



# Interessenabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle Quartierplanung Lüdin

**Planungsstand**

Beilage zum Stadtratsbeschluss

**Auftrag**

41.00059

**Datum**

11. August 2022

# Inhalt

## Interessenabwägung Zufahrt Autoeinstellhalle

<b>1</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Interessenermittlung.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Beschreibung, Gewichtung und Bewertung der Interessen .....</b>	<b>7</b>
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
<b>4</b>	<b>Bewertungsmatrix.....</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>Fazit / Ergebnis.....</b>	<b>27</b>

<b>Version</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Datum</b>	<b>Inhalt/Anpassungen</b>
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 Stadtrats-sitzung 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 Wohn- 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-/Veloverbindung 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 Veloverbindung 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	
<b>Attraktivität öffentliches Parkhaus</b>							
Gute Auffindbarkeit der öffentlichen Parkierung	4	3	12	2	8	2	8
<b>Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss</b>							
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
<b>Städtebau, Aufenthaltsqualität in der Altstadt</b>							
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
<b>Umwelt: Lärm, Gewässerschutz, Hochwasserschutz</b>							
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
<b>Wirtschaftlichkeit</b>							
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
<b>Punkte</b>			<b>124</b>		<b>109</b>		<b>117</b>

## 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 Team-Verkehr zu erfüllen, jedoch umso mehr, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für den Kanton zu schaffen.