

GEMEINDERAT



Geschäft No. 4302

**Mutation „Unter der Strenge“
zum
Strassennetzplan
und
Zonenplan Siedlung**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 29. Juni 2016

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Ursprüngliche Planung Erschliessung „Unter der Strengi“	4
3. Mitwirkungsverfahren	5
4. Mutation Strassennetzplan	6
5. Mutation Zonenplan Siedlung	7
6. Kantonale Vorprüfung	7
7. Antrag	7

Beilage/n

Zur Beschlussfassung:

- Strassennetzplan, Mutation „Unter der Strengi“ vom 07.06.2016
- Zonenplan Siedlung, Mutation „Unter der Strengi“ vom 07.06.2016
- Planungsbericht zur Mutation „Unter der Strengi“ zum Strassennetzplan und Zonenplan Siedlung, vom 29.06.2016

Zur Orientierung:

- Mitwirkungsbericht Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ und gleichnamige Mutation zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan vom 29.06.2016

1. Ausgangslage

Die beiden Parzellen B-456 und B-485 im Gebiet „Unter der Strengi“ der Gemeinde Allschwil liegen in der Wohnzone und sind noch unbebaut. Aufgrund der Lage des Verbindungsweges zwischen dem Strengigartenweg und Arishofweg haben die beiden Parzellen nur eine geringe Breite, was aufgrund der Grenzabstände die Überbaumungsmöglichkeiten stark einschränkt oder gar verunmöglicht.

Die Wegparzelle B-483 steht im Eigentum der Gemeinde Allschwil und ist im rechtsgültigen Strassennetzplan als Erschliessungsweg mit beschränktem Fahrverkehr enthalten.

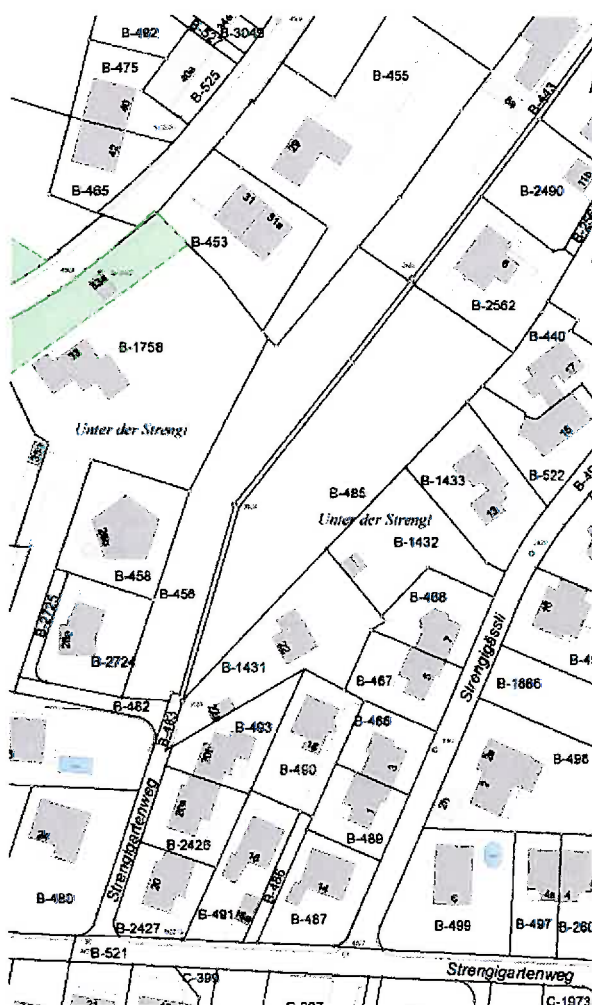


Abb. 1: Situation bestehend

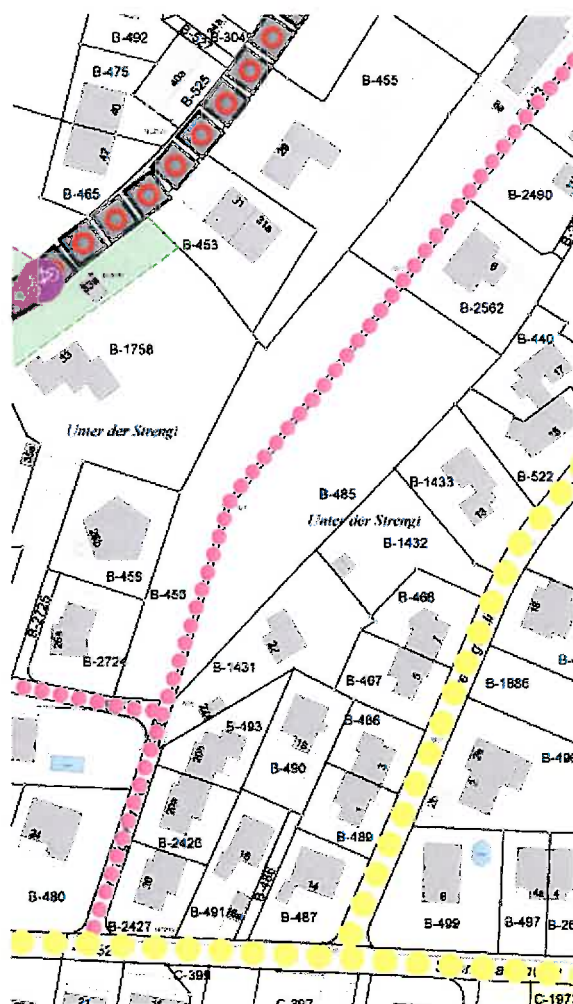


Abb. 2: Auszug aus Strassennetzplan

Die Grundeigentümerschaft will die Parzellen B-456 und B-485 zur Überbauung freigeben. Die Bebauungsstudie sieht die Verlegung der Wegparzelle vor und ermöglicht dadurch die Anordnung von mehreren Einfamilienhäusern. So wird eine gute Ausnutzung des Baulandes gewährleistet.

Im Juni 2014 erfolgte das Gesuch um Verlegung und Ausbau der Wegparzelle B-483 sowie Erschliessung der Parzellen B-456 und B-485 an den Gemeinderat Allschwil. Der Gemeinderat begrüßte die Absicht, das Gebiet verdichtet zu überbauen und stellte in Aussicht, die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

2. Ursprüngliche Planung Erschliessung „Unter der Strengi“

Der Strassennetzplan legt das öffentliche Strassen- und Wegnetz fest. Da durch die Verlegung des Wegs gemäss dem Vorschlag des Konsortiums die Linienführung nicht mehr den Vorgaben des Strassennetzplans entspricht, ist eine Mutation des Strassennetzplans erforderlich. Gemäss §35 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) sind zudem für die im kommunalen Strassennetzplan vorgesehenen Verkehrsflächen Bau- und Strassenlinienpläne zu erstellen. Gemäss §8 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes ist zudem festgehalten, dass Gemeindestrassen unter der Hoheit und im Eigentum der Gemeinden stehen.

Entsprechend liess die Gemeinde in Abstimmung mit dem Überbauungskonzept des privaten Konsortiums ein Vorprojekt für die neue Strasse erarbeiten. Dieses bildete die Grundlage für die Erstellung des Bau- und Strassenlinienplanes sowie der Mutation des Strassennetzplans. Für das Teilstück Strengigartenweg bis zur Parzelle B-483 wurde kein Vorprojekt erstellt. Dennoch wurden gewisse Überlegungen auf die ganze Strassenlänge gemacht.

Vorprojekt

Ein Strassenquerschnitt wird durch die massgebenden Begegnungsfälle der Verkehrsteilnehmenden in Abhängigkeit des Strassentyps festgelegt. Neben dem massgebenden Begegnungsfalles für eine Zufahrtsstrasse (Personenwagen / Personenwagen) galt es zu beachten, dass es sich beim heute bestehenden Erschliessungsweg einerseits um einen Schulweg und andererseits um eine wichtige Direktverbindung vom Strengi-Quartier ins Dorf handelt. Aufgrund der beengten Verhältnisse des Bebauungsfeldes und im Hinblick auf eine optimale Ausnutzung des Baulandes entschied in der Folge der Gemeinderat, die Strassenbreite des Vorprojektes auf 5.00 Meter zu beschränken. Daraus resultierte ein Strassenquerschnitt mit 3.50m Fahrbahn und 1.50m Trottoir. Damit bei diesem Querschnitt zwei Personenwagen noch kreuzen können, war vorgesehen, das Trottoir befahrbar auszubilden.

Bau- und Strassenlinienplan (BSP)

Auf der Grundlage des Vorprojekts wurden in der Folge die Bau- und Strassenlinien ab der Einmündung vom Strengigartenweg bis zum neuen Wendeplatz festgelegt. Grund dafür war die bestehende Strassenbreite von nur 4.00 m im ersten Abschnitt bis Parzelle B-493. Es sollte sichergestellt werden, dass dieser Teil langfristig auch auf eine Breite von 5.00 m ausgebaut und mit einem Trottoir versehen werden kann. In diesem ersten Abschnitt gilt zurzeit der gesetzliche Abstand gemäss §95 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes.

Die Fortsetzung des Fussweges Richtung Dorf (Arishofweg) wurde im Bau- und Strassenlinienplan nicht berücksichtigt, da zurzeit kein Bedarf besteht das bestehende Strassennetz auf diesem Teilstück auszubauen.

Mutation Strassennetzplan

Im rechtsgültigen Strassennetzplan Siedlung (SPS) der Gemeinde Allschwil ist der Verbindungsweg vom Strengigartenweg bis Arishofweg als „Erschliessungsweg (mit beschränktem Fahrverkehr)“ klassiert.

Diese Zufahrtsbeschränkung wäre mit der künftigen Nutzung der Strasse nicht mehr angemessen, da sowohl Besucher als auch öffentliche Dienste (Kehrichtabfuhr) die Strasse nutzen würden. Zudem werden Strassen mit einer Breite zwischen 4 bis 6 Metern gemäss §8 des kommunalen Strassenreglements als Erschliessungsstrasse klassiert. Aus diesen und anderen im Planungsbericht dargelegten Gründen war vorgesehen, im Strassennetzplan die Strassenkategorie im Abschnitt der Parzelle B-483 von einem „Erschliessungsweg“ in eine „Erschliessungsstrasse“ zu mutieren.

Die neue Erschliessungsstrasse wurde zusätzlich mit einem Fussweg überlagert. Dies, da es sich bei dem bestehenden Erschliessungsweg einerseits um einen Schulweg handelt, andererseits um eine wichtige Direktverbindung vom Strengi-Quartier ins Dorf.

Mutation Zonenplan Siedlung

Mit der geplanten Verschiebung der neuen Erschliessungsstrasse wird entlang des alten Strassenverlaufs Verkehrsfläche frei, welche die Zuweisung einer neuen Grundnutzung bedarf. Aus diesem Grunde ist auch eine Mutation des Zonenplans Siedlung erforderlich. Gemäss der umliegenden Grundnutzung wurde die freigewordene Verkehrsfläche neu der Wohnzone W2 zugeteilt. Die Zuordnung einer anderen Zone machte hier keinen Sinn, da die betroffene Fläche von Wohnzone W2 umgeben ist und eigenständig von ihrer Form her nicht bebaut werden kann.

