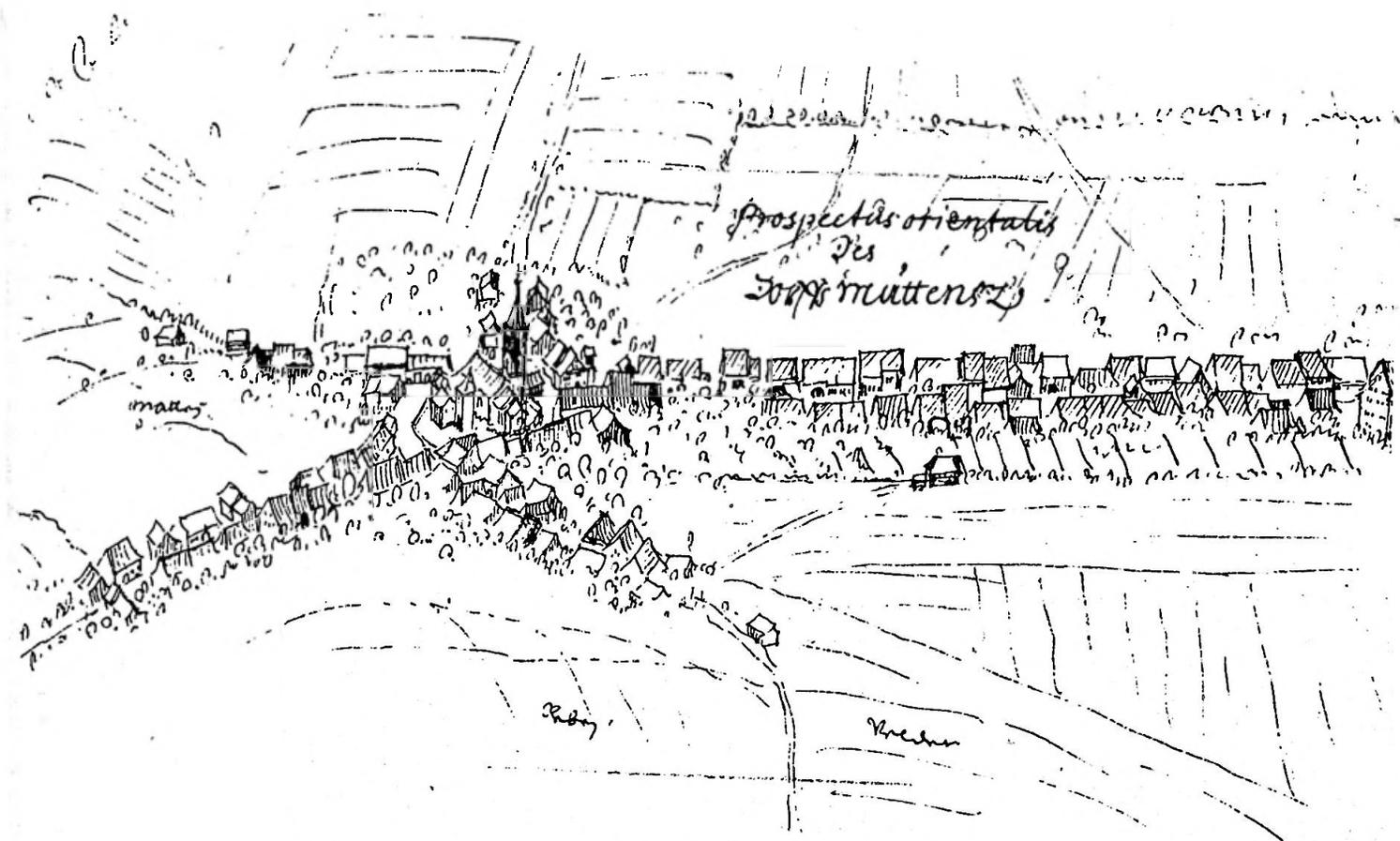


Ortskern und Geschäftszentrum

Hauptstrasse — Neue Bahnhofstrasse



Skizze von Georg Friedrich Meyer 1678

Inhaltsübersicht

A. Einleitung	3
1. Aufgabe	3
2. Bisherige Massnahmen	3
B. Die neuen Planungsmassnahmen	7
1. Das Teilzonenreglement	7
a) Der obere Dorfteil	7
b) Der untere Dorfteil	9
2. Der Teilzonenplan	9
3. Der Verkehr	11
a) Allgemeines	11
b) Strassennetz	12
c) Warteckplatz	12
d) Kirchplatz	12
e) Parkierung	12
C. Die rechtlichen Bestandteile der Vorlage	15
1. Das Teilzonenreglement	15
2. Der Teilzonenplan	21
3. Der generelle Bau- und Strassenlinienplan	22
4. Die Richtpläne Hauptstrasse vom Tram - Brühlweg/Elsässerweg	23
St. Jakobstraße/Neue Bahnhofstraße	23
Eptingerstrasse	24
D. Anträge	

Bericht des Gemeinderates



Hauptstrasse Muttenz um 1860 nach einer Zeichnung von Jean Baur, 1815-1868

Das ehemalige Dorf hat sich in wenigen Jahrzehnten von einer Landgemeinde in einen städtischen Vorort entwickelt. Die früher ruhige Hauptstrasse ist zu einem Sammelpunkt des Verkehrs geworden.

Das Hauptproblem der Planung besteht darin, die sich vollziehende Umwandlung in wirtschaftlicher Hinsicht zu fördern und gleichzeitig darauf Bedacht zu nehmen, dass jeder Abschnitt des Dorfkerns das ihm zustehende städtebauliche Gepräge erhält.



projektierte Neubauten zwischen Tram und Brühlweg/Elsässerweg Sicht von Norden nach Süden

Während im obern Dorfteil rund um die Kirche die Erhaltung des Dorfbildes im Vordergrund steht, wird im untern Teil der Hauptstrasse eine moderne städtebauliche Entwicklung angestrebt. Die projektierten Neubauten nördlich der Tramstation übernehmen im Sinne der Planung die kubische Gliederung und gestaffelte Bauweise als charakteristisches Merkmal der bisherigen Bebauung.

A Einleitung

1. Aufgabe

Der alte Dorfkern von Muttenz – das wissen die meisten Bewohner – gehört zu den schönsten Leistungen ländlichen Bauens. Diesen inmitten einer mehr und mehr städtischen Landschaft gelegenen Kern in seiner charakteristischen Erscheinung zu erhalten, ist eine wichtige Aufgabe der Planung.

Die in die Ebene vorstossende, sehr breite Hauptstrasse erfuhr aber enorme Veränderungen. Mit der baulichen Entwicklung der Gemeinde haben sich anstelle der früheren Landwirtschaftsbetriebe immer mehr Läden und Gewerbe angesiedelt. Es zeichnet sich eine strukturelle Umwandlung ab, die eine Änderung des bisherigen Strassencharakters zur Folge hat.

Im Zonenplan der Gemeinde ist vorgesehen, dass die Hauptstrasse und ein Teil der Baselstrasse, unter Wahrung der Schönheit des alten Dorfes, zum geschäftlichen Zentrum der Gemeinde ausgebaut werden sollen. Es war damit die Aufgabe gestellt, die Umwandlung des alten Dorfes in geordneten Bahnen zu halten und planerische Vorkehren zu treffen, damit ein lebensfähiges Geschäftszentrum geschaffen werden kann, welches das eigene Gepräge, das den Dorfkern auszeichnet, in einer modernen Form zum Ausdruck bringt.

