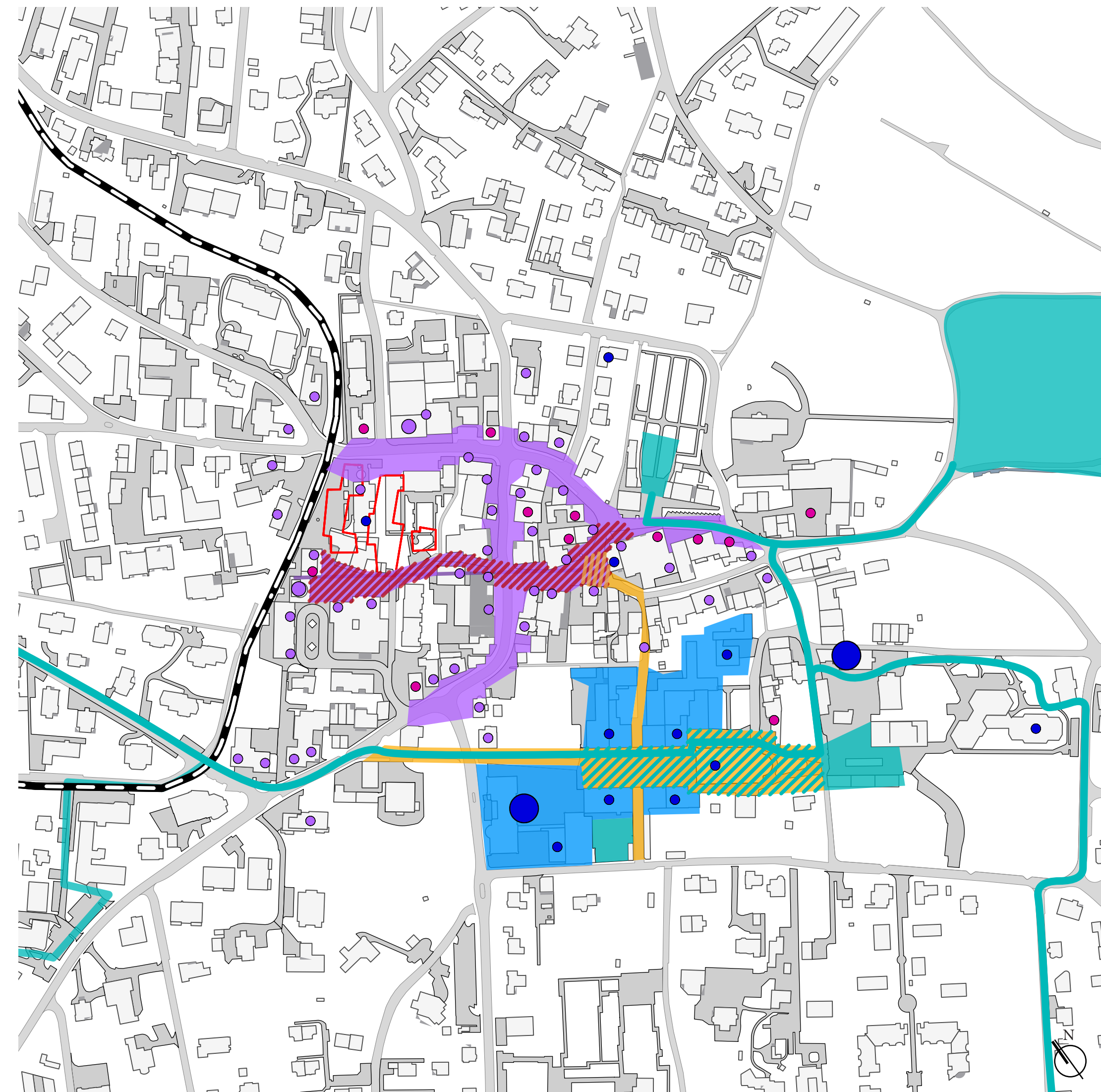




ANALYSE

Analyse Verteilung der Nutzungen & deren Intensitäten

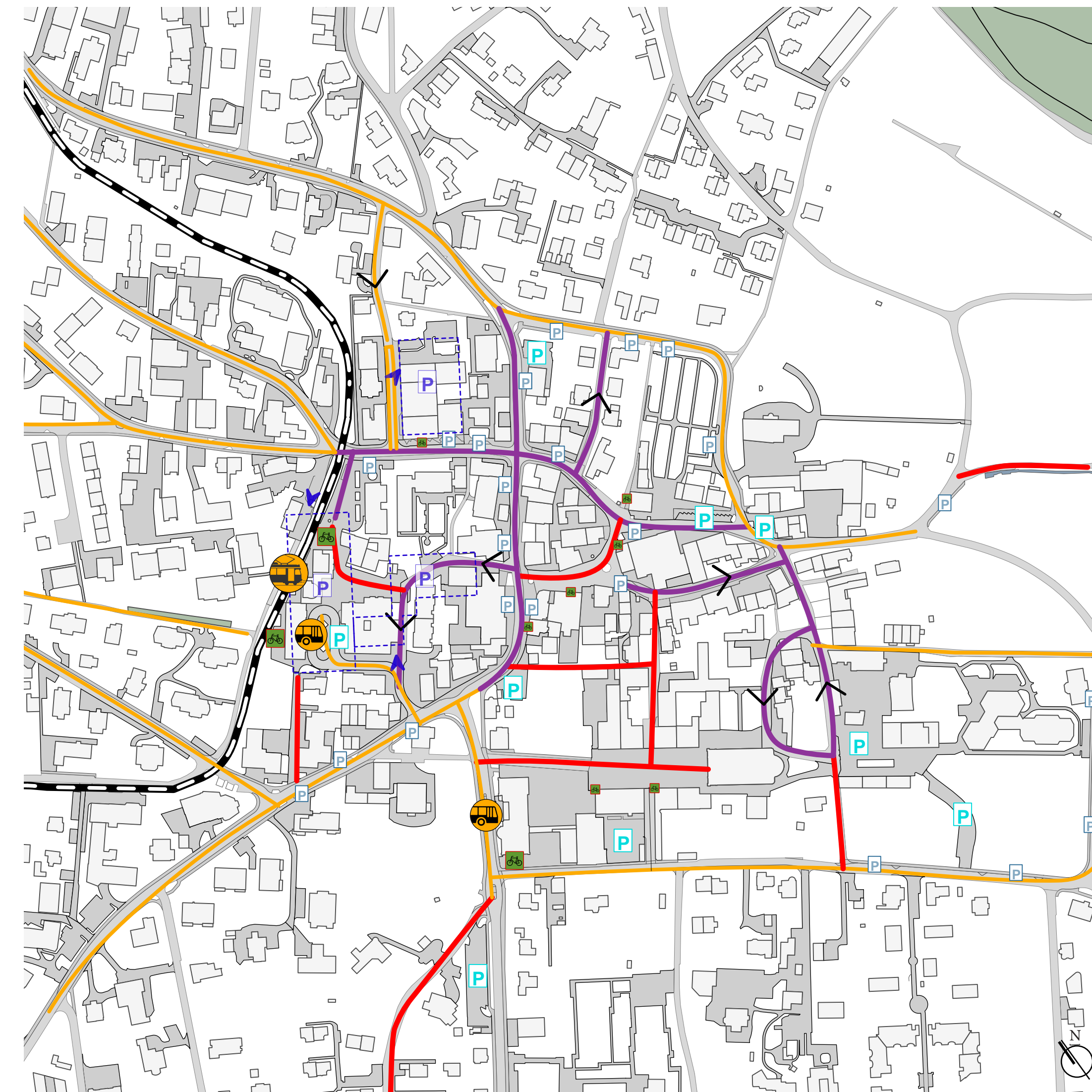


Trotz einer grossen Anzahl von gewerblichen Nutzungen im Zentrum von Arlesheim gibt es diverse Gebäude mit wenig Besucherfrequenz sowie mit reinen Wohnnutzungen oder Vorgärten. Diese Mischung verschiedener Nutzungen mit Vorgartenstrukturen prägen das Zentrum des Ortes und sind ein charakteristisches Merkmal von Arlesheim.



Gewerbliche Erdgeschossnutzungen wechseln sich mit reinen Wohnnutzungen ab.

Verkehrsregime IST-Zustand



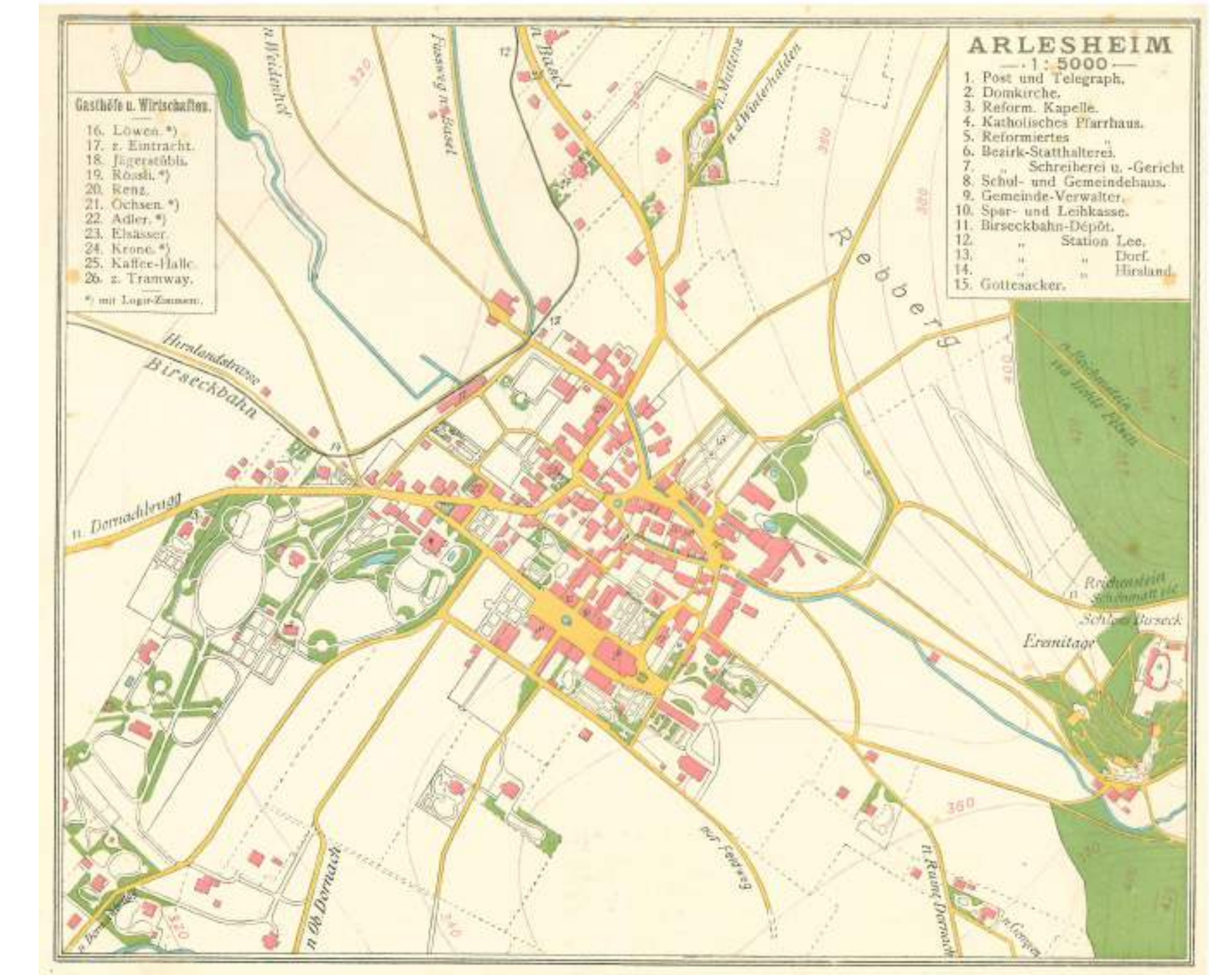
Im Ist-Zustand sind die Platzbereiche grundsätzlich verkehrsfrei ausgestaltet. Der angrenzende Kernbereich ist als Begegnungszone und die Strassen um den Kernbereich sind als Tempo-30-Zone signalisiert. Der Strassenraum im Zentrum von Arlesheim ist geprägt von punktuell angeordneten Parkfeldern. Aufgrund der Parkierung konnte eine Zerschneidung des Strassenraums festgestellt werden, welche zusammen mit Niveauunterschieden eine Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen begünstigt. Veloabstellplätze sind an mehreren Standorten im Zentrum vorhanden. Aufgrund deren Ausgestaltung gehen die Abstellplätze im Strassenraum etwas unter, was zeigt dass deren Nutzung noch optimiert werden kann.

Es entsteht der Eindruck, dass das Geschwindigkeitsregime im Zentrum gut funktioniert. Bezüglich Zusammenspiel Strassenraumgestaltung und Geschwindigkeitsregime sowie der Anordnung der Veloabstellplätze ist eine Aufwertung / Feinjastierung denkbar.



