

Stadt Liestal
Kanton Basel-Landschaft



Quartierplanreglement

Quartierplanung Lüdin

Planungsstand
Beschlussfassung

Auftrag
41.00059

Datum
24. August 2022

Impressum

Auftraggeber
First Site Invest AG
Centralbahnplatz 12
4051 Basel

Auftragnehmer

jermann
Geoinformation
Vermessung
Raumplanung

Jermann Ingenieure + Geometer AG
Altenmattweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 709 93 93
www.jermann-ag.ch

Projektleitung
Andreas Ballmer
Joël Suhr

Inhalt

Erlass	4
§ 1 Zweck und Ziele der Planung	5
§ 2 Geltungsbereich und Inhalt	5
§ 3 Einpassung in die bauliche und landschaftliche Umgebung	6
§ 4 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten	6
§ 5 Art und Mass der Nutzung	8
§ 6 Gestaltung und Nutzung des Aussenraumes	9
§ 7 Erschliessung und Parkierung	11
§ 8 Ver- und Entsorgung	12
§ 9 Lärmschutz	13
§ 10 Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse	13
§ 11 Realisierung, Quartierplanvertrag	14
§ 12 Ausnahmen	14
§ 13 Schlussbestimmungen	15
Beschlussfassung	16

Erlass

Beschluss

- ¹ Die Stadt Liestal erlässt, gestützt auf § 2 - 7 und § 37 ff. des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998 im Gebiet Lüdin Quartierplanvorschriften, bestehend aus diesem Quartierplanreglement und dem Quartierplan «Bebauung / Erschliessung / Freiräume / Schnitte» im Massstab 1:500.

§ 1 Zweck und Ziele der Planung

- Zweck* 1 Der Quartierplan Lüdin bezweckt eine geordnete, haushälterische Nutzung des Bodens und soll eine umweltgerechte, wohngygienisch, architektonisch und städtebaulich sowie erschliessungsmässig gute Überbauung gewährleisten.
- Ziele* 2 Mit dieser Quartierplanung werden im Wesentlichen die folgenden Ziele verfolgt:
- Realisierung einer quartierverträglichen, städtebaulich zusammenhängenden und gut gestalteten Überbauung mit hoher Wohn- und Aussenraumqualität
 - Gute Eingliederung in die bestehende bauliche Umgebung mit Berücksichtigung der speziellen Lage zwischen Altstadt und Bahnhofareal, der Umwelt sowie der Wohnbedürfnisse der Bewohner und der Nachbarschaft
 - Optimale, mit den angrenzenden Planungen koordinierte Erschliessung und Durchwegung
 - Förderung der Biodiversität, ökologische Vernetzung verschiedener Lebensräume und naturnahe Gestaltung
 - Schaffung qualitativvoller Aussenraumflächen
 - Siedlungsverdichtung und haushälterische Nutzung des Bodens
 - Sicherstellung einer nachhaltigen, energieeffizienten und ressourcenschonenden Bauweise

§ 2 Geltungsbereich und Inhalt

- Geltungsbereich* 1 Die Quartierplanvorschriften gelten für das Areal innerhalb des Quartierplanperimeters. Planelemente im Betrachtungsperimeter (Lüdin-Pärkli, Teile der Allee) und ausserhalb des Quartierplanperimeters haben orientierenden Charakter.
- Inhalt* 2 Die Vorschriften regeln insbesondere:
- die Lage, die Grösse und die die Gestaltung der Bauten
 - die Art und das Mass der Nutzung des Areals und der Bauten
 - die Gestaltung und die Benützung des Aussenraumes
 - die Erschliessung und Parkierung
 - die Realisierung von baulichen Veränderungen, Umnutzungen und Neubauten
 - die Ver- und Entsorgung

§ 3 Einpassung in die bauliche und landschaftliche Umgebung

- Städtebauliche Einpassung* 1 Die Bebauung ist als städtebauliche Einheit auszubilden. Sie ist hinsichtlich Architektur, Material und Farbe sorgfältig zu gestalten, dass ein ästhetisch guter, harmonischer Gesamteindruck entsteht und eine gute Einpassung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie eine Aufwertung des Ortes sichergestellt ist. Gleiche Einpassungskriterien gelten sinngemäss für die Umgebungsgestaltung.
- Wettbewerbsprojekt* 2 Für die städtebauliche Einpassung ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG (Projekt Altstadtblick) richtungsweisend.
- Umsetzung im Baugesuchsverfahren* 3 Hinsichtlich der architektonischen Erscheinung, der Dach- und Fassadengestaltung, der Materialisierung und Farbgebung von Neu- und Umbauten hat die Stadt Liestal im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Mitspracherecht.

§ 4 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten

- Lage und Grösse* 1 Es dürfen nur diejenigen Bauten und Anlagen erstellt werden, die im Quartierplan enthalten sind. Ausgenommen sind Klein- und Anbauten gemäss § 4 Abs. 9.
- Anordnung* 2 Lage und Grösse der Baubereiche gehen aus dem Quartierplan hervor. Die Anordnung der Bauten innerhalb der Baubereiche kann im Rahmen der zulässigen Bruttogeschossfläche der Hauptbauten (BGF) frei erfolgen. Balkone dürfen nur innerhalb der Baubereiche liegen.¹
- Baulinien* 3 Die Wirkung der Baulinien richtet sich nach § 96 ff. RBG. In Abweichung dazu darf das Dach beim Baubereich B2 die kommunale Strassenbaulinie um bis zu 1.5 m überragen.
- Gebäudehöhe* 4 Für die maximalen Gebäudehöhen sind die Koten im Quartierplan massgebend. Die maximalen Gebäudehöhen werden bis Oberkante der rohen Dachkonstruktion gemessen.
- Gebäudehülle* 5 Die Materialien und die Gestaltung der Fassaden aller Bauten und Bauteile sind so zu wählen und aufeinander abzustimmen, dass ein ästhetisch guter und harmonischer Gesamteindruck entsteht, welcher das Quartier als bauliche Einheit erscheinen lässt. Die Materialisierung der Fassaden (inkl. Wärmedämmung) der Haupt- und Nebenbauten muss ökologische, nachhaltige und langlebige Kriterien erfüllen. Die Dachoberflächen müssen sich mit Form, Materialisierung und Farbgebung in das Orts- und Landschaftsbild einpassen. Insbesondere dürfen sie nicht glänzend oder spiegelnd sein. Ausgenommen hiervon sind Solaranlagen. Flachdächer sind extensiv zu begrünen.

¹ Kommentar: Sofern privatrechtliche Dienstbarkeiten (Näherbaurechte) nichts Anderes regeln erfolgt die freie Anordnung der Bauten vorbehaltlich der Einhaltung der Grenzabstände gemäss § 90 RBG und § 52 RBV sowie unter Berücksichtigung von § 3 Abs. 1 und 2 betreffend städtebauliche Einpassung und des überarbeiteten Wettbewerbsprojekts.

Die Materialwahl muss vor Einreichung des Baugesuchs mit der Stadt geklärt sein. Die Stadt hat ein Mitspracherecht. Detaillierte Unterlagen zur Materialisierung der Gebäudehülle sind der Stadt Liestal im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zur Begutachtung zu unterbreiten und erfordern dessen Zustimmung.² Bezüglich der Form, Materialisierung, Gestaltung und Farbgebung der Gebäudehülle ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG (Projekt Altstadtblick) gemäss § 3 Abs. 2 richtungsweisend. Die Gestaltungsvorschriften gelten auch für spätere Umbauten und Renovationen. Grossflächige Glasfassaden sind vogelsicher zu gestalten.

- Dachform* 6 Im Baubereich A1 sind nur Sattel- und Pultdächer, im Baubereich A2 nur Flachdächer sowie im Bereich B2 nur Satteldächer zulässig. Im Falle einer Neubebauung sind im Baubereich B1 nur Satteldächer zulässig. Beim erhaltenswerten Gebäude richtet sich die Dachform nach § 4 Abs. 11. Das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG (Projekt Altstadtblick) ist dabei gemäss § 3 Abs. 2 richtungsweisend. Ausgenommen von diesen Bestimmungen sind Klein- und Anbauten gemäss § 4 Abs. 9.
- Dachaufbauten* 7 Technisch bedingte Dachaufbauten (Oberlichter, Liftüberfahrten, Belüftungsinstallationen, Antennen etc.) dürfen die maximale Gebäudehöhe um das technisch notwendige Mass überragen. Ihre Erscheinung muss sich dem Gebäude unterordnen. Auf eine gute Einpassung ist im Sinne von § 3 besonders zu achten³. Monoblöcke sind in den Gebäuden unterzubringen.
- Klein- und Anbauten* 8 Unbewohnte Klein- und Anbauten bis 12 m² wie Schöpfe, Unterstände, gedeckte Sitzplätze, Velounterstände, Containerstellplätze, Trafohäuschen und dergleichen, sind in den halböffentlichen und privaten Aussenräumen auch ausserhalb der Baubereiche zulässig. Es gelten die Einpassungskriterien gem. § 3 Abs. 1 betreffend städtebauliche Einpassung.
- Klein- und Anbauten dürfen die maximale Gebäudehöhe von 2.5 m nicht überschreiten.
- Unterirdische Bauten und Bauteile* 9 Unterirdische Bauten und Bauteile wie Einstellhallen, Technikräume sowie Lager- und Abstellräume etc. sind auch ausserhalb der Baubereiche gemäss Quartierplan zulässig. Sie dürfen das massgebende Terrain geringfügig überragen, sofern diese nach aussen nicht als oberirdische Bauteile in Erscheinung treten und deren Überdeckung einen Bestandteil der Aussenraumgestaltung darstellen.
- Unterirdische Bauten und Bauteile dürfen die Kote von 308 m ü. M. nicht unterschreiten.
- Schützenswertes Gebäude* 10 Diesem Gebäude kommt als Einzelobjekt und als Bestandteil des gewachsenen Ortsbilds ein hoher Stellenwert zu. Es ist deshalb zu erhalten und zu schützen. Bauliche Massnahmen sind nur unter Wahrung der schutzwürdigen Substanz und der Struktur zulässig und haben mit aller Sorgfalt zu erfolgen. Im Inneren sind bauliche

² Kommentar: Weitergehende Regulierungen zu Materialien und Gestaltung der Fassaden aller Bauten und Bauteile werden im Quartierplanvertrag privatrechtlich vereinbart.

³ Kommentar: Weitergehende Regulierungen zur Platzierung von technisch bedingten Dachaufbauten werden im Quartierplanvertrag privatrechtlich vereinbart.

	Veränderungen soweit möglich, als dadurch wertvolle Bauteile nicht beeinträchtigt werden oder verloren gehen.
<i>Erhaltenswertes Gebäude</i>	11 Dieses Gebäude ist für das geschichtliche Verständnis des Ortes von Bedeutung und zu erhalten. Insbesondere sind die Fassaden, die Deckenbalken, der Gewölbekeller und die Dachkonstruktion zu erhalten. Ansonsten kann das Gebäude im Inneren umgebaut werden.
<i>Gebäude mit Situationswert</i>	12 Dieses Gebäude hat als Teil der Zeile vor allem eine raumbildende Funktion. Bei einer allfälligen Renovation oder einem Umbau hat eine Verbesserung der äusseren Erscheinung zu erfolgen. Ein allfälliger Ersatzneubau hat sich volumetrisch und architektonisch gut in die Zeile einzufügen.

§ 5 Art und Mass der Nutzung

<i>Nutzungsart</i>	1 Im Quartierplanareal gilt die Zentrumsnutzung gemäss § 22 Abs. 2 RBG. Es sind Wohn- und Geschäftsnutzungen und mässig störende Betriebe zulässig.
<i>Nutzungsmass</i>	2 Für das Mass der Nutzung der einzelnen Baukörper sind die im Quartierplan enthaltenen maximalen Bruttogeschossflächen (BGF) verbindlich. Die maximal zulässige BGF im Quartierplanperimeter beträgt 14'090 m ² .
<i>Definition BGF</i>	3 Als anrechenbare Bruttogeschossfläche (BGF) gilt die Summe aller dem Wohnen, Arbeiten und dem Gewerbe dienenden und hierfür verwendbaren Geschossflächen. Die Mauer- und Wandquerschnitte werden mitgerechnet.
<i>Ausnahmen von der BGF</i>	4 Nicht angerechnet werden <ol style="list-style-type: none"> a. Untergeschoss: Räume im Untergeschoss, welche vollständig unter dem gewachsenen und/oder dem gestalteten Terrain liegen. Lichtschächte mit einer Tiefe von maximal 1.00 m sind zulässig, sofern sie nicht mehr als 10 % der Fassadenabwicklung betragen. b. Sockelgeschoss: Räume im Sockelgeschoss, welche nicht für das Wohnen, das Arbeiten oder für das Gewerbe inkl. deren Erschliessung, Küchen und Badezimmer, verwendet werden können. c. Dachgeschoss: Räume mit Dachschrägen, soweit deren Raumhöhe weniger als 1.50 m beträgt. d. Generell: Den Bewohnern, Arbeitsplätzen und Besuchern dienende überdeckte, mindestens einseitig offene Bauteile wie Dachterrassen, Gartensitzplätze, ein- und vorspringende Balkone, soweit sie nicht als Laubengänge dienen; eingeschossige unbewohnte An- und Nebenbauten gemäss § 4 Abs. 8; Balkone und unmittelbar an das Haus anschliessende Sitzplätze dürfen allseits mit profillosen, einfach verglasten Elementen versehen werden. e. Aussenisolationen die an bestehenden Gebäuden neu angebracht werden.
<i>Behindertengerechte Bauweise</i>	5 Die behindertengerechte Bauweise richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen (§ 108 RBG, Behindertengerechte Bauweise).

- Nutzungsverschiebungen* 6 Verschiebungen der BGF von einem Baubereich in einen anderen sind bis zu 5 % der BGF des jeweiligen Baubereichs möglich. Voraussetzung ist, dass das Gesamtkonzept nicht nachteilig verändert und die Gesamtnutzung nicht überschritten wird. Bei einer späteren Aufteilung der Parzelle ist die Nutzungsverschiebung im Grundbuch einzutragen.

§ 6 Gestaltung und Nutzung des Aussenraumes

- Gestaltung* 1 Die Gestaltung und Nutzung des Aussenraumes ist im Quartierplan festgelegt. Von der im Plan dargestellten Lage bzw. Abgrenzung kann in geringem Mass abgewichen werden. Die Aussenraumgestaltung ist mit der angrenzenden Quartierplanung «Am Orisbach» abzustimmen.
- Die Lagerung von gewerblichen Gütern und Ähnlichem ist ausserhalb der Gebäude nicht zulässig.
- Bäume und Hecken* 2 Bezüglich Art, Lage sowie die Anzahl der Bäume und Hecken ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG (Projekt Altstadtblick) bzw. das dazugehörige Aussenraumkonzept der NIP-KOW Landschaftsarchitekten AG richtungsweisend. Die Art, die Lage sowie die Anzahl der Bäume und Hecken ist im Umgebungsplan gemäss § 6 Abs. 6 aufzuzeigen. Im Quartierplanperimeter müssen mindestens 15 kronenbildende Bäume gepflanzt werden. Für die Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Bäume und Sträucher zu verwenden. Anpflanzungen mit Arten, welche zu den sogenannten Neophyten gezählt werden, sind nicht zulässig.
- Ökologische Massnahmen* 3 Auf mindestens 20 % des Quartierplanperimeters sind ökologische Massnahmen zu realisieren.
- Als ökologische Massnahmen gelten:
- ökologisch gestaltete Grünflächen wie Blumenwiesen, artenreiche Hecken (z.B. Wildhecken), Ruderalbepflanzungen zu 100 %
 - extensive Dachbegrünung nach ökologischen Kriterien modelliert mit natürlichem Substrat und Kleinstrukturen (Steinhaufen, Erdhügel etc.), Begrünung von vertikalen Bauteilen (z.B. Fassaden, Mauern), befahrbare Grünflächen (wie z.B. Rasensteine) zu 50 %
 - Mittel- und grosskronige Bäume zu 10 m² pro Baum
 - Nisthilfen zu 2 m² pro Nisthilfe
- 4 An dafür geeigneten Standorten sind Nisthilfen für Mauersegler, Schlafquartiere für Fledermäuse und Wildbienenhotels anzubringen.
- 5 Die Aussenraumgestaltung hat hinsichtlich Massnahmen zur Förderung der Biodiversität die zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Anforderungen des Credit Suisse Asset Management «Greenproperty»-Goldstandards (Biodiversität) einzuhalten.
- Bodenbedeckung* 6 Es muss ein artgerechtes Substrat in ausreichender Schichtstärke für die Bäume über der Einstellhalle vorhanden sein. Um ein artgerechtes Wachstum zu ermöglichen, muss die durchwurzelbare Substratschicht mind. 1.0 m in einem Durchmesser von mind. 3.5 m aufweisen.

- Die Böden des Aussenraums sind mit durchlässigen Belägen vorzusehen. Wo und falls dies nicht möglich sein sollte, muss einen Nachweis erbracht werden.
- Öffentlich zugänglicher Sitzplatz und Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr)* 7 Der im Quartierplan dargestellte öffentlich zugängliche Sitzplatz kann durch das angrenzend im Erdgeschoss befindliche Gewerbe für Aussengastronomie genutzt werden. Der Sitzplatz sowie die Erschliessungsflächen für Fuss- und Veloverkehr sind mit versickerungsfähigem Belag zu gestalten. Spontanvegetation ist so weit sinnvoll zu ermöglichen.
- Halböffentlicher Aussenraum* 8 Der im Quartierplan festgelegte halböffentliche Aussenraum dient der quartierinternen Durchgrünung und kann in beschränktem Mass durch die Nutzer der Erdgeschosse genutzt werden. Einfriedungen und Abschränkungen sind nicht gestattet. Der Aussenraum ist gem. § 6 Abs. 1 zu gestalten. Allfällige private Nutzungen dürfen nicht zu einer Herabsetzung des ökologischen Wertes führen.
- Privater Aussenraum* 9 Der im Quartierplan festgelegte private Aussenraum dient den Nutzern des Baubereichs B2 als private Aussenraumflächen. Einfriedungen und Abschränkungen sind nicht gestattet. Die Ein- und Ausgänge der Gebäude in Baufeld B2 sowie der Einstellhalle werden ebenfalls über den privaten Aussenraum erschlossen. Der Aussenraum ist, wo nicht einem Zugang dienend, gem. §6 Abs. 1 zu gestalten. Allfällige private Nutzungen dürfen nicht zu einer Herabsetzung des ökologischen Wertes führen.
- Umgebungsplan* 10 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die Vorgaben der Quartierplanvorschriften zur Umgebungsgestaltung eingehalten werden. Dieser Nachweis beinhaltet insbesondere Lage, Gestaltung und Materialisierung von Wegen und Plätzen, Spielplätzen, Velounterständen, Terrainveränderungen und Stützmauern, die Art der Frei- und Grünflächen, Beläge und Bepflanzung, sowie die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen (Meteorwasser, Traföhäuschen, Container etc.).
- Die Stadt Liestal verlangt zur Beurteilung der Umgebungsgestaltung einen Umgebungsplan. Der Stadtrat wird die Einreichung dieses Plans im Rahmen des Baugesuchsverfahrens beim Bauinspektorat beantragen.⁴ Der Umgebungsplan ist mit demjenigen der südlich angrenzenden Quartierplanung «Am Orisbach» zu koordinieren.
- Pflege* 11 Sämtliche festgelegten Grünelemente sind dauernd zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Allfällige Ersatzpflanzungen sind rechtzeitig vorzunehmen. Der Zweck und die Funktion sämtlicher Freiflächen und Aussenanlagen muss dauernd gewährleistet werden.
- Bemusterung und Materialisierung* 12 Vor der Ausführung der Umgebungsarbeiten sind bei der Stadt Liestal die notwendigen Detailunterlagen zur Materialisierung der Wege und zur Bepflanzung einzureichen. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Zustimmung vorliegt.
- Terraingestaltung* 13 Das massgebende Terrain ist das neu gestaltete Terrain. Aufschüttungen und Abgrabungen sowie die Erstellung von Stützmauern müssen sich harmonisch in die Umgebung und das Gesamtbild einfügen.

⁴ Kommentar: Um das Baubewilligungsverfahren nicht zu verzögern, wird empfohlen, den Nachweis in Form des Umgebungsplans bereits mit dem Baugesuch einzureichen.

- Meteorwasser* 14 Strassen, Wege und Plätze sowie Freiflächen sind soweit möglich und sinnvoll wasserdurchlässig auszuführen.
- Änderungen* 15 Vor Ausführung von späteren Änderungen an der Umgebungsgestaltung sind bei der Stadt Liestal die notwendigen Detailunterlagen einzureichen. Diese können nur mit Zustimmung der Stadt Liestal erfolgen. Die einheitliche Umgebungsgestaltung muss dabei erhalten bleiben.
- Reklameeinrichtungen* 16 Bei der Anbringung von Reklameeinrichtungen gelten die Bestimmungen des kommunalen Reklamereglements der Stadt Liestal.
- Beleuchtungen* 17 Aussenraumbeluchtungen sind bezüglich Ausrichtung, Lichtlenkung, Helligkeit und Lichtsteuerung entsprechend dem Stand der Technik so einzurichten, dass unnötige Lichtemissionen vermieden werden. Beleuchtungsart und -stärke sind den Verhältnissen anzupassen.⁵ Die Aussenraumbelichtung ist im Rahmen des Bauverfahrens mit dem Bereich Tiefbau der Stadt Liestal abzusprechen.

§ 7 Erschliessung und Parkierung

- Gestaltung* 1 Für Zufahrt, Zugänge und Erschliessungsflächen sowie für die Parkierung ist der Quartierplan massgebend. Von der im Plan dargestellten Lage bzw. Abgrenzung kann in geringem Mass abgewichen werden.
- Schützenstrasse (Verbindungsstrasse)* 2 Die Schützenstrasse entlang des Orisbachs dient von der Rheinstrasse bis zur Brücke als öffentliche Verbindungsstrasse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr.
- Schützenstrasse («Wohnstrasse»)* 3 Die Schützenstrasse entlang des Orisbachs dient ab der Brücke in südliche Richtung als Wohnstrasse, ist durch die Öffentlichkeit nutzbar und kann in beschränktem Mass durch den motorisierten Individualverkehr genutzt werden.
- Erschliessungsfläche (Zubringer, Fuss- und Veloverkehr)* 4 Die im Quartierplan festgelegte Erschliessungsfläche (Zubringer, Fuss- und Veloverkehr) dient dem Fuss- und Veloverkehr als direkte Verbindung durch das Quartierplanareal und als Erschliessung der Gebäude. Zusätzlich ist der motorisierte Zubringerverkehr gestattet. Die Erschliessungsfläche dient zudem als Notfallzufahrt.
- Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr)* 5 Die im Quartierplan festgelegte Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr) dient dem Fuss- und Veloverkehr als direkte Verbindung durch das Quartierplanareal und als Erschliessung der Gebäude.
- Öffentlich zugängliche Verbindungsachse* 6 Die im Quartierplan dargestellten öffentlich zugänglichen Verbindungsachsen sind für die jeweiligen Verkehrsarten (Fussverkehr oder Fuss- und Veloverkehr) grundsätzlich öffentlich zugänglich.

⁵ Kommentar: Als Leitlinie wird die Norm SIA 491 "Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum" empfohlen. Aussenbeleuchtungen müssen gem. dieser gegen oben abgeschirmt, nach unten ausgerichtet und mit Ausnahme der Strassenbeleuchtung zeitlich begrenzt sein. Die Beleuchtung von Objekten hat zielgerichtet sowie licht- und energieeffizient zu erfolgen. Bei der Installation von Lichtquellen ist auf Naturräume, empfindliche Arten und Dritte Rücksicht zu nehmen. Beleuchtungsart und -stärke sind den Verhältnissen anzupassen. Während der Morgenstunden (z.B. 1.00 – 5.00 Uhr) muss die Aussenbeleuchtung gedimmt werden.

- Velounterständen* 7 Veloabstellplätze sind in ausreichender Anzahl an geeigneten Orten bzw. im Eingangsbereich der Hauptbauten zu erstellen.
- Parkplatzberechnung* 8 Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Autos und Velos richtet sich grundsätzlich nach der kantonalen Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen und Velos/Mofas bzw. nach dem Anhang 11/1 zur RBV. Für die Anzahl Abstellplätze für Autos gilt gem. Mobilitätskonzept Lüdin-Areal ein Reduktionsfaktor von 0.6 (60 %) für die Wohnnutzung bzw. 0.5 (50 %) für die Gewerbenutzung.
- Massnahmen Reduktionsfaktor* 9 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist die Anwendung der im Mobilitätskonzept Lüdin-Areal beschriebenen verkehrsreduzierenden Massnahmen zu erbringen.
- Controlling und Sicherstellung* 10 Bezüglich der Parkplätze für Wohnnutzung sind ein Controlling und die Sicherstellung zu gewährleisten.
- Parkierung für Motorräder / Roller und Velos* 11 Jeder Baubereich für Hauptbauten verfügt über ausreichend gedeckte Abstellräume für Velos. Es sind Parkierungsfelder für Motorräder / Roller zu schaffen.
- Öffentliche Parkplätze* 12 Zusätzlich zu den erforderlichen Stamm- und Besucherparkplätzen sind in der unterirdischen Autoeinstellhalle in Absprache mit der Stadt Liestal öffentliche Parkplätze zu realisieren. Die Anzahl öffentlicher Parkplätze und deren Finanzierung sind im Quartierplanvertrag zu regeln. Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sind technisch so zu gestalten, dass sie an ein Parkleitsystem angeschlossen werden können.

§ 8 Ver- und Entsorgung

- Energiestandard* 1 Die Bauten sind nach dem zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden MINERGIE-P Standard zu realisieren und zu zertifizieren. Zum Zeitpunkt der Baubewilligung muss eine positive Vorprüfung durch die Minergie-Zertifizierungsstelle beider Basel vorliegen. Diese Dokumente sind mit dem Baugesuch bei der Stadt Liestal einzureichen.⁶
- Neubauten haben die zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Grenzwerte des Credit Suisse Asset Management «Greenproperty»-Goldstandards einzuhalten. Der entsprechende Nachweis ist im Rahmen des Baugesuchs zu erbringen. Der Energiestandard gilt nicht für die Bestandesbauten.
- Wasser und Abwasser* 2 Die Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung richten sich nach dem GEP der Stadt. Der entsprechende Nachweis ist im Rahmen des Baugesuchs zu erbringen.
- Abfallentsorgung* 3 Die Abfallentsorgung erfolgt im Rahmen der ordentlichen Verfahren der Stadt.
- Containerstandorte* 4 Containerstandorte sind so anzuordnen, dass sie für die Öffentlichkeit nicht einsehbar sind und keine Geruchsbelästigung entstehen kann.

⁶ Kommentar: Als Richtlinie gilt der aktuelle Leitfaden "Energie in der Ortsplanung" und „Text-Bausteine Energie bei Quartierplanung“ vom Amt für Raumplanung und vom Amt für Umweltschutz und Energie Kt. BL.

§ 9 Lärmschutz

- Lärmempfindlichkeitsstufe* 1 Im Quartierplanareal gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (LES) III gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15.12.1986.
- Nachweise* 2 Allfällige Nachweise im Sinne von Art. 31 sowie 32 ff. LSV sind im Rahmen des Baugesuchsverfahrens zu erbringen.

§ 10 Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse

- Gefahrenzone Überschwemmung* 1 Die erhebliche Gefährdung ist mit der Bebauung durch geeignete Mittel derart zu reduzieren, dass der Schutz von Bauten und Anlagen vor Überschwemmung mit verhältnismässigen Objektschutzmassnahmen sichergestellt werden kann (Reduktion auf geringe oder mittlere Gefährdung). Als geeignete Mittel gelten Geländeauffüllungen, eine angepasste Bebauung (EG mind. auf Niveau des umliegend bestehenden, geringer gefährdeten Terrains) oder sinngemässe Mittel.
- 2 Gebäude und haustechnische Anlagen sind so zu bauen, dass sie durch mögliche Hochwasserereignisse von geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre) und unter Beachtung der gemäss der Gefahrenzonen ausgewiesenen Gefahrenstufe nicht wesentlich beschädigt werden oder Folgeschäden verursachen.
- 3 Mit dem Baugesuch ist für jede Baute eine auf der Naturgefahrenkarte basierende massgebende Schutzhöhe zu definieren, die sich an der maximalen Überschwemmungshöhe eines Hochwassers mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre) orientiert.
- 4 Gebäudeteile, welche unterhalb der massegebenden Schutzhöhe liegen, sind wasserdicht auszugestalten. Unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind ungeschützte Öffnungen in der Gebäudehülle nicht zulässig. Für Gebäudeteile mit schadenunempfindlicher Nutzung und Bauweise ist in begründeten Ausnahmen die nasse Vorsorge zulässig.
- 5 Gebäudehüllen unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen (Wasserdruck, Nässe, Schwemmmaterial) durch mögliche Hochwasserereignisse genügen.
- Starkregenereignisse* 6 Gebäude und haustechnische Anlagen sind unterhalb der massgebenden Schutzhöhe so zu bauen, dass sie von Überschwemmungen durch Starkregenereignisse nicht wesentlich beschädigt werden oder Folgeschäden verursachen.
- 7 Mit dem Baugesuch ist für jede Baute eine auf der Gefährdungskarte Oberflächenabfluss basierende massgebende Schutzhöhe zu definieren, die sich an der maximalen Abflusshöhe orientiert.
- 8 Gebäudeteile, welche unterhalb der massegebenden Schutzhöhe liegen, sind wasserdicht auszugestalten. Unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind ungeschützte Öffnungen in der Gebäudehülle nicht zulässig. Für Gebäudeteile mit

schadenunempfindlicher Nutzung und Bauweise ist in begründeten Ausnahmen die nasse Vorsorge zulässig.

- 9 Gebäudehüllen unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen (Wasserdruck, Nässe, Schwemmmaterial) durch mögliche Überschwemmungen bei Starkregenereignisse genügen.

§ 11 Realisierung, Quartierplanvertrag

- | | |
|--|--|
| <i>Inhalte
Quartierplanvertrag</i> | 1 Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer resp. die Berechtigten räumen sich gegenseitig alle für die Realisierung und die quartierplangemässe Funktionsfähigkeit der Überbauung erforderlichen Landabtretungen und Servitute ein. |
| <i>Parzellierung</i> | 2 Eine allfällige spätere Parzellierung des Quartierplanareals ist zulässig, sofern die Verwirklichung und Zielsetzung der Quartierplanung nicht verändert bzw. in Frage gestellt wird. |
| <i>Etappierung</i> | 3 Wird die Überbauung etappenweise realisiert, so sind die Nebenanlagen wie Parkierung, Freiflächen, Zufahrten, Wege etc. anteilmässig so zu erstellen, dass der Bedarf in der jeweiligen Etappe gedeckt ist und eine spätere Realisierung der gesamten Überbauung nicht erschwert oder verhindert wird. Auch bei einer etappenweisen Realisierung ist auf eine einheitliche architektonische Erscheinung zu achten. |

§ 12 Ausnahmen

- | | |
|----------------------------------|--|
| <i>Abweichungen</i> | 1 In Abwägung öffentlicher und privater Interessen sowie der Würdigung der besonderen Umstände des Einzelfalls kann die Stadt Liestal der Baubewilligungsbehörde schriftlich begründet Ausnahmen von diesen Quartierplanvorschriften beantragen. |
| <i>Bedingungen</i> | 2 Voraussetzung dafür ist, dass kein Widerspruch zum Zweck und den Zielsetzungen der Planung gemäss § 1 vorliegt. Charakter und Konzept der Überbauung bzw. der Freiflächengestaltung dürfen durch die Abweichungen nicht beeinträchtigt werden. |
| <i>Grössere
Abweichungen</i> | 3 Grössere Abweichungen vom städtebaulichen Konzept, vom architektonischen Erscheinungsbild, von der Umgebungsgestaltung oder der Erschliessung dürfen nur aufgrund einer Quartierplanänderung erfolgen. |

§ 13 Schlussbestimmungen

- Genehmigung* 1 Die Genehmigung der Quartierplanvorschriften durch den Regierungsrat setzt voraus, dass der Quartierplanvertrag von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern resp. den Berechtigten unterzeichnet ist und öffentlich beurkundet wurde.
- Umsetzung* 2 Die Stadt Liestal überwacht die Anwendung dieser Quartierplanvorschriften. Das Baubewilligungsverfahren gemäss § 124 ff. RBG bzw. § 86 ff. RBV bleibt vorbehalten.
- Rechtskraft* 3 Alle im Widerspruch zu den Quartierplanvorschriften stehenden früheren Vorschriften gelten für das Areal innerhalb des Quartierplanperimeters als aufgehoben. Die Quartierplanvorschriften treten mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Rechtskraft.

Beschlussfassung

Beschluss des Stadtrates:

Namens des Stadtrates

Beschluss des Einwohnerrates:

Der Stadtpräsident

Referendumsfrist: bis

Urnenabstimmung:

Publikation der Planaufgabe

im Amtsblatt Nr. vom

Der Stadtverwalter

Planaufgabe:

Von Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft
genehmigt

Mit Beschluss Nr. vom

Die Landschreiberin

Publikation des Regierungsratsbeschlusses im Amtsblatt Nr.
vom



Quartierplanung Lüdin

Bebauung / Nutzung / Erschliessung / Aussenraum / Schnitte

1:500



Beauftragter:	Beauftragter Nr.:
Beschluss des Stadtrates: Beschluss des Einwohnerrates: Referendumsfrist: Urnenabstimmung: Publikation der Planaufgabe im Amtsblatt Nr. vom Planaufgabe:	Namens des Stadtrates Der Stadtpräsident: Der Stadtverwalter:
Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft genehmigt mit Beschluss Nr. vom Publikation des Regierungsratsbeschlusses im Amtsblatt Nr. vom	Die Landschaftsreiferin:

jermann GeoInformation Vermessung Raumplanung	Jermann Ingenieure + Geometer AG Altenmattweg 1 4144 Arlesheim Telefon 061 706 93 93 Telefax 061 706 93 94 www.jermann-ag.ch	Datum: 24.08.2022 bearbeitet: suj Format: 89.1 x 84.0 cm geprüft: Auftragsnr: 41.00059 Projekt: Quartierplan_Luedin_Liestal.mxd
---	---	--

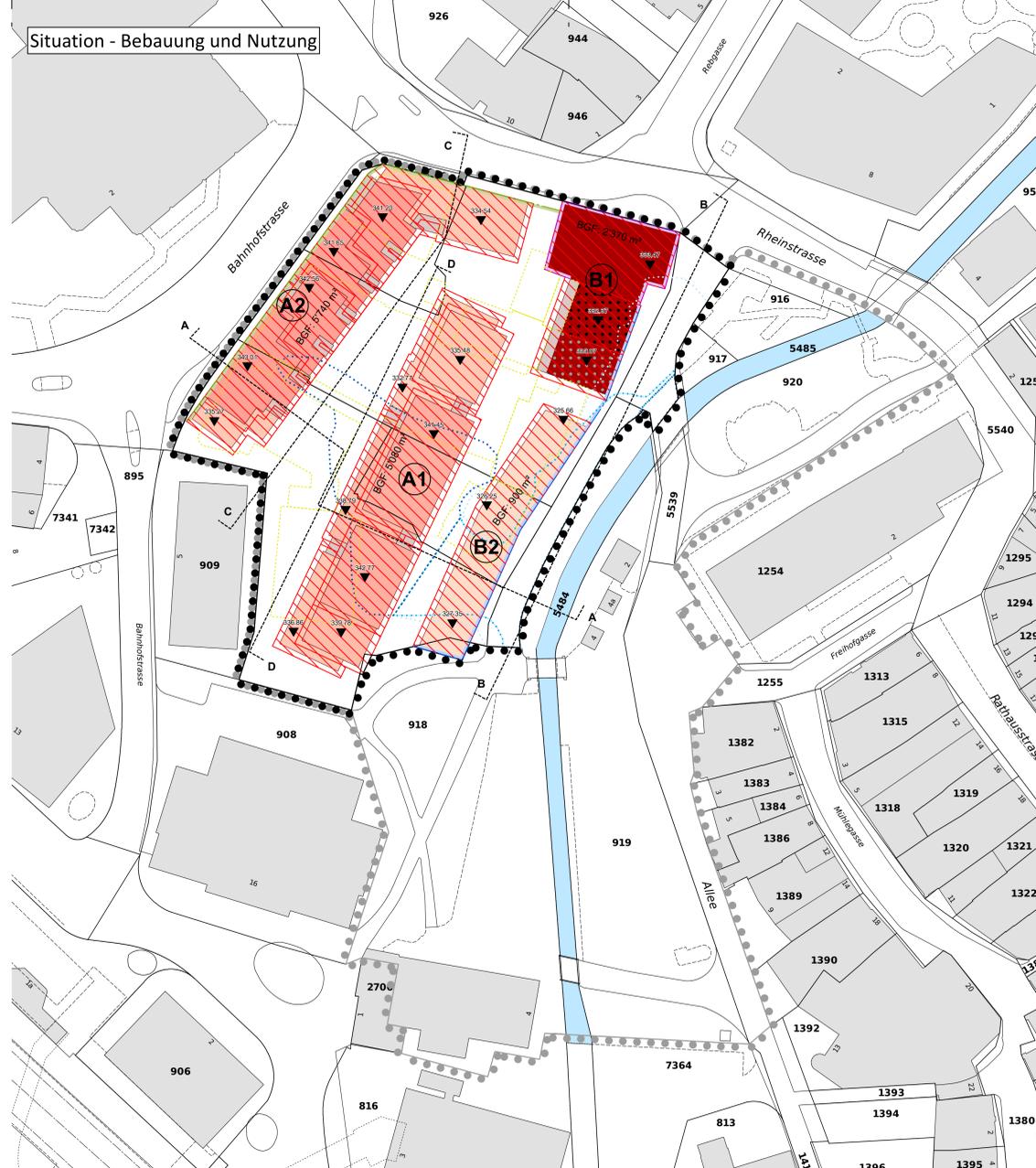
Rechtsverbindlicher Inhalt

- Quartierplanperimeter
- Baubereich
- BGF: 900 m²
341.25
- Maximale Bruttogeschossfläche pro Baubereich
- Maximale Gebäudehöhe in m.ü.M.
- Schützenstrasse (Verbindungsstrasse)
- Schützenstrasse ("Wohnstrasse")
- Erschliessungsfläche (Zubringer, Fuss- und Veloverkehr)
- Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr)
- Öffentlich zugänglicher Sitzplatz
- Öffentlich zugängliche Verbindungsachse Fuss- und Veloverkehr
- Öffentlich zugängliche Verbindungsachse Fussverkehr
- Ein-/Ausfahrt Einstellhalle
- Einfahrt Einstellhalle Variante
- Personenzugang Einstellhalle
- Halböffentlicher Aussenraum
- Privater Aussenraum
- Schützenswertes Gebäude
- Erhaltenswertes Gebäude
- Gebäude mit Situationswert
- Kommunale Strassenbaulinien
- Kommunale Gestaltungsbaulinie
- Gefahrenzone Überschwemmung - erhebliche Gefährdung
- Gefahrenzone Überschwemmung - mittlere Gefährdung
- Gefahrenzone Überschwemmung - geringe Gefährdung

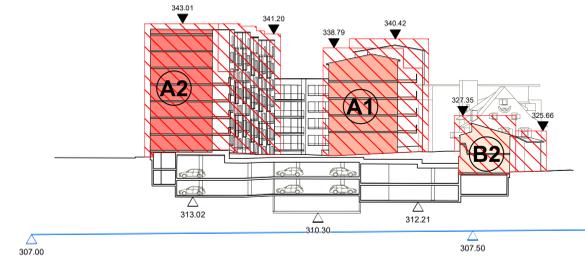
Orientierender Inhalt

- Betrachtungsbereich
- Schnittlinie
- Gebäudekörper mit Höhendifferenzierung (Planausschnitt "Bebauung und Nutzung" / "Schnitte")
- Gebäudekörper (Planausschnitt "Erschliessung und Aussenraum")
- Bestehende Gebäude ausserhalb Quartierplanperimeter
- Zurückzubauendes Gebäude innerhalb Quartierplanperimeter
- Personenzugang Wohnen
- Personenzugang Gewerbe
- Kantonale Strassenbaulinien (vom Kanton festzulegen)
- Orisbach
- Baum
- Baum ausserhalb Quartierplanperimeter
- Verbindungsachse Fuss- und Veloverkehr ausserhalb Quartierplanperimeter
- Verbindungsachse Fussverkehr Trottoir und Arkaden
- Hecke
- Öffentlicher Grünraum
- Übrige Verkehrsfläche innerhalb Betrachtungsbereich
- Kote unterirdischer Bauteile und Anlagen in m.ü.M.
- Kote mittlerer Grundwasserspiegel in m.ü.M.
- Mittlerer Grundwasserspiegel
- Perimeter QP Am Orisbach

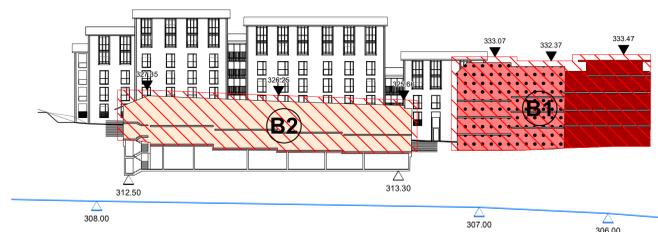
Situation - Bebauung und Nutzung



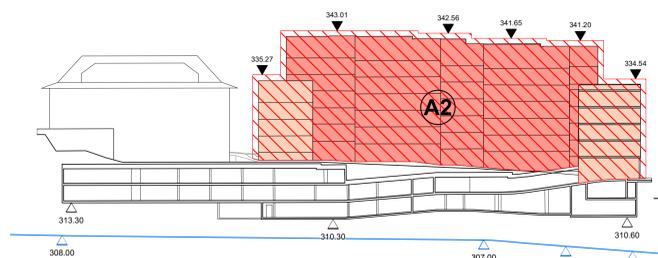
Situation - Erschliessung und Aussenraum



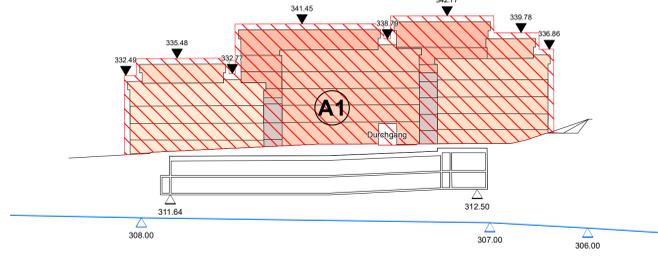
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C



Schnitt D-D

Stadt Liestal
Kanton Basel-Landschaft



Planungsbericht

Quartierplanung Lüdin

Planungsstand
Beschlussfassung

Auftrag
41.00059

Datum
24. August 2022

Impressum

Auftraggeber First Site Invest AG
Centralbahnplatz 12
4051 Basel

Auftragnehmer

jermann

Geoinformation
Vermessung
Raumplanung

Jermann Ingenieure + Geometer AG

Altenmattweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 709 93 93
www.jermann-ag.ch

Projektleitung Andreas Ballmer
Joël Suhr

Inhalt

1	Ausgangslage	7
1.1	Anlass	8
1.2	Räumliche Lage und Abgrenzung.....	8
1.3	Umgebung.....	9
1.3.1	Infrastrukturen.....	9
1.3.2	Topografie.....	9
1.3.3	Bebauung, Siedlungsstruktur.....	10
1.3.4	Einordnung in das Entwicklungsgebiet «Bahnhof»	11
1.3.5	Abstimmung mit anderen laufenden Planungen.....	12
2	Organisation und Ablauf der Planung.....	15
2.1	Projektpartner	15
2.2	Planungsschritte	15
3	Ziele der Planung.....	16
4	Rahmenbedingungen	16
4.1	Gesetzliche Grundlagen auf eidgenössischer Ebene	16
4.2	Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene	16
4.3	Kantonaler Richtplan (KRIP).....	16
4.3.1	Siedlungsgebiet.....	17
4.3.2	Bauzonen	17
4.3.3	Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen	18
4.4	Bevölkerungsentwicklung.....	18
4.5	Zonenvorschriften.....	19
4.6	Bau- und Strassenlinien	20
4.7	Strassennetzplan.....	21
4.8	Lärm	21
4.9	Störfallvorsorge und Altlasten	22
4.10	Kulturgüter.....	23
4.10.1	ISOS.....	23
4.10.2	Bauinventar Basel-Landschaft (BIB).....	24
4.11	Natur und Landschaft	24

4.11.1	Biodiversität, ökologischer Ausgleich	24
4.11.2	Kommunales Landschaftsentwicklungskonzept (LEK)	25
4.11.3	Gewässer und Gewässerraum	25
4.12	Naturgefahren	26
4.13	Schutzräume	27
5	Beschreibung des Projekts	28
5.1	Bauliches Vorhaben	28
5.2	Städtebauliche Eingliederung der Bauten	29
5.3	Aussenraum und Freiräume	31
5.4	Areal-Erschliessung	32
5.4.1	Motorisierter Individualverkehr	32
5.4.2	Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr	33
5.4.3	Erschliessung und Querung durch den Velo- und Fussverkehr	34
6	Inhalte der Planung	35
6.1	Planunterlagen	35
6.2	Bestandteile der Planung	35
6.2.1	Perimeter der Quartierplanung	35
6.2.2	Einpassung in die bauliche und landschaftliche Umgebung	37
6.2.3	Nutzungsart	38
6.2.4	Bebauung und Nutzungsmass	38
6.2.5	Kulturgüter	40
6.2.6	Abstandsvorschriften	40
6.2.7	Aussenraum	42
6.2.8	Erschliessung und Parkierung	44
6.2.9	Zusätzliches Verkehrsaufkommen	46
6.2.10	Ver- und Entsorgung	47
6.2.11	Energie	47
6.2.12	Lärm	47
6.2.13	Störfallvorsorge	48
6.2.14	Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse	48
6.2.15	Gewässerschutzbereich und Gewässerraum	48
6.2.16	Behindertengerechte Bauweise	48

7	Interessenermittlung	49
7.1	Umsetzung der übergeordneten Rahmenbedingungen / Eignung für eine Quartierplanung ..	49
7.1.1	Planungsgrundsätze gemäss Art. 3 RPG	49
7.1.2	Einhaltung Art. 6 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz.....	50
7.2	Mehrwert für die Stadt / Interessen der Stadt.....	51
7.3	Kosten für die Stadt / Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen	51
7.4	Interessen der Bauherrschaft	51
7.5	Interessenabwägung.....	52
8	Planungsverfahren	53
8.1	Kommunale Vorprüfung	53
8.2	Kantonale Vorprüfung	53
8.3	Öffentliche Mitwirkung.....	53
8.4	Beschlussfassung	54
8.4.1	Stadtratsbeschluss	54
8.4.2	Einwohnerratsbeschluss	54
8.5	Auflage- und Einspracheverfahren	54
9	Beschlussfassung Planungsbericht	55

Beilagen

- Mitwirkungsbericht
- Stellungnahme zur kantonalen Vorprüfung
- TEAMverkehr.zug, *Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, Liestal*, 1. April 2022
- TEAMverkehr.zug, *Variantenvergleich Erschliessung*, 19. August 2022
- Stadt Liestal; Jermann AG, *Interessenabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle*, 11. August 2022
- Rapp Infra AG, *Lärmschutznachweis*, 23. August 2022
- Credit Suisse Asset Management, *greenproperty: Das nachhaltige Gütesiegel für Immobilien mit Zukunft*

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
1.0	suja	15.07.2021	kommunale Vorprüfung
1.1	baa	05.08.2021	Bereinigung
2.0	suja	30.09.2021	Abgabe an den Stadtrat
2.1	baa	13.10.2021	Änderungen aufgrund Rückmeldungen Stadt
2.2	suja	15.11.2021	Kantonale Vorprüfung / öffentliche Mitwirkung
2.3	baa	08.12.2021	Öffentliche Mitwirkung
3.0	suja	24.08.2022	Beschlussfassung

Planungsbericht

1 Ausgangslage

Das Areal, bestehend aus den Parzellen Nr. 911, 912, 913, 914 und ergänzt mit den Parzellen Nr. 915 und 918 (teilweise), soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Zu diesem Zweck wurde bereits im Jahr 2014 eine Bebauungs- und Nutzungsstudie durchgeführt. Im Nachgang hat sich die Eigentümerschaft dazu entschieden, ein Workshop-Verfahren durchzuführen, um ein stabiles und gleichzeitig flexibles, städtebauliches und freiräumliches Konzept für das Lüdin-Areal zu entwickeln. Dieses Workshop-Verfahren wurde zwischen Juni 2017 und Februar 2019 durchgeführt. Das Verfahren wurde mit einem städtebaulichen Richtprojekt abgeschlossen, welches vom Stadtrat Liestal genehmigt wurde. Das städtebauliche Richtprojekt, welches als Ergebnis aus dem Workshop-Verfahren hervorging, sieht eine dreizeilige Bebauung vor, wobei die westliche und die mittlere Zeile im Norden miteinander verbunden sind.

Nach erfolgtem Workshop-Verfahren wurde ein eingeladenen Architekturwettbewerb durchgeführt. Das Siegerprojekt «Altstadtblick» baut auf dem städtebaulichen Richtprojekt auf. Zusammen mit dem Lüdin-Haus, welches erhalten bleibt, sieht das Siegerprojekt vier Bauten vor, welche ein Ensemble bilden. Dieses bewahrt dem Ort den bekannten Auftakt, lässt die Stimmung des Industriearials weiterleben und macht die geschichtliche Entwicklung des Vorstadtquartiers lesbar. Die Integration der bestehenden Bauten an der Schützenstrasse in die städtebauliche Konzeption der Überbauung ist ein Kernthema des Entwurfs. Dafür wird ein niedriges Atelierhaus hinzugefügt. Dieses eignet sich Elemente der Architektursprache der Bestandesbauten am Orisbach an, ergänzt diese und festigt sie. Die geringe Höhe des Atelierhauses verbessert die Belichtungssituation der Gasse und der angrenzenden Gebäude. Die Überbauung als ein lebendiges Vorstadtquartier mit unterschiedlichen Architektursprachen zu verstehen, ist ein weiteres Thema des Entwurfs. So fasst eine städtisch anmutende Randbebauung den Stadtraum zur Strasse und schützt den rückwärtigen Raum vor Lärmemissionen. Die Wohnungen sind über Laubengänge erschlossen – eine Besonderheit, die aus den Bedingungen des Lärmschutzes entsteht. Im Zentrum des Areals erhebt sich ein horizontal und vertikal rhythmisierter Längsbau, dessen ruhiger Ausdruck an die industrielle Vergangenheit des Areals erinnert. Die Gliederung und die Staffelung der Baukörper erlauben zudem eine präzise und sanfte Einbettung der Häuser in das Terrain. Die Freiräume, die als räumliches „Bindemittel“ den Zusammenhalt der Überbauung festigen, erhalten damit eine ruhige und natürlich wirkende Topografie. Eine ebenso grosse Vielfalt wie bei der Volumetrie zeigt sich auch bei den Wohnungen. Das Haus in der Mitte beinhaltet klassische Geschosswohnungen, während das Atelierhaus am Orisbach Atelierwohnungen beherbergt, die direkt von der Gasse und der Schützenstrasse erschlossen sind und den öffentlichen Raum adressieren und beleben. Acht Treppenhäuser erschliessen zudem äusserst effizient und somit ökonomisch die 135 Wohnungen. Über die Lage der Treppenhäuser ergibt sich auch die logische Adressierung: Alle Hauseingänge liegen an den öffentlichen Strassen- und Gassenräumen. Der öffentliche Erdgeschossdurchgang im Norden eröffnet zudem ab der Kantonalbank-Kreuzung eine direkte Anbindung an den zukünftig aufgewerteten Grünraum des Orisbachs sowie der Allee und verknüpft ideal die zahlreichen Arbeitsplätze entlang der Rheinstrasse mit der wichtigen zentralen Grünanlage Liestals.

Auf der Basis des Siegerprojektes «Altstadtblick» aus dem Architekturwettbewerb wird das Quartierplanungsverfahren durchgeführt. Die Überarbeitung des Siegerprojektes liegt als solide Basis für die Ausarbeitung der Quartierplanung vor.

1.1 Anlass

Diverse Gewerbebetriebe sind aktuell im Lüdin-Areal ansässig, unter anderem die Spitex, die Firma Lüdin, Schaub-Medien sowie ein Life-Science-Unternehmen. Die Struktur der Bebauung mit Hinterhöfen auf verschiedenen Höhen bewirkt dabei, dass eher Gewerbetreibende ohne Laufkundschaft dort ansässig sind. Die Lüdin AG hat ihr Areal Ende 2019 an die Siat Immobilien AG, handelnd für den Credit Suisse Real Estate Fund Siat verkauft. Auf dem Areal soll nun eine Wohn- und Geschäftsnutzung ermöglicht werden.

1.2 Räumliche Lage und Abgrenzung

Das Quartierplan-Areal befindet sich nordwestlich der Altstadt von Liestal (Stedtli) in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof am Orisbach und umfasst auf den Parzellen Nr. 911, 912, 913, 914, 915 und 918 (teilweise) eine Fläche von 6'257 m². Gegen Osten wird der Quartierplan-Perimeter mit einem erweiterten Betrachtungsperimeter gegen den Orisbach erweitert.

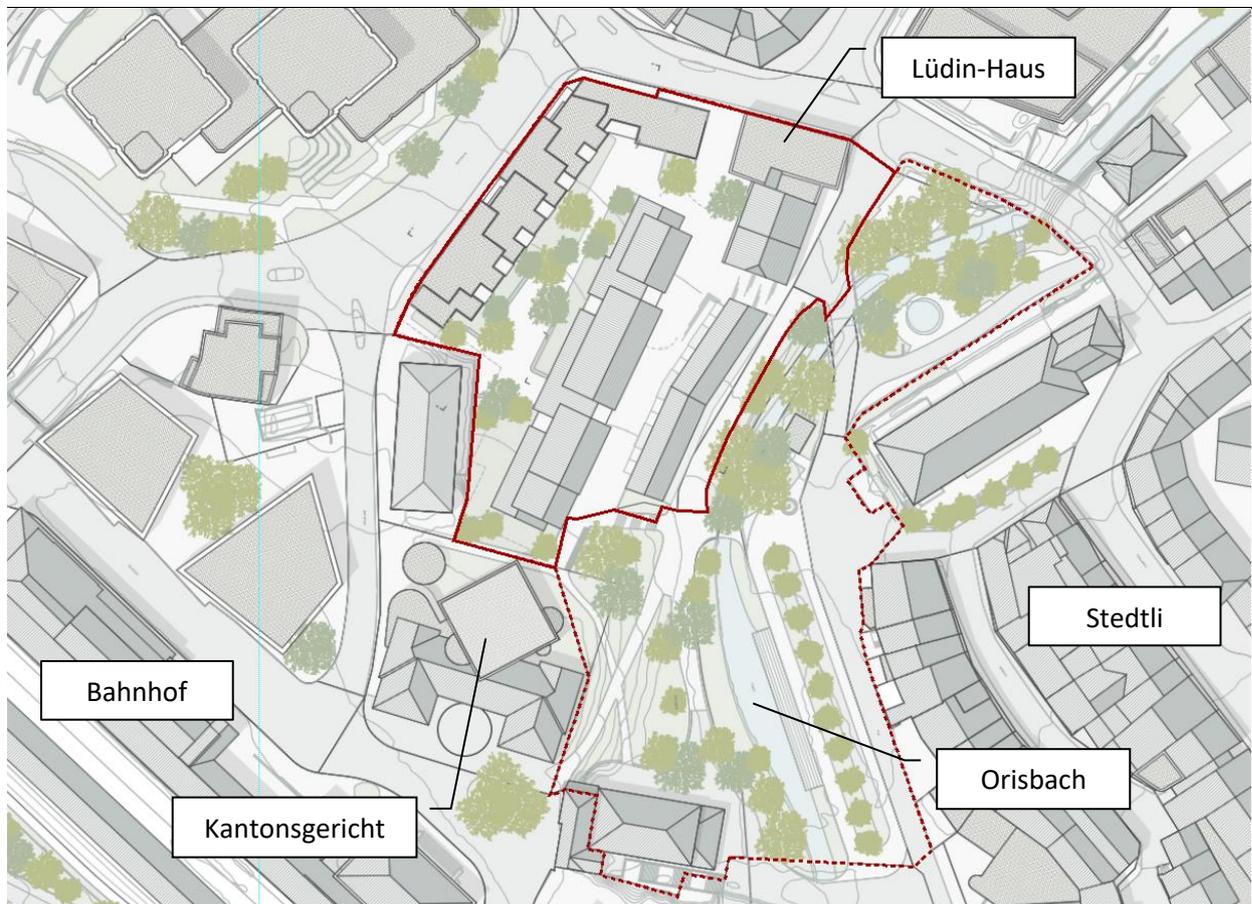


Abb. 1: QP Lüdin (rot) und Betrachtungsperimeter (rot gestrichelt) (Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG 2021)

1.3 Umgebung

1.3.1 Infrastrukturen

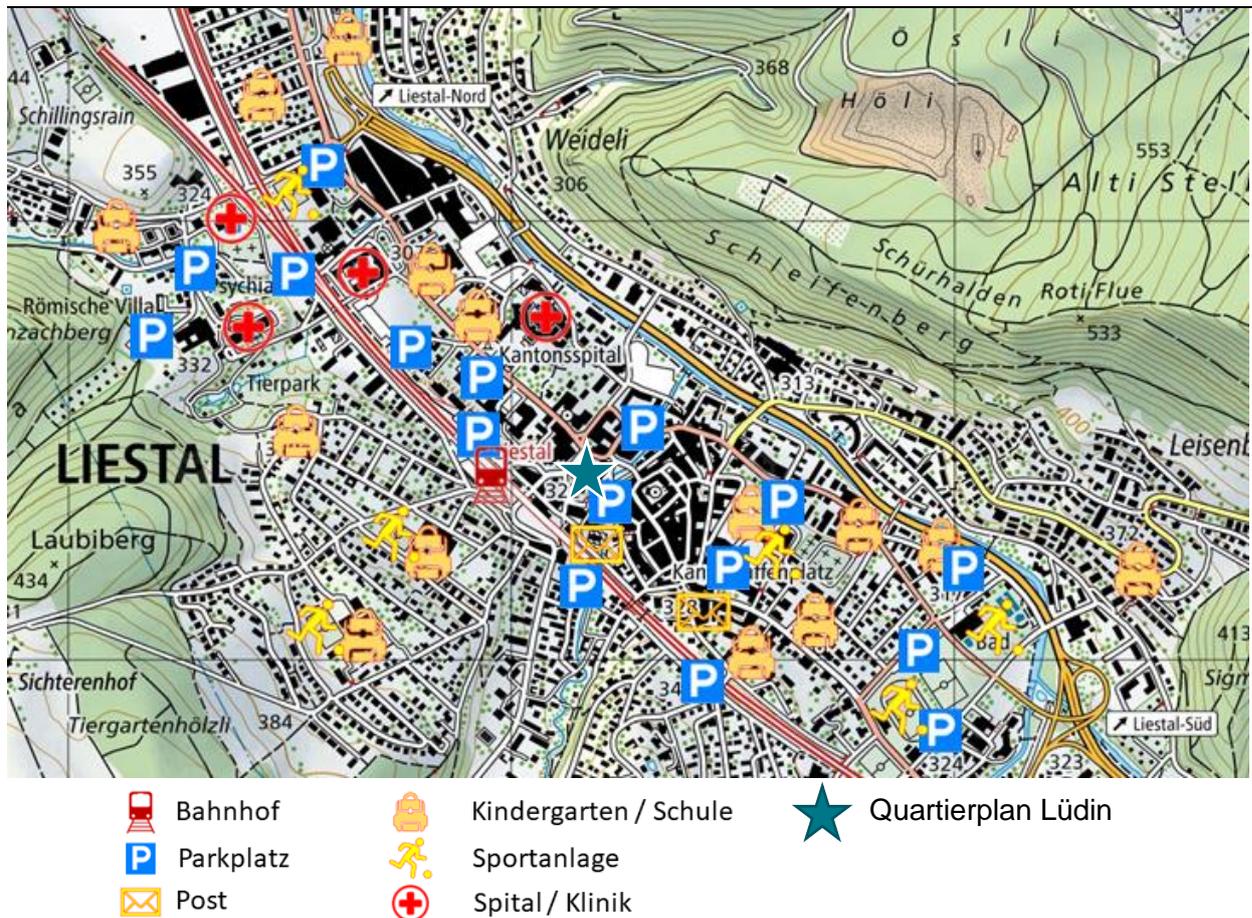


Abb. 2: Ortsplan mit wichtigen Infrastrukturen Liestals (Jermann AG, auf Basis des Strassennetzplanes und map.geo.admin.ch, 2021)

Als Kantonshauptstadt bietet Liestal sowohl eine Vielzahl von Kindergärten und obligatorischen Schulen als auch weiterführende Schulen wie das Gymnasium, das kvBL oder einen Standort des Berufsbildungszentrums BL. Neben der Möglichkeit eines Vita Parcours auf der Sichern bietet die Gemeinde einige öffentliche Sportplätze und beispielsweise ein Freibad im Gitterli. Auch Einkaufsmöglichkeiten sind aufgrund der Zentrumsfunktion Liestals rund um den Stadtkern einige vorhanden, welche alle fussläufig vom Lüdin-Areal aus erreichbar sind. Ausserdem ist Liestal Sitz vieler kantonaler Organisationen, Verwaltungen und weist mit dem Standort Liestal des Kantonsspitals Baselland eine für seine Grösse überdurchschnittliche medizinische Versorgung auf.

1.3.2 Topografie

Das Lüdin-Areal ist bereits heute durch die Topografie geprägt. Es bildet den Übergang zwischen dem Tal bzw. Stadtgraben des Orisbachs und dem erhöht liegenden Bahnhof. In der Mitte des Areals ist eine Senke erkennbar, die der früheren Lage des Teiches entspricht. Geprägt ist das Lüdin-Areal im heutigen Zustand durch die scharfe Geländekante im Westen und Süden.



Abb. 3: Topografie (Jermann AG 2021; Datengrundlage: GeoView 2022)

1.3.3 Bebauung, Siedlungsstruktur



Abb. 4: Schwarzplan mit dem Bebauungsmuster Liestals (Geoportal 2021)

Auf dem Schwarzplan ist die Struktur des Stadtkerns «Stedtli» klar erkennbar und durch eine zusammenhängende Bebauung geprägt. Das «Stedtli» ist auf allen Seiten von dichteren Bauungen umgeben. Südwestlich wird diese dichtere Struktur durch die Bahnlinie begrenzt. Die östliche Begrenzung stellt das Kasernenareal dar, währenddem im Nordosten die Ergolz und die darauf verlaufende A22 diese Struktur begrenzen. Im Westen schliesst direkt an das «Stedtli» die «Allee» an, eine unbebaute Grün- und Parkierungsfläche. Nordwestlich der «Allee» bestehen verschiedene grössere und dichtere Einzelbauten und Blockrandstrukturen, an welche der mehrheitlich öffentlich genutzte Nordwesten des Stadtzentrums

Liestal mit den kantonalen Verwaltungen und dem Spital anschliesst. Der Quartierplanperimeter grenzt direkt an die «Allee» an und verbindet diese mit der Blockrand- und Einzelbaustruktur der nordwestlichen Vorstadt.

1.3.4 Einordnung in das Entwicklungsgebiet «Bahnhof»

Das Bahnhofsgebiet befindet sich seit einigen Jahren in einer starken Transformation. Mit den Quartierplanungen «Bahnhofsareal I» und Bahnhofsareal II» von 2006 bzw. 2007 wurde der Bahnhofplatz seither stark modernisiert und zum urbanen Geschäftsquartier umgestaltet. Mit der Annahme der Quartierplanung «Bahnhofcorso» 2018 wurde zudem der Grundstein zur Modernisierung des Bahnhofgebäudes und der städtischen Erweiterung des Bahnhofareals Richtung Nordwesten mit einem weiteren Bürogebäude und einem Hochhaus gelegt.

Die Quartierplanung Lüdin gliedert sich als Verbindung zwischen Bahnhof und dem Stedtli in diese Entwicklung am Bahnhof ein. Zusammen mit den folgend beschriebenen Projekten Quartierplanung «Am Orisbach» und die Planung zur Erweiterung und dem Umbau des Kantonsgerichts Basel-Landschaft wird die Bahnhofsentwicklung auch gegen Nordosten weitergetrieben. Die bis anhin mässige Verbindung zwischen den beiden zentralen Gebieten wird stark aufgewertet und die Grünachse entlang des Orisbachs gestärkt.

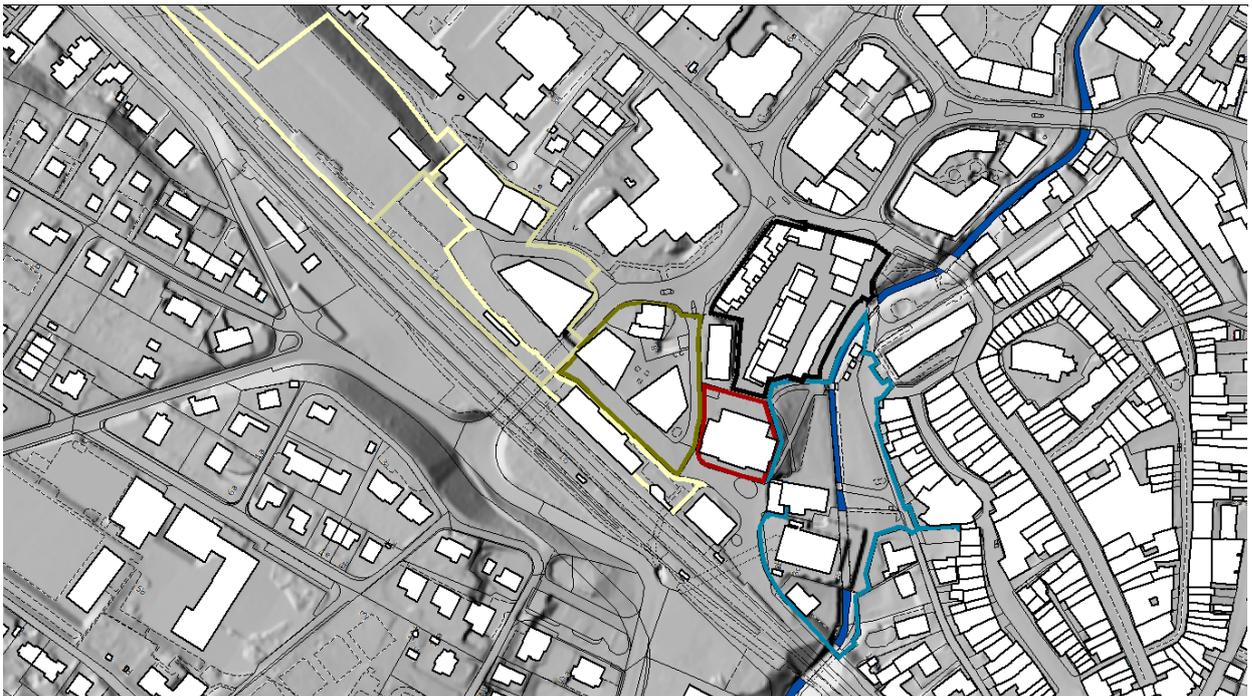


Abb. 5: Entwicklungsgebiet Bahnhof Liestal: QP Bahnhofsareal I (hellgrün), QP Bahnhofsareal II (dunkelgrün), QP Bahnhofcorso (gelb); QP Am Orisbach (blau), Entwicklung Kantonsgericht (rot), QP Lüdin (grau) (Jermann AG 2022)

1.3.5 Abstimmung mit anderen laufenden Planungen



Abb. 6: Lage der Erweiterung und Umbau Kantonsgericht (rot) und QP Am Orisbach (blau) (Jermann AG 2022)

In unmittelbarer Umgebung zur Quartierplanung Lüdin finden sich die laufenden Planungen Quartierplanung «Am Orisbach» und die Planung zur Erweiterung und dem Umbau des Kantonsgericht Basel-Landschaft.

Quartierplanung «Am Orisbach»

Die Post Immobilien AG plant die Neuüberbauung des Areals. Das heutige Postgebäude beim Bahnhof soll abgebrochen und durch ein Gebäude mit höherer Nutzung ersetzt werden. Das Gebäude liegt zwischen dem Bahnhof und dem Stedtli an der Hangkante des Orisbachtals. Eine Neubebauung dieses Areals eröffnet die Chance, den heute stark fragmentierten Bereich des Oristals neu zu gestalten und die Verkehrsanlagen zu Gunsten einer Grünraumgestaltung aufzuwerten. Somit liegt ein Hauptaugenmerk auf der Aussenraumgestaltung, wobei die Allee zu einem Begegnungs- und Aufenthaltsort umgestaltet werden soll.

Synergien / Abhängigkeiten zur Quartierplanung Lüdin:

- Aussenraum und Durchwegung aufeinander abstimmen
- Abstimmung der Quartierplan-Perimeter
- Koordination Synergien Einstellhallen

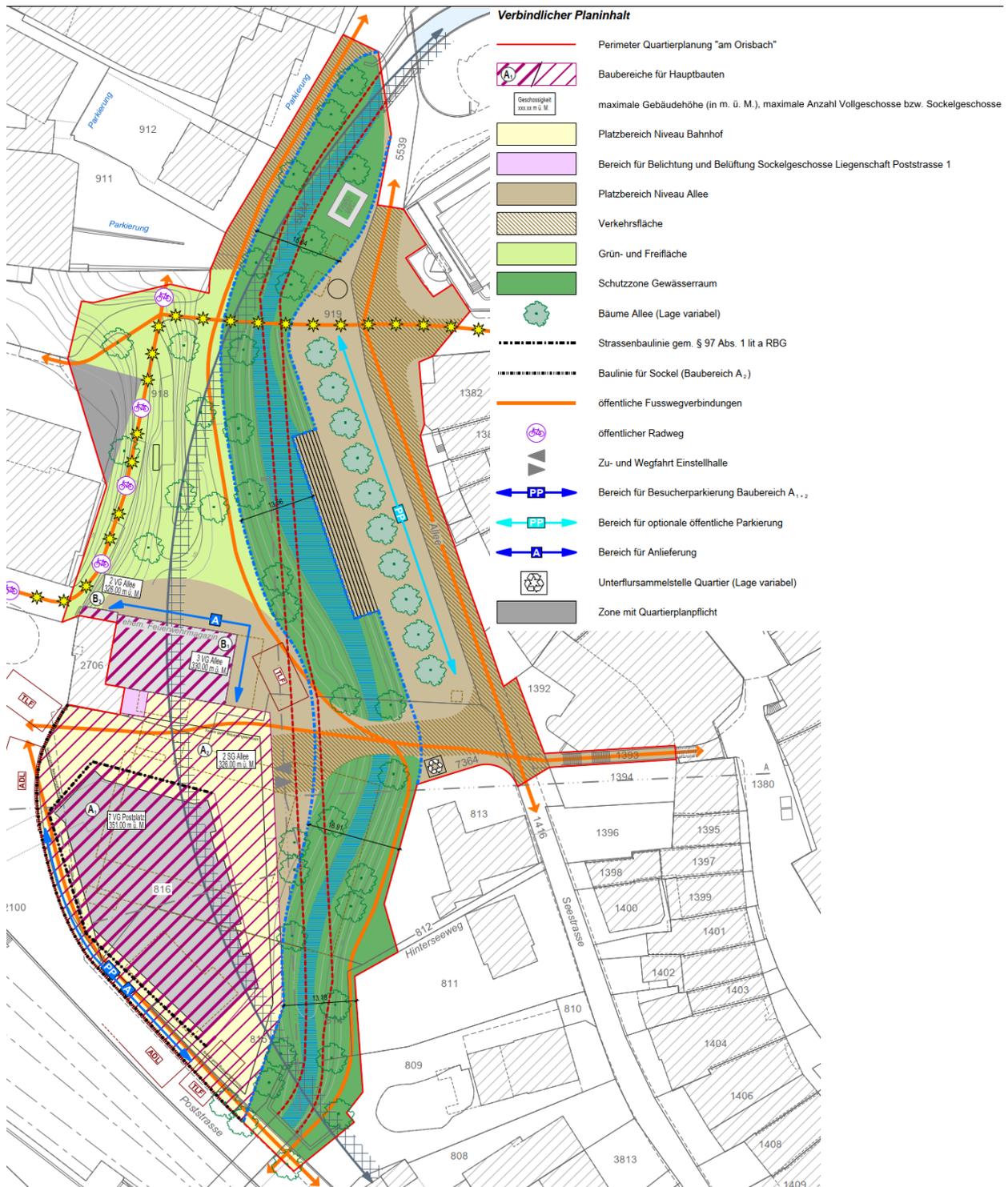


Abb. 7: QP « Am Orisbach» (Stierli + Ruggli AG 2018, Stand öffentliche Mitwirkung)

Erweiterung und Umbau Kantonsgericht Basel-Landschaft

Der 1854 als Schulhaus erbaute und 1919 vom Kanton übernommene und zum Gerichtsgebäude umgebaute Bau steht an prominenter Lage am Bahnhofplatz 16 direkt an der Hangkante zur Allee. Die stark limitierten Platzverhältnisse veranlassten den Kanton, in einem langen Verfahren die bestmögliche Option zur Erweiterung der Räumlichkeiten – an gleicher, prominenter Lage – zu suchen.

In einem offenen, einstufigen Projektwettbewerb für die Erweiterung und den Umbau des Kantonsgerichts Basel-Landschaft konnte sich die Notaton AG mit dem Projekt «SIRO» durchsetzen.

Synergien / Abhängigkeiten zur Quartierplanung Lüdin:

- Aussenraum und Durchwegung aufeinander abstimmen
- Koordination Synergien Einstellhallen

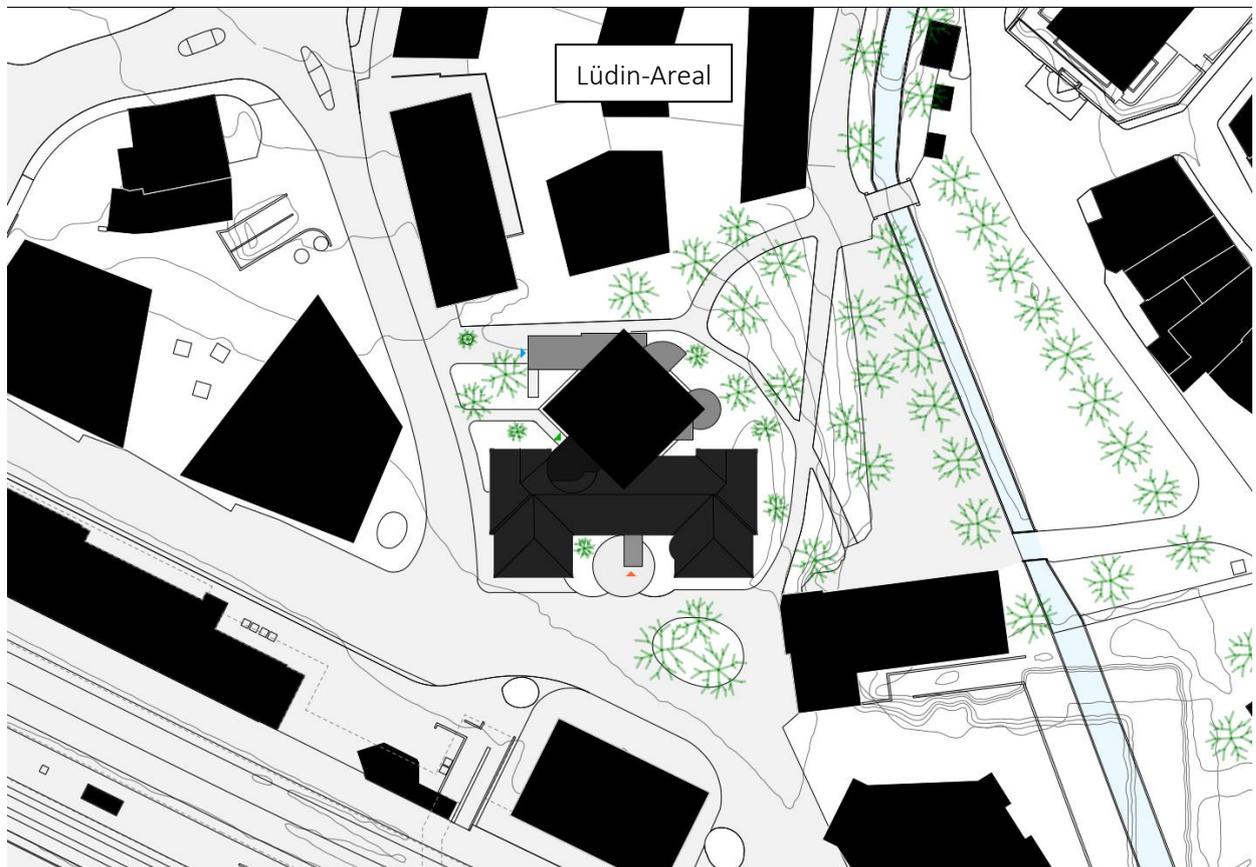


Abb. 8: Situationsplan Erweiterung und Umbau Kantonsgericht Basel-Landschaft (Notaton AG 2021)

Hochwasserschutz und Revitalisierung Orisbach

Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft (Wasserbau/Gewässerunterhalt) erarbeitete das Projekt «Hochwasserschutz und Revitalisierung Orisbach», welches sich von der Allee (Postdurchlass) bis zur Mündung in die Ergolz erstreckt. Durch die Vertiefung des Flussbetts und Verbreiterung des Bachlaufs sowie durch eine angemessene Ufergestaltung soll das Hochwasserrisiko minimiert und das Gewässer aufgewertet werden.

Synergien / Abhängigkeiten zur Quartierplanung Lüdin:

- Gewässerraum
- Hochwassergefährdung
- Ufergestaltung

2 Organisation und Ablauf der Planung

2.1 Projektpartner

Die Quartierplanung Lüdin wurde von der Stadt Liestal in Zusammenarbeit mit folgenden Firmen ausgearbeitet:

CS REF SIAT, vertreten durch Credit Suisse Asset Management (Schweiz) AG	Bauherrschaft
First Site Invest AG	Bauherrenvertretung
Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG	Architektur
NIPKOW LANDSCHAFTSARCHITEKTUR AG	Landschaftsarchitektur
Jermann Ingenieure + Geometer AG	Raumplanung
TEAMverkehr.zug AG	Verkehrsplanung

2.2 Planungsschritte

Die bisherigen Schritte der Planung sind nachfolgend dargestellt:

Juni – Juli 2021	Entwurf Quartierplanvorschriften
Juli – August 2021	kommunale Vorprüfung
September 2021	Freigabe Stadtrat
16. November 2021 – 24. März 2022	kantonale Vorprüfung
10. Dezember 2021 – 28. Januar 2022	öffentliche Mitwirkung
März – August 2022	Bereinigung
6. September 2022	Beschlussfassung Stadtrat

Folgende Planungsschritte stehen noch bevor:

anschliessend	Beratung und Beschlussfassung Einwohnerrat
anschliessend	Auflage- und Einspracheverfahren
anschliessend	regierungsrätliche Genehmigung

3 Ziele der Planung

Mit der Quartierplanung Lüdin werden im Wesentlichen die folgenden Ziele verfolgt:

- Realisierung einer quartierverträglichen, städtebaulich zusammenhängenden und gut gestalteten Überbauung mit hoher Wohn- und Aussenraumqualität
- Gute Eingliederung in die bestehende bauliche Umgebung mit Berücksichtigung der speziellen Lage zwischen Altstadt und Bahnhofareal, der Umwelt sowie der Wohnbedürfnisse der Bewohner und der Nachbarschaft
- Optimale, mit den angrenzenden Planungen koordinierte Erschliessung und Durchwegung
- Förderung der Biodiversität, ökologische Vernetzung verschiedener Lebensräume und naturnahe Gestaltung
- Schaffung qualitätsvoller Aussenraumflächen
- Siedlungsverdichtung und haushälterische Nutzung des Bodens
- Sicherstellung einer nachhaltigen, energieeffizienten und ressourcenschonenden Bauweise

4 Rahmenbedingungen

4.1 Gesetzliche Grundlagen auf eidgenössischer Ebene

Die Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Bundesverfassung Art. 75, Abs. 1). In der vorliegenden Planung sind die Ziele gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) zu berücksichtigen. Mit dem revidierten RPG, welches seit dem 01. Mai 2014 rechtskräftig ist, ist vor allem darauf zu achten, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gerichtet wird und dementsprechend kompakte Siedlungen geschaffen werden. Weitere Grundlagen auf eidgenössischer Ebene sind:

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983, insbesondere Art. 20f. (Lärm)
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986
- Gewässerschutzgesetz (GSchG) vom 24. Januar 1991
- Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28. Oktober 1998

4.2 Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene

- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998

4.3 Kantonaler Richtplan (KRIP)

Das Zentrum Liestals, inklusive dem Lüdin-Areal, ist im ISOS als Kleinstadt aufgeführt (S 3.2). Der Quartierplanperimeter wird durch einige schützenswerte Bauten umgeben (Bahnhofsgebäude, Gerichtsgebäude, Georg-Herwegh-Denkmal), ohne dass innerhalb des Lüdin-Areals ein Eintrag für ein bestimmtes Gebäude besteht (siehe Ziffer 4.10).

Das Bahnhofsgebiet Liestal ist im KRIP als Entwicklungsschwerpunkt (S 2.3) aufgeführt. Das Lüdin-Areal liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Liestal (ca. 100 m Distanz). Aus diesem Grund müssen in deren Nähe attraktive Zentrumsgebiete ausgestaltet werden (Planungsanweisung a). Im Nordwesten (Schilda-real, Industriestrasse) und Südosten Liestals (Altmarkt) sind im Richtplan ausserdem Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung festgelegt (S 4.1). Eine dichte Wohnnutzung im Bereich des Lüdin-Areals kann daher als Wohnraum für die so entstehenden Arbeitsräume in Fahrraddistanz dienen. Das Lüdin-Areal liegt laut dem KRIP zudem in einem Entwicklungsgebiet. Diese weisen eine sehr gute öV-Erschliessungsgüte auf und sind aus diesem Grund gut für die Verdichtung geeignet. Der Richtplan gibt vor, dass die Gemeinden mit den Nutzungsvorschriften in Entwicklungsgebieten eine Minstdichte ermöglichen müssen. Für das Lüdin-Areal mit Liestal als Teil des inneren Korridors ist hierbei ein Wert von 125 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektare zu erzielen.

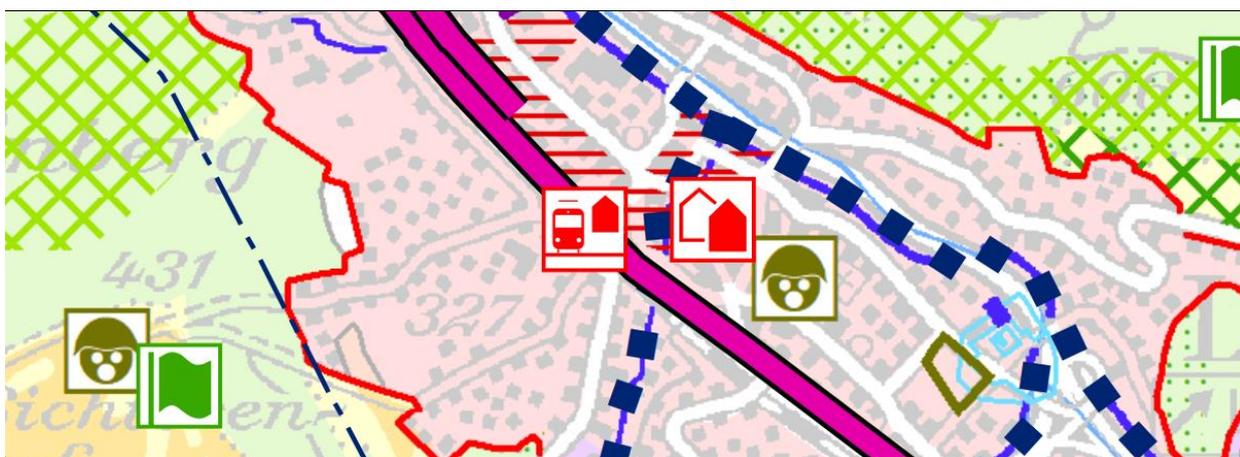


Abb. 9: Ausschnitt aus dem Kantonalen Richtplan (KRIP) mit Eintrag ISOS gem. S 3.2, Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofsgebiet gem. S 2.3, Entwicklungsgebiet (rot schraffiert) gem. S 2.2 und Aufwertung Fließgewässer (blau punktiert) entlang des Orisbachs gem. L 1.1 (ARP, 2021)

Der am östlichen Rand des Quartierplanperimeters entlang fliessende Orisbach ist im KRIP als Aufwertungsgebiet Fließgewässer (L 1.1) eingetragen. Konkret bedeutet dies, dass Fließgewässer in ihrem natürlichen Zustand zu erhalten und soweit möglich wiederherzustellen sind. Die Gemeinde hat dabei im Rahmen der Nutzungsplanung dafür zu sorgen, dass beispielsweise durch die Ausweisung von Uferschutz zonen gemäss RBG dieser Grundsatz umgesetzt werden kann (siehe Ziffer 1.3.5).

