

# Arbeitsthesen

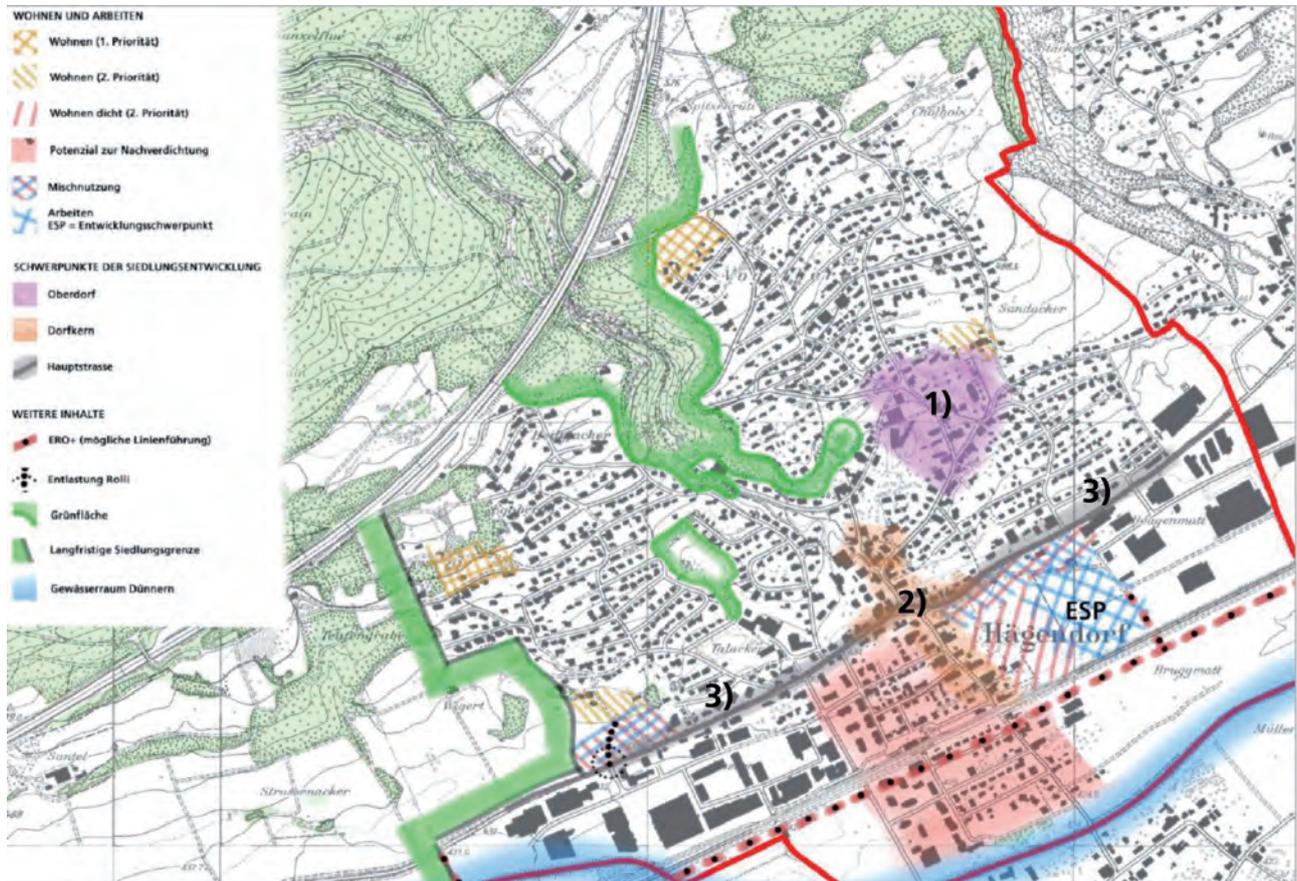
08. März 2017

## Ortsplanungsrevision Hägendorf

### Beurteilung Schlüsselstellen



# Ausgangslage

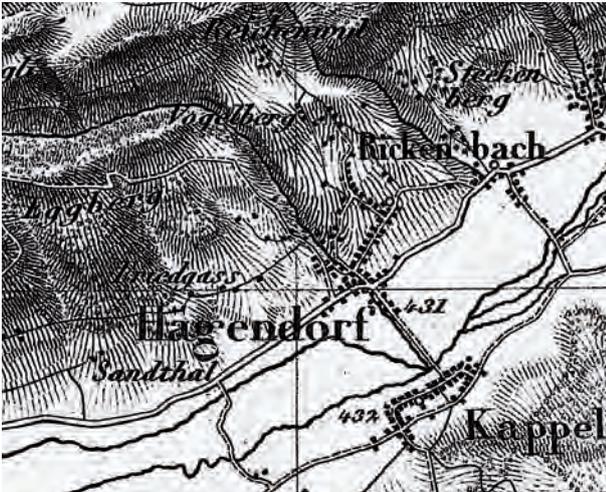


## Beurteilung Schlüsselstellen:

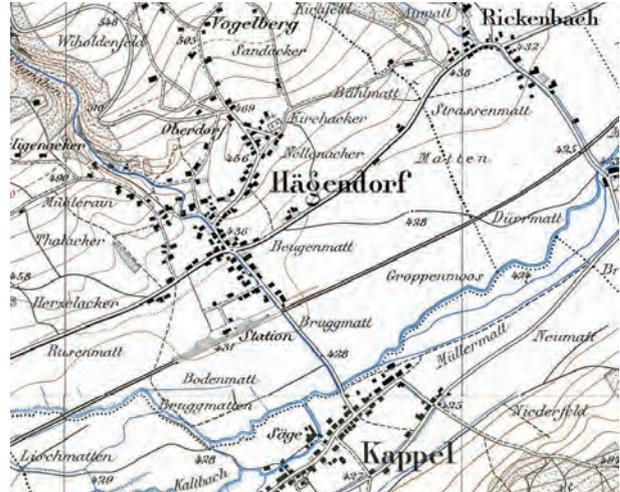
- 1) Oberdorf
- 2) Dorfkern
- 3) Hauptstrasse

- Welche Zonierung eignet sich für die oben genannten Schlüsselstellen?
- Welche Massnahmen zur Aufwertung der Schlüsselstellen können / sollen getroffen werden?
- Was muss / soll / kann in Bezug auf die drei Schlüsselstellen im Rahmen der Ortsplanungsrevision berücksichtigt werden?