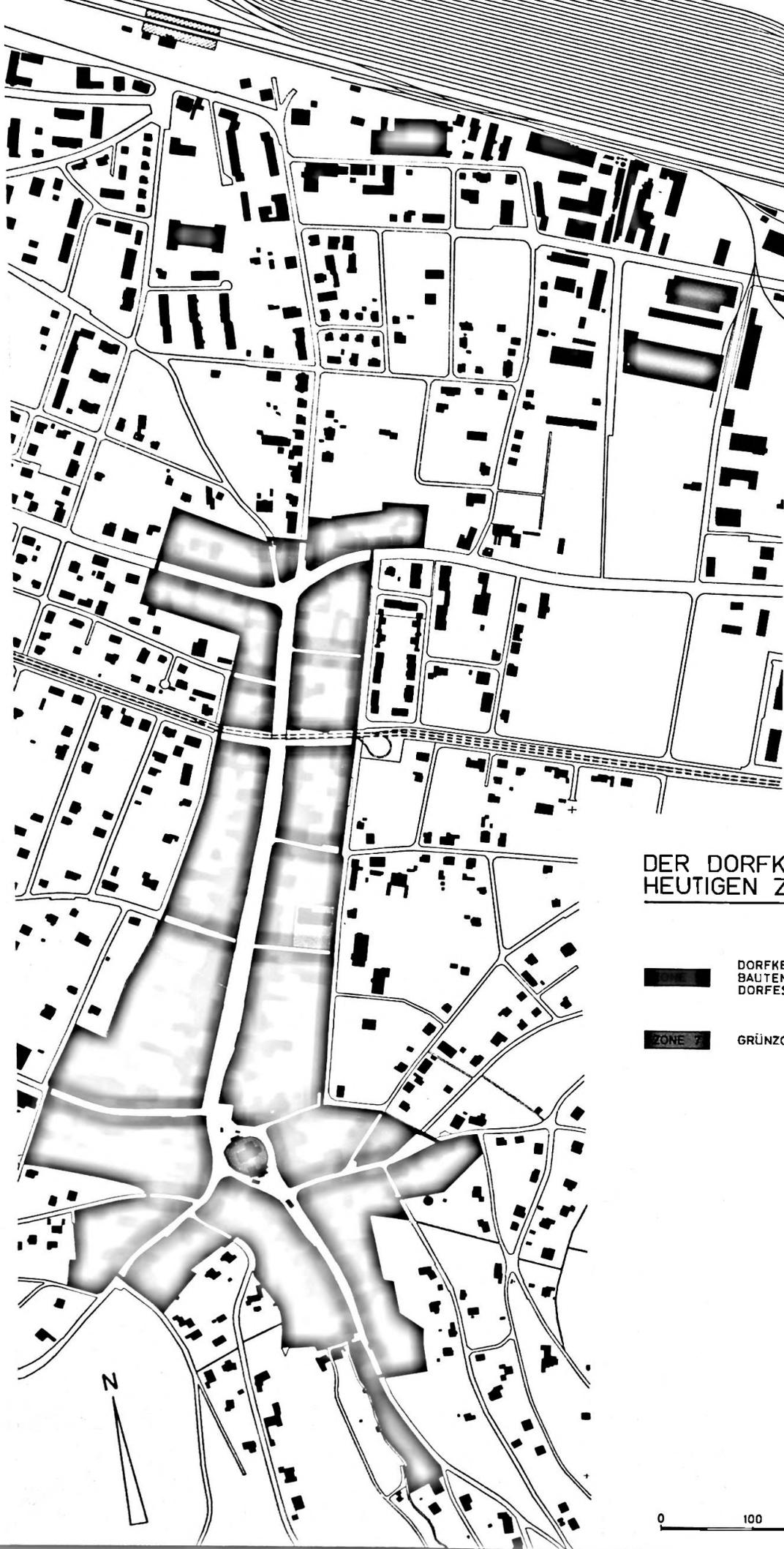
2. Bisherige Massnahmen

Im Zonenreglement vom 8. Juli 1954 sind zum Zwecke der Erhaltung, Sanierung und sinnvollen Erneuerung der alten Dorfteile in § 34 der Dorfkern als besondere Zone ausgeschieden und in § 35 für die Art der in dieser Zone zulässigen Bauten besondere Vorschriften allgemeiner Natur erlassen worden.

Um für die Bauweise in dieser Zone Richtlinien zu erhalten, beauftragte der Gemeinderat im Jahre 1957 die Architekten Marti + Kast mit der Ausarbeitung einer städtebaulichen Studie. Die Planer haben dem Gemeinderat empfohlen, die alte Dorfkernzone in drei spezielle Zonen aufzuteilen. Das Gebiet um die Kirche wurde bis zur Hinterzweienstrasse als Zone der Erhaltung bezeichnet, währenddem im Teilstück nördlich des Trams eine moderne städtebauliche Entwicklung vorgeschlagen wurde. Die dazwischenliegende Zone der Sanierung soll einen harmonischen Übergang zwischen den beiden andern Zonen gewährleisten.



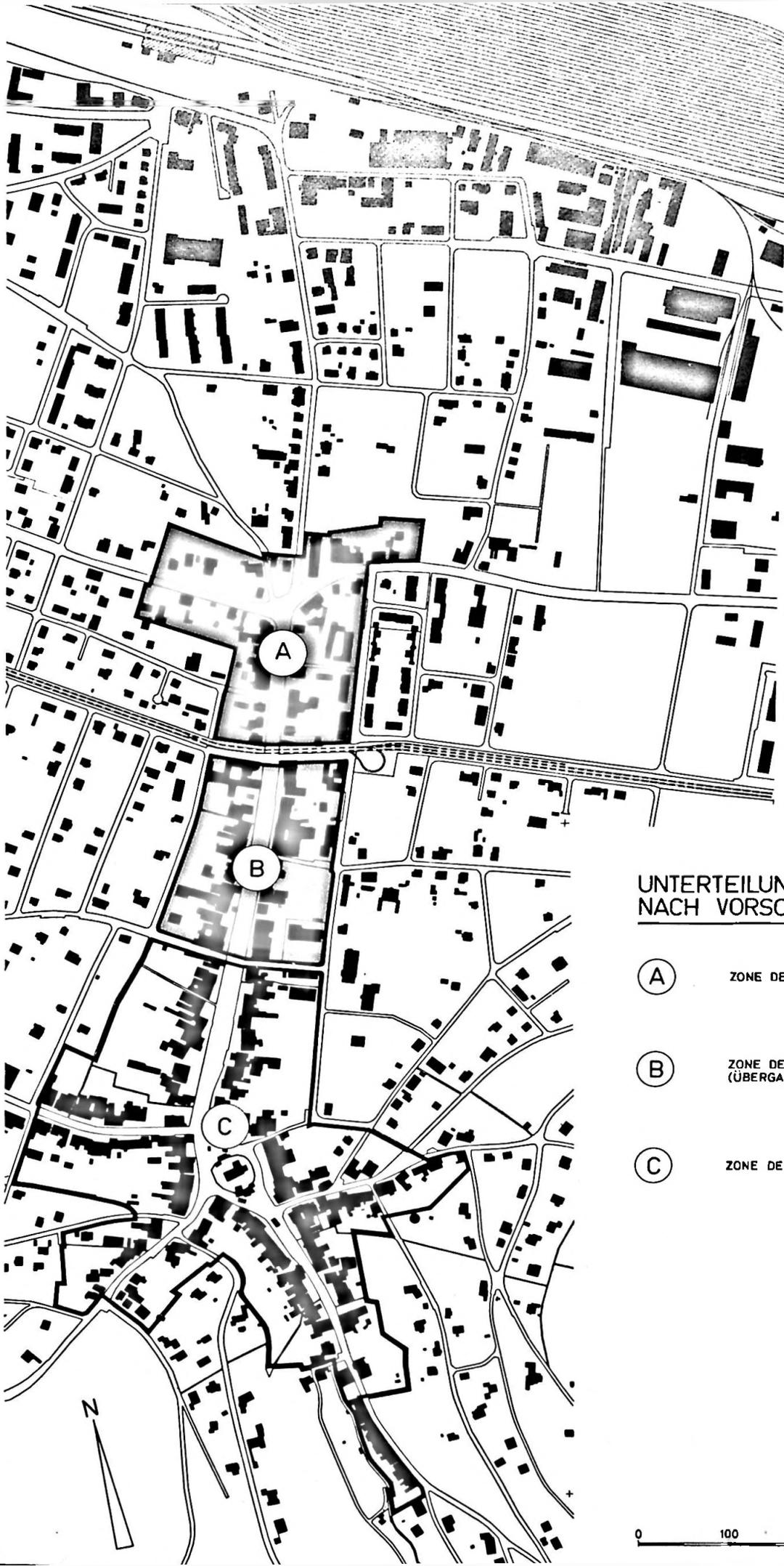
Studienmodell der Architekten Marti + Kast



DER DORFKERN IM
HEUTIGEN ZONENPLAN

-  DORFKERN
BAUTEN, DIE DEN CHARAKTER DES
DORFES NICHT STÖREN
-  ZONE 7 GRÜNZONE

0 100 200 300 400



UNTERTEILUNG DES ORTSKERNES
NACH VORSCHLAG MARTI + KAST

- (A) ZONE DER ERNEUERUNG
- (B) ZONE DER SANIERUNG
(ÜBERGANG)
- (C) ZONE DER ERHALTUNG



B Die neuen Planungsmaßnahmen

Zur Weiterbearbeitung der Vorschläge Marti + Kast hat der Gemeinderat im Jahre 1962 eine Dorfkernkommission eingesetzt, mit dem Auftrag, detaillierte Pläne und Bestimmungen auszuarbeiten und das Verkehrssystem den neuen Gegebenheiten anzupassen. Diese Kommission, bestehend aus den Herren

Fr. Brunner, Gemeinderat
M. Thalmann, Bauverwalter
Dr. R. Kaufmann, Experte
W. Röthlisberger, Architekt
Schwörer + Bütler, Planungsbüro

hat ihren Bericht, nach einer Zwischenorientierung des Gemeinderates, der Gemeindekommission und der Baukommission, im Mai 1964 abgeliefert. Die darauf folgende Bereinigung mit den zuständigen Instanzen führte zu der nunmehrigen Vorlage.

1. Das Teilzonenreglement

Es enthält die im Interesse der Rechtssicherheit erforderlichen Detailvorschriften für die Bebauung im ganzen Teilgebiet. Bestimmend für den Inhalt der Vorschriften sind die Ergebnisse der eingehenden Untersuchung und Klarstellung der charakteristischen Züge des alten Dorfbildes sowie die erforderlichen Massnahmen, welche die lebendige Weitergabe dieser Züge ermöglichen und schliesslich die Vorkehren zur Gewährleistung eines organischen Überganges vom Dorfkern zu den angrenzenden Dorfteilen. Die naturgemäss komplizierte Aufgabe erheischt somit zur Lösung den kombinierten Einsatz von verschiedenartigen Bestimmungen, wie sie im nachstehenden Teilzonenreglement formuliert sind.

a) Der obere Dorfteil

Die mittelalterliche Kirche St. Arbogast mit ihrer intakt erhaltenen Ringmauer soll auch weiterhin der Mittelpunkt für das System der hier ausmündenden Gassen und Strassen bleiben, und ebenso sollen die benachbarten Bauten durch ihre Stellung, ihren Masstab und ihre kubische Form die einmalige Schönheit des engeren Dorfkernes respektieren.



bestehender Dorfkern nach einer Aufnahme der Swissair

Dies bedingt eine entsprechend detaillierte Festlegung der charakteristischen Baufluchten im Bau- und Strassenlinienplan, andererseits aber die Ausscheidung einer grösster Sorgfaltspflicht unterstellten, jedoch auf das unabdinglich notwendige Ausmass beschränkten Kernzone und je nach der Lage und architektonischen Bedeutung der Bauten sogar die Mithilfe der Gemeinde bei der Sanierung einzelner Gebäude. Für diesen Sektor treffen die Vorschriften der mit «K 2» bezeichneten, zweigeschossigen, engern Kernzone zu. Anschliessend folgen die dreigeschossige Zone K 3a und als Übergang zur regulären Wohn- und Geschäftszone die dreigeschossige Zone K 3b.