4.3.1 Siedlungsgebiet

Das Areal liegt innerhalb des in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzten Siedlungsgebiets.

4.3.2 Bauzonen

Die Stadt Liestal weist eine Auslastung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) von 102.6 % auf. Die Anforderungen gemäss kantonalem Richtplan zur Umzonung in WMZ wären demnach ebenfalls erfüllt. Ausserdem sollen neu geschaffene WMZ dicht überbaut werden. Die festzulegende bauliche Dichte hat einem Ausnützungszifferäquivalent von mindestens 0.8 zu entsprechen, sofern keine überwiegenden Interessen dagegenstehen. Zudem ist mittels den Nutzungsvorschriften eine hohe städtebauliche Qualität (Aussenraum, Volumetrie, Architektur) sicherzustellen.

Die hohe bauliche Dichte mit gleichzeitigen hohen Qualitätsansprüchen an die Architektur und den Aussenraum ist durch den der Quartierplanung vorausgegangen Wettbewerb gewährleistet.

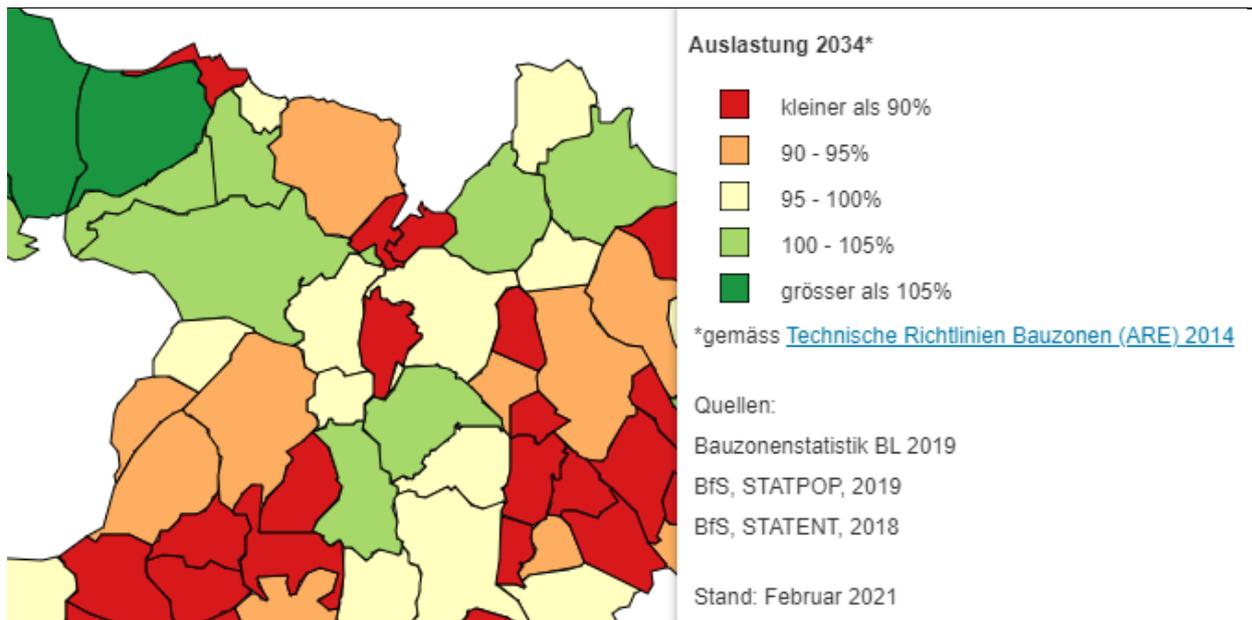


Abb. 10: Auslastung der Zonen für die Beurteilung von Umzonungen (ARP 2021)

4.3.3 Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen

Gemäss kantonalem Richtplan ist die Siedlungsentwicklung nach innen, mit dem Ziel einer Erhöhung der Einwohner- und Beschäftigtendichte, von kantonalem Interesse. Verdichtete Bauweise und Nachverdichtungen sollen insbesondere an mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen, quartier- und umweltverträglich (massgeschneidert) erfolgen und eine hohe städtebauliche, architektonische und sozialverträgliche Qualität aufweisen. Sie sind mit Massnahmen zur Erhaltung, Aufwertung oder Entwicklung der Aussenräume und siedlungsinternen Freiraumqualitäten zu verbinden. Es sind die notwendigen planerischen Voraussetzungen zu schaffen, um Projekte zur Siedlungserneuerung bzw. Siedlungsverdichtung mit dem Ziel einer Erhöhung der Nutzungsdichte (z.B. Transformation von Arealen mit gewerblichen Nutzungen) realisieren zu können. Dazu ist festzustellen, welche Areale sich dafür besonders gut eignen und welche Planungsinstrumente dazu dienlich sind.

Das betreffende Areal befindet sich an einer durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lage und bietet sich für eine hochwertige Siedlungsentwicklung an. Eine Quartierplanung mit vorangegangenen Wettbewerb bildet das optimale Planungsinstrument, um die Anforderungen an eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen zu erfüllen.

4.4 Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Liestal hatte im Jahr 1942 eine Bevölkerungszahl von rund 7'300 Personen. Nach einem stärkeren Wachstum bis zum Ende der 1960er-Jahre ging die Bevölkerung in den 1970er-Jahren leicht zurück, bevor sich die Wachstumsrate auf ca. 0.6% pro Jahr (Mittel seit 1984) stabilisierte. Per Ende 2020 betrug die Bevölkerungszahl in Liestal 14'410 Personen.

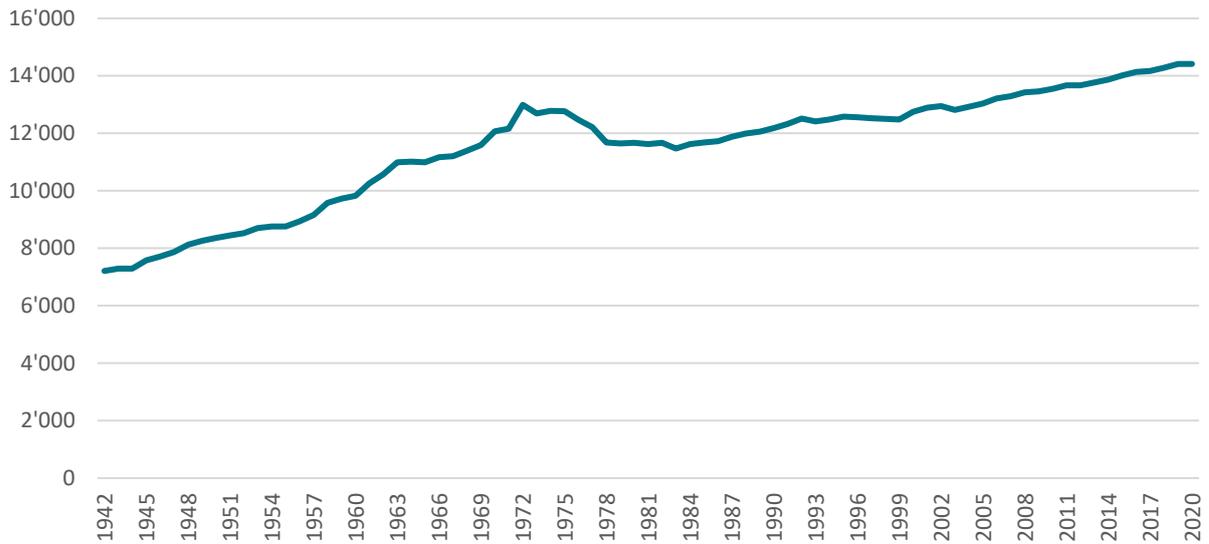


Abb. 11: Entwicklung der Wohnbevölkerung seit 1942 (Quelle: Statistisches Amt BL 2021)

4.5 Zonenvorschriften

Das Lüdin-Areal befindet sich in der Zentrumszone Z1. Diese Zone dient der Erhaltung und der weiteren Entwicklung des Zentrums von Liestal, wobei die erschliessungsmässige Ausrichtung auf die übergeordneten Verkehrsnetze (MIV, Langsamverkehr, öV) konzentriert, angrenzende erhaltenswerte Strukturen beachtet und eine hohe architektonische Qualität gefordert wird.

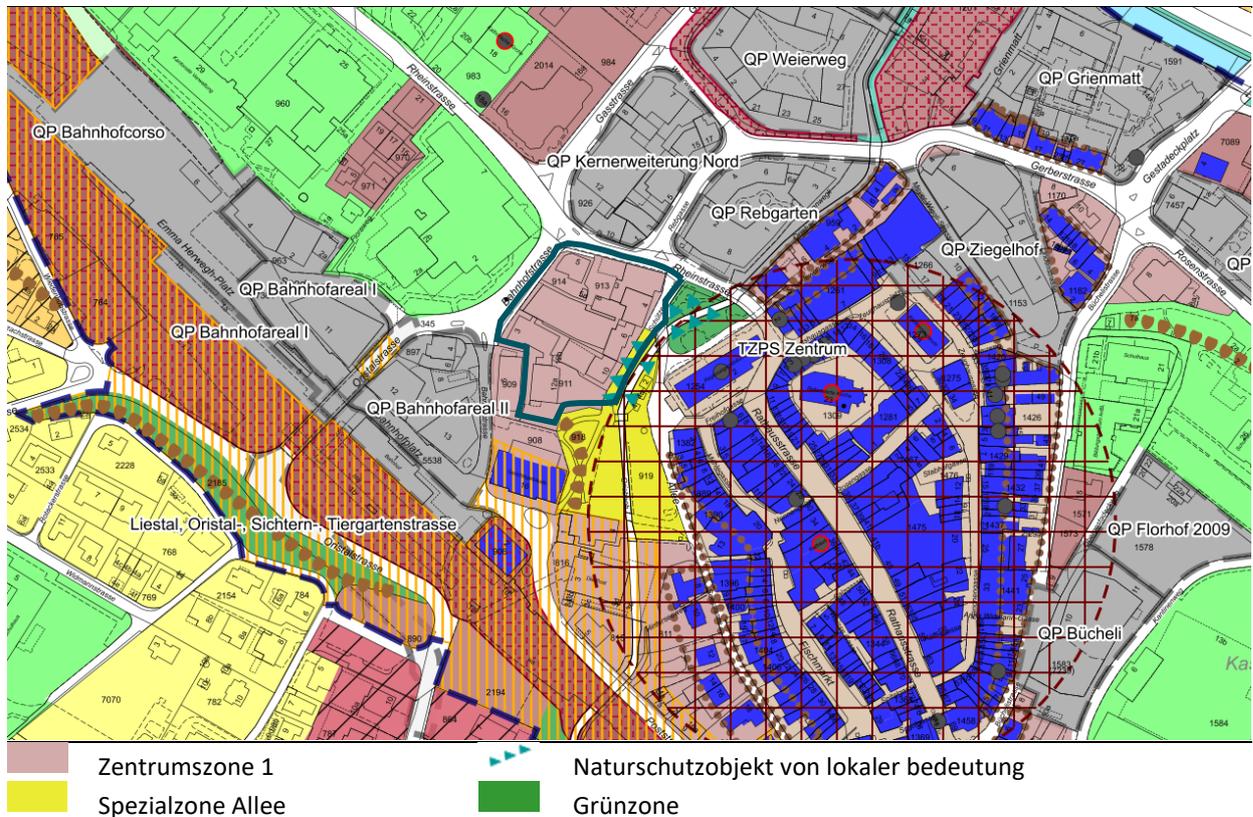


Abb. 12: Zonenplan Siedlung mit Quartierplanperimeter (grün) (Geoportal 2021)

4.7 Strassennetzplan

Die Quartierplanung ist über die Bahnhof- und Rheinstrasse mit zwei Hauptverkehrsstrassen für den motorisierten Verkehr bestens erschlossen. Die Feinerschliessung findet über den nördlichen Teil der Schützenstrasse statt (Erschliessungsstrasse). Das Areal ist zusätzlich hervorragend an das Fuss- und Velowegnetz von Liestal sowie den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

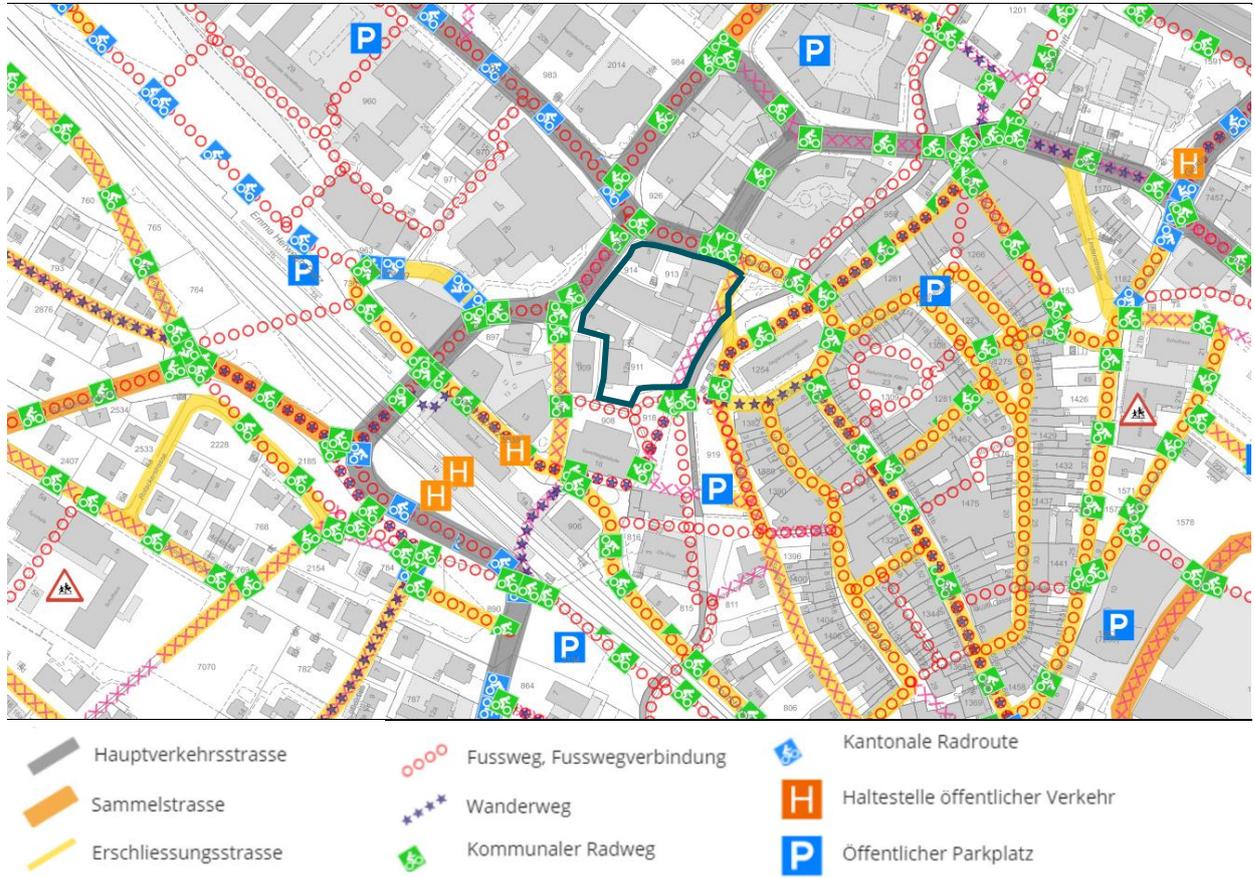


Abb. 14: Strassennetzplan mit Quartierplanperimeter (grün) (Geoportal 2021)

4.8 Lärm



Abb. 15: Lärmempfindlichkeitsstufen (Geoportal 2022)

Der Quartierplanperimeter befindet sich aufgrund seiner Lage in der Zentrumszone, in welcher mässig störende Betriebe zugelassen sind, vollständig in der Lärmempfindlichkeitsstufe III.

4.9 Störfallvorsorge und Altlasten

Gemäss Störfallverordnung (StFV) sind die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von Störfällen zu schützen. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist die Störfallvorsorge zu überprüfen und, falls nötig, Massnahmen zu ergreifen. Das Gebiet des Lüdin-Areals ist nur partiell vom Konsultationsbereich der Eisenbahnanlage betroffen (100 m Abstand zum Gleis, wo Gefahrgüter transportiert werden können).

Der Konsultationsbereich tangiert lediglich einen kleinen Teil des Baubereichs A1. Durch die Erhöhung der Personendichte ist davon auszugehen, dass sich das Personenrisiko leicht erhöhen wird. In der Relation zur bestehenden Personendichte im Gebiet fällt diese Erhöhung jedoch nicht ins Gewicht – zumal das Quartierplanareal durch zwei Gebäudezeilen von den Geleisen abgeschirmt wird. Die zuständige Vollzugstelle BAV verzichtet gemäss telefonischer Auskunft vom 2. Dezember 2021 auf eine Stellungnahme, die gem. Planungshilfe des ARE (Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge) geforderte Koordination zwischen der Raumplanung und Störfallvorsorge ergibt, dass die Planung nicht störfallrelevant ist.

Ansonsten findet sich kein Störfallbetrieb oder eine andere störfallgefährdete Infrastruktur in der Nähe des Areals.



Abb. 16: Konsultationsbereiche Raumplanung - Störfallvorsorge (GeoView 2021)

Im Kataster belasteter Standorte sind Teile des Quartierplanperimeters als belastet und untersuchungsbedürftig eingestuft. Die altlastenrechtliche Voruntersuchung der beiden innerhalb des Quartierplanperimeters liegenden belasteten Standorte (Standort Nrn. 2829520690 und 2829520045) ist bereits am Laufen. Die Ergebnisse der Voruntersuchung werden zeigen, ob die belasteten Standorte «sanierungsbedürftig», «überwachungsbedürftig» oder «weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» sind. Diese Beurteilung gemäss Art. 8 Altlasten-Verordnung muss rechtzeitig vor Einreichen des Baugesuchs

erfolgen. Altlastenrechtliche Auflagen bezüglich dem Bauvorhaben werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erhoben.

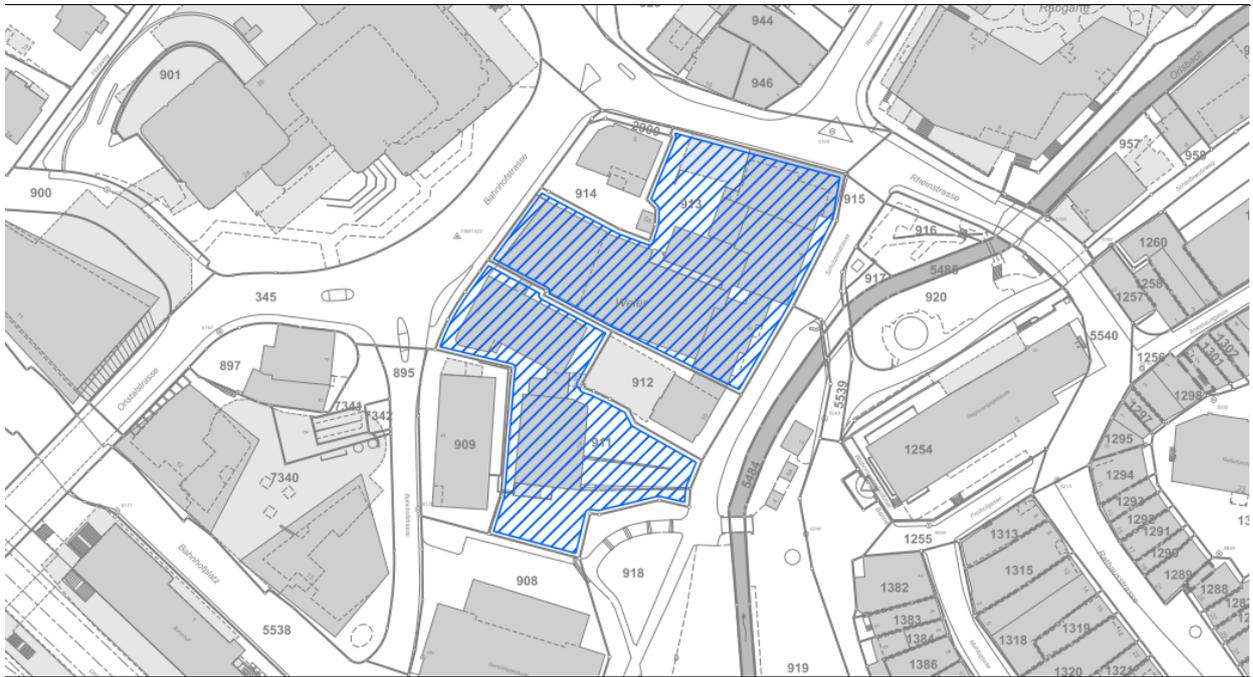


Abb. 17: Kataster belasteter Standorte (Geoportal 2021)

4.10 Kulturgüter

4.10.1 ISOS



Abb. 18: ISOS-Karte Liestal mit Quartierplanperimeter (grün) (Bundesamt für Kultur 2008)

Das Lüdin-Areal ist als Teil des Bahnhofsareals im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) mit dem Erhaltungsziel A deklariert. Explizite Aussagen über die Gebäude im Lüdin-Areal werden durch das ISOS nicht getroffen. Das Amtsgericht (ehem. Orisschulhaus, 4.0.2) und das Kulturzentrum «Palazzo» (ehem. Hauptpost, 4.0.3) sowie die kleine Parkanlage mit

dem Georg-Herwegh-Denkmal, welche direkt südlich des Quartierplanperimeters liegen, werden im ISOS als Einzelobjekt mit Erhaltungsziel A ausgewiesen.

4.10.2 Bauinventar Basel-Landschaft (BIB)

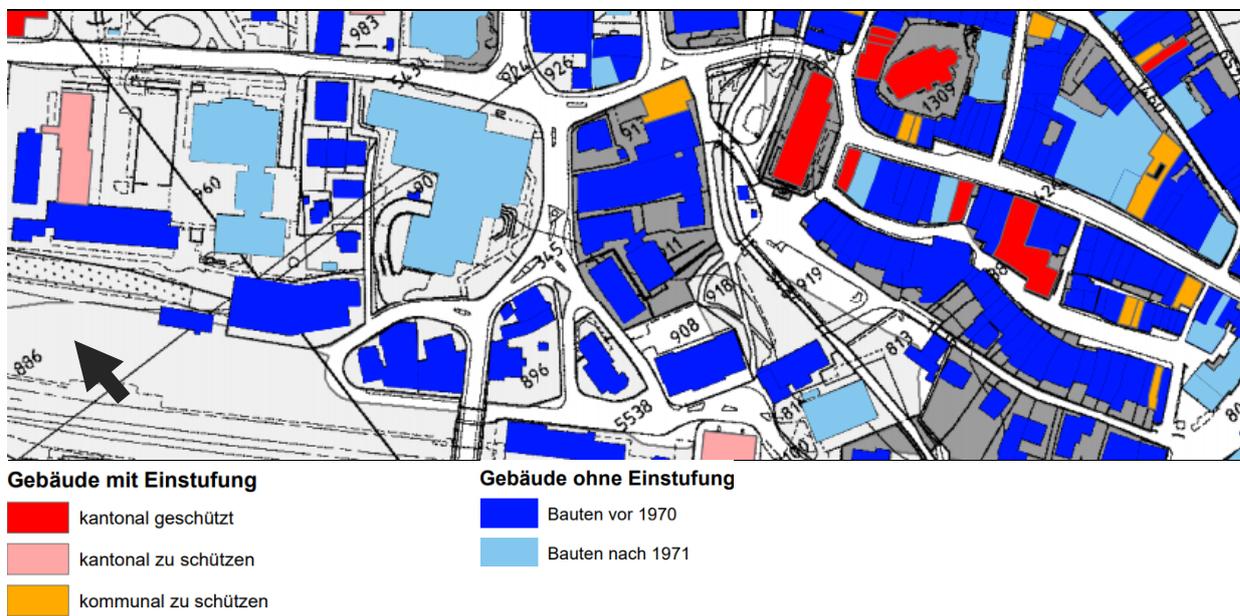


Abb. 19: BIB-Karte Liestal (Kantonale Denkmalpflege BL 2003)

Im Bauinventar Basel-Landschaft ist im Bereich des Quartierplanperimeters lediglich das Lüdin-Haus als kommunal zu schützen eingetragen.

4.11 Natur und Landschaft

4.11.1 Biodiversität, ökologischer Ausgleich

Der Aktionsplan Strategie «Biodiversität Schweiz» wurde vom Bundesrat am 06. September 2017 genehmigt. Darin kommt er unter anderem zum Schluss, dass im Siedlungsraum grosses Potential zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität (z.B. Nischen in Bauten, Grünräume, Bepflanzungen) aber auch der Lebensqualität der Menschen (z.B. Kontrast zur bebauten Umwelt, Regulation lokales Klima, Möglichkeiten zum Sammeln von Naturerfahrungen) besteht. Die Strategie strebt unter anderem danach, durch die Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern. Ausserdem ist gemäss Art. 18b Abs. 2 des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) auch innerhalb der Siedlungen für ökologischen Ausgleich zu sorgen. Auch gemäss § 1 und 3 des kantonalen Natur- und Landschaftsschutzgesetzes (NLG) sind die Gemeinden zur Erhaltung und zur Förderung der einheimischen Biodiversität und zum Schutz des heimatlichen Landschaftsbildes verpflichtet. Gemäss § 9 NLG fördern sie zur Vernetzung isolierter Biotope den ökologischen Ausgleich inner- und ausserhalb des Siedlungsgebietes. Im Rahmen ihrer raum- und nutzungsplanerischen Aufgaben erlassen sie die erforderlichen Schutzbestimmungen (§ 10 NLG).

Um den ökologischen Ausgleich sicherzustellen, sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Naturnahe Umgebungsgestaltung; Standortgerechte, einheimische Arten (Verzicht auf Arten, welche als Neophyten gelten).
- naturnahe Fassaden- / Dachgestaltung: Gebäude oder Teile von Bauten können als Lebensraum für geschützte Tier- und Pflanzenarten bedeutsam sein; Extensive Begrünung von Flachdächern.
- Vogelsichere Glasflächen; Vermeidung von unnötigen Lichtimmissionen.

4.11.2 Kommunales Landschaftsentwicklungskonzept (LEK)

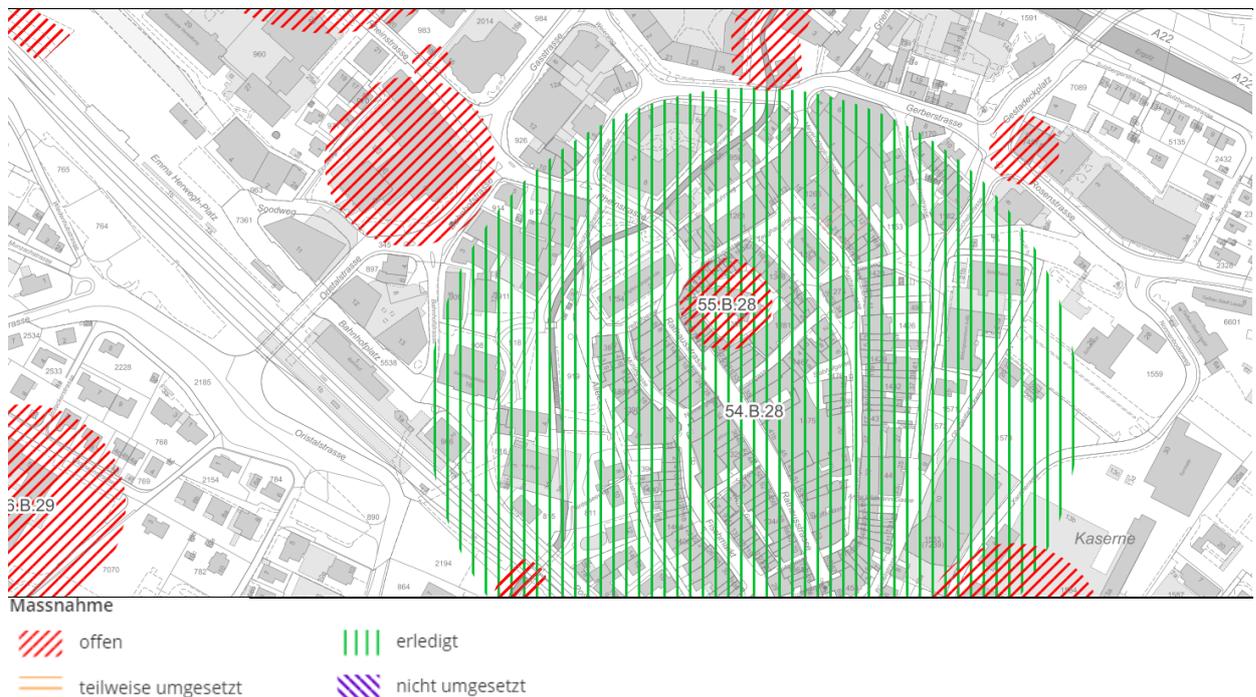


Abb. 20: Landschaftsentwicklungskonzept Liestal (Geoportal 2021)

Die Massnahme 54.B.28 des Landschaftsentwicklungskonzepts Liestal mit dem Ziel zum Erhalten der Mauersegler-, Mehlschwalben- und Fledermausbestände, ist bereits vollzogen. Die Massnahme 56.B.29 (westlich des Lüdin-Areals) mit dem Ziel zur Förderung der Mauersegler-, Mehlschwalben-, Fledermaus-, Turmfalken-, Schleiereulen-, Wildbienen- und Wildhummelbestände ist noch offen. Die Massnahmen betreffen das Lüdin-Areal jedoch nicht. Die Massnahme 57.B.38 mit dem Ziel zur Aufwertung des Orisbachs liegt zwar ebenfalls ausserhalb des Quartierplanperimeters. Die Ziele und Massnahmen werden jedoch im Rahmen der geplanten Revitalisierung des Orisbachs vollzogen.

4.11.3 Gewässer und Gewässerraum

Östlich des Areals fliesst der Orisbach offen von Süden nach Norden.

Grundwasser

Das Lüdin-Areal liegt im Gewässerschutzbereich Au. Es dürfen demnach keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Der Grundwasserfluss darf durch die Bebauung nur um maximal 10 % eingeschränkt werden.

Gewässerraum nach Übergangsbestimmungen

Mit dem Gewässerraum werden die Flächen, welche ein Gewässer zur Erfüllung seiner Funktionen benötigt, räumlich und öffentlich-rechtlich sichergestellt.

Der Bund verpflichtet die Kantone mit der Änderung des Gewässerschutzgesetzes und der Gewässerschutzverordnung (GSchG und GSchV) vom 04. Mai 2011 zur Festlegung eines Gewässerraumes für oberirdische Gewässer. Dieser Forderung kommt der Kanton Basel-Landschaft mit der Anpassung von § 12a des Raumplanungs- und Baugesetz (RBG, in Kraft seit 1. April 2019) nach. Ausserhalb des Siedlungs-

gebiets obliegt die Zuständigkeit zur Gewässerraumfestlegung dem Kanton, innerhalb des Siedlungsgebiets den Gemeinden. Bis die nutzungsplanerische Festlegung der Gewässerräume vorgenommen wird, gelten die Übergangsbestimmungen gemäss Gewässerschutzverordnung. Entlang des Quartierplanperimeters beträgt die Gewässerraumbreite nach Übergangsbestimmungen 24.5 m.



Abb. 21: Gewässerraum nach Übergangsbestimmungen (Geoportal 2021)

4.12 Naturgefahren



Abb. 22: Naturgefahrenkarte (Geoportal 2021)

Durch den direkt an das Lüdin-Areal angrenzenden Orisbach und die Senke des ehemaligen Teiches in der Mitte des Lüdin-Areals besteht bei der aktuellen Topografiegestaltung eine erhebliche Überschwem-

mungsgefahr. Entlang des Bachufers ist die Überschwemmungsgefahr ausserdem mittel, an den Hangkanten gering. Auf weitere Naturgefahren wird nicht hingewiesen.

4.13 Schutzräume

Die Schutzraumpflicht richtet sich nach dem eidgenössischen Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetz (BZG), nach der dazugehörenden Verordnung über den Zivilschutz (ZSV) sowie nach dem kantonalen Merkblatt zur Schutzraumpflicht des Amtes für Militär und Bevölkerungsschutz vom 01. Januar 2012. Aufgrund der aktuellen Unterdeckung der Schutzraumbilanz in Liestal, kann bei Planungen ab 38 Zimmern kein Ersatzbeitrag geleistet werden. Beim vorliegenden Projekt wird demnach die entsprechende Anzahl Schutzplätze erstellt.

5 Beschreibung des Projekts

Die Lüdin AG hat ihr Areal zwischen Bahnhofstrasse, Rheinstrasse und Schützenstrasse in Liestal („Lüdin Areal“) an die SIAT Immobilien AG, Zug, handelnd für den Credit Suisse Real Estate Fund SIAT („Auftraggeberin“ oder „SIAT“), verkauft. SIAT will auf dem Areal auf der Basis des von der Lüdin AG in enger Abstimmung mit der Stadt Liestal und dem Kanton Basel-Landschaft entwickelten städtebaulichen Richtprojektes eine attraktive Wohnbebauung und Dienstleistungsflächen planen und realisieren. Die Lüdin AG hat in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit der Stadt Liestal und dem Kanton Basel-Landschaft in einem Workshop-Verfahren ein städtebauliches Richtprojekt erarbeitet. Auf dieser Grundlage wird SIAT das Areal weiterentwickeln und der Realisierung zuführen. Dafür braucht es einen intensiven Planungsprozess. Als erster Meilenstein wurde deshalb ein eingeladener Projektwettbewerb durchgeführt.¹ Das Richtprojekt aus dem „Workshop-Verfahren Lüdin Areal“ bildet die städtebauliche Grundlage, auf der der Quartierplan erarbeitet wird. Dieser dient wiederum als öffentlich-rechtliche Basis für die Bauprojekte.

5.1 Bauliches Vorhaben



Abb. 23: Situationsplan Erdgeschoss (SGGK 2022)

Das „Lüdin-Areal“ mit einer Fläche von ca. 6'300 m² liegt mitten in Liestal zwischen Bahnhofgebiet und Altstadt. Aufgrund seiner zentralen Lage und Grösse ist es ein Schlüssel-Areal für die weitere

¹ SGGK Partner AG, *Ausgangslage nach Projektwettbewerb*, 2021.

Stadtentwicklung. Auf dem Lüdin-Areal soll ein neues, vielfältiges „Vorstadtquartier“ entstehen, welches das Bindeglied zwischen der Altstadt und den zukünftigen grossmassstäblichen Bebauungen entlang der Bahnlinie bildet. Das Hauptaugenmerk wurde auf die Behandlung des Stadtraums, die Attraktivität der Strassen- und Freiräume, das Begrünungskonzept sowie die Durchwegung des Quartiers als attraktive Verbindung zwischen Altstadt und Bahnhofquartier sowie der Umgang mit der Bausubstanz gelegt.

Als Wettbewerbsvorgabe galt, auf rund 8'700 m² Hauptnutzungsfläche (bei rund 11'000 m² Bruttogeschossfläche) qualitätsvolle Wohnungen in einem animierten Wohnumfeld in architektonisch überzeugenden Bauten zu erstellen, welche nachhaltig sind und ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis aufweisen.² Im überarbeiteten Siegerprojekt sind schlussendlich 9'109 m² Hauptnutzfläche resp. 10'7410.3 m² Nutzfläche für das Wohnen sowie 403.5 m² Hauptnutzfläche resp. 694.2 m² Nutzfläche für das Gewerbe vorgesehen.

5.2 Städtebauliche Eingliederung der Bauten

Ein grosses Anliegen aus dem Workshop-Verfahren, welches der Stadtrat bestätigte ist, dass das Lüdin Areal nicht als eine „Gesamtüberbauung“ in Erscheinung tritt. Es soll als „Vorstadtquartier“, das mit unterschiedlichen architektonischen Haltungen zu einem neuen Ganzen zusammengefügt wird, in Erscheinung treten. Das Areal befindet sich im Spannungsfeld zwischen den stark befahrenen Strassen im Westen und Norden und der pittoresken Lage am Orisbach in direkter Nachbarschaft zur Altstadt. Das Richtprojekt schlägt eine introvertierte Hofbebauung vor, die von einem Gassenraum flankiert wird. Eine vielfältige Architektursprache nimmt die Stimmung des Ortes auf und erzeugt das Erscheinungsbild eines lebendigen Vorstadtquartiers. Die im Programm formulierte Absicht, die Überbauung nicht als homogene Grossform, sondern als ein lebendiges Vorstadtquartier mit unterschiedlichen Architektursprachen zu verstehen, wird zum zentralen Entwurfsgedanken.³



Abb. 24: Modell: Blick von Norden (SGGK 2021)

² SGGK Partner AG, *Ausgangslage nach Projektwettbewerb*, 2021.

³ SGGK Partner AG, *Städtebauliche Absicht*, 2021.

Entlang der Strassen fasst eine städtisch anmutende Randbebauung den Stadtraum und schützt den rückwärtigen Raum vor den Lärmemissionen. Im Zentrum des Areals erhebt sich ein horizontal und vertikal rhythmisierter Längsbau, dessen Architektursprache an die industrielle Vergangenheit des Areals erinnert. Oft findet man in solchen organisch gewachsenen Strukturen Bauten, die das Zentrum besetzen und um die der Raum nach funktionalen Kriterien organisiert wird. Dieses von alltäglichen Bedürfnissen geprägte städtebauliche Ordnungsprinzip ist eine passende Antwort auf die Frage des Weiterbauens an diesem besonderen Ort. Die Gliederung und Staffelung der Baukörper erlaubt zudem eine präzise und sanfte Einbettung der Häuser in das anspruchsvolle Terrain. Die Freiräume, die als räumliches „Bindemittel“ den Zusammenhalt der Überbauung festigen, erhalten eine ruhige und natürlich wirkende Topografie.⁴



Abb. 25: Blick von der Altstadt (SGGK 2021)

Die Häuser bilden eine räumlich gestaffelte Gebäudeformation, die mittels einer ortsspezifischen Architektursprache mit der Altstadt kommuniziert. Der Altstadt zugewandt entsteht eine räumlich gestaffelte Ansicht mit einem Vorder- und Mittelgrund, der mit der Altstadt kommuniziert und den Rahmen zum Naturraum des Orisbaches bildet. Die Materialisierung orientiert sich an der Architektursprache der einzelnen Häuser. Es entsteht eine Vielfalt in der Einheit, die den Bogen zur Geschichte des Ortes schlägt. Ähnlich verhält es sich mit den Wohnungstypologien. Das effizient organisierte Haus in der Mitte beinhaltet klassische Geschosswohnungen, während das kleine Haus am Orisbach Atelierwohnungen aufnimmt, die direkt von der Gasse und der Schützenstrasse erschlossen sind und den öffentlichen Raum adressieren und beleben. Eine Besonderheit entsteht aus den Bedingungen des Lärmschutzes: Das Haus

⁴ SGGK Partner AG, *Gestaltung der Baukörper*, 2021.

an der Strasse besitzt eine Laubengängerschliessung, die dank einer geschickten Schnittlösung die Einsichtsproblematik der mittleren Wohnung elegant löst.⁵

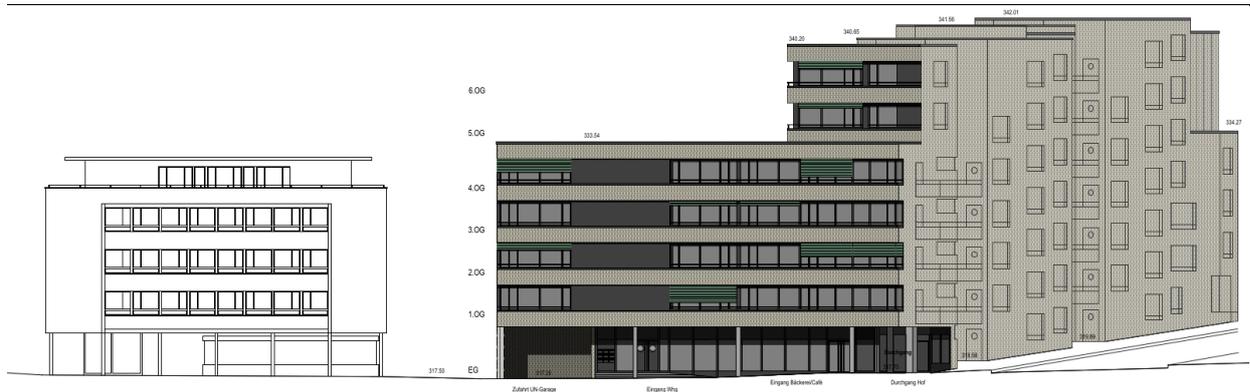


Abb. 26: Ansicht Rheinstrasse (SGGK 2022)

5.3 Aussenraum und Freiräume



Abb. 27: Umgebungsplan (NIPKOW Landschaftsarchitektur AG 2022)

Die räumliche Vermittlung innerhalb der Zirkulationsströme vom Bahnhof und dem Kantonsgericht in die Altstadt und angrenzenden Stadtgebiete und den Anspruch an hochqualitatives Wohnen an diesem

⁵ SGGK Partner AG, *Gestaltung der Baukörper*, 2021.

zentralen Standort bedeutet eine architektonisch angemessene Einbettung und Differenzierung der Baukörper und eine überzeugende Freiraumstruktur, deren Öffentlichkeitsgrade fein abgestimmt ist. Diese Prämissen führen zu einer massstäblichen Zurückhaltung der Altstadt gegenüber und unter Berücksichtigung der abfallenden Topografie zu einer fein austarierten Staffelung der Bauvolumen. Zwei prägende Freiraumtypologien verleihen diesem neuen Stadtbaustein das Gesicht. Der öffentliche, urban angelegte Gassenraum im Osten und der halböffentliche, durchgrünte Wohnhof im Westen. Die beiden Räume sind mit einer vielseitigen Durchwegung miteinander verflochten. Der Grünraum dient dem ruhigen Ausblick aus den Wohnungen und stellt Orte des Aufenthalts und Spiels zur Verfügung. Er verbindet sich mit dem wertvollen Baumbestand der Grünanlage Freihofweg mit dem Spielplatz und der begleitenden Vegetation des Orisbachs. Eine naturnahe Vegetationsstruktur mit hoher Biodiversität und die geringe Versiegelung der Oberflächen lassen die Retention und Versickerung des Meteorwassers zu. Im bewegten Gassenraum mit eingefügten Gartenhöfen ist eine offene Natursteinpflasterung vorgesehen. Der Charakter dieses verbindenden Stadtraumes stärkt den Gedanken der atmosphärischen Aufwertung des innerstädtischen Kerngebiets und dient zusammen mit den äusseren Strassenzügen der Adressierung aller Bauten.⁶

5.4 Areal-Erschliessung

Die Areal-Erschliessung wird im *Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, Liestal* von der TEAMverkehr.zug ag genauer behandelt. Die folgenden Aussagen stützen sich auf diese im Anhang beigelegten Dokumente.

5.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Areal ist bestens für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erschlossen. Hauptzubringer des Areals sind die Bahnhofstrasse, die Rheinstrasse und die Gerberstrasse. Im Zentrum wird der Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen in einem Einbahnsystem Rheinstrasse – Rebgasse – Weierweg – Gasstrasse geführt. Die nächsten Autobahnanschlüsse werden über die Rheinstrasse in 1.1 km und über die Gerberstrasse oder die Kasernenstrasse in 2.0 km erreicht. Eine Lichtsignalanlage am Knoten Rheinstrasse – Gassstrasse – Bahnhofstrasse reguliert den Verkehrsfluss durch das Zentrum. Die Altstadt ist über Erschliessungsstrassen, zumeist im Einbahnverkehr, durchfahrbar. Sie liegt flächendeckend in einer Begegnungszone. Die Feinerschliessung des Quartiers zwischen Bahnhof und Altstadt erfolgt heute über die Schützenstrasse (Erschliessungsstrasse).⁷

⁶ SGGK Partner AG: *Konzept Aussenraumgestaltung*, 2021.

⁷ TEAMverkehr.zug, *Lüdin-Areal, Variantenvergleich Erschliessung, Liestal*, 2022; TEAMverkehr.zug, *Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, Liestal*, Entwurf, 2022.

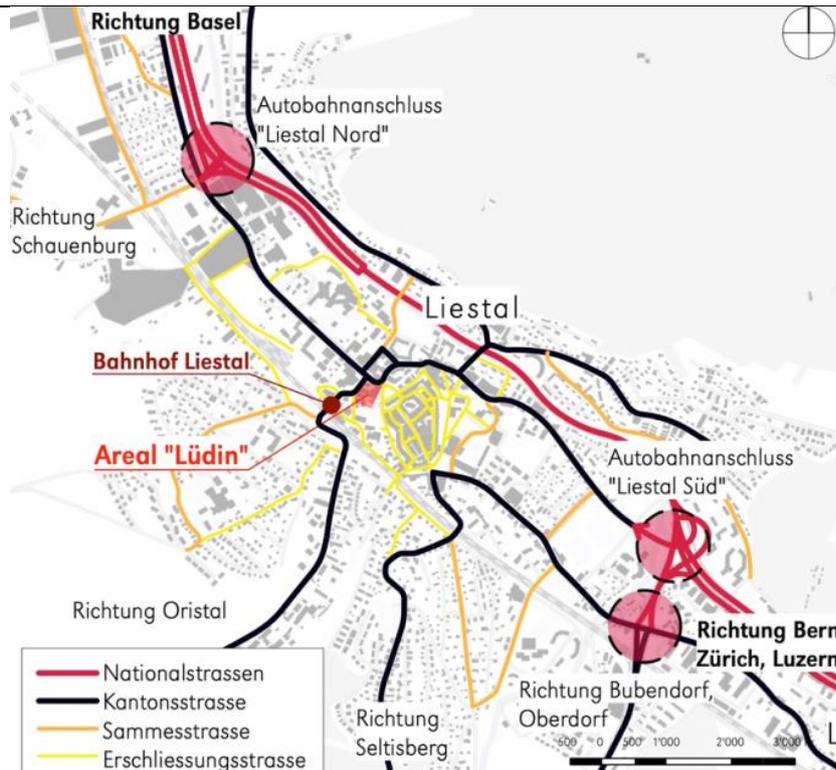


Abb. 28: Netzhierarchiestufen des motorisierten Individualverkehrs (TEAMverkehr.zug 2022)

5.4.2 Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Auch durch den öffentlichen Verkehr ist der Quartierplan bestens erschlossen. Liestal ist durch die SBB über den gleichnamigen Bahnhof erschlossen, welcher an der Hauensteinlinie zwischen Basel und Olten liegt. Durch eine stündliche Direktverbindung in die drei Städte Bern, Luzern und Zürich und fünf stündliche Verbindungen nach Basel ist der Bahnhof Stand 2021 gut durch den Fern- und Nahverkehr angebunden. Für die weitere, lokale Erschliessung sorgen verschiedene Stadt- und Überlandbusse der AAGL und Postauto sowie ab 2023 wieder die Waldenburgerbahn.

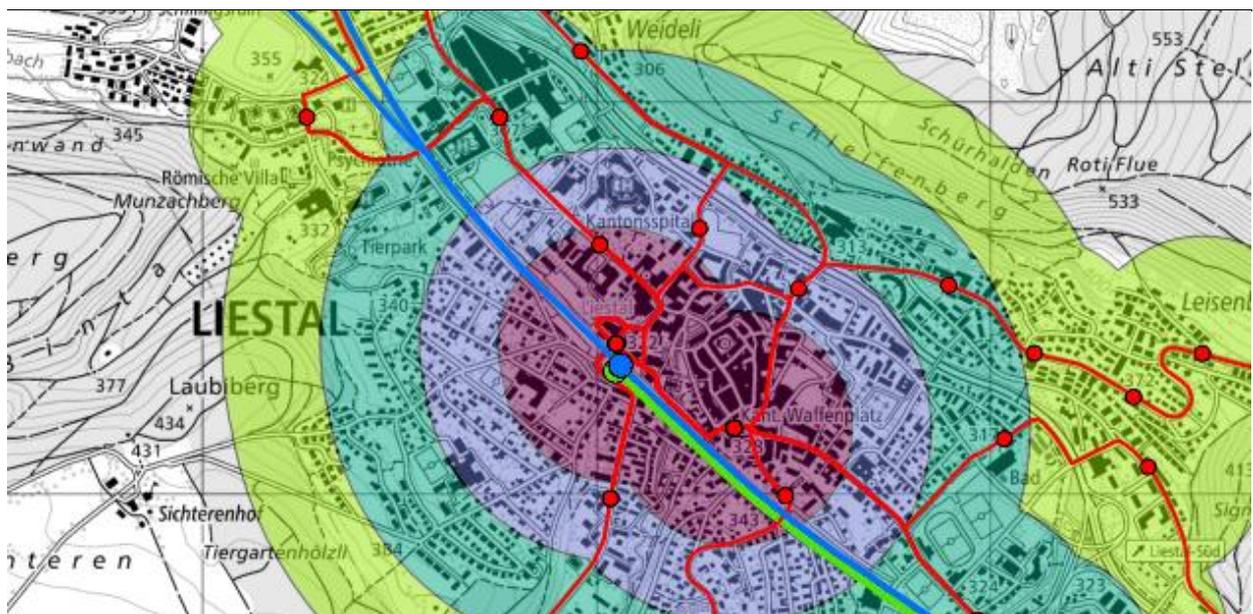


Abb. 29: Übersicht über die öV-Linien und öV-Güteklassen im Bereich der Stadt Liestal (GeoView BL 2022)

Der Quartierplanperimeter liegt ca. 100 m bzw. zwei Gehminuten vom Bahnhof Liestal entfernt in der öV-Güteklasse A. Die Anbindung an die Gewerbegebiete in Liestals Norden, Frenkendorf, Füllinsdorf und Pratteln erfolgt über die Buslinien 78, 80 und 81, das Gebiet Altmarkt kann mit der Waldenburgerbahn und den Buslinien 70, 71 und 76 erreicht werden.

5.4.3 Erschliessung und Querung durch den Velo- und Fussverkehr

Das direkt neben dem Herzen der Stadt liegende Areal ist optimal für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Die Lage nahe des Bahnhofs und der Altstadt kumuliert viele Nutzungen in Gehdistanz um das Areal, das ebenfalls einen direkten Anschluss an die kantonale Radroute aufweist (vgl. Ziffer 4.7).

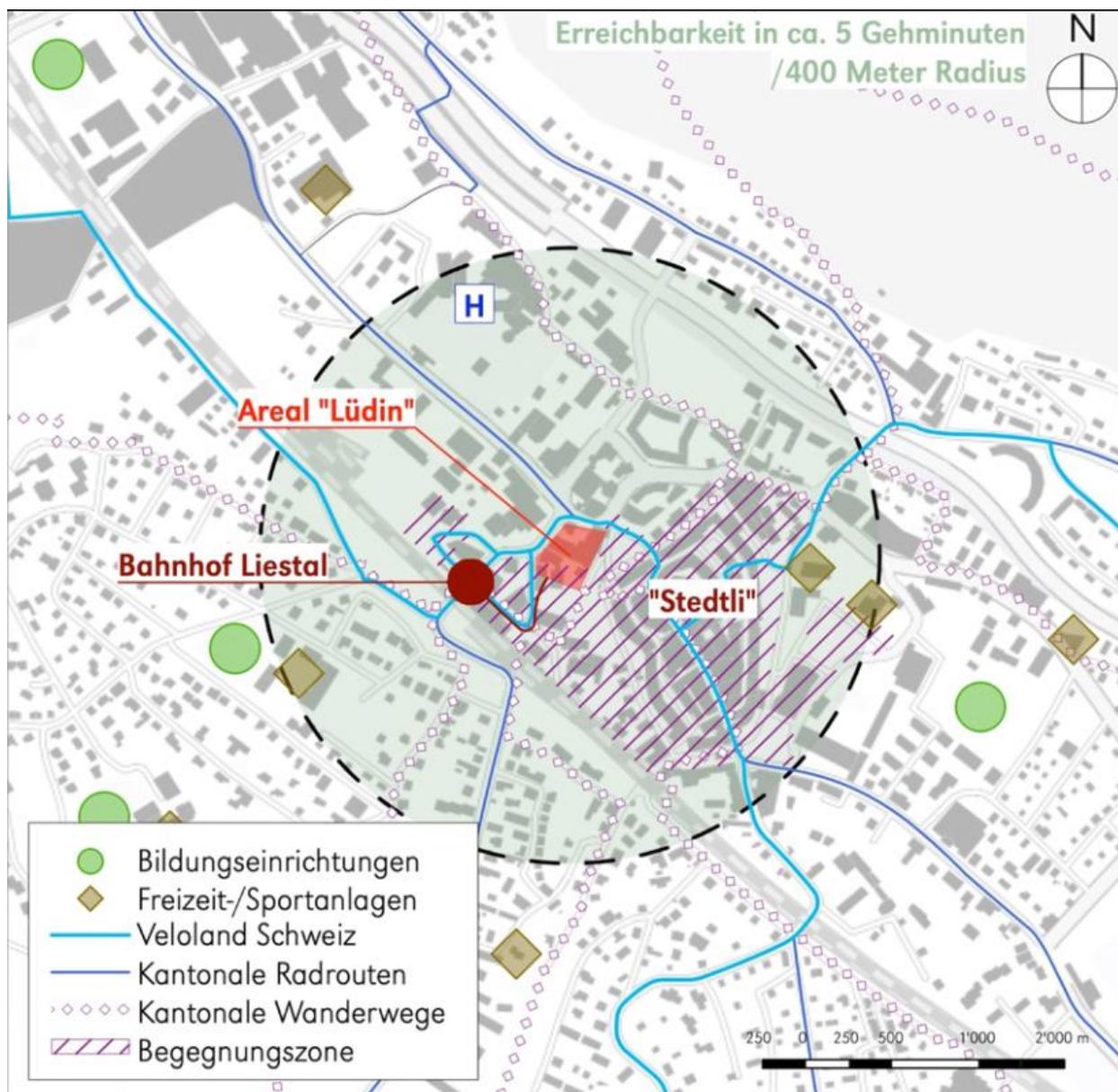


Abb. 30: Erreichbarkeit zu Fuss und Velorouten in der Umgebung (TEAMverkehr.zug 2022)

6 Inhalte der Planung

6.1 Planunterlagen

Die Quartierplanung Lüdin besteht aus folgenden Dokumenten:

- Quartierplan
- Quartierplanreglement
- Planungsbericht
- Mobilitätskonzept
- Stellungnahme zur kantonalen Vorprüfung
- Mitwirkungsbericht
- Stellungnahme zu den Einsprachen (*folgt*)
- Quartierplanvertrag (*folgt*)

Der Quartierplan und das Quartierplanreglement bilden das rechtsverbindliche Planungsinstrument und sind Bestandteil der Beschlussfassung durch den Stadtrat und den Einwohnerrat sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Planungsbericht umfasst die Berichterstattung gegenüber der Genehmigungsbehörde gemäss § 47 der Raumplanungsverordnung (RPV), hat jedoch keine Rechtsverbindlichkeit und ist somit nicht Bestandteil der Beschlussfassung durch den Stadtrat und den Einwohnerrat sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Regierungsrat kann jedoch Genehmigungsanträge mit mangelhaften Planungsberichten zurückweisen. Die Stellungnahme zum Vorprüfungsbericht sowie der Mitwirkungsbericht bilden den Anhang zum Planungsbericht und haben ebenfalls orientierenden Charakter.

Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Quartierplanüberbauung haben die Grundeigentümer resp. die Berechtigten sämtliche privatrechtlichen Belange in einem entsprechenden Quartierplanvertrag zu regeln. Die Unterzeichnung und öffentliche Beurkundung des Quartierplanvertrags ist Genehmigungs Voraussetzung.

6.2 Bestandteile der Planung

6.2.1 Perimeter der Quartierplanung

Das Quartierplan-Areal befindet sich nordwestlich der Altstadt von Liestal in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof am Orisbach. Das Quartierplan-Areal umfasst eine Fläche von 6'257m². Gegen Osten wird der Perimeter mit einem erweiterten Betrachtungsperimeter gegen den Orisbach erweitert.



Rechtsverbindlicher Inhalt

- Quartierplanperimeter
- ⓐ Baubereich
- BGF: 900 m² Maximale Bruttogeschossfläche pro Baubereich
- ▼ 341.25 Maximale Gebäudehöhe in m.ü.M.
- ▨ Schützenstrasse (Verbindungsstrasse)
- ▨ Schützenstrasse ("Wohnstrasse")
- ▨ Erschliessungsfläche (Zubringer, Fuss- und Veloverkehr)
- ▨ Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr)
- ▨ Öffentlich zugänglicher Sitzplatz
- ▨ Öffentlich zugängliche Verbindungsachse Fuss- und Veloverkehr
- ▨ Öffentlich zugängliche Verbindungsachse Fussverkehr
- 🚗 Ein-/Ausfahrt Einstellhalle
- 🚗 Einfahrt Einstellhalle Variante
- 🚗 Personenzugang Einstellhalle
- ▨ Halböffentlicher Aussenraum
- ▨ Privater Aussenraum
- ▨ Schützenswertes Gebäude
- ▨ Erhaltenswertes Gebäude
- ▨ Gebäude mit Situationswert
- ▨ Kommunale Strassenbaulinien
- ▨ Kommunale Gestaltungsbaulinie
- ▨ Gefahrenebene Überschwemmung - erhebliche Gefährdung
- ▨ Gefahrenebene Überschwemmung - mittlere Gefährdung
- ▨ Gefahrenebene Überschwemmung - geringe Gefährdung

Orientierender Inhalt

- Betrachtungsperimeter
- ⓐ A Schnittlinie
- ▨ Gebäudekörper mit Höhendifferenzierung (Planausschnitt "Bebauung und Nutzung")
- ▨ Gebäudekörper (Planausschnitt "Erschliessung und Aussenraum")
- ▨ Bestehende Gebäude ausserhalb Quartierplanperimeter
- ▨ Zurückzubauendes Gebäude innerhalb Quartierplanperimeter
- ▲ Personenzugang Wohnen
- ▲ Personenzugang Gewerbe
- ▨ Kantonale Strassenbaulinien (vom Kanton festzulegen)
- ▨ Orisbach
- 🌳 Baum
- 🌳 Baum ausserhalb Quartierplanperimeter
- ▨ Verbindungsachse Fuss- und Veloverkehr ausserhalb Quartierplanperimeter
- ▨ Verbindungsachse Fussverkehr Trottoir und Arkaden
- ▨ Hecke
- ▨ Öffentlicher Grünraum
- ▨ übrige Verkehrsfläche innerhalb Betrachtungsperimeter
- ▲ 310.05 Kote unterirdischer Bauteile und Anlagen in m.ü.M.
- ▲ 308.00 Kote mittlerer Grundwasserspiegel
- ▨ Mittlerer Grundwasserspiegel
- ▨ Perimeter QP Am Orisbach

Abb. 31: Quartierplan Lüdin – Bebauung und Nutzung (Jermann AG 2022)

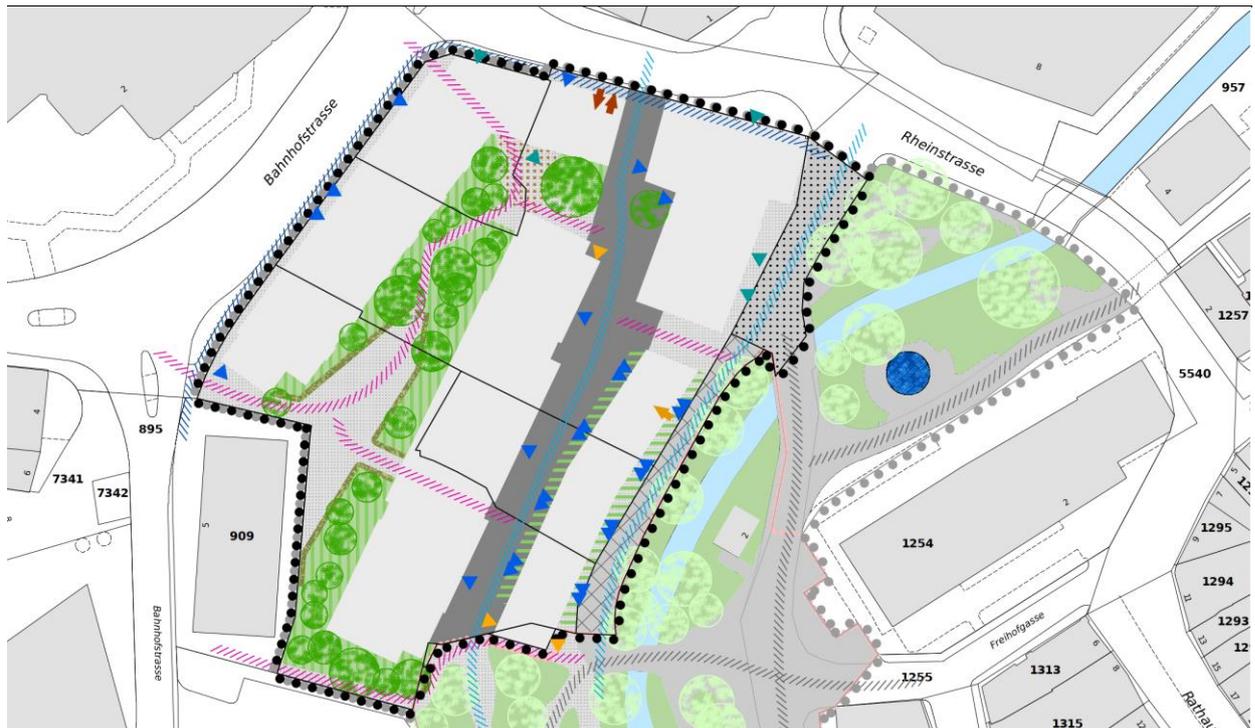


Abb. 32: Quartierplan Lüdin – Erschliessung und Aussenraum (Jermann AG 2022)

6.2.2 Einpassung in die bauliche und landschaftliche Umgebung

Die Bebauung ist als städtebauliche Einheit auszubilden. Sie ist hinsichtlich Architektur, Material und Farbe sorgfältig zu gestalten, dass ein ästhetisch ansprechender, harmonischer Gesamteindruck entsteht und eine gute Einpassung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie eine Aufwertung des

Ortes sichergestellt ist. Gleiche Einpassungskriterien gelten sinngemäss für die Umgebungsgestaltung. Für die städtebauliche Einpassung ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG (Projekt Altstadtblick) richtungsweisend.

Um die hohen Qualitätsansprüche zu sichern, wird durch die FSI folgender Mechanismus eingesetzt.

Tab. Gestalterische Qualitätssicherung im Rahmen der Quartierplanung

Ergebnis Wettbewerb, Siegerprojekt					
Kommunale Vorprüfung Präsentation - QP - Städtebau, Gestaltung Baukörper (E) - Konzept Aussenraum (E)					
Bauprojekt vor Baueingabe - Städtebau, Gestaltung Baukörper (K) - Konzept Aussenraum (K)					
Realisierung - Makup Bemusterung Baukörper 1:1 (R)					
Realisierung - Aussenraumgestaltung, Musterflächen (R)					
Abschluss Realisierung, Begehung (A)					
	Stadtbau-Kommission	Bau- und Planungs-kommission	Farb- und Reklamekomm.	Landschafts-Kommission	Gestaltungs-beirat
E = Entwurf K = Konkretisierung R = Realisierung A = Ausgeführtes Werk vor Ort					

Die Stadtbaukommission von Liestal begleitet das gesamte Projekt von der Überarbeitung des Siegerprojekts bis hin zur Realisierung. Die Begleitung der Bau- und Planungskommission Liestal, welche die Ausarbeitung des Siegerprojekts begleitete, wird in dieser Funktion für den restlichen Prozess durch einen Gestaltungsbeirat abgelöst. In der Realisierungsphase wird die kommunale Farb- und Reklamekommission den Prozess kurzzeitig begleiten, um die Umsetzung des Siegerprojekts sicherzustellen. Für die Realisierungsphase des Aussenraums wird zusätzlich die kommunale Landschaftskommission hinzugezogen.

6.2.3 Nutzungsart

Im Quartierplanareal gilt die Zentrumsnutzung gemäss § 22 Abs. 2 RBG. Es sind Wohn- und Geschäftsnutzungen und mässig störende Betriebe zulässig. Die Nutzungsart entspricht der Zentrumsnutzung, welche auch in den Zonenvorschriften für dieses Areal vorgesehen ist.

6.2.4 Bebauung und Nutzungsmass

Für die im Projekt vorgesehenen Baukörper werden Baubereiche festgelegt. Für jeden Baukörper innerhalb der Baubereiche gelten eine maximal zulässige Bruttogeschossfläche (BGF, in m²) sowie eine maximal zulässige Gebäudehöhe (Höhenkote, in m.ü.M.). Die Gebäudehöhe wird bis zur Oberkante des fertigen Dachrandes gemessen. Die Koten der Baubereiche im Quartierplan enthalten zusätzlich 1.0 m als Reserve für allfällige konstruktionsbedingte Mehrhöhen.

Die maximal zulässige BGF im Quartierplanperimeter beträgt 14'090 m². Um die Flexibilität und Verbesserungsmöglichkeiten im Rahmen des Baugesuchsverfahrens nicht zu verunmöglichen, sind Verschiebungen der BGF von einem Baubereich in einen anderen möglich. Das Gesamtkonzept darf jedoch nicht nachteilig verändert werden. Für die Materialisierung, Farbgebung und Fassadengestaltung sind die Einpassungskriterien gemäss Quartierplanreglement zu beachten.

Für die Berechnung der BGF wurde dieselbe Definition wie im Zonenreglement Siedlung angewendet und ins Quartierplanreglement übernommen. Zur BGF zählen alle dem Wohnen, Arbeiten und dem Gewerbe dienenden und dafür verwendbaren Geschossflächen gemäss Nutzungsberechnung der Architekten. Nutzungsfreie Flächen orientieren sich an ZRS Art. 28.3 und sind u.a. Untergeschosse, die vollständig unter dem Terrain liegen, Räume in Sockelgeschossen, welche nicht für die geltende Nutzung verwendet werden können, Dachgeschosse mit einer Raumhöhe von weniger als 1.5 m sowie den Bewohnern, Arbeitsplätzen und Besuchern dienende überdeckte, mindestens einseitig offene Bauteile, eingeschossige unbewohnte An- und Nebenbauten gemäss Art. 30 und Balkone und unmittelbar an das Haus anschliessende Sitzplätze. Zudem wurde beim Baubereich B2 zusätzlich die Fläche des Untergeschosses (Erdgeschoss Bach) in die BGF miteinbezogen. Ausserdem wurde ein Spielraum von ca. 3 % eingerechnet.

Auf die von den Plänen der Architekten in den Quartierplan übertragenen BGF bedeutet dies:

Flächen in die BGF Berechnung aufgenommen	
Nutzflächen	Alle für die Wohn- und Geschäftsnutzung verwendbaren Nutzflächen inkl. Mauer- und Wandquerschnitte des Erdgeschosses und aller Obergeschosse. Baufeld A1 4'928.5 m ² + 3 % Nutzungsspielraum, aufgerundet auf 10 → 5'080.0 m² Baufeld A2 5'568.5 m ² + 3 % Nutzungsspielraum, aufgerundet auf 10 → 5'740.0 m² Baufeld B1 2'295.6 m ² + 3 % Nutzungsspielraum, aufgerundet auf 10 → 2'370.0 m² Baufeld B2 867.2 m ² + 3 % Nutzungsspielraum, aufgerundet auf 10 → 900.0 m²
Attikageschoss	Das Attikageschoss des Lüdin-Hauses wird in der oben genannten Nutzfläche in Baufeld B1 beachtet.
Laubengänge	Zur Erschliessung dienende Bauteile ausserhalb der Nutzfläche.
Nutzungsfreie Flächen	
Untergeschoss, unter Terrain	Dieses ist nutzungsfrei.
Untergeschoss, teilweise über Terrain (A1)	In diesen unbefensterten Bauteilen sind Haustechnik und Keller untergebracht. Als Bauteile welche nicht für das Wohnen, das Arbeiten oder für das Gewerbe inkl. deren Erschliessung, Küchen und Badezimmer, verwendet werden können, werden sie als nutzungsfreies Sockelgeschoss gewertet.
Zwischengeschoss zwischen EG und UG (A1 und A2)	In diesen unbefensterten Bauteilen sind Keller, Treppenhäuser und Veloparkplätze untergebracht. Als Bauteile welche nicht für das Wohnen, das Arbeiten oder für das Gewerbe inkl. deren Erschliessung, Küchen und Badezimmer, verwendet werden können, werden sie als nutzungsfreies Sockelgeschoss gewertet.
Hauseingänge und Durchgänge im EG	Diese Bauteile sind mindestens einseitig offen und dienen nicht der Wohn-, Geschäfts-, oder Gewerbenutzung.
Balkone und Dachterrassen	Diese sind in jedem Fall einseitig offen und dienen nicht der Erschliessung von Wohn- oder Gewerberaum.
Dachgeschosse	Die Spitzdächer in Baufeld A1 sind Teil des obersten Geschosses und werden nicht als Dachgeschoss genutzt.

Die Lage von Klein- und Anbauten wurde im Quartierplan bewusst nicht festgelegt. Diese sind im Rahmen des Baugesuchs aufzuzeigen und nachzuweisen, wobei der Stadtrat ein Mitspracherecht hat.

6.2.5 Kulturgüter

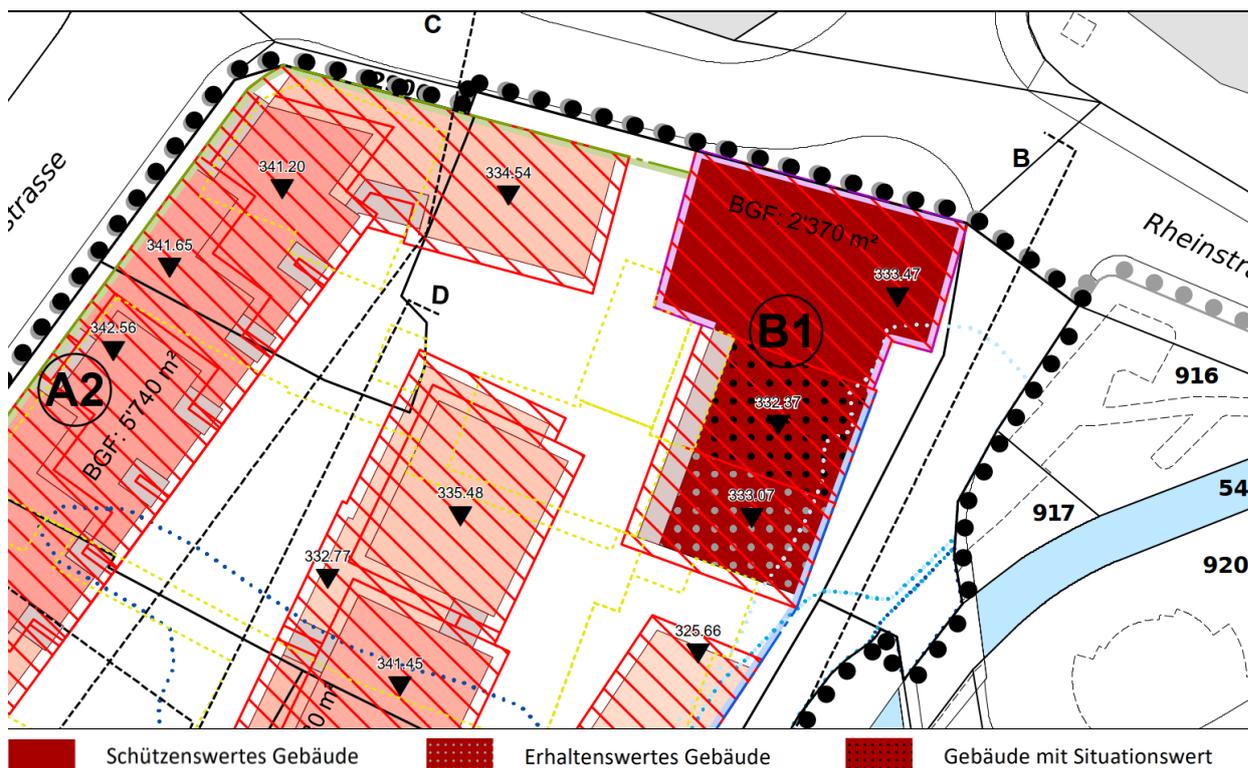


Abb. 33: Ausschnitt Quartierplan Lüdin: Baubereich B1 mit Lüdin-Haus (nördlich) und Schützenstrasse 4 (südlich) (Jermann AG 2022)

Das Denkmal- und Heimatschutzgesetz verpflichtet, schützenswerte Kulturdenkmäler in der kommunalen Nutzungsplanung zu schützen. Durch die Festlegung der Gebäude Rheinstrasse 3 als «schützenswerte Baute», Schützenstrasse 4 (südlich) als «erhaltenswerte Baute» und Schützenstrasse 4 (nördlich) als «Baute mit Situationswert» wird dem Schutz der unter Ziffer 4.10 behandelten Kulturgüter Rechnung getragen. Die Unterschutzstellung der drei Gebäude gründet auf dem sehr umfassend gestalteten qualitätssichernden Prozess. Das Workshopverfahren fand unter Beisitz der kantonalen Denkmalpflege statt. Das daraus entwickelte städtebauliche Richtprojekt integrierte die kulturhistorischen Anforderungen. Der darauffolgende Projektwettbewerb sowie die Quartierplanung erfolgten ebenfalls in Kontakt mit den kantonalen Fachstellen. Dieses Vorgehen sichert die Interessen am Erhalt der Baselbieter Kulturdenkmäler und würdigt das Lüdin-Areal als ISOS-gelistetes Ortsbild.

Die Gebäude der Schützenstrasse 4 sowie das Lüdin-Haus an der Rheinstrasse 3 werden somit erhalten und in die Überbauung integriert. Die restlichen Gebäude innerhalb des Quartierplanperimeters werden rückgebaut.

6.2.6 Abstandsvorschriften

Grenzabstände

Falls mit privatrechtlichen Dienstbarkeiten (Näherbaurechte) nichts Anderes geregelt wird, sind grundsätzlich die gesetzlichen Grenzabstände gemäss § 90 RBG und § 52 RBV einzuhalten.

Strassenabstände / Baulinien

Falls Baulinien nichts Anderes festlegen, sind grundsätzlich die gesetzlichen Strassenabstände gemäss § 95 RBG einzuhalten. Im Rahmen der Quartierplanung werden deshalb entlang der Schützenstrasse eine kommunale Strassenbaulinie und entlang des zu erhaltenden Bauvolumens eine Gestaltungsbaulinie festgelegt.

Im Quartierplanreglement wird festgelegt, dass sich die Wirkung der Baulinien nach § 96 ff. RBG richtet. In Abweichung dazu darf das Dach beim Baubereich B2 die kommunale Strassenbaulinie um bis zu 1.5 m überragen. Ein allfälliges Überbaurecht, das durch die Planung des Dachs an der Südfassade und im südlichen Teil der Ostfassade des Baukörpers nötig wird, wird im Quartierplanvertrag geregelt.

Bei energetischen Sanierungen, welche über die Gestaltungsbaulinien bzw. über die Strassenbaulinien gebaut werden müssen, kommt § 113 Abs. 1 lit. g RBG zur Anwendung, wonach bei nachträglichen, energetisch bedingten Aussendämmungen die Baubewilligungsbehörde Ausnahmen von den Grenz- und Gebäudeabständen gestatten kann.

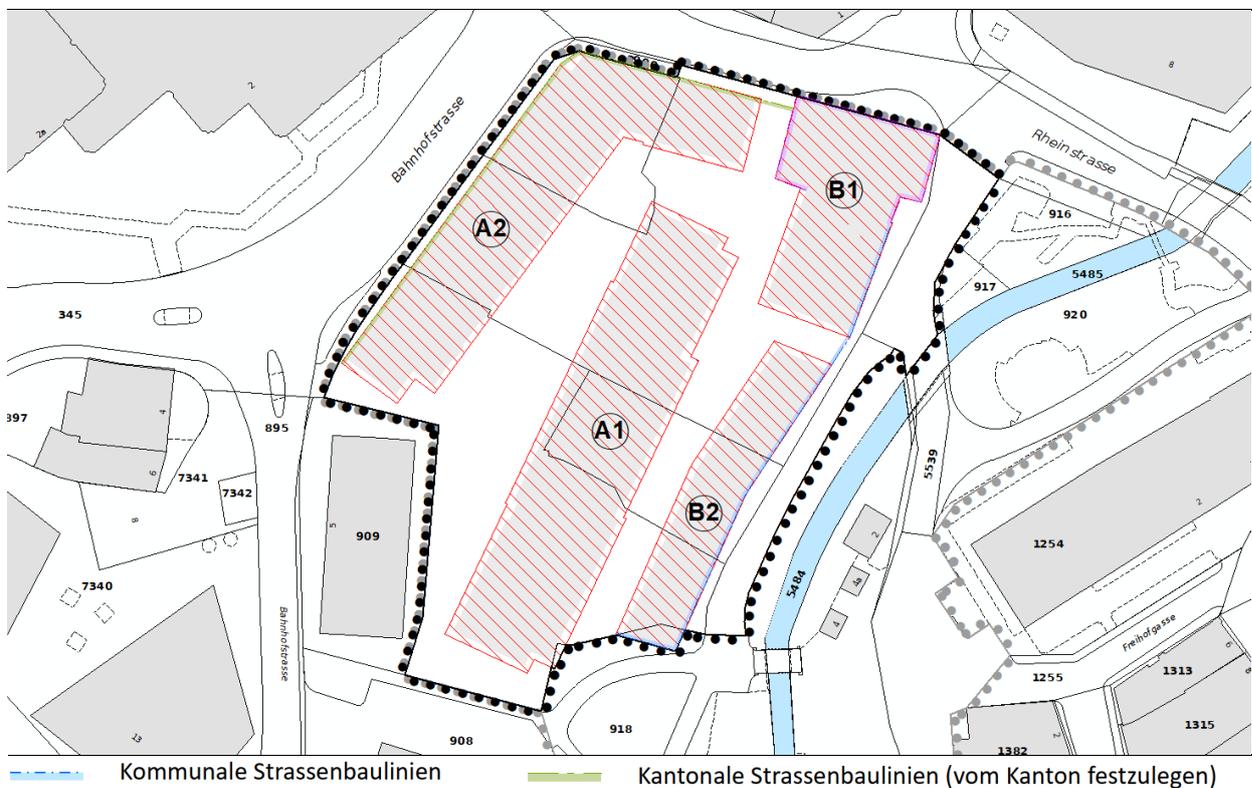


Abb. 34: Neue Baulinien (Jermann AG 2022)

Entlang der Bahnhof- und Rheinstrasse soll eine durch den Kanton festzulegende kantonale Strassenbaulinie die im Wettbewerbsverfahren erarbeitete Bebauung ermöglichen. Für das kantonale Tiefbauamt ist, neben der Funktion im Gesamtkontext, eine zentrale Voraussetzung für den Beschluss der kantonalen Strassenbaulinie, dass auf der Bahnhofstrasse eine zusätzliche Velospur realisiert werden kann. Um diese Möglichkeit zu wahren, wurde der Baubereich A2 im Verlaufe der Erarbeitung der Quartierplanung um einen Meter gegen Osten zurückversetzt. Somit kann bei Bedarf eine zusätzliche Velospur realisiert werden (vgl. Abb. 35). Der Sachverhalt wurde am 22. August 2022 vom TBA per Email bestätigt.

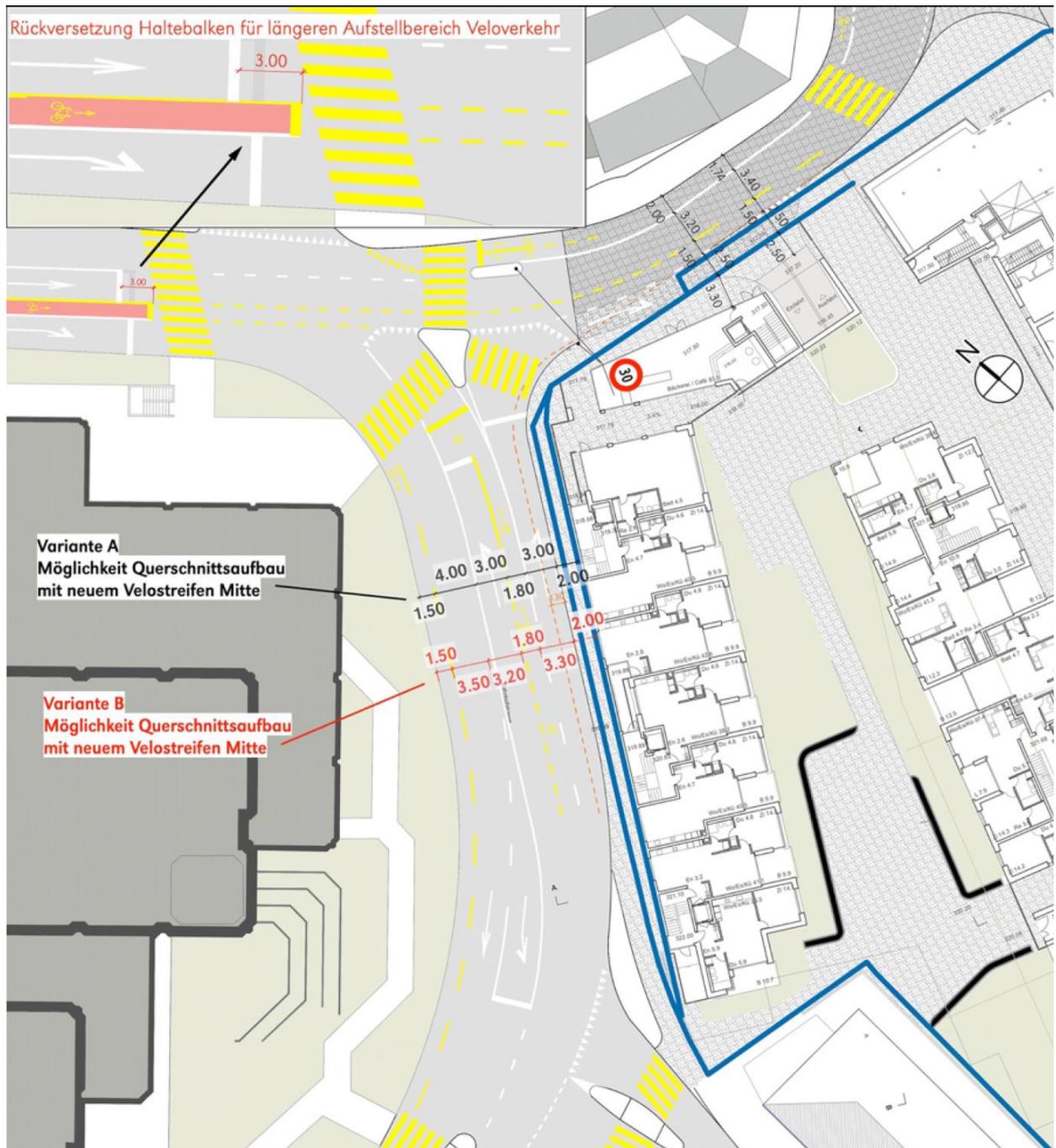


Abb. 35: Vorschlag für die Anpassung der Veloinfrastruktur am Knoten Kantonbank (Variantenvergleich Erschliessung, TEAMverkehr.zug ag 2022)

6.2.7 Aussenraum

Die Festlegung des Aussenraumes in den Quartierplanvorschriften richtet sich grundsätzlich nach dem überarbeiteten Wettbewerbsprojekt des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG (Projekt Altstadtblick) bzw. dem dazugehörigen Aussenraumkonzept der NIPKOW Landschaftsarchitekten AG (siehe Kapitel 5.3). Die rechtsverbindlichen Inhalte im Quartierplan zeigen schematisch die Funktionalität des Aussenraumes auf. Von der im Plan dargestellten Lage bzw. Abgrenzung kann in geringem Mass abgewichen werden, wodurch eine gewisse Flexibilität im Rahmen des Baugesuchsverfahrens

besteht. Des Weiteren werden qualitative Vorgaben zum Aussenraum im Quartierplanreglement vorgenommen. Für die Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Bäume und Sträucher zu verwenden. Das Anpflanzen von Neophyten ist explizit nicht zulässig. Die Umgebungsgestaltung wird vom Stadtrat im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens beurteilt.

Die Aussenraumgestaltung ist mit der angrenzenden Quartierplanung «Am Orisbach» abzustimmen.

Grünraum und Platz

Öffentlich zugänglicher Sitzplatz

Der im Quartierplan dargestellte öffentlich zugängliche Sitzplatz im Norden des Areals kann durch das angrenzend im Erdgeschoss befindliche Gewerbe für Aussengastronomie genutzt werden. Es ist zu beachten, dass der Platz zusätzlich als Teil der öffentlich zugänglichen Verbindungsachse Fussverkehr funktionsfähig ist.

