Stadt Liestal

Post Immobilien
Management und Services AG

Verkehrsplanung
Raumentwicklung
Beratung
Analysen
Konzepte
mrs

QP «Am Orisbach»

Mobilitätskonzept

Bericht

Zürich, 29. März 2022

Projektnummer 1088.403

QP «Am Orisbach» - Mobilitätskonzept

Bericht

29. März 2022

Projekte abg/1088.403_Liestal_Post_QP_Oristal/3_Ber/QP_Orisbach_Verkehrsgutachten_20220329.docx

Auftraggeber

Stadt Liestal
Hochbau / Planung
Thomas Noack — Thomas.noack@liestal.bl.ch
Rathausstrasse 36 — Tel +41 (0)61 927 52 72
4410 Liestal

Post Immobilien
Management und Services AG
Nicolas Mumenthaler — nicolas.mumenthaler@post.ch
Wankdorfstrasse 4 — Tel +41 76 420 38 53
3030 Bern

Burckardt + Partner AG
Amelie Mayer — amelie.mayer@burckhardtpartner.ch
Dornacherstrasse 210 — Tel +41 (0)61 338 36 04
4002 Basel

Bearbeitung

mrs partner ag — Tel +41 (0)44 245 46 14
Andreas Bernhardsgrütter — andreas.bernhardsgruetter@mrspartner.ch
Colin Groyer — colin.grojer@mrspartner.ch
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich — http://www.mrspartner.ch

Inhalt

Inhalt **3**

1. Ausgangslage / Auftrag **5**

1.1. Einleitung 5

1.2. Auftrag 5

1.3. Perimeter 6

1.4. Projektbeschrieb Stadtpark Allee 7

1.5. Projektbeschrieb Postgebäude 8

1.6. Planungsgrundlagen 10

2. Verkehrskonzept Stadtkern **11**

2.1. Verkehrsregime und Parkierung Bestand 11

2.2. Verkehrsgeschehen – Ergebnis Verkehrszählungen 12

2.3. Verkehrskonzept Stadtkern - Etappe 1 16

3. Erschliessung Post / Lüdin-Areal / Gericht **18**

3.1. Erschliessung ÖV (Bestand) 18

3.2. Erschliessung MIV 19

3.3. Erschliessung LV 21

4. Erschliessung Areal Post **22**

4.1. Situation Postplatz 22

4.2. Schleppkurvennachweise 23

4.3. Parkierung Postgebäude 25

4.4. Parkierung Jugendtreff 26

4.5. Berechnung des erwarteten Verkehrs Postgebäude 27

4.6. Abschätzung des erwarteten Verkehrs im Bereich Allee 29

4.7. Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeiten des Verkehrsnetzes 29

5. Mobilitätsmanagement **31**

5.1. Ausgangslage 31

5.2. Unterstützende Massnahmen 31

5.3. Option autoarmes Wohnen 32

Beilagen 36

Parkplatzberechnungen 36

Fahrtenberechnungen 37

Nachweis der Befahrbarkeiten – Schleppkurven 38

Pläne Langsamverkehr 39

Pläne mIV 40

Situation Postplatz 41

1. Ausgangslage / Auftrag

1.1. Einleitung

Gebietsentwicklung Allee Orisbach

Im Gebiet Allee Orisbach und an der Bahnhofstrasse sind derzeitig drei Bauvorhaben in Planung / Vorbereitung. Es handelt sich dabei um das Areal der Allee, des Kantonsgerichtes, um das Lüdin-Areal und das Postareal, welche von unterschiedlichen Planungsteams bearbeitet werden. Die unmittelbare Nachbarschaft dieser Areale führt zu gegenseitigen Abhängigkeiten, insbesondere im Bereich Verkehrserschliessung, Zugänglichkeiten und Parkierung.

Postgebäude

Die Post Immobilien AG planen gegenüber dem Bahnhof Liestal einen Neubau mit Büro- und Wohnnut-zungen, im Erdgeschoss mit Geschäftsnutzung. Die künftige Nutzungsverteilung der Baute soll im Quartierplan noch offen gehalten werden. Das Richtprojekt bildet drei Varianten ab: Wohnen, Büro und Hybrid. Die Baute bildet den Abschluss des Bahnhofsquartiers und gleichzeitig den Übergang zum Stedtli.

Neugestaltung der Allee

Unterhalb des Stedtli befindet sich das Gebiet Orisbach. Es wird geprägt durch den heute eingezwängten Orisbach, einen alten Baumbestand und die vorhandenen Parkplätze. Es besteht die Absicht, die heute öffentlichen Parkplätze in eine neue Parkgarage im Bereich Lüdin-Areal zu verlagern. Das Gebiet Orisbach ist zusammen mit dem Postgebäude Teil des Quartierplans «Am Orisbach».

1.2. Auftrag

Die Verkehrserschliessung ist im Rahmen des Quartierplanes zu regeln und sicherzustellen. Dabei ist auch aufzuzeigen, wie verkehrliche Belastung des Gebietes mit entsprechenden Vorschlägen reduziert werden kann.

1.3. Perimeter

Das Bearbeitungsgebiet des Teiles Post und Allee liegt im Perimeter des Quartierplanes «Am Orisbach». Wo sinnvoll und nötig, werden in den angrenzenden Bereichen Vorschläge aufgezeigt, welche insbesondere die Zugänglichkeit für den Fuss- und Radverkehr verbessern. Im Sinne eines Betrachtungsperimeters werden auch der angrenzende Bereich und die dortigen Planungen (Lüdin Areal und Gericht) in die Überlegungen einbezogen. Für die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes Stadtkern wird der gesamte Bereich zwischen Bahnhof und dem Stedtli einbezogen (inkl. den grossen Parkplatzanlagen um das Stedtli.) Der Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes liegt aber im Bereich des Quartierplanes «Am Orisbach».

Abbildung 1: Perimeter Quartierplan «Am Orisbach»

1.4. Projektbeschrieb Stadtpark Allee

Abbildung 2 : Neugestaltung des Orisbaches und seiner Umgebung zum Stadtpark (Fontana LA)

Mit der geplanten Verlegung der Parkierung aus dem Gebiet entsteht ein neuer Stadtpark. Die angestrebte hohe Aufenthaltsqualität soll mit verschiedenen verkehrlichen Massnahmen unterstützt werden:

- Verkehrsreduktion Vermeidung von Parksuchverkehr
- Verkehrsreduktion Vermeidung von Durchgangsverkehr
- neue Wegverbindungen Fussverkehr:
  - Neue Fusswegverbindung über eine breite Treppenanlage Post – Terrasse – Allee – Stadtmühle
  - durchgehende Fusswegverbindung auf der Nordseite des Orisbachs bis zur Unterführung Hinterseeweg ins Oristal
- Behindertengerechte Wegverbindung via Lift im Parkhaus Lüdin

Die Massnahmen auf Ebene Verkehr werden in diesem Bericht nachfolgend beschrieben.

1.5. Projektbeschrieb Postgebäude

Abbildung 3: Ausschnitt Situationsplan mit Postplatz und Zugang via zum Stedtli (Fontana Landschaftsarch.)

Abbildung 4: Querschnitt mit den verschiedenen Ebenen zwischen Bahnhof und Stedtli (Christ+Gantenbein)

Das neue Postgebäude ersetzt das heutige Postgebäude und die Liegenschaft Poststrasse 5. Gegenüber der Ebene zur Allee tritt es mit einem zweigeschossigen Sockel in Erscheinung, welcher einen sechsgeschossigen Baukörper plus Attika trägt. Das Gebäude des ehemaligen Feuerwehrmagazines (neu «Haus der Allee») mit Jugendcafes bleibt bestehen. Der Sockel bildet auf Ebene Postplatz eine Terrasse, von der eine breite Treppe ins Gebiet Orisbach hinabführt.

Insgesamt bieten die im Quartierplan festgelegten Mantelbaulinien im Postgebäude, wie im Quartierplanreglement verankert) Raum für die Realisierung von max. 7’000 m2 BGF (7'200 m2 inkl. Aussenräumen). Im Sockel sind ergänzend 1'500 m2 BGF zulässig. Die Nutzungsart bleibt auf Stufe Quartierplan noch offen. Bei der Erarbeitung des Richtprojektes wurden in diesem Sinne drei Varianten aufgezeigt:

	Varianten 1: Hybrid: Büro und Wohnen	**Varianten 2: vorwiegend Büro**	**Varianten 3: vorwiegend Wohnen**
Sockel	Parkierung und Büro	Parkierung und Büro	Parkierung und Büro*
EG	Post, Gastro, Verkauf	Post, Gastro, Verkauf	Post, Gastro, Verkauf
1-6 OG	Wohnen und Büro	Büro	Wohnen
Attika	Wohnen	Wohnen	Wohnen

* In der Variante 3 «vorwiegend Wohnen» wurden für die Berechnung der Parkplatzzahl und des Verkehrs auch eine Variante untersucht, in der auch der Sockel mit Wohnnutzungen gefüllt wurden.

Seit 2018 (Mitwirkungsverfahren Quartierplan) wurde das Projekt seitens Auftraggeberschaft überarbeitet. Dabei wurde die aus dem Wettbewerb (2016) resultierende Gebäudeform (gemäss Nachjurierung 2018) beibehalten.[1] Im Gebäudeinneren wurden Anpassungen vorgenommen, die eine effiziente und flexible Nutzung ermöglichen (s.o.). Mit dem Wegfall der ursprünglich geplanten Retail-Nutzung im Untergeschoss des Postgebäudes und der gemäss RBV seit Anfang 2022 zulässigen reduzierten Parkplatzanzahl an gut erschlossenen Lagen, wurde die Anzahl der Parkplätze im Vergleich zum Stand 2018 insgesamt markant reduziert.

Um die Entwicklung adäquat abzubilden, geht das vorliegende Mobilitätsgutachten jeweils von Umsetzung der maximalen BGF und dem verkehrstechnisch ungünstigsten Nutzungsfall aus (s. Kap. 4.3 und 4.4).

[1] Das Projekt wurde im Nachgang des Wettbewerbs 2016 im Fussabdruck verkleinert, die Hofstruktur entfiel zu Gunsten des oben dargestellten Baus (Förderung von Durchblicken zum Stedtli)

1.6. Planungsgrundlagen

Überbauung Lüdin

- Mobilitätskonzept Lüdin-Areal; Stand Oktober 2021; TEAMverkehr.zug ag
- Variantenvergleich Erschliessung; Stand November 2021; TEAMverkehr.zug ag

Gericht

- Jurybericht Erweiterung und Umbau Kantonsgericht; Stand Januar 2020; Hochbauamt BL

Projekt Post / Quartierplan «Am Orisbach»

- Situationsplan Quartierplan «Am Orisbach» Liestal; Stand November 2021; Fontana Landschaftsarch.
- Mitwirkungsbericht QP «Am Orisbach»; Stand September 2021; Stierli + Ruggli
- Verkehrsgutachten QP «Am Orisbach»; Stand Oktober 2018; RK&P
- Projektoptimierung Post-Areal; Stand Januar 2022; CHRIST & GANTENBEIN

Verkehrserschliessung Stadt

- Strassennetzplan Siedlung Liestal vom 21.09.2016, abgegriffen im GIS
- Parkplatzkonzept für die Stadt Liestal vom 19.05.2020

Rechtsgrundlagen

- Kt. BL: Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)
- Kt. BL: Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV), inkl. Änderungen Anhang Grundwerte für die Berechnung des Grundbedarfs für Autoparkplätze; Liestal Januar 2022

Normen / Empfehlungen

- Kt. BL: Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas. Liestal November 2004
- Energie Regio Birsstadt: Leitfaden für Mobilitätsgutachten, Juli 2020
- Bundesamt für Strassen (ASTRA) / Velokonferenz Schweiz: Handbuch Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb
- SN 640 283: Parkieren, Verkehrsaufkommen von Parkierungsanlagen von Nicht-Wohnnutzungen, Zürich 2013

2. Verkehrskonzept Stadtkern

Die Verkehrsführung innerhalb der Altstadt hat einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklungen rund um den Bahnhof und den Perimeter des Quartierplans «Am Orisbach». Nachdem die der Rathausstrasse erfolgreich umgesetzt wurde, werden nun von der Stadt Ideen entwickelt, wie längerfristig mit einer weitergehenden Beruhigung des Stadtkerns die heute vom Verkehr belastete Situation verbessert und die Aufenthaltsqualität aufgewertet werden könnte.

2.1. Verkehrsregime und Parkierung Bestand

Ein Grossteil der Altstadt ist heute als Begegnungszone signalisiert. Die Rathausstrasse und teilweise die Kanonengasse sind die einzigen Gassen, welche als Fussgängerzone gestaltet sind nur vom Zubringerverkehr befahren werden dürfen. In den anderen Gassen befinden sich viele Parkplätze. Etliche Parkhäuser am Rande des Stedtli liegen in fussläufiger Distanz zum Stadtkern.