3. Mitwirkungsverfahren

Gemäss §7 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) wurde ein Informations- und Mitwirkungsverfahren der Bevölkerung vom 11. September 2015 bis 9. Oktober 2015 durchgeführt. Stellungnahmen und Anregungen zum Bau- und Strassenlinienplan sowie der Mutation zum Strassennetzplan und Zonenplan Siedlung waren innerhalb der Auflagefrist schriftlich an den Gemeinderat einzureichen.

Während der Auflage wurden 14 Eingaben fristgerecht eingereicht. Generell stiess das ausgearbeitete Projekt sowie der daraus abgeleitete Bau- und Strassenlinienplan und die Mutation des Strassennetzplans auf Ablehnung. Zahlreiche Mitwirkende beurteilten die neue Strasse aus verschiedenen Gründen als überdimensioniert.

Im Rahmen von Besprechungen im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren haben sich die Grundeigentümer und der Investor gegen das vorliegende Strassenprojekt ausgesprochen, da eine sinnvolle Bebauung der Parzellen infolge der entstehenden Bautiefen durch die Strassenbreite und die Lage der Baulinien verunmöglicht werde. Es wurde daher der Wunsch geäussert, dass die Erschliessung der Bebauung statt durch eine öffentliche Strasse durch eine Privatstrasse mit einem öffentlichen Geh- und Fahrrecht für Velofahrer erfolgen soll.

Die ausführliche Stellungnahmen sowie die Entscheide mit den Begründungen des Gemeinderates können im separaten Mitwirkungsbericht Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ und gleichnamige Mutationen zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan eingesehen werden (siehe Beilage).

Aufgrund der Eingaben und der vorstehenden Ausführungen hat der Gemeinderat entschieden, dem Wunsch der Grundeigentümer nachzukommen und die Erschliessung der Parzellen B-456 und B-485 aus folgenden Gründen mittels einer Privatstrasse weiterzuverfolgen:

- Die neue öffentliche Strasse hätte lediglich einige wenige Wohnhäuser auf dem neuen privaten Baugrundstück erschlossen. Aus rechtlicher Sicht ist eine solche Feinerschliessung aber auch mit einer Privatstrasse zulässig.
- Bei einer Privatstrasse kommen die gesetzlichen Bauabstände, welche bei öffentlichen Strassen einzuhalten sind, nicht zur Anwendung. Es ist lediglich der übliche Grenzabstand einzuhalten, welcher durch ein Näherbaurecht unterschritten werden kann.
- Die private Eigentümer- und Bauherrschaft ist bei der definitiven Wahl der Strassenführung und der Strassenbreite der Privatstrasse frei. Sie kann schmaler als die öffentliche Strasse ausgebildet werden, da keine öffentlichen Dienste (Kehrrentensorgung, Winter-

dienst) auf der Strasse verkehren müssen. Die Strassenbreite hängt damit von der definitiven Form der Überbauung ab. Diese ist zurzeit offen, weil die Art der Erschliessung letztlich Einfluss auf die mögliche Überbauung haben wird. Mit der nun geplanten Erschliessung kann auch der Kehrplatz am Ende der privaten Erschliessungsstrasse platzsparender ausgeführt werden.

- Die von der Privatstrasse beanspruchte Fläche gilt als Bauland, entsprechend kann die Nutzung der Strassenfläche für die Überbauung verwendet werden.
- Aufgrund der kleineren Strassenfläche kann das Ziel der Grundeigentümerschaft, eine qualitativ hochwertige Bebauung zu realisieren, bedeutend besser erreicht werden.

Der von einer Privatstrasse benötigte Raum ist im Vergleich mit einer öffentlichen Strasse deutlich kleiner. Somit kann auch dem übergeordneten raumplanerischen Ziel des haushälterischen Umgangs von Bauland besser Rechnung getragen werden. Nicht zuletzt können aufgrund der kleineren Strassenfläche Kosten eingespart werden, was sowohl der Gemeinde als auch den Anstössern zu Gute kommt.

Damit für die Öffentlichkeit nach wie vor eine Wegverbindung vorhanden ist, soll auf der Privatstrasse ein öffentliches Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr (d.h. Velofahrer zugelassen) eingerichtet werden. Die detaillierten Regelungen betreffend Abtretungsformalitäten, Dienstbarkeiten, bauliche Ausbildung sowie baulicher und betrieblicher Unterhalt der Privatstrasse werden im Mutationsvertrag zwischen der Gemeinde und den Grundeigentümern vereinbart, welcher für die Verlegung des bestehenden Wegs zwingend abgeschlossen werden muss.

Der Entscheid der Erschliessung des Baugebiets mit einer Privatstrasse statt mit einer öffentlichen Strasse hat für das vorliegende Verfahren folgende Auswirkungen:

- Es ist nach wie vor eine Mutation des Strassennetzplans erforderlich, da der bestehende Fussweg aufgehoben werden soll.
- Der Erlass eines neuen Bau- und Strassenlinienplans erübrigt sich. Insbesondere sind dadurch die Liegenschaften Strengigartenweg 20, 20a, 20b, 22, 24 und 26 von den aktuellen Planungen der Gemeinde nicht mehr betroffen.

4. Mutation Strassennetzplan

Wie bereits ausgeführt, muss sich gemäss dem kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz wie auch nach kantonalem Strassengesetz eine im Strassennetzplan eingetragene Strasse im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Da die Verschiebung der Erschliessungsstrasse und deren Bau als Privatstrasse aus obigen Gründen Sinn macht, ist die bisherige öffentliche Verbindung zwischen Strengigartenweg und Arishofweg im Strassennetzplan zu streichen. Die öffentliche Fusswegverbindung mit beschränktem Fahrverkehr wird als Dienstbarkeit im Grundbuch eingetragen und somit sichergestellt.

Im rechtsgültigen Strassennetzplan Siedlung (SPS) der Gemeinde Allschwil ist der Verbindungsweg vom Strengigartenweg bis Arishofweg als „Erschliessungsweg (mit beschränktem Fahrverkehr)“ klassiert. Diese öffentliche Strasse soll nun aus dem Strassennetzplan entfernt und neu als orientierender Planinhalt ein Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr eingetragen werden.

Damit das Areal sinnvoll überbaut werden kann, soll die neue Privatstrasse entlang der Parzelle B-1431 bis Höhe Parzelle Nr. B-1432 verlaufen und dort gegen Nord/Nordwest abbiegend auf den bestehenden Fussweg zurückführen.

5. Mutation Zonenplan Siedlung

Mit der Mutation des Strassennetzplans wird der Bereich der bestehenden Wegparzelle als Verkehrsfläche frei, welche die Zuweisung einer neuen Grundnutzung bedarf. Gemäss der umliegenden Grundnutzung soll die freigewordene Verkehrsfläche neu der Wohnzone W2 angehören. Die Zuordnung einer anderen Zone macht hier keinen Sinn, da die betroffene Fläche von Wohnzone W2 umgeben ist und eigenständig von ihrer Form her nicht bebaut werden kann.

6. Kantonale Vorprüfung

Eine erste Vorprüfung zur ursprünglichen Planung einer öffentlichen Strasse (siehe Kapitel 2, umfassend Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ und gleichnamige Mutation zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan) hat durch das Amt für Raumplanung im September/Oktober 2015 stattgefunden. Im Vorprüfungsbericht vom 12. Oktober 2015 wurden grundsätzlich keine Einwände geltend gemacht. Es wurde einzig empfohlen, die Anschlussbereiche zu den bestehenden Bau- und Strassenlinien zu überprüfen. Die Vorprüfung zu der Mutation zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan ergab keine Bemerkungen.

Nach dem Entscheid des Gemeinderates zur Umwandlung der öffentlichen Erschliessungsstrasse in eine Privatstrasse wurde die überarbeitete Mutation zum Strassennetzplan und Zonenplan Siedlung für eine erneute Stellungnahme dem Amt für Raumplanung eingereicht. Dieses teilte in einer kurzen Stellungnahme am 23. Juni 2015 mit, dass die eingereichten Unterlagen aus ortsplanerischer Sicht soweit in Ordnung sind.

7. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

1. Die Mutation „Unter der Strengi“ des Strassennetzplans wird erlassen.
2. Die Mutation „Unter der Strengi“ des Zonenplans Siedlung wird erlassen.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Verwalter:

Nicole Nüssli-Kaiser

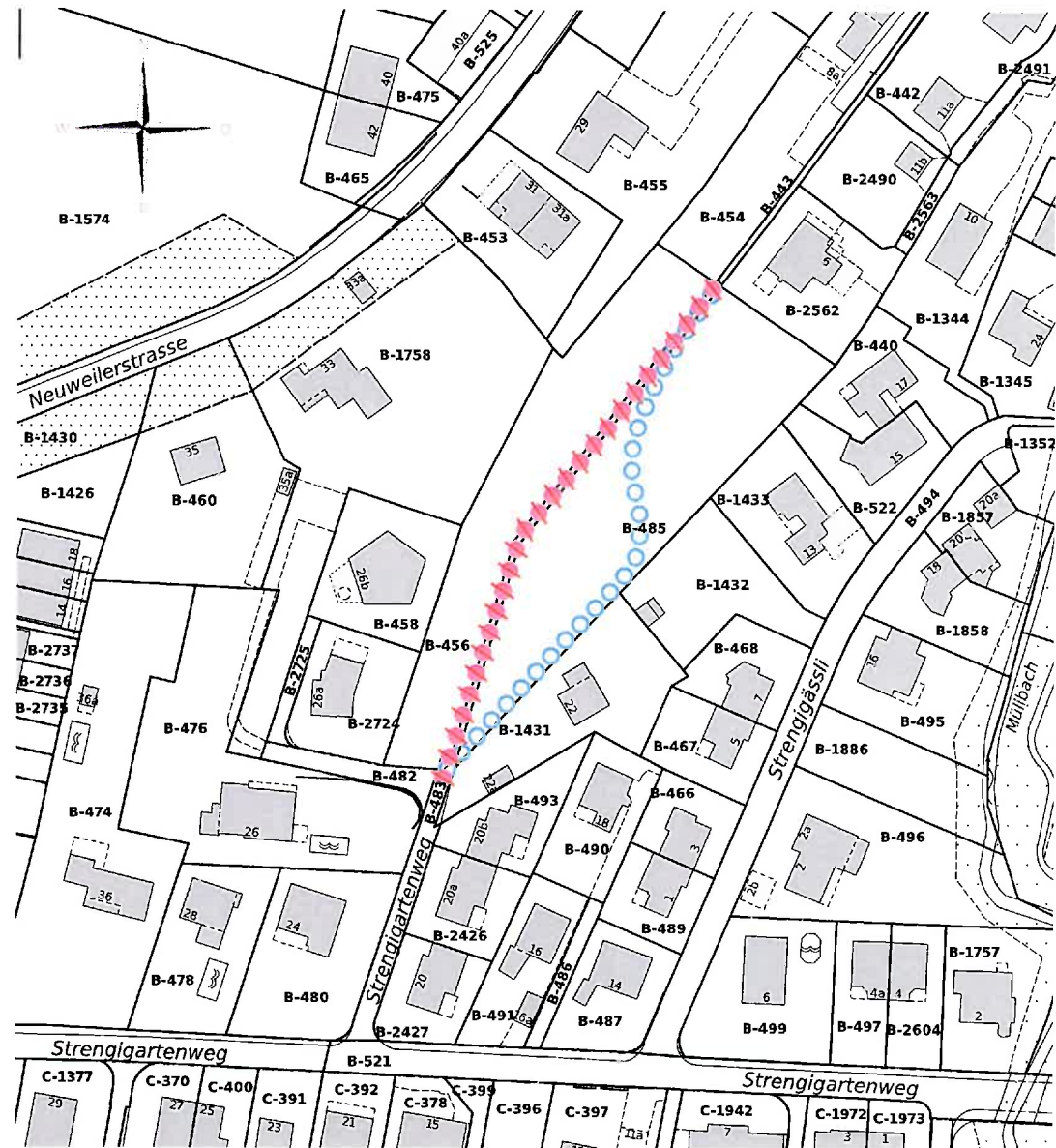
Dieter Pfister

Strassennetzplan

Mutation Unter der Strengi


1:1'000

<p>Exemplar</p> <p>Beschluss des Gemeinderates: _____</p> <p>Beschluss des Einwohnerrates: _____</p> <p>Referendumsfrist: _____</p> <p>Urnenabstimmung: _____</p> <p>Publik. d. Planaufl. im Amtsblatt Nr. ___ vom _____</p> <p>Planaufgabe: _____</p>	<p>Inventar Nr.</p> <p>Namens des Gemeinderates</p> <p>Die Präsidentin: Der Gemeindeverwalter:</p>	
<p>Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft genehmigt mit Beschluss Nr. _____ vom _____</p> <p>Publikation des Regierungsratsbeschlusses im Amtsblatt Nr. _____ vom _____</p>	<p>Der Landschreiber:</p>	



Legende

Rechtsverbindlicher Inhalt

 Aufgehobener Erschliessungsweg mit beschränktem Fahrverkehr

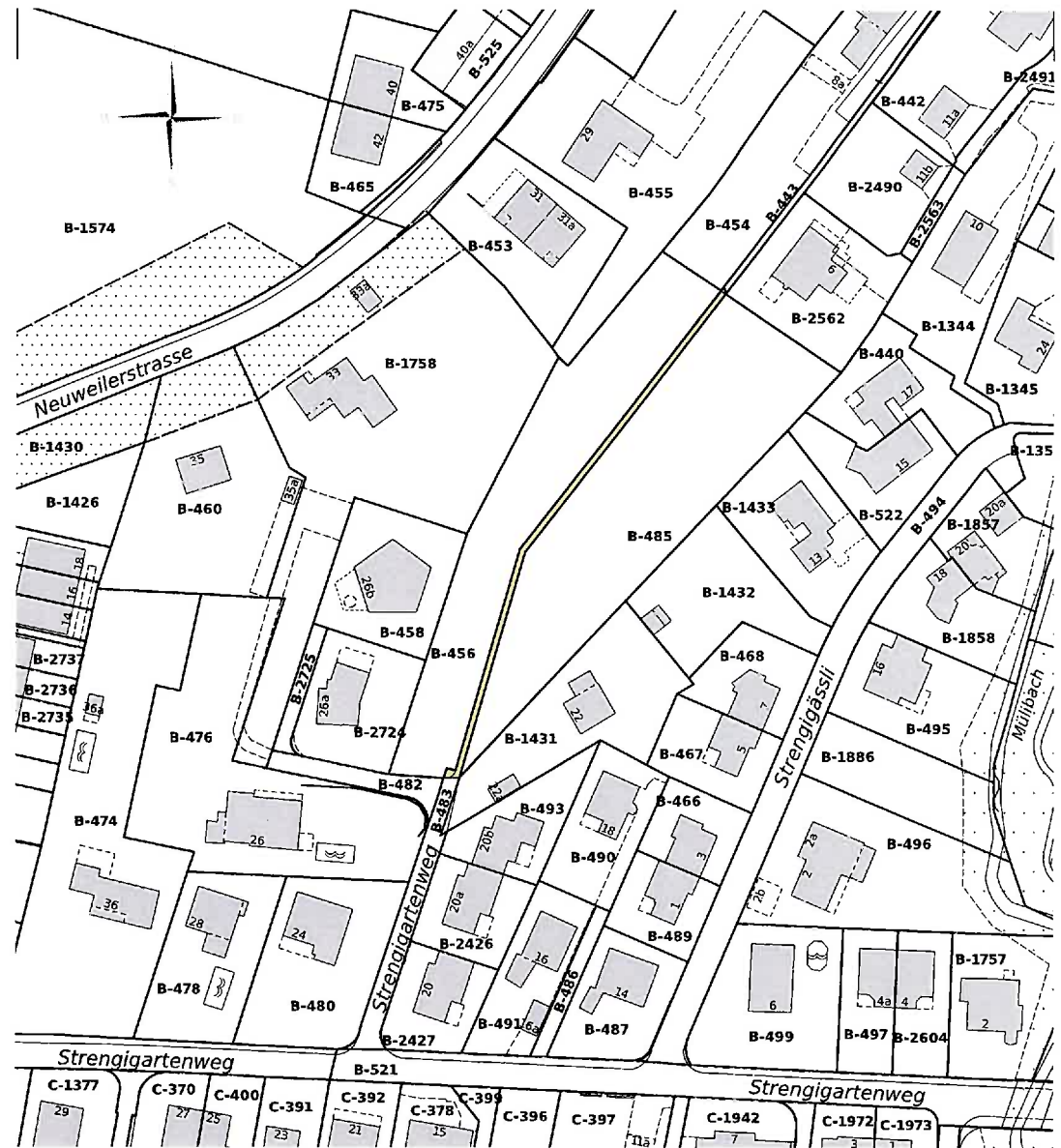
Orientierender Inhalt

 angedachtes Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr
(Lage noch nicht festgelegt. Dienstbarkeit wird grundbuchrechtlich geregelt)

Zonenplan Siedlung

Mutation Unter der Strengi

1:1'000



Legende

Rechtsverbindlicher Inhalt

- Neu: Wohnzone W2
- Alt: Verkehrsfläche

Exemplar Beschluss des Gemeinderates: _____ Beschluss des Einwohnerrates: _____ Referendumsfrist: _____ Urnenabstimmung: _____ Publik. d. Planaufl. im Amtsblatt Nr. _____ vom _____ Planaufgabe: _____	Inventar-Nr. Namens des Gemeinderates Die Präsidentin: Der Gemeindeverwalter:
Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft genehmigt mit Beschluss Nr. _____ vom _____ Publikation des Regierungsratsbeschlusses im Amtsblatt Nr. _____ vom _____	Der Landschreiber:



Mutation „Unter der Strengi“
zum Strassennetzplan und Zonenplan Siedlung

Planungsbericht

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Ziele der Gemeinde Allschwil	1
3. Raumplanerische Grundlagen	1
4. Ursprüngliche Planung Erschliessung „Unter der Strengi“	2
5. Information und Mitwirkung der Bevölkerung	6
6. Mutation Strassennetzplan (SPS)	8
7. Mutation Zonenplan Siedlung (ZPS)	9
8. Vorprüfungen durch das Amt für Raumplanung des Kantons BL	9
9. Einwohnerrätliches Erlassverfahren	10
10. Planauflageverfahren	10
11. Genehmigungsverfahren	10

1. Ausgangslage

Die beiden Parzellen B-456 und B-485 im Gebiet „Unter der Strengi“ der Gemeinde Allschwil liegen in der Wohnzone und sind noch unbebaut. Aufgrund der Lage des Verbindungsweges zwischen dem Strengigartenweg und Arishofweg haben die beiden Parzellen nur eine geringe Breite, was aufgrund der Grenzabstände die Überbaumöglichkeiten stark einschränkt oder gar verunmöglicht.

Die Wegparzelle B-483 steht im Eigentum der Gemeinde Allschwil und ist im rechtsgültigen Strassennetzplan als Erschliessungsweg mit beschränktem Fahrverkehr enthalten.

Die Grundeigentümerschaft will die Parzellen B-456 und B-485 zur Überbauung freigeben. Die Bebauungsstudie sieht die Verlegung der Wegparzelle vor und ermöglicht dadurch die Anordnung von mehreren Einfamilienhäusern. Mit diesem Projekt ist eine gute Ausnutzung des Bauandes gewährleistet.

Am 27. Juni 2014 erfolgte das Gesuch um Verlegung und Ausbau der Wegparzelle B-483 sowie Erschliessung der Parzellen B-456 und B-485 an den Gemeinderat Allschwil. Mit Schreiben vom 12. November 2014 nimmt der Gemeinderat Stellung. Er begrüsst die Absicht, das Gebiet verdichtet zu überbauen und stellte fest, dass vorgängig eine Mutation des Strassennetzplanes und die Erstellung eines Bau- und Strassenlinienplanes erforderlich sind.

Der Gemeinderat hat beschlossen, die neue Strasse mit dem Namen „Unter der Strengi“ zu bezeichnen.

2. Ziele der Gemeinde Allschwil

- Umsetzung der vom Bund formulierten raumplanerischen Vorgaben der inneren Verdichtung.
- Die wichtige Fussgängerverbindung, welche zwischen den beiden Parzellen B-456 und B-485 verläuft, ist auch weiterhin zu gewährleisten.

3. Raumplanerische Grundlagen

- Strassennetzplan vom 3. September 2002 (2/SPS/1/0) inklusiv des zugehörigen Strassenreglements vom 27. April 1976 (2/SR/1/0)
 - Endgültiger Bau- und Strassenlinienplan Strengigartenweg (2/eBS/24/0) vom 13. Juni 1967
 - Richtlinie für Bau- und Strassenlinien der Gemeinde Allschwil vom 5. Juni 2013
 - Projektierungsgrundlagen nach VSS:
 - SN 640 040b Projektierung, Grundlagen, Strassentypen
 - SN 640 045 Projektierung, Grundlagen, Erschliessungsstrassen
 - SN 640 200a Geometrisches Normalprofil
 - SN 640 201 Grundabmessungen und Raum
-

4. Ursprüngliche Planung Erschliessung „Unter der Strengi“

In Abstimmung mit dem Überbauungskonzept des privaten Konsortiums wurde ein Vorprojekt für die neue Strasse erarbeitet. Dieses bildete die Grundlage für die Erstellung des Bau- und Strassenlinienplanes sowie der Mutation des Strassennetzplanes. Für das Teilstück Strengigartenweg bis zur Parzelle B-483 wurde kein Vorprojekt erstellt. Dennoch wurden gewisse Überlegungen auf die ganze Strassenlänge gemacht.