Bei diesen drei Zonen im obern Dorfteil handelt es sich somit um eigentliche «Kernzonen» (der Buchstabe «K» weist darauf hin). Für sie gelten besondere Vorschriften in bezug auf

- Nutzungsart
- Stellung der Bauten
- Bauweise
- Geschosshöhen
- Dachformen
- Fassadengestaltung
- Balkone, Terrassen und Lauben
- Reklamen, Beleuchtungen und Beschriftungen
- Garagen
- Fernseh-Aussenantennen

Im Gegensatz zu diesen gemeinsamen Vorschriften unterscheiden sie sich untereinander in der Geschoszahl, der Beschränkung ihrer Fassadenlängen und in der Frage von Dachaufbauten. Bezüglich der Nutzungsart unterstehen alle drei Kernzonen dem Regime der Wohn- und Geschäftszone. Zulässig sind demnach neben Wohnbauten auch Geschäftsbauten, Läden, Restaurants, handwerkliche Kleinbetriebe usw.

Als wesentlicher Träger der überlieferten wertvollen architektonischen Eigenart ist die Staffelung der zum Teil bisher freistehenden Bauten zu betrachten. Die konsequente Respektierung der Staffelung, die Wahrung der historischen masstäblichen Verhältnisse durch Festsetzung von speziellen Höchstmassen für Geschosse und Dachaufbauten und die Sicherung der ortsüblichen Satteldächer mit verwandter Neigung, erlauben ohne Beeinträchtigung der bisherigen Gesamtwirkung auch eine geschlossene Bauweise.

Schliesslich folgen noch absichtlich allgemein formulierte Bestimmungen über die Fassadengestaltung in den Kernzonen. Sie verlangen bei der individuellen Gestaltung lediglich die Respektierung der herkömmlichen Eigenart von Masstab, Material und Farbgebung. Es soll also bewusst eine durch weitergehende Auflagen schematisierte und in untergeordneten Einzelheiten reglementierte Bebauung vermieden werden. Entscheidend für die Weitergabe der Eigenart sind ja nicht allein die Vorschriften, sondern ebenso die Einsicht, das Verständnis und die innere Bereitschaft des Einzelnen, sich dem Ganzen dienlich einzufügen. Dies vorausgesetzt, wird es indessen die Aufgabe der Gemeinde sein, den Bauenden bei der Projektierung ihre beratende Unterstützung zu gewähren. Zu diesem Zwecke muss sie die erforderlichen Unterlagen bereitstellen, aus denen die durch die reglementarischen Bestimmungen generell festgelegten baulichen Richtlinien ersichtlich sind; zum Beispiel Gebäudefluchten der einzelnen Strassenabschnitte sowie auf das Grundsätzliche beschränkte Beispiele für den Umbau und für die Auswechslung alter Gebäude.

Da die Auslegung der bisherigen Dorfkernbestimmungen für das unüberbaute Hinterland Anlass zu Meinungsverschiedenheiten bot, wurde auch in dieser Hinsicht eine klare Regelung geschaffen.

Im Bestreben, den Ortskern zu aktivieren, das heisst namentlich den Gewerbetreibenden vermehrte Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten und um andererseits die Gefahr massierter Hinterhofüberbauungen auszuschliessen, wurde das Hinterland der Kernzonen mit einer Gewerbezone und mit Parkplätzen belegt. Die Zufahrtstrassen sichern eine rückwärtige Erschliessung der Gewerbezone. Die Anlage ist so projektiert, dass eine Baumallee gepflanzt werden kann,

welche den alten Dorfkern in markanter Weise vom übrigen Baugebiet trennt und gleichzeitig die angrenzenden Wohnzonen vor der Gewerbezone abzuschirmen hat. Die Alleebäume helfen mit zur Luftverbesserung und bilden im übrigen einen bescheidenen Ersatz für die heute noch grosszügig vorhandenen Grünflächen im Hinterland der Bebauung.

Mit diesen Massnahmen wird der schutzwürdigen baulichen Struktur und architektonischen Eigenart des alten Dorfteiles Rechnung getragen und gleichzeitig dieses historisch und künstlerisch bedeutsame Zentrum der ganzen Ortschaft als lebens- und entwicklungsfähige Einheit funktionell richtig in den Gesamtorganismus einbezogen.

b) Der untere Dorfteil

In diesem Teil des Ortskernes, für den die Arch. Marti + Kast den Begriff «Zone der Erneuerung» geprägt haben, muss eine Regelung gefunden werden, welche einen Erneuerungsprozess im Sinne neuzeitlichen Städtebaues ermöglicht. Als erste Massnahme hiezu wird das Gebiet in die gleiche dreigeschossige Zone übergeführt, wie sie schon auf den angrenzenden Arealen besteht. Im neuen Teilzonenreglement erhält sie die Bezeichnung WG 3. Zugleich findet eine Erweiterung in jene Richtungen statt, wo eine bauliche Erneuerung erwartet werden kann. Als zweite und wesentliche Massnahme ist für dieses Gebiet die Einführung von sogenannten «Richtplänen» vorgesehen. Diese Richtpläne, die je nach Bedarf von der Gemeinde aufgestellt werden, sollen eine Bauweise ermöglichen, welche eine ausgeprägte städtebauliche Gestaltung aufweist. Im Rahmen dieses Verfahrens kann dann die Geschosshöhe und die Ausnützung gegenüber den bestehenden Vorschriften der Zone WG 3 erhöht werden. Die einzelnen Richtpläne sind jeweils von der Gemeindeversammlung zu beschliessen, wie dies für die bestehenden Überbauungen im «Heissegänd» und in der «Kilchmatt» bereits geschehen ist. Als erste Beispiele werden folgende durch Architekt R. G. Otto entworfene Richtpläne zur Beschlussfassung vorgelegt:

- Hauptstrasse von Tram – Brühlweg/Elsässerweg
- St. Jakobstrasse/Neue Bahnhofstrasse
- Eptingerstrasse

Die durch diese Richtpläne betroffenen Grundeigentümer wurden durch die Gemeinde über die Planungsabsichten orientiert.

Der seinerzeit von der Gemeindeversammlung genehmigte Überbauungsvorschlag von Herrn J. Merz zwischen Prattelerstrasse und Eptingerstrasse ist im Richtplan «Eptingerstrasse» berücksichtigt. Für den Richtplan «Tram – Brühlweg/Elsässerweg» liegt ein detailliertes Konzept vor, welches mittels öffentlicher Urkunden und gegenseitigen Verträgen sichergestellt ist. Hervorzuheben ist der Umstand, dass der Neubau der PTT hier in markanter Weise hervortritt. Das bestehende Tramwartehäuschen und der Kiosk werden abgebrochen und im Zusammenhang mit dem Postneubau neu erstellt.

Die Vorteile, welche diese Bebauung gegenüber der zonenmässigen Bauweise bringt sind offensichtlich und sollen hier nur gestreift werden:

- Ausschliessen der Zufälligkeiten
- Bessere Grenz- und Gebäudeabstände
- Schaffung besserer Wohnverhältnisse und zusammenhängender Freiflächen, Kinderspielflächen usw.

(Vergleiche Abbildung der Richtpläne im Kapitel «Rechtliche Bestandteile», Seite 23–24.)

2. Der Teilzonenplan

Im heutigen Zonenplan von MuttENZ erscheint der Dorfkern als einheitliche Zone 5. Diese erstreckt sich von der Gempengasse bis zum Warteckplatz und umfasst in der Regel eine ganze Parzellentiefe beidseits von Oberdorf, Geispelgasse, Burggasse, Baselstrasse, Hauptstrasse und St. Jakobstrasse.

Nach Vorschlag Marti + Kast wurde diese Einheitszone in drei unterschiedliche Abschnitte unterteilt, nämlich in einen erhaltenswerten Ortsteil um die Kirche, eine Übergangszone im Mittelstück der Hauptstrasse und eine Erneuerungszone im Bereiche des Warteckplatzes. Der neue Teilzonenplan «Ortskern und Geschäftszentrum» ersetzt die heute gültige Zone 5, wobei gleichzeitig im Gebiet östlich und südlich der Kirche Anpassungen an die angrenzenden Zonen vorgenommen werden müssen. Diese Umzonungen sind im Teilzonenplan rot umrandet dargestellt und mit den Bezeichnungen der Zonen versehen, in welche sie nun zu liegen kommen. Diese Gebiete unterstehen demnach den Vorschriften des Zonenreglementes vom 8. Juli 1954. Der neue Teilzonenplan ist charakterisiert durch eine Differenzierung des Baugebietes im Sinne der Vorschläge Marti + Kast. Allerdings gehen die Unterteilungen über diese Empfehlungen hinaus, indem insgesamt 6 verschiedene Zonen ausgedehnt werden.

In den Erläuterungen zum Teilzonenreglement wurden die Gründe für die Differenzierung auseinandergesetzt. Hier soll nun die Lage der einzelnen Zonen sowie ihre wesentlichen Unterscheidungsmerkmale kurz umschrieben werden.

(Vergleiche Abbildung des Teilzonenplanes im Kapitel «Rechtliche Bestandteile», Seite 21.)

1. Zone K 2

Sie umgibt die Kirche und folgt mit je einer Bautiefe dem Oberdorf, der Gempengasse, der Burggasse, dem Friedhofweg, der Geispelgasse und der Baselstrasse bis zur Liegenschaft Nr. 7. Vollgeschosszahl 2.

Da in ihrem Bereich Dachaufbauten nur ganz vereinzelt vorhanden sind, werden sie nach den neuen Vorschriften hier nicht zugelassen. Die zulässige maximale Fassadenlänge zwischen Staffelungen oder Trennungen beträgt 12 m. Als Neuheit sieht das Reglement die Möglichkeit von Subventionen für besondere Aufwendungen vor, welche durch die Zonenvorschrift bedingt werden (Steildächer).

2. Zone K 3a

Sie bildet die Fortsetzung von Zone K 2 beidseitig der Hauptstrasse, und zwar bis zur Hinterzweienstrasse sowie beidseitig der Baselstrasse bis zum Im Sprung bzw. Tubhusweg und umfasst jeweils eine Bautiefe.

