

Bau- und Strassenlinienplanung

Gesamtrevision I und II

Planungsbericht

Berichterstattung nach Art. 47 RPV (Bund)

Reinach, 17. November 2020
Stand: Planaufgabe Gesamtrevision II

Inhaltsverzeichnis

1. Organisation und Ablauf der Planung	3
1.1. Ausgangslage und Zielsetzung	3
1.2. Grundlagen	4
1.3. Organisation	4
1.4. Ablauf	4
1.5. Planungsinstrumente	5
2. Planungsergebnis	6
3. Auswirkungen auf weitere Planungen	11
4. Kantonale Vorprüfung	12
4.1. Kantonale Vorprüfung zur «Gesamtrevision I»	12
4.2. Kantonale Vorprüfung zur «Gesamtrevision II»	15
5. Öffentliche Mitwirkung	17
6. Beschlussfassung / Auflageverfahren	18
6.1. Gesamtrevision I	18
6.2. Gesamtrevision II	20
7. Sistierung von Strassen- und Strassenbaulinien	21
8. Aufhebung der bisher rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien	24
9. Antrag auf geringfügige Änderung	26
10. Genehmigungsantrag	27

Beilage:

- Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen, Stierli+Ruggli Ingenieure und Raumplaner AG, Stand: 17. Oktober 2017

1. Organisation und Ablauf der Planung

1.1. Ausgangslage und Zielsetzung

Ausgangslage

Der Bau- und Strassenlinienplan (BSP) ist ein wichtiges Hilfsmittel in der Raum-, Bau- und Strassenplanung einer Gemeinde. Er begrenzt die öffentlichen Strassen und legt die Mindestabstände von Bauten zu den Strassen fest. Bau- und Strassenlinien sichern somit das Land für Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse wie Strassen, Wege, Plätze, Versorgungsleitungen etc. Wo keine rechtskräftigen kommunalen BSP vorliegen, gelten die Abstände gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz (RBG).

Bisher bestehen in Reinach nur für rund 20% des öffentlichen Strassennetzes (ca. 53 km) rechtskräftige BSP, welche in der Regel „strassenweise“ erstellt und teilweise später mutiert wurden. Als eine Folge der sehr unterschiedlichen Entstehungszeitpunkte variieren die einzelnen Planinhalte erheblich und sie sind kaum oder fehlerhaft aufeinander abgestimmt. Ausserdem liegen für viele Strassen lediglich nicht rechtskräftige BSP-Entwürfe vor, welche in früheren Jahren für die Beurteilung der Baugesuche richtungsweisend waren, aber nicht mehr der aktuellen baulichen Intention entsprechen.

Mit dem Abschluss der Revision der Zonenplanung Siedlung und dem neuen Strassennetzplan Siedlung und Landschaft (beides rechtskräftig seit 14.04.2015) ist es daher zweckmässig, auch die BSP der Gemeinde zu revidieren. Ein weiterer Grund für die Überarbeitung ist, dass die Verwaltung zunehmend Schwierigkeiten hat, mit den Grundeigentümern einvernehmliche Lösungen zu finden, wenn es um Landabtretungen für den Ausbau von Strassen geht. Dies ist v.a. bei Strassen der Fall, welche ca. zwischen 1941 und 1969 erstellt und später um den sogenannten „Kompetenzstreifen“ erweitert wurden. Als „Kompetenzstreifen“ werden im Kanton Basel-Landschaft Streifen von etwa 60cm Tiefe bezeichnet, die altrechtlich (gemäss Baugesetz 1941) entlang von Strassen auf den angrenzenden Grundstücken ausgeschieden wurden. Sie sind damit nicht Teil der eigentlichen Strassenparzelle, werden aber als öffentliches Strassenareal genutzt.

Die Erarbeitung der BSP erfolgte in zwei Arbeitsschritten. Zuerst wurde vom Planungsbüro Stierli+Ruggli Ingenieure und Raumplaner AG ein Konzept erarbeitet, welches die Dimensionierung der Strassen und Wege für die Festlegung der Strassenlinien, sowie die Abstände der Baulinien zur Strassenlinie definiert. Dieses Konzept wurde am 14. Januar 2014 vom Gemeinderat beschlossen und war in der Folge die Grundlage für den zweiten Arbeitsschritt, die Erarbeitung der Bau- und Strassenlinien. Das Konzept mit Nachführungsstand vom 17. Oktober 2017 ist Bestandteil des Planungsberichts (siehe Beilage).

Zielsetzung

Die Bau- und Strassenlinien sollen möglichst flächendeckend, d.h. an sämtlichen kommunalen Strassen des Siedlungsgebiets, festgelegt werden. Dabei ist die massvolle Reduktion der Baulinienabstände, bzw. der gesetzlichen Abstände gemäss RBG, im Sinne der Verdichtung nach innen vorgesehen. Flächendeckende, rechtsgültig beschlossene BSP sollen der Gemeinde wie auch den privaten Grundeigentümerschaften mehr Rechtssicherheit bieten.

Die Pläne der Gesamtrevision der Bau- und Strassenlinien wurden am 28. August 2018 vom Gemeinderat beschlossen und vom 22. November bis zum 22. Dezember 2018 fand das öffentliche Planaufgelaufeverfahren statt. Gegen die BSP wurden 9 Einsprachen eingereicht. Auf vier dieser Einsprachen möchte der Gemeinderat eintreten und er hat am 9. April 2019 entschieden, die BSP anzupassen. Mit Beschluss vom 5. Mai 2020 hat der Gemeinderat die Strassenlinien und Strassenbaulinien der betreffenden Strassenabschnitte sistiert. Für diese Strassenabschnitte werden über die Bau- und Strassenlinienplanung, **Gesamtrevision II**, neue Strassenbaulinien und

Strassenlinien festgelegt. Mit diesen BSP soll eine Einigung mit den Einsprechenden zur BSP, **Gesamtrevision I**, ermöglicht und die Einsprachen sollen vor Einreichung beim Regierungsrat zurückgezogen werden. Die Gesamtrevision **II** schliesst die entstandenen Lücken aus der Gesamtrevision **I**.

1.2. Grundlagen

Die Bau- und Strassenlinienplanung wurde in Beachtung folgender Grundlagen erarbeitet:

- Strassenreglement und Strassennetzplan Siedlung und Landschaft der Gemeinde Reinach vom 14. April 2015
- Zonenvorschriften Siedlung vom 14. April 2015
- Rechtskräftige Quartierpläne mit Baulinien-Festlegungen
- Rechtskräftige Bau- und Strassenlinienpläne inkl. Mutationen (im Zeitraum von 1949 bis 2013)
- Provisorische Bau- und Strassenlinienpläne
- Rechtskräftige Waldgrenzen und Waldbaulinien innerhalb des Siedlungsgebietes und entlang des Baugebietsperimeters
- Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen vom 17. Oktober 2017

1.3. Organisation

Auftraggeberin: Gemeinde Reinach BL, Technische Verwaltung, Raumplanung
 Auftragnehmerin: Stierli + Ruggli Ingenieure und Raumplaner AG, Lausen

1.4. Ablauf

Wichtigste Arbeitsschritte	Termine
Startsitzung Technische Verwaltung und Büro Stierli + Ruggli	24. Sept. 2013
Verabschiedung des Konzepts über die Festlegung von BSP durch den Gemeinderat	14. Jan. 2014
Erarbeitung neue Bau- und Strassenlinienpläne	Feb. 2014 – Juli 2016
Kantonale Vorprüfung	15. Mai 2017
Öffentliche Mitwirkung	31. Mai – 30. Juni 18
Beschluss der neuen Bau- und Strassenlinienpläne durch Gemeinderat	28. August 2018
Auflageverfahren	22. Nov.-22. Dez. 18
Einigungsverhandlungen Gemeinderatsbeschluss über Eintreten/Nicht-Eintreten der Einsprachen	Feb. – Juni 2019 9. April 2019

Ausarbeiten der Pläne für Gesamtrevision II	Okt. 19–Feb. 20
Beschluss zur Sistierung von Strassenlinien und Strassenbaulinien durch den Gemeinderat aufgrund der Planaufgabe	5. Mai 2020
Kant. Vorprüfung über BSP, Gesamtrevision II	28. August 2020
Öffentliche Mitwirkung über BSP, Gesamtrevision II	7. Mai – 4. Juni 2020
Beschlussfassung Gemeinderat über BSP, Gesamtrevision II	17. November 2020
Planaufgabe über BSP, Gesamtrevision II	<i>Datum</i>
Rückzug hängige Einsprachen zu BSP, Gesamtrevision I	<i>Datum</i>
Genehmigungsantrag über Gesamtrevision BSP I und II an Regierungsrat	<i>Datum</i>

1.5. Planungsinstrumente

Als orientierendes Dokument zur Berichterstattung:

- Planungsbericht (vorliegender Bericht)

Als neue öffentlich-rechtliche Planung liegt vor:

- Gesamtrevision I: Bau- und Strassenlinien Gemeinde Reinach, 7 Teilpläne im Masstab 1:1'000
- Gesamtrevision II: Bau- und Strassenlinien Gemeinde Reinach, 4 Pläne im Masstab 1:1'000

2. Planungsergebnis

Die neue Bau- und Strassenlinienplanung ist ein Planwerk über das gesamte Siedlungsgebiet. Zur einfacheren Handhabung wurden die Bau- und Strassenlinien (Gesamtrevision I) auf 7 Teilblättern ausgedruckt. Die BSP Gesamtrevision II wurde aus dem gleichen Grund in 4 Pläne unterteilt.