4.1 Vorprojekt

Ein Strassenquerschnitt wird durch die massgebenden Begegnungsfälle der Verkehrsteilnehmenden in Abhängigkeit des Strassentyps festgelegt. Gemäss Norm SN 640 045 ist für eine Erschliessungsstrasse vom Typ Zufahrtsstrasse (siehe Kapitel 4.3) der Begegnungsfall Personenwagen / Personenwagen massgebend.

Die Strassenbreite ergibt sich aus den so genannten Lichtraumprofilen der Verkehrsteilnehmer des massgebenden Begegnungsfalles. Das Lichtraumprofil entspricht der Summe aus der Fahrzeuggrundabmessung, dem Bewegungsspielraum, dem Sicherheits- sowie dem Gegenverkehrszuschlag. Der Bewegungsspielraum von Motorfahrzeugen ist geschwindigkeitsabhängig.

Da die Geschwindigkeit beim Kreuzen unter 20 km/h liegen wird, wurde bei der Berechnung des Lichtraumprofils weder ein Gegenverkehrszuschlag noch bei den Motorfahrzeugen ein Bewegungsspielraum miteingerechnet. Der minimale Strassenquerschnitt von verschiedenen Begegnungsfällen errechnete sich dabei wie folgt:

- | | |
|-------------------------------|--------|
| ▪ Zweirad/Personenwagen | 3.40 m |
| ▪ Zweirad/Lastwagen | 4.30 m |
| ▪ Personenwagen/Personenwagen | 4.40 m |
| ▪ Personenwagen/Lastwagen | 5.30 m |

Aufgrund des massgebenden Begegnungsfalles für eine Zufahrtsstrasse (Personenwagen / Personenwagen) ergab sich folglich eine minimale Strassenbreite von 4.40 Meter. Da es sich beim bestehenden Erschliessungsweg einerseits um einen Schulweg und andererseits um eine wichtige Direktverbindung vom Strengi-Quartier ins Dorf handelt, war vorgesehen, die neue Erschliessungsstrasse mit einem Trottoir mit einer Breite von 1.50m auszustatten. Dadurch würde sich eine Strassenbreite von insgesamt 5.90 Meter ergeben.

Aufgrund der beengten Verhältnisse des Bebauungsfeldes und im Hinblick auf eine optimale Ausnutzung des Baulandes entschied in der Folge der Gemeinderat, die Strassenbreite auf 5.00 Meter zu beschränken. Daraus resultierte ein Strassenquerschnitt mit 3.50m Fahrbahn und 1.50m Trottoir (siehe Abb. 3). Damit bei diesem Querschnitt zwei Personenwagen noch kreuzen können, war vorgesehen, das Trottoir befahrbar auszubilden.

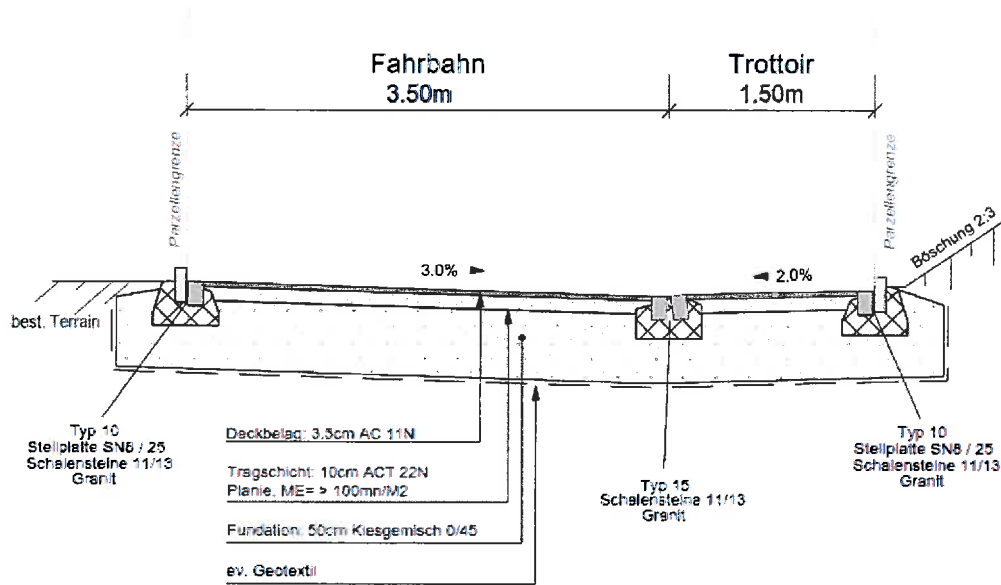


Abb. 3: Darstellung Normalprofil

Die Radien der beiden Kurven in der Mitte der Erschliessungsstrasse wurden so gewählt, dass für einen Lastwagen mit einer Länge von 10 m eine Durchfahrt inklusive Benutzung des Trottoirs gewährleistet ist.

Der Wendeplatz am Ende der Stichstrasse wurde so ins Gelände eingepasst, dass in Richtung Süden keine Stützmauern oder Aufschüttungen erforderlich sind und ein übersichtlicher und niveaugleicher Übergang an die bestehende Fusswegverbindung Arishofweg gewährleistet ist. Die Dimensionierung des Wendeplatzes richtete sich ebenfalls an der Fahrzeuglänge eines Lastwagens von 10m Länge aus.

4.2 Bau- und Strassenlinienplan (BSP)

Auf der Grundlage des Vorprojekts wurden in der Folge die Bau- und Strassenlinien ab der Einmündung vom Strengigartenweg bis zum neuen Wendeplatz festgelegt. Grund dafür war die bestehende Strassenbreite von nur 4.00 m im ersten Abschnitt bis Parzelle B-493. Es sollte sichergestellt werden, dass dieser Teil langfristig auch auf eine Breite von 5.00 m ausgebaut werden kann. Die Fortsetzung des Fussweges Richtung Dorf (Arishofweg) wurde im Bau- und Strassenlinienplan nicht berücksichtigt, da zurzeit kein Bedarf besteht das bestehende Strassennetz auf diesem Teilstück auszubauen.

Die Baulinien entlang der neuen Erschliessungsstrasse sowie beim Wendeplatz wurden gemäss der Richtlinie für Bau- und Strassenlinien der Gemeinde Allschwil vom 5. Juni 2013 auf 4.00 m ab Strassenlinie festgelegt.

Im Abschnitt der bestehenden, 4 Meter breiten Strasse von der Einmündung des Strengigartenwegs bis zum Beginn der neuen Strasse gilt zurzeit der gesetzliche Abstand gemäss §95 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes. Massgebend ist dabei der Abstand von mindestens 7 Meter von der Strassenachse (bei einer 4 Meter breiten Strasse entspricht dies 5 Meter Abstand ab Strassenlinie). Aufgrund der Bebauungssituation war vorgesehen, die Strasse um 1 Meter auf der nordwestlichen Seite zu verbreitern. Gleichzeitig wurde neu eine Baulinie im Abstand von 4 Meter ab Strassenlinie festgelegt. Mit Ausnahme der Abtretung eines 1 Meter breiten Landstreifens ergaben sich durch die neuen Baulinien für die Anwohnerschaft auf beiden Seiten der Strasse keine Nachteile.



Abb. 4: Bau- und Strassenlinien bisher

Abb. 5: Bau- und Strassenlinien neu

4.3 Mutation Strassennetzplan (SPS)

Im rechtsgültigen Strassennetzplan Siedlung (SPS) der Gemeinde Allschwil ist der Verbindungsweg vom Strengegartenweg bis Arishofweg als „Erschliessungsweg (mit beschränktem Fahrverkehr)“ klassiert.

Die VSS-Norm SN 640 040b (Projektierung, Grundlagen, Strassentypen) kennt für das Siedlungsgebiet kein Strassentyp „Erschliessungsweg mit beschränktem Fahrverkehr“. Solche Strassentypen sind üblicherweise ausserhalb des Siedlungsgebiets als Flur- und Waldwege anzutreffen, welche nur von Landwirtschaftsfahrzeugen befahren werden dürfen. Innerhalb des Siedlungsgebiets hat die Erschliessungsstrasse die Funktion, einzelne Parzellen zu erschliessen und die Zugänglichkeit einzelner Parzellen und Gebäude zu gewährleisten. Die VSS-Norm SN 640'045 unterscheidet drei Typen von Erschliessungsstrassen:

- Quartierserschliessungsstrasse
- Zufahrtsstrasse
- Zufahrtsweg

Ein Zufahrtsweg, welcher im Strassennetzplan am ehesten der Klassifizierung „Erschliessungsweg“ entspricht, ist für die Erschliessung von Siedlungsgebieten von wenigen Wohneinheiten anzuwenden. Die Länge eines Zufahrtsweges sollte je nach Gebäudehöhe auf etwa 40 bis 80 Meter begrenzt werden. Bei diesem Typ handelt es sich um Fusswege, die zum gele-

gentlichen Befahren mit Motorfahrzeugen vorgesehen und dementsprechend befestigt sind. Ein Zufahrtsweg ist in der Breite so zu dimensionieren, dass ein Personenwagen und Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit kreuzen können.

Eine neue Strasse „Unter der Strenqi“ hätte hingegen eine Länge von rund 200 m. Daran kämen etwa 12 Gebäudeeinheiten zu liegen, wobei in diesem Gebiet noch Landreserven mit weiterem Verdichtungspotential vorhanden sind. Die Strasse selber wäre durch die projektierten Kurven und die Gefällsverhältnisse schwer einsehbar. Das Kreuzen zweier Personenwagen sollte daher ohne grösseres Rückwärtsfahren möglich sein. Die gemäss Vorprojekt vorgesehene Strasse entspricht somit gemäss Norm SN 640 045 dem Typ Zufahrtsstrasse.

Weiter ist der heutige Erschliessungsweg mit einer Zufahrtsbeschränkung gekoppelt. Eine Zufahrtsbeschränkung wäre aber mit der künftigen Nutzung der Strasse nicht mehr angemessen, da sowohl Besucher als auch öffentliche Dienste (Kehrtafelfahrer) die Strasse nutzen würden.

Aus diesen Gründen war vorgesehen, im Strassennetzplan die Strassenkategorie im Abschnitt der Parzelle B-483 von einem „Erschliessungsweg“ in eine „Erschliessungsstrasse“ zu mutieren.

Die neue Erschliessungsstrasse wurde zusätzlich mit einem Fussweg überlagert. Dies aus dem Grunde, da es sich bei dem bestehenden Erschliessungsweg einerseits um einen Schulweg handelt, andererseits um eine wichtige Direktverbindung vom Strenqi-Quartier ins Dorf.

Auf dem Abschnitt der Parzellen B-443 und B-446 wurde die Strassenkategorie „Erschliessungsweg“ beibehalten, da nicht absehbar ist, dass sich an der Nutzung dieses Gebiets in nächster Zeit etwas ändert.