Auszeichnung des Verkehrsregimes mit skulpturalen Schildern.

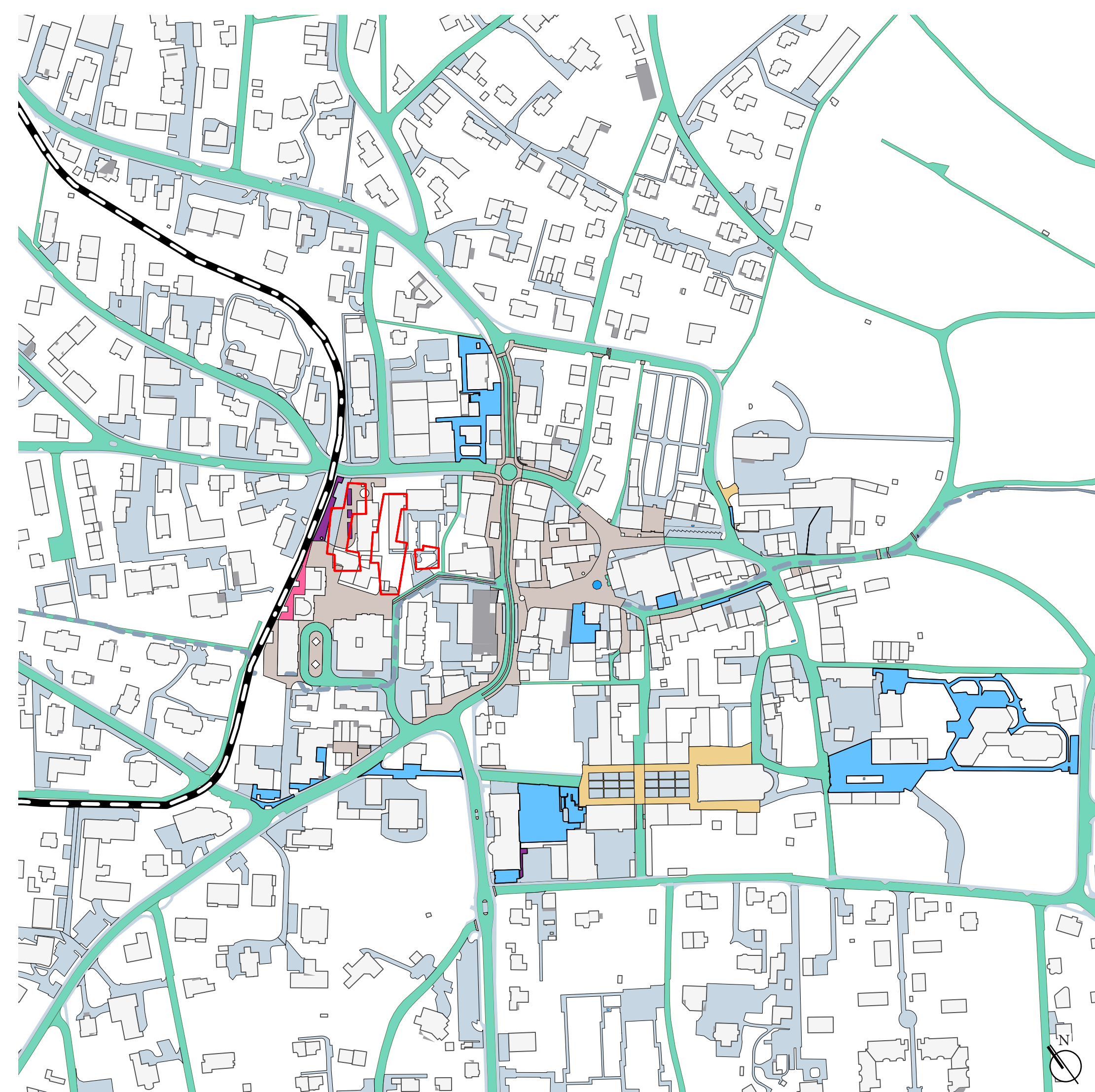
~ KARTE VERSCHÖNERUNGSVEREIN ARLESHEIM 1905 ~



Die Karte des Verschönerungsvereines von 1905 zeigt aufgrund ihrer vereinfachten und klaren grafischen Darstellung gut, dass Arlesheim durch ein geistliches und ein weltliches Zentrum charakterisiert ist. Die beiden zentralen Plätze am Dom und am Dorfplatz sind bestanden mit einem Brunnen und die Beläge verlaufen von Fassade zu Fassade. Der Bach ist punktuell noch offen und auf dem Dorfplatz wahrnehmbar.

Im Bereich des heutigen Postplatzes befindet sich das Depot der Birsbeck-Bahn und Standort der heutigen TRAM-Station. Die frühere Post (Nr. 1) befand sich westlich des Brunnens am Dorfplatz. Die städtebaulichen Grundstrukturen sind noch heute wahrnehmbar.

Analyse der Materialien - Mosaik der Beläge



Im Zentrum von Arlesheim lassen sich verschiedene Beläge finden. Neben Asphaltbelägen sind dies vor allem Pflasterungen von Porphyrsteinen in diversen Formaten. Leider ist die Verwendung des Porphyr-Steines nicht klar gefasst und wechselt sich mit diversen anderen Materialien ab. Im Kontrast dazu steht auch das Belagsmuster des Domplatzes (eine Melange aus Asphalt, Porphyr- und Katzenkopfpflasterungen).



In Innenstädtischen Bereichen häufig Porphyr-Natursteinpflasterung in verschiedenen Formaten



Im Bereich des Domplatzes findet sich ein Muster aus verschiedenen Belägen

Verkehr und Belastung



Gemäss der nebenstehenden Abbildung sind insbesondere auf der Hauptstrasse, dem Dornachweg und der Ermitagestrasse verschiedene Nutzungsansprüche vorhanden. Das Verkehrsaufkommen im Querschnitt bei der Abendspitzenstunde liegt auf der Hauptstrasse bei maximal 480 Fahrzeugen pro Stunde und auf der Ermitagestrasse bei 230 - 280 Fahrzeugen pro Stunde. Die tiefe Belastung auf dem Andläuerweg deutet darauf hin, dass der Verkehr oft in bzw. durch das Zentrum und nicht um das Zentrum herum fährt.



Historische Ansicht vom Dorfplatz in Arlesheim zeigt Wohnhäuser mit ihren Gärten. Gewerbenutzungen sind nicht ersichtl. Postkarte gestempelt mit Datum von 23.9.1920



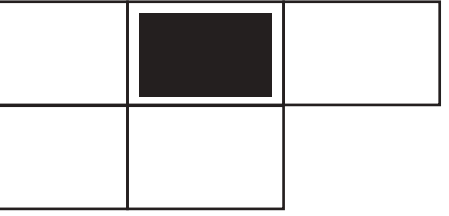
Historische Fotografie zeigt die zwei Zentren am Dom und am Dorfplatz. Im Bereich des Dorfplatzes ist der Bachraum gesäumt von Bäumen. Schräglufbildaufnahme (Walter Mittelholzer)



Postkarte der 1970er Jahre zeigt die beiden Zentren von Arlesheim am Dorfplatz und am Dom.



Historische Ansicht vom Dorfplatz in Arlesheim mit offenen Bachlauf, historische Aufnahme aus den 1920er Jahren



KONZEPT

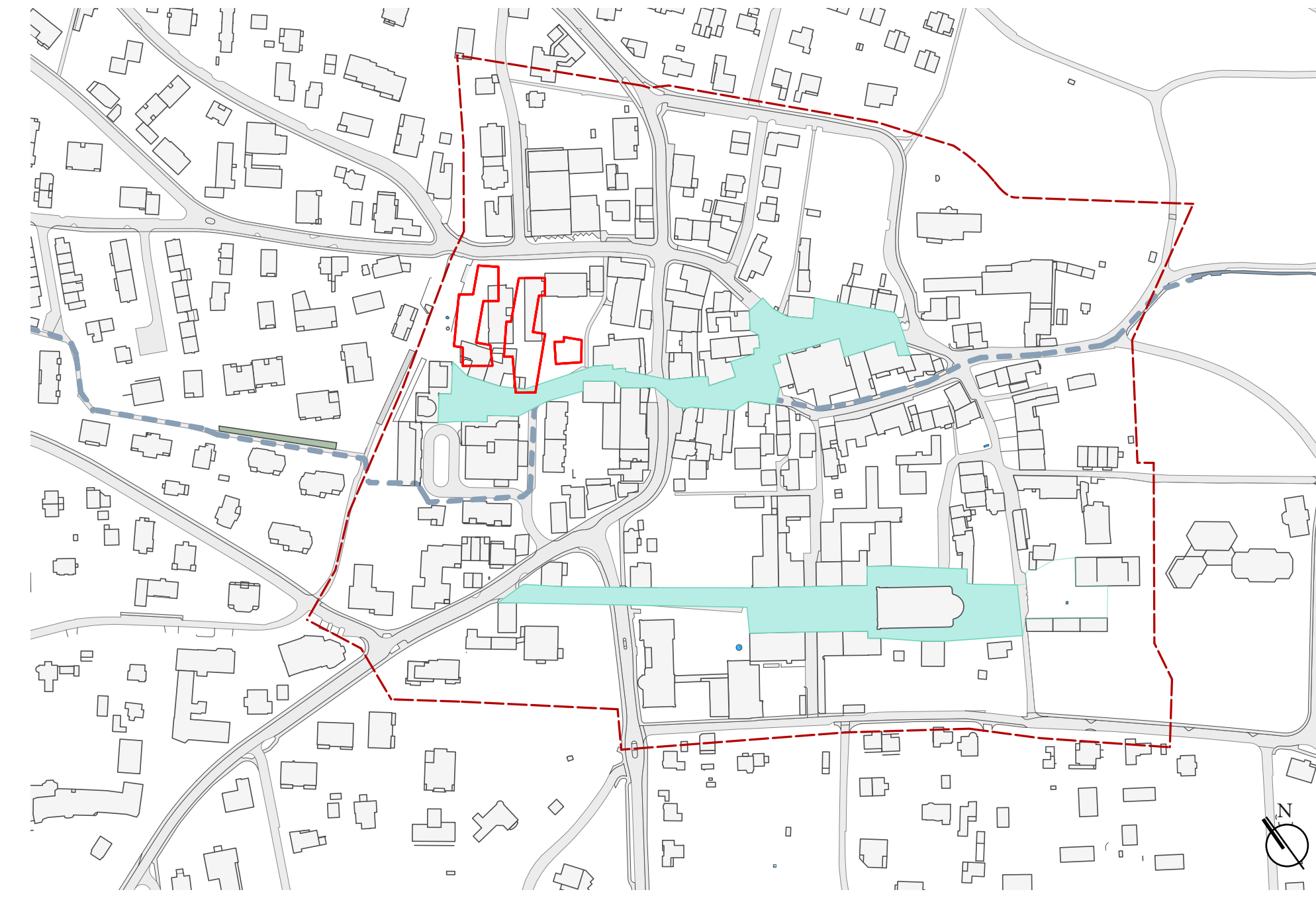
~ ÜBERSICHT ÜBER CHARAKTERRÄUME ~

Es sind verschiedene städtebauliche, gestalterische und freiräumliche Qualitäten im Zentrum von Arlesheim wahrnehmbar. Jedoch verschwimmen diese miteinander und entfalten keinen Ortsprägenden Charakter. Das Konzept der Charakterräume soll dies ändern. Dabei sollen unter dem Begriff Charakterraum, Abschnitte und Orte des Ortskerns verstanden werden, welche aufgrund ihres Städtebaus, ihrer Nutzung, ihrer Gestaltung und Wahrnehmbarkeit sowie ihrer Bedeutung sich zu einem wiederkehrenden Typus grob zusammenfassen lassen und eine Eigenart bzw. einen speziellen Charakter haben und haben sollten.

Ziel des Konzeptes ist die klare Ausbildung von eigenständigen aber zusammenhängenden Orten und Abschnitten im Ortskern mit einer wiedererkennbaren Identität und einer klaren Lesbarkeit und somit der Stärkung des Raumcharakters und der Orientierung. Diese Charakterräume sollen die Orientierung im Zentrum erleichtern und zentrale Orte durch eine attraktive aber einheitliche Ausgestaltung auszeichnen.

CHARAKTERRÄUME

PLATZRAUM



Attraktiver, identitätsstiftender, zentraler Ort mit sehr hoher Aufenthaltsqualität und vielen anliegenden Geschäfts- Gewerbe- und Restaurationsnutzungen. Wahrnehmung als Mittelpunkt des Ortszentrums von Arlesheim.