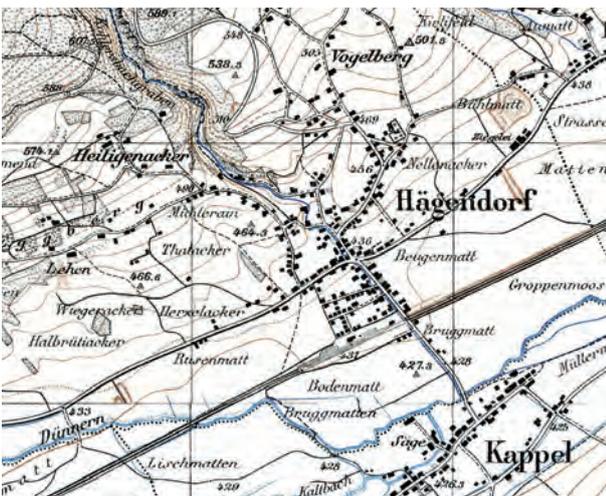
## Historische Einordnung



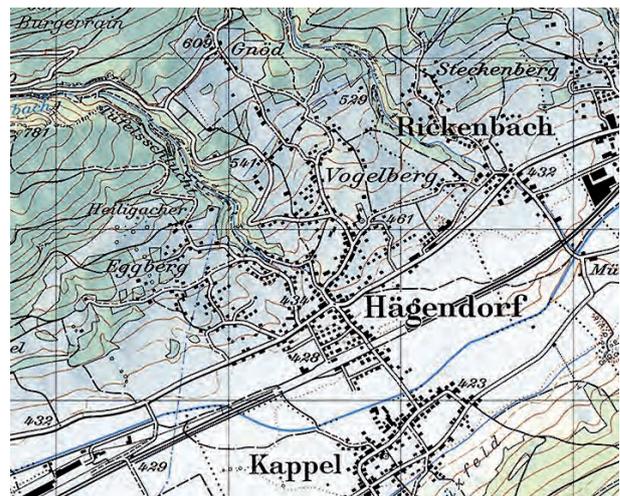
Karte 1864



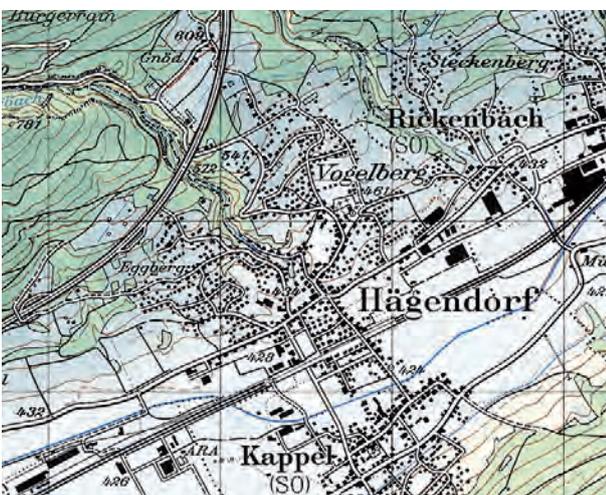
Karte 1906



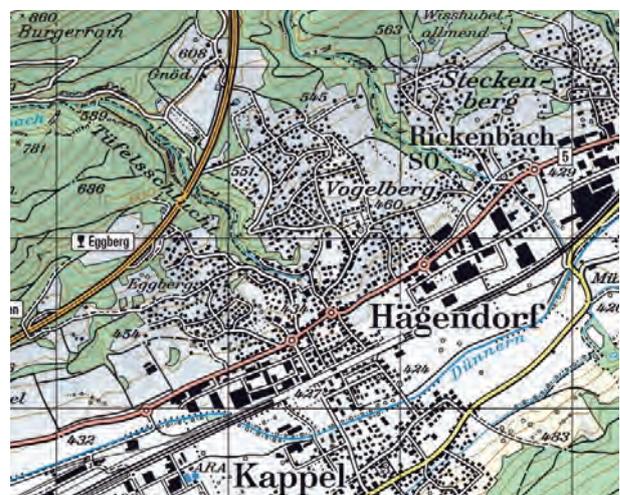
Karte 1939



Karte 1964



Karte 1988



Karte heute

# 1) Oberdorf

## Ziel aus dem Räumlichen Leitbild:

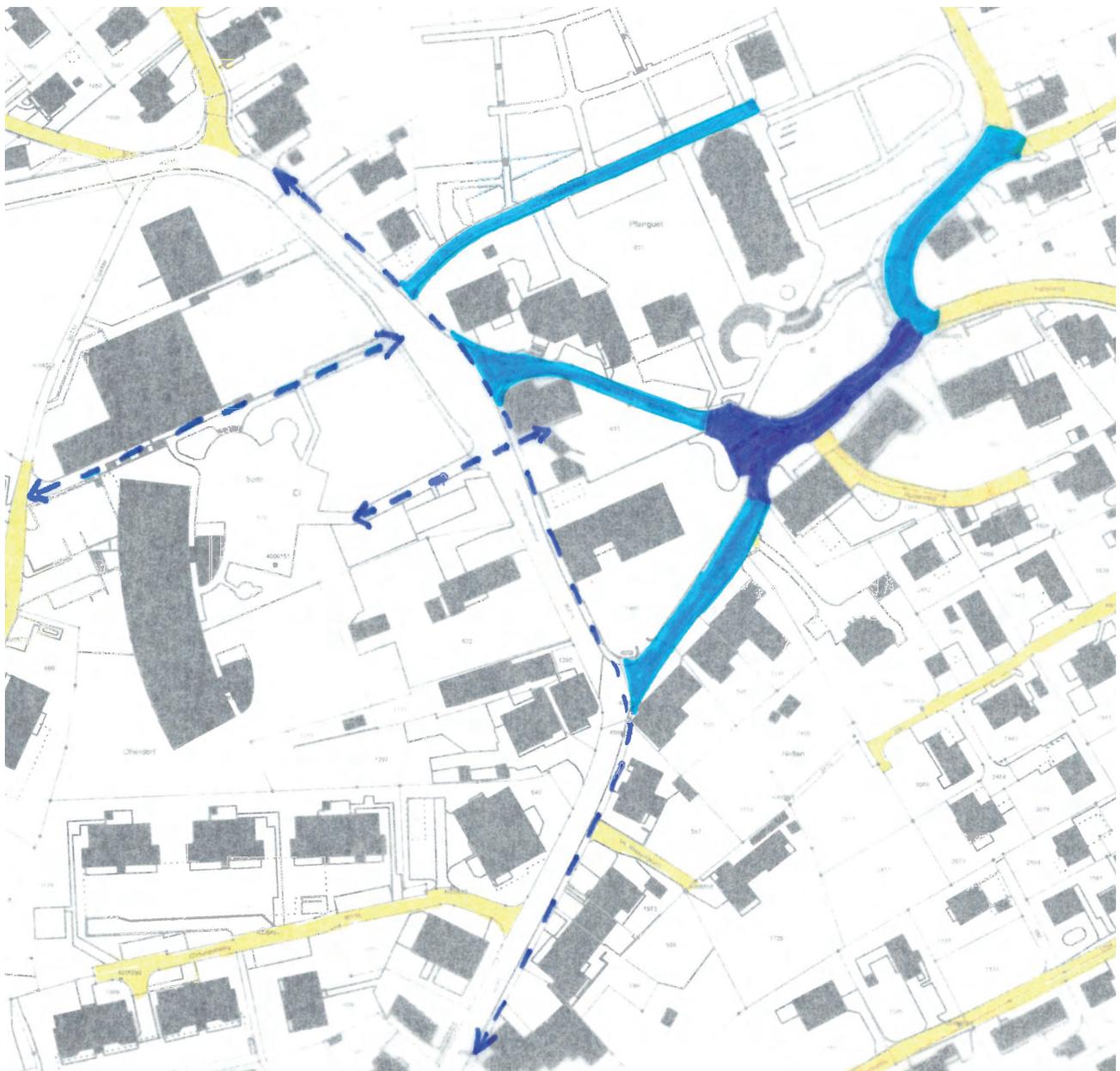
Das Raumgefüge, die Platzgestaltung und die Sichtbeziehungen rund um die Kirche sind zu bewahren. Der zukünftige Ausbau der Schlüsselstelle Oberdorf wird an dieser delikaten Lage mit grösster Vorsicht vorgenommen.



## Arbeitsthese 1:

Die Erschliessungsstrassen im Bereich der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (öBA) im Oberdorf werden zu Begegnungszonen. (Alle Erschliessungsstrassen in den Quartieren sind bereits oder werden in Tempo 30 Zonen umgewandelt.)