Vollgeschosszahl 3.

Dachaufbauten sind hofseitig zulässig.

Die Fassadenlänge ist ebenfalls auf 12 m beschränkt.

3. Zone K 3b

Sie liegt mit je einer Bautiefe längs der Hauptstrasse zwischen Zone K 3a und Trambahn. Vollgeschosszahl 3.

In ihrem Bereich sind bereits mehrheitlich Dachaufbauten vorhanden. Sie sind deshalb auch nach den neuen Vorschriften zulässig.

Die Fassadenlänge beträgt maximal 18 m.

4. Zone WG 3

Sie umfasst die nördlichen Teile der alten Zone 5 und dehnt sich Richtung Bahnhof und Richtung Pratteln aus.

Vollgeschosszahl 3 mit Ausnahmemöglichkeiten gemäss Richtplänen.

5. Zone G 1

Sie belegt im Prinzip das Hintergelände der Kernzonen und ist mit diesen verzahnt. Da eine genaue Abgrenzung gegenüber den Kernzonen nicht möglich ist, wurde auf eine gewisse Tiefe eine Vermischung mit den Kernzonen vorgenommen.

6. Zone ÖW

Von ihr werden erfasst:

- Die Kirche
- Das neue Gemeindezentrum
- Das Feuerwehrmagazin
- Die Platzgestaltung beim Warteck

3. Der Verkehr

a) Allgemeines

Die ständige Zunahme der Motorfahrzeuge und die steigende Spezialisierung im Geschäftsleben stellen heute jede Stadtplanung vor grosse Verkehrsprobleme. Eine besonders grosse Verkehrskonzentration ist in den Geschäftsstrassen zu beobachten. Hier strömen viele Fussgänger zusammen, denen breite Trottoirs zur Verfügung stehen müssen. Die Autokunden brauchen Platz für das Abstellen ihrer Fahrzeuge und schliesslich muss alle zum Verkauf angebotene Ware zuerst angeliefert werden. Dieser Zubringerdienst kann die Funktion einer Geschäftsstrasse erheblich stören, wenn ihm nicht die nötigen Verkehrsflächen zur Verfügung stehen.

Die Grösse des Gesamtverkehrs, welcher Ziel und Quelle im Geschäftszentrum hat, ist weitgehend abhängig von der verkehrserzeugenden Nutzungskapazität der bebauten Flächen, welche auf den zugehörigen Verkehrsraum abgestimmt sein muss. Der Parkflächenbedarf wird zudem auch von der Grösse des zugehörigen Einzugsgebietes sowie des Kunden- oder Besucherkreises bestimmt. Jeder Laden, jeder Gewerbebetrieb und jede Wohnung brauchen Parkplätze. Die Erfahrung hat gezeigt, dass sogar relativ kleine Anlagen eine grosse Anziehungskraft besitzen, vorausgesetzt, dass sie verkehrsgünstig liegen und zweckmässige und ausreichende Parkgelegenheiten aufweisen. Die wirtschaftliche Bedeutung eines Einkaufszentrums lässt sich sogar je länger je mehr durch die Grösse der zugehörigen Parkflächen steuern.

Für den Verkehr im Ortskern ergeben sich daher folgende Aufgaben:

1. Bereitstellung genügender Parkierungsflächen für Anwohner und Kundschaft des Einkaufszentrums.
2. Möglichste Trennung des Fussgänger-, Durchgangs- und Zubringerverkehrs.

Können diese Bedingungen im bestehenden Dorfkern aber noch berücksichtigt werden? Ist es möglich, dass die vielen Parkplätze ohne schwere Beeinträchtigung des historischen Dorfbildes erstellt werden können? Kann eine Lösung gefunden werden, die vermeidet, dass der intime Charakter der Hauptstrasse durch parkierende Wagenkolonnen verloren geht? Können die Haupt- und die Bahnhofstrasse der Doppelfunktion gerecht werden, die sie als Geschäftsstrasse und Hauptträger des lokalen Durchgangsverkehrs erfüllen müssen?

Alle diese Fragen wurden beim Studium der Verkehrsplanung immer wieder gestellt und sie haben auch die Dorfkernkommission eingehend beschäftigt.

Da jede Planung ein Wunschbild in schwankendem Kurs darstellt, muss bei der Realisierung aus dem Zwange der bestehenden Verhältnisse heraus mancher Kompromiss geschlossen werden. Wünschbare Lösungen und bestehende Gegebenheiten bilden gleichnishaft einen statischen Kräftezug, aus dem sich die zielgerichteten Komponenten ergeben. In diesem Sinne sind auch die vorgeschlagenen Lösungen zu bewerten.

Infolge der bestehenden Bebauung bleiben für die Disposition des Verkehrsnetzes nicht mehr viele Möglichkeiten. Glücklicherweise wird der ständig wachsende lokale Gesamtverkehr im Geschäftszentrum nicht noch zusätzlich durch den regionalen Durchgangsverkehr belastet.

b) Strassennetz

Die lokale Hauptverbindung, welche vom Kirchplatz über den Warteckplatz nach dem Bahnhofplatz führt, ist ein Bestandteil der geplanten Ringstrasse. Diese hat die Aufgabe, die einzelnen Quartiere miteinander zu verbinden und gleichzeitig gute Zufahrten zum Überlandstrassennetz und zur Autobahn herzustellen. Damit sind auch gute Verkehrsverbindungen zum Geschäftszentrum gewährleistet.

Die neue Bahnhofstrasse, welche vom Warteckplatz über die heutige Oberländerstrasse und Langmattstrasse nach dem Bahnhofplatz führt, ist analog der bestehenden Hauptstrasse auf 9.00 m Fahrbahnbreite mit beidseitigen Trottoirs projektiert.

Über die organisch zusammengehörenden Gebiete Hauptstrasse – Bahnhofstrasse und Umgebung sowie Bizenen – Kilchmatt wurden generelle Bau- und Strassenlinienpläne aufgestellt. (Vergleiche Abbildung des generellen Bau- und Strassenlinienplanes im Kapitel «Rechtliche Bestandteile» Seite 22)

c) Warteckplatz

Ein neuralgischer Punkt ist der Verkehrsknotenpunkt beim Warteckplatz. Durch den grossen Verkehrsstrom auf der St. Jakobstrasse – Prattelerstrasse wird der organische Zusammenhang der Gemeinde stark gestört und eine Überquerung der Überlandstrasse ist für viele Fussgänger immer sehr mühsam und gefährlich. Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass der durchgehende Verkehr auf der St. Jakobstrasse auch nach Inbetriebnahme der Autobahn die jetzige Intensität wieder erreichen – ja, sogar übersteigen wird. Diese Tatsache hat die Gemeinde und die kantonalen Instanzen bewogen, in der Planung den durchgehenden Verkehr unter dem Warteckplatz hindurchzuführen und den Ortsverkehr mit Rampen an die Überlandstrasse anzuschliessen. Durch diese Lösung wird die Verbindung zwischen beiden Gemeindeteilen und die Zufahrt zum Geschäftszentrum wesentlich verbessert.

Die kostspielige Unterführung setzt aber voraus, dass auch die angrenzenden Quartiere durch möglichst gute Zufahrten an die kreuzungsfreie Querverbindung angeschlossen und gefährliche Direkteinmündungen in die Überlandstrasse saniert werden können. Aus diesem Grunde drängte sich eine Verlängerung der projektierten Eptingerstrasse bis zur neuen Bahnhofstrasse auf. Damit fallen die bestehenden Einmündungen (alte Bahnhofstrasse, Bizenenweg und Farnsburgerstrasse) dahin und das ganze Bizenengebiet ist vorteilhaft vom Hauptstrassennetz der Gemeinde erreichbar. Diese Lösung bringt eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsführung – sie hat aber zur Folge, dass die Gemeinde zwischen alter und neuer Bahnhofstrasse drei Liegenschaften zum späteren Abbruch erwerben muss.

d) Kirchplatz

Eine Verbesserung der Verkehrsführung drängt sich auch beim Kirchplatz auf. Die Kirche wird heute nach allen Seiten in jeder Verkehrsrichtung umfahren, womit sich zwei gefährliche Kreuzungen bei der Baselstrasse und bei der Burggasse ergeben. Der historische Kirchplatz, der den Fussgängern vorbehalten sein sollte, wird durch den Verkehr ebenfalls beeinträchtigt. Die Studien haben ergeben, dass beide Fahrrichtungen auf die Westseite der Kirche zu verlegen sind, womit die genannten Kreuzungen in verkehrssichere Einmündungen umgewandelt werden und die bisherige Strassenfläche zwischen Kirche und Gemeindehaus zur Fussgängerzone wird.

Die Gemeindeversammlung hat dieser grundsätzlichen Disposition bei der Vorlage über die Gestaltung des Gemeindezentrums zugestimmt.

e) Parkierung

Die Schaffung ausreichender Parkierungsflächen ist besonders für das Geschäftszentrum von ausschlaggebender Bedeutung. Diesem Umstand wird Rechnung getragen durch die Schaffung von Pflichtparkplätzen, in Anlehnung an das kantonale Normalzonenreglement. Die An-

zahl derselben richtet sich nach den Normen des Verbandes schweizerischer Strassenfachmänner, welche auf Grund von Studienergebnissen in Städten der Schweiz und des Auslandes sowie durch Vergleiche mit den Richtlinien verschiedener Länder aufgestellt wurden. Darnach werden beispielsweise je ein Abstellplatz verlangt:

bei Läden	auf 40–60 m ² Bruttofläche
bei Büros	auf 50–75 m ² Bruttofläche
bei Restaurants	auf 4 Sitzplätze
bei Hotels	auf 3 Betten
bei Miethäusern	auf 1 – 3 Wohnungen oder 110 m ² Bruttofläche

Da die meisten privaten Parzellen aber sehr schmal sind, ist eine zweckmässige Anordnung der geforderten Parkplätze nur in Gemeinschaftsanlagen möglich. Zudem wird im Bereiche des Geschäftszentrums das Parkproblem ohne Mithilfe der Gemeinde kaum gelöst werden können. Es müssen mit den pflichtigen Grundeigentümern Lösungen gesucht werden, die eine optimale Ausnützung der verfügbaren Flächen gestatten, indem sie zeitlich verschiedenen Parkbedürfnissen dienen.