Die neuen BSP orientieren sich grundsätzlich am beiliegenden Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen vom 17. Oktober 2017. Wichtig sind v.a. folgende Richtlinien:

Strassendimensionierung / Strassenlinien

Der minimale Raumbedarf richtet sich nach dem Raumbedarf der Verkehrsteilnehmer. Je nach Strasse oder Weg ergeben sich verschiedene Ansprüche an die Ausbaubreite. So kann ein Fussweg schmaler angelegt werden als eine Erschliessungsstrasse, auf der sich Personenautos und LKW kreuzen. Die Strassenbreiten (Strassenlinien) bei Neuanlagen ergeben sich somit aus den Begegnungsfällen.

Der grösste Teil des Strassennetzes ist bereits gebaut. Bei den bestehenden Strassen und Wegen sind für die Festlegung der Strassenlinien massgebend:

- der bestehende Strassenrand (z.B. Wasserstein) bzw.
- die bestehende Grenze der Strassenparzelle;
- bei Strassen mit bestehenden Kompetenzstreifen ist die Strassenlinie entlang von bestehenden Strassenmauern, Einfriedigungen, etc. festzulegen.

Baulinienabstände

Baulinien bilden Grenzen, über die hinaus nicht gebaut werden darf. Sie sichern entlang der Strassen einen Bereich, der in der Regel frei von Bauten bleibt, um etwa die Sichtverhältnisse sicherzustellen oder für allfällige später notwendige verkehrsplanerische Massnahmen. Je bedeutender eine Strasse ist, desto grosszügiger werden Baulinienabstände festgelegt. Baulinien werden somit auf die Strassentypen abgestimmt, wie sie im Strassennetzplan definiert wurden.

Folgende Regeln kamen bei der Festlegung der Baulinienabstände zur Anwendung:

- Bei Sammelstrassen (z.B. Therwilerstrasse, Brunngrasse) gilt ein Baulinienabstand ab Strassenlinie von 4.00 m
- Bei Erschliessungsstrassen (z.B. Baumgartenweg, Stockackerstrasse) gilt ein Baulinienabstand ab Strassenlinie von 3.50 m
- Bei einem Erschliessungsweg (z.B. Wielandstrasse, Weiherweg) gilt ein Baulinienabstand ab Strassenlinie von 3.00 m
- Bei Fusswegen (z.B. Reservoirwägli) und privaten Erschliessungswegen gelten die gesetzlichen Grenzabstände gegenüber Nachbargrundstücken (RBG § 95, Abs. 1, lit. f)
- Im Gewerbegebiet Kägen gilt ein Baulinienabstand ab Strassenlinie von 5.00 m. Im Kägen sind Gebäudehöhen bis 25m zulässig, die Ausnützungs- oder Bebauungsziffer wird nicht vorgegeben. Ein etwas grösserer Abstand zu den Strassen ist somit wegen der Sichtverhältnisse und aus städtebaulichen Gründen gerechtfertigt.

Wenn keine rechtskräftigen Baulinien vorliegen, gelten heute für Gemeindestrassen die Abstände gemäss RBG § 95 (4.00 m von der Strassenlinie, jedoch 7.00 m von der Strassenachse). Dort wo rechtskräftige Baulinien vorhanden sind, weisen diese heute in der Regel einen Abstand zwischen 4.50 m und 5.00 m auf. Da über 90% der Strassen heute ausgebaut sind, sind diese grosszügigen Baulinienabstände nicht mehr erforderlich und können reduziert werden. Die neue Abstandsregelung erfolgt somit zugunsten der Grundeigentümerschaft.

Abweichungen von den definierten Regeln gemäss Konzept bei der Gesamtrevision I

öW+A-Zone Schule, Heimnutzungen und Sport /WBZ-Neubau (Teilplan 5)

Entlang von Fusswegen werden in der Regel keine Baulinien festgelegt. Es gelten die Grenzabstände zwischen Nachbargrundstücken gemäss RBG. Für Fusswege wie etwa das Reservoirwägli ist dies sinnvoll.

Entlang des Fuss- und Velowegs Dornacherweg im Bereich der öW+A-Zone „Schule, Heimnutzungen und Sport“ im Einschlag soll aber eine Baulinie festgelegt werden. Der vom WBZ geplante und zurzeit in Ausführung stehende bis zu neun Geschoss hohen Erweiterungsbau entlang der General Guisan-Strasse müsste nach ordentlichen Grenzabständen einen Abstand zum Fuss- und Veloweg von ca. 14 m einhalten. Der WBZ-Bau macht einen solch grossen Abstand zur Strassenlinie aber an dieser Lage nicht erforderlich, da im Süden die A18-Tunnel-Überdachung mit Schwimmbadparkplatz angrenzt und keine nachbarschaftliche Beeinträchtigung entsteht. Im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem bestehenden Bauland wird eine Baulinie daher im Abstand von 6m ab Dornacherweg definiert.

Galgenrainwegli (Teilplan 1)

Mit Rechtskraft der Quartierplanung Stockacker wurde fälschlicherweise die rechtskräftige Baulinie entlang des Galgenrainweglis aufgehoben. Die Baulinie entlang des Galgenrainweglis braucht es, damit die geplante Überbauung gemäss QP realisiert werden kann respektive rechtskonform ist, ohne dass dafür ein Näherbaurecht eingeholt werden muss. Im Rahmen dieser Gesamtrevision der Bau- und Strassenlinien wird die Baulinie nun wieder neu festgelegt. Dabei wird der Abstand von 3.50m beibehalten, wie er mit der Bau- und Strassenlinienplanung „Reinacherhof-West“ vom 26. Oktober 1993 definiert wurde.

Schneidergasse (Teilplan 5)

Zeitgleich und abgestimmt mit der Quartierplanung „Taunerquartier“ wurde 2011 auch ein Bau- und Strassenlinienplan Schneidergasse erlassen (RRB vom 6.12.2011). Dabei wurde eine Baulinie im Abstand von 2.50m zur Strassenlinie definiert. Der Abstand wurde abgestimmt auf die südlich an die Schneidergasse angrenzende Quartierplanung und in Würdigung der Lage im Ortszentrum, so auch städtebaulich auf die Zentrums Lage reagiert und eine enge Bebauung ermöglicht wird. Die städtebauliche Situation und insbesondere die historische und dörfliche Wegführung (schmale Gassen), die durch die Lage des Gebäudes an der Ecke Schul- und Schneidergasse geprägt wird, werden über eine Gestaltungsbaulinie gesichert.

Strittgässli (Teilplan 5)

Entlang der historisch gewachsenen Wegführung entlang des Strittgässli wurde bewusst darauf verzichtet, eine Strassen- oder Gestaltungsbaulinie zu definieren. Neben dem kantonal geschützten Kury-Haus aus dem 18. Jahrhundert sind auch die anderen Liegenschaften Zeitzeugen des dörflichen Reinachs und wurden zwischen 1800 und 1833 (Milchhüsli) erbaut. Das Strittgässli und die angrenzenden Bauten liegen gemäss Zonenplanung Siedlung in der „Kernzone“, welche die Erhaltung und subtile Erneuerung des historisch gewachsenen Ortskerns innerhalb der vorhandenen Strukturen bezweckt. Sollte zu einer baulichen Veränderung kommen, können situativ und je nach Bauprojekt bei Bedarf Gestaltungsbaulinien festgelegt werden.

Gestaltungsbaulinien im Zentrum (Teilplan 5)

Entlang der Schulgasse werden zur Sicherstellung des Strassenraumes und der städtebaulichen Situation (Gassen und dörfliche Wegführung) Gestaltungsbaulinien definiert. Dies wurde auch so im Rahmen der kantonalen Vorprüfung gefordert. Die bestehenden rechtskräftigen Gestaltungsbaulinien, etwa in der Kirchgasse werden übernommen (orientierende Darstellung).

Gestaltungsbaulinien dienen in der Regel der Erhaltung/Sicherung einer bestimmten Situation/Stellung von Bauten sowie zur städtebaulichen Gestaltung von Bauten, Anlagen und Plätzen. Sie entsprechen Bauvorschriften und benötigen daher grundsätzlich einen Beschluss durch den Einwohnerrat. Da die Gestaltungsbaulinien in den vorliegenden Plänen aber ausschliesslich der Sicherung des Strassenraumes bzw. von Bauten im Strassenraum dienen, können diese neu festzulegenden Gestaltungsbaulinien gemäss Vorprüfungsbericht des Amts für Raumplanung vom 15. Mai 2017 durch den Gemeinderat erlassen werden.

