktur und Lesbarkeit des Raums (ortsbildprägendes Erscheinungsbild, hochwertige Architektur)
- optimale Abstimmung von Neuem und Bestehendem
- Abstimmung von Gebäuden und Strassenraumgestaltung bzw. öffentlichem Raum (hohe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität von Aussenräumen)

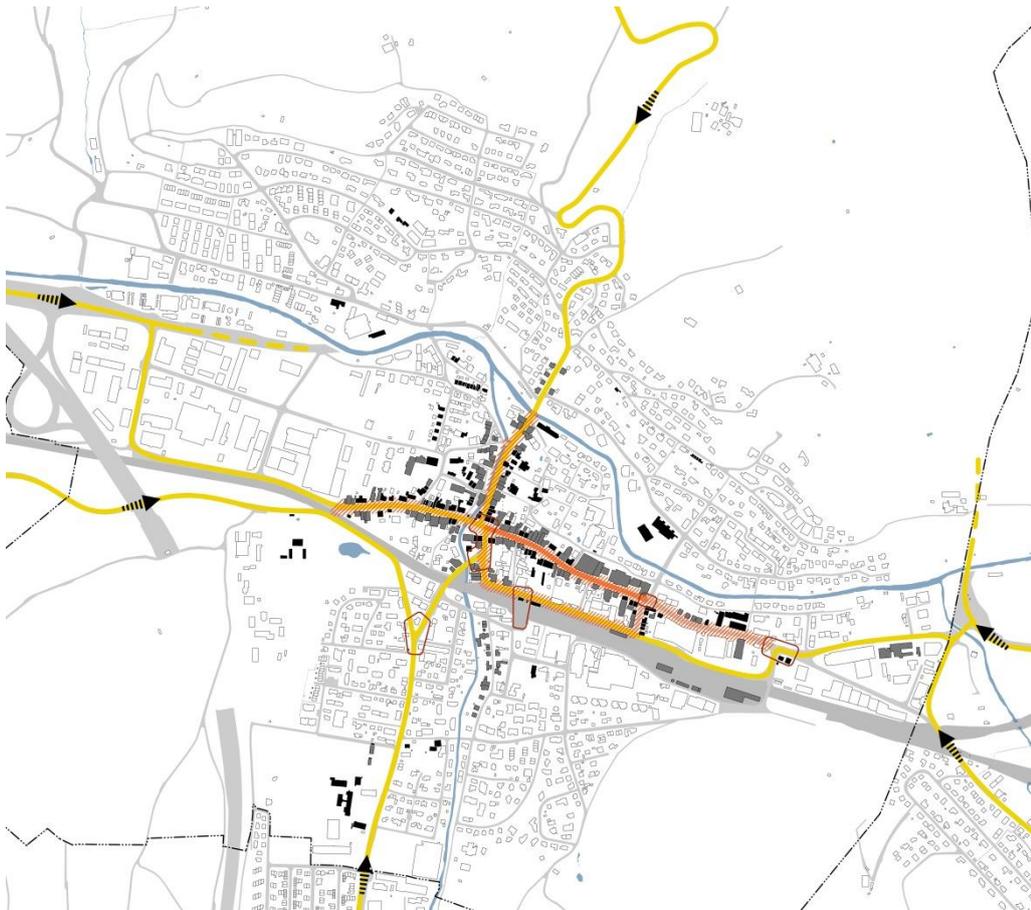


Abbildung 29: Auszug REK Plan Siedlung «Ortsstruktur»

### 3.4.2 Ortszentrum

#### Erhalt / Ergänzungsbauten möglich

Wie im Leitsatz 2.1 definiert, soll das baukulturelle Erbe der Gemeinde erhalten und gepflegt werden. Das REK benennt die Bereiche im Zentrum der Gemeinde, die in ihrer baulichen Struktur und Nutzung erhalten werden sollen. Bei einer Begehung mit der kantonalen Denkmalpflege wurden die schraffierten Bereiche eruiert, in denen bestehende Ensembles um Neubauten ergänzt werden könnten. Diese haben sich am Bestand und der Umgebung zu orientieren (gute Abstimmung von Neuem und Bestehendem) und sollen eine positive Wirkung auf das Ortsbild haben.

### Ortsverträgliche Verdichtung an zentralen Lagen

An ausgewählten Lagen im Zentrum, insbesondere im Bahnhofsumfeld, sieht das REK eine Verdichtung und Umstrukturierung vor. In diesen Bereichen soll künftig die höchste bauliche Dichte und Nutzungsdichte (über dem Durchschnittswert der Gemeinde) realisiert werden (angestrebte Dichten von mehr als 120 E/ha). Damit soll eine Aufwertung des Zentrums einhergehen, die Themen wie attraktive Aussenraumgestaltungen, gewerbliche Erdgeschossnutzungen oder unterirdische Parkierung beinhalten soll (siehe auch untenstehend Entwicklungsgebiet Bahnhof).



Abbildung 30: Auszug REK Plan  
Siedlung «Ortszentrum»

### 3.4.3 Wohnquartiere

Neben den Zentrumsbereichen besteht auch in den Wohnquartieren durch Umbau oder Überbauung der bestehenden Bauzonenreserven ein Entwicklungs- bzw. Verdichtungspotenzial. Es ist jedoch nicht im Sinne des REK, generelle Um- oder Aufzonungen festzulegen. Vielmehr geht es darum, ortsspezifische Handlungsspielräume aufzuzeigen. In den Wohnquartieren ist deshalb die oberste Prämisse mit neuen Bauprojekten den Erhalt oder die Verbesserung der örtlichen Qualitäten (bspw. Ortsbild, Aussenräume oder Bauten) zu fördern. Folgende Ziele sind für die Quartiersentwicklung massgebend:

- differenzierte Weiterentwicklung je nach Lage und Erschliessung (siehe zwei Kategorien «Locker bebaute Hanglagen mit begrenzter Verdichtung» und «Moderate Verdichtung mit ortsbaulichem Konzept»)

- Erhalten bzw. Schaffen von identitätsstarken Quartieren (inkl. quartierbezogenen Freiräumen)
- attraktive und vielseitig nutzbare öffentliche Frei- und Strassenräume
- vielseitige Wohnformen und durchmischte Quartiere
- nachhaltiges Bauen mit hohen energetischen Standards

### **Locker bebaute Hanglagen mit begrenzter Verdichtung**

Die locker bebauten Hanglagen weisen heute die geringsten baulichen Dichten und Nutzungsdichten (unter 50 E/ha) in Sissach auf. Dies soll auch künftig so bleiben, wobei die heutigen Dichten mindestens zu halten sind.

#### **Ist-Situation**

- typische Situation einer 1-2-geschossigen Wohnzone, vorwiegend Einfamilienhäuser
- aktuelle Zonierung W1 (teilweise W2) mit einer maximalen Geschossigkeit von einem Vollgeschoss (bzw. 2 Vollgeschossen in W2 Zonen) und einer Beschränkung auf max. 4 Wohnungen je Baukörper
- Nutzungsziffern W1 23 % bzw. W1a 25%, in Teilbereichen W2 45% bzw. W2a 49%

#### **Qualitätsmerkmale**

- offene Bauweise, kleinstrukturierte Einzelbauten
- hoher Grünflächenanteil und Grünstrukturen (Privatgärten)
- Gebäudehöhe max. 7.0 bis 10.5m
- Hanglage und grösstenteils Gebäudestellung und Sichtbezüge darauf ausgerichtet

#### **Entwicklungsprinzipien**

- Grundprinzip der Zonierung hinsichtlich Punktbauten und Höhen soll beibehalten werden
- heutige Dichte halten, punktuelle ortsverträgliche Erhöhungen sind prüfenswert

#### **Regelungs- und Überprüfungsvorschläge Nutzungsplanung**

- ein zusätzliches Vollgeschoss anstelle eines Attika- bzw. Dachgeschosses, d.h. maximal drei Vollgeschosse ohne zusätzliche Attika oder Schrägdach
- Nutzungsziffern überprüfen

### **Moderate Verdichtung mit ortsbaulichem Konzept**

Zwischen den locker bebauten Hanglagen und dem Zentrum liegen die sehr gut erschlossenen und auch dichter bebauten Wohnquartiere Sissachs. Hier sind höhere Dichten anzustreben (moderate Verdichtung im Bereich von 80 bis 120 E/ha, über dem Gemeindedurchschnitt von aktuell rund 70 E/ha).

#### **Ist-Situation**

- heterogene Siedlungsstruktur mit teilweise hohen Dichten, vorwiegend 2-geschossigen Wohnzone
  - Massstabssprünge von Parzelle zu Parzelle durch unterschiedliche aneinandergrenzende Zonierungen sowie Planungsinstrumente (Bauten gemäss Grundnutzung, Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan oder Quartierplanungen)
  - aktuelle Zonierung W2/W2a mit einer maximalen Geschossigkeit von 2 Vollgeschossen und einer Beschränkung auf max. 4 Wohnungen je Baukörper sowie WG2 ebenfalls maximal 2 Vollgeschosse jedoch ohne Beschränkung der Wohnungszahl sowie WG3 mit maximal 3 Vollgeschossen, ebenfalls ohne Beschränkung der Wohnungszahl
  - Nutzungsziffern W2/WG2 45% bzw. W2a 49% sowie WG3 60%
  - bereits laufende Verdichtung mit Bauvorhaben, die die maximale Ausnutzungen
-

ausschöpfen

- Qualitätsprobleme bei unverhältnismässig grossen Bauvolumen und problematischen Einpassungen und Gebäudeausrichtungen sowie Aussenraumgestaltungen

#### Qualitätsmerkmale

- Unterschiedliche Bauphasen und Bautypologien, gemischtes und vielfältiges Wohnungsangebot, Neues und Altes nebeneinander
- teilweise hohe Dichten (Nutzung und Bebauung) und gute Qualitäten (z.B. im Aussenraum oder bei Gebäudeanordnung)
- Grünflächenanteil und Grünstrukturen (primär Privatgärten)
- teilweise Hanglage und Gebäudestellung und Sichtbezüge darauf ausgerichtet
- teilweise Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Gewerbe
- Gebäudehöhe max. 10.5 bis 13.5m

«Best Practice Beispiele» (Quelle Schrägluftbilder: Google Earth)



#### **Zytglogge, Lindenweg**

W2, Hanglage, spezielle Dachform, gute Erschliessung, Gebäude- und Aussenraumgestaltung  
rund 100 E/ha



#### **Grienmatt, Grienmattweg**

W2, gemeinsamer innenliegender Freiraum und private Gärten, stark durchgrünt, wenig versiegelte Flächen  
rund 140 E/ha



#### **Sägeweg**

WG2, gute Gebäudestellung schafft räumliche Qualität, gemeinsamer Aussenraum und hoher Grünflächenanteil  
rund 100 E/ha



#### **Haldenweg**

Quartierplan, 3 Vollgeschosse, Abstimmung auf Hanglage  
rund 120 E/ha

#### Entwicklungsprinzipien

- Charakter einer dreigeschossigen Wohnzone bzw. Wohn- und Geschäftszone soll beibehalten werden
- sorgfältige Nachverdichtung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten
- von besonderer Bedeutung ist die Aussenraumgestaltung; Freiraumqualität sind zu erhalten bzw. zu schaffen

