

# Studienauftrag Gesamtkonzept Freiräume und Verkehr Ortskern Arlesheim

Jurybericht



### **Bearbeitung**

PLANAR AG für Raumentwicklung

Gutstrasse 73, 8055 Zürich

Tel 044 421 38 38

[www.planar.ch](http://www.planar.ch), [info@planar.ch](mailto:info@planar.ch)

Oliver Tschudin, dipl. Arch. FH, NDS FH/HSB, Raumplaner FSU

Sarina Hächler(-Hablützel), MSc in Wirtschafts- und Humangeographie, Raumplanerin FSU

## **Inhaltsverzeichnis**

1	Ausgangslage und Anlass des Studienauftrags	4
2	Verfahren	8
3	Zwischenbesprechung	9
4	Vorprüfung	9
5	Zulassung zur Beurteilung	9
6	Schlusspräsentation	10
7	Beurteilung	10
8	Genehmigung	12
	Anhang: Beiträge der Teams	13

## 1 Ausgangslage und Anlass des Studienauftrags

Ortskern Arlesheim

Die Gemeinde Arlesheim verfügt über einen gut funktionierenden Ortskern, in dem sich bis heute eine grosse Nutzungsvielfalt mit Wohnen, Geschäften, Gastronomie und öffentlichen Nutzungen wie Schule und Verwaltung halten konnte. Der Ortskern bildet noch heute das identitätsstiftende Zentrum von Arlesheim.



Abb. 1: Ortskern Arlesheim

Der Ortskern von Arlesheim ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingestuft. Er setzt sich zusammen aus dem historisch gewachsenen Ortskern, dem Dombezirk und dem Neuen Zentrum rund um die Tramhaltestelle „Arlesheim Dorf“ (siehe nachfolgende Abbildung). Jeder dieser drei Bereiche weist unterschiedliche Charakteristika auf und alle drei Bereiche sind von einem grossen Platz gekennzeichnet. Im Historischen Ortskern ist dies der Dorfplatz, im Dombezirk der Domplatz und im Neuen Zentrum der Postplatz. Charakteristisch für den gesamten Ortskern sind zahlreiche Nischenräume und Gässchen.



Abb. 2: Übersichtsplan über die drei Bereiche des Ortskerns

Ausgangslage motorisierter Individualverkehr

Sämtliche Strassen im Ortskern sind als Begegnungszonen resp. Tempo 30-Zonen und dementsprechend als verkehrsberuhigte Bereiche signalisiert. Der durchschnittliche, tägliche Verkehr (DTV) beträgt auf der am meisten befahrenen Hauptstrasse rund 4'500 Fahrten. Ein relativ hoher Anteil der Fahrten durch den Ortskern ist reiner Durchgangsverkehr (auf der Verbindung von Arlesheim nach Liestal). Die Gestaltung der Strassenräume entspricht in weiten Teilen nicht dem geltenden Verkehrsregime. Dadurch ist für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden oft nicht klar, welche Geschwindigkeitsbeschränkungen und Vortrittsregelungen gelten.

Ausgangslage öffentlicher Verkehr

Der Ortskern ist über die Tramhaltestelle «Arlesheim, Dorf» gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Weiter verkehrt der Bus mit den beiden Haltestellen «Arlesheim, Dorf» und «Arlesheim, Dom» durch den Ortskern. An den Werktagen werden durchschnittlich rund 5'100 Ein- und Ausstiege an den Bus- und Tramhaltestellen im Ortskern gezählt. Am Samstag und Sonntag liegen diese Zahlen bei rund 3'800 resp. 2'100.

Ausgangslage Fuss- und Veloverkehr

Der Ortskern ist durchzogen von einem durchlässigen Fusswegnetz. Erwähnenswert sind insbesondere die zahlreichen Gässchen, die dem Fuss- und Veloverkehr vorenthalten sind und spannende Verbindungen durch den Ortskern eröffnen.

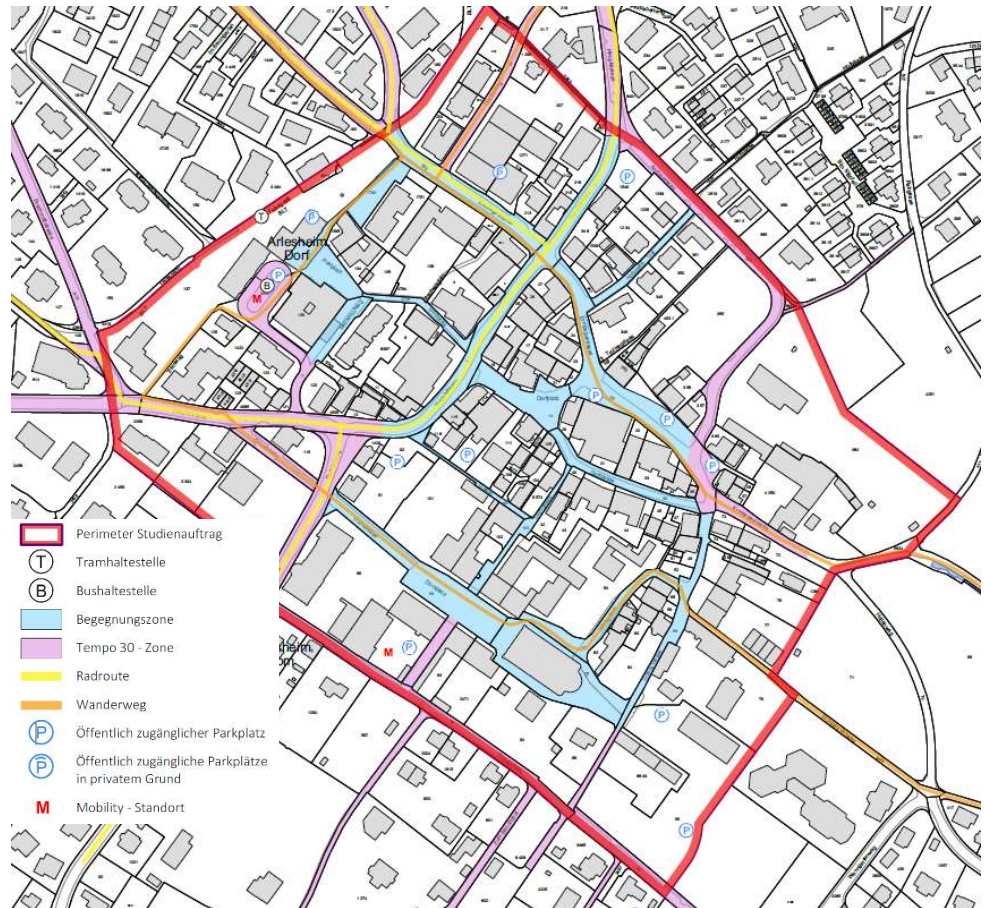


Abb. 3: Ausgangslage Verkehrssituation

Projekt Ortskern-  
entwicklung

Die Gemeinde strebt an, den funktionierenden Ortskern als attraktiven Ort für Gewerbe, Wohnen und Begegnung zu erhalten und hat dazu im Jahr 2018 das Projekt „Ortskernentwicklung“ initiiert. Die zukünftigen Herausforderungen im Ortskern sollen proaktiv angegangen werden. Wichtiger Grundgedanke des Projekts war die Annahme, dass für die Zukunft des Ortskerns neben der Gemeinde vor allem auch die Liegenschaftsbesitzer, die Gewerbetreibenden, die Bewohnerinnen und die Kunden, die im Ortskern einkaufen und so zum Erhalt der Vielfalt an Geschäften beitragen, verantwortlich sind. Aus diesem Grund wurde die Bevölkerung mittels Ortskernkonferenzen in das Projekt partizipativ miteinbezogen. Ergebnis des Projekts war einerseits eine intensive Auseinandersetzung der Bevölkerung mit den Herausforderungen des Ortskerns und andererseits ein breit abgestütztes Entwicklungskonzept für den Ortskern. Dieses dient u.a. als Grundlage für die anstehende Revision der baurechtlichen Vorschriften im Ortskern, die noch aus den 1980er Jahren stammen und nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen.

Entwicklungskonzept  
Ortskern 2019

Das Entwicklungskonzept Ortskern zeigt auf, wie sich die drei Bereiche des Ortskerns (Historischer Ortskern – Dombezirk – Neues Zentrum) zukünftig entwickeln sollen. Zudem legt es sechs thematische Handlungsschwerpunkte fest und formuliert für diese spezifische Entwicklungsziele.