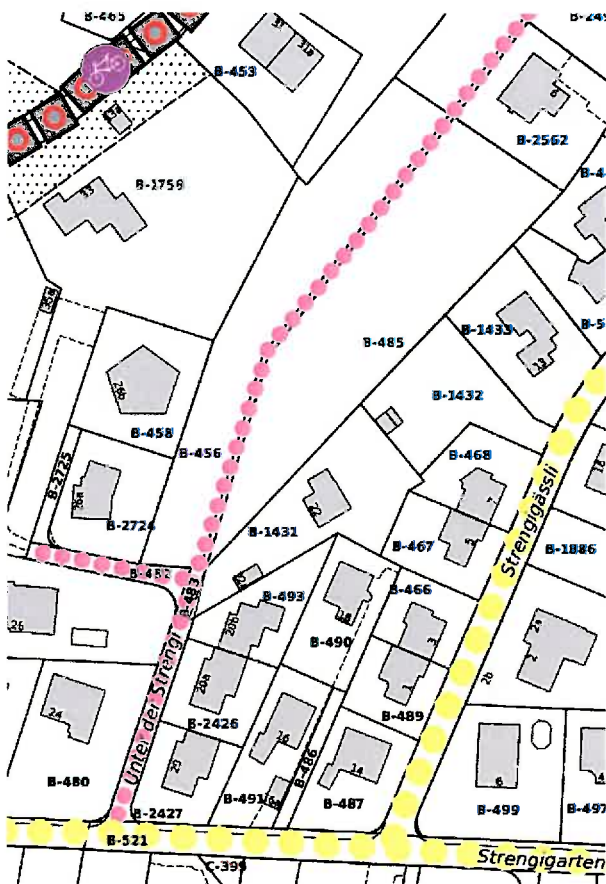


Abb. 6: Strassennetzplan bisher

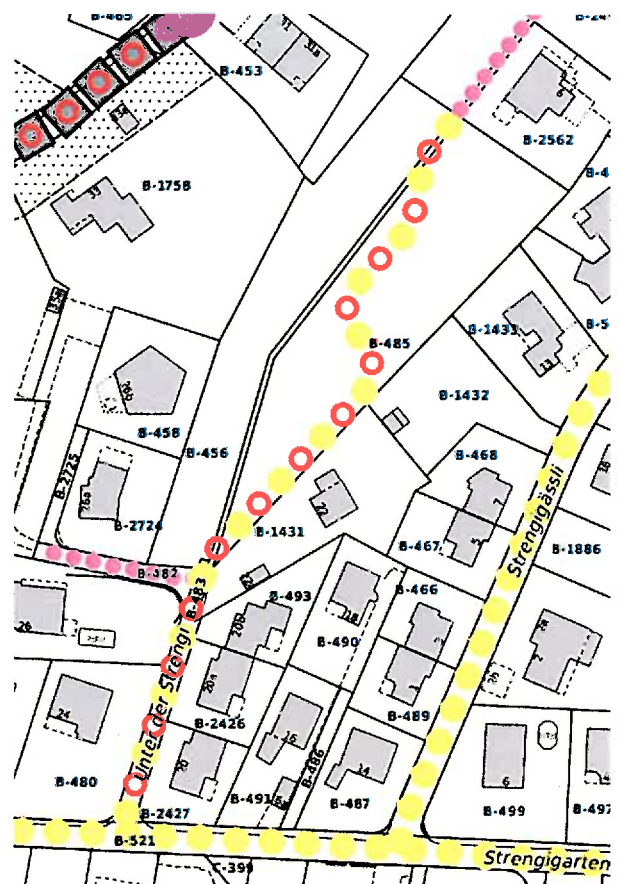


Abb. 7: Strassennetzplan neu

4.4 Mutation Zonenplan Siedlung (ZPS)

Mit der ursprünglich geplanten Mutation des Strassennetzplans und der damit verbundenen Verschiebung der neuen Erschliessungsstrasse, wurde entlang des alten Strassenverlaufs Verkehrsfläche frei, welche die Zuweisung einer neuen Grundnutzung bedurfte. Gemäss der umliegenden Grundnutzung wurde die freigewordene Verkehrsfläche neu der Wohnzone W2 zugeteilt. Die Zuordnung einer anderen Zone machte hier keinen Sinn, da die betroffene Fläche von Wohnzone W2 umgeben ist und eigenständig von ihrer Form her nicht bebaut werden kann.

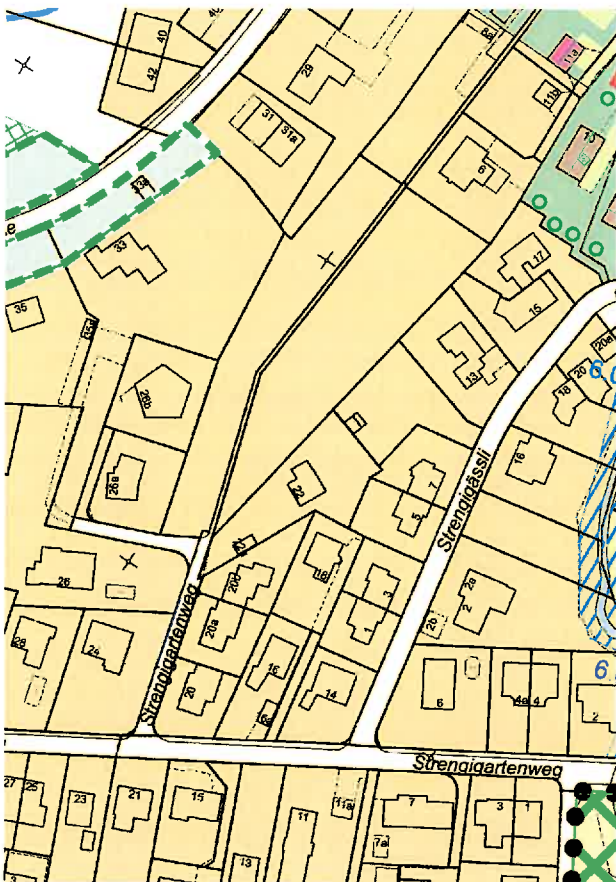


Abb. 8: Zonenplan Siedlung bisher

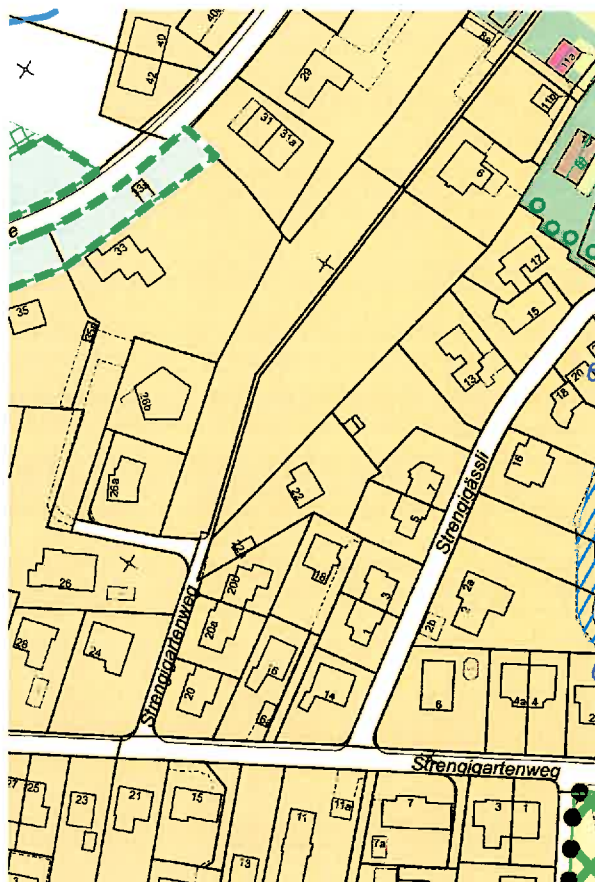


Abb. 9: Zonenplan Siedlung neu

5. Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 7 RBG für den Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ sowie die gleichnamige Mutationen zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan wurde vom 11. September bis 9. Oktober 2015 durchgeführt.

Die Publikation im Vorfeld erfolgte sowohl im kantonalen Amtsblatt Nr. 37 vom 10. September 2015 als auch im Allschwiler Wochenblatt Nr. 37 vom 11. September 2015.

Die Pläne konnten während der Mitwirkung in der Gemeindeverwaltung Allschwil, Hauptabteilung Tiefbau/Umwelt, eingesehen sowie Stellungnahmen und Anregungen bis zum 9. Oktober 2015 eingereicht werden.

Während der Auflage wurden 14 Eingaben fristgerecht eingereicht. Die Mitwirkenden äusserten sich zum Gesamtprojekt, zur Strassenführung, zur Lage des Kehrplatzes, zu den gewählten Strassenbreiten und Baulinien sowie auch zur vorgesehenen Bezeichnung der neuen Strasse mit dem Namen „Unter der Strengi“.

Generell stiess das ausgearbeitete Projekt sowie der daraus abgeleitete Bau- und Strassenlinienplan und die Mutation des Strassennetzplans auf Ablehnung. Zahlreiche Mitwirkende beurteilten die neue Strasse aus verschiedenen Gründen als überdimensioniert.

Im Rahmen von Besprechungen im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren haben sich die Grundeigentümer und der Investor gegen das vorliegende Strassenprojekt ausgesprochen, da eine sinnvolle Bebauung der Parzellen infolge der entstehenden Bautiefen durch die Strassenbreite und die Lage der Baulinien verunmöglicht werde. Es wurde daher der Wunsch geäussert, dass die Erschliessung der Bebauung statt durch eine öffentliche Strasse durch eine Privatstrasse mit einem öffentlichen Geh- und Fahrrecht für Velofahrer erfolgen soll.

Die ausführlichen Stellungnahmen sowie die Entscheide mit Begründung des Gemeinderates können im separaten Mitwirkungsbericht Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ und gleichnamige Mutationen zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan eingesehen werden.

Aufgrund der Eingaben und der vorstehenden Ausführungen hat der Gemeinderat entschieden, die Erschliessung der Parzellen B-456 und B-485 aus folgenden Gründen mittels einer Privatstrasse weiterzuverfolgen:

- Die neue öffentliche Strasse hätte lediglich einige wenige Wohnhäuser auf dem neuen privaten Baugrundstück erschlossen. Aus rechtlicher Sicht ist eine solche Feinerschliessung aber auch mit einer Privatstrasse zulässig.
- Bei einer Privatstrasse kommen die gesetzlichen Bauabstände, welche bei öffentlichen Strassen einzuhalten sind, nicht zur Anwendung. Es ist lediglich der übliche Grenzabstand einzuhalten, welcher durch ein Näherbaurecht unterschritten werden kann.
- Die private Eigentümer- und Bauherrschaft ist bei der definitiven Wahl der Strassenführung und der Strassenbreite der Privatstrasse frei. Sie kann schmaler als die öffentliche Strasse ausgebildet werden, da keine öffentlichen Dienste (Kehrichtentsorgung, Winterdienst) auf der Strasse verkehren müssen. Die Strassenbreite hängt damit von der definitiven Form der Überbauung ab. Diese ist zurzeit offen, weil die Art der Erschliessung letztlich Einfluss auf die mögliche Überbauung haben wird. Mit der nun geplanten Erschliessung kann auch der Kehrplatz am Ende der privaten Erschliessungsstrasse platzsparender ausgeführt werden.
- Die von der Privatstrasse beanspruchte Fläche gilt als Bauland, entsprechend kann die Nutzung der Strassenfläche für die Überbauung verwendet werden.
- Aufgrund der kleineren Strassenfläche kann das Ziel der Grundeigentümerschaft, eine qualitativ hochwertige Bebauung zu realisieren, bedeutend besser erreicht werden.