#### Regelungs- und Überprüfungsvorschläge Nutzungsplanung

- Pflichtenhefte für Quartierplanungen und Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan festlegen, z.B. qualitative Beurteilungskriterien wie Vorgaben zu Gebäudeorientierung oder Einpassung in die Quartierstruktur, Aussenraumgestaltung und Erschliessung definieren

- Änderung Grundzonierung prüfen, z.B. hinsichtlich Lage und Nutzungsziffern
- Überprüfung Vorgaben zu Grünflächenregelung und Aussenraumgestaltung

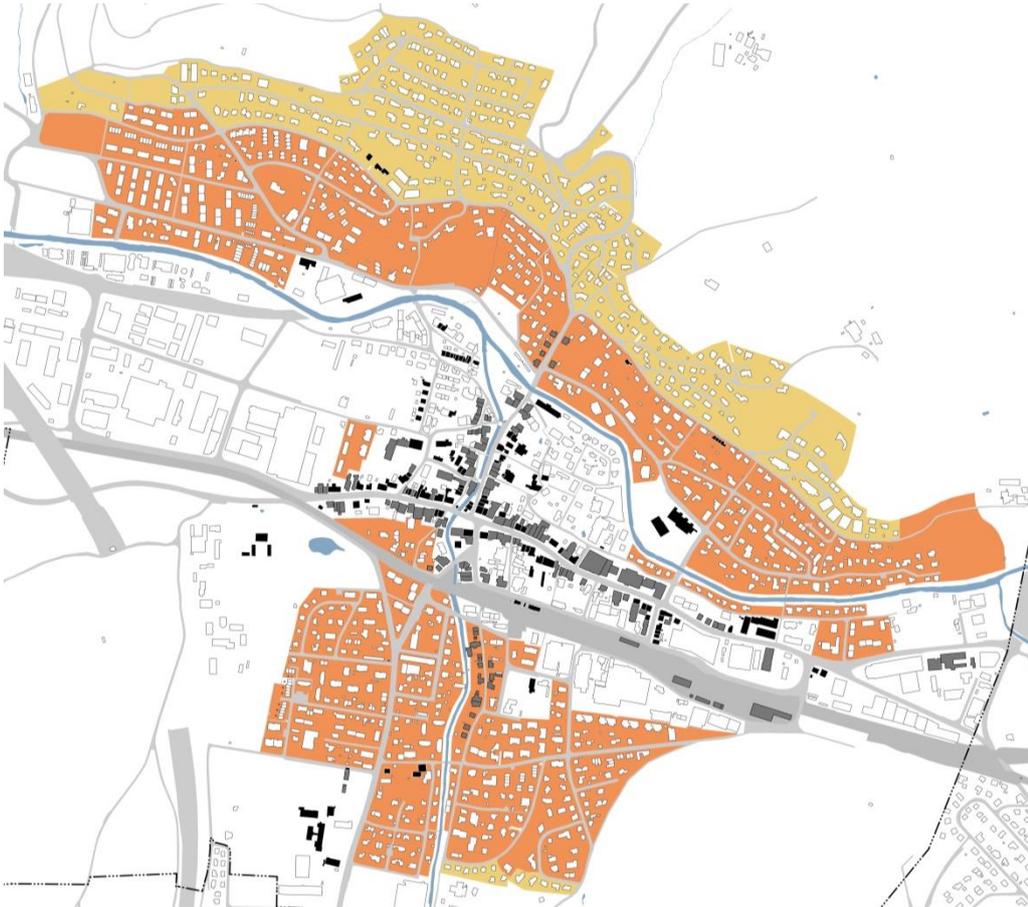


Abbildung 31: Auszug REK Plan  
Siedlung «Wohnquartiere»

### 3.4.4 Arbeitsplatzgebiete

#### Arbeitsplatzgebiete

Wie im Leitsatz 4.3 definiert sollen die reinen Gewerbegebiete (ausserhalb des Ortskerns) als solche erhalten bleiben. In diesen sollen grundsätzlich nur wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Betriebe angesiedelt werden. Grossflächige Einkaufsnutzungen und verkehrsintensive Einrichtungen sowie Nutzungen, welche speziell das Zentrum schwächen, gilt es zu vermeiden (siehe auch nachfolgend Arbeitsplatzgebiet Brühl.) Eine Öffnung für Wohnnutzungen ist zu vermeiden oder stellt eine punktuelle Ausnahme dar, die in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen muss.

#### Entwicklungsziele

- Sicherung der Standortattraktivität
- Wirtschaftsstandort mit wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensiven Betrieben
- differenziertes Standortangebot für kleine, mittlere und grosse Unternehmen
- Detailhandel (Verkaufsflächen für Tagesbedarf) nicht weiter ausbauen
- Versorgungsinfrastruktur für Arbeitende und attraktive Aussenräume
- Sicherstellen einer guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

- sowie für den Fuss- und Veloverkehr (vgl. Kapitel 3.5.8)  
 – verträgliche Nutzung zu angrenzenden Wohngebiete

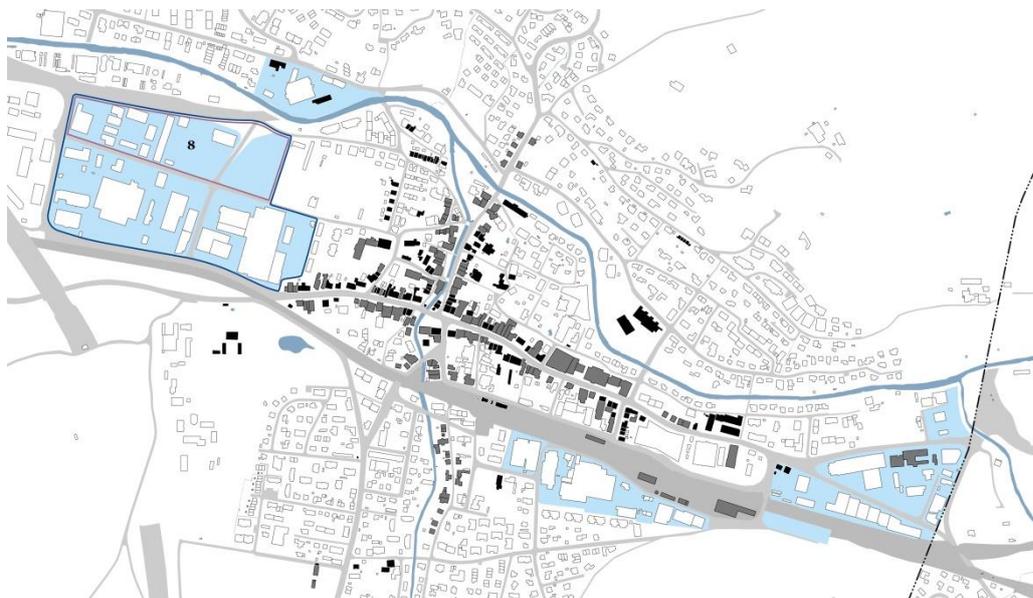


Abbildung 32: Auszug REK Plan Siedlung «Arbeitsplatzgebiete»

#### **Arbeitsplatzgebiet Brühl**

Das Arbeitsplatzgebiet Brühl ist im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Hier sind die oben genannten Entwicklungsziele von besonderer Bedeutung.

##### **Entwicklungsziele**

- wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Betriebe
- Schwächung des Ortszentrums durch konkurrenzierende Angebote bzw. Nutzung vermeiden
- kein Detailhandel (Verkaufsflächen für Tagesbedarf)
- häusliche Bodennutzung (verdichtete Bauweise, vermeiden von grossflächigen oberirdischen Parkierungs- und Abstellflächen)

### **3.4.5 Entwicklungsgebiete**

#### **Kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotentiale**

Bei den im REK bezeichneten «kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklungspotenzialen» handelt es sich um grössere zusammenhängende Areale, die in der Regel im Rahmen von Quartierplanungen (oder mit Ausnahmeüberbauungen) entwickelt werden. Das REK sieht auf diesen Arealen die nachfolgend beschriebenen Entwicklungsziele und -horizonte vor. Bei der Entwicklung dieser Areale sollen qualitätssichernde Verfahren (wie bspw. Wettbewerbe, Studienaufträge, Workshopverfahren u.ä.) angewendet werden.

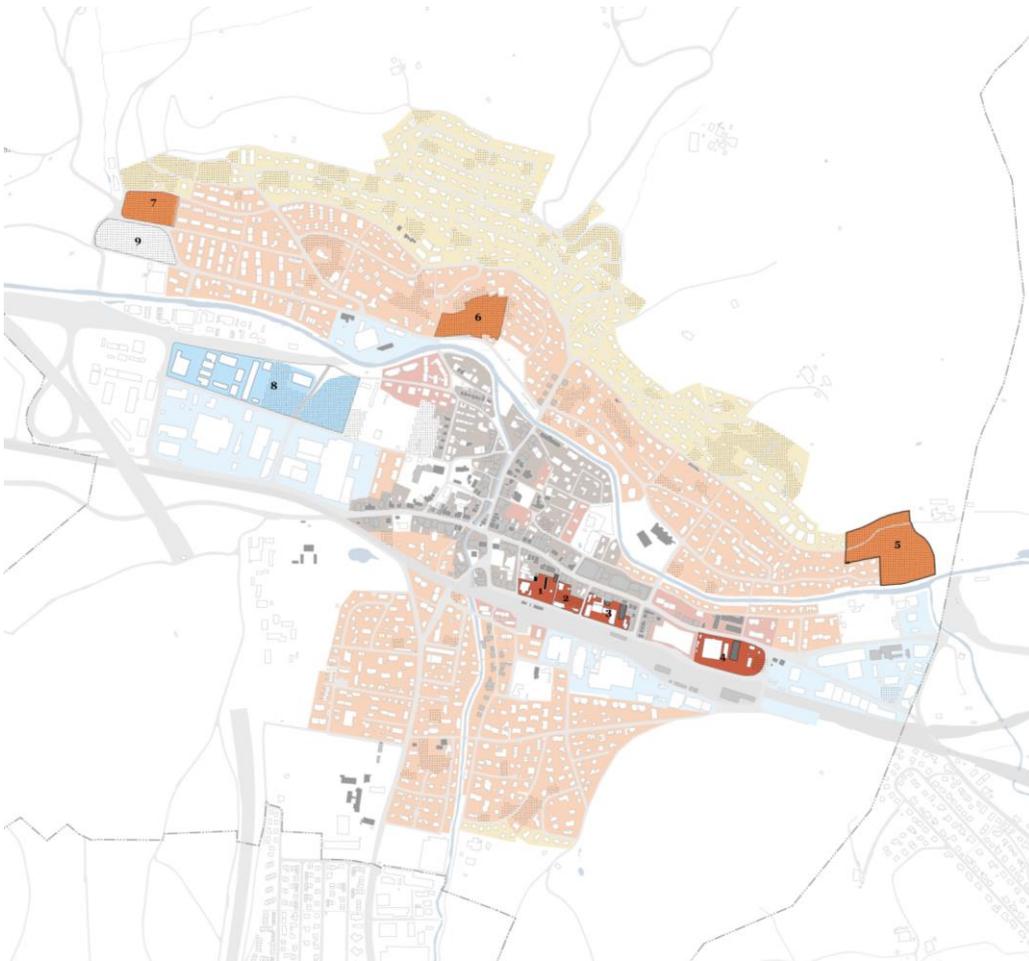


Abbildung 33: Auszug REK Plan Siedlung «kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotentiale»