Räumliche Wirkung / Strassenraum

- Platzfigur von Fassade zu Fassade
- keine Unterscheidung Fahrbahn/Fussweg/Platz

Materialisierung

- hochwertiger, fließender, flächiger Belag (Naturstein, alternativ veredelter Asphalt möglich)

Grünstruktur / Ausstattung

- punktuell Sitzmöglichkeiten und Velostellplätze
- punktuell Baumstellungen / Baumkompartimente

Wasser

- Bachöffnung oder Nachzeichnen des Baulaufes

Parkierkonzept

- Schild P ohne Markierung / informelle Parkierung
- Ziel Parkierung in Einstellhallen oder auf umliegenden PP

Verkehrsregime
FOKUS ZUFUSSGEHENDE

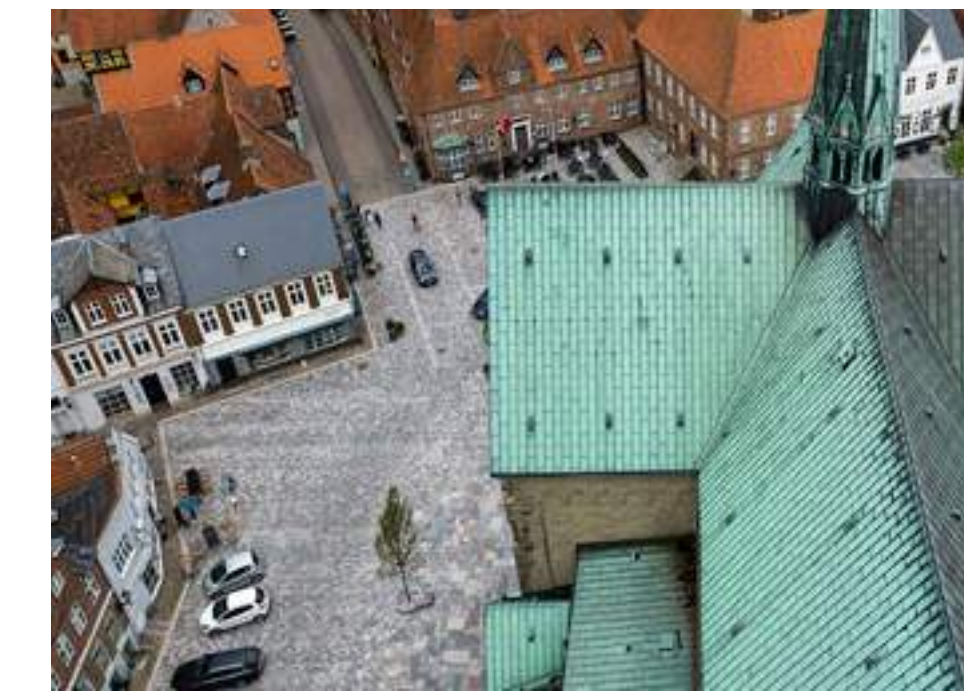
- Begegnungszone



Flächiger Belag mit Einsprenkelungen

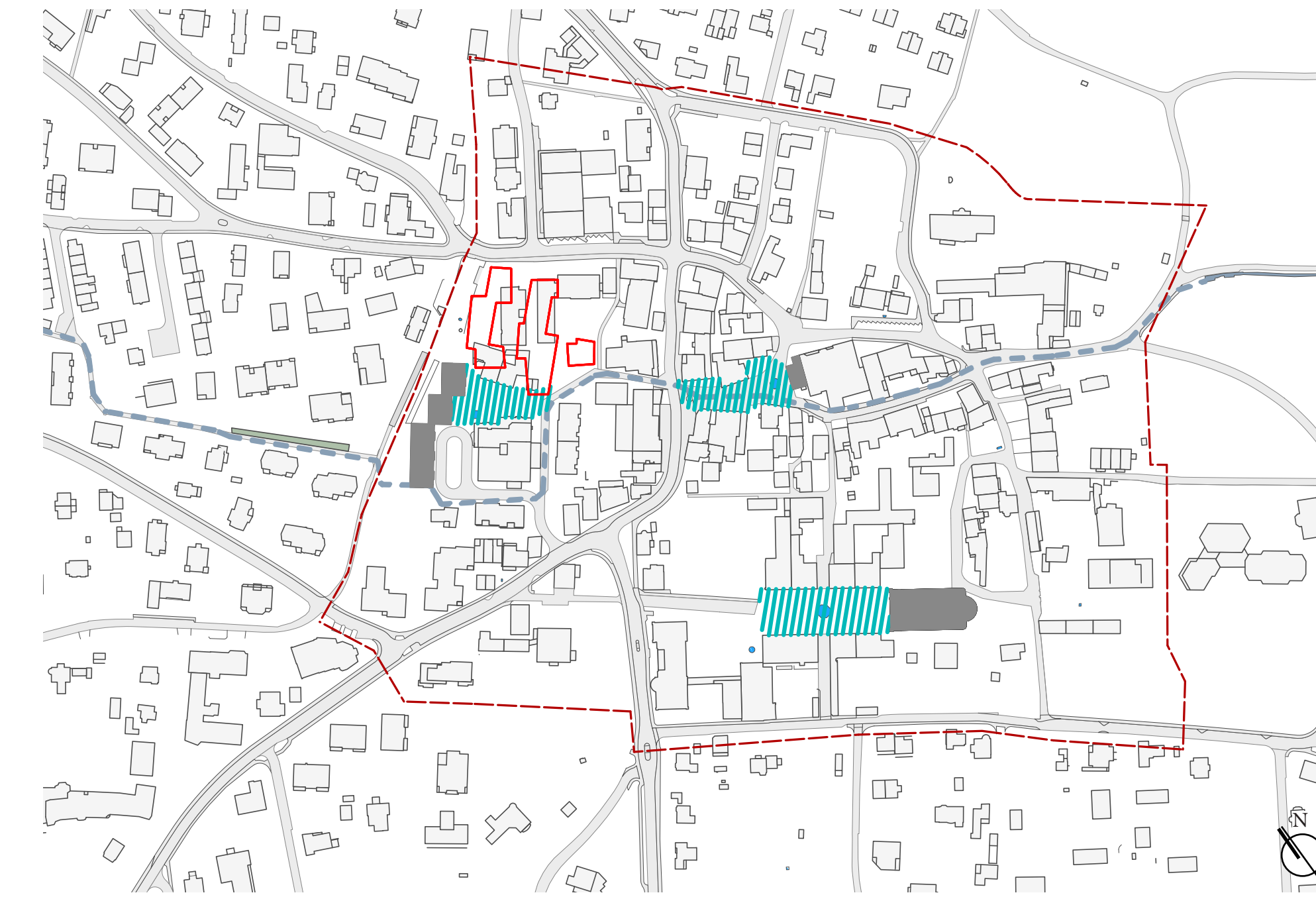


Flächiger Guberstein-Pflasterung mit Porphyr-Einsätzen



Gebäudesaum mit Porphyr-Pflasterung

PLATZRAUM (KERNBEREICH)



Attraktiver, identitätsstiftender, zentraler Ort mit sehr hoher Aufenthaltsqualität und vielen anliegenden Geschäfts- Gewerbe- und Restaurationsnutzungen. Wahrnehmung als dem Fussgänger vorbehaltenen Mittelpunkt des Ortskerns von Arlesheim.

Räumliche Wirkung / Strassenraum

- Platzfigur von Fassade zu Fassade
- keine Unterscheidung Fahrbahn/Fussweg/Platz

Materialisierung

- hochwertiger, fließender, flächiger Belag (z.B. Naturstein, alternativ veredelter Asphalt denkbar) mit Platzintarsien
- abschnittsweise sickerfähiger Belag

Grünstruktur / Ausstattung

- punktuell Sitzmöglichkeiten und Velostellplätze
- punktuell Baumstellungen / Baumkompartimente
- temporär, flexible Grünstrukturen

Wasser

- Bachöffnung oder Nachzeichnen des Baulaufes
- grosser Brunnen im Zentrum

Parkierkonzept

- Parkieren ist nicht gestattet

Verkehrsregime
FOKUS ZUFUSSGEHENDE

- Fussgängerzone

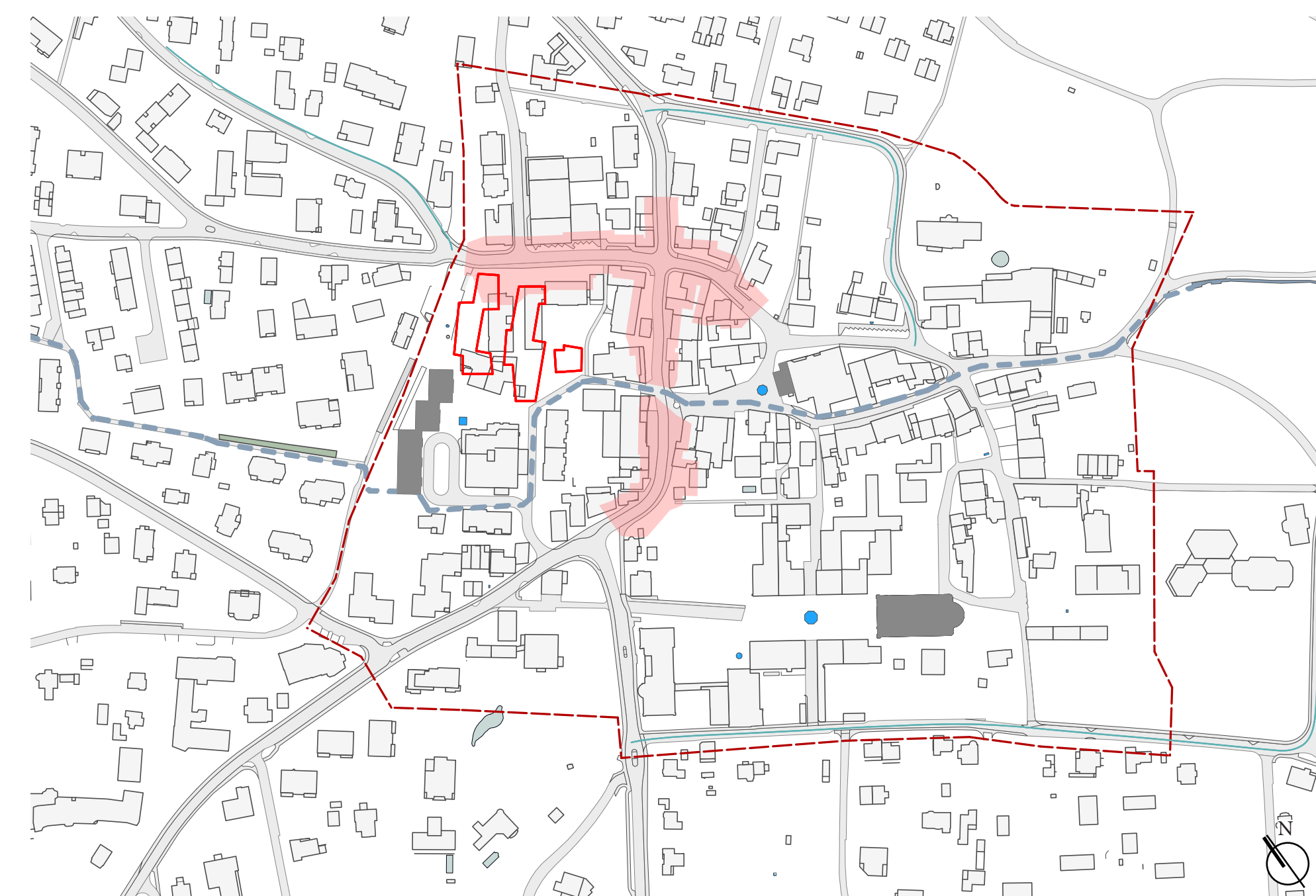


Nachzeichnen von Platzintarsien durch Belagsänderung



Pflasterung als Gebäudebegleitendes Element, historische Aufnahme 1920er Jahre

GESCHÄFTSSTRASSE



Attraktiver und funktionaler urban-anmutender Raum, mit vielen anliegenden Geschäfts- und Gewerbenutzungen, welcher ein Nebeneinander von Verkehrsteilnehmern und Nutzungen erlaubt.

