

Strassenlinienplan Ortskern

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Oliver Tschudin
Sarina Hächler(-Hablützel)
Gemeinde Arlesheim:
Moritz Salzmänn
Katrín Bartels

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Zielsetzung	5
3	Gesetzliche Grundlagen	5
4	Räumliche Umsetzung und Interessenabwägung	6
5	Kantonale Vorprüfung	9
6	Information und Mitwirkung	9
7	Beschlussfassungs- und Auflageverfahren	10
8	Inkrafttreten	10

1 Ausgangslage

Quartierplan Ortskern

Aktuell wird der Quartierplan Ortskern in einen Teilzonenplan Siedlung Ortskern überführt. Der bestehende Quartierplan wird innerhalb des Perimeters des neuen Teilzonenplanes aufgehoben. Im aktuell rechtskräftigen Quartierplan Ortskern sind Baulinien, Strassenlinien und variable Baufluchten festgelegt. In § 3 Quartierplanreglement heisst es dazu: «Die im Quartierplan festgelegten Bau- und Strassenlinien sind verbindlich. Bauten und Bauteile dürfen nicht über sie vorragen, selbst wenn der Quartierplan variable Baufluchten vorsieht.»

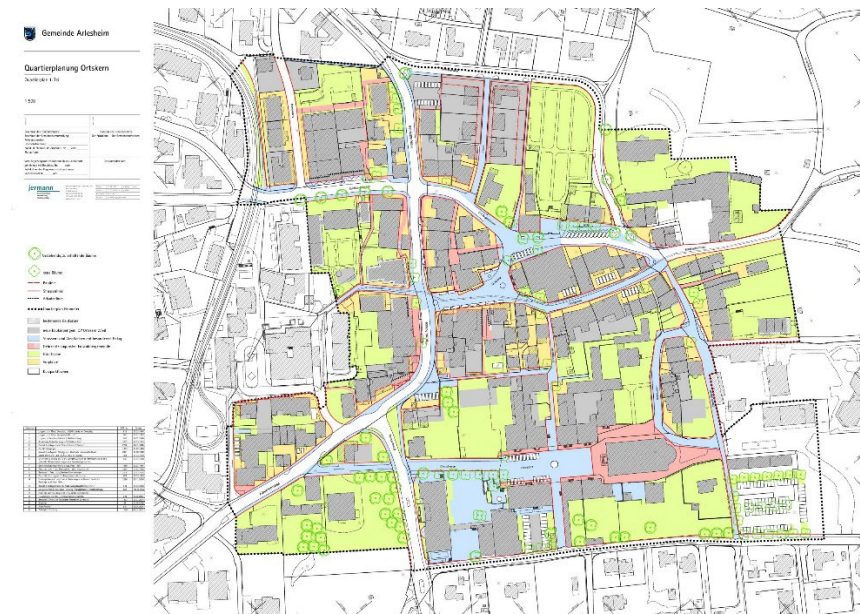


Abb. 1: Quartierplan Ortskern 1. Teil, Strassenlinien in Rot



Abb. 2: Quartierplan Ortskern 2. Teil, Baufelder mit variablen Baufluchten

2 Zielsetzung

Mit der Überführung des Quartierplan Ortskern in den neuen Teilzonenplan werden sämtliche Bau- und Strassenlinien aufgehoben, da diese nicht in einem unabhängigen Bau- und Strassenlinienplan geführt wurden, sondern mit dem QP Ortskern verknüpft sind. Um den Strassenraum weiterhin zu sichern, wird parallel zum Teilzonenplan Siedlung Ortskern ein Strassenlinienplan erarbeitet. Die Bearbeitungssperimeter der beiden Planwerke sind nicht identisch, wurden aber aufeinander abgestimmt. Der Strassenlinienplan Ortskern wird der Gemeindeversammlung gleichzeitig mit den Teilzonenvorschriften Siedlung Ortskern vorgelegt. Er tritt nur zusammen mit den Teilzonenvorschriften Siedlung Ortskern in Kraft.