Der von einer Privatstrasse benötigte Raum ist im Vergleich mit einer öffentlichen Strasse deutlich kleiner. Somit kann auch dem übergeordneten raumplanerischen Ziel des haushälterischen Umgangs von Bauland besser Rechnung getragen werden. Nicht zuletzt können aufgrund der kleineren Strassenfläche Kosten eingespart werden, was sowohl der Gemeinde als auch den Anwohnern zu Gute kommt.

Damit für die Öffentlichkeit nach wie vor eine Wegverbindung vorhanden ist, soll auf der Privatstrasse ein öffentliches Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr eingerichtet werden.

Der Entscheid der Erschliessung des Baugebiets mit einer Privatstrasse statt mit einer öffentlichen Strasse hat für das vorliegende Verfahren folgende Auswirkungen:

- Es ist nach wie vor eine Mutation des Strassennetzplans erforderlich. Der bestehende Fussweg wird aufgehoben. Anstelle einer öffentlichen Erschliessungsstrasse wird neu als orientierender Planinhalt ein Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr eingetragen. Diese Mutation des Strassennetzplans muss vom Einwohnerrat und Regierungsrat genehmigt werden.
-

- Der Erlass eines neuen Bau- und Strassenlinienplans erübrigt sich. Insbesondere sind dadurch die Liegenschaften Strengigartenweg 20, 20a, 20b, 22, 24 und 26 von den aktuellen Planungen der Gemeinde nicht mehr betroffen.

6. Mutation Strassennetzplan (SPS)

Gemäss dem kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz wie auch nach kantonalem Strassengesetz muss sich eine im Strassennetzplan eingetragene Strasse im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Da die Verschiebung der Erschliessungsstrasse und deren Bau als Privatstrasse aus obigen Gründen Sinn macht, ist die bisherige öffentliche Verbindung zwischen Strengigartenweg und Arishofweg im Strassennetzplan zu streichen.

Im rechtsgültigen Strassennetzplan Siedlung (SPS) der Gemeinde Allschwil ist der Verbindungsweg vom Strengigartenweg bis Arishofweg als „Erschliessungsweg (mit beschränktem Fahrverkehr)“ klassiert. Diese öffentliche Strasse soll nun aus dem Strassennetzplan entfernt und neu als orientierender Planinhalt ein Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr eingetragen werden.

Damit das Areal sinnvoll überbaut werden kann, soll die neue Privatstrasse entlang der Parzelle B-1431 bis Höhe Parzelle Nr. B-1432 verlaufen und dort gegen Nord/Nordwest abbiegend auf den alten Fussweg zurückführen.

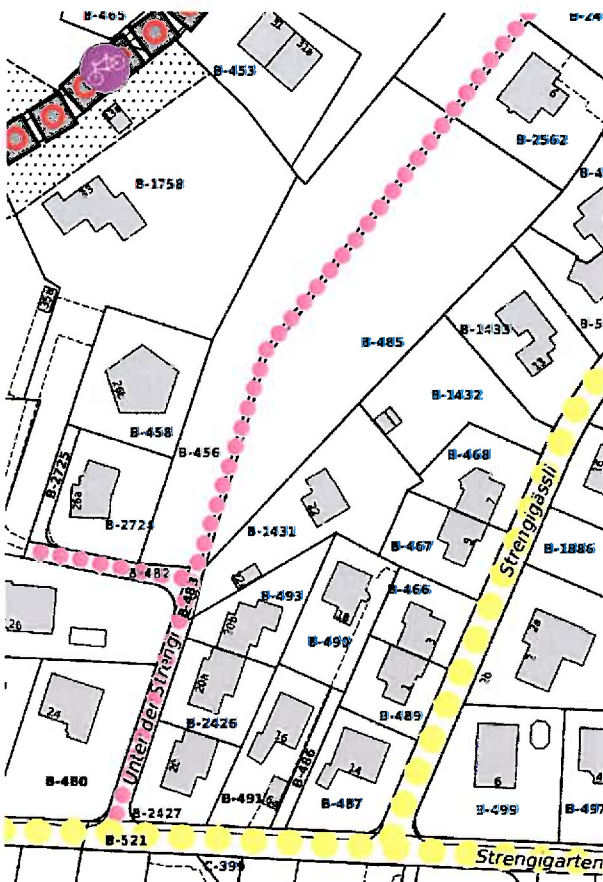


Abb. 10: Strassennetzplan bisher

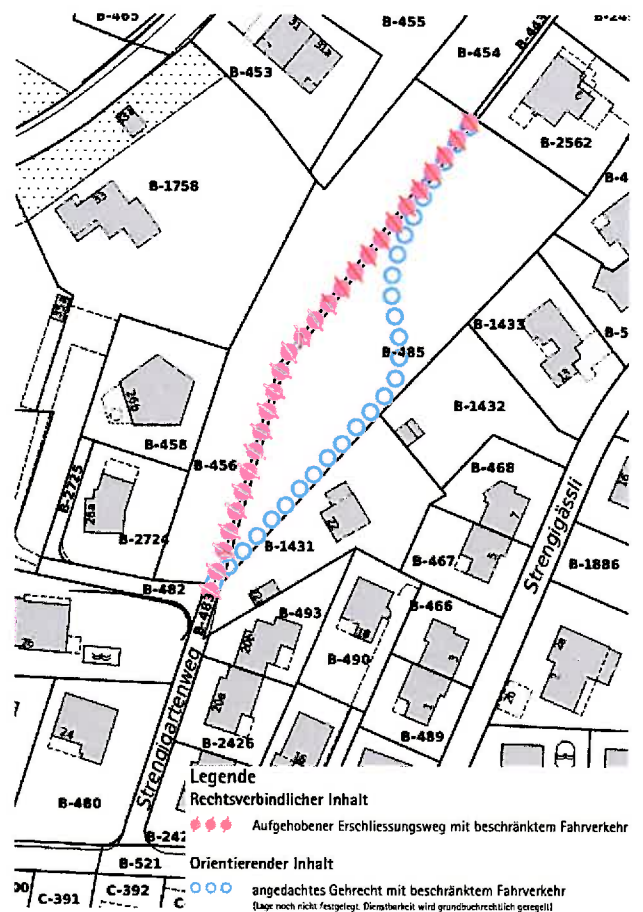


Abb. 11: Mutation Strassennetzplan

7. Mutation Zonenplan Siedlung (ZPS)

Mit der Mutation des Strassennetzplans wird der Bereich der bestehenden Wegparzelle als Verkehrsfläche frei, welche die Zuweisung einer neuen Grundnutzung bedarf. Gemäss der umliegenden Grundnutzung soll die freigewordene Verkehrsfläche neu der Wohnzone W2 angehören. Die Zuordnung einer anderen Zone macht hier keinen Sinn, da die betroffene Fläche von Wohnzone W2 umgeben ist und eigenständig von ihrer Form her nicht bebaut werden kann.



Abb. 12: Zonenplan Siedlung bisher

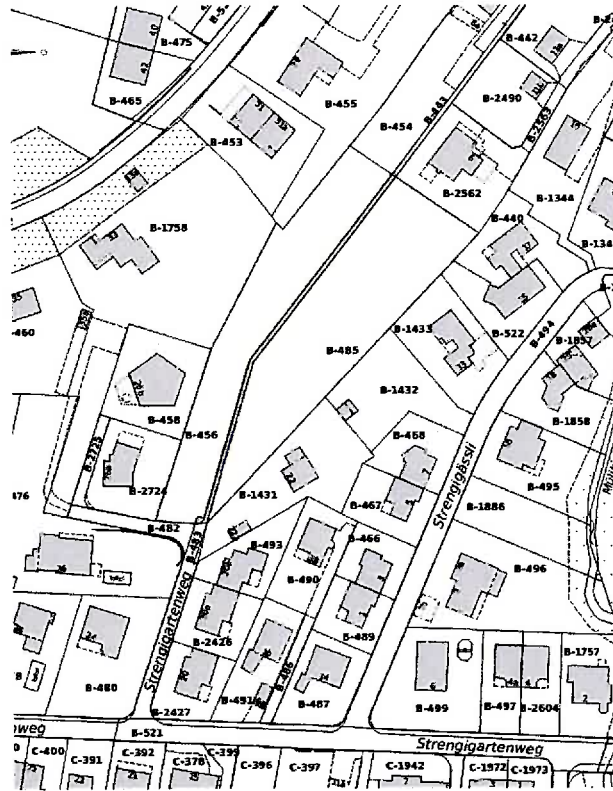


Abb. 13: Mutation Zonenplan Siedlung

8. Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung des Kantons BL

Eine Vorprüfung zur ursprünglichen Planung einer öffentlichen Strasse (siehe Kapitel 4, umfassend Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ und gleichnamige Mutation zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan) hat durch das Amt für Raumplanung im September/Oktober 2015 stattgefunden. Im Vorprüfungsbericht vom 12. Oktober 2015 wurden grundsätzlich keine Einwände geltend gemacht. Es wurde einzig empfohlen die Anschlussbereiche zu bestehenden Bau- und Strassenlinien zu überprüfen. Die Vorprüfung zu der Mutation zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan ergab keine Bemerkungen.

Nach dem Entscheid des Gemeinderates zur Umwandlung der öffentlichen Erschliessungsstrasse in eine Privatstrasse wurde die überarbeitete Mutation zum Strassennetzplan und Zonenplan Siedlung für eine Stellungnahme dem Amt für Raumplanung eingereicht. Dieses teilte in einer kurzen Stellungnahme am 23. Juni 2015 mit, dass die eingereichten Unterlagen aus ortsplannerischer Sicht soweit in Ordnung sind.

9. Einwohnerrätliches Erlassverfahren

Zurzeit pendent.

10. Planauflageverfahren

Zurzeit pendent.

11. Genehmigungsverfahren

Zurzeit pendent.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin: Verwalter:

Nicole Nüssli-Kaiser Dieter Pfister



Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ und
gleichnamige Mutation zum Zonenplan Siedlung und Stras-
sennetzplan

Mitwirkungsbericht gemäss §2 RBV

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Gegenstand der Mitwirkung	1
3. Durchführung des Verfahrens	1
4. Mitwirkungseingaben	2
5. Auswertung der Eingaben / Entscheide	2
6. Bekanntmachung / Beschlussfassung	7

1. Ausgangslage

Das Mitwirkungsverfahren nach Artikel 4 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes wird im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) und der dazugehörigen Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetzes (RBV) geregelt.