Die Parkplätze wurden aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen möglichst den rückwärtigen Erschliessungsstrassen des Dorfkerns angegliedert. Die Zufahrten sind so angeordnet, dass sie gleichzeitig für die Warenanlieferung zu den Geschäften und die hintere Erschliessung der Parzellen benützt werden können. Im ganzen Planungsgebiet sind neue Gemeinschaftsanlagen mit total ca. 600 oberirdischen Abstellplätzen projektiert, was dem Bedarf entsprechen dürfte.

Es bietet sich demnach in Muttenz noch die Gelegenheit, die Parkplatzanlagen ohne allzu grosse Behinderung durch bestehende Bauten so zu realisieren, wie es die Entwicklung verlangt. Man sollte deshalb von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. In wenigen Jahren wäre es vielleicht dazu zu spät. Die steigende Parkraumnot stellt nicht nur die City von Basel, sondern auch schon viele grössere und kleinere Gemeinden vor teilweise unlösbare finanzielle und technische Probleme. Bei der Realisierung der Parkplätze ist zu beachten, dass nicht alle Anlagen, die in der Planung ausgeschieden sind, gleichzeitig erstellt werden müssen. Es ist in erster Linie wichtig, dass die für einen spätern Ausbau erforderlichen Flächen heute schon reserviert werden.

Für die Durchführung der vorgeschlagenen Lösung im alten Dorf wird auch die Gemeinde namhafte Mittel aufbringen müssen als Beitrag an die Erstellung eines verkehrsgerechten Geschäftszentrums. Den Landeigentümern werden andererseits beträchtliche Landabtretungen zugemutet. Es wird daher nötig sein, dass alle Beteiligten durch williges Zusammenarbeiten an der Realisierung mithelfen.



C Die rechtlichen Bestandteile der Vorlage

Das nachstehend aufgeführte Teilzonenreglement enthält den genauen Wortlaut, während es sich bei den Plänen um vereinfachte Darstellungen handelt. Die Originale des Teilzonenplanes 1:1000 und der generellen Bau- und Strassenzonenpläne 1:1000 sowie der Richtpläne 1:500 liegen an der Gemeindeversammlung vor.

Teilzonenreglement «Ortskern und Geschäftszentrum»

Hauptstrasse – Neue Bahnhofstrasse

§ 1 Verfahrensvorschriften

Erlass des Reglementes

Die Gemeinde Muttenz erlässt, gestützt auf die Bestimmungen der §§ 21, 58 und 59 des Gesetzes betreffend das Bauwesen vom 15. Mai 1941 sowie gestützt auf die kantonale Verordnung betreffend den Natur- und Heimatschutz vom 30. April 1964, einen Teilzonenplan «Ortskern und Geschäftszentrum» samt Reglement. Plan und Reglement bilden eine Einheit und können nur zusammen allgemein verbindliche Wirksamkeit erlangen.

Anwendungsbereich

Die Zonenvorschriften ergänzen das Baugesetz und gelten für die im Teilzonenplan ausgeschiedenen Gebiete. Sie finden Anwendung auf alle Neu- und Umbauten, Fassadenrenovierungen, Reklamen und Schriften.

Aufhebung früherer Beschlüsse

Alle im Widerspruch zu diesem Reglement stehenden früheren Vorschriften und Erlasse der Gemeinde innerhalb des Teilzonenplanes sind aufgehoben. Dies gilt insbesondere für: Gemeindeversammlungs-Beschluss vom 8. Juli 1954 (Bebauungs- und Zonenplan + Zonenreglement).

Inhalt und Aufbau des Reglementes

Dieses Reglement umfasst vor allem detaillierte Vorschriften für die im dazugehörigen Teilzonenplan ausgeschiedenen Zonen. Daneben sind noch Bestimmungen allgemeiner Art aufgeführt, welche sich weitgehend an die kantonalen Normalien anlehnen.

Anwendung der Vorschriften

Der Gemeinderat überwacht die Anwendung der Bestimmungen. Bei vorschriftswidrigen Bauvorhaben hat er fristgemäss Einsprache zu erheben. In allen Fällen bleibt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Rechts- und Zweckmässigkeitskontrolle durch die kantonalen Behörden vorbehalten. Zuwiderhandlungen werden wie solche gegen das kantonale Baugesetz bestraft.

Inkrafttreten

Dieses Reglement samt dem dazugehörigen Teilzonenplan tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

§ 2 Zweck des Teilzonenreglementes

Dieses Reglement enthält die Vorschriften für eine sinngemässe bauliche Entwicklung im Dorfkern und für die neuzeitliche bauliche Gestaltung im Einzugsbereich der neuen Bahnhofstrasse.

Zu diesem Zweck werden folgende Zonen ausgedehnt:

Zone K 2 (gelb)	Kernzone zweigeschossig (§§ 3 und 4)
Zone K 3a (orange)	Kernzone dreigeschossig (§§ 3 und 5)
Zone K 3b (braun)	Kernzone dreigeschossig (Übergangszone) (§§ 3 und 6)
Zone WG 3 (rot)	Wohn- und Geschäftszone (§ 7)
Zone G 1 (blau)	Gewerbezone (§ 8)
Zone ÖW (grün)	Grün-Zone für öffentliche Werke und Anlagen (§ 9)

§ 3 Gemeinsame Vorschriften für die Zonen K 2, K 3a und K 3b

Allgemeiner Grundsatz:	Es dürfen nur Neubauten, Umbauten und Renovationen ausgeführt werden, die den herkömmlichen Charakter des Orts- und Strassenbildes nicht stören.
Nutzungsart:	Wohnbau, Geschäftsbau, wenig störende Betriebe, Landwirtschaft.
Stellung der Bauten:	Längs der Strasse, in gestaffelter Anordnung.
Bauweise:	Möglichst geschlossen.
Erdgeschosshöhe:	O. K. Erdgeschossdecke max. 3.00 m über dem Strassen-niveau, aus betrieblichen oder topographischen Erforder-nissen max. 4.00 m; Als Messpunkt gilt der Schnittpunkt von Gebäudeachse mit Strassenachse. Bei gestaffelten Bauten gilt die max. Höhe für jeden Ge-bäudeteil. Das Gefälle von Vorplätzen ist angemessen zu berück-sichtigen.
Obergeschosshöhen:	Max. 2.80 m von O. K. bis O. K.
Dachgeschoss:	Der Ausbau der Dachgeschosse ist im Rahmen der gesetz-lichen und reglementarischen Bestimmungen gestattet.
Dachform:	Nur Satteldächer, ohne seitlichen Vorsprung; Dachneigung zwischen 45° und 55° alter Winkelteilung; Firstrichtung parallel zur Baulinie.
Fassadengestaltung:	Masstab, Material und Farbgebung in herkömmlicher Art. Neue Elemente wie zum Beispiel Schaufenster haben sich unaufdringlich einzufügen.
Balkone, Terrassen und Lauben:	Auf der Strassenseite keine. Auf der Hofseite zulässig, je-doch nicht über die Fassadenflucht ausragend.

Reklamen, Beleuchtungen und Beschriftungen:	Nur in schicklicher Art, dem Zonencharakter angepasst. Hiefür ist ein Gesuch mit Zeichnung einzureichen.
Garagen-Gestaltung:	Es sind nur eingebaute Garagen zulässig, wobei auf den strassenseitigen Vorplätzen Auf- und Abfahrten nicht gestattet sind.
Fernsehtennen:	Für die Erstellung von Fernseh-Aussenantennen ist ein Gesuch einzureichen. Bewilligungsbehörde ist der Gemeinderat.

§ 4 **Spezielle Vorschriften für die Zone K 2**

Geschosszahl:	2 Vollgeschosse.
Fassadenlänge:	Max. 12.00 m bis zur nächsten Staffelung oder Trennung.
Reklame, Beleuchtungen und Beschriftungen:	Nur mit besonderer Zurückhaltung.
Dacheindeckung:	Dunkle Biberschwanzziegel.
Dachaufbauten:	Keine; ausnahmsweise können kleine in der Dachneigung liegende Fenster oder «Ochsenaugen» bewilligt werden, sofern sie in der Dachfläche nicht stören. Weitere Ausnahmen gemäss § 10.
Subventionen:	An bauliche Mehrkosten, die durch das Erstellen eines Steildaches ohne Nutzungsmöglichkeiten des Dachraumes entstehen, kann eine Subvention gewährt werden. Der Gemeinderat entscheidet nach Anhören der Baukommission.

§ 5 **Spezielle Vorschriften für die Zone K 3a**

Geschosszahl:	3 Vollgeschosse.
Fassadenlänge:	Max. 12.00 m bis zur nächsten Staffelung oder Trennung.
Dacheindeckung:	Dunkle Biberschwanzziegel.
Dachaufbauten:	Gemäss § 10, aber nur auf der Hofseite.

§ 6 **Spezielle Vorschriften für die Zone K 3b**

Geschosszahl:	3 Vollgeschosse.
Fassadenlänge:	Max. 18.00 m bis zur nächsten Staffelung oder Trennung.
Dacheindeckung:	Dunkle Ziegel.
Dachaufbauten:	Gemäss § 10.