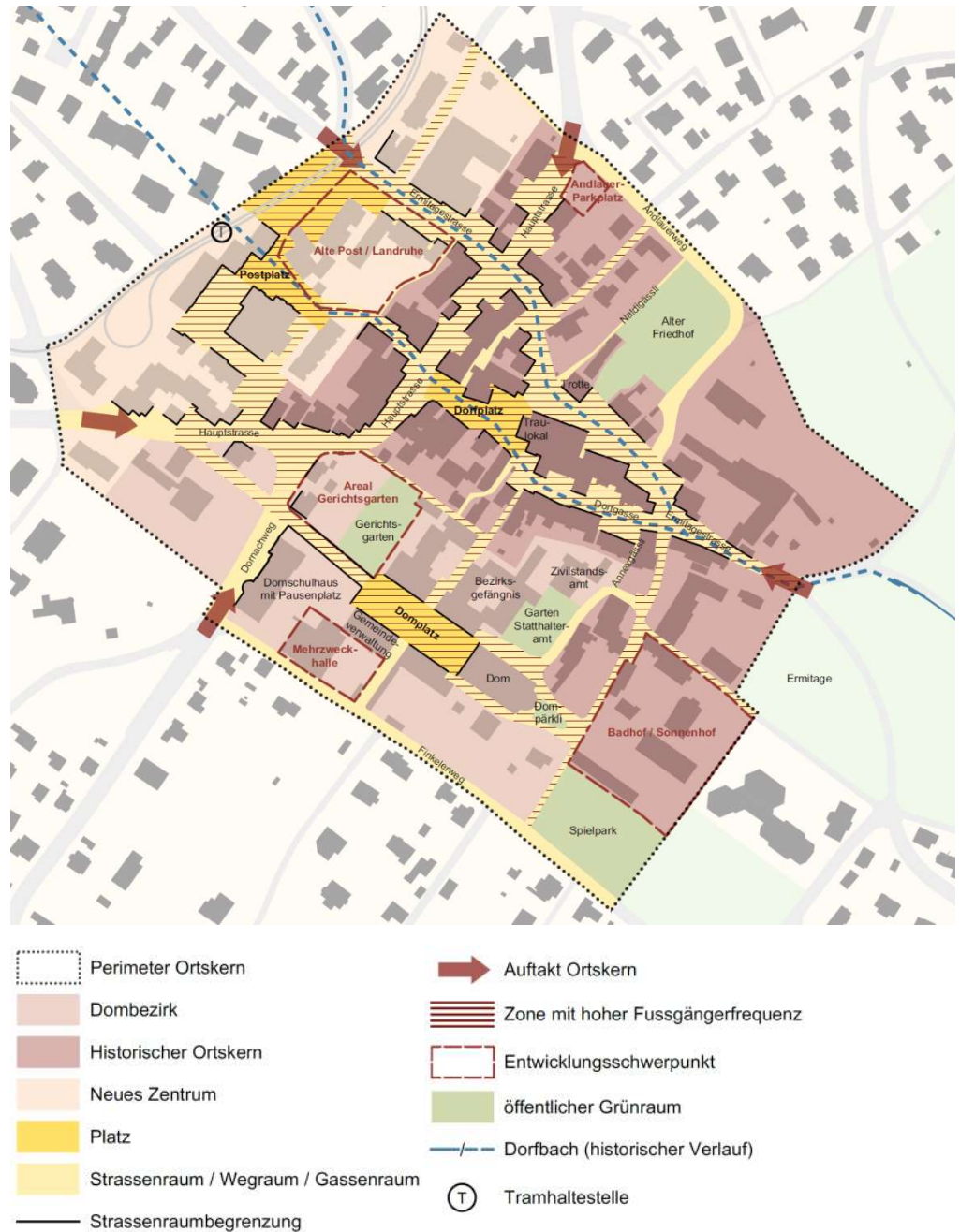


Abb. 4: Entwicklungskonzept Ortskern 2019

Zielsetzung des Studienauftrags

Im Entwicklungskonzept Ortskern sind verschiedene Massnahmen resp. Projekte zu dessen Umsetzung vorgesehen. Im Bereich der Freiräume und des Verkehrs soll das Entwicklungskonzept Ortskern vertieft und konkretisiert werden. Ein sog. «Gesamtkonzept Freiräume und Verkehr» soll für den gesamten Ortskern aufzeigen, wie die Grünräume, Plätze und Strassenräume in Abstimmung mit dem Verkehrsregime gestaltet sein sollen. Die Umsetzung des Gesamtkonzepts erfolgt abschnittsweise, wenn eine Strasse oder ein Platz im Ortskern resp. die darin verlaufenden Werkleitungen Sanierungsbedarf aufweist. Das Gesamtkonzept ist zudem eine wichtige Grundlage für die anstehende Revision des Quartierplanes Ortskern. Die zentralen Gestaltungsgrundsätze werden im Rahmen der Revision in baurechtliche Vorschriften überführt.

## 2 Verfahren

### 2.1 Angaben zum Verfahren

Veranstalterin

Veranstalterin des Verfahrens ist die Einwohnergemeinde Arlesheim. Diese wird unterstützt durch die Firma PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich.

Verbindlichkeit und  
Rechtsschutz

Das Verfahren wird als nicht-anonymer Studienauftrag auf Einladung mit einer Zwischenbesprechung durchgeführt. Der Studienauftrag untersteht den Regeln des GATT/WTO-Übereinkommens, der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVÖB) sowie den kantonalen Gesetzen und Verordnungen zum öffentlichen Beschaffungswesen. Es gilt die Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009/10, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen. Beschwerden sind schriftlich und mit Begründung innert 10 Tagen seit der Eröffnung der Verfügungen an das Verwaltungsgericht des Kantons Basel-Landschaft einzureichen. Es gelten keine Gerichtsferien.

Mit der Abgabe der Bewerbung für den Studienauftrag anerkennen die Teams die Studienauftrags- und Programmbestimmungen sowie den Entscheid des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen.

### 2.2 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

#### Sachmitglieder (mit Stimmrecht)

- Felix Berchten, Gemeinderat Ressort Umwelt, Energie und Sport (Vorsitz)
- Pascal Leumann, Gemeinderat, Ressort Tiefbau, Sicherheit
- Stephan Rolli, dipl. Architekt ETH SIA, Mitglied Ortskernkommission

#### Fachmitglieder (mit Stimmrecht)

- Massimo Fontana, dipl. Landschaftsarchitekt HTL/BSLA, Basel (Landschaftsarchitektur)
- Stephan Glutz, dipl. Bauing. HTL, Bottmingen (Verkehr)
- Jürg Andrea Bossardt, Kunsthistoriker und ehem. Kantonaler Denkmalpfleger (Denkmalschutz)

#### Experten (ohne Stimmrecht)

- Monika Strobel, Gemeinderätin, Ressort Hochbau, Gesundheit
- Samuel Müller, Leiter Raumplanung, Bau und Umwelt, Gemeinde Arlesheim
- Bernhard Barmet, Projektleiter Raumplanung Gemeinde Arlesheim
- Philippe Allemann, Ortsbildpfleger, Kantonale Denkmalpflege, Kanton Basel-Landschaft
- Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz
- Elisabeth Stöcklin, Vertreterin Familien
- Hugo Erbacher, Mitglied Ortskernkommission
- Christoph Jenzer, Vertreter Gewerbe
- Alois Schmidlin, Vertreter Ü70



### **Organisation, Moderation und Protokollierung (ohne Stimmrecht)**

- Oliver Tschudin, PLANAR AG für Raumentwicklung
- Sarina Hächler(-Hablützel), PLANAR AG für Raumentwicklung

## **2.3 Teilnehmende Teams**

Das Beurteilungsgremium hat an seiner Sitzung vom 30.06.2020 folgende drei Teams ausgewählt und zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen:

- Team A: bbz bern gmbh (Bern), Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung (Biel)
- Team B: SKK Landschaftsarchitekten (Wettingen), TEAMverkehr.zug AG (Cham)
- Team C: METTLER Landschaftsarchitektur AG (Gossau/Berlin), B+S AG (Zürich), conceptlicht at (A-Mils)

## **3 Zwischenbesprechung**

Am 17.09.2020 fand eine Zwischenbesprechung mit allen Teams statt. Die Teams hatten dabei die Möglichkeit, ihre aktuellen Zwischenstände dem Beurteilungsgremium zu präsentieren und mit ihm zu diskutieren. Alle drei Teams erhielten eine schriftliche Rückmeldung zu ihren Arbeiten.

## **4 Vorprüfung**

Die eingereichten Beiträge wurden im Auftrag der Veranstalterin durch das Büro PLANAR AG für Raumentwicklung einer wertungsfreien Vorprüfung unterzogen. Sie umfasste auf der formellen Seite die Kontrolle der Abgabefristen, der Vollständigkeit sowie der Lesbarkeit. Auf der materiellen Seite wurde die Einhaltung der Programmbestimmungen und der Rahmenbedingungen geprüft. Eine Nichteinhaltung der eben genannten Punkte kann zu einem Ausschluss von der Beurteilung führen.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden im Bericht vom 19.11.2020 festgehalten. Der Vorprüfungsbericht wurde sämtlichen Mitgliedern des Beurteilungsgremiums vor der Jurierung zugestellt.

## **5 Zulassung zur Beurteilung**

Nach Kenntnisnahme des Vorprüfungsberichts hatte das Beurteilungsgremium darüber zu befinden, ob ein Beitrag von der Beurteilung auszuschliessen ist. Ein Beitrag muss von der Beurteilung ausgeschlossen werden, wenn er nicht rechtzeitig oder in wesentlichen Bestandteilen unvollständig abgeliefert wurde, unleserlich ist oder unlautere Absichten vermuten lässt (Art. 19.1 SIA-Ordnung 143).

Das Beurteilungsgremium hat sämtliche formelle Mängel betrachtet und diskutiert. Das Beurteilungsgremium kam zum Schluss, dass bei keinem Beitrag derart wesentlich von den oben erwähnten Punkten abgewichen wurde, als dass er von der Beurteilung ausgeschlossen werden müsste. Das Beurteilungsgremium beschloss deshalb einstimmig, sämtliche Beiträge zur Beurteilung zuzulassen.

## 6 Schlusspräsentation

Alle drei Teams präsentierten einzeln nacheinander ihre Beiträge. Das Beurteilungsgremium klärte mit den Teams Verständnisfragen und Unklarheiten zu ihren Abgaben.

## 7 Beurteilung

### 7.1 Beurteilungskriterien

Alle eingereichten Studienarbeiten wurden im Rahmen der Beurteilung nach den folgenden, im Programm aufgeführten Kriterien beurteilt:

- Freiraum (Gestaltungskonzept, Identität, Ortsbezug, Aufenthaltsqualität)
- Verkehr (Verkehrskonzept, Parkierungskonzept, Machbarkeit, Funktionalität, Betrieb)
- Realisierbarkeit (Wirtschaftlichkeit und Etappierbarkeit)
- Ökologie (Mikroklima, Regenwassermanagement, Bepflanzung)
- Denkmalverträglichkeit (Umgang mit dem historischen Ortsbild, den Denkmälern und ihren Umgebungen)

### 7.2 Erste Beurteilungsrunde

In einer ersten Beurteilungsrunde wurden alle Arbeiten diskutiert und anhand der fünf Kriterien beurteilt. Es wurde noch kein Beitrag ausgeschieden.

### 7.3 Zweite Beurteilungsrunde

In der zweiten Beurteilungsrunde wurde ein Fazit zu jedem Projekt gezogen. Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig, dass der Beitrag des Teams C in der ersten Beurteilungsrunde ausscheidet.