Spezielle Situationen

Nachfolgende Regelungen zur Festlegung der Strassen- und Strassenbaulinien sind nicht im Konzept festgehalten und werden hier nachvollzogen.

Eingedolte öffentliche Gewässer

Im Bereich von eingedolten öffentlichen Gewässern, wie etwa im Einschlag der Dorfbach, ist gemäss kant. RBV in jedem Fall ein minimaler Bauabstand von 3 m ab äusserstem Rand der Eindolung einzuhalten. Da eingedolte Bäche sporadisch verlegt werden, werden im Plan sowohl die Strassenbaulinie wie auch der gesetzliche Gewässerabstand dargestellt. So muss im Fall einer Verlegung des Gewässers nicht auch eine Mutation der Baulinien vorgenommen werden. Zudem sind mit diesen analytisch klar definierten geometrischen Orten die Flächen der öffentlich-rechtlichen Nutzungsbeschränkung (Bauverbot) klar definiert.

Unterführung Birsigtalstrasse/Zihlackerstrasse (Teilplan 4)

Bei der Unterführung Birsigtalstrasse wurde der Baulinienabstand zugunsten der angrenzenden Privatparzellen auf 2.00m verringert. Die Unterführungen liegen zwischen Strasse/Trottoir und dem angrenzenden Privatgrundstück. Ein ordentlicher Abstand von 3.50m ist nicht erforderlich zur Sicherung der öffentlichen Interessen.

Weitere Konzeptfestlegungen zu den Baulinienabständen sind im „Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen“ vom 17. Oktober 2017 (Beilage) ausgeführt.

Erläuterungen zu den Plänen der Gesamtrevision II

Wie in der Zielsetzung (Kapitel 1.1) beschrieben, beabsichtigt die vorliegende Bau- und Strassenlinienplanung flächendeckend kommunale Strassen- und Strassenbaulinien festzulegen. Im Rahmen der Planaufgabe (zur Gesamtrevision I) sind Einsprachen eingegangen, auf die der Gemeinderat eintreten möchte. In der Folge wurden die Strassenlinien und Strassenbaulinien der betreffenden Strassenabschnitte vom Gemeinderat sistiert. Für diese Strassenabschnitte werden über die Bau- und Strassenlinienplanung, Gesamtrevision II, Strassenbaulinien und Strassenlinien festgelegt, die eine Einigung mit den Einsprechenden zur Gesamtrevision I, ermöglichen (vgl. auch die Ausführungen in **Kapitel 6 und 7**).

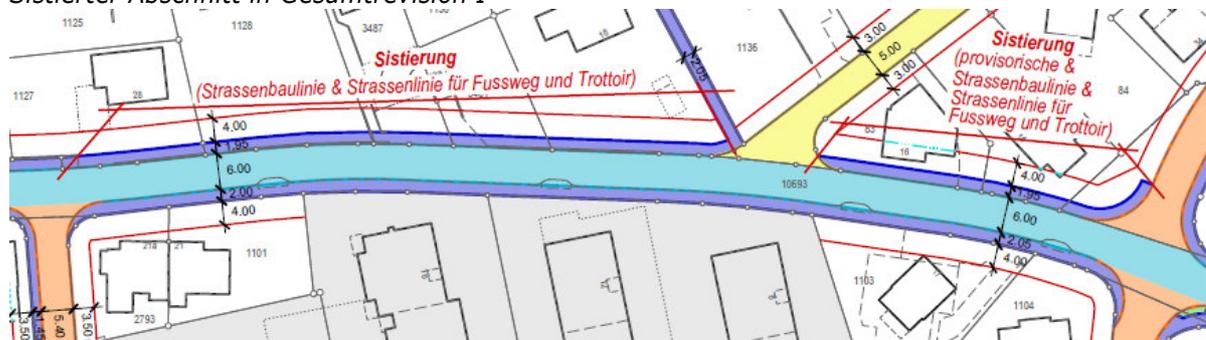
Plan 1

Gegen das geplante zweite Trottoir auf der Therwilerstrasse, im Abschnitt zwischen Blauenstrasse und Aufstiegweg, wurde im Rahmen der Gesamtrevision I Einsprache erhoben, konkret gegen das Trottoir zwischen Baumgartenweg und Bohnackerweg.

Die Therwilerstrasse ist ein Schulweg für Kinder, insbesondere auch aus dem Einzugsgebiet des Rebbergs. Zwischen Baumgartenweg und Blauenstrasse ist das Trottoir bereits teilweise vorhanden und auch sinnvoll. Aufgrund der Fusswegbeziehungen, der Sichtbeziehungen, dem Umstand, dass auf der Therwilerstrasse noch immer Tempo 50 gilt und die Buslinie der BLT durchfährt, macht ein zweites Trottoir aus Sicherheitsgründen Sinn. Gegen den Bau eines zweiten Trottoirs sprechen die

(beinahe unverhältnismässig) grossen baulichen Anpassungen auf dem oberen Abschnitt, da Stützmauern nötig sind. Auch auf dem Abschnitt zwischen Bohnackerweg und Baumgartenweg könnte auf das zweite Trottoir verzichtet werden, da aufgrund der Einfahrten auf die Privatparzellen das Trottoir abgesenkt werden müsste, was den motorisierten Verkehr dazu verleitet, das Trottoir im Kreuzungsfall zu überfahren. Die Fussgängersicherheit kann in der Verlängerung des Rebhuswägli auch durch bauliche Massnahmen optimiert werden. Gemäss Strassenreglement der Gemeinde (Anhang 1) ist bei Sammelstrassen mind. ein einseitiges Trottoir zu erstellen. Zum heutigen Zeitpunkt ist bereits ein Trottoir in besagtem Bereich entlang der Therwilerstrasse und folglich eine fussgängersichernde Massnahme vorhanden. Entsprechend ist das öffentliche Interesse an einer Massnahme für die Fussgänger bereits ausreichend erfüllt und die Erstellung eines zweiten Trottoirs nicht zwingend notwendig. Da die Gemeinde das zweite Trottoir aufgrund obiger Erwägungen und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht realisieren wird, hat der Gemeinderat entschieden, auf die Einsprache einzugehen und hat mit der vorliegenden Planung neue Bau- und Strassenlinien festgelegt. Auch ohne zweites Trottoir können die Planungsgrundsätze (Konzept) eingehalten werden.

Sistierter Abschnitt in Gesamtrevision I



Neue Festlegung in Gesamtrevision II



Plan 2

Entlang des Langrütliwegs hat ein Grundeigentümer gegen die Gesamtrevision I Einsprache erhoben, weil ein Teil des Anmerkungsgrundstücks (Parz. 751) der Überbauung am Langrütliweg 16-40 dem öffentlichen Strassenraum zugewiesen wurde. Dies war ein Fehler im Teilplan 1 der Gesamtrevision I. Die Fläche mit Privatparkplätzen wurde fälschlicherweise in den Plan übernommen. Es besteht kein öffentliches Interesse, dass dies künftig öffentlicher Strassenraum wird, die bestehende Strassenparzelle ist breit genug. Strassenlinie und entsprechend auch die Baulinie können angepasst werden. Da dies nicht die einzige Korrektur an der Planung der Gesamtrevision I ist, wird sie nicht über einen Antrag zur geringfügigen Änderung angepasst, sondern ist Teil der Gesamtrevision II.

Sistierter Abschnitt in Gesamtrevision I



Neue Festlegung in Gesamtrevision II



Pläne 3.1 und 3.2

Die BLT Baselland Transport AG hat gegen die Bau- und Strassenlinienplanung Gesamtrevision I Einsprache erhoben, weil diese stellenweise entlang des Schienennetzes nicht mit ihren Plänen, die Tramhaltestellen behindertengerecht auszubauen und einem Gleisersatz in Fahrtrichtung Aesch, übereinstimmen. Dies insbesondere aus folgenden zwei Gründen:

- Das Normalprofil der BLT hat sich aufgrund neuer Normen vergrößert. Mit dem Ausbau soll dies angepasst werden. Der vorhandene Raum innerhalb der BLT-Parzellen ist dazu teilweise knapp. Die BLT benötigt deshalb einen Teil des kommunalen Strassenraums entlang der Schienen.
- Teilweise liegen die Strassenlinien innerhalb der BLT-Parzellen auf Flächen, welche diese für den Ausbau benötigt. Punktuell widerspiegeln die Strassenlinien auch nicht mehr die heute ausgebaute Situation (aufgrund der nicht mehr aktuellen Datengrundlage der Amtlichen Vermessung).

Auf den Abschnitten Habshagstrasse bis Reichensteinerstrasse, Florastrasse bis Schönenbachstrasse sowie Schönenbachstrasse bis Gartenstrasse benötigt das Umbau-Projekt der BLT teilweise kommunalen Strassenraum. Mit der BLT hat man sich geeinigt, dass die Strassenlinien auf das Umbau-Projekt der BLT angepasst werden. Die Anpassungen werden nun mit der Gesamtrevision II umgesetzt.