Die Poststrasse und die Seestrasse werden in einem Einbahnregime für den MIV geführt (Poststrasse mit Gegenverkehr für Bus und Velo). In gegenläufiger Richtung zur Seestrasse ist auch der Fischmarkt als Einbahn signalisiert und ermöglicht so ein «Rundverkehr»

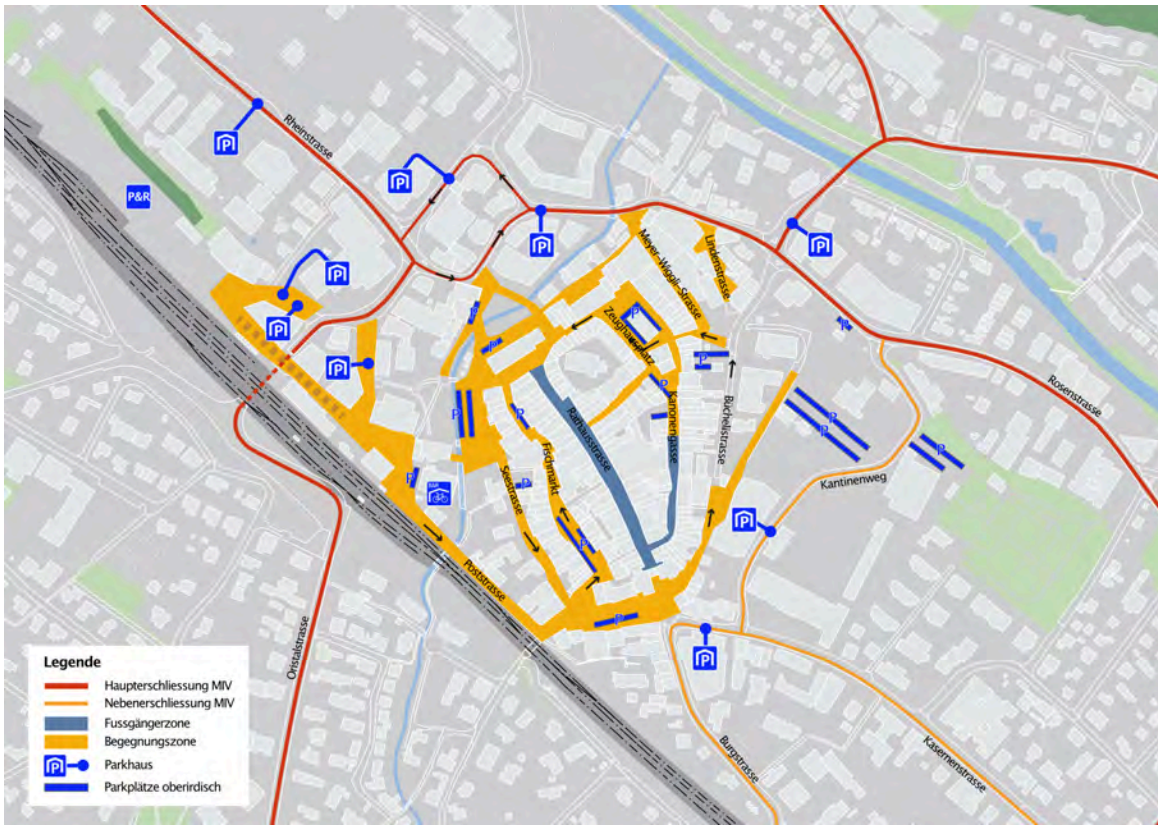


Abbildung 5: Verkehrsführung Altstadt, Bestand

2.2. Verkehrsgeschehen – Ergebnis Verkehrszählungen

Querschnittszählungen

An der Seestrasse und auf dem Fischmarkt wurden durch die Stadt zwischen dem 24. Januar und 6. Februar 2022 Querschnittszählungen und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Die Seestrasse (Einbahn Richtung Wasserturmplatz) und die Mühlegasse (Eingang Richtung Freihofgasse) weisen mit etwas über 1'000 Fzg/ Tg etwa die gleiche Verkehrsbelastung auf.

	DTV	V85
Seestrasse:	1'070 / Fzg / Tg	25 – 26 km/h
Mühlegasse:	1'060 / Fzg / Tg	25 – 26 km/h

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr Mo-So; Fahrzeuge / Tag

V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85 Prozent der Fahrzeuge

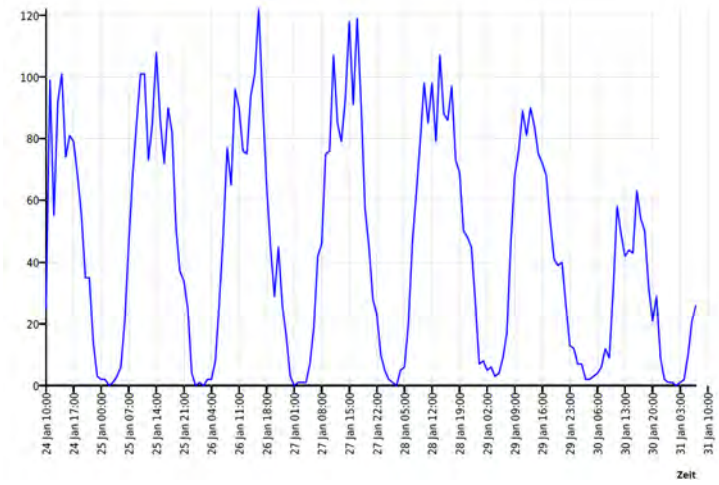


Abbildung 6 : Ganglinie Seestrasse, Verkehrsmessung zwischen 24.1. bis 31.1.2022.

Ganglinien

Die Ganglinien zeigen im Tages- und Wochenablauf eine relativ ausgeglichene Belastung mit wenig stark ausgeprägten Verkehrsspitzen zwischen 100 bis max. 120 Fzg/h - welche im Tagesablauf mehrmals auftreten. Die Belastung sinkt tagsüber nicht unter 70 Fzg/h.

Dieses Verkehrsverhalten deutet auf einen hohen Anteil von kleinräumigem Ortsverkehr mit wenig Pendlerverkehr (keine Spitzen am früheren Morgen). Entgegen den Erwartungen entspricht dieses Verkehrsverhalten nicht einem hohen Anteil an Einkaufsverkehr.

Belastung aufgrund Parkierung

Aufgrund den vorhandenen Parkplätzen ist in den Gassen mit folgendem Verkehr zu rechnen:

- Parkierung Fischmarkt / Mühlegasse: 36 Parkplätze * 8 / Tg belegt ca. 300 Durchfahrten/ Tag
- Parkierung Orisbach / Allee: 63 PP * 8 / Tag belegt,
  davon 50 % Abfluss Richtung Wasserturm ca. 250 Durchfahrten/Tag

Der grössere Teil der Durchfahrten ist dementsprechend mit (nicht erfolgreichem) Parksuchverkehr oder mit Durchgangsverkehr zu erklären.

Gefahrene Geschwindigkeiten

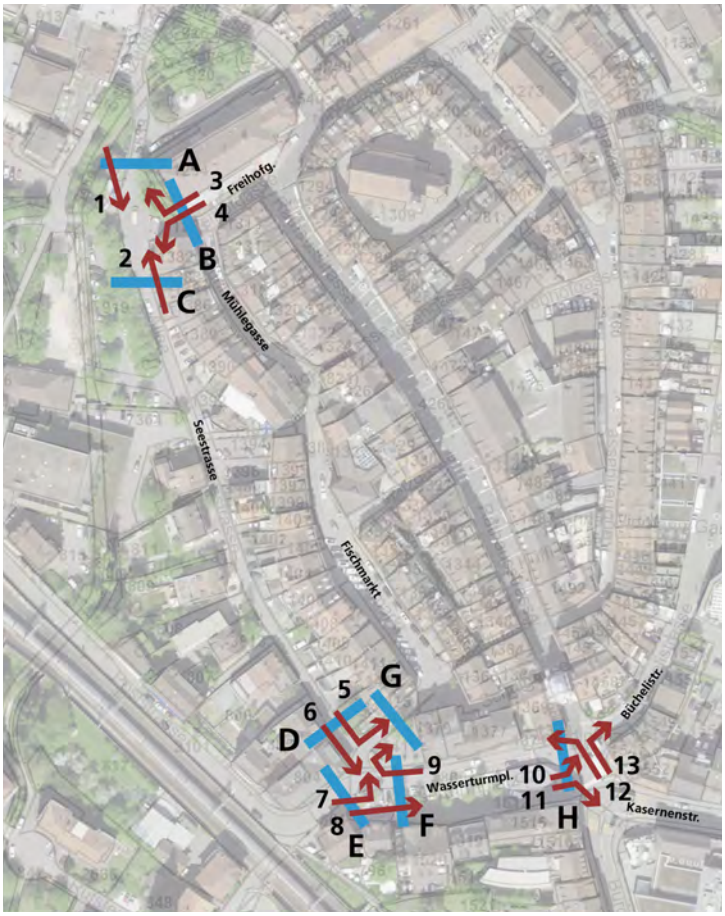
Auf den beiden Gassen gilt eine Begegnungszone mit einer Geschwindigkeitslimite von 20 km/h. Diese Limite wird von der Hälfte der Autofahrer eingehalten. 85 Prozent der Autofahrer fahren weniger als 25 km/h. Vereinzelt werden in den Gassen aber auch Geschwindigkeiten über 50 km/h gemessen.

Fazit:

Die Seestrasse und Fischmarkt / Mühlegasse sind in etwa mit einer gleichen Verkehrsmenge belastet. Das bestehende Einbahnregime teilt die Ströme auf zwei gleich starke Äste auf. Die Verkehrsmengen sind mit jeweils 1'000 Fzg / Tag im Tages- und Wochenverlauf recht ausgeglichen. Allerdings hat der kleinere Teil des Verkehrs eine Erschliessungswirkung auf die betroffenen Gassen, sondern ist Durchgangsverkehr.

Nummererhebung Seestrasse / Wasserturmplatz

Verkehrsgeschehen im Gebiet zwischen Wasserturmplatz und Seestrasse wurde im Rahmen einer Verkehrszählung ermittelt. Die Verkehrszählungen ist am Donnerstag, 27. Januar 2022 während 30 Minuten von 17:00 bis 17:30 Uhr durchgeführt worden. Damit wurde während einer Spitzenstunde gezählt, in welcher neben dem Pendlerverkehr auch ein hoher Anteil an Einkaufsverkehr unterwegs war. Die Fokussierung auf die Spitzenstunde erlaubt Aussagen zu allfälligem Parkplatzsuchverkehr.



A-C Zählstelle Seestrasse Nord

1) Seestrasse n. Süden
2) Seestrasse n. Norden
3) Freihofgasse n. Norden
4) Freihofgasse n. Süden

D-E Zählstelle Seestrasse Süd

5) Seestrasse n. Fischmarkt
6) Seestrasse n. Wasserturmplatz
7) Poststrasse n Fischmarkt
8) Poststrasse n. Wasserturmplatz
9) Wasserturmplatz n. Fischmarkt

H Zählstelle Wasserturmplatz Ost

10) Wasserturmplatz n. Büchelistr.
11) Wasserturmplatz n. Kasernenstr
12) Wasserturmplatz v Kasernenstr
13) Wasserturmplatz n. Büchelistr

Abbildung 7 : Zählstellen

Beobachtungen

Im betroffenen Raum besteht eine erhebliche Belastung durch den mIV, welche die Aufenthaltsqualität in diesem sensiblen Raum empfindlich einschränkt. So quert beispielsweise während einer Spitzenstunde alle 4-5 Sekunden ein Auto den Bereich der Kreuzung Wasserturmplatz / Seestrasse / Spitalgasse. Der Verkehrsablauf ist dank tiefen Geschwindigkeiten in der Begegnungszone in der Regel gewährleistet und Rückstaus von bis zu 6 Fahrzeugen lösen sich rasch wieder auf. Gleichwohl wird die

Qualität des Fuss- und Radverkehrs aber auch des Busverkehrs eingeschränkt, zumal die Autos sich an der Haltestelle Wasserturmplatz zwischen die wartenden Busse schieben oder auf der Poststrasse als Gegenverkehr zu Abbremsmanöver der Busse führen.

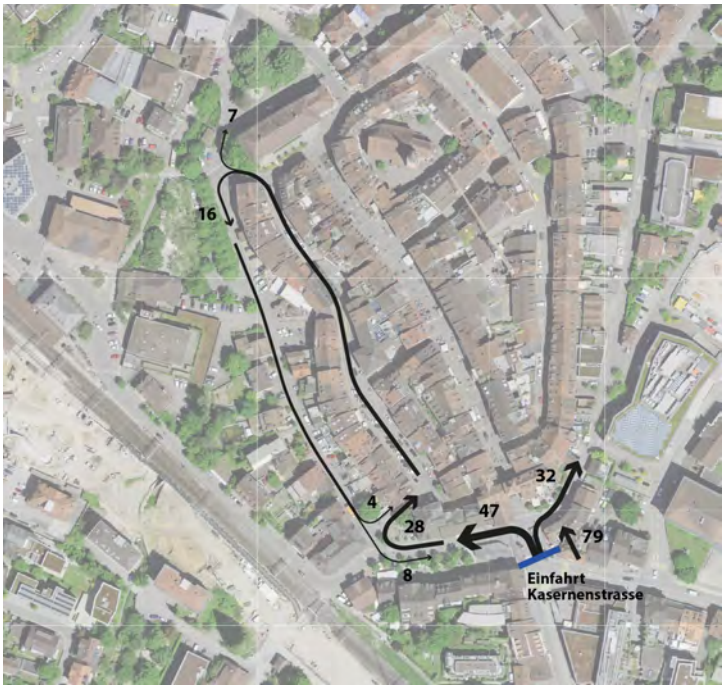
Auswertungen

Die Auswertung der Nummernerhebung erlaubt Einblicke zu den relevanten Verkehrsbeziehungen:

Verkehr von der Seestrasse (Querschnitt A)

Bei der Einfahrt von der nördlichen Seestrasse wurden während der halben Stunde 75 einfahrende Fahrzeuge gezählt. Von diesen 75 wurden noch innerhalb dieser halben Stunde 32 bei der Ausfahrt zur Kasernenstrasse und 9 auf der Büchelistrasse beobachtet. Rund 55% fahren also durch. Mit 11 Fahrzeugen fahren rund 15% zum Fischmarkt, wobei 7 von diesen 11 wieder zurück auf die Seestrasse fahren. Rund 20% der 75 Fahrzeuge (14 Fahrzeuge) wurden nur bei der Einfahrt Seestrasse Nord gezählt. Diese werden sehr wahrscheinlich auf dem Parkplatz Allee parkiert haben.

Abb. 8 : Verteilung der Verkehrsströme am Querschnitt Seestrasse



Verkehr von der Kasernenstrasse (Querschnitt H und I)

Bei der Einfahrt Kasernenstrasse wurden während der halben Stunde 79 Fahrzeuge gezählt. 32 davon, also rund 40%, biegen rechts auf die Büchelistrasse ab. Von den 47 Fahrzeugen, die auf den Wasserturmplatz eingebogen sind, fahren 28 weiter zum Fischmarkt und sechs Busse Richtung Bahnhof. 13 Fahrzeuge haben auf dem Wasserturmplatz parkiert oder gewendet. Von den 28 Fahrzeugen, die über den Wasserturmplatz zum Fischmarkt gefahren sind, sind rund 30% über die Seestrasse zurück zum Wasserturmplatz gefahren.