§ 7 Vorschriften für die Zone WG 3

Nutzungsart:	Wohnbau, Geschäftsbau, wenig störende Betriebe.
Bauweise:	Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser
Geschosszahl:	3 Vollgeschosse.
Firsthöhe:	Max. 12.00 m, ab gewachsenem Boden.
Fassadenhöhe:	Max. 9.30 m, ab gewachsenem Boden.
Bebauungsziffer:	Dreigeschossig 20% Zweigeschossig 22% Eingeschossig 24% Berechnungsart gemäss § 15 des Zonenreglements vom 8. 7. 1954.
Dachform und Dacheindeckung:	Ausserhalb der Richtplangebiete in Anpassung an bestehende Bauten; innerhalb gemäss Richtplan.
Dachaufbauten:	Zulässig gemäss § 10.
Garagen:	Eingeschossige Garagen bis zu 2.80 m Wandhöhe bzw. 3.50 m Firsthöhe ab gewachsenem Boden werden bis zu einem Ausmass von 30 m ² nicht zur überbauten Grundfläche gerechnet.

Für Einfamilienhäuser gelten die Vorschriften von § 28 des Zonenreglementes vom 8. 7. 1954.

§ 8 Vorschriften für die Zone G 1

Nutzungsart:	Gewerbebau, Einstellboxen.
Bauweise:	Einzel- und Doppelbauten.
Gebäuelänge:	Insgesamt max. 20.00 m.
Geschosszahl:	Beliebig innerhalb des Gebäudeprofils.
Traufhöhe:	Max. 3.50 m (gewachsener Boden bis zum Schnittpunkt der Fassadenflucht mit der Dachfläche).
Firsthöhe:	Max. 5.50 m.
Gebäudehöhe für Flachdächer:	Max. 4.00 m inkl. Brüstung.
Bebauungsziffer:	Max. 25% der verbleibenden in der Zone liegenden Parzellenfläche bis zur Rückfasade des Hauptgebäudes; Berechnungsart gemäss § 15 des Zonenreglementes vom 8. Juli 1954.
Reklamen und Beschriftungen:	Bewilligungspflichtig.
Dachform:	Satteldächer. Bei Anbauten am Hauptgebäude sind Flachdächer bis auf eine Tiefe von 8.00 m zulässig.

Dacheindeckung bei Satteldächern:	Dunkle Eternit- und Ziegeldächer.
Dacheindeckung bei Flachdächern:	Beton- und Kiesklebedächer oder dergleichen.

§ 9 Vorschriften für die Zone ÖW (Grünzone)

Die Grünzone ist bestimmt für öffentliche oder im öffentlichen Interesse liegende Bauten und Anlagen.

§ 10 Dachaufbauten

Alle Aufbauten müssen mit Schleppdächern ausgeführt werden und mit den darunter liegenden Fassaden harmonisieren.

Aufbauten sind nur auf Dächern mit Neigung von mehr als 35° oder Winkelteilung (70% Gefälle) gestattet.

Für die Platzierung und die Grösse sind folgende Masse einzuhalten:

Totallänge aller Dachaufbauten zusammen:	max. 40% der Fassadenlänge
Länge eines einzelnen Aufbaues:	max. 2.20 m
Höhe des Dachaufbaues ab Dachfläche:	max. 1.30 m
Abstand des Dachaufbaues bis zur Fassadenflucht:	mind. 0.60 m
Abstand des Dachaufbaues bis zu Gräten oder Kehlen:	mind. 1.60 m
Abstand der Dachaufbauten unter sich:	mind. 1.60 m
Abstand des Dachaufbaues von Stirnfassaden oder Dachabsätzen:	mind. 1.60 m
Abstand des Überganges des Dachaufbaues in das Hauptdach unterhalb des Firstes:	mind. 1.00 m

§ 11 Autogaragen und Abstellplätze

Bei Neubauten und grösseren Umbauten müssen genügend Abstellplätze oder Garagen geschaffen werden. Wegleitend für die Berechnung sind die Normen des Verbandes Schweizerischer Strassenfachmänner (Normblatt SNV 40 617). Die Baudirektion legt auf Antrag des Gemeinderates die Anzahl der Abstellplätze fest.

Ist die Schaffung des erforderlichen Parkraumes auf privatem Areal nicht möglich, so hat sich der Gesuchsteller in die von der Öffentlichkeit als Ersatz zur Verfügung gestellten Parkplätze einzukaufen.

§ 12 Ausnahmen

Allgemeiner Art

In Abwägung öffentlicher und privater Interessen sowie in Würdigung der besonderen Umstände des Einzelfalles kann der Gemeinderat nach Anhören der Baukommission Ausnahmen von den Zonenvorschriften gestatten.

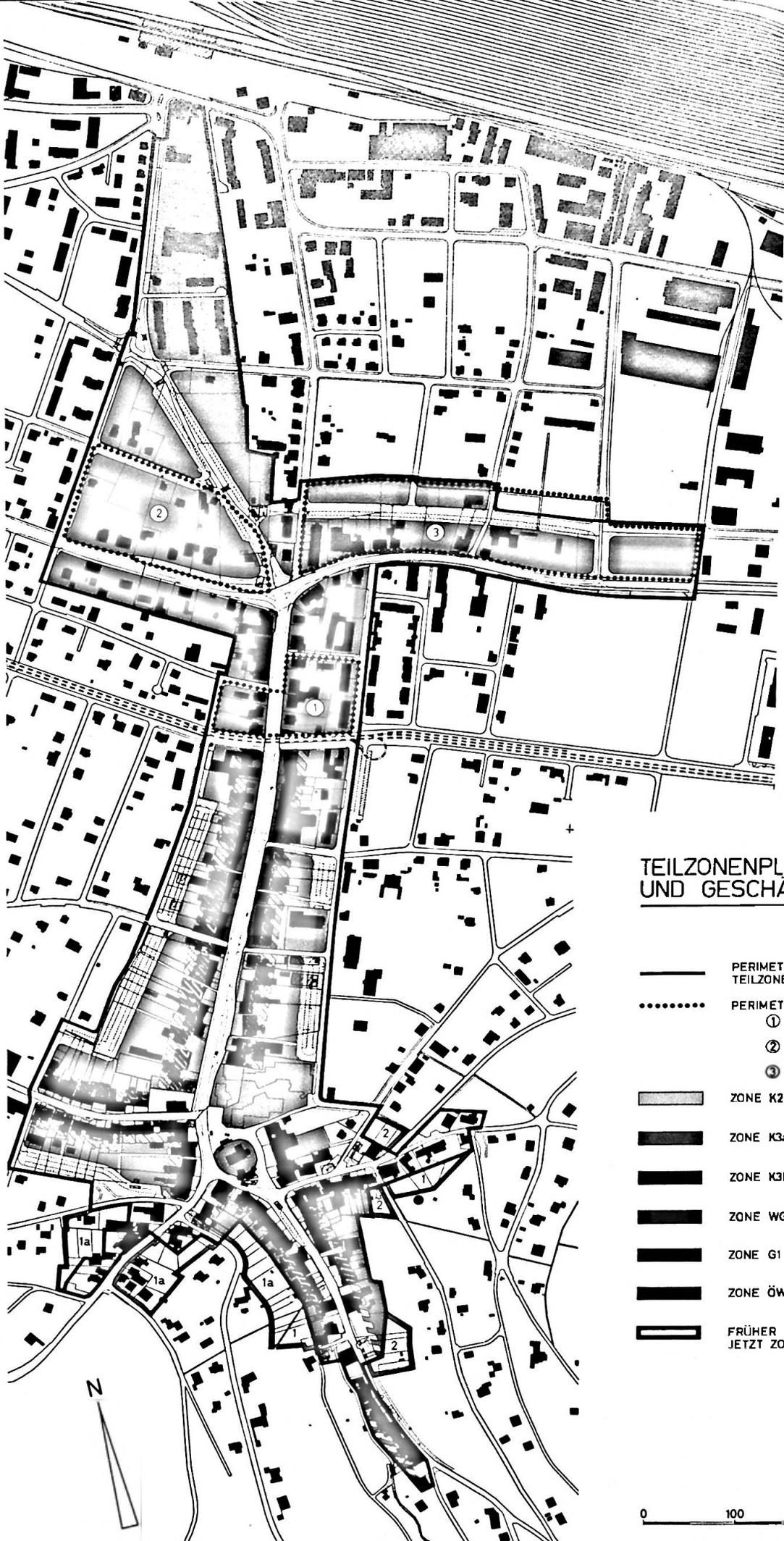
Dies gilt insbesondere:

- wenn die Anwendung dieser Vorschriften eine architektonisch und städtebaulich vernünftige Lösung verunmöglicht.
- wenn sich ein Bauprojekt in jeder Beziehung in die Konzeption der vorliegenden Ortskernplanung einfügt.