Räumliche Wirkung / Strassenraum

- Ausbildung Trottoir jedoch mit geringer Unterscheidung/geringem Versatz zur Fahrbahn

Materialisierung

- Trottoir: hochwertiger Belag analog Platzraum
- Fahrbahn: Asphalt (klassisch)

Grünstruktur / Ausstattung

- Baumstellungen entlang der Fahrbahn
- punktuell Sitzmöglichkeiten und Veloabstellplätze

Wasser

-

Parkierkonzept

- punktuell Parkierung im Strassenraum und bei Gewerbe mit hoher Durchlässigkeit von Passanten
- markierte Parkflächen im Strassenraum
- Ziel Parkierung in Einstellhallen oder auf umliegenden PP

Verkehrsregime
FOKUS RÜCKSICHTSNAHME

- Rücksichtnahme: Tempo 30 Zone
- Führung Velo



Baumstellungen in der Fahrbahn

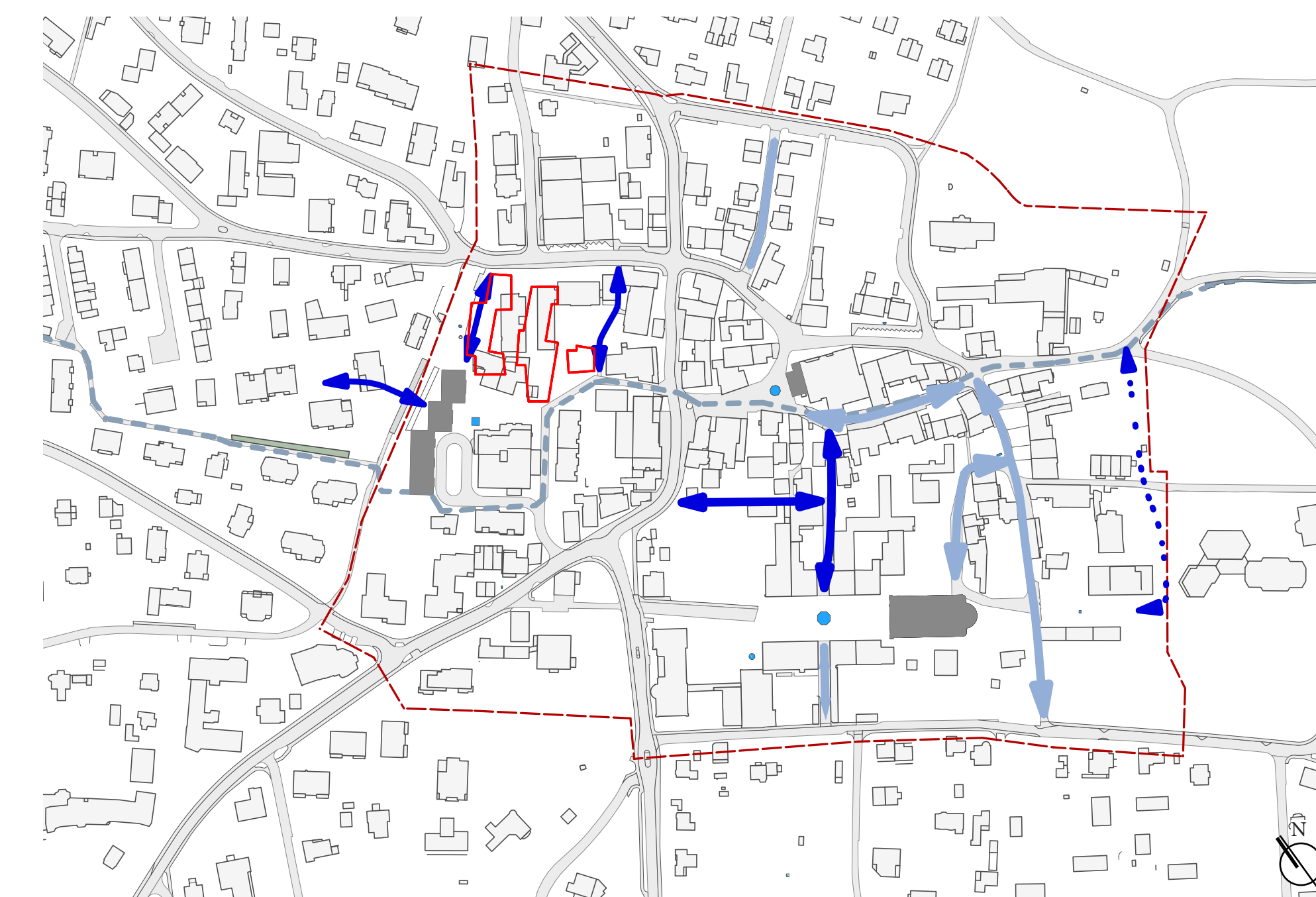


Pakete von Baumstellungen, Velobügeln und PP-Flächen im Strassenraum



Bänderung in der Fahrbahn als Wiedererkennungswert

GÄSSCHEN (FUSSGÄNGER UND ANLIEGERVERKEHR)



Schmäler, dörflich anmutender Raum, welcher schnelle Verbindungen innerhalb des Zentrums zu Fuss oder als Anliegerverkehr ermöglicht. Zurückhaltende homogene Gestaltung mit hochwertigem Belag und punktuell gestalteten Vorzonen

Räumliche Wirkung / Strassenraum

- Belag von Fassade zu Fassade mit Vorgartenstrukturen
- kein extra Trottoir

Materialisierung

- flächiger hochwertiger Belag
- Leitlinie aus Pflastersteinen

Grünstruktur / Ausstattung

- Grünstrukturen durch Vorgärten und wo möglich Pocketparks

Wasser

- Erhalt historische Brunnen
- gestaltete Entwässerung/Oberflächenwasser

Parkierkonzept

- wo nötig und möglich Anwohnerparking

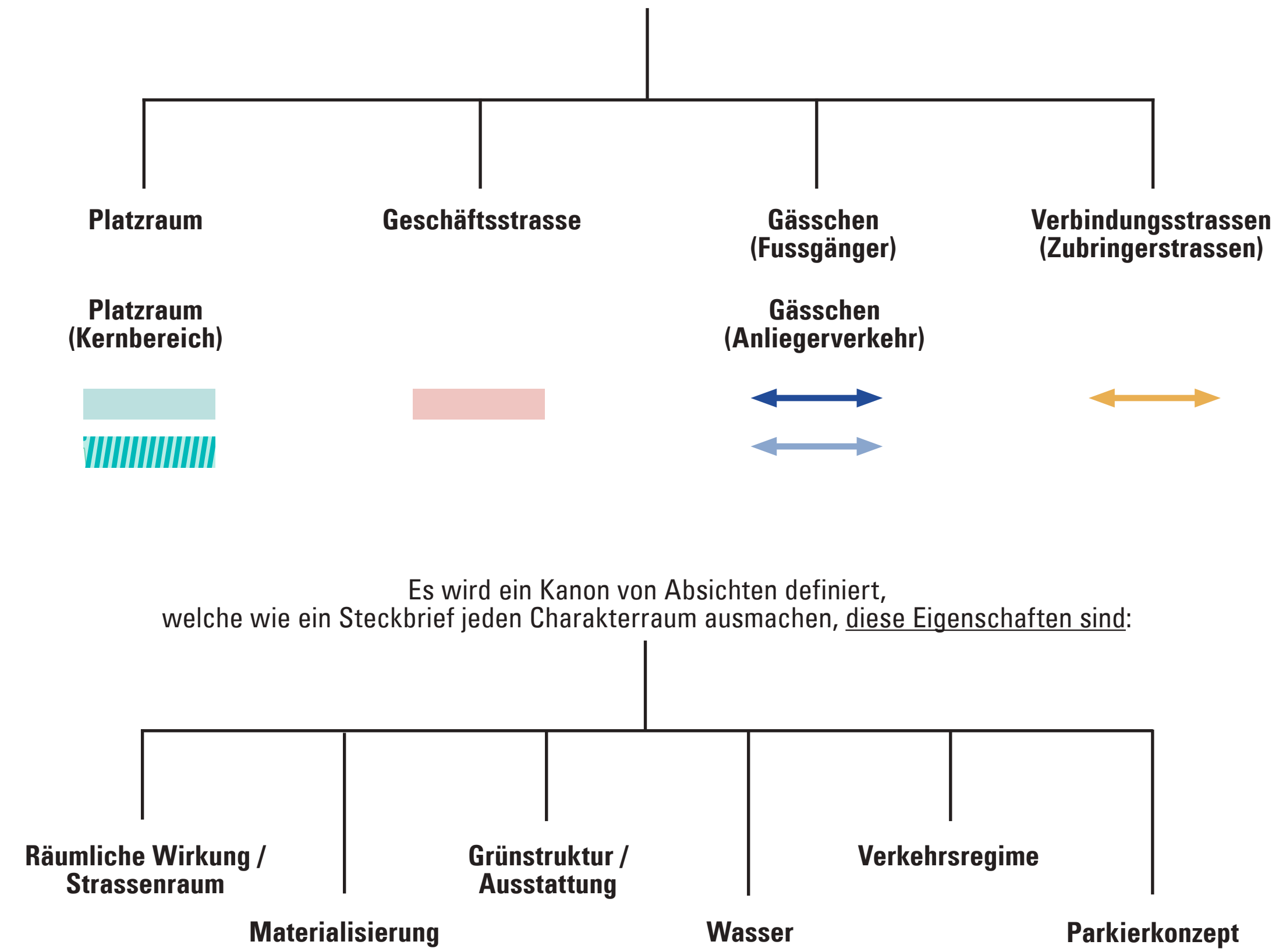
Verkehrsregime

- Begegnungszone, zum Teil nur einspurig befahrbar



Streifen-Bänderung als Wegleitung der Gässchen

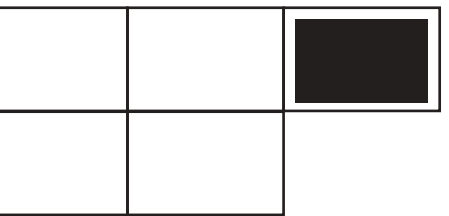
Aufgrund der genannten Kriterien lassen sich folgende Charakterräume ausmachen:



VERBINDUNGSTRASSE

Aufgrund der verkehrstechnischen Funktionalität und der bestehenden sinnvollen Gestaltung des Charakterraumes der Verbindungsstrassen (Andlauerweg und Hauptstrasse) sollen diese in heutiger Ausprägung und Qualität erhalten werden. Eine Neugestaltung ist nicht zielführend.

Die klassische Ausprägung der Verbindungsstrassen und die klare Lesbarkeit des Strassenraums unterstützen das Konzept der für sich eigenständig sprechenden und klar sowie identitätsstiftend gestalteten Charakterräumen.



GESAMTKONZEPT

Der Ortskern von Arlesheim ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder erfasst und mit nationaler Bedeutung eingestuft. Eine Grundlage für diese Einschätzung dürften sicherlich die über die Jahrhunderte erhaltenen städtebaulichen Grundstrukturen sein, welche noch heute die Historie des Ortes erlebbar machen. Zudem ist Arlesheim als pulsierende Gemeinde mit einem bunten Marktreiben an Freitagen, mit einer grossen Anzahl verschiedener Restaurants und Cafés sowie vielen kleineren Läden / Gewerben in einem ausbalancierten Verhältnis. Mit dem Bau des Doms entwickelte sich vis-à-vis und nur in wenigen Gehminuten vom Dorfplatz entfernt ein weiteres - ein „geistliches“ Zentrum.

Den genannten Qualitäten stehen jedoch die undefinierte Gestaltung der Freiräume und die nicht konsequente Verkehrsführung entgegen. Verschiedene verkehrstechnische Lösungen und gestalterische Absichten vermischen sich miteinander und verunklären die Situation. **Der Ortskern von Arlesheim ist nur bedingt wahrnehmbar.**

Eine Klärung der Qualitäten, ein klarer Gestaltungsplan und eine verständliche Verkehrsführung können den Charakter der Räume stärken und werden der weiteren Entwicklung des Ortsinneren von Arlesheim zuträglich sein.

Um diese Klarheit zu erreichen, werden die verschiedenen Freiräume zu Charakterräumen zusammengefasst. Die drei Charakterräume Platzraum, Geschäftsstrasse und Gasse zeichnen sich dabei durch eine unterschiedliche Identität und Verkehrsführung aus. Das „weltliche“ Zentrum mit den Schwerpunkten am Bahn- (Postplatz) und Dorfplatz sowie das „geistliche Zentrum“ am Domplatz, werden als Platzraum gestärkt.

Charakterraum Platzraum:

Eine Pflasterung von gesägten Gubersteinen (tauglich für Rollstuhlfahrer) verläuft flächig und zeichnet die Platzflächen aus. Alle Gebäude an diesen Plätzen werden von einem Band aus dem bestehenden Porphy- oder Katzenkopfpflaster gesteckt. Durch diese Pflasterbänder erhalten die Gebäude am Platz eine Auszeichnung. Im Belagstypisch aus Guberstein finden sich verschiedene Einengungen des vorhandenen Porphyrs als Reminiscenz an die Gestaltung der letzten 30 Jahre, zudem sind Porphyreinseln bewusst als Muster eingesetzt um zusätzlich Orientierung zu geben.

Auch dem Domplatz liegt diese Gestaltungsintensität zu Grunde, jedoch soll dieser unter gartendenkmalpflegerischen Gesichtspunkten beurteilt werden. Dabei sollte die Asphaltierung hinterfragt werden. Bei der Belagegestaltung sollte der obere Abschnitt (östlich des Domes) mit einbezogen werden.