- mehr Aufenthaltsqualität
- attraktive Fusswegverbindungen schaffen
- multifunktionale gleichberechtigte Nutzung, nicht nur Erschliessungsfunktion
- höhere Schulwegsicherheit



	Tempo 30 bestehend / neu		Begegnungszone bestehend
	wichtige Fusswegverbindung bestehend		Begegnungszone neu

## Arbeitsthese 2:

**Die Sicherheit auf der Kantonsstrasse im Bereich der Schulen wird durch geeignete Massnahmen erhöht.**

- Markierungen „Schule“ vor der Engstelle „Schlüssel - Homberg“ und sowohl vor als auch nach der Kurve / Kreuzung Vogelberg anbringen
- Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Schulanlagen auf 30 km/h reduzieren
- farbliche Gestaltung der Fahrbahn oder Belagsintarsien prüfen



- Tempo 30 evtl. mit Belagsgestaltung
- Hinweis auf Schule evtl. mit Belagsgestaltung

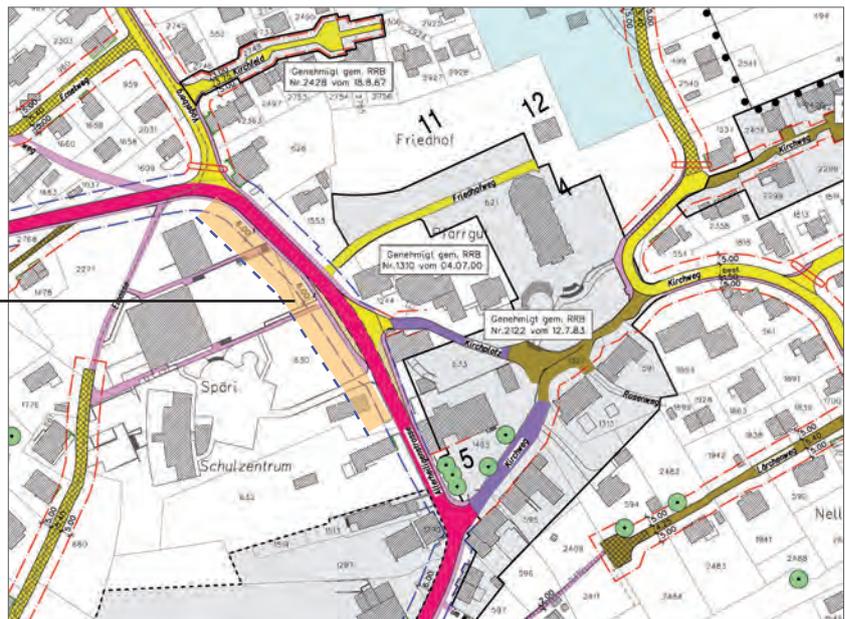
— Verkehrsschilder / Bodenmarkierungen

## Arbeitsthese 3:

Das Raumgefüge, die Platzgestaltung und Sichtbeziehungen sollen erhalten bleiben.

- Baulinien anpassen
- Bauzonen anpassen
- Lage am Siedlungsrand erhalten

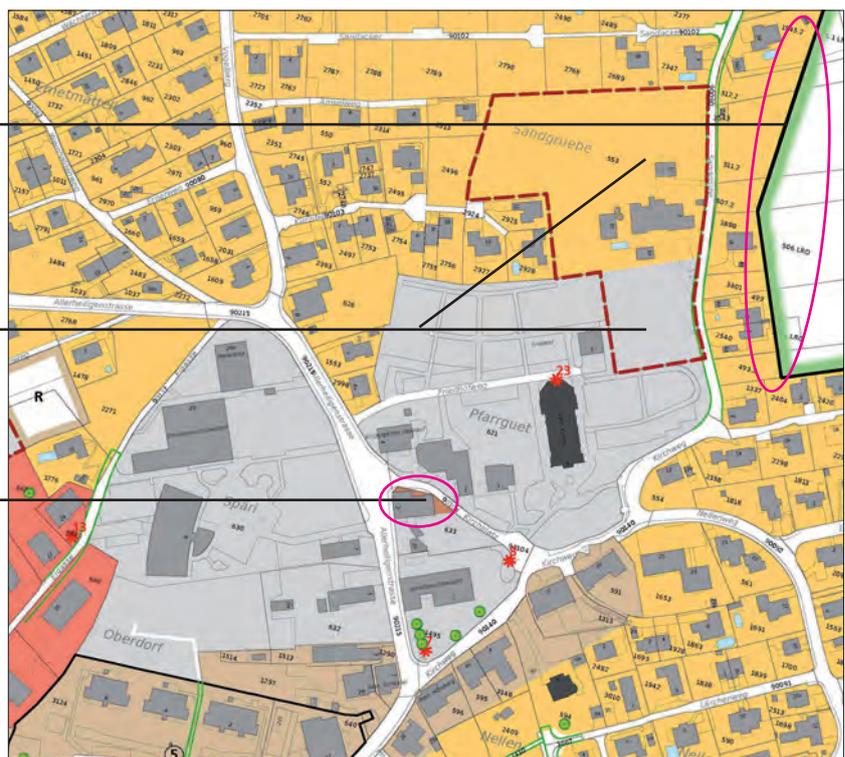
Keine Bauten an der Strasse  
-> Baulinie verschieben  
(von 6.00m auf 10.00m)



Lage mit Verbindung / Aussicht in  
die offene Landschaft erhalten  
-> nicht mehr als eine Bautiefe,  
Abgrenzung Baugebiet zu nicht  
bebauten Flächen langfristig als  
Siedlungsgrenze erhalten

Reservezone Sandgrube einzonen  
-> südliche Fläche öBA  
-> nördliche Fläche W2

Einzige Parzelle im Ensemble mit  
anderer Bauzone  
-> umzonen in öBA



## Arbeitsthese 4:

**Räumliche Klärung - Die einzelnen Vorplätze der öffentlichen Gebäude werden zu einer Raumabfolge zusammengefasst.**

- Erwerb und Abbruch von 2 Liegenschaften innerhalb des Ensembles schafft Freiräume und Durchlässigkeit - Wahrnehmung als ein Raumgefäss in / um das sich die öffentliche genutzten Gebäude angliedern
- flächige Gestaltung Strassenräume, fließende Übergänge zu Vorplätzen, ggf. Öffnung Schulhof zum Strassenraum
- ggf. Umlegung von Nutzungen innerhalb des Schulareals



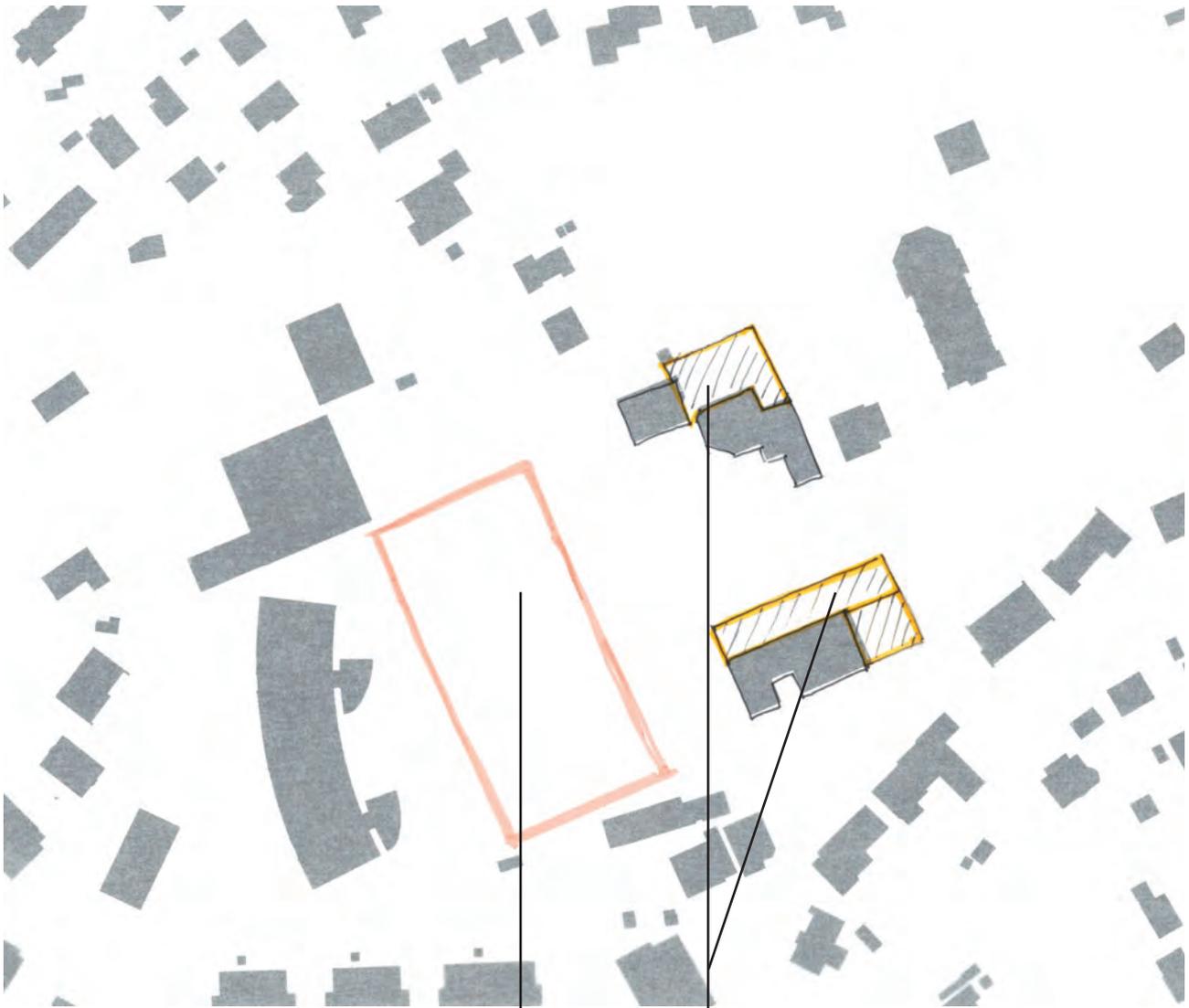
Raumgefäss Oberdorf  
-> innerhalb oder daran  
anlagernd öffentliche Ge-  
bäude und Nutzungen