Gemäss Richtplan

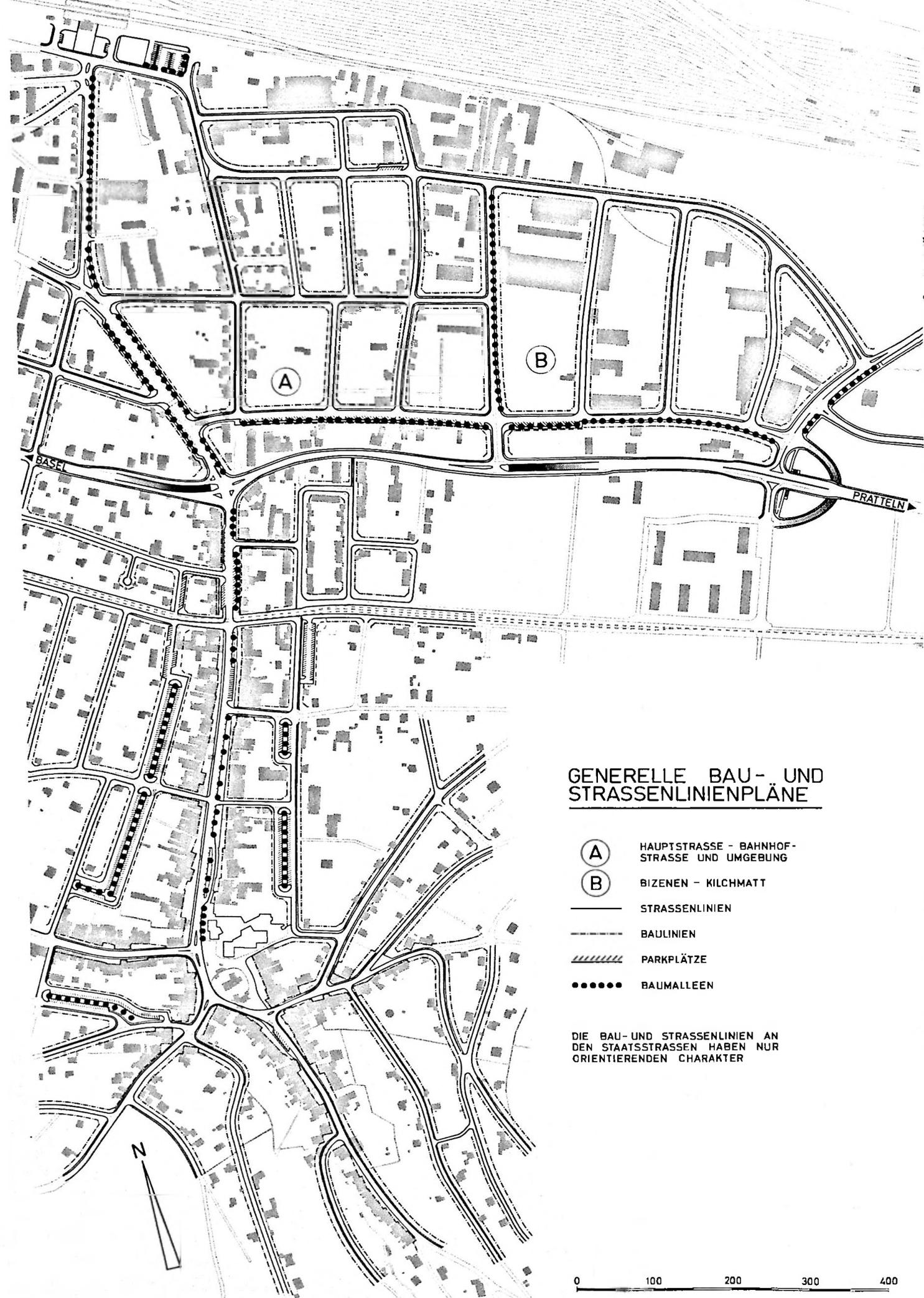
Die Gemeindeversammlung kann in Zone WG 3 von den ordentlichen Zonenvorschriften abweichende Richtpläne beschliessen. Diese bezwecken architektonisch und städtebaulich bessere Lösungen gegenüber den Zonenvorschriften. Sie regeln insbesondere Stellung und Grösse der Baukörper, Garagierung und Parkierung, Gestaltung der Umgebung sowie Landabtretungen und Entschädigungen für Strassen, Parkplätze, usw.

Der Richtplan dient als Grundlage für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen durch den Gemeinderat. Seine Grundkonzeption muss in jedem Falle gewahrt werden. Bewilligungen können nur für wohnhygienisch, ästhetisch und städtebaulich gute Projekte erteilt werden. Der Anlage von Kinderspielplätzen ist gebührende Aufmerksamkeit zu schenken.



TEILZONENPLAN "ORTSKERN UND GESCHÄFTSZENTRUM"

- PERIMETER DES TEILZONENPLANES
- PERIMETER DER RICHTPLÄNE
 - ① TRAM - BRÜHLWEG - ELSASSERWEG
 - ② ST. JAKOBSSTRASSE - NEUE BAHNHOFSTRASSE
 - ③ EPTINGERSTRASSE
- ZONE K2 KERNZONE 2-GESCHOSSIG
- ZONE K3a KERNZONE 3-GESCHOSSIG
- ZONE K3b KERNZONE ÜBERGANG
- ZONE WG3 WOHN-GESCHÄFTS-ZONE 3-GESCH.
- ZONE G1 GEWERBEZONE NIEDRIG
- ZONE ÖW ZONE FÜR ÖFFENTL. WERKE UND ANLAGEN
- ▭ FRÜHER DORFKERNZONE JETZT ZONE1 BEZW 1a BEZW 2



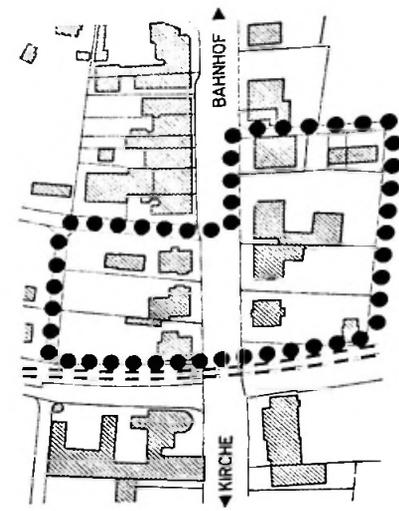
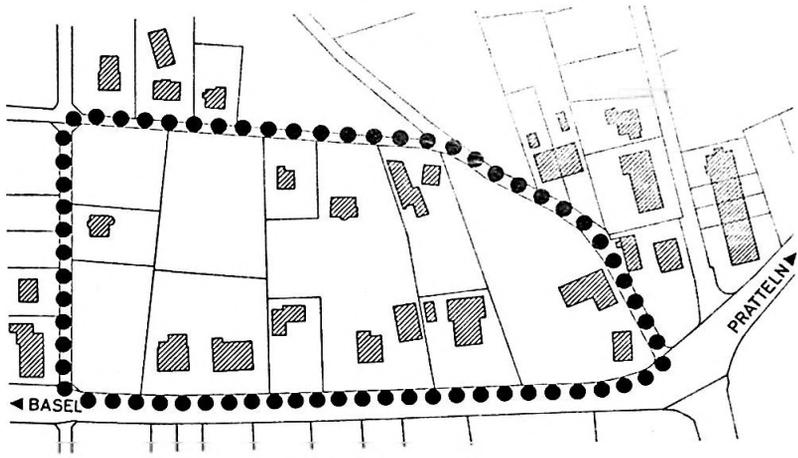
GENERELLE BAU- UND STRASSENLIENENPLÄNE

- Ⓐ HAUPTSTRASSE - BAHNHOFSTRASSE UND UMGEBUNG
- Ⓑ BIZENEN - KILCHMATT
- STRASSENLIENEN
- - - BAULINIEN
- ////// PARKPLÄTZE
- BAUMALLEEN

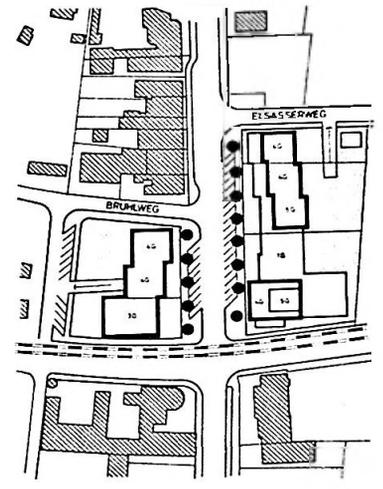
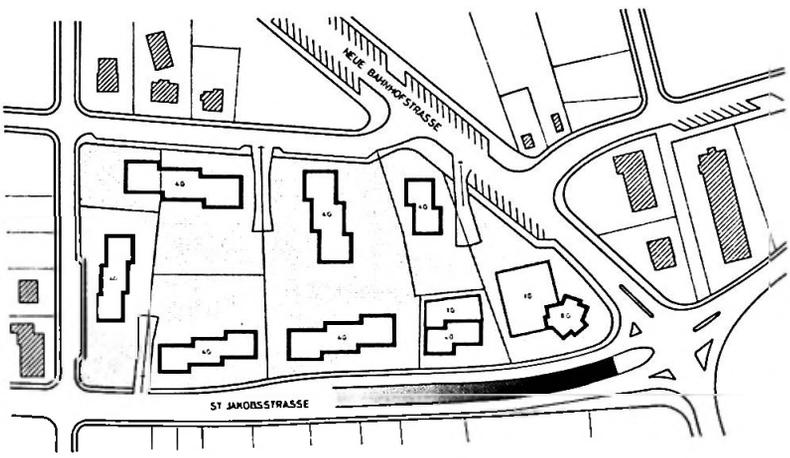
DIE BAU- UND STRASSENLIENEN AN DEN STAATSTRASSEN HABEN NUR ORIENTIERENDEN CHARAKTER

RICHTPLAN ST. JAKOBSTR. - NEUE BAHNHOFSTR.