Bsp. Abschnitt Florastrasse bis Schönenbachstrasse:

Sistierter Abschnitt in Gesamtrevision I



3. Auswirkungen auf weitere Planungen

Mutation der Waldbaulinien

Im Rahmen der Neuerstellung sämtlicher Bau- und Strassenlinien wurden entlang der Waldgrenzen verschiedene Unstimmigkeiten zwischen den Waldbaulinien und den Strassenbaulinien festgestellt. In einer parallel laufenden Mutation der Waldbaulinien sollen diese Differenzen bereinigt werden. Zur einfacheren Lesbarkeit werden die Waldbaulinien in den Bau- und Strassenlinienplänen orientierend dargestellt.

Die Bereinigung wurde für jeden Standort resp. für jede Waldgrenze individuell vorgenommen. Erläutert wird dies im Planungsbericht zu den Mutationen der Waldbaulinien in Kapitel 2.

ÖV-Korridor / kant. Nutzungsplanung

Der Kantonale Richtplan beinhaltet gemäss Objektblatt V2.3 einen ÖV-Korridor Reinach-Dornach (Zwischenergebnis, Stand 2018). Mit der Entwicklung des Quartierplans „Stöcklin-Areal“ hat das TBA BL im 2015 zur Linienführung eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Die vom TBA damals favorisierte Linienführung verlief durch das Kägen. Im kantonalen Vorprüfungsbericht zum Bau- und Strassenlinienplan wird empfohlen, die Tramlinie und die entsprechenden Bau- und Strassenlinien zur Trasseesicherung bereits in der kommunalen Bau- und Strassenlinienplanung zu berücksichtigen.

Da jedoch weder ein konkretes Projekt noch ein verbindlicher Beschluss zum ÖV-Korridor Reinach-Dornach und zur Trassierung vorliegen, hat die Gemeinde darauf verzichtet, entsprechende Bau- und Strassenlinien zu sichern. Laufende Machbarkeitsstudien zur Tramspange Dornach-Therwil im Lead des Kantons beabsichtigen zudem, das Tram auf der Bruggstrasse (Kantonsstrasse) zu führen.

Weiterer Anpassungsbedarf ergibt sich aufgrund der Bau- und Strassenlinienplanung nicht.

4. Kantonale Vorprüfung

4.1. Kantonale Vorprüfung zur «Gesamtrevision I»

Die Bau- und Strassenlinienplanung wurde gemeinsam mit der Mutation der Waldbaulinien mit Gemeinderats-Schreiben vom 14. März 2017 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Das Ergebnis dieser Prüfung wurde der Gemeinde mit Schreiben des Amts für Raumplanung vom 15. Mai 2017 mitgeteilt. Nachfolgend wird über die Stellungnahme des Kantons informiert und darüber wie die geforderten und empfohlenen Anpassungen vorgenommen wurden:

Gesetzlicher Bauabstand zu eingedolten Gewässern

Zwingende Vorgabe Kanton: Der gesetzliche Bauabstand zu eingedolten Gewässern ist nicht korrekt eingetragen und zu korrigieren.

Der gesetzliche Bauabstand wird angepasst und die 3 Meter ab äusserem Rand der Eindolung (Innendurchmesser Rohr 80 cm beim Dorfbach Höhe WBZ und Gartenbad) gemessen. Die Strassenbaulinie wird analog wie bei der parallel laufenden Mutation der Waldbaulinien durchgezogen (vgl. Planungsbericht zu Mutationen der Waldbaulinien, Kap. 3).

Abweichungen vom Standardabstand, Versatz der Strassenlinie

Empfehlung Kanton: Die Ausgestaltung der Baulinien ist im „Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen“ vom 4. Oktober 2016 festgehalten. Abweichungen davon sind gemäss Ausführungen in jedem einzelnen Fall zu begründen. Diesem Prinzip wird in grossen Teilen der Planung nachgelebt, was explizit begrüsst wird. In wenigen Bereichen werden abweichende Festlegungen vorgenommen. Dazu ist der Planungsbericht entsprechend – für jede einzelne Abweichung vom Standardabstand – zu ergänzen.

Grundsätzlich wird im „Konzept für Strassen-/Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen“ festgehalten, wo und in welchen Abständen Bau- und Strassenlinien definiert werden. Nur in Einzelfällen wird bei der Festlegung der Baulinien davon abgewichen. Der Planungsbericht wurde im Kapitel 2 "Planungsergebnis" um die Erläuterungen zu Abweichungen gegenüber dem Konzept ergänzt.

Abkröpfungen

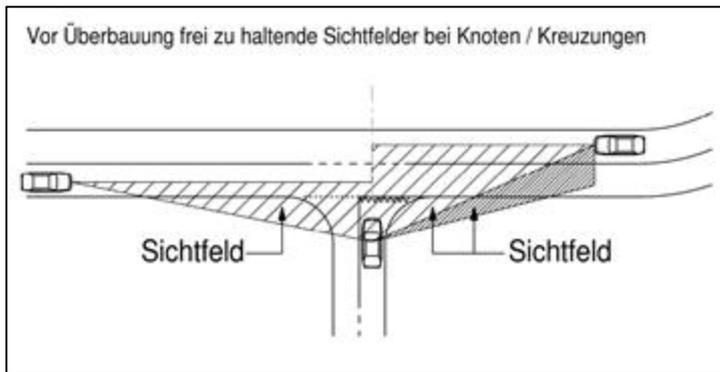
Vorgabe Kanton: In Kapitel 5.3.3 des Konzepts wird zwar erläutert, dass die Baulinie bei endenden Trottoirs in Verkehrsknoten abgekröpft wird, es wird aber nicht begründet, warum dies gemacht wird. Die Notwendigkeit dieser Massnahme ist daher nicht ersichtlich. Weiter folgt die Baulinie einem Versatz, bei einem anderen Knoten wird generalisiert. Mit den Knotenbereichen ist einheitlich umzugehen und die Festlegung der Baulinien in den Knoten ist besser zu begründen.

Sämtliche Abkröpfungen in den Teilplänen 1 bis 7 sind kontrolliert und im Sinne des Konzepts entsprechend angepasst worden. Das „Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen“ wurde in Kap. 5.3.3 weiter präzisiert. Baulinien folgen im exakten Abstand der Strassenlinie, ausser an Knoten, wenn daraus wild geschwungenen Baulinien-Geometrien entstünden.

Begründung: Bei Baulinienkonstruktionen in den 50er- und 60er-Jahren (Hochkonjunktur im Bau von Mehrfamilienhäusern) hatte man ausschliesslich Baulinien im Knotenbereich abgekröpft. Wobei die Abkröpfungen dannzumal einiges grösser waren, als die Abkröpfungen im Fall Reinach. Die Begründung damals war, dass so Sichtbermen von Bauten freigehalten werden konnten. Als die VSS-Normen die Sichtbermen nach den Projektierungsgeschwindigkeiten der zu planenden bzw. der zu bauenden Strassen definierten, stellte man fest, dass die Abkröpfungen nichts mit den verkehrstechnischen Sichtbermen zu tun hatten bzw. nicht flächenähnlich waren. Vorwiegend war

es so, dass die verkehrstechnischen Sichtbermen nach VSS vor die Baulinien zu liegen kamen (vgl. linke untenstehende Abbildung). Daraus liess sich ableiten, dass die Baulinien parallel zu den Strassenlinien, auch im Einlenkbereich, gezogen werden können, ohne dass sie die verkehrstechnischen Sichtbermen tangieren. Dies ist im "Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen" der Gemeinde Reinach im Grundsatz definiert und mehrheitlich umgesetzt.

Sichtbermen im Knotenbereich



Beispiel einer Baulinie (pink gestrichelt), wenn die Baulinie strikt der Strassenlinie folgen würde



Nun gibt es noch die Fälle, wo bei fertig ausgebauten Strassen die Strassenlinien im Einlenkbereich der Knoten Absätze haben, da zum Beispiel das Trottoir nicht weitergeführt wird (vgl. rechte obenstehende Abbildung). Mit der Paralleldefinition der Baulinien würden teilweise nicht nachvollziehbare Bauliniengeometrien entstehen. Es sollte eben auch möglich sein, eine Baulinie planlich zu konstruieren (z.B. durch Verwaltung, Grundeigentümer), ohne aufwändige elektronische Systeme (CAD, etc.). Aus diesem Grund hat man für diesen Fall wieder auf die altherwürdigen Abkröpfungen zurückgegriffen, da in den meisten Fällen eine Baute sowieso nicht in diesen amorphen Raum gestellt werden kann.

Fazit: Im Grundsatz ist die Paralleldefinition der Baulinien zur Strassenlinie die analytisch richtige Umsetzung. Dort wo es "unsinnige" Geometrien entstehen, wird zur "altrechtlichen" Abkröpfung zurückgegriffen.