**1 / 2 / 3 Quartierplanungen Bahnhof**

**Entwicklungsziele**

- hochwertige, verdichtete Überbauung, orientiert an den Überlegungen der vorhandenen Quartierplanungen (QP 1 und 2)
- gemischte Nutzung (gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse und Wohnnutzung der oberen Geschosse), max. 4 Geschosse, punktuell max. 5 Geschosse zur Akzentuierung spezieller Lagen
- Definition und Vorgabe von Zielvorstellung bei der Aussenraumgestaltung (insb. in Bezug zum öffentlichen Strassenraum)
- gemeinsame Erschliessungslösungen verfolgen und etappenweise umsetzen
- Minimierung der Abstellplätze für Wohnnutzungen, bei Bedarf Angebot für Parkplatzangebot Zentrum schaffen (in Abhängigkeit zu Parkhaus SBB)
- gute Durchlässigkeit und attraktive Verbindung von Bahnhof und Begegnungszone

**Horizont: Kurzfristig, 0 bis 5 Jahre**

**4 Bahnhofstrasse Ost**

**Entwicklungsziele**

- Chance für Umstrukturierung und Verdichtung mit hochwertiger Überbauung und Aufwertung des Ortsbildes
- gemischte Nutzung (gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse und Wohnnutzung der oberen Geschosse), max. 4 Geschosse, punktuell max. 5 Geschosse zur Akzentuierung spezieller Lagen
- Definition und Vorgabe von Zielvorstellung bei der Aussenraumgestaltung und Lage der Erschliessung
- Minimierung der Abstellplätze für Wohnnutzungen
- historisches Gebäude grundsätzlich erhaltenswert, bei einem Abbruch und Neubau sollte die versetzte Gebäudeflucht an der Hauptstrasse und damit das prägende Strassen- bzw. Ortsbild erhalten werden

**Horizont: Mittelfristig, 5 bis 10 Jahre**

## **5 Bützenen- / Rebackerweg**

### **Entwicklungsziele**

- Entwicklung einer attraktiven Wohnüberbauung mit moderater und ortsverträglicher Dichte
- hohe Anforderungen an die Einbettung und Gestaltung von Bauten in das Orts- und Landschaftsbild unter besondere Berücksichtigung der Topographie
- abgestufte Geschossigkeiten von 2 Geschossen im Norden bis 3 Vollgeschosse im Süden, punktuell höhere Gebäude innerhalb des Areals denkbar
- Schaffen eines attraktives Wohnumfelds und hohem Grünflächenanteil und gemeinschaftlich nutzbaren Aussenräumen, Definition und Vorgabe von Zielvorstellung bei der Aussenraumgestaltung
- Sicherstellen einer Erschliessung (Strassen und öffentlicher Verkehr)

**Horizont: Mittel- bis Langfristig, 5 bis 15 Jahre**

## **6 Rütshete**

### **Entwicklungsziele**

- Entwicklung einer attraktiven Wohnüberbauung mit moderater und ortsverträglicher Dichte abgestimmt auf den darunterliegenden Umfahrungstunnel und des Notausgangs (das Grundstück ist grundsätzlich überbaubar)
- hohe Anforderungen an die Einbettung und Gestaltung von Bauten und den Aussenraum unter besonderer Berücksichtigung der Topographie
- maximal 3 Vollgeschosse in Abhängigkeit zur Topographie
- Schaffen eines attraktives Wohnumfelds mit hohem Grünflächenanteil und gemeinschaftlich nutzbaren Aussenräumen, Definition und Vorgabe von Zielvorstellung bei der Aussenraumgestaltung
- Möglichkeiten für preisgünstiges und autoarmes Wohnen prüfen

**Horizont: Mittelfristig, 5 bis 10 Jahre**

## **7 Brunnmatt- / Grienmattweg**

### **Entwicklungsziele**

- Entwicklung einer attraktiven Wohnüberbauung mit moderater und ortsverträglicher Dichte
- hohe Anforderungen an die Einbettung und Gestaltung von Bauten und den Aussenraum unter besonderer Berücksichtigung der Topographie

- maximal 2 bzw. 3 Vollgeschosse in Abhängigkeit zur Topographie
- Schaffen eines attraktives Wohnumfelds mit hohem Grünflächenanteil und gemeinschaftlich nutzbaren Aussenräumen, Definition und Vorgabe von Zielvorstellung bei der Aussenraumgestaltung
- Möglichkeiten für preisgünstiges Wohnen prüfen

**Horizont: Mittelfristig, 5 bis 10 Jahre**

## **8 Gewerbestrasse, Brühl**

Der Gemeinderat hat im nördlichen Bereich des Arbeitsplatzgebiets Brühl eine Planungszone erlassen. Insbesondere in diesem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung und auch im Hinblick auf die noch unbebauten Flächen im Osten sind für künftige Entwicklungen die in Kapitel 3.4.4 genannten Entwicklungsziele massgebend.

**Horizont: Kurz- bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre**

## **9 Grienmattweg**

**Entwicklungsziele**

- Kurz- bis mittelfristig aktuelle Nutzung erhalten
- langfristige Reserve, Entwicklungsoption für noch unbestimmte Nutzung

**Horizont: Langfristig > 15 Jahre**

---

### 3.5 Verkehrsentwicklung

#### 3.5.1 Ziele und Strategien

Für den Bereich Verkehr wurden im Leitbild Grundsätze formuliert, woraus sich Ziele und Strategien für die weitere Entwicklung ableiten lassen.

Ziele	Strategien
Gute Anbindung an regionale und überregionale Netze (Bahn, Strasse)	Erhalt der heutigen Situation anstreben
Verkehrswachstum durch ÖV, Fuss-/ Veloverkehr aufnehmen	Optimierung der Angebote
Zweckmässiges Strassen- und Wegenetz	Koordination mit Siedlungsentwicklung
Angemessene Leistungsfähigkeit	Abstimmung Netzkapazitäten
Sichere Verkehrsführung	Schliessen von Lücken, Beheben von Schwachstellen insb. Fuss-/ Veloverkehr
Aufenthaltsqualität Strassenräume	Erhalten der erreichten Verkehrsverlagerungen, Nutzung der sich ergebenden Potenziale
Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe	Gute Anbindung an Ortszentrum und Quartiere; Voraussetzungen für kombinierten Verkehr
Optimierung Ortsbusangebot	Prüfung von Weiterentwicklungsmöglichkeiten
Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität in Quartieren	Überprüfung und Sicherstellung der Wirksamkeit von Massnahmen (z.B. Tempo 30)
Zweckmässige Nutzung des öffentlichen Parkraums	Bewirtschaftung zur Sicherstellung der bestimmungsgemässen Nutzung

#### 3.5.2 Gesamtmobilität, Mobilitätsverhalten

Ausserhalb von Kernstädten hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) heute in der Regel den grössten Anteil am Modal Split. Dabei bestehen jedoch starke Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtzwecken. Bezüglich des Wirtschaftsverkehrs haben die motorisierten Fahrzeuge eine unangefochten zentrale Stellung im Verkehrssystem, da sie wesentliche Anforderungen erfüllen, welche mit anderen Verkehrsmitteln kaum abzudecken sind. Im Pendler- und Freizeitverkehr zeigen sich aber auch die oben erwähnten Entwicklungen hin zu mehr Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr. Das hier vorhandene Potenzial soll künftig noch besser ausgeschöpft werden.

Die Entwicklung der Belastungszahlen des MIV in den letzten Jahren zeigt, dass auf dem Haupt- und Gemeindestrassennetz nur wenig Wachstum stattgefunden hat (vgl. Kapitel 3.5.2). Dies lässt darauf schliessen, dass ein grosser Teil des Verkehrswachstums durch den öffentlichen Verkehr sowie den Veloverkehr aufgenommen wurde.

Im Kanton Basel-Landschaft liegt der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen bei 63%<sup>4</sup>. Dieser Wert dürfte auch für Sissach in einer realistischen Grössenordnung liegen. Daraus ergibt sich ein grosses Potenzial für eine Steigerung der Anteile von ÖV, Fuss- und Veloverkehr. In Anbetracht der in Spitzenzeiten ausgelasteten Kapazitäten

<sup>4</sup> Mikrozensus Mobilität und Verkehr, BFS, ARE, 2015

des Strassennetzes und der begrenzten Möglichkeiten dieses zu erweitern, ist auch weiterhin anzustreben, künftiges Verkehrswachstum grösstenteils durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen.

Für die Erhaltung der vorzüglichen Erschliessungsqualität von Sissach ist künftig eine weitere konsequente Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wichtig, welche diesen Trend aufnimmt und die Voraussetzungen schafft, ihn weiterzuführen. Mit weiterem Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum sind Strategien gefragt, um das Verkehrsaufkommen zu lenken. Das REK verfolgt diesbezüglich die folgenden drei Grundsätze:

- Verkehr vermeiden (geeignete Siedlungsentwicklung am richtigen Ort, Ermöglichen von kurzen Wegen für die täglichen Aktivitäten)
- Verkehr verlagern (effiziente, siedlungs- und umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- Verkehr verträglich gestalten (Minimierung negativer Wirkungen, hohe Verkehrssicherheit, hohe Aufenthaltsqualität der Strassenräume etc.)

Die Voraussetzungen sind in Sissach gut. Die Anbindung an den übergeordneten ÖV wie auch die Ortserschliessung mit Buslinien ist sehr gut. Die heutigen innerörtlichen Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr weisen wenige Schwachstellen auf.