## Arbeitsthese 5:

In der zusammenhängenden grossen Fläche öBA können weitere öffentliche Nutzungen erstellt werden.

- Ergänzung / Erweiterung bestehende Gebäude Kindergarten Primarschule
- zusätzliche Neubauten auf dem Areal erstellen, z. Bsp. Saal- / Versammlungsräume (Einwohner- und /oder Kirchgemeinde), Gemeindehaus
- Platzgestaltung / Parkanlagen / Spielplatz zur öffentlichen Nutzung anlegen
- weitere Aussensportanlagen



mögliches Baufeld für weitere Hochbauten

Erweiterungspotenzial Anbauten an Primarschule / Kindergarten

## 2) Dorfzentrum

### Ziel aus dem Räumlichen Leitbild:

Der Dorfkern entlang der ursprünglichen Hauptstrasse in Nord-Süd-Richtung (Bereich der Kreuzung Bachstrasse – Kantonsstrasse) soll wieder zum Mittelpunkt von Hägendorf werden. Mittelfristig sollen die Aussenräume und die Erschliessung analysiert und mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden.



## Arbeitsthese 1:

**Das undefinierte, langgezogene Zentrum von Hägendorf muss räumlich besser gegliedert werden.**

- definieren von Abschnitten innerhalb des Dorfkerns
- räumliche Qualitäten jedes Abschnitts stärken
- Nutzungsprioritäten innerhalb der Abschnitte stärken

Situation heute: undefiniert



- räumliche Abschnitte Zentrumsfunktionen N-S
- Strassenraum Dorfzentrum N-S

Situation angestrebt: stärkere Zonierung / räumliche Kammerung abgestimmt auf die Hauptnutzung

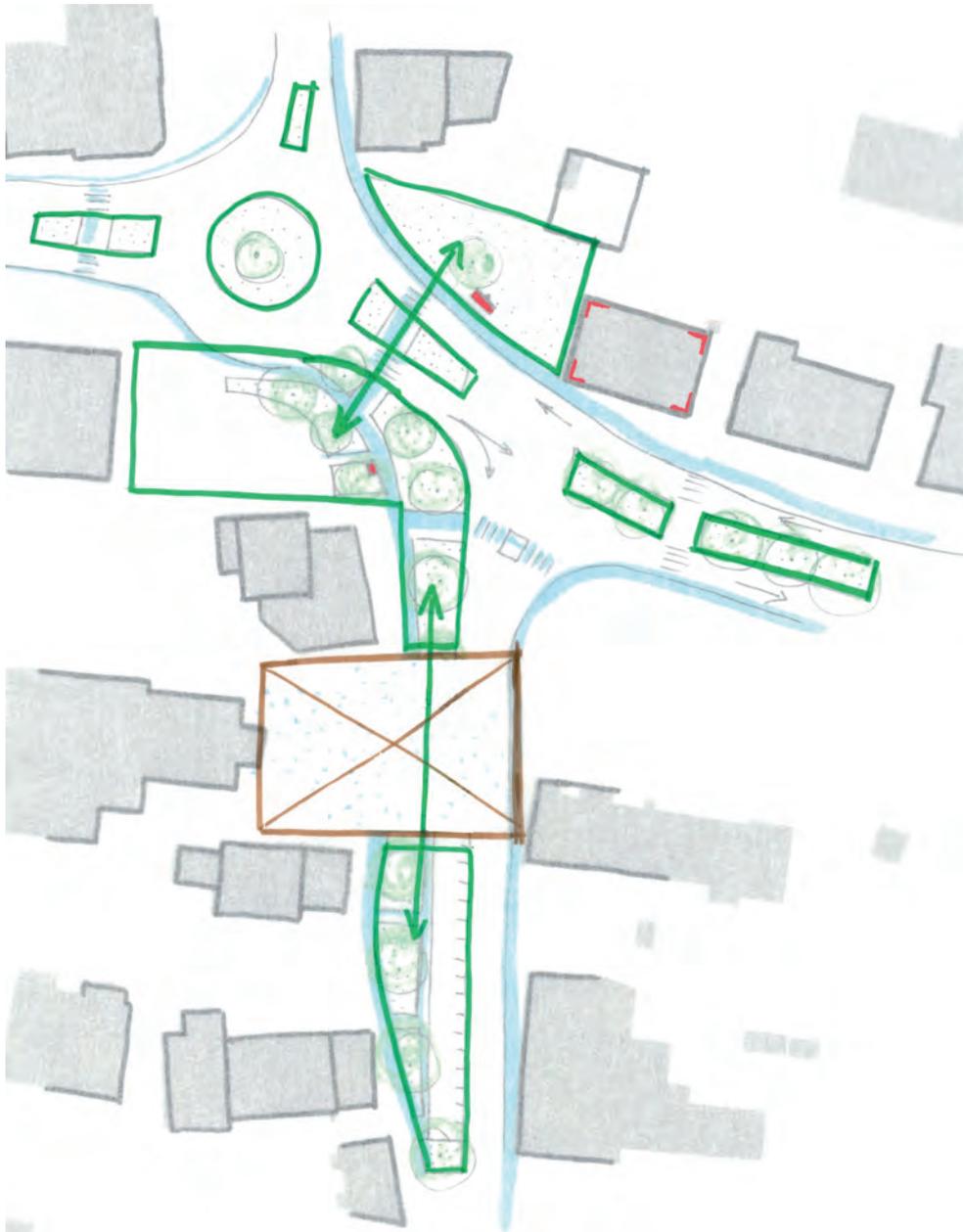


- Bereiche für ruhenden Verkehr (Parkplatz) -> ansprechend gestalten
- Bereiche mit Platz- / Aufenthaltsfunktion -> Charakter stärken, Qualität erhöhen, ruhenden Verkehr auslagern
- Bereiche mit verbindender, verkehrsorientierter Funktion -> siedlungsorientiert gestalten, Tempo 30, Verkehrsflächen minimieren

## Arbeitsthese 2 (Abschnitt Süd):

Verbindung der einzelnen Zonen des Zentrums über eine durchgehende Gestaltung herstellen.