Geringere Baulinienabstände als gemäss Konzeptvorgabe

Vorgabe Kanton: Die Notwendigkeit des Abweichens vom Standardabstand ist nicht erkennbar. Insbesondere wenn die Strassenseiten unterschiedlich behandelt werden, wird dem Gebot der rechtsgleichen Behandlung zu wenig Beachtung geschenkt. Es wird empfohlen, den Standardabstand anzuwenden.

Auf dem Abschnitt Brunngasse zwischen Blumenstrasse/Mattenstrasse und Rebgasse wurde der Baulinienabstand entgegen der kantonalen Vorgabe nicht auf 4.0m angepasst. Gemäss Konzept, Kap. 5.3.1 werden rechtskräftige Baulinien, deren Abstände kleiner sind, in der Regel unverändert in die neuen Pläne übernommen – dies im Sinne der Wahrung des Besitzstands. Dasselbe gilt bei Parz. Nr. 1160, Unterer Rebergweg sowie an der Austrasse und der Aumattstrasse/Schönmattstrasse, wo die geringeren Abstände von 3.96m, resp. 3.60 beibehalten werden.

Redaktionelle Korrekturen/Empfehlungen

Die redaktionellen Korrekturen und Empfehlungen aus der kantonalen Vorprüfung wurden umgesetzt:

- Die Beschriftungen von Strassen- und Gewässernamen wurden optimiert, so dass sie bei allen Strassen und Gewässern gut sichtbar sind.
- Die Farbe der Gestaltungsbaulinien wurde kräftiger dargestellt. Auf eine erneute Beschlussfassung bestehender rechtskräftiger Gestaltungsbaulinien wurde jedoch verzichtet (neue Bezeichnung im orientierenden Teil der Planlegende: rechtskräftige Gestaltungsbaulinien).
- Bei den Bauten Kirchgasse 9 und 9c wurde eine neue Gestaltungsbaulinie dahinter eine provisorische festgelegt. Die irrlicherweise eingezeichnete provisorische Baulinie wurde entfernt (Teilplan 5).
- Die Geometrie der Baurechtsparzelle D 10431, Christoph Merian-Ring wurde im Teilplan 7 aktualisiert und die Bau- und Strassenlinien angepasst.
- ÖV-Korridor: Es wurde eine Ergänzung in Kapitel 3 vorgenommen. Auf eine verbindliche Festlegung von Baulinien für einen ÖV-Korridor, dessen Lage noch nicht verbindlich definiert ist (vorliegende Planungsgrundlage ist eine Machbarkeitsstudie), wurde verzichtet.

Weitere zwingende Vorgaben

Alle weiteren zwingenden Vorgaben aus der kantonalen Vorprüfung wurden umgesetzt. Es sind dies:

- Teilplan 1, Parzelle 657: Parzelle 657 ist eine Privatparzelle und es dürfen keine Bau- und Strassenlinien festgelegt werden. Dank diesem Hinweis wurden die Strassen- und Strassenbaulinien entfernt.
- Teilplan 4, Therwilerstrasse, Parzellen Nr. 10903 bis 10914: Die Gemeinde hat geprüft, ob im Abschnitt mit Trottoir ein kürzerer Baulinienabstand angewendet kann. Aufgrund der kant. Vorgabe wird die Baulinie aber gemäss Konzept angepasst (4.00m ab Strassenlinie).
- Teilplan 4, Mitteldorfstrasse: Die Strassenbaulinien werden gemäss Konzept festgelegt und nicht die rechtskräftigen BSP vom 22. Jan. 2013 übernommen; Begründung: die vorliegende Gesamtrevision bietet die Möglichkeit, auch hier zu „standardisieren“ statt „veraltete“ Baulinien zu übernehmen. Denn die 3.80m sind aus dem Bau- und Strassenlinienplan „Therwilerstrasse, Blauenstrasse - Mitteldorfstrasse“ vom 2. März 2010 abgeleitet, in dessen Unterlagen die Wahl des Abstandes von 3.8 m nicht begründet ist. Der Kanton empfiehlt im Sinne der rechtsgleichen und gemeindeweit einheitlichen Behandlung die Anwendung des Konzepts.
- Teilplan 4, Parzelle 63: Anstelle wie im BSP „Mitteldorfstrasse“ vom 22. Jan. 2013 auf Bau- und Strassenlinien bei der Parzelle 63 zu verzichten, werden auch hier Baulinien gemäss Konzept festgelegt (entsprechend der vorangehenden Begründung).
- Teilplan 5, Schulgasse: Vorgabe Kanton: Zur Sicherstellung der städtebaulichen Situation (Bauten mit Abstand 0.97 m bzw. 1.35 m) sind Gestaltungsbaulinien statt normale Strassenbaulinien festzulegen, da nur dadurch die erwünschte Nähe/Dichte gewährleistet ist. Entsprechend wurden Gestaltungsbaulinien definiert (siehe auch Ergänzung im Planungsbericht, Kap. 2, Absatz „Gestaltungsbaulinien im Zentrum“).
- Teilplan 5, Baulinien und Gestaltungsbaulinie Schneidergasse: Die Gestaltungsbaulinie entlang der Liegenschaft Schneidergasse 7 entspricht einer Abweichung des Konzepts. Der Planungsbericht wurde entsprechend mit einer Erläuterung ergänzt (Kap. 2, Absatz „Schneidergasse“).
- Teilplan 5, Parz. 262: Nach kant. Vorgabe ist die Baulinie neu als Gestaltungsbaulinie zu definieren. Die heute rechtskräftige Baulinie stammt aus dem BSP Schulgasse, Abschnitt Hauptstrasse – Schneidergasse RRB Nr. 1219 vom 13. Juni 2000. Die Baulinie von 2000 wird durch eine Gestaltungsbaulinie ersetzt (vgl. auch Kap. 2, Absatz „Gestaltungsbaulinien im Zentrum“).

- Teilplan 5, Im Strittgässli wird auf Baulinien verzichtet, auch wenn es im Strassennetzplan als Erschliessungsweg ausgewiesen wird. Der Planungsbericht wurde mit einer entsprechenden Begründung ergänzt.

Kantonale Vorprüfung zur Gesamtrevision II mit Hinweisen auf Gesamtrevision I

Mit Schreiben vom nahm das ARP im Rahmen der kantonalen Vorprüfung zur Gesamtrevision II Stellung. Dabei wurde auch auf Aspekte der Gesamtrevision I hingewiesen. Entsprechend wurde die Gesamtrevision I angepasst.

Aufhebung bestehender rechtskräftiger Baulinien

Hinweis Kanton: Mit den neuen Baulinien werden alle bisherigen rechtskräftigen Baulinien aufgehoben. Dies muss als Teil des rechtsverbindlichen Planinhalts erfolgen.

Entsprechend wurde die Bestimmung in der rechtsverbindlichen Planlegende aufgenommen und im Planungsbericht (**Kapitel 8**) sind alle aufzuhebenden Bau- und Strassenlinienpläne aufgeführt.

Baulinienverlauf bei Grünflächen

Hinweis Kanton: Der von der Gemeinde geplante Verlauf der Baulinien parallel zur Strassenlinie bei drei Grünflächen widerspricht dem kant. RBG. Strassenbaulinien müssen immer hinter den Strassenlinien liegen und dies gilt auch für Strassenlinien für Grünflächen.

Die Baulinien lagen bei drei Grünflächen vor der Strassenlinie und wurden angepasst. Die Anpassung der Baulinien wird beim Regierungsrat als geringfügige Änderung beantragt. Die Eigentümerin – die Einwohnergemeinde Reinach – ist mit der Anpassung einverstanden. Die drei betroffenen Grünstreifen sind: Rainenweg beim Kehrplatz Kindergarten Rainenweg (Teilplan 1) und Ecke Therwilerstrasse/Baumgartenweg (Teilplan 4).

Vgl. auch Kapitel 9, Antrag auf geringfügige Änderung

4.2. Kantonale Vorprüfung zur «Gesamtrevision II»

Die Bau- und Strassenlinienplanung «Gesamtrevision II» wurde mit Brief vom 12. Juni 2020 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Das Ergebnis dieser Prüfung wurde der Gemeinde mit Schreiben des Amtes für Raumplanung vom 2. September 2020 mitgeteilt. Nachfolgend wird über die Stellungnahme des Kantons informiert und darüber wie die geforderten und empfohlenen Anpassungen vorgenommen wurden.

Abstimmung mit Gesamtrevision I und Sistierung

Hinweis und zwingende Vorgabe Kanton: Die Gesamtrevision II stellt eine Änderung/Revision der bestehenden rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien dar in Ergänzung zur Gesamtrevision I. Es kann sich dabei nicht um eine Mutation zur Gesamtrevision I handeln. In den Abschnitten der Gesamtrevision II bleiben die bisherigen Bau- und Strassenlinien rechtskräftig, bis sie mit der Gesamtrevision II aufgehoben werden.