Grünraum

Der Grünraum ist im Quartierplan dargestellt und ist in drei Bereiche gegliedert. Der als orientierender Inhalt in der Planung integrierte *Öffentliche Grünraum* dient der Durchgrünung entlang des Orisbachs. Der *Halböffentliche Aussenraum* dient der quartierinternen Durchgrünung im westlichen Teil des Perimeters und kann in beschränktem Mass durch die Nutzer der Erdgeschosse genutzt werden. Die Nutzung durch die Öffentlichkeit ist nicht vorgesehen und kann gegebenenfalls privatrechtlich geregelt werden. Der *Private Aussenraum* ist in den öffentlichen Raum der Erschliessungsflächen gerichtet, dient jedoch mit Ausnahme des Einstellhallenzugangs ausschliesslich den Nutzern des Baubereichs B2 als private Grünflächen und als Zugang zur Eingangstür. In beiden Aussenräumen sind private Einfriedungen nicht gestattet.

Durchwegung

Schützenstrasse «Wohnstrasse»

Die Schützenstrasse entlang des Orisbachs dient ab der Brücke in südliche Richtung als Wohnstrasse, ist durch die Öffentlichkeit nutzbar und kann in beschränktem Mass durch den motorisierten Individualverkehr genutzt werden. Die Strasse entlang des Grünraums am Orisbach soll entsprechend verkehrsberuhigt werden.

Schützenstrasse «Verbindungsstrasse»

Der nördliche Teil der Schützenstrasse bis zur Rheinstrasse ist im Strassennetzplan als Erschliessungsstrasse eingetragen, weshalb die Verkehrsberuhigung lediglich im südlichen Teil rechtsverbindlich festgelegt wird. Aufgrund der Absicht der Stadt Liestal, die Allee langfristig vom motorisierten Individualverkehr zu befreien und aufgrund der Grünraumplanung entlang des Orisbachs sowie der Absicht, den Orisbach auf der gesamten Länge zu revitalisieren, wird beabsichtigt, den Status einer Wohnstrasse zukünftig auf die gesamte Länge der QP Lüdin auszuweiten.

Erschliessungsflächen Überbauung

Die *Erschliessungsfläche (Zubringer, Fuss- und Veloverkehr)* dient als Erschliessung des Quartierplanareals für den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Zubringerverkehr. Die Erschliessungsfläche dient ebenfalls als Notfallzufahrt. Die *Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr)* hingegen dient dem

Fuss- und Veloverkehr als direkte Verbindung durch das Quartierplanareal und als Erschliessung der Gebäude.

Verbindungsachsen

Die Verbindungsachsen sind im Quartierplan dargestellt bzw. festgelegt und regeln die Zugänglichkeit der Erschliessungsflächen. Die *öffentlich zugänglichen Verbindungsachsen* «Fuss- und Veloverkehr» und «Fussverkehr» sind den jeweilig genannten Verkehrsteilnehmenden vorbehalten und eingeschränkt öffentlich zugänglich. Zusätzlich wird die *Verbindungsachse Fussverkehr Trottoir und Arkaden* im Quartierplan orientierend dargestellt. Diese soll verdeutlichen, dass das Areal auch auf der, den Kantonsstrassen zugewandten Seiten durchgängig für den Fussverkehr erschlossen ist.

Spätere Änderungen an der Umgebungsgestaltung

Im Quartierplanreglement wird festgelegt, dass vor Ausführung von späteren Änderungen an der Umgebungsgestaltung bei der Stadt Liestal die notwendigen Detailunterlagen einzureichen sind. Die einheitliche Umgebungsgestaltung muss dabei erhalten bleiben. Es ist wichtig, dass spätere Änderungen an der Umgebungsgestaltung so erfolgen, dass sie dem Inhalt der Quartierplanvorschriften entsprechen. Da der Stadtrat für die Überwachung der Anwendung der Quartierplanvorschriften zuständig ist, muss er Änderungen an der Umgebungsgestaltung beurteilen können.

Ökologische Massnahmen und Bodenbedeckung

Im Quartierplanreglement werden von der kommunalen Landschaftskommission geforderte qualitative und quantitative Vorschriften zum Aussenraum festgeschrieben.

6.2.8 Erschliessung und Parkierung

Die Areal-Erschliessung wird im *Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, Liestal (TEAMverkehr.zug ag)*, dem *Variantevergleich Erschliessung (TEAMverkehr.zug ag)* sowie in der *Interessenabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle* genauer behandelt. Die folgenden Aussagen stützen sich auf diese in den Beilagen befindlichen Dokumente.

Unter der Annahme, dass eine Person durchschnittlich 45 m² Wohnfläche nutzt, werden bei einer Wohnfläche von rund 8'700 m² (Hauptnutzfläche) zukünftig rund 190 Personen das Areal bewohnen und beleben. Diese werden rund 19 Besucher pro Tag anziehen (10 % der Bewohner). Gemäss Mikrozensus legen Bewohner in der Schweiz durchschnittlich 3.4 Personenwege pro Tag zurück, Besucher in der Regel 2. Nach der Erstellung der Überbauung Lüdin-Areal werden damit von den Bewohnenden und deren Besuchern rund 700 Personenwege pro Tag anfallen. Zusätzlich werden weitere Personenwege durch Beschäftigte und Kunden erzeugt werden.⁸

Parkplatzbedarf

Die TEAMverkehr.zug ag hat im Mobilitätskonzept den Parkplatzbedarf gem. ZRS der Stadt Liestal (richtet sich nach dem RBG bzw. der RBV) und der VSS-Norm 40 281 berechnet, die möglichen Reduktionsfaktoren in Abhängigkeit der Erschliessungsgüte durch den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr abgezogen und gegenübergestellt. Darin berücksichtigt ist die Forderung der Stadt, zusätzlich zu den Pflichtparkplätzen 80 öffentliche Parkplätze sowie 3 Parkfelder für Carsharing zu realisieren.

⁸ Kapitel 3 in TEAMverkehr.zug, *Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, Liestal*, 2022.

Der Parkfeldbedarf richtet sich gemäss kantonaler Wegleitung und Zonenreglement der Stadt Liestal nach der im Projekt angestrebten Anzahl Wohnungen. Die geplanten 135 Wohnungen verteilt auf eine BGF von 14'090 m² ergeben einen «ungünstigen» Fall resp. den am meisten Verkehr auslösenden Fall. Eine andere bzw. noch dichtere Nutzung, welche noch mehr Verkehr erzeugt, ist nicht realistisch.

Nutzergruppe	Parkfeldbedarf Zonenreglement / RBV neu	Minimal- bedarf VSS-Norm	Festlegung Quartier- plan
Bewohnende	81	81	81
Beschäftigte	2	1	2
Subtotal private Parkfelder	83	82	83
Besuchende Wohnen	25	8	8
Kundschaft	4	3	4
Subtotal öffentl. zugängliche Parkfelder	29	11	12
Total Nutzungen Lüdin-Areal	112	93	95
Öffentliche Parkfelder Stadt Liestal	80	80	80
Carsharing-Parkfelder	3	3	3
Total	195	176	178

Abb. 36: Festlegung des Parkfeldbedarfs für den Quartierplan Lüdin (Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, TEAMverkehr.zug ag 2022)

Es ist ein Parkfeldangebot von 178 Parkfeldern geplant. Das Angebot liegt somit im unteren Bereich des Parkfeldbedarfs gemäss VSS-Norm. Im Total ist das geplante Parkfeldangebot bzw. die definierte Berechnungsweise aufgrund der Lage des Areals im Zentrum und sehr guter ÖV-Erschliessung zweckmässig. Mittels den Massnahmen des Mobilitätskonzepts wird sichergestellt, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzenden trotz reduziertem Angebot gedeckt werden können.⁹ Die Massnahmen wie u.a. Carsharingangebote und Ladestationen für E-Fahrzeuge sind in Kapitel 6 des Mobilitätskonzepts zusammengefasst. Zusätzlich zu den 178 Parkfeldern für Autos sind 10 Abstellplätze für Motorfahräder sowie 382 Veloabstellplätze geplant.

Erschliessung und Lage der Einstellhalle

Die Erschliessung erfolgt über die im Quartierplan festgelegten Erschliessungsflächen sowie über die im südlichen Teil als «Wohnstrasse» gestaltete Schützenstrasse.

Die Einfahrt zur unterirdischen Einstellhalle ist am nördlichen Ende des Areals an der Rheinstrasse geplant und so im Quartierplan festgelegt. Diese Lage wurde in Übereinstimmung mit dem durch die Stadt Liestal entwickelten Verkehrskonzept für das Stadtzentrum, das die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Allee durch Verringerung Verkehrs anstrebt, gewählt. Das kantonale Tiefbauamt und die Polizei haben sich aus verschiedenen Gründen gegen eine Erschliessung von der Rheinstrasse ausgesprochen. Grundsatzüberlegungen zur Strassenhierarchie sprechen dafür, Erschliessungen wenn immer möglich über kommunale Erschliessungsstrassen zu planen. Auf Grundlage des *Variantevergleichs Erschliessung* sowie der *Interessensabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle* (vgl. Beilage) wird im Quartierplan neben der Erschliessung der Einstellhalle über die Rheinstrasse auch die Variante 3 (vgl. *Variantevergleich*) öffentlich-rechtlich festgelegt. Diese Variante, im Quartierplan als «Einfahrt Einstellhalle Variante» festgelegt,

⁹ Kapitel 4 in TEAMverkehr.zug, *Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, Liestal, 2022*.

sieht die Einstellhalleneinfahrt an der Schützenstrasse vor, wohingegen die Ausfahrt auf die Rheinstrasse ausgerichtet ist.

Die Stadt Liestal beschliesst die Erschliessung (Ein- und Ausfahrt) der Einstellhalle über die Rheinstrasse. Die Variante mit der Einfahrt über die Schützenstrasse wird als Variante beschlossen, falls die Einfahrt über die Rheinstrasse aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht genehmigungsfähig ist.

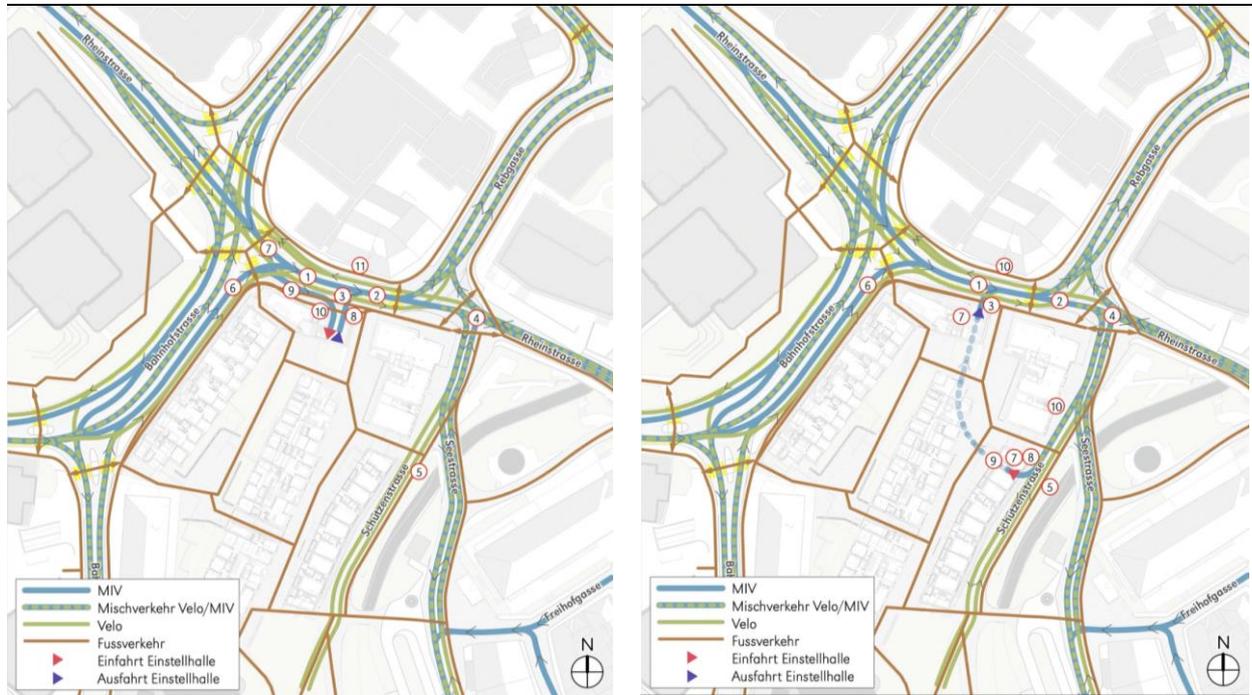


Abb. 37: Spurlinienplan Variante 1 und 3 (Variantenvergleich Erschliessung, TEAMverkehr.zug ag 2022)

6.2.9 Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird im *Mobilitätskonzept Lüdin-Areal, Liestal (TEAMverkehr.zug ag)* und dem *Variantenvergleich Erschliessung (TEAMverkehr.zug ag)* genauer behandelt. Die folgenden Aussagen stützen sich auf diese in den Beilagen befindlichen Dokumente. Für die zukünftigen Nutzungen bzw. das vorgesehene Parkfeldangebot auf dem Lüdin-Areal wird Verkehrsaufkommen abgeschätzt:

Nutzergruppe	Parkfelder	DTV	MSP			ASP		
			Weg	Zu	Total	Weg	Zu	Total
Bewohner	81	210.6	16.2	4.1	20.3	4.1	16.2	20.3
Besucher Wohnen	8	20.8	0.4	0.4	0.8	1.6	1.6	3.2
Personal Gewerbe	2	6.0	0.1	0.6	0.7	0.6	0.1	0.7
Kunden Gewerbe	4	16.0	0.2	0.8	1.0	2.0	2.0	4.0
Gericht (Beschäftigte)	20	60.0	1.0	8.0	9.0	10.0	2.0	12.0
Öffentliche PP	80	320.0	4.0	16.0	20.0	16.0	32.0	48.0
Carsharing	3	15.0	1.5	1.5	3.0	1.5	1.5	3.0
Total	198	648	23	31	55	36	55	91

Abb. 38: Verkehrserzeugung des Lüdin-Areals (Variantenvergleich Erschliessung, TEAMverkehr.zug ag 2022)

In der massgebenden Abendspitzenstunde wird eine Verkehrserzeugung von total rund 91 Fahrten pro Stunde erwartet. Davon sind 36 Wegfahrten und 55 Zufahrten. Das DTV beträgt 648 Fahrten.¹⁰

6.2.10 Ver- und Entsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt im Rahmen der ordentlichen Verfahren der Stadt. Die Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung richten sich nach dem GEP der Stadt. Der entsprechende Nachweis ist im Rahmen des Baugesuchs zu erbringen.

6.2.11 Energie

Im Quartierplanreglement wird festgelegt, dass die Neubauten neben dem von der Stadt Liestal geforderten MINERGIE-P Standard auch den zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Grenzwert des Credit Suisse Asset Management «Greenproperty»-Goldstandards einzuhalten haben. Davon ausgenommen sind die drei Bestandesbauten (siehe Ziffer 6.2.5), da die Einhaltung der hochstehenden Anforderungen aufgrund der baulichen Situation trotz umfassender Renovationen nicht möglich ist.

6.2.12 Lärm

Im Quartierplanareal gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (LES) III gemäss Lärmschutzverordnung. Die geplante Nutzung des Areals als Wohnraum mit Geschäftsnutzung im Erdgeschoss in zentraler Lage legt die Neufestlegung der im Planungssperimeter bereits heute geltenden Empfindlichkeitsstufe III nahe. Ebenfalls dafür spricht, dass die Empfindlichkeitsstufe III bereits im gesamten Umfeld des Planungssperimeters gilt. Im Quartierplanperimeter würde also eine Insel mit strengeren Lärmvorschriften gebildet.

Für das Areal wurde durch die Rapp Infra AG ein Lärmschutznachweis erarbeitet (vgl. Beilage). Aus dem Lärmschutznachweis geht hervor, dass es durch die Emissionen des Strassenverkehrslärm im Zustand Z0+ an den Fassaden entlang der Bahnhofstrasse und der Rheinstrasse zu Immissionsgrenzwertüberschreitungen kommt. Als Massnahmen werden durchgestreckte Wohnungen mit Lüftungsfenster auf die lärmabgewandte Seite geplant. Für vier Räume mit lärmempfindlicher Nutzung (Eckwohnung von A2) werden die Immissionsgrenzwerte überschritten und es kann nicht über lärmabgewandtes Fenster gelüftet werden, für diese vier Räume muss ein Ausnahmeantrag gestellt werden.¹¹ Betreffend des Mehrverkehrs, der durch das Projekt anfällt, können die Anforderungen nach Art. 9 LSV eingehalten werden. Ebenfalls führt der Eisenbahnlärm an den projektierten Gebäuden weder am Tag noch in der Nacht zu Grenzwertüberschreitungen.

Hingegen sind im Zusammenhang mit den Einstellhalle-Ein- und Ausfahrten (vgl. Absatz 6.2.8) Massnahmen zu treffen, um die Planungswerte einzuhalten. Bei Realisierung der Ein- und Ausfahrt über die Rheinstrasse (im Lärmschutznachweis Variante 1) beschränken sich diese auf bauliche Massnahmen rund um die Einstellhallenöffnung. Bei Realisierung der Variante (im Lärmschutznachweis Variante 3 genannt; Einfahrt Schützenstrasse, Ausfahrt Rheinstrasse) reichen bauliche Massnahmen aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht aus. Zusätzlich zu den im Lärmschutznachweis definierten baulichen Massnahmen sind angrenzend zur Einstellhalleneinfahrt keine Fenster von lärmempfindlichen Räumen anzuordnen – bzw. in diesem Bereich lärmunempfindliche Nutzungen (Büro- oder Dienstleistung) zu planen.

¹⁰ Kapitel 3 in TEAMverkehr.zug, *Variantevergleich Erschliessung*, 2022.

¹¹ Rapp Infra AG, *Lärmschutznachweis*, 2022.

Allfällige Nachweise im Sinne von Art. 31 sowie 32 ff. LSV sind gemäss Quartierplanreglement im Rahmen des Baugesuchsverfahrens zu erbringen.

6.2.13 Störfallvorsorge

Das Quartierplanareal wird nicht durch Infrastrukturen mit Störfallrisiko tangiert. Einzige Ausnahme bildet der südlichste Teil der Parzelle Nr. 911, der vom Konsultationsbereich einer Eisenbahnanlage betroffen ist (siehe Ziff. 4.9).

6.2.14 Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse

Gemäss Naturgefahrenkarte ist das Quartierplanareal aktuell von einer geringen bis erheblichen Gefährdung durch Überschwemmung betroffen (siehe Ziffer 4.12). Gemäss der Wegleitung «Umsetzung der Naturgefahrenkarte in die kommunale Nutzungsplanung» werden die Gefährdungen durch Überschwemmung in den Quartierplanvorschriften und somit in der kommunalen Nutzungsplanung festgelegt. Zur Vorbeugung von Überschwemmungen sind neben den geplanten wasserbaulichen Massnahmen seitens des Kantons Terrainerhöhungen im Bereich der dem Orisbach zugewandten Seite geplant. In § 10 Quartierplanreglement sind die jeweiligen Anforderungen an das Baugesuchsverfahren betreffend Umgang mit der Überschwemmungsgefährdung reglementiert. So sind mit dem Baugesuch für jede Baute eine auf der Naturgefahrenkarte bzw. der Gefährdungskarte Oberflächenabfluss basierende massgebende Schutzhöhe zu definieren, die sich an der maximalen Überschwemmungshöhe eines Hochwassers mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre) bzw. an der maximalen Abflusshöhe gem. Gefährdungskarte Oberflächenabfluss orientiert.

6.2.15 Gewässerschutzbereich und Gewässerraum

Das Planungsgebiet befindet sich im Gewässerschutzbereich Au (siehe Ziffer 4.11.3). Bauten und Anlagen sind grundsätzlich über dem mittleren Grundwasserspiegel zu erstellen. Im Quartierplan wird eine über dem mittleren Grundwasserspiegel liegende Kote für unterirdische Bauten dargestellt und in § 4 Abs. 9 Quartierplanreglement festgelegt, dass Bauteile diese Kote nicht unterschreiben dürfen.

Der Gewässerraum entlang des Orisbachs wird in der Quartierplanung «Am Orisbach» festgelegt. Der kommunal festgelegte Gewässerraum löst den heute rechtsgültigen Gewässerraum nach Übergangsbestimmungen gem. Gewässerschutzverordnung ab. Die Quartierplanung Lüdin wird nach der kommunalen Festlegung nicht mehr durch den Gewässerraum tangiert.

6.2.16 Behindertengerechte Bauweise

Die behindertengerechte Bauweise richtet sich nach § 108 RBG.

7 Interessenermittlung

7.1 Umsetzung der übergeordneten Rahmenbedingungen / Eignung für eine Quartierplanung

Das Quartierplanareal liegt an zentraler Lage und ist auch bestens für den motorisierten Individualverkehr sowie durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Dadurch eignet sich das Gebiet optimal für eine verdichtete Bauweise. Zudem ist die Stadt Liestal gemäss kantonalem Richtplan dem Raumtyp „Hauptzentrum“, in welchem die Entwicklung nach innen vorangetrieben werden soll, sowie dem Handlungsraum «Liestal / Frenkentäler» zugewiesen. Die vorgesehene Entwicklung des Areals leistet einen massgeblichen Beitrag für die Entwicklung nach innen. Gemäss dem revidierten Richtplan ist im Hauptzentrum eine Dichte von 80 Einwohnern + Beschäftigten pro Hektare und im entsprechenden Handlungsraum eine Dichte von 70 Einwohnern + Beschäftigten pro Hektare anzustreben. Aufgrund der möglichen Bruttogeschossfläche kann von ca. 150 bis 200 zusätzlichen Bewohnern ausgegangen werden. Auf die Fläche des Quartierplanareals von 6'257 m² ergibt das eine Dichte von ca. 240 bis 320 Einwohnern pro Hektare. Aufgrund der angedachten Gewerbeflächen sind zusätzlich ca. 10 – 15 Beschäftigte denkbar. Damit übertrifft die Dichte die Vorgaben des kantonalen Richtplans deutlich. Durch diese Dichte ist auch der Grundsatz nach einer häuslicher Nutzung des Bodens gemäss Raumplanungsgesetzgebung gewährleistet.

7.1.1 Planungsgrundsätze gemäss Art. 3 RPG

Die Quartierplanung unterstützt resp. hält die Planungsgrundsätze Siedlung gemäss eidgenössischem Raumplanungsgesetz (RPG) wie folgt ein:

Grundsatz Siedlung a:

Wohn- und Arbeitsgebiete sollen einander zweckmässig zugeordnet sein und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.

Die Überbauung des Areals mit erhöhter Nutzung, welche durch die Quartierplanung ermöglicht und sichergestellt wird, fördert die Entwicklung des zentralen und gut erreichbaren Gebiets direkt am Bahnhof als Wohn- und Arbeitsstandort. Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof ist das Gebiet bestens durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

Grundsatz Siedlung a^{bis}:

Es sollen Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Bauzonen und der Möglichkeit zur Verdichtung der Siedlungsfläche getroffen werden.

Durch die erhöhte Nutzung wird dem Grundsatz der Verdichtung der Siedlungsfläche vollumfänglich Rechnung getragen.

Grundsatz Siedlung b:

Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden.

Das Quartierplanareal liegt in der Nähe der Bahnlinie sowie an der Kantonsstrasse und ist dadurch lärmvorbeklastet. In der vorliegenden Quartierplanung werden die entsprechenden Massnahmen getroffen, um die Überbauung möglichst vor den Lärmimmissionen zu schützen.

Wie im Kapitel 4.9 dieses Planungsberichts bereits beschrieben, liegt das Areal innerhalb des Konsultationsbereichs gemäss Störfallverordnung. Das Areal liegt nur marginal im Konsultationsbereich. Massnahmen sind keine zu treffen.

Grundsatz Siedlung c:

Rad- und Fusswege sollen erhalten und geschaffen werden.

Die bestehenden Langsamverkehrsachsen im Umfeld des Quartierplanareals werden erhalten. Zudem werden neue Durchwegungen durch das Areal geschaffen und bestehende aufgewertet. Diese Durchwegungen verbessern die Langsamverkehrsverbindungen zwischen Altstadt und Bahnhof, sowie den nördlich gelegenen Arbeits- und Wohngebieten.

Grundsatz Siedlung d:

Es sollen günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein.

Das Gebiet liegt unmittelbar beim Bahnhof mit bestehenden Einkaufsmöglichkeit und anderen Infrastrukturen des täglichen Bedarfs. Das Güter- und Dienstleistungsangebot der Altstadt ist ebenfalls in wenigen Gehminuten zu erreichen.

Grundsatz Siedlung e:

Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten.

Die Quartierplanvorschriften gewährleisten einen attraktiven Aussenraum.

7.1.2 Einhaltung Art. 6 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz

Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) legt fest, dass im ISOS aufgenommene Objekte in besonderem Masse die ungeschmälerete Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdienen. Gemäss Abs. 2 darf von der ungeschmälereten Erhaltung im Sinne der Inventare nur abgewichen werden, wenn dieser bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

Dem kulturhistorischen Interesse stehen die Planungsgrundsätze von Art. 3 RPG gegenüber. Die Erhaltung des kompletten, dispers bebauten Gebiets widerspricht der verdichteten Siedlungsentwicklung an geeigneten, zentralen und gut erschlossenen Orten.

Im ISOS oder dem kantonalen Bauinventar explizit gelistete Gebäude werden durch die Planung nicht tangiert (vgl. Ziffer 4.10). Durch den in Ziffer 6.2.5 beschriebenen, unter Einbezug der kantonalen Denkmalpflege durchgeführten Planungsprozesses entsteht eine sich in der Erscheinung in den historischen Kontext als Vorstadtquartier einpassende höhenabgestufte Bebauung mit feingliedriger Fassadengestaltung.

Zusammen mit der Umsetzung der im RPG geforderten Verdichtung wird durch die bedacht geplante Bebauung wie auch durch den Erhalt der identitätsstiftenden Bauten am Eingangstor der Vorstadt der historische Kontext und somit der Charakter des Quartiers bewahrt und dem NHG Rechnung getragen.

7.2 Mehrwert für die Stadt / Interessen der Stadt

Für die Stadt Liestal ergeben sich durch die Quartierplanung diverse Vorteile. Die Mehrwerte für die Stadt sind nachfolgend ersichtlich:

- Beitrag zur Verdichtung nach innen
- Beitrag zur Umsetzung der Raumplanungsgesetzgebung
- Generieren eines höheren Steuersubstrats
- Aufwertung des Images des Quartiers durch eine Aufwertung der architektonischen und städtebaulichen Qualität
- Aufwertung des Images des Quartiers durch die Aufwertung der hohen Grün- und Freiraumqualitäten
- Verbesserung der Parkplatzsituation
- Verbesserung des Übergangs zwischen Bahnhof und Altstadt
- Erhöhte Möglichkeit zur Mitgestaltung des zentralen Areals durch die Mitwirkung am Architekturwettbewerb sowie der starken Integration in den Realisierungsprozess, welche im Reglement festgeschrieben ist.

Die Stadt unterstützt das Projekt und hat dies bereits im Abschluss des vorangegangenen Wettbewerbs kundgetan. Durch das Quartierplanverfahren und die damit verbundenen Beschlüsse erzielt das Projekt eine hohe demokratische Legitimation.

7.3 Kosten für die Stadt / Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen

Die Quartierplanung und das Projekt werden von der Bauherrschaft finanziert. Das Quartierplanareal ist voll erschlossen. Somit entstehen diesbezüglich keine Folgekosten für die öffentliche Hand bzw. die Allgemeinheit.

Der Teilzonenplan Siedlung «Zentrum», genehmigt mit RRB Nr. 152 vom 29.01.2002 wird im Bereich des Quartierplanperimeters durch die Genehmigung der Quartierplanvorschriften «Lüdin» aufgehoben.

7.4 Interessen der Bauherrschaft

Die Bauherrschaft ist aus folgenden Gründen an einer optimalen Umsetzung der Quartierplanung und des Projekts interessiert:

- Durch das Quartierplanverfahren kann ein qualitativ hochstehendes Projekt mit einer sinnvollen Nutzung realisiert werden.
- Mittels des Quartierplanverfahrens wird die Akzeptanz für das Projekt erhöht.

7.5 Interessenabwägung

Die Bauherrschaft und die Stadt teilen grundsätzlich dieselben Interessen und stehen nicht im Konflikt zueinander. Beiden Parteien ist die rasche Umsetzung der Quartierplanung und des Projekts ein Anliegen. Zudem liegt das Vorhaben auch im Interesse der raumplanerischen Grundsätze, da damit die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und neuer Wohn- und Geschäftsraum an zentraler Lage ermöglicht wird. Das Projekt steht nicht im Konflikt zu übergeordneten Planungen oder Schutzinventaren.

Grössere Interessenskonflikte sind somit keine vorhanden, wonach eine detaillierte Interessensabwägung hinfällig ist.

8 Planungsverfahren

8.1 Kommunale Vorprüfung

Die kommunale Vorprüfung fand vom 16. Juli 2021 bis zum 21. September 2021 statt.

8.2 Kantonale Vorprüfung

Die Gemeinden haben gemäss § 6 Absatz 2 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) die Möglichkeit, ihre Planungen vor der Beschlussfassung den zuständigen kantonalen Ämtern zu einer Vorprüfung zu unterbreiten. Im Rahmen der Vorprüfung wird abgeklärt, ob eine Planung rechtmässig ist, mit den übergeordneten kantonalen Planungen übereinstimmt und die kantonalen und regionalen Interessen berücksichtigt. Damit wird gewährleistet, dass die Planung genehmigungsfähig ist.

Die Unterlagen zur Quartierplanung Lüdin, bestehend aus:

- Quartierplan
- Quartierplanreglement
- Planungsbericht
- Mobilitätskonzept

wurden am 16.11.2021 zur Vorprüfung eingereicht. Die Ergebnisse des Kantons folgten mit Schreiben vom 31.01.2021 im Entwurf. Der definitive Vorprüfungsbericht wurde mit Schreiben vom 24.03.2022 zugestellt.

Die Änderungen aufgrund des Vorprüfungsberichts sind in der separaten Stellungnahme zur kantonalen Vorprüfung ersichtlich.

8.3 Öffentliche Mitwirkung

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 08. Januar 1998 wurde durch die Stadt Liestal das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur Quartierplanung Lüdin durchgeführt. Folgende Unterlagen wurden vom 10.12.2021 bis 28.01.2022 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt:

- Quartierplan
- Quartierplanreglement
- Planungsbericht
- Mobilitätskonzept

Die Bevölkerung konnte im Rahmen dieses Verfahrens zum Entwurf Stellung nehmen, Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen, welche bei der weiteren Planung berücksichtigt werden, sofern sie sich als sachdienlich erweisen. Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase allfällige Problempunkte zu erkennen.

Die Publikation im Vorfeld erfolgte im Liestal aktuell Nr. 860 vom Dezember 2021 sowie auf der stadteigenen Homepage. Zusätzlich fand am 10.12.2021 eine Medieninformation sowie eine Information für die

Anwohner statt. An diesen Informationsveranstaltungen wurden die wichtigsten Aspekte der Planung erläutert und es gab eine Fragerunde. Die Planungsunterlagen konnten während der Mitwirkung auf der Stadtverwaltung Liestal sowie über die stadteneigene Homepage eingesehen werden. Stellungnahmen und Anregungen konnten bis zum 28.01.2022 schriftlich an den Stadtrat eingereicht werden.

Während des Mitwirkungsverfahrens sind 7 Stellungnahmen eingereicht worden. Für weitere Angaben wird auf den Mitwirkungsbericht verwiesen.

8.4 Beschlussfassung

8.4.1 Stadtratsbeschluss

Die Beschlussfassung steht noch bevor.

8.4.2 Einwohnerratsbeschluss

Die Beschlussfassung steht noch bevor.

8.5 Auflage- und Einspracheverfahren

Die öffentliche Planaufgabe steht noch bevor.

9 Beschlussfassung Planungsbericht

Dieser Planungsbericht wurde vom Stadtrat Liestal am _____ verabschiedet.

Liestal, den _____

Der Stadtpräsident

Der Stadtverwalter

Daniel Spinnler

Marcel Meichtry

Stadt Liestal
Kanton Basel-Landschaft



Mitwirkungsbericht

Quartierplanung Lüdin

Planungsstand
Beschlussfassung Stadtrat

Auftrag
41.00059

Datum
04. Mai 2022

Impressum

Auftraggeber First Site Invest AG
Rittergasse 20
4051 Basel

Auftragnehmer

jermann

Geoinformation
Vermessung
Raumplanung

Jermann Ingenieure + Geometer AG

Altenmattweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 709 93 93
www.jermann-ag.ch

Projektleitung Andreas Ballmer
Joël Suhr

Inhalt

1	Mitwirkungsverfahren.....	4
1.1	Verlauf des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens.....	4
2	Eingaben und Stellungnahmen	5
2.1	H.P. Schwob-Kiener (Natur- und Vogelschutz Liestal (NVL)), Oesliweg 4b, 4410 Liestal	5
2.2	Natur- und Vogelschutz Liestal, 4410 Liestal	5
2.3	FDP Sektion Liestal, 4410 Liestal.....	6
2.4	Verein liestal.orientiert, Tiergartenstrasse 6, 4410 Liestal.....	8
2.5	EBL (Genossenschaft Elektra Baselland), Mühlemattstrasse 6, 4410 Liestal	12
2.6	Thomas Weber-Strübin, Erzenbergstrasse 56, 4410 Liestal	13
2.7	Bau- und Umweltschutzdirektion, Hochbauamt, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal.....	14
3	Beschlussfassung Mitwirkungsbericht.....	15

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
1.0	suja	21.02.2022	Entwurf
1.1	baa	11.03.2022	Überarbeitung aufgrund Mitwirkungsgespräche
1.2	baa	04.05.2022	Überarbeitung aufgrund Beschlussfassung Stadtrat

Mitwirkungsbericht

1 Mitwirkungsverfahren

1.1 Verlauf des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 08. Januar 1998 wurde durch die Stadt Liestal das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur Quartierplanung Lüdin durchgeführt. Folgende Unterlagen wurden vom 10.12.2021 bis 28.01.2022 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt:

- Quartierplan
- Quartierplanreglement
- Planungsbericht
- Mobilitätskonzept

Die Bevölkerung konnte im Rahmen dieses Verfahrens zum Entwurf Stellung nehmen, Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen, welche bei der weiteren Planung berücksichtigt werden, sofern sie sich als sachdienlich erweisen. Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase allfällige Problempunkte zu erkennen.

Die Publikation im Vorfeld erfolgte im Liestal aktuell Nr. 860 vom Dezember 2021 sowie auf der stadteigenen Homepage.

Zusätzlich fand am 10.12.2021 eine Medieninformation sowie eine Information für die Anwohner statt. An diesen Informationsveranstaltungen wurden die wichtigsten Aspekte der Planung erläutert und es gab eine Fragerunde.

Die Planungsunterlagen konnten während der Mitwirkung auf der Stadtverwaltung Liestal sowie über die stadteigene Homepage eingesehen werden. Stellungnahmen und Anregungen konnten bis zum 28.01.2022 schriftlich an den Stadtrat eingereicht werden.

2 Eingaben und Stellungnahmen

Während der öffentlichen Mitwirkung wurden 7 Mitwirkungseingaben an den Stadtrat eingereicht. Diese werden im Folgenden mit einer Stellungnahme beantwortet. Zwecks Übersichtlichkeit wurde der Eingabetext im vorliegenden Mitwirkungsbericht auf die wesentlichen Inhalte gekürzt. Die Originaleingabe liegt dem Stadtrat vor.

2.1 H.P. Schwob-Kiener (Natur- und Vogelschutz Liestal (NVL)), Oesliweg 4b, 4410 Liestal

Eingabe vom **29.12.2021**

Nisthilfen für Mauersegler (Spyren)

- Anliegen** Mit der grossen Bautätigkeit verschwinden vermehrt Gebäude mit Spalten und Schlupflöcher, welche Mauerseglern als Nistplätze dienen.
Der Mitwirkende möchte die Möglichkeit zum Anbringen von Nisthilfen für die Spyren auf den Neubauten mit der Bauherrschaft vor Ort prüfen.
- Stellungnahme** Es wird eine Bestimmung ins Quartierplanreglement aufgenommen, wonach entsprechende Nisthilfen an geeigneten Standorten anzubringen sind. Zudem wird der Natur- und Vogelschutz in der Ausführung beratend beigezogen.

2.2 Natur- und Vogelschutz Liestal, 4410 Liestal

Eingabe vom **12.01.2022**

Ökologische Massnahmen

- Anliegen** Grundsätzlich werden die unter § 6 «Gestaltung und Nutzung des Aussenraums» vorgesehenen ökologischen Massnahmen begrüsst.
- Stellungnahme** Der Hinweis wird wohlwollend zur Kenntnis genommen.

Ökologische Massnahmen

- Anliegen** Der Natur- und Vogelschutz Liestal schlägt vor, die unter § 6 gelisteten Aufwertungsmassnahmen mit folgenden Punkten zu ergänzen.
→ Schlafquartier für Fledermäuse, Wildbienenhotel (anrechenbar wie Nisthilfen)
→ Kleinstrukturen wie Steinhaufen oder Asthaufen (anrechenbar zu 10 m² pro Element)
Bei jeglichen ökologischen Elementen ist die Pflege langfristig zu regeln.
- Stellungnahme** Die beiden vorgeschlagenen Punkte werden entsprechend ins Quartierplanreglement aufgenommen.

Massnahmen zur Förderung der Biodiversität

Anliegen	<p>Der Natur- und Vogelschutz Liestal schlägt vor, dass bei der Gestaltung von attraktiven naturnahen Aussenräumen und Grünflächen ebenfalls die zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Grenzwerte des Credit Suisse Asset Management «Greenproperty»- Goldstandards einzuhalten sind (Kapitel 2.5.2 des Credit Suisse Asset Management (Handbuch greenproperty).</p> <p>Dadurch werden zusätzliche Massnahmen berücksichtigt, welche folgende Aspekte abdecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Gewährleistung des Vogelschutzes (Die Vorgaben von Minergie®-Eco betreffend die Kollisionsgefahr für Vögel werden eingehalten, und die empfohlenen Massnahmen, zum Beispiel Folien für Vögel, Vermeidung von Glasmaterialien mit einem 90-°C-Winkel, etc. werden umgesetzt) → Eliminierung von Kleintierfallen (Hindernisse in Form von unüberwindbaren Barrieren für Kleintiere, zum Beispiel bis auf den Boden gezogene Zäune, die für Igel nicht überwindbar sind, sind eliminiert. Gefahren für Fauna in Form von Kleintierfallen wie Schächte, Kellerfenster oder Ähnliches sind mit Ausstiegshilfen versehen)
Stellungnahme	<p>§ 8 Abs. 1 des Quartierplanreglements wird insofern ergänzt, dass der Credit Suisse Asset Management «Greenproperty»-Goldstandard auch in Bezug auf die Biodiversität gilt (Ziffer 2.52 aus dem Handbuch greenproperty). Da dadurch auch der Vogelschutz gewährleistet wird, wird der letzte Satz von § 4 Abs. 5 des Quartierplanreglements gestrichen.</p>

2.3 FDP Sektion Liestal, 4410 Liestal

Eingabe vom **25.01.2022**

Würdigung

Anliegen	Die FDP würdigt das Projekt, welches den wichtigen Ort optimal verdichtet bei gleichzeitiger Rücksichtnahme auf die Nähe zur Altstadt.
Stellungnahme	Der Hinweis wird wohlwollend zur Kenntnis genommen.

Qualitätssicherung

Anliegen	Es ist entscheidend, dass im Quartierplanreglement verankert wird, dass für die städtebauliche Einpassung, die Dachformen, die Materialisierung und die Farbgebung der Gebäudehülle das Siegerprojekt «Altstadtblick» richtungsweisend ist. Ein verbindliches Mitspracherecht für die Stadt Liestal ist explizit im Reglement aufzunehmen.
Stellungnahme	In § 4 Abs. 5 des Quartierplanreglements ist bereits enthalten, dass das Siegerprojekt bezüglich Form, Materialisierung, Gestaltung und Farbgebung der Gebäudehülle richtungsweisend ist. Zudem ist in § 9 Abs. 3 des Quartierplanreglements enthalten, dass die Stadt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Mitspracherecht hat.

Ergänzende Festlegungen zur Durchwegung

- Anliegen** Die öffentliche Durchwegung wird begrüsst. Diese ist im Quartierplanreglement betreffend Ortslage, Materialisierung, Bepflanzung, Durchgangsbreiten, Beleuchtung und Terraingestaltung mit einem verbindlichen Mitspracherecht der Stadt Liestal abzusichern. Der Umgebungsplan ist zwingend mit dem Umgebungsplan des Quartierplans «Am Orisbach» sowie der nördlich angrenzenden Planung für die Renaturierung des Orisbachs abzustimmen.
- Stellungnahme** Die Sicherung der Durchwegung und der Aussenraumgestaltung ist über den Umgebungsplan, welcher gemäss § 6 Abs. 7 des Quartierplanreglements einzureichen ist, gewährleistet. Dieser ist ausserdem mit dem Quartierplan «Am Orisbach» abzustimmen. Für die Abstimmung der beiden Quartierpläne dienen zudem die periodisch stattfindenden Koordinationssitzungen zwischen den Planungsteams.

Öffentliche Parkplätze

- Anliegen** Die Erstellung von 80 öffentlichen Parkplätzen wird begrüsst. Diese müssen aus Sicht der FDP vollumfänglich der Stadt Liestal gehören, so dass die Stadt Liestal auch völlig frei über die Bewirtschaftungspreise bestimmen kann. Eine entsprechende Verankerung im Quartierplanvertrag ist aus Sicht der FDP zwingend notwendig. Weiter ist im Quartierplanreglement festzuhalten, dass die Stadt Liestal auch ein Mitspracherecht bezüglich der Gestaltung des unterirdischen Parkings hat, insbesondere bei der Gestaltung der Ein- und Ausfahrten. Das Parkhaus ist zudem zwingend dem Parkleitsystem der Stadt anzuschliessen.
- Stellungnahme** Die Besitzverhältnisse der öffentlichen Parkplätze werden im Quartierplanvertrag geregelt. Es ist vorgesehen, dass diese entweder ins Eigentum der Stadt übergehen oder die Stadt sie langfristig mietet. Dies bedarf einer vertraglichen Regelung mit der Grundeigentümerin. Der Anschluss ans Parkleitsystem wird in den Quartierplanvertrag aufgenommen. Das Mitspracherecht der Stadt für die Gestaltung der öffentlichen Parkplätze wird im STWE-Vertrag verbindlich geregelt.

Energiestandard

- Anliegen** Der «Greenproperty»-Goldstandard soll soweit wie technisch/ökologisch und ökonomisch verhältnismässig auch für Bestandsbauten im Quartierplan Lüdin zur Anwendung kommen. Die Umsetzung des Energiestandards ist im Quartierplanreglement abzusichern.
- Stellungnahme** Bei den Denkmalschutzobjekten wird auf einen Nachhaltigkeitsstandard verzichtet. Darunter leiden in der Regel die Substanzerhaltung sowie die Wirtschaftlichkeit. Im Verhältnis zum Ganzen ist das nicht bedeutend.

2.4 Verein liestal.orientiert, Tiergartenstrasse 6, 4410 Liestal

Eingabe vom **28.01.2022**

Ausblenden Umfeld

- Anliegen** Es ergeben sich Probleme durch das Ausblenden des Umfelds. Weder der im Raumprogramm vorgegebene Perimeter, noch der Betrachtungsperimeter beziehen die Rheinstrasse und die Bahnhofstrasse mit ein. Der Wettbewerb hat sich deshalb vorwiegend mit den inneren Qualitäten des Areals beschäftigt.
- Stellungnahme** Der Stadtrat von Liestal hat als verbindliche Vorgabe für den Projektwettbewerb ein Richtprojekt verabschiedet. Darin sind die massgebenden Eckwerte wie Ausnützung, Lage der Bauten entlang der Bahnhof- und Rheinstrasse, die Siedlungstypologie mit drei Gebäudezeilen und zwei Siedlungsräumen zur Durchwegung, mit hohem Öffentlichkeitsgrad sowie Berücksichtigung des Quartierplans Orisbach festgelegt. Insgesamt erwartet der Stadtrat, dass das Lüdin-Areal als «Vorstadtquartier» zur Altstadt in Erscheinung tritt und den Massstabsprung zwischen dem neuen grossmassstäblichen Bahnhofquartier und der Altstadt zu bewältigen vermag. Die Ausgestaltung von Bahnhofstrasse, Rheinstrasse oder Kantonalbank-Kreisel durch Spurreduktionen, Alleebepflanzungen, Trottoirverbreiterungen etc. sind Gegenstand der übergeordneten Verkehrsplanung von Stadt und Kanton und entziehen sich der Einflussnahme des Quartierplans Lüdin.

Ankunftsort in Liestal

- Anliegen** An der Stelle des ehemaligen Café Graber wird in Zukunft ein Eckgebäude stehen, das den ersten Eindruck von Liestals Zentrum prägen wird. Obwohl der Quartierplan die Fassadengestaltung offenlässt, wird die Volumetrie relativ genau bestimmt. Auf den Visualisierungen ist an der markanten Ecke Bahnhof- / Rheinstrasse ein Gebäude geplant, welches als Typ in verschiedenen Agglomerationen anzutreffen ist, aber von der Volumetrie her nicht als innerstädtische Ecke wirken kann. Es ist aus Sicht der Mitwirkenden deshalb notwendig, dass die Fassaden durch die Stadtbaukommission vor Einreichung des Baugesuchs auf ihren städtischen Ausdruck hin geprüft werden.
- Stellungnahme** Einerseits wird die Fassadengestaltung im Quartierplanreglement nicht offengelassen. Gemäss § 4 Abs. 5 des Quartierplanreglements ist das Siegerprojekt bezüglich Form, Materialisierung, Gestaltung und Farbgebung der Gebäudehülle richtungsweisend. Andererseits hat die Stadt gemäss § 3 Abs. 3 des Quartierplanreglements im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Mitspracherecht. Dies gilt insbesondere auch für die Fassadengestaltung.
- Die Auslegeordnung in der Jury zeigte, dass an der Ecke Bahnhof- / Rheinstrasse kein Eckgebäude stehen darf. Hierher gehört ein Gebäude, das an der Rheinstrasse steht, die Massstäblichkeit des Lüdin-Verwaltungsgebäudes aufnimmt sowie die Typologie mit dem Sockelgeschoss weiterentwickelt. Wie im Modell gut abzulesen ist, wird dadurch das Lüdin-Verwaltungsgebäude in seinem Ausdruck als denkmalgeschützwürdiges Gebäude maximal gestärkt. Der Massstabsprung zu den Grossformen im Bahnhofquartier wird schlüssiger an der Bahnhofstrasse vollzogen.

Der massgebliche Betrachtungsfokus der Mitwirkenden als Autofahrer von Basel her liegt neben den Intentionen des Richtprojektes, welches höchste Priorität auf eine qualitätsvolle Fussgängerverbindung vom Bahnhofquartier zur Altstadt verlangt.

Erdgeschoss entlang Rhein- und Bahnhofstrasse

- Anliegen** An der Ecke Rheinstrasse / Bahnhofstrasse sowie entlang der wichtigen Achse Bahnhofstrasse werden die Erdgeschosse geschlossen, ohne Bezug zum Strassenraum dargestellt.
- Stellungnahme** Die Nachfrage nach Dienstleistungsflächen zusätzlich zur Altstadt und den Neubauten im Bahnhofquartier ist in Liestal sehr beschränkt. Das Lüdin-Areal und insbesondere die Bahnhofstrasse zählt lediglich zu den B-Lagen. Ziel war es daher, die Dienstleistungsflächen an der attraktivsten Lage, nämlich im Lüdin-Verwaltungsgebäude und an der Rheinstrasse zu konzentrieren. Die zum Hof durchgehenden Verkaufsflächen haben das Potenzial auch den Hofraum für Dienstleistungen zu aktivieren.

Notwendige Aufwertung der Bahnhofstrasse

- Anliegen** Der Quartierplan zeigt in Richtung Bahnhofstrasse eine Rückseite mit schmalen Trottoir und ohne Bepflanzung. Aus Sicht der Mitwirkenden wurde im Wettbewerbsverfahren durch die Legung von Perimeter und Betrachtungsperimeter der Bezug zur Bahnhofstrasse vollkommen unterbewertet. Entlang der Fassade sollte ein fünf Meter breites Trottoir mit einer Baumreihe, sowohl der Funktion als auch dem Stellenwert der Bahnhofstrasse, das notwendige Gewicht verleihen. Die Baumreihe würde nicht nur der Qualität der Bahnhofstrasse dienen, sondern auch den Wohnungen als angenehmer Filter (Optik, Kühlung, Lichtstreuung) zur Strasse.
- Stellungnahme** Wie bereits dargelegt, ist die Ausgestaltung der Bahnhofstrasse Gegenstand der Verkehrsplanung der Stadt Liestal und kann nicht im Quartierplan Lüdin festgelegt werden. Die Lage der Gebäudezeile an der Bahnhofstrasse wurde im Richtprojekt - auch in Abstimmung mit Kantons-Vertretern - festgelegt. Die Anliegen sind demnach im Quartierplan verfahrensfremd.

Kreisel bei der Kantonalbankkreuzung

Anliegen

Um den Raum für die oben genannte Aufwertung der Bahnhofstrasse zu gewinnen, müsste z.B. a) die Baulinie des Quartierplans Lüdin zurückversetzt, b) ein Teil der Gartenanlage auf Seite Kantonalbank beansprucht werden oder c) eine Fahrspur wegfallen. Eventuell braucht es Anteile von allen drei Möglichkeiten.

Damit eine Fahrspur wegfallen kann, ist eine Kreisellösung auf der Kantonalbankkreuzung zu prüfen.



Stellungnahme

Wie bereits dargelegt, ist die Ausgestaltung des Kreisels bei der Kantonalbankkreuzung Gegenstand der Verkehrsplanung der Stadt und des Kantons und kann nicht im «Quartierplan Lüdin festgelegt werden. Die Lage der Gebäudezeile an der Bahnhofstrasse wurde im Richtprojekt - auch in Abstimmung mit Kantons-Vertretern - festgelegt. Die Anliegen sind demnach im Quartierplan verfahrensfremd.

Höhenstaffelung entlang des Orisbachs

Anliegen Für die städtebauliche Situation ist die mittlere Reihe mindestens ein Stockwerk zu hoch. Dafür dürfte die Reihe entlang des Orisbachs problemlos ein Stockwerk mehr aufweisen.



Stellungnahme Die zweigeschossige Zeile entlang des Orisbachs ist ein sehr austariertes Ensemble. Es ergänzt das denkmalschutzwürdige Ensemble Rheinstrasse 3 und Schützenstrasse 4 sehr feinfühlig und ist optimal auf die Gestaltungsabsichten des Quartierplans Orisbach abgestimmt. Die direkte Erschliessung des unteren Geschosses von der Schützenstrasse und des oberen Geschosses von der Lüdingasse ermöglichen eine ganz schmale Zeile (keine Treppenhäuser erforderlich). Die Enge der Lüdingasse ist durch die eingeschossige Zeile massstäblich gut vertretbar, die Erdgeschosswohnungen der mittleren Zeile sehen durch die Lage im Hochparterre über die vorgelagerte Zeile ebenfalls zur Altstadt. Ein drittes Geschoss würde dieses Gleichgewicht stören. Das Preisgericht im Wettbewerbsverfahren erachtete die mittlere Zeile keinesfalls als zu hoch. Hier findet letztlich der Massstabssprung zum Verwaltungsgericht und den Grossbauten im Bahnhofquartier statt. Sehr überzeugend ist die geringe Höhe des südlichen Baukörpers, welcher zusammen mit dem denkmalschutzwürdigen Ensemble und dem Neubau an der Rheinstrasse einen wohlproportionierten Hofraum bildet.

2.5 EBL (Genossenschaft Elektra Baseland), Mühlemattstrasse 6, 4410 Liestal

Eingabe vom **13.01.2022**

Sicherung bestehende Kabelrohranlage

Anliegen Die EBL führt auf den Parzellen Nr. 911, 912 und 913 ein Stromkabel der Mittelspannung in einer unterirdischen Kabelrohranlage (Planausschnitt). Die Führung ist durch Dienstbarkeiten sichergestellt.

Die EBL beantragt, dass die Sicherung der bestehenden Leitung in die Quartierplanung aufgenommen wird. Weiterhin ist nach und während der kompletten Bauphase der sichere Weiterbetrieb der Leitung zu gewährleisten.



Stellungnahme Die Mittelspannungsleitung ist mittels Dienstbarkeiten gesichert. Die zukünftige Sicherung der Leitung – einerseits während der Bauphase, andererseits auch danach – wird in einen separaten Dienstbarkeitsvertrag geregelt und aufgenommen. Zudem wird auch der zukünftige Strombedarf u.a. aufgrund E-Mobilität berücksichtigt und aufgenommen. Dies wird im Rahmen der ordentlichen Projektierung umgesetzt. Die Regelung erfolgt mit den üblichen Dienstbarkeiten und Verträgen zwischen den Parteien.

Anschluss an das Fernwärmenetz: Der Anschluss an das Fernwärmenetz ist eine Option, welche die Bauherrschaft verfolgt. Den Entscheid fällt sie nach Vorliegen der Alternativen.

2.6 Thomas Weber-Strübin, Erzenbergstrasse 56, 4410 Liestal

Eingabe vom **04.02.2022**

Zu hohe Baukörper

- Anliegen** Die Bauhöhe des Baukörpers A2 entlang der Rheinstrasse soll um ein Stockwerk und an der Bahnhofstrasse um drei Stockwerke reduziert werden. Der Baukörper A1 soll in der Höhe um mindestens ein Stockwerk reduziert werden.
- Stellungnahme** Der Stadtrat von Liestal hat als verbindliche Vorgabe für den Projektwettbewerb ein Richtprojekt verabschiedet. Darin sind die massgebenden Eckwerte wie unter anderem die Ausnützung, Lage der Bauten entlang der Bahnhof- und Rheinstrasse, die Siedlungstypologie mit drei Gebäudezeilen und zwei Siedlungsräumen festgelegt. Die im Siegerprojekt des Projektwettbewerbs vorgeschlagene Geschossigkeit erachtete das Preisgericht nicht als zu hoch. Der Baukörper entlang der Bahnhofstrasse nimmt Bezug auf die grossmassstäbliche Bebauung des Bahnhofquartiers. Der Baukörper entlang der Rheinstrasse übernimmt die Massstäblichkeit des Lüdin-Verwaltungsgebäudes. Wie im Modell gut abzulesen ist, wird dadurch das Lüdin-Verwaltungsgebäude in seinem Ausdruck als denkmalschutzwürdiges Gebäude maximal gestärkt. Auch die Geschossigkeit der mittleren Zeile erachtete das Preisgericht als nicht zu hoch, da hier letztendlich der Massstabssprung zum Verwaltungsgericht und den Grossbauten im Bahnhofquartier stattfindet.

Erdgeschoss entlang Bahnhofstrasse

- Anliegen** Das Erdgeschoss entlang der Bahnhofstrasse passt nicht. Es sind keine Ladenlokale ersichtlich und vor allem an der Ecke fehlt ein Fenster.
- Stellungnahme** Die Nachfrage nach Dienstleistungsflächen zusätzlich zur Altstadt und den Neubauten im Bahnhofquartier ist in Liestal sehr beschränkt. Das Lüdin-Areal und insbesondere die Bahnhofstrasse zählt lediglich zu den B-Lagen. Ziel war es daher, die Dienstleistungsflächen an der attraktivsten Lage, nämlich im Lüdin-Verwaltungsgebäude und an der Rheinstrasse zu konzentrieren. Die zum Hof durchgehenden Verkaufsflächen haben das Potenzial auch den Hofraum für Dienstleistungen zu aktivieren.

Aussenraum

- Anliegen** Entlang der Bahnhofstrasse sollte ein Trottoir mit Bäumen geplant werden. Ist für den Garten der Liegenschaft Graber, der als letzte Grünfläche in diesem Gebiet verschwindet, genügend Ersatzfläche vorgesehen?
- Stellungnahme** Die Ausgestaltung der Bahnhofstrasse ist Gegenstand der Verkehrsplanung der Stadt Liestal und kann nicht im Quartierplan Lüdin festgelegt werden. Das Anliegen ist demnach im Quartierplan verfahrensfremd.
Im Quartierplanareal werden im Gegensatz zu heute mehr Grünflächen entstehen. Diese sind im Quartierplan ersichtlich und werden gemäss Quartierplanreglement verlangt.

2.7 Bau- und Umweltschutzdirektion, Hochbauamt, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Eingabe vom **27.01.2022**

Abstimmung

Anliegen Die Mitwirkende stellt fest, dass die erarbeiteten Ergebnisse der gemeinsamen Abstimmung in der Planung Lüdin sachdienlich berücksichtigt sind und sie die Planung unterstützen können.

Stellungnahme Der Hinweis wird wohlwollend zur Kenntnis genommen.

Gemeinsame Parkierung

Anliegen Die Mitwirkende betont ihr grosses Interesse an einer gemeinsamen Lösung für die Parkierung. Hierzu erwarten sie in den nächsten Wochen die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts auf Gebietsebene.

Stellungnahme Die Stadt teilt das Interesse an einer gemeinsamen Lösung für die Parkierung.

Zeitliche Abstimmung Bauvorhaben

Anliegen Die Mitwirkende möchte auf die Chance einer möglichen baulichen Gleichzeitigkeit hinweisen. Sie erkennen ein erhebliches Potential zur Vereinfachung der Baugrube und der Baustellenlogistik, wobei insbesondere letzteres positive Effekte bezüglich der Auswirkungen der Bautätigkeit auf das Umfeld haben dürfte.

Stellungnahme Die Stadt teilt die Haltung bezüglich einer zeitlichen Abstimmung der Bauvorhaben. Inwiefern dies möglich ist, ist zu einem späteren Zeitpunkt zu definieren.

3 Beschlussfassung Mitwirkungsbericht

Dieser Mitwirkungsbericht wurde vom Stadtrat Liestal am Dienstag, 05. April 2022 verabschiedet.

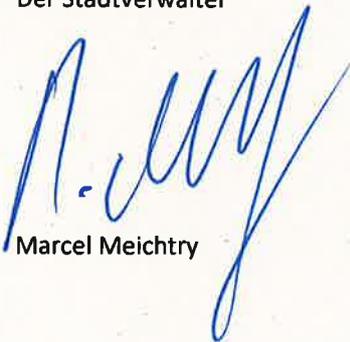
Namens des Stadtrates:

Der Stadtpräsident



Daniel Spinnler

Der Stadtverwalter



Marcel Meichtry



Stellungnahme Vorprüfungsbericht

Quartierplanung Lüdin

Planungsstand
Beschlussfassung

Auftrag
41.00059

Datum
24. August 2022

Impressum

Auftraggeber First Site Invest AG
Centralbahnplatz 12
4051 Basel

Auftragnehmer

jermann

Geoinformation
Vermessung
Raumplanung

Jermann Ingenieure + Geometer AG

Altenmattweg 1
4144 Arlesheim
info@jermann-ag.ch
+41 61 709 93 93
www.jermann-ag.ch

Projektleitung Andreas Ballmer
Joël Suhr

Inhalt

1	Vorprüfungsverfahren	4
1.1	Zweck und Verlauf des kantonalen Vorprüfungsverfahrens.....	4
2	Kantonale Stellungnahme	5
2.1	Stellungnahme Amt für Raumplanung, Abteilung Ortsplanung	5
3	Beschlussfassung Stellungnahme zum Vorprüfungsbericht	36

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
1.0	suja	23.02.2022	Entwurf
1.1	baa	01.03.2022	Änderungen aufgrund Sitzung mit Kanton
2.0	suja / baa	24.08.2022	Beschlussfassung durch den Stadtrat

Stellungnahme Vorprüfungsbericht

1 Vorprüfungsverfahren

1.1 Zweck und Verlauf des kantonalen Vorprüfungsverfahrens

Die Gemeinden haben gemäss § 6 Absatz 2 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) die Möglichkeit, ihre Planungen vor der Beschlussfassung den zuständigen kantonalen Ämtern zu einer Vorprüfung zu unterbreiten. Im Rahmen der Vorprüfung wird abgeklärt, ob eine Planung rechtmässig ist, mit den übergeordneten kantonalen Planungen übereinstimmt und die kantonalen und regionalen Interessen berücksichtigt. Damit wird gewährleistet, dass die Planung genehmigungsfähig ist.

Die Unterlagen zur Quartierplanung Lüdin bestehend aus:

- Quartierplan
- Quartierplanreglement
- Planungsbericht
- Mobilitätskonzept

wurden am 16.11.2021 zur Vorprüfung eingereicht. Die Ergebnisse des Kantons folgten mit Schreiben vom 31.01.2021 im Entwurf. Der definitive Vorprüfungsbericht wurde mit Schreiben vom 24.03.2022 zugestellt.

2 Kantonale Stellungnahme

Mit dem kantonalen Vorprüfungsbericht hat das Amt für Raumplanung die Gelegenheit genutzt, eine Stellungnahme zur vorliegenden Planung an den Stadtrat einzureichen. Diese wird im Folgenden mit einer Stellungnahme beantwortet. Zwecks Übersichtlichkeit wurde der Eingabetext im vorliegenden Bericht auf die wesentlichen Inhalte gekürzt. Die Originaleingabe liegt dem Stadtrat vor.

2.1 Stellungnahme Amt für Raumplanung, Abteilung Ortsplanung

Stellungnahme vom **31.01.2022**

1. Erschliessung Autoeinstellhalle

Zwingende Vorgabe Weder die Variante 1, 1.5 noch 2 ist genehmigungsfähig. Die Quartierplanung ist daher insgesamt nicht genehmigungsfähig. An der Sitzung vom 5. November 2021 wurde vereinbart, dass weitere Erschliessungsvarianten geprüft (z. B. Kombination mit Parkhaus BLKB sowie Kombination Einfahrt ab Schützenstrasse und Ausfahrt zur Rheinstrasse) und im Gutachten aufgeführt werden.

→ Es sind weitere Varianten zur Erschliessung der Autoeinstellhalle zu untersuchen, insbesondere auch in Kombination mit bestehenden und geplanten Autoeinstellhallen.

Stellungnahme Es wurden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsplanern verschiedene Erschliessungsvarianten geprüft. Zudem wurde eine Interessenermittlung erstellt. Da der Entscheid zur Erschliessung der Autoeinstellhalle noch aussteht, werden im Quartierplan zwei Varianten aufgeführt.

2. Kantonale Strassenbaulinie

Zwingende Vorgabe Entlang der Bahnhofstrasse soll die neue Bebauung direkt an der Strassenlinie stehen. Dem können wir, da die Fahrspuren in Richtung Kantonalbank-Kreuzung die Normbreite nicht erfüllen und längerfristig ein Radstreifen für den linksabbiegenden Veloverkehr Richtung Basel realisiert werden soll, nicht zustimmen. Die Strasse muss in Richtung Quartierplanareal verbreitert werden können.

→ Die Baubereiche müssen den gesetzlichen Abstand von 5 m (oder ein noch zu definierendes Mindestmass) berücksichtigen oder es muss zwischen Bauherrschaft und Kanton Basel-Landschaft einvernehmlich eine Strassenbaulinie vereinbart und festgelegt werden.

Stellungnahme Der Baubereich wurde in Absprache mit dem Tiefbauamt entsprechend zurückversetzt. Die Rückversetzung lässt einen zusätzlichen Velostreifen auf der Bahnhofstrasse in Richtung Knoten zu. Das Tiefbauamt legt seinerseits entlang der Bahnhofstrasse eine kantonale Strassenbaulinie fest.

3. Quartierplan

Zwingende Vorgabe **ISOS und BIB:** Die vorliegende Planung sieht bei einigen Ortsteilen mit den höchsten Erhaltungszielen «A» und «a» (Gebiete, Baugruppen, Umgebungszonen, Umgebungsrichtungen und Einzelelemente) keine konkreten planerischen Massnahmen vor und behandelt diese schutzwürdigen Ortsteile wie Gebiete ohne Schutzanliegen.

→ Es ist mit geeigneten planerischen Massnahmen gebührend Schutz zu gewähren oder den Verzicht darauf in einer Interessensabwägung zu legitimieren (siehe Ausführungen zum ISOS im Anhang).

Gemäss Denkmal- und Heimatschutzgesetz sind die Gemeinden verpflichtet, schützenswerte Kulturdenkmäler mittels Ausscheidung und Bezeichnung im Zonenplan zu schützen.

→ Falls die Gemeinde beabsichtigt, auf den Schutz von im Bauinventar Basel-Landschaft (BIB) aufgeführten Bauten zu verzichten, so ist dies in jedem Einzelfall mittels eines qualifizierten Fachgutachtens darzulegen und zu begründen.

Stellungnahme Die Vorgabe wird gem. Stellungnahme zur zwingenden Vorgabe zu § 4 Abs. 10 Quartierplanreglement umgesetzt (siehe S. 14).

Zwingende Vorgabe **Schutzkategorie Bauten Rheinstrasse 3 und Schützenstrasse 4:** Auf den Schutz des «Lüdin-Baus» an der Rheinstrasse 3 wurde verzichtet. Da weder die Gegenüberstellung eines «konkreten» öffentlichen Interesses erfolgte noch ein qualifiziertes Fachgutachten erstellt wurde, kann die Planung bei diesem Objekt im Speziellen wie auch beim Objekt an der Schützenstrasse 4 nicht nachvollzogen und somit auch nicht akzeptiert werden.

→ Die Bauten an der Ecke Rheinstrasse/Schützenstrasse sind adäquat zu schützen. Die drei Gebäude sind wie folgt zu behandeln:

- die Rheinstrasse 3 als «schützenswerte Baute»,
- das südliche Gebäude der Schützenstrasse 4 als «erhaltenswerte Baute»,
- das nördliche Gebäude der Schützenstrasse 4 als «Baute mit Situationswert».

Bezüglich zu verwendende Schutzbestimmungen verweisen wir auf die Ausführungen zu § 4 Abs. 10 Quartierplanreglement (QR).

Stellungnahme Die Vorgabe wird gem. Stellungnahme zur zwingenden Vorgabe zu § 4 Abs. 10 Quartierplanreglement umgesetzt (siehe S. 14).

Zwingende Vorgabe **Gefahrenzonen:** Die im Quartierplanareal gemäss der Naturgefahrenkarte Basel-Landschaft ausgewiesenen Gefahrengebiete sind im Quartierplan mit Gefahrenzonen gemäss § 30 Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) zu überlagern. Von den ausgewiesenen Gefahrengebieten abweichende Gefahrenzonen-Überlagerungen (z. B. erhebliche Gefährdung bei Senke des ehemaligen Teichs) sind im Planungsbericht fachlich zu begründen und zu belegen (vgl. Ausführungen zum Planungsbericht).

→ Das Quartierplanreglement ist mit angemessenen Schutzbestimmungen zu den Gefahrenzonen zu ergänzen.

Im Übrigen empfehlen wir Ihnen, für den Gefahrenbereich «erhebliche Gefährdung» eine analoge Bestimmung zu formulieren, wie sie bereits bei der Quartierplanung «Aurisa» – wo vor der Neuüberbauung eine ähnliche Situation mit erheblicher Gefährdung durch Überschwemmung vorhanden war – Anwendung gefunden hat (Ziffer 12 Abs. 1 Quartierplanreglement «Aurisa»).

Stellungnahme Die aktuellen Gefahrenzonen werden in den Quartierplan übernommen. Das Quartierplanreglement wird folgendermassen angepasst:

alt -

neu § X Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse

Abs. 1 Gefahrenzone Überschwemmung

Die «erhebliche Gefährdung» ist mit der Bebauung durch geeignete Mittel derart zu reduzieren, dass der Schutz von Bauten und Anlagen vor Überschwemmung mit verhältnismässigen Objektschutzmassnahmen sichergestellt werden kann (Reduktion auf geringe oder mittlere Gefährdung). Als geeignete Mittel gelten Geländeauffüllungen, eine angepasste Bebauung (EG mind. auf Niveau des umliegend bestehenden, geringer gefährdeten Terrains) oder sinngemässe Mittel.

Abs. 2

Gebäude und haustechnische Anlagen sind so zu bauen, dass sie durch mögliche Hochwasserereignisse von geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre) und unter Beachtung der gemäss der Gefahrenzonen ausgewiesenen Gefahrenstufe nicht wesentlich beschädigt werden oder Folgeschäden verursachen.

Abs. 3

Mit dem Baugesuch ist für jede Baute eine auf der Naturgefahrenkarte basierende massgebende Schutzhöhe zu definieren, die sich an der maximalen Überschwemmungshöhe eines Hochwassers mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre) orientiert.

Abs. 4

Gebäudeteile, welche unterhalb der massgebenden Schutzhöhe liegen, sind wasserdicht auszugestalten. Unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind ungeschützte Öffnungen in der Gebäudehülle nicht zulässig. Für Gebäudeteile mit schadenunempfindlicher Nutzung und Bauweise ist in begründeten Ausnahmen die nasse Vorsorge zulässig.

Abs. 5

Gebäudehüllen unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen (Wasserdruck, Nässe, Schwemmmaterial) durch mögliche Hochwasserereignisse genügen.

Abs. 6 Starkregenereignisse

Gebäude und haustechnische Anlagen sind unterhalb der massgebenden Schutzhöhe so zu bauen, dass sie von Überschwemmungen durch Starkregenereignisse nicht wesentlich beschädigt werden oder Folgeschäden verursachen.

Abs. 7

Mit dem Baugesuch ist für jede Baute eine auf der Gefährdungskarte Oberflächenabfluss basierende massgebende Schutzhöhe zu definieren, die sich an der maximalen Abflusshöhe orientiert.

Abs. 8

Gebäudeteile, welche unterhalb der massegebenden Schutzhöhe liegen, sind wasserdicht auszugestalten. Unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind ungeschützte Öffnungen in der Gebäudehülle nicht zulässig. Für Gebäudeteile mit schadenunempfindlicher Nutzung und Bauweise ist in begründeten Ausnahmen die nasse Vorsorge zulässig.

Abs. 9

Gebäudehüllen unterhalb der massgebenden Schutzhöhe sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen (Wasserdruck, Nässe, Schwemmmaterial) durch mögliche Überschwemmungen bei Starkregenereignisse genügen.

Zwingende
Vorgabe

Gewässerschutzbereich Au: Das Planungsgebiet befindet sich vollumfänglich im Gewässerschutzbereich Au. Bauten und Anlagen sind im Bereich Au grundsätzlich über dem mittleren Grundwasserspiegel zu erstellen. Weder im Quartierplan noch im Planungs- und Begleitbericht sind die Koten der unterirdischen Bauten angegeben.

→ Die Schnitte im Quartierplan sind mit Koten der unterirdischen Bauteile (inkl. Foundationen) und dem mittleren Grundwasserspiegel zu ergänzen.

Stellungnahme

Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Der Quartierplan wird entsprechend ergänzt und das Quartierplanreglement wird folgendermassen angepasst:

alt §4 Abs. 9 Unterirdische Bauten und Bauteile

Unterirdische Bauten und Bauteile wie Einstellhallen, Technikräume sowie Lager- und Abstellräume etc. sind auch ausserhalb der Baubereiche gemäss Quartierplan zulässig. Sie dürfen das massgebende Terrain geringfügig überragen, sofern diese nach aussen nicht als oberirdische Bauteile in Erscheinung treten und deren Überdeckung einen Bestandteil der Aussenraumgestaltung darstellen.

neu §4 Abs. 9 Unterirdische Bauten und Bauteile

Unterirdische Bauten und Bauteile wie Einstellhallen, Technikräume sowie Lager- und Abstellräume etc. sind auch ausserhalb der Baubereiche gemäss Quartierplan zulässig. Sie dürfen das massgebende Terrain geringfügig überragen, sofern diese nach aussen nicht als oberirdische Bauteile in Erscheinung treten und deren Überdeckung einen Bestandteil der Aussenraumgestaltung darstellen.

Unterirdische Bauten und Bauteile dürfen die Kote von 308 m ü. M. nicht unterschreiten.

Zwingende Vorgabe **Naturschutzobjekt von lokaler Bedeutung:** In vorliegender Planung ist das gem. § 28 TZPS «Zentrum» rechtskräftige Objekt nicht enthalten und es wird im Planungsbericht auch nicht dargelegt, wie der Schutz des betroffenen Naturschutzobjekts von lokaler Bedeutung entlang des Orisbachs umgesetzt wird.
 → Das Objekt ist im Plan festzulegen und es sind entsprechende Schutzbestimmungen zu formulieren.

Stellungnahme Aufgrund der Perimeteranpassung gem. zwingender Vorgabe in Punkt 3.1 «Quartierplanperimeter» dieses Dokuments, liegt die Uferbestockung von lokaler Bedeutung nicht mehr innerhalb des Quartierplanperimeters. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Quartierplanung «Am Orisbach».

Hinweis Grundlagenplan: Der Knoten Rebgasse/Rheinstrasse wurde im vergangenen Sommer umgebaut.
 → Wir bitten Sie, die neue Situation in den betreffenden Plänen abzubilden.

Stellungnahme Die Pläne werden entsprechend angepasst.

3.1 Rechtsverbindlicher Inhalt

Zwingende Vorgabe **Quartierplanperimeter:** Die Schützenstrasse und das Ufer des Orisbachs sind gemäss dem uns vorliegenden Entwurf vom 12. November 2018 Teil des Quartierplans «am Orisbach». Uns ist nicht bekannt, ob der Perimeter zwischenzeitlich verändert wurde.
 → Wir bitten um eine entsprechende Klärung und Abstimmung der verschiedenen Planungen.

Stellungnahme Die Perimeter wurden in einer gemeinsamen Koordinationssitzung aufeinander abgestimmt und die Planung entsprechend angepasst.

Zwingende Vorgabe **Erschliessungsfläche (Zubringer, Fuss- und Veloverkehr [dunkelgrau], im Planungsbericht Gassenraum genannt):** In den Visualisierungen (z. B. Abb. 26 im Planungsbericht) sind in dieser öffentlich zugänglichen Erschliessungsgasse («öffentlich zugänglichen Verbindungsachse Fuss- und Veloverkehr») Bäume ersichtlich, die

aber weder im Quartierplan noch im Situationsplan Erdgeschoss (Abb. 23 im Planungsbericht) abgebildet sind. Auch das Reglement macht dazu keine Aussagen. Zudem ist auch mit dem «privaten Aussenraum», der gemäss S. 43 Planungsbericht als private Grünfläche (und Zugang zur Eingangstüre) dienen soll, nicht sichergestellt, dass dieser tatsächlich «grün» gestaltet wird (keine Vorgaben zur Gestaltung im Reglement).

- Plan und/oder Reglement sind bezüglich Begrünung im Bereich «Erschliessungsfläche (Zubringer, Fuss- und Veloverkehr)» zu ergänzen.
- Sicherstellung Begrünung im «privaten Aussenraum» durch Eintrag im Reglement.

Stellungnahme Eine ausreichende Begrünung des Areals ist den Projektverfassern sowie der Stadt wichtig. Eine starke Begrünung des Areals ergibt sich bereits zwingend aus der von der Stadt geforderte, hoch angesetzte Begrünungsziffer gem. § 6 Abs. 2 von 20 %. Um diese zu erreichen, muss auf dem städtisch bebauten Areal jede Aussenraumfläche ökologisch gestaltet werden.

Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt, die Bestimmungen zur «Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr)» sowie zum «privaten Aussenraum» werden gem. Stellungnahme zu den zwingenden Vorgaben zu § 6 angepasst (siehe S. 15).

Zwingende Vorgabe **Verkehrsfläche:** Die Verkehrsfläche im nördlichen Teil der Schützenstrasse (Parzelle Nr. 915) enthält u. E. keine flächige Festlegung bzw. keinen Legendeneintrag im verbindlichen Planinhalt.

- Eine verbindliche Festlegung ist zu ergänzen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Der Strassenabschnitt wird als «Schützenstrasse (Verbindungsstrasse)» im Quartierplan und im Quartierplanreglement reglementiert.

Zwingende Vorgabe **Uferbereich Orisbach:** Hier gilt dasselbe wie für die Verkehrsfläche. Die Legende ist zu ergänzen.

Stellungnahme Aufgrund der Perimeteranpassung gem. zwingender Vorgabe in Punkt 3.1 «Quartierplanperimeter» dieses Dokuments, liegt die Uferbereich nicht mehr innerhalb des Quartierplanperimeters. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Quartierplanung «Am Orisbach».

3.2 Orientierender Inhalt

Zwingende Vorgabe **Diverse orientierend dargestellte oder fehlende Quartierplaninhalte:** Grundsätzlich sind Inhalte, welche grössere Auswirkungen haben, im Quartierplan (Iagemässig) zu fixieren. Dazu zählen neben der Bebauung selbst auch z. B. Zugänge, Anlieferung, Entsorgungsanlagen, oberirdische (Velo-)Abstellplätze wie auch die grundsätzliche Ausgestaltung von Grünflächen bzw. des Aussenraums. Anstelle einer Festlegung im Plan ist bei bestimmten Themen auch eine verbale Festlegung im

Reglement möglich. Vorliegend sind die vorgenannten Inhalte in den Quartierplanvorschriften lediglich orientierend dargestellt oder gar nicht enthalten.

→ Die vorgenannten Inhalte müssen grundsätzlich verbindlich festgelegt werden.

Stellungnahme	<p>Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Neben der Zufahrt zur Einstellhalle werden auch die Personenzugänge zu der Autoeinstellhalle verbindlich festgelegt. Zusätzlich wird das Reglement mit Festlegungen zu Velounterständen sowie zur Gestaltung der Aussenräumen ergänzt (vgl. Stellungnahmen zu den zwingenden Vorgaben zu «§ 6 Absatz 1, Darstellung» (S. 15) und «§ 7 Absatz 1» (S. 25)).</p> <p>Die rechtsverbindliche Festlegung zu den Gebäudezugängen oder den Entsorgungsanlagen im Quartierplan werden als nicht stufengerecht angesehen. Die Reglementierung, z.B. dass Containerstandorte an geeigneten Plätzen erstellt werden müssen, wird im Reglement ergänzt.</p>
---------------	---

Zwingende Vorgabe	Perimeter QP «am Orisbach»: Wir verweisen auf die vorhergehende Ausführung zum Quartierplanperimeter unter Ziffer 3.1 des Berichts.
-------------------	--

Stellungnahme	Der Perimeter wird gem. Stellungnahme zur zwingenden Vorgabe zu Ziff. 3.1 angepasst.
---------------	--

4. Quartierplanreglement

Zwingende Vorgabe	Bestimmungen zu Gefahrenzonen: Das Quartierplanreglement ist mit angemessenen Schutzbestimmungen zu den im Quartierplan zu überlagernden Gefahrenzonen zu ergänzen (vgl. Ausführungen zu Ziffer 3 dieses Berichts).
-------------------	--

Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt (siehe Stellungnahme zur zwingenden Vorgabe in Punkt 3 «Gefahrenzonen» dieses Dokuments).
---------------	--

4.1 § 1 Zweck und Ziele der Planung

Zwingende Vorgabe	Absatz 2, Förderung der Biodiversität: Der Aktionsplan Strategie Biodiversität Schweiz strebt u. a. danach, durch die Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern. Ausserdem ist gemäss Art. 18b Abs. 2 Natur- und Heimatschutzgesetz auch innerhalb der Siedlungen für ökologischen Ausgleich zu sorgen.
-------------------	--

→ Entsprechend ist das vierte Ziel anzupassen: «Förderung der Biodiversität, ökologische Vernetzung ...»

Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt.
---------------	---------------------------------------

4.2 § 4 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten

Zwingende Vorgabe	Absatz 5, Klärung Materialwahl und Materialisierung: Die Stadt kann weder zusätzliche kommunale Bewilligungsverfahren einführen noch zusätzliche Restriktionen erlassen. Bauten und Anlagen, die gemäss RBG und RBV bewilligungsfrei sind, erfordern keine Zustimmung durch die Stadt. Die Materialwahl oder Gestaltung der
-------------------	--

Bauten kann somit nicht von der Zustimmung des Stadtrats abhängig gemacht werden. Mitspracherecht hat die Stadt als Planungsbehörde bei Gestaltungsvorgaben die mit den Quartierplanvorschriften festgelegt werden.

→ Die ersten drei Sätze vom dritten Abschnitt von Absatz 5, die quasi ein zweistufiges Verfahren vorschreiben, sind zu überarbeiten (siehe auch nachfolgende Ausführungen). Wir empfehlen an deren Stelle folgende Formulierung: «Die Materialisierung der Gebäudehülle ist mit der Stadt Liestal abzustimmen.» Weitergehende Absprachen (und Regelungen) können nur privatrechtlich in einem (Quartierplan-)Vertrag vereinbart werden.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird nicht umgesetzt. Es ist an dieser besonderen Lage nahe der Altstadt zwingend erforderlich, dass die Stadt die nötige Einflussnahme in die Umsetzung zugesprochen wird.
Detaillierte Vorgaben werden zusätzlich im QPV gemacht.

Zwingende Vorgabe **Absatz 5, verbindliches Mitspracherecht:** Die Stadt ist Planungsbehörde und kann ihre Interessen, Forderungen und Randbedingungen in eine Planung im Rahmen der Nutzungsplanung einbringen. Insofern sind in Plan und Reglement die Vorschriften derart verbindlich festzulegen. Ein Mitspracherecht der Gemeinde im Baubewilligungsverfahren kann nur in Ausführung einer derartigen Kontrolle verstanden werden.

→ Der zweite Satz im dritten Abschnitt von Absatz 5 ist zu überarbeiten. Dabei empfehlen wir, ihn ersatzlos zu streichen, zumindest ist aber der Begriff «verbindliches» zwingend zu streichen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Der Begriff «verbindlich» wird gestrichen.

Zwingende Vorgabe **Absatz 7, Monoblöcke:** Das Gebiet befindet sich unmittelbar vor den Toren des Stedtlis, welches ein Ortsbild von nationaler Bedeutung darstellt. Deshalb und auch aufgrund der topografischen Verhältnisse ist eine möglichst ruhige Dachlandschaft anzustreben.

→ Die Möglichkeit von Monoblöcken auf den Dächern ist aus dem Reglement zu streichen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Die Möglichkeit, Monoblöcke auf dem Dach zu realisieren, wird aus dem Quartierplanreglement gestrichen. Zusätzlich werden die weiterreichenden Mitsprachebefugnisse privatrechtlich geregelt.

Zwingende Vorgabe **Absatz 7, Mitspracherecht:** Im Sinne der vorhergehenden Ausführungen ist der zweitletzte Satz zu streichen oder in den Quartierplanvertrag zu verschieben. Der letzte Satz («Auf eine gute ...») reicht u. E. vollkommen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird gem. Stellungnahme zur vorangehenden zwingenden Vorgabe umgesetzt.

Zwingende
Vorgabe

Absatz 8, kommunale Vorschriften bezüglich Kleinbauten: In den Teilzonenvorschriften Siedlung «Zentrum» gibt es u. E. keine kommunalen Vorschriften zu Kleinbauten, insofern ist vorliegend überhaupt nicht klar, was damit gemeint ist. Zudem: Eine Quartierplanung hebt die vorherige Nutzungsplanung auf. Der Verweis in der Quartierplanung auf Vorschriften einer ursprünglichen Planung bzw. eines anderen Planungsinstrumentes ist weder zweckmässig noch nachvollziehbar. Zur Verhinderung von Widersprüchen, Lücken in der Nutzungsregelung, Abhängigkeiten oder Unklarheiten in der Umsetzung sind in den Quartierplanvorschriften alle Vorschriften aufzuführen, welche im betreffenden Perimeter gelten sollen.

→ Die Vorschriften bezüglich Kleinbauten (z. B. Gebäudehöhe, maximale Grundfläche pro Baute, maximale Fläche insgesamt) sind zu definieren.

Stellungnahme

Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Quartierplanreglement wird folgendermassen angepasst:

alt §4 Abs. 8 Klein- und Anbauten

Einzelne Klein- und Anbauten wie Unterstände, gedeckte Sitzplätze, Velounterstände, Containerstellplätze, Trafohäuschen und dergleichen, sind in den halböffentlichen und privaten Aussenräumen auch ausserhalb der Baubereiche zulässig. Es gelten die kommunalen Vorschriften bezüglich Kleinbauten sowie die Einpassungskriterien gem. § 3 Abs. 1 betreffend städtebauliche Einpassung.

neu §4 Abs. 8 Klein- und Anbauten

Unbewohnte Klein- und Anbauten bis 12 m² wie Schöpfe, Unterstände, gedeckte Sitzplätze, Velounterstände, Containerstellplätze, Trafohäuschen und dergleichen, sind in den halböffentlichen und privaten Aussenräumen auch ausserhalb der Baubereiche zulässig. Es gelten ~~die kommunalen Vorschriften bezüglich Kleinbauten sowie~~ die Einpassungskriterien gem. § 3 Abs. 1 betreffend städtebauliche Einpassung.

Klein- und Anbauten dürfen die maximale Gebäudehöhe von 2.5 m nicht überschreiten.

Zwingende
Vorgabe

Absatz 10: Wie bereits erwähnt, sind die Bauten an der Ecke Rheinstrasse/Schützenstrasse adäquat zu schützen. Die Gebäude sind wie folgt zu behandeln:

- die Rheinstrasse 3 als «schützenswerte Baute»,
- das südliche Gebäude der Schützenstrasse 4 als «erhaltenswerte Baute»,
- das nördliche Gebäude der Schützenstrasse 4 als «Baute mit Situationswert».