### 7.4 Dritte Beurteilungsrunde und Ernennung des Siegerbeitrags

In der dritten Beurteilungsrunde wurden die verbleibenden zwei Arbeiten durch das Beurteilungsgremium vertieft diskutiert und anhand der fünf Beurteilungskriterien miteinander verglichen und gegeneinander abgewogen. Das Beurteilungsgremium erkor nach eingehender Diskussion und Abwägung aller Kriterien den Beitrag «Dom – Dorf – Bach» des Teams A zur Siegerarbeit.

### 7.5 Entschädigung

Jedes teilnehmende Team wird mit **CHF 25'000 (exkl. MwSt.)** entschädigt.

## 7.6 Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der Veranstalterin den Beitrag «Dom – Dorf – Bach» des Teams A zur Weiterbearbeitung. Bei der Weiterbearbeitung sind insbesondere folgende Punkte sowie der Beschrieb im Anhang zu berücksichtigen:

- Bach: Grundsatzfrage zur Bachoffenlegung, technische Machbarkeit, genaue Linienführung, Präzisierung der Öffnung, Erlebbarkeit des Baches
- Ermitagestrasse im Neuen Zentrum: konventionelle Ausgestaltung mit Unterteilung Geh- und Fahrbereich ist noch einmal zu prüfen (nicht ganz stringente Umsetzung des Konzepts)
- Materialisierung: Evaluation des richtigen Materials u.a. unter Berücksichtigung der Kosten
- Einbahnregime: Grundsatzentscheid notwendig
- Etappierung: Parkierung muss in jeder Etappe der Umsetzung gewährleistet sein
- Konzept für die öffentlichen Grünräume: Bedeutung, Anbindung, Auffindbarkeit

## 7.7 Würdigung

Sämtlichen Teilnehmern gebührt für die Einreichung ihrer interessanten Studienarbeiten ein grosser Dank. Sie haben unter anderem mit der Vielfalt an Lösungsvorschlägen dazu beigetragen, eine intensive Diskussion und Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung zu ermöglichen. Die Durchführung des Studienauftrags hat sich aus Sicht des Beurteilungsgremiums gelohnt.

## 8 Genehmigung

Das Beurteilungsgremium hat den vorliegenden Jurybericht verabschiedet.

Felix Berchtenp  
Gemeinderat (Vorsitz)



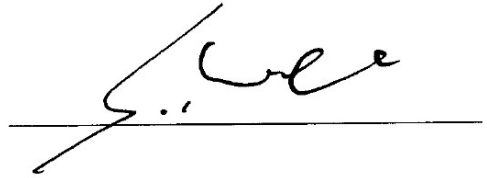
---

Pascal Leumann  
Gemeinderat



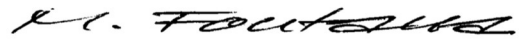
---

Stephan Rolli  
Mitglied Ortskernkommission



---

Massimo Fontana  
Dipl. Landschaftsarchitekt HTL/BSLA



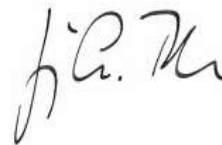
---

Stephan Glutz  
Dipl. Bauing. HTL



---

Jürg Andrea Bossardt  
Kunsthistoriker und Denkmalpfleger



---

## **Anhang: Beiträge der Teams**

Nachfolgend sind die Beiträge der drei Teams aufgeführt.

## Beitrag des Teams A: «Dom – Dorf – Bach»

Verfasserteam      bbz bern gmbh (Bern)  
                            Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung (Biel)

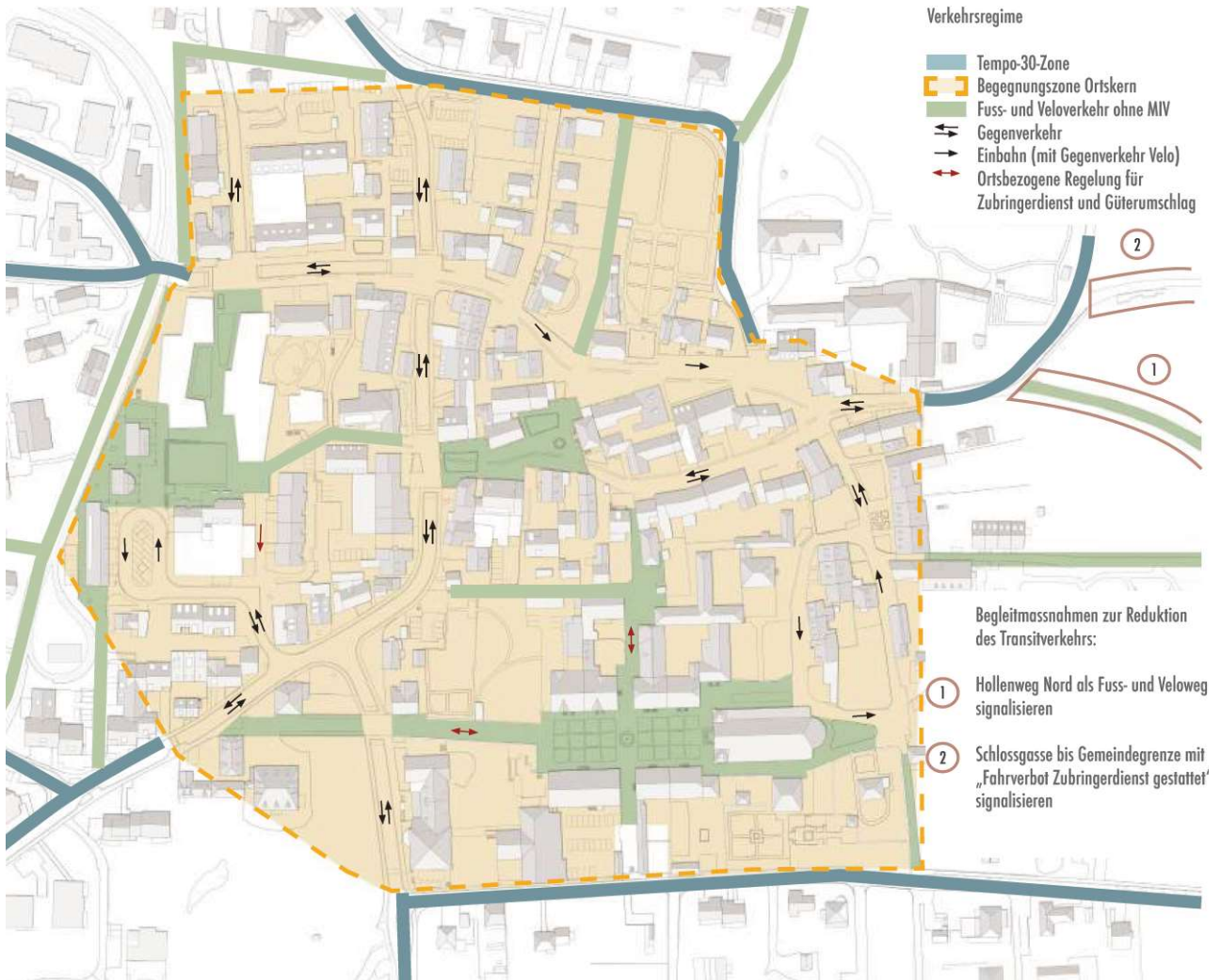


Übersichtsplan

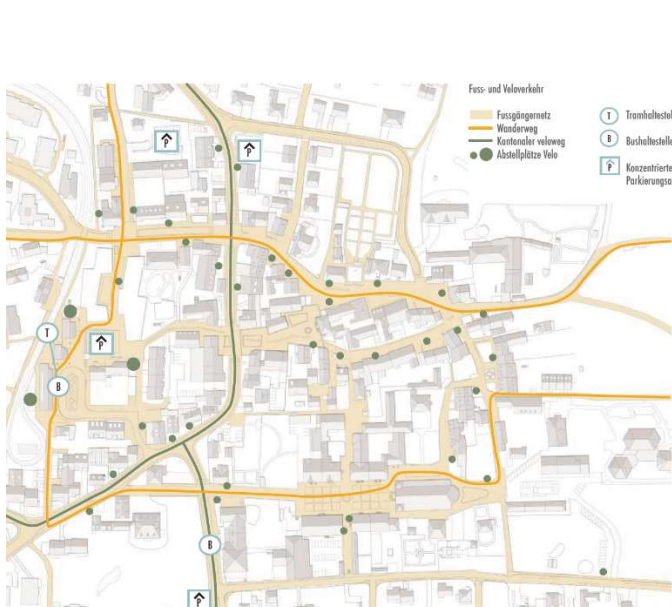


Konzept «Dom – Dorf – Bach»

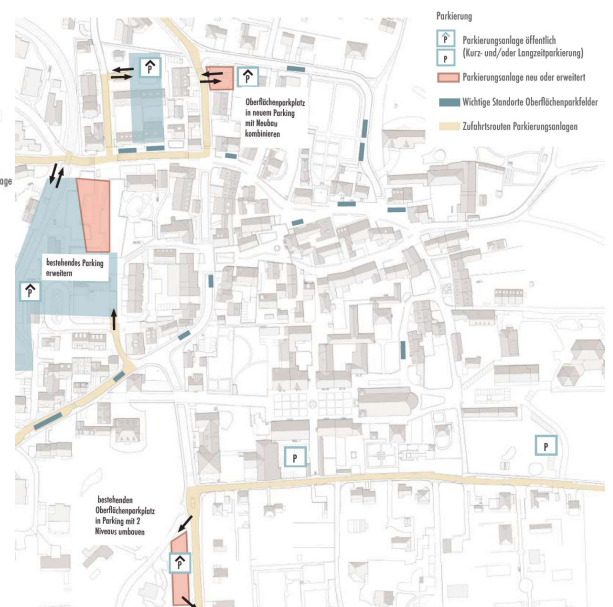
Beläge und prägende Einzelbäume



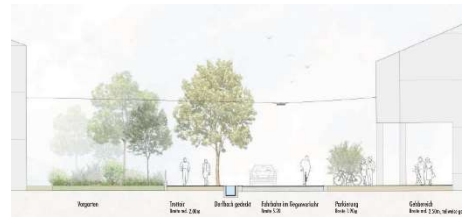
Verkehrsregime



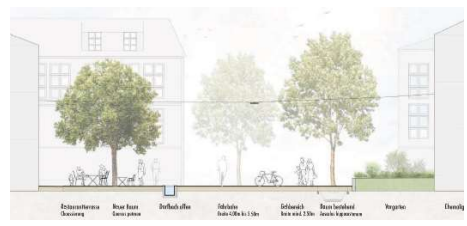
Fuss- und Veloverkehr



Parkierung



Ermitagestrasse im Neuen Zentrum



Ermitagestrasse im Historischen Ortskern



## Beschrieb und Würdigung des Beurteilungsgremiums zum Beitrag des Teams A

### Freiraum

Aus ortsbaulicher Sicht sind in Arlesheim zwei sehr unterschiedliche Typologien zu erkennen: Einerseits das organisch gewachsene Dorf, was sich entlang des Bachs und der Verkehrswege entwickelt hat und andererseits den geplanten, orthogonal organisierten Dombezirk. Darauf aufbauend werden die beiden Bereiche individuell und spezifisch gestaltet, was zu einer klaren Erkennbarkeit und Stärkung der jeweiligen Identität führt.