Abbildung 9 Verteilung der Verkehrsströme am Querschnitt Rathausstr.

Verkehr auf dem Fischmarkt (Querschnitt G)

Bei der Einfahrt Fischmarkt wurden während der halben Stunde 74 Fahrzeuge gezählt. Rund die Hälfte davon kommt von der Kasernenstrasse. Von der Poststrasse kommt nur ein geringer Teil (12%).

Von den 74 Fahrzeugen auf dem Fischmarkt fahren rund 20% via Seestrasse nach Norden aus der Altstadt. Der grosse Teil, 42 Fahrzeuge (57%), fährt auf die Seestrasse.

Abbildung 10 : Verteilung der Verkehrsströme am Querschnitt Spitalgasse

Fazit / Ergebnisse

Die Parkplätze in der Alle, auf dem Wasserturmplatz sowie dem Fischmarkt und Mühlegase sind während einer abendlichen Spitzenstunde sehr gut belegt und führen zu einem regen Verkehr, welcher zu den Parkplätzen zu- und wegführt. Dabei entsteht aber auch Parkplatzsuchverkehr, indem nicht wenige Fahrzeuge die Runde Wasserturmplatz – Fischmarkt – Seestrasse (oder umgekehrt) gleich mehrmals zurücklegt. Wenn jeder der 108 im Untersuchungsraum vorhandenen Parkplätze im Verlauf der Spitzenstunde ein Mal belegt ist, führt dies zu rund 220 Zu- und Wegfahrten, was nur einem Drittel des erfassten Verkehrs entspricht.

Ein erheblicher Teil des Verkehrs im betroffenen Raum ist aber reiner Durchgangsverkehr. Der Anteil des Verkehrs, welcher von der Seestrasse im Norden (Querschnitt A) zum Wasserturmplatz (Querschnitt H) durchfährt, beträgt 55 Prozent. Noch grösser ist der Anteil des Durchgangsverkehrs, welcher vom Bahnhof (Poststrasse) zum Wasserturmplatz in Richtung Büchelistrasse und Kasernenstrasse wegführt (90 Prozent).

Mit entsprechenden Massnahmen kann dieser rege motorisierte Verkehr in diesem sensiblen Stadtraum reduziert werden, ohne die Erschliessungsqualität für motorisierte Verkehrsteilnehmende zu reduzieren:

- Indem die Parkplatzanlagen an weniger sensiblen Orten gebündelt und der Parkplatzsuchverkehr mittels Parkleitsystem effizient zu den freien Parkplätzen geleitet wird;
- Indem der Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz geleitet wird und von Parkplätzen befreite Gassen und Strassenräume für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

2.3. Verkehrskonzept Stadtkern - Etappe 1

Im Zuge der Realisierung der Bauvorhaben im Zentrum möchte die Stadt die Chance nutzen um mit einer Verlagerung der Parkierung aus dem Gebiet Orisbach / Allee in eine gemeinsame Tiefgarage im Areal Lüdin das Gebiet aufzuwerten. Gleichzeitig entsteht mit den umfangreichen Ausbauten des Bahnhofes eine verbesserte Zugänglichkeit des Bahnhofes von der Südseite und später auch von der Westseite. Diese bietet die Gelegenheit die heute beengten Verhältnisse im Bereich Gericht / Palazzo / Post aufzuwerten.

Die Etappe 1 zeigt den angestrebten Zielzustand nach der Realisierung der Quartierpläne «Am Orisbach», «Lüdin Areal», «Ziegelhof» und «Bahnhof Corso».

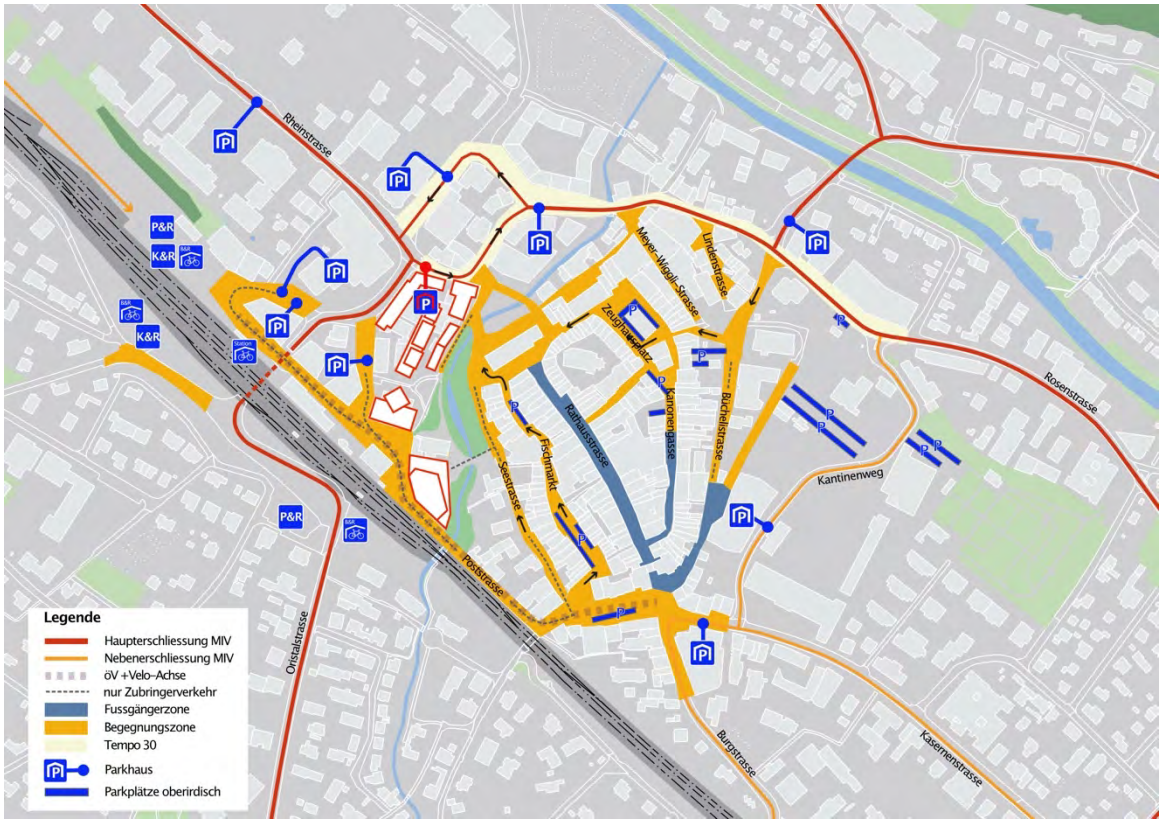


Abbildung 11: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 1

Basis für die Veränderung bildet das Parkhaus im Lüdinareal, in welchem 80 öffentliche Parkplätze realisiert werden sollen und dadurch Parkplätze im Bereich der Allee und allenfalls weiteren Gebieten aufgehoben werden können. Die Aufhebung der Parklätze in der Allee ist eine wichtige Voraussetzung für die mit der Neugestaltung angestrebte Aufwertung der Aufenthaltsqualität zu einem Stadtpark am Orisbach. Die Erschliessung des Parkhauses der Post erfolgt weiterhin über die Allee. Im Zusammenhang mit der Optimierung des Bauprojekts wurde aber die Anzahl der Parkplätze im Vergleich zu vorherigen Varianten deutlich reduziert. (Vergl. einleitend Kap. «Projektbeschrieb Postgebäude»).

Veränderungen in der Verkehrsführung betreffen vor allem die Seestrasse: Bei dieser soll die bestehende Einbahnregelung neu nordwärts statt südwärts funktionieren. In einem ersten Schritt soll die Seestrasse vom Durchgangsverkehr befreit werden (Zubringerdienst gestattet). In der ersten Etappe soll zudem als Antwort auf das Postulat 2019-17 «Schliessung der Büchelistrasse für den motorisierten

Verkehr» auch diese vom Durchgangsverkehr befreit werden (Zubringerdienst gestattet). Der südliche Teil der Büchelistrasse zwischen Wasserturmplatz und Manor wird so zur Fussgängerzone, der nördliche Abschnitt zwischen Manor und Knoten Rosenstrasse zur Begegnungszone.

Auch die Poststrasse soll zukünftig nur noch mit Zubringerverkehr befahren werden. Die Einbahnführung mit Gegenverkehr für Bus und Velo wird beibehalten.

Die Stadt Liestal hat beim Kanton die Einführung von Tempo 30 auf den Kantonsstrassenabschnitten Rheinstrasse, Weiherweg, Rebgasse, Gasstrasse ab der Kantonalbankkreuzung bis zum Gstadigplatz beantragt. Dieser Antrag befindet sich derzeit beim Kanton in der Prüfung.

Diese Regelung bietet folgende Vorteile:

- Sehr starke verkehrliche Entlastung sensibler Stadträume im Gebiet Allee, Poststrasse, Wasserturmplatz und Bahnhofplatz
- Voraussetzung für eine attraktive Parkgestaltung und Nutzung der Allee als Stadtpark mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Konzentration der öffentlichen Parkplätze in Parkgaragen und dadurch Reduktion der Parkplätze im Stadtraum.
- Effiziente Lenkung und direktere Zufahrten auf freie Parkplätze für Besucher des Stedtli und des Stadtkerns mit einem Parkleitsystem. Dadurch Reduktion des Suchverkehrs und höhere Auslastung der vorhandenen Parkhäuser
- Weniger Konflikte für den Busverkehr auf der Busachse Haltestelle Wasserturmplatz – Poststrasse – Bahnhofplatz
- Aufwertung des Bahnhof/ Postplatzes im Bereich Gericht / Palazzo durch eine erhebliche Verkehrsentlastung inkl. Reduktion der Rückwärtsmanöver aus dem bestehenden Parkplatz vor der Post.
- Die Zugänglichkeit des Stedtli vom Bahnhof wird für den Fuss- und Veloverkehr deutlich aufgewertet
- Der Bücheliplatz und die Achse vom Törliplatz zum Bücheliplatz wird vom Durchgangsverkehr entlastet und damit für den Fussverkehr attraktiver.

Parkplatzbilanz öffentliche Parkplätze Etappe 1:

Die Parkplatzbilanz der öffentlichen Parkplätze ergibt folgendes Ergebnis:

Parkplatz	Bestand	Etappe 1
Allee	50	0
Seestrasse	5	0
Schleifewuhrweg	3	0
Schützenstrasse	5	0
Parkhaus Lüdin (öffentl)	0	80
Total	**63**	**80**

Im engeren Bereich des Orisbach (ohne Fischmarkt / Wasserturmplatz) sind 63 Parkplätze von der Aufhebung betroffen. 80 öffentliche Parkplätze werden neu geschaffen.

Nicht Teil der Aufstellung sind die Parkplätze im Bereich Bahnhof (inkl. Post) sowie die im Areal Lüdin und Postgebäude realisierten Besucherparkplätze.[2]

Im Einzugsgebiet des Stedtli bestehen innert 9 Min. Gehzeit zur Rathausstrasse ca. 1'300 Parkplätze.

[2] Auf diese wird im nachfolgenden Kapitel «Erschliessung Post/Lüdin Areal/Gericht eingegangen»

3. Erschliessung Post / Lüdin-Areal / Gericht

Aufgrund der gegenseitigen Nähe und der parallelen Entwicklung der drei Bauvorhaben des Postgebäudes, des Kantonsgerichtes, der Aufwertung der Allee und des Areal Lüdin wird die Verkehrserschliessung der drei vorhaben gegenseitig koordiniert. Dies betrifft neben der Parkierung auch die Durchwegung des Gebietes.

3.1. Erschliessung ÖV (Bestand)

Das Stedtli liegt nahe am Bahnhof Liestal und wird komplett in dessen Einzugsradius von 500m abgedeckt. Die Buslinien verkehren am Rand der Altstadt über die Rosenstrasse und die Poststrasse (für ÖV im Gegenverkehr). Die Bushaltestelle Wasserturmplatz stellt den südlichen Zugangspunkt zur Altstadt her. An dieser halten sechs Buslinien. Die gesamte Altstadt liegt mit diesen Voraussetzungen in der ÖV-Qualitätsstufe A.

Das Areal Post ist in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof nur wenige Schritte zur Hauptunterführung Ost.