3 Gesetzliche Grundlagen

Bau- und Strassenlinienpläne
Strassennetzplan

Bau- und Strassenlinienpläne konkretisieren gemäss § 35 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG, SGS 400) die im kommunalen Strassennetzplan vorgesehenen Verkehrsflächen, legen die Feinerschliessung für neue Überbauungen fest und bestimmen im weiteren den Abstand, den die Bauten von den Verkehrsflächen einzuhalten haben. Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen über den Erlass der Zonenvorschriften. Dementsprechend müssen Bau- und Strassenlinienpläne von der Gemeindeversammlung beschlossen werden. Einzig Bau- und Strassenlinienpläne, die sich auf einen kommunalen Strassennetzplan abstützen, können vom Gemeinderat erlassen werden. Dies ist in der vorliegenden Planung nur teilweise der Fall.

Der bestehende Strassennetzplan Siedlung (SRS 7.2.4-1) der Gemeinde Arlesheim hat rechtsverbindliche Planinhalte, welche mit dem vorliegenden Strassenlinienplan (SLP) umgesetzt werden. Darüber hinaus enthält der Strassennetzplan orientierende Planinhalte. Er ist in jedem Fall behördenverbindlich, was bedeutet, dass Gemeinderat und Verwaltung dazu angehalten sind, beschlossene Strassennetzpläne zeitgerecht in Bau- und Strassenlinienpläne (BSP) zu überführen. Der Strassennetzplan stammt aus dem Jahr 2002. Grundsätzlich können Strassenlinien für öffentliche Strassen in einem Strassenlinienplan festgelegt werden, die noch nicht im Strassennetzplan festgesetzt sind. In diesem Fall kann nicht der Gemeinderat gemäss § 35 Abs. 3 RBG den SLP erlassen, sondern das Verfahren richtet sich dann gemäss § 35 Abs. 2 RBG vollständig nach den Bestimmungen über den Erlass der Zonenvorschriften (gem. § 31 RBG). Daher wird der SLP der Gemeindeversammlung zum separaten Beschluss vorgelegt.

Strassennetzpläne werden durch den Kanton periodisch auf Aktualität geprüft. Meistens erfolgt diese Prüfung im Rahmen von Planungsrevisionen, wie dies vorliegend der Fall ist. Bei zu grossen Abweichungen zwischen Strassennetzplan und Strassenlinienplänen, kann der Kanton eine Anpassung des Strassennetzplans innert einer bestimmten Frist verlangen. Der Gemeinderat plant die Revision oder Nachführung des Strassennetzplans betreffend den Ortskern im Nachgang zur Teilzonenplanung Ortskern umgehend anzugehen.

Strassenlinien

Strassenlinien begrenzen gemäss § 98 Abs. 1 RBG das Gebiet der bestehenden oder projektierten öffentlichen Strassen, Wege, Plätze und Parkierungsflächen. Der Bereich zwischen den Strassenlinien wird dementsprechend vom Gemeinwesen für die Erstellung der Strassen, Wege, Plätze und Parkierungsflächen benötigt. Strassenbauprojekte innerhalb der

Strassenlinien müssen nicht aufgelegt werden. Im vorliegenden SLP sind keine konkreten Zuordnungen wie z. B. öffentliche Parkierung festgehalten.

Baulinien

Baulinien begrenzen gemäss § 96 Abs. 1 RBG die Bebauung und dienen insbesondere der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen sowie der baulichen Gestaltung. Wo keine Baulinien bestehen, gelten gemäss § 95 Abs. 1 RBG folgende Minimalabstände für Bauten: 4 m von der Strassenlinie, jedoch mindestens 7 m von der Strassenachse an Gemeindestrassen und Privatstrassen, die dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind oder später von der Gemeinde übernommen werden sollen. Im vorliegenden SLP wurde komplett auf die Einführung neuer Baulinien verzichtet. Die Schutzstati übersteuern die jeweiligen Zonenzuordnungen, somit sind die Masse und Abstände bereits durch die Gebäudegrundrisse gegeben. Ausgenommen sind einige wenige Liegenschaften in der Zentrumszone. Dort gelten die erwähnten gesetzlichen Mindestabstände (vgl. Kap. 4).

Private Parkierungsflächen

Der vorliegende Strassenlinienplan regelt die Strassenführung und -anlagen auf öffentlichem Grund sowie die Strassenführung auf bestimmten Privatstrassen und -wegen. Der Strassenlinienplan hat keinen Einfluss auf private Parkierungsflächen. Eine Ausnahme bilden die im Teilzonenplan bzw. -reglement bezeichneten Vorplatzbereiche sowie rückwärtige Frei- und Gartenräume. Die Bestimmungen sehen vor, dass bestehende Parkierungsflächen in den Vorplatzbereichen und den rückwärtigen Frei- und Gartenräumen zugelassen sind. Neue Parkierungsflächen hingegen werden im Rahmen des Baugesuchtsverfahrens nach §§ 15 Abs. 2 und 16 Abs. 2 Teilzonenreglement Siedlung Ortskern (TZR, SRS 7.2.1-4.1) abgelehnt.