Im Dorf verbinden die einheitlich gepflasterten Strassen und Gassen den historischen Ortskern mit dem neuen Zentrum. Die Trennung von Geh- und Fahrbereich wird aufgelöst, was dazu führt, dass der Raum durch die Fassaden der Gebäude und nicht durch die Strassen definiert wird. Dies hat nicht nur die positive Nebenwirkung, dass die historischen Gebäude mehr zur Geltung kommen, sondern es führt auch zu einer überraschenden Großzügigkeit, die in erster Linie der Bewegung und der Nutzung im Raum zugutekommt. Der untere Teil der Ermitagestrasse wird unter Berücksichtigung des intensiven Verkehrs konventionell, also mit einer Unterscheidung von Geh- und Fahrbereich, vorgeschlagen. In Anbetracht, dass es sich hierbei nur um einen kurzen Abschnitt handelt und dieser noch in der Begegnungszone ist, stellt sich hier die Frage der Sinnhaftigkeit.

Der unterirdisch gelegene Dorfbach wird in Form eines schmalen Kanals oberirdisch sicht- und erlebbar gemacht. Die Linienführung orientiert sich am ursprünglichen Verlauf, was in sich stringent ist, aber funktional nicht vollends zu überzeugen vermag. Mit entsprechenden Massnahmen, wie einer Überdeckung mit Gitterrosten wird zwar reagiert, was aber zur Folge hat, dass man den Bach viel weniger erlebt. In diesem Zusammenhang ist eine auf die heutigen Verhältnisse angepasste Linienführung zu prüfen.

Aufweitungen, Vorzonen und Plätze entlang der beiden Achsen werden durch einen Kiesbelag, Baumpflanzungen und Sitzbänken zu kleinen atmosphärischen Aufenthaltsorten transformiert. Als wichtiger Begegnungs- und Veranstaltungsort wird der zentrale Dorfplatz mit einem Plattenbelag akzentuiert und hebt sich durch seine hellere Erscheinung klar von seinem Umfeld ab.

Die Hauptstrasse wird durch eine klare Trennung zwischen Fahrbahn und Trottoir als klassischer Strassenraum verstanden. Mit dem Entscheid, die beiden neuen Bewegungsachsen entlang des Dorfbachs zu priorisieren, führen sie, als übergeordnete Struktur, auf selbstverständliche Art und Weise über die Hauptstrasse hinweg.

Der Dombezirk wird einheitlich und vollständig mit den teils schon vorhandenen Wackersteinen gepflastert. Auf dem Domplatz sollen die Asphaltflächen entfernt und durch Chaussierung ersetzt werden, was zu einer stimmigeren Situation führt. Die vorgeschlagen Hochstamm-bäume auf dem Domplatz werden als kritisch erachtet und überzeugen so noch nicht.

Die Frage der Materialisierung ist gemäss den Verfassern noch zu klären. Sie sind der Meinung, dass die Auswahl in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde zu erfolgen hat, was das Beurteilungsgremium durchaus nachvollziehen kann. Die Länge sowie die Art und Weise der neuen Bachführung hat genügend Kraft, um als spezifisches Thema von Arlesheim verstanden zu werden. Die genaue Linienführung ist allerdings im Kontext der heutigen Situation zu überprüfen. Die konventionelle Gestaltung des unteren Teils der Ermitagestrasse überzeugt aus den bereits erwähnten Gründen nicht. Die Linienführung des Belagswechsels zwischen Dorf und Dombezirk ist teils nicht ganz nachvollziehbar und ist zu überprüfen. Das vorgeschlagene Beleuchtungskonzept, das auf die verschiedenen Situationen reagiert, vermag zu überzeugen. Die Pendelleuchten im Bereich Dorf tragen dazu bei, den Strassenraum als Ganzes von Fassade zu Fassade zu lesen.

Insgesamt überzeugt die Arbeit durch eine klare Herleitung, eine stringente Umsetzung und eine Reihe von zeitlosen, robusten und äusserst stimmungsvollen Freiräumen. Zudem verfügt sie über die Qualitäten, die es bei der prognostizierten Dauer für die Umsetzung benötigt.

## Verkehr

Das Projekt setzt auf die Einheitlichkeit im Ortskern und schlägt hierfür die Erweiterung der Begegnungszone auf den gesamten Ortskernperimeter vor (z.B. auf dem Dornachweg bis zum Finkelerweg oder auf der Hauptstrasse bis zum Anschluss Domstrasse). Damit kann einerseits ein einheitliches Tempo- und Vortrittsregime erreicht werden, andererseits trägt das Entfernen von überflüssig werdenden Signalen zur Übersichtlichkeit bei.

Zur Reduktion des Durchgangsverkehr Richtung Hollenweg und Schlossgasse soll auf der Ermitagestrasse zwischen der Hauptstrasse und dem Andlauerweg ein Einbahnregime eingeführt werden. Damit kann rund die Hälfte des Verkehrs auf diesem Strassenabschnitt verbannt werden. Zudem kann der Platzbedarf für den motorisierten Verkehr auf der Ermitagestrasse reduziert werden und es bleibt mehr Spielraum für die Gestaltung übrig, z.B. den Bach.

Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs werden noch weitere Massnahmen genannt (Hollenweg Nord als Fuss- und Veloweg signalisieren oder unterster Teil der Schlossgasse mit Fahrverbot "Zubringsdienst gestattet"), ohne jedoch im Detail auf die Auswirkungen dieser Vorschläge einzugehen wie z.B. Mehrverkehr auf dem Finkelerweg. Für das Gesamtkonzept sind sie aber nicht zwingend und können allenfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Die Reduktion von öffentlichen Parkplätzen entlang der Strassen im Ortskern soll durch Erweiterungen der Parkieranlagen oder Öffnung der bestehenden Parkhäuser für die Allgemeinheit kompensiert werden. Für das lokale Gewerbe mag dies kurzfristig einschränkend wirken, längerfristig kann es aber eine Chance sein. Für die Velos sind dispers verteilte Parkplatzstandorte vorgesehen, was sich günstig auf die Erreichbarkeit der einzelnen Ziele im Dorfkern auswirkt.

Die Überlegungen zum Thema Verkehr wirken gut abgestimmt auf die freiräumlichen Ansätze und sind geprägt vom Willen genügend Spielräume für eine an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte, attraktive Zentrumsentwicklung freizuspielen. Sie stellen eine gute Grundlage dar, auf deren Basis aufgebaut und weiterentwickelt werden kann.

## Denkmalverträglichkeit

Das Projekt setzt konsequent auf die Herausarbeitung des gegensätzlichen Charakters zwischen dem herrschaftlich-repräsentativen Dombezirk und dem an den täglichen Bedürfnissen gewachsenen, vom einst rein bäuerlichen alten Ortsteil zum Ortszentrum mit Wohn- und Gewerbenutzung weiterentwickelten Bezirkshauptort. Der dicht bebaute Dorfteil östlich der Hauptstrasse und das lange Zeit lockerer bebaute, heute stark von Neubauten nach 1950 geprägte neue Zentrum werden durch die Offenlegung und die Spürbarmachung der beiden Bachläufe zusammengebunden und die Grundanlage als Bachzeilendorf an zwei Läufen wird wieder erlebbar gemacht. Die erst ab dem 20. Jahrhundert aufgeweitete und begradigte Hauptstrasse wird dabei an den beiden Querungspunkten mit den Bachläufen optisch unterbrochen und in ihrer heutigen Dominanz relativiert. Insgesamt wird so das sukzessive historische Wachstum der Siedlung mit all ihren Beiträgen aus verschiedenen Zeiten bis heute ablesbar.