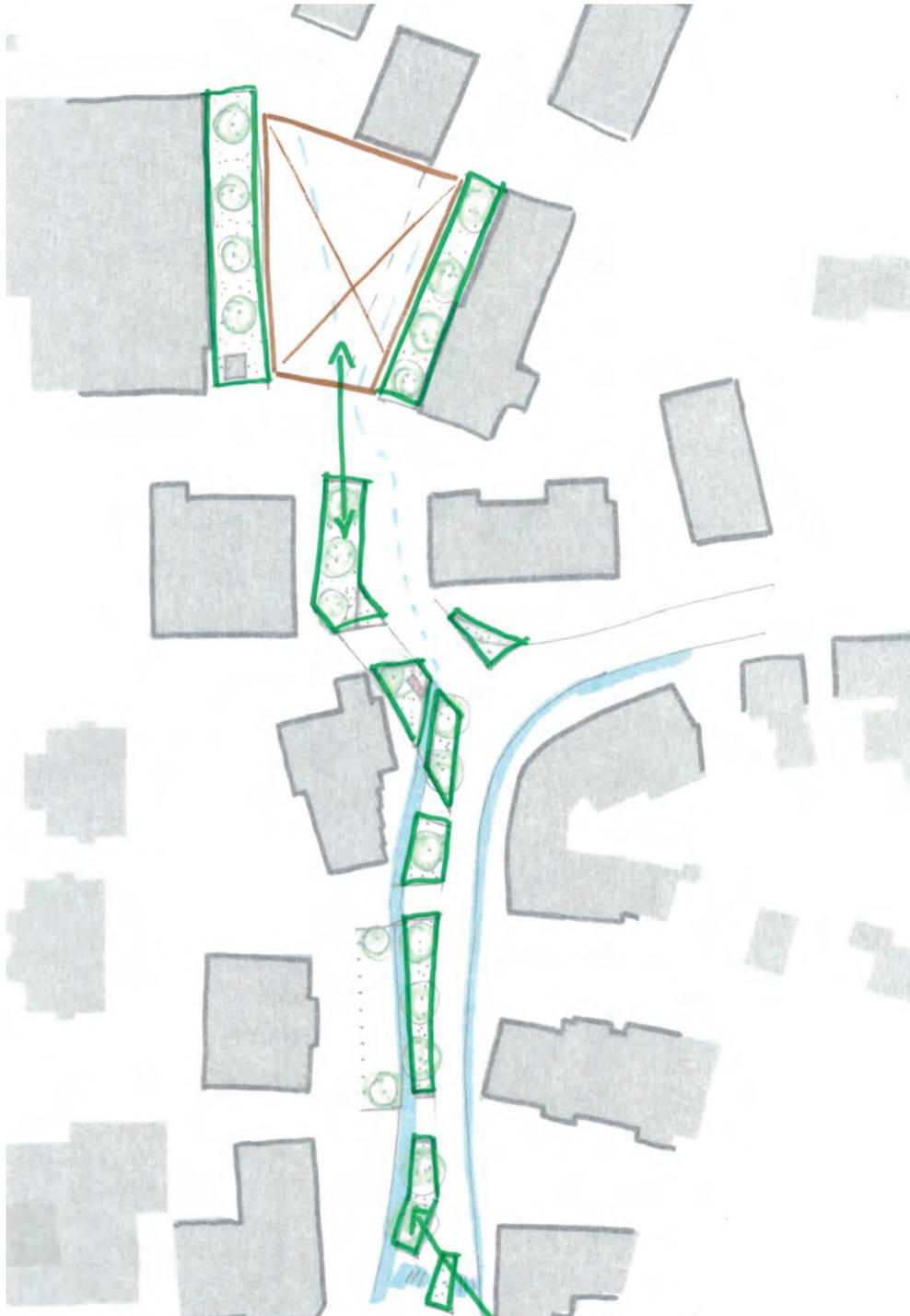
- einheitliche Gestaltungselemente, der Nutzung entsprechende einführen / fortführen (Freifläche, Strassenraum, Aufenthalt)
- Klärung der Verkehrs- und Parkplatzsituation
- minimieren Fahrbahnbreite
- Gemeindehaus hat keine adäquate Vorzone, Vorzone gestalten oder Gemeindehaus auslagern



## Arbeitsthese 2 (Abschnitt Nord):

Verbindung der einzelnen Zonen des Zentrums über eine durchgehende Gestaltung herstellen.

- einheitliche Gestaltungselemente, der Nutzung entsprechende einführen / fortführen (Freifläche, Strassenraum, Aufenthalt)
- Klärung der Verkehrs- und Parkplatzsituation
- minimieren Fahrbahnbreite

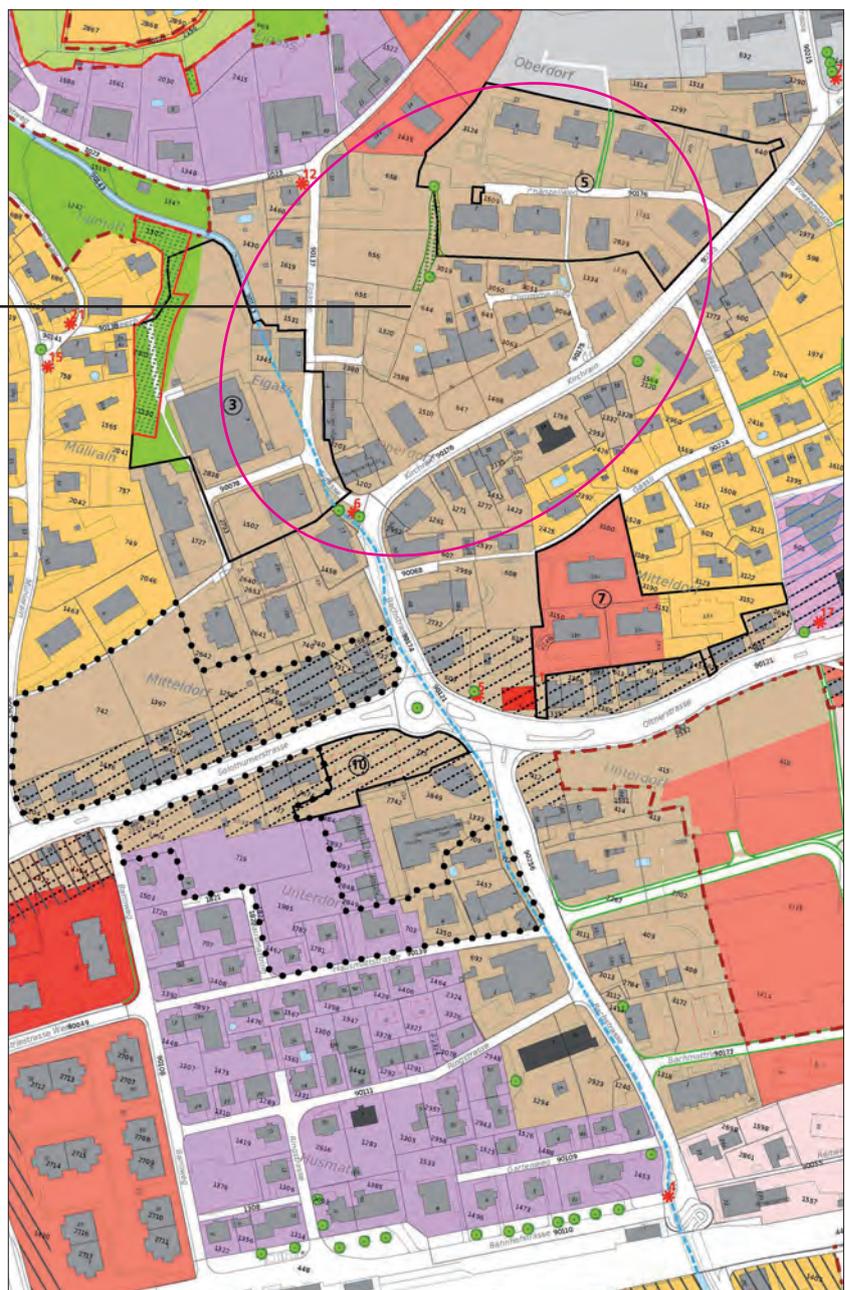


### Arbeitsthese 3:

#### Den Zonenplan und die Zonenvorschriften an die gewünschte Entwicklung des Zentrums anpassen.

- „Zentrumszone“ einführen anstelle von Kernzone
- in Zonenvorschriften Fokus nicht mehr auf Erhalt histor. Zentrum legen, (es sind wenig „geschichtlich und architektonisch wertvolle Bauten“ vorhanden und diese sind ohnehin geschützt) sondern auf gewünschte Nutzung und innere Verdichtung
- z. Bsp. generell 3-geschossig, mit öffentlicher Nutzung im EG erhält Bonus für 4-geschossig

Zonierung im Zentrum ändern  
-> Kernzone wird Zentrumszone  
durchgehend im Zentrum entlang  
Bachstrasse, Eigasse, Kirchrain