Dabei sind folgende Schutzbestimmungen zu verwenden:

«Schützenswerte Baute (Rheinstrasse 3): Diesem Bau kommt als Einzelobjekt und als Bestandteil des gewachsenen Ortsbilds ein hoher Stellenwert zu. Er ist deshalb zu erhalten und zu schützen. Bauliche Massnahmen sind nur unter Wahrung der schutzwürdigen Substanz und der Struktur zulässig und haben mit aller Sorgfalt zu erfolgen. Im Inneren sind bauliche Veränderungen soweit möglich, als dadurch wertvolle Bauteile nicht beeinträchtigt werden oder verloren gehen.»

Erhaltenswerte Baute (Schützenstrasse 4 – südliches Gebäude): Dieser Bau ist für das geschichtliche Verständnis des Ortes von Bedeutung und zu erhalten. Insbesondere sind die Fassaden, die Deckenbalken, der Gewölbekeller und die Dachkonstruktion zu erhalten. Ansonsten kann das Gebäude im Inneren umgebaut werden.

Baute mit Situationswert (Schützenstrasse 4 – nördliches Gebäude): Dieser Bau hat als Teil der Zeile vor allem eine raumbildende Funktion. Bei einer allfälligen Renovation oder einem Umbau hat eine Verbesserung der äusseren Erscheinung zu erfolgen. Ein allfälliger Ersatzneubau hat sich volumetrisch und architektonisch gut in die Zeile einzufügen.»

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Der Quartierplan und das Quartierplanreglement werden entsprechend angepasst. Der Planungsbericht wurde ergänzt.

Hinweis **Absatz 7, technisch bedingte Dachaufbauten:** Die Formulierung «technisch bedingte Dachaufbauten» kann als für den Betrieb der Gebäude notwendige Bauten und folglich Anlagen zur Versorgung mit Mobilfunkdiensten (Basisstationen) ausschliessend betrachtet werden. Sollte deshalb der Betrieb von Basisstationen auf den Gebäudedächern in Zukunft nicht möglich sein, empfehlen wir die Prüfung auf Übereinstimmung mit § 52a RBG und nötigenfalls die entsprechenden Textanpassungen.

Stellungnahme Der Absatz wird wie folgt präzisiert.

alt §4 Abs. 7 Dachaufbauten

Technisch bedingte Dachaufbauten (Oberlichter, Liftüberfahrten, Belüftungsinstallationen, etc.) dürfen die maximale Gebäudehöhe um das technisch notwendige Mass überragen. [...]

neu §4 Abs. 7 Dachaufbauten

Technisch bedingte Dachaufbauten (Oberlichter, Liftüberfahrten, Belüftungsinstallationen, Antennen etc.) dürfen die maximale Gebäudehöhe um das technisch notwendige Mass überragen. [...]

4.3 § 5 Art und Mass der Nutzung

Zwingende Vorgabe **Absatz 4 lit. a., Fläche Untergeschoss:** Die Festlegung, dass die Fläche der Untergeschosse nicht mehr als 60 % der massgebenden Parzellenfläche betragen darf, ist in vorliegender Konstellation derart zu interpretieren, dass die Fläche des Untergeschosses über 60 % zur Nutzung zählt. Somit kann nicht mit einer unverbindlichen Fussnote genau das Gegenteil behauptet werden.

→ Die Bestimmung ist derart zu formulieren, dass sie eindeutig und nachvollziehbar anwendbar ist.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Die Bestimmung sowie die Fussnote werden gestrichen.

Zwingende Vorgabe **Absatz 4 lit. d., An- und Nebenbauten:** In vorliegender Bestimmung wird auf einen Art. 30 verwiesen, wobei nicht weiter definiert ist, wo sich dieser befindet.
 → Sollte es sich um Art. 30 Zonenreglement Siedlung (ZRS) handeln, dann ist dieser Verweis zu streichen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Quartierplanreglement wird folgendermassen angepasst:

alt §5 Abs. 4 Ausnahmen von der BGF

Nicht angerechnet werden

[...]

d. Generell:

Den Bewohnern, Arbeitsplätzen und Besuchern dienende überdeckte, mindestens einseitig offene Bauteile wie Dachterrassen, Gartensitzplätze, ein- und vorspringende Balkone, soweit sie nicht als Laubengänge dienen;
 eingeschossige unbewohnte An- und Nebenbauten gemäss Art. 30;
 Balkone und unmittelbar an das Haus anschliessende Sitzplätze dürfen allseits mit profillosen, einfach verglasten Elementen versehen werden.

neu d. Generell:

*Den Bewohnern, Arbeitsplätzen und Besuchern dienende überdeckte, mindestens einseitig offene Bauteile wie Dachterrassen, Gartensitzplätze, ein- und vorspringende Balkone, soweit sie nicht als Laubengänge dienen;
 eingeschossige unbewohnte An- und Nebenbauten gemäss §4 Abs. 8 Art. 30;
 Balkone und unmittelbar an das Haus anschliessende Sitzplätze dürfen allseits mit profillosen, einfach verglasten Elementen versehen werden.*

Zwingende Vorgabe **Fussnote 2:** Wie bereits erwähnt, kann einerseits nicht auf Art. 37 ZRS Bezug genommen werden, andererseits legt die RBV die Anforderungen an Baugesuchunterlagen abschliessend fest, so dass keine zusätzlich einzureichenden Dokumente bestimmt werden können.
 → Der erste Satz ist zu streichen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Die Fussnote wird gelöscht.

4.4 § 6 Gestaltung und Nutzung des Aussenraumes

Zwingende Vorgabe **Absatz 1, Darstellung:** Quartierplanungen bezwecken für Teilgebiete einer Gemeinde einen hohen Konkretisierungsgrad. Die somit rechtsverbindlich festgelegte Gestaltung und Qualität sind Voraussetzung für die gegenüber der Regelbauweise zugesprochenen Mehrnutzungen und Vorteile. Bei den verbindlichen Planinhalten

handelt es sich somit nicht um eine «Darstellung» und die Inhalte haben auch keinesfalls nur «richtungsweisenden Charakter».

→ Die ersten beiden Sätze des Absatzes sind folgendermassen zu ändern: «Die Gestaltung ... ist aus dem im Quartierplan ersichtlich festgelegt. ~~Die Darstellung im Plan hat richtungsweisenden Charakter.~~» Allenfalls kann festgelegt werden, dass von bestimmten Abgrenzungen in beschränktem Mass (vorzugsweise mit Massangabe) abgewichen werden kann, soweit nicht die Symbolik im Plan bereits eine ausreichende Flexibilität für das Baubewilligungsverfahren beinhaltet.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Quartierplanreglement wird folgendermassen angepasst. In dieser Stellungnahme sind alle Änderungen betreffend § 6 zusammengefasst. In den folgenden Stellungnahmen wird auf diese Listung verwiesen.

§6 Gestaltung und Nutzung des Aussenraumes

alt Abs. 1 Gestaltung

Die Gestaltung, Nutzung und Bepflanzung des Aussenraumes ist aus dem Quartierplan ersichtlich. Die Darstellung im Plan hat richtungsweisenden Charakter. Für die Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Bäume und Sträucher zu verwenden. Anpflanzungen mit Arten, welche zu den sogenannten Neophyten gezählt werden, sind nicht zulässig. Die Art, die Lage sowie die Anzahl der Bäume ist im Umgebungsplan gemäss § 6 Abs. 6 aufzuzeigen. Die Lagerung von gewerblichen Gütern und Ähnlichem ist ausserhalb der Gebäude nicht zulässig.

neu Abs. 1 Gestaltung

Die Gestaltung und Nutzung ~~und Bepflanzung~~ des Aussenraumes ist im Quartierplan festgelegt ~~aus dem Quartierplan ersichtlich~~. Von der im Plan dargestellten Lage bzw. Abgrenzung kann in geringem Mass abgewichen werden. ~~Die Darstellung im Plan hat richtungsweisenden Charakter. Für die Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Bäume und Sträucher zu verwenden. Anpflanzungen mit Arten, welche zu den sogenannten Neophyten gezählt werden, sind nicht zulässig. Die Art, die Lage sowie die Anzahl der Bäume ist im Umgebungsplan gemäss § 6 Abs. 6 aufzuzeigen.~~ Die Aussenraumgestaltung ist mit der angrenzenden Quartierplanung «Am Orisbach» abzustimmen.

Die Lagerung von gewerblichen Gütern und Ähnlichem ist ausserhalb der Gebäude nicht zulässig.

alt -

neu Abs. 2 Bäume und Hecken

Bezüglich Art, Lage sowie die Anzahl der Bäume und Hecken ist das überarbeitete Wettbewerbsprojekt des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG (Projekt Altstadtblick) bzw. das dazugehörige Aussenraumkonzept der NIPKOW Landschaftsarchitekten AG richtungsweisend. Die Art, die Lage sowie die Anzahl der Bäume und

Hecken ist im Umgebungsplan gemäss § 6 Abs. 6 aufzuzeigen. Im Quartierplanperimeter müssen mindestens 15 kronenbildende Bäume gepflanzt werden. Für die Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Bäume und Sträucher zu verwenden. Anpflanzungen mit Arten, welche zu den sogenannten Neophyten gezählt werden, sind nicht zulässig.

alt Abs. 2 Ökologische Massnahmen

Auf mindestens 20 % des Quartierplanperimeters sind ökologische Massnahmen zu realisieren.

Als ökologische Massnahmen gelten:

- a. ökologisch gestaltete Grünflächen wie Blumenwiesen, artenreiche Hecken (z.B. Wildhecken), Ruderalbepflanzungen zu 100 %
- b. extensive Dachbegrünung, Begrünung von vertikalen Bauteilen (z.B. Fassaden, Mauern), befahrbare Grünflächen (wie z.B. Rasensteine) zu 50 %
- c. Kronenbildende Bäume zu 10 m² pro Baum
- d. Nisthilfen zu 2 m² pro Nisthilfe
- e. neue Uferschutzzonen zu 100%

neu Abs. 3 Ökologische Massnahmen

Auf mindestens 20 % des Quartierplanperimeters sind ökologische Massnahmen zu realisieren.

Als ökologische Massnahmen gelten:

- a. *ökologisch gestaltete Grünflächen wie Blumenwiesen, artenreiche Hecken (z.B. Wildhecken), Ruderalbepflanzungen zu 100 %*
- b. *extensive Dachbegrünung nach ökologischen Kriterien modelliert mit natürlichem Substrat und Kleinstrukturen (Steinhaufen, Erdhügel etc.), Begrünung von vertikalen Bauteilen (z.B. Fassaden, Mauern), befahrbare Grünflächen (wie z.B. Rasensteine) zu 50 %*
- c. *Mittel- und grosskronige Kronenbildende Bäume zu 10 m² pro Baum*
- d. *Nisthilfen zu 2 m² pro Nisthilfe*
- e. ~~*neue Uferschutzzonen zu 100%*~~

alt Abs. 3 Bodenbedeckung

Es ist darauf zu achten, dass ein artgerechtes Substrat in ausreichender Schichtstärke für die Bäume über der Einstellhalle vorhanden ist. Um ein artgerechtes Wachstum zu ermöglichen, muss die durchwurzelbare Substratschicht mind. 1.0 m in einem Durchmesser von mind. 3.5 m aufweisen.

Die Böden des Aussenraums sind mit durchlässigen Belägen vorzusehen. Wo und falls dies nicht möglich sein sollte, muss einen Nachweis erbracht werden.

neu Abs. 4 Bodenbedeckung

~~*Es ist darauf zu achten, dass*~~ *Es muss ein artgerechtes Substrat in ausreichender Schichtstärke für die Bäume über der Einstellhalle vorhanden ~~ist~~ sein. Um ein artgerechtes Wachstum zu ermöglichen, muss die*

durchwurzelbare Substratschicht mind. 1.0 m in einem Durchmesser von mind. 3.5 m aufweisen.

Die Böden des Aussenraums sind mit durchlässigen Belägen vorzusehen. Wo und falls dies nicht möglich sein sollte, muss einen Nachweis erbracht werden.

alt Abs. 4 Öffentlich zugänglicher Sitzplatz

Der im Quartierplan dargestellte öffentlich zugängliche Sitzplatz kann durch das angrenzend im Erdgeschoss befindliche Gewerbe für Aussen-gastronomie genutzt werden.

neu Abs. 5 Öffentlich zugänglicher Sitzplatz und Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr)

Der im Quartierplan dargestellte öffentlich zugängliche Sitzplatz kann durch das angrenzend im Erdgeschoss befindliche Gewerbe für Aussen-gastronomie genutzt werden. Der Sitzplatz sowie die Erschliessungsflächen für Fuss- und Veloverkehr sind mit versickerungsfähigem Belag zu gestalten. Spontanvegetation ist so weit sinnvoll zu ermöglichen.

alt Abs. 5 Halböffentlicher Aussenraum

Der im Quartierplan dargestellte halböffentliche Aussenraum dient der quartierinternen Durchgrünung und kann in beschränktem Mass durch die Nutzer der Erdgeschosse genutzt werden. Einfriedungen und Abschrankungen sind nicht gestattet.

neu Abs. 6 Halböffentlicher Aussenraum

Der im Quartierplan ~~dargestellte festgelegte~~ halböffentliche Aussenraum dient der quartierinternen Durchgrünung und kann in beschränktem Mass durch die Nutzer der Erdgeschosse genutzt werden. Einfriedungen und Abschrankungen sind nicht gestattet. Der Aussenraum ist gem. §6 Abs. 1 zu gestalten. Allfällige private Nutzungen dürfen nicht zu einer Herabsetzung des ökologischen Wertes führen.

alt Abs. 6 Privater Aussenraum

Der im Quartierplan dargestellte private Aussenraum dient den Nutzern des Baubereichs B2 als private Aussenraumflächen. Einfriedungen und Abschrankungen sind nicht gestattet. Die Ein- und Ausgänge der Gebäude in Baufeld B2 sowie der Einstellhalle werden ebenfalls über den privaten Aussenraum erschlossen.

neu Abs. 7 Privater Aussenraum

Der im Quartierplan ~~dargestellte festgelegte~~ private Aussenraum dient den Nutzern des Baubereichs B2 als private Aussenraumflächen. Einfriedungen und Abschrankungen sind nicht gestattet. Die Ein- und Ausgänge der Gebäude in Baufeld B2 sowie der Einstellhalle werden ebenfalls über den privaten Aussenraum erschlossen. Der Aussenraum ist, wo nicht

einem Zugang dienend, gem. § 6 Abs. 1 zu gestalten. Allfällige private Nutzungen dürfen nicht zu einer Herabsetzung des ökologischen Wertes führen.

alt Abs. 7 Umgebungsplan

Die Stadt Liestal verlangt zur Beurteilung der Umgebungsgestaltung einen Umgebungsplan. Er wird die Einreichung dieses Plans im Rahmen des Baugesuchsverfahrens beim Bauinspektorat beantragen.¹ Der Umgebungsplan beinhaltet insbesondere Lage, Gestaltung und Materialisierung von Wegen und Plätzen, Spielplätzen, Velounterständen, Terrainveränderungen und Stützmauern, die Art der Frei- und Grünflächen, Beläge und Bepflanzung, sowie die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen (Meteorwasser, Traföhäuschen, Container etc.). Der Umgebungsplan ist mit demjenigen der südlich angrenzenden Quartierplanung «Am Orisbach» zu koordinieren.

neu Abs. 8 Umgebungsplan

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die Vorgaben der Quartierplanvorschriften zur Umgebungsgestaltung eingehalten werden. Dieser Nachweis beinhaltet ~~Die Stadt Liestal verlangt zur Beurteilung der Umgebungsgestaltung einen Umgebungsplan. Er wird die Einreichung dieses Plans im Rahmen des Baugesuchsverfahrens beim Bauinspektorat beantragen. Der Umgebungsplan beinhaltet~~ insbesondere Lage, Gestaltung und Materialisierung von Wegen und Plätzen, Spielplätzen, Velounterständen, Terrainveränderungen und Stützmauern, die Art der Frei- und Grünflächen, Beläge und Bepflanzung, sowie die Lage von Ver- und Entsorgungsanlagen (Meteorwasser, Traföhäuschen, Container etc.).

Die Stadt Liestal verlangt zur Beurteilung der Umgebungsgestaltung einen Umgebungsplan. Der Stadtrat wird die Einreichung dieses Plans im Rahmen des Baugesuchsverfahrens beim Bauinspektorat beantragen.² Der Umgebungsplan ist mit demjenigen der südlich angrenzenden Quartierplanung «Am Orisbach» zu koordinieren.

alt -

neu Abs. 9 Pflege

Sämtliche festgelegten Grünelemente sind dauernd zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Allfällige Ersatzpflanzungen sind rechtzeitig

¹ Kommentar: Um das Baubewilligungsverfahren nicht zu verzögern, wird empfohlen, den Umgebungsplan bereits mit dem Baugesuch einzureichen.

² Kommentar: Um das Baubewilligungsverfahren nicht zu verzögern, wird empfohlen, den *Nachweis in Form des Umgebungsplans* bereits mit dem Baugesuch einzureichen.

vorzunehmen. Der Zweck und die Funktion sämtlicher Freiflächen und Aussenanlagen muss dauernd gewährleistet sein.

alt Abs. ~~8~~ **10** Bemusterung und Materialisierung

Vor der Ausführung der Umgebungsarbeiten sind bei der Stadt Liestal die notwendigen Detailunterlagen zur Materialisierung der Wege und zur Bepflanzung einzureichen. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Zustimmung vorliegt.

neu -

alt Abs. ~~9~~ **11** Terraingestaltung

Das massgebende Terrain ist das neu gestaltete Terrain. Aufschüttungen und Abgrabungen sowie die Erstellung von Stützmauern müssen sich harmonisch in die Umgebung und das Gesamtbild einfügen.

neu -

alt Abs. ~~10~~ **12** Meteorwasser

Strassen, Wege und Plätze sowie Freiflächen sind soweit möglich und sinnvoll wasserdurchlässig auszuführen.

neu -

alt Abs. ~~11~~ **11** Änderung

Spätere Änderungen an der Umgebungsgestaltung können nur mit Zustimmung der Stadt Liestal erfolgen. Die einheitliche Umgebungsgestaltung muss dabei erhalten bleiben.

neu Abs. **13** Änderungen

Vor Ausführung von späteren Änderungen ~~Spätere Änderungen~~ an der Umgebungsgestaltung sind bei der Stadt Liestal die notwendigen Detailunterlagen einzureichen. Diese können nur mit Zustimmung der Stadt Liestal erfolgen. Die einheitliche Umgebungsgestaltung muss dabei erhalten bleiben.

alt Abs. ~~12~~ **14** Reklameeinrichtungen

Bei der Anbringung von Reklameeinrichtungen gelten die Bestimmungen des kommunalen Reklamereglements der Stadt Liestal.

neu -

alt Abs. ~~13~~ **13** Beleuchtungen

Aussenraumbelichtungen sind so zu konzipieren, dass sie die Umgebung nicht übermässig beeinträchtigen. Die Beleuchtungsanlagen sind in deren Intensität, Leuchtdauer und Beleuchtungsstärke auf das

Notwendige zu beschränken. Als Leitlinie gilt die Norm SIA 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum». Die Aussenraumbeleuchtung ist im Rahmen des Baugesuchverfahrens mit dem Bereich Tiefbau der Stadt Liestal abzusprechen.

neu Abs. 15 Beleuchtungen

Aussenraumbeleuchtungen sind bezüglich Ausrichtung, Lichtlenkung, Helligkeit und Lichtsteuerung entsprechend dem Stand der Technik so einzurichten, dass unnötige Lichtemissionen vermieden werden. Beleuchtungsart und -stärke sind den Verhältnissen anzupassen.³ Die Aussenraumbeleuchtung ist im Rahmen des Baugesuchverfahrens mit dem Bereich Tiefbau der Stadt Liestal abzusprechen.

~~Aussenraumbeleuchtungen sind so zu konzipieren, dass sie die Umgebung nicht übermässig beeinträchtigen. Die Beleuchtungsanlagen sind in deren Intensität, Leuchtdauer und Beleuchtungsstärke auf das Notwendige zu beschränken. Als Leitlinie gilt die Norm SIA 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum».~~

Zwingende
Vorgabe

Absatz 1, Anzahl der Bäume: Der Umgebungsplan dient im Baubewilligungsverfahren der Überprüfung, ob das konkrete Bauvorhaben mit den in den Quartierplanvorschriften definierten Rahmenbedingungen übereinstimmt. Insofern kann der Nachweis nur von denjenigen Bestandteilen gefordert werden, welche in den Quartierplanvorschriften verbindlich festgelegt sind. Unseres Erachtens ist nirgends in den Quartierplanvorschriften festgelegt, dass überhaupt Bäume gepflanzt werden müssen. (Auch die ökologischen Massnahmen müssen nicht zwingend mittels Baumpflanzungen realisiert werden.)

→ Wir erachten es in Bezug auf die Qualität und die klimagerechte Gestaltung des Aussenraums deshalb als zwingend notwendig, für das gesamte Quartierplanareal eine zweckmässige Mindestzahl zu pflanzender Bäume festzulegen (sinnvollerweise differenziert nach den verschiedenen Bereichen), allenfalls für bestimmte, markante Lagen auch mit örtlicher Festlegung.

Im Übrigen ist nicht ersichtlich, wie mit den rudimentären Vorschriften in Reglement und Plan (abgesehen von den 20 % der Fläche, auf denen ökologische Massnahmen zu realisieren sind, ist eigentlich nichts zur Aussenraumgestaltung festgelegt) gute Wohnumfeld- und Aussenraumqualitäten erreicht werden können und sollen.

→ Die Quartierplanvorschriften sind entsprechend mit detaillierteren Festlegungen zu ergänzen, insbesondere zu folgenden Aspekten: Modellierung des Geländes, Einsatz von Bepflanzungs- und Grünelementen (neben den vorgenannten

³ *Kommentar: Als Leitlinie wird die Norm SIA 491 "Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum" empfohlen. Aussenraumbeleuchtungen müssen gem. dieser gegen oben abgeschirmt, nach unten ausgerichtet und mit Ausnahme der Strassenbeleuchtung zeitlich begrenzt sein. Die Beleuchtung von Objekten hat zielgerichtet sowie licht- und energieeffizient zu erfolgen. Bei der Installation von Lichtquellen ist auf Naturräume, empfindliche Arten und Dritte Rücksicht zu nehmen. Beleuchtungsart und -stärke sind den Verhältnissen anzupassen. Während der Morgenstunden (z.B. 1.00 – 5.00 Uhr) muss die Aussenraumbeleuchtung gedimmt werden.*

Bäumen auch Hecken, allgemeine Begrünung etc.) als Elemente der Gestaltung, Erlebnisvielfalt von Spiel- und Aufenthaltsräumen, Gestaltung der Wegführung etc.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Reglement wird mit einem Absatz «Bäume und Hecken» und die Reglementseinträge zu den Aussenraumelementen mit Bestimmungen zur Gestaltung ergänzt. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.

Zwingende Vorgabe **Absatz 2 lit. b.:** Da in § 4 Abs. 5 QR bereits eine allgemeine Begrünungspflicht für Flachdächer gefordert wird, kann diese Standardmassnahme nicht als ökologische Massnahme angerechnet werden. Zur Anrechnung als ökologische Massnahme ist auf den Flachdächern im Sinne des ökologischen Ausgleichs nach § 9 Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz eine ökologisch hochwertige Begrünung zu realisieren (Beispiele: Parkhaus Kägen, Reinach; Coop-Produktionszentrum, Pratteln). Flachdächer sind extensiv zu begrünen und nach ökologischen Kriterien mit natürlichem Substrat zu modellieren sowie mit Kleinstrukturen (Steinhaufen, Erdhügel etc.) auszustatten, um ein Mosaik an Kleinstlebensräumen zu schaffen. Die Bestimmung ist zu ergänzen: «extensive Dachbegrünung nach ökologischen Kriterien modelliert mit natürlichem Substrat und Kleinstrukturen (Steinhaufen, Erdhügel etc.), Begrünung von vertikalen ...»

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.

Zwingende Vorgabe **Absatz 2 lit. c.:** Jeder Baum bildet eine Krone. Hier ist eine Präzisierung nötig. Zum Beispiel «Mittel- und grosskronige Bäume ...». «Kleinkronige» Bäume sind ökologisch nicht wertvoll und es ist deshalb auf solche zu verzichten.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.

Zwingende Vorgabe **Absatz 2 lit. e.:** Es ist nicht klar, was mit «neuen Uferschutzzonen gemeint ist». Ist hier «neue Uferbestockung» oder «neue Ufervegetation» gemeint? Hier braucht es ebenfalls eine Präzisierung (allenfalls auch im Plan), welche zudem im Planungsbericht zu erläutern ist.

Stellungnahme Die Bestimmung zur Uferschutzzone wird aufgrund der Quartierplanperimeterverschiebung gestrichen. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.

Zwingende Vorgabe	<p>Absatz 3: Der Satzteil, «Es ist darauf zu achten», genügt den Ansprüchen eines Rechtsinstruments nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Die Bestimmung ist entsprechend anders zu formulieren. → Zur Wahrung der Qualität der Aussen- und Grünräume erachten wir es zudem als notwendig, grundsätzlich eine Mindestüberdeckung (von z. B. 1 m) und ein artgerechtes Substrat festzulegen. Bei (festgelegten) Baumstandorten sollte die Mindestüberdeckung hingegen mehr als 1 m betragen.
Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe betreffend erster Satz wird umgesetzt. Die Festlegung eines geeigneten Substrates hängt jedoch von der Art der Bepflanzung ab. Wie auch die genauen Baumstandorte wird diese offengelassen. Die Art des Substrats und punktuelle Erhöhungen der Mindestdiefen der Überdeckung werden nicht festgelegt. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§ 6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.
Zwingende Vorgabe	<p>Absätze 4 bis 6: Wie bereits erwähnt, sind die genannten Bereiche nicht «dargestellt», sondern «festgelegt».</p> <ul style="list-style-type: none"> → Der Begriff ist zu ändern.
Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Quartierplanreglement wird entsprechend angepasst. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§ 6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.
Zwingende Vorgabe	<p>Absatz 7: Wie bereits erwähnt, handelt es sich beim Umgebungsplan um einen Nachweisplan zur Überprüfung der Einhaltung der Quartierplanvorschriften und nicht um ein Planungsinstrument. Die Abstimmung der Aussenraumgestaltung zwischen den beiden Quartierplanungen muss grundsätzlich im Quartierplanverfahren erfolgen und nicht im Baubewilligungsverfahren.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Der letzte Satz ist deshalb zu streichen. Wir erachten stattdessen folgende Formulierung für möglich: «<u>Die Aussenraumgestaltung ist mit der angrenzenden Quartierplanung «am Orisbach» abzustimmen.</u>» (Diese Bestimmung gehört dann aber eigentlich in einen anderen oder eigenen Absatz.) → Im Übrigen sind die Bestimmung bzw. die Festlegungen in Reglement und Plan gesamthaft zu überprüfen, weil sich die Aufzählung – wie bereits erwähnt – nur auf diejenigen Themen und Aspekte der Umgebungsgestaltung beziehen kann, welche in den Quartierplanvorschriften planerisch oder verbal rechtsverbindlich festgelegt wurden. → Zur Klarstellung empfehlen wir zudem, Absatz 7 mit folgender Formulierung zu beginnen: «Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die Vorgaben der Quartierplanvorschriften zur Umgebungsgestaltung eingehalten werden. Dieser Nachweis beinhaltet ...»
Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe wird teilweise umgesetzt. Die Abstimmung mit dem QP «Am Orisbach» wird in § 6 Abs. 1 festgeschrieben. Im Umgebungsplan kann sie somit verlangt und als rechtsverbindlicher Inhalt der Quartierplanung auch durch die Stadt kontrolliert werden. Die in der Aufzählung in Absatz 7 genannten Elemente

können hinsichtlich § 3 QR zur Einpassung kontrolliert werden. Auf die geforderte Anpassung wird aufgrund der vorhandenen Reglementierung im QR verzichtet. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.

Empfehlung **Sicherung und Pflege Grünelemente:** Wir empfehlen, eine allgemeine Bestimmung zu Pflege und Erhalt der Grünelemente in das Quartierplanreglement aufzunehmen: «Sämtliche festgelegten Grünelemente sind dauernd zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Allfällige Ersatzpflanzungen sind rechtzeitig vorzunehmen. Der Zweck und die Funktion sämtlicher Freiflächen und Aussenanlagen muss dauernd gewährleistet werden.»

Stellungnahme Die Empfehlung wird umgesetzt. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.

Empfehlung **Absatz 3 (Erschliessungsflächen gemäss § 7 Abs. 3 und 4 QR) und Absatz 10:** Grossflächig versiegelte Flächen im Aussenraum sollen vermieden werden.
→ Wir empfehlen daher eine Ergänzung, wonach auch bei den Erschliessungsflächen die Versiegelung bzw. Befestigung (mit durchlässigen Belägen) auf das Notwendige zu beschränken ist. Stattdessen soll in wenig genutzten Bereichen der Erschliessungsflächen z. B. das Aufkommen von Spontanvegetation ermöglicht werden.

Stellungnahme Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen. Die Materialisierung der Erschliessungsfläche (Fuss- und Veloverkehr) wurde entsprechend präzisiert. Die Erschliessungsflächen, welche dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind (Schützenstrasse und Erschliessungsfläche (Zubringer usw.) wird hingegen nicht näher reglementiert. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§ 6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen (neu § 6 Abs. 5).

Empfehlung **Absatz 8:** Wir weisen darauf hin, dass diese Bestimmung eine entsprechende Erwägung in den Genehmigungsdokumenten zur Folge haben wird, da Bauten und Anlagen, die gemäss RBG und RBV bewilligungsfrei sind, keine Zustimmung durch die Stadt Liestal erfordern und die Stadt auch keine zusätzliche kommunale Bewilligungsverfahren einführen kann.
→ Wir empfehlen deshalb, den letzten Satz zu streichen.

Stellungnahme Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen. Die Empfehlung wird aus Gründen der Qualitätssicherung nicht umgesetzt.

Empfehlung **Absatz 11:** Wir verweisen auf die Ausführungen zu § 6 Abs. 8 QR und empfehlen die Streichung des ersten Satzes.

Stellungnahme Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen. Die Empfehlung wird aus Gründen der Qualitätssicherung nicht umgesetzt.

Empfehlung **Absatz 13:** Vorgaben zur Beleuchtung sind möglich, sofern sich diese auf die Anlagen selbst beziehen. Vorgaben zu Beleuchtungszeiten/-dauer etc. gehören jedoch in das Polizeireglement. Von der explizite Nennung und somit Beschlussfassung von Normen wird abgeraten, da dadurch mit jeder Änderung dieser Norm das Reglement mutiert werden müsste. Mit vorliegender Formulierung ist zudem nicht klar, welche Inhalte der Norm tatsächlich zu berücksichtigen sind.

→ Wir bitten daher um folgende Formulierung der Bestimmung: «Aussenraumbelichtungen ... Die Beleuchtungsanlagen sind in deren Intensität, Leuchtdauer und Beleuchtungsstärke auf das Notwendige zu beschränken. Als Leitlinie gilt ... im Aussenraum. Im Rahmen ...» Auf die Norm SIA 491 kann als Kommentar verwiesen werden.

Stellungnahme Die Empfehlung wird sinngemäss umgesetzt. Die Anpassungen im Quartierplanreglement sind der Stellungnahme zu der zwingenden Vorgabe betreffend «§6 Absatz 1, Darstellung» zu entnehmen.

4.5 § 7 Erschliessung und Parkierung

Zwingende Vorgabe **Absatz 1:** Flächenhafte Festlegungen sind in ihrer Abgrenzung verbindlich und haben keinesfalls nur richtungsweisenden Charakter.

→ Der letzte Satz ist zu streichen. Allenfalls kann festgelegt werden, dass von bestimmten Abgrenzungen in beschränktem Mass (vorzugsweise mit Massangabe) abgewichen werden kann. Festlegungen mittels Signatur, die keine ortsgetreue Lage festlegen (können), bieten bereits aufgrund der Symbolik eine ausreichende Flexibilität für das Baubewilligungsverfahren (z. B. eine verbindliche Signatur «Baum»).

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Quartierplanreglement wird folgendermassen angepasst.

alt §7 Abs. 1 Gestaltung

Für Zufahrt, Zugänge und Erschliessungsflächen sowie für die Parkierung ist der Quartierplan massgebend. Die Lage und die Ausdehnung im Plan haben richtungsweisenden Charakter.

neu §7 Abs. 1 Gestaltung

Für Zufahrt, Zugänge und Erschliessungsflächen sowie für die Parkierung ist der Quartierplan massgebend. *Von der im Plan dargestellten Lage bzw. Abgrenzung kann in geringem Mass abgewichen werden. Die Lage und die Ausdehnung im Plan haben richtungsweisenden Charakter.*

Zwingende Vorgabe **Absätze 3 bis 5:** Wie bereits erwähnt, sind die genannten Bereiche nicht «dargestellt», sondern «festgelegt».
→ Der Begriff ist zu ändern.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Quartierplanreglement wird entsprechend angepasst.

Zwingende Vorgabe **Absatz 5, letzter Satz:** Mit der Festlegung der «öffentlich zugänglichen Verbindungsachse» ist die Nutzbarkeit der Verbindungen für den Fussverkehr bzw. Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich sichergestellt. Es ist nun nicht ersichtlich, was noch konkreter privatrechtlich zu regeln ist. Zumal allfällige konkretere Rechte und Pflichten vor dem Inkrafttreten der Bestimmung geregelt sein müssen (§ 46 Abs. 2 RBG) und allfällige privatrechtliche Regelungen auch unabhängig einer derartigen Bestimmung möglich sind.
→ Wir bitten um eine diesbezügliche Prüfung. Unseres Erachtens ist der letzte Satz zu streichen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Quartierplanreglement wird entsprechend angepasst.

Zwingende Vorgabe **Absatz 6:** § 70 Abs. 2^{bis} RBV sieht vor, dass im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen der spezifische Bedarf an Stammplatzplätzen pro Wohnung festgelegt werden kann (und ab 1. März 2022 auch der Bedarf an Besucherplatzplätzen). Die Festlegung des spezifischen Bedarfs auf 0,6 Stammplatzplätze pro Wohnung ist vorliegend möglich. Die dazu im Mobilitätskonzept genannten Mobilitätsmassnahmen (Kapitel 6.1) sind allerdings bisher nicht öffentlich-rechtlich verankert.
→ Gemäss § 70 Abs. 2bis lit. d. RBV sind die Massnahmen, welche zur Herabsetzung der Anzahl Stamm- und Besucherplatzplätze pro Wohnung führen, im Reglement verbindlich zu definieren.
→ Neben verbalen Festlegungen zu den Anforderungen an die Velo-Abstellplätze sind diese u. E. mindestens an den wesentlichen Stellen auch im Plan verbindlich zu platzieren.
→ Ebenso gilt es, Festlegungen zur Kontrolle und Durchsetzung des Mobilitätskonzepts vorzunehmen.

§ 7 Abs.6 QR entspricht noch nicht den rechtlichen Anforderungen gemäss § 70 Abs. 2^{bis} RBV. Die Bestimmung ist daher grundsätzlich zu überarbeiten und mit den erforderlichen und detaillierten Festlegungen zu ergänzen. Wir bitten Sie, dabei bereits bewährte (vom Regierungsrat genehmigte) Bestimmungen zu verwenden. Wir verweisen diesbezüglich insbesondere auf § 16 Quartierplanreglement «Zentrale Pratteln» (Anhang 9 [Seite 35] im «Leitfaden für Mobilitätsgutachten» der Birsstadt).

Stellungnahme Auf die Festlegung der Lage der Veloabstellplätze wird verzichtet. Ansonsten wird die zwingende Vorgabe wie folgt umgesetzt:
alt §7 Abs. 6 Parkplatzberechnung

Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Autos und Velos richtet sich grundsätzlich nach der kantonalen Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen und Velos/Mofas bzw. nach dem Anhang 11/1 zur RBV. Für die Anzahl Abstellplätze für Autos gilt gem. Mobilitätskonzept «Lüdin-Areal» ein Reduktionsfaktor von 0.6 (60 %) für die Wohnnutzung bzw. 0.5 (50 %) für die Gewerbenutzung.

Oberirdische Abstellplätze für Velos sind im gesamten Aussenraum zulässig.

neu §7 Abs. 8 Parkplatzberechnung

Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Autos und Velos richtet sich grundsätzlich nach der kantonalen Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen und Velos/Mofas bzw. nach dem Anhang 11/1 zur RBV. Für die Anzahl Abstellplätze für Autos gilt gem. Mobilitätskonzept «Lüdin-Areal» ein Reduktionsfaktor von 0.6 (60 %) für die Wohnnutzung bzw. 0.5 (50 %) für die Gewerbenutzung.

~~*Oberirdische Abstellplätze für Velos sind im gesamten Aussenraum zulässig.*~~

§7 Abs. 9 Massnahmen Reduktionsfaktor

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist die Anwendung der im Mobilitätskonzept «Lüdin-Areal» beschriebenen verkehrsreduzierenden Massnahmen zu erbringen.

§7 Abs. 10 Controlling und Sicherstellung

Bezüglich der Parkplätze für Wohnnutzung sind ein Controlling und die Sicherstellung zu gewährleisten.

§7 Abs. 11 Parkierung für Motorräder / Roller und Velos

Jeder Baubereich für Hauptbauten verfügt über ausreichend gedeckte Abstellräume für Velos. Es sind Parkierungsfelder für Motorräder / Roller zu schaffen.

Hinweis Absatz 2: Wir verweisen auf die Ausführungen bezüglich Erschliessung Einstellhalle (Ziffer 1 und 7 dieses Berichts).

Stellungnahme Es wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 1 und 7 dieses Berichts verwiesen.

4.6 § 8 Ver- und Entsorgung

Zwingende Vorgabe **Absatz 3, letzter Satz:** Da in den Quartierplanvorschriften zur Abfallentsorgung – soweit wir das überblicken – rein gar nichts festgelegt ist (dass die Abfallentsorgung im ordentlichen Verfahren der Stadt zu erfolgen hat, gilt auch ohne diesen Satz),

stellt sich die Frage, was im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen wäre. Wie bereits erwähnt, können im Baubewilligungsverfahren Nachweise nur für Inhalte verlangt werden, welche verbindlich festgelegt sind (z. B. bei einer Festlegung, dass die Entsorgung über eine unterirdische Sammelstelle zu erfolgen hat).

→ Der zweite Satz betreffend Nachweis im Baugesuchsverfahren ist zu streichen.

Stellungnahme Auf die zwingende Vorgabe wird eingetreten.

4.7 § 9 Lärmschutz

Zwingende Vorgabe **Absatz 2:** Die Wiedergabe von gesetzlichen Bestimmungen und Normen im Quartierplanreglement ist zu vermeiden. Daher ist der zweite Absatz «Schallschutz» zu streichen.

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt, das Reglement entsprechend angepasst.

Zwingende Vorgabe **Absatz 3:** Folgende Nachweise sind zu erbringen:

- Strassenverkehrslärm: Mit einem Lärmschutznachweis ist der Beurteilungspegel (Lr) gemäss Kapitel 5 und 6 sowie Anhang 3 Lärmschutz-Verordnung (LSV) aufzuzeigen. Es ist nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind, wenn nötig, mit baulichen oder gestalterischen Massnahmen.
- Autoeinstellhalle: Mit einem Lärmschutznachweis ist für die Parkierung der Beurteilungspegel (Lr) gemäss Kapitel 3 bis 7 und Anhang 6 LSV aufzuzeigen. Es ist nachzuweisen, dass die Planungswerte eingehalten sind.

Stellungnahme Ein Lärmschutznachweis wurde durch die Rapp Infra AG erstellt und ist dem Planungsbericht als Anhang beigelegt.

4.8 § 10 Realisierung, Quartierplanvertrag

Zwingende Vorgabe **Inhalt Quartierplanvertrag:** Im Quartierplanvertrag ist insbesondere auch die Pflanzung und dauernde Pflege der Bäume zu regeln: «Pflanzung und Pflege der Bäume hat nach den Grundsätzen der modernen Baumpflege (Bund Schweizer Baumpflege) zu erfolgen, so dass deren langfristiger Erhalt gesichert ist.»

Stellungnahme Wir nehmen die zwingende Vorgabe zur Kenntnis. Mit Verweis auf die Wegleitung «Quartierplanvertrag, Inhalte und Formvorschriften» des BUD verzichten wir auf die Umsetzung.

4.9 § 11 Ausnahmen

Zwingende Vorgabe **Absatz 1:** Die Gemeinden können gemäss § 7 RBV Ausnahmeanträge zuhanden der Baubewilligungsbehörde stellen (die geringfügige Abweichungen von den Vorschriften betreffen). Insofern bitten wir Sie, die übliche Formulierung zu verwenden: «In Abwägung ... schriftlich begründet geringfügige Abweichungen Ausnahmen von diesen Quartierplanvorschriften beantragen.»

Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Das Reglement wird angepasst.
---------------	---

5. Planungs- und Begleitbericht

Zwingende Vorgabe	Der Planungsbericht ist entsprechend den vorhergehenden Ausführungen zu überarbeiten und zu ergänzen.
-------------------	---

Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe wird entsprechend den vorangegangenen Stellungnahmen umgesetzt.
---------------	---

5.1 Kapitel 1 Ausgangslage

Hinweis	<p>Seite 6, «Die Überarbeitung des Siegerprojektes liegt als solide Basis für die Ausarbeitung der Quartierplanung vor»: Dieser Feststellung kann nur bedingt zugestimmt werden. In den Wettbewerbsunterlagen fehlt offenbar die Abstimmung zwischen Projekt und Erschliessung oder einer möglichen Legung von Baulinien entlang der Bahnhofstrasse. Auf diese Konflikte muss nun an den entsprechenden Stellen im Rahmen dieser Vorprüfung hingewiesen werden mit der Konsequenz, dass eine Quartierplanung wie nun vorliegend nicht genehmigungsfähig ist.</p> <p>→ Es wird dringend empfohlen, bei zukünftigen Vorhaben die Randbedingungen/Vorgaben betreffend Kantonsstrassen für das Wettbewerbsprogramm verbindlich zu vereinbaren.</p>
---------	---

Stellungnahme	Der Hinweis betreffend Wettbewerbsprogramm wird zur Kenntnis genommen.
---------------	--

5.2 Kapitel 4 Rahmenbedingungen

Zwingende Vorgabe	<p>Kapitel 4.9: Ein kleiner Teil des Baubereichs A1 liegt im Konsultationsbereich der Eisenbahn. Die Personenbelegung wird minimal zunehmen, in der Relation der bestehenden Personendichte im Gebiet jedoch nicht ins Gewicht fallen. Zudem befindet sich der Baubereich hinter zwei Gebäudezeilen (geplanter Bahnhofcorso und Kantonsgericht) und ist somit von den Geleisen abgeschirmt. Die Planung ist nicht störfallrelevant. Trotzdem muss der Koordination zwischen der Raumplanung und Störfallvorsorge Rechnung getragen und ordentlich dokumentiert werden. Die zuständige Vollzugstelle BAV verzichtet gemäss telefonischer Auskunft vom 2. Dezember 2021 auf eine Stellungnahme.</p> <p>→ Das Kapitel 4.9 ist mit Verweis auf die Planungshilfe des ARE «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» zu ergänzen und es ist in Anlehnung an die Ausführungen oben darzulegen, dass die Planung nicht risikorelevant ist und das BAV auf eine Stellungnahme verzichtet.</p>
-------------------	---

Stellungnahme	Die zwingende Vorgabe wird umgesetzt. Der Planungsbericht wird entsprechend angepasst.
---------------	--

Hinweis	<p>Archäologische Funde: Auf Grund bekannter Funde können noch weitere archäologische Hinterlassenschaften im Boden erhalten sein. Der Beginn der Erdarbeiten muss daher spätestens zwei Wochen im Voraus der Archäologie Baselland</p>
---------	--

schriftlich (E-Mail: archaeologie@bl.ch) gemeldet werden. Sollten archäologische Funde und Befunde zu Tage treten, hat die Bauherrschaft deren Dokumentation in angemessener Zeit zu ermöglichen.

Stellungnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hinweis **Altlastenrechtliche Voruntersuchung:** Die altlastenrechtliche Voruntersuchung der beiden innerhalb des Quartierplanperimeters liegenden belasteten Standorte (Standort Nrn. 2829520690 und 2829520045) ist bereits am Laufen. Die Ergebnisse der Voruntersuchung werden zeigen, ob die belasteten Standorte «sanierungsbedürftig», «überwachungsbedürftig» oder «weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» sind.

→ Diese Beurteilung gemäss Art. 8 Altlasten-Verordnung muss rechtzeitig vor Einreichen des Baugesuchs erfolgen. Altlastenrechtliche Auflagen bezüglich dem Bauvorhaben werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erhoben.

Stellungnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Energie folgt. Der Planungsbericht wird entsprechend ergänzt.

5.3 Kapitel 6 Inhalte der Planung

Empfehlung **Kapitel 6.2.14, Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse:** Die Naturgefahrenkarte muss umgesetzt werden. Den Argumenten des Planungsberichts, dass Terrainerhöhungen im Bereich des Orisbachs sowie das kantonale Projekt «Hochwasserschutz und Revitalisierung Orisbach» die Gefahrenlage komplett verändern würden und dass damit die Naturgefahr innerhalb des Quartierplanperimeters nicht mehr bestehen werde, kann aktuell nicht gefolgt werden. Zudem ist der Stand des kantonalen Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekts nicht bekannt und dessen Wirkung nicht ersichtlich. Es muss davon ausgegangen werden, dass zum aktuellen Zeitpunkt keine rechtliche und/oder finanzielle Sicherung des Projekts besteht und dass dessen zeitnahe Ausführung und dessen Wirkung offen sind.

Im Weiteren widerspricht die Aussage unter Kapitel 6.2.14, dass im Quartierplanareal keine Naturgefahr mehr bestehen werde, dem Argument unter Kapitel 6.2.8, wonach der bauliche Hochwasserschutz einer Einsthallen-Ein-/Ausfahrt an der Schützenstrasse einen grossen Aufwand erfordere.

Zum Thema Starkregenereignisse äussert sich der Planungsbericht – trotz des Kapiteltitels – nicht.

- Es wird empfohlen, hier zumindest auf die Erkenntnisse der «Gefährdungskarte Oberflächenabfluss» (vgl. GeoView BL) einzugehen und allfällige Folgerungen für die Quartierplanung und/oder das Projekt aufzuführen.
- Der Verweis auf Kapitel 4.3.8 ist zu bereinigen. Der Verweis sollte wohl auf Kapitel 4.12 sein.
- Es wird gebeten, den Planungsbericht betreffend Hochwassergefährdung anzupassen.

Stellungnahme Zu den Bestimmungen im QR siehe Stellungnahme zur zwingenden Vorgabe in Punkt 3 «Gefahrenzonen» (S. 7) dieses Dokuments. Die Gefahrenzonen werden

ebenfalls im Quartierplan festgelegt. Der Planungsbericht wird entsprechend angepasst.

Empfehlung **Kapitel 6.2.15, Abschnitt Gewässerraumbreite:** Wir begrüßen die Ausscheidung des Gewässerraums sowie die Abhandlung im Planungsbericht. Allerdings ist die Aussage, «der Gewässerraum wird gegebenenfalls noch angepasst», (S. 48) zu präzisieren. Es ist unklar, was genau damit gemeint ist (Verfahren, Begründung etc.).

Stellungnahme Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Perimeteranpassung tangiert der Gewässerraum die Quartierplanung nicht mehr. Es wird an dieser Stelle auf die Quartierplanung «Am Orisbach» verwiesen.

5.4 Kapitel 7 Interessenermittlung

Zwingende Vorgabe **Kapitel 7.1.1, Grundsatz Siedlung e:** Nicht das Quartierplanverfahren, sondern die Quartierplanvorschriften müssen einen attraktiven Aussenraum gewährleisten. Gemäss Planungsbericht ist es ein Ziel der Quartierplanung, ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Allerdings ist nicht ersichtlich, wie mit den derzeit rudimentären Vorschriften in Reglement und Plan diese Qualitäten erreicht werden können und sollen. Es sind entsprechende Festlegungen zu ergänzen (siehe vorhergehende Ausführungen).

Stellungnahme Die zwingende Vorgabe wird gem. den Stellungnahmen zu den zum Quartierplan und dem Quartierplanreglement gemachten Vorgaben berücksichtigt.

6. Mobilitätsgutachten

Zwingende Vorgabe Es fehlen Aussagen zur heutigen und künftigen Verkehrserzeugung und die damit einhergehenden Auswirkungen auf das Verkehrsnetz (Strasse, öV). Diese sind zu ermitteln und auszuweisen.

Stellungnahme Die Angaben zum heutigen Verkehrsaufkommen, sowie eine Beurteilung der Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz werden im Verkehrsgutachten (nicht im Mobilitätskonzept) ergänzt.

6.1 Kapitel 1 Ausgangslage

Zwingende Vorgabe **Kapitel 1.2:** Für die Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen – bzw. die Ermittlung der dazu zu Grunde gelegten Anzahl Parkplätze – ist der in der zulässigen BGF maximal plausible «ungünstigste» (also am meisten Verkehr erzeugende) Fall bezüglich Anzahl Wohnungen und weiteren Nutzungen sowie zugehörigen Parkplätzen zu Grunde zu legen. Allein auf ein Richtprojekt darf nicht abgestützt werden. Das Gutachten ist in diesem Sinne zu überarbeiten.

Stellungnahme Der Parkfeldbedarf richtet sich gemäss kantonaler Wegleitung und Zonenreglement der Stadt Liestal nach der Anzahl Wohnungen. Eine Annahme der maximal möglichen Anzahl Wohnungen ist aufgrund der Flächenvorgaben des Quartierplans

nur schwer nachvollziehbar. Das Richtprojekt geht von einer maximal möglichen Nutzung aus und dient deshalb als Grundlage für den Parkfeldbedarf und die Verkehrserzeugung. Kommt hinzu, dass 130 Wohnungen auf eine maximale BGF von 14'090 m² schon sehr dicht und eine noch höhere Nutzung unrealistisch ist. Das städtebauliche Konzept bildet demnach bereits den ungünstigsten Fall ab.

Zwingende Vorgabe **Kapitel 1.3:** Die Planung beabsichtigt in Kapitel 4 die Festlegung des spezifischen Bedarfs an Abstellplätze basierend auf § 70 Abs. 2bis RBV. Das RBG und die RBV sind daher als übergeordnete Rechtsgrundlagen aufzuführen.

Stellungnahme RBG und RBV werden im Bericht als übergeordnete Rechtsgrundlagen nachgeführt.

6.2 Kapitel 4 Rahmenbedingungen

Zwingende Vorgabe Kapitel 4.1: Wir verweisen auf die Ausführungen zu Kapitel 1.2. Das Gutachten ist in diesem Sinne zu überarbeiten.

Stellungnahme -

Zwingende Vorgabe **Kapitel 4.1.1 Parkfeldbedarf gemäss Zonenreglement:** Es ist festzuhalten, dass der in Anhang Q (zu Art. 43) ZRS bestimmte Reduktionsfaktor R1 für Wohnnutzung (R1w) keine Bedeutung für vorliegende Quartierplanung hat. Einerseits wurde Anhang Q damals nur mit Vorbehalt genehmigt («Die von der Stadt in Anhang Q festgelegten Reduktionsfaktoren ... können somit lediglich im Sinne von § 106 Abs. 5 RBG angewendet werden», was bedeutet, dass die Stadt zwar Vorschläge machen konnte, die Reduktionsfaktoren aber von der Bau- und Umweltschutzdirektion festgelegt worden sind, wobei für Wohnen ausserhalb von Ortskernzonen § 70 Abs. 1 RBV explizit keine Reduktion vorsah), andererseits sind seit Inkrafttreten von § 70 Abs. 2^{bis} RBV – auf dessen Bestimmung vorliegendes Mobilitätskonzept unverkennbar basiert – ohnehin und ausschliesslich die kantonalen Bestimmungen massgebend. § 70 Abs. 2^{bis} RBV verlangt für die Wohnnutzung die Festlegung des spezifischen Bedarfs an Stammparkplätzen. Aufgrund der derzeit noch geltenden gesetzlichen Grundlagen dürfen bei Wohnen die Abstellplätze für Besucher explizit nicht reduziert werden (§ 70 Abs. 2^{bis} lit. a. RBV). Mit der Änderung von § 70 RBV, die am 1. März 2022 in Kraft treten wird, wird § 70 Abs. 2^{bis} lit. a. RBV ersatzlos gestrichen. Somit können zukünftig auch die Besucherparkplätze reduziert werden. Die Bedarfsberechnung und die Formulierung des Textes sind entsprechend zu überarbeiten.

Stellungnahme Die Parkfeldberechnung gemäss Zonenreglement wird im Bericht zum Mobilitätskonzept entsprechend der neu geltenden Bestimmungen zu den Abstellplätzen im RBV (§ 70) angepasst. Dabei werden die neuen Reduktionsfaktoren gemäss Anhang 1 S. 12 RBV für Wohnnutzungen, welche auch für Besucherparkfelder gelten, angewendet, die Reduktionsfaktoren gemäss Zonenreglement der Stadt Liestal werden gestrichen. Die Beschreibung der Berechnungsweise wird im Bericht entsprechend angepasst. Die im Quartierplanreglement festgelegte Anzahl Parkfelder wird dadurch jedoch nicht geändert.

Zwingende Vorgabe **VSS-Norm:** Wie in Kapitel 4.1.1 treffend beschrieben wird, regelt das übergeordnete kantonale Recht (RBG und RBV) die Grundwerte für die Berechnung des Grundbedarfs an Parkplätzen (resp. die Bedingungen, unter denen eine Reduktion in Abhängigkeit der Standort- und Projektfaktoren der Planung sowie ergänzenden Mobilitätsmassnahmen) geltend gemacht werden kann. Es erschliesst sich uns daher nicht, weshalb für die Festlegung des Parkplatzbedarfs letztlich eine Berechnung gemäss VSS-Norm zugrunde gelegt wird. Dies widerspricht der gängigen Praxis im Kanton Basel-Landschaft und ist entsprechend zu korrigieren bzw. zu begründen.

Stellungnahme Die Festlegung des Parkfeldbedarfs im Quartierplanreglement wird im Bericht zum Mobilitätskonzept neu auf die Berechnungsweise gemäss kantonalem Recht bzw. Vorgaben gestützt. Die festgelegte Anzahl Parkfelder wird jedoch nicht geändert. Die Berechnung gemäss VSS-Norm soll als Vergleichswert mit informellem Charakter im Bericht erhalten bleiben.

Hinweis **Kapitel 4.3:** Hier wird der erwartete Bedarf an Motorradabstellplätzen aufgezeigt. Dabei wurde die Anzahl privater Parkplätze plus die Besucher und Kundenplätze zusammengezählt (98) und 10 % davon als Motorrad-Parkplätze ausgebildet; ergibt 10 Abstellplätze für Motorräder. (Eher wenig in Anbetracht der geplanten Auto-parkplätze (98) sowie der 382 Veloparkplätze, sofern die Veloparkplätze reine Veloabstellplätze darstellen?) Unklar ist, ob dies lediglich private Parkplätze sind oder auch Parkplätze für Motorräder der Kunden und Besucher vorgesehen sind.

Stellungnahme Die Anzahl an Motorradabstellplätzen wird nochmals überprüft. Die angegebene Anzahl umfasst die privaten Abstellplätze (Bewohner und Beschäftigte), als auch die Abstellplätze für Besucher und Kunden. Dies wird im Bericht entsprechend präzisiert.

6.3 Kapitel 5 Ziele

Zwingende Vorgabe **Erster Satz:** Gemäss § 70 Abs. 2^{bis} lit. d. RBV müssen (nicht nur «sollen») die Mobilitätsmassnahmen, die Grundlage für den (reduzierten) spezifischen Bedarf an Stamm- und Besucherparkplätzen für die Wohnnutzung sind, bereits auf Stufe Quartierplanvorschriften festgelegt werden, damit die Umsetzung der Parkplatzreduktion im erforderlichen Masse sichergestellt ist.

Stellungnahme Absatz wird angepasst mit Verweis auf die entsprechende Festlegung in den Quartierplanvorschriften.

7. Variantenvergleich Erschliessung

Hinweis **Grundlagenplan:** Der Knoten Rebgasse/Rheinstrasse wurde im vergangenen Sommer umgebaut. Wir bitten Sie, die neue Situation in den Plänen abzubilden.

Stellungnahme Die Situation ist der aktuellen amtlichen Vermessungen entnommen worden. Falls aktuellere Grundlagendaten zur Verfügung stehen, werden diese in den Plan integriert.

7.1 Kapitel 3 Parkfeldnachweis und Verkehrserzeugung

Zwingende Vorgabe **Kapitel 3.1:** Wir verweisen auf die Ausführungen unter Ziffer 6.1 dieses Berichts und bitten um eine Überarbeitung.

Stellungnahme Siehe Stellungnahme unter Ziffer 6.1

Zwingende Vorgabe **Kapitel 3.2:** Gestützt auf Art. 1 Abs. 1 Bundesgesetz über die Raumplanung muss eine Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr vorgenommen werden. Hierzu sind die erwartete Verkehrserzeugung der geplanten Siedlungsentwicklung sowie ihre Auswirkungen auf das umliegende Kantonsstrassennetz und öV-Netz darzustellen und ihre Verträglichkeit ist zu beurteilen. Auf Seite 5 im Variantenvergleich wird eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassenverkehrsnetzes zwar angedeutet, in der Folge lässt sich diese jedoch nirgends im Dokument finden. Das Dokument ist in diesem Sinne zu überarbeiten resp. die erforderlichen Nachweise sind ggf. in einem separaten Verkehrsgutachten nachzureichen.

Stellungnahme Die heutige und zukünftige Verkehrserzeugung und die Beurteilung der Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz werden im Verkehrsgutachten ergänzt.

7.2 Kapitel 5 Zusammenfassung

Zwingende Vorgabe Bereits an der Sitzung vom 16. Juli 2020 wurde der Stadt Liestal und der First Site Invest AG mitgeteilt und im Protokoll festgehalten, dass einer direkten Erschliessung ab Kantonsstrasse nicht zugestimmt werden kann. Im vorliegenden «Mobilitätsgutachten Variantenvergleich Erschliessung» wird richtigerweise festgehalten, dass der Erschliessungspunkt an der Rheinstrasse massgebende negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss hat (inkl. Kapazität der Lichtsignalanlage Kantonbank). Davon sind alleine in der Spitzenstunde rund 2'000 Mfz/h tangiert und rund 900 Mfz/h auf der Rheinstrasse direkt betroffen.

Die negativen Auswirkungen einer Erschliessung via Schützenstrasse sind richtigerweise auch vorhanden (siehe auch nachfolgende Ausführungen zum Gewässerraum). Weil aber dort Tempo 20 gilt und sehr viel weniger Verkehrsteilnehmende vorhanden/betroffen sind, sind die negativen verkehrlichen Auswirkungen in der Summe sehr viel kleiner als bei einer Erschliessung via Rheinstrasse.

Somit ist festzuhalten, dass beide Erschliessungsvarianten (Rheinstrasse und Schützenstrasse) negative Auswirkungen haben. Die negativen Auswirkungen betreffen

bei einer Erschliessung ab Rheinstrasse sehr viele und bei einer Erschliessung ab Schützenstrasse nur wenige Verkehrsteilnehmende. Dieser Grundsatz gilt sowohl für die Variante 1 als auch für die Variante 1.5. Die Variante 1.5 vermag zwar die negativen Auswirkungen betreffend Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit minim zu entschärfen, diese sind aber nach wie vor vorhanden; zumal auch die Sichtweitenproblematik nicht verbessert werden kann. Die massgebende Grundproblematik, dass die Erschliessung Rheinstrasse zu nahe am lichtsignalgeregelten Knoten liegt, bleibt auch mit der Variante 1.5 bestehen. Namentlich müssen die Fahrzeuglenkenden auf einem zu kurzen Abschnitt zu viele Informationen verarbeiten, was dazu führt, dass sich die Verkehrsteilnehmenden nicht richtig verhalten können. Insbesondere der unmittelbar nach dem lichtsignalgeregelten Knoten zu vollziehenden Spurwechsel auf die Rechtsabbiegespur (gemäss Variante 1.5) ist sehr problematisch, da hier der Radstreifen gequert werden muss.

Die Beurteilung, dass bei einer Erschliessung via Schützenstrasse Massnahmen getroffen werden müssten, um die negativen Auswirkungen des Mehrverkehrs zu kompensieren und gleichzeitig ein reibungsloser Verkehrsablauf zu gewährleisten, ist nur bedingt nachvollziehbar. Der Mehrverkehr in der Schützenstrasse/See- strasse wird u. E. doch etwas dramatisiert. Zum einen besteht auf der Schützenstrasse bereits Tempo 20 und im Vergleich zur Kantonsstrasse sehr wenig Verkehr und zum anderen wird mit der geplanten Umgestaltung der Allee (z. B. Aufhebung Parkierung Allee) der Verkehr in diesem Bereich wahrscheinlich eher abnehmen. Aus Sicht Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit wird die Schützenstrasse den vom Quartierplan verursachten Verkehr problemlos aufnehmen können.

Andererseits ist auch eine reine Erschliessung über die Schützenstrasse (Variante 2) nicht zulässig. Eine solche Erschliessung würde – wie Plan 21.067-02 zeigt – vollständig im Gewässerraum liegen und über die bestehende Strassenfläche sogar noch hinausragen. Dadurch hätte sie negative Auswirkungen für die Revitalisierung des Orisbachs und eine (weitere) Beeinträchtigung des bereits stark eingeschränkten Uferbereichs zur Folge. Demzufolge können wir auch dieser Variante nicht zustimmen.

Der Variantenvergleich ist grundsätzlich zu überarbeiten und gemäss Ziffer 1 dieses Berichts zu erweitern.

Stellungnahme	Die Erschliessungsvarianten wurden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsplanern überprüft und angepasst. Zudem wurde eine Interessenermittlung erstellt. Da der Entscheid zur Erschliessung der Autoeinstellhalle noch aussteht, werden im Quartierplan zwei Varianten aufgeführt.
---------------	---

3 Beschlussfassung Stellungnahme zum Vorprüfungsbericht

Diese Stellungnahme wurde vom Stadtrat Liestal am _____ verabschiedet.

Liestal, den _____

Der Stadtpräsident

Der Stadtverwalter

Daniel Spinnler

Marcel Meichtry

Liestal

Lüdin-Areal

Mobilitätskonzept

21.067 / 1. April 2022



Auftraggeber

Credit Suisse Asset Management AG,
Kalanderstrasse 4, 8045 Zürich in Vertretung von

First Site Invest AG, Gerhard Läubli,
Rittergasse 20, 4051 Basel

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
Verkehringenieure eth/fh/svi/reg a
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60
Fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Adrian Arquisch, arquisch@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehringenieur

David Bomatter, bomatter@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieur

Daniela Koller, koller@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieurin

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung _____	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Grundlagen	2
2	Analyse Erschliessung _____	3
2.1	Perimeter / Lage	3
2.2	Infrastruktur in der Umgebung	4
2.3	Fuss- und Veloverkehr	5
2.4	Öffentlicher Verkehr ÖV	7
2.5	Motorisierter Individualverkehr MIV	8
2.6	Fazit	10
3	Projekt Lüdin-Areal _____	11
3.1	Nutzungsmix	11
3.2	Zukünftige Nutzergruppen / Mobilitätsbedürfnisse	11
3.3	Mobilitätsverhalten	12
4	Parkierungsangebot _____	14
4.1	Grundlagen Parkfeldbedarf	14
4.2	Bedarf Motorradabstellplätze	19
4.3	Bedarf Veloabstellplätze	19
5	Ziele _____	21
6	Massnahmen zum Mobilitätsmanagement _____	22
6.1	Massnahmen zum Management des MIV	24
6.2	Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs	28
6.3	Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	29
6.4	Weitere Massnahmen	31
7	Monitoring und Controlling _____	35

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Lüdin-Areal im Zentrum der Stadt Liestal soll baulich entwickelt werden. Dazu wurde ein Wettbewerb durchgeführt, aus welchem das Projekt Altstadtblick des Architekturbüros Steib Gmür Geschwenter Kypurz Partner AG (SGGK) als Sieger hervorgegangen ist. Geplant sind drei Häuserzeilen mit vorwiegend Wohnungen, sowie Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen entlang der städtischen Strassen.

Zur planungsrechtlichen Festsetzung des Projekts wird im nächsten Schritt ein Quartierplan erarbeitet. Als Grundlage dient das Siegerprojekt, welches überarbeitet und zu einem Richtprojekt weiterentwickelt wird.

1.2 Aufgabe

Als Ergänzung zu den Quartierplandokumenten ist ein stufengerechtes Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Grundlegendes Ziel des Konzepts ist es, ein Mobilitätsangebot zu schaffen, welches den Bedürfnissen der Nutzenden, der Bauherrschaft und der Stadt Liestal gerecht wird. Dabei sollen der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden, während der motorisierte Individualverkehr auf ein notwendiges Minimum reduziert wird.

Für das Mobilitätskonzept werden die heutige und zukünftige verkehrliche Situation des Perimeters Lüdin-Areal analysiert und beurteilt. Untersucht werden die Lage und der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz, die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel und die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

Aufgrund der Flächenkennzahlen aus dem Richtprojekt und abgestimmt auf die Erreichbarkeit mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr, wird der Bedarf an Abstellplätzen für den MIV und Velos bestimmt. Die Abstellplätze für den MIV sollen auf ein notwendiges Minimum reduziert werden.

Aus den Erkenntnissen der Analyse werden Handlungsfelder zur verträglichen und nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs entwickelt. Zu den einzelnen Handlungsfeldern werden jeweils Massnahmen erarbeitet und beschrieben. Die Massnahmen zielen auf die Reduktion und das Management des motorisierten Individualverkehrs, sowie die Förderung des öffentlichen, Velo- und Fussverkehrs ab. Weiter sollen neue Mobilitätsformen wie z.B. Carsharing und Pooling, sowie die Elektromobilität in das Konzept miteinbezogen werden.

Analyse, Zieldefinition und Handlungsfelder inklusive Massnahmen werden, zusammen mit Vorschlägen für das Controlling und Monitoring, in einem Bericht zusammengefasst. Dieser wird den Quartierplanunterlagen zuhanden der Behörden von Stadt und Kanton beigelegt.

Die Untersuchungen und Ergebnisse zum Bedarf an Abstellplätzen für den MIV und Velos sollen zudem in den Vorschriften und in den Planungsbericht zum Quartierplan einfließen.

1.3 Grundlagen

1.3.1 Grundlagendokumente

- (1) Pläne und Unterlagen zum Projekt «Lüdin-Areal», Steib Gmür Geschwentner Kybuz Architekten vom 02.07.2020
- (2) Quartierplanung Lüdin, First Site Invest AG vom 15.07.2021 (Stand kommunale Vorprüfung)
- (3) Zonenreglement Siedlung der Stadt Liestal vom 13. April 2011
- (4) Dichte und Mobilitätsverhalten – Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, März 2018
- (5) VSS-Norm 40 065 Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute vom März 2019
- (6) VSS-Norm 40 066 Parkieren, Projektierung von Veloparkierungsanlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute vom März 2019
- (7) VSS-Norm 40 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute vom März 2019

1.3.2 Begriffe und Abkürzungen

FäG	Fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Rollbrett, Kickboard...)
HNF	Hauptnutzfläche
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modalsplit	Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PF	Parkfeld
VAP	Veloabstellplätze
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WE	Wohneinheit

2 Analyse Erschliessung

2.1 Perimeter / Lage

Das Quartierplan-Areal befindet sich nordwestlich der Altstadt von Liestal (Stedtli) in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof am Orisbach. Gemäss Planungsbericht zum Quartierplan Lüdin umfasst das Lüdin-Areal eine Fläche von 5'734 m². Gegen Osten wird der Quartierplan-Perimeter mit einem erweiterten Betrachtungsperimeter gegen den Orisbach erweitert.



Abbildung 1: QP Lüdin (rot) und Betrachtungsperimeter (rot, gestrichelt) (Quelle: Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG 2021)

2.2 Infrastruktur in der Umgebung

Liestal bietet als Kantonshauptstadt sowohl eine Vielzahl von Kindergärten und obligatorischen Schulen als auch weiterführende Schulen wie das Gymnasium, das kvBL oder einen Standort des Berufsbildungszentrums BL. Neben der Möglichkeit eines Vita Parcours auf der Sichertern bietet die Gemeinde einige öffentliche Sportplätze und beispielsweise ein Freibad im Gitterli. Auch Einkaufsmöglichkeiten sind aufgrund der Zentrumsfunktion Liestals rund um den Stadtkern einige vorhanden, welche alle fussläufig vom Lüdin-Areal aus erreichbar sind. Ausserdem ist Liestal Sitz vieler kantonaler Organisationen, Verwaltungen und weist mit dem Standort Liestal des Kantonsspitals Baselland eine für seine Grösse überdurchschnittliche medizinische Versorgung auf.

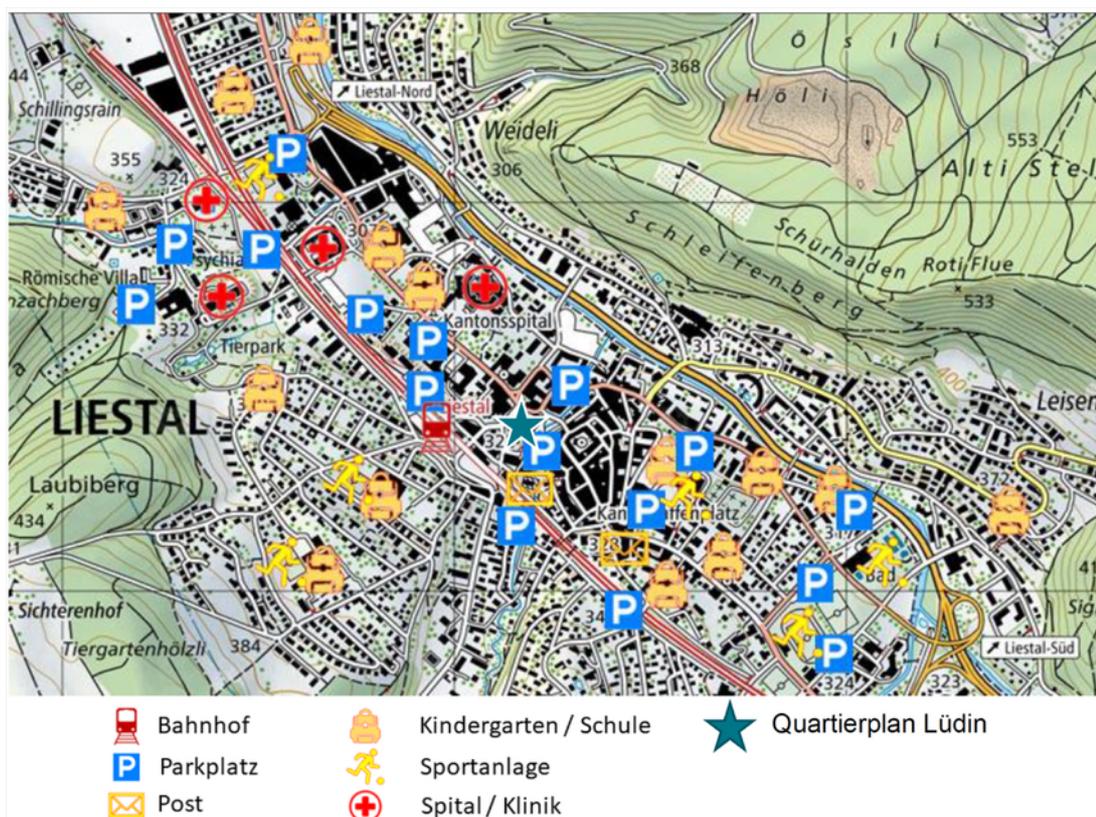


Abbildung 2: Ortsplan mit wichtigen Infrastrukturen Liestals (Jermann AG, auf Basis des Strassennetzplanes und map.geo.admin.ch, 2021)

2.3 Fuss- und Veloverkehr

Das Lüdin-Areal befindet sich im Herzen der Stadt Liestal. Demzufolge befinden sich zahlreiche Nutzungen, Anziehungspunkte und Versorgungseinrichtungen in der näheren Umgebung des Areals. Insbesondere beträgt die Gehdistanz zum Bahnhof Liestal lediglich 100m. Dies sind gute Voraussetzungen für die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs im Alltag.



Abbildung 3: Erreichbarkeit zu Fuss und Velorouten in der Umgebung (Quelle Basiskarte: OpenStreetMap)

In Abbildung 4 ist die Erreichbarkeit mit dem Veloverkehr in einer Fahrzeit von 10 - 20 Minuten dargestellt. Das Siedlungsgebiet von Liestal ist vollständig innerhalb einer Fahrzeit unter 10 Minuten abgedeckt. Auch die Nachbarortschaften wie Frenkendorf, Füllinsdorf, Seltisberg und Lausen sind bequem in 10 - 20 Minuten erreichbar. In 20 Minuten ist es auch noch möglich, bis Ittingen, Hersberg oder Bubendorf zu kommen.

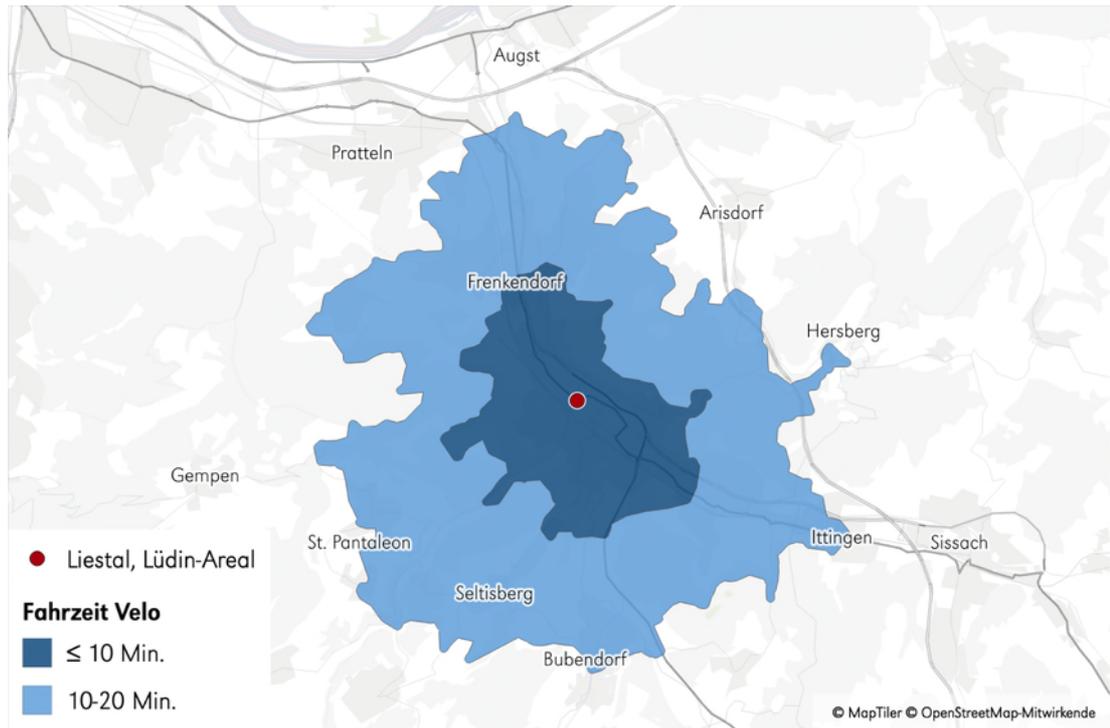


Abbildung 4 Erreichbarkeitskarte mit dem Velo in einer Fahrzeit von 10-20 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreet-Map)

2.4 Öffentlicher Verkehr ÖV

Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Lüdin-Areal hervorragend erschlossen (Gütekasse A). Es liegt unmittelbar neben dem Bahnhof Liestal, der als regionaler ÖV-Knoten sehr viele Verbindungen in die Region wie auch in die ganze Schweiz anbietet. Direkte Verbindungen bestehen unter anderem nach Zürich, Luzern, Bern und Interlaken. Weiter besteht ein gutes regionales Busnetz in die umliegenden Gemeinden.

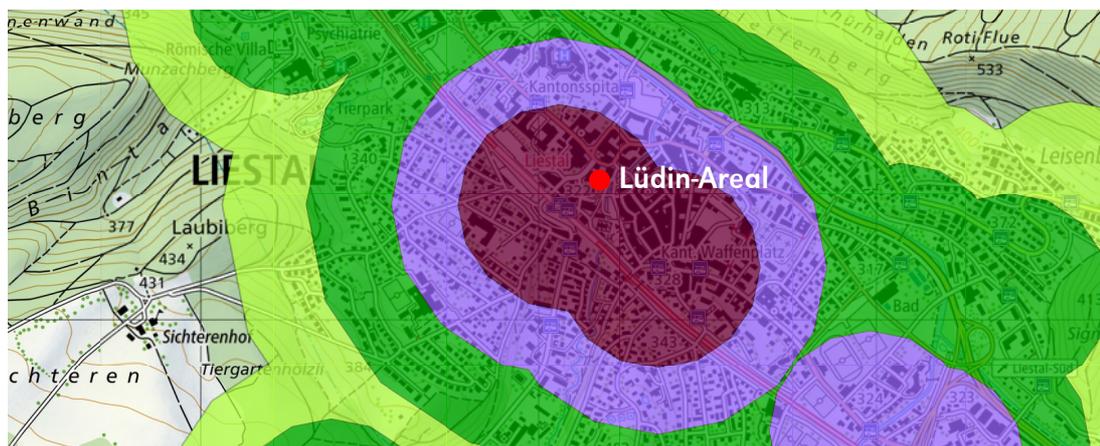


Abbildung 5: Erschliessung durch den ÖV (Quelle Basiskarte: map.geo.admin.ch)

In Abbildung 6 ist die ÖV-Erreichbarkeit ab dem Bahnhof Liestal dargestellt. Mit einer Fahrzeit von unter 10 Minuten gelangt man an verschiedene Ziele in der näheren Umgebung. Grosse Teile der Region sind auch in einer Fahrzeit von 20 Minuten erreichbar. Nach Basel verkehren stündlich mehrere Verbindungen, die Fahrt dauert knapp 20 Minuten.

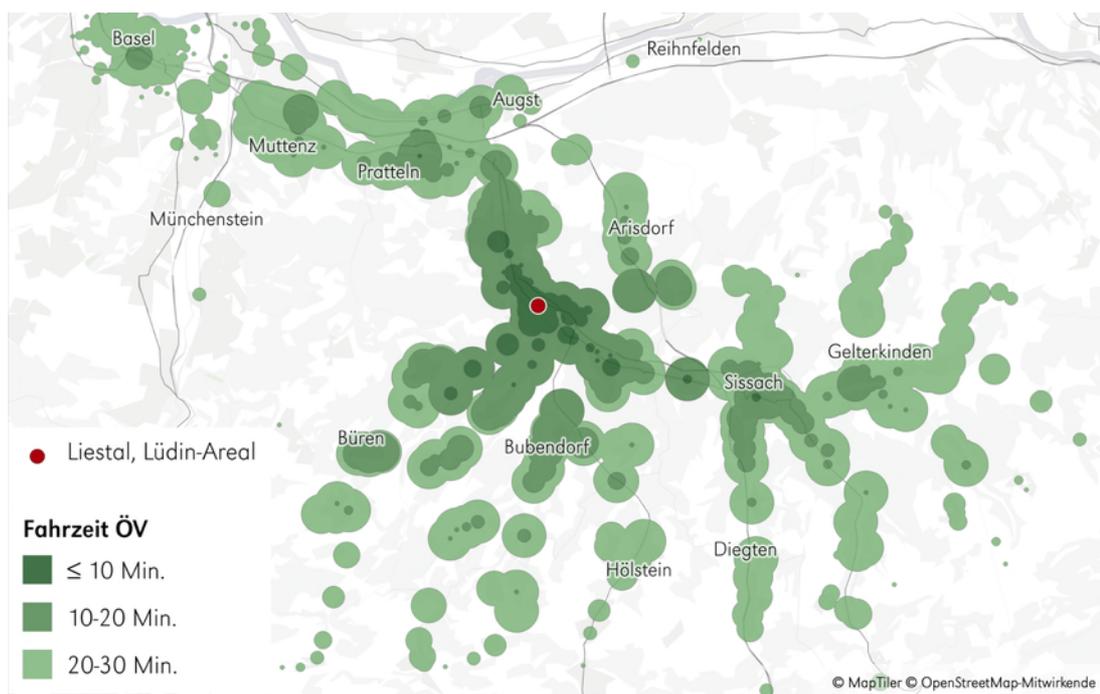


Abbildung 6: ÖV-Erreichbarkeit innerhalb von 10, 20 und 30 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreet-Map)

2.5 Motorisierter Individualverkehr MIV

Das Areal liegt direkt am Netz der Kantonsstrassen und ist daher bestens für den MIV erschlossen. Die nächsten Autobahnanschlüsse befinden sich in einer Distanz von 1.1 km im Norden und 2.0 km im Süden des Areals und sind über die Kantonsstrassen anfahrbar. Der Anschluss des Areals für dem MIV liegt am nördlichen Ende des Areals an der Rheinstrasse.

Auf dem Areal sind bereits heute drei Carsharing-Fahrzeuge stationiert. Weiter befinden sich beim Bahnhof Liestal 6 Fahrzeuge. Diese liegen rund 500 m vom Areal entfernt. Beide Standorte werden von der Firma Share Mobility AG betrieben.

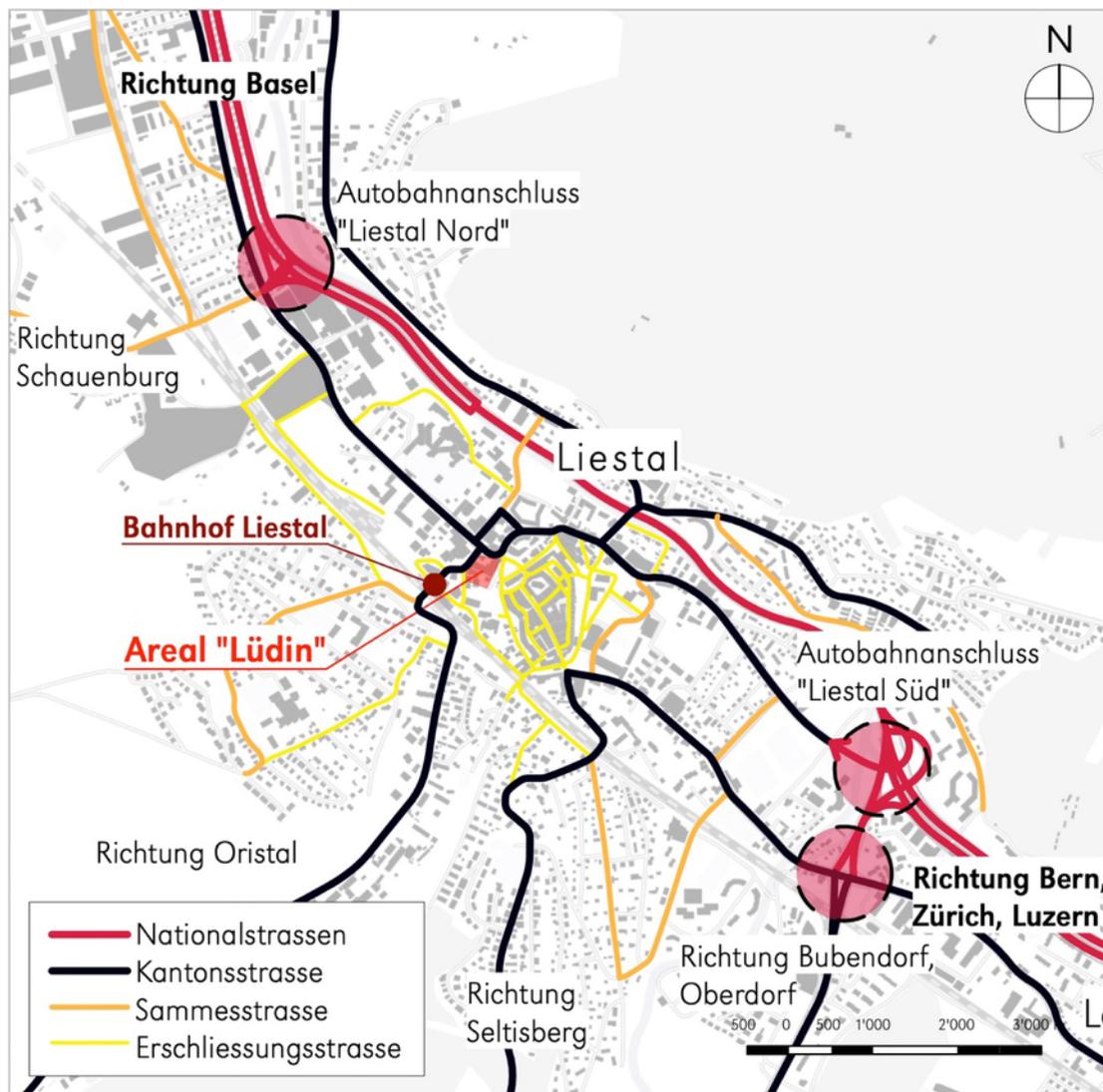


Abbildung 7: Netzhierarchiestufen des motorisierten Individualverkehrs (Quelle Basiskarte: Openstreetmap)

In der Abbildung 8 ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr des Lüdin-Areals dargestellt. Dabei handelt es sich um den Idealfall ohne Verlustzeiten infolge Strassenüberlastungen mit stockendem Verkehr oder Stau. Mit einer Fahrzeit von 10 Minuten gelangt man bis nach Sissach, Diegten oder Muttenz. Nach Basel, Saint-Louis, Frick oder Egerkingen dauert die Fahrt 10-20 Minuten. In unter 30 Minuten können Ziele wie Schopfheim, Olten, Dagmersellen oder Solothurn erreicht werden.