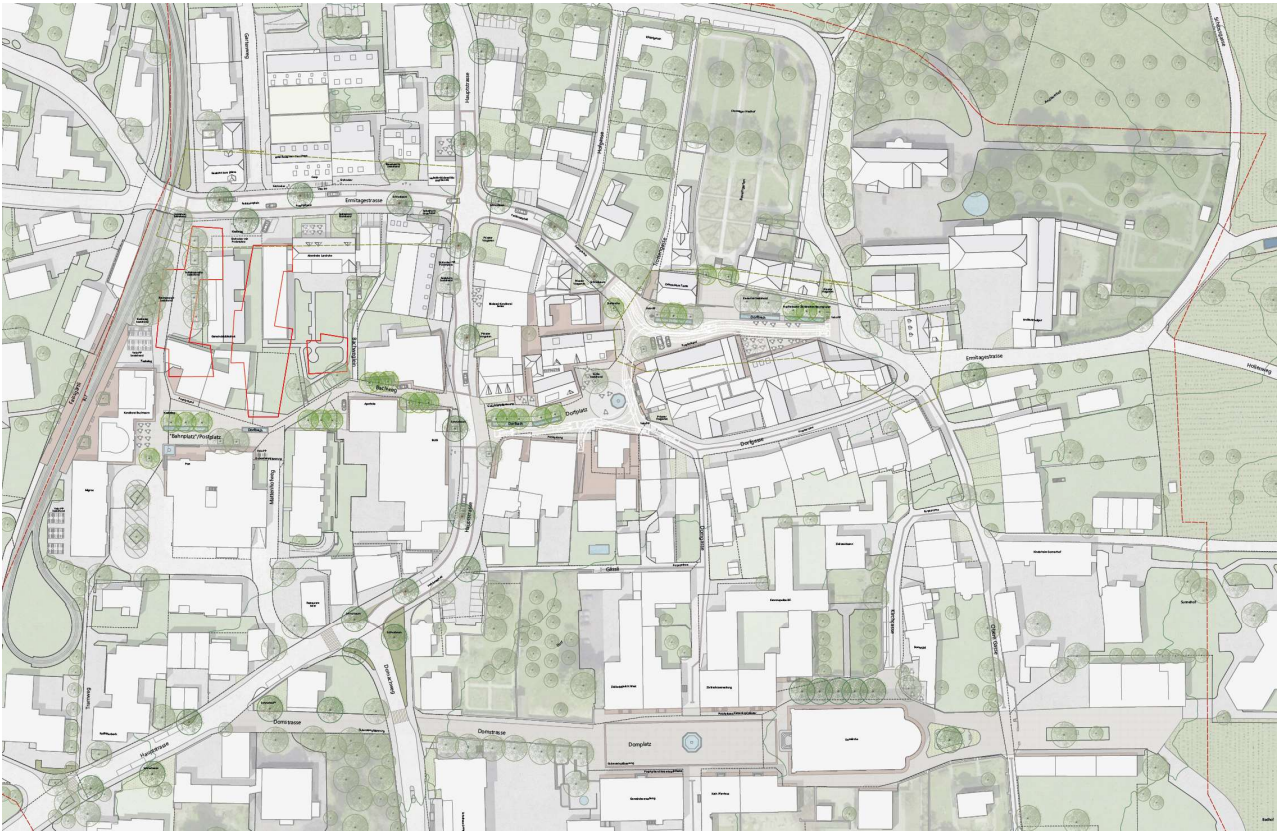
Bei der Wahl der Beläge sind die weitgehende Wackersteinpflasterung des Domplatzes, respektive allenfalls gebundene Chaussierungsteile denkmalpflegerisch möglich, wenn auch nicht zwingend. Abzustellen wäre hier auf historische Quellen. Mit dem Vorschlag der Wildpflasterung in den Strassen und Gassen und der Belegung der Platzräume mit grossflächigen Platten werden jedoch Elemente vorgeschlagen, die in dieser Region untypisch sind. Wildpflasterungen sind hierzulande unbekannt, grossflächige Plattenbeläge säumten ab dem 19. Jh. an Stelle späterer Trottoirs urbane Einkaufsstrassen und wirken in dörflichem Umfeld fremd.

Die Durchgrünung mit Grossbäumen muss bezüglich der generellen Gebäudekonservierung und der optischen Erlebbarkeit von hervorgehobenen Baudenkmalern noch einmal überprüft werden. Auf dem Domplatz sind Bäume undenkbar.

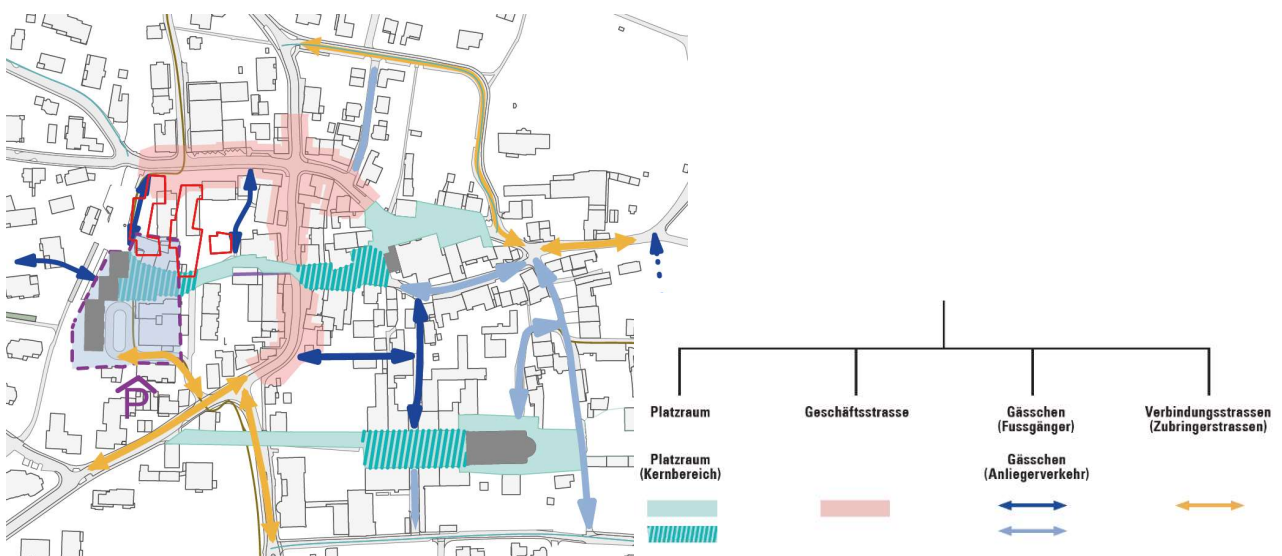
Insgesamt ist das Projekt entwicklungsfähig und die Etappierbarkeit aufgezeigt.

## Beitrag des Teams B: «mollis motus»

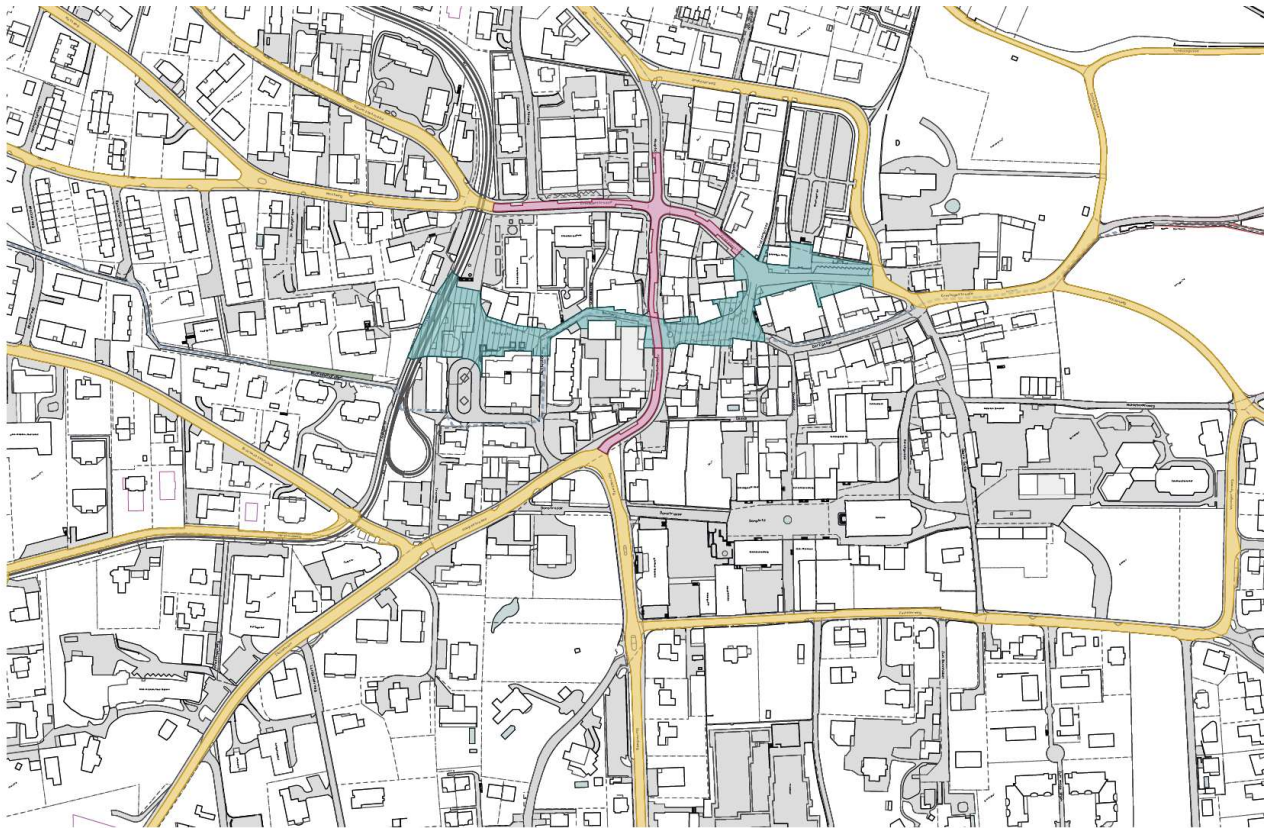
Verfasserteam SKK Landschaftsarchitekten (Wettingen)  
TEAMverkehr.zug AG (Cham)



Übersichtsplan



Konzept der Charakterräume



**Legende**

- Platzbereich - Fokus Zufussgehende, Flanieren
- Geschäftsstrasse - Fokus Rücksichtnahme
- Verbindungsstrasse - Verträglicher MIV
- Fussgängerzone

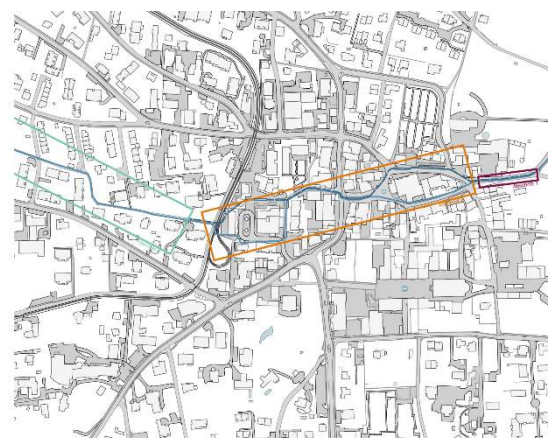
**Verkehrskonzept**



**Legende**

- Ring 1 - Parkierung Langzeit (< 1 Tag)
- Ring 2 - Parkierung Kurzzeit (< 1 Stunden)
- Ring 3 - Parkierung inoffiziell (Kundschaft, Umschlag)
- Parkierung in ESH bestehend
- Parkplatz bestehend
- einzelne Parkfelder auf Strasse bestehend
- einzelne Parkfelder auf Strasse neue Anordnung
- Parkierung in ESH erweitern
- informelle Parkfelder neu (Kundschaft, Umschlag)
- neue öffentliche Veloabstellplätze vorsehen
- Attraktivität best. Veloabstellplätze verbessern