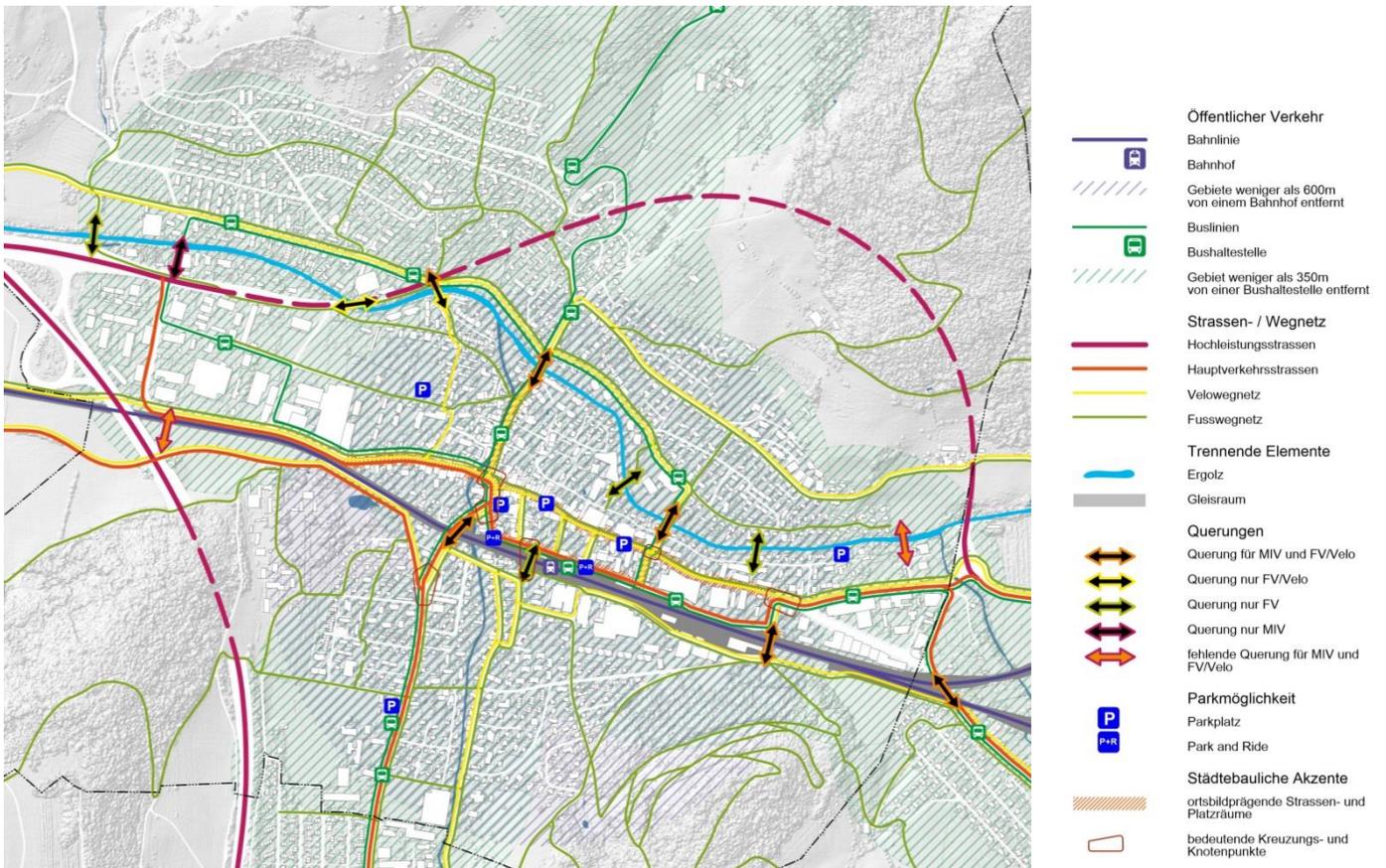


Abbildung 34: Auszug REK Plan Verkehr

### 3.5.3 Strassen- und Wegenetz, Verkehrsführung MIV

#### Ortsdurchfahrt

Mit der Einführung der Begegnungszone und der Tempo-30-Zone auf der Hauptstrasse wurde ein Quantensprung hinsichtlich der Aufenthaltsqualität des Ortszentrums erreicht. Dieser Gewinn soll nachhaltig und langfristig gesichert werden. Um dies zu gewährleisten muss das Verhältnis der Durchfahrtswiderstände zwischen den Achsen Hauptstrasse und Bahnhof-/Güterstrasse einen ausreichenden Anreiz für die Benützung der Umfahrungsachse bilden. Konkret bedeutet dies, dass der Widerstand auf der Hauptstrasse mindestens zu erhalten, jener auf der Bahnhof-/Güterstrasse möglichst gering zu halten ist. Letzteres Ziel steht jedoch auch in einem gewissen Konflikt zur Zielsetzung der Minimierung der Trennwirkung dieser Achse und der Optimierung der Anbindung des Ortszentrums an den Bahnhof. Letztlich darf aber die Ortsdurchfahrt insgesamt auch nicht derart attraktiv werden, dass sie eine Alternative zum Tunnel Chienberg darstellt. Hier ist die heute gute Balance zwischen den Anforderungen zu erhalten.

Konkret bedeutet dies, dass die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Hauptstrasse zu überprüfen und gegebenenfalls Massnahmen zur verbesserten Einhaltung zu treffen sind. Dies ist für unterschiedliche Tageszeiten relevant: Die Hauptstrasse soll auch zu weniger belebten Zeiten (Nacht, Wochenende) nicht als Durchgangsachse benützt werden. Andererseits ist eine weitere Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf der Bahnhof-/Güterstrasse möglichst zu vermeiden (vgl. oben). Dabei ist jedoch die gute Querbarkeit im Bereich des Bahnhofs und der Bushaltestellen zu erhalten. Allenfalls sind Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zu prüfen. Konkret könnte die Realisierung eines Mehrzweckstreifens in der Mitte der Fahrbahn, die Einrichtung einer Tempo-30-Zone und das Ermöglichen flächigen Querens (ohne Fussgängerstreifen) als Option zu prüfen sein (Berücksichtigung in den Festlegungen der Quartierpläne entlang der Bahnhofstrasse).



#### Entlastung Knoten Ortszentrum

Der Verkehr aus dem Diegtal in Richtung Liestal-Basel belastet heute das Knotensystem Haupt-/Zunzger-/Bahnhof-/Rheinfelderstrasse stark. Dies stellt umso mehr einen Konflikt dar, als hier wichtige Schulwege und übrige Fussgänger- und Veloachsen verlaufen, die ein erhöhtes Aufkommen verzeichnen. Mit einer Querung der Bahnlinie im Westen, welche die Netzenstrasse mit der Itingerstrasse verbindet, könnte dieser Konfliktpunkt entschärft werden (vgl. Abbildung 34). Die Wirkungen einer solchen Massnahme sind allerdings im Detail zu prüfen und das Vorhaben ist so zu optimieren, dass allfällige negative Wirkungen minimiert werden (z.B. Belastungen der Anschlussknoten, Wirkungen auf den Ebenrain, Auswirkungen auf die Itingerstrasse als Veloachse, Erhöhung der Verkehrsnachfrage Diegtal infolge Kapazitätserweiterung des Strassennetzes etc.). Die Erarbeitung von Lösungsvarianten und eine sorgfältige Evaluation unter Berücksichtigung aller Anliegen und Interessen ist empfehlenswert.

### 3.5.4 Fussverkehr

#### Fusswegnetz

Die Infrastruktur für den Fussverkehr in Sissach ist gut. Wenige Schwachstellen sind in den nächsten Jahren anzugehen. Dies betrifft insb. die Fussgängerführung entlang der Rheinfelderstrasse sowie entlang der Zunzgerstrasse, wo vor allem die Unterführung unter der Bahnlinie und die Weiterführung in Richtung Süden (Hindernisfreiheit) einen Konfliktpunkt darstellt. Eine gemeindeweite detaillierte Überprüfung des Fusswegnetzes hinsichtlich Schwachstellen erscheint aus heutiger Sicht nicht angezeigt.

### 3.5.5 Veloverkehr

#### Velonetz

Für den Veloverkehr bestehen in Sissach grösstenteils ein gutes Angebot und sichere Verkehrswege. Einzelne Schwachstellen wie das Knotensystem Hauptstrasse/Rheinfelderstrasse/Zunzgerstrasse, die Unterführung Zunzgerstrasse unter der Bahnlinie sowie die Einbahnregimes in der Margarethenstrasse und im Neuweg sollen in den kommenden Jahren überprüft und Lösungsansätze entwickelt werden.

Eine gemeindeweite detaillierte Überprüfung des Velonetzes erscheint aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Künftige Velomassnahmen sind im Gesamtnetz abzustimmen (z.B. Netzhierarchie, Erschliessung) und mit anderen Massnahmen im Strassen- und Fusswegnetz zu koordinieren.

Die Anbindungen der regionalen Verbindungsachsen ans kommunale Netz sind sorgfältig zu lösen. Insb. Systemwechsel (z.B. Übergang von Zweirichtungsweg zu Radstreifen) bergen Gefahren, welche mit einer geeigneten Gestaltung minimiert werden können. Diesbezüglich ist der Einmündung des Parallelweges in die Netzenstrasse im Rahmen des kantonalen Sanierungsprojektes Beachtung zu schenken.



#### Veloabstellanlagen

Für den Veloverkehr wichtig sind neben der Netzstruktur und -gestaltung auch Abstellanlagen. Eine ausreichende Anzahl, aber auch deren Grösse, Anordnung, Qualität und Zusatzangebote (Schliessfächer, Ladestationen für E-Bikes, Service etc.) sind von Bedeutung. An wichtigen Zielorten ist diesem Aspekt besondere Beachtung zu schenken.

### 3.5.6 Öffentlicher Verkehr und Verkehrsdrehscheibe Bahnhof

#### Erschliessungsqualität Siedlungsgebiet

Die hohe Qualität der übergeordneten Erschliessung und Anbindung ans nationale Netz ist aus Sicht Gemeinde zu erhalten. Die Buserschliessung der Hanglagen im Nordwesten sowie evtl. auch am Bergweg ist möglichst zu verbessern. Entsprechende Massnahmen können im Rahmen der periodischen Angebotskonzepte beim Kanton beantragt werden. Insb. bei einem deutlichen Wachstum eines Quartiers sind die Möglichkeiten für

---

eine Verbesserung der Erschliessung zu prüfen.



### **Verkehrsverlagerung**

Eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Diegtertals zur Entlastung der Strasse resp. zur Aufnahme des künftigen Verkehrswachstums ist prüfenswert.



### **Verkehrsdrehscheibe Bahnhof**

Die gute Anbindung des Bahnhofs ans Ortszentrum wie auch an die südlichen Siedlungsgebiete ist zu erhalten und gegebenenfalls zu optimieren.

## **3.5.7 Quartiererschliessung und Parkierung**



### **Quartiererschliessung**

Die ausschliessliche Anbindung des Quartiers Bergweg an die Rheinfelderstrasse stellt mit zunehmendem Siedlungswachstum in diesem Gebiet eine Schwachstelle dar. Eine zweite Quartieranbindung im Osten (Bereich Schwimmbad mit Brücke über die Ergolz) würde diese Situation entschärfen (vgl. Abbildung 34). Die Wirkungen einer solchen neuen Quartiererschliessung sind zu prüfen (Verkehrsaufkommen, Belastung/Entlastung Anschlussknoten, Gewässerschutz, Führung Fuss-/Veloverkehr sowie evtl. ÖV etc.). Mit dieser Massnahme dürfte auch eine gewisse Entlastung des Zentrums (Bahnhofstrasse/Rheinfelderstrasse) zu erwarten sein.

### **Verkehrsberuhigung**

Grundsätzlich sind die Wohnquartiere mit der Einführung von Tempo 30 bereits weitgehend beruhigt. Punktuell dürften Überprüfungen der Einhaltung dieser Tempolimits und gegebenenfalls entsprechende Massnahmen sinnvoll sein. Hinsichtlich öffentlicher Parkierung ist hauptsächlich die Situation in der Begegnungszone zu überprüfen. Möglichkeiten für die Verlagerung eines Teils der dort angeordneten Parkplätze bspw. in eine neue Anlage an der Bahnhofstrasse sollen evaluiert und deren Wirkung auf die Erreichbarkeit sowie auf die Sicherheit und Aufenthaltsqualität in der Begegnungszone eingeschätzt werden.

### **Parkplatzerstellungspflicht**

Die Parkierung bei neuen Nutzungen ist heute gemäss den kantonalen Vorgaben geregelt. Dies bedeutet, dass bei Wohnnutzungen pro Wohnung 1.3 Parkplätze zu erstellen sind. Erfahrungen zeigen, dass Parkieranlagen, welche die kantonalen Vorgaben erfüllen, häufig nicht ausgelastet sind. Insbesondere an den definierten Lagen für Verdichtungen, wo die ÖV-Erschliessungsqualität überdurchschnittlich hoch ist, soll im Rahmen von Quartierplanverfahren eine deutliche Reduktion dieser Parkplatzzahlen angestrebt werden. Damit sollen einerseits das MIV-Aufkommen eingedämmt, andererseits den Investoren Einsparungsmöglichkeiten angeboten werden.