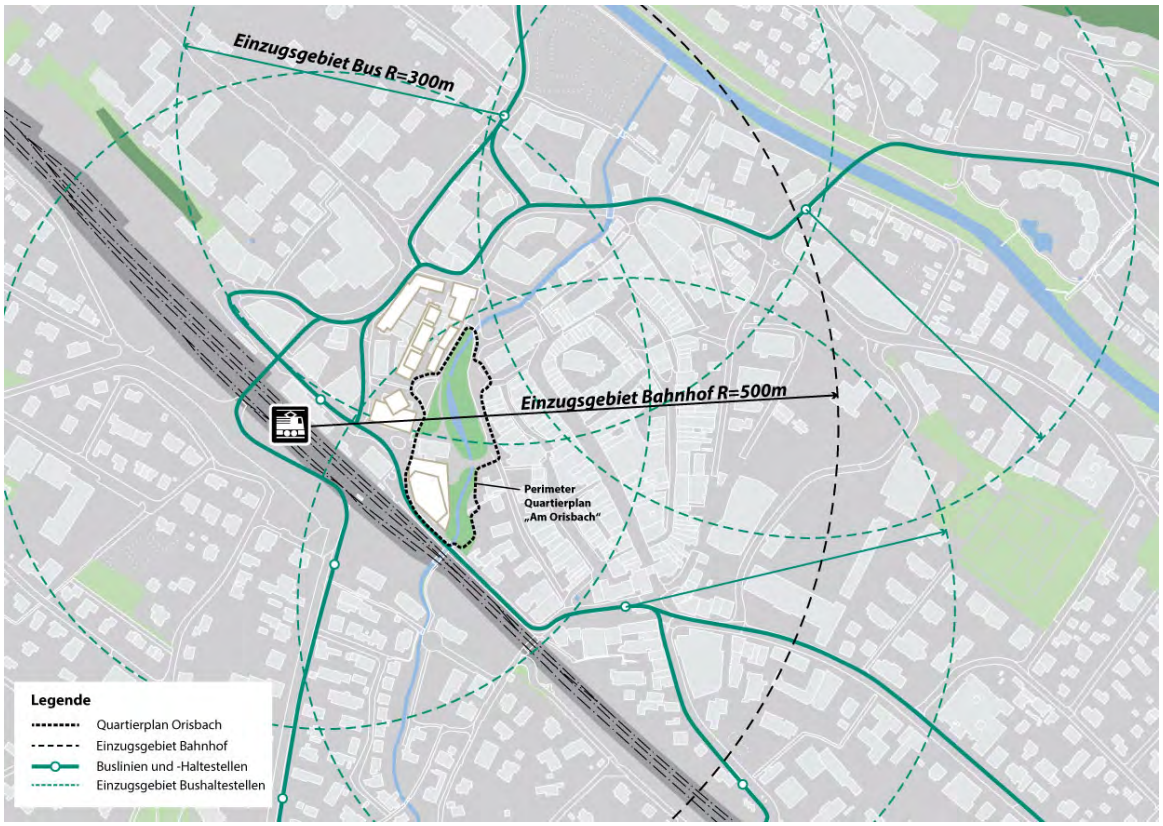


Abbildung 12: Übergeordnete Erschliessung ÖV

3.2. Erschliessung MIV

Hauptvariante

Ebene Allee: Die Haupterschliessung für das Postareal erfolgt über den Tiefgaragenanschluss an die Seestrasse. Diese ist nur für Anwohner und Zubringer befahrbar. Die Einfahrt ist von Norden und Süden her möglich, die Ausfahrt jedoch nur nach Norden in Richtung Rheinstrasse bzw. Rebgasse.

In der Allee werden sämtliche öffentlichen Parkplätze im Bereich Orisbach aufgehoben. Diese Variante ohne Parkplätze um den Orisbach wird aus verkehrlichen und aus Gründen der Aufenthaltsqualität im künftigen «Stadtpark» deutlich bevorzugt.

Ebene Poststrasse: Die Besucherparkplätze für den Schalterbetrieb der Post vor dem neuen Postgebäude sind über den Postplatz erreichbar. Auch jener Bereich ist zusammen mit der Bahnhofstrasse (ab Einfahrt TG zentraliestal) und der Poststrasse nur für Zubringer befahrbar. Die Poststrasse wird weiterhin mit einer Einbahnführung (Busse und Velo im Gegenverkehr) für den MIV funktionieren.

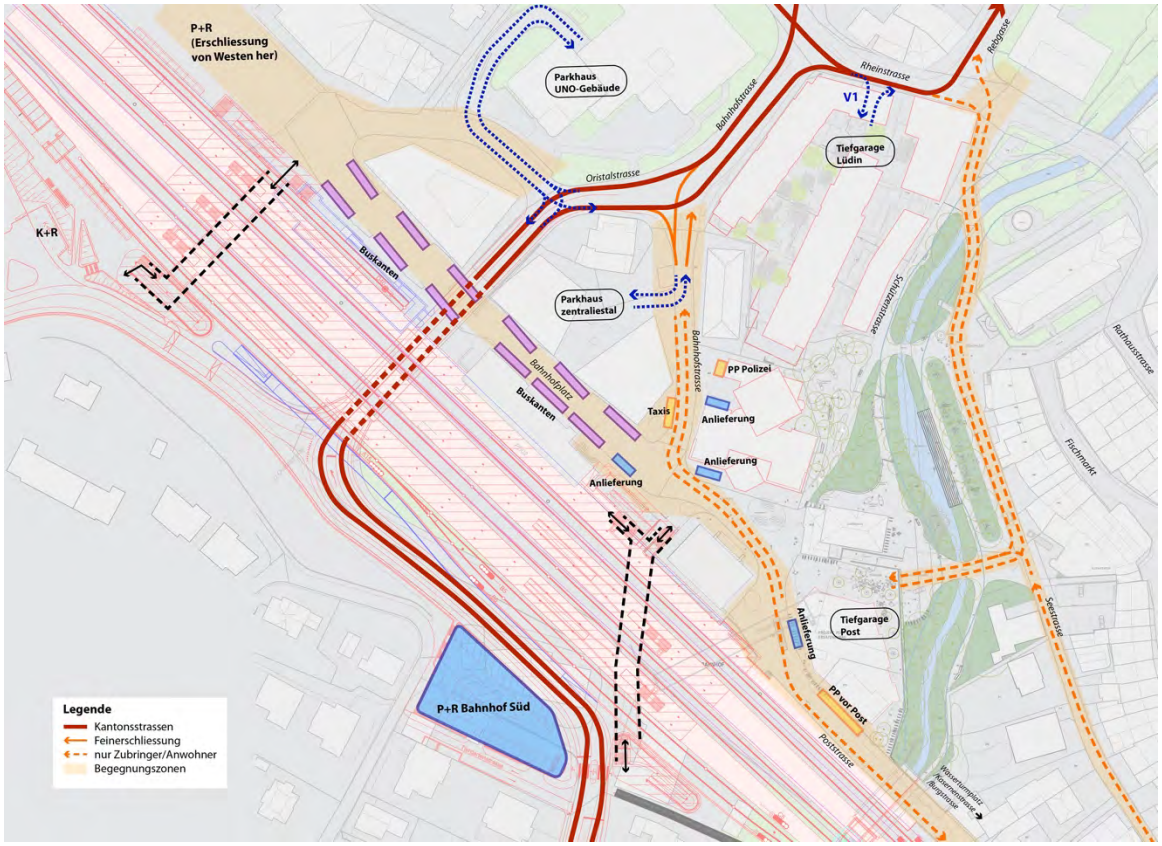


Abbildung 13 : Gebiet Lüdin/Gericht/Post - Erschliessung MIV, Hauptvariante

Rückfallvariante

In der Rückfallvariante werden öffentliche 20 Parkplätze entlang des Orisbaches beibehalten. Die Seestrasse kann zur Erschliessung dieser Parkplätze vom MIV befahren werden. Der südliche Abschnitt soll mit einem Einbahnregime in Gegenrichtung belegt und für den Durchfahrtverkehr gesperrt werden. Damit kann der Parksuchverkehr Seestrasse – Fischmarkt auch in dieser Variante unterbunden werden. Die Zu- und Wegfahrt aus der Parkgarage des Postgebäudes ist nur von und nach Norden in Richtung Rheinstrasse bzw. Regbasse möglich. Die übrige Verkehrserschliessung funktioniert wie in der Hauptvariante.

Diese Rückfallvariante zeigt eine Option, falls die öffentlichen Parkplätze nicht in ein Parkhaus im Lüdin-Areal verlegt werden können und dadurch die Parkierung am Orisbach in verkleinerter Form beibehalten werden muss.

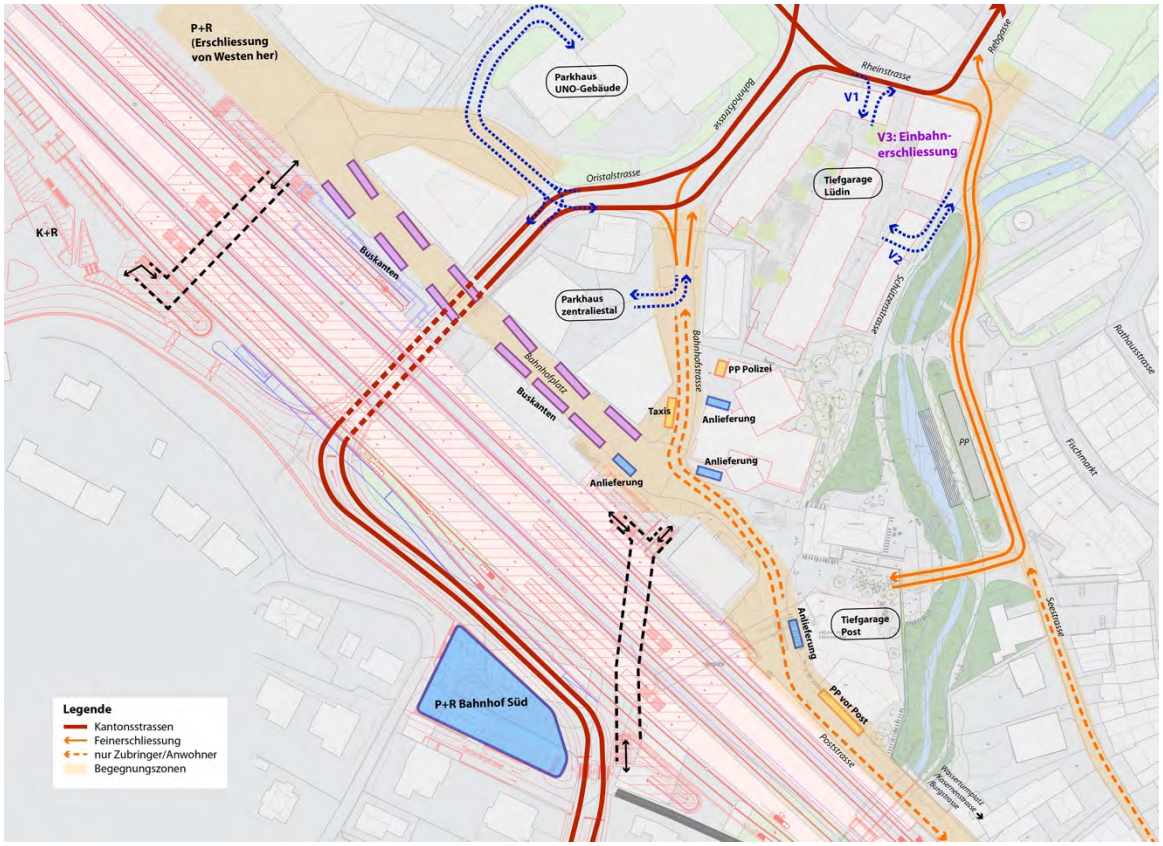


Abbildung 14: Gebiet Lüdin/Gericht/Post - Erschliessung MIV, Rückfallvariante

3.3. Erschliessung LV

Die Verbindung zwischen Stedtli und Bahnhof ist ein wichtiger Faktor für den Langsamverkehr. Viele Pendler gehen diese Strecke und profitieren von einer attraktiven Anbindung der Altstadt an den Bahnhof. Mit der Umgestaltung des Raums um den Orisbach und den neuen Bauprojekten wird die Durchgängigkeit deutlich aufgewertet. Die neue Treppenanlage beim Postgebäude ermöglicht einen direkten Zugang vom Postplatz Richtung Stadtmühle und Fischmarkt.

Aufgrund der Topographie und entsprechenden Neigungen ist die Verbindung zwischen Postplatz und Orisbach auf den bisherigen Wegen nicht behindertengerecht. Daher ist am südlichen Rand des Lüdin-Areals ein Lift vorgesehen, welcher einerseits die öffentliche Parkgarage erschliesst und gleichzeitig eine behindertengerechte Verbindung zwischen der Ebene Allee mit dem Bahnhof ermöglicht.

Für den Veloverkehr sind rund um das neue Postgebäude mehrere Abstellanlagen geplant – welche aber nicht für die Bahnhofsnutzung dienen. Die Poststrasse sowie der Bahnhofplatz sind kantonale Radrouten. Über diese sind die Abstellanlagen gut erreichbar. Die Veloverbindung vom Postplatz zum Stedtli erfolgt einerseits über die vom Verkehr entlastete Poststrasse und andererseits über die Schützenstrasse entlang des Lüdinareals auf der Ebene Allee.

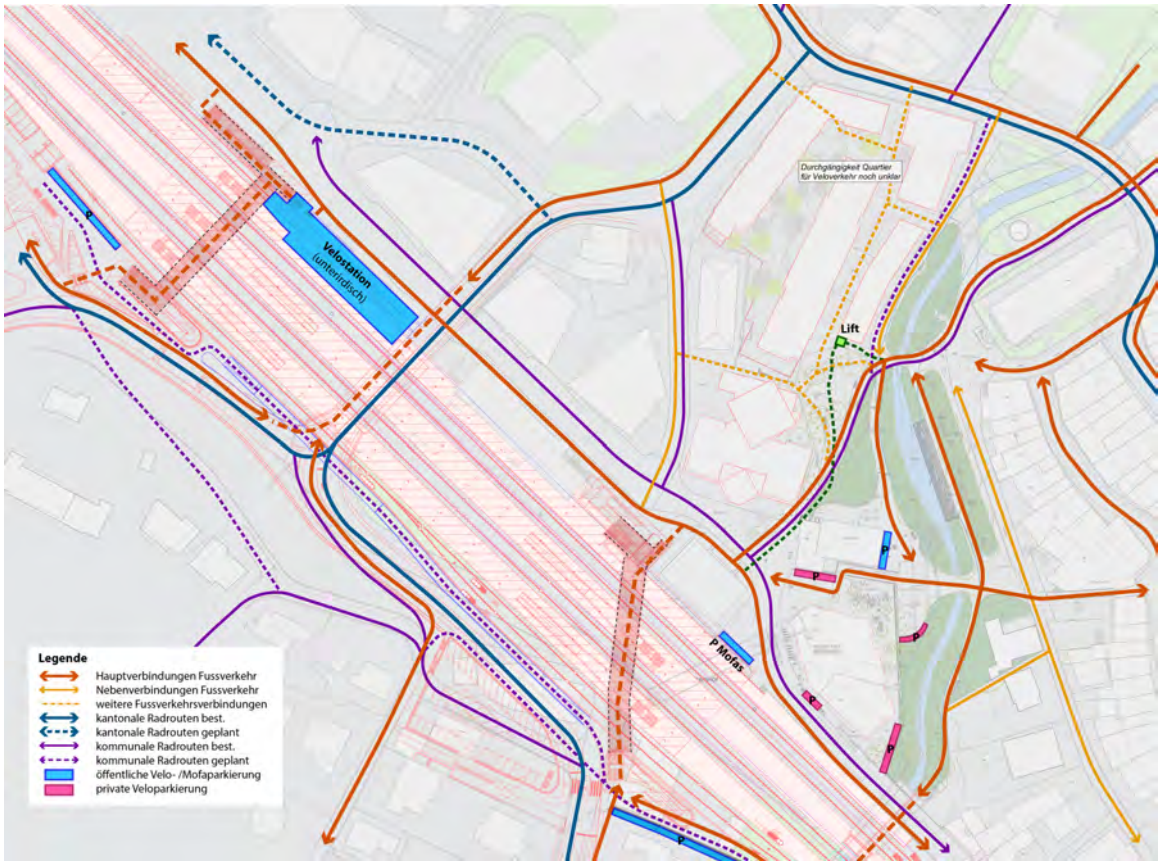


Abbildung 15 : Abbildung 11: Gebiet Lüdin/Gericht/Post - Erschliessung Langsamverkehr