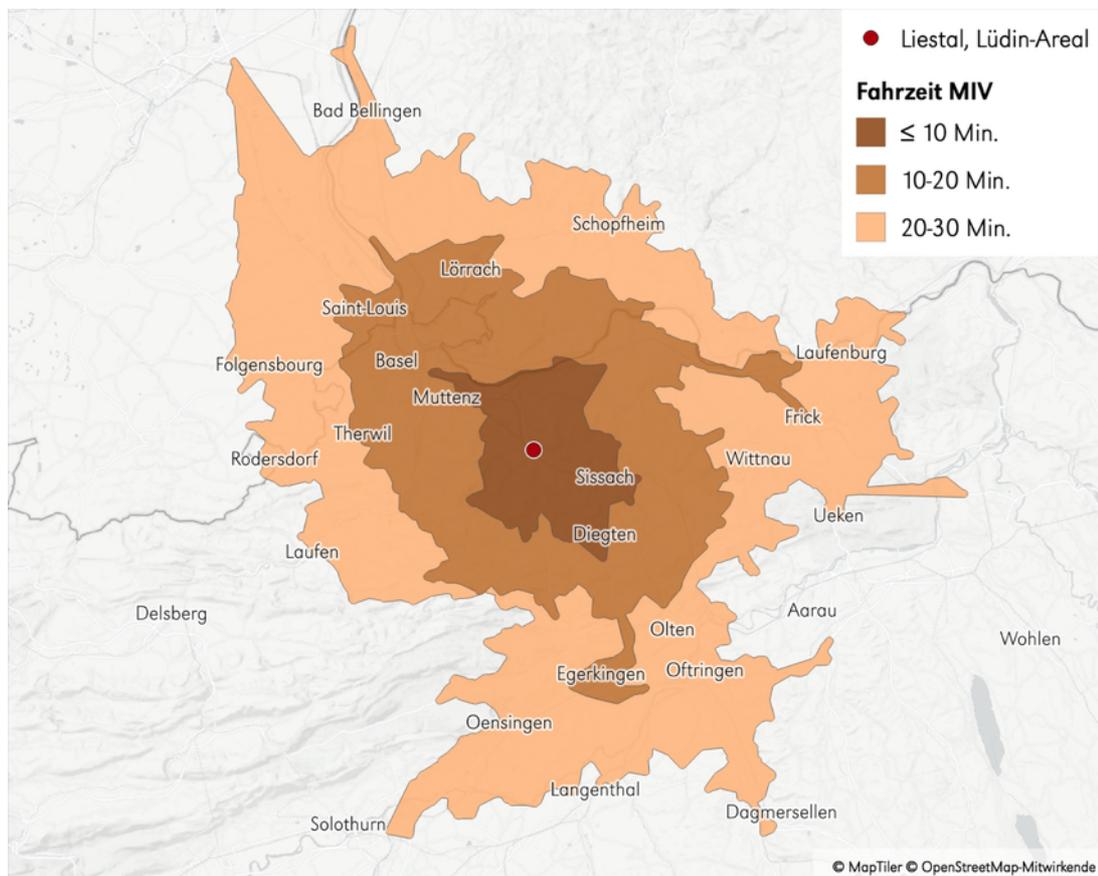


Abbildung 8: MIV-Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreetMap)

2.6 Fazit

Das Lüdin-Areal ist für alle Verkehrsmittel gut bis sehr gut erschlossen. Viele Anziehungspunkte und Einrichtungen zur Abdeckung des alltäglichen Bedarfs sind in Liestal vom Areal aus zu Fuss und mit dem Velo erreichbar. Weiter ist das Areal von den meisten Quartieren der Stadt Liestal auch gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar.

Mit dem ÖV sind die Region Basel mit vielen Arbeitsplatzstandorten, Einkaufs- und Freizeithotspots, sowie die Städte Bern, Luzern und Zürich gut erreichbar. Der Bahnhof Liestal befindet sich unmittelbar beim Areal. 1 – 2 km vom Areal entfernt sind zwei Anschlüsse an das nationale Strassennetz vorhanden. Das übergeordnete Strassennetz ist damit grundsätzlich gut erreichbar. Es gibt jedoch vermehrt Verkehrsüberlastungen, die die Attraktivität des MIV mindern.

Durch die attraktive Lage des Lüdin-Areals in der Stadt Liestal bestehen sehr gute Voraussetzungen, dass kurze Wege im Alltags- und Freizeitverkehr zu Fuss oder mit dem Velo abgewickelt werden können. Zu etwas weiter entfernten Anziehungspunkten, Arbeitsplätzen und zu grösseren Zentren gelangt man gut mit dem ÖV. Weiter ist das Areal sehr gut an das übergeordnete MIV-Netz angebunden. Mit geeigneten Massnahmen soll jedoch die Nutzung des Umweltverbunds (Fuss, Velo und öffentlicher Verkehr) unterstützt und gefördert werden.

3 Projekt Lüdin-Areal

3.1 Nutzungsmix

Geplant sind drei Häuserzeilen mit vorwiegend Wohnungen, sowie Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen entlang der städtischen Strassen. In den Gewerberäumen sind Flächen von rund 420 m² (Hauptnutzfläche) für Kleingewerbe und Gastrobetriebe vorgesehen.

Insgesamt sollen auf dem Areal 135 Mietwohnungen mit rund 9'100 m² Wohnfläche (Hauptnutzfläche) entstehen. Gemäss nachfolgendem Wohnungsspiegel bewegen sich die Wohnungsgrössen zwischen 1.5 - 4.5 Zimmer.

Wohnungsmix Lüdin-Areal:

Wohnungstyp	Anzahl Wohneinheiten
1.5 Zi-Whg	17
2.5 Zi-Whg	74
3.5 Zi-Whg	33
4.5 Zi-Whg	11
Total	135

Tabelle 1: Wohnungsmix Lüdin-Areal (Stand: 2021)

3.2 Zukünftige Nutzergruppen / Mobilitätsbedürfnisse

Aufgrund des zuvor beschriebenen Nutzungsmixes sind die zukünftigen Nutzergruppen einerseits die Personen, die auf dem Areal wohnen und deren Besucher, andererseits die Angestellten und Kunden der Gewerbebetriebe vor Ort.

Bewohnende

Aufgrund der unterschiedlichen Wohnungsgrössen ist von einer durchmischten Bewohnerschaft mit unterschiedlichen Bedürfnissen auszugehen. Die zukünftige Bewohnerschaft umfasst verschiedene Altersgruppen – von Kindern bis zu älteren Menschen – und Menschen in verschiedenen Lebensformen, beispielsweise Familien, Wohngemeinschaften, alleinstehende arbeitende Personen, berufstätige Paare, Pensionäre etc.

Diese Bewohnenden leben auf dem Areal, gehen von hier in der Regel zur Arbeit oder zur Schule (Pendlerverkehr), kehren zurück – teilweise mehrmals pro Tag. Weiter tätigen Bewohnende zukünftig auf dem Areal oder vom Areal aus Besorgungen des alltäglichen Bedarfs und starten hier ihre Freizeitaktivitäten. Sie sind somit in der Regel sieben Tage die Woche auf dem Areal und zu unterschiedlichen Zeiten unterwegs. Aufgrund der heterogenen Zielgruppen haben die zukünftigen Bewohnenden unterschiedliche Anforderungen an das Mobilitätsangebot.

Beschäftigte

Die Beschäftigten der Gewerbebetriebe auf dem Areal reisen vorwiegend am Morgen an und verlassen das Areal am Abend wieder. Diese Benutzergruppe kann sowohl aus der unmittelbaren Umgebung

kommen, als auch von weiter entfernten Ortschaften anreisen. Für diese Benutzergruppe sind sowohl ein attraktives ÖV-Angebot und Wegnetz für den Fuss- & Veloverkehr, als auch Abstellplätze für Velos und PW, die tagsüber längere Zeit genutzt werden können, von Bedeutung.

Kundschaft / Besuchende

Aufgrund der Lage des Areals und der Grösse der geplanten Gewerbeflächen wird davon ausgegangen, dass sich Gastgewerbe oder Verkaufsnutzungen auf dem Areal ansiedeln werden. Dabei ist davon auszugehen, dass es sich vorwiegend um eine lokale Kundschaft handeln wird, welche in Liestal und Umgebung lebt. Die Mobilitätsbedürfnisse der Kundschaft beschränkt sich deshalb vorwiegend auf kurze Strecken. Die **Kundschaft** der Geschäfte hält sich während den örtlichen Ladenöffnungszeiten auf dem Areal auf. Dabei wird von einer eher kurzen Aufenthaltsdauer von unter einer Stunde ausgegangen.

Im Gegensatz zu den Kunden kann die Nutzergruppe «**Besuchende der Anwohnenden**» sowohl aus der unmittelbaren Umgebung kommen, als auch von weiter entfernten Ortschaften anreisen. Es ist davon auszugehen, dass die Besuchende mit Ausnahme vom Samstag mehrheitlich ausserhalb der Öffnungszeiten – also am Abend und am Wochenende – vor Ort sein werden und das Areal nach ihrem Besuch wieder verlassen.

3.3 Mobilitätsverhalten

3.3.1 Verkehrsaufkommen der Bewohnenden

Unter der Annahme, dass eine Person durchschnittlich 45 m² Wohnfläche nutzt¹, werden bei einer Wohnfläche von rund 8'700 m² (Hauptnutzfläche) zukünftig rund 190 Personen das Areal bewohnen und beleben. Diese werden rund 19 Besucher pro Tag anziehen (10% der Bewohner). Gemäss Mikrozensus legen Bewohner in der Schweiz durchschnittlich 3.4 Personenwege pro Tag zurück, Besucher in der Regel 2. Nach der Erstellung der Überbauung Lüdin-Areal werden damit von den Bewohnenden und deren Besuchern rund 700 Personenwege pro Tag anfallen. Zusätzlich werden weitere Personenwege durch Beschäftigte und Kunden erzeugt werden.

3.3.2 Verhalten der lokalen Bevölkerung

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur im Zentrum von Liestal ist von einer hohen Nutzungsdichte auszugehen (Anz. Einwohner und Arbeitsplätze pro ha). Die untenstehende Grafik zeigt, dass je grösser die Nutzungsdichte und damit auch das Nahversorgungsangebot ist, desto kürzer werden die zurückgelegten Weglängen und damit desto grösser die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs. Um das Mobilitätsverhalten hinsichtlich Zielvorgaben zu verändern, spielen die Faktoren, welche im Kapitel 2 genannt werden, eine entscheidende Rolle.

Folgende Grafik bezieht sich auf die Anzahl Etappen (z.B. Weg von der Wohnung zum Parkplatz, von der Wohnung zur ÖV-Haltestelle, von der ÖV-Haltestelle zur Einkaufsmöglichkeit). Eine neue Etappe beginnt

¹ Durchschnittliche Wohnfläche pro Bewohner im Jahr 2016, BFS – Gebäude- und Wohnungsstatistik, unter: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bau-wohnungswesen/wohnungen/wohnverhaeltnisse/flaechenverbrauch.html>, zuletzt besucht am 13.08.2018

immer dann, wenn das Verkehrsmittel gewechselt oder zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln umgestiegen wird.

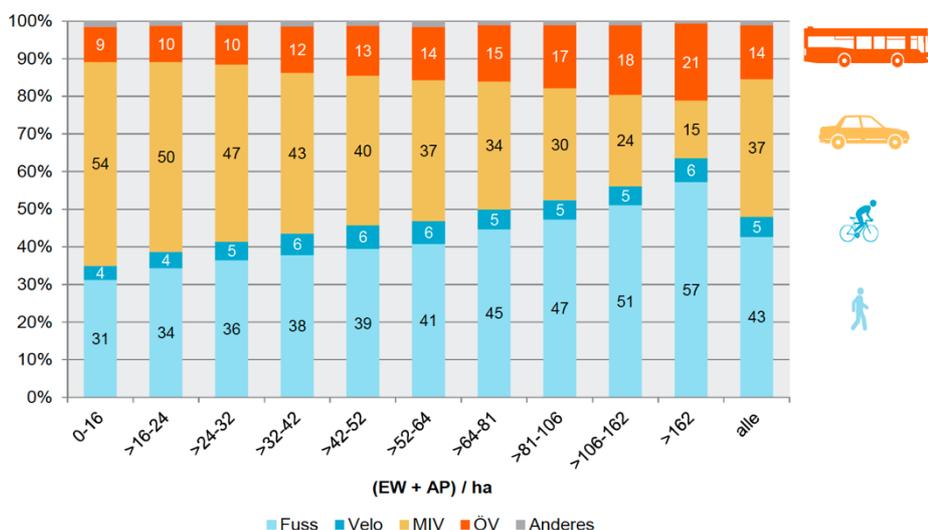


Abbildung 9: Modalsplit nach Etappen im Inland 2015 nach Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte, Dichte und Mobilitätsverhalten, Bundesamt für Raumentwicklung, ARE (2018)

Zudem korreliert eine hohe Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte in der Regel stark mit einem guten Dienstleistungsangebot. Die Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr hat ergeben, dass der Anteil der Fusswegetappen und ÖV-Etappen mit einem steigenden Dienstleistungsangebot zunimmt. Gleichzeitig nimmt der MIV-Anteil ab.

Auf dem Lüdin-Areal ist eine Mischnutzung zwischen Wohnen und Gewerbe geplant. Damit trägt das Areal mit den dort ansässigen Dienstleistungsnutzungen zu einem dichten Versorgungsangebot in Liestal bei. Hinzu kommt das vielfältige Angebot an Anziehungspunkten in unmittelbarer Nähe. Damit sind die Weglängen tendenziell kurz und die Vorteile und Potenziale von alternativen Verkehrsmitteln nehmen im Vergleich zum MIV zu. Dies gilt sowohl für die Personen, die künftig auf dem Lüdin-Areal leben werden, für deren Besuchenden, als auch für die Kundschaft der Gewerberäume.

3.3.3 Beeinflussung Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten ist stark abhängig von der Siedlungsstruktur, dem Infrastrukturanangebot in der Umgebung (Einkauf, Freizeit, Bildung, usw.) und den vorhandenen Mobilitätsangeboten. Einfluss hat auch die interne Struktur einer Siedlung (Vgl. Kapitel 2.1). Mit einem vielfältigen Nutzungsangebot können sich Nutzer innerhalb der Siedlung versorgen und legen die kurzen Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Vorhandene Mobilitätsangebote steuern ebenfalls die Verkehrsmittelwahl. Car-Sharing, Bike-Sharing, ÖV-Erschliessung, etc. beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Weiter ist entscheidend, welche Zielgruppe das Areal schlussendlich nutzen soll.

Die Einflussmöglichkeiten liegen natürlich im Rahmen der übergeordneten Strukturen, die auch berücksichtigt werden müssen. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof Liestal mit dem neuen Bushof und der dichten Siedlungsstruktur ist die Grundlage für ein griffiges Mobilitätsmanagement im Sinne einer nachhaltigen Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der Arealnutzenden gegeben.

4 Parkierungsangebot

4.1 Grundlagen Parkfeldbedarf

Aus Untersuchungen zur Wohnungsvermarktung im Zusammenhang mit dem Parkfeldangebot ist folgender Bedarf an Parkfeldern der verschiedenen Wohnungsgrößen für den Standort des Lüdin-Areals hervorgegangen. Berücksichtigt wurde dabei auch die Lagequalität (Stadtzentrum, Nähe zum Bahnhof etc.):

	Anzahl WE	PF/Wohnung	Anzahl PF
1.5 Zimmer	17	0	0
2.5 Zimmer	74	0.5	37
3.5 Zimmer	33	1	33
4.5 Zimmer	11	1	11
Total	135	0.6	81

Tabelle 2: Parkfeldbedarf für verschiedene Wohnungsgrößen

Gesamthaft ergibt sich gemäss Vermarktung somit ein Bedarf **von 0.6 Parkfeldern pro Wohnung**. Dies entspricht einer Reduktion des Parkfeldbedarfs gegenüber dem Normbedarf auf 60%.

Nachfolgend wird der Parkfeldbedarf gemäss den gesetzlichen Bestimmungen im Zonenreglement der Stadt Liestal bzw. der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) des Kantons Basel-Landschaft berechnet. Um einen Vergleich mit gesamtschweizerischen Bestimmungen zum Parkfeldbedarf zu erhalten, wird ebenfalls eine Berechnung gemäss VSS-Norm 40 281 vorgenommen.

Ergänzend zum Parkfeldbedarf der neuen Nutzungen müssen in der Einstellhalle des Lüdin-Areals zusätzlich **80 öffentliche Parkfelder** für die Stadt Liestal, sowie **3 Parkfelder für Carsharing** erstellt werden.

4.1.1 Parkfeldbedarf gemäss Zonenreglement / RBV

Im Zonenreglement Siedlung der Stadt Liestal wird zur Bemessung des Parkfeldbedarfs auf das übergeordnete Recht im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) bzw. die zugehörige Verordnung (RBV) verwiesen. In der RBV sind die Grundwerte für die Berechnung des Grundbedarfs an Parkfeldern definiert. Ebenfalls sind Reduktionsfaktoren in Abhängigkeit der Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr vorgegeben (vgl. § 70 RBV).

Reduktionsfaktoren Grundbedarf

Gemäss RBV muss bei der Reduktion des Grundbedarfs an Parkfeldern zwischen Wohnnutzungen und übrigen Nutzungsarten unterschieden werden:

Wohnen: Bei Wohnbauten wird der Grundbedarf an Parkfeldern in Abhängigkeit der Güteklasse der ÖV-Erschliessung gemäss ARE reduziert. Je besser die ÖV-Erschliessung, desto grösser die Reduktion. Das Lüdin-Areal liegt in der Güteklasse A (sehr gute Erschliessung), der effektive Parkfeldbedarf beträgt somit **60% des Grundbedarfs**. Die Reduktion ist gemäss RBV vom 1. März 2022 sowohl auf Parkfelder für Bewohnende (Stammplätze), als auch auf Parkfelder für Besuchende anzuwenden.

Gewerbe: Für die übrigen Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen werden gemäss RBV zwei Reduktionsfaktoren bestimmt:

- Der Faktor R1 ist ebenfalls abhängig von der ÖV-Erschliessung, namentlich von der Kursfolge und der Entfernung zur nächsten Haltestelle. Der Bahnhof Liestal liegt weniger als 350m vom Lüdin-Areal entfernt. Die Taktdichte ist aufgrund der Bedienung durch mehrere Buslinien, S-Bahnen und Interregio-/Inter-city-Züge sehr hoch (weniger als 6 Minuten zwischen Abfahrten). Durch den voranschreitenden ÖV-Ausbau wird sich das Angebot weiter verbessern. Aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung beträgt der Reduktionsfaktor **R1 = 0.5**.
- Der zweite Reduktionsfaktor R2 kann für folgende Kriterien geltend gemacht werden: Umweltvorbelastungen, politische/planerische Leitbilder, bereits vorhandene öffentliche Autoparkplätze in akzeptabler Nähe, Mehrfachnutzung, hoher Veloanteil. Gemäss Zonenreglement der Stadt Liestal gilt für das Stadtzentrum von Liestal der Reduktionsfaktor **R2 = 0.8**.

Die Reduktionsfaktoren R1 und R2 werden bei Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen zusammen auf den Grundbedarf für Beschäftigte und Kundschaft angewendet.

Parkfeldberechnung gemäss RBV

Für die Berechnung des Parkfeldbedarfs werden die Nutzflächen aus dem Richtkonzept gemäss den Schätzwerten aus der RBV in die zu verwendenden Bezugswerte umgerechnet. Die Anzahl Wohnungen wird direkt aus dem vorliegenden Richtprojekt übernommen.

Nutzung	Nutzfläche (m ²)	Bezugswert	Nutzergruppe	Richtwert	Grundbedarf	Reduktionfaktoren		Reduzierter Bedarf
						R1	R2	
Wohnen	9'109.30	135 Whg.	Bewohner	1 PF / Wohnung	135.0	60%	100%	81
			Besucher	0.3 PF / Wohnung	40.5	60%	100%	25
			Total		175.5			
Verkauf	414.50	8.29 m ²	Beschäftigte	0.4 PF / Arbeitsplatz	3.3	50%	80%	2
		290.15 m ²	Kunden	0.03 PF / m ² VF	8.7	50%	80%	4
		Total		12.0				6
Total Nutzungen Lüdin-Areal					187.5			112

Tabelle 3: Berechnung Parkfeldbedarf nach Zonenreglement Liestal / RBV (Stand 01.03.2022)

Gemäss Zonenreglement Siedlung der Stadt Liestal bzw. RBV ergibt sich somit ein **Bedarf von 112 Parkfeldern für die Nutzungen auf dem Lüdin-Areal**. Davon sind 81 Parkfelder für Bewohnende, 2 Parkfelder Beschäftigte, sowie total 29 Besucher-/Kundenparkfelder.

4.1.2 Parkfeldbedarf gemäss VSS-Norm

Als Vergleichswert zur Berechnung gemäss Zonenreglement bzw. RBV wird der Bedarf an Parkfeldern nach der VSS-Norm 40 281 «Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» berechnet.

In einem ersten Schritt wird für jede Nutzung der **Grenzbedarf** an Parkfeldern berechnet. Der Grenzbedarf geht davon aus, dass die Verkehrsbedürfnisse vorwiegend mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

Der Grenzbedarf an Parkfeldern wird danach aufgrund der Erschliessungsqualität durch den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr reduziert. Dies ergibt den **effektiven Bedarf** an Parkfeldern. Für die Reduktionsfaktoren muss der Standort-Typ bestimmt werden. Dieser richtet sich nach dem ÖV-Angebot und dem Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Das Lüdin-Areal kann aufgrund der sehr zentralen Lage (hohes Aufkommen an Fuss- und Veloverkehr) und der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Liestal mit einem sehr guten ÖV-Angebot dem **Standort-Typ A** zugeordnet werden.

Bei Gewerbenutzungen liegt beim Standort-Typ A der effektive Parkfeldbedarf bei 20 – 40% des Grenzbedarf. Bei Wohnnutzungen wird in der Regel kein Reduktionsfaktor für den effektiven Bedarf angewendet. Aufgrund der sehr zentralen Lage (hohes Aufkommen an Fuss- und Veloverkehr) und der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Liestal, mit einem sehr guten ÖV- des Lüdin-Areals wird jedoch ein Potential für auto-reduziertes Wohnen erwartet (siehe auch Vermarktung). Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde bei der Berechnung des Parkfeldbedarfs nach VSS-Norm der **Mindestbedarf für Wohnnutzungen auf 60% gegenüber dem Grenzbedarf reduziert**.

Nutzung	Nutzergruppe	Bezugswert	Richtwert	Grenzbedarf	Reduktionsfaktoren		Effektiver Bedarf	
					Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Wohnen	Bewohner	135 Whg.	1 PF / Wohnung	135.00	60%	100%	81	135
	Besucher		10% PP Bewohner	13.50	60%	100%	8	14
	Total			148.50			89	149
Verkauf	Beschäftigte	290.15 m2	1.5 PF / 100 m2 VF	4.35	20%	40%	1	2
	Besucher		3.5 PF / 100 m2 VF	10.16	20%	40%	3	5
	Total			14.51			4	7
Total Nutzungen Lüdin-Areal				163.0			93	156

Tabelle 4: Parkfeldbedarf nach VSS-Norm (Stand 23.09.2021)

Gemäss VSS-Norm 40 281 ergibt sich für die Nutzungen auf dem Lüdin-Areal somit ein **effektiver Bedarf von 93 – 156 Parkfeldern**. Davon sind 81 – 135 Parkfelder für Bewohnende, 1 – 2 Parkfelder für Beschäftigte, sowie 11 – 19 Parkfelder für Besuchende und Kundschaft.

Aufgrund der zentralen Lage und der sehr guten ÖV-Erschliessung des Quartierplanperimeters wird für die weitere Untersuchung der minimale Bedarf an Parkfeldern gemäss VSS-Norm betrachtet.

4.1.3 Parkfeldangebot im Quartierplan

Vergleich Berechnungsmethoden

Bei den Bedarfsberechnungen gemäss Zonenreglement / RBV und VSS-Norm 40 281 (Minimalbedarf) ergeben sich für Bewohnende, Beschäftigte und Kundschaft des Gewerbes annähernd dieselben Werte. Verglichen mit der VSS-Norm wird für Besuchende der Wohnnutzungen gemäss RBV ein hoher Parkfeldbedarf ausgewiesen, trotz Reduktion auf 60% des Grundbedarfs. Dies ist auf den Grundbedarf gemäss RBV zurückzuführen, welcher 0.3 Besucherparkfelder pro Wohnung vorsieht. Gemäss VSS-Norm liegt der Bedarf an Besucherparkfeldern hingegen bei nur 10% der Parkfelder für Bewohner, in der Regel sind dies 0.1 Parkfelder pro Wohnung.

Nutzergruppe	Parkfeldbedarf Zonenreglement / RBV	Parkfeldbedarf gemäss VSS-Norm	
		min	max
Bewohnende	81	81	135
Beschäftigte	2	1	2
Subtotal private Parkfelder	83	82	137
Besuchende Wohnen	25	8	14
Kundschaft	4	3	5
Subtotal öffentl. zugängliche Parkfelder	29	11	19
Total	112	93	156

Tabelle 5: Vergleich Parkfeldbedarf nach Zonenreglement/RBV und VSS-Norm

Festlegung Parkfeldbedarf

Für Bewohnende, Beschäftigte und Kundschaft soll im Quartierplan Lüdin der Parkfeldbedarf gemäss Zonenreglement bzw. RBV festgelegt werden. Für Besuchende der Wohnnutzung soll der Minimalbedarf gemäss VSS-Norm festgeschrieben werden. Diese Abweichung von der RBV wird damit begründet, dass die Parkfelder für Besuchende der Wohnnutzungen und Kundschaft des Gewerbes gemeinsam mit den 80 weiteren öffentlichen Parkfeldern der Stadt Liestal mehrfach genutzt werden können. Weiter ist das Lüdin-Areal sehr zentral und direkt an der ÖV-Drehscheibe Bahnhof Liestal gelegen. Der Bedarf an Besucherparkfeldern gemäss VSS-Norm wird deshalb als ausreichend beurteilt.

Nutzergruppe	Parkfeldbedarf Zonenreglement / RBV neu	Minimal- bedarf VSS-Norm	Festlegung Quartier- plan
Bewohnende	81	81	81
Beschäftigte	2	1	2
Subtotal private Parkfelder	83	82	83
Besuchende Wohnen	25	8	8
Kundschaft	4	3	4
Subtotal öffentl. zugängliche Parkfelder	29	11	12
Total Nutzungen Lüdin-Areal	112	93	95
Öffentliche Parkfelder Stadt Liestal	80	80	80
Carsharing-Parkfelder	3	3	3
Total	195	176	178

Tabelle 6: Festlegung des Parkfeldbedarfs für den Quartierplan Lüdin

Mit den obigen Festlegungen ergibt sich für den Quartierplan Lüdin ein Parkfeldangebot von **total 178 Parkfeldern**, welches sich wie folgt aufteilt:

Nutzungen Lüdin-Areal

- Bewohnende: 81 Parkfelder (0.6 Parkfelder pro Wohneinheit)
- Beschäftigte: 2 Parkfelder (gemäss Zonenreglement / RBV)
- Besuchende Wohnen: 8 Parkfelder (10% des Angebots für Bewohnende gemäss VSS-Norm)
- Kundschaft: 4 Parkfelder (gemäss Zonenreglement / RBV)

Öffentliches Parkplatzangebot

- 80 öffentliche Parkfelder Stadt Liestal
- 3 Parkfelder für Carsharing

Die teilweise Abweichung vom Bedarf gemäss Zonenreglement / RBV wird auf den Art. 70 Abs. 2 bis RBV gestützt. Entsprechende Massnahmen für das Mobilitätsmanagement werden in diesem Konzept im Kapitel 6 aufgezeigt und entsprechend im Quartierplanreglement festgeschrieben.

4.2 Bedarf Motorradabstellplätze

Gemäss Erfahrungswerten von TEAMverkehr sollen für Motorräder zusätzlich 10% der Parkfeldanzahl für Abstellplätze vorgesehen werden. Zur Zeit sind 98 Autoparkfelder für die Überbauung geplant, was einen Bedarf von 10 Abstellplätze für Motorräder ergibt. Mit 10 geplanten Motorradabstellplätzen wird diese Vorgabe eingehalten.

4.3 Bedarf Veloabstellplätze

Es sind genügend Abstellplätze für Velos und Mofas zu erstellen. Die Zahl an Veloabstellplätzen wurde nach der VSS-Norm 40 065 berechnet. Der Richtwert bei Wohnnutzungen beträgt 1 Abstellplatz pro 1 Zimmer. Erfahrungen zeigen, dass dieser Bedarf gerechtfertigt ist, da beim Wohnen nicht die Velobenützung, sondern der Velobesitz massgebend ist. Insbesondere da Personen neben dem Alltagsvelo vermehrt auch ein E-Bike oder ein weiteres für eine besondere Nutzung ausgelegtes Velo (Rennvelo, Bike) besitzen.

Lüdin-Areal - Bedarf Veloabstellplätze nach VSS-Norm 40 065

Nutzung	Veloabstellplätze (VAP)				Art der Veloabstellplätze				
	Fläche (m ²) / Anzahl	Einheit	VSS-Norm	1 VAP / Einheit	VAP	Aufteilung in Kurz- und Langzeitabstellplätze			
						Kurzzeit %	Langzeit %	Kurzzeit-VAP	Langzeit-VAP
Haus C									
Wohnen									
Bewohner	376	Zimmer	1.0 VAP / Zi	1	376	30%	70%	112.8	263.2
Besucher			inkl.					0.0	0.0
sonstige Geschäfte									
Beschäftigte	415	m ²	1.0 PF / 100m ² BGF	0.010	4	30%	70%	1.2	2.9
Kunden	290	m ²	1.0 PF / 100m ² VF*	0.010	3	100%	0%	2.9	0.0
Total					383			117	266

* Annahme: VF = 70% von BGF

Total VAP	383
------------------	------------

Tabelle 7: Bedarf Anzahl Veloabstellplätze gemäss VSS-Norm SN 640 065

Gemäss der VSS-Norm sind **insgesamt 382 Veloabstellplätze** zu erstellen. Zudem soll bei den Veloabstellräumen zwischen Kurzzeit- und Langzeitabstellplätzen unterschieden werden. Bei Wohnbauten und für Beschäftigte wird in der VSS-Norm empfohlen 30% Kurzzeitabstellplätze und 70% Langzeitabstellplätze zu erstellen. Abstellplätze für Kundschaft sind als Kurzzeitabstellplätze vorzusehen.

Die Abstellplätze sind auf die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden auszurichten; Es sind Abstellplätze für Elektrovelos vorhanden, es ist Platz für Spezialvelos und Veloanhänger vorgesehen und für das Abstellen von Kindervelos / Spielgeräte / FäGs wird ein geeigneter, für Kinder zugänglicher Standort angeboten. Zudem wird empfohlen, in Verbindung der Treppenhäuser Räumlichkeiten für Kinderwagen vorzusehen. Weiter gibt es beim Platzbedarf und der Anordnung der Veloabstellplätze unterschiedliche Anforderungen, je nachdem ob es sich um Kurzzeit- oder Langzeitabstellplätze handelt:

Kurzzeitabstellplätze: teilweise überdacht (1/3 der Abstellplätze), ebenerdig, fahrend und konfliktfrei erreichbar, leicht auffindbar, diebstahlsicher. Nutzergruppen sind hauptsächlich Besuchende, Kundschaft und vereinzelt Bewohnende / Beschäftigte.

Langzeitabstellplätze: gedeckt, diebstahlsicher, gut zugänglich, sicher anfahrbar, Nutzergruppen sind die Bewohnenden / Beschäftigten. Davon für Spezialvelos: Für Spezialvelos sind 10% der Abstellplätze für 3.5 und 4.5 Zimmerwohnungen frei von Abstellvorrichtungen vorzusehen.

4.3.1 Angebot an Veloabstellplätzen

Das Angebot an Veloabstellplätzen richtet sich nach der VSS-Norm. Somit steht gemäss aktuellem Projektstand auf dem Areal ein Angebot von insgesamt 382 Veloabstellplätzen zur Verfügung. Es sind 266 Langzeitveloabstellplätze (davon 17 für Spezialvelos) und 117 Kurzzeitveloabstellplätze geplant. Von den 117 Kurzzeitveloabstellplätzen sind ungefähr 35 bis 40 Veloabstellplätze zu überdachen.

5 Ziele

Es sollen bereits auf dieser Planungsebene die Grundlagen geschaffen werden, um zweckmässige Mobilitätsmassnahmen planerisch zu sichern. Es sind Voraussetzungen zu schaffen, um einerseits Verkehr zu vermeiden und andererseits den Verkehr in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung zu verlagern oder verträglich abzuwickeln. Nachfolgende Ziele sollen angestrebt werden:

Standortgerechtes Mobilitätsangebot

Für das Lüdin-Areal wird ein Mobilitätsangebot geschaffen, das einerseits den Bedürfnissen der Nutzenden, der Bauherrschaft und der Stadt entspricht und andererseits der attraktiven Lage der Überbauung in Liestal gerecht wird.

Förderung ÖV Fuss- und Veloverkehr.

Mit geeigneten planerischen Festlegungen wird sichergestellt, dass Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende und die Kundschaft ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV abwickeln können. Dadurch soll der motorisierte Individualverkehr auf ein Minimum reduziert werden. Die Erschliessung des Areals und das arealinterne Wegnetz werden für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und hindernisfrei gestaltet. Dabei soll speziell eine gute Erreichbarkeit der umliegenden Anziehungspunkte und der ÖV-Haltestellen sichergestellt werden.

Förderung kurze Wege

Durch einen vielfältigen Nutzungsmix auf dem Areal werden kurze Wege gefördert. Indem das Versorgungsangebot auf dem Areal, für die direkte Umgebung und die Stadt Liestal erweitert wird.

Parkflächen begrenzen und effizient nutzen

Das Angebot an Parkflächen auf dem Areal wird auf das nötige Minimum begrenzt. Gleichzeitig werden die vorhandenen Parkfelder auf dem Areal gut ausgelastet und effizient genutzt (Mehrfachnutzung Besucherparkfelder). Bei Bedarf werden Massnahmen ergriffen, um die Auslastung der Parkfelder auf dem Areal zu verbessern.

Alternative Mobilitätsformen

Alternative Formen der Mobilität und neue Technologien werden unterstützt und fortlaufend gefördert, das sind beispielsweise die Elektromobilität und das Car- bzw. Bikesharing.

Sensibilisierung der Nutzerschaft

Durch geeignete Massnahmen wird sichergestellt, dass die künftigen Nutzenden des Lüdin-Areals auf das Thema Mobilität sensibilisiert und dazu ermutigt werden, die umweltschonenden Verkehrsmittel zu benutzen.

Mobilität in weiterer Planung berücksichtigen

Es wird der Grundstein gelegt, dass das Thema Mobilität in den nächsten Planungsschritten berücksichtigt und die entsprechenden Mobilitätsmassnahmen rechtzeitig eingeleitet werden. Dies beinhaltet auch den Austausch zwischen den am Projekt beteiligten Personen und allenfalls den zuständigen Behörden.

6 Massnahmen zum Mobilitätsmanagement

Folgender Massnahmenkatalog umfasst Massnahmen und Empfehlungen, welche sich aus verkehrspolitischer Sicht an diesem Standort eignen. In Rahmen des Quartierplans Lüdin-Areal werden die Voraussetzungen für die Umsetzung der Massnahmen in den Sonderbauvorschriften (SBV) rechtlich festgehalten. Sie sind bei der Erarbeitung der Bauprojekte zu berücksichtigen und werden im Baubewilligungsverfahren überprüft. Die weiteren Massnahmen sind Empfehlungen und Vorschläge für die betrieblichen Mobilitätskonzepte, welche auf Projektstufe «Baueingabe» konkreter erarbeitet werden müssen.

Massnahmen Stufe Quartierplan

Nr.	Massnahmen	Nutzergruppe	Art der Massnahme	Umsetzungszeitpunkt  Bauprojekt (1. Stufe)  Betrieb (zu prüfen)
M1 Massnahmen zum Management des MIV				
M1.1	Reduziertes Parkfeldangebot	W, A, B	baulich, Einstellhalle	 Bauprojekt
M1.2	Parkraummanagement und -bewirtschaftung	W, A, B	betrieblich (baulich)	 Betrieb
M1.3	Teilausstattung der Parkfelder mit Ladefratstrukturen für E-Fahrzeuge	W, A, B	baulich	 Bauprojekt
M1.4	Carsharing	W, A, E	baulich, betrieblich	 Bauprojekt
M2 Massnahmen zur Förderung des ÖV				
M2.1	Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen durch gute Anschlüsse an die umliegenden Wegnetze	W, A, B, E	baulich	 Bauprojekt
M3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs				
M3.1	Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr	W, A, B, E	baulich	 Bauprojekt
M3.2	Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze	W, A, B	baulich	 Bauprojekt
M3.3	Angebot an zusätzlicher Infrastruktur (Ladestationen, Duschen etc.)	W, A, B	baulich	 Bauprojekt

W = Bewohnende, A = Arbeitende/Beschäftigte, B = Besuchende/Kundschaft, E = Extern/Öffentlichkeit

Weitere Massnahmen

M4.1	Vielfältiges Nutzungsangebot	W, A, B	baulich, betrieblich	 Bauprojekt
M4.2	Bikesharing / E-Scooter	W, A, E	betrieblich (baulich)	 Betrieb
M4.3	Paket-/Konsumdepot	W, A	baulich	 Bauprojekt
M4.4	Information / Kommunikation	W, A	betrieblich	 Betrieb
M4.5	Mobilitätskonzept für Stufe Baueingabe ergänzen / konkretisieren (inkl. Monitoring / Controlling)	W, A, B	betrieblich, baulich	 Betrieb

W = Bewohner, A = Arbeitende/Beschäftigte, B = Besucher/Kunden

6.1 Massnahmen zum Management des MIV

M1.1 Reduziertes Parkfeldangebot

Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund der attraktiven Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Liestal, Bildungseinrichtungen, sowie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten soll der motorisierte Individualverkehr möglichst reduziert und auf ein nötiges Minimum beschränkt werden. Ein weiteres Ziel ist, dass der Anteil des motorisierten Verkehrs am Modalsplit möglichst gering ausfällt. Ein entsprechend reduziertes Parkfeldangebot unterstützt diese Ziele.

Beschreibung

Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird ein Berechnungsschlüssel für den Parkfeldbedarf des Lüdin-Areals definiert (Kp. -). Dieser ist für die nachfolgenden Planungsstufen verbindlich und definiert das zu erstellende Parkfeldangebot des Areals. Gemäss Kp. 4.1 liegt das Parkfeldangebot gemäss Berechnungsschlüssel im Bereich des nach VSS-Norm und Zonenreglement erforderlichen Bedarfs und berücksichtigt eine standortspezifische Reduktion.

Zusätzlich sind auf dem Areal für die Stadt Liestal 80 öffentliche Parkfelder zu erstellen.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Parkfeldangebot reduzieren (gemäss Berechnungsschlüssel)

M1.2 Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung

Ausgangslage / Zielsetzung

Ziel ist, dass der Parkfeldbedarf der Bewohnenden, Beschäftigten, Besuchenden sowie der Kundschaft mit dem Angebot an Parkfeldern abgedeckt werden kann. Gleichzeitig soll verhindert werden, dass das Parkfeldangebot von Besuchenden und/oder der Kundschaft von Nutzungen ausserhalb des Areals (z.B. anstelle der öffentlichen Parkfelder) genutzt wird. Dazu wird von Anfang an ein Parkraummanagement mit Parkraumbewirtschaftung umgesetzt.

Verschiedene Nutzungen auf dem Areal benötigen Parkfelder. Wie im Kapitel 3.2 beschrieben, ist der Bedarf an Parkfeldern der verschiedenen Nutzergruppen nicht immer gleichzeitig vorhanden. Somit kann – ohne dass es für die jeweiligen Nutzungen zu Einschränkungen kommt – ein Parkfeld mehrfach genutzt werden. Gleichzeitig soll aus ökologischen und ökonomischen Gründen ein Parkfeld möglichst gut ausgelastet sein. Es ist eine Mehrfachnutzung der Besucher- und Kundenparkfelder anzustreben.

Beschreibung

Mit dem Parkraummanagement wird sichergestellt, dass das vorgesehene Parkfeldangebot zweckmässig genutzt wird. Das Parkraummanagement orientiert sich an folgenden Grundsätzen und wird bis zum Betrieb entwickelt.

Parkfelder für Bewohnende:

- Parkfeldmiete mindestens gemäss ortsüblichen Preisen für Parkfelder in Einstellhallen ausgestalten
- Vermietung an Dritte im Mietvertrag ausschliessen
- Vergabekriterien (z.B. max. 1 Parkfeld pro Wohneinheit / Haushalt)
- Nutzung durch Öffentlichkeit verhindern (private Parkfelder)

Parkfelder für Beschäftigte:

- Vermietung an die Firmen, diese vermieten die Parkfelder an die Mitarbeitenden
- Vergabekriterien prüfen: Bedarf für ein Parkfeld ist durch die Mitarbeitenden zu begründen (z.B. massive Zeitersparnisse gegenüber ÖV)
- Nutzung durch Öffentlichkeit verhindern (private Parkfelder)

Parkfelder für Besuchende und Kundschaft:

- Parkfelder für Besuchende und Kundschaft sind Teil des Pools der öffentlichen Parkfelder.
- Die Kundenparkfelder und Parkfelder für Besuchende auf dem Areal sollen nicht zweckgebunden sein. Dies ermöglicht, dass ein Parkfeld sowohl von der Kundschaft des Gewerbes, als auch von der Öffentlichkeit und den Besuchern der Bewohnenden genutzt werden kann (Mehrfachnutzung). Damit kann die Anzahl erforderlicher Parkfelder reduziert werden (Teil der öffentlichen Parkfelder).
- Hohe Verfügbarkeit sicherstellen durch monetäre und zeitliche Bewirtschaftung (abgestimmt auf die öffentlichen Parkfelder der Stadt)

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft, (Öffentlichkeit)

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Parkfeldangebot reduzieren, Mehrfachnutzung organisieren, Strategie für Verhinderung Nutzung durch Öffentlichkeit / Bewirtschaftung ausarbeiten

Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

M1.3 Ausstattung der Parkfelder für E-Fahrzeuge

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ziel, eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität zu erreichen, werden Fahrzeuge mit einem nachhaltigen, umweltschonenden Antrieb gefördert. Um die Entwicklung der Technologie hinsichtlich Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu unterstützen, werden die Vorrichtungen getroffen, dass bei den Parkfeldern Ladestationen und entsprechende Installationen für die individuelle Abrechnung einfach installiert werden können.

Beschreibung

Für die Parkfelder müssen bereits beim Bau Kabeltrassen oder Leerrohre vorgesehen werden. Je nach Bedarf können die Parkfelder bei Bezug mit Ladestationen ausgestattet werden.

Von den Parkfeldern für Besuchende und Kundschaft sollte mindestens ein Parkfeld mit einer Ladestation ausgerüstet sein.

Vor dem Aufbau des Ladenetzes wird sichergestellt, dass auch die notwendigen Installationen für die individuelle Abrechnung des Strombedarfs pro Parkplatz angebracht werden können. Eine Koordination mit der Energieversorgung ist sicherzustellen, damit die Leistung der elektrischen Leitungen auf dem Areal genügen wird und keine Kapazitätsengpässe auftreten, wenn mehrere Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden.

Die Bauherrschaft kann sich als mögliches System jenes von Primeo EBL vorstellen.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Massnahme planen / Umsetzung einleiten, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

M1.4 Carsharing

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ziel, dass die Bewohnenden und auch die Beschäftigten, welche kein eigenes Fahrzeug nutzen, trotzdem mobil sind, werden ihnen Möglichkeiten für Carsharing geboten. Zudem wird ein grosses Potenzial gesehen, den Zweitwagenanteil reduzieren. Durch das Anbieten eines Sharing-Fahrzeuges auf dem Areal, können Personen, die nicht regelmässig ein Auto benötigen, bei Bedarf ein solches Fahrzeug mieten und müssen nicht zwingend ein eigenes Fahrzeug besitzen.

Das Teilen von Fahrzeugen trägt somit dazu bei, den Parkfeldbedarf auf dem Areal tief zu halten und bietet eine äquivalente Alternative zum eigenen Fahrzeug.

Beschreibung

Arealexternes-Carsharing:

Auf dem Areal befinden sich bereits im Ist-Zustand 3 öffentlich zugängliche Mobility-Fahrzeuge. Diese sollen auch nach Realisierung des Lüdin-Areals am Standort bestehen bleiben. Zukünftig soll die Mobility-Flotte mit emissionsfreien Elektrofahrzeugen betrieben werden. Entsprechende Abstellplätze mit der elektrischen Versorgung für die Ladeinfrastruktur von Mobility müssen für diese Fahrzeuge bei der Planung berücksichtigt werden.

Carsharing Überbauung Lüdin-Areal:

Soll eine Parkfeldreduktion auf 0.6 Parkfelder pro Wohnung erreicht werden, ist ein zweckmässiges Angebot an Sharing-Fahrzeugen notwendig. Denn erfahrungsgemäss kann ein Sharing-Fahrzeug bis zu rund 10 Privatfahrzeuge ersetzen. Gemäss Mobility sind pro 150 Wohnungen ein Sharing-Fahrzeug zu planen, damit dieses optimal und wirtschaftlich ausgelastet ist. Da ein Sharing-Fahrzeug auch für Unternehmen eine interessante Alternative zum eigenen Firmenwagen darstellt und 135 Wohnungen geplant werden, ergibt dies 1 Sharing-Fahrzeug. Insbesondere aufgrund des Fahrzeugbedarfs der Bewohnenden hauptsächlich am Feierabend und an Freitagen und von Beschäftigten zu Arbeitszeiten kann ein Standort auf dem Areal gut ausgelastet werden. Der Bedarf von 1 Sharing-Fahrzeug für das Areal ist als Richtwert zu verstehen. Die zweckmässige Anzahl an Sharing-Fahrzeugen ist mit der Firma Mobility zu koordinieren. Dabei ist auch eine Zusammenarbeit mit den öffentlichen Sharing-Parkfeldern auf dem Areal denkbar.

Es wird eine Strategie ausgearbeitet, wie für die künftige Nutzerschaft der Überbauung auf dem Areal ein Carsharing-Angebot geschaffen und dieses mit zumutbarem Aufwand betrieben werden kann. Das Angebot soll während einem Testbetrieb von mindestens zwei Jahren bestehen. Das Car-Sharing kann auf privater Basis oder über Anbieter wie Primeo EBL, Mobility, Utothem, Ubeevo, Urban Connect oder weiteren betrieben werden. Dabei ist auch eine Koordination mit dem bestehenden öffentlichen Carsharing-Angebot auf dem Areal möglich.

Für die Sharing-Fahrzeuge sind die entsprechende Anzahl Parkfelder zu reservieren. Sharing-Parkplätze für das Areal werden in der Tiefgarage nahe bei den Hauseingängen angeboten. Sie sollten möglichst gut zugänglich sein, um bei Bedarf zum Beispiel einen Kindersitz im Keller schnell zum PW transportieren zu können. Parkfelder für arealexternes Car-Sharing sind im Bereich der öffentlich zugänglichen Parkfelder anzuordnen.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Öffentlichkeit

Zuständigkeit

Bauherrschaft des Areals > Standort planen / in Zusammenarbeit mit externem Unternehmen Fahrzeuge organisieren evtl. Koordination mit Stadt, Umsetzungszeitpunkt mit Inbetriebnahme des Areals, Liegenschaftsverwaltung /externes Unternehmen > Betrieb

6.2 Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

M2.1 Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen durch gute Anschlüsse an die umliegenden Wegnetze

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Ziel ist, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit zunimmt und sich die Wege reduzieren, welche mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Da sich der Bahnhof Liestal nahe beim Lüdin-Areal befindet, ist Potenzial vorhanden, die Nutzung des ÖV zu stärken. Denn aufgrund dieser Ausgangslage stellt der öffentliche Verkehr für alle Nutzergruppen eine sehr attraktive Alternative zum MIV dar.

Beschreibung

Ist eine ÖV-Haltestelle schnell und direkt erreichbar, ist dies ein zusätzlicher positiver Anreiz, den öffentlichen Verkehr vermehrt als Transportmittel zu nutzen. Deshalb führt das Wegnetz auf dem Areal von den einzelnen Gebäuden bzw. Gebäudezugängen möglichst direkt zum Bahnhof und ist attraktiv, sicher und benutzerfreundlich gestaltet. Dabei sind Unterbrechungen im Fahr- bzw. Gehfluss möglichst zu vermeiden. Damit auch Nutzende der angrenzenden (Wohn-)Gebiete von einer attraktiven Anbindung an den ÖV profitieren können, wird das Wegnetz durch das Areal durchlässig gestaltet und ist öffentlich zugänglich. Das für diese Massnahme erforderliche Wegnetz im Perimeter wird planerisch gesichert.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Sicherung im Quartierplan / Umgebungsplan, Massnahme planen/koordinieren/umsetzen

6.3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

M3.1 Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr

Ausgangslage / Zielsetzung

Um die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken und die im Mobilitätskonzept beschriebenen Zielsetzungen zu erreichen, soll der Fuss- und Veloverkehr für alle Nutzergruppen eine äquivalente Alternative zum MIV sein. Um diese Entwicklung zu fördern, sind das Fuss- und Velowegnetz sowie die Aussenräume auf dem Areal attraktiv und sicher zu gestalten.

Beschreibung

Das Areal ist bereits heute an ein relativ gut ausgebautes Fuss- und Velowegnetz angebunden. Einkaufsmöglichkeiten, Haltepunkte des ÖV, Bildungseinrichtungen, und Freizeit- und Sporteinrichtungen liegen innerhalb von 5 Minuten Fuss- oder Velodistanz entfernt.

Damit die Erreichbarkeit der umliegenden Anziehungspunkte wie bisher gewährleistet und optimiert wird, wird das Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr auf dem Areal an das übergeordnete Netz angebunden und optimal in dieses integriert. Auf dem Areal wird das Netz bzw. die Wegführung möglichst nach den Bedürfnissen der Nutzergruppen – also attraktiv, sicher und benutzerfreundlich – gestaltet. Weiter soll der Aussenraum Begegnungen und Aufenthalt für Nutzer des Areals im Freien ermöglichen. Durch die Erstellung der Einstellhalle und der Vermeidung von oberirdischen Parkfeldern wird die Aussenraumqualität gesteigert. Durch die gute Anordnung der Arealzufahrten in Abstimmung mit den Veloabstellplätzen, Fuss- und Velowegen entsteht ein attraktiver Aussenraum. Weiter sind die Aussenräume und die Zugänge zu den einzelnen Gebäuden behindertengerecht gestaltet.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Sicherung im Quartierplan / Umgebungsplan, Massnahme planen/koordinieren/umsetzen

M3.2 Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze

Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund der optimalen Lage des Areals (nahe bei Bahnhof, Schulen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten) soll ein grosser Anteil der lokalen Mobilitätsbedürfnisse in Liestal und Umgebung mit dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.

Um die Velonutzung für alle Nutzergruppen attraktiv auszugestalten, ist eine ausreichende Anzahl an sicheren und attraktiven Abstellanlagen für den Veloverkehr anzubieten. Weiter sind auch Flächen vorzusehen, um leichte Zweiräder wie Mofas und Roller parkieren zu können.

Beschreibung

Für die Überbauung werden basierend auf der Berechnung nach VSS-Norm 40 065 genügend Veloabstellplätze erstellt, welchen den Anforderungen der Norm entsprechen.

Die Abstellplätze werden so konzipiert, dass Velos geschützt vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungseinflüssen auch für eine längere Zeit parkiert werden können. Die Abstellplätze werden nahe bei den Eingängen angeordnet und sind fahrend, konfliktfrei und möglichst direkt vom umliegenden Netz erreichbar.

Bei offenen Anlagen für Kurzzeitabstellplätze wird das Parkiersystem so gewählt, dass der Velorahmen mit dem Schloss am Parkiersystem sicher befestigt werden kann. Neben den Abstellplätzen werden für den Veloverkehr weitere Infrastrukturen angeboten (siehe Massnahme M3.3)

Die Anordnung der Veloabstellplätze und das Zusammenspiel mit den weiteren Einstellräumen wird in einem Gesamtkonzept geplant. Weiter entsprechen die Veloabstellanlagen den Anforderungen der Stadt Liestal sowie den VSS-Normen 40 065 und 40 066 und sind grosszügig dimensioniert.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Attraktive Velo- und Motorradabstellplätze an attraktiven Standorten vorsehen, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

M3.3 Angebot an zusätzlicher Infrastruktur für Velofahrende
Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der zunehmenden Beliebtheit und Förderung des Velos als Teil der Alltagsmobilität steigen auch die Anforderungen der Velofahrenden an die Infrastruktur vor Ort. So ist besonders beim Pendeln mit dem Velo an den Arbeitsplatz oft das Bedürfnis gegeben, sich nach der Velofahrt auffrischen zu können. Weiter sind E-Bikes immer beliebter und bedürfen einer Ladeinfrastruktur bei den Abstellplätzen. Für einfache Reparaturen oder das Pumpen von Veloreifen ist ebenfalls eine zusätzliche Ausstattung nötig.

Beschreibung

Die Langzeitabstellplätze werden mit einem geeigneten System ausgerüstet, um E-Bikes aufzuladen.

Im Bereich der Langzeitabstellplätze für Bewohnenden und/oder Arbeitende können einfache Werkzeuge für kleine Reparaturarbeiten wie Reifenwechseln etc. zur Verfügung gestellt werden. Weiter kann eine Pumpstation für Velos erstellt werden.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Massnahme planen / Umsetzung einleiten, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

6.4 Weitere Massnahmen

M4.1 Vielfältiges Nutzungsangebot

Ausgangslage / Zielsetzung

Ein vielfältiges Nutzungsangebot stellt kurze Wege sicher (gemäss Kp. 3.3). Zusammen mit der Förderung von autoarmen Nutzungen auf dem Areal kann dadurch der Anteil MIV am gesamten Verkehrsaufkommen der Überbauung reduziert werden.

Beschreibung

Neben einem breiten Angebot an Wohnungen sind Gewerbeflächen geplant. Es ist noch nicht klar, welche Gewerbebetriebe sich auf dem Areal ansiedeln werden. Möglich sind eine Verkaufsnutzung mit Café, Fachgeschäfte, Quartierverteiler, weitere Dienstleistungsbetriebe, Ateliernutzungen und Kleingewerbe. Bei der Vermietung der Gewerbeflächen auf dem Areal wird ein möglichst vielfältiger Nutzungsmix angestrebt. Durch das vielfältige Nutzungsangebot können diese Nutzergruppen trotz reduziertem Autoanteil viele Bedürfnisse ausreichend und oft direkt auf dem Areal befriedigen. Damit entfallen die Wege zu ihrem Ziel.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals: zweckmässige Räumlichkeiten vorsehen, Liegenschaftsverwaltung: Vielfältiger Nutzungsmix anstreben

M4.2 Bikesharing / E-Scooter

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ziel, dass die Bewohnenden und auch die Beschäftigten, welche kein eigenes Fahrzeug nutzen, trotzdem mobil sind, werden ihnen Möglichkeiten für Bikesharing (E-Bikes, Transportvelos, E-Scooter) geboten. Mit diesen Fahrzeugen können mühelos kurze bis mittlere Distanzen zurückgelegt und Niveauunterschiede überwunden werden. Insbesondere Lastenvelos können als attraktive Alternative zum Auto dienen um z.B. Besorgungen zu tätigen und wenn man mit Kindern unterwegs ist.

Beschreibung

Neben einem ausreichenden und attraktiven Angebot an Veloabstellplätzen soll genau geprüft werden, ob auf dem Areal oder in zumutbarer Fusswegdistanz zudem eine geeignete Anzahl an elektrisch betriebenen Miet- oder Leihvelos oder E-Scooter angeboten werden kann. Diese können für kurze Fahrten innerhalb eines bestimmten Radius benutzt werden und bieten die Möglichkeit, die Fortbewegung mit (Elektro-)Velos zu testen. Auch soll der Standort eines Transportvelos (z.B. Carvelo2go) geprüft werden.

Sollen die Velos / Scooter ausschliesslich der Nutzerschaft des Lüdin-Areals zur Verfügung stehen, empfiehlt sich eine Flotte von (elektrisch betriebenen) Arealvelos / Areal scooter. Zudem müsste für den

Betrieb und die Abwicklung des Mietprozesses eine Strategie ausgearbeitet werden. Sollen die Mietvelos öffentlich nutzbar sein, kann eine Zusammenarbeit z.B. mit einem zukünftigen möglichen Bikesharingbetreiber oder Carvelo2go geprüft werden. Dann müssen die Abstellplätze zwingend öffentlich zugänglich sein. Dazu wird Raum gesichert, damit die Fahrzeuge auf dem Areal an einem attraktiven Standort abgestellt werden können.

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, (bei Bedarf Öffentlichkeit)

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Standort planen / in Zusammenarbeit mit externem Unternehmen Fahrzeuge organisieren evtl. Koordination mit Stadt, Umsetzungszeitpunkt mit Inbetriebnahme des Areals, Liegenschaftsverwaltung /externes Unternehmen > Betrieb

M4.3 Paket-/Konsumdepot

Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund der gut erschlossenen Lage und der Bedürfnisse der Nutzergruppen sollen insbesondere alltägliche Wege möglichst mit ÖV, zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. Daher kann es praktisch sein, wenn grosse Lieferungen oder Einkäufe gesammelt direkt zum Haus geliefert werden und kein Fahrzeug für deren Transport notwendig ist.

Beschreibung

An einem zentralen Ort im Areal, beispielsweise bei den Briefkästen, wird ein Paket-/Konsumdepot eingerichtet. Dort können angelieferte Pakete zwischengelagert oder Einkäufe hinbestellt werden. Das Konsumdepot ist nur für die Nutzer des Areals zugänglich (abgeschlossen).

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Massnahme planen / Umsetzung einleiten, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

M4.4 Information und Kommunikation

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Ziel ist, die Arealnutzenden mit geeigneten Massnahmen und Anreizen zu sensibilisieren bzw. zu ermutigen, dass sie ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehrsmitteln abwickeln. Dabei soll der motorisierte Individualverkehr auf ein Minimum reduziert werden.

Speziell sollen alle Nutzergruppen auf die Potenziale/Möglichkeiten, die sich durch die attraktive Lage des Areals und die Erschliessung mit dem ÖV ergeben, aufmerksam gemacht werden. Auch wenn Personen kein Auto besitzen, können sie ihre Mobilitätsbedürfnisse ohne grosse Einschränkungen befriedigen.

Beschreibung

Die Bauherrschaft informiert die künftige Nutzerschaft des Areals umfassend über die Möglichkeiten der Mobilitätsabwicklung auf dem Areal und in der Umgebung z.B. Carsharing-Angebot, Bikesharing, Plattform 2EM für privates Carsharing, ÖV-Haltestellen / Fahrpläne, Velo- und Fusswegnetze, Veloabstellplätze usw.). Ergänzend wird ihnen in übersichtlicher Form aufgezeigt, welches Angebot an Geschäften und Freizeitmöglichkeiten in der direkten Umgebung zur Verfügung steht und wie diese Ziele erreicht werden können. Im Betrieb werden die Nutzenden laufend über bestehende und neue Mobilitätsangebote informiert. Zudem wird der Nutzerschaft aufgezeigt, an wen sie sich bei Mobilitätsfragen wenden können.

Um die Massnahmen umzusetzen, ist ein geeignetes Hilfsmittel beizuziehen z.B. eine Broschüre, einen Übersichtsplan, die Nutzung einer Website oder einer App. Beispiele für Areal-Apps: www.grossmatte-luzern.ch/e-james/, www.trafikpoint.ch, <https://www.allthings.me/de/>

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Umsetzung der Massnahme planen/koordinieren, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

M4.5 Mobilitätskonzept Stufe Baueingabe

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Baubewilligung wird im Sinne der übergeordneten Vorgaben aus dem Quartierplan dieses vorliegende Mobilitätskonzept konkretisiert und ergänzt.

Beschreibung

Im Rahmen des Baugesuchs ist in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzenden zu ihrem räumlichen Umfeld zu organisieren und zu bewältigen ist. Die Grundeigentümerschaft/Bauherrschaft konkretisiert Aussagen des vorliegenden Dokumentes und stellt die Umsetzung der Massnahmen zum Mobilitätsmanagement sicher. Die Massnahmen für das ganze Areal werden mit der Baubewilligung verbindlich festgelegt. Folgende Inhalte werden konkretisiert:

- Ziel, Zweck
- Projektbeschrieb mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, Herleitung der Anzahl Auto-Parkfelder, Motorrad- und Veloabstellplätze, ÖV- und Velo- bzw. Fussverkehrs-Anbindung, Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- Nachweis der Umsetzung des vorliegenden Mobilitätsmanagementkonzepts auf Stufe Quartierplan:

- Präzisierung und Begründung der Anzahl Parkfelder für Bewohnende und Besuchende, Beschäftigte, Kundschaft Möglichkeiten zur Reduktion/Umnutzung der Parkfeldanzahl aufzeigen
 - Abwicklung der Lademöglichkeiten für Elektromobilität (Auto und Velo)
 - Sicherstellung erforderlicher Anzahl Veloabstellplätze (inkl. Kinder- und Spezialvelos) sowie Ausstattung und Lage gemäss geltenden Normen und Anforderungen
 - Nachweis eines attraktiven Wegnetz auf dem Areal sowie von sicheren und direkten Anschlüssen an das Fuss- und Velonetz und zur ÖV-Haltestelle.
 - Vorhandensein und Abwicklung des Carsharing-Angebots, Strategie für Mietvelos (E-Bike, Lastenvelo)
 - Konkretisierung der «weiteren Massnahmen»
- Mobilitätsverantwortliche Person
 - Monitoring/Controlling sichern. Das Monitoring/Controlling beinhaltet folgende Punkte: Mögliches Vorgehen, Periodizität, Zuständigkeit, Indikatoren definieren, Hinweis auf Massnahmen/Sanktionen bei Nichterreichen der Ziele

7 Monitoring und Controlling

Mit der Baubewilligung ist das geplante Parkfeldangebot definitiv festzulegen, ergänzende Mobilitätsmassnahmen aufzuzeigen (ausgearbeitet) und das Monitoring / Controlling zu erarbeiten.

Um das Mobilitätsmanagement wirkungsvoll umzusetzen und die Ressourcen effizient einzusetzen, ist ein Monitoring notwendig. Mit geeigneten Instrumenten und Indikatoren werden die Massnahmen auf ihre Wirkung hin überprüft. Indikatoren und Messgrössen dienen dazu, das Mobilitätsmanagement wirkungsvoll aufzubauen und die Zielerreichung sicherzustellen.

Folgende Indikatoren werden im Rahmen des Monitorings jährlich erhoben und ausgewertet:

Modal-Split der Bewohnenden

- Befragung der Bewohnenden zur Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)
- Auslastung der Parkieranlagen und Veloabstellplätze
- weitere Rückmeldungen der Bewohnerschaft

Modal-Split der Mitarbeitenden

- Befragung der Mitarbeitenden zur Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)
- Auslastung der Parkieranlagen und Veloabstellplätze

Umsetzungsstand der Massnahmen

- Umsetzungsgrad, Erkenntnisse zur Wirkung
- Mietverträge mit entsprechenden Inhalten (keine Vermietung an Dritte)

Verkehrsaufkommen MIV während der Abendspitzenstunde

- Zählung über Schrankenanlagen; jährlicher Durchschnittswert Mo-Fr als Referenz

Die Ergebnisse werden der Stadt Liestal in den ersten Betriebsjahren nach Bezug zugestellt. Ein entsprechender Kurzbericht umfasst folgende Mindestinhalte:

- Modalsplit der Bewohnerschaft und Mitarbeitenden (jeweils aktuelles Jahr und Entwicklung)
- Verkehrsaufkommen MIV
- Umsetzungsstand der Massnahmen

Können die Ziele nicht erreicht werden, werden die Massnahmen überarbeitet und angepasst. Wird 2 Jahre nach Bezug ersichtlich, dass die Modalsplit-Ziele nicht in angemessener Frist erreicht werden können, werden die Massnahmen verschärft:

Verschärfung Parkraummanagement

- Kriterien für Parkfeldmietberechtigung bei der Wohnungsvergabe, Bevorzugung von Haushalten ohne Auto
- höhere Parkfeldmietkosten, um einen fixen Kostenbeitrag zu generieren, der an die Bewohnerschaft ohne eigenes Fahrzeug in Form von ÖV-Gutscheinen / Mobilitätsgutscheinen geht.
- Fixe Vergabekriterien für die Parkfelder, Anspruch auf Parkfeld nur bei langem Arbeitsweg, schlechter ÖV-Anbindung des Arbeitsorts, speziellen Arbeitszeiten etc.

Erweiterung Carsharing-Angebot

- Schaffung / Umwidmung zusätzlicher Stellplätze für Mobility / Carsharing-Fahrzeuge

Anpassung der Anzahl Veloabstellplätze

- Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen an geeigneter Lage
- Anpassung der Standorte der Veloabstellplätze
- Vergrösserung des Angebots an Miet- oder Leihvelos

Verstärkte Sensibilisierung und Information

- Zusätzliche Informationen via Broschüren, Website, Mobilitäts-App etc.

Stadt Liestal

Lüdin-Areal

Variantenvergleich Erschliessung

21.067 / 19. August 2022



Auftraggeber

Credit Suisse Asset Management AG,
Kalandergasse 4, 8045 Zürich in Vertretung von

First Site Invest AG, Gerhard Läuchli,
Rittergasse 20, 4051 Basel

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
Verkehringenieure eth/fh/svi/reg a
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60
Fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Adrian Arquisch, arquisch@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehringenieur

David Bomatter, bomatter@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung _____	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Grundlagen	1
1.4	Glossar	1
2	Erschliessung _____	2
2.1	Fuss- und Velowegnetz	2
2.2	Strassentypisierung	3
3	Parkfeldnachweis und Verkehrserzeugung _____	4
3.1	Parkfeldangebot Quartierplan	4
3.2	Verkehrserzeugung	5
4	Variatenvergleich Erschliessung _____	7
4.1	Ausgangslage	7
4.2	Kriterien	7
4.3	Variante 1: Rheinstrasse	8
4.4	Variante 2: Schützenstrasse (Ein-/Ausfahrt)	15
4.5	Variante 3: Einfahrt Schützenstrasse, Ausfahrt Rheinstrasse	19
4.6	Variante 4: Einfahrt Kantonalbank, Ausfahrt Rheinstrasse	23
5	Fazit _____	26
5.1	Zusammenfassung Beurteilung	26
5.2	Interessensabwägung	28

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Lüdin-Areal im Zentrum der Stadt Liestal soll baulich entwickelt werden. Dazu wurde ein Wettbewerb durchgeführt, aus welchem das Projekt Altstadtblick des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kypurz Partner AG (SGGK) als Sieger hervorgegangen ist. Geplant sind drei Häuserzeilen mit vorwiegend Wohnungen, sowie Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen entlang der städtischen Strassen.

Zur planungsrechtlichen Festsetzung des Projekts wird im nächsten Schritt ein Quartierplan erarbeitet. Als Grundlage dient das Siegerprojekt, welches überarbeitet und zu einem Richtprojekt weiterentwickelt werden soll.

1.2 Aufgabe

In einem Variantenvergleich sollen die Erschliessungsmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr aufgezeigt und beurteilt werden. Im Siegerprojekt von SGGK soll die Erschliessung für den MIV ab der Kantonsstrasse Rheinstrasse erfolgen. Dieser geplante Anschluss ist verkehrstechnisch zu prüfen, dazu sollen die notwendigen verkehrstechnischen Vorgaben wie Sichtweiten, Schleppkurven, Signalisation geprüft und dargestellt werden. Für den Variantenvergleich sollen auch Alternativen zur Erschliessung aufgezeigt und geprüft werden. Die verschiedenen Varianten werden anhand von definierten Kriterien beurteilt. Dabei sind die übergeordneten Anforderungen und Vorgaben von Kanton und Stadt zu berücksichtigen.

Weiter müssen das zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt und die zusätzliche Belastung auf das übergeordnete Strassennetz aufgezeigt werden.

1.3 Grundlagen

Planungsbericht Quartierplan Lüdin, kommunale Vorprüfungen vom 15. Juli 2021

Mutation Strassennetzplan, Stadt Liestal, 27. September 2016

1.4 Glossar

ASP	Abendspitzenstunde
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde
SWOT	Stärken, Schwächen, Chancen, Gefahren

2 Erschliessung

2.1 Fuss- und Velowegnetz

Ein dichtes Velonetz von kantonalen Routen und kommunalen Radwegen ist in der Stadt Liestal vorhanden. Vom Areal aus ist die Fahrt in alle Richtungen möglich. Aktuell ist die Netzplanung im Rahmen der Mutation Strassenennetzplan 2016 in Umsetzung, einige Routen durch das Zentrum werden verlagert oder umgestuft. Damit kann sich die künftige Routenführung noch ändern. Die Radwege/-routen werden oft im Mischverkehr mit dem MIV geführt, im Bereich des Knotens Bahnhof-/Rheinstrasse jedoch getrennt. Von der Führung im Einbahnverkehr ist das Velo fast immer ausgenommen und darf in beide Richtungen fahren.

Diverse Kantonale Wanderwege führen von allen Richtungen durch das Zentrum.

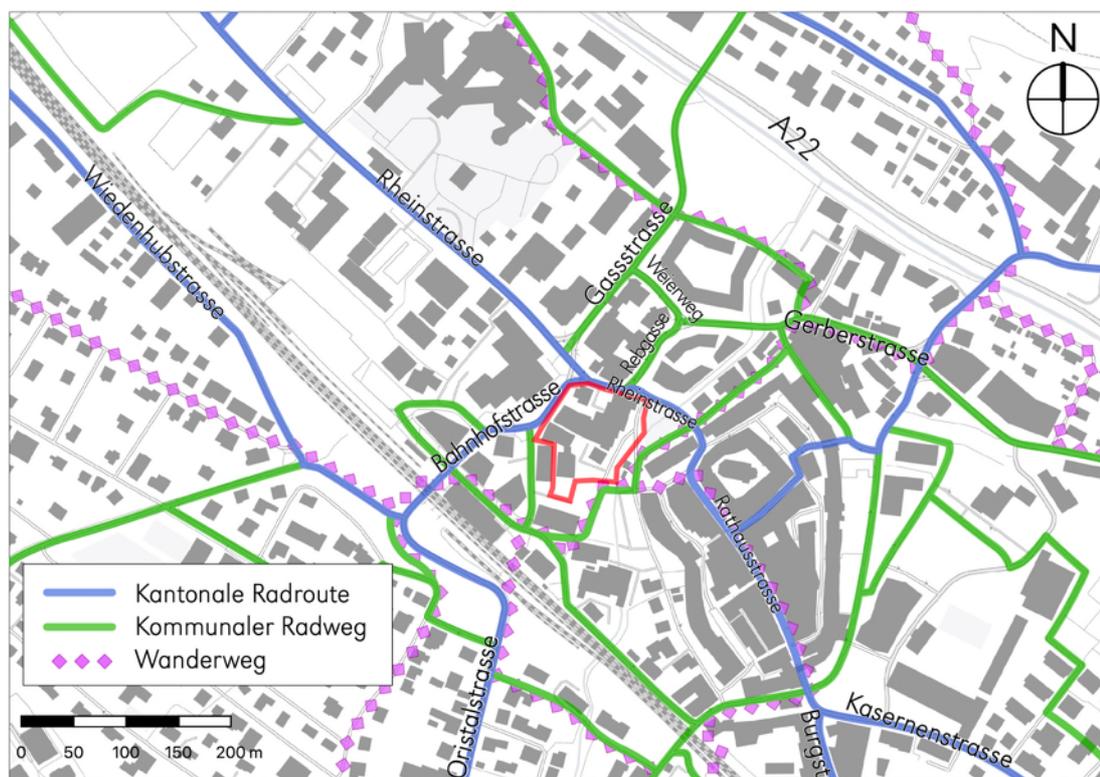


Abbildung 1: Strassennetzplan Velo und Wanderwege (Grundlage: Openstreetmap.org. Netzplan: Liestal.ch)

2.2 Strassentypisierung

Hauptzubringer des Areals sind die Bahnhofstrasse, die Rheinstrasse und die Gerberstrasse. Im Zentrum wird der Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen in einem Einbahnsystem Rheinstrasse – Rebgasse – Weierweg – Gasstrasse geführt. Die nächsten Autobahnanschlüsse werden über die Rheinstrasse in 1.1 km und über die Gerberstrasse oder die Kasernenstrasse in 2.0 km erreicht. Eine Lichtsignalanlage am Knoten Rheinstrasse – Gasstrasse – Bahnhofstrasse reguliert den Verkehrsfluss durch das Zentrum. Die Altstadt ist über Erschliessungsstrassen, zumeist im Einbahnverkehr, durchfahrbar. Sie liegt flächendeckend in einer Begegnungszone.

Die Feinerschliessung des Quartiers zwischen Bahnhof und Altstadt erfolgt heute über die Schützenstrasse (Erschliessungsstrasse).

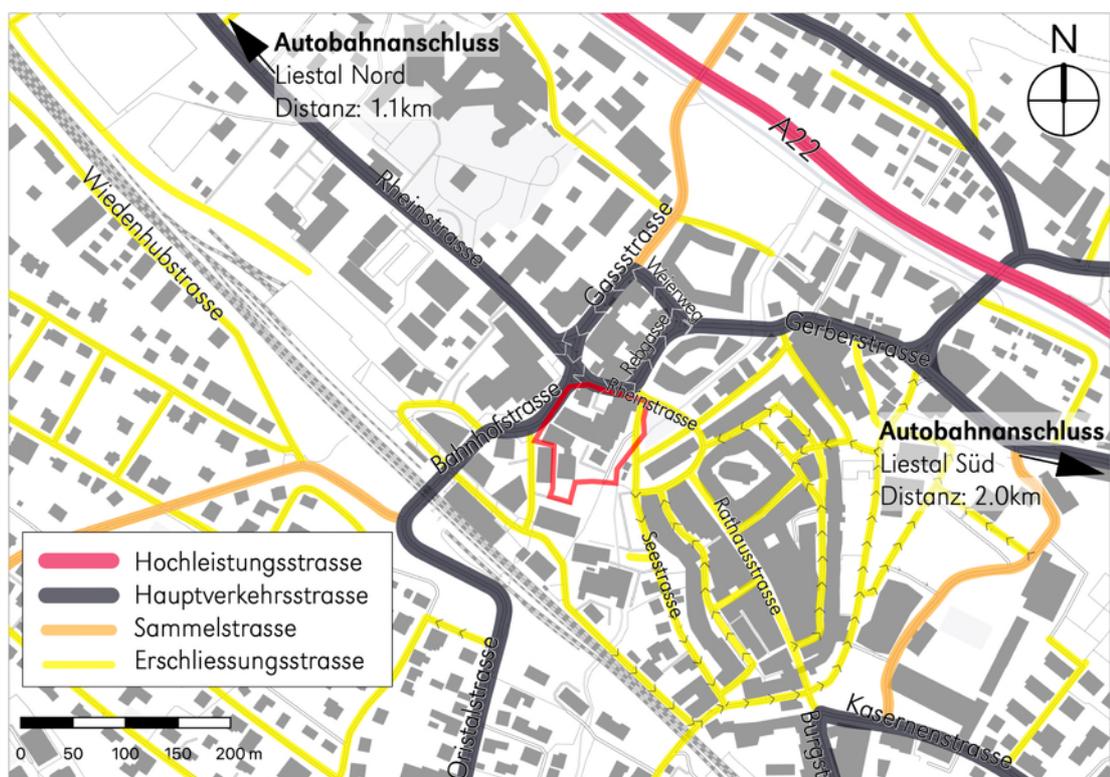


Abbildung 2: Strassennetzplan MIV (Grundlage: Openstreetmap.org. Netzplan: Liestal.ch)

3 Parkfeldnachweis und Verkehrserzeugung

3.1 Parkfeldangebot Quartierplan

Für den Quartierplan wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts eine gegenüber dem Zonenreglement Siedlung der Stadt Liestal reduzierte Anzahl Parkfelder festgelegt. Begründet wird dies mit der zentralen Lage, der sehr guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, sowie der vergleichsweise geringen Nachfrage für Wohnungen mit eigenem Parkplatz. Die Herleitung der festgelegten Richtwerte für die Bestimmung des Parkfeldangebots im Quartierplan Lüdin wird im Mobilitätskonzept genauer beschrieben.

Folgende Richtwerte gelten für die Bestimmung des Parkfeldangebots:

- Bewohner: 0.6 Parkfelder pro Wohneinheit
- Besucher Wohnnutzungen: 10% des Parkfeldangebots für Bewohner
- Beschäftigte: gemäss Zonenreglement Siedlung der Stadt Liestal
- Kunden Gewerbe: gemäss Zonenreglement Siedlung der Stadt Liestal

Aus diesen Richtwerten ergibt sich für die ausgewiesenen Nutzflächen aus dem Richtprojekt folgende Anzahl Parkfelder:

- 81 Parkfelder für Bewohner
- 8 Parkfelder für Besucher der Wohnnutzungen
- 2 Parkfelder für Beschäftigte
- 4 Parkfelder für Kunden des Gewerbes

Für die Nutzungen im QP Lüdin ergibt sich somit ein Angebot von insgesamt 95 Parkfeldern.

Zusätzlich sollen auf dem Areal 20 Parkfelder des kantonalen Gerichtsgebäudes realisiert werden, sowie 3 Carsharing-Parkfelder für Mobility. Zusammen mit den 80 öffentlichen Parkfeldern der Stadt Liestal müssen somit **total 198 Parkfelder** erstellt werden.

Die Parkfelder für Besucher der Wohnnutzung, der Kunden des Gewerbes, sowie die öffentlichen Parkfelder der Stadt Liestal sollen gemeinsam als öffentlicher Parkfeld-Pool mit 95 Parkfeldern bewirtschaftet werden.

3.2 Verkehrserzeugung

Die Verkehrserzeugung der zukünftigen Nutzungen auf dem Lüdin-Areal wird in drei Werten angegeben:

- DTV: Durchschnittliches Tagesverkehrsaufkommen
- MSP: Durchschnittliches Verkehrsaufkommen in der massgebenden Morgenspitzenstunde
- ASP: Durchschnittliches Verkehrsaufkommen in der massgebenden Abendspitzenstunde

Für eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassenverkehrsnetzes ist die ASP massgebend.

Die Abschätzung der Verkehrserzeugung des Lüdin-Areals erfolgt anhand des oben ausgewiesenen Parkfeldangebots. Pro Parkfeld und Nutzung bzw. Nutzergruppe wird folgendes spezifisches Verkehrsaufkommen angenommen, basierend auf Erfahrungswerten.

Gemäss dem Merkblatt «Tiefgaragen von Wohnüberbauungen»¹ des Kantons Basel-Landschaft wurde die Verkehrserzeugung von Parkfeldern bei Wohnüberbauungen bisher zu hoch eingeschätzt, statt von 2.5 Parkierungsvorgängen pro Tag und Parkfeld wird neu von 1.3 Vorgängen ausgegangen (pro Parkierungsvorgang eine Zu- und Wegfahrt, d.h. 2.6 Fahrten pro Tag). Diese Angabe wurde für die Abschätzung der Verkehrserzeugung durch das Lüdin-Areal übernommen, somit wird mit weniger Verkehrserzeugung durch die Wohnnutzungen gerechnet als in älteren Versionen dieses Berichts.

		DTV	Spitzenstundenverkehr			
			MSP		ASP	
			Wegfahrten	Zufahrten	Wegfahrten	Zufahrten
Wohnen	Bewohner	2.6	0.20	0.05	0.05	0.20
	Besucher	2.6	0.05	0.05	0.20	0.20
Gewerbe	Beschäftigte	3.0	0.05	0.30	0.30	0.05
	Kunden	4.0	0.05	0.20	0.50	0.50
Gericht	Beschäftigte	3.0	0.05	0.40	0.50	0.10
Öffentliche PF	Besucher	4.0	0.05	0.20	0.20	0.40

Tabelle 1: Erfahrungswerte spezifisches Verkehrsaufkommen pro Parkfeld und Nutzung

Die Fahrtenerzeugung der drei Parkfelder für Carsharing ist abhängig vom Standort und Nutzungshäufigkeit. Der Standort auf dem Lüdin-Areal ist sehr zentral und nahe zum Bahnhof Liestal. Aus diesem Grund wird von einer häufigen Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge ausgegangen:

	DTV	MSP		ASP	
		Wegfahrten	Zufahrten	Wegfahrten	Zufahrten
Carsharing	5	0.5	0.5	0.5	0.5

Tabelle 2: Spezifisches Verkehrsaufkommen pro Carsharing-Fahrzeug

¹ Merkblatt Tiefgaragen von Wohnüberbauungen, Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Lärmschutz, hrsg. Juni 2022

Für die zukünftigen Nutzungen bzw. das vorgesehene Parkfeldangebot auf dem Lüdin-Areal wird ausgehend von diesen Erfahrungswerten folgendes Verkehrsaufkommen abgeschätzt:

Nutzergruppe	Parkfelder	DTV	MSP			ASP		
			Weg	Zu	Total	Weg	Zu	Total
Bewohner	81	210.6	16.2	4.1	20.3	4.1	16.2	20.3
Besucher Wohnen	8	20.8	0.4	0.4	0.8	1.6	1.6	3.2
Personal Gewerbe	2	6.0	0.1	0.6	0.7	0.6	0.1	0.7
Kunden Gewerbe	4	16.0	0.2	0.8	1.0	2.0	2.0	4.0
Gericht (Beschäftigte)	20	60.0	1.0	8.0	9.0	10.0	2.0	12.0
Öffentliche PP	80	320.0	4.0	16.0	20.0	16.0	32.0	48.0
Carsharing	3	15.0	1.5	1.5	3.0	1.5	1.5	3.0
Total	198	648	23	31	55	36	55	91

Tabelle 3: Verkehrserzeugung des Lüdin-Areals

In der massgebenden Abendspitzenstunde wird eine Verkehrserzeugung von total rund **91 Fahrten pro Stunde** erwartet. Davon sind 36 Wegfahrten und 55 Zufahrten. Das DTV beträgt 648 Fahrten.

4 Variantenvergleich Erschliessung

4.1 Ausgangslage

Für die Überbauung Lüdin-Areal ist eine unterirdische Einstellhalle mit Anschluss an der Rheinstrasse (Kantonsstrasse) geplant. Neben dieser Variante wurden verschiedene Alternativen mit anderen Erschliessungen erarbeitet. Die Varianten werden aufgezeigt und auf die folgenden Kriterien hin überprüft und beurteilt.

4.2 Kriterien

Die Erschliessungsvarianten wurden auf die folgenden verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aspekte hin überprüft und kritisch beurteilt. Sowohl die Interessen der Stadt Liestal, als auch des Kantons Basel-Landschaft als Eigentümer der Rheinstrasse wurden dabei miteinbezogen.

Verkehrsfluss / Leistungsfähigkeit	Ausmass der Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Rheinstrasse und der Leistungsfähigkeit des bereits stark belasteten Knotens Kantonalbank, inkl. Auswirkungen auf ÖV.
Verkehrssicherheit	Konfliktpotential zwischen MIV und Fuss-/Veloverkehr im Bereich der Ein-/Ausfahrt der Einstellhalle Lüdin-Areal
Aufwertungspotential Orisbachraum / Schützenstrasse	Auswirkungen der Erschliessung auf die geplante städtebauliche Aufwertung des Raums Orisbach/Allee/Schützenstrasse (Quartierplan Orisbach)
Sichtweiten	Einhaltung der vorgeschriebenen Sichtweiten von der Ausfahrt auf den übergeordneten Verkehr
Baulicher Aufwand	Baulicher Aufwand für die Erstellung von Rampen, Zufahrten, flankierenden Massnahmen etc.
Auffindbarkeit / Adressierung	Auffindbarkeit der Zufahrt zur Einstellhalle im Sinne einer guten Adressierung
Hierarchie Strassennetz	Einhaltung der Netzhierarchie mit Grundstückserschliessung ab Erschliessungsstrassen

4.3 Variante 1: Rheinstrasse

In der Variante 1 erfolgen die Ein-/Ausfahrt der Einstellhalle direkt ab der Rheinstrasse. Die Rheinstrasse ist Teil des Hauptverkehrsnetzes im Zentrum von Liestal. Aufgrund der Verkehrsführung in einem Einbahnring erfolgt der Anschluss an die Rheinstrasse im Rechts-rechts-System. Fahrzeuge können nur vom Knoten Rheinstrasse/Bahnhofstrasse kommend nach rechts abbiegen, und nur in Richtung Rheinstrasse/Rebgasse einbiegen.