4 Räumliche Umsetzung und Interessenabwägung

Grundsätzliche Praxis der Strassenlinienführung

Mit dem vorliegenden Strassenlinienplan im Perimeter Ortskern wird vorrangig das Ziel verfolgt, eine einheitliche Abgrenzung der Grundnutzungen herzustellen. Dabei soll insbesondere der Strassenraum als solcher erhalten bleiben und nicht durch anderweitige Nutzungsarten überlagert werden (im Gegensatz zum bisherigen Quartierplan Ortskern). Wie auf dem übrigen Gemeindegebiet, soll diese Abgrenzung auf Parzellengrenzen vorgenommen werden, die Strassenlinien verlaufen also parzellenscharf. Jedoch sind dort, wo übergeordnete Interessen geltend gemacht werden müssen, Abweichungen möglich. Diese und weitere Situationen sind im Folgenden dargestellt.

Verzicht auf Festlegung von Baulinien

Im Ortskern werden mit dem vorliegenden Planungsinstrument nur Strassenlinien festgelegt. Auf die Festlegung von Baulinien wird verzichtet. Bei den kommunal geschützten Bauten sind keine Ersatzneubauten zulässig. Bei den erhaltenswerten Bauten und bei den Bauten mit Situationswert gelten für allfällige Ersatzneubauten die heutigen Gebäudeabmessungen und Situierung. Zwischen diesen mit einer Schutzkategorie belegten Bauten und der Strasse werden im Teilzonenplan Vorplatzbereiche festgelegt. Das Teilzonenreglement regelt in § 16, dass Vorplatzbereiche von Bauten aller Art freizuhalten sind und dementsprechend nicht überbaut werden dürfen. Für die übrigen Bauten, die keiner Schutzkategorie zugewiesen sind, gelten die Mindestabstände gemäss § 95 Abs. 1 RBG gegenüber Gemeindestrassen. Eine Festlegung von Baulinien erübrigt sich daher durch das Zusammenwirken von Teilzonenvorschriften Siedlung Ortskern und Strassenlinienplan Ortskern.