Regelung im Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998:

§ 7 Information und Mitwirkung der Bevölkerung

- ¹ Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden des Kantons und der Gemeinden machen die Entwürfe zu den Richt- und Nutzungsplänen öffentlich bekannt.
- ² Die Bevölkerung kann Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen, welche bei der weiteren Planung berücksichtigt werden, sofern sie sich als sachdienlich erweisen.
- ³ Die Pläne nach diesem Gesetz sind öffentlich.

Regelung in der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998:

§ 2 Bekanntmachung der Vernehmlassungsergebnisse

- ¹ Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden prüfen die Eingaben, nehmen dazu Stellung und fassen die Ergebnisse in einem Bericht zusammen.
- ² Der Bericht ist öffentlich aufzulegen. Die Bevölkerung ist über die Auflage zu informieren.

Mit den Mitwirkungsbestimmungen im Bundesgesetz über die Raumplanung und im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz soll in erster Linie dem demokratischen Grundprinzip Beachtung geschenkt werden. Die Mitwirkung dient zudem der Qualitätsverbesserung von Planungen. Sie fördert mehrheitsfähige Planungsergebnisse.

2. Gegenstand der Mitwirkung

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens ist der Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ sowie die gleichnamige Mutation zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan.

3. Durchführung des Verfahrens

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 7 RBG für den Bau- und Strassenlinienplan „Unter der Strengi“ sowie die gleichnamige Mutation zum Zonenplan Siedlung und Strassennetzplan, wurde vom 11. September 2015 bis 9. Oktober 2015 durchgeführt.

Die Publikation im Vorfeld erfolgte sowohl im kantonalen Amtsblatt Nr. 37 vom 10. September 2015 als auch im Allschwiler Wochenblatt Nr. 37 vom 11. September 2015.

Die Pläne konnten während der Mitwirkung in der Gemeindeverwaltung Allschwil, Hauptabteilung Tiefbau/Umwelt, eingesehen sowie Stellungnahmen und Anregungen bis zum 9. Oktober 2015 schriftlich beim Gemeinderat eingereicht werden.

4. Mitwirkungseingaben

Während der Auflage wurden 14 Eingaben fristgerecht eingereicht:

Nr.	Datum	Name / Vorname	Adresse	PLZ/Ort
(1)	30.09.2015	Herr Dominik Schenker mit 23 Mitunterzeichnenden	Strengigartenweg 26B	4123 Allschwil
(2)	30.09.2015	Herr Roger Georges Stevenson	Neuweilerstrasse 33	4123 Allschwil
(3)	02.10.2015	Familie Y. Yesilyayla mit 8 Mitunterzeichnenden	Strengigartenweg 20	4123 Allschwil
(4)	02.10.2015	Herr und Frau E.+A. Otman	Strengigartenweg 11	4123 Allschwil
(5)	03.10.2015	Herr Thomas Vogt	Eichwisstrasse 39	8634 Hombrechtikon
(6)	05.10.2015	Herr Roger Hauser	Längeweg 13	4124 Schönenbuch
(7)	05.10.2015	Herr Markus Vogt	Arishofweg 2	4123 Allschwil
(8)	06.10.2015	Herr W. Hauser mit 5 Mitunterzeichnenden	Strengigartenweg 22	4123 Allschwil
(9)	07.10.2015	Herr Beat Vogt	Himmelrichweg 4A	4123 Allschwil
(10)	07.10.2015	Herr Rolf Stalder i.A. Baukonsortium „Unter der Stregli“	Helsinki-Strasse 7	4142 Münchenstein
(11)	08.10.2015	Herr Christoph Felix	Strengigartenweg 24	4123 Allschwil
(12)	08.10.2015	Herr Josef Vogt	Merkurstrasse 16	4123 Allschwil
(13)	09.10.2015	Herr Roman Zeller, Advokat i.V. Erbgemeinschaft J. Vogt-Erni	Wasserturmplatz 3	4410 Liestal
(14)	09.10.2015	Frau Maria Cron	Strengigartenweg 26	4123 Allschwil

5. Auswertung der Eingaben / Entscheide

Im Mitwirkungsverfahren sollen allfällige Problempunkte bereits in einer frühen Planungsphase erkannt werden. Damit können berechtigte Anliegen bereits in der Entwurfsphase zur Erschliessung „Unter der Stregli“, gebührend berücksichtigt werden, wenn sie sich als sachdienlich erweisen (§ 7 Abs. 2, RBG).

Die Eingaben aus der Mitwirkung wurden im Gemeinderat behandelt und beurteilt. Die Entscheide des Gemeinderates zu den Mitwirkungseingaben werden mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht öffentlich publiziert und sind für die Bevölkerung und Interessierte entsprechend einsehbar.

5.1 Gesamtprojekt / Projekt allgemein

5.1.1 Eingaben der Mitwirkenden

Diverse Mitwirkende haben sich im Rahmen ihrer Eingabe nicht nur zu einem spezifischen Punkt, sondern auch zum Gesamtprojekt einer Strasse „Unter der Stregli“ geäußert. Die Ein-

gaben reichen vom Wunsch der Einrichtung einer Begegnungszone bzw. Spielstrasse über eine durchgehende Veloverbindung zum Dorfplatz bis zu der Erstellung einer Einstellhalle anstelle der Erschliessungstrasse. Fünf Mitwirkende fordern die Umwandlung der neuen öffentlichen Erschliessungstrasse in eine Privatstrasse. Eine Mitwirkungseingabe ist der Auffassung, dass durch den Ausbau des heute bestehenden Fusswegs, welcher auch von Schülern benutzt werde, ein verkehrsreicher und gefährlicher Weg entstehe und lehnt das Bauvorhaben deshalb ab. Drei Mitwirkende erachten das Vorhaben als überdimensioniert und zu teuer. Die Strassenbreite gefährde den Verkauf des Baulandes. Eine mitwirkende Partei fordert den Abbruch des aktuellen Verfahrens.

Im Rahmen von Besprechungen im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren haben sich die Grundeigentümer und der Investor gegen das vorliegende Strassenprojekt ausgesprochen, da eine sinnvolle Bebauung der Parzellen infolge der entstehenden Bautiefen durch die Strassenbreite und die Lage der Baulinien verunmöglicht werde. Es wurde daher der Wunsch geäussert, dass die Erschliessung der Bebauung statt durch eine öffentliche Strasse durch eine Privatstrasse mit einem öffentlichen Geh- und Fahrrecht für Velofahrer erfolgen soll.

5.1.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Die ursprüngliche Strassengeometrie basiert auf der Studie bzw. Projektidee des Baukonsortiums „Unter der Strengi“. Die Gemeinde hat auf dieser Grundlage ein Vorprojekt erarbeiten lassen, welches die Vorgaben der gängigen VSS-Normen in Bezug auf die möglichen Begegnungsfälle wie auch auf die strassengeometrischen Aspekte berücksichtigt. Das erarbeitete Vorprojekt beinhaltet neben der Fahrbahn ein einseitig überfahrbares Trottoir. Dies ergibt eine Gesamt-Strassenbreite von 5.00m. Ab dem hinten liegenden Kehrplatz ist eine Fusswegverbindung in Richtung Dorf, welche auch von Fahrrädern benützt werden kann, vorgesehen.

Die Grundeigentümer der Parzellen B-486 und B-485 sowie der Investor der auf diesen Parzellen vorgesehenen Überbauung machen im Rahmen der Mitwirkung geltend, dass durch das Strassenprojekt keine sinnvolle Überbauung mehr möglich ist. Anstelle einer öffentlichen Strasse mit einer Gesamtbreite von 5.00m soll eine Privatstrasse realisiert werden. Für die Erschliessung der Überbauung mit einer Privatstrasse sprechen folgenden Gründe:

- Die neue öffentliche Strasse hätte lediglich einige wenige Wohnhäuser auf dem neuen privaten Baugrundstück erschlossen. Aus rechtlicher Sicht ist eine solche Feinerschliessung aber auch mit einer Privatstrasse zulässig.
- Die Kosten für die Erstellung einer Privatstrasse werden vollumfänglich durch die Grundeigentümer getragen. Ebenso wird der Unterhalt (Wischen, Schneeräumung) auf Kosten der privaten Grundeigentümer ausgeführt.
- Bei einer Privatstrasse kommen die gesetzlichen Bauabstände, welche bei öffentlichen Strassen einzuhalten sind, nicht zur Anwendung. Es ist lediglich der übliche Grenzabstand einzuhalten, welcher durch ein Näherbaurecht unterschritten werden kann.
- Die Privatstrasse kann schmaler als die öffentliche Strasse ausgebildet werden, da keine öffentlichen Dienste (Kehrrichtentsorgung, Winterdienst) auf der Strasse verkehren müssen. Die Strassenbreite hängt damit von der definitiven Form der Überbauung ab. Diese ist zurzeit offen, weil die Art der Erschliessung letztlich Einfluss auf die mögliche Überbauung haben wird. Mit der nun geplanten Erschliessung kann auch der Kehrplatz am Ende der privaten Erschliessungstrasse platzsparender ausgeführt werden.
- Die von der Privatstrasse beanspruchte Fläche gilt als Bauland, entsprechend kann die Nutzung der Strassenfläche für die Überbauung verwendet werden.

- Aufgrund der kleineren Strassenfläche kann das Ziel der Grundeigentümerschaft, eine qualitativ hochwertige Bebauung zu realisieren, bedeutend besser erreicht werden.

Der von einer Privatstrasse benötigte Raum ist im Vergleich mit einer öffentlichen Strasse deutlich kleiner. Somit kann auch dem übergeordneten raumplanerischen Ziel des haushälterischen Umgangs von Bauland besser Rechnung getragen werden.

Gemäss Raumplanungs- und Baugesetz wie auch nach kantonalem Strassengesetz muss sich eine im Strassennetzplan eingetragene Strasse im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Das Bauland „Unter der Strengi“ kann somit nur dann mittels einer Privatstrasse erschlossen werden, wenn die öffentliche Verbindung zwischen Strengigartenweg und Arishofweg gänzlich aus dem Strassennetzplan eliminiert wird.

Auf der anderen Seite soll es auch bei einer Privatstrasse weiterhin möglich sein, dass die wichtige Wegverbindung zwischen Strengigartenweg und Arishofweg der Öffentlichkeit als Fuss- und Veloweg zur Verfügung steht. Die Grundeigentümerschaft hat bereits in Aussicht gestellt, dass sie dazu entsprechend ein öffentliches Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr gewähren wird.