Das Wasser wird zum zentralen Element der Plätze. Historische Brunnen sowie die geöffneten Bachabschnitte prägen die Identität des Ortes. Im Zusammenspiel mit den baumbestandenen und chaussierten Flächen werden diese zu einem wichtigen Ort des Aufenthaltes und des Austausches. Baumkompartimente von heimischen Hopfenbuchen und Zier-Kirschen werfen einen leichten Schatten und verzahnen mit ihren vegetativen Aspekten von Blüte und Herbstfärbung im Jahresverlauf. Wir sind überzeugt, dass es 100 Jahre nach der Einfeldung, Aufgabe der heute wirkenden Generationen ist, den Bach auch im Siedlungsgebiet wieder ans Tageslicht zu holen und ihm seine historische Bedeutung und seine Funktion im Ortsgefüge wiederzugeben.

Charakterraum Geschäftsstrasse:

Die Geschäftsstrassen werden als attraktive Strassenräume ausgebildet, welche jederzeit Querungen erlauben und zum Aufenthalt einladen. Eine Bänderung von Porphysteinen zeichnet den Raum aus. Es finden dabei immer Porphyreine Verwendung, welche als Belag in Arlesheim ausgebaut und wieder verwendet werden. Ein heller Asphalt mit Farblösungen, die geschickte Inszenierung von Solitärgehölzen in der Kombination mit Stellflächen für Velo und PW in der Fahrbahn, lassen diese zum platzartigen Freiraum werden. Die Geschäftsstrassen werden zur Adresse der Gewerbe und wirken identitätsstiftend. Verspringende Baumstellungen von Schnurbäumen (Sophora japonica) unterstützen den Raumbezug von Fassade zu Fassade und brechen die Geradlinigkeit und Flüssigkeit der Strassenführung auf.

Charakterraum Gässchen:

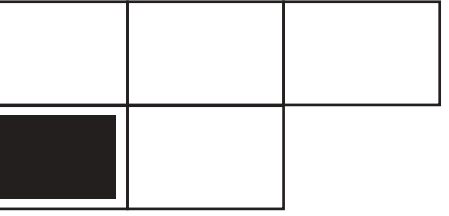
Die Ausbildung der Gässchen mit einem homogenen und flächigen Asphaltbelag steht im leichten Kontrast zur Natursteinpflasterung der Plätze, vermag so aber einen eigenen Charakter auszubilden. Ein Pflasterband von Porphy auf der Strassenachse (Mitte) steht im Bezug zur Materialität des Ortskerns, wird zur Leitlinie und gleichzeitigen Entwässerungsrinne. Diese reduzierte aber klare Gestaltungsintervention zeichnet die Gassen im Besonderen aus und verleiht ihnen ihren eigenen Charakter.

Die bewussten Entscheide zur Gestaltung und zum Parkier- und Verkehrsregime vermögen die verschiedenen Räume und ihre Qualitäten zu klären und deren Funktion im Ortsgefüge wieder zu geben.

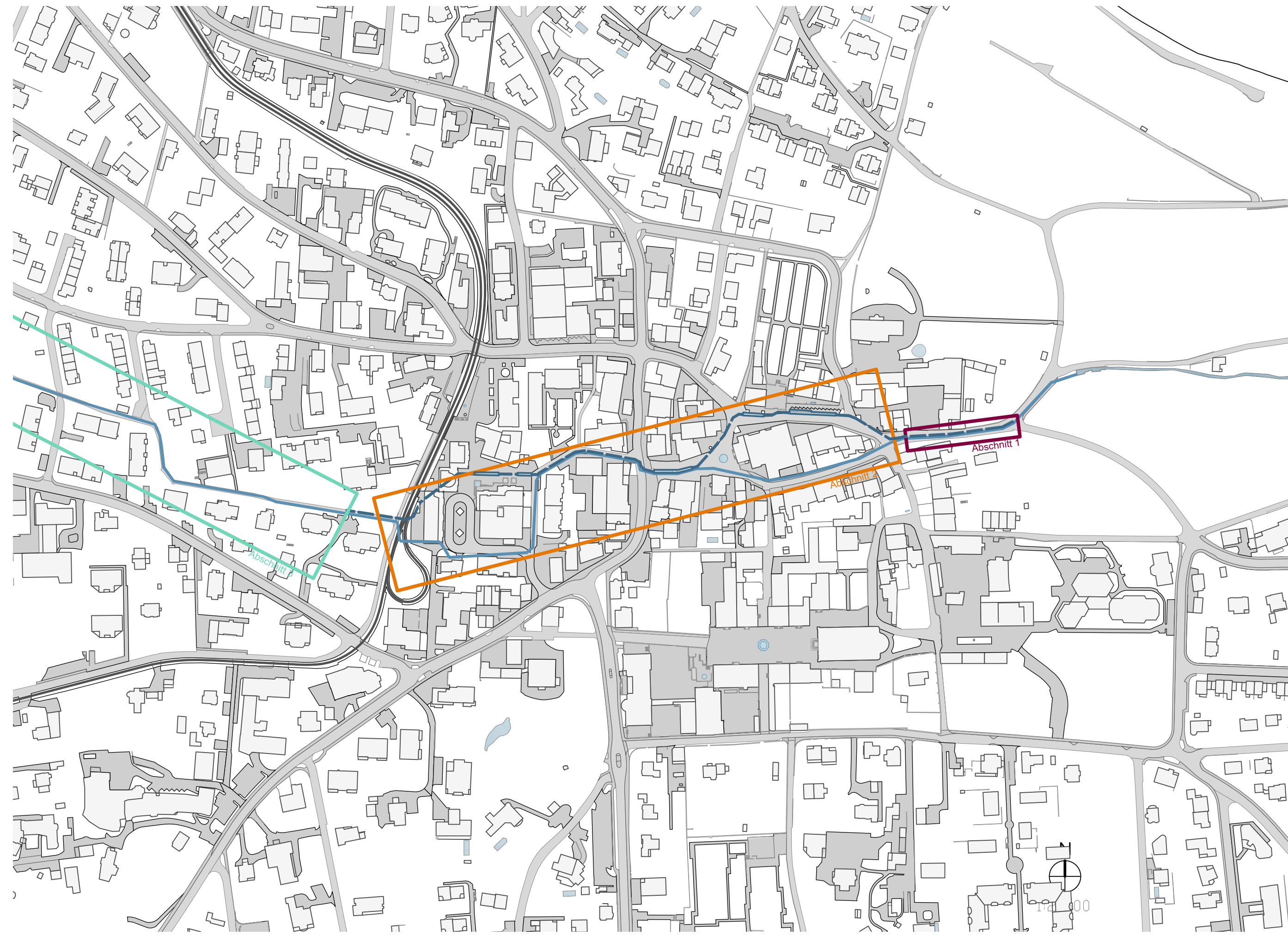
mollis motus - lateinisch für das „sanfte Rauschen“ versinnbildlicht zum Einen die akustische Wahrnehmung der geöffneten Bachabschnitte zum Anderen aber auch die klaren fließenden Räume des Ortskerns und den reduziert wahrnehmbaren Verkehr.



Situation Gesamtkonzept 1:500



BACH



- Legende**
- Abschnitt 1
 - Abschnitt 2
 - Abschnitt 3

Geschichte:

Die ersten frühen Arlesheimer*innen liessen sich am Bach nieder. Über Jahrhunderte blieb der Bach Rückgrat des sich entwickelnden Dorfes. Erst im 19. und 20. Jahrhundert wurde der Bach zur Kloake. In einem Bericht von 1915 heisst es: „Der Bach scheint heute mehr die Kehrichtgrube der Anstösser zu sein als etwas Anderes“. Schlachtabfälle wurden bedenkenlos im Bach entsorgt und Abwässer eingeleitet. Farbe und Duft des Wassers führten zum Übernemen „Schlissibüchi“! Nach dem Motto „Aus den Augen, aus dem Sinn“ wurde der Bach schliesslich in den 1920er Jahren, also vor etwa 100 Jahren, zugedeckt (Quelle: Säulzunft Arlesheim Hrg., Arlesheim im 20. Jahrhundert, Arlesheim 2009). Heute erinnern nur noch schöne Schachdeckel und Strassenamen an den verschwundenen Bach. Immerhin wurde 1971 das Bachgerinne im Bachtelengraben, im letzten Abschnitt vor der Einmündung in die Birs, renaturiert.

Gegenwart

Bei der Beschäftigung mit dem Arlesheimer Dorfbach fällt auf, dass sein Verlauf grob in drei Abschnitte gegliedert werden kann.

Abschnitt 1: Von der Quelle bis zum östlichen Dorfeingang. Ein Abschnitt dem seine natürliche Erscheinung weitgehend belassen wurde. Dies war und ist nicht zuletzt das Verdienst der Schöpfer und Bewahrer der Ermitage.

Abschnitt 2: Vom östlichen Dorfeingang bis zur Bahnlinie der BLT. Hier verläuft der Bach vollständig eingedölet, zum Teil auf abenteuerlichen Wegen (u.a. durch eine Tiefgarage) und unterquert das Bahntrasse.

Abschnitt 3: Von der BLT-Bahnlinie bis zum Bachtelengraben. Auch hier verläuft der Bach vollständig eingedölet.

Zukunft:

Gestützt auf diese Gliederung schlagen wir folgende grundsätzliche Massnahmen vor:

Abschnitt 1: Standort des Trennbekens für den Abschnitt 2. Trennung zwischen neuem Bachgerinne durch den Ortskern und dem Entlastungskanal für Hochwasserspitzen.

Abschnitt 2: Führung eines separaten Bachgerinnes durch den Ortskern, in Abschnitten teilweise offen und teilweise mit Rosten überdeckt. Hochwasserspitzen werden in einem separaten Entlastungskanal abgeführt.

Abschnitt 3: Offenes Bachgerinne mit Naturufer, dimensioniert für die Gesamtmenge, d.h. auch für Hochwasserspitzen.

Empfehlung zum Vorgehen in Schritten:

1. Verabschiedung Gesamtkonzept Freiräume und Verkehr
2. Wasserbauliches Projekt Dorfbach und Projektgenehmigung durch Kanton und Gemeindeversammlung.
3. Parallel zu Schritt 2: Umsetzung der Ergebnisse des Studienauftrages in Bauprojekten zur Freiraumgestaltung und Projektgenehmigung durch die Gemeindeversammlung.

Der Bau eines neuen Entlastungskanals wird zu grossen baulichen Eingriffen führen. Es würde deshalb wenig Sinn machen, vor der planerischen Lösung dieser Aufgabe mit der Planung der Freiraumgestaltung zu beginnen.

Mit der gleichzeitigen Erarbeitung des wasserbaulichen und der freiraumgestalterischen Projekte können Synergien freigesetzt und Baukosten optimiert werden.

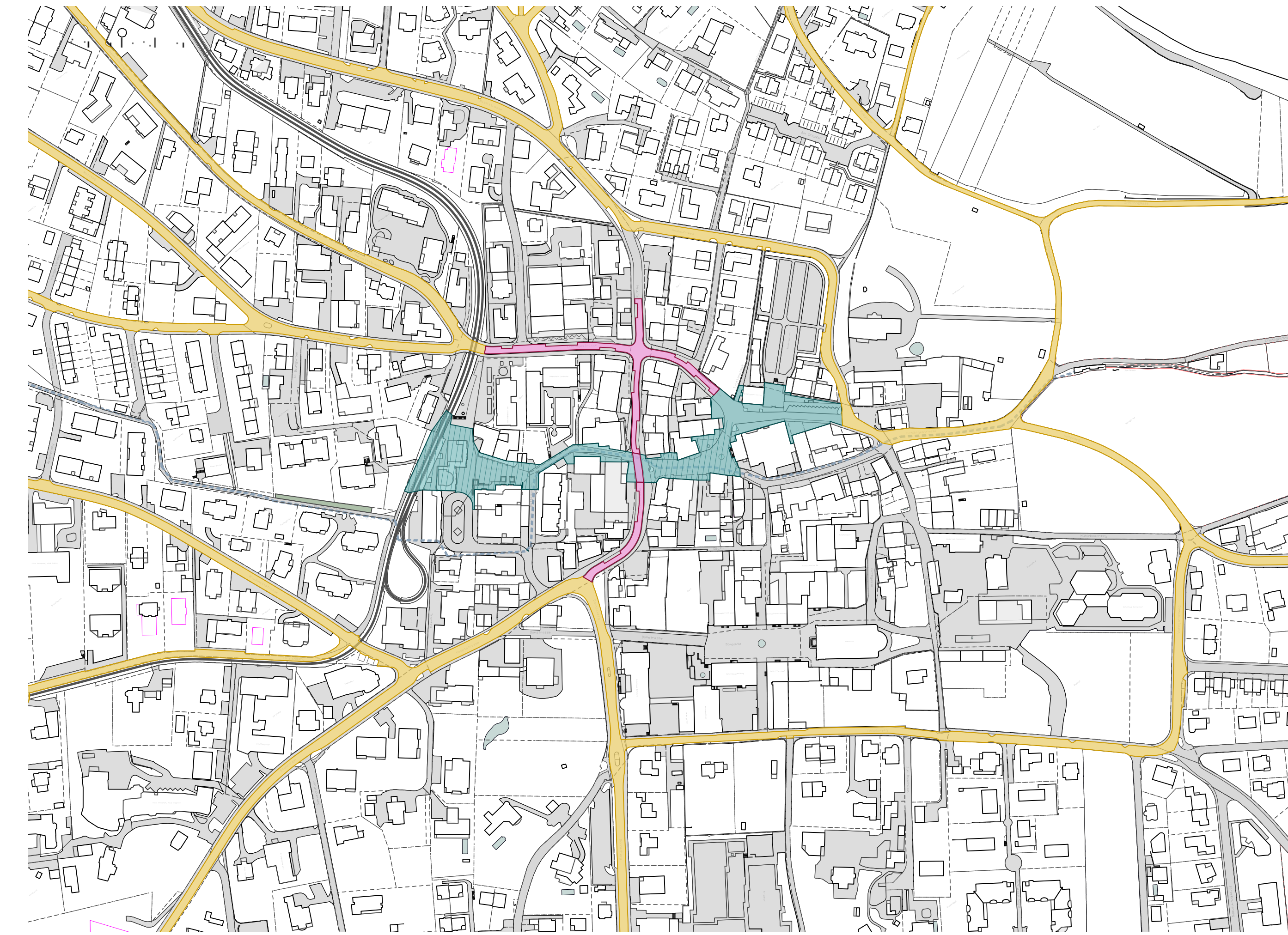


Ausgedöleter Spreitenbach im Ortszentrum



Wasserspiel und Oberflächenentwässerung als Nachzeichnung Bachverlauf

VERKEHRSKONZEPT



- Legende**
- Platzbereich - Fokus Zufussgehende, Flanieren
 - Geschäftsstrasse - Fokus Rücksichtsnahme
 - Verbindungsstrasse - Verträglicher MIV
 - Fussgängerzone

Das Verkehrskonzept spielt mit den Charakterräumen zusammen.