### **Park & Ride**

Eine P&R-Anlage am Bahnhof Sissach entspricht grundsätzlich der kantonalen Strategie zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Die Nutzung dieser Anlage ist jedoch nicht ausschliesslich durch SBB-Kunden möglich, sondern steht prinzipiell allen Nutzern offen, wobei die Parkplätze bewirtschaftet sind. Eine neue, vergrösserte Parkierungsanlage bietet die Möglichkeit, einen Teil der Parkplätze aus der Begegnungszone zu verlagern, was zur Entschärfung der Konflikte mit dem Fussverkehr und dem fahrenden Verkehr in der Hauptstrasse beiträgt.

### **3.5.8 Erschliessung Entwicklungsgebiete**

#### **Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**

Die Entwicklung des Siedlungsgebiets ist mit dem Verkehrsangebot abzustimmen. Dies bedeutet, dass die Erschliessung neuer Überbauungen sicherzustellen ist. Dies gilt neben dem MIV insb. auch für den Fuss- und Veloverkehr, für welchen attraktive Wegverbindungen ins Ortszentrum und zum Bahnhof, aber auch zu anderen wichtigen Zielen anzubieten sind. Die Erschliessung mit dem ÖV (Bushaltestellen) ist ebenfalls zu berücksichtigen und gegebenenfalls mit Anpassungen im ÖV-Angebot zu optimieren. Konkret sind in erster Linie jene Gebiete betroffen, welche im REK als mögliche Entwicklungspotenziale definiert sind (vgl. Kapitel 3.4.5).

---

### 3.6 Freiraum- und Landschaftsentwicklung

Mit dem REK werden die nachfolgend angeführten Zielsetzungen im Bereich der Freiraum- und Landschaftsentwicklung verfolgt. Diese sind im Gesamtplan «Freiraum und Landschaft» zusammengefasst.

#### 3.6.1 Freiräume

- Dorfkern Hauptstrasse**
- Historischer Dorfkerne**
- Begegnungszone**
- Hauptstrasse Bahnhof**
- Hauptstrasse Dorfkerne**
- Aufwertung Kreuzung- und Knotenpunkte**

Bei der qualitativen Aufwertung dieser Freiraumstrukturen ist darauf zu achten, dass die Räume wo möglich mit einer ansprechenden Gestaltung, wie insbesondere Begrünungen, aufgewertet werden (s. Kap. 3.4.1 zur Ortsstruktur).

#### Ziel

- Schaffen von attraktiven und sicheren Strassenzügen und Begegnungsräume

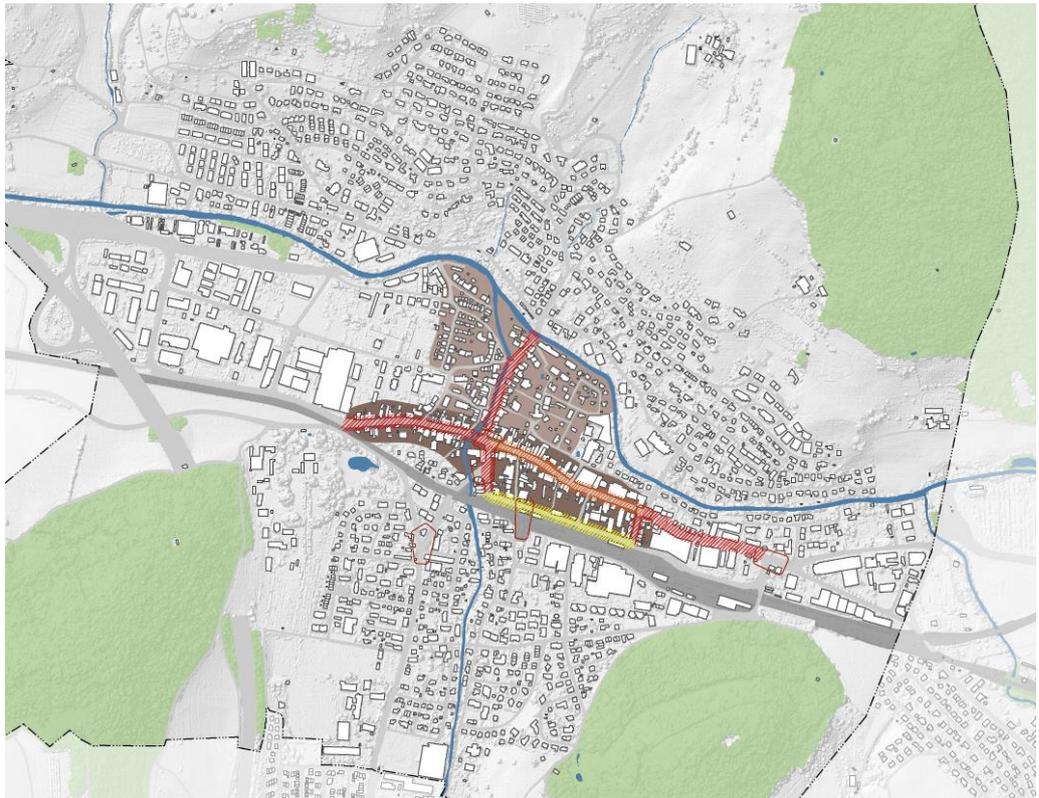


Abbildung 35: Auszug REK Plan Freiraum und Landschaft «Freiraum»

### 3.6.2 Grünräume

#### Übergeordnete Park- und Freiräume

Der Ebenrainpark bildet gemeinsam mit der Landwirtschaftlichen Schule den sanften Übergang zwischen dem Siedlungs- und Naherholungsgebiet. Die öffentliche Parkanlage bietet der Bevölkerung einen grünen Nächsterholungsort, welcher erhalten und gepflegt wird.

#### Sport- und Freizeiterholungsräume / Schrebergärten

Wie im Leitsatz beschrieben, werden die bestehenden Freizeitinfrastrukturen wie die Allmend, Schulareale, Sportanlage, Friedhof, Umgebung Kirche erhalten und wo notwendig qualitativ (Begrünung, unversiegelte Beläge, Spielgeräte) aufgewertet. Die Freiräume sollen für Jung und Alt ein ansprechendes Angebot sein. Das gut belegte Schrebergartenareal Grienmatt bleibt erhalten. Die Bewirtschaftung dieses Schrebergartens soll gemäss den bestehenden Verträgen erfolgen. Die Festmatte bei der Kunsteisbahn wird langfristig gesichert.

##### Ziele

- qualitative Aufwertung von Freiräumen bzw. Freiraumfunktionen in Bezug auf die Begrünung, Beläge, Spielgeräte (Allmend, Friedhof, Schulareale etc.)
- langfristiger Erhalt der Festmatte bei der Kunsteisbahn
- Bewirtschaftung Schrebergärten gemäss den bestehenden Verträgen

#### Ergolz / Diegterbach



##### Zugang zum Wasser

Die Ergolz sowie der Diegterbach bilden wichtige Grün- bzw. Vernetzungsachsen innerhalb des Siedlungsgebietes von Sissach. Diese sollen wahrnehmbar bleiben und in ihrer Qualität erhalten werden. Der Zugang zum Uferbereich der Ergolz im Bereich der «Allmend» wird erhalten.

##### Ziele

- Erhalt Erlebbarkeit der Ergolz mit attraktivem und sicherem Zugang zum Uferbereich

#### Erholungsraum in der Landschaft

##### Erholungsraum im Wald

Vor allem die nördlich gelegene Sissacher Fluh ist für die Bevölkerung von Sissach wie auch für die umliegenden Gemeinden ein attraktiver und schön strukturierter Naherholungsraum. Elemente wie Wälder, Hecken, Feldgehölze, Einzelbäume, Hochstammobstgärten, Bäche etc. bilden gemeinsam mit den landwirtschaftlichen Nutzflächen ein ansprechendes Landschaftsbild. Wie im Leitsatz (s. Kap. 3.2.6) beschrieben sollen diese Naherholungsgebiete erhalten, gepflegt und achtsam genutzt werden.

##### Ziele

- Erhalt der bereits gut strukturierten Sissacher Fluh und achtsame Nutzung als Naherholungsgebiet



Abbildung 36: Auszug REK Plan Freiraum und Landschaft «Grünraum»

### 3.6.3 Freiraumverbindungen

#### — Fusswegnetz

#### — Velowegnetz

Die siedlungsinternen Freiräume sind gut über das bestehende Fuss- bzw. Velowegnetz (im Umkreis von 400m) erreichbar. Vereinzelt gibt es Schwachstellen (vgl. Verkehrsentwicklung), welche in den nächsten Jahren überprüft und Lösungsansätze gefunden werden sollen.

#### ●●●●●●●● Lineare Freiraumelemente «Langsamverkehr»

In Nord-Süd Richtung verläuft eine zentrale Freiraumverbindung bzw. Langsamverkehrsverbindung durch Sissach.

#### Ziele

- bestehende Achse erhalten bzw. punktuell aufwerten und als lineare Verbindungsachse sichtbar machen

#### — Siedlungsränder

Die Gemeinde Sissach verfügt über zwei Siedlungsränder, welche an den Landschaftsraum grenzen. Einerseits zur Sissacher Fluh hin, andererseits zum Himmelrain hin. Diese Übergänge gilt es sanft zu strukturieren um

einen fließenden Übergang von der Siedlung in die Landschaft zu schaffen.

Ziel

- Strukturierte und sanfte Übergänge mittels Begrünung zwischen Siedlungsgebiet und Landschaftsraum schaffen



**Landschaftszugänge**

Die Landschaft ist aus der Siedlung heraus durch verschiedene Zugänge erreichbar. Diese «Portale» gilt es als solche zu erhalten um attraktive Übergänge zwischen dem Siedlungsgebiet und dem Landschaftsraum zu schaffen.