4. Erschliessung Areal Post

4.1. Situation Postplatz

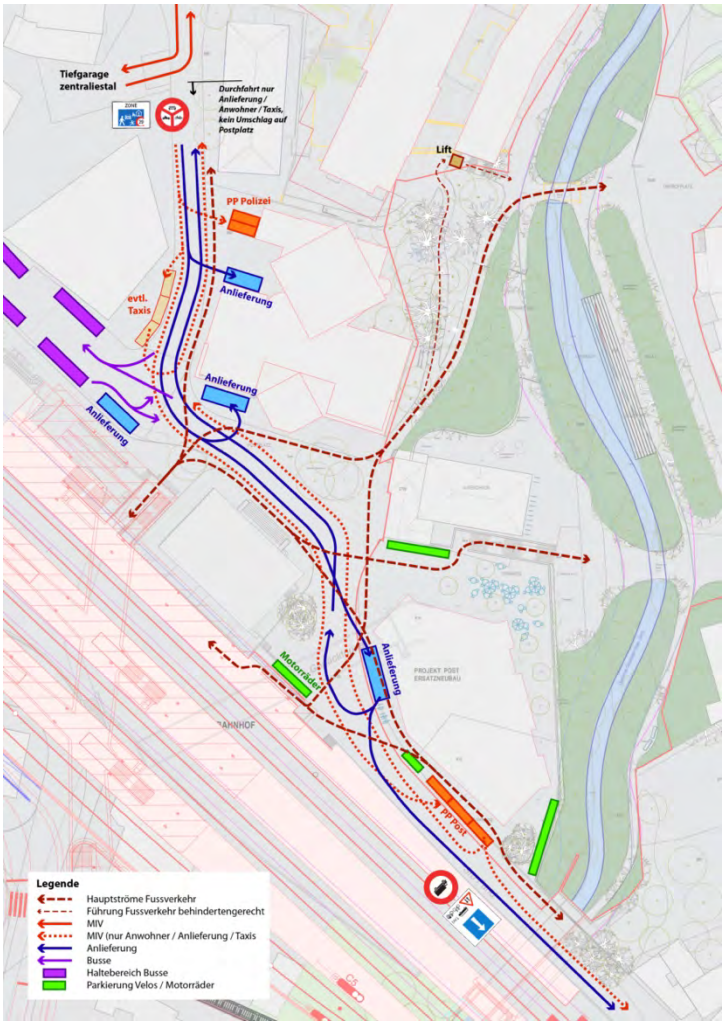


Abbildung 16: Erschliessungssituation Postplatz

Der Postplatz und die Poststrasse sind die Hauptzugangspunkte zum Postgebäude. In diesem Bereich soll in Zukunft für den Autoverkehr nur noch der Zubringerverkehr gestattet sein. Dazu gehören die Anfahrt an die Parkplätze vor dem Postgebäude sowie die Anlieferung.

Da nur noch drei Parkplätze vor der Post über die Poststrasse erschlossen sind und der Durchfahrtsverkehr unterbunden werden soll, ist im Vergleich zum Bestand mit deutlich weniger Autoverkehr auf dem Postplatz zu rechnen.

Damit wird der gesamte Bahnhofplatz entlastet und der Verkehrsablauf für den Bus-, Velo- und Fussverkehr erleichtert. Dies ist auch ein Gewinn für das Stedtli und den Stadtpark, welche für den Fussverkehr besser erreichbar werden.

Falls ein Ersatzstandort für die Post gefunden wird, kann auf die drei oberirdischen Parkplätze vor dem Postgebäude verzichtet werden. Damit könnte dieser gesamte Bereich vom motorisierten Privatverkehr entlastet werden.

4.2. Schleppkurvennachweise

Für einzelne Anlieferungen wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Schleppkurvennachweise erstellt. Diese werden nachfolgend aufgezeigt.

Anlieferung Getränkehandel (Basisvariante)

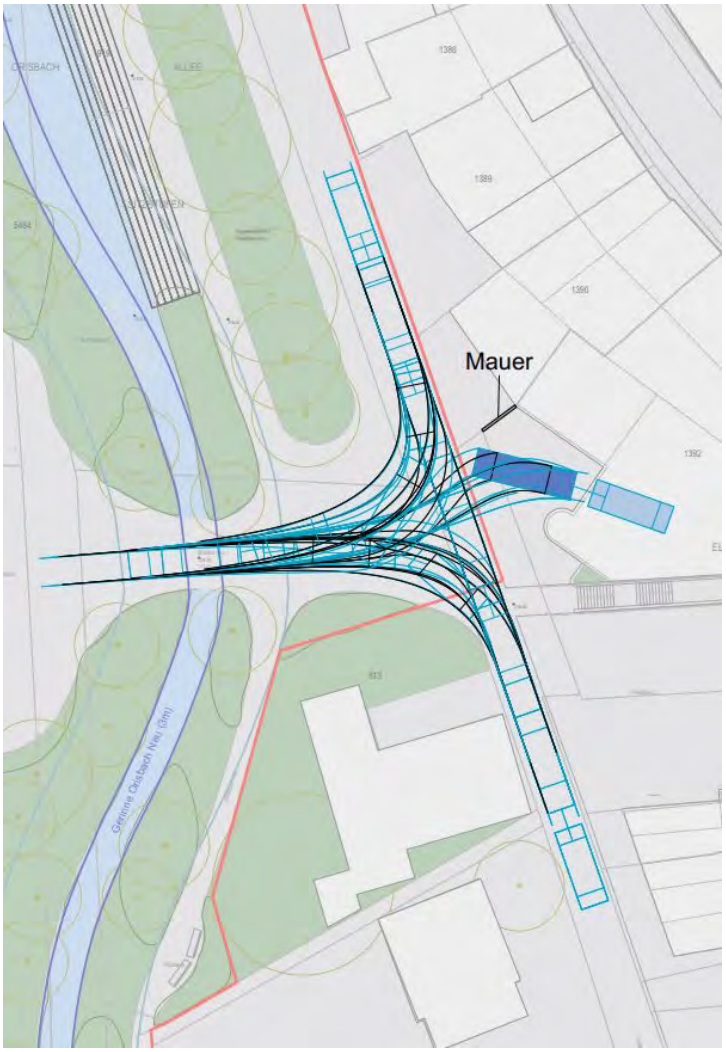


Abbildung 17: Anlieferung Getränkemarkt, Variante mit Mauer

Der Getränkemarkt an der Seestrasse wird jeweils mit einem Lastwagen angefahren. Im Bestand muss dieser von Norden her anliefern. Neu ist die Seestrasse im Einbahnverkehr nordwärts, das heisst, es wäre auch eine Anlieferung von Süden möglich. Für die Anlieferung auf der Parzelle ist ein Rückwärtsmanöver an das Gebäude notwendig. Auf der Nachbarsparzelle gibt es eine Mauer, welche dieses erschwert. Es wurden Varianten mit und ohne diese Mauer erstellt. Die Variante ohne Mauer ist im Anhang ersichtlich, ebenso die mit der eigentümerschaft besprochene Variante mit versetzter Schleppkurve, welche ein senkrechtes Rückwärtseinparken in den bestehenden Getränkehandel ermöglicht. Die dargestellten Varianten bilden zusammen die Basis für die Festlegung des erweiterten Brückenbereichs im Quartierplan.

Anlieferung ehem. McDonalds (Poststrasse 1)

Abbildung 18: Schleppkurvennachweis Anlieferung ehem. McDonalds

Die Anlieferung für den ehemalige McDonald über die untere Ebene am Orisbach bleibt weiterhin möglich. Für diese Anlieferung ist ein Rückwärtsmanöver notwendig. In den Schleppkurvennachweisen wird aufgezeigt, wie diese möglich sind. Sämtliche Schleppkurvennachweise sind auch im Anhang ersichtlich.

4.3. Parkierung Postgebäude

Nutzungszenarien

Da die Nutzung des Postgebäudes noch offen ist, wurde die Parkierung für die drei nachfolgend skizzierten Varianten untersucht:

- Varianten 1: Wohn- und Bürohaus (Hybrid)
- Varianten 2: Bürohaus (mit Attikawohnungen)
- Varianten 3: Wohnhaus (abgesehen vom Erdgeschoss)

Den Parkplatz-Berechnungen liegt das jeweilige Richtprojekt je Nutzungsszenario zu Grunde, welches die maximale Geschossflächen gemäss QP-Reglement umsetzt. So wird eine maximal zulässige Nutzung und damit den im Quartierplanplan festgelegten «ungünstigsten» Fall abgebildet. In den untersuchten Varianten wurden die Wohnnutzungen vorwiegend mit Kleinwohnungen (2.5 und wenigen 3.5 Zimmer) im Sinne von Business Apartments (ca. 60 bis 80 m2) gefüllt. Dies ergibt pro in den Parkplatzberechnungen ein tendenziell höherer Bedarf. Die in die Berechnung einbezogene Nutzung mit einem Teil Gastro im Erdgeschoss ist verkehrsintensiver, als ein Verkaufsbetrieb bis 1'000 m2.

Basiszenarien

In den **Basiszenarien** wurden für die Berechnung der notwendigen Parkplatzzahl gemäss den neuen gesetzlichen Möglichkeiten folgende Vorgaben herangezogen:

Für die Wohnnutzungen gelten folgende Reduktionsfaktoren:

- ÖV-Güteklasse A : 0.6 für die Stamm- und Besucherparkplätze;

Für die Gewerbenutzungen gelten folgende Reduktionsfaktoren:

- Reduktionsfaktoren R1 : 0.5 Gewerbe aufgrund guter öV-Lage;
- Reduktionsfaktor R2 : 0.6 für Gewerbe aufgrund den in der Verordnung genannten Kriterien, welche am vorliegend hervorragend erschlossenen Standort und mit den ausgeführten Massnahmen im Mobilitätsmanagement umgesetzt werden sollen.

Die im Anhang des RBV genannten Faktoren für einen Reduktionsfaktor R2 von 0.6 sind im vorliegenden Fall gegeben, namentlich bei der Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen in erreichbarer Nähe, den verkehrspolitischen Leitbilder der Stadt Liestal für die Entwicklung des Zentrums, der verkehrlichen Belastung an einem verkehrlich sensiblen Bereichen der Stadt, einer möglichen Mehrfachnutzung der Parkplätze sowie der Lage im Kern der Stadt, in welcher die meisten Ziele zB. für die Nahversorgung oder Freizeitnutzungen gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind.

Eine weitergehende Reduktion der Parkplatzzahl kann gemäss den besonderen Vorschriften im Quartierplan dann umgesetzt werden, wenn weitreichendere Massnahmen zur Begrenzung des motorisierten Verkehrs im Sinne des autoarmen Wohnens ergriffen werden.

Szenarien Autoarmes Wohnen

Im Szenario **Autoarmes Wohnen** wurden für Wohnnutzungen die Zahl der notwendigen Parkplätze für Bewohner und Besucher halbiert. Damit stehen pro Wohnung 0.3 Stammparkplätze und 0.09

Parkplätze für Besucher zur Verfügung. Dieses Szenario wurde im Sinne einer möglichen Umsetzung des Postgebäudes als „Autoarmes Wohnen“ ebenfalls untersucht.

Die Berechnung der Parkplatzzahlen anhand der oben beschriebenen Angaben wurden für insgesamt 8 Varianten berechnet (Vergleich Tabellen im Anhang). Dabei liegt die Spanne der notwendigen Parkplätze zwischen 31 Parkplätzen und 54 Parkplätzen. Heute bestehen auf dem Areal der Post inkl. Poststrasse 5 insgesamt 68 Parkplätze.

4.4. Parkierung Jugendtreff

Heute nutzt der Jugendtreff das Haus zur Allee. Diese Nutzung soll beibehalten werden. Allfällige motorisierte Besucher des Jugendtreff‘s können heute die öffentlichen Parkplätze der Stadt benutzen, welche künftig in unmittelbarer Nähe in der Parkgarage Lüdin zur Verfügung stehen. Für den Fall einer künftigen Nutzungsänderungen oder eines Ersatzneubaus sind die notwendigen Parkplätze im Rahmen des Baugesuches nachzuweisen.

Für den Veloverkehr sind ebenfalls ausreichend Veloabstellplätze zu realisieren. Der berechnete Bedarf liegt bei 8 Veloabstellplätze (Annahme 40 Sitzplätze, 1 Abstellplatz / 5 Sitzplätze). Aufgrund der besonderen „veloaffinen“ Kundengruppe ist eine Verdoppelung dieser Zahl angebracht. Eine Doppelnutzung der Veloabstellplätze mit den Abstellplätzen des Postgebäudes ist möglich.

4.5. Berechnung des erwarteten Verkehrs Postgebäude

Auf Basis der verschiedenen Varianten zur Nutzung und Parkierung kann auch die künftige Verkehrserzeugung der Baute abgeschätzt und mit dem heutigen Zustand verglichen werden. Bezüglich des erzeugten Verkehrs wird vom ungünstigsten Fall ausgegangen.