Auf dem Weg zum Zentrum befindet sich der motorisierte Verkehr zuerst auf der Verbindungsstrasse. Die Verbindungsstrassen sind als Tempo-30-Zonen signalisiert und gestaltet. Das Ziel diese Charakterraums ist, die an das Zentrum angrenzenden Parkplätze und Einstellhallen zu erschliessen und dem Durchgangsverkehr eine alternative Wegführung um, statt durch das Zentrum aufzuzeigen.

Beim Charakterraum «Geschäftsstrasse» liegt der Fokus auf der Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Der Strassenraum wird zu Gunsten des Fussverkehrs neu aufgeteilt. Dies geschieht, indem Parkfelder neu auf der Fahrbahn und nicht mehr auf dem Gehbereich angeordnet werden. Zusätzlich wird die Fahrbahnbreite durch seitliche Bänder mittels Porphy optisch reduziert. Der Charakterraum «Geschäftsstrasse» wird als Tempo-30-Zone ausgestaltet.

Zufussgehende haben grundsätzlich kein Vortritt – sie dürfen die Fahrbahn aber überall queren. Gleichzeitig sind die Zeitlücken zwischen den Fahrzeugen genügend gross, damit ein Miteinander zwischen den Verkehrsteilnehmern funktioniert. Knoten werden im Regime Rechtsvortritt ausgestaltet.

Die Geschäftsstrasse ist mit dem «Platzraum» – dem Kern von Arlesheim – verzahnt. Der Platzraum ist von Fassade zu Fassade gestaltet, es ist keine Fahrbahnaufteilung zu erkennen, keine öffentlichen Parkfelder markiert und der Fokus liegt auf den «Zufussgehenden» (Begegnungszone / Fussgängerzone). Die Zufussgehenden können sich frei

bewegen und Vortritt gegenüber dem rollenden Verkehr. Der Platzbereich dient vorwiegend zum Flanieren, als Aufenthaltsraum und Treffpunkt. Deshalb bewegt sich zwar gegenüber vom übrigen Siedlungsbereich hervorheben, der Übergang aber flussend sein soll. Beim vorliegenden Konzept wird der Weg ins Zentrum mittels der Strassenraumgestaltung der verschiedenen Charakterräume erkennbar / lesbar gemacht und Tore sind nicht erforderlich.

Durchgangswiederstand:

Es ist nachvollziehbar, dass das Verkehrsaufkommen und der Durchgangsverkehr aus der subjektiven Wahrnehmbarkeit als störend empfunden wird. Von der technischen Betrachtung zeigen die Verkehrszahlen, dass das Verkehrsaufkommen im Zentrum in einem verträglichen Rahmen liegt. Deshalb ist es aus verkehrsplanerischer Sicht nicht notwendig und zweckmässig, das Verkehrsaufkommen im Zentrum mittels Umfahrung / Einbahnregime zu reduzieren, sondern der Verkehr soll sich langsam und rücksichtsvoll durch das Zentrum von Arlesheim bewegen. Gegen die Massnahmen Einbahnregime / Umfahrung spricht auch, dass diese Probleme verlagern und andere Konflikte mit sich bringen (z.B. höhere Fahrgeschwindigkeiten). Durch die im Verkehrskonzept beschriebene gezielte Anordnung und Ausgestaltung der Charakterräume wird der Fokus zugunsten dem Fuss- und Veloverkehr verschoben. Gleichzeitig wird mit dem Platzraum der Fahrfluss des motorisierten Verkehrs auf der Hauptstrasse / Ermitagestrasse unterbrochen. Zusammen mit den Parkfeldern auf der Fahrbahn in der Geschäftsstrasse wird der reine Transitverkehr durchs Zentrum erschwert und damit der Durchfahrtswiderstand erhöht.

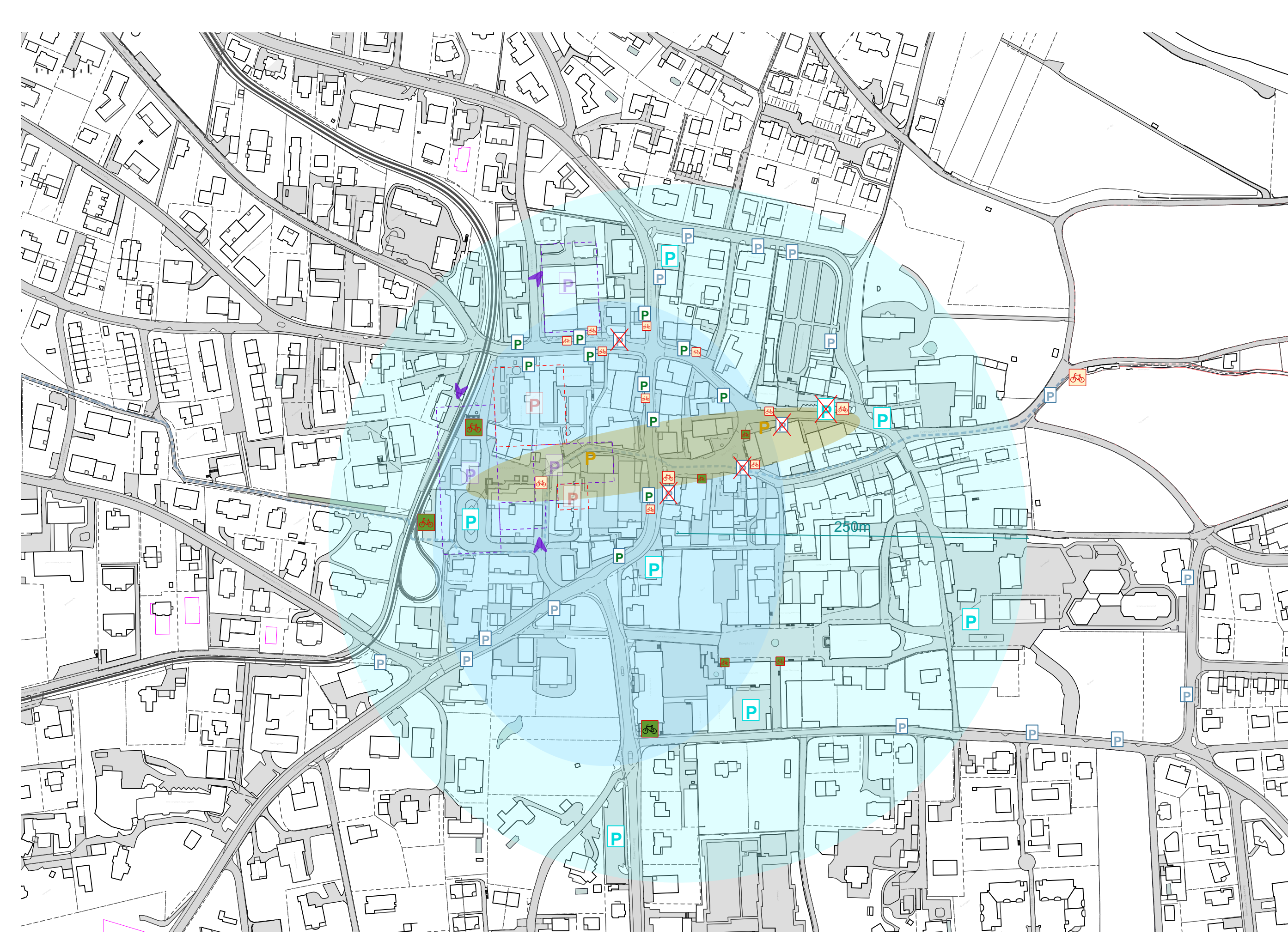
Tore:

Es werden keine offiziellen Tore bzw. Eingangsbereiche zum Zentrum gestaltet. Der Grund dafür ist, dass das Zentrum sich zwar gegenüber vom übrigen Siedlungsbereich hervorheben, der Übergang aber flussend sein soll. Beim vorliegenden Konzept wird der Weg ins Zentrum mittels der Strassenraumgestaltung der verschiedenen Charakterräume erkennbar / lesbar gemacht und Tore sind nicht erforderlich.

Lösung Zugang Ermitage / Parkierung:

Für die Parkanlage Ermitage werden keine zusätzlich Parkierungsmöglichkeiten vorgesehen. Um die beim Zentrum bereits vorhandenen Parkierungsanlagen möglichst gut auszulasten, sollen Besuchende mittels Wegweisung zu bestehenden Anlagen geleitet werden (z.B. Parkhaus beim Bahnhofplatz). Die kurze Gehdistanz vom Parkfeld zur Ermitage führt durchs Zentrum. Damit fungiert der Ortskern als Auftakt für die Ermitage und die beiden Räume werden besser miteinander vernetzt und profitieren voneinander. Um zudem eine umweltfreundliche Anreise zur Ermitage zu fördern, wird mittels Charakterräumen das Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet und beim Eingang zur Parkanlage werden zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen.

PARKIERUNGSKONZEPT/PARKHAUS



- 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

Um mehr Platz für den Aufenthalt zu schaffen und das Zentrum für den Fuss- und Veloverkehr zu stärken, sollen öffentliche Parkierungsmöglichkeiten mittel bis langfristig vorwiegend am Rand des Zentrumsbereichs und in Einstellhallen angeboten werden. Deshalb ist im Konzept vorgesehen, das oberirdische Parkfeldangebot in den Charakterräumen Geschäftsstrasse / Platzbereich um 31 PF von 56 PF auf 25 PF zu reduzieren und diese in den Einstellhallen zu ersetzen. Gemäss der Analyse «Parkierung im Zentrum von Arlesheim» sind die heute bestehenden Einstellhallen nicht voll ausgelastet. **Das Ziel muss sein, diese Infrastrukturen künftig möglichst effizient zu nutzen.** Deshalb wird vorgeschlagen - ausser der Erweiterung der bestehenden Einstellhalle im Rahmen des Projekts «Postplatz» - keine neue Einstellhallen zu realisieren und in Zusammenarbeit mit Coop / Migros die bestehenden Einstellhallen besser zu nutzen. Die Parkplatzstrategie kann mittels dem System von drei Ringen erläutert werden:

Ring 1: Parkieren über eine längere Zeitdauer möglich (monetäre Bewirtschaftung). Die Gehdistanz ins Zentrum beträgt maximal 3 Minuten.

Ring 2: Parkdauer ist auf eine Stunde begrenzt, hoher Umschlag wird angestrebt (zeitliche Bewirtschaftung)

Ring 3: informelles Parkieren, Parkieren nur für Kundschaft / Güterumschlag, Parkdauer auf 15 Minuten begrenzt (zeitliche Bewirtschaftung)

Informelles Parkieren: Gemäss Art. 22b, Abs. 3 SSV kann der Standort von Parkfeldern signalisiert oder markiert werden. Um Kundenparkfelder sicherzustellen ist an einzelnen Standorten im Platzbereich eine «informelle Parkierung» angedacht. Dort werden die Parkplätze

zwar signalisiert aber nicht markiert. So können auch mobilitätseingeschränkten Personen diese Parkfelder nutzen. Am Standort der informelle Parkierung darf die Kundschaft der angrenzenden Nutzung für maximal 15 Minuten parkieren. Als Rückfallebene, falls das System nicht funktioniert, besteht die Möglichkeit, nachträglich die Ecken der Parkfelder zu markieren.