Für die Einrichtung einer offiziell signalisierten Begegnungszone müssten die Vorgaben der entsprechenden VSS-Normen berücksichtigt, ein Verkehrsgutachten erstellt, eine darauf basierende Bewilligung bei den Kantonalen Stellen eingeholt sowie eine abschliessende Verkehrspolizeiliche Anordnung publiziert werden. Im Falle einer Privatstrasse wäre dieses Vorgehen obsolet. Die Gestaltung der Strasse würde in diesem Fall im Ermessen der privaten Grundeigentümerschaft liegen.

Wie erwähnt ist vorgesehen, dass der Erschliessungsweg von Velofahrenden benutzt werden kann. Die von einzelnen Mitwirkenden gewünschte Aufhebung des Fahrverbots auf der Höhe der Parzelle B-443 bildet nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Es liegt aber auf der Hand, dass eine durchgehende Veloverbindung geschaffen werden soll. Der Gemeinderat wird deshalb prüfen, inwiefern das Fahrverbot für Velofahrende aufgehoben werden kann, ohne dass die Sicherheit der Fussgänger beeinträchtigt wird.

5.1.3 Entscheid des Gemeinderats

Aufgrund der Eingaben und der vorstehenden Ausführungen hat der Gemeinderat entschieden, die Erschliessung der Parzellen B-456 und B-485 mittels einer Privatstrasse weiterzuverfolgen. Damit für die Öffentlichkeit nach wie vor eine Wegverbindung vorhanden ist, soll auf der Privatstrasse ein öffentliches Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr eingerichtet werden. Dies hat für das vorliegende Verfahren folgende Auswirkungen:

- Es ist nach wie vor eine Mutation des Strassennetzplans erforderlich. Der bestehende Fussweg wird aufgehoben. Anstelle einer öffentlichen Erschliessungsstrasse wird neu als orientierender Planinhalt ein Gehrecht mit beschränktem Fahrverkehr eingetragen. Diese Mutation des Strassennetzplans muss vom Einwohnerrat und Regierungsrat genehmigt werden.
- Der Erlass eines neuen Bau- und Strassenlinienplans erübrigt sich. Insbesondere sind dadurch die Liegenschaften Strengigartenweg 20, 20a, 20b, 22, 24 und 26 von den aktuellen Planungen der Gemeinde nicht mehr betroffen.

5.2 Strassenführung

5.2.1 Eingaben der Mitwirkenden

Von einigen Mitwirkenden wurde die Linienführung der geplanten Erschliessungsstrasse in Frage gestellt. Es wird befürchtet, dass es bei den Ausfahrten der geplanten Häuser zu gefährlichen Situationen kommen könnte. Es wird vorgeschlagen, die neue Strasse entlang der Parzellen B-2724, B-458, B-1758 und B-455 zu führen.

5.2.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Die Linienführung der geplanten Erschliessungsstrasse ergibt sich aus den konkreten Bebauungsplänen der Parzellen B-456 und B-485. Die von den Mitwirkenden vorgeschlagene Strassenführung würde zudem das befürchtete Unfallrisiko nicht reduzieren, da die Ausfahrten der neuen Häuser auch auf diese Strasse münden würden. Des Weiteren ist die alternative Strassenführung auch aufgrund der erforderlichen Radien nicht wie vorgeschlagen realisierbar.

5.2.3 Entscheid des Gemeinderats

Auf die Eingaben wird nicht eingetreten.

5.3 Lage des Kehrplatzes

5.3.1 Eingaben der Mitwirkenden

Sechs Mitwirkende haben sich zur Lage des hinten liegenden Kehrplatzes geäußert. Während in einer Eingabe eine Weiterführung der Strasse in den Arishofweg angeregt wurde, haben die anderen fünf Mitwirkenden den im Vorprojekt vorgesehenen Kehrplatz nicht für notwendig befunden. Die zu Grunde gelegte Wendemöglichkeit eines Kehrrichtfahrzeuges sei nicht gegeben, da die Entsorgung anderweitig mit einer zentralen Entsorgungsstelle mittels Container und einer geänderten Lage des Kehrplatzes inkl. der Besucherparkplätze geregelt werden könne.

5.3.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Das ursprüngliche Projekt sah eine Zufahrtsstrasse mit einer Länge von rund 200m vor. Da sowohl Besucher als auch öffentliche Dienste (Kehrtafelfuhr, Winterdienst) die Strasse nutzen, ist die Anordnung eines abschliessenden Kehrplatzes erforderlich. Längere gefährliche Rückwärtsfahrten können so vermieden werden.

In Anbetracht der Umwandlung der öffentlichen Strasse in eine Privatstrasse ist es nicht mehr erforderlich, dass Lastwagen der öffentlichen Dienste die Strasse befahren und am Ende wenden müssen. Ebenso können für das Wenden die privaten Vorplätze der Liegenschaften verwendet werden. Wie bereits in Kapitel 5.1 erwähnt, obliegt die allfällige Anordnung und Dimensionierung eines Wendeplatzes im Ermessen der Grundeigentümerschaft.

5.3.3 Entscheid des Gemeinderats

Das Eintreten auf die Eingaben erübrigt sich.

5.4 Strassenbreiten / Baulinien

5.4.1 Eingaben der Mitwirkenden

Acht Mitwirkende haben sich entweder zum Thema der Strassenbreite und/oder der Baulinien geäußert. Sechs Mitwirkende erachten die gewählte Strassenbreite als zu breit, zwei sind mit dem Verlauf der Baulinie nicht einverstanden und eine Partei möchte das gänzlich auf die Baulinien verzichtet wird. Durch die Strassenbreite sei die Sicherheit auf dem Schulweg nicht gegeben und infolge der Baulinien würden die Bebauungsmöglichkeiten durch die entstehenden Bautiefen der Parzellen sehr eingeschränkt, was eine sinnvolle Bebauung verunmögliche. Von einigen Parteien wird ausgeführt, dass ein separates Trottoir nicht erforderlich sei. Eine Partei befürchtet aufgrund der Verbreiterung im oberen Abschnitt vom Strengigartenweg bis Parzelle B-482 einen Wertverlust des Grundstücks.

5.4.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Ein Strassenquerschnitt wird durch die massgebenden Begegnungsfälle der Verkehrsteilnehmenden in Abhängigkeit des Strassentyps festgelegt. Gemäss Norm SN 640 045 ist für Erschliessungsstrassen vom Typ Zufahrtsstrasse der Begegnungsfall Personenwagen / Personenwagen massgebend. Die Strassenbreite ergibt sich aus den so genannten Lichtraumprofilen der Verkehrsteilnehmer des massgebenden Begegnungsfalles. Das Lichtraumprofil entspricht der Summe aus der Fahrzeuggrundabmessung, dem Bewegungsspielraum, dem Sicherheits- sowie dem Gegenverkehrszuschlag. Der Bewegungsspielraum von Motorfahrzeugen ist geschwindigkeitsabhängig. Da die Geschwindigkeit beim Kreuzen unter 20 km/h liegen wird, wurde bei der Berechnung des Lichtraumprofils weder ein Gegenverkehrszuschlag noch bei den Motorfahrzeugen ein Bewegungsspielraum miteingerechnet. Aufgrund des massgebenden Begegnungsfalles für eine Zufahrtsstrasse (Personenwagen / Personenwagen) ergibt sich folglich eine minimale Strassenbreite von 4.40 Meter. Im Strassennetzplan wird die Erschliessungsstrasse mit einer Fusswegverbindung überlagert. Dies bedeutet, dass neben der Fahrbahn für das Kreuzen von zwei Personenwagen mit einer Breite von 4.40 Meter noch ein Trottoir von mindestens 1.50 Meter Breite vorzusehen ist. Dies würde eine Strassenbreite von 5.90 Meter ergeben.

Aufgrund der beengten Verhältnisse des Bebauungsfeldes und im Hinblick auf eine optimale Ausnutzung des Baulandes hatte der Gemeinderat im Rahmen des Vorprojekts entschieden, die Strassenbreite auf 5.00 Meter zu beschränken. Die Fussgänger sollten jedoch einen geschützten Bereich mit einem 1.50 Meter breiten Trottoir erhalten. Dies ergab eine Fahrbahnbreite von 3.50 Meter. Dies hätte zur Folge, dass für das Kreuzen von zwei Personenwagen das Trottoir mitbenutzt werden müsste. Entsprechend wäre das Trottoir befahrbar auszubilden. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens könnte diese Situation als zumutbar betrachtet werden.

Aufgrund der Strassenbreite von 5.00 Meter wäre das Kreuzen von Lastwagen und Personenwagen nicht möglich. Damit die Strasse für Kehrtraktoren befahrbar wäre, dürfte somit nicht auf der Erschliessungsstrasse parkiert werden.

Die Baulinien entlang der Erschliessungsstrasse wurden gemäss der Richtlinie für Bau- und Strassenlinien der Gemeinde Allschwil vom 5. Juni 2013 auf 4.00 m und entlang des Wendehammers auf 3.00 m ab der Strassenlinie festgelegt.

5.4.3 Entscheid des Gemeinderats

Da gemäss Kapitel 5.1 das Areal mittels einer Privatstrasse erschlossen werden soll, ist es den Grundeigentümern überlassen, die Strassenbreite festzulegen. Folglich ist kein Bau- und Strassenlinienplan erforderlich und das Eintreten auf diese Eingabe erübrigt sich.

5.5 Benennung der Strasse „Unter der Strengi“

5.5.1 Eingaben der Mitwirkenden

Sechs Mitwirkende haben sich gegen eine Benennung „Unter der Strengi“ ausgesprochen, da dies zu einem hohen administrativen Aufwand für die Adressänderung der bereits in diesem Strassenabschnitt wohnhaften Personen und Grundeigentümer führen würde. Auf der anderen Seite wurden auch andere Strassenamen vorgeschlagen.

5.5.2 Stellungnahme des Gemeinderats

Da gemäss Kapitel 5.1 das Areal mittels einer Privatstrasse erschlossen werden soll, ist die Eigentümerschaft frei, beim Gemeinderat einen eigenen Namen für diese Privatstrasse zu beantragen.

5.5.3 Entscheid des Gemeinderats

Ein Eintreten auf diese Eingaben erübrigt sich.

6. Bekanntmachung / Beschlussfassung

Aufgrund des Entscheides, das Baugebiet „Unter der Strengi“ mittels einer Privatstrasse zu erschliessen, erübrigt sich die Erstellung eines Bau- und Strassenlinienplanes. Die Mutation „Unter der Strengi“ zum Strassennetzplan und Zonenplan Siedlung wird, auf Basis des Entscheides des Gemeinderates aus der Mitwirkung, angepasst.

Auf eine erneute Durchführung einer Information und Mitwirkung auf Basis der erfolgten Änderung wird verzichtet. Dies, da die Planänderungen aus der erfolgten Mitwirkung hervorgehen und im vorliegenden Bericht entsprechend erläutert sind.

Im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren ist der vorliegende Mitwirkungsbericht, im Sinne von § 2 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) öffentlich einsehbar.

GEMEINDERAT

Präsidentin

Verwalter

Nicole Nüssli-Kaiser

Dieter Pfister