Dies ist auch im Sinne der Gemeinde. Die beiden Planungen sollen zeitgleich dem Regierungsrat zur Genehmigung unterbreitet werden. Um dies zu verdeutlichen und einfacher nachvollziehbar zu machen, wurden die beiden Planungs- und Begleitberichte zu einem Bericht zusammengefasst.

Aufhebung bisher rechtskräftiger Bau- und Strassenlinien

Zwingende Vorgabe Kanton: Die Aufhebung der bisher rechtskräftigen BSP ist in die Planlegende aufzunehmen. Jeder aufzuhebende BSP ist im Planungsbericht aufzuführen.

Die Legende der Pläne wurde angepasst und der Planungsbericht um das **Kapitel 8** ergänzt.

Plandarstellung

Zwingende Vorgabe Kanton: In den Genehmigungsunterlagen der Gesamtrevision I (GR I) sind die Perimeter der Gesamtrevision II (GR II) nachvollziehbar zu bezeichnen.

Der Gemeinderat hat die betreffenden Abschnitte mit Beschluss vom 5. Mai 2020 sistiert. In den Plänen der GR I wurden die Abschnitte entsprechend ausgewiesen. Der vorliegende Planungsbericht wurde mit zusätzlichen Erläuterungen ergänzt (vgl. Kapitel 7). In allen Plänen wurden die Strassenbreiten im Bereich der Sistierungen vermassst.

Baulinienverlauf Abzweiger Baumgartenweg

Zwingende Vorgabe Kanton: Der von der Gemeinde geplante Verlauf der Baulinie parallel zur Strassenlinie für Erschliessungsstrassen widerspricht dem kant. RBG. Strassenbaulinien müssen immer hinter den Strassenlinien liegen und dies gilt auch für Strassenlinien für Grünflächen.

Der Gemeinderat verzichtet auf die Strassenlinie für Grünstreifen. So verläuft die Baulinie nun im festgelegten Abstand zur Strassenlinie für Erschliessungsstrassen. Die Grünstreifen sind zur Sicherung des öffentlichen Strassenraums nicht notwendig, die bestehende ausgebaute Strasse entspricht dem kommunalen Ausbaustandard (Strassenreglement, Anhang 1). Auch entspricht diese Regelung dem zugrundeliegenden Konzept zur Festlegung der Bau- und Strassenlinien.

Planungs- und Begleitbericht

Zwingende Vorgabe Kanton: Im Planungsbericht sind die Änderungen, welche zur GR II führten, zu beschreiben. Insbesondere ist eine Interessenabwägung vorzunehmen, wieso auf das 2. Trottoir an der Therwilerstrasse verzichtet wird.

Im Kapitel 2, Planungsergebnis, wurden die Erläuterungen zur Gesamtrevision II festgehalten. Auch in Kapitel 6 zum Auflageverfahren werden die Einsprachen sowie die Interessenabwägung behandelt. Indem nun nur noch ein Planungs- und Begleitbericht zur Gesamtrevision I und II vorliegt, sollte die Planungshistorie einfacher nachvollziehbar sein.

5. Öffentliche Mitwirkung

Gesamtrevision I

Gestützt auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 und § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998 führte die Gemeinde Reinach für die Revision der Bau- und Strassenlinienplanung das öffentliche Mitwirkungsverfahren vom 31. Mai bis zum 30. Juni 2018 durch. Am 7. Juni 2018 fand eine Info-Sprechstunde statt, an der Vertreter der Verwaltung über die Planung Auskunft erteilten. Die Publikation der Mitwirkung erfolgte im kantonalen Amtsblatt Nr. 22 vom 31. Mai 2018 und im Wochenblatt Nr. 22 vom 31. Mai 2018.

Es wurde eine Mitwirkungseingabe eingereicht.

Die Mitwirkungseingabe beinhaltete verschiedene Fragen bezüglich Abstimmung zwischen kantonalem Richtplan (Ortsumfahrung Reinach Süd), der Sportzone Fiechten und dem Teilplan 6 der kommunalen Bau- und Strassenlinienplanung. Teilplan 6 blieb aufgrund der Mitwirkungseingabe unverändert.

Gesamtrevision II

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren fand vom 14. Mai bis zum 11. Juni 2020 statt und wurde im kantonalen Amtsblatt Nr. 20 vom 14. Mai 2020 und im Wochenblatt Nr. 20 vom 14. Mai 2020 publiziert.

Es wurde keine Mitwirkungseingabe eingereicht.

6. Beschlussfassung / Auflageverfahren

6.1. Gesamtrevision I

Beschlussfassung:

Die Bau- und Strassenlinien basieren auf dem kommunalen Strassennetzplan Siedlung und Landschaft vom 14. April 2015 und können nach kant. Raumplanungs- und Baugesetz RBG § 35, Abs. 3 vom Gemeinderat erlassen werden.

Beschluss durch den Gemeinderat am 28. August 2018.

Planaufgabe:

Die öffentliche Planaufgabe gemäss § 31, Abs. 1 RBG fand vom 22. November bis 22. Dezember 2018 statt. Sie wurde durch Publikationen im Amtsblatt Nr. 47 des Kantons Basel-Landschaft und im Reinacher Wochenblatt Nr. 47, beide vom 22. November 2018 bekannt gegeben. Die auswärtigen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden mit eingeschriebenem Brief vom 19. November 2018 benachrichtigt.

Einsprachen:

Während der Einsprachefrist sind neun Einsprachen eingegangen. Im Rahmen der Verständigungsverhandlungen im Sinne von § 31, Abs. 3 RBG gewährte die Gemeinde den Einsprechenden die Möglichkeit, die Gründe für ihre jeweiligen Einsprachen zu erläutern.

1. BLT Baselland Transport AG

Die Verständigungsverhandlung mit der BLT Baselland Transport AG fand am 21. März 2019 statt. Die BLT hat gegen die Bau- und Strassenlinienplanung Einsprache erhoben, weil diese stellenweise entlang des Schienennetzes nicht mit ihren Plänen, die Tramhaltestellen behindertengerecht auszubauen und einem Gleisersatz in Fahrtrichtung Aesch übereinstimmen. Insbesondere aus folgenden zwei Gründen:

- Das Normalprofil der BLT hat sich aufgrund neuer Normen vergrössert. Mit dem Ausbau soll dies angepasst werden. Der vorhandene Raum innerhalb der BLT-Parzellen ist dazu teilweise knapp. Die BLT benötigt deshalb einen Teil des kommunalen Strassenraums entlang der Schienen.
- Teilweise liegen die Strassenlinien innerhalb der BLT-Parzellen auf Flächen, welche diese für den Ausbau benötigt. Punktuell widerspiegeln die Strassenlinien auch nicht mehr die heute ausgebaute Situation (aufgrund der nicht mehr aktuellen Datengrundlage der Amtlichen Vermessung).

Auf den Abschnitten Habshagstrasse bis Reichensteinerstrasse, Florastrasse bis Schönenbachstrasse sowie Schönenbachstrasse bis Gartenstrasse benötigt das Umbau-Projekt der BLT teilweise kommunalen Strassenraum. Mit der BLT hat man sich geeinigt, dass die Strassenlinien auf das Umbau-Projekt der BLT angepasst werden. Die Anpassungen werden in einer separaten Bau- und Strassenlinienplanung (→ Gesamtrevision II) vorgenommen.

Nach Abschluss der Planaufgabe zur Gesamtrevision II ist die BLT bereit, ihre Einsprache zurückzuziehen.

2. Grundeigentümer Parzelle 2876, Grellingerstrasse 12

Die Verständigungsverhandlung fand am 27. Februar 2019 statt. Sie haben Einsprache erhoben, dass an der Grellingerstrasse Baulinien festgelegt werden sollen, obwohl diese (noch) eine Privatstrasse ist. Weiter wünschten sie, dass die Grellingerstrasse statt als eine Erschliessungsstrasse als Erschliessungsweg klassiert wird, da sie befürchteten, dass die Gemeinde die heute bestehende Zubringerdienstregelung aufheben würde. Im Rahmen der Einigungsverhandlung konnte die Festlegung der Bau- und Strassenlinien nachvollziehbar erläutert

werden, so dass die Grundeigentümer ihre Einsprache mit Schreiben vom 14. März 2019 zurückgezogen haben.

3. Grundeigentümer Parzelle 10202, Langrüttliweg 32

Die Verständigungsverhandlung fand am 2. April 2019 statt. Der Grundeigentümer hat gegen die BSP Einsprache erhoben, weil ein Teil des Anmerkungsgrundstücks (Parz. 751) der Überbauung am Langrüttliweg 16-40 dem öffentlichen Strassenraum zugewiesen wurde. Dies ist ein Fehler im Teilplan 1 und muss angepasst werden. Die Korrektur erfolgt mit der Gesamtrevision II. Nach Abschluss der Planaufgabe zur Bau- und Strassenlinienplanung, Gesamtrevision II, ist der Grundeigentümer bereit, seine Einsprache zurückzuziehen.