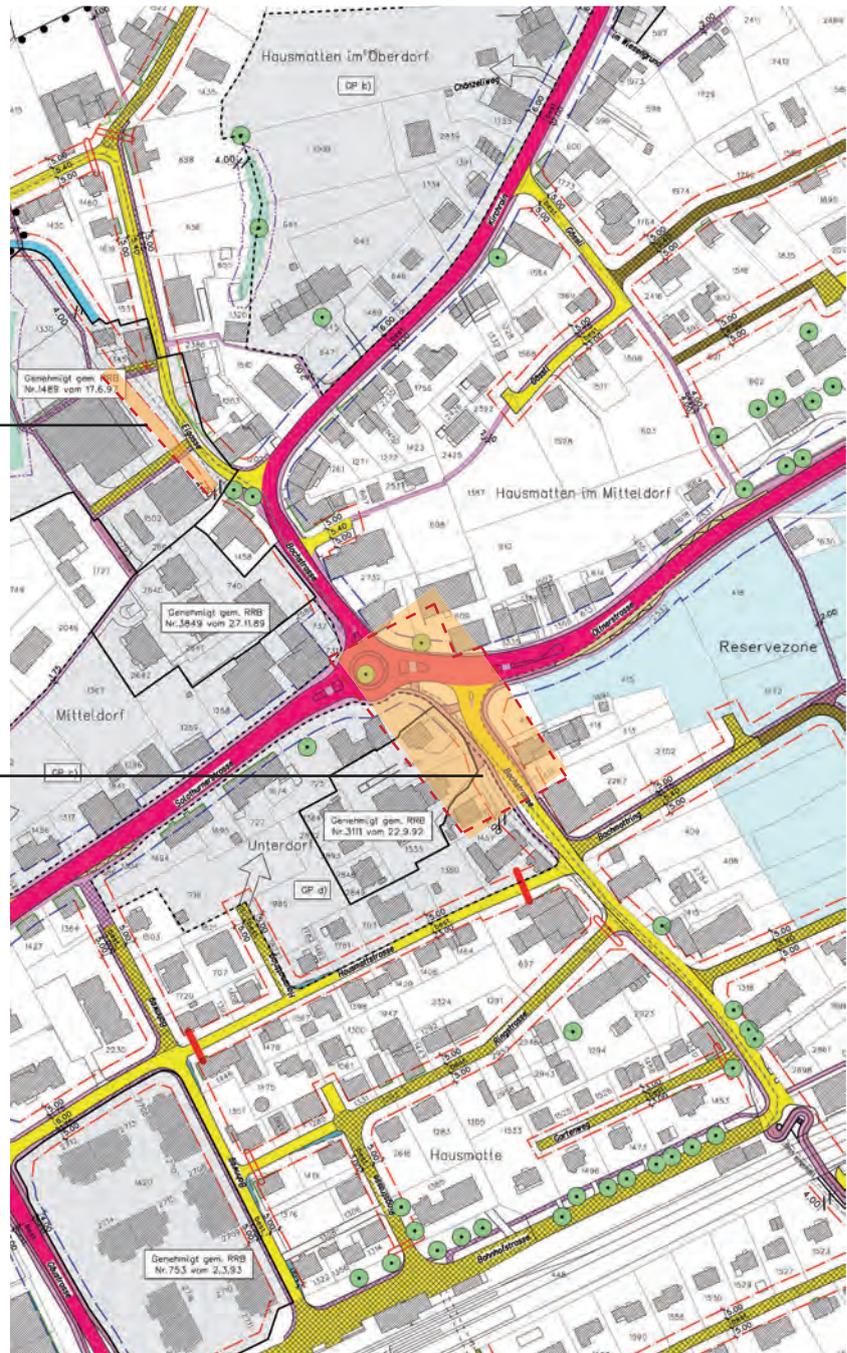
## Arbeitsthese 4:

### Freiräume über Baulinien sichern.

- mögliche Entwicklungen offen halten
- Freiräume, die durch Abbruch von Gebäuden entstehen können sichern
- Freiräume schaffen, die bei Realisierung der ERO plus aktiviert werden können

Keine Gebäude auf dem Platz  
-> Baulinie verschieben  
(auf Gebäudekante)

Zukünftig freihalten von Gebäuden  
-> Baulinie verschieben



### 3) Hauptstrasse

#### Ziel aus dem Räumlichen Leitbild:

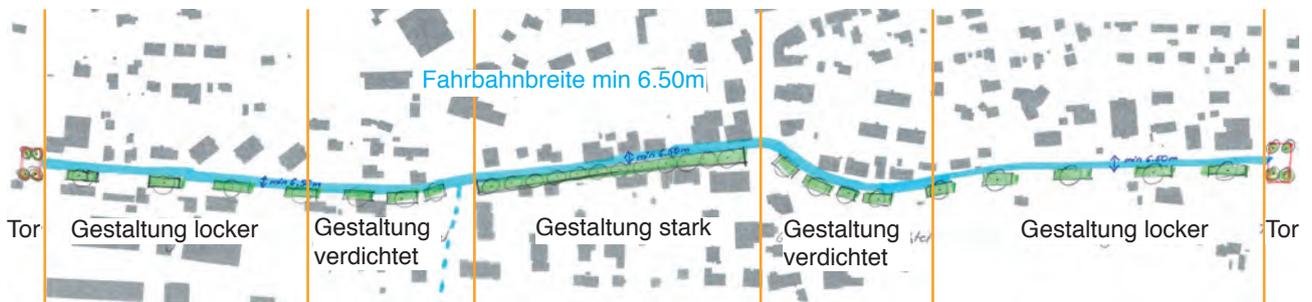
Die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) wird durch geeignete Massnahmen wieder zu einer Lebensader mit Aufenthaltsqualität. Geprüft werden das Temporegime und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen (Reduktion von Trennwirkung und Lärmbelastung).



## Arbeitsthese 1:

Der Ort Hägendorf und das Zentrum müssen bei der Durchfahrt auf der H5 erkennbar werden.

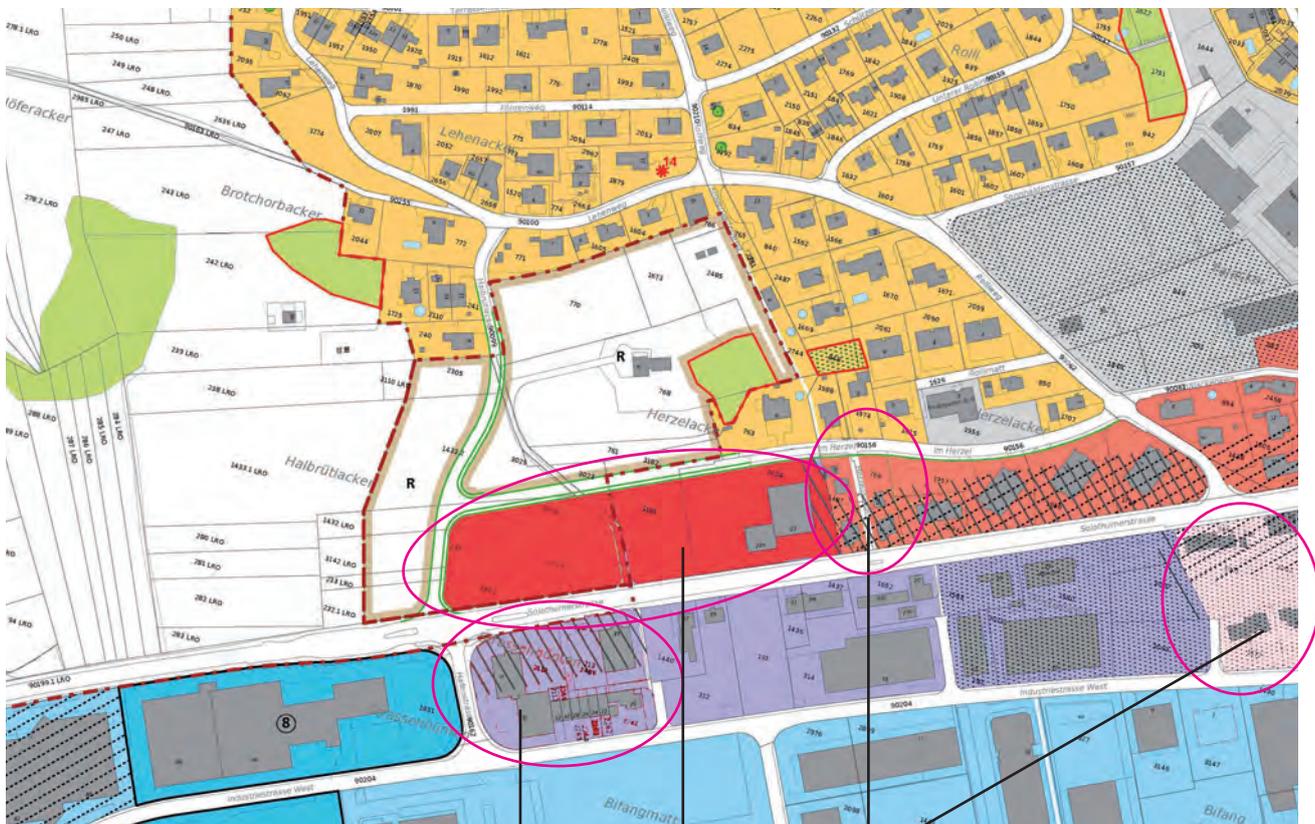
- Torsituation am Ortseingang schaffen
- begleitende Gestaltungselemente von Tor zu Tor
- Verdichtung der Gestaltung im Zentrum
- Siedlungsorientiertheit stärken