Ziele

- Attraktive und erkennbare Landschaftszugänge erhalten, «Portale» fördern

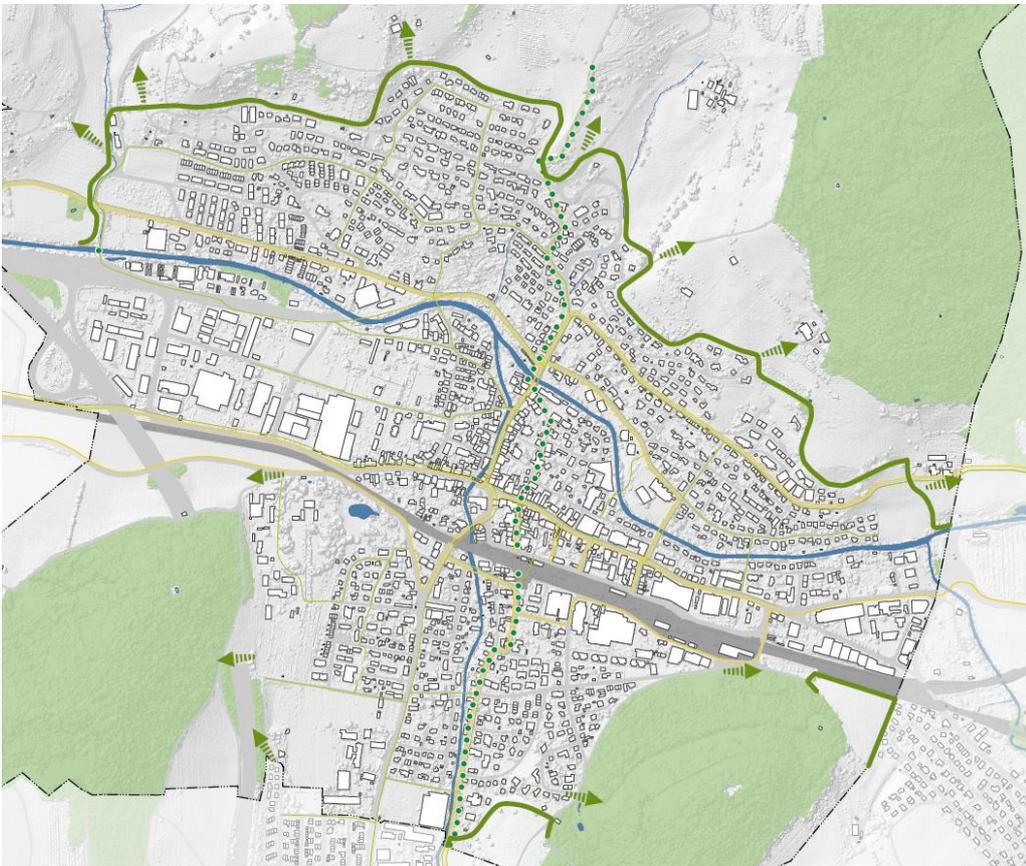


Abbildung 37: Auszug REK Plan  
Freiraum und Landschaft  
«Freiraumverbindungen»

## 4 Massnahmen

### 4.1 Siedlung

#### 4.1.1 Gestaltungsvorgaben für Gebietsentwicklungen

##### Beschrieb

Das REK bezeichnet «kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenziale» (siehe Kapitel 3.4.5). Bei den Gebieten 1 bis 7 handelt es sich um grössere und zusammenhängende Areale in Wohn- oder Mischzonen. Diese Areale werden in der Regel im Rahmen von Quartierplanungen (oder mit Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan) entwickelt. Das REK definiert für die einzelnen Gebiete Entwicklungsziele und nimmt eine Priorisierung vor.

Aufbauend auf den Zielsetzungen des REK werden bei der Revision der Rahmennutzungsplanung für die einzelnen Gebiete «Pflichtenhefte für die Arealentwicklung» als Gestaltungsvorgaben erarbeitet.

**Horizont:** im Rahmen Nutzungsplanung bzw. gem. Priorisierung Kapitel 3.4.5

**Federführung:** Gemeinde

#### 4.1.2 Rahmenbedingungen für Arbeitsplatzentwicklung

##### Beschrieb

Das REK definiert auf verschiedenen Ebenen Ziele für die künftige Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete:

- siehe Leitsätze zu Wirtschaftsstandort und Versorgungsort Sissach, Kapitel 3.2.4
- Entwicklungsziele zu Arbeitsplatzgebieten allgemein und Arbeitsplatzgebiet Brühl, Kapitel 3.4.4
- Gewerbestrasse Brühl, Gebiet 8, Kapitel 3.4.5

Im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision werden diese Zielsetzungen in das Zonenreglement überführt. Der Spielraum gegenüber den Vorgaben aus dem kantonalen Gesetz muss mit dem Kanton geklärt werden (z.B. Quartierplanpflicht in Arbeitszonen, Nutzungspräzisierungen ggü. RBG).

**Horizont:** kurzfristig

**Federführung:** Gemeinde

#### 4.1.3 Revision Nutzungsplanung

##### Beschrieb

Das REK bildet die Grundlage für die bevorstehende Revision der Rahmennutzungsplanung. Massgebende Grundlage sind insbesondere die Zielsetzungen aus dem Kapitel 3.4 Siedlungsentwicklung. Die Revision beinhaltet folgende Elemente:

- Zonenplan und Reglement Siedlung
- Zonenplan und Reglement Ortskern

Inwiefern noch weitere Dokumente der Ortsplanung zu revidieren sind, muss seitens Gemeinde noch geprüft bzw. präzisiert werden, z.B.:

- Zonenplan und Reglement Landschaft
- Strassennetzplan
- Bau- und Strassenlinienpläne
- Erschliessungsreglement
- Sachbezogene Inventare (z.B. Naturinventar)

Folgende Themen sind bei der Revision von besonderer Bedeutung:

- Vorschriften und Zonierung Wohn- und Mischzonen
- Gestaltungsvorgaben für Gebietsentwicklungen (siehe oben), je nach Fall sind hierfür arealbezogene Vertiefungsstudien vorzusehen (Nutzungsmass, Erschliessung, Aussenraum)
- Vorschriften für Arbeitsplatzgebiete (siehe oben)
- Spezialfälle im Zusammenhang mit dem Zonenplan Ortskern
- Umsetzung IVHB (Harmonisierung Baubegriffe)
- Erarbeitung Grün- und Freiraumkonzept und Prüfung Einführung Grünflächenziffer

**Horizont: kurzfristig**

**Federführung: Gemeinde**

#### **4.1.4 Weitere Planungen**

##### **Beschrieb**

Für die künftige Weiterentwicklung des Fernwärmenetzes sollte in Abstimmung auf das REK zwischen Gemeinde und Betreiberin eine Strategie entwickelt werden. Diese soll insbesondere Aussagen zu künftig möglichen Gebietserschliessungen (z.B. Entwicklungsgebiete gemäss vorliegendem REK) enthalten.

Die Gemeinde Sissach initiiert einen solchen Strategieprozess.

**Horizont: mittelfristig**

**Federführung: Gemeinde gemeinsam mit Netzbetreiber**

## 4.2 Verkehr

### 4.2.1 Strassenverkehr (MIV, Velo- und Fussverkehr, Bus)

#### S 1 - Unterführung Zunzgerstrasse

##### Beschrieb

##### Ziel:

Die Unterführung Zunzgerstrasse unter der Bahnlinie soll für den Fuss- und Veloverkehr sicherer und attraktiver gestaltet und die Zugänge hindernisfrei ausgebaut werden. Im heutigen Zustand ist der Platz für ein sicheres Angebot für alle Verkehrsmittel jedoch nicht vorhanden.

##### Massnahmen:

Die Gemeinde vertritt gegenüber dem Kanton als Strasseneigentümer das Interesse, Lösungen in Varianten zu erarbeiten, deren Nutzen zu bewerten und den geschätzten Kosten gegenüberzustellen. Dabei soll eine möglichst breite Palette von Lösungen auf einer grossen Flughöhe betrachtet werden, welche auch unkonventionelle Ansätze beinhalten soll. Nicht zweckmässige Lösungen sollen diskutiert und begründet verworfen werden.

**Horizont: mittelfristig, 5 - 15 Jahre**

**Federführung: Kanton**

#### S 2 - Knoten Ortszentrum

##### Beschrieb

##### Ziel:

Das Knotensystem Haupt-/Zunzger-/Bahnhof-/Rheinfelderstrasse soll bezüglich Verkehrssicherheit optimiert werden. Ob auch eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit nötig und erwünscht ist, muss im Rahmen einer übergeordneten Netzbetrachtung geklärt werden (Berücksichtigung allfälliger künftiger Massnahmen wie Bahnquerung Netzen).

##### Massnahmen:

Die Gemeinde kommuniziert gegenüber dem Kanton ihre Anliegen hinsichtlich Verbesserung der Situation für den MIV, den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV. Die Massnahmen sollen in Varianten erarbeitet und beurteilt werden.

**Horizont: mittelfristig, 5 - 15 Jahre**

**Federführung: Kanton**

#### S 3 - Ergänzende Querung der Bahnlinie, Netzenunterführung

##### Beschrieb

##### Ziel:

Der Verkehr aus dem Diegtertal Richtung Liestal-Basel soll am Ortszentrum von Sissach vorbeigeführt werden. Neben der Reduktion der Verkehrsüberlastungen wird damit auch der Strassenraum für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und die Fahrplanstabilität des ÖV erhöht.

##### Massnahmen:

Verbindung zwischen Itingerstrasse und Netzenstrasse mit Unterquerung der Bahnlinie im Bereich Ebenrain. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Klärung der Zweckmässigkeit und die Durchführung einer Wirkungsanalyse einer solchen Verbindung ein.

**Horizont: mittelfristig, 5 - 15 Jahre (Planung)**

**Federführung: Kanton**

## **S 4 - Erschliessung des Quartiers Bergweg**

### **Beschrieb**

#### **Ziel:**

Das sich entwickelnde Quartier Bergweg ist mit einer zweiten Zufahrt zu versehen, um die Belastung der Rheinfelderstrasse und des Ortszentrums zu reduzieren, aber auch um die Erschliessungssicherheit zu gewährleisten.

#### **Massnahmen:**

Eine Erschliessung im Osten (Bereich Freibad) mit Querung der Ergolz soll realisiert werden.

**Horizont: mittelfristig, 5 - 15 Jahre**

**Federführung: Gemeinde**

## **S 5 - Einmündung Parallelweg in Netzenstrasse**

### **Beschrieb**

#### **Ziel:**

Der Parallelweg ist eine beliebte Veloverbindung in Richtung Itingen - Liestal. Obwohl nicht Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes, ist bei der Gestaltung der Einmündung in die Netzenstrasse der Sicherheit für die Velofahrer grosse Beachtung zu schenken.

#### **Massnahmen:**

Die Gemeinde bringt die Anliegen im Rahmen des Sanierungsprojekts Netzenstrasse des Kantons ein.

**Horizont: kurzfristig, < 5 Jahre**

**Federführung: Kanton**

## **S 6 - Veloverkehr**

### **Beschrieb**

#### **Ziel: Gegenverkehr in Einbahnstrassen**

Die Margarethenstrasse wie auch der Neuweg sind als Einbahnstrassen signalisiert. Beide sind Bestandteil wichtiger Veloverbindungen, welche in beiden Richtungen befahren werden. Mit einer Öffnung für den Velo-Gegenverkehr könnte ein Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs geleistet werden.

#### **Massnahmen:**

Die Gemeinde prüft Möglichkeiten, Auswirkungen und Notwendigkeit von Begleitmassnahmen einer Einführung des Gegenverkehrs für Velos in den beiden Strassen.

**Horizont: kurzfristig, < 5 Jahre**

**Federführung: Gemeinde**

### **Beschrieb**

#### **Ziel: Prioritäre Velokorridore (kommunales Netz)**

Für eine bessere Koordination von künftigen Verbesserungsmassnahmen am Velonetz gibt sich die Gemeinde eine strategische Grundlage (z.B. Konzept mit Bezeichnung von prioritären Velo-Korridoren auf dem kommunalen Netz).

#### **Massnahmen:**

Die Gemeinde erstellt eine Velonetzkonzept welches mindestens die aus kommunaler Sicht wichtigen Veloverbindungen und seine Schwachstellen enthält

**Horizont: kurzfristig, < 5 Jahre**

**Federführung: Gemeinde**

---

## **S 7 - Bahnhofstrasse Bereich Bahnhof**

### **Beschrieb**

#### **Ziel:**

Im Bereich der Bahnhofstrasse ist eine gute Querbarkeit für Fussgänger sehr wichtig. Dabei soll gleichzeitig der Verkehrsfluss für den Längsverkehr (MIV, Velo, Bus) möglichst wenig eingeschränkt werden. Gleichzeitig ist die Situation für abbiegende Fahrzeuge (Zufahrten zu den künftigen Liegenschaften/Tiefgaragen) möglichst optimal zu gestalten.