Strassenlinien	<p>Im Strassenlinienplan werden nur Strassenlinien festgelegt. Diese orientieren sich grundsätzlich an den heute rechtskräftigen Strassenlinien gemäss Quartierplan Ortskern und an den rechtsverbindlichen Inhalten des Strassennetzplanes. In der Regel werden Strassenlinien parzellenscharf (d.h. auf der Parzellengrenze) geführt. Es wird nur dort von dieser Praxis abgewichen, wo dies aufgrund „übergeordneter Interessen“, wie die Wahrung der Verkehrssicherheit oder weil der bauliche Zustand nichts anderes zulässt, erforderlich ist.</p> <p>Die Erarbeitung von Strassenlinienplänen kennt drei Praxen: Aufhebung, Anpassung und Setzung (Festlegung) der Linienführung. „Anpassung“ bedeutet, dass veraltete Strassenlinien z. B. aufgrund nie umgesetzter Verkehrsführungen bereinigt werden. Der Strassenlinienplan orientiert sich grundsätzlich an der Linienführung des QP Ortskern. Anpassungen oder Setzungen erfolgten insbesondere an den Grenzen zu den benachbarten Nutzungszonen. Gemäss kantonaler Vorschrift werden Nutzungszonen durch amtliche Linien, sei dies eine Parzellengrenze oder eine Strassenlinie, gegeneinander abgegrenzt. Weiter müssen Strassen immer durch eine beidseitige Linienführung als solche ausgeschieden werden. Aus diesem Grund mussten insbesondere im Grenzbereich des TZP neue Strassenlinien festgelegt werden. Bei Abweichungen von der parzellenscharfen Linienführung wurden die Strassenlinien entweder auf den gebauten Strassen- resp. Trottoirverlauf (z. B. Hauptstrasse) oder auf die Gebäudefluchten (z. B. Dorfplatz) gelegt. Auf diese Ausnahmen wird im Folgenden einzeln eingegangen.</p> <p>Entlang der Tramgeleise wird auf eine Festlegung von Strassenlinien verzichtet, da dort der gesetzliche Bahnabstand gilt. Dieser beträgt gemäss § 95 Abs. 1 RBG 10 m von der äussersten Geleiseachse. Es wurde zudem geprüft, dass überall die minimale Durchfahrtsbreite von 3 m für Rettungsfahrzeuge (resp. 4m im Kurvenbereich) eingehalten ist. An einigen wenigen Stellen müssen die Strassenlinien diesbezüglich angepasst werden.</p>
Öffentliche Parkplätze	<p>Innerhalb des Perimeters Quartierplan Ortskern finden sich drei öffentliche Parkanlagen: der Andlauer-Parkplatz (Parz. 1540), der Burri+Burri-Parkplatz (Parz. 92) und der Parkplatz hinter der Gemeindeverwaltung (Parz. 89). Bisher war der Burri+Burri-Parkplatz Teil des Strassenraumes, während die anderen Parkplätze der Zone ÖWA (öffentliche Werke und Anlagen) zugeteilt waren. Künftig sollen alle drei Parkplätze der Zone ÖWA mit Nutzungszweck „öffentliche Parkierungs- und Freifläche“ zugeteilt werden. Entsprechend fällt der Burri+Burri-Parkplatz aus dem Strassenraum. Mit der neuen Zonenzuteilung werden die Nutzungsmöglichkeiten im Vergleich zum Strassenraum ausgeweitet und lassen Handlungsspielräume für heute nicht absehbare Nutzungen, wie z. B. aufgrund des verändernden Mobilitätsverhaltens, offen.</p>
Sicherung der bestehenden öffentlichen Parkierungsflächen auf Privatgrund	<p>Entlang der Hauptstrasse (z. B. UBS) und der Ermitagestrasse (z. B. Coop) hielt man an den bestehenden Strassenlinien fest. Im Bereich der bestehenden öffentlichen Parkplätze schneiden diese z. T. private Grundstücke. Bereits im Quartierplan Ortskern sind diese Flächen als Parkflächen ausgeschieden worden. Diese sollen weiterhin für die Öffentlichkeit gesichert werden.</p>
Einseitige Strassenlinienfestlegung	<p>Aufgrund der geplanten Revision des Ortskern und der damit einhergehenden Ablösung des bisherigen Quartierplans Ortskern, werden auf bestimmten Abschnitten rechtskräftige</p>

Strassenlinien aufgehoben, welche ausserhalb des eigentlichen TZP-Bearbeitungsperimeters liegen. Im vorliegenden Strassenlinienplan werden diese nachgeführt. Zweiseitige Strassenlinien wurden insbesondere auf folgenden Strassen festgelegt: Andlauerweg, Ermitagestrasse, Finkelerweg, Mühlebodenweg und Obere Gasse.

Strassenlinienfestlegung beim Dom

Im Dombereich wird eine strenge Linienführung angewendet. Die Strassenlinien werden konsequent entlang den Gebäudefluchten der Domherrenhäuser und des Doms geführt, wobei die Eingangstreppe vom Strassenraum ausgenommen sind. Diese Festlegung verfolgt zwei Ziele: erstens den Erhalt der städtebaulichen Anordnung und des Zusammenspiels von Domplatz, Domherrenhäuser und Domkirche; zweitens die einheitliche Gestaltung des Dombereiches im Falle von Unterhaltsarbeiten (z. B. Ersatz der Kopfsteinpflaster). Die Eigentums- und Mitspracherechte der Anrainer bleiben in jedem Fall gewahrt.

Abstimmung auf bestehende Bau- und Strassenlinienpläne

Die jeweiligen Ausfallstrassen aus dem Dorfkern, d.h. Ermitagestrasse, Mühlebodenweg, Finkelerweg, Dornachweg, Hauptstrasse und Schäferrain, wurden fachlich geprüft und wo nötig auf die bestehenden Strassenlinienpläne abgestimmt bzw. an diese angeschlossen. Bestehende Lücken sollen geschlossen werden. Insbesondere geschah dies im Bereich des Tramübergangs Ermitagestrasse / Parzelle Nr. 205 mit Anschluss an den Mattweg.