Vorteile:

- Weiterhin ein Angebot von Kundenparkfelder vorhanden
- «Chaos» als Entschleunigung (Verkehrsberuhigung / Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes)
- Sicherheit ist durch langsames / vorsichtiges Fahrtempo gewährleistet > gegenseitige Rücksichtnahme
- Mehrfachnutzung eines bestimmten Raumes
- Voraussichtlich kurze Parkierungsdauer & wenig abgestellte Fahrzeuge aufgrund von sozialer Kontrolle

Nachteile:

- Risiko des «Zuparkierens» eines Raumes
- Risiko vom Parkieren an einem ungünstigen Standort

Veloabstellplätze: Es werden an vielen Standorten öffentliche Veloabstellplätze pöckchenweise angeordnet. Damit diese attraktiv sind, sollen sie sich möglichst nahe beim Ziel befinden.



Kundschaft Metzgerei max. 15 Minuten



Rückfallebene informelles Parkieren (Bsp. Willisau LU)

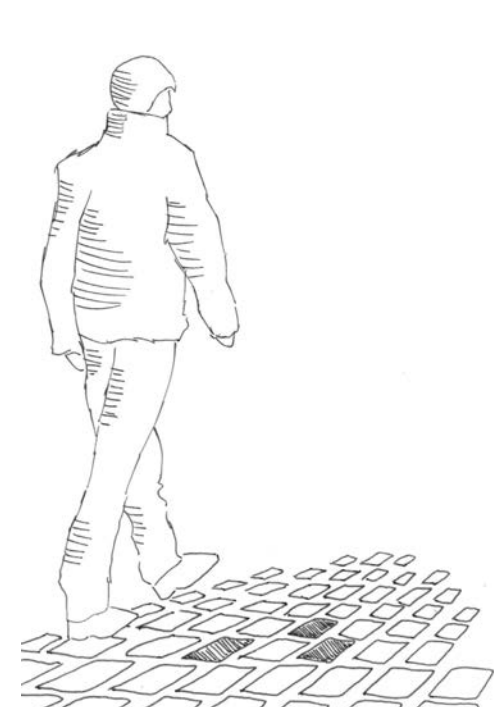
BARRIEREFREIHEIT

Die Verwendung von Natursteinpflaster mit gesägten Oberflächen garantiert eine ebene Oberfläche, welche auch für Rollstuhlfahrer*innen gut geeignet ist und trotzdem eine gewisse Rutschfestigkeit erlaubt. Auch die sorgfältige Verwendung von Kontrasten, z. B. durch die Verwendung von Gube- und Porphystein nebeneinander, erlaubt die visuelle Leitung für schlecht sehende Menschen.



ebene Oberfläche Pflaster visueler Leitfaden

ORIENTIERUNG



In regelmässigen Abständen werden in den Belag Muster aus roten Porphysteinen gesetzt, welche der besseren Orientierung und Wegleitung, u.a. zum Dom und zur Ermitage, dienen und die Wegleitung von einer Ausschüderung zusätzlich unterstützen.

AUSSTATTUNG

Im gesamten Betrachtungsperimeter finden zeitlose, unaufgeregte und klassische Möblierungselemente ihre Verwendung. Velo-Anlehnbügel, Landi-Sitz-Hocker und Kandelaber sind in einem einheitlichen Anthrazitfarbton gehalten. Alle Ausstattungselemente vermögen sich in die verschiedenen Charakterräume zu integrieren ohne den gestalterischen Fokus beanspruchen zu müssen.



BEPFLANZUNG

Die gezielte Auswahl von 1-2 Baumarten je Charakterraum stärken deren Identität und unterstützen dabei die räumliche Wahrnehmbarkeit des Zentrums im Ortsgefüge. Die Artenwahl erfolgt neben vegetativen und gestalterischen Gesichtspunkten auch unter den Kriterien der Biodiversität, Ökologie und Nachhaltigkeit. So werden heimische Arten bzw. Arten, welche als Zukunftsbaum gelten, verwendet. Als Zukunftsbaum sind Bäume zu verstehen, welche sich im immer heisser werdenden Stadtklima und bei zunehmender Trockenheit bewährt haben. Schnurbäume sind zudem wertvolle Bienenweiden und sind für Insekten ein wertvoller Lebensraum. Die Baumkompartimente von heimischen Hopfen-Buchen mit punktuell gesetzten Zier-Kirschen setzen mit Blüte und Herbstfärbung wertvolle Akzente. Beide Arten stehen in einem kontextlichen Bezug zum Ort und zueinander.



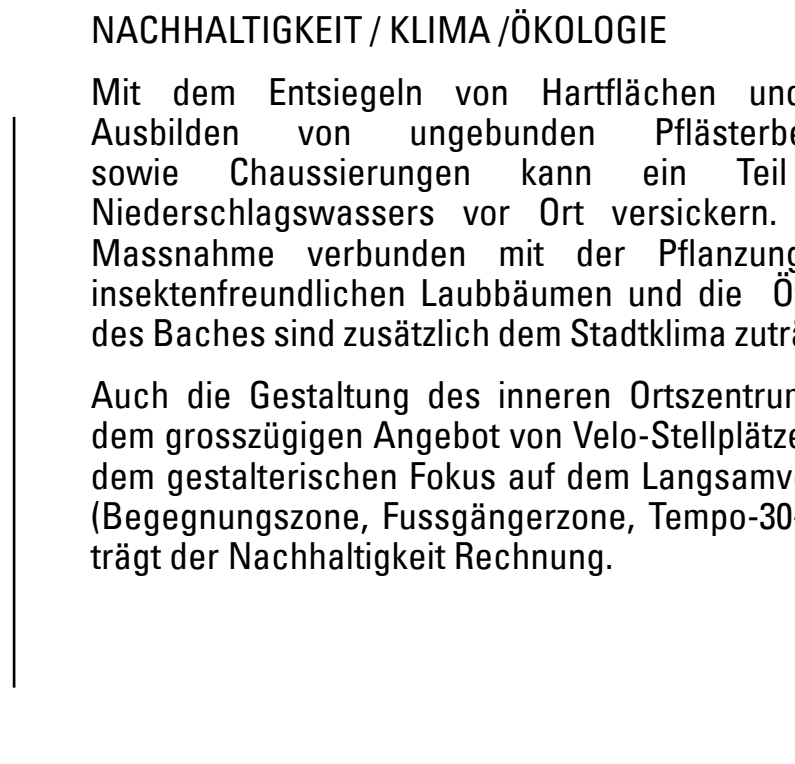
Schnurbäum - Sophora japonica



Hopfenbuche - Ostrea carpinifolia



Zier-Kirsche - Prunus serrulata



Blüte Hopfenbuche Herbstfärbung Zier-Kirsche

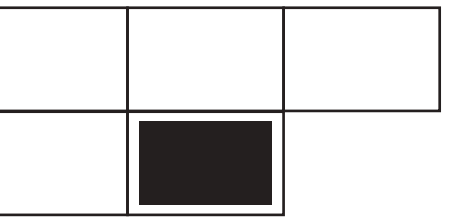
NACHHALTIGKEIT / KLIMA / ÖKOLOGIE

Mit dem Entsiegen von Hartflächen und das Ausbilden von ungebundenen Pflasterbelägen sowie Chaussierungen kann ein Teil des Niederschlagswassers vor Ort versickern. Diese Massnahme verbunden mit der Pflanzung von insektenfreundlichen Laubbäumen und die Öffnung des Baches sind zusätzlich dem Stadtklima zuträglich.

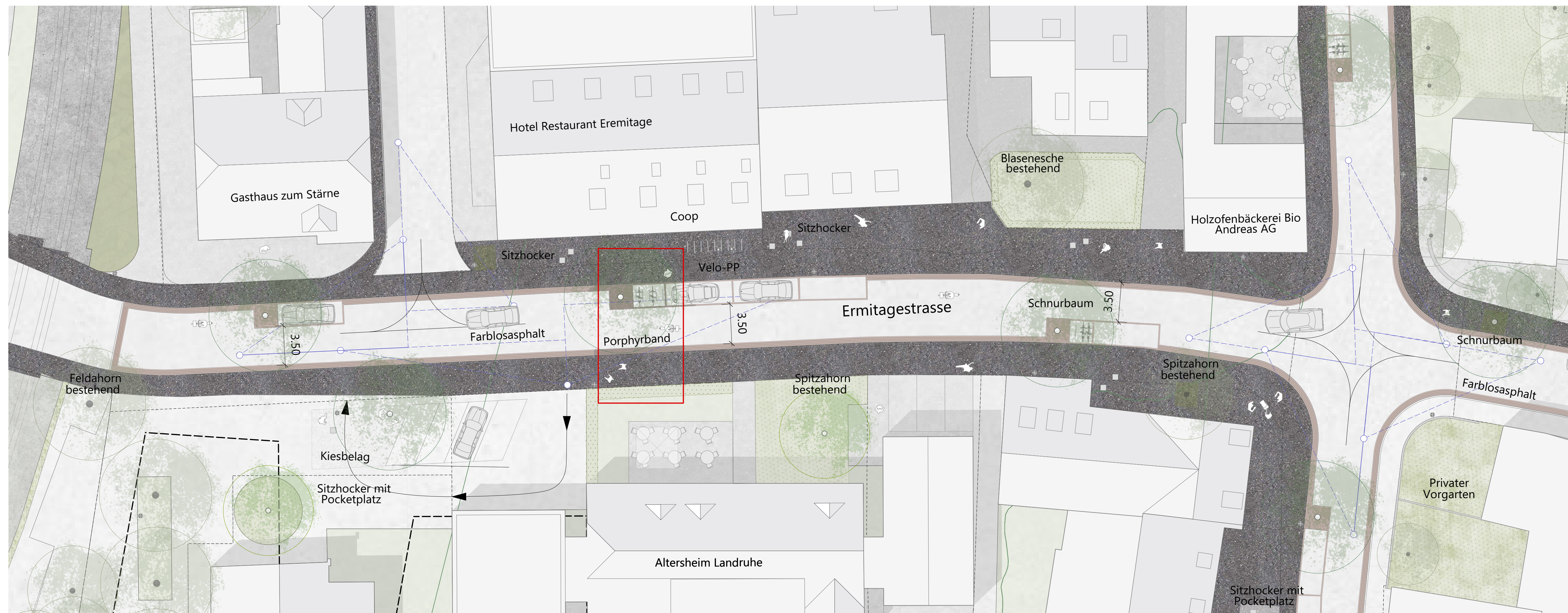
Auch die Gestaltung des inneren Ortszentrums mit dem grosszügigen Angebot von Velo-Stellplätzen und dem gestalterischen Fokus auf dem Langsamverkehr (Begegnungszone, Fussgängerzone, Tempo-30-Zone) trägt der Nachhaltigkeit Rechnung.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die Wiederverwendung der Porphy-Beläge im Ortszentrum, sowie der Katzenkopfsteinpflasterungen am Domplatz sollen den Bezug zur bisherigen Gestaltung herstellen und die etablierte und bewährte Materialität gestalterisch aufnehmen. Dieser Gestaltungsgrundsatz birgt einen grossen Mehrwert im Sinne der Nachhaltigkeit und der Kosteneffizienz. Die Äquivalenz der vorgeschlagenen Materialität erlauben eine leichte Etappierung und ein attraktives Nebeneinander von sanierten und bisherigen Freiräumen.