Für die Einfahrt wird auf der Rheinstrasse eine Rechtsabbiegespur ergänzt. Dadurch soll verhindert werden, dass sich Fahrzeuge, welche an der Trottoirüberfahrt bei der Einfahrt zur Einstellhalle warten müssen, auf die Hauptfahrspuren der Rhein- und Bahnhofstrasse zurückstauen. Der Anschluss in der Einstellhalle erfolgt im 2. Untergeschoss.



Abbildung 3: Spurlinienplan Variante 1

Verkehrsfluss / Leistungsfähigkeit

- 1) Der Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse wird durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge des Lüdin-Areals gestört. Dies ist besonders bei hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden kritisch, da sich die Störungen des Verkehrsflusses bis zum Knoten BLKB auswirken können. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit des Knotens hätte auch Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz und den öffentlichen Verkehr (Bus). Durch die Rechtsabbiegespur kann die Rückstaugefahr auf der Rheinstrasse und Überlastungsgefahr auf dem Knoten jedoch reduziert werden.
- 2) Durch die vielen aufeinander folgenden «Stop+Go-Situationen» mit Lichtsignalanlage am Knoten, Ein-/Ausfahrt Lüdin-Areal und Fussgängerstreifen werden Fahrzeuglenkende während der Grünphase am Knoten BLKB stark gefordert. Das Potential für Unfälle (z.B. Auffahren) steigert sich dadurch.

Verkehrssicherheit

- 3) Im Bereich der Ein- und Ausfahrt besteht ein erhöhtes Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr, da sowohl der Velostreifen als auch das Trottoir beim Abbiegen in die Einfahrt der Einstellhalle Lüdin-Areal gequert werden müssen. Durch die Rechtsabbiegespur und allenfalls weitere flankierende Massnahmen kann das Konfliktpotential beim Abbiegen ins Lüdin-Areal vermindert werden.
- 4) Im Vorbereich des Stedtli (Begegnungszone Rhein-/See-strasse), welcher als attraktiver Aufenthaltsraum und Begegnungszone ausgestaltet werden soll, kann das Konfliktpotential durch die Entlastung vom MIV verringert werden.

Aufwertungspotential Orisbachraum / Schützenstrasse

- 5) Der Orisbachraum kann vom MIV stark entlastet werden, die Schützenstrasse kann als attraktive Fussgänger Verbindung mit Begegnungszone ausgestaltet werden.

Sichtweiten

- 6) Die Sichtweiten auf den Verkehr (MIV und Velo) aus der Bahnhofstrasse können eingehalten werden. Jedoch sind dazu bauliche Einschnitte im Erdgeschoss des Stirngebäudes des Lüdin-Areals notwendig.
- 7) Die Sichtweiten auf den Verkehr (MIV und Velo) auf der Rheinstrasse können eingehalten werden.

Baulicher Aufwand

- 8) Die Rampe im Gegenverkehr direkt an der Rheinstrasse ist kompakt im Gebäude integriert realisierbar.
- 9) Die Rechtsabbiegespur und allenfalls weitere flankierende Massnahmen bedeuten jedoch einen zusätzlichen baulichen Aufwand im Strassenraum der Rheinstrasse, sowie eine Rückversetzung des Stirngebäudes mindestens im Erdgeschoss.

Auffindbarkeit / Adressierung

10) Die Ein-/Ausfahrt ist durch die Lage direkt an der Kantonsstrasse sehr gut auffindbar.

Hierarchie Strassennetz

11) Die Hierarchie des Strassennetzes ist nicht berücksichtigt, die Grundstückerschliessung erfolgt direkt ab einer Hauptverkehrsstrasse.

Verkehrsaufkommen Ein-/Ausfahrt Rheinstrasse

Der Anschlussknoten Lüdin-Areal an der Rheinstrasse wird in der Morgenspitzenstunde (MSP) und Abendspitzenstunde (ASP) mit folgenden Verkehrsaufkommen belastet:

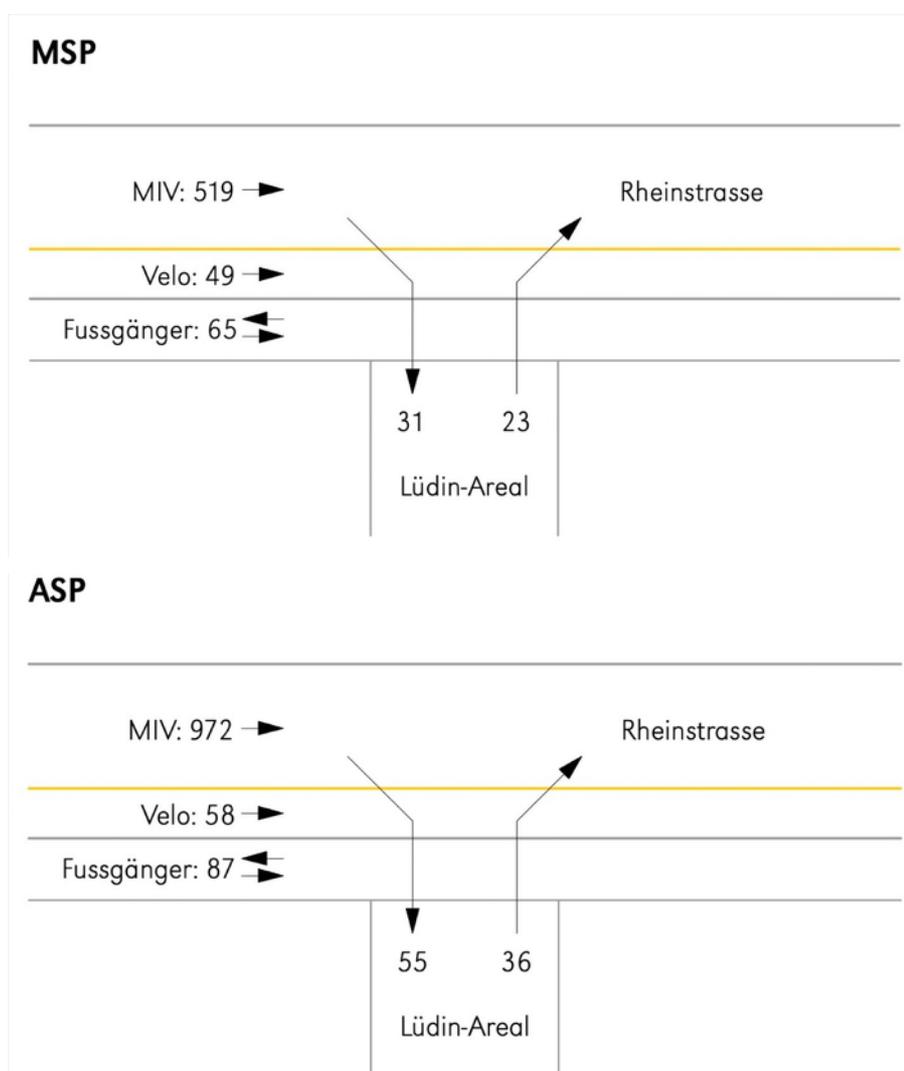


Abbildung 4: Verkehrsbelastungen Ein-/Ausfahrt Rheinstrasse in der MSP und ASP

Die Verkehrszahlen für den MIV auf der Rheinstrasse stammen aus dem Entscheidungspapier LSA Kantonbank des Tiefbauamts Basel-Landschaft (Verkehrsbelastung MSP und ASP 2020, Seite 9)².

Das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen auf dem Abschnitt zwischen Knoten Kantonbank und Rheinstrasse/Rebgasse wurde am 4. November 2021 vor Ort erhoben.

Die Anzahl Zu- und Wegfahrten des Lüdlin-Areals stammen aus Abschätzung der Verkehrserzeugung unter 3.2

Für eine umfangreiche Beurteilung der Auswirkungen der Ein-/Ausfahrt Rheinstrasse auf den Knoten Kantonbank und das übergeordnete Verkehrsnetz (inkl. ÖV) ist eine Verkehrssimulation des umliegenden Verkehrsnetzes notwendig. Auf eine entsprechende Untersuchung wird in diesem Gutachten vorläufig verzichtet.

² LSA 2-09-09 Kantonbank, Verkehrstechnische Bearbeitung – Entscheidungspapier LSA Kantonbank, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG im Auftrage des Tiefbauamts Basel-Landschaft, 23.07.2015)

Flankierende Massnahmen Variante 1

Neben der Rechtsabbiegespur können in der Variante 1 mit weiteren flankierenden Massnahmen einige der oben genannten Probleme und Konfliktpotentiale entschärft werden.

Abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Auf der Rheinstrasse wird die Signalisation einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ab dem Knoten Kantonalbank vorgeschlagen. Durch die niedrigere Geschwindigkeit können Fahrzeuglenkende besser auf die besondere Situation auf der Rheinstrasse (abbiegende Fahrzeuge, Fussgängerstreifen, Veloverkehr) reagieren, und das Risiko für schwere Unfälle wird gesenkt. Zusätzlich kann der Verkehr durch weniger starke Brems- und Beschleunigungsmanöver verflüssigt werden. Einen Antrag zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Rheinstrasse, Rebgasse, Weierweg und Gerberstrasse wurde von der Stadt Liestal beim Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft bereits eingereicht.

Fahrbahngestaltung Rheinstrasse

Im Bereich der angestrebten abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 km/h wird zusätzlich eine Umgestaltung der Fahrbahn vorgeschlagen. Durch eine farbliche oder materielle Hervorhebung dieses Bereichs werden Fahrzeuglenkende auf die besondere Situation in diesem Bereich aufmerksam gemacht. Dies trägt ebenfalls zur Senkung der Unfallhäufigkeit und -schwere bei.

Weiter wird mit einer Umgestaltung der Vorbereich des Stedtli, welcher aus städtebaulicher Sicht bis in die Rheinstrasse und Rebgasse reicht, auch im Strassenraum besser erkennbar.

Die Länge des umzugestaltenden Abschnitts ist offen. Beispielsweise könnten die spezielle Fahrbahn im Bereich der abweichenden Höchstgeschwindigkeit bis zum Knoten Rebgasse/Weierweg reichen.



Abbildung 5: Visualisierung des vorgeschlagenen Fahrbahnbelags in der bestehenden Situation Rheinstrasse

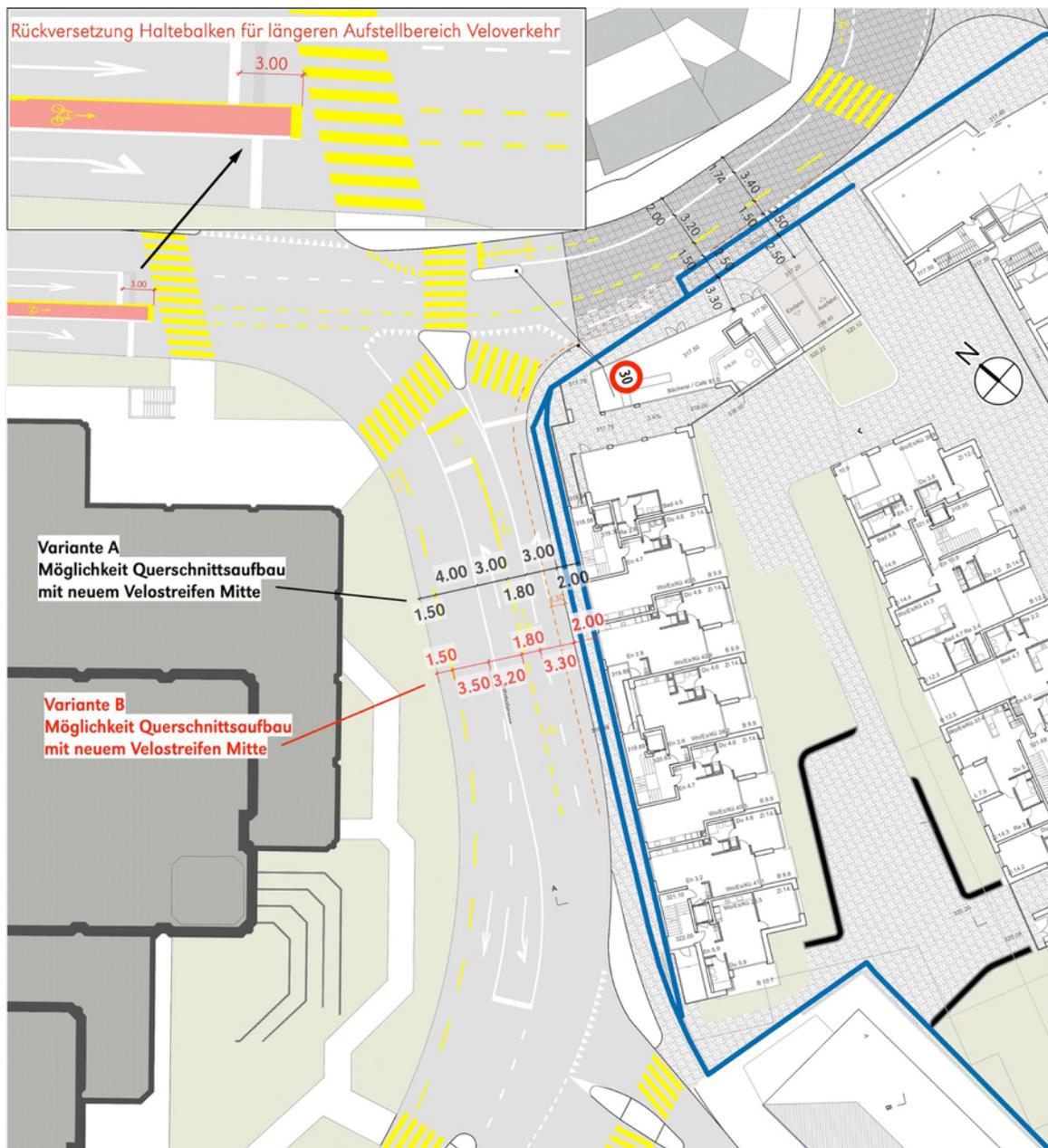


Abbildung 6: Vorschlag für die Anpassung der Veloinfrastruktur am Knoten Kantonalbank

Die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen zur Variante 1 sind auf dem Plan 21.067-21 im Anhang dargestellt.

Mittiger Velostreifen und Aufstellbereiche Bahnhofstrasse / Rheinstrasse

Als weitere flankierende Massnahme wird vorgeschlagen, einen zusätzlichen Velostreifen auf der Bahnhofstrasse mittig anzuordnen (Breite 1.80m) und einen Aufstellbereich für Velofahrende am Knoten Kantonalbank zu markieren. Dadurch kann die wichtige Veloverkehrsbeziehung vom Bahnhof Liestal/Oristal in Richtung Basel gestärkt werden. Rechtsabbiegende Velofahrende benützen die rechte Fahrspur und sind somit bereits im Mischverkehr mit dem MIV, bevor sie die umzugestaltende Rheinstrasse befahren.

Auf der Rheinstrasse aus Richtung Basel soll der Haltebalken für den geradeaus fahrenden Verkehr weiter rückversetzt werden, damit die vorgezogene Haltelinie für den Veloverkehr mindestens 3m lang ist. Dies entspricht dem aktuellen Handbuch für Veloverkehr auf Kreuzungen des Bundesamts für Strassen ASTRA:

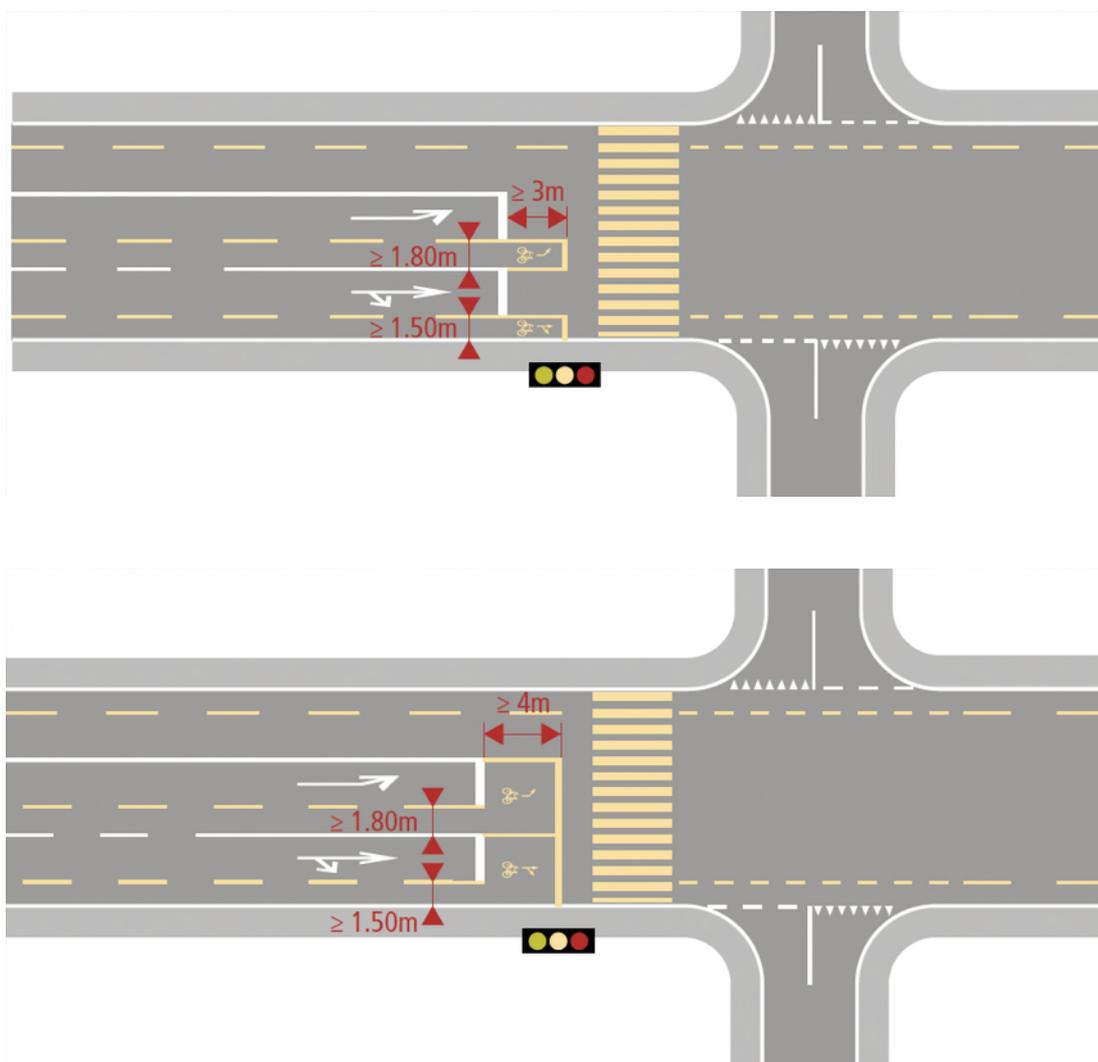


Abbildung 6: Vorgezogene Haltelinien und Aufstellbereich für den Veloverkehr gemäss Handbuch des ASTRA³

³ Veloverkehr in Kreuzungen, Handbuch Infrastruktur, Bundesamt für Strassen ASTRA, 1. Auflage 2021

4.4 Variante 2: Schützenstrasse (Ein-/Ausfahrt)

In der Variante 2 erfolgen die Ein- und Ausfahrt zur Einstellhalle des Lüdin-Areals über die Schützenstrasse. Der Anschluss erfolgt von der Rheinstrasse kommend unmittelbar nach dem Knoten Schützenstrasse/Seestrasse. Vom Knoten Rheinstrasse/Rebgasse bis zur Einstellhalleneinfahrt wird der Verkehr im Gegenverkehr geführt, was eine Verbreiterung der Schützenstrasse bis zur Ein-/Ausfahrt nötig macht. Die Schützenstrasse liegt bereits heute in einer Begegnungszone, auch zukünftig soll sie als verkehrsberuhigte Zone möglichst ohne motorisierten Verkehr ausgestaltet sein. Der Anschluss in der Einstellhalle erfolgt wie in der Variante 1 im 2. Untergeschoss.

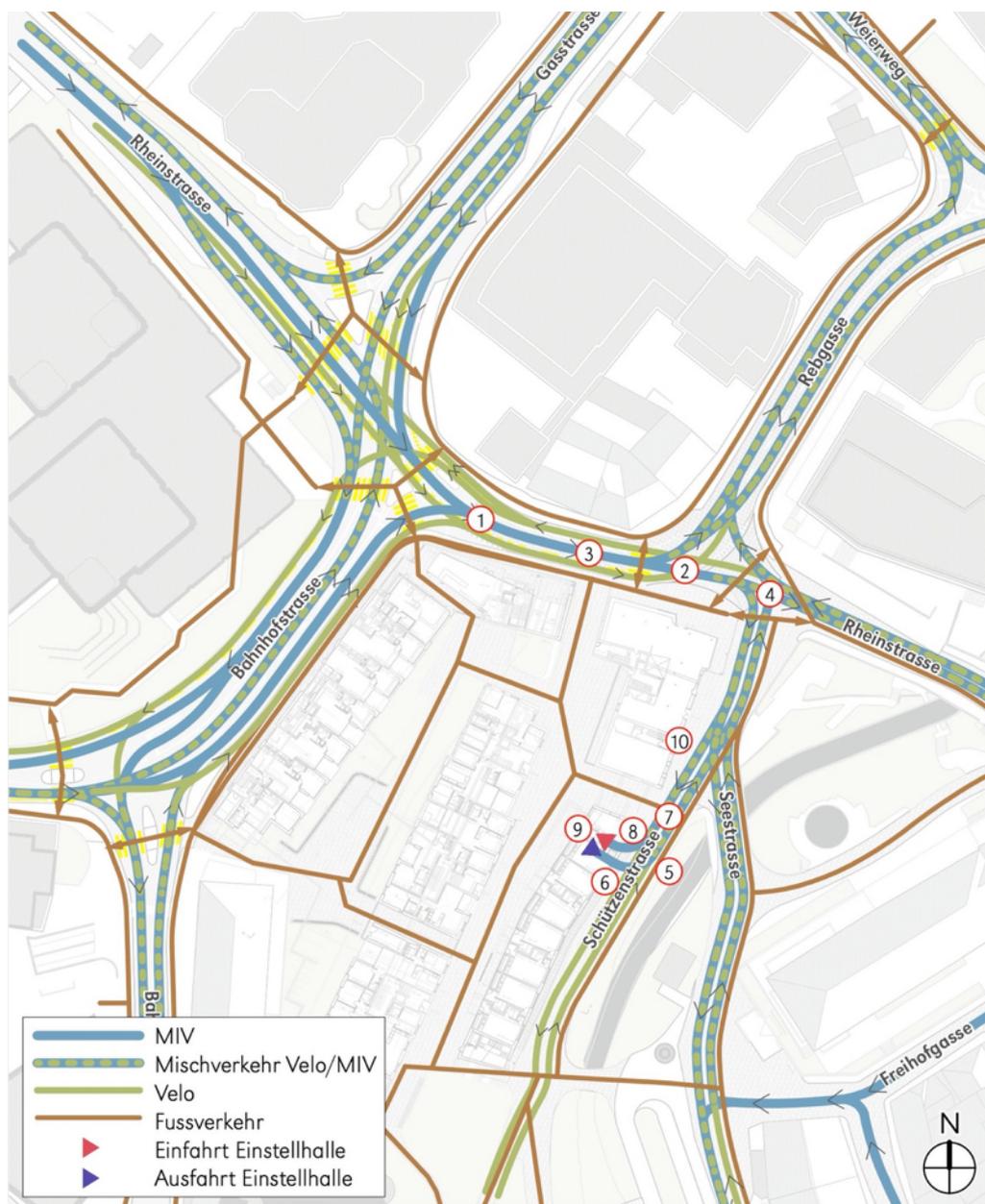


Abbildung 8: Spurlinienplan Variante 2

- Verkehrsfluss / Leistungsfähigkeit**
- 1) Der Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse und die Leistungsfähigkeit werden nur geringfügig beeinflusst.
 - 2) Allenfalls kann es bei hohem Fuss-/Veloverkehrsaufkommen bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse/Rebgasse bzw. auf dem Knoten Rheinstrasse/Schützenstrasse zu kurzzeitigen Rückstaus in die Rheinstrasse kommen. Die Gefahr eines Rückstaus bis in den Knoten Kantonalbank ist jedoch gering.
- Verkehrssicherheit**
- 3) Auf der Rheinstrasse besteht kein Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr durch abbiegende Fahrzeuge. Bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse ist die Situation bezüglich Fuss-/Veloverkehr für Fahrzeuglenkende besser überschaubar.
 - 4) Der verkehrsberuhigte Vorbereich des Stedtli (Begegnungszone Rhein-/Schützen-/Seestrasse) wird zusätzlich mit dem MIV zur Einstellhalle Lüdin-Areal belastet. Das Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr kann dadurch nicht wie gewünscht vermindert werden.
- Aufwertungspotential Orisbachraum / Schützenstrasse**
- 5) Der Orisbachraum kann nicht vom MIV entlastet werden. Die Schützenstrasse muss auf kurzer Distanz für die Zu-/Wegfahrt im Gegenverkehr in der Breite ausgebaut werden und kann als Fuss-/Veloverbindung nicht wie aus Sicht Stadt gewünscht aufgewertet werden.
- Sichtweiten**
- 6) Die Sichtweiten sind im Bereich der Ausfahrt aus der Einstellhalle Lüdin-Areal auf die Schützenstrasse baulich sicherzustellen. Dies kann geringfügige Anpassungen im Bauprojekt bedingen.
- Baulicher Aufwand**
- 7) Die Rampe im Gegenverkehr an der Schützenstrasse ist in ihrer Dimensionierung gleich wie an der Rheinstrasse. Jedoch muss für eine genügend breite Zufahrt die Schützenstrasse im Bereich des Orisbachs ausgebaut werden.
 - 8) Für den Hochwasserschutz müssen zusätzliche bauliche Massnahmen bei der Ein-/Ausfahrt an der Schützenstrasse getroffen werden.
- Auffindbarkeit / Adressierung**
- 9) Die Ein-/Ausfahrt ist nicht sehr gut auffindbar. Für eine gute Auffindbarkeit bedarf es einer entsprechenden Wegweisung.
- Hierarchie Strassennetz**
- 10) Die Hierarchie des Strassennetzes ist berücksichtigt, die Grundstückerschliessung erfolgt ab einer Erschliessungsstrasse.

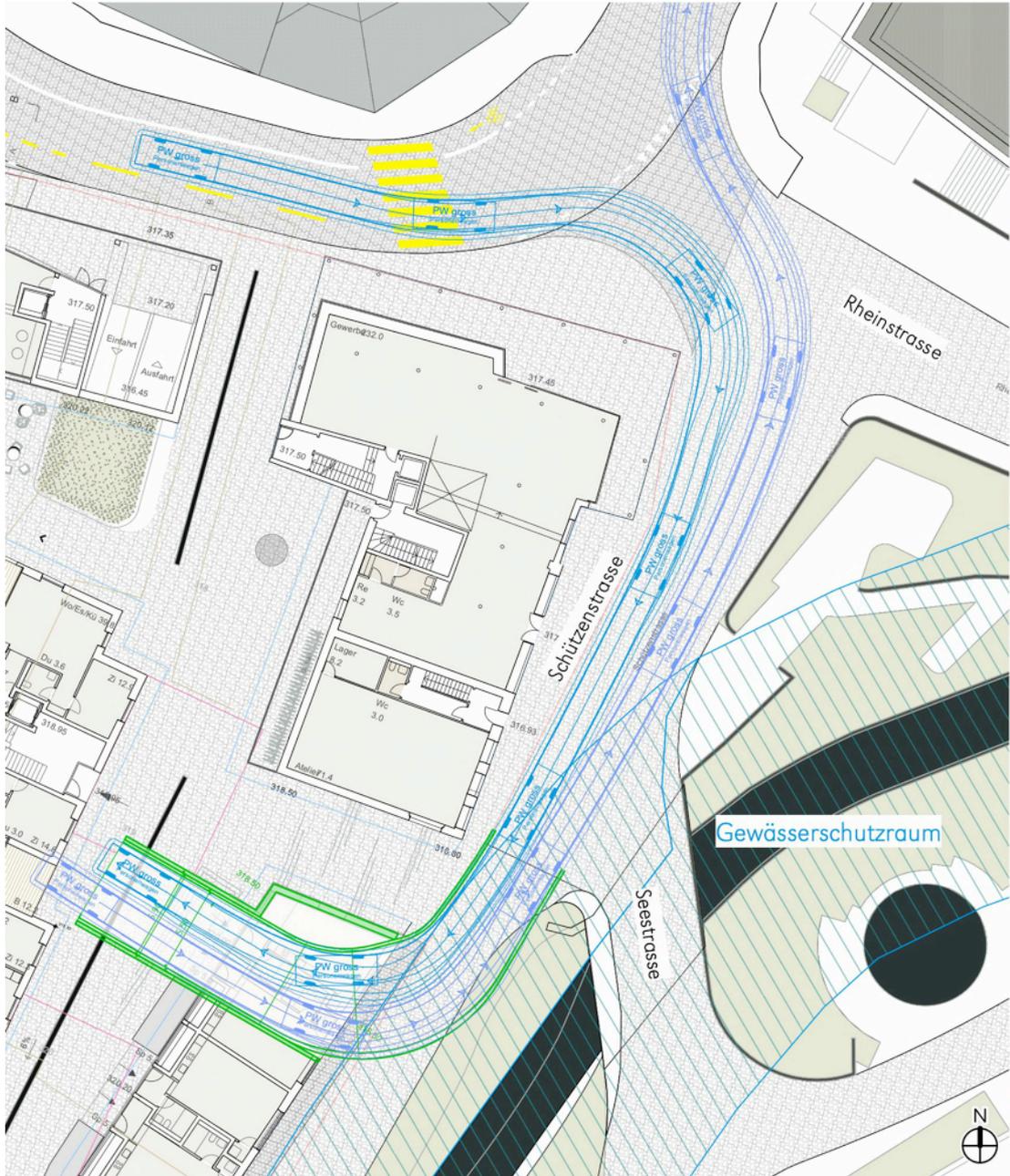


Abbildung 9: Ein-/Ausfahrt Schützenstrasse mit Schleppkurven

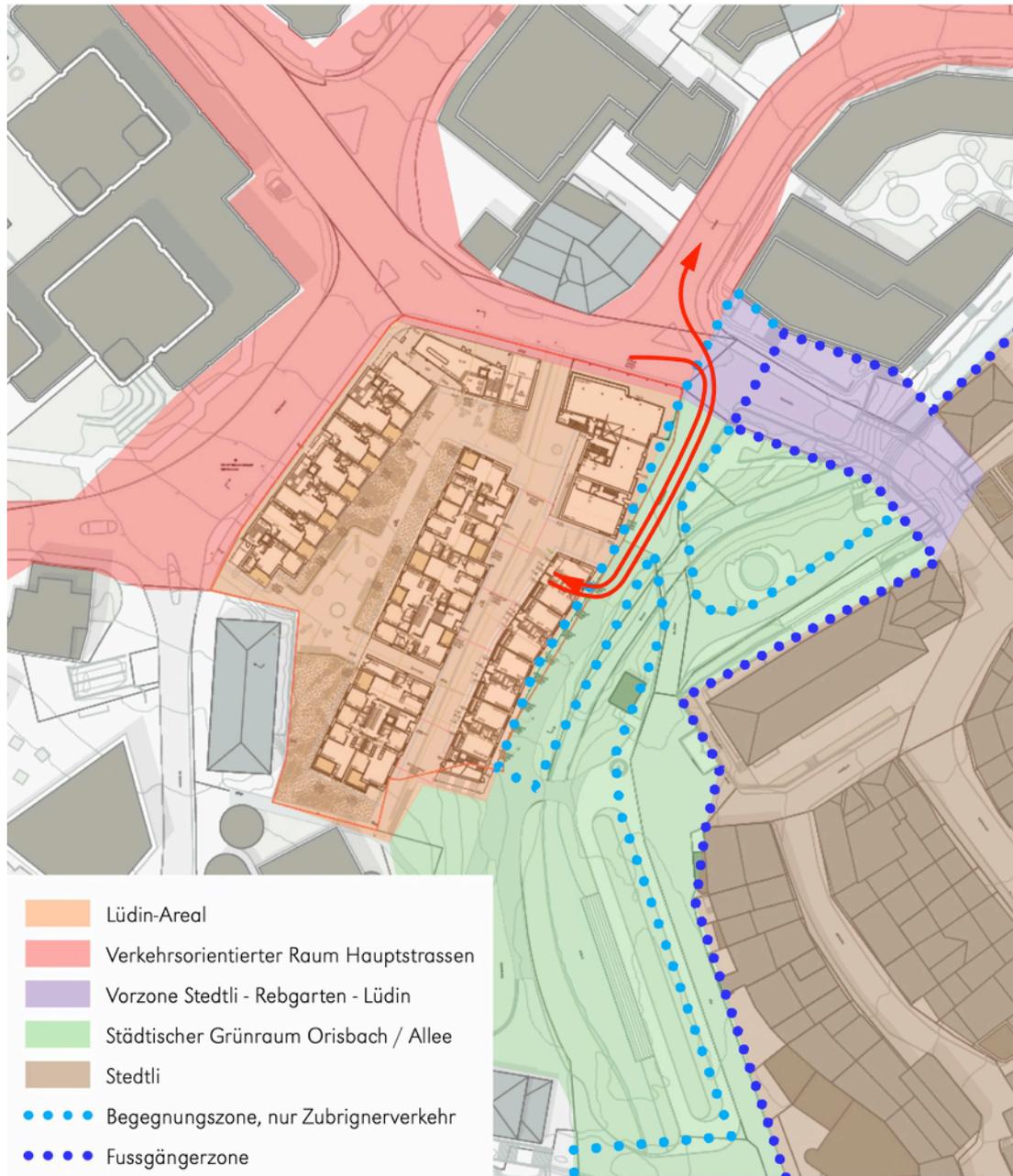


Abbildung 10: Städtebauliche Zonen um das Lüdin-Areal mit Ein-/Ausfahrt Schützenstrasse

4.5 Variante 3: Einfahrt Schützenstrasse, Ausfahrt Rheinstrasse

Die Variante 3 stellt einen Kompromiss der Varianten 1 und 2 dar. Die Ein- und Ausfahrt der Einstellhalle liegen räumlich getrennt. Die Einfahrt liegt östlich des Lüdin-Areals an der Schützenstrasse, unmittelbar südlich des Knotens Schützen-/Seestrasse (wie in Variante 2). Die Zufahrt erfolgt von der Rheinstrasse kommend über die Schützenstrasse. Die Ausfahrt befindet sich direkt an der Rheinstrasse (wie in der Variante 1)

Die Anschlüsse für Ein- und Ausfahrt in der Einstellhalle befinden sich beide im 2. Untergeschoss.

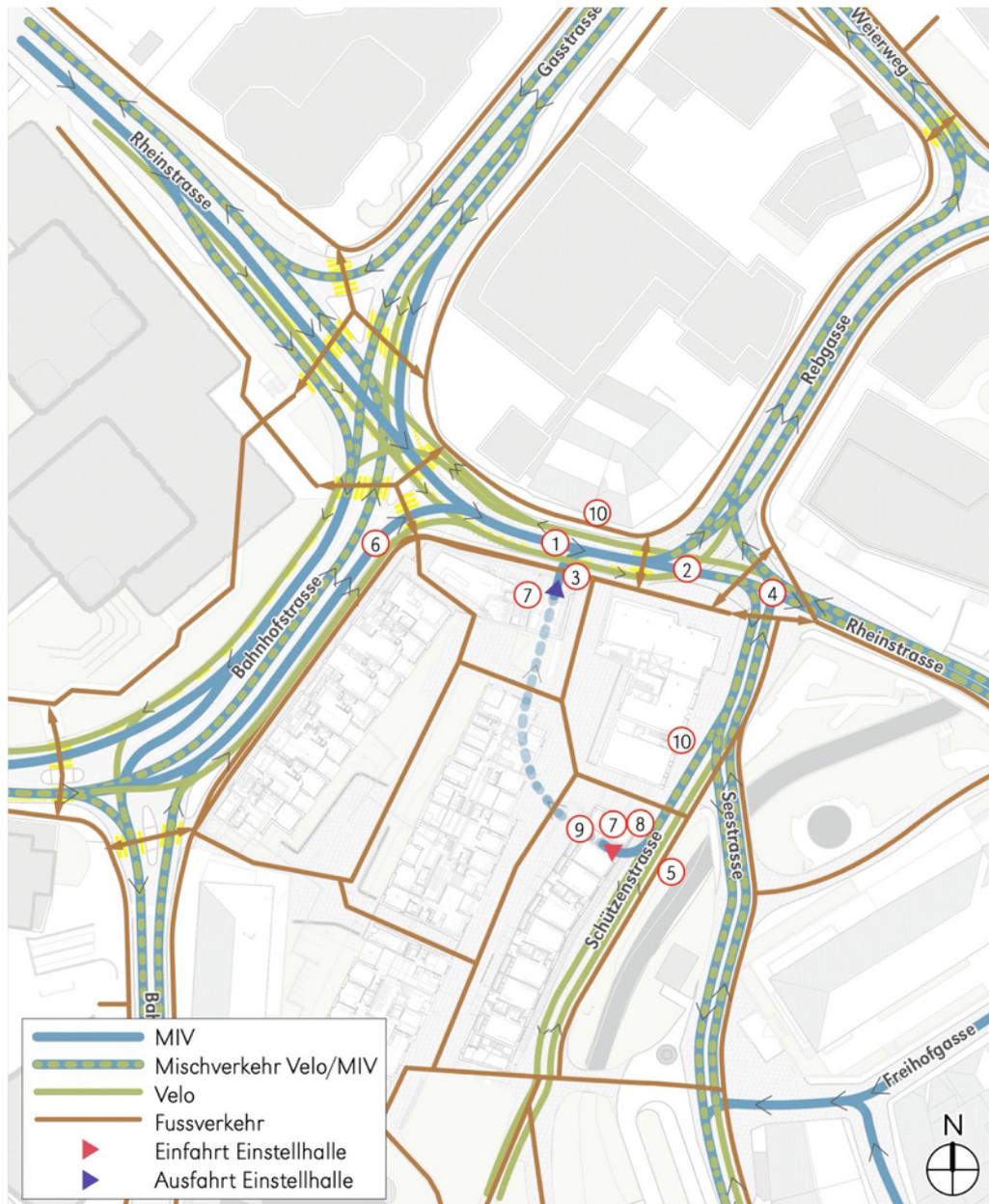


Abbildung 11: Spurlinienplan Variante 3

- | | |
|--|--|
| Verkehrsfluss / Leistungsfähigkeit | <p>1) Der ausfahrende Verkehr aus der Einstellhalle Lüdin-Areal ist vortrittsbelastet und hat somit nur einen geringen Einfluss auf den Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse und die Leistungsfähigkeit des Knotens Kantonalbank.</p> <p>2) Allenfalls kann es bei hohem Fuss-/Veloverkehrsaufkommen bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse/Rebgasse bzw. auf dem Knoten Rheinstrasse/Schützenstrasse zu kurzzeitigen Rückstaus in die Rheinstrasse kommen. Die Gefahr eines Rückstaus bis in den Knoten Kantonalbank ist jedoch gering.</p> |
| Verkehrssicherheit | <p>3) An der Rheinstrasse besteht Konfliktpotential nur zwischen dem ausfahrenden Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Dieses ist geringer als bei abbiegendem Verkehr aus der Rheinstrasse, da der Fuss- und Veloverkehr senkrecht gekreuzt werden und Fahrzeuge vor dem Einbiegen in die Rheinstrasse abbremsen müssen.</p> <p>4) Der verkehrsberuhigte Vorbereich des Stedtli (Begegnungszone Rhein-/Schützen-/Seestrasse) wird mit dem zufahrenden MIV zur Einstellhalle Lüdin-Areal belastet. Das Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr kann dadurch nur teilweise wie gewünscht vermindert werden.</p> |
| Aufwertungspotential Orisbachraum / Schützenstrasse | <p>5) Der Orisbachraum kann nicht im von der Stadt Liestal gewünschten Masse vom MIV entlastet werden. Die Schützenstrasse kann nicht in gewünschter Form als Fuss- und Velo-Verbindung aufgewertet werden. Eine Verbreiterung ist jedoch nicht notwendig.</p> |
| Sichtweiten | <p>6) Die Sichtweiten auf den Verkehr (MIV und Velo) aus der Bahnhofstrasse können eingehalten werden. Jedoch sind dazu bauliche Einschnitte im Erdgeschoss des Stirngebäudes des Lüdin-Areals notwendig.</p> |
| Baulicher Aufwand | <p>7) Es müssen zwei Rampen gebaut werden. Dies bedeutet einen höheren baulichen Aufwand, sowohl oberirdisch für Zu- und Wegfahrt, als auch im Untergeschoss.</p> <p>8) Für den Hochwasserschutz müssen zusätzliche bauliche Massnahmen bei der Einfahrt an der Schützenstrasse getroffen werden.</p> |
| Auffindbarkeit / Adressierung | <p>9) Die Einfahrt ist nicht sehr gut auffindbar. Für eine gute Auffindbarkeit bedarf es einer entsprechenden Wegweisung.</p> |
| Hierarchie Strassennetz | <p>10) Die Hierarchie des Strassennetzes ist nur teilweise berücksichtigt, die Zufahrt erfolgt ab einer Erschliessungsstrasse, die Ausfahrt direkt auf die Hauptverkehrsstrasse.</p> |

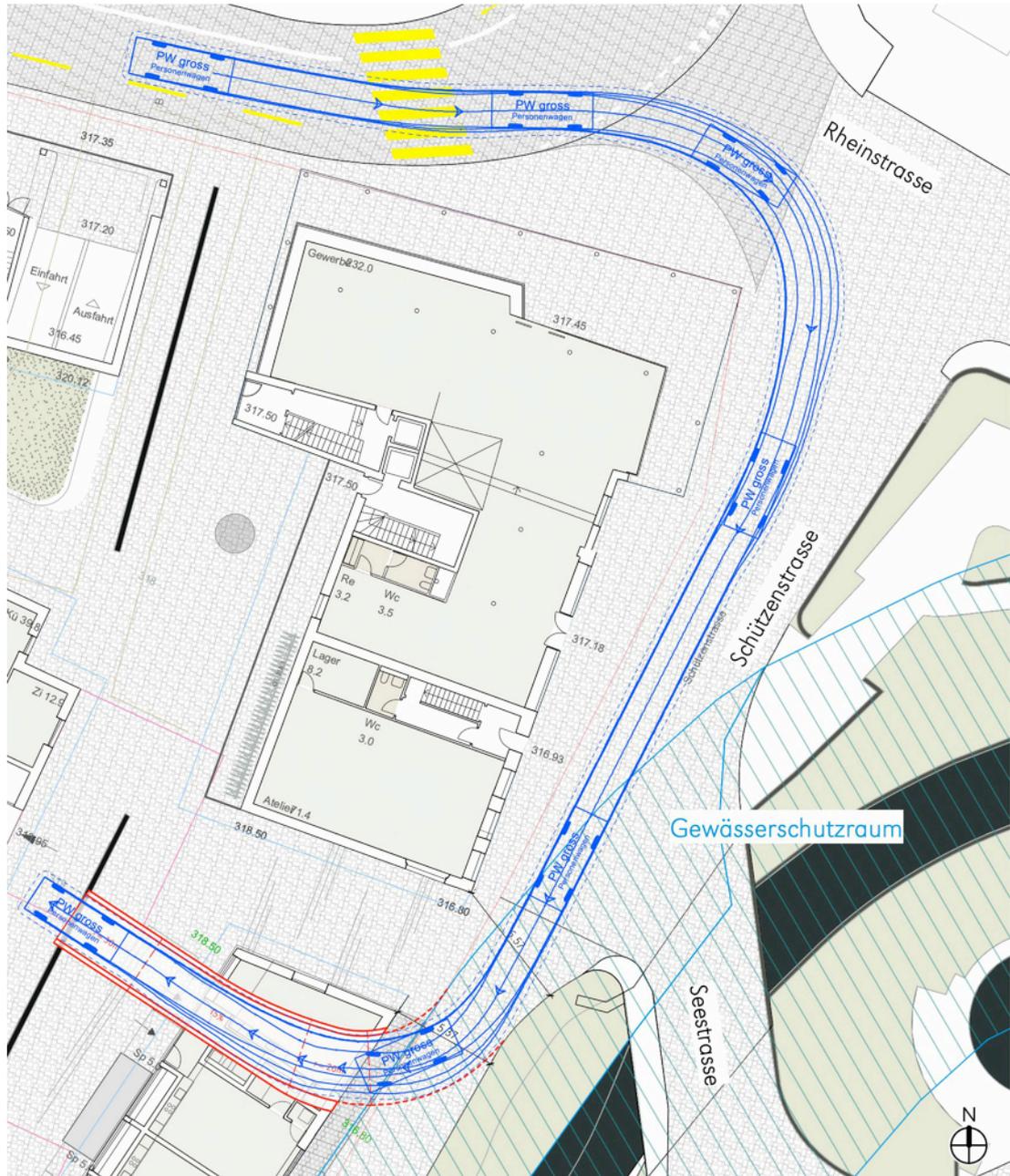


Abbildung 12: Einspurige Einfahrt Schützenstrasse mit Schleppkurve

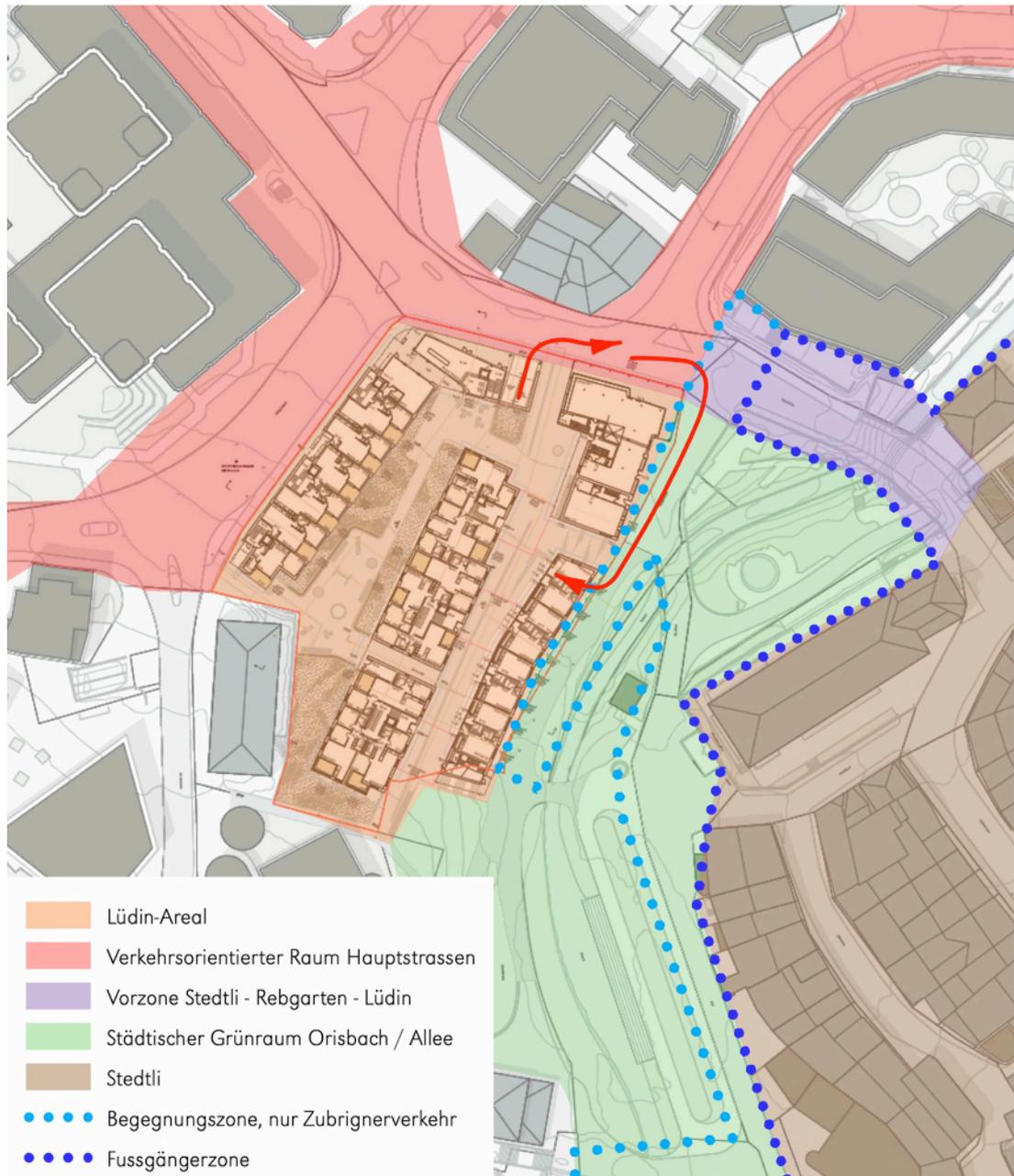


Abbildung 13: Städtebauliche Zonen mit Einfahrt Schützenstrasse, Ausfahrt Rheinstrasse

4.6 Variante 4: Einfahrt Kantonalbank, Ausfahrt Rheinstrasse

Ein- und Ausfahrt der Einstellhalle liegen räumlich getrennt. Die Einfahrt liegt direkt an der Rheinstrasse (wie in Variante 1). Die Ausfahrt erfolgt über die Schützenstrasse und weiter in die Rheinstrasse (wie in Variante 2).

Die Anschlüsse für Ein- und Ausfahrt in der Einstellhalle befinden sich beide im 2. Untergeschoss.



Abbildung 14: Spurlinienplan Variante 4

- Verkehrsfluss / Leistungsfähigkeit**
- 1) Der ausfahrende Verkehr aus der Einstellhalle Lüdin-Areal ist vortrittsbelastet und hat somit nur einen geringen Einfluss auf den Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse und die Leistungsfähigkeit des Knotens Kantonalbank.
 - 2) Bei hohem Verkehrsaufkommen zur Einstellhalle Kantonalbank und Lüdin-Areal kann es zu Rückstaus vor der Einfahrtsschranke auf den Soodweg und bis in die Oristalstrasse kommen. Eine Kapazitätserhöhung der Einfahrt wäre u.U. mit erhöhtem baulichem Aufwand verbunden.
- Verkehrssicherheit**
- 3) An der Rheinstrasse besteht Konfliktpotential nur zwischen dem ausfahrenden Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Dieses ist geringer als bei abbiegendem Verkehr aus der Rheinstrasse, da der Fuss- und Veloverkehr senkrecht gekreuzt werden und Fahrzeuge vor dem Einbiegen in die Rheinstrasse abbremsen müssen.
 - 4) Im Vorbereich des Stedtli (Begegnungszone Rhein-/See-strasse) kann das Konfliktpotential durch die Entlastung vom MIV verringert werden.
 - 5) Die bestehende Trottoirüberfahrt bei der Einfahrt Kantonalbank am Soodweg wird mit mehr Verkehr belastet. Das Konfliktpotential mit dem Fussverkehr wird dadurch erhöht.
- Aufwertungspotential Orisbachraum / Schützenstrasse**
- 6) Der Orisbachraum kann vom MIV des Lüdin-Areals entlastet werden, die Schützenstrasse kann als attraktive Fussgänger-Verbindung ausgestaltet werden.
- Sichtweiten**
- 7) Die Sichtweiten auf den Verkehr aus der Bahnhofstrasse können nicht bzw. nur mit grösseren baulichen Einschnitten eingehalten werden.
 - 8) Die Sichtweiten auf den Verkehr auf der Rheinstrasse können eingehalten werden.
- Baulicher Aufwand**
- 9) Die Verbindung der beiden Tiefgaragen der Kantonalbank und des Lüdin-Areals muss unter der Bahnhofstrasse erstellt werden. Aufgrund der Werkleitungen muss dies in einer Tiefe von mehr als 3m unter der Fahrbahn erfolgen. Dies bedeutet einen erheblichen baulichen und finanziellen Aufwand.
 - 10) Es müssen zusätzlich bauliche und organisatorische Massnahmen getroffen werden, um die Bewirtschaftung und Verkehrslenkung der beiden Einstellhallen zu trennen.
- Auffindbarkeit / Adressierung**
- 11) Die Einfahrt ist nicht einfach auffindbar und demensprechend die Adressierung zum Lüdin-Areal schlecht. Besuchende / Kunden des Lüdin-Areals und Stedtli müssen Richtung Bahnhof / Oristal fahren, um zu den Parkplätzen zu gelangen. Um Suchverkehr zu verhindern, ist deshalb eine gut erkennbare Wegweisung zur öffentlichen Parkierung notwendig.

Für die Verbindung der beiden Tiefgaragen der Kantonalbank (BLKB) und des Lüdin-Areals ist ein Tunnel unter der Bahnhofstrasse nötig. In der Bahnhofstrasse verläuft eine grosse Anzahl an Werkleitungen, welche in bis zu 3 Metern Tiefe unter der Fahrbahnoberfläche liegen. Die unterirdische Verbindung müsste deshalb zwischen den 2. Untergeschossen der Tiefgaragen erfolgen. Dies entspricht einer Überdeckung von rund 4.5 m, aufgrund der Werkleitungen und des laufenden Verkehrs auf der Bahnhofstrasse müsste die Verbindung im Untertagebau realisiert werden. Der technische und finanzielle Aufwand für eine solche Verbindung wäre deshalb unverhältnismässig hoch.

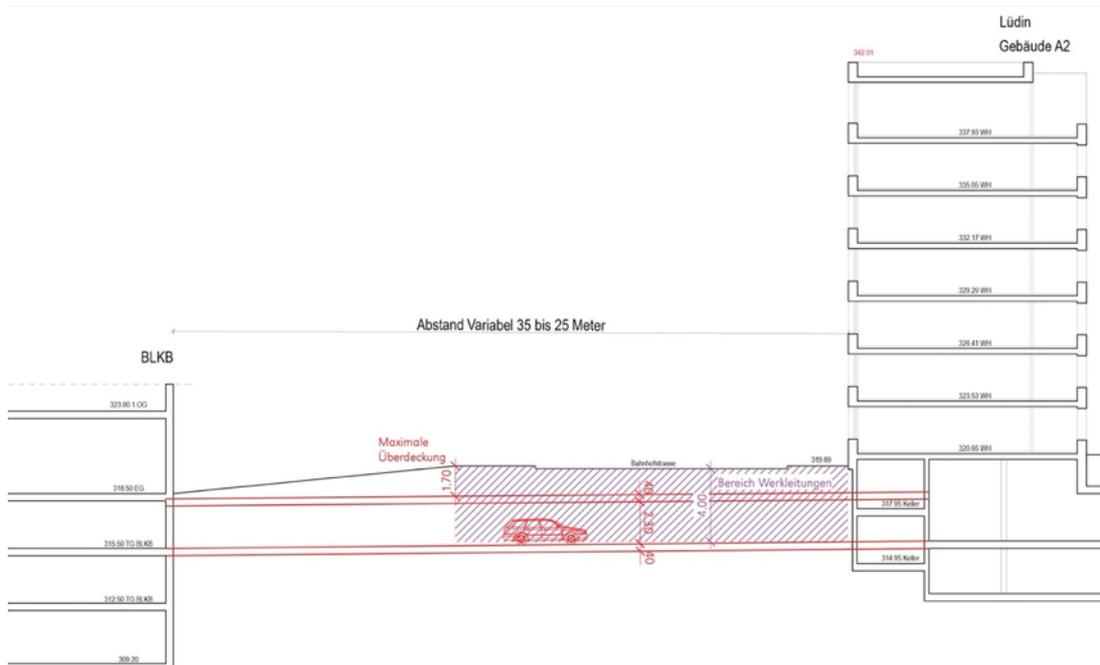


Abbildung 15: Verbindung Tiefgaragen BLKB und Lüdin-Areal im 1. Untergeschoss

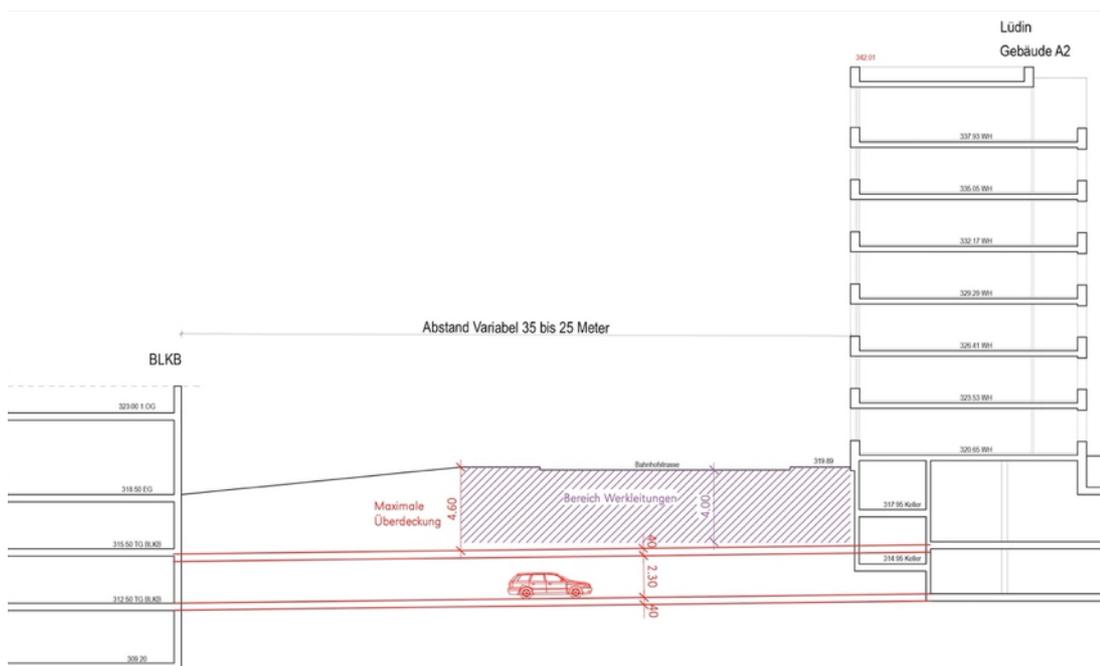


Abbildung 16: Verbindung Tiefgarage BLKB und Lüdin-Areal im 2. Untergeschoss

5 Fazit

5.1 Zusammenfassung Beurteilung

Variante 1: Rheinstrasse

Mit einer direkten Erschliessung ab der Rheinstrasse kann verhindert werden, dass die Begegnungszonen beim Stedtli auf der Schützen- und Seestrasse mit zusätzlichem Verkehr durch das Lüdin-Areal belastet werden. Dies korrespondiert mit dem Ziel der Stadt Liestal, den Raum am Orisbach gestalterisch aufzuwerten und die Schützenstrasse als reine Fuss- und Veloverkehrsachse zum Bahnhof umzugestalten. Davon würden nicht nur die Bewohnenden, Beschäftigten und Besuchenden der unmittelbar umliegenden Nutzungen profitieren, sondern die ganze Stadt würde einen grossen, zentralen, attraktiven Aufenthaltsort im Zentrum erhalten.

Gegen eine Erschliessung ab der Rheinstrasse spricht der Verkehrsfluss auf der stark befahrenen Rheinstrasse, welcher durch abbiegende Fahrzeuge unterbrochen würde. Dies in einem Bereich, in welchem mit einer hohen Dichte an Knoten, Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen bereits heute viele Unterbrüche für den Verkehrsfluss auftreten. Die Unterbrechungen des Verkehrsflusses können besonders in Spitzenzeiten zu Rückstaus über die Knoten führen und somit Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes haben. Dies wiederum hätte auch Verlustzeiten für den ÖV zur Folge. Weiter müssen bei der Erschliessung an der Rheinstrasse Fuss- und Veloverkehrsflächen gequert werden. Dies birgt ein zusätzliches Konfliktpotential und steigert das Unfallpotential. Sowohl auf den vortrittsberechtigten motorisierten Verkehr, als auch den Veloverkehr und FäG (fahrzeugähnliche Geräte) müssen entsprechende Sichtweiten eingehalten werden können.

Mit flankierenden Massnahmen können die beschriebenen Problempunkte entschärft werden. Allerdings bedingen diese Massnahmen einen höheren Platzbedarf im relativ engen Stadtraum durch die zusätzliche Fahrspur. Die Fussverkehrsflächen müssten weiter zurückversetzt werden, die bebaubare Fläche auf dem Lüdin-Areal ist geringer. Die Sichtweitenproblematik kann durch Rückversetzung der Fassaden entschärft werden. Weiter bedeuten die flankierenden Massnahmen einen zusätzlichen baulichen und finanziellen Aufwand.

Variante 2: Schützenstrasse

Auf der Rheinstrasse entstehen in der Variante 2 weniger Unterbrechungen für den Verkehrsfluss als bei einer direkten Erschliessung ab der Hauptverkehrsstrasse. Die Konfliktpotentiale mit dem Fuss- und Veloverkehr auf der Rheinstrasse entstehen nicht.

Die verkehrsberuhigten Strassen im Bereich des Orisbachs werden jedoch mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen belastet. Dies birgt ein erhöhtes Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr in den verkehrsberuhigten Mischverkehrszonen auf der See- und Schützenstrasse. Es müssten deshalb Massnahmen getroffen werden, um die negativen Auswirkungen des Mehrverkehrs zu kompensieren und gleichzeitig einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Aufgrund der engen Platzverhältnisse sind entsprechende bauliche Massnahmen notwendig.

Die baulichen Massnahmen für die Zu- und Wegfahrt würden den Gewässerraum des Orisbachs tangieren. Dies steht im Widerspruch zu den geltenden Gesetzen und Bestimmungen zum Gewässerschutz.

Die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen der Hochwasserschutzzonen wäre technisch wohl lösbar, würde jedoch einen zusätzlichen baulichen bzw. technischen Aufwand erfordern.

Varianten 3: Einfahrt Schützenstrasse, Ausfahrt Rheinstrasse

Mit einer getrennten Ein- und Ausfahrt an der Rhein- bzw. Schützenstrasse können die Problempunkte der Varianten 1 und 2 teilweise entschärft werden. So muss die Schützenstrasse nicht verbreitert bzw. ausgebaut werden und die Verkehrsbelastung im Orisbachraum und Vorbereich des Stedtlis ist geringer als in der Variante 2, jedoch grösser als in der Variante 1.

Dem gegenüber steht ein grösserer baulicher Aufwand für zwei statt einer Rampe. Wie in der Variante 2 würden bei der Rampe an der Schützenstrasse zusätzliche Massnahmen für den Hochwasserschutz notwendig.

Bei einer räumlichen Trennung der Ein- und Ausfahrt ist die Variante 3 mit Einfahrt an der Schützenstrasse und Ausfahrt auf die Rheinstrasse klar vorteilhafter. Mit einer Einfahrt an der Rheinstrasse würden dieselben Probleme bezüglich Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss entstehen wie in der Variante 1.

Variante 4: Einfahrt Kantonbank, Ausfahrt Rheinstrasse

In der Variante 4 wird eine Einfahrt abseits der Rheinstrasse vorgeschlagen, ohne dass dazu der verkehrsberuhigte Bereich am Orisbach und in der Allee mit Mehrverkehr belastet werden müssen. Diese Lösung würde somit die wichtigsten Anliegen der Stadt Liestal und des Kantons Basel-Landschaft berücksichtigen.

Dem gegenüber stehen jedoch die enormen baulichen und finanziellen Aufwände für die Verbindung der Tiefgaragen von Kantonbank und Lüdlin-Areal. Aufgrund der Werkleitungen müsste die Verbindung tief unter der Bahnhofstrasse erstellt werden. Weiter müsste die bestehende Tiefgarage der Kantonbank umorganisiert und baulich angepasst werden. Die Kosten für die baulichen Massnahmen zur Verbindung und Anpassung stehen in keinem Verhältnis zur verkehrlichen Verbesserung gegenüber den anderen Varianten.

5.2 Interessensabwägung

Für die Beurteilung der verschiedenen Varianten wurde eine Interessensabwägung erstellt. Diese berücksichtigt die verschiedenen Interessen des Kantons Basel-Landschaft, der Stadt Liestal und der Grundeigentümerschaft. Die Interessen werden gewichtet und jede Variante nach einem Punkteschema bewertet.

Die Interessenabwägung wird in einem separaten Dokument abgehandelt.

Anhang

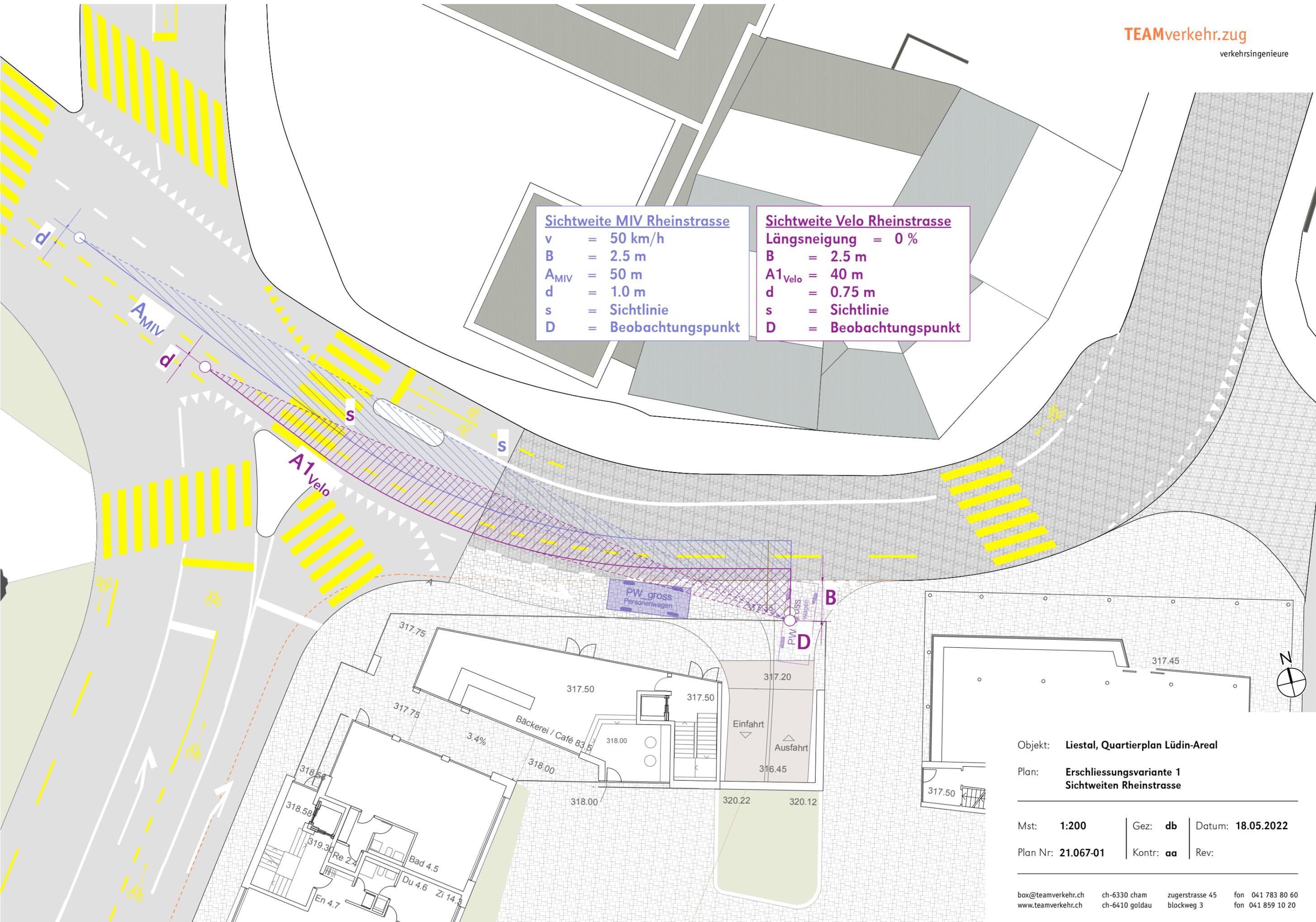
Plan 21.067-01: Erschliessungsvariante 1, Sichtweiten Rheinstrasse

Plan 21.067-02: Erschliessungsvariante 1, Sichtweiten Bahnhofstrasse

Plan 21.067-03: Erschliessungsvariante 1, Sichtweiten FäG

Plan 21.067-04: Erschliessungsvariante 1, Flankierende Massnahmen Rheinstrasse

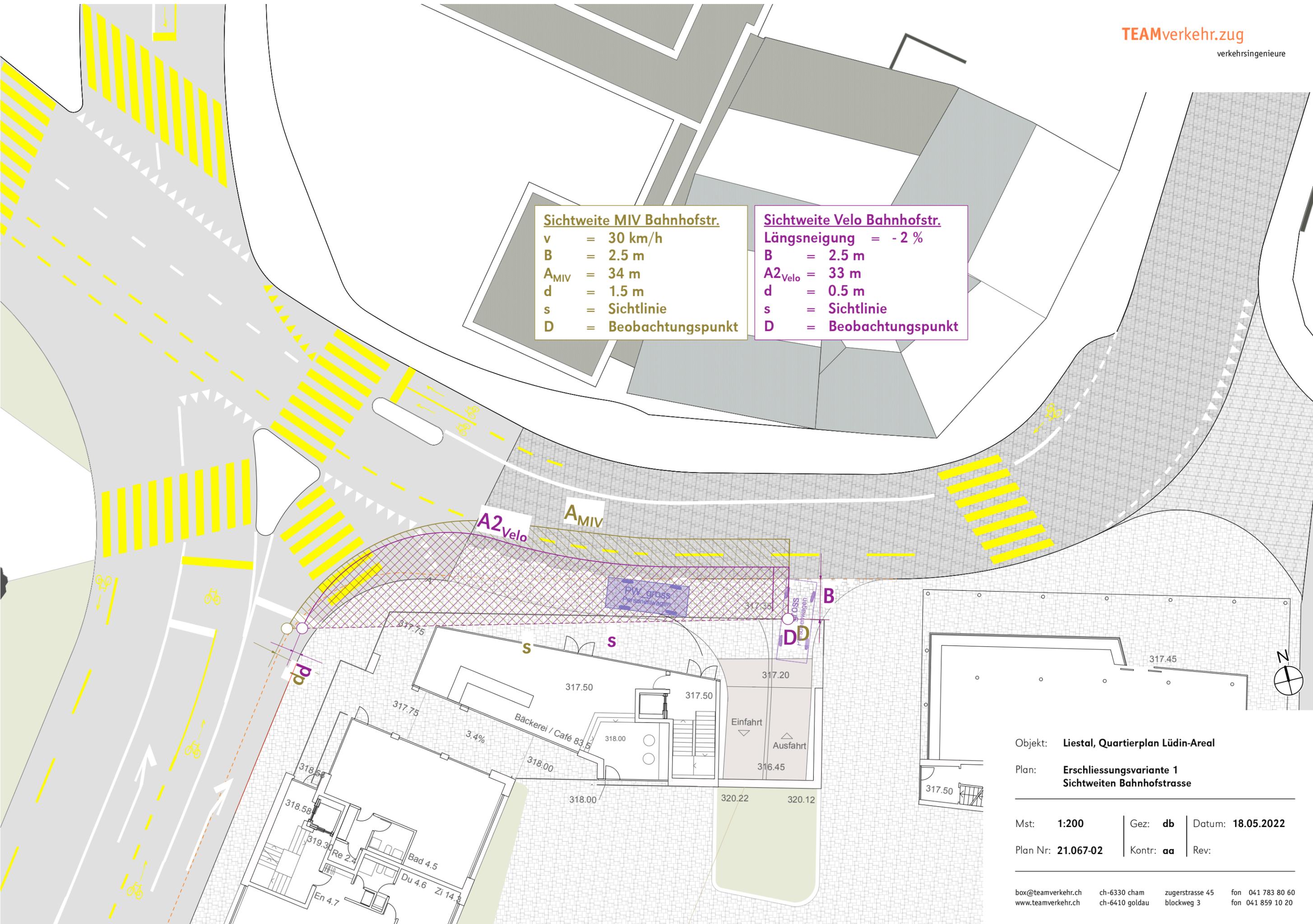
Sichtweite MIV Rheinstrasse		Sichtweite Velo Rheinstrasse	
v	= 50 km/h	Längsneigung	= 0 %
B	= 2.5 m	B	= 2.5 m
A _{MIV}	= 50 m	A _{Velo}	= 40 m
d	= 1.0 m	d	= 0.75 m
s	= Sichtlinie	s	= Sichtlinie
D	= Beobachtungspunkt	D	= Beobachtungspunkt



Objekt: **Liestal, Quartierplan Lüdin-Areal**
 Plan: **Erschliessungsvariante 1**
Sichtweiten Rheinstrasse

Mst: **1:200** | Gez: **db** | Datum: **18.05.2022**
 Plan Nr: **21.067-01** | Kontr: **aa** | Rev:

Sichtweite MIV Bahnhofstr.		Sichtweite Velo Bahnhofstr.	
v	= 30 km/h	Längsneigung	= - 2 %
B	= 2.5 m	B	= 2.5 m
A _{MIV}	= 34 m	A _{Velo}	= 33 m
d	= 1.5 m	d	= 0.5 m
s	= Sichtlinie	s	= Sichtlinie
D	= Beobachtungspunkt	D	= Beobachtungspunkt



Objekt: **Liestal, Quartierplan Lüdin-Areal**
 Plan: **Erschliessungsvariante 1**
Sichtweiten Bahnhofstrasse

Mst: **1:200** | Gez: **db** | Datum: **18.05.2022**
 Plan Nr: **21.067-02** | Kontr: **aa** | Rev:

Sichtweiten FäG

Längsneigung = 0 %

B = 2.0 m

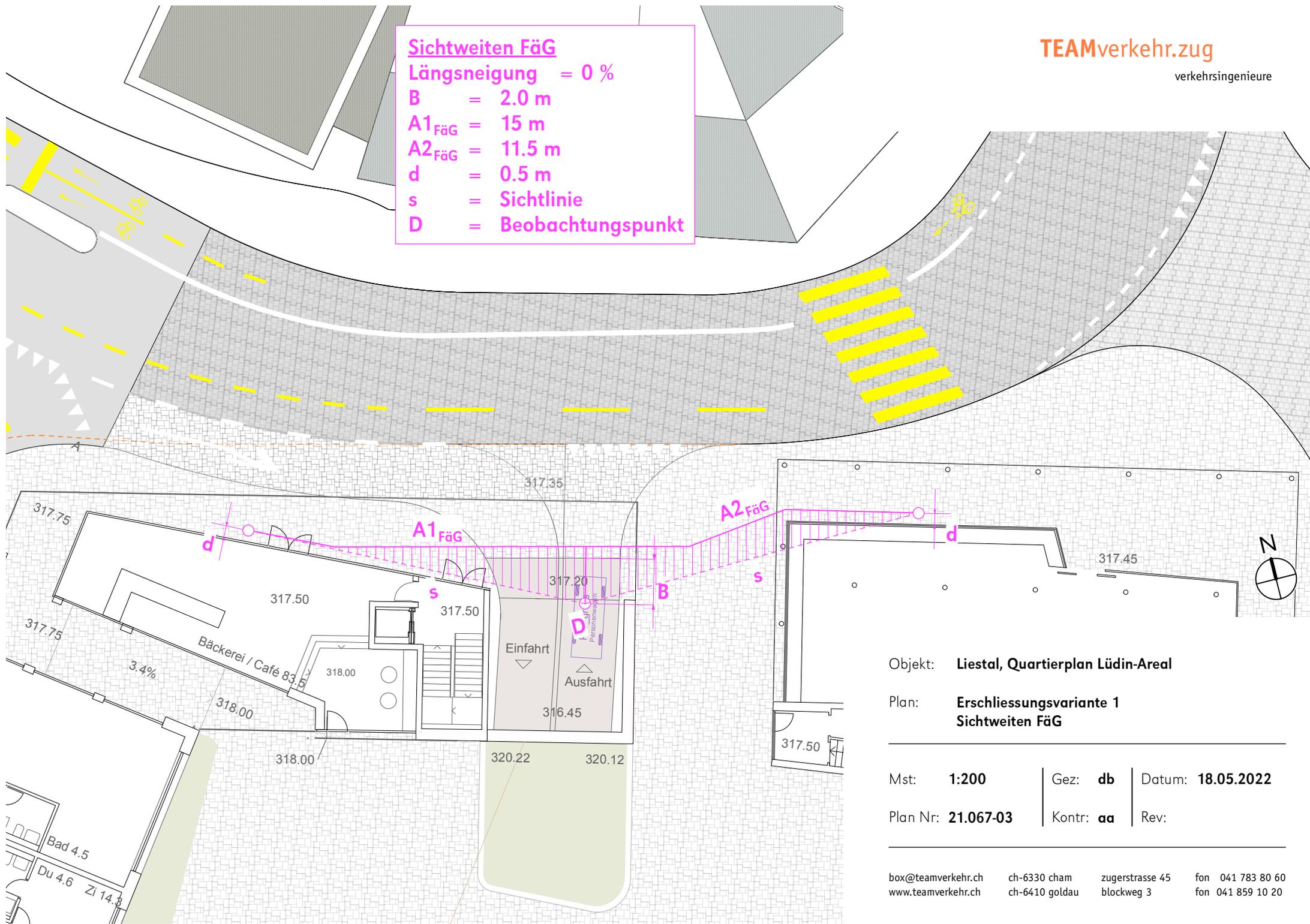
A1_{FäG} = 15 m

A2_{FäG} = 11.5 m

d = 0.5 m

s = Sichtlinie

D = Beobachtungspunkt



Objekt: **Liestal, Quartierplan Lüdin-Areal**

Plan: **Erschliessungsvariante 1
Sichtweiten FäG**

Mst: **1:200** | Gez: **db** | Datum: **18.05.2022**

Plan Nr: **21.067-03** | Kontr: **aa** | Rev:



Interessenabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle Quartierplanung Lüdin

Planungsstand

Beilage zum Stadtratsbeschluss

Auftrag

41.00059

Datum

11. August 2022

Inhalt

Interessenabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle

1	Ausgangslage	4
2	Interessenermittlung.....	6
3	Beschreibung, Gewichtung und Bewertung der Interessen	7
3.1	Attraktivität öffentliches Parkhaus	8
3.1.1	Gute Auffindbarkeit der öffentlichen Parkierung.....	8
3.2	Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss	9
3.2.1	Berücksichtigung der Strassenhierarchie	9
3.2.2	Störungsfreie Verkehrsabwicklung auf Rheinstrasse	10
3.2.3	Leistungsfähigkeit der Kantonalbankkreuzung.....	11
3.2.4	Keine Behinderungen für den öffentlichen Verkehr	12
3.2.5	Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr bei der Ausfahrt aus dem Parkhaus (Sichtweiten) ..	13
3.2.6	Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr bei der Einfahrt ins Parkhaus (Abbiegekonflikte)..	14
3.2.7	Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich Rheinstrasse/Schützenstrasse	15
3.3	Städtebau, Aufenthaltsqualität in der Altstadt	16
3.3.1	Steigerung der Aufenthaltsqualität am Tor der Altstadt (Lüdin-Platz).....	16
3.3.2	Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität an der Schützenstrasse / am Orisbach	18
3.3.3	Hohe Woh. Und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Entlastung der Schützenstrasse und des Orisparks vom MIV.....	19
3.4	Umwelt: Lärm, Gewässerschutz, Hochwasserschutz.....	20
3.4.1	Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr im Bereich Schützenstrasse / Orispark	20
3.4.2	Sicherstellung des Gewässerraums	21
3.4.3	Gewährleistung des Hochwasserschutzes.....	22
3.5	Wirtschaftlichkeit.....	23
3.5.1	Geringer baulicher Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse	23
3.5.2	Geringer baulicher Aufwand der Rheinstrasse	24
3.5.3	Geringer baulicher Aufwand für die innere Erschliessung des Parkhauses inkl. Ein-/Ausfahrt ..	25
4	Bewertungsmatrix.....	26
5	Fazit / Ergebnis.....	27

Version	Verfasser	Datum	Inhalt/Anpassungen
1.0	baa	15.07.2022	Entwurf
1.1	baa / rla	19.07.2022	Anpassungen aufgrund Rückmeldungen rla
1.2	rla / tno	22.07.2022	Anpassungen aufgrund Rückmeldungen tno/rla
1.3	Tno	11.8.2022	Kleine redaktionelle Korrekturen

Interessenabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle

1 Ausgangslage

Das Lüdin-Areal im Zentrum der Stadt Liestal soll baulich entwickelt werden. Dazu wurde ein Studienauftrag durchgeführt, aus welchem das Projekt Altstadtblick des Architekturbüros Steib Gmür Geschwentner Kypurz Partner AG (SGGK) als Sieger hervorgegangen ist. Geplant sind drei Häuserzeilen mit vorwiegend Wohnungen, sowie Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen entlang der kantonalen und städtischen Strassen. Zur planungsrechtlichen Festsetzung des Projekts wird ein Quartierplan erarbeitet.

Neben den Parkplätzen für die Bewohner und Bewohnerinnen und die Besucher bestellt die Stadt an dieser zentralen Lage 80 öffentliche Parkplätze. Sie sollen die, mit der Realisierung des Orisparks in der Allee wegfallenden Parkplätze, kompensieren. Zudem sollen im Parkhaus auch Parkplätze für das Kantonsgericht Platz finden.

Für die Parkierung ist eine unterirdische Einstellhalle vorgesehen, welche möglichst direkt über die Rheinstrasse (Kantonsstrasse) erschlossen werden soll. Das Parking soll einen stadtnahen Ausgang am Freihofplatz erhalten.

Das kantonale Tiefbauamt und die Polizei haben sich aus verschiedenen Gründen gegen eine Erschliessung von der Rheinstrasse ausgesprochen. Grundsatzüberlegungen zur Strassenhierarchie sprechen dafür, Erschliessungen wenn immer möglich über kommunale Erschliessungsstrassen zu planen. Aufgrund der Nähe der Zufahrt zur Autoeinstellhalle zum bereits stark belasteten Knoten der Kantonalbank werden Rückstaus auf diesen Knoten befürchtet, welche sogar die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs betreffen könnten. Als kritisch wird vor allem der Kreuzungskonflikt mit Fussgängern und Velofahrenden im Bereich der Einfahrt angesehen. Die Bauherrschaft hat in der Überarbeitung Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt, welche diese Konflikte deutlich entschärfen, aber nicht gänzlich beseitigen können.

Im Rahmen der parallel zum QP auf dem Lüdin Areal erfolgten Planung zum QP «Am Orisbach» verfolgt die Stadt das Ziel einen Stadtpark am Orisbach mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu realisieren. Die Synergien der beiden Planungen ermöglichen es, die heutigen Parkplätze in der Allee durch Parkplätze im neuen öffentlichen Parking im Lüdin Areal zu ersetzen und damit die angestrebte Aufenthaltsqualität für den Stadtpark am Orisbach zu erreichen.

Die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum ist heute durch den Parkplatzsuchverkehr und den Durchgangsverkehr belastet. Aus diesem Grund hat die Stadt parallel zu den Planungen ein Verkehrskonzept für das Stadtzentrum erarbeitet, welches in drei Etappen umgesetzt werden soll. Die erste Etappe soll mit der Realisierung des QP «Am Orisbach» und dem Bau des Orisparks umgesetzt werden. Die zweite Etappe soll mit der Neugestaltung des Fischmarkts umgesetzt werden.

Aus Stadtsicht beginnt der Perimeter für das Verkehrskonzept vor dem bestehenden Lüdin Bau (ab hier auch Lüdin-Platz genannt) bei der Einfahrt der Rheinstrasse ins Stadtzentrum. Ab hier soll zukünftig der Strassenraum dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem Zubringerverkehr der Anwohnenden und der Anlieferung der Läden vorbehalten sein. In der dritten Etappe, die zusammen mit der Umgestaltung des Zeughausplattes erfolgen soll, ist ab hier die Signalisation als Fussgängerzone analog zur Rathausstrasse vorgesehen.

Die vom Kanton favorisierte Zufahrtsvariante zum öffentlichen Parking über die Schützenstrasse steht somit im Widerspruch zu diesen Interessen der Stadt.

Der Kanton begründet seine Ablehnung im Schreiben vom 7. Juli 2022 wie folgt:

«Abwägung und Entscheid: Es fehlt eine Gewichtung und Abwägung der ermittelten Interessen der verschiedenen Varianten sowie eine direkte Gegenüberstellung der Varianten mit Bewertungsschema, aus welchem hervorgehen sollte, welche der vier Varianten die meisten Vorteile generiert. Dabei sollten übergeordnete Themen wie Verkehrssicherheit stärker gewichtet werden, als bspw. die Erreich-/Auffindbarkeit, welche ohnehin mit einer verständlichen Wegweisung gewährleistet werden dürfte. Weiter fehlt auch ein Variantenentscheid. Eine Gewichtung nach Punkten würde helfen, einen faktenbasierten Entscheid für eine (Best-)Variante herbeizuführen bzw. einen Entscheid zu bestärken. Unseres Erachtens ist es notwendig – auch um Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden – die Interessenabwägung vollständig und nachvollziehbar darzulegen bzw. mit einer Abwägung und einem Variantenentscheid zu ergänzen.