#### **Massnahmen:**

Für eine Verbesserung des heutigen Zustandes ist ein erweiterter Querschnitt mit Mehrzweckstreifen sinnvoll, in dem auch Mittelinseln für die Fussgängerquerungen untergebracht werden können. Abbiegenden Fahrzeugen dient der Mehrzweckstreifen als Aufstellbereich. Damit wird neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Querbarkeit der Strasse auch der Verkehrsfluss erhöht, indem an abbiegenden (wartenden) Fahrzeugen vorbeigefahren werden kann. In den angrenzenden Quartierplänen sind die entsprechenden Räume zu sichern, um diese Massnahme umsetzen zu können.

**Horizont: kurzfristig, < 5 Jahre**

**Federführung: Gemeinde, Kanton**

## **S 8 - Parkplatz- und Parkraumbewirtschaftungskonzept**

### **Beschrieb**

#### **Ziel:**

Mit einem Parkplatz- und Parkbewirtschaftungskonzept werden mehrere Ziele verfolgt. In erster Linie ermöglicht es einen Gesamtüberblick über die Parkplatzsituation im Ortszentrum (Angebot und Benutzung des Parkraumes, Beurteilung der bestimmungsgemässen Nutzung). Gleichzeitig werden die Möglichkeiten und die Zweckmässigkeit einer Bewirtschaftung (Gebührenpflicht, Zeitbeschränkungen, Nutzerbeschränkungen) evaluiert. Eine geeignete Bewirtschaftung der Parkplätze reguliert den Ziel- und Quellverkehr und steigert die Verfügbarkeit des Parkraums für die Nutzer-Zielgruppe (z.B. Kunden, Kurzzeitparker etc.).

#### **Massnahmen:**

Aufgrund der hohen Anzahl Parkplätze und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen in der Begegnungszone ist die Aufenthaltsqualität in dieser Strasse beeinträchtigt. Daher ist die Anzahl der Parkplätze in der Begegnungszone zu überprüfen.

**Horizont: kurzfristig, < 5 Jahre**

**Federführung: Gemeinde**

### **4.2.2 Öffentlicher Verkehr**

## **Ö 1 - Erschliessung des Diegtertals**

### **Beschrieb**

#### **Ziel:**

Das Ziel, das künftige Verkehrswachstum mit dem ÖV aufzunehmen, soll auf dem Zubringer aus dem Diegtertal zum Bahnhof Sissach eine besondere Akzentuierung erfahren, womit eine Entlastung des Strassennetzes u.a. in Sissach erreicht werden kann.

#### **Massnahmen:**

In einem langfristigen regionalen ÖV-Konzept wird überprüft, inwiefern mit einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Diegtertals eine Entlastung der Strasse erreicht werden kann. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Erarbeitung eines langfristigen Konzepts für den öffentlichen Verkehr in der Region Sissach ein. Darin werden mögliche Massnahmen auf ihre Wirkung und ihre Kosten hin untersucht und beurteilt.

**Horizont: kurzfristig, < 5 Jahre**

**Federführung: Kanton**

## Ö 2 - Erschliessung Siedlungsgebiet

**Beschrieb**

**Ziel:**

Mit einer guten Erschliessungsqualität des ÖV soll dessen Anteil in den Siedlungsgebieten Nordwest und Bergweg gesteigert werden.

**Massnahmen:**

Die Prüfung einer Verbesserung der Erschliessung der genannten Siedlungsgebiete kann im Rahmen des Angebotskonzepts 2022-2025 erfolgen. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Überprüfung der Zweckmässigkeit unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklungen in den Quartieren ein.

**Horizont: kurzfristig, < 5 Jahre**

**Federführung: Kanton, Gemeinde**

### 4.3 Freiraum und Landschaft

#### 4.3.1 Gestaltungsvorgaben für Freiräume innerhalb Siedlungsgebiet



Abbildung 38: Gelbkiesinseln Primarschulhaus, (Quelle: Jahresbericht AGNHS 2017)



Abbildung 39: Beispiel extensive Dachbegrünung (Quelle: Metron)

**Beschrieb**

Ziel ist es, die Qualität der Durchgrünung innerhalb des Siedlungsgebietes im ökologischen sowie im ästhetischen Sinne zu verbessern.

- Input Bau - und Nutzungsordnung: Grün- und Freiraumkonzept als Grundlage für mögliche Massnahmen zur Schaffung und Aufwertung von solchen Räumen. Überprüfung, wie sich eine Grünflächenziffer in Wohn-, Arbeits- und Gewerbegebiete auswirken würde
- Zielformulierungen für Gebiete mit Quartierplanpflicht in Bezug auf Qualitätsanforderungen an Umgebungsgestaltung und Dachbegrünungen
- Förderung von kleinen Grünanlagen / Quartierstrassenplätze mit hoher Biodiversität
- Sensibilisierungsarbeit zu naturnaher Gartengestaltung gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Natur- und Heimatschutz beibehalten und seitens Gemeinde weiterhin unterstützen
- Grundlagen: Leitfaden Wohnumfeldqualität und -planung

**Horizont: kurz - bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre**

**Federführung: Gemeinde**

### 4.3.2 Erhalt und Pflege Wasserzugang Ergolz



Abbildung 40: Naturerholungsraum an der Ergolz, (Quelle: Google)

#### Beschrieb

Die Ergolz wird im Zusammenspiel mit der grossen Allmend als Freiraum und Treffpunkt für die Bevölkerung von Sissach wahrgenommen. Der Trampelpfad zur Ergolz wird erhalten und gepflegt.

- Zugang zur Ergolz als Trampelpfad erhalten
- Schaffen von Sitzmöglichkeiten am Wasser
- Grundlagen: z.B. «Naturnahe Gartengestaltung» gemäss Ebenrain-Zentrum für Landwirtschaft

**Horizont:** kurz - bis mittelfristig, 0 bis 10 Jahre

**Federführung:** Gemeinde

### 4.3.3 Sicherung Schrebergartenareal Grienmatt



Abbildung 41: Luftbild Schrebergartenareal Grienmatt (Quelle: www.map.geo.admin.ch)

#### Beschrieb

Die Fläche des Schrebergartens in der Grienmatt wird aufgrund der Nachfrage aus der Bevölkerung längerfristig gesichert. Die Bewirtschaftung der Gärten soll künftig dem überarbeiteten Pachtvertrag bzw. der Pflanzordnung entsprechen.

- Input Bau - und Nutzungsordnung: Sicherung der Fläche mit geeigneten Bestimmungen
- Überarbeitung Pachtvertrag bzw. Erstellen einer kurzen Richtlinie über die

Pacht und Bewirtschaftung des Schrebergartens

- Aktive Umsetzung des Pachtvertrages bzw. Richtlinie seitens Gemeinde
- Grundlage: bestehender Pachtvertrag - Pflanzordnung der Gemeinde Sissach

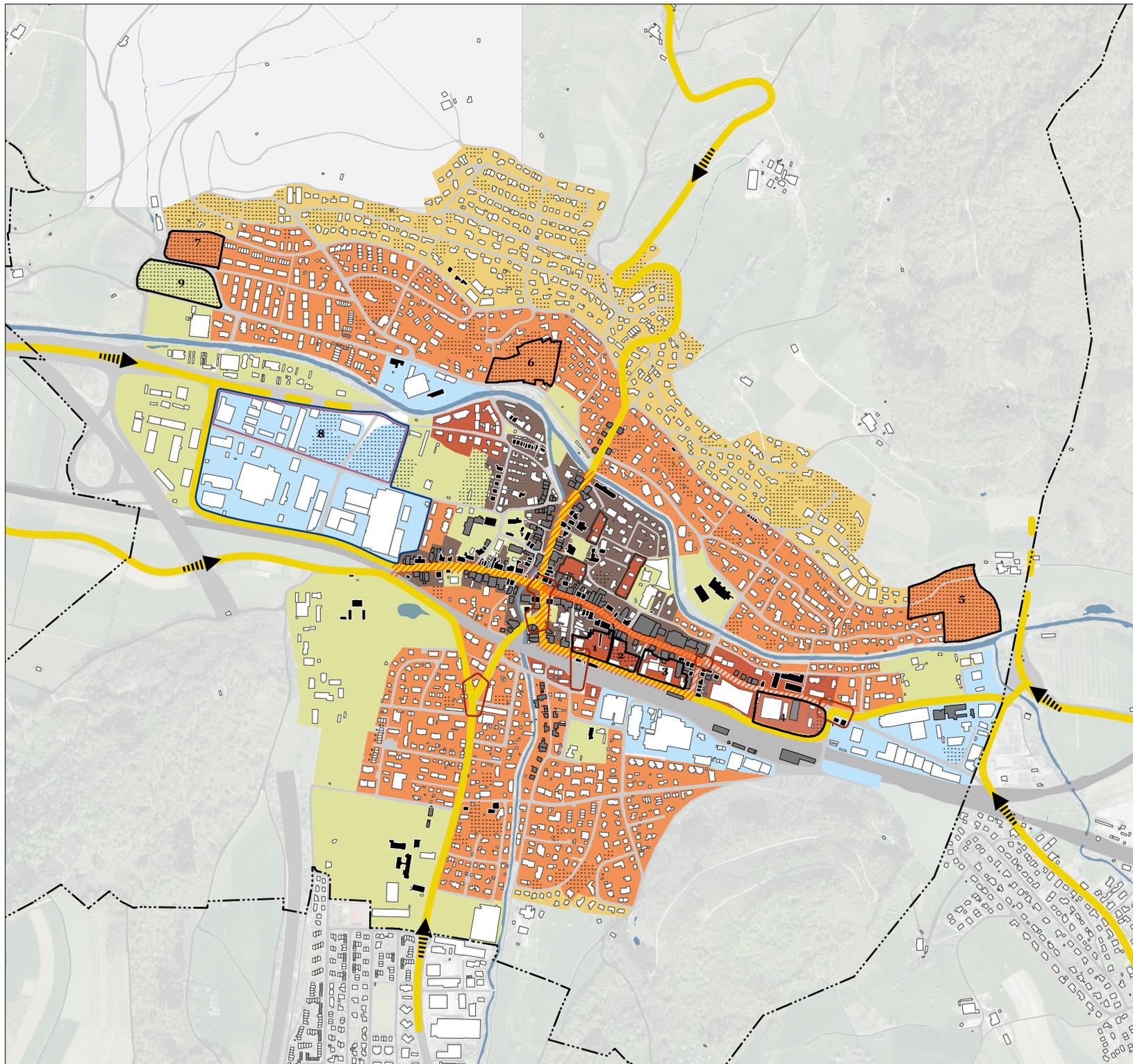
**Horizont: kurzfristig, 0 bis 5 Jahre**

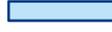
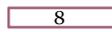
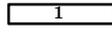
**Federführung: Gemeinde**