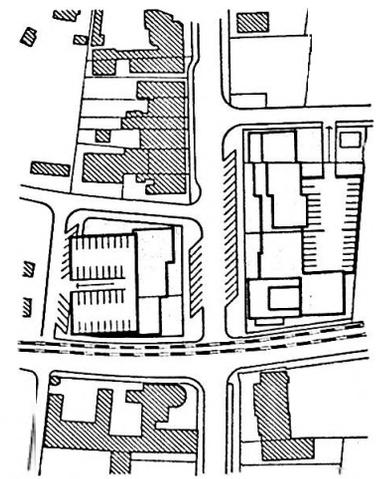
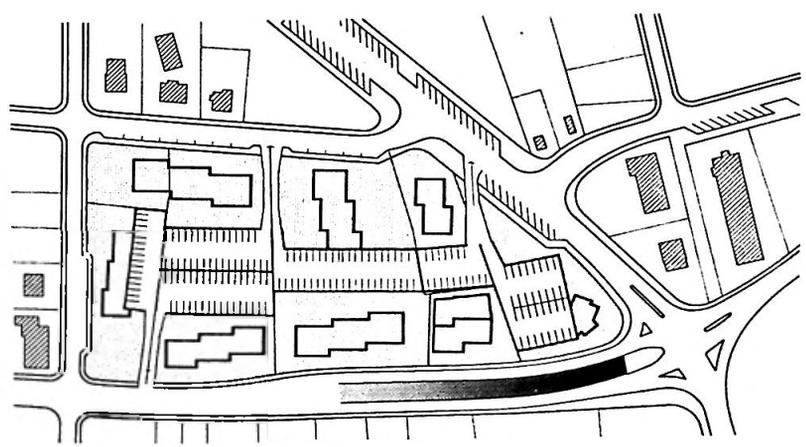
(VEREINFACHTE DARSTELLUNG)



HEUTIGE SITUATION



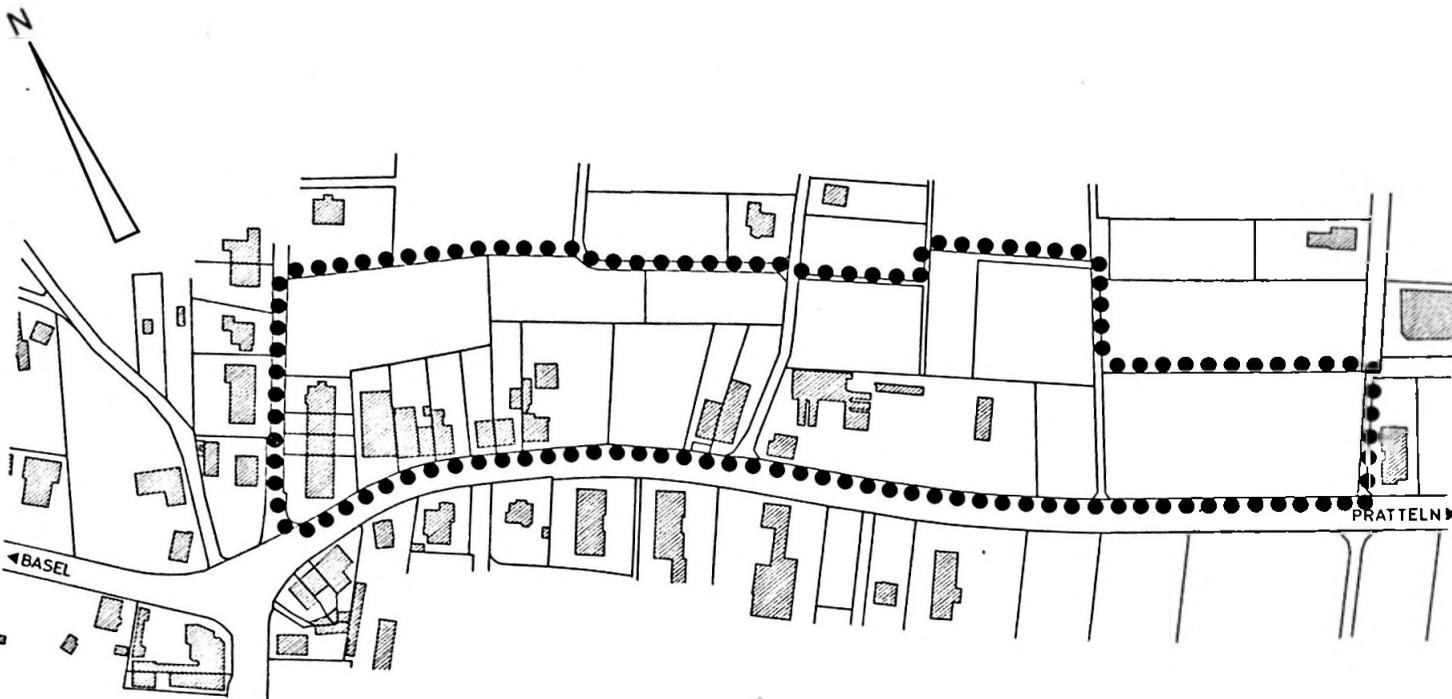
PROJEKTIERTE SITUATION



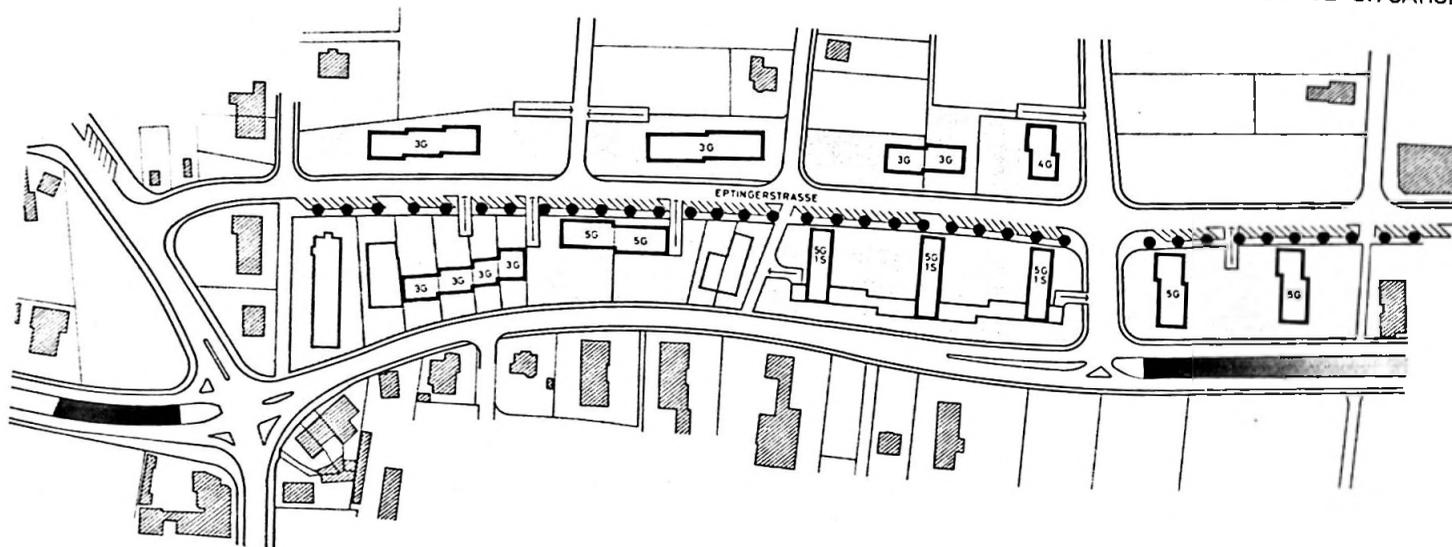
UNTERIRDISCHE PARKIERUNG

RICHTPLAN EPTINGERSTRASSE

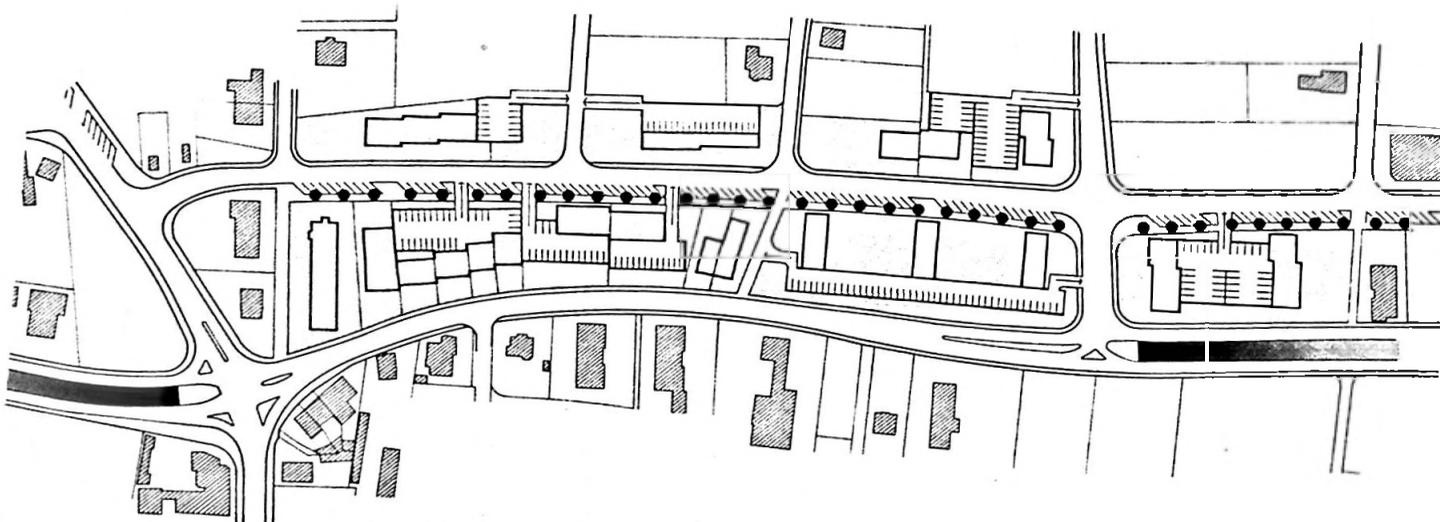
(VEREINFACHTE DARSTELLUNG)



HEUTIGE SITUATION



PROJEKTIERTE SITUATION



UNTERIRDISCHE PARKIERUNG

D Anträge

Der Gemeinderat beantragt der Einwohnergemeindeversammlung folgende Reglemente und Pläne zu beschliessen:

1. Teilzonenplan «Ortskern und Geschäftszentrum» mit dazugehörendem Teilzonenreglement
2. Generelle Bau- und Strassenlinienpläne über die Gebiete
 - a) Hauptstrasse – Bahnhofstrasse und Umgebung
 - b) Bizenen – Kilchmatt
3. Richtpläne: «Hauptstrasse von Tram – Brühlweg/Elsässerweg»
«St. Jakobstrasse/Neue Bahnhofstrasse»
«Eptingerstrasse»

Nach Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung werden die Pläne und Reglemente während 30 Tagen öffentlich aufgelegt.

Muttenz, den 22. März 1965

Namens des Gemeinderates

Der Präsident:

Der Verwalter:

P. Stohler

P. Moser