Aus den vorliegenden Erläuterungen kann insgesamt herausgelesen werden, dass alle Varianten klare Vor- und Nachteile aufweisen, wobei bestimmte Interessen höher zu gewichten sind als andere. Wenn alle Interessen ernst genommen und berücksichtigt werden, zeigt sich aus rationaler Sicht klar, dass in der Summe mit der Variante 3 die Interessen und geltenden Vorgaben grösstmöglich berücksichtigt werden können.

Mit Bezug auf die vorangegangenen Ausführungen und auf Grundlage des vorliegenden Dokuments «Variantenvergleich Erschliessung» können wir aus fachlicher Sicht einer Direkterschliessung gemäss Variante 1 nicht zustimmen.»

Das der bisherigen Beurteilung zugrunde liegende Dokument «Lüdin-Areal Variantenvergleich Erschliessung», welches vor allem Lösungsmöglichkeiten aufzeigt und die Sicht der Bauherrschaft darlegt, wird mit dieser Interessenabwägung ergänzt, welche auch die übergeordneten öffentlichen Interessen der Stadt darlegt und bewertet. In diesem Dokument werden drei Erschliessungsvarianten des öffentlichen Parkings verglichen. Variante 1: Zu- und Wegfahrt von der Rheinstrasse, Variante 2: Zu- und Wegfahrt über die Schützenstrasse, Variante 3 Zufahrt über die Schützenstrasse und Wegfahrt über die Rheinstrasse. Für die Wahl der Bestvariante wird eine Interessenabwägung durchgeführt: Interessenermittlung, Beschreibung, Gewichtung und Bewertung der Interessen mit einer tabellarischen Darstellung.

Die Variante 4 (unterirdische Verbindung mit dem Parking der BLKB) wird von Beginn weg ausgeschlossen: Die unterirdische Verbindung der beiden Parkhäuser unter der Bahnhofstrasse löst einen unverhältnismässigen Aufwand aus (Unterquerung und Verlegung diverser Leitungen). Zudem müsste vor allem die Kantonalbank als Eigentümerin einverstanden sein und Vorteile von dieser Lösung sehen, was zurzeit nicht der Fall ist.

2 Interessenermittlung

Folgende Interessen in Zusammenhang mit der Zufahrt zur Autoeinstellhalle wurden ermittelt:

- Attraktivität öffentliches Parkhaus
 - Gute Auffindbarkeit der öffentlichen Parkierung (öffentliches Interesse Stadt)
- Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss:
 - Berücksichtigung der Strassenhierarchie (öffentliches Interesse Kanton)
 - Störungsfreie Verkehrsabwicklung auf der Rheinstrasse (öffentliches Interesse Kanton)
 - Leistungsfähigkeit der Kantonalbankkreuzung (öffentliches Interesse, Kanton)
 - Keine Behinderungen für den öffentlichen Verkehr (öffentliches Interesse, Kanton)
 - Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr bei der Ausfahrt aus dem Parkhaus (Sichtweiten, öffentliches Interesse)
 - Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr bei der Einfahrt ins Parkhaus (Abbiegekonflikte, öffentliches Interesse)
 - Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich Rheinstrasse Schützenstrasse (öffentliches Interesse)
- Städtebau, Aufenthaltsqualität in der Altstadt:
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität am Tor der Altstadt (Lüdin-Platz, öffentliches Interesse Stadt)
 - Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität an der Schützenstrasse / am Orisbach (privates Interesse der Bauherrschaft)
 - Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Entlastung der Schützenstrasse / Orispark vom MIV (öffentliches Interesse Stadt)
- Umwelt: Lärm, Gewässerschutz, Hochwasserschutz:
 - Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr im Bereich der Schützenstrasse / Orispark (öffentliches Interesse)
 - Sicherstellung des Gewässerraums (öffentliches Interesse)
 - Gewährleistung des Hochwasserschutzes (privates Interesse Bauherrschaft)
- Wirtschaftlichkeit:
 - Geringer baulicher Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse (öffentliches Interesse Stadt)
 - Geringer baulicher Aufwand auf der Rheinstrasse (privates Interesse Bauherrschaft)
 - Geringer baulicher Aufwand für Ein- / Ausfahrt inkl. flankierende Massnahmen (privates Interesse Bauherrschaft)

3 Beschreibung, Gewichtung und Bewertung der Interessen

Kriterien

Die Erschliessungsvarianten wurden auf die folgenden Aspekte hin überprüft und kritisch beurteilt. Sowohl die öffentlichen Interessen der Stadt Liestal und des Kantons Basel-Landschaft als auch die privaten Interessen der Eigentümer/Investorin wurden dabei berücksichtigt.

Die einzelnen Kriterien wurden in folgende Themen gegliedert:

- Attraktivität öffentliches Parkhaus
- Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss
- Städtebau, Aufenthaltsqualität in der Altstadt
- Umwelt: Lärm, Gewässerschutz, Hochwasser
- Wirtschaftlichkeit

Gewichtung

Jedes Kriterium wurde auf einer Skala von 1-5 gewichtet, je nach Wichtigkeit im bestehenden Fall. Öffentliche Interessen werden grundsätzlich höher gewichtet als private Interessen der Bauherrschaft. Zudem wird bei den öffentlichen Interessen zusätzlich differenziert, ob es sich um ein öffentliches Interesse auf kommunaler Ebene, auf kantonaler Ebene oder auf nationaler Ebene handelt.

Bewertung

Jedes Kriterium wurde auf einer Skala von 1-3 (schlecht – mittel – gut) bewertet.

3.1 Attraktivität öffentliches Parkhaus

3.1.1 Gute Auffindbarkeit der öffentlichen Parkierung

Beschreibung des Interesses:

Die Auffindbarkeit der Zufahrt zum öffentlichen Parking im Sinne einer guten Adressierung und eine entsprechend gute Orientierungsmöglichkeit sowohl beim Ein- als auch beim Ausfahren (wo befinde ich mich, wo muss ich hin?).

Gewichtung des Interesses:

Bei der guten Auffindbarkeit des öffentlichen Parkings handelt es sich primär um ein übergeordnetes, öffentliches Interesse auf kommunaler Ebene und untergeordnet um ein privates Interesse der Bauherrschaft. Aus diesem Grund wird die Auffindbarkeit mit dem Faktor 3 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Die Ein- und Ausfahrt direkt von der Rheinstrasse ist bezüglich der Auffindbarkeit die beste Variante, da diese an prominenter Lage direkt an der Hauptverkehrsachse liegt und demnach, insbesondere für ortsunkundige Verkehrsteilnehmende, einfach zu finden ist. Ausserdem wird durch die Ein- und Ausfahrt am selben Ort die Orientierung bei den Wegfahrten vereinfacht. Aus den vorgenannten Gründen wurde die Variante 1 bezüglich guter Auffindbarkeit mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Die Ein- und Ausfahrt im Bereich der Schützenstrasse ist bezüglich der Auffindbarkeit nicht optimal, da diese aus Sicht der Hauptverkehrsachse auf der abgewandten Seite der Überbauung liegt. Eine gute Auffindbarkeit ist lediglich mit einer guten Wegweisung und einem Parkleitsystem gewährleistet. Da der Aufwand für eine gute Wegweisung und ein Parkleitsystem als gering eingestuft wird, um die Auffindbarkeit zu verbessern, wird die Variante 2 mit dem Faktor 2 bewertet.

Variante 3:

Die Einfahrt im Bereich der Schützenstrasse ist bezüglich der Auffindbarkeit nicht optimal, da diese aus Sicht der Hauptverkehrsachse auf der abgewandten Seite der Überbauung liegt. Eine gute Auffindbarkeit ist lediglich mit einer guten Wegweisung und einem Parkleitsystem gewährleistet. Zudem wird die Orientierung, insbesondere für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer, bei der Wegfahrt erschwert, da die Ausfahrt nicht am selben Ort liegt, wie die Einfahrt. Die Auffindbarkeit kann hier, wie bei der Variante 2, ebenfalls ohne grösseren Aufwand verbessert werden, wonach auch diese Variante mit dem Faktor 2 bewertet wird.

3.2 Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss

3.2.1 Berücksichtigung der Strassenhierarchie

Beschreibung des Interesses:

Einhaltung der Netzhierarchie mit Grundstückerschliessung ab Erschliessungsstrassen und nicht ab Kantonsstrassen.

Gewichtung des Interesses:

Bei der Berücksichtigung der Strassenhierarchie handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kantonaler und kommunaler Ebene. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 3 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Die Hierarchie des Strassennetzes wird bei der Variante 1 nicht berücksichtigt. Die Grundstückerschliessung erfolgt direkt ab einer Hauptverkehrsstrasse. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 2:

Die Hierarchie des Strassennetzes wird bei der Variante 2 berücksichtigt. Die Grundstückerschliessung erfolgt ab einer Erschliessungsstrasse. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 3:

Die Hierarchie des Strassennetzes wird bei der Variante 3 nur teilweise berücksichtigt. Die Zufahrt erfolgt ab einer Erschliessungsstrasse, die Ausfahrt direkt auf die Hauptverkehrsstrasse. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 2 bewertet.

3.2.2 Störungsfreie Verkehrsabwicklung auf der Rheinstrasse

Beschreibung des Interesses:

Ausmass der Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Rheinstrasse bis zur Ein- und Ausfahrt der Einstellhalle.

Gewichtung des Interesses:

Bei der störungsfreien Verkehrsabwicklung auf den Kantonsstrassen handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kantonaler Ebene. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Der Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse wird bei der Variante 1 durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge gestört. Dies ist besonders bei hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden kritisch, da sich die Störungen des Verkehrsflusses bis zum Knoten bei der BLKB auswirken können. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit des Knotens hätte auch Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz und den öffentlichen Verkehr (Bus). Durch die Rechtsabbiegespur kann die Rückstaugefahr auf der Rheinstrasse und Überlastungsgefahr auf dem Knoten jedoch reduziert werden. Durch die vielen aufeinanderfolgenden «Stop+Go-Situationen» mit Lichtsignalanlage am Knoten, Ein- und Ausfahrt Autoeinstellhalle und Fussgängerstreifen werden Fahrzeuglenkende während der Grünphase am Knoten der BLKB stark gefordert. Das Potential für Unfälle (z.B. Auffahren) steigert sich dadurch. Aufgrund der etlichen Konfliktpunkte wird die Variante 1 mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 2:

Der Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse und die Leistungsfähigkeit werden bei der Variante 2 nur geringfügig beeinflusst. Allenfalls kann es bei hohem Fuss- / Veloverkehrsaufkommen bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse / Rebgasse resp. auf dem Knoten Rheinstrasse / Schützenstrasse zu kurzzeitigen Rückstaus in die Rheinstrasse kommen. Die Gefahr eines Rückstaus bis in den Knoten bei der BLKB ist jedoch gering. Aus diesem Grund wird die Variante 2 mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 3:

Der ausfahrende Verkehr aus der Autoeinstellhalle ist vortrittsbelastet und hat somit nur einen geringen Einfluss auf den Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse und die Leistungsfähigkeit des Knotens bei der BLKB. Allenfalls kann es bei hohem Fuss- / Veloverkehrsaufkommen bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse / Rebgasse resp. auf dem Knoten Rheinstrasse / Schützenstrasse zu kurzzeitigen Rückstaus in die Rheinstrasse kommen. Die Gefahr eines Rückstaus bis in den Knoten bei der BLKB ist jedoch gering. Aus diesem Grund wird die Variante 2 mit dem Faktor 3 bewertet.

3.2.3 Leistungsfähigkeit der Kantonalbankkreuzung

Beschreibung des Interesses:

Ausmass der Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des bereits stark belasteten Knotens der Kantonalbank.

Gewichtung des Interesses:

Bei der störungsfreien Verkehrsabwicklung beim Knoten der Kantonalbank (Kantonsstrasse) handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kantonaler Ebene. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Der Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse wird bei der Variante 1 durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge gestört. Dies ist besonders bei hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden kritisch, da sich die Störungen des Verkehrsflusses bis zum Knoten bei der BLKB auswirken können. Eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotens hätte auch Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz und den öffentlichen Verkehr (Bus). Durch die Rechtsabbiegespur kann die Rückstaugefahr auf der Rheinstrasse und Überlastungsgefahr auf dem Knoten jedoch reduziert werden. Durch die vielen aufeinanderfolgenden «Stop+Go-Situationen» mit Lichtsignalanlage am Knoten, Ein- und Ausfahrt Autoeinstellhalle und Fussgängerstreifen werden Fahrzeuglenkende während der Grünphase am Knoten der BLKB stark gefordert. Das Potential für Unfälle (z.B. Auffahren) steigert sich dadurch. Aufgrund der etlichen Konfliktpunkte wird die Variante 1 mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 2:

Die Leistungsfähigkeit des BLKB-Knotens wird bei der Variante 2 nur geringfügig beeinflusst. Allenfalls kann es bei hohem Fuss- / Veloverkehrsaufkommen bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse / Rebgasse resp. auf dem Knoten Rheinstrasse / Schützenstrasse zu kurzzeitigen Rückstaus in die Rheinstrasse kommen. Die Gefahr eines Rückstaus bis in den Knoten bei der BLKB ist jedoch gering. Aus diesem Grund wird die Variante 2 mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 3:

Der ausfahrende Verkehr aus der Autoeinstellhalle ist vortrittsbelastet und hat somit nur einen geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Knotens bei der BLKB. Allenfalls kann es bei hohem Fuss- / Veloverkehrsaufkommen bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse / Rebgasse resp. auf dem Knoten Rheinstrasse / Schützenstrasse zu kurzzeitigen Rückstaus in die Rheinstrasse kommen. Die Gefahr eines Rückstaus bis in den Knoten bei der BLKB ist jedoch gering. Aus diesem Grund wird die Variante 3 mit dem Faktor 2 bewertet.

3.2.4 Keine Behinderungen für den öffentlichen Verkehr

Beschreibung des Interesses:

Ausmass der Beeinträchtigung auf den Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs insbesondere beim bereits stark belasteten Knoten der Kantonalbank.

Gewichtung des Interesses:

Bei der störungsfreien Abwicklung des öffentlichen Verkehrs handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kantonaler Ebene. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Gemäss vorhergehendem Kapitel kommt es bei der Variante 1 zu Störungen in der Verkehrsabwicklung. Unter anderem kann es zu Rückstaus beim Knoten bei der BLKB kommen. Dies betrifft auch den Busverkehr, jedoch nur teilweise, da die Busse von der Rheinstrasse her nicht geradeaus fahren, sondern rechts abbiegen Richtung Bahnhof. Bei Bussen, welche von der Bahnhofstrasse rechts in die Rheinstrasse abbiegen, ist kein zusätzlicher Konflikt erkennbar. Aus diesen Gründen wird die Variante 1 mit dem Faktor 2 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 entsteht keine Behinderung des öffentlichen Verkehrs, wonach diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet wird.

Variante 3:

Auch bei der Variante 3 entsteht keine Behinderung des öffentlichen Verkehrs, wonach auch diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet wird.

3.2.5 Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr bei der Ausfahrt aus dem Parkhaus (Sichtweiten)

Beschreibung des Interesses:

Beurteilung ob und wie die vorgeschriebenen geforderten Sichtweiten eingehalten werden können oder ob diese nur mit Einschränkungen einzuhalten sind.

Gewichtung des Interesses:

Bei den Sichtweiten handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kantonaler Ebene. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Die Sichtweiten auf den Verkehr (MIV und Velo) aus der Bahnhofstrasse können bei der Variante 1 eingehalten werden. Jedoch sind dazu bauliche Einschnitte im Erdgeschoss des Stirngebäudes des Lüdins-Areals notwendig. Die Sichtweiten auf den Verkehr (MIV und Velo) auf der Rheinstrasse können eingehalten werden. Da die Sichtweiten nur mit baulichen Massnahmen eingehalten werden können, wird die Variante 1 mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 sind die Sichtweiten im Bereich der Ausfahrt aus der Autoeinstellhalle auf die Schützenstrasse baulich sicherzustellen. Dies kann geringfügige Anpassungen im Bauprojekt bedingen. Da die Thematik der Sichtweiten bei dieser Variante jedoch weniger problematisch ist als bei der Variante 1, wird die Variante 2 mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 3:

Die Sichtweiten auf den Verkehr (MIV und Velo) aus der Bahnhofstrasse können bei der Variante 3 eingehalten werden. Jedoch sind dazu bauliche Einschnitte im Erdgeschoss des Stirngebäudes des Lüdins-Areals notwendig. Da die Sichtweiten nur mit baulichen Massnahmen eingehalten werden können, wird die Variante 3 mit dem Faktor 1 bewertet.

3.2.6 Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr bei der Einfahrt ins Parkhaus (Abbiegekonflikte)

Beschreibung des Interesses:

Konfliktpotential zwischen MIV und Fuss- / Veloverkehr im Bereich der Ein- / Ausfahrt der Einstellhalle Lüdlin-Areal.

Gewichtung des Interesses:

Bei der Verkehrssicherheit für die Fussgänger im Bereich der Ein- und Ausfahrt handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kantonaler Ebene. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 besteht im Bereich der Ein- und Ausfahrt ein erhöhtes Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr, da sowohl der Velostreifen als auch das Trottoir beim Abbiegen in die Einfahrt der Autoeinstellhalle gequert werden müssen. Durch die Rechtsabbiegespur und allenfalls weitere flankierende Massnahmen kann das Konfliktpotential beim Abbiegen jedoch vermindert werden. Aufgrund des erhöhten Konfliktpotentials wird die Variante 1 mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 besteht auf der Rheinstrasse kein Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr durch abbiegende Fahrzeuge. Bei der Trottoirüberfahrt Rheinstrasse ist die Situation bezüglich Fuss- / Veloverkehr für Fahrzeuglenkende besser überschaubar. Da jedoch auch bei der Schützenstrasse Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr entstehen können, diese jedoch weniger gravierend sind als bei der Rheinstrasse, wird die Variante 2 mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 besteht an der Rheinstrasse Konfliktpotential nur zwischen dem ausfahrenden Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Dieses ist geringer als beim abbiegenden Verkehr aus der Rheinstrasse, da der Fuss- und Veloverkehr senkrecht gekreuzt werden und Fahrzeuge vor dem Einbiegen in die Rheinstrasse abbremsen müssen. Es bestehen auch hier nach wie vor Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr. Da diese jedoch weniger gravierend sind als bei einer Einfahrt direkt von der Rheinstrasse, wird die Variante 3 mit dem Faktor 3 bewertet.

3.2.7 Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich Rheinstrasse/Schützenstrasse

Beschreibung des Interesses:

Konfliktpotential zwischen MIV und Fuss- / Veloverkehr im Bereich der Einfahrt im Bereich des Stedtli und auf der Begegnungszone bei der Schützenstrasse / Seestrasse (Lüdin-Platz).

Gewichtung des Interesses:

Bei der Verkehrssicherheit im Vorbereich des Stedtli (Begegnungszone Rhein- / Seestrasse), welcher als attraktiver Aufenthaltsraum und Begegnungszone ausgestaltet werden soll, handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kommunaler Ebene. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 kann das Konfliktpotential im Vorbereich des Stedtli durch die Entlastung vom MIV stark verringert werden. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 bleibt der Vorbereich des Stedtli weiterhin mit MIV zur Ein- / Ausfahrt der Autoeinstellhalle belastet. Das Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr kann dadurch nicht vermindert werden und bleibt bestehen. Aus diesem Grund wird die Variante 2 mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 3:

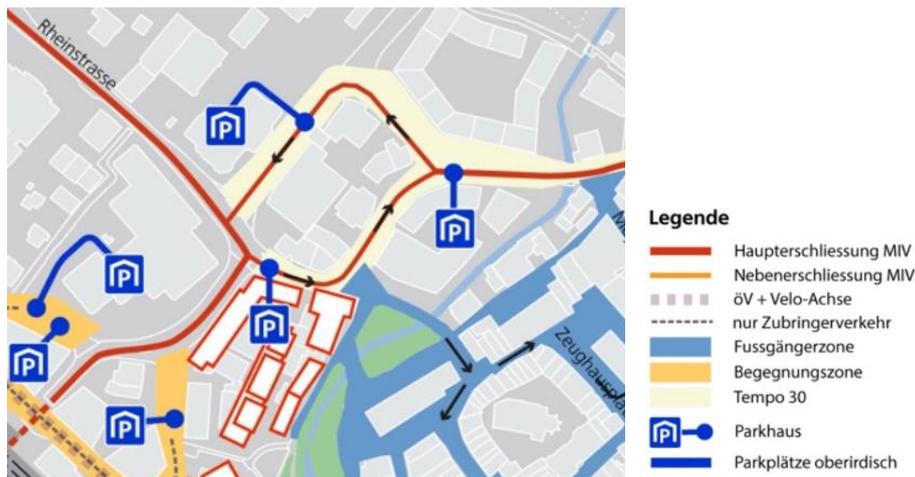
Bei der Variante 3 bleibt der Vorbereich des Stedtli weiterhin mit MIV zur Einfahrt der Autoeinstellhalle belastet. Da es sich lediglich um die Zufahrt und nicht die Wegfahrt handelt, kann das Konfliktpotential mit dem Fuss- und Veloverkehr dadurch lediglich teilweise vermindert werden. Aus diesem Grund wird die Variante 3 mit dem Faktor 2 bewertet.

3.3 Städtebau, Aufenthaltsqualität in der Altstadt

3.3.1 Steigerung der Aufenthaltsqualität am Tor der Altstadt (Lüdin-Platz)

Beschreibung des Interesses:

Die Stadt Liestal hat ein Verkehrskonzept für den Stadtkern erstellt, welches insbesondere die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum Ziel hat. Der Bereich beim Abbieger von der Rathausstrasse/Schützenstrasse beim Lüdin Bau soll längerfristig als Tor der Altstadt gelten. Dieser soll möglichst vom MIV befreit werden. Das Verkehrskonzept der Stadt Liestal sieht im Endzustand (3. Etappe) vor ebenso diesen Platz als Fussgängerzone auszubilden. Das Verkehrskonzept wurde an der Stadtratsitzung vom **XX.08.2022** für die zukünftige Verkehrsstrategie des Stedtli gutgeheissen und beschlossen.



Gewichtung des Interesses:

Der Bereich des Lüdin-Platzes tangiert in erheblicher Weise die Umsetzung des Verkehrskonzepts und es handelt sich dementsprechend um ein öffentliches Interesse auf kommunaler Ebene, welches für die Stadt Liestal eine sehr hohe Bedeutung hat. Aus diesem Grund wird die Steigerung der Aufenthaltsqualität am Tor der Altstadt mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 wird sowohl der Lüdin-Platz als auch die Schützenstrasse nicht zusätzlich von Verkehr zur Autoeinstallhalle belastet. Dies entspricht demnach vollumfänglich dem übergeordneten Verkehrskonzept der Stadt Liestal. Aus diesem Grund wird die Variante 1 mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 wird das Tor zur Altstadt (Lüdin-Platz) und auch die Schützenstrasse zusätzlich vom Verkehr zur Autoeinstallhalle belastet, da die Ein- und Ausfahrt, wie auch die entsprechende Zu- und Wegfahrt über die Schützenstrasse erfolgt. Dies widerspricht demnach der vorgesehenen Steigerung der Aufenthaltsqualität an diesem wichtigen Standort. Aus diesem Grund wird die Variante 2 mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 wird das Tor zur Altstadt (Lüdin-Platz) und auch die Schützenstrasse zusätzlich vom Verkehr zur Autoeinstallhalle belastet, da die Einfahrt über die Schützenstrasse erfolgt. Da lediglich die Einfahrt über den Lüdin-Platz und die Schützenstrasse erfolgt, widerspricht dies lediglich teilweise der vorgesehenen Steigerung der Aufenthaltsqualität an diesem Standort. Aus diesem Grund wird die Variante 3 mit dem Faktor 2 bewertet.

3.3.2 Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität an der Schützenstrasse / am Orisbach

Beschreibung des Interesses:

Auswirkungen der Erschliessung auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Bereich der Schützenstrasse und in der Umgebung des Orisbachufers. Gemäss vorliegenden Quartierplan ist die Schützenstrasse als Wohngasse vorgesehen.

Gewichtung des Interesses:

Bei der Wohn- und Aufenthaltsqualität am Orisbach handelt es sich zwar lediglich um ein privates Interesse der Bauherrschaft, ist jedoch für die Quartierplanüberbauung zentral. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 2 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität am Orisbach nicht tangiert, wonach diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet wird.

Variante 2:

Bei der Variante 2 wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität am Orisbach beeinträchtigt, da die Ein- und Ausfahrt der Autoeinstellhalle in diesem Bereich liegt. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität am Orisbach teilweise beeinträchtigt, da lediglich die Einfahrt der Autoeinstellhalle in diesem Bereich liegt. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 2 bewertet.

3.3.3 Hohe Woh. Und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Entlastung der Schützenstrasse und des Orisparks vom MIV

Beschreibung des Interesses:

Auswirkungen der Erschliessung auf die geplante städtebauliche Aufwertung des Raums Orisbach / Allee / Schützenstrasse (Quartierplan «Am Orisbach»).

Gewichtung des Interesses:

Bei der Aufwertung des Orisbachraums und der Entlastung der Schützenstrasse / Allee handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kommunaler Stufe, welches für die Stadt Liestal eine sehr hohe Bedeutung hat. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 4 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 kann der Orisbachraum vom MIV stark entlastet werden. Die Schützenstrasse kann als attraktive Fussgängerverbindung mit Begegnungszone ausgestaltet werden. Dies liegt ganz im Interesse der Stadt, wonach diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet wird.

Variante 2:

Bei der Variante 2 kann der Orisbachraum nicht gänzlich vom MIV entlastet werden. Die Schützenstrasse muss auf kurzer Distanz für die Zu- / Wegfahrt im Gegenverkehr in der Breite ausgebaut werden und kann nicht als Fuss-/Velo-Verbindung aufgewertet werden. Dies widerspricht dem Interesse der Stadt, wonach diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet wird.

Variante 3:

Bei der Variante 3 kann der Orisbachraum nicht gänzlich vom MIV entlastet werden. Die Schützenstrasse kann nicht als Fuss- und Velo-Verbindung aufgewertet werden. Eine Verbreiterung ist jedoch nicht notwendig. Da dies nur teilweise den Interessen der Stadt widerspricht, wird diese Variante mit dem Faktor 2 bewertet.

3.4 Umwelt: Lärm, Gewässerschutz, Hochwasserschutz

3.4.1 Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr im Bereich Schützenstrasse / Orispark

Beschreibung des Interesses:

Auswirkungen des Verkehrslärms auf das qualitative Empfinden für die Öffentlichkeit / Nachbarn zwischen dem Abbiege-Ort und den Ein- und Ausfahrten.

Gewichtung des Interesses:

Bei der Lärmbelastung handelt es sich, gestützt auf die eidgenössische Lärmschutzverordnung (LSV), um ein öffentliches Interesse auf nationaler Ebene. Gemäss Variantenvergleich Erschliessung ist durch die neue Autoeinstellhalle mit 527 Fahrten pro Tag (DTV) zu rechnen. Die Auswirkungen auf die empfundene Lärmbelastung sind demnach beträchtlich. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 3 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 befindet sich die Lärmquelle direkt an der Rheinstrasse, welche ohnehin bezüglich Lärm vorbelastet ist. Es entsteht demnach keine zusätzliche, empfindliche Lärmbelastung. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 befindet sich die Lärmquelle direkt an der Schützenstrasse, welche gemäss Verkehrskonzept der Stadt möglichst vom Verkehr befreit und als Begegnungs- und Wohnstrasse ausgebildet werden soll. Im Bereich der neuen Ein- und Ausfahrt entsteht demnach eine zusätzliche, empfindliche Lärmbelastung. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 befindet sich die Lärmquelle einerseits an der Schützenstrasse (Einfahrt) und andererseits an der Rheinstrasse (Ausfahrt). Da bei der Schützenstrasse, welche gemäss Verkehrskonzept der Stadt möglichst vom Verkehr befreit und als Begegnungs- und Wohnstrasse ausgebildet werden soll, lediglich der einfahrende Verkehr anfällt und demnach nur teilweise eine zusätzliche, empfindliche Lärmbelastung entsteht, wird die Variante 3 mit dem Faktor 2 bewertet.

3.4.2 Sicherstellung des Gewässerraums

Beschreibung des Interesses:

Auswirkungen aller baulichen Massnahmen (in diesem Fall den Ausbau der Schützenstrasse) auf den Gewässerraum. Der Gewässerraum Liestals wird zurzeit noch durch die Übergangsregelung des Bundes definiert. Es ist im Bereich der Schützenstrasse vorgesehen, den Gewässerraum in der parallellaufenden Planung des QP «Am Orisbach» grundeigentümergebunden festzulegen.

Gewichtung des Interesses:

Beim Gewässerraum handelt es sich gemäss eidgenössischer Gewässerschutzgesetzgebung um ein öffentliches Interesse auf nationaler Stufe. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 5 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Die Variante 1 kommt nicht mit dem Gewässerraum in Konflikt. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Die Ein- und Ausfahrt bei der Variante 2 liegt im Bereich des provisorischen Gewässerraums. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 liegt lediglich die Einfahrt im Bereich des provisorischen Gewässerraums, wonach diese Variante mit dem Faktor 2 bewertet wird.

3.4.3 Gewährleistung des Hochwasserschutzes

Beschreibung des Interesses:

Auswirkungen auf den Hochwasserschutz bzw. auf die Berücksichtigung von den Naturgefahren durch Wasserereignisse.

Gewichtung des Interesses:

Bei der Gewährleistung des Hochwasserschutzes handelt es um ein öffentliches Interesse auf nationaler und kantonaler Stufe. In diesem Fall betrifft jedoch das Interesse des Hochwassers lediglich die Baute innerhalb des Quartierplanperimeters. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 3 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Die Variante 1 kommt nicht mit der Naturgefahr «Wasser» in Konflikt. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Die Ein- und Ausfahrt bei der Variante 2 liegt im Bereich der Naturgefahr «Wasser». Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 liegt lediglich die Einfahrt im Bereich der Naturgefahr «Wasser», wonach diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet wird.

3.5 Wirtschaftlichkeit

3.5.1 Geringer baulicher Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse

Beschreibung des Interesses:

Abschätzung des baulichen Aufwands für die Erstellung von Rampen, Zufahrten sowie flankierenden Massnahmen.

Gewichtung des Interesses:

Beim baulichen Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse handelt es sich um ein öffentliches Interesse auf kommunaler Ebene, welches jedoch gegenüber dem Verkehrskonzept und der Verkehrssicherheit eine untergeordnete Rolle spielt. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 2 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 entsteht kein baulicher Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 entsteht ein erheblicher baulicher Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse, da die Ein- und Ausfahrt der Autoeinstellhalle in diesem Bereich erstellt wird. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 entsteht ein geringerer baulicher Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse gegenüber der Variante 2, da lediglich die Einfahrt der Autoeinstellhalle in diesem Bereich erstellt wird. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 2 bewertet.

3.5.2 Geringer baulicher Aufwand der Rheinstrasse

Beschreibung des Interesses:

Abschätzung des baulichen Aufwands für den Umbau / Umgestaltung der Kantonsstrasse insbesondere für die Erstellung von Zufahrten (Einfahrtspur) oder weitere flankierende Massnahmen.

Gewichtung des Interesses:

Beim baulichen Aufwand auf der Kantonsstrasse handelt es sich zwar um ein öffentliches Interesse auf kantonaler Ebene, spielt jedoch im Gegensatz zur Verkehrssicherheit, zu den Konfliktpunkten zwischen den Verkehrsteilnehmern und der störungsfreien Verkehrsabwicklung jedoch eine untergeordnete Rolle. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 1 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Die bei der Variante 1 erforderliche Rechtsabbiegespur und allenfalls weitere flankierende Massnahmen bedeuten einen zusätzlichen baulichen Aufwand im Strassenraum der Rheinstrasse. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 1 bewertet.

Variante 2:

Die Variante 2 erfordert keine baulichen Massnahmen im Bereich der Kantonsstrasse. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 3:

Die Variante 3 erfordert keine baulichen Massnahmen im Bereich der Kantonsstrasse. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

3.5.3 Geringer baulicher Aufwand für die innere Erschliessung des Parkhauses inkl. Ein-/Ausfahrt

Beschreibung des Interesses:

Abschätzung des baulichen Aufwands für die Erstellung von Rampen, Zufahrten, flankierenden Massnahmen etc. im inneren des Parkhauses und im Bereich der Ein- und Ausfahrt der Einstellhalle.

Gewichtung des Interesses:

Beim baulichen Aufwand für die Erstellung der Ein- und Ausfahrt inkl. allfälliger flankierender Massnahmen handelt es sich um ein privates Interesse der Bauherrschaft. Aus diesem Grund wird dies mit dem Faktor 1 gewichtet.

Bewertung der Varianten:

Variante 1:

Bei der Variante 1 kann die Rampe im Gegenverkehr direkt an der Rheinstrasse kompakt im Gebäude integriert realisiert werden. Aus diesem Grund wird diese Variante mit dem Faktor 3 bewertet.

Variante 2:

Bei der Variante 2 ist die Rampe im Gegenverkehr an der Schützenstrasse in ihrer Dimension gleich wie an der Rheinstrasse. Jedoch muss für eine genügend breite Zufahrt die Schützenstrasse im Bereich des Orisbachs ausgebaut werden. Ausserdem müssen für den Hochwasserschutz zusätzliche bauliche Massnahmen bei der Ein- und Ausfahrt getroffen werden. Aus diesem Grund wird die Variante 2 mit dem Faktor 2 bewertet.

Variante 3:

Bei der Variante 3 müssen zwei Rampen gebaut werden. Dies bedeutet einen höheren baulichen Aufwand, sowohl für die Zu- und Wegfahrt wie auch im Untergeschoss. Ausserdem müssen für den Hochwasserschutz zusätzliche bauliche Massnahmen bei der Einfahrt getroffen werden. Aus diesem Grund wird die Variante 3 mit dem Faktor 1 bewertet.

4 Bewertungsmatrix

	Gewichtung (1-5)	Bewertung (1-3)					
		Var. 1 Punkte	Var. 2 Punkte	Var. 3 Punkte	Var. 3 Punkte	Var. 3 Punkte	
Attraktivität öffentliches Parkhaus							
Gute Auffindbarkeit der öffentlichen Parkierung	4	3	12	2	8	2	8
Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss							
Berücksichtigung der Strassenhierarchie	3	1	3	3	9	2	6
Störungsfreie Verkehrsabwicklung auf der Rheinstrasse	4	1	4	3	12	3	12
Leistungsfähigkeit der Kantonalbankkreuzung	4	1	4	3	12	2	8
Keine Behinderungen für den öffentlichen Verkehr	4	2	8	3	12	3	12
Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr bei der Ausfahrt aus dem Parkhaus (Sichtweiten)	4	1	4	3	12	1	4
Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr bei der Einfahrt ins Parkhaus (Abbiegekonflikte)	4	1	4	3	12	3	12
Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich Rheinstrasse/Schützenstrasse	4	3	12	1	4	2	8
Städtebau, Aufenthaltsqualität in der Altstadt							
Steigerung der Aufenthaltsqualität am Tor der Altstadt (Lüdin-Platz)	4	3	12	1	4	2	8
Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität an der Schützenstrasse / am Orisbach	2	3	6	1	2	2	4
Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Entlastung der Schützenstrasse / Orispark vom MIV	4	3	12	1	4	2	8
Umwelt: Lärm, Gewässerschutz, Hochwasserschutz							
Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr im Bereich der Schützenstrasse / Orispark	3	3	9	1	3	2	6
Sicherstellung des Gewässerraums	5	3	15	1	5	2	10
Gewährleistung des Hochwasserschutzes	3	3	9	1	3	1	3
Wirtschaftlichkeit							
Geringer baulicher Aufwand im Bereich Orisbach / Schützenstrasse	2	3	6	1	2	2	4
Geringer baulicher Aufwand der Rheinstrasse	1	1	1	3	3	3	3
Geringer baulicher Aufwand für die Innere Erschliessung des Parkhauses inkl. Ein-/Ausfahrt	1	3	3	2	2	1	1
Punkte			124		109		117

5 Fazit / Ergebnis

Unter Berücksichtigung aller für den vorliegenden Fall relevanten Interessen mit deren objektiven Gewichtung und Bewertung zeigt sich, dass die von der Stadt und der Bauherrschaft präferierte Variante 1 die Bestvariante darstellt. Es zeigt sich jedoch, dass auch die Bestvariante nicht für alle Interessen optimal ist. Es ist aber ein Anliegen der Stadt, wie von der Bauherrschaft, dass eine für alle Beteiligten akzeptable und breit abgestützte Lösung erreicht wird. Bei der Interessenabwägung ging es einerseits darum, die Anliegen des Kantons im Rahmen der Stellungnahme zum Variantenvergleich Erschliessung vom TeamVerkehr zu erfüllen, jedoch umso mehr, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für den Kanton zu schaffen.

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP 

Lüdin Areal Liestal

Lärmschutznachweis

1.2

23. August 2022

Bericht-Nr. 1026.706.01

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	23.05.2022	Grundfassung	Petra Schafroth
1.1	22.06.2022	Grundfassung mit Eisenbahnlärm	Petra Schafroth Maximilian Rüttinger
1.2	23.08.2022	Erschliessung Variante 3	Petra Schafroth

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
First Site Invest AG	Gerhard Läuchli	pdf
Steib Gmür Geschwentner Kyburz Partner AG	Nicolo Suzani	pdf

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Petra Schafroth	Petra.schafroth@rapp.ch	058 595 79 63

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	1
2	Grundlagen	1
3	Situation	1
4	Anforderungen	2
5	Berechnungen	3
5.1	Konfiguration CadnaA	3
5.2	Strassenverkehrslärm (Mehrverkehr)	4
5.2.1	Ausgangszustand Strassenverkehrslärm	4
5.2.2	Mehrfahrten durch das Lüdin Areal	4
5.2.3	Strassenverkehrslärm Zustand Z0+ (mit Projekt)	5
5.3	Eisenbahnlärm	6
5.4	Industrie- und Gewerbelärm	8
5.4.1	Bestehende Industrie- und Gewerbelärmquellen	8
5.4.2	Neue Industrie- und Gewerbelärmquellen	8
5.4.3	Variante 1	9
5.4.4	Variante 3	11
6	Resultate Immissionsberechnungen	12
6.1	Ergebnisse Strassenverkehrslärm (Mehrverkehr)	12
6.2	Zustand Z0+	13
6.2.1	Variante 1	13
6.2.2	Variante 3	13
6.3	Ergebnisse Industrie- und Gewerbelärm	13
6.3.1	Variante 1	13
6.4	Variante 3	16
7	Ergebnisse Bauen in lärmbelastetem Gebiet	18
7.1	Strassenverkehrslärm	18
7.2	Eisenbahnlärm	21
8	Fazit	22
8.1	Strassenverkehrslärm (Mehrverkehr)	22
8.2	Industrie- und Gewerbelärm	22
8.2.1	Variante 1	22
8.2.2	Variante 3	23
8.3	Bauen in lärmbelastetem Gebiet	23
8.3.1	Strassenverkehrslärm	23
8.3.2	Eisenbahnlärm	23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Belastungsgrenzwerte Strassenverkehrslärm, Anhang 3 (LSV)	2
Tabelle 2	Belastungsgrenzwerte Eisenbahnlärm, Anhang 4 (LSV)	2
Tabelle 3	Belastungsgrenzwerte Industrie- und Gewerbelärm, Anhang 6 (LSV)	2
Tabelle 4	CadnaA Konfiguration	3
Tabelle 5	Ausgangsdaten Strassenverkehrslärm Zustand Z0 (Verkehrsdaten 2016)	4
Tabelle 6	Ausgangsdaten Verkehrszahlen Projekt	4
Tabelle 7	Verkehrszahlen Emissionen Zustand Z0+ mit Verkehr Lüdin Areal	5
Tabelle 8	Ausgangsdaten Eisenbahnlärm Zustand Z0	6
Tabelle 9	Ausgangsdaten für die Berechnung der Fahrtenanzahl	8
Tabelle 10	Ausgangsdaten Zu- und Wegfahrt AEH Variante 1	9
Tabelle 11	Ausgangsdaten Toröffnung «geschlossene Rampe»	10
Tabelle 12	Ausgangsdaten Innenpegel Variante 1	10
Tabelle 13	Ausgangsdaten Zu- und Wegfahrt AEH Variante 3	11
Tabelle 14	Ausgangsdaten Toröffnung «geschlossene Rampe» Variante 3	12
Tabelle 15	Ausgangsdaten Innenpegel Variante 3	12
Tabelle 16	Zustand Z0 Strassen mit IGW Überschreitungen	12
Tabelle 17	Resultate CadnaA Berechnung Immissionspunkte Ostfassade Gebäude A2..	15
Tabelle 18	Resultate CadnaA Berechnung Immissionspunkte Ostfassade Gebäude B2..	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Situation Lüdin Areal [google Maps, Abfrage Mai 2022]	2
Abbildung 2	Erdgeschoss Lüdin Areal [Steib Gmür Geschwentner Kyburz Architekten, 26.04.22]	2
Abbildung 3	Abgrenzung der Lärmempfindlichkeitsstufen [Quelle: GIS BL, 07.05.2022] ...	3
Abbildung 4	Verteilung der An- und Wegfahrten auf den umliegenden Strassen	5
Abbildung 5	Schnitt B-B Gebäude A2 Ausfahrt AEH [Steib Gmür Geschwentner Kyburz Architekten, 26.04.22]	10
Abbildung 6	Grundriss Ausfahrt AEH [Steib Gmür Geschwentner Kyburz Architekten, 26.04.22]	10
Abbildung 7	Einfahrt AEH Variante 3 [Teamverkehr.zug, Variantenvergleich Erschliessung, Stand 04.08.2022]	11
Abbildung 8	Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin Gebäude, Tagperiode.....	14
Abbildung 9	Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin Gebäude, Nachtperiode.....	14
Abbildung 10	Nachbarliegenschaft Rheinstrasse 10, Rebgasse 1	14
Abbildung 11	Hausbeurteilung Lüdin Gebäude (links) und A2 (rechts), Tagperiode.....	15
Abbildung 12	Hausbeurteilung Lüdin Gebäude (links) und A2 (rechts), Nachtperiode.....	15
Abbildung 13	Fenster Nordfassade Gebäude A2 mit Planungswertüberschreitungen	15
Abbildung 14	Grundriss 1.-3. OG Gebäude A2	15
Abbildung 15	Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin Gebäude, Tagperiode.....	17
Abbildung 16	Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin Gebäude, Nachtperiode.....	17
Abbildung 17	Ausschnitt Gebäude B2/ Lüdin Gebäude, Tagperiode.....	17
Abbildung 18	Ausschnitt Gebäude B2/ Lüdin Gebäude, Nachtperiode.....	17
Abbildung 19	Hausbeurteilung B2, Tagperiode.....	18
Abbildung 20	Hausbeurteilung B2, Nachtperiode.....	18
Abbildung 21	Strassenverkehrslärm Zustand Z0+, Hausbeurteilung Tagperiode.....	18
Abbildung 22	Strassenverkehrslärm Zustand Z0+, Hausbeurteilung Nachtperiode.....	18
Abbildung 23	Grundriss 1.- 4.Obergeschoss Haus A2.....	19

Abbildung 24	5.-6. Obergeschoss Haus A2	20
Abbildung 25	1.-3. Obergeschoss Haus B1 «Lüdin Haus»	21
Abbildung 26	Dachgeschoss Haus B1 «Lüdin Haus»	21
Abbildung 27	Eisenbahnlärm Zustand Z0, Hausbeurteilung Tagperiode	22

Beilagenverzeichnis

- Anhang 1 Emissionen Strassenverkehrslärm
- Anhang 2 Emissionen Zu- und Wegfahrten AEH
- Anhang 3 Berechnung Innenpegel Variante 1
- Anhang 3b Berechnung Innenpegel Variante 3
- Anhang 4 Emissionen Toröffnung AEH
- Anhang 5 Vergleich Strassenverkehrslärm Zustand Z0 mit Zustand Z0+
- Anhang 6 Eisenbahnemissionen

1 Ausgangslage und Auftrag

Das Architekturbüro Steib Gmür Geschwentner Kyburz planen auf dem Lüdin Areal eine neue Wohnüberbauung mit vier Gebäuden, welche unterirdisch mit einer Autoeinstellhalle verbunden sind.

Rapp Infra AG wurde von der FSI beauftragt, den Lärmschutznachweis für das Projekt zu führen.

2 Grundlagen

- Steib Gmür Geschwentner Kyburz Architekten, Projektpläne Lüdin Areal Liestal, Stand 26.04.2022
- Teamverkehr.zug ag, Angaben DTV je Parkplatz; Mail vom 19.05.2022
- Teamverkehr.zug ag, Lüdin-Areal Variantenvergleich Erschliessung, Stand 04.08.2022
- Lärmschutzverordnung vom Dezember 1986, Stand 01. Juli 2021
- VSS Norm, VSS 40 578, Stand August 2019
- Google Maps Ausschnitte, Stand Mai 2021
- Geoportal BL, Thema Lärm Empfindlichkeitsstufen, Abfragen Mai 2022
- Amt für Raumplanung BL, Tiefgaragen von Wohnüberbauungen, Stand Juni 2022
- Kanton Basel-Stadt, Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen vom 22. Dezember 1992, Stand 20. Januar 2013
- CadnaA Modell LBK_VT_BL_2015_Strassenverkehrslärm_v2019_Liestal, Amt für Raumplanung BL Lärmschutz, Stand 20.05.2019
- CadnaA Modell LBK_VT_BL_2015_Eisenbahnlärm_v2019_Liestal; Amt für Raumplanung BL Lärmschutz, Stand 20.05.2019
- CadnaA Datei: 20220520_Lüdin Areal_STR
- CadnaA Datei: 20220822_Lüdin Areal_IGL_Variante1
- CadnaA Datei: 20220822_Lüdin Areal_IGL_Variante3
- CadnaA Datei: 20220614_Lüdin Areal_EBL

3 Situation

Die vier Gebäude sind architektonisch unterschiedlich geplant. Das Haus A2 erstreckt sich entlang der Bahnhofstrasse von der Rheinstrasse bis zur bestehenden Liegenschaft Bahnhofstrasse 5. Das Gebäude ist abgewinkelt und die Nordfassade verläuft entlang der Rheinstrasse. Das bestehende «Lüdin Haus Haus B1» wird umgebaut und zum Teil umgenutzt, bleibt ansonsten aber bestehen. Entlang der Schützenstrasse ist ein zweistöckiges Haus B2 geplant. Im Innern des Areals befindet sich Haus A1.



Abbildung 1 Situation Lüdin Areal [google Maps, Abfrage Mai 2022]

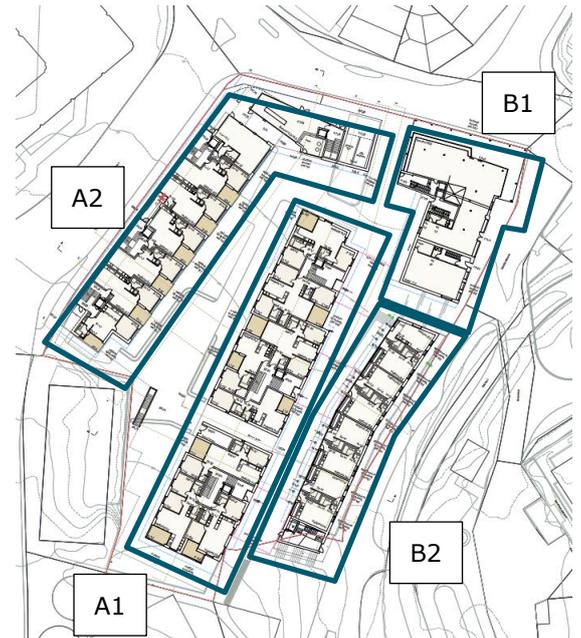


Abbildung 2 Erdgeschoss Lüdin Areal [Steib Gmür Geschwentner Kyburz Architekten, 26.04.22]

4 Anforderungen

Die Grenzwerte resultieren aus den Tabellen in den Anhängen 3, 4 und 6 der LSV. Massgebend zur Beurteilung der Grenzwerte ist die Lärmempfindlichkeitsstufe der Empfangspunkte.

Tabelle 1 Belastungsgrenzwerte Strassenverkehrslärm, Anhang 3 (LSV)

Empfindlichkeitsstufe	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	Tag (06.00 – 22.00)	Nacht (22.00 – 06.00)
ES III (Wohnen)	65	55
ES III (Büro, Laden) ¹⁾	65+5=70	55+5=60 ²⁾

Tabelle 2 Belastungsgrenzwerte Eisenbahnlärm, Anhang 4 (LSV)

Empfindlichkeitsstufe	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	Tag (06.00 – 22.00)	Nacht (22.00 – 06.00)
ES III (Wohnen)	65	55
ES III (Büro, Laden) ¹⁾	65+5=70	55+5=60 ²⁾

Tabelle 3 Belastungsgrenzwerte Industrie- und Gewerbelärm, Anhang 6 (LSV)

Empfindlichkeitsstufe	Planungswert in dB(A)		Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	Tag (07.00 – 19.00)	Nacht (19.00 – 07.00)	Tag (07.00 – 19.00)	Nacht (19.00 – 07.00)
ES III (Wohnen)	60	50	65	55
ES III (Büro, Laden) ¹⁾	60+5 =65	50+5=55 ²⁾	65+5=70	55+5=60 ²⁾

- 1) Für lärmempfindliche Betriebsräume, wie Büros und Verkaufsläden gelten um 5 dB(A) höhere Belastungsgrenzwerte als für Wohnräume (Artikel 42 LSV).
- 2) Für Betriebsräume, in denen sich Personen in der Regel nur am Tag aufhalten, gelten keine Belastungsgrenzwerte in der Nacht

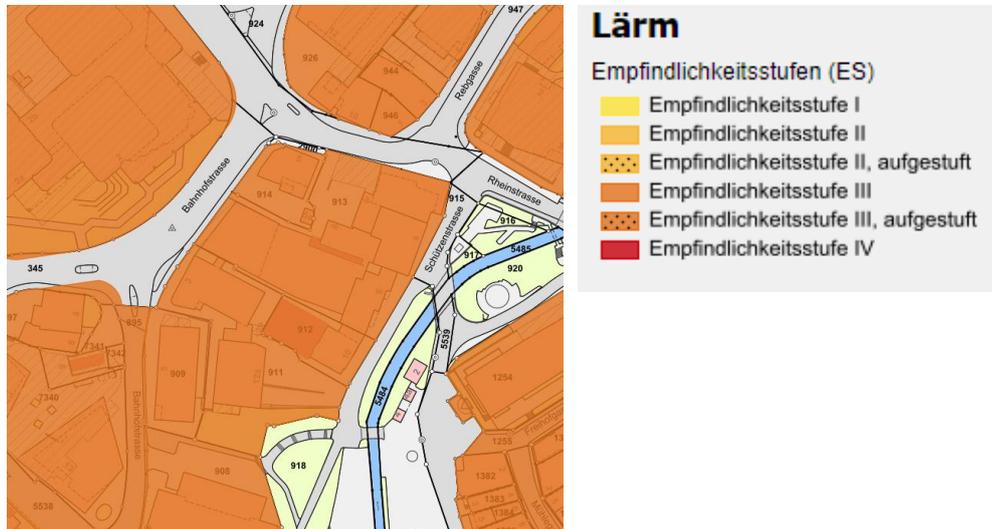


Abbildung 3 Abgrenzung der Lärmempfindlichkeitsstufen [Quelle: GIS BL, 07.05.2022]

Gemäss der vorgesehenen Nutzung des Quartierplanes Lüdin Areal wird das Areal der Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Die umliegenden Nachbargebäude sind ebenfalls der Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet.

5 Berechnungen

Es werden zum einen, die Lärmimmissionen die auf die Gebäude vom Projekt selbst einwirken (Art. 31 LSV, Bauen in lärmbelasteten Gebieten) berechnet und zum anderen müssen die Auswirkungen auf die Nachbarliegenschaften von den Lärmquellen, welche durch das Projekt generiert werden, betrachtet werden.

5.1 Konfiguration CadnaA

Die Berechnungen wurden mit folgenden Konfigurationen in der Software CadnaA ausgeführt:

Tabelle 4 CadnaA Konfiguration

Eigenschaften	Wert
Reflexionsordnung	2
Absorptionsfaktor an der Gebäudefassade	0.21
Mind. Abstand Immissionspunkt zu Reflektor	1.0 m
Mindestabstand Quelle zu Reflektor	0.10 m
Berücksichtigte Emission der Quellen	Einzelband

5.2 Strassenverkehrslärm (Mehrverkehr)

5.2.1 Ausgangszustand Strassenverkehrslärm

Die Emissionspegel für den Strassenverkehrslärm Zustand Z0 wurden für die Bahnhofstrasse, Oristalstrasse, Gasstrasse und die Rheinstrasse dem Emissionskataster 2015 BL entnommen. Für die Gemeindestrassen liegen keine Verkehrsdaten vor. Die nachfolgende Tabelle 5 zeigt die berücksichtigten Emissionen:

Tabelle 5 Ausgangsdaten Strassenverkehrslärm Zustand Z0 (Verkehrsdaten 2016)

Strassenname	Abschnitt Nr.	Le Tag [dB(A)]	Le Nacht [dB(A)]
Liestal	002-025	77.7	70.6
Liestal	002-026	76.2	68.1
Liestal	002-027	77.7	70.6
Liestal	002-028	74.4	64.0
Liestal	002-029	74.4	64.0
Liestal	008-024	77.2	69.7
Liestal	008-025	77.7	70.2
Liestal	008-026	78.7	71.2
Liestal	008-027	79.0	71.5
Liestal	009-001	73.8	64.5
Liestal	009-002	72.9	63.3
Liestal	009-003	76.4	68.0
Liestal	010-001	72.9	60.5
Liestal	010-002	74.0	61.6

Auf dem Areal hat es im Ausgangszustand nur vereinzelte oberirdische Parkfelder. Der durch diese Parkfelder verursachte Verkehr im Ausgangszustand wird vernachlässigt und aus diesem Grund vom Zustand Z0 nicht subtrahiert (Zustand Z0= Zustand Z0-).

5.2.2 Mehrfahrten durch das Lüdin Areal

Durch das Projekt «Lüdin Areal» kommt es bei den Personenwagen zu Mehrverkehr auf den umliegenden Strassen. Es ist die Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen gemäss Art. 9 LSV zu prüfen. Als Grundlage werden die Fahrtzahlen je Parkfeld vom Verkehrsplaner TEAMverkehr.zug ag herangezogen.

Tabelle 6 Ausgangsdaten Verkehrszahlen Projekt

Nutzergruppe	Parkfelder	Anzahl Fahrten/PP	DTV	Anzahl Fahrten /PP		Anzahl Fahrten	
				06.00-22.00	22.00-06.00	06.00-22.00	22.00-06.00
Bewohner	81	2.6	211	2.15	0.45	173	38
Besucher Wohnen	8	2.6	21	2.15	0.45	17	3
Personal Gewerbe	2	3.0	6	2.25	0.75	4	2
Kunden Gewerbe	4	4.0	16	3.2	0.8	13	3
Gericht (Beschäftigte)	20	3.0	60	2.4	0.6	48	12
Öffentliche PP	80	4.0	320	3.2	0.8	256	64
Carsharing	3	5.0	15	4.0	1.0	12	3
Total			648			523	125

Für die Erschliessung des Lüding-Areals wurden mehrere Varianten betrachtet und beurteilt. In der Quartierplanung werden die Variante 1 und Variante 3 des Variantenstudiums berücksichtigt. Aus diesem Grund fehlt auch im Lärmschutznachweis die Variante 2.

Variante 1

Bei der Variante 1 erfolgen alle Ein- und Ausfahrten der Autoeinstellhalle direkt ab der Rheinstrasse. Die Fahrten generiert durch das Lüdin Areal werden, wie in der Abbildung 4 auf das umliegende Strassennetz verteilt.

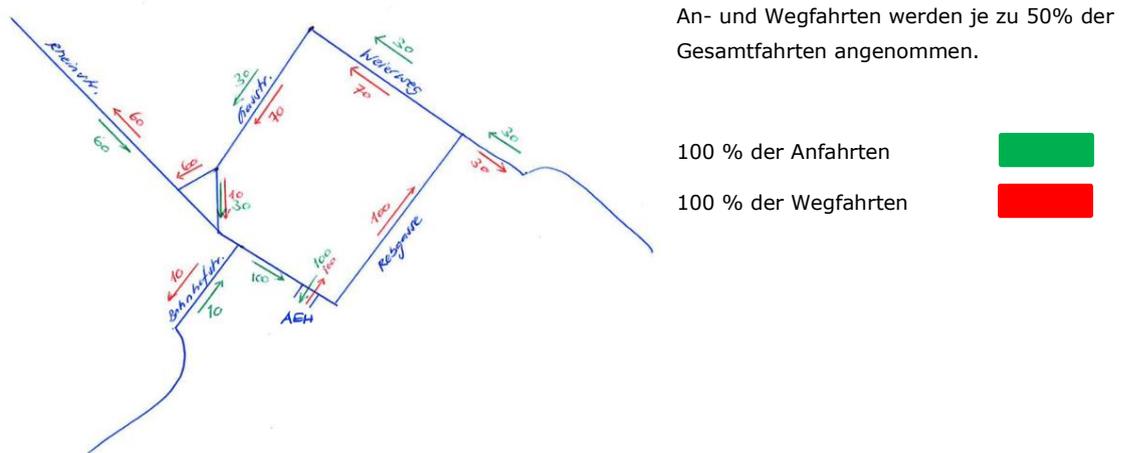


Abbildung 4 Verteilung der An- und Wegfahrten auf den umliegenden Strassen

Variante 3

Bei der Variante 3 erfolgen die Einfahrten in die Autoeinstellhalle über die Schützenstrasse und die Ausfahrten direkt auf die Rheinstrasse. Bis auf die zusätzliche Belastung von der Kreuzung Rheinstrasse – Schützenstrasse bis zur Einfahrt der AEH, verändert sich die Verteilung auf die umliegenden Strassen nicht. Für die Quartierstrassen ab der Kreuzung Rheinstrasse – Schützenstrasse liegen keine Grundlagendaten (Verkehrszahlen) aus dem Lärmkataster BL vor. Die Variante 3 wird beim Strassenverkehrslärm nicht gesondert betrachtet.

5.2.3 Strassenverkehrslärm Zustand Z0+ (mit Projekt)

Variante 1

Es wird mit keiner relevanten Verkehrszunahme auf den umliegenden Strassen gerechnet. Der Zustand Z2 wird aus diesem Grund nicht gerechnet. (Zustand Z2= Zustand Z0).

Tabelle 7 Verkehrszahlen Emissionen Zustand Z0+ mit Verkehr Lüdin Areal

QS	ID		Vrk [Fhz/h]		ALF [%]		V [km/h]	DBL [dB]	Le, Strasse Zustand Z2+ [dB(A)]		Pegel-erhöhung gegenüber Zustand Z0-	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht			Tag	Nacht	Tag	Nacht
QS1	Bahnhofstrasse	Liestal_008-027	630	99	5.97	5.90	50	-7.42	79.0	71.6	0.01	0.09

QS2	Rheinstrasse	Liestal_002-028	399	67	5.75	5.29	50	-8.06	74.5	64.7	0.10	0.72
QS3	Rheinstrasse	Liestal_002-029	399	67	5.75	5.29	50	-8.06	74.5	64.7	0.10	0.72
QS4	Rebgasse	Liestal_010-001	289	50	5.66	5.05	50	-8.55	73.1	61.5	0.14	1.00
QS5	Rebgasse	Liestal_010-002	289	50	7.54	6.73	50	-8.55	74.1	62.6	0.13	0.98
QS6	Bahnhofstrasse	Liestal_008-026	630	99	4.97	4.92	50	-7.42	78.7	71.2	0.01	0.09
QS7	Bahnhofstrasse	Liestal_008-025	630	99	4.97	4.92	50	-7.42	77.7	70.2	0.01	0.09
QS8	Bahnhofstrasse	Liestal_008-024	630	99	4.97	4.92	50	-7.42	77.2	69.7	0.01	0.09
QS9	Bahnhofstrasse	Liestal_008-023	630	99	4.97	4.92	50	-7.42	76.2	68.7	0.01	0.09
QS10	Rheinstrasse	Liestal_002-027	834	135	5.88	5.64	50	-7.04	77.7	70.7	0.05	0.08
QS11	Rheinstrasse	Liestal_002-026	584	94	5.90	5.69	50	-7.52	76.2	68.4	0.04	0.30
QS12	Rheinstrasse	Liestal_002-025	838	137	5.86	5.58	50	-7.03	77.7	70.7	0.06	0.09
QS13	Rheinstrasse	Liestal_002-024	838	137	5.86	5.58	50	-7.03	77.7	70.7	0.06	0.09
QS14	Rheinstrasse	Liestal_002-023	838	137	5.86	5.58	50	-7.03	77.7	70.7	0.06	0.09
QS15	Gasstrasse	Liestal_009-002	250	41	5.84	5.53	50	-8.78	73.0	63.8	0.06	0.50
QS16	Gasstrasse	Liestal_009-001	306	51	5.81	5.43	50	-8.47	73.9	65.0	0.08	0.53
QS17	Gasstrasse	Liestal_009-003	556	92	5.82	5.48	50	-7.58	76.5	68.5	0.07	0.52
QS18	Weierweg	Liestal_012-001	504	84	5.80	5.43	50	-7.72	75.5	67.0	0.08	0.57
QS19	Rebgasse	Liestal_011-001	764	125	5.92	5.62	50	-7.16	77.4	70.2	0.03	0.05
QS20	Rebgasse	Liestal_011-002	764	125	7.90	7.49	50	-7.16	78.0	70.8	0.03	0.05
QS21	Rebgasse	Liestal_011-003	764	125	7.90	7.49	50	-7.16	79.0	71.8	0.03	0.05
QS22	Rebgasse	Liestal_011-004	764	125	7.90	7.49	50	-7.16	79.0	71.8	0.03	0.05
QS23	Rebgasse	Liestal_011-005	764	125	7.90	7.49	50	-7.16	79.0	71.8	0.03	0.05
QS24	Rebgasse	Liestal_011-006	764	125	7.90	7.49	50	-7.16	80.5	73.3	0.03	0.05
QS25	Rebgasse	Liestal_011-007	764	125	7.90	7.49	50	-7.16	81.0	73.8	0.03	0.05
QS26	Rebgasse	Liestal_011-008	764	125	5.92	5.62	50	-7.16	77.4	70.2	0.03	0.05
QS27	Rebgasse	Liestal_011-009	764	125	9.87	9.36	50	-7.16	78.5	71.3	0.02	0.04
QS28	Rebgasse	Liestal_011-010	764	125	9.87	9.36	50	-7.16	78.5	71.3	0.02	0.04
QS29	Rebgasse	Liestal_011-011	764	125	9.87	9.36	50	-7.16	79.5	72.3	0.02	0.04

Die detaillierten Berechnungen können dem Anhang 1 entnommen werden.

5.3 Eisenbahnlärm

Südwestlich des Projektareals befindet sich die Eisenbahnstrecke Basel – Olten sowie der Bahnhof Liestal. Somit ist zu prüfen, ob die Eisenbahnemissionen zu einer Überschreitung der Grenzwerte an den geplanten Gebäuden führen. Für die Berechnung wurden die Emissionspegel für den Eisenbahnlärm dem Emissionskataster 2015 BL entnommen.

Ein Ausschnitt des Eisenbahnlärmkatasters BL dient als Grundlage. Die Berechnungen wurden mit den im Modell enthaltenen Eisenbahnemissionspegel ausgeführt. Die nachfolgende Tabelle 8 zeigt die berücksichtigten Emissionen:

Tabelle 8 Ausgangsdaten Eisenbahnlärm Zustand Z0

Eisenbahnlärm	Abschnitt Nr. / ID	L _{re} Tag [dB(A)]	L _{re} Nacht [dB(A)]
SBB-Trasse	288	73.1	65.9
SBB-Trasse	289	73.1	65.9
SBB-Trasse	289	73.1	65.9
SBB-Trasse	290	79.8	78.8

SBB-Trasse	291	79.8	78.8
SBB-Trasse	292	78.0	77.0
SBB-Trasse	293	78.0	77.0
SBB-Trasse	294	78.0	77.0
SBB-Trasse	295	78.0	77.0
SBB-Trasse	296	78.0	77.0
SBB-Trasse	297	78.0	77.0
SBB-Trasse	298	78.0	77.0
SBB-Trasse	299	78.0	77.0
SBB-Trasse	300	78.0	77.0
SBB-Trasse	301	78.0	77.0
SBB-Trasse	302	78.0	77.0
SBB-Trasse	303	78.0	77.0
SBB-Trasse	304	78.0	77.0
SBB-Trasse	305	78.0	77.0
SBB-Trasse	306	78.0	77.0
SBB-Trasse	307	78.0	77.0
SBB-Trasse	308	78.0	77.0
SBB-Trasse	309	78.0	77.0
SBB-Trasse	310	79.7	78.8
SBB-Trasse	311	79.7	78.8
SBB-Trasse	312	79.7	78.8
SBB-Trasse	313	79.7	78.8
SBB-Trasse	547	79.8	78.8
SBB-Trasse	548	79.8	78.8
SBB-Trasse	549	79.8	78.8
SBB-Trasse	550	78.7	76.1
SBB-Trasse	551	78.7	76.1
SBB-Trasse	553	78.7	76.1
SBB-Trasse	555	79.8	78.8
SBB-Trasse	556	79.8	78.8
SBB-Trasse	557	73.1	65.9
SBB-Trasse	558	78.7	76.1
SBB-Trasse	559	78.7	76.1
SBB-Trasse	561	78.7	76.1
SBB-Trasse	563	73.1	65.9
SBB-Trasse	563	73.1	65.9
SBB-Trasse	672	73.1	65.9
SBB-Trasse	673	73.1	65.9
SBB-Trasse	676	73.1	65.9
SBB-Trasse	678	73.1	65.9
SBB-Trasse	679	73.1	65.9
SBB-Trasse	682	73.1	65.9

SBB-Trasse	691	73.1	65.9
SBB-Trasse	692	79.8	78.8
SBB-Trasse	693	73.1	65.9
SBB-Trasse	694	79.8	78.8
SBB-Trasse	707	73.1	65.9
SBB-Trasse	708	73.1	65.9
SBB-Trasse	709	78.7	76.1
SBB-Trasse	710	78.7	76.1
SBB-Trasse	711	73.1	65.9
SBB-Trasse	712	73.1	65.9
SBB-Trasse	713	78.7	76.1
SBB-Trasse	714	78.7	76.1
WB-Trasse	Tram_01	61.3	46.8
WB-Trasse	Tram_02	61.3	46.8
WB-Trasse	Tram_03	61.3	46.8

5.4 Industrie- und Gewerbelärm

5.4.1 Bestehende Industrie- und Gewerbelärmquellen

Mit dem geplanten Projekt entfallen alle bestehenden Industrie- & Gewerbelärmquellen auf dem Lüdin Areal.

5.4.2 Neue Industrie- und Gewerbelärmquellen

Die neuen Industrie- und Gewerbelärmquellen auf dem Areal müssen gemäss Art.7 der LSV die Planungswerte an den Immissionspunkten der umliegenden Liegenschaften einhalten.

Bei dem Projekt sind die folgenden Industrie- & Gewerbelärmquellen bekannt:

- Arealverkehr (Einfahrt Tiefgarage)
- Torabstrahlung Tiefgarage
- Technische Anlagen (sind im jetzigen Projektstand noch nicht bekannt)

Arealverkehr

Die Anzahl der Fahrten je Parkplatz wird gemäss den Angaben des Verkehrsplaners übernommen. Die Tag-Nachtverteilung wird für die Parkplätze der Bewohner gemäss dem Merkblatt Tiefgaragen für Wohnüberbauungen BL übernommen. Für die übrigen Parkfelder wird die Verteilung gemäss der LSV Tag-Nachtverkehr angenommen.

Beispiel: 4.0 Fahrten/PP: $12 \cdot 0.058 \cdot 4.0 = 2.8$ Fahrten Tagperiode / 1.2 Fahrten Nachtperiode

Tabelle 9 Ausgangsdaten für die Berechnung der Fahrtenanzahl

Nutzergruppe	Parkfelder	Anzahl Fahrten/PP	DTV	Anzahl Fahrten/PP		Anzahl Fahrten	
				07.00-19.00	19.00-07.00	07.00-19.00	19.00-07.00
Bewohner	81	2.6	211	1.9	0.7	154	57
Besucher Wohnen	8	2.6	21	1.9	0.7	15	5

Personal Gewerbe	2	3.0	6	2.1	0.9	4	2
Kunden Gewerbe	4	4.0	16	2.8	1.2	11	5
Gericht (Beschäftigte)	20	3.0	60	2.1	0.9	42	18
Öffentliche PP	80	4.0	320	2.8	1.2	224	96
Carsharing	3	5.0	15	3.3	1.7	10	5
Total			648			460	188

5.4.3 Variante 1

Zu- und Wegfahrt AEH

Die Ein- und Ausfahrtsstrecke ist durch das darüberliegende Gebäude überdacht. Die gemäss der VSS Norm 40 578 berechneten Schallleistungspegel für Zu- und Wegfahrten werden zu einem Innenpegel umgerechnet, welcher an den Fassadenöffnungen abstrahlt.

Die Zu- und Wegfahrtstrecke wird in drei Bereiche unterteilt. Bereich 1 horizontale Zufahrt ohne Überdachung, Bereich 2 Zufahrt horizontal mit Überdachung und Bereich 3 mit Überdachung und Steigung. Die Steigung wird mit 15% angenommen.

Tabelle 10 Ausgangsdaten Zu- und Wegfahrt AEH Variante 1

Quelle	Ein-/Aus-fahrten		Fz/h		di [dB(A)]	dstm [dB(A)]	L _{WA} [dB(A)]		Korrekturfaktoren [dB(A)]			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht			Tag	Nacht	K1 _T	K1 _N	K2	K3
Zufahrt Bereich 1 «offen»	460	188	38	15	0	0	67.6	63.7	0	5	0	0
Zufahrt Bereich 2 «horizontal»	460	188	38	15	0	2	72.9	69.0	0	5	0	0
Zufahrt Bereich 3 «Steigung»	460	188	38	15	1.75	2	77.7	73.8	0	5	0	0

Die detaillierten Berechnungen können dem Anhang 2 entnommen werden.

Toröffnung Tiefgarage

Das Tor der Tiefgarage befindet sich an der markierten Stelle in der Abbildung 5 und Abbildung 6. Das Tor wird mit einer Breite von 5.95m und einer Höhe von 2.40m berechnet. Es wird angenommen, dass die Wände und Decken die ersten 10m der Einfahrtsrampe ab der Toröffnung gemäss SN EN 1793-1 absorbierend verkleidet werden (Schallabsorption der Klasse A2). Mit der angenommenen absorbierenden Fläche kann der abstrahlende Schallleistungspegel um 6 dB reduziert werden.

Der Einfahrtsbereich ist durch das darüberliegende Gebäude überdacht. Die abstrahlende vertikale Flächenquelle der Toröffnung wird zu einem Innenpegel umgerechnet, welcher an den Fassadenöffnungen abstrahlt.

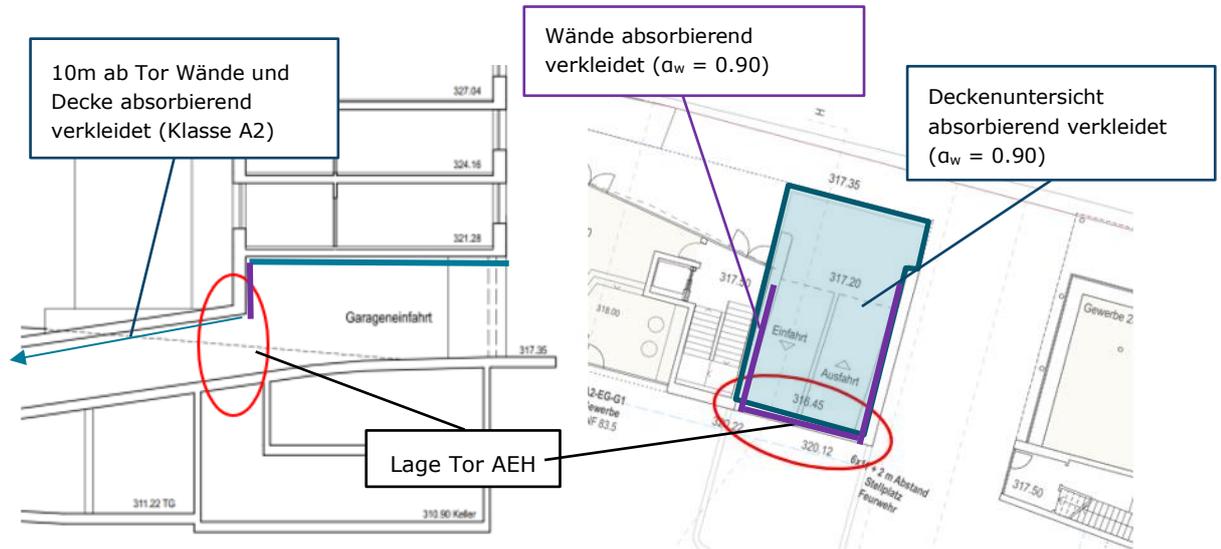


Abbildung 5 Schnitt B-B Gebäude A2 Ausfahrt AEH
[Steib Gmür Geschwentner Kyburz
Architekten, 26.04.22]

Abbildung 6 Grundriss Ausfahrt AEH [Steib Gmür
Geschwentner Kyburz Architekten,
26.04.22]

Tabelle 11 Ausgangsdaten Toröffnung «geschlossene Rampe»

Toröffnung	Ein- & Ausfahrt		Fz/h		absorbierende Verkleidung ab Portal		Schalleistungspegel		Korrekturfaktoren [dB(A)]			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Länge [m]	Reduktion [dB]	L _{w,gR} [dB(A)]		K1	K2	K3	
							Tag	Nacht				
Toröffnung	460	188	38.3	15.7	10	-6	71.4	67.5	0	5	0	0

Die detaillierten Berechnungen können dem Anhang 4 entnommen werden.

Innenpegel

Die drei Quellen Torabstrahlung, Zufahrt Bereich 2 «horizontal, überdacht» und Zufahrt Bereich 3 «Steigung, überdacht» werden zu einem Innenpegel umgerechnet und im Lärmausbreitungsmodell CadnaA als vertikale Flächenquellen an den Fassadenöffnungen modelliert.

Tabelle 12 Ausgangsdaten Innenpegel Variante 1

Quelle	Innenpegel [dB(A)]		Einwirkzeit [min]		Korrekturfaktoren [dB(A)]			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	K1 _T	K1 _N	K2	K3
AEH Toröffnung	55.8	51.9	720	720	0	5	0	0
Zufahrt Bereich 2 horizontal»	57.3	53.4	720	720	0	5	0	0
Zufahrt Bereich 3 «Steigung»	62.1	58.2	720	720	0	5	0	0

Die detaillierten Berechnungen können dem Anhang 3 entnommen werden.

Technische Anlagen

Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Angaben zu technischen Anlagen bekannt. Die Emissionen von zukünftigen Anlagen müssen so weit begrenzt werden, dass an den Immissionspunkten der Nachbarliegenschaften die Planungswerte eingehalten werden können.

5.4.4 Variante 3

Zu- und Wegfahrt

Mit der Variante 3 wird eine Erschliessung mit getrennter Ein- und Ausfahrt der AEH geprüft. Die Zufahrt führt über die Rheinstrasse – Schützenstrasse zum Gebäude B2, wo sich die Rampe zur AEH befindet. Die Ausfahrt ist gegenüber der Variante 1 unverändert. Es wird angenommen, dass sich die Zu- und Wegfahrten zu je 50% aufteilen. Die Zufahrt ab Parzellengrenze ist sehr kurz und wird aus diesem Grund bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt.

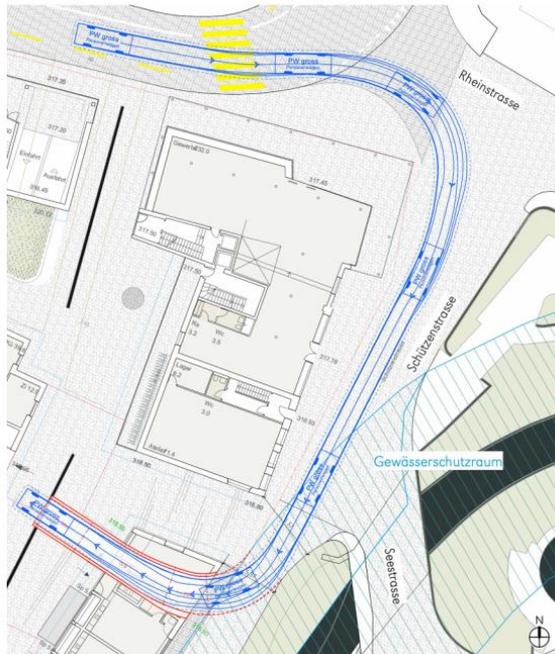


Abbildung 7 Einfahrt AEH Variante 3 [Teamverkehr.zug, Variantenvergleich Erschliessung, Stand 04.08.2022]

Tabelle 13 Ausgangsdaten Zu- und Wegfahrt AEH Variante 3

Quelle	Ein-/Aus-fahrten		Fz/h		di [dB(A)]	dstm [dB(A)]	LwA [dB(A)]		Korrekturfaktoren [dB(A)]			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht			Tag	Nacht	K1 _T	K1 _N	K2	K3
Ausfahrt Bereich 1 «offen»	230	94	19.2	7.8	0	0	64.6	60.7	0	5	0	0
Ausfahrt Bereich 2 «horizontal»	230	94	19.2	7.8	0	2	69.8	66.0	0	5	0	0
Ausfahrt Bereich 3 «Steigung»	230	94	19.2	7.8	1.75	2	74.7	70.8	0	5	0	0

Die detaillierten Berechnungen können dem Anhang 2 entnommen werden.

Toröffnung Tiefgarage

Die Toröffnung bei der Einfahrt wird mit B=3.00m H=2.40m angenommen. Die Ausfahrt wird identisch, wie bei Variante 1 berechnet.

Tabelle 14 Ausgangsdaten Toröffnung «geschlossene Rampe» Variante 3

Toröffnung	Ein- & Ausfahrt		Fz/h		absorbierende Verkleidung ab Portal		Schalleistungspegel		Korrekturfaktoren [dB(A)]			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Länge	Reduktion	L _{W,gR} [dB(A)]		K1	K2	K3	
					[m]	[dB]	Tag	Nacht				
Toröffnung Einfahrt	230	94	19.2	7.8	10	-6	65.4	61.5	0	5	0	0
Toröffnung Ausfahrt	230	94	19.2	7.8	-	-	74.4	70.5	0	5	0	0

Die detaillierten Berechnungen können dem Anhang 4 entnommen werden.

Innenpegel

Die drei Quellen Torabstrahlung, Ausfahrt Bereich 2 «horizontal, überdacht» und Ausfahrt Bereich 3 «Steigung, überdacht» werden zu einem Innenpegel umgerechnet und im Lärmausbreitungsmodell CadnaA als vertikale Flächenquellen an den Fassadenöffnungen modelliert.

Tabelle 15 Ausgangsdaten Innenpegel Variante 3

Quelle	Innenpegel [dB(A)]		Einwirkzeit [min]		Korrekturfaktoren [dB(A)]			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	K1 _T	K1 _N	K2	K3
AEH Toröffnung Ausfahrt	59.6	55.7	720	720	0	5	0	0
Ausfahrt Bereich 2 horizontal»	55.0	51.2	720	720	0	5	0	0
Ausfahrt Bereich 3 «Steigung»	59.9	56.0	720	720	0	5	0	0

Die detaillierten Berechnungen können dem Anhang 3b entnommen werden.

6 Resultate Immissionsberechnungen

6.1 Ergebnisse Strassenverkehrslärm (Mehrverkehr)

Es kommt bereits im Ausgangszustand Z0 entlang der folgenden Strassen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Tabelle 16 Zustand Z0 Strassen mit IGW Überschreitungen

Strasse	IGW Überschreitungen	
	Tag	Nacht
Bahnhofstrasse	ja	ja
Gasstrasse	ja	ja
Gerberstrasse	ja	ja
Meyer-Wiggli Strasse	nein	ja
Rebgasse	ja	ja
Rheinstrasse	ja	ja
Weierweg	ja	ja

Die detaillierten Ergebnisse können dem Anhang 5 entnommen werden.

6.2 Zustand Z0+

6.2.1 Variante 1

Im Zustand Z0+ (mit Projektverkehr) kommt es auf den umliegenden Strassen zu einer Erhöhung des Emissionspegels am Tag von bis zu 0.14 dB. In der Nacht erhöhen sich die Strassenemissionen zwischen 0.04 bis 1.0 dB.

Die Strassenlärmrechnungen zeigen auf, dass es durch den Mehrverkehr des Lüdin Areals an keinen weiteren berechneten Immissionspunkten zu Grenzwertüberschreitungen kommt. An den Immissionspunkten mit Überschreitungen im Ausgangszustand ist die Pegelerhöhung ≤ 0.9 dB und somit nicht wahrnehmbar. Die detaillierten Ergebnisse können dem Anhang 5 entnommen werden.

6.2.2 Variante 3

Auf den umliegenden Strassen verändern sich die Emissionen gegenüber der Variante 1 nicht. Nur auf den Strassenabschnitten von der Kreuzung Rheinstrasse – Rebgasse bis zur Einfahrt AEH kommt es zu einer zusätzlichen Pegelerhöhung. Für die beiden betroffenen Strassenabschnitte liegen keine Verkehrszahlen für die Ausgangslage vor. Da es sich bei der Schützenstrasse um eine Quartierstrasse mit wenig Verkehr handelt, gehen wir davon aus, dass es durch die zusätzlichen Fahrten des Projektes zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt.

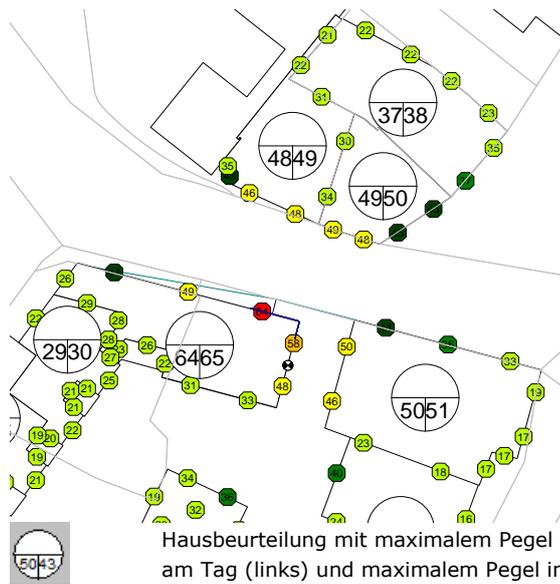
6.3 Ergebnisse Industrie- und Gewerbelärm

6.3.1 Variante 1

Mit den geplanten Massnahmen im Bereich der Ein- und Ausfahrt der AEH können die Planungswerte an den umliegenden Liegenschaften am Tag als auch in der Nacht eingehalten werden.

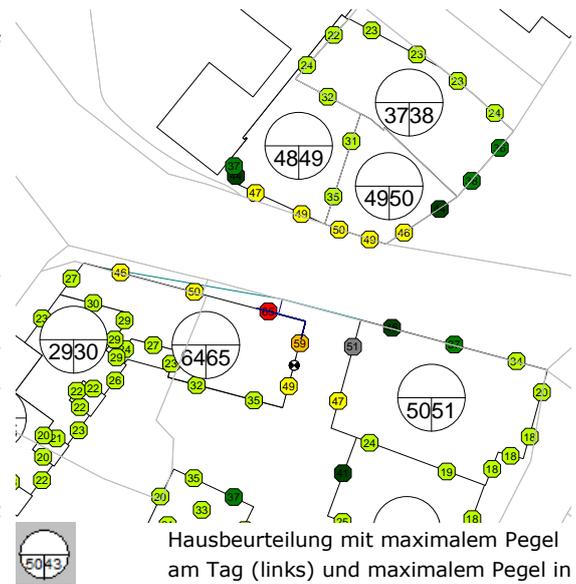
Geplante Massnahmen Ein- und Ausfahrt:

- Wände und Decke der Tiefgaragenrampe ab Portal 10m absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.9$)
- Deckenuntersicht Ein- und Ausfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.9$) (5.95m*10m)
- Wände im Bereich der Einfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.9$)
- Nordfassaden und Bereiche der Ostfassade der Wohnungen oberhalb der Ein- und Ausfahrt mit «nicht offenbaren Glasfassaden»
- Option: Wohnungen an Nordfassade oberhalb Einfahrt mit Büro- oder Dienstleistungsnutzung ersetzen



Hausbeurteilung mit maximalem Pegel am Tag (links) und maximalem Pegel in der Nacht (rechts); die kleinen Kreise zeigen den maximalen Pegel je Fassadenabschnitt am Tag

Abbildung 8 Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin Gebäude, Tagperiode



Hausbeurteilung mit maximalem Pegel am Tag (links) und maximalem Pegel in der Nacht (rechts); die kleinen Kreise zeigen den maximalen Pegel je Fassadenabschnitt in der Nacht

Abbildung 9 Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin Gebäude, Nachtperiode



Abbildung 10 Nachbarliegenschaft Rheinstrasse 10, Rebgasse 1

Gebäude A2

An den eigenen Gebäuden kommt es beim Gebäude A2 an den Fassadenbereichen oberhalb der Einfahrt AEH zu Pegelerhöhungen. Am Tag kann der Planungswert auch in diesem Bereich eingehalten werden. In der Nacht kommt es zu Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A), womit der Planungswert von 50 dB(A) überschritten ist. Die Fenster an der Nord- und Ostfassade (rot markiert auf Abbildung 13 und Abbildung 14) müssen bei Wohnnutzung festverglast und nicht offenbar ausgeführt werden, damit der Lärmschutz gewährleistet werden kann. Eine detaillierte Betrachtung der weiteren Fenster an der Ostfassade (blau markiert auf Abbildung 14), dass die Planungswerte am Tag und in der Nacht eingehalten werden können (siehe Tabelle 17).