4. Grundeigentümer Parzelle 2940, Erlenstrasse 5

Die Verständigungsverhandlung fand am 7. Juni 2019 statt. Die Grundeigentümerschaft fordert, dass die Baulinie an der Erlenstrasse auf 3.00m festgelegt werden soll. Im Strassenreglement wurde ein Spielraum von 3.00-4.00m an Erschliessungsstrassen festgelegt und dieser Spielraum wurde mit der Festlegung von 3.50m nicht ausgeschöpft.

Im Sinne einer Gleichbehandlung alle Grundeigentümer im Baugebiet basiert die Festlegung der Bau- und Strassenlinien auf dem «Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen» vom 17. Oktober 2017, dass der Gemeinderat gutgeheissen hat. Entlang von Erschliessungsstrassen wurde ein Abstand von 3.50m festgelegt und flächendeckend im Gemeindegebiet angewendet (Ausnahmen sind im Konzept festgehalten). Solange die Gemeinde keine Baulinien festlegt, gelten die Abstandsdefinitionen nach kant. RBG, § 95, welche 4.00m vorsehen. Die Gemeinde ist auf die Einsprache nicht eingetreten.

Mit Email vom 24. Juli 2019 teilt der Anwalt der Grundeigentümerschaft mit, dass diese an der Einsprache festhält.

5. + 6. Grundeigentümer Parzelle 3494, Hochwaldstrasse 2

Die Verständigungsverhandlung fand am 6. März 2019 statt. Die Grundeigentümer haben Einsprache erhoben, weil durch das Grundstück eine oberirdische und eine unterirdische Waldbaulinie führen. Durch diese Einschränkung fürchten sie eine Wertverminderung für den Fall eines Verkaufs der Liegenschaft, Einschränkungen bei einer eventuellen Baugesuchseingabe (z.B. Wintergarten) und Einschränkungen beim Wiederaufbau infolge Brand oder Elementarschaden. Da die Waldbaulinien bestehende rechtskräftige Baulinien (von 25. April 1972) und im BSP nur orientierend dargestellt sind, kann gegen diese keine Einsprache erhoben werden. Im Rahmen der Einigungsverhandlung konnte die Festlegung der Bau- und Strassenlinien und der Sachverhalt bezüglich der bestehenden Waldbaulinien nachvollziehbar erläutert werden, so dass die Grundeigentümer ihre Einsprache mit Schreiben vom 17. April 2019 zurückgezogen haben.

7. Grundeigentümer Parzelle 50 und 7630, Brühlgasse 5+7

Die Verständigungsverhandlung fand am 22. Februar 2019 statt. Die Baulinie entlang der Brühlgasse liegt bei Parzelle 53 (Brühlgasse 3) bei 2.50m ab Strassenlinie, auf der gegenüberliegenden Seite, bei den Parzellen 50 und 7630 (Brühlgasse 5 +7) liegt die Baulinie 3.00m ab Strassenlinie zurückversetzt. Der Grundeigentümer fordert mit seiner Einsprache, dass die Parzellen zu beiden Seiten des Fuss- und Velowegs Mitteldorfstrasse gleichbehandelt werden, folglich die Baulinie der Brühlgasse 5 + 7 ebenfalls auf 2.50m angesetzt wird.

Mit der neuen BSP werden die Baulinien entsprechend dem vom Gemeinderat verabschiedeten «Konzept für Strassen- und Wegdimensionierung sowie Baulinien-Abstandsdefinitionen» entlang aller Erschliessungswege auf 3.00m festgelegt. Dort wo die Abstände bestehender rechtskräftiger Baulinien kleiner sind als die Konzeptvorgabe, werden diese unverändert in die neuen Pläne übernommen. Folglich werden die Baulinien auf der Parzelle der Brühlgasse 5 +7 auf 3.00m

verkürzt und bei der Brühlgasse 3 bleiben sie unverändert bei 2.50m. Betrachtet man die Festlegung der Baulinien über das gesamte Gemeindegebiet, so werden die Parzellen des Einsprechers gleich behandelt wie alle anderen Parzellen entlang der Erschliessungswege. Aus diesen Gründen wurde in der Verhandlung nicht auf die Einsprache eingetreten.

Mit Email vom 1. März 2019 informiert der Einsprecher, dass er an seiner Einsprache festhält.

8. Grundeigentümer Parzelle 7516, Therwilerstrasse 14

9. Grundeigentümerin Parzelle 83, Therwilerstrasse 16

Die Verständigungsverhandlungen fanden beide am 22. Februar 2019 statt. Beide Grundeigentümerschaften haben Einsprache gegen das geplante zweite Trottoir auf der Therwilerstrasse im Abschnitt zwischen Blauenstrasse und Aufstiegweg erhoben, resp. gegen das Trottoir auf ihren Parzellen. Weiter wünschen sie, dass die Baulinie entlang der Aussenmauern der bestehenden Bauten gezogen wird, statt als provisorische Baulinie durch die Gebäude. Beide halten an ihrer Einsprache gegen das zweite Trottoir fest. Ihre Einsprache gegen die Baulinie durch das Gebäude würden sie zurückziehen.

Die Therwilerstrasse ist ein Schulweg für Kinder, insbesondere auch aus dem Einzugsgebiet des Rebbergs. Zwischen Baumgartenweg und Blauenstrasse ist das Trottoir bereits teilweise vorhanden und auch sinnvoll. Aufgrund der Fusswegbeziehungen, der Sichtbeziehungen, dem Umstand, dass auf der Therwilerstrasse noch immer Tempo 50 gilt und die Buslinie der BLT durchführt, macht ein zweites Trottoir aus Sicherheitsgründen Sinn. Gegen den Bau eines zweiten Trottoirs sprechen die grossen baulichen Anpassungen auf dem oberen Abschnitt, da Stützmauern nötig sind. Auch auf dem Abschnitt zwischen Bohnackerweg und Baumgartenweg könnte auf das zweite Trottoir verzichtet werden, da aufgrund der Einfahrten auf die Privatparzellen das Trottoir abgesenkt werden müsste, was den motorisierten Verkehr dazu verleitet, das Trottoir im Kreuzungsfall zu überfahren. Die Fussgängersicherheit könnte in der Verlängerung des Rebuswägli auch durch bauliche Massnahmen optimiert werden. Der Gemeinderat ist bereit, auf das zweite Trottoir zwischen Baumgartenweg und Aufstiegweg zu verzichten, was jedoch auch für den Teilplan 4 eine Anpassung der BSP erfordert.

Nach Abschluss der Planaufgabe zur Bau- und Strassenlinienplanung, Gesamtrevision II, sind die Grundeigentümer bereit, ihre Einsprache zurückzuziehen.

6.2. Gesamtrevision II

Wird nachgeführt nach Beschlussfassung/Auflage

7. Sistierung von Strassen- und Strassenbaulinien

Aufgrund der Einigungsverhandlungen zur Bau- und Strassenlinienplanung hat der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 5. Mai 2020 beschlossen, folgende Strassen- und Strassenbaulinien zu sistieren und folglich den Beschluss wieder aufzuheben. Diese Bau- und Strassenlinien sind nicht Teil des Genehmigungsgegenstands der Gesamtrevision I. Die sistierten Abschnitte sind in den Teilplänen rot markiert.

Abschnitt Therwilerstrasse, Teilplan 4



Baulinien:

- Strassenbaulinie
- - - provisorische Strassenbaulinie

Strassenlinien:

- Strassenlinie für Sammelstrasse
- Strassenlinie für Fussweg und Trottoir

Auf das hangseitige zweite Trottoir wird zwischen Baumgartenweg und Aufstiegsweg, resp. bis auf Höhe Bodmenstrasse verzichtet. Auf dem Abschnitt zwischen Bodmenstrasse und Aufstiegsweg besteht bereits heute hangseitig ein Trottoir. Die Strassenlinie (blaue Linie) wird aufgehoben und die Strassenbaulinie (rote Linie) ebenso. Diese wird dann im Rahmen der Gesamtrevision II neu festgelegt.

Abschnitt Langgrütliweg, Teilplan 1



Baulinien:

- Strassenbaulinie
- - - provisorische Strassenbaulinie

Strassenlinien:

- Strassenlinie für Erschliessungsstrasse (gestrichelt: orientierender Charakter)

Ein Teil des Anmerkungsgrundstücks (Parz. 751) der Überbauung am Langgrütliweg 16-40 wurde irrtümlich dem öffentlichen Strassenraum zugewiesen. Es besteht kein öffentliches Interesse an dieser Parkierungsfläche. Deshalb hat der Gemeinderat die Baulinie (rote Linie), die provisorische Strassenbaulinie (hellblau gestrichelte Linie) sowie die Strassenlinie (orange gestrichelte Linie) sistiert. Auch hier werden neue Linien mit der Bau- und Strassenlinienplanung II festgelegt.