Verkehr im Bestand

Durchschnittlicher Werkverkehr DWV Mo-Fr [3] [4]

Bestand	Ebene Allee			Ebene Post			Total		
	Parkpl. PP	SVP F / PP	F / Tg	Parkpl.	SVP F / PP	F / Tg	Parkpl. PP	SVP F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv	3	12.0	36	10	12.0	120	13	12.0	156
PP Besucher Gewerbe extensiv		4.0	0	2	4.0	8	2	4.0	8
PP Angestellte	30	4.0	120	14	4.0	56	44	4.0	176
PP Einwohner		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst	9	6.0	54		6.0	0	9	6.0	54
Total	**42**		**210**	**26**		**184**	**68**		**394**

Tabelle 1: Fahrtenberechnung mit heutiger Nutzung inkl. Zustelldienst Post DWV

Das Postgebäude und die Liegenschaft Poststrasse 5 verursachen derzeitig rund 400 Fahrten an einem Werktag. Dabei entstehen bzw. enden etwa je die Hälfte der Fahrten auf der Ebene Poststrasse und der Ebene Allee.

Verkehr Abendspitzenstunde ASP 17-18 Uhr

Bestand	Ebene Allee			Ebene Post			Total		
	Parkpl. PP	SVP F / PP	F / h		SVP F / PP	F / h	Parkpl. PP	SVP F / PP	F / h
PP Besucher Intensiv	3	2.00	6.0	10	2.00	20.0	13	2.00	26.0
PP Besucher Gewerbe extensiv		0.70	0.0	2	0.70	1.4	2	0.70	1.4
PP Angestellte	30	0.50	15.0	14	0.50	7.0	44	0.50	22.0
PP Einwohner		0.30	0.0		0.30	0.0	0	0.30	0.0
PP Besucher Wohnen		0.25	0.0		0.25	0.0	0	0.25	0.0
PP Zustelldienst	9	0.00	0.0		0.00	0.0	9	0.00	0.0
Total	**42**		**21**	**26**		**28**	**68**		**49**

Tabelle 2: Fahrtenberechnung mit heutiger Nutzung inkl. Zustelldienst Post ASP

Vom Postgebäude gehen heute während der Abendspitze ca. 50 Fahrten aus. Der grössere Teil davon verursachen die 10 Kurzzeitparkplätze vor dem Postgebäude auf Ebene Postplatz.

[3] Grundlage für Angaben SVP (Spezifisches Verkehrspotential): SN 640 283

[4] Besucher intensiv: Besucherparkplätze (kurzzeit) vor der Post mit starkem Umschlag
Besucher extensiv: Besucherparkplätze in Parkgarage mit längerer Parkdauer

Künftiger Verkehr

Durchschnittlicher Werkverkehr DWV[5]

Für das künftige Verkehrsgeschehen wurden die Fahrten in gleicher Weise berechnet:

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Büro 2b - Basis	Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg		F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		16.0	0	3	16.0	48	3	16.0	48
PP Besucher Gewerbe *	18	5.0	90		5.0	0	18	5.0	90
PP Angestellte	25	4.0	100		4.0	0	25	4.0	100
PP Einwohner	5	2.5	13		2.5	0	5	2.5	13
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**48**		**203**	**3**		**48**	**51**		**251**

Tabelle 3: Fahrtenberechnung der Variante «2b Basis» mit vorwiegender Büronutzungen DWV

Je nach Variante der Nutzung und den Vorgaben zur Parkierung liegt die berechnete Fahrtenzahl zwischen rund 250 und 120 Fahrten pro Tag – also deutlich unter den heutigen Werten. Am meisten Verkehr verursacht gemäss diesen die Nutzung mit einem Bürohaus – was als ungünstigster Fall angenommen werden kann

Verkehr Abendspitzenstunde ASP 17-18 Uhr

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Büro 2b - Basis	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / h		F / PP	F / h	PP	F / PP	F / h
PP Besucher Intensiv		2.00	0.0	3	2.00	6.0	3	2.00	6.0
PP Besucher Gewerbe *	18	0.70	12.6		0.70	0.0	18	0.70	12.6
PP Angestellte	25	0.50	12.5		0.50	0.0	25	0.50	12.5
PP Einwohner	5	0.30	1.5		0.30	0.0	5	0.30	1.5
PP Besucher Wohnen		0.25	0.0		0.25	0.0	0	0.25	0.0
PP Zustelldienst		0.00	0.0		0.00	0.0	0	0.00	0.0
Total	**48**		**27**	**3**		**6**	**51**		**33**

Tabelle 4: Fahrtenberechnung der Variante «2b Basis» mit vorwiegender Büronutzungen ASP

Die weiteren Varianten sind im Anhang ersichtlich. Je nach Variante kann auch auf der Ebene Allee mit einer deutlichen Verkehrsreduktion gerechnet werden.

Fazit

Die Ergebnisse zeigen, dass das Verkehrsaufkommen durch das Postprojekt für das Verkehrsgeschehen im Raum sehr untergeordnet ist und gegenüber der heutigen Belastung einer deutlichen Reduktion entspricht. Mögliche Konflikte während den Verkehrsspitzen sind mit max. 30 bis 35 Fahrten / Spitzenstunde[6] auf dem umliegenden Strassennetz nicht zu erwarten.

Mit den Überarbeitungen nach der Vorprüfung konnte die Parkplatzzahl und damit auch der induzierte Verkehr eingedämmt werden. Insbesondere der Verzicht auf die ursprünglich geplanten Retailflächen führt zu einer sehr deutlichen Reduktion der durch das Bauvorhaben ausgelösten Fahrten während der Spitzenstunde.

[5] Grundlage für Angaben SVP (Spezifisches Verkehrspotential): SN 640 283

[6] Belastung Spitzenstunde: 10-15 % des DWV

4.6. Abschätzung des erwarteten Verkehrs im Bereich Allee

Mit den geplanten Veränderungen werden einerseits aus dem Gebiet Alle die öffentlichen Parkplätze aufgehoben, andererseits soll auch die Durchfahrt auf der Seestrasse (ausgenommen Zubringerdienst) unterbunden werden. Gleichzeitig wird die Richtung des Einbahnregimes gedreht: Heute führt die Einbahn aus der Allee Richtung Wasserturmplatz, künftig wird sie (im «oberen» östlichen Abschnitt) in Richtung Rheinstrasse führen.

Heute bestehen im Gebiet 63 Parkplätze. Diese generieren bei einer 6-fachen Belegung / Tag rund 750 Fahrten pro Tag oder ca. 110 Fahrten pro Spitzenstunde. Mit der angestrebten Vollverlegung dieser Parkplätze in das Parkhaus Lüdin fällt dieser Verkehr im Bereich Orisbach / Allee weg. Der grössere Teil des Verkehrs auf der Seestrasse ist Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr. Auch dieser Verkehr wird mit den geplanten Massnahmen stark reduziert.

Wenn es nicht gelingt, sämtliche Parkplätze aus der Allee in die Parkgarage Lüdin zu verlagern, verbleiben entlang der Seestrasse noch 20 öffentliche Parkplätze (Rückfallebene). Diese generieren bei einer gleichbleibenden Belegung rund 250 Fahrten pro Tag oder ca. 35 Fahrten pro Spitzenstunde. Der Parkplatzsuchverkehr ist in diesem Fall mit Integration in das Parkleitsystems möglichst zu verhindern. Die weiterhin geplante Sperrung der Seestrasse für den mIV (Zubringerdienst gestattet) inkl. der geänderten Fahrtrichtung des Einbahnregimes sorgt auch in diesem Szenario für eine starke Reduktion der Verkehrsbelastung.

4.7. Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeiten des Verkehrsnetzes

Die ermittelte Verkehrsbelastung im Gebiet ist wesentlich tiefer als die heute durch das Areal erzeugten Fahrten. Für eine Reduktion der Belastung sorgt neben dem Postareal aber insbesondere die verkehrlichen Veränderungen und Verlagerung der Parkierung aus der Allee und die damit verbundene Entlastung des gesamten Bereiches südlich des Stedtli durch den Durchgangs- und Parksuchverkehr auf der Post- und Seestrasse.

Dies hat auf das Strassennetz folgenden Einfluss:

- Konzentration der Verkehrsleistung im Stadtkern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz
- Reduktion der Belastung der Bahnhofstrasse
- Reduktion der Belastung der Seestrasse
- Reduktion der Belastung der Poststrasse
- Unterstützung der Verlagerung des Zuganges zum Bahnhof auf der West- und Südseite und dadurch Entlastung der Busachse.
- Reduktionen der Ein- und Abbiegemanöver von der Oristalstrasse in die Bahnhofstrasse
- Reduktion der Ein- und Abbiegemanöver von der Kasernenstrasse Richtung Rathausstrasse
- Reduktion der Ein- und Abbiegemanöver von der Rheinstrasse Richtung Schützenstrasse

Insgesamt werden durch die geplanten Massnahmen keine negativen Effekte auf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes erwartet.

Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeiten des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Pfeiler der Erschliessung des Gebietes. Insgesamt soll ein wesentlicher Teil der Erschliessung durch den öV erfolgen. Eine grobe Abschätzung des Gesamtverkehrs aus dem Postgebäude während einem Werktag ergibt ungefähr 1'000 Wege,[7] welche zum Postgebäude zu- oder weggehen. Wenn der öV – hoch geschätzt – davon die Hälfte tragen soll, würden das 500 Wege geben, welche durch den öV geleistet werden müssten. Ein Teil davon besteht heute schon durch die Post und das bestehende Wohn- und Geschäftsgebäude. Eine zusätzliche Belastung von etwa 200 öV-Wegen täglich ist am Standort Bahnhof Liestal verkraftbar, zumal die Publikumsanlagen derzeitig grosszügig ausgebaut werden. Zum Vergleich: Am Bahnhof Liestal stiegen 2018 an einem Werktag 20’500 Passagier ein oder aus (ohne Busverkehr). Die Konzentration der Nutzung auf gut erschlossene öV-Lagen ist ein wichtiger Baustein, um die schon getätigten Investitionen in die Infrastruktur und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu nutzen.

[7] Annahme Modalsplitt: Anteil mIV 25 % = max. 250 Fahrten gemäss Fahrtenberechnung; 100 % = 1'000 Wege

5. Mobilitätsmanagement

5.1. Ausgangslage

Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, den Verkehr, welcher von der neuen Überbauung ausgeht, möglichst zu vermeiden. Der wichtigste Faktor für die Verkehrsmittelwahl ist der Standort:

Das Überbauungsplangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Der Zugang zur Hauptunterführung des Bahnhofes Liestal liegt nur wenige Schritte vom neuen Gebäudevolumen entfernt. Der Bushof mit vielen Verbindungen innerhalb der Stadt und den Umlandgemeinden ist ebenfalls «vor der Haustüre». Die Lage zwischen Bahnhof und Stedtli erlaubt es zudem, sämtliche Wege zur Deckung des täglichen Bedarfs und auch viele Freizeitwege innert wenigen Gehminuten zu Fuss oder mit dem Velo abzudecken.

Unter dieser Voraussetzung können die entsprechenden Reduktionsfaktoren für die Parkplatzberechnung eingesetzt werden. Mit einer zurückhaltenden Festlegung der Parkplatzzahl ist bereits ein weiterer wichtiger Faktor für eine verkehrsreduzierte Anlage erfüllt: Die Anzahl Parkplätze begrenzt die Anzahl Fahrzeuge, welche den künftigen Nutzern der Baute zur Verfügung stehen kann. Bereits in der Basisvariante wird mit nur 0.6 Parkplätzen / Wohnung für die Nutzer gerechnet. Auch für Gewerbenutzungen stehen gemäss den Berechnungen nur einem kleineren Teil der Arbeitsplätze ein eigener Parkplatz zur Verfügung. So wurden in der Variante 2b+ Basis (Hauptnutzung Büro) bei geschätzten 200 Arbeitsplätzen lediglich 25 Parkplätze für Angestellte ausgewiesen. Dies ist an diesem Standort auch gerechtfertigt und liegt im geltenden Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.

5.2. Unterstützende Massnahmen

Die Umsetzung der oben genannten PP-Reduktion kann und muss mit flankierenden Massnahmen unterstützt werden. Wer nicht mit dem Auto unterwegs sein will, braucht Alternativen. Mit dem hervorragenden öV-Anbindung und der fussläufigen Nähe zu den wichtigen Zielen sind diese auf Ebene öffentlichen- und Fussverkehr schon gut abgedeckt, zumal das unmittelbare Umfeld im Sinne einer Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr mittels grosszügigen auto-verkehrsarmen Gebieten (Zubringerdienst Poststrasse und Seestrasse) und attraktiven Grünanlagen im Orisbach aufgewertet werden soll.

Für den **Veloverkehr** sind insbesondere gut zugängliche ausgestattete Veloabstellanlagen in genügender Anzahl auszuweisen. Dementsprechend werden in den Berechnungen anhand der kantonalen Empfehlungen je nach Nutzungsvariante zwischen **150 bis 190 Veloabstellplätze** ausgewiesen. Dies entspricht in etwa jedem zweiten Angestellten und/oder jeder künftigen Einwohnerin der Baute einen Veloabstellplatz; zuzüglich eines ausreichenden Angebotes für Besucher. Diese Veloabstellplätze sind bei den Eingängen (für Besucher und Kurzzeitplätze Bewohner/Angestellte) auf der Ebene Poststrasse und Ebene Allee angeordnet. Für die sichere Aufbewahrung der Velos sind innerhalb der Baute Veloräume ausgewiesen, welche ebenerdig zugänglich sind. Darin hat es auch Platz für Spezialvelos und Anhänger.

Separate abschliessbare Abstellmöglichkeiten für die **Anlieferung von Paketen** bei den Eingängen entsprechen den heutigen und künftigen Bedürfnissen und erleichtern die Zulieferung, ohne dass die Eingänge von Paketen verstellt oder diese entwendet werden.