# Anhang

## 1. Anhang 1: REK Plan Siedlung



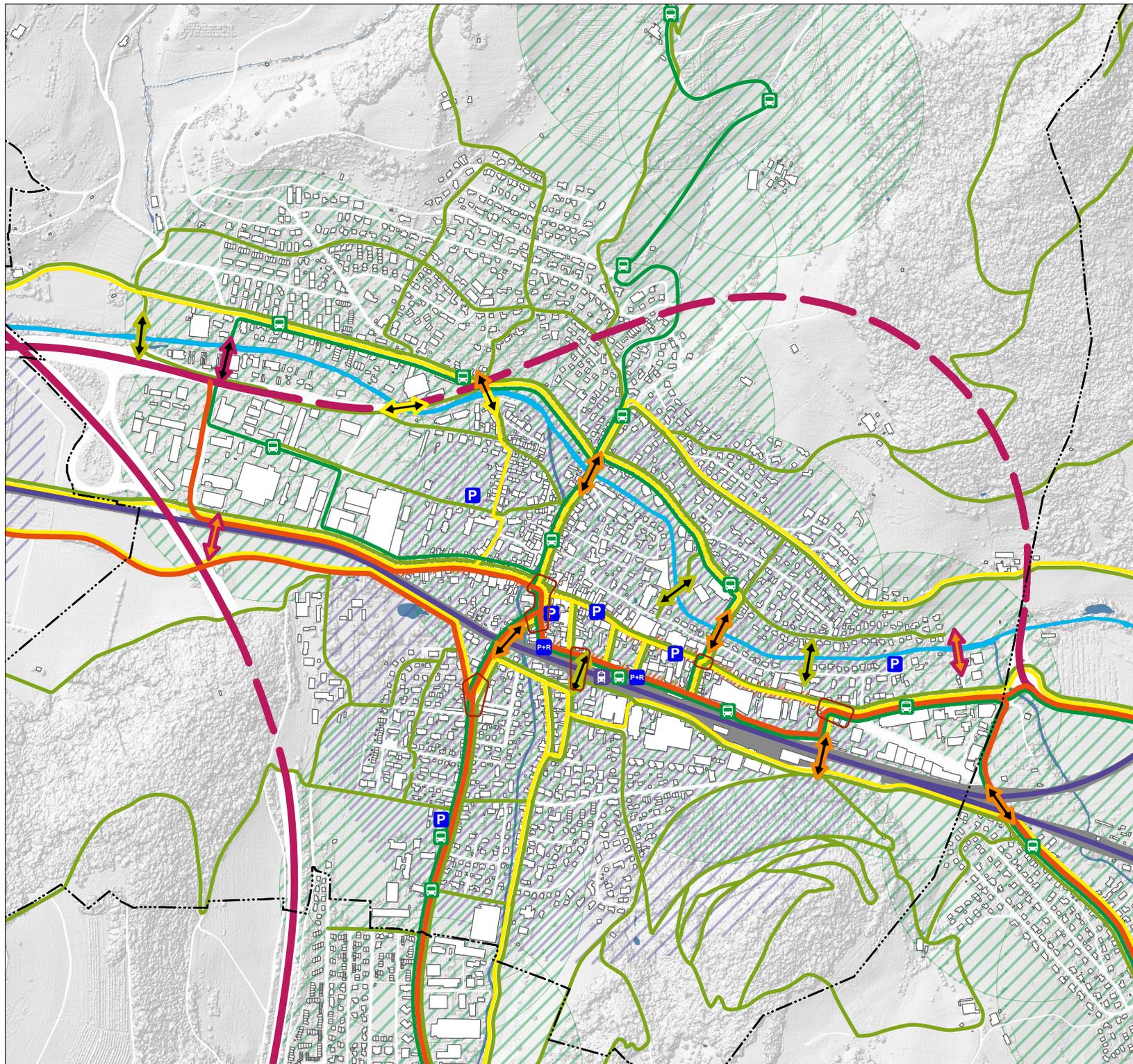
- Städtebauliche Akzente**
-  ortsbildprägende Strassen- und Platzräume
  -  bedeutende Kreuzungs- und Knotenpunkte
  -  Hauptverbindungsachsen
  -  Begegnungszone
  -  geschützte oder erhaltenswerte Gebäude
  -  Ortsbildprägende Gebäude/Ensembles
  -  Siedlungseingänge
- Entwicklungspotenziale**
-  Erhalt / Ergänzungsbauten möglich
  -  ortsverträgliche Verdichtung an zentralen Lagen
  -  moderate Verdichtung mit ortsbaulichem Konzept in den Quartieren
  -  locker bebaute Hanglagen mit begrenzter Verdichtung
  -  Arbeitsplatzgebiete
  -  Arbeitsplatzgebiet Brühl  
KRIP: Arbeitsplatzgebiet von kantonomer Bedeutung
  -  Arbeitsplatzgebiet Brühl  
Perimeter Planumzone
  -  kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenziale
  -  übrige Bauzonenreserven
- Weitere Inhalte**
-  öffentliche Bauten und Anlagen
  -  Gewässer
  -  Gebäude
  -  Gleisraum
  -  Gemeindegrenze

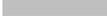
Gemeinde Sissach Kanton Basel Landschaft

**REK**  
Teilplan Siedlung  
**Masstab 1:12'000**

17.09.2019 HEJ / JJA  
FlächenM417-024-0011\_PLAENEGAD/BEADAT

**2. Anhang 1: REK Plan Verkehr**



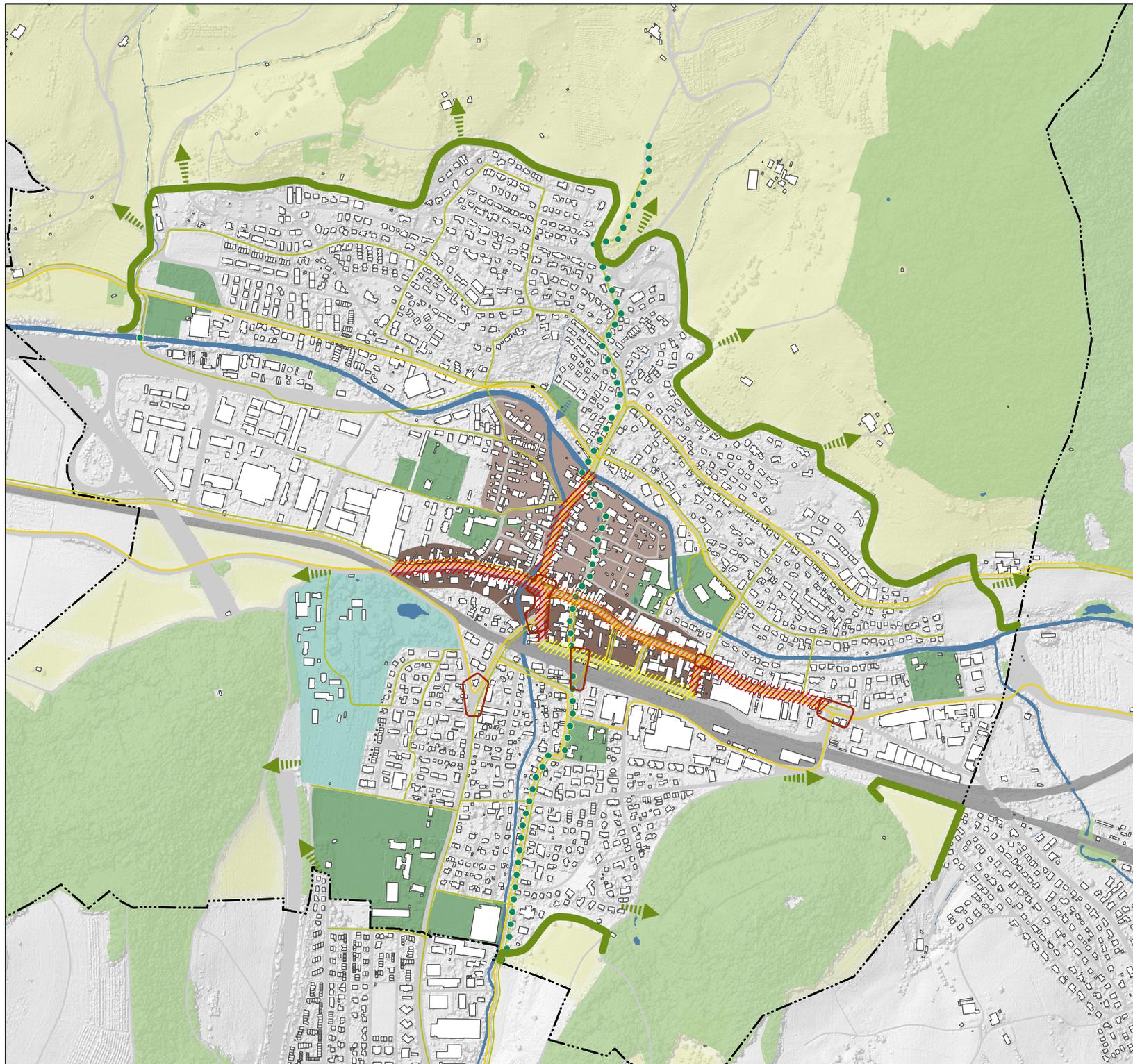
- Öffentlicher Verkehr**
-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Buslinien
-  Bushaltestelle
-  Gebiet weniger als 350m von einer Bushaltestelle entfernt
-  Gebiete weniger als 600m von einem Bahnhof entfernt
- Strassen- / Wegnetz**
-  Hochleistungsstrassen
-  Hauptverkehrsstrassen
-  Velowegnetz
-  Fusswegnetz
- Trennende Elemente**
-  Ergolz
-  Gleisraum
- Querungen**
-  Querung für MIV und FV/Velo
-  Querung nur FV/Velo
-  Querung nur FV
-  Querung nur MIV
-  fehlende Querung für MIV und FV/Velo
- Parkmöglichkeit**
-  Parkplatz
-  Park and Ride
- Städtebauliche Akzente**
-  ortsbildprägende Strassen- und Platzräume
-  bedeutende Kreuzungs- und Knotenpunkte

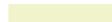
Gemeinde Sissach Kanton Basel Landschaft

**REK**  
 Teilplan Verkehr  
**Masstab 1:12'000**

13.05.2019 SIV / JJA  
FlächenM41-041TD\_2019/Vectorworks\_v2019.vwx

**3. Anhang 1: REK Plan Freiraum und Landschaft**



-  Freiraum
-  Dorfkern Hauptstrasse
-  Historischer Dorfkern
-  Begegnungszone
-  Hauptstrasse Bahnhof
-  Hauptstrasse Dorfkern
-  Aufwertung Kreuzungs- und Knotenpunkte
  
- Grünräume**
-  Übergeordnete Park- und Freiräume
-  Sport- und Freizeiterholungsräume und Schrebergärten
-  Zugang zum Wasser
-  Erholungsraum in der Landschaft
-  Erholungsraum im Wald
  
- Freiraumverbindungen**
-  Velowegnetz
-  Fusswegnetz
-  lineare Freiraumelemente "Langsamverkehr"
-  Siedlungsränder
-  Übergänge in die Landschaftskammern
  
- Weitere Inhalte**
-  Gemeindegrenzen
-  Gleisraum
-  Fließgewässer

Gemeinde Sissach Kanton Basel Landschaft

**REK**  
 Teilplan Freiraum  
**Masstab 1:12'000**

17.09.2019 AKE / JJA  
 Dateien\M4\17-024-0011\_PLAENE\CAD\BEADAT



**metron**

**Stahlrain 2  
Postfach**

**5201 Brugg  
Schweiz**

**info@metron.ch  
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00**