Abschnitte Baselstrasse entlang Tramlinie, Teilpläne 1, 3 und 5

Teilplan 1



Teilplan 3



Teilplan 5



Strassenlinien:

-  Strassenlinie für Sammelstrasse
-  Strassenlinie für Erschliessungsstrasse
-  Strassenlinie für Erschliessungsweg
-  Strassenlinie für Fussweg und Trottoir

Mit dem Ausbau der Tramlinie 11 benötigt die BLT mehr Flächen, dies teilweise zu Lasten des parallel zur Tramlinie laufenden Erschliessungs- und Radwegs. Die Strassenlinie verschiebt sich um einige Zentimeter.

Sistiert werden die Strassenlinien auf folgenden Abschnitten: entlang Baselstrasse, westseitig, ab Tramhaltestelle Surbaum bis Reichensteinerstrasse und entlang Baselstrasse, westseitig, ab Grubenweg bis vor Gartenstrasse.

Die mit der Sistierung entstandenen Lücken in den Plänen wurden mit der Gesamtrevision II behoben. Weitere Erläuterungen sind auch im Kapitel 2, unter Erläuterungen zu den Plänen der Gesamtrevision II festgehalten.

8. Aufhebung der bisher rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien

Im Bereich der neu festgelegten Bau- und Strassenlinien (Gesamtrevision I und II) werden die bestehenden Bau- und Strassenlinien aufgehoben.

Folgende Bau- und Strassenlinienpläne werden aufgehoben:

- «Angensteinerstrasse zwischen Bruggstrasse und Austrasse» (55/eBS/19/0) vom 25. Mai 1971
- «Aumattstrasse zwischen Austrasse und Sonnenweg» (55/eBS/12/0) vom 20. Februar 1962
- «Aumattstrasse zwischen Bruggstrasse und Austrasse» (55/gBS/4/0) vom 20. Februar 1962
- «Bielstrasse zwischen Mattstückweg und Ettingerstrasse» (55/eBS/18/0) vom 27. April 1971
- «Binnergerstrasse zwischen Schönenbachstrasse und Lachenweg» (55/eBS/17/0) vom 28. Juli 1970
- «Brunngasse zwischen Mattenstrasse und Schneidergasse» (55/BSP/42/0) vom 11. September 2001
- «Colmarerweg» (55/BSP/34/0) vom 9. Juli 1990
- «Dornacherweg» (55/eBS/10/0) vom 19. Dezember 1961
- «Fleischbachstrasse» (55/BSP/37/0) vom 16. Oktober 1990
- «Hinterkirch» (55/gBS/5/0) vom 26. August 1969
- «Hollenweg zwischen Birsigtalstrasse bis Hinterlindenweg» (55/eBS/28/0) vom 25. Juni 1974
- «Hubackerweg zwischen Schönenbachstrasse und Pantelweg» (55/eBS/30/0) vom 25. Februar 1975
- «Jungstrasse» (55/eBS/15/0) vom 17. April 1962
- «Kirschgartenweg zwischen Schönmattstrasse und Sonnenweg» (55/eBS/25/0) vom 6. November 1973
- «Lachenweg» (55/eBS/5/0) vom 5. April 1960
- «Landhofweg» (55/eBS/13/0) vom 17. April 1962
- «Langrütliweg» (55/BSP/35/0) vom 9. Juli 1990
- «Mausackerweg» (55/BSP/33/0) vom 9. Juli 1990
- «Mitteldorfstrasse» (55/BSP/47/0) vom 22. Januar 2013
- «Münchensteinerweg» (55/BSP/40/0) vom 22. März 1994
- «Niederbergstrasse» (55/eBS/4/0) vom 8. September 1959
- «Oberer Rebbergweg zwischen Aufstiegweg und Hinterlindenweg» (55/eBS/9/0) vom 9. Mai 1961
- «Oberer Rebbergweg zwischen Aufstiegweg und Hollenweg» (55/eBS/29/0) vom 25. Juni 1974
- «Pantelweg/Niederbergstrasse zwischen Hubackerweg und Binnergerstrasse» (55/eBS/20/0) vom 1. Juni 1971
- «Parallelweg zwischen Egertenstrasse und Birseckstrasse» (55/eBS/3/0) vom 21. Juli 1959
- «Passwangstrasse» (55/eBS/8/0) vom 13. Dezember 1960
- «Rainenweg (Teilstück Ost)» (55/BSP/38/0) vom 26. Oktober 1993
- «Reinacherhof West» (55/BSP/37/1), (55/BSP/34/1), (55/BSP/39/0) vom 26. Oktober 1993
- «Einmündung Römerstrasse in Burgstrasse» (55/eBS/14/1) vom 29. Juni 1993
- «Römerstrasse» (55/eBS/14/0) vom 17. April 1962
- «Schneidergasse» (55/BSP/46/0) vom 6. Dezember 2011
- «Schönmattstrasse zwischen Baselstrasse und Römerweg» (55/eBS/1/0) vom 18. November 1958
- «Schönmattstrasse zwischen Römerstrasse und Dornacherweg» (55/eBS/2/0) vom 10. März 1959
- «Schulgasse Abschnitt Hauptstrasse - Schneidergasse» (55/BSP/41/0) vom 13. Juni 2000
- «Stockackerstrasse» (55/BSP/36/0) vom 9. Juli 1990 und (55/BSP/36/1) vom 3. November 1992

- «Therwilerstrasse zwischen Blauenstrasse und Mitteldorfstrasse» (55/BSP/45/0) vom 2. März 2010
- «Unterer Rebbergweg zwischen Brunnigasse und Aufstiegweg» (55/eBS/7/0) vom 13. Dezember 1960

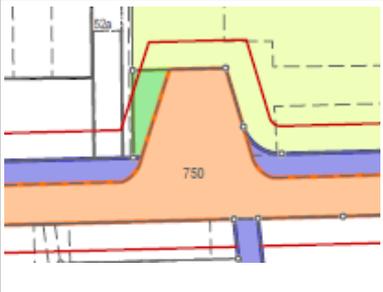
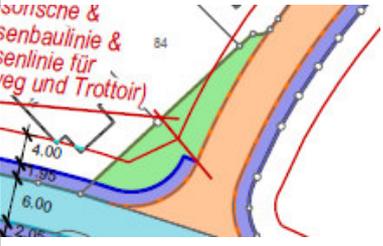
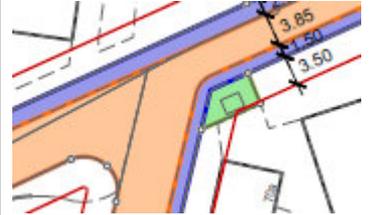
Folgende Bau- und Strassenlinienpläne werden teilweise aufgehoben:

- «Stockmatt- und Benkenweg» (55/eBS/11/0) vom 19. Dezember 1961: innerhalb QP «Bodmen» bleibt Plan rechtskräftig
- «Austrasse zwischen Hauptstrasse und Aumattstrasse» (55/eBS/16/0) vom 28. Juli 1970: innerhalb QP «Coop» bleibt Plan rechtskräftig

9. Antrag auf geringfügige Änderung

Der von der Gemeinde in den Plänen festgelegte Verlauf der Baulinien bei drei Grünflächen – nämlich parallel zur Strassenlinie für Erschliessungsstrassen – widerspricht dem kant. RBG. Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung zur Gesamtrevision II hat das ARP darauf hingewiesen. Strassenbaulinien müssen immer hinter den Strassenlinien liegen und dies gilt auch bei «Strassenlinien für Grünstreifen». Bei drei Grünflächen soll die Strassenlinie für Grünstreifen daher angepasst, resp. aufgehoben werden. Die Anpassung der Strassenlinien wird hiermit dem Regierungsrat als geringfügige Änderung beantragt. Die Eigentümerin, die Einwohnergemeinde Reinach, ist mit der Anpassung einverstanden.

Die öffentlichen Strassen verlaufen alle vor den Grünstreifen und sind über «Strassenlinien für Erschliessungsstrassen» gesichert. Die Grünstreifen sind Rabatten, die eine ästhetische und dem Stadtbild zuträgliche Funktion haben. Sie dienen jedoch nicht als Verkehrsfläche. Auf die Festlegung von «Strassenlinien für Grünstreifen» soll am Rainenweg, Ecke Therwilerstrasse/ Baumgartenweg sowie Ecke Rütten-/Klusweg verzichtet werden. Die Baulinien bleiben unverändert, die Änderung hat keine Auswirkungen auf die angrenzenden privaten Grundeigentümerschaften. Antrag auf Anpassung der Baulinien bei den folgenden drei Grünstreifen:

	Stand Planaufgabe/Sistierung	Stand Genehmigungsantrag
Rainenweg, Parzelle 750		
Ecke Therwilerstrasse / Baumgartenweg, Parzelle 1151		
Ecke Rüttenenweg / Klusweg, Parzelle 5		

10. Genehmigungsantrag

Gestützt auf diesen Planungsbericht beantragt der Gemeinderat Reinach beim Regierungsrat, die vorliegende Bau- und Strassenlinienplanung zu genehmigen.

Reinach,.....

Gemeinderat Reinach

Melchior Buchs
Gemeindepräsident

Stefan Haller
Geschäftsleiter