5.3. Option autoarmes Wohnen

In den Parkplatzberechnung wurde eine Variante «Optimierung» dargestellt. In dieser Variante wurden die Parkplätze für Wohnnutzungen auf 0.3 PP / Wohnung reduziert. Auch die Zahl der notwendigen Besucherparkplätze wurde um den Faktor 0.3 gegenüber dem Normbedarf (ohne Reduktionsfaktor) reduziert. Die Parkplatzzahl für Gewerbenutzungen bleibt aber auch in dieser Variante innerhalb der kantonalen Vorgaben der Regelbauweise.

Gemäss RBV ist die in Kapitel 4.3 dargestellte PP-Reduktion (auf 0.6 Stamm- und 0.3 Besucher-PP bei Wohnnutzung) unter der Brücksichtigung der in Kap. 5.2. dargestellten, unterstützenden Massnahmen am Standort ohnehin möglich. Die weitere Reduktion der Parkplatzzahl für Wohnnutzungen, wie oben beschrieben (0.3 Stamm- und 0.09 Besucher-PP bei Wohnnutzung) ist im Rahmen eines Überbauungsplanes möglich. Es ist aber auszuweisen, dass die Parkplatzreduktionen durch entsprechende, weitere Massnahmen des Mobilitätsmanagements unterstützt werden

Zwingende Vorgaben

In diesem Fall müssen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

Parkraumbewirtschaftung:

Die Erhältlichkeit und die Kosten für einen Parkplatz haben einen grossen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

	Indikator	**Zielvorgabe**
Kostenmiete für vermietete Parkplätze	Kosten für Erstellung und Unterhalt	Keine Gratisparkierung für Angestellte
Parkraumbewirtschaftung Besucherparkplätze	Kosten der Parkplätze in der Umgebung Die Gebühr ist ab der ersten Minute fällig	Keine Gratisparkplätze Die Kosten für Besucherparkplätze liegen nicht unter den Parkplätzen der Umgebung
Bewirtschaftung Veloabstellanlagen	Ordnung in en Veloabstellanlagen durch regelmässige Kontrollen	Keine Belegung der Veloabstellplätze durch nicht mehr genutzte Velos

Veloabstellplätze Angebot und Ausrüstung:

Mit einem reduzierten Angebot an verfügbaren Autoabstellplätzen besteht ein erhöhter der Bedarf für Alternativen. Die Ermittlung des Bedarfs hinsichtlich der Anzahl Abstellplätzen und der Art und Ausstattung richtet sich an Empfehlungen des ASTRA / Velokonferenz (Vergleich Berechnungen in den Varianten)

	Indikator	**Zielvorgabe**
Veloabstellangebot Anwohner	1 Veloabstellplatz pro Zimmer (davon 10 % Besucher)	Ausreichend Platz in den Veloabstellanlagen Kein wildes Parkieren im Umfeld
Veloabstellangebot Angestellte	0.2 Veloabstellplätze / Mitarbeitenden	
Veloabstellangebot Besucher (kundenintensive Betriebe)	0.2 Veloabstellplätze / Mitarbeitenden	
Veloabstellangebot Besucher (wenig Besucherverkehr)	0.05 Veloabstellplätze / Mitarbeitenden	

Controlling / Monitoring:

Zweck des Controllings ist die Umsetzung und Wirksamkeit der Massnahme zu überprüfen. Die Eigentümer / Betreiberin der Liegenschaft sind verantwortlich für die Erfassung der nachfolgenden relevanten Verkehrsdaten:

	Indikator	**Zielvorgabe**
Parkplatzbedarf Anwohner	Anzahl gemieteter Parkplätze Anzahl Anwohner-Parkkarten an Adresse des Areals	Anzahl gemieteter Parkplätze ist geringer als Bestand
Parkplatzbedarf Besucher	Auslastung Besucherparkplätze an Stichtagen	Auslastung entspricht Angebot Kein wildes Parkieren im Umfeld
Parkplatzbedarf Veloabstellplätze	Auslastung Veloabstellanlagen	Ausreichend Platz in den Veloabstellanlagen

Die entsprechenden Erhebungen sind jährlich durchzuführen und gegenüber der Gemeindeverwaltung zu rapportieren.

Sollte es sich zeigen, dass der Bedarf für Veloabstellanlagen oder Parkplätze über dem Bestand liegt, sind **zusätzliche Massnahmen** umzusetzen:

- **Veloabstellplätze / Service**:
  - Regelmässige Kontrolle der Veloabstellplätze damit diese nicht durch nicht mehr genutzte Velos verstellt werden
  - Angebot Velopumpe und Werkzeug – frei nutzbare Velowerkstatt

- **E-Bike und Transportmöglichkeiten**:
  - Frei nutzbare Veloanhänger
  - Vermietbare E-Bike - Transportvelos

- **Sensibilisierung / Orientierung**:
  - Abgabe, Vergünstigung öV-Abonnemente an Mitarbeiter
  - Kommunikation öV-Angebot und Dienstleistungen für Bewohner, Angestellte und Besucher

Wenn diese zusätzlichen Massnahmen nicht zu einer dauerhaften Verbesserung führen, ist das verfügbare Parkplatzangebot zu erhöhen.

Erhöhung Parkplatzangebot

Gemäss Erhebung der Auslastung der Parkgaragen[8] im Umfeld des Stedtli sind bei verschiedenen Parkgaragen in der Umgebung noch Reserven vorhanden. Zudem möchte die Gemeinde das Angebot von öffentlichen Parkplätzen im Areal Lüdin erhöhen. Im Parkplatzkonzept der Gemeinde wird festgehalten, dass bei fehlendem Parkplatzangebot eine Kompensation mittels Parkplatzersatzabgabe möglich ist.

Ziel der Massnahme ist es, bei einem dauerhaft zu geringem Parkplatzangebot im Postgebäude im Sinne einer Rückfalloption das Angebot dem tatsächlichen Bedarf anzupassen.

	Massnahme	**Indikator**
Veloabstellplätze	Erhöhung des Angebotes auf dem Areal	Anzahl der verfügbaren Veloabstellplätzen entspricht dem Bedarf
Parkplatzangebot Anwohner / Angestellte	Einkauf in vorhandene Parkgarage in zumutbarer Distanz (max 300m)	Anzahl der verfügbaren Parkplätze entspricht dem Bedarf
Parkplatzangebot Besucher	Ersatzabgabe an Gemeinde als Kompensation zur Nutzung der vorhandenen öffentlichen Parkplätze	Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Umfeld des Postgebäudes

Priorität hat in diesem Fall die Auslagerung der Besucherparkplätze aus dem Postgebäude. Dadurch kann zudem der Besucherverkehr durch den Stadtpark reduziert werden.

[8] RK+P: QP Ziegelhof: Verkehrs- und Mobilitätsgutachten, Dezember 2020, Erghebungen aus dem März 2015

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Perimeter Quartierplan «Am Orisbach» 6

Abbildung 2 : Neugestaltung des Orisbaches und seiner Umgebung zum Stadtpark (Fontana LA).....7

Abbildung 3: Ausschnitt Situationsplan mit Postplatz und Zugang via zum Stedtli (Fontana Landschaftsarch.) 8

Abbildung 4: Querschnitt mit den verschiedenen Ebenen zwischen Bahnhof und Stedtli (Christ+Gantenbein)....8

Abbildung 5: Verkehrsführung Altstadt, Bestand....11

Abbildung 6 : Ganglinie Seestrasse, Verkehrsmessung zwischen 24.1. bis 31.1.2022. 12

Abbildung 7 : Zählstellen....13

Abb. 8 : Verteilung der Verkehrsströme am Querschnitt Seestrasse 14

Abbildung 9 Verteilung der Verkehrsströme am Querschnitt Rathausstr. 14

Abbildung 10 : Verteilung der Verkehrsströme am Querschnitt Spitalgasse....15

Abbildung 11: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 1....16

Abbildung 12: Übergeordnete Erschliessung ÖV....18

Abbildung 13 : Gebiet Lüdin/Gericht/Post - Erschliessung MIV, Hauptvariante 19

Abbildung 14: Gebiet Lüdin/Gericht/Post - Erschliessung MIV, Rückfallvariante....20

Abbildung 15 : Abbildung 11: Gebiet Lüdin/Gericht/Post - Erschliessung Langsamverkehr 21

Abbildung 16: Erschliessungssituation Postplatz 22

Abbildung 17: Anlieferung Getränkemarkt, Variante mit Mauer....23

Abbildung 18: Schleppkurvennachweis Anlieferung ehem. McDonalds 24

Tabelle 1: Fahrtenberechnung mit heutiger Nutzung inkl. Zustelldienst Post DWV 27

Tabelle 2 : Fahrtenberechnung mit heutiger Nutzung inkl. Zustelldienst Post ASP 27

Tabelle 3: Fahrtenberechnung der Variante «2b Basis» mit vorwiegender Büronutzungen DWV 28

Tabelle 4 : Fahrtenberechnung der Variante «2b Basis» mit vorwiegender Büronutzungen ASP 28

Beilagen

Parkplatzberechnungen

QP Am Orisbach

Berechnung Parkplatzbedarf

Basisvariante

	Hybrid	Büro	Wohnen	
	V1b	V2b	V3b	V3c
Parkplätze Anwohner / Arbeitsplätze	35	30	39	42
Besucherparkplätze Garage	13	18	9	9
Total Parkgarage Post	**48**	**48**	**48**	**51**
Aussenparkplätze Post	3	3	3	3
Total	**51**	**51**	**51**	**54**

Basisvariante: 0.7 PP + 0.3 PP Besucher / Wohnung

Veloabstellplätze	Hybrid	Büro	Wohnen	
	V1b	V2b	V3b	V3c
Flächenbedarf Wohnen für Kinderwagen / Velos (m2)	**224**	**49**	**364**	**455**
Abstellplätze Anwohner / Arbeitsplätze	87	53	114	132
Abstellplätze Besucher	42	42	41	44
Total	**129**	**96**	**155**	**176**

Optimierung

	Hybrid	Büro	Wohnen	
	V1b	V2b	V3b	V3c
Parkplätze Anwohner / Arbeitsplätze	25	28	23	23
Besucherparkplätze Garage	13	18	11	9
Total Parkgarage Post	**38**	**46**	**34**	**32**
Aussenparkplätze Post	3	3	3	3
Total	**41**	**49**	**37**	**35**

Optimierung 1: 0.3 PP + 0.09 PP Besucher / Wohnung

Veloabstellplätze	Hybrid	Büro	Wohnen	
	V1b	V2b	V3b	V3c
Flächenbedarf Wohnen für Kinderwagen / Velos (m2)	**224**	**49**	**364**	**455**
Abstellplätze Kurzzeit aussen	72	59	73	77
Abstellplätze Langszeit gesichert innen	72	40	84	95
Total	**144**	**99**	**157**	**171**

Varianten "b": Zwei Kerne, vergrösserter Foodprint, Nutzung im Sockel: Büro, Parkierung
Varianten "c": Zwei Kerne, vergrösserter Foodprint, Nutzung im Sockel: **Wohnen**, Parkierung

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Basisvarianten)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V01b Hybrid (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	32	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	**32**	**9.6**	0.6	0.6	19.2	5.8	25.0
								20	**6**	**26**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	187	30	6	0.4	0.3	2.5	1.9	0.5	0.6	0.7	0.6	20.3
Büros	3'169	30	106	0.4	0.2	42.3	21.1	0.5	0.6	12.7	6.3	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m^2 VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	5.8
Kundenintensiv bis 500m2	387	50	8	0.4	0.06	3.1	16.3	0.5	0.6	0.9	4.9	
Restaurant	160	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	3	0.4		1.3		0.5	0.6	0.4		4.5
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							
		3.5	46		0.3		13.7	0.5	0.6		4.1	
Total Gewerbe						**49.1**	**53.0**			**15**	**16**	**31**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**35**	**22**	**57**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Wohnen nutzen Besucherparkplätze Gewerbe		**6**	
Total		**35**	**16**	**51**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	35
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	13
Total	**51**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss ARP: Planung von Zweirad-Abstellanlagen - eine Wegleitung, August 1997

Wohnen	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	32	VA/Wohnung 2	VA/Wohnung 0.3	**64**	**10**	**74**
				64	**10**	**74**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 115	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**23**	**12**	**35**
Verkauf	Verkaufsfläche 574		Fläche / P 50		**11**	**11**
Restaurant	Sitzplätze 46		Sitzpl / P 5		**9**	**9**
				23	**32**	**55**

Total	**87**	**42**	**129**

Abstellflächen Velos Kinderwagen Wohnen

Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**224**

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Basisvarianten)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V02b Bürohaus (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	7	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	7	2.1	0.6	0.6	4.2	1.3	5.5
								5	**2**	**7**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	187	30	6	0.4	0.3	2.5	1.9	0.5	0.6	0.7	0.6	35.1
Büros	5'632	30	188	0.4	0.2	75.1	37.5	0.5	0.6	22.5	11.3	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m² VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	5.8
Kundenintensiv bis 500m2	387	50	8	0.4	0.06	3.1	16.3	0.5	0.6	0.9	4.9	
Restaurant	160	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	3	0.4		1.3		0.5	0.6	0.4		4.5
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							
		3.5	46		0.3		13.7	0.5	0.6		4.1	
Total Gewerbe						**82.0**	**69.4**			**25**	**21**	**46**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**30**	**23**	**53**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Wohnen nutzen Besucherparkplätze Gewerbe		**2**	
Total		**30**	**21**	**51**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	30
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	18
Total	**51**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss ARP: Planung von Zweirad-Abstellanlagen - eine Wegleitung, August 1997

Wohnen	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	7	VA/Wohnung 2	VA/Wohnung 0.3	**14**	**2**	**16**
				14	**2**	**16**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 197	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**39**	**20**	**59**
Verkauf	Verkaufsfläche 574		Fläche / P 50		**11**	**11**
Restaurant	Sitzplätze 46		Sitzpl / P 5		**9**	**9**
				39	**40**	**80**