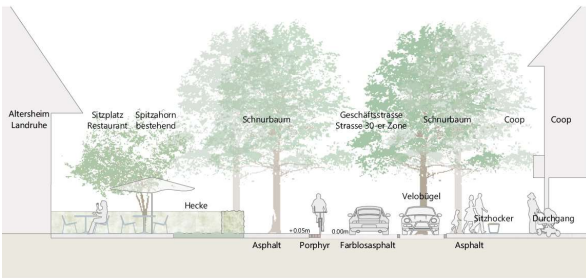
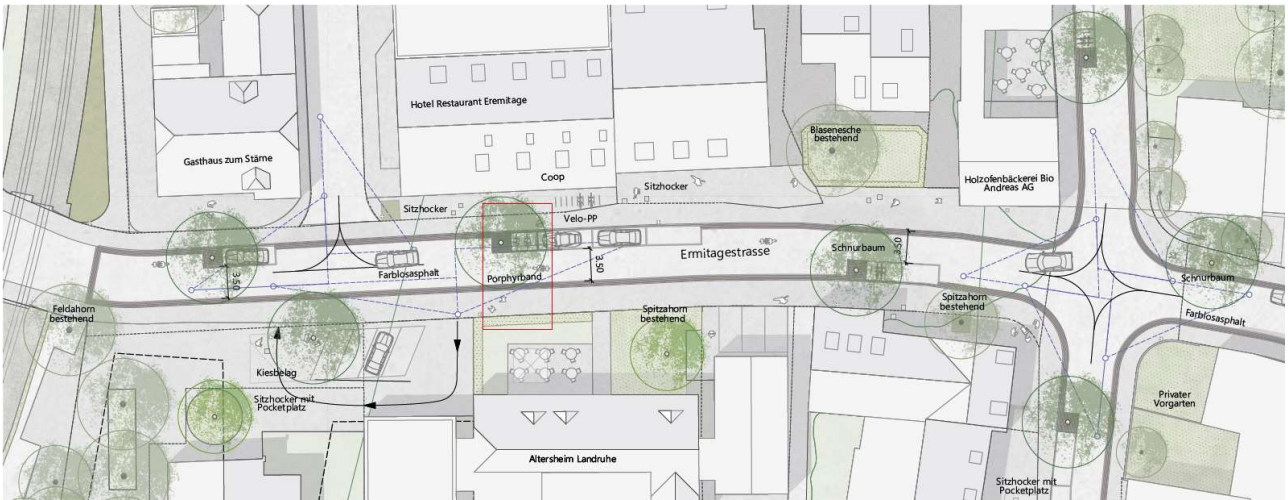
**Parkierungskonzept**



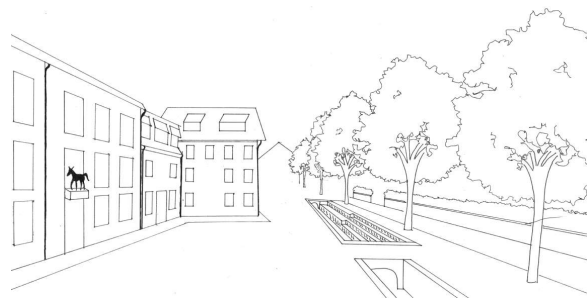
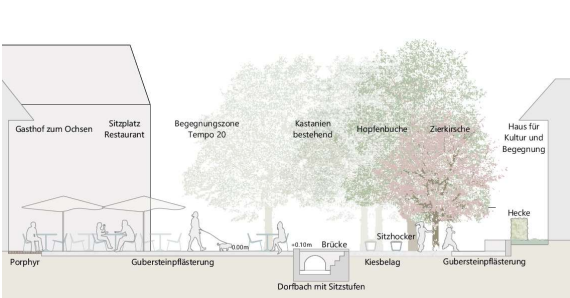
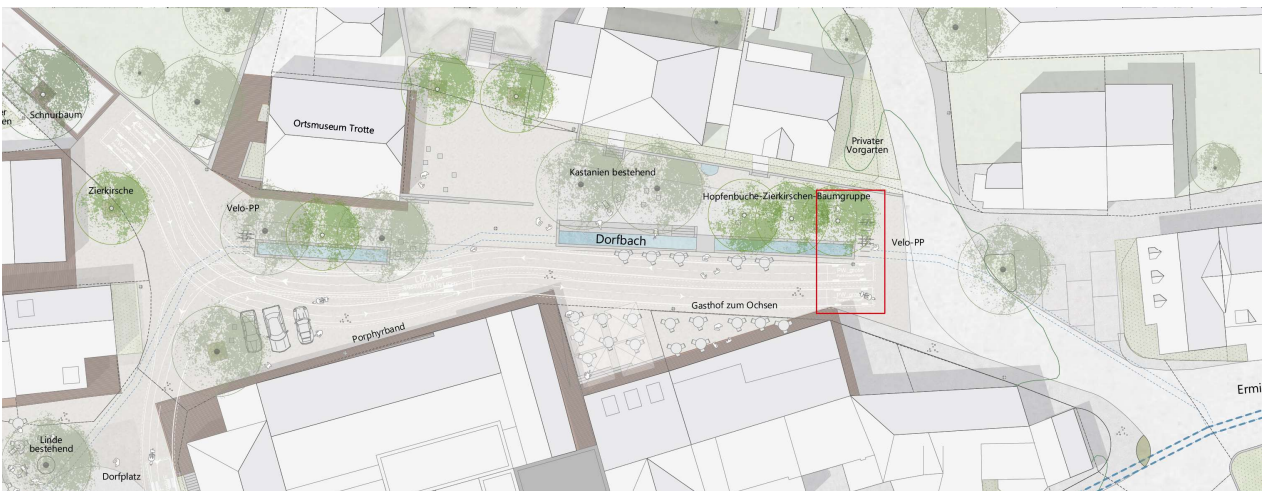
**Legende**

- Abschnitt 1
- Abschnitt 2
- Abschnitt 3

**Bach**



Ermitagestrasse im Neuen Zentrum



Ermitagestrasse im Historischen Ortskern

## Beschrieb und Würdigung des Beurteilungsgremiums zum Beitrag des Teams B

### Freiraum

Aus dem Verständnis, dass die heutige Gestaltung und die Verkehrsführung dem historischen Ortskern von Arlesheim nicht gerecht werden, definieren die Verfasser vier „Charakterräume“; den Platzraum, die Geschäftsstrasse, die Gasse und die Verbindungsstrasse. Auf dieser Basis wird der Ortskern neu geordnet. Ein „Gestaltungskanon“, der insbesondere die Materialisierung definiert und vereinheitlicht, stellt den übergeordneten Zusammenhang sicher.

Der Dorf- und Postplatz sowie der Domplatz sollen als Platzräume gestärkt werden. Ein Belagsteppich aus Gubersteinen prägt die Plätze. Als Reminiszenz an die Gestaltung der letzten 30 Jahre wird der bestehende Porphyr in Form von „Einsprenkelungen“ eingebaut, die in den Darstellungen und den Referenzbildern etwas modisch daherkommen. Die Gebäude an den Platzräumen werden über „Pflasterbänder“, die entlang der Fassaden geführt werden, zusätzlich akzentuiert. Dazu gibt es aber weder eine Herleitung noch eine einheitliche Anwendung, was einige Fragen aufwirft.

Mit dem Verständnis um die historische Bedeutung des Dorfbachs wird er im Bereich der Plätze geöffnet. In Kombination mit den baumbestandenen, chaussierten Plätzen entstehen Ruhe- und Aufenthaltsinseln im sonst fließenden Raum. Die Öffnung des Dorfbachs wird durchaus begrüsst, doch den wenigen und teils sehr kurzen Abschnitten fehlt es an Kraft, sie wirken aufgesetzt und wenig selbstverständlich. Der Vorschlag zu den Bäumen überzeugt aus räumlicher und ökologischer Sicht nicht.

Einheitlich gestaltete Trottoirs aus Gubersteinen, Rinnen aus Porphyrsteinen sowie eine Fahrbahn aus farblosem Asphalt prägen die Geschäftsstrassen. Locker gestreute Schnurbäume strukturieren den Strassenraum. Daran angelagert sind Auto- und Veloabstellplätze. Die Vorstellung, dass der Strassenraum dadurch in einen „platzartigen Freiraum“ überführt wird, teilt die Jury nicht. Der vorgeschlagene Asphalt mit farblosem Bitumen hat zwei Nachteile. Einerseits wirkt der Belag durch den Reifenabrieb bereits nach kurzer Zeit verschmutzt und andererseits führen Reparaturen am Belag, durch die Farbunterschiede von alt und neu, zu einem unschönen Patchwork. Zudem sind die für die Reparaturen benötigten Kleinmengen sehr teuer, da zur Herstellung das Mischwerk vorgängig gereinigt werden muss. In diesem Zusammenhang wird die Materialwahl als nicht praktikabel beurteilt.

Die Gassen werden von Fassade zu Fassade in Asphalt und einer mittig verlaufenden Entwässerungsrinne aus Porphyrsteinen ausgeführt. Die Schlichtheit sowie die Materialverwandtschaft zu den anderen Räumen werden als adäquater Ansatz erachtet.

Im Rahmen einer umfangreichen und sorgfältigen Analyse werden alle relevanten Themen behandelt und in Form von klaren Zielformulierungen festgehalten. Bei der Umsetzung des Konzeptes fehlt es aber leider an Stringenz und Selbstverständlichkeit. Nichtsdestotrotz hat das Projekt einen wichtigen Beitrag zur Diskussion geleistet.