## Arbeitsthese 2 (Abschnitt West):

Die Bauzonen und Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrt müssen bereinigt und an ein künftig gewünschtes Erscheinungsbild angepasst werden.

- an der Ortsein- und Ausfahrt sind höhere, grössere Bauten verträglich
- die H5 stellt auch eine Trennung von Wohnen zu Gewerbe / Industrie dar, diese Funktion kann genutzt und gestärkt werden
- Reservezonen verträglich einzonen, füllen



W4 innerhalb Gewerbe / Industrie stört  
-> umzonen in Gewerbe, Abtauschen mit  
Flächen nördl. H5

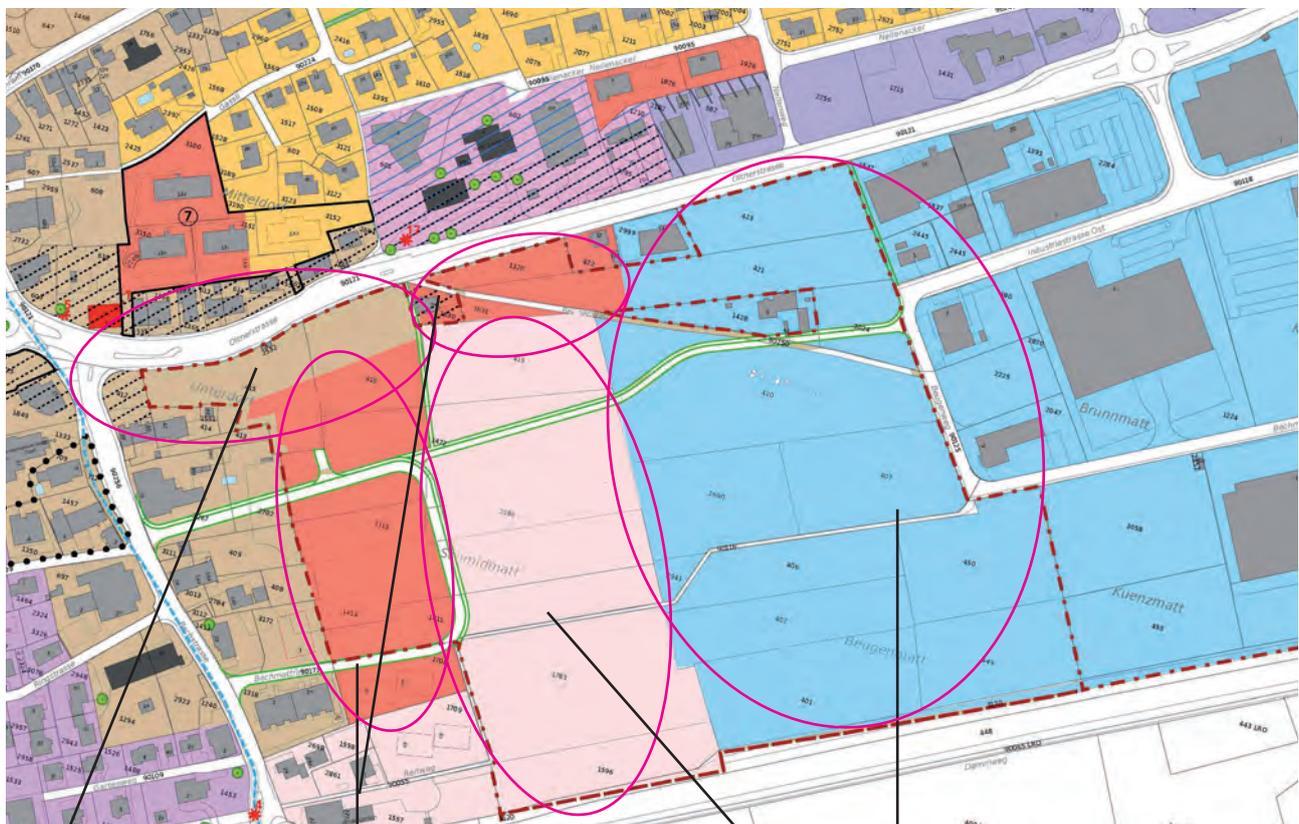
Höhere Gebäude am Ortsanfang verträglich, H5 als  
Trennung von Wohnen zu Arbeiten nutzen  
-> umzonen / einzonen in W4

Langfristig keine 2-geschossigen  
Wohnbauten an der H5  
-> umzonen in W3 / WG3

## Arbeitsthese 2 (Abschnitt Ost):

Die Bauzonen und Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrt müssen bereinigt und an ein künftig gewünschtes Erscheinungsbild angepasst werden.

- Reservezone südl. H5 ist laut kantonaler Richtplan-Karte als Entwicklungsschwerpunkt deklariert -> verträglich einzonen, füllen
- mit geeigneter Zonierung vom Zentrum zu Industrie überleiten



W3  
-> dichte Wohnbebauung im Anschluss an Zentrumszone zu Arbeits- / Industriebereich