Andlauerweg

Entlang des Andlauerwegs wurden verschiedene Bereinigungen vorgenommen. Einerseits galt es, die veraltete Linienführung einer nie umgesetzten Situation am gebauten Zustand zu begründen, andererseits bestehen in diesem Bereich des Strassenverlaufs Konflikte der Grundnutzungen: Da der Andlauerweg sowohl die Grenze zwischen dem Quartierplan Ortskern und der Regelbauzone W2 als auch zwischen dem Zonenplan Siedlung und dem Zonenplan Landschaft bildet, muss dieser gemäss Raumplanungsgesetz zwingend beidseits Strassenlinien führen. Eine ordentliche Nutzungsabgrenzung kann nur linienscharf auf einer amtlichen Strassenlinie oder Parzellengrenze erfolgen. Dazu musste der bestehende Bau- und Strassenlinienplan „Andlauerweg“, welcher auf der zum QP Ortskern gegenüberliegenden Strassenseite liegt, angepasst werden.

Parzellengrenze Nr. 208 / 213

Im Bereich der Liegenschaften mit Parzellennummern 208 und 213, entlang der Ermitagestrasse, wurden die Strassenlinien nicht parzellenscharf, sondern entlang der Gebäudefluchten geführt. Es besteht in diesem Trottoirbereich ein öffentliches Wegrecht sowie öffentliche Parkierungsmöglichkeiten für das unmittelbar ansässige Gewerbe (Coop, Apotheke etc.). Mit der Übernahme der bestehenden Strassenlinien in diesem Abschnitt bleiben die bisherigen öffentlichen Flächen garantiert.

Parzelle Nr. 203 / Gasthaus zum Störche

Bei der Liegenschaft Ermitagestrasse 1 (Parz. Nr. 203) handelt es sich um einen Gastronomiebetrieb mit Gartenwirtschaft. Mit der bisherigen Strassenlinienführung entlang der Gebäudeflucht stünde der öffentlichen Hand jederzeit das Recht zu, entlang dieses Abschnitts den Strassenraum auszuweiten. In der Konsequenz könnte die Gartenwirtschaft nicht in derselben Form weiterbetrieben werden. Aufgrund einer bestehenden, der Gartenwirtschaft vorgelagerten und durchgehenden Trottoirfläche, ist kein weiterer Strassenausbau erforderlich. Lediglich eine kleine Fläche des Trottoirs liegt auf der privaten Parzellenfläche und wird dem Strassenraum zugeordnet.

Aufnahme von Fusswegen in den Strassenraum

Eine Änderung, welche der Strassenlinienplan Ortskern mit sich bringt, ist die Aufnahme von Fusswegen in den öffentlichen Strassenraum. Diese sollen als bestehende Wegverbindungen erhalten bleiben und weiterhin zum städtebaulichen Arrangement des Ortskerns

mit ihrem identitätsstiftenden Charakter beitragen. Auf einigen Abschnitten verlaufen die Fusswege über privaten Grund. In den meisten Fällen bestehen gültige Wegrechte zugunsten der Öffentlichkeit. Es wurden nur jene Fusswege in den Strassenraum aufgenommen, welche als solche im oben erwähnten Strassennetzplan definiert wurden. Durch die Ausscheidung der Fusswege ist die Gemeinde verpflichtet, den Strassenunterhalt zu besorgen und etwa für Schäden aufzukommen. Betroffen sind folgende Wegverbindungen: Wegverbindung zwischen Kirchgasse und Dorfgasse, Bachweglein, Domgasse, Fussweg entlang Gleisbogen (Parz. Nrn. 190 und 200), Gässli, Tramweg, Trottengasse, Verbindungsweg Dorfplatz / Ermitagestrasse via Parz. Nr. 17, Wanderweg hinter Restaurant Adler und die Wegparzellen 200 und 2055.

Ebenfalls in den Strassenraum aufgenommen wurden die beiden gemeindeeigenen Wege (Zubringer von der Ermitagestrasse zur Parz. Nr. 4250 und von der Obergasse zur Parz. Nr. 1266) sowie der öffentliche Zugang zum Bezirksgefängnis (Domgasse).