### Verkehr

Das Projekt unterscheidet zwischen Geschäftsstrassen und Platzräumen, welche sich neben der Gestaltung auch im Geschwindigkeitsregime unterscheiden: so sollen die Geschäftsstrassen aus der Begegnungszone neu in die Tempo 30-Zone überführt werden. Damit wird gerade an der Hauptstrasse mit den beidseitigen Geschäften ein Vorteil der Fussgänger aufgegeben: der Fussgängervortritt. Die übrigen Strassen und Gassen verbleiben in der Begegnungszone, während der Domplatz, der Dorfplatz und der Postplatz zu Fussgängerzonen umgewandelt werden. Anstelle von verkehrstechnischen "Eingangstoren" soll das Zentrum mittels Strassenraumgestaltung der verschiedenen Charakterräume erkennbar gemacht werden.

Die Planer sind der Ansicht, dass der Transitverkehr heute in einem verträglichen Rahmen liegt und verzichten bewusst auf Massnahmen wie Einbahnstrassen oder Umfahrungen, nicht zuletzt auch wegen den negativen Folgen wie Verlagerung des Verkehrs oder höhere Geschwindigkeiten. Die neu auf der Fahrbahn horizontal versetzt angeordneten Parkplätze sollen zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstand beitragen. Durch die verbleibende

Durchfahrtsbreite können zwei Fahrzeuge jedoch nicht mehr kreuzen. Dies dürfte dazu führen, dass während den Hauptverkehrsspitzen entweder ein unangenehmer Stopp-and-Go-Verkehr entsteht oder dass die Zufussgehenden im überfahrbaren Seitenbereich zusätzlich tangiert werden.

Die Anzahl der oberirdischen Parkplätze im Zentrum soll reduziert werden. Die Besucher werden mit entsprechenden Wegweisern zu den bestehenden Parkhäusern und Parkplätzen geleitet. Dadurch sollen diese besser ausgelastet werden. Entlang der Hauptstrasse und Ermitagestrasse Nord soll ein Kurzzeit-Parkieren (< 1h) eingeführt werden, während insbesondere auf dem historischen Teil der Ermitagestrasse ein informelles Parkieren von max. 15 min vorgeschlagen wird. Dort sollen die Parkplätze signalisiert, nicht aber markiert werden, was zum Zuparkieren eines Raumes oder zum Parkieren an unübersichtlichen Stellen führen kann. Ob und wo sich dieses System in der Praxis schon bewährt, lassen die Verfasser offen.

Zusätzlich zu den vorhandenen Veloparkplätzen sehen die Planer an zahlreichen Standorten möglichst nahe an den einzelnen Zielen zusätzliche Veloabstellanlagen.

Insgesamt wurde die Verkehrssituation gut erfasst und beurteilt. Mit der Herausnahme einzelner Geschäftsstrassen aus der Begegnungszone wird aber der lebendige Ortskern durch Strassen, auf welchen der motorisierte Individualverkehr vortrittsberechtigt ist, zerschnitten und somit für den Fussverkehr weniger attraktiv. Es bestehen Bedenken, dass ein unterschiedliches Parkbewirtschaftungssystem im Ortskern eher für Verwirrung sorgen wird.

### **Denkmalverträglichkeit**

Das Projekt setzt auf Wiedersichtbarmachung des Dorfbaches, geht aber von einer nicht ganz korrekten historischen Quelle bezüglich des Verlaufs aus (nur ein gewundener Arm), was man dem Projekt nicht zum Vorwurf machen kann und korrigierbar wäre. Die Anlage als Bachzeilendorf an zwei Armen kann so aber nicht sichtbar gemacht werden. Die insgesamt wenigen freiliegenden Abschnitte lassen den Verlauf des Baches nur bedingt nachvollziehen und setzen dabei das grundsätzlich zu begrüssende Gesamtziel zu wenig konsequent um.

Die Abkehr vom ortsfremden Porphyrstein und deren Ersatz durch den grauen Guberstein in Reihenpflasterung ist denkmalpflegerisch grundsätzlich zu begrüssen. Ebenso die konsequente Fussgängerführung von der Tramstation über den Postplatz zu Dorfplatz und oberem Teil der Ermitagestrasse. Ökonomisch und ökologisch macht die Weiterverwendung der vorhandenen Porphyrsteine Sinn; die vorgeschlagene Einfassung der Gebäude mit Porphyrbändern, die Einstreuerung in die Gubersteinpflasterung und die mit Beispielbildern vorgeschlagene geometrische Betonung von Platzräumen wirken jedoch akademisch und werden der Anspruchslosigkeit einer dörflichen Bebauung nicht unbedingt gerecht. Dies insbesondere an einem Ort wie Arlesheim, das stark geprägt ist von der Bipolarität der dörflichen, an pragmatischen Bedürfnissen orientierten Bachzeilenbebauung und der aristokratisch abgehobenen Repräsentativität des städtebaulich herausragenden Dombezirks.

Die zusätzliche Durchgrünung des historischen Ortskerns ist massvoll, die von Bäumen gesäumte Nordseite des Doms ist konservatorisch in Frage zu stellen.

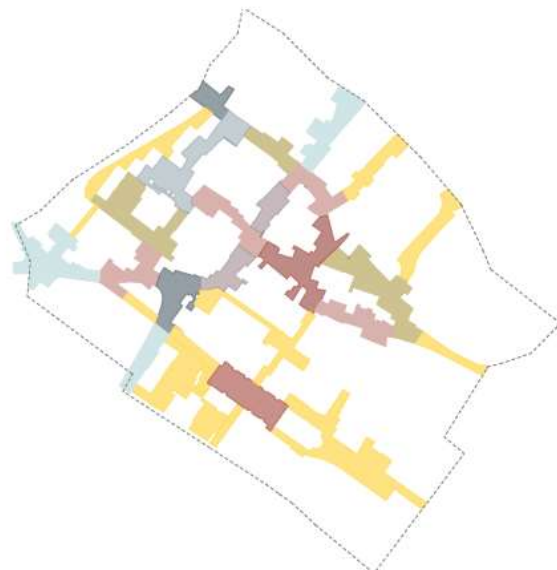
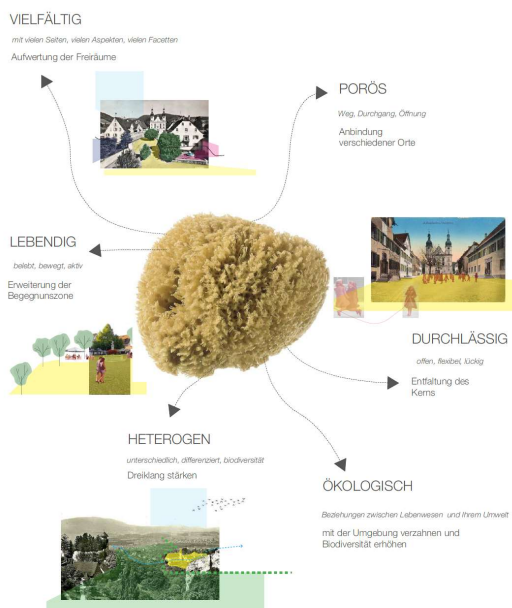
Insgesamt ist das Projekt positiv in der Zielsetzung, die aber in den vorgeschlagenen Massnahmen zu wenig konsequent zum Ausdruck kommt.