VERTIEFUNG «ERMITAGESTRASSE IM NEUEN ZENTRUM»



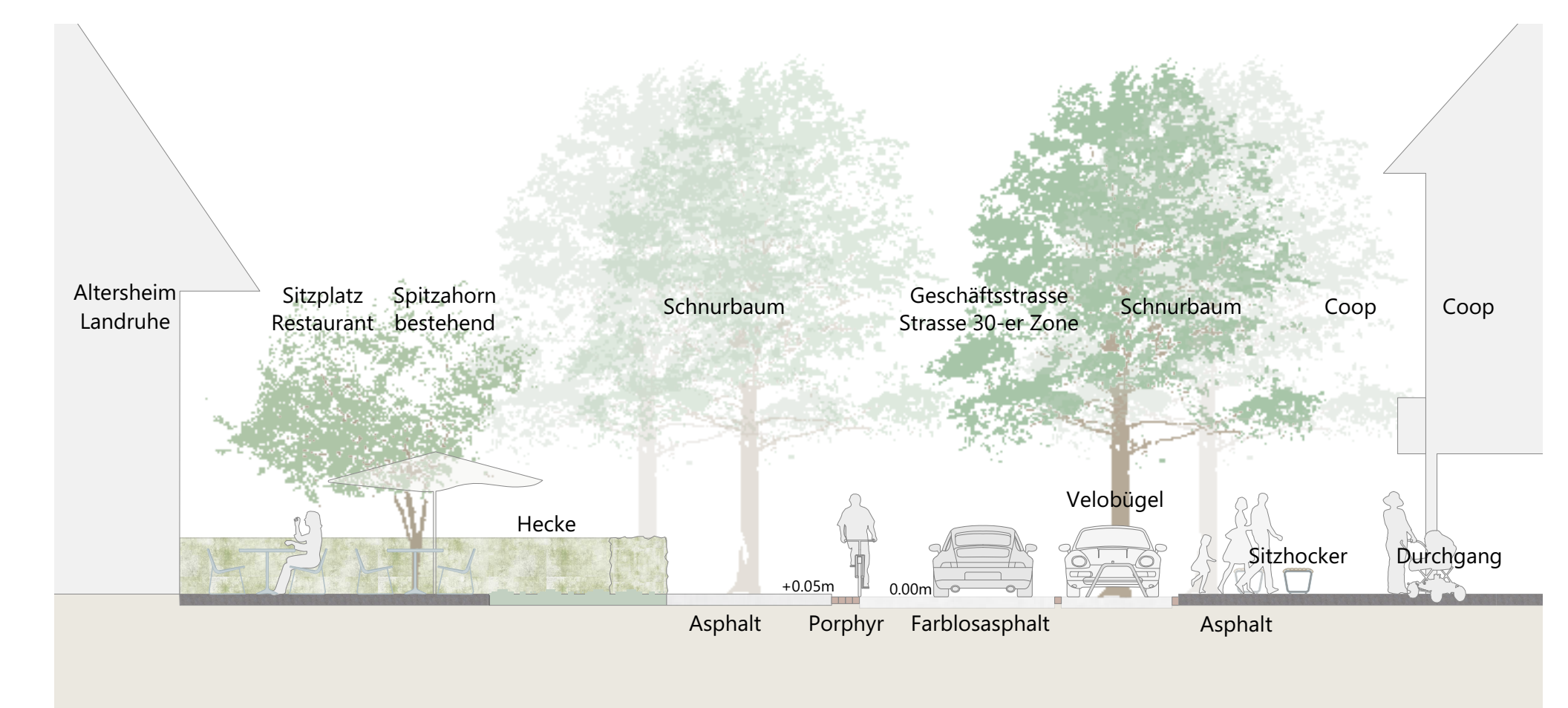
Situation 1:200 Vertiefungsbereich



Situation 1:50 Belagdetail

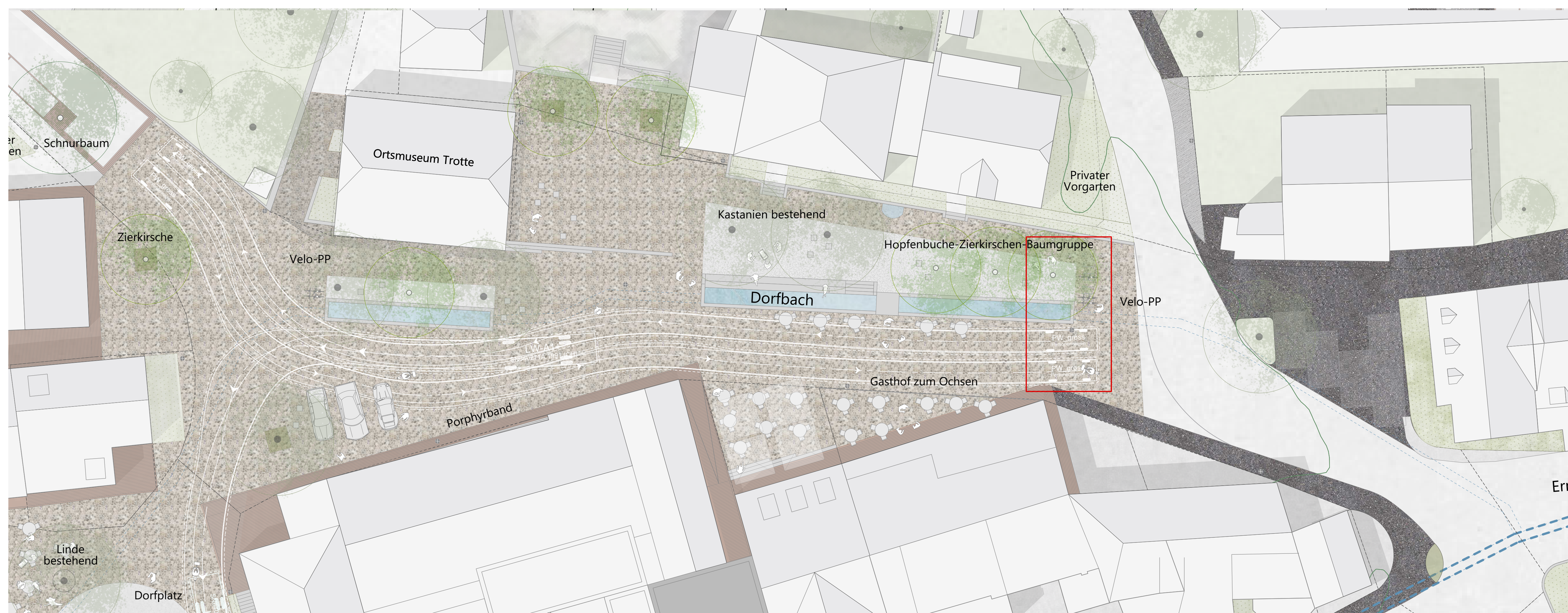


Perspektive

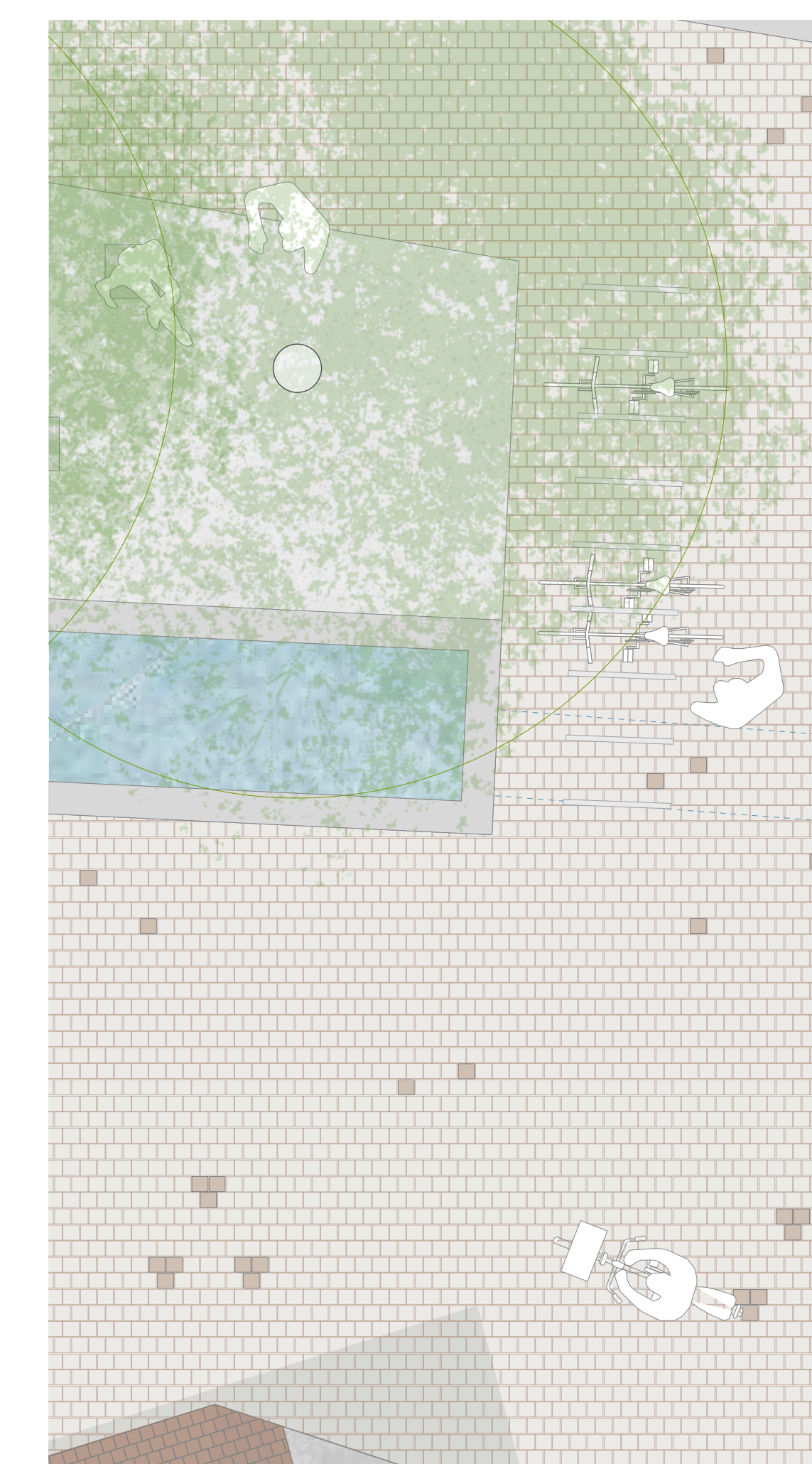


Schnitt 1:100

VERTIEFUNG «ERMITAGESTRASSE IM HISTORISCHEN ORTSKERN»



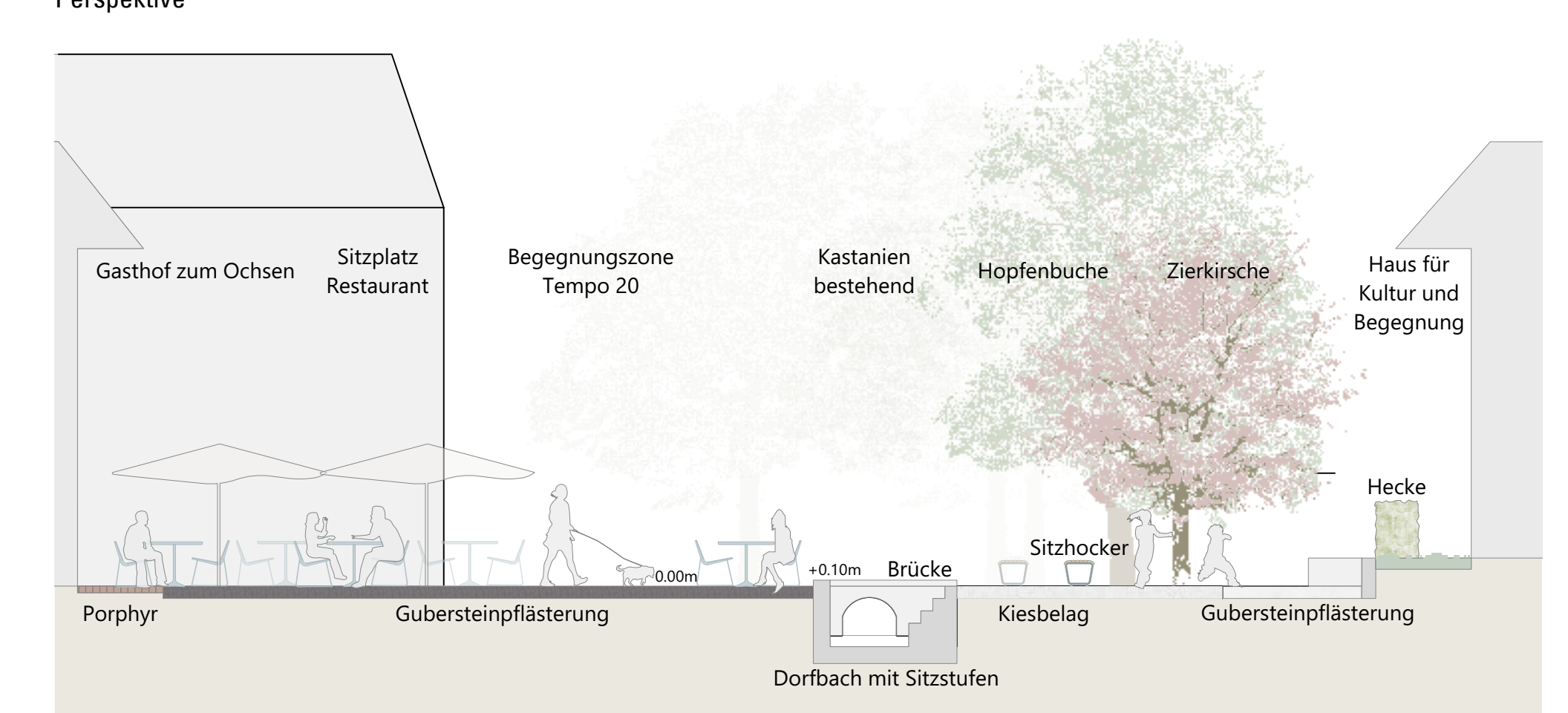
Situation 1:200 Vertiefungsbereich



Situation 1:50 Belagdetail



Perspektive



Schnitt 1:100