Hofgasse/Parzelle Nr. 351

Im unteren Teil der Hofgasse (Abschnitt zwischen Ermitagestrasse und Andlauerweg) werden die bestehenden Baulinien entlang der gebauten Strasse übernommen. Einzig auf der Höhe der Parzelle 351 wird die Strassenlinie neu entlang des Bestandes geführt. Die Parzellengrenzen kragen auf beiden Strassenseiten auf die gebaute Strasse aus. Würden die Strassenlinie auf der Parzellengrenze geführt, hätte dies eine Minderung der Strassenbreite zur Folge. Eine Verengung der Hofgasse ist jedoch aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht nicht möglich, da sonst der beschränkte Gegenverkehr (durch Velos) gefährdet würde. Insbesondere die Korrektur entlang der Parzelle 351 soll dazu dienen, den Sichtkegel für ausbiegende Fahrzeuge und einbiegende Velofahrerinnen zu erhöhen und Kollisionen zu verhindern.

Gebäude Hauptstrasse 21

Die parzellenscharfe Führung der Strassenlinie wird auch an dieser Ecke realisiert. Entsprechend wird die Hausecke im ersten Stock der Liegenschaft Hauptstrasse 21 (Parz. Nr. 12) durchquert. Ebenerdig ragt das Gebäude nicht in den Strassenraum hinein. Die betroffene Liegenschaft ragt als einzige, aber nur im ersten Stock über die rechtsverbindlichen Parzellengrenzen hinaus. Die Strassenlinienführung entlang der Gebäudeflucht käme einer Verletzung des Gleichbehandlungsprinzips und des Strasseneigentums gleich.

5 Kantonale Vorprüfung

Die kantonale Vorprüfung fand vom 16.11. bis 21.12.2022 statt. Im Wesentlichen wurden im Nachgang zur Vorprüfung folgende Änderungen vorgenommen:

- Durchgehend beide Strassenseiten werden im SLP geregelt
- Abstimmung auf bestehende Strassenlinienpläne im Umfeld
- Begründung einzelner Abweichungen von der grundsätzlich parzellenscharfen Führung der Strassenlinien im Planungsbericht
- Anpassung der Strassenlinie im Dombereich

6 Information und Mitwirkung

Der Gemeinderat hat am 16.11.2022 den Strassenlinienplan an einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt. Das Mitwirkungsverfahren wurde vom 16. November bis

16. Dezember 2022 durchgeführt. Eingaben sind von elf Privatpersonen und der Ortspartei Frischluft eingegangen.

Die Mitwirkungseingaben betreffen die Vorgehensweise sowie einzelne Parzellen. Bei der Vorgehensweise wird festgestellt, dass es wünschbar gewesen wäre, zuerst den Strassennetzplan zu aktualisieren und anschliessend die Strassenlinien zu revidieren (vgl. dazu Ausführungen in Kap. 3). Um die Abhängigkeit des SLP von der Teilzonenvorschriften Siedlung Ortskern (TZP) zu klären, wird neu eine Inkrafttretensklausel des SLP vorgesehen, wonach der SLP nur zusammen mit dem TZP in Kraft tritt.

Sämtliche Anliegen, welche die Parkierung betreffen, können nur zur Kenntnis genommen werden: die Parkierung wird **nicht** mit dem Strassenlinienplan festgelegt.

Da die Strassenlinien teilweise entlang den Fassaden verschiedener Liegenschaften verlaufen, wurde das Anliegen, Gebäudeabmessungen bei energetischer Ertüchtigung verändern zu können, nochmals eingebracht, nachdem das Anliegen in der Version des Teilzonenreglements Siedlung Ortskern vom 1.11.2022 keine explizite Erwähnung fand. Neu wird die energetische Ertüchtigung im Teilzonenreglement Siedlung Ortskern für kommunal geschützte Bauten und Bauten mit Situationswert explizit geregelt. Darüber hinaus wurde beim Bauinspektorat abgeklärt, dass energetische Ertüchtigungen, welche die Strassenlinie im Zentimeterbereich überschreiten, bewilligungsfähig sind.

7 Beschlussfassungs- und Auflageverfahren

Der Strassenlinieplan wird der Gemeindeversammlung vom 26.04.2023 zur Beschlussfassung vorgelegt. Direkt im Anschluss findet das Auflageverfahren statt.

8 Inkrafttreten

Der Strassenlinienplan ist integraler Bestandteil der Revision der Ortskernplanung. Er tritt zusammen mit den Teilzonenvorschriften Siedlung Ortskern in Kraft.