## Beitrag des Teams C: «Der Schwamm»

**Verfasserteam** METTLER Landschaftsarchitektur AG (Gossau/Berlin)  
B+S AG (Zürich)  
conceptlicht at (A-Mils)



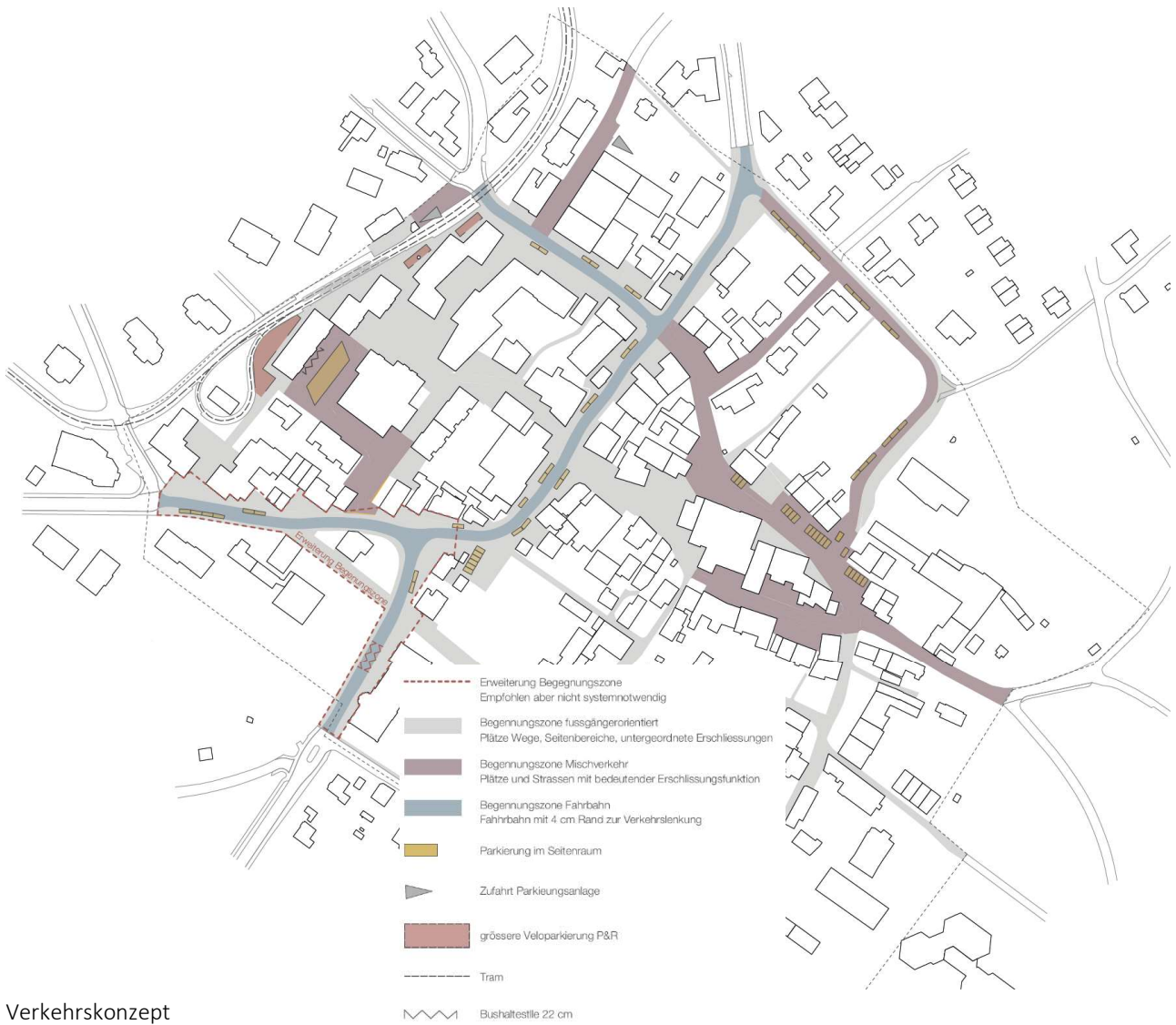
Übersichtsplan



Konzept

Patchwork





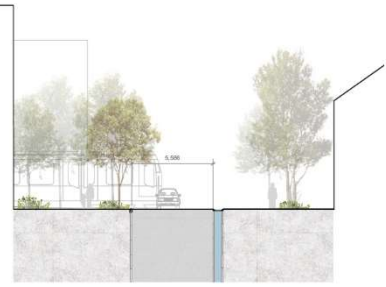
Verkehrskonzept



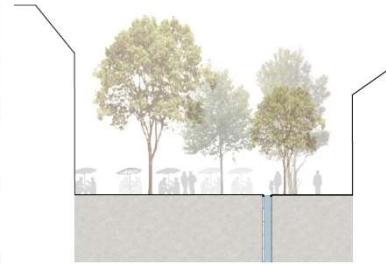
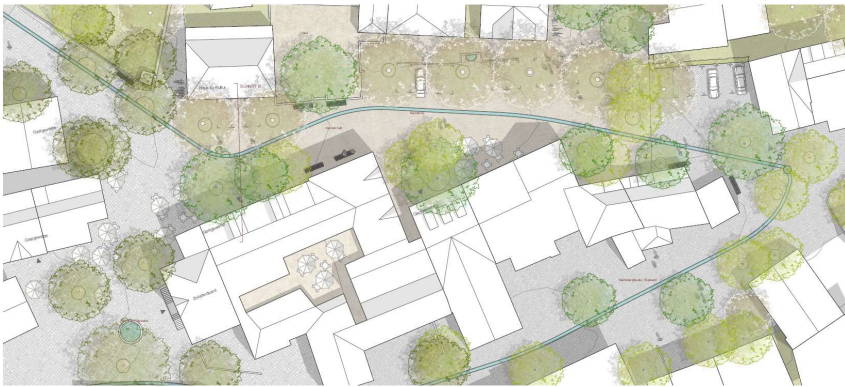
Materialkonzept



Baumkonzept



Ermitagestrasse im Neuen Zentrum



Ermitagestrasse im Historischen Ortskern

## Beschrieb und Würdigung des Beurteilungsgremiums zum Beitrag des Teams C

### Freiraum

Aus der Analyse der Siedlungsstruktur resultiert die Erkenntnis, dass der Ortskern bereits heute aus einer Vielzahl von stimmungsvollen und miteinander verknüpften Freiräumen, wie Plätze, Gassen und Strassen besteht. Das netzartige Freiraumsystem wird von den Verfassern mit einem „Schwamm“ verglichen und zum eigentlichen Leitgedanken des Konzeptes deklariert. Gestalterische, funktionale und ökologische Themen werden darin eingebettet.

Eine spezifische Qualität des Schwamms ist die Aufnahme und Abgabe von Wasser. Dies wird insbesondere durch das Anlegen von neuen Grünflächen und die Pflanzung von vielen neuen Bäumen gewährleistet. Dabei werden vorwiegend einheimische Arten aber auch einige klimafeste Zukunftsbäume verwendet, die in thematischen Gruppen, wie zum Beispiel Bäume mit gefiederten Blättern, etc. angeordnet sind. Durch Verschattung und Verdunstung leisten die Grossbäume einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des lokalen Klimas. Zudem sollen Kletterpflanzen und Spontanvegetation den Ortskern prägen.

Ein weiterer Aspekt des Schwamms, die zusammenhängende Kammerstruktur, wird in Form von unterschiedlich verlegten oder unterschiedlich materialisierten Pflasterungen und Belägen umgesetzt. Die Einteilung bezieht sich auf die bestehende Siedlungsstruktur und führt zu einem vielfältigen Teppich. Dies ist als klares Bekenntnis zur Vielfalt und Kleinteiligkeit aber auch als Versuch, der Linearität des motorisierten Verkehrs entgegenzuwirken und somit den Fussgänger zu stärken, zu sehen.

Der ursprüngliche Verlauf des Dorfbachs wird in Form von zwei Rinnen oberflächlich auf stimmungsvolle Weise wieder sichtbar und erlebbar gemacht. Das sanft plätschernde Wasser steigert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern leistet auch einen weiteren Beitrag an das Mikroklima. Die Überfahrbarkeit der Rinne durch Fahrradfahrer wird aber als kritisch beurteilt.

Das Projekt überzeugt durch einen ganzheitlichen Entwurfsansatz, in dem nicht nur gestalterische, sondern auch ökologische und klimatische Themen behandelt sind. Auf dieser Basis ist es dem Team gelungen ein äusserst stimmungsvolles und robustes Gesamtbild zu kreieren.

### Verkehr

Das Projekt baut sehr bewusst auf dem bestehenden Strassennetz auf. Anpassungen werden nur wo nötig vorgenommen. Die Fahrbahn auf der Hauptstrasse, der Ermitagestrasse Nord sowie auf dem Dornachweg soll auf 5.60 m reduziert werden, so dass langsamer gefahren wird und gleichzeitig mehr Raum für die Fussgänger entsteht.

Zur Vereinheitlichung des Temporegimes soll die Begegnungszone auf der Hauptstrasse von der Brachmattstrasse bis zum Dornachweg, auf dem Dornachweg vom Finkelerweg bis zur Hauptstrasse sowie auch der Andlauerweg in die Zone miteinbezogen erweitert werden. Die Reduktion der Fahrbahnbreite soll zudem der Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes dienen. Davon betroffen ist insbesondere die Hauptstrasse. Die Ermitagestrasse, vor allem der historische Teil, profitiert davon kaum.

Die Anzahl der oberirdischen Parkplätze wird um einige Plätze reduziert. Diese sollen in Einstellhallen kompensiert werden. Die übrigbleibenden, oberirdischen Parkplätze werden dafür betrieblich einfacher zu befahrenen Zweiergruppen zusammengefasst. Handlungsbedarf sehen die Planer bei den Veloabstellplätze der Tramhaltestelle Arlesheim Dorf, welche bedarfsgerecht erweitert werden sollen. Im Ortskern sollen dezentrale Standorte bei den einzelnen Geschäften gefördert werden.

Das Projekt macht bezüglich Verkehr keine Experimente und legt dar, wie der heutige Ortskern mit punktuellen Massnahmen optimiert werden kann.

## Denkmalverträglichkeit

Das Projekt fokussiert schwergewichtig auf den ökologischen Aspekt und versucht den Grünraumbereich Ermitage über den Ortskern und die durchgrüneten Wohngebiete bis zur Birs hin zu verknüpfen, was auf den ersten Blick sehr reizvoll erscheint.

Die konsequente Freilegung der Bachläufe macht den historischen Ortskern als gabelförmiges Bachzeilendorf wieder sicht- und erlebbar, aber nur ab dem Ort der Gabelung des Bachlaufs. Die Herkunft des Wassers bleibt im Unklaren.

Die Aufteilung der Strassen-, Gassen- und Platzräume mit bebauungsadäquaten Belägen von Asphaltierung, Wackerstein- und Würfelpflasterung sowie stabilisierter Chaussierung ist zusammen mit der Bachfreilegung denkmalpflegerisch nachvollziehbar und grundsätzlich zu begrüssen. Ob eine stabilisierte Chaussierung den heutigen Anforderungen zu genügen vermag, ist allerdings zu hinterfragen.

Die Durchgrünung des ganzen Perimeters mit rund 90 (!) grosskronigen Bäumen und die Begrünung zahlreicher Hauswände ist hingegen weder in strukturell/optischer noch bautechnologischer Hinsicht denkmalverträglich. Für historische Ortsbilder sind einzelne Solitäräume bei stattlicheren Gehöften und rückseitig an die unbebaute Umgebung angrenzende Nutzbaumgärten typisch, in städtischen Bereichen kommen sie so gut wie gar nicht vor (Vgl. in Basel die einzigartige, historisch belegte Baumbepflanzung des Petersplatzes und der namensgebende Solitärbaum am Eingang der Bäumleingasse). Fassadenbewuchs ist eine Erscheinung der jüngsten Zeit. Beides, vor allem aber die Bäume verstellen den Blick auf die Baudenkmäler, die meist explizit als Blickfang auf Distanz angelegt sind, in vorderster Linie der Domplatz. Bautechnologisch ist Fassadenbewuchs mit selbsthaftenden Gewächsen, wie den vorgeschlagenen Efeu und Waldreben absolut abzulehnen, da die Haftwurzeln in die Oberfläche eindringen und historische wie moderne Putze in kurzer Zeit zerstören. Grosskronige Bäume können vor allem historische Gebäude durch ihr Wurzelwerk beschädigen und führen durch die Verschattung zu Algen- und Moosbildung an Fassaden und Dächern.

Das Projekt erfüllt gesamthaft gesehen die denkmalpflegerischen Anforderungen nicht.