Als Option kann die Wohnnutzung durch Büro- oder Dienstleistungsnutzung ersetzt werden. Die Büronutzung hat am Tag um 5 dB höhere Grenzwerte und in der Nacht, wenn im Normalfall keine Personen anwesend sind, sind keine Grenzwerte einzuhalten.

Lüdin Gebäude B1

Am Tag kann der Planungswert (Wohnnutzung) beim Lüdin Gebäude an allen Fassaden eingehalten werden. In der Nacht kommt es an der Westfassade im Erdgeschoss zu Planungswertüberschreitung bei Wohnnutzung. Die Büronutzung hat am Tag um 5 dB höhere Grenzwerte und in der Nacht, wenn im Normalfall keine Personen anwesend sind, sind keine Grenzwerte einzuhalten.

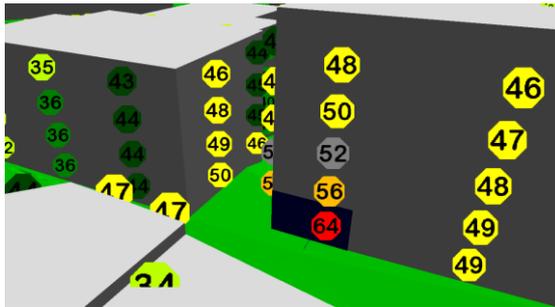


Abbildung 11 Hausbeurteilung Lüdin Gebäude (links) und A2 (rechts), Tagperiode

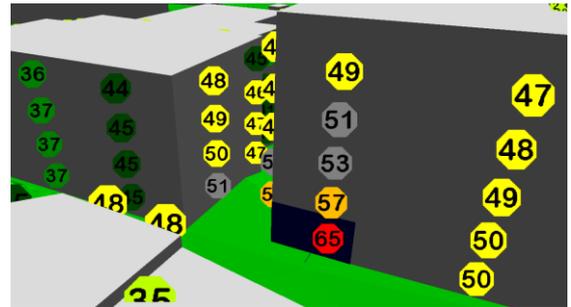


Abbildung 12 Hausbeurteilung Lüdin Gebäude (links) und A2 (rechts), Nachtperiode



Abbildung 13 Fenster Nordfassade Gebäude A2 mit Planungswertüberschreitungen

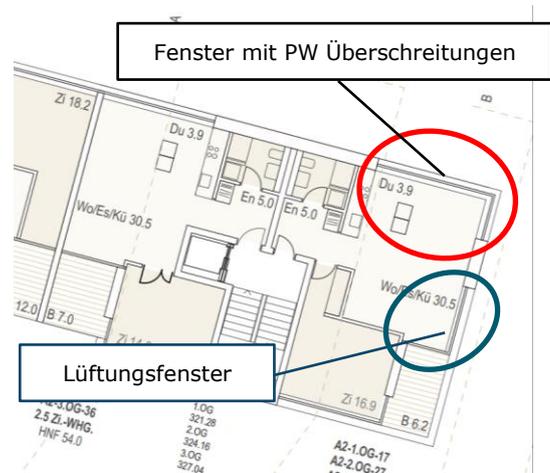


Abbildung 14 Grundriss 1.-3. OG Gebäude A2

Tabelle 17 Resultate CadnaA Berechnung Immissionspunkte Ostfassade Gebäude A2

Geschoss	IP Nr.	Pegel L _r [dB(A)]		Planungswert [dB(A)]		Grenzwert-überschreitung		Nachweis erfüllt
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
1. Obergeschoss	IP 1.1	48.7	49.8	60	50	-	-	Ja
2. Obergeschoss	IP 1.2	46.6	47.7	60	50	-	-	Ja
3. Obergeschoss	IP 1.3	44.9	45.9	60	50	-	-	Ja

6.3.2 Variante 3

Auch mit der Massnahme, dass die Wand- und Deckenflächen ab dem Einfahrtsportal (10m) absorbierend verkleidet werden, kommt es am eigenen Gebäude B2 an den Fassadenbereichen oberhalb und neben der Einfahrt AEH zu Grenzwertüberschreitungen. Die Planungswerte können in der Nacht für Wohnnutzung nicht eingehalten werden. Als weitere Massnahme wäre im Bereich der Einfahrt eine lärmunempfindliche Nutzung (Büro- oder Dienstleistung) vorzusehen.

Geplante Massnahmen Einfahrt:

- Wände und Decke der Tiefgaragenrampe ab Portal 10m absorbierend verkleidet
- Lärmunempfindliche Nutzung (Büro oder Dienstleistung) rund um die Einfahrt

Geplante Massnahmen Ausfahrt:

- Deckenuntersicht Ein- und Ausfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.7$) (5.95m*10m)
- Wände im Bereich der Einfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.7$)
- Nordfassaden der Wohnungen oberhalb der Ein- und Ausfahrt mit «nicht öffnenbaren Glasfassaden»
- Wohnungen an Nordfassade oberhalb Einfahrt mit Büro- oder Dienstleistungsnutzung ersetzen

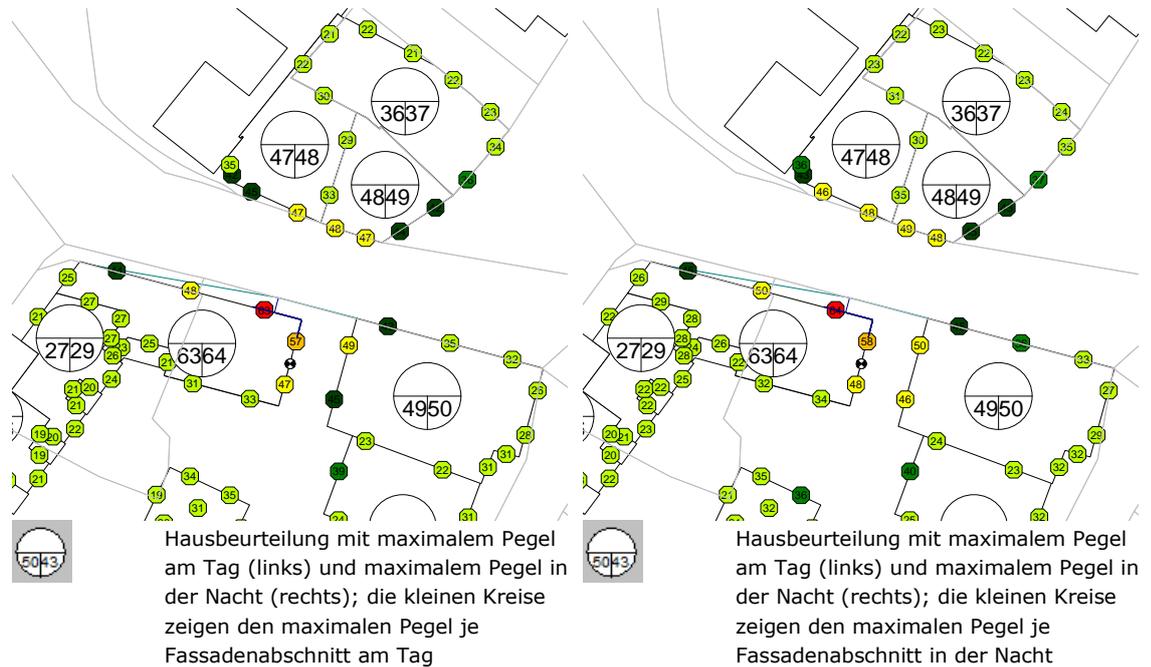


Abbildung 15 Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin
Gebäude, Tagperiode

Abbildung 16 Ausschnitt Gebäude A2/ Lüdin
Gebäude, Nachtperiode

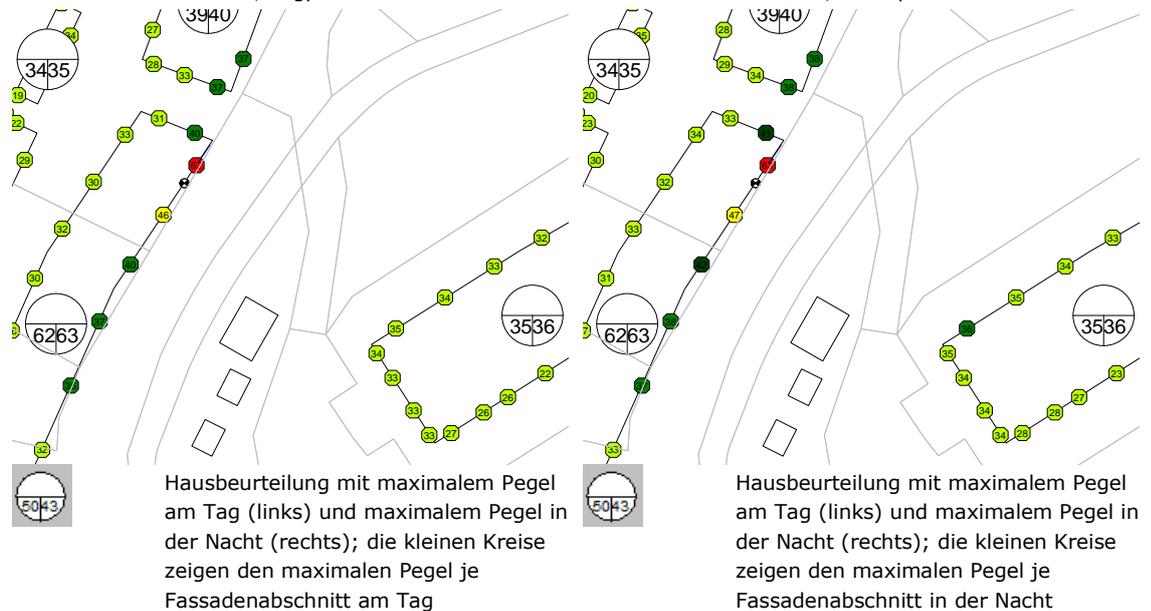


Abbildung 17 Ausschnitt Gebäude B2/ Lüdin
Gebäude, Tagperiode

Abbildung 18 Ausschnitt Gebäude B2/ Lüdin
Gebäude, Nachtperiode

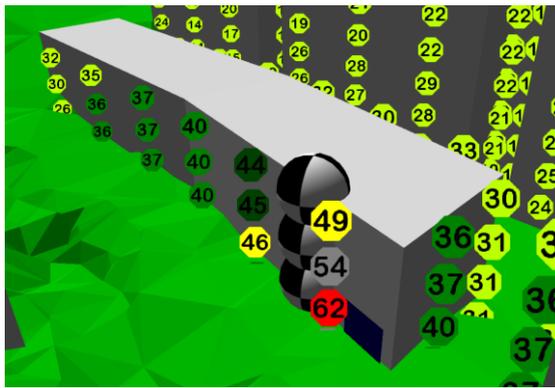


Abbildung 19 Hausbeurteilung B2, Tagperiode

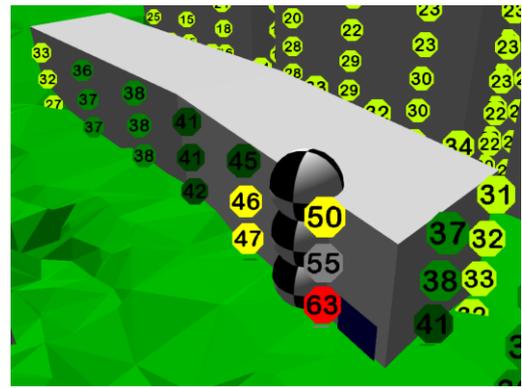


Abbildung 20 Hausbeurteilung B2, Nachtperiode

Tabelle 18 Resultate CadnaA Berechnung Immissionspunkte Ostfassade Gebäude B2

Geschoss	IP Nr.	Pegel L _r [dB(A)]		Planungswert [dB(A)]		Grenzwert-überschreitung		Nachweis erfüllt
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
Erdgeschoss	IP 2.1	51.1	52.2	60	50	-	-	Nein → Massnahme
1. Obergeschoss	IP 2.2	48.7	49.8	60	50	-	-	Ja
2. Obergeschoss	IP 2.3	46.0	47.1	60	50	-	-	Ja

7 Ergebnisse Bauen in lärmbelastetem Gebiet

7.1 Strassenverkehrslärm

Für die neu projektierten Gebäude muss nachgewiesen werden, dass an den Fenstern von lärmempfindlichen Räumen der Immissionsgrenzwert eingehalten werden kann.

An der Nordwestfassade und Nordfassade von dem Gebäude A2 und der Nordfassade des Lüdin Gebäudes (B1) kommt es sowohl am Tag als auch in der Nacht zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes. An den übrigen Fassaden und an den Gebäuden A1 und B2 können die Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht eingehalten werden.

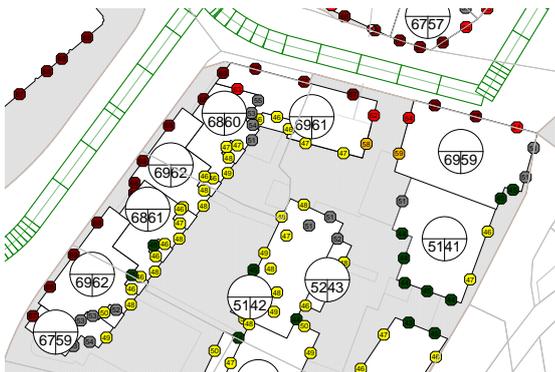


Abbildung 21 Strassenverkehrslärm Zustand Z0+,
Hausbeurteilung Tagperiode

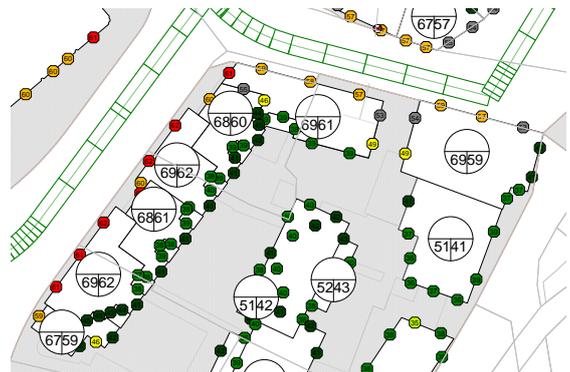


Abbildung 22 Strassenverkehrslärm Zustand Z0+,
Hausbeurteilung Nachtperiode

Beim Haus A2 werden durchgestreckten Wohnungsgrundrisse projektiert, welche das Lüften auf der lärmabgewandten Fassadenseite ermöglichen. Bis auf einen Raum je Geschoss,

verfügen alle lärmempfindlichen Räume mit Fenstern mit Grenzwertüberschreitungen über ein weiteres Fenster, an welchem die Grenzwerte eingehalten werden können. In der Eckwohnung von Haus A2 (Bahnhofstrasse-Rheinstrasse) können im 1. -4. Obergeschoss bei einem Raum die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden. Für die vier Räume muss eine Ausnahmegewilligung beantragt werden.

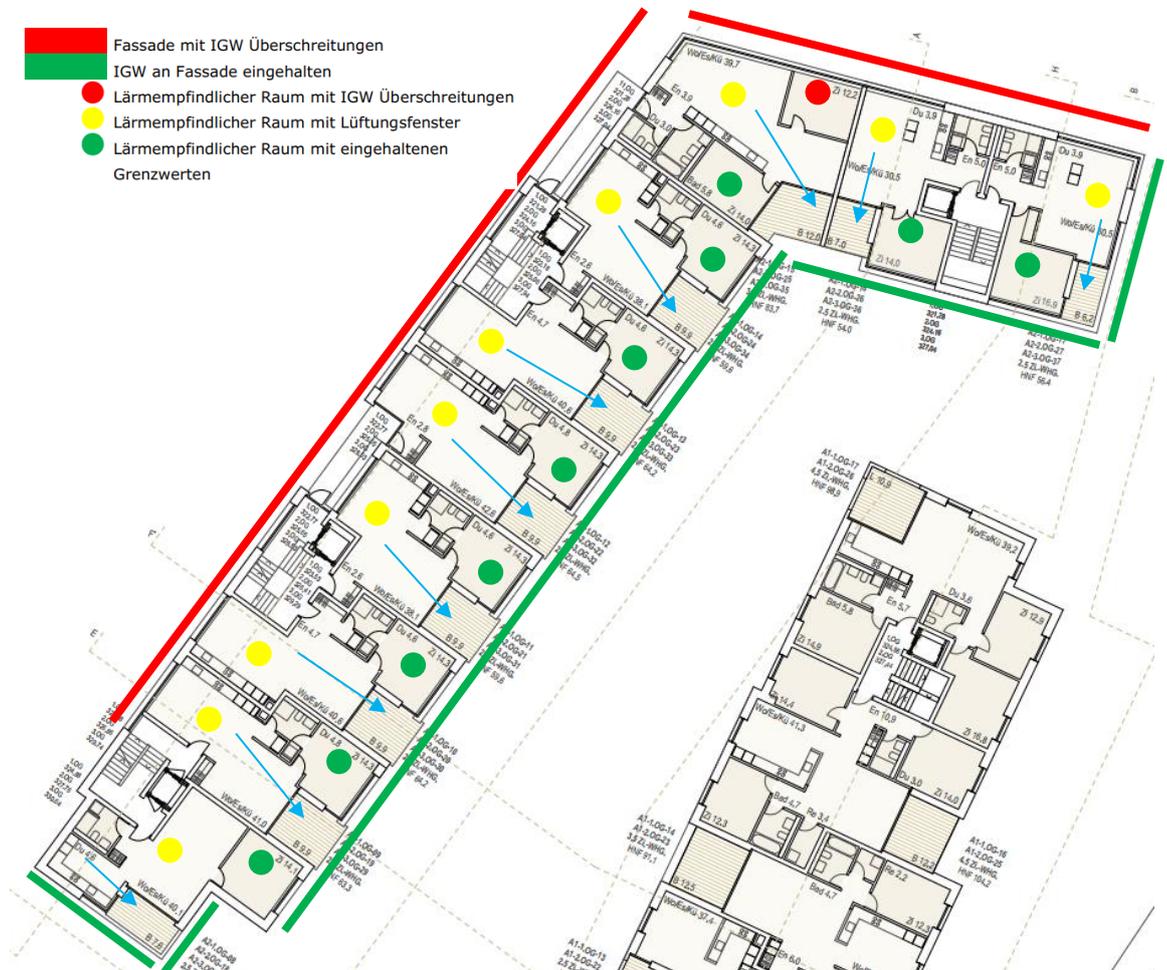


Abbildung 23 Grundriss 1.- 4.Obergeschoss Haus A2

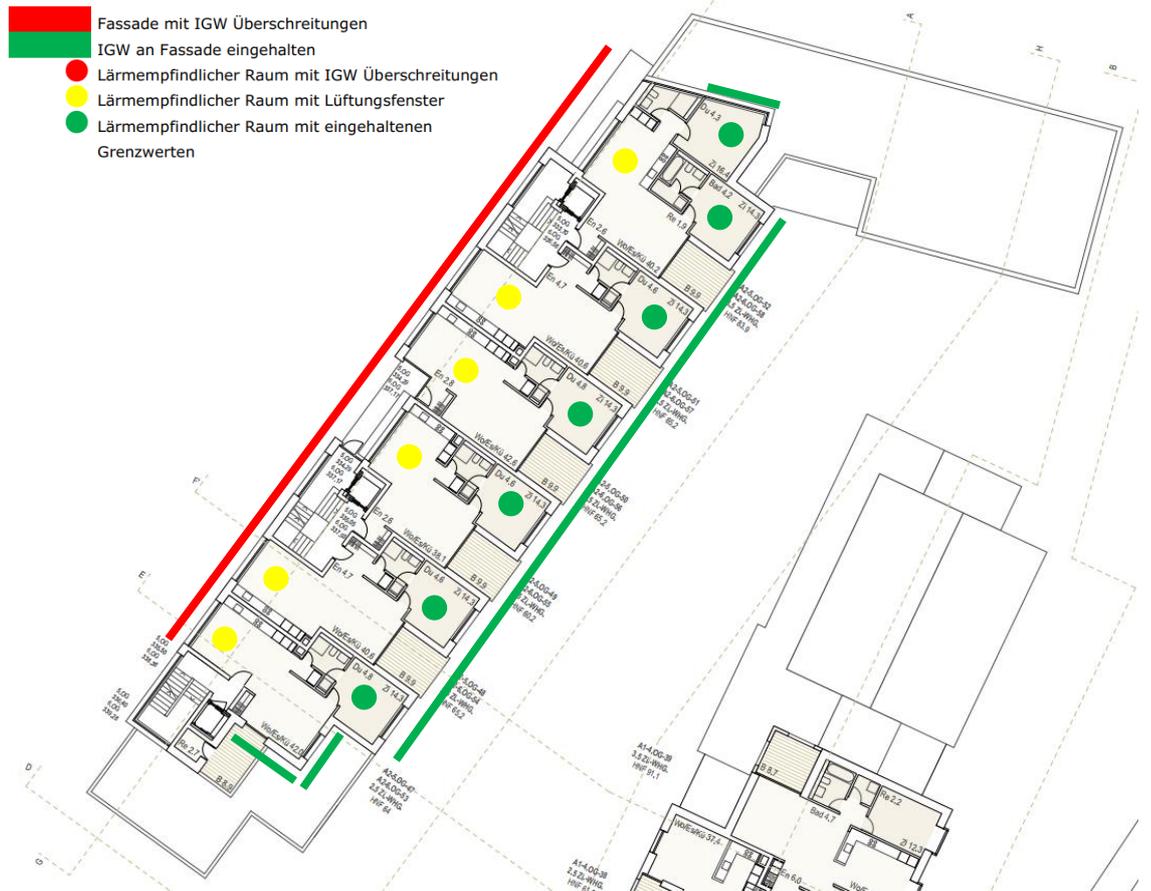


Abbildung 24 5.-6. Obergeschoss Haus A2

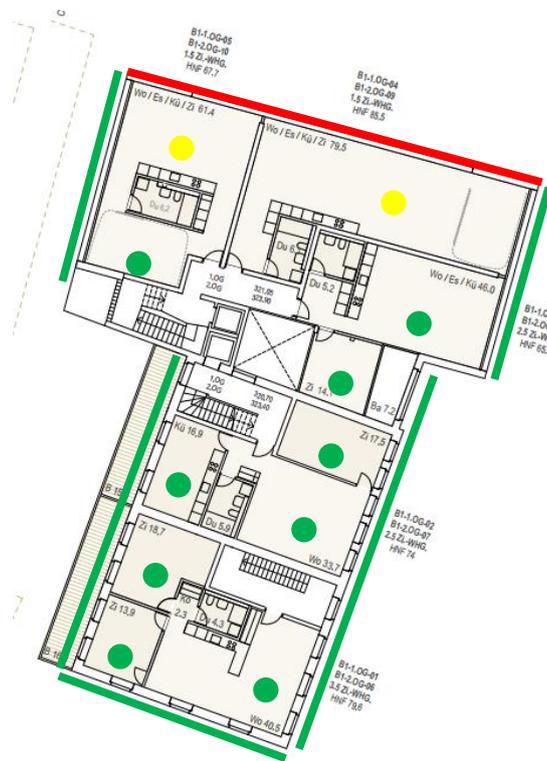


Abbildung 25 1.-3. Obergeschoss Haus B1 «Lüdin Haus»

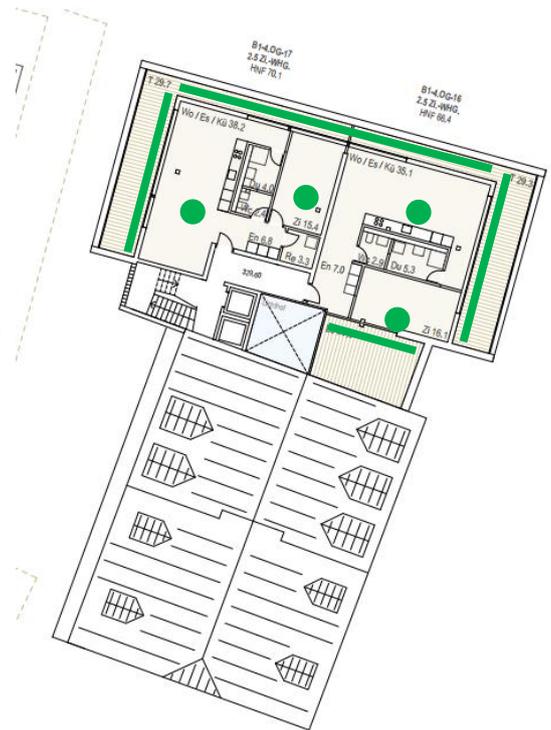
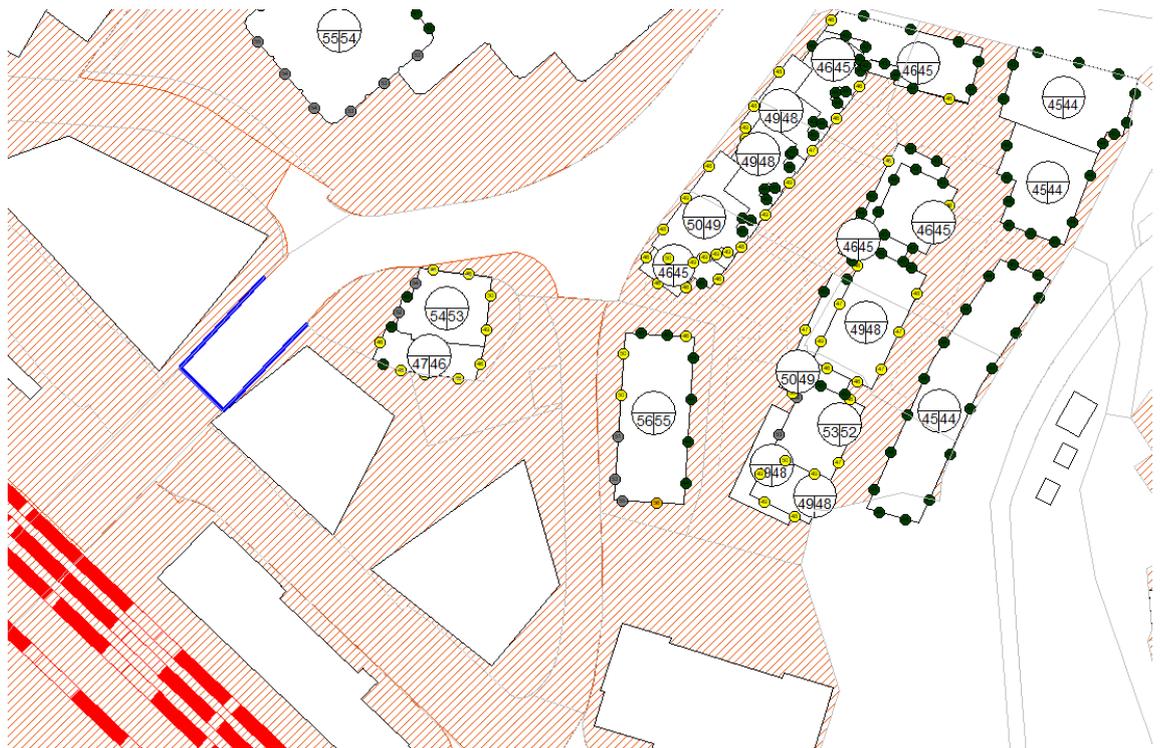


Abbildung 26 Dachgeschoss Haus B1 «Lüdin Haus»

7.2 Eisenbahnlärm

Die Berechnungen zeigen, dass es an keinem berechneten Immissionspunkt zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommt. Die detaillierten Ergebnisse können dem Anhang 6 entnommen werden.



Hausbeurteilung mit maximalem Pegel am Tag (links) und maximalem Pegel in der Nacht (rechts); die kleinen Kreise zeigen den maximalen Pegel je Fassadenabschnitt am Tag

Abbildung 27 Eisenbahnlärm Zustand Z0, Hausbeurteilung Tagperiode

8 Fazit

8.1 Strassenverkehrslärm (Mehrverkehr)

Bereits im Ausgangszustand kommt es an einigen Immissionspunkten zu Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Durch den Mehrverkehr des Lüdin Areals kommt es bei keinen weiteren Immissionspunkten zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Die Pegelerhöhungen bei den Immissionspunkten mit Überschreitungen sind nicht wahrnehmbar. Die Anforderungen nach Art.9 LSV werden somit eingehalten.

8.2 Industrie- und Gewerbelärm

8.2.1 Variante 1

Mit den getroffenen Massnahmen können die heute bekannten Lärmquellen des geplanten Projektes, die Planungswerte an allen berechneten Immissionspunkten der Nachbarliegenschaften, sowie an den eigenen projektierten Gebäuden einhalten. Nachfolgend werden die getroffenen Massnahmen, welche den Ausbreitungsberechnungen zugrunde liegen, aufgezählt:

Geplante Massnahmen Ein- und Ausfahrt:

- Wände und Decke der Tiefgaragenrampe ab Portal 10m absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.9$)

- Deckenuntersicht Ein- und Ausfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.9$) (5.95m*10m)
- Wände im Bereich der Einfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.9$)
- Nordfassaden und Bereiche der Ostfassade der Wohnungen oberhalb der Ein- und Ausfahrt mit «nicht offenbaren Glasfassaden»
- Option: Wohnungen an Nordfassade oberhalb Einfahrt mit Büro- oder Dienstleistungsnutzung ersetzen

8.2.2 Variante 3

Trotz den absorbieren der Wand- und Deckenflächen ab dem Einfahrtsportal (10m) kommt es am eigenen Gebäude B2 an den Fassadenbereichen oberhalb und neben der Einfahrt AEH zu Grenzwertüberschreitungen. Die Planungswerte können in der Nacht für Wohnnutzung nicht eingehalten werden. Als Massnahme wäre eine lärmunempfindliche Nutzung (Büro- oder Dienstleistung) zu prüfen.

Geplante Massnahmen Einfahrt:

- Wände und Decke der Tiefgaragenrampe ab Portal 10m absorbierend verkleidet
- Lärmunempfindliche Nutzung (Büro oder Dienstleistung) rund um die Einfahrt

Geplante Massnahmen Ausfahrt:

- Deckenuntersicht Ein- und Ausfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.7$) (5.95m*10m)
- Wände im Bereich der Einfahrtsstrecke absorbierend verkleidet ($\alpha_w \geq 0.7$)
- Nordfassaden der Wohnungen oberhalb der Ein- und Ausfahrt mit «nicht offenbaren Glasfassaden»

Wohnungen an Nordfassade oberhalb Einfahrt mit Büro- oder Dienstleistungsnutzung ersetzen

8.3 Bauen in lärmbelastetem Gebiet

8.3.1 Strassenverkehrslärm

Durch die Emissionen des Strassenverkehrslärm im Zustand Z0+ kommt es an den Fassaden entlang der Bahnhofstasse (Nordwestfassade) und der Rheinstrasse (Nordfassade) bei den Gebäuden A2 und B1 (Lüdin Gebäude) zu Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Als Massnahmen werden durchgestreckte Wohnungen mit Lüftungsfenster auf die lärmabgewandte Seite (Ost- und Südostfassade) geplant. Für vier Räume mit lärmempfindlicher Nutzung (Eckwohnung von A2) werden die Immissionsgrenzwerte überschritten und es kann nicht über lärmabgewandtes Fenster gelüftet werden, für diese vier Räume muss einen Ausnahmeantrag gestellt werden.

8.3.2 Eisenbahnlärm

Der Eisenbahnlärm führt an den projektierten Gebäuden weder am Tag noch in der Nacht zu Grenzwertüberschreitungen.

Rapp Infra AG

P.p.a. P. Schafroth

Petra Schafroth
Projektleiterin Akustik/Bauphysik

i.V. T. Herzog

Thomas Herzog
Projektleiter Akustik/Bauphysik

Basel, 23. August 2022 / 1026.706.01 / SPe

Lüdin Areal:

Emissionen Verkehr , Verkehrszahlen

QS Nr.	Strassenname	Abschnitt	ID	DTV [Fz/d]	Nt [Fz/h]	Nn [Fz/h]	ALFt [%]	ALFn [%]	v [km/h]	i [%]	Ki [dB]	DBL [dB]	Le, Strasse	Le, Strasse	K1 Tag [dB]	K1 Nacht [dB]	Belags	Korrektur gegenüber CadnaA BL	CPX	Le Tram Tag	Le Tram Nacht	Le, Tag	Le, Nacht	Pegel CadnaA BL / Differenzen			
													Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]								[dB(A)]	[dB(A)]				
QS1	Bahnhofstrasse	Liestal_008-027	BL	10'800	626	97	6	6	50	5	0.5	-7.424	77.03	69.61	0.00	-0.12	2	0	0	79.0	71.5	0.0	0.0	79.0	71.5	79	71.5
QS2	Rheinstrasse	Liestal_002-028	BL	6'600	383	59	6	6	50	0	0	-8.128	74.39	66.26	0.00	-2.26	0	0	0	74.4	64.0	0.0	0.0	74.4	64.0	74.4	64
QS3	Rheinstrasse	Liestal_002-029	BL	6'600	383	59	6	6	50	0	0	-8.128	74.39	66.26	0.00	-2.26	0	0	0	74.4	64.0	0.0	0.0	74.4	64.0	74.4	64
QS4	Rebgasse	Liestal_010-001	BL	4'700	273	42	6	6	50	0	0	-8.652	72.92	64.27	0.00	-3.74	0	0	0	72.9	60.5	0.0	0.0	72.9	60.5	72.9	60.5
QS5	Rebgasse	Liestal_010-002	BL	4'700	273	42	8	8	50	5	0.5	-8.652	74.02	65.37	0.00	-3.74	0	0	0	74.0	61.6	0.0	0.0	74.0	61.6	74	61.6
QS6	Bahnhofstrasse	Liestal_008-026	BL	10'800	626	97	5	5	50	5	0.5	-7.424	76.70	69.27	0.00	-0.12	2	0	0	78.7	71.2	0.0	0.0	78.7	71.2	78.7	71.2
QS7	Bahnhofstrasse	Liestal_008-025	BL	10'800	626	97	5	5	50	5	0.5	-7.424	76.70	69.27	0.00	-0.12	1	0	0	77.7	70.2	0.0	0.0	77.7	70.2	77.7	70.2
QS8	Bahnhofstrasse	Liestal_008-024	BL	10'800	626	97	5	5	50	0	0	-7.424	76.20	68.77	0.00	-0.12	1	0	0	77.2	69.7	0.0	0.0	77.2	69.7	77.2	69.7
QS9	Bahnhofstrasse	Liestal_008-023	BL	10'800	626	97	5	5	50	0	0	-7.424	76.20	68.77	0.00	-0.12	0	0	0	76.2	68.7	0.0	0.0	76.2	68.7	76.2	68.7
QS10	Rheinstrasse	Liestal_002-027	BL	14'100	818	127	6	6	50	0	0	-7.069	77.69	70.62	0.00	0.00	0	0	0	77.7	70.6	0.0	0.0	77.7	70.6	77.7	70.6
QS11	Rheinstrasse	Liestal_002-026	BL	9'900	574	89	6	6	50	0	0	-7.544	76.15	68.61	0.00	-0.50	0	0	0	76.2	68.1	0.0	0.0	76.2	68.1	76.2	68.1
QS12	Rheinstrasse	Liestal_002-025	BL	14'100	818	127	6	6	50	0	0	-7.069	77.69	70.62	0.00	0.00	0	0	0	77.7	70.6	0.0	0.0	77.7	70.6	77.7	70.6
QS13	Rheinstrasse	Liestal_002-024	BL	14'100	818	127	6	6	50	0	0	-7.069	77.69	70.62	0.00	0.00	0	0	0	77.7	70.6	0.0	0.0	77.7	70.6	77.7	70.6
QS14	Rheinstrasse	Liestal_002-023	BL	14'100	818	127	6	6	50	0	0	-7.069	77.69	70.62	0.00	0.00	0	0	0	77.7	70.6	0.0	0.0	77.7	70.6	77.7	70.6
QS15	Gasstrasse	Liestal_009-002	BL	4'200	244	38	6	6	50	5	0.5	-8.833	72.93	64.10	0.00	-0.77	0	0	0	72.9	63.3	0.0	0.0	72.9	63.3	72.9	63.3
QS16	Gasstrasse	Liestal_009-001	BL	5'100	296	46	6	6	50	5	0.5	-8.523	73.77	65.25	0.00	-0.77	0	0	0	73.8	64.5	0.0	0.0	73.8	64.5	73.8	64.5
QS17	Gasstrasse	Liestal_009-003	BL	9'300	539	84	6	6	50	5	0.5	-7.631	76.38	68.75	0.00	-0.77	0	0	0	76.4	68.0	0.0	0.0	76.4	68.0	76.4	68.0
QS18	Weierweg	Liestal_012-001	BL	8'400	487	76	6	6	50	0	0	-7.775	75.44	67.66	0.00	-1.21	0	0	0	75.4	66.5	0.0	0.0	75.4	66.5	75.4	66.5
QS19	Rebgasse	Liestal_011-001	BL	13'000	754	117	6	6	50	0	0	-7.175	77.34	70.16	0.00	0.00	0	0	0	77.3	70.2	0.0	0.0	77.3	70.2	77.3	70.2
QS20	Rebgasse	Liestal_011-002	BL	13'000	754	117	8	8	50	0	0	-7.175	77.94	70.76	0.00	0.00	0	0	0	77.9	70.8	0.0	0.0	77.9	70.8	77.9	70.8
QS21	Rebgasse	Liestal_011-003	BL	13'000	754	117	8	8	50	0	0	-7.175	77.94	70.76	0.00	0.00	1	0	0	78.9	71.8	0.0	0.0	78.9	71.8	78.9	71.8
QS22	Rebgasse	Liestal_011-004	BL	13'000	754	117	8	8	50	0	0	-7.175	77.94	70.76	0.00	0.00	1	0	0	78.9	71.8	0.0	0.0	78.9	71.8	78.9	71.8
QS23	Rebgasse	Liestal_011-005	BL	13'000	754	117	8	8	50	0	0	-7.175	77.94	70.76	0.00	0.00	1	0	0	78.9	71.8	0.0	0.0	78.9	71.8	78.9	71.8
QS24	Rebgasse	Liestal_011-006	BL	13'000	754	117	8	8	50	0	0	-7.175	77.94	70.76	0.00	0.00	2.5	0	0	80.4	73.3	0.0	0.0	80.4	73.3	80.4	73.3
QS25	Rebgasse	Liestal_011-007	BL	13'000	754	117	8	8	50	0	0	-7.175	77.94	70.76	0.00	0.00	3	0	0	80.9	73.8	0.0	0.0	80.9	73.8	80.9	73.8
QS26	Rebgasse	Liestal_011-008	BL	13'000	754	117	6	6	50	0	0	-7.175	77.34	70.16	0.00	0.00	0	0	0	77.3	70.2	0.0	0.0	77.3	70.2	77.3	70.2
QS27	Rebgasse	Liestal_011-009	BL	13'000	754	117	10	10	50	0	0	-7.175	78.46	71.29	0.00	0.00	0	0	0	78.5	71.3	0.0	0.0	78.5	71.3	78.5	71.3
QS28	Rebgasse	Liestal_011-010	BL	13'000	754	117	10	10	50	0	0	-7.175	78.46	71.29	0.00	0.00	0	0	0	78.5	71.3	0.0	0.0	78.5	71.3	78.5	71.3
QS29	Rebgasse	Liestal_011-011	BL	13'000	754	117	10	10	50	0	0	-7.175	78.46	71.29	0.00	0.00	1	0	0	79.5	72.3	0.0	0.0	79.5	72.3	79.5	72.3
QS30	Rheinstrasse	Rebgasse- Schützenstrasse																									
QS31	Schützenstrasse	Rheinstrasse - Einfahrt AEH																									
					648	33	16	0	0																		
Verkehr Lüdin Areal	QS1	Bahnhofstrasse	Liestal_008-027		65	3	2	0	0	50	5	0.5															
	QS2	Rheinstrasse	Liestal_002-028		324	17	8	0	0	50	0	0															
	QS3	Rheinstrasse	Liestal_002-029		324	17	8	0	0	50	0	0															
	QS4	Rebgasse	Liestal_010-001		324	17	8	0	0	50	0	0															
	QS5	Rebgasse	Liestal_010-002		324	17	8	0	0	50	5	0.5															
	QS6	Bahnhofstrasse	Liestal_008-026		65	3	2	0	0	50	5	0.5															
	QS7	Bahnhofstrasse	Liestal_008-025		65	3	2	0	0	50	5	0.5															
	QS8	Bahnhofstrasse	Liestal_008-024		65	3	2	0	0	50	0	0															
	QS9	Bahnhofstrasse	Liestal_008-023		65	3	2	0	0	50	0	0															
	QS10	Rheinstrasse	Liestal_002-027		324	17	8	0	0	50	0	0															
	QS11	Rheinstrasse	Liestal_002-026		194	10	5	0	0	50	0	0															
	QS12	Rheinstrasse	Liestal_002-025		389	20	10	0	0	50	0	0															
	QS13	Rheinstrasse	Liestal_002-024		389	20	10	0	0	50	0	0															
	QS14	Rheinstrasse	Liestal_002-023		389	20	10	0	0	50	0	0															
	QS15	Gasstrasse	Liestal_009-002		130	7	3	0	0	50	5	0.5															
	QS16	Gasstrasse	Liestal_009-001		194	10	5	0	0	50	5	0.5															
	QS17	Gasstrasse	Liestal_009-003		324	17	8	0	0	50	5	0.5															
	QS18	Weierweg	Liestal_012-001		324	17	8	0	0	50	0	0															
	QS19	Rebgasse	Liestal_011-001		194	10	8	0	0	50	0	0															
	QS20	Rebgasse	Liestal_011-002		194	10	8	0	0	50	0	0															
	QS21	Rebgasse	Liestal_011																								

Lüdin Areal:

Emissionen Verkehr , Verkehrszahlen

QS Nr.	Strassenname	Abschnitt	ID	DTV [Fz/d]	Nt [Fz/h]	Nn [Fz/h]	ALFt [%]	ALFn [%]	v [km/h]	i [%]	Ki [dB]	DBL [dB]	Le, Strasse	Le, Strasse	K1 Tag [dB]	K1 Nacht [dB]	Belags	Korrektur gegenüber CadnaA BL	CPX			Le Tram Tag	Le Tram Nacht	Le, Tag	Le, Nacht	Pegel CadnaA BL / Differenzen					
													[dB(A)]	[dB(A)]										[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
QS1	Bahnhofstrasse	Liestal_008-027	Z2_Z2_QS1	10'865	630	99	5.97	5.90	50	5	0.5	-7.42	77.04	69.63	0.00	-0.05	2	0	0					79.0	71.6	0.0	0.0	79.0	71.6	0.01	0.09
QS2	Rheinstrasse	Liestal_002-028	Z2_Z2_QS2	6'924	399	67	5.75	5.29	50	0	0	-8.06	74.50	66.44	0.00	-1.71	0	0	0					74.5	64.7	0.0	0.0	74.5	64.7	0.10	0.72
QS3	Rheinstrasse	Liestal_002-029	Z2_Z2_QS3	6'924	399	67	5.75	5.29	50	0	0	-8.06	74.50	66.44	0.00	-1.71	0	0	0					74.5	64.7	0.0	0.0	74.5	64.7	0.10	0.72
QS4	Rebgasse	Liestal_010-001	Z2_Z2_QS4	5'024	289	50	5.66	5.05	50	0	0	-8.55	73.06	64.52	0.00	-2.98	0	0	0					73.1	61.5	0.0	0.0	73.1	61.5	0.14	1.00
QS5	Rebgasse	Liestal_010-002	Z2_Z2_QS5	5'024	289	50	7.54	6.73	50	5	0.5	-8.55	74.14	65.60	0.00	-2.98	0	0	0					74.1	62.6	0.0	0.0	74.1	62.6	0.13	0.98
QS6	Bahnhofstrasse	Liestal_008-026	Z2_Z2_QS6	10'865	630	99	4.97	4.92	50	5	0.5	-7.42	76.71	69.30	0.00	-0.05	2	0	0					78.7	71.2	0.0	0.0	78.7	71.2	0.01	0.09
QS7	Bahnhofstrasse	Liestal_008-025	Z2_Z2_QS7	10'865	630	99	4.97	4.92	50	5	0.5	-7.42	76.71	69.30	0.00	-0.05	1	0	0					77.7	70.2	0.0	0.0	77.7	70.2	0.01	0.09
QS8	Bahnhofstrasse	Liestal_008-024	Z2_Z2_QS8	10'865	630	99	4.97	4.92	50	0	0	-7.42	76.21	68.80	0.00	-0.05	1	0	0					77.2	69.7	0.0	0.0	77.2	69.7	0.01	0.09
QS9	Bahnhofstrasse	Liestal_008-023	Z2_Z2_QS9	10'865	630	99	4.97	4.92	50	0	0	-7.42	76.21	68.80	0.00	-0.05	0	0	0					76.2	68.7	0.0	0.0	76.2	68.7	0.01	0.09
QS10	Rheinstrasse	Liestal_002-027	Z2_Z2_QS10	14'424	834	135	5.88	5.64	50	0	0	-7.04	77.74	70.70	0.00	0.00	0	0	0					77.7	70.7	0.0	0.0	77.7	70.7	0.05	0.08
QS11	Rheinstrasse	Liestal_002-026	Z2_Z2_QS11	10'094	584	94	5.90	5.69	50	0	0	-7.52	76.20	68.68	0.00	-0.27	0	0	0					76.2	68.4	0.0	0.0	76.2	68.4	0.04	0.30
QS12	Rheinstrasse	Liestal_002-025	Z2_Z2_QS12	14'489	838	137	5.86	5.58	50	0	0	-7.03	77.75	70.71	0.00	0.00	0	0	0					77.7	70.7	0.0	0.0	77.7	70.7	0.06	0.09
QS13	Rheinstrasse	Liestal_002-024	Z2_Z2_QS13	14'489	838	137	5.86	5.58	50	0	0	-7.03	77.75	70.71	0.00	0.00	0	0	0					77.7	70.7	0.0	0.0	77.7	70.7	0.06	0.09
QS14	Rheinstrasse	Liestal_002-023	Z2_Z2_QS14	14'489	838	137	5.86	5.58	50	0	0	-7.03	77.75	70.71	0.00	0.00	0	0	0					77.7	70.7	0.0	0.0	77.7	70.7	0.06	0.09
QS15	Gasstrasse	Liestal_009-002	Z2_Z2_QS15	4'330	250	41	5.84	5.53	50	5	0.5	-8.78	72.99	64.21	0.00	-0.38	0	0	0					73.0	63.8	0.0	0.0	73.0	63.8	0.06	0.50
QS16	Gasstrasse	Liestal_009-001	Z2_Z2_QS16	5'294	306	51	5.81	5.43	50	5	0.5	-8.46	73.85	65.39	0.00	-0.38	0	0	0					73.9	65.0	0.0	0.0	73.9	65.0	0.08	0.53
QS17	Gasstrasse	Liestal_009-003	Z2_Z2_QS17	9'624	556	92	5.82	5.48	50	5	0.5	-7.58	76.46	68.87	0.00	-0.38	0	0	0					76.5	68.5	0.0	0.0	76.5	68.5	0.07	0.52
QS18	Weierweg	Liestal_012-001	Z2_Z2_QS18	8'724	504	84	5.80	5.43	50	0	0	-7.72	75.52	67.80	0.00	-0.78	0	0	0					75.5	67.0	0.0	0.0	75.5	67.0	0.08	0.57
QS19	Rebgasse	Liestal_011-001	Z2_Z2_QS19	13'194	764	125	5.92	5.62	50	0	0	-7.16	77.37	70.21	0.00	0.00	0	0	0					77.4	70.2	0.0	0.0	77.4	70.2	0.03	0.05
QS20	Rebgasse	Liestal_011-002	Z2_Z2_QS20	13'194	764	125	7.90	7.49	50	0	0	-7.16	77.96	70.81	0.00	0.00	0	0	0					78.0	70.8	0.0	0.0	78.0	70.8	0.03	0.05
QS21	Rebgasse	Liestal_011-003	Z2_Z2_QS21	13'194	764	125	7.90	7.49	50	0	0	-7.16	77.96	70.81	0.00	0.00	1	0	0					79.0	71.8	0.0	0.0	79.0	71.8	0.03	0.05
QS22	Rebgasse	Liestal_011-004	Z2_Z2_QS22	13'194	764	125	7.90	7.49	50	0	0	-7.16	77.96	70.81	0.00	0.00	1	0	0					79.0	71.8	0.0	0.0	79.0	71.8	0.03	0.05
QS23	Rebgasse	Liestal_011-005	Z2_Z2_QS23	13'194	764	125	7.90	7.49	50	0	0	-7.16	77.96	70.81	0.00	0.00	1	0	0					79.0	71.8	0.0	0.0	79.0	71.8	0.03	0.05
QS24	Rebgasse	Liestal_011-006	Z2_Z2_QS24	13'194	764	125	7.90	7.49	50	0	0	-7.16	77.96	70.81	0.00	0.00	2.5	0	0					80.5	73.3	0.0	0.0	80.5	73.3	0.03	0.05
QS25	Rebgasse	Liestal_011-007	Z2_Z2_QS25	13'194	764	125	7.90	7.49	50	0	0	-7.16	77.96	70.81	0.00	0.00	3	0	0					81.0	73.8	0.0	0.0	81.0	73.8	0.03	0.05
QS26	Rebgasse	Liestal_011-008	Z2_Z2_QS26	13'194	764	125	5.92	5.62	50	0	0	-7.16	77.37	70.21	0.00	0.00	0	0	0					77.4	70.2	0.0	0.0	77.4	70.2	0.03	0.05
QS27	Rebgasse	Liestal_011-009	Z2_Z2_QS27	13'194	764	125	9.87	9.36	50	0	0	-7.16	78.49	71.33	0.00	0.00	0	0	0					78.5	71.3	0.0	0.0	78.5	71.3	0.02	0.04
QS28	Rebgasse	Liestal_011-010	Z2_Z2_QS28	13'194	764	125	9.87	9.36	50	0	0	-7.16	78.49	71.33	0.00	0.00	0	0	0					78.5	71.3	0.0	0.0	78.5	71.3	0.02	0.04
QS29	Rebgasse	Liestal_011-011	Z2_Z2_QS29	13'194	764	125	9.87	9.36	50	0	0	-7.16	78.49	71.33	0.00	0.00	1	0	0					79.5	72.3	0.0	0.0	79.5	72.3	0.02	0.04
QS30	Rheinstrasse	Rebgasse- Schützenstrasse	Z2_Z2_QS30	324	17	8	0.00	0.00	20	0	0	-10.00	55.44	45.44	-5.00	-5.00	0	0	0					50.4	40.4	0.0	0.0	50.4	40.4	50.44	40.44
QS31	Schützenstrasse	Rheinstrasse - Einfahrt AEH	Z2_Z2_QS31	324	17	8	0.00	0.00	20	0	0	-10.00	55.44	45.44	-5.00	-5.00	0	0	0					50.4	40.4	0.0	0.0	50.4	40.4	50.44	40.44

Zustand Z2+ mit Projekt

Lüdin Areal: Emissionen offene Rampe AEH

		Variante 1		
Streckenabschnitt		Zufahrt AEH offen	Zufahrt AEH Bereich 2 überdacht	Zufahrt AEH Bereich 3 überdacht Steigung
Ein-/ Ausfahrten Tags	Fz	460	460	460
Ein-/ Ausfahrten Nachts	Fz	188	188	188
B*N (Tag)	Fz/h	38.3	38.3	38.3
B*N (Nacht)	Fz/h	15.7	15.7	15.7
Länge der Zufahrt l _{oR}	m	1.9	4	6.1
Steigung	%	0	0	15
Korrektur Steigung di				3
d _{STM} =		0	2	2
L_{w,oR} Tag	dB(A)	67.6	72.9	77.7
L_{w,oR} Nacht	dB(A)	63.7	69.0	73.8
K1 tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K2 tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K3 tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K1 nacht	dB(A)	5.0	5.0	5.0
K2 nacht	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K3 nacht	dB(A)	0.0	0.0	0.0
Korrekturpegel tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
Korrekturpegel nacht	dB(A)	5.0	5.0	5.0
Differenz Nacht-Tag	dB(A)	-3.9	-3.9	-3.9
Summe Korrekturpegel Nacht	dB(A)	1.1	1.1	1.1

Variante 3		
Wegfahrt AEH offen	Wegfahrt AEH Bereich 2 überdacht	Wegfahrt AEH Bereich 3 überdacht Steigung
230	230	230
94	94	94
19.2	19.2	19.2
7.8	7.8	7.8
1.9	4	6.1
0	0	15
		3
0	2	2
64.6	69.8	74.7
60.7	66.0	70.8
0.0	0.0	0.0
0.0	0.0	0.0
0.0	0.0	0.0
5.0	5.0	5.0
0.0	0.0	0.0
0.0	0.0	0.0
0.0	0.0	0.0
5.0	5.0	5.0
-3.9	-3.9	-3.9
1.1	1.1	1.1

Lüdin Areal : Berechnung Innenpegel Variante 1 ($\alpha_w = 0.9$)

$$A = \alpha_1 \cdot A_1 + \alpha_2 \cdot A_2 + \alpha_3 \cdot A_3$$

α = Absorptionskoeffizient der Begrenzungsflächen i (Boden, Decke, Wände, Öffnungen)

Innenpegel Verschiedene Quellen	AEH Tor mit -6 Tag	AEH Tor mit -6 Nacht	Zu-Wegfahrt Bereich 2 Tag	Zu-Wegfahrt Bereich 2 Nacht	Zu-Wegfahrt Bereich 3 Tag	Zu-Wegfahrt Bereich 3 Nacht
Quelle						
Schalleisungspegel Lw [dB(A)]	71.4	67.5	72.9	69	77.7	73.8
Boden A [m2]	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5
Decke A [m2]	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5
Wände A[m2]	69	69	69	69	69	69
Öffnung A [m2]	28	28	28	28	28	28
Äquivalente Absorptionsfläche A [m2]	146	146	146	146	146	146
Innenpegel [dB(A)]	55.8	51.9	57.3	53.4	62.1	58.2
Abstrahlender Pegel Fläche [dB(A)]	66.28	62.38	67.78	63.88	72.58	68.68
K1 tag	0	0	0	0	0	0
K2 tag	0	0	0	0	0	0
K3 tag	0	0	0	0	0	0
K1 nacht	0	5	5	5	5	5
K2 nacht	0	0	0	0	0	0
K3 nacht	0	0	0	0	0	0
Korrekturpegel Tag	0	0	0	0	0	0
Korrekturpegel Nacht	0	5	0	5	0	5
Einwirkzeit Tag [min]	720	0	720	0	720	0
Einwirkzeit Nacht [min]	0	720	0	720	0	720

α Beton = 0.3

α Fassadenöffnung = 1.0

α Absorptionsmaterial = 0.9

Lüdin Areal : Berechnung Innenpegel Variante 3

$$A = \alpha_1 \cdot A_1 + \alpha_2 \cdot A_2 + \alpha_3 \cdot A_3$$

α = Absorptionskoeffizient der Begrenzungsflächen i (Boden, Decke, Wände, Öffnungen)

Innenpegel Verschiedene Quellen	AEH Tor mit 0 Tag	AEH Tor mit 0 Nacht	Zu-Wegfahrt Bereich 2 Tag	Zu-Wegfahrt Bereich 2 Nacht	Zu-Wegfahrt Bereich 3 Tag	Zu-Wegfahrt Bereich 3 Nacht
Quelle						
Schalleisungspegel Lw [dB(A)]	74.4	70.5	69.8	66	74.7	70.8
Boden A [m2]	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5
Decke A [m2]	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5	59.5
Wände A[m2]	69	69	69	69	69	69
Öffnung A [m2]	28	28	28	28	28	28
Äquivalente Absorptionsfläche A [m2]	120	120	120	120	120	120
Innenpegel [dB(A)]	59.6	55.7	55.0	51.2	59.9	56.0
Abstrahlender Pegel Fläche [dB(A)]	70.12	66.22	65.52	61.72	70.42	66.52
K1 tag	0	0	0	0	0	0
K2 tag	0	0	0	0	0	0
K3 tag	0	0	0	0	0	0
K1 nacht	0	5	5	5	5	5
K2 nacht	0	0	0	0	0	0
K3 nacht	0	0	0	0	0	0
Korrekturpegel Tag	0	0	0	0	0	0
Korrekturpegel Nacht	0	5	0	5	0	5
Einwirkzeit Tag [min]	720	0	720	0	720	0
Einwirkzeit Nacht [min]	0	720	0	720	0	720

α Beton = 0.3

α Fassadenöffnung = 1.0

α Absorptionsmaterial = 0.7

Lüdin Areal: Berechnung Emission Geschlossene Rampe

		VFQN_1 geschlossene Rampe	VFQN_3 Einfahrt	VFQN_3 Ausfahrt
Ein-/Ausfahrten Tags		460	230	230
Ein-/Ausfahrten Nachts		188	94	94
B*N (Tag)	Fz/h	38.3	19.2	19.2
B*N (Nacht)	Fz/h	15.7	7.8	7.8
Ausfahrtshöhe	m	2.40	2.40	2.40
Ausfahrtsbreite	m	5.95	3.00	5.95
Ausfahrtfläche	m ²	14.28	7.20	14.28
Reduktion absorbierende Auskleidung	dB	-6	-6	0
Lw,gR, Tag	dB(A)	71.4	65.4	74.4
Lw,gR, Tag	dB(A)	67.5	61.5	70.5
K1 tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K2 tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K3 tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K1 nacht	dB(A)	5.0	5.0	5.0
K2 nacht	dB(A)	0.0	0.0	0.0
K3 nacht	dB(A)	0.0	0.0	0.0
Korrekturpegel tag	dB(A)	0.0	0.0	0.0
Korrekturpegel nacht	dB(A)	5.0	5.0	5.0
Differenz Nacht-Tag	dB(A)	-3.9	-3.9	-3.9
Summe Korrekturpegel Nacht	dB(A)	1.1	1.1	1.1

Legende:

N	Gesamtzahl der Parkplätze
$B_{\text{Teilfläche}}$	Anzahl Bewegungen auf der Teilfläche pro Stunde und Parkfeld
M	Anzahl Bewegungen pro Stunde
K1 - K3	Pegelkorrekturen gemäss Anhang 6 LSV
$L_{w',th} =$	$50 \text{ dB(A)} + 10 \lg B^*N$
Ein-/Ausfahrten Tags	gemäss Ganglinie Verkehrsgutachten
Ein-/Ausfahrten Nachts	gemäss Ganglinie Verkehrsgutachten
da, bei Auskleidung 5m Länge ab Portal	-4
da, bei Auskleidung 10m Länge ab Portal	-6

Lüdin Areal: Vergleich Zustand Zo mit Zustand Zo+

Adresse	Nutzung	IGW Tag (dBA)	IGW Nacht (dBA)	ES-Stufe	Nutzungsart Gebiet	Zustand ZO		Überschreitung im Zustand ZO		Zustand ZO+ (mit Projekt)		Überschreitung im Zustand ZO+ mit Projekt		Pegelerhöhung	
						Pegel Lr	Pegel Lr	Überschreitung		Pegel Lr	Pegel Lr	Überschreitung		Tag	Nacht
						Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Tag (dBA)	Nacht (dBA)
Bahnhofstrasse 2	Bank	70	-	ESIII	2	67.8	60.2	-2.2	-	67.8	60.3	-2.2	-	0	0.1
Bahnhofstrasse 2b	Bank	70	-	ESIII	2	63.2	55.7	-6.8	-	63.2	55.7	-6.8	-	0	0
Bahnhofstrasse 4	Wohn-Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	69.4	61.9	4.4	6.9	69.4	61.9	4.4	6.9	0	0
Bahnhofstrasse 5	Bürogebäude	70	-	ESIII	2	60.9	53.4	-9.1	-	60.9	53.5	-9.1	-	0	0.1
Bahnhofstrasse 6	Wohnhaus mit Laden	65	55	ESIII	2	63.6	56.1	-1.4	1.1	63.6	56.1	-1.4	1.1	0	0
Brunnwegli 1	Alterswohnen	65	55	ESIII	2	63.7	51.7	-1.3	-3.3	63.8	52.6	-1.2	-2.4	0.1	0.9
Gasstrasse 8	Wohnen	65	55	ESIII	2	67.9	59.5	2.9	4.5	68	60	3	5	0.1	0.5
Gerberstrasse 1	Wohn- und Gewerbegebäude	65	55	ESIII	2	70.9	63.8	5.9	8.8	71	63.8	6	8.8	0.1	0
Gerberstrasse 2	Wohnen und Restaurant	65	55	ESIII	2	68	60.9	3	5.9	68	60.9	3	5.9	0	0
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	68.2	58.4	3.2	3.4	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	50.5	40.9	-14.5	-14.1	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	46.6	37.7	-18.4	-17.3	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	50.7	41.9	-14.3	-13.1	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	51.2	42.3	-13.8	-12.7	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	68.2	60.5	3.2	5.5	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	67.7	60	2.7	5	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	68.9	61.4	3.9	6.4	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	67.8	60.4	2.8	5.4	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	68.6	61.1	3.6	6.1	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	66.3	58.8	1.3	3.8	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	53.4	45.9	-11.6	-9.1	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	49.1	41.5	-15.9	-13.5	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	49.2	41.7	-15.8	-13.3	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	45.5	38	-19.5	-17	-	-
Lüdin Areal	Neubau	65	55	ESIII	2	-	-	-	-	45.5	38	-19.5	-17	-	-
Meyer-Wiggli-Strasse 4	Ökonomiegebäude	65	55	ESIII	2	62.6	55.4	-2.4	0.4	62.7	55.4	-2.3	0.4	0.1	0
Meyer-Wiggli-Strasse 6	Wohnen	65	55	ESIII	2	62.1	54.9	-2.9	-0.1	62.2	54.9	-2.8	-0.1	0.1	0
Meyer-Wiggli-Strasse 8	Wohnen	65	55	ESIII	2	61.5	54.4	-3.5	-0.6	61.5	54.4	-3.5	-0.6	0	0
Rebgasse 1	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	66.6	56.3	1.6	1.3	66.7	57	1.7	2	0.1	0.7
Rebgasse 15	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	63.8	54	-1.2	-1	64	54.4	-1	-0.6	0.2	0.4
Rebgasse 17	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	67.5	58.9	2.5	3.9	67.6	59.3	2.6	4.3	0.1	0.4
Rebgasse 17	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	67.5	58.9	2.5	3.9	67.6	59.3	2.6	4.3	0.1	0.4
Rebgasse 3	Wohnen	65	55	ESIII	2	65.3	53.2	0.3	-1.8	65.4	54.1	0.4	-0.9	0.1	0.9
Rebgasse 4/6	Alterswohnen	65	55	ESIII	2	66.8	59.4	1.8	4.4	66.9	59.5	1.9	4.5	0.1	0.1
Rebgasse 4/6	Alterswohnen	65	55	ESIII	2	65.6	54.1	0.6	-0.9	65.8	54.9	0.8	-0.1	0.2	0.8
Rebgasse 4/6	Alterswohnen	65	55	ESIII	2	66.1	56.9	1.1	1.9	66.2	57.3	1.2	2.3	-	-
Rebgasse 5	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	66	54	1	-1	66.1	54.9	1.1	-0.1	-	-
Rheinstrasse 10	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	66	56.2	1	1.2	66.1	56.7	1.1	1.7	-	-
Rheinstrasse 12	Bank	65	55	ESIII	2	67	58.4	2	3.4	67.1	58.8	2.1	3.8	-	-
Rheinstrasse 15	Wohnen	65	55	ESIII	2	56.3	49.2	-8.7	-5.8	56.3	49.3	-8.7	-5.7	-	-
Rheinstrasse 16	Geschäftshaus	70	-	ESIII	2	66.7	59.3	-3.3	-	66.7	59.4	-3.3	-	0	0.1
Rheinstrasse 17	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	55	47.9	-10	-7.1	55	48	-10	-7	0	0.1
Rheinstrasse 18	Kirche	60	50	ESII	1	60.6	53.4	0.6	3.4	60.6	53.6	0.6	3.6	0	0.2
Rheinstrasse 19	Wohnen	65	55	ESIII	2	56	48.9	-9	-6.1	56	49	-9	-6	0	0.1
Rheinstrasse 20	Pfarreizentrum	65	55	ESIII	2	69.8	62.7	4.8	7.7	69.8	62.8	4.8	7.8	0	0.1
Rheinstrasse 20b	Pfarreizentrum	60	50	ESII	1	59.6	52.5	-0.4	2.5	59.6	52.6	-0.4	2.6	0	0.1
Rheinstrasse 21	Hotel-Restaurant	65	55	ESIII	2	68.4	61.3	3.4	6.3	68.5	61.4	3.5	6.4	0.1	0.1
Rheinstrasse 22	Bürogebäude	65	-	ESII	1	64	56.9	-1	-	64	57	-1	-	0	0.1
Rheinstrasse 22a	Garage	-	-	ESII	1	58.4	51.3	-	-	58.5	51.4	-	-	0.1	0.1
Rheinstrasse 24	Bürogebäude	65	-	ESII	1	59.3	52.2	-5.7	-	59.3	52.3	-5.7	-	0	0.1
Rheinstrasse 25	Verwaltung	70	-	ESIII	2	63.9	56.8	-6.1	-	64	56.9	-6	-	0.1	0.1
Rheinstrasse 31	Büro- und Labor	70	-	ESIII	2	63.9	56.8	-6.1	-	63.9	56.8	-6.1	-	0	0
Weierweg 7	Wohn- und Geschäftshaus	65	55	ESIII	2	67.2	58.4	2.2	3.4	67.4	58.9	2.4	3.9	0.2	0.5
Weierweg 4/2	Wohn- und Geschäftshaus	60	50	ESII	1	66.5	59.3	6.5	9.3	66.6	59.4	6.6	9.4	0.1	0.1
Gasstrasse 14/16	Wohn- und Geschäftshaus	60	50	ESII	1	58.4	49.9	-1.6	-0.1	58.5	50.3	-1.5	0.3	0.1	0.4

greenproperty: Das nachhaltige Gütesiegel für Immobilien mit Zukunft



Das erste umfassende Schweizer Gütesiegel für nachhaltige Immobilien nach ESG-Ansatz
(ESG: Environmental, Social and Governance)

green
property®

Gütesiegel für nachhaltige Immobilien
Eine Initiative der Credit Suisse

Nachhaltigkeit in allen Lebenszyklen von Immobilien

Das erste umfassende Schweizer Gütesiegel für nachhaltige Immobilien des Credit Suisse Asset Management verfolgt einen ganzheitlichen ESG-Ansatz (ESG: Environmental, Social and Governance), der Umwelt und Soziales sowie Aspekte der Unternehmensführung berücksichtigt. Das Gütesiegel setzt hohe Massstäbe für einen nachhaltigen Umgang mit Liegenschaften.

Umweltverträgliche und zukunftsfähige Bauprojekte zu gestalten, zählt zu den wesentlichen Kernelementen unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Aus Überzeugung und im Bewusstsein unserer Verantwortung schaffen wir als einer der führenden Bauherren und Immobilien-Investment-Manager mit unseren Projekten einen langfristigen Mehrwert.

Bereits 2009 entwickelte Credit Suisse Asset Management Global Real Estate gemeinsam mit dem renommierten Ingenieur- und Planungsunternehmen Amstein + Walthert das Gütesiegel greenproperty. Dieser erste ganzheitliche Standard für nachhaltige Immobilien in der Schweiz deckt sowohl ökologische als auch ökonomische und soziale Aspekte ab und setzt

damit ein starkes Zeichen für einen nachhaltigen Umgang mit Neubauten.

Eine Neuauflage mit Potenzial

Zehn Jahre nach der Lancierung des Gütesiegels greenproperty erscheint 2019 eine überarbeitete Version, die die aktuellen und zukunftsweisenden Entwicklungen im Bereich des nachhaltigen Bauens reflektiert und für mehr Transparenz sorgt.

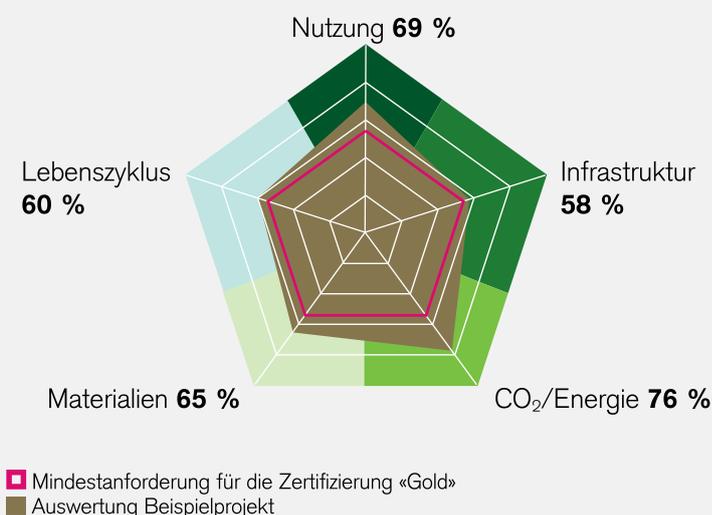
Andere etablierte Schweizer und internationale Nachhaltigkeitslabels und Zertifizierungen wie zum Beispiel Minergie®, SNBS (Standard nachhaltiges Bauen Schweiz), DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) oder LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) werden in der Neuauflage von greenproperty in einem effizienten Zertifizierungsprozess berücksichtigt.

Immobilien, die eine greenproperty-Bewertung erhalten, sind nachhaltig und nach ESG-Kriterien zukunftsfähiger als herkömmliche Liegenschaften. Auch in Hinblick auf künftige regulatorische Entwicklungen sind sie für neue Anforderungen gut gewappnet.

Ganzheitliche Kriterien für nachhaltiges Bauen

Bevor ein Bauprojekt oder eine Immobilie das Gütesiegel greenproperty erhält, müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. Für das Gütesiegel wird eine Immobilie anhand von rund 50 ökologischen, ökonomischen und sozialen Indikatoren – zusammengefasst in fünf Dimensionen – bewertet. Diese müssen bei jedem Bauvorhaben geprüft werden.

Diese Dimensionen setzen den Rahmen für das Gütesiegel greenproperty:



Jede Dimension führt zusätzlich das Kriterium «Innovation» auf, mit dem der Erfüllungsgrad innerhalb der Dimension verbessert werden kann. Dieses Innovationskriterium kann jährlich ändern und fördert so verfügbare und technisch bewährte Innovationen auf dem Markt.

Je nach Erfüllungsgrad der unten aufgeführten Kriterien in den verschiedenen Dimensionen erhalten Immobilien ein greenproperty-Gütesiegel in Gold, Silber oder Bronze.

Mehr dazu und zu den aktuellen Innovationskriterien finden Sie auf unserer Website credit-suisse.com/greenproperty.

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit das Gütesiegel greenproperty erlangt werden kann:



Kriterien	Nutzung	Infrastruktur	CO ₂ /Energie	Materialien	Lebenszyklus
	<ul style="list-style-type: none"> Planung Zielgruppen Raumgestaltung Raumkomfort Visueller und akustischer Komfort 	<ul style="list-style-type: none"> Standort Mobilität Sicherheit Immissionen Aussenraum 	<ul style="list-style-type: none"> Architektur/Konzept Eigenversorgung Treibhausgase Primärenergie Elektrizität 	<ul style="list-style-type: none"> Altlasten Graue Energie Umweltbelastung Raumluftqualität Wasser 	<ul style="list-style-type: none"> Effizienz/Flexibilität Inbetriebnahme Unterhalt Betrieb Datenmanagement/Dokumentation
Beispiele					
	Förderung sozialer Kontakte mit Gemeinschaftsräumen oder Begegnungsorten	Gut erschlossene Standorte mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr zugunsten einer nachhaltigen Mobilität	Vor Ort produzierte und genutzte erneuerbare Energie dank installierter Photovoltaikanlagen	Im Innenraum Verzicht auf Materialien, die Lösungsmittel enthalten, um den Einbau ökologischer und schadstofffreier Materialien zu gewährleisten	Einsatz von Messeinrichtungen für die Energiekontrolle zur Optimierung des Betriebs

Das Gütesiegel auf dem Prüfstand

Soll eine Immobilie das Gütesiegel greenproperty erhalten, muss sie einen mehrstufigen Prüfungsprozess durchlaufen. Während der Akquisitions- und Planungsphase werden in diesem Prozess neben den wirtschaftlichen Kriterien auch Nachhaltigkeitskriterien überprüft, und nach erfolgreichem Bestehen wird ein provisorisches Gütesiegel erteilt. In der Realisierungsphase des Bauprojekts sind bei Bedarf noch Anpassungen möglich, um das angestrebte definitive Gütesiegel zu erreichen. Nach Abschluss des Bauprojekts durchläuft der Bau den gleichen Prüfungsprozess ein zweites Mal, um das definitive Gütesiegel zu erhalten.

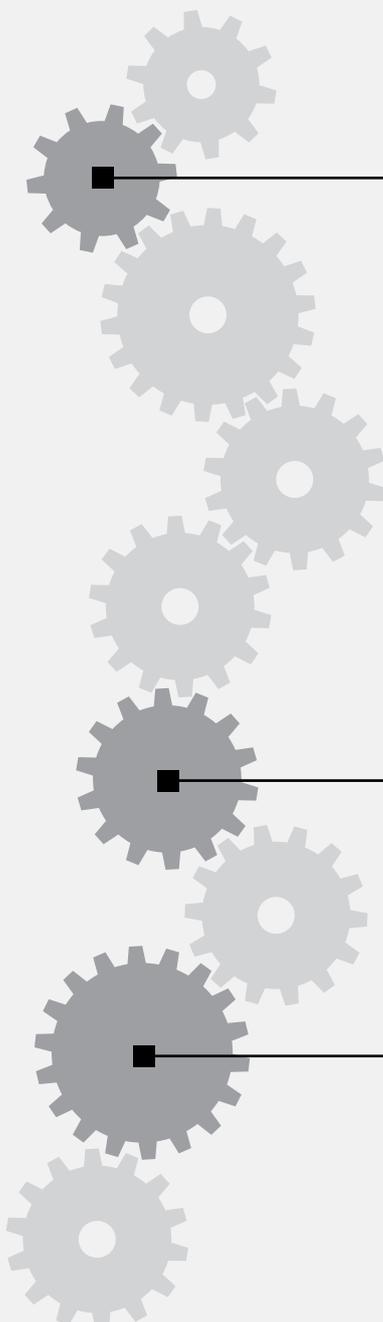
Der Prüfprozess wird vom zuständigen Bauprojektleiter des Credit Suisse Asset Management geleitet. Die greenproperty-Indikatoren werden unter anderem durch externe Bautreuhänder, Total- oder Generalunternehmen bewertet. Die energetischen Indikatoren hingegen prüft eine externe und unabhängige Energieprüfstelle.

Der Evaluationsprozess bei der Vergabe des Gütesiegels wird von einer unabhängigen Prüfungsstelle durchgeführt und überwacht. Dazu kontrolliert eine externe und unabhängige Zertifizierungsstelle die erfolgte Gesamtbewertung und überprüft das Dossier auf Vollständigkeit. Diese Instanz entscheidet abschliessend darüber, ob ein provisorisches beziehungsweise definitives greenproperty-Zertifikat in der Abstufung Gold, Silber oder Bronze erteilt werden kann. Aufgrund des vorhandenen Prüfberichts erstellt Credit Suisse Asset Management anschliessend das Gütesiegel und schliesst den provisorischen oder definitiven Zertifizierungsprozess ab.

Eine webbasierte Datenbanklösung unterstützt den papierlosen Zertifizierungsprozess und liefert wertvolle Datengrundlagen für das Monitoring, das Reporting und die Optimierungsmassnahmen. Das steigert die Effizienz und garantiert eine Historisierung der Daten.

Die Nachhaltigkeit der Immobilie ist nach dem Bau dank einer optimalen Einbindung in energetisch wirksame Gebäudeoptimierungsprogramme in Form von Betriebsoptimierungen und Sanierungsmassnahmen gewährleistet.

Zentrale Schritte im Zertifizierungsprozess



1

Provisorisches Gütesiegel vor Baubeginn

- Antrag durch Bauprojektleiter des Credit Suisse Asset Management
- Datenerfassung, Optimierung und Bewertung durch externe Firmen
- Prüfung der Energieindikatoren durch externe, unabhängige Experten und Erstellung eines Energieprüfberichts
- Prüfung aller Indikatoren durch externe, unabhängige Zertifizierer und Erstellung eines Zertifikats
- Kontrolle und Erteilung eines provisorischen Gütesiegels durch Credit Suisse Asset Management

2

Realisierung des Bauprojekts

- Wo nötig und sinnvoll, werden Anpassungen am Bauvorhaben vorgenommen

3

Definitives Gütesiegel nach Bauende oder für Bestandsliegenschaft

- Gleicher Ablauf wie bei provisorischer Zertifizierung
- Erteilung des definitiven Gütesiegels

greenproperty – Eine Erfolgsgeschichte

Kurz vor dem 10-jährigen Jubiläum setzte greenproperty im Herbst 2018 mit der Verleihung des 100. definitiven Gütesiegels einen Meilenstein.

Ausgezeichnet wurde der europäische Hauptsitz der Firma Fossil Group in Basel. Das Gebäude ist im Portfolio eines Immobilienfonds von Credit Suisse Asset Management enthalten und erhielt sowohl das Prädikat «greenproperty Silber» als auch ein Minergie-P-Zertifikat.

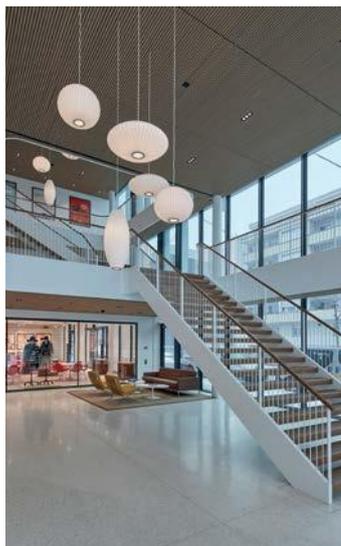
Nachhaltige Vorteile von greenproperty-Immobilien

Immobilien sind wertbeständig und entwickeln sich weitgehend unabhängig von anderen Anlageklassen. Viele Investoren wollen heute in Anlagen investieren, die den sogenannten ESG-Ansatz verfolgen, also ökologische, soziale und Unternehmensführungskriterien erfüllen. Nachhaltige Immobilien eignen sich hierfür besonders, weil sie in vielfältiger Weise für die Anwendung von ESG-Kriterien stehen.

Der «grüne» Betrieb von Immobilien erzeugt gegenüber herkömmlichen Liegenschaften einen Mehrwert. Denn nachhaltig bewirtschaftete Immobilien mit hoher Energieeffizienz und minimiertem CO₂-Ausstausch schützen nicht nur die Umwelt, sondern bieten auch wirtschaftlich Vorteile in Bezug auf die Betriebskosten, Miet- und Kaufpreise, Erträge und Renditen.

Weitere Informationen zu unserer Nachhaltigkeitsstrategie finden Sie hier:
credit-suisse.com/am/esg

Das Gebäude mit dem 100. greenproperty-Gütesiegel steht in Basel.



Durch eine Plakette, angebracht an den erfolgreich zertifizierten Gebäuden, wird auf das greenproperty-Gütesiegel aufmerksam gemacht. Hier ein paar ausgewählte Beispiele:



Electrolux-Areal, Aarau

Auszeichnung greenproperty Gold **Zertifizierungsnummer** AG-5000-10

Architektur Schneider & Schneider Architekten

Baurealisierung HRS Real Estate AG **Bauzeit** 2015 bis 2018

greenproperty ist das erste ganzheitliche Gütesiegel in der Schweiz, das eine gesamthafte Beurteilung von Immobilien bezüglich ihrer Nachhaltigkeit ermöglicht. Es bewertet nach qualitativen und quantitativen Kriterien in fünf Dimensionen und zeichnet in den drei Kategorien Gold, Silber und Bronze aus.

Entwickelt von Credit Suisse Asset Management Global Real Estate in Zusammenarbeit mit der Zürcher Ingenieurunternehmung Amstein + Walther im Jahr 2008.

**green
property**[®]
Gütesiegel für nachhaltige Immobilien
Eine Initiative der Credit Suisse



Hochzwei WOT1, Luzern

Auszeichnung greenproperty Silber **Zertifizierungsnummer** LU-6005-01

Architektur Ivan Bühler und Daniele Marques

Baurealisierung Arge Halter/Eberli **Bauzeit** 2009 bis 2012

greenproperty ist das erste ganzheitliche Gütesiegel in der Schweiz, das eine gesamthafte Beurteilung von Immobilien bezüglich ihrer Nachhaltigkeit ermöglicht. Es bewertet nach qualitativen und quantitativen Kriterien in fünf Dimensionen und zeichnet in den drei Kategorien Gold, Silber und Bronze aus.

Entwickelt von Credit Suisse Asset Management Global Real Estate in Zusammenarbeit mit der Zürcher Ingenieurunternehmung Amstein + Walther im Jahr 2008.

**green
property**[®]
Gütesiegel für nachhaltige Immobilien
Eine Initiative der Credit Suisse



amRietpark, Baufeld A3, Schlieren

Auszeichnung greenproperty Bronze **Zertifizierungsnummer** ZH-8952-14

Architektur Galli & Rudolf Architekten

Baurealisierung Halter Generalunternehmung AG **Bauzeit** 2010 bis 2012

greenproperty ist das erste ganzheitliche Gütesiegel in der Schweiz, das eine gesamthafte Beurteilung von Immobilien bezüglich ihrer Nachhaltigkeit ermöglicht. Es bewertet nach qualitativen und quantitativen Kriterien in fünf Dimensionen und zeichnet in den drei Kategorien Gold, Silber und Bronze aus.

Entwickelt von Credit Suisse Asset Management Global Real Estate in Zusammenarbeit mit der Zürcher Ingenieurunternehmung Amstein + Walther im Jahr 2008.

**green
property**[®]
Gütesiegel für nachhaltige Immobilien
Eine Initiative der Credit Suisse

© 2019 Halter AG. Foto: Hannes Henz



CREDIT SUISSE ASSET MANAGEMENT (Schweiz) AG

Global Real Estate

Sihlcity – Kalanderergasse 4

8070 Zürich

[credit-suisse.com/assetmanagement](https://www.credit-suisse.com/assetmanagement)

Quelle: Credit Suisse, ansonsten vermerkt.

Sofern nicht explizit anders gekennzeichnet, wurden alle Abbildungen in diesem Dokument von Credit Suisse Group AG und/oder den mit ihr verbundenen Unternehmen mit grösster Sorgfalt und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

Die bereitgestellten Informationen dienen Werbezwecken. Sie stellen keine Anlageberatung dar, basieren nicht auf andere Weise auf einer Berücksichtigung der persönlichen Umstände des Empfängers und sind auch nicht das Ergebnis einer objektiven oder unabhängigen Finanzanalyse. Die bereitgestellten Informationen sind nicht rechtsverbindlich und stellen weder ein Angebot noch eine Aufforderung zum Abschluss einer Finanztransaktion dar. Diese Informationen wurden von der Credit Suisse Group AG und/oder mit ihr verbundenen Unternehmen (nachfolgend «CS») mit grösster Sorgfalt und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen und Meinungen repräsentieren die Sicht der CS zum Zeitpunkt der Erstellung und können sich jederzeit und ohne Mitteilung ändern. Sie stammen aus Quellen, die für zuverlässig erachtet werden. Die CS gibt keine Gewähr hinsichtlich des Inhalts und der Vollständigkeit der Informationen und lehnt, sofern rechtlich möglich, jede Haftung für Verluste ab, die sich aus der Verwendung der Informationen ergeben. Ist nichts anderes vermerkt, sind alle Zahlen ungeprüft. Die Informationen in diesem Dokument dienen der ausschliesslichen Nutzung durch den Empfänger. Weder die vorliegenden Informationen noch Kopien davon dürfen in die Vereinigten Staaten von Amerika versandt, dorthin mitgenommen oder in den Vereinigten Staaten von Amerika verteilt oder an US-Personen (im Sinne von Regulation S des US Securities Act von 1933 in dessen jeweils gültiger Fassung) abgegeben werden. Ohne schriftliche Genehmigung der CS dürfen diese Informationen weder auszugsweise noch vollständig vervielfältigt werden. Zu den Hauptrisiken von Immobilienanlagen zählen die begrenzte Liquidität im Immobilienmarkt, Änderungen der Hypothekenzinssätze, die subjektive Bewertung von Immobilien, immanente Risiken im Zusammenhang mit dem Bau von Gebäuden sowie Umweltrisiken (z. B. Bodenkontamination).

Copyright © 2019 CREDIT SUISSE GROUP AG und/oder mit ihr verbundene Unternehmen. Alle Rechte vorbehalten.