I  
-> Auffüllen Industriezone

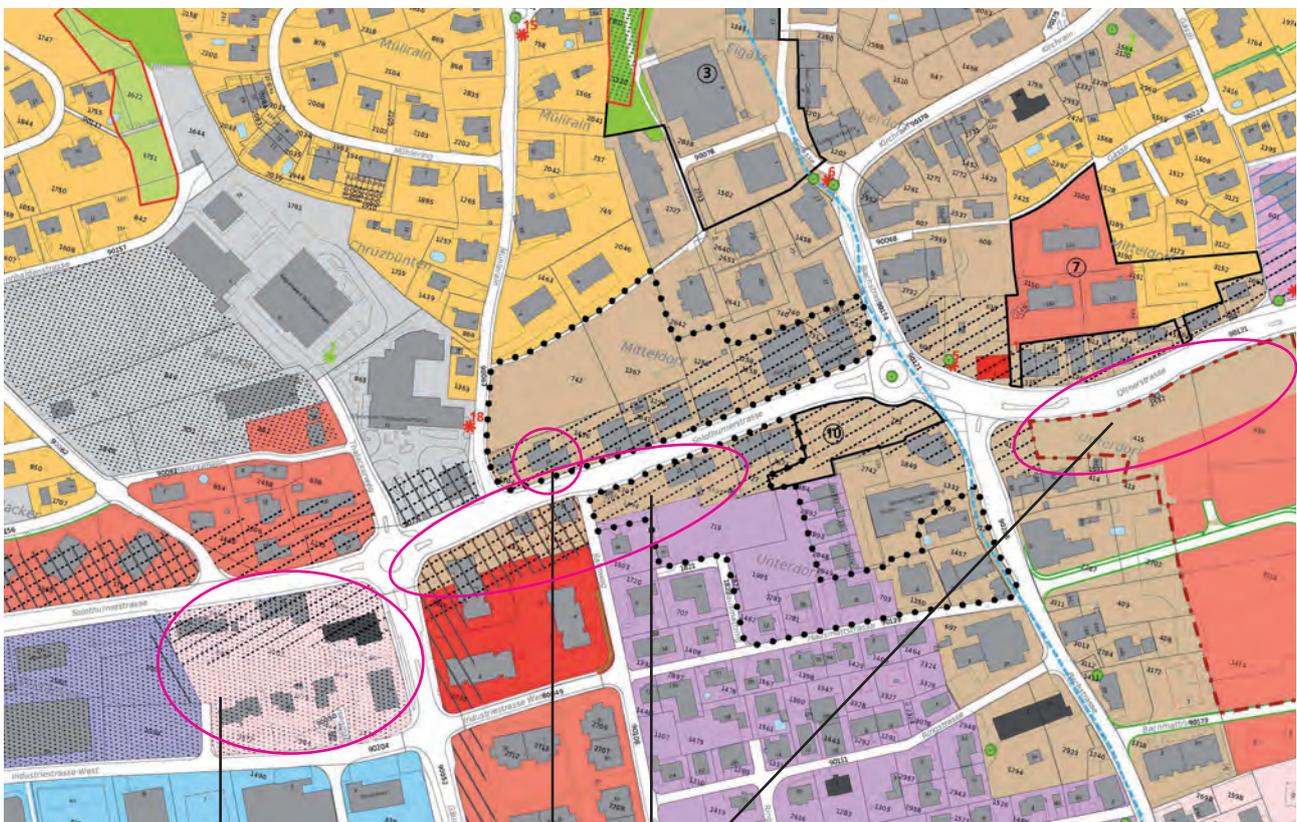
Z  
-> im zentralen Abschnitt H5 Zentrumszone als adäquates Gegenüber zur gegenüberliegenden Strassenseite ausweisen

WG3  
-> Übergangsbereich Wohnen mit Arbeiten zwischen Wohnzone und Industriezone

## Arbeitsthese 2 (Abschnitt Zentrum):

Die Bauzonen und Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrt müssen bereinigt und an ein künftig gewünschtes Erscheinungsbild angepasst werden.

- im zentralen Abschnitt der H5 keine Tankstellen mehr zulassen
- erste Bautiefe zwischen den Kreiseln als Zentrumszone mit möglichem Bonus für gewerbliche EG-Zone (vgl. Dorfzentrum) ausweisen
- an der H5 langfristig keine 2-geschossigen Wohnbauten
- vermehrt siedlungsorientierten Charakter der Strassenraumgestaltung anstreben



Tankstelle auslagern

Zentrumszone 1. Bautiefe entlang der H5 erweitern

Langfristig keine 2-geschossigen Wohnbauten an der H5  
-> umzonen in GW3

## Arbeitsthese übergreifend:

### Gemeinsam mit dem Kanton ein „Betriebs- und Gestaltungskonzept“ für die Kantonsstrassen erarbeiten.

- Tempo 30 auf verschiedenen Abschnitten oder durchgängig ab Kreisel H5 bis nach dem Schulzentrum Spär prüfen und einführen
- aktuell laufende Diskussionen nutzen - Beispiel Erlinsbach
- bei Sanierungsprojekten des Kantons bereits zu Beginn mitwirken und Bedürfnisse der Gemeinde anmelden

OLTNER TAGBLATT  
DONNERSTAG, 2. MÄRZ 2017

NIEDERAMT 25

# Kanton schliesst Tempo 30 nicht aus

## Erlinsbach SO Rechtlich gesehen wäre es möglich, eine 30er-Zone im Dorfkern einzurichten

VON KELLY SPIELMANN

Mitte Februar wurde in Erlinsbach SO eine Motion eingereicht – für eine 30er-Zone der ungewöhnlichen Art. Motionär Benno Straumann wünscht sich eine Verlangsamung des Verkehrs auf drei Achsen der Kantonsstrasse, die vom Kreisel bei der Löwenkreuzung ausgehen (wir berichteten).

Tempo-30-Zonen sind meist in Wohnquartieren oder in der Nähe von Schulhäusern zu finden, auf Kantonsstrassen jedoch sind Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h eher selten anzutreffen. Denn: Wie Artikel 2a der Signalisationsverordnung des Bundes besagt, sind die Signalisationen «Tempo-30-Zone», «Begegnungszone» und «Fussgängerzone» grundsätzlich nur auf Nebenstrassen mit gleichartigem Charakter zulässig. Auf Hauptstrassen sind sie nur ausnahmsweise möglich. Wie sieht es mit der Realisierung der 30er-Zone auf der Hauptstrasse in Erlinsbach aus?

**Besondere Verhältnisse nötig**

«Unter bestimmten Bedingungen ist es möglich, auf einer Kantonsstrasse eine Tempo-30-Zone einzuführen», bestätigt Daniel Wassmer, Abteilungsleiter Strassenbau beim kantonalen Amt für Verkehr und Tiefbau. Dafür wird ein Gutachten benötigt. Dieses muss bestätigen, dass auf dem entsprechenden Strassenabschnitt besondere Verhältnisse herrschen, welche das Einführen der Geschwindigkeitsreduktion legitimiert. Diese Ausnahmeregelung gilt seit 2001. Artikel 108 der Signalisationsverordnung benennt die besonderen Verhältnisse wie folgt: «Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn: a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist; b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann; d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.»

Ein wichtiger Punkt für die Bewilligung einer 30er-Zone ist somit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Diese könnte, so Motionär Benno Straumann, durch die Temporeduktion stark erhöht werden. Denn nach Ansicht des Motionärs sind die Strassenverhältnisse insbesondere bei der Bushaltestelle Dorfplatz für Fussgänger und Velofahrer unsicher. Die 30er-Zone soll dies ändern.

Auch die dritte genannte Bedingung sieht Straumann auf den betroffenen Strassenabschnitten als erfüllt. Obwohl der Kreisel den Verkehr schon verflüssigt habe, sei eine vollständige Aufhebung des

**«Die Möglichkeit besteht durchaus, dass in Erlinsbach eine Tempo-30-Zone entstehen könnte.»**

Daniel Wassmer, Abteilungsleiter Strassenbau beim kantonalen Amt für Verkehr und Umwelt

Staus am Kreisel durch die Tempo-30-Zone laut Benno Straumann möglich.

**Im Kanton bisher einmalig**

Nach den gesetzlichen Grundlagen sollte es also möglich sein, die Motion des Erlinsbachers durchzusetzen. Doch wie sieht das der Kanton? In der Vergangenheit hat der Kanton Solothurn Tempo 30 auf Kantonsstrassen fast immer abgelehnt. «Die Möglichkeit besteht durchaus, dass in Erlinsbach eine Tempo-30-Zone entstehen könnte», äussert sich Wassmer. «Doch wir müssen zuerst im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts die verschiedenen Varianten prüfen», fügt der Abteilungsleiter Strassenbau an. Und selbst, wenn der Kanton die Idee unterstützt, muss dies noch nicht heissen, dass sie umgesetzt wird. «Der TCS geht oft bis zum Bundesgericht gegen 30er-Zonen auf Kantonsstrassen vor», erklärt Straumann.

Doch der Erlinsbacher bleibt hoffnungsvoll. Immerhin hat der Kanton seit der Einführung der Ausnahmeregelung vor 16 Jahren bereits eine Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse zugelassen: In Lütlikofen dürfen die Autofahrer auf der Dorfstrasse nur noch mit niedriger Geschwindigkeit am Schulhaus vorbeifahren.

Auch im Bereich der Einmündung der Stüsslingerstrasse soll die Hauptstrasse in Erlinsbach SO gemäss der Motion zur Tempo-30-Zone gehören. BRUNO KISSLING