Total	**53**	**42**	**96**

Abstellflächen Velos Kinderwagen Wohnen

Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**49**

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Basisvarianten)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V03b Wohnhaus (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	52	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	52	15.6	0.6	0.6	31.2	9.4	40.6
								32	**10**	**42**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	187	30	6	0.4	0.3	2.5	1.9	0.5	0.6	0.7	0.6	8.2
Büros	1'146	30	38	0.4	0.2	15.3	7.6	0.5	0.6	4.6	2.3	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m^2 VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	5.8
Kundenintensiv bis 500m2	387	50	8	0.4	0.06	3.1	16.3	0.5	0.6	0.9	4.9	
Restaurant	160	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	3	0.4		1.3		0.5	0.6	0.4		4.5
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							
		3.5	46		0.3		13.7	0.5	0.6		4.1	
Total Gewerbe						**22.1**	**39.5**			**7**	**12**	**19**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**39**	**22**	**61**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Gewerbe nutzen Besucherparkplätze Wohnen		**10**	
Total		**39**	**12**	**51**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	39
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	9
Total	**51**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss ARP: Planung von Zweirad-Abstellanlagen - eine Wegleitung, August 1997

Wohnen	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	52	VA/Wohnung 2	VA/Wohnung 0.3	**104**	**16**	**120**
				104	**16**	**120**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 48	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**10**	**5**	**14**
Verkauf	Verkaufsfläche 574		Fläche / P 50		**11**	**11**
Restaurant	Sitzplätze 46		Sitzpl / P 5		**9**	**9**
				10	**25**	**35**

Total	**114**	**41**	**155**

Abstellflächen Velos Kinderwagen Wohnen

Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**364**

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Basisvarianten)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V03c Wohnhaus inkl. Wohnen im Sockel (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	65	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	**65**	**19.5**	0.6	0.6	39.0	11.7	50.7
								39	**12**	**51**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	210	30	7	0.4	0.3	2.8	2.1	0.5	0.6	0.8	0.6	1.5
Büros	0	30	0	0.4	0.2	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m² VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	6.1
Kundenintensiv bis 500m2	407	50	8	0.4	0.06	3.3	17.1	0.5	0.6	1.0	5.1	
Restaurant	187	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	4	0.4		1.5		0.5	0.6	0.4		5.3
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							
		3.5	53		0.3		16.0	0.5	0.6		4.8	
Total Gewerbe						**7.6**	**35.2**			**3**	**11**	**14**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**42**	**23**	**65**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Gewerbe nutzen Besucherparkplätze Wohnen		**11**	
Total		**42**	**12**	**54**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	42
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	9
Total	**54**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss ARP: Planung von Zweirad-Abstellanlagen - eine Wegleitung, August 1997

Wohnen	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	65	VA/Wohnung 2	VA/Wohnung 0.3	**130**	**20**	**150**
				130	**20**	**150**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 11	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**2**	**1**	**3**
Verkauf	Verkaufsfläche 617		Fläche / P 50		**12**	**12**
Restaurant	Sitzplätze 53		Sitzpl / P 5		**11**	**11**
				2	**24**	**26**

Total	**132**	**44**	**176**

Abstellflächen Velos Kinderwagen Wohnen

Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**455**

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Optimierungen)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V01b Hybrid (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	32	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	32	9.6	0.3	0.3	9.6	2.9	12.5
								10	**3**	**13**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	187	30	6	0.4	0.3	2.5	1.9	0.5	0.6	0.7	0.6	20.3
Büros	3'169	30	106	0.4	0.2	42.3	21.1	0.5	0.6	12.7	6.3	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m^2 VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	5.8
Kundenintensiv bis 500m2	387	50	8	0.4	0.06	3.1	16.3	0.5	0.6	0.9	4.9	
Restaurant	160	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	3	0.4		1.3		0.5	0.6	0.4		
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							4.5
		3.5	46		0.3		13.7	0.5	0.6		4.1	
Total Gewerbe						**49.1**	**53.0**			**15**	**16**	**31**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**25**	**19**	**44**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Wohnen nutzen Besucherparkplätze Gewerbe		**3**	
Total		**25**	**16**	**41**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	25
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	13
Total	**41**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss Astra / Velokonferenz: Handbuch Veloparkierung, Bern 2008

Wohnen	Anzahl Zimmer			Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
	Anz. Zi / Whg	Wohnungen	Zi	Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	1		0	VA/Zimmer	VA/Zimmer			
	2	12	24					
	3	15	45					
	4	5	20			**0**	**0**	**0**
		32	**89**	0.9	0.1	**80**	**9**	**89**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 115	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**23**	**12**	**35**
Verkauf	Verkaufsfläche 574		Fläche / P 50		**11**	**11**
Restaurant	Sitzplätze 46		Sitzpl / P 5		**9**	**9**
				23	**32**	**55**

Total	**103**	**41**	**144**

Abstellflächen Velos
Kinderwagen Wohnen
Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**224**

Kurzzeit	Langzeit
offen, evtl ged.	ged. / gesichert
72	**72**
144	

Anteil Spezialvelos	
20%	20%
14	**14**

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Optimiert)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V02b Bürohaus (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	7	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	7	2.1	0.3	0.3	2.1	0.6	2.7
								3	**1**	**4**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitsplätze	Besucher	Arbeitsplätze	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	187	30	6	0.4	0.3	2.5	1.9	0.5	0.6	0.7	0.6	35.1
Büros	5'632	30	188	0.4	0.2	75.1	37.5	0.5	0.6	22.5	11.3	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m² VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	5.8
Kundenintensiv bis 500m2	387	50	8	0.4	0.06	3.1	16.3	0.5	0.6	0.9	4.9	
Restaurant	160	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	3	0.4		1.3		0.5	0.6	0.4		4.5
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							
		3.5	46		0.3		13.7	0.5	0.6		4.1	
Total Gewerbe						**82.0**	**69.4**			**25**	**21**	**46**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**28**	**22**	**50**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Wohnen nutzen Besucherparkplätze Gewerbe		**1**	
Total		**28**	**21**	**49**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	28
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	18
Total	**49**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss Astra / Velokonferenz: Handbuch Veloparkierung, Bern 2008

Wohnen	Anzahl Zimmer			Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
	Anz. Zi / Whg	Wohnungen	Zi	Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	1		0	VA/Zimmer	VA/Zimmer			
	2	2	4					
	3	5	15					
	4		0			**0**	**0**	**0**
		7	**19**	0.9	0.1	**17**	**2**	**19**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 197	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**39**	**20**	**59**
Verkauf	Verkaufsfläche 574		Fläche / P 50		**11**	**11**
Restaurant	Sitzplätze 46		Sitzpl / P 5		**9**	**9**
				39	**40**	**80**

Total	**57**	**42**	**99**

Abstellflächen Velos Kinderwagen Wohnen

Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**49**

Kurzzeit	Langzeit
offen, evtl ged.	ged. / gesichert
59	**40**
99	

Anteil Spezialvelos	
20%	20%
12	**8**

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Optimierungen 1 und 2+)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V03b Wohnhaus (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	52	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	52	15.6	0.3	0.3	15.6	4.7	20.3
								16	**5**	**21**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	187	30	6	0.4	0.3	2.5	1.9	0.5	0.6	0.7	0.6	8.2
Büros	1'146	30	38	0.4	0.2	15.3	7.6	0.5	0.6	4.6	2.3	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m^2 VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	7.4
Kundenintensiv bis 500m2	387	50	8	0.4	0.08	3.1	21.7	0.5	0.6	0.9	6.5	
Restaurant	160	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	3	0.4		1.3		0.5	0.6	0.4		4.5
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							
		3.5	46		0.3		13.7	0.5	0.6		4.1	
Total Gewerbe						**22.1**	**44.9**			**7**	**14**	**21**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**23**	**19**	**42**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Gewerbe nutzen Besucherparkplätze Wohnen		**5**	
Total		**23**	**14**	**37**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	23
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	11
Total	**37**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss Astra / Velokonferenz: Handbuch Veloparkierung, Bern 2008

Wohnen	Anzahl Zimmer			Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
	Anz. Zi / Whg	Wohnungen	Zi	Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	1	17	17	VA/Zimmer	VA/Zimmer			
	2	10	20					
	3	15	45					
	4	10	40			**0**	**0**	**0**
		52	**122**	0.9	0.1	**110**	**12**	**122**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 48	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**10**	**5**	**14**
Verkauf	Verkaufsfläche 574		Fläche / P 50		**11**	**11**
Restaurant	Sitzplätze 46		Sitzpl / P 5		**9**	**9**
				10	**25**	**35**

Total	**119**	**38**	**157**

Abstellflächen Velos
Kinderwagen Wohnen
Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**364**

Kurzzeit	Langzeit
offen, evtl ged.	ged. / gesichert
73	**84**
157	

Anteil Spezialvelos	
20%	20%
15	**17**

mrs partner ag / 22. März 2022

QP Am Orisbach (Optimiert)

Berechnung Parkplatzbedarf **Variante V03c Wohnhaus inkl. Wohnen im Sockel (zwei Kerne & Vergrösserung Footprint)**

Nutzungsart	Anzahl Wohnungen	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor Bewohner	Red. Faktor Besucher	Bedarf Anwohner	Bedarf Besucher	Bedarf Total
		Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher			Anwohner	Besucher	
Wohnbauten	65	P/Wohnung 1	P/Wohnung 0.3	65	19.5	0.3	0.3	19.5	5.9	25.4
								20	**6**	**26**

Gewerbe	Fläche	Fläche pro Arbeitsplatz	Arbeits-/ Sitzplatz	Grundbedarf Abstelplätze für Motorfahrzeuge		Bedarf Postgebäude		Red. Faktor R1	Red. Faktor R2	Bedarf Arbeitspl.	Bedarf Besucher	Bedarf Total
				Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher			Arbeitspl.	Besucher	
Dienstleistungen		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/Arbeitsplatz	PP	PP			PP	PP	PP
Schalterbetriebe	187	30	6	0.4	0.3	2.5	1.9	0.5	0.6	0.7	0.6	1.3
Büros	0	30	0	0.4	0.2	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	
Verkaufsgeschäfte		Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz	P/m^2 VF	PP	PP			PP	PP	PP
Wenig kundenintensiv	0	50	0	0.4	0.03	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.0	7.4
Kundenintensiv bis 500m2	387	50	8	0.4	0.08	3.1	21.7	0.5	0.6	0.9	6.5	
Restaurant	160	Fläche pro AP	AP	P/Arbeitsplatz		PP	PP			PP	PP	PP
		50	3	0.4		1.3		0.5	0.6	0.4		4.5
		Fläche / Sitzpl	Sitzpl.		P/Sitzplatz							
		3.5	46		0.3		13.7	0.5	0.6		4.1	
Total Gewerbe						**6.9**	**37.3**			**3**	**12**	**15**

Wohnen und Gewerbe		Anwohner / Arbeitspl.	Besucher	Bedarf Total
Zwischentotal		**23**	**18**	**41**
Abzug Doppelnutzung	Besucher Wohnen nutzen Besucherparkplätze Gewerbe		**6**	
Total		**23**	**12**	**35**

Bedarf Parkgarage Anwohner / Beschäftigte	23
Aussenparkplätze Post	3
Bedarf Parkgarage Besucher	9
Total	**35**

Ermittlung der Anzahl Velo/Mofa - Abstellplätze

Berechnung gemäss Astra / Velokonferenz: Handbuch Veloparkierung, Bern 2008

Wohnen	Anzahl Zimmer			Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
	Anz. Zi / Whg	Wohnungen	Zi	Anwohner	Besucher	Anwohner	Besucher	VA
Wohnbauten	1	17	17	VA/Zimmer	VA/Zimmer			
	2	23	46					
	3	15	45					
	4	10	40			**0**	**0**	**0**
		65	**148**	0.9	0.1	**133**	**15**	**148**

Gewerbe		Grundbedarf Abstelplätze für Velos		Bedarf Postgebäude		Bedarf Total
		Arbeitspl.	Besucher	Arbeitspl.	Besucher	VA
Arbeitsplätze	Anzahl Arbeitsplätze 9	P/Arbeitspl. 0.2	0.1	**2**	**1**	**3**
Verkauf	Verkaufsfläche 574		Fläche / P 50		**11**	**11**
Restaurant	Sitzplätze 46		Sitzpl / P 5		**9**	**9**
				2	**22**	**23**

Total	**135**	**36**	**171**

Abstellflächen Velos Kinderwagen Wohnen

Gem. Art. 41 Zonenregl. Liestal

Bedarf / Wohnung	Bedarf Total
m2	m2
7	**455**

Kurzzeit	Langzeit
offen, evtl ged.	ged. / gesichert
77	**95**
171	

Anteil Spezialvelos	
20%	20%
15	**19**

mrs partner ag / 22. März 2022

Fahrtenberechnungen

Liestal, Areal Post

Berechnung Verkehrserzeugung täglicher Werkverkehr

Bestand	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
	Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg		F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv	3	12.0	36	10	12.0	120	13	12.0	156
PP Besucher Gewerbe extensiv		4.0	0	2	4.0	8	2	4.0	8
PP Angestellte	30	4.0	120	14	4.0	56	44	4.0	176
PP Einwohner		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst	9	6.0	54		6.0	0	9	6.0	54
Total	**42**		**210**	**26**		**184**	**68**		**#######**

Basisvarianten

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Hybrid 1b - Basis	Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg		F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		16.0	0	3	16.0	48	3	16.0	48
PP Besucher Gewerbe *	13	5.0	65		5.0	0	13	5.0	65
PP Angestellte	15	2.5	38		2.5	0	15	2.5	38
PP Einwohner	20	4.0	80		4.0	0	20	4.0	80
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**48**		**183**	**3**		**48**	**51**		**231**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Büro 2b - Basis	Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg		F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		16.0	0	3	16.0	48	3	16.0	48
PP Besucher Gewerbe *	18	5.0	90		5.0	0	18	5.0	90
PP Angestellte	25	4.0	100		4.0	0	25	4.0	100
PP Einwohner	5	2.5	13		2.5	0	5	2.5	13
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**48**		**203**	**3**		**48**	**51**		**251**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Wohnen 3b - Basis	Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg		F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		16.0	0	3	16.0	48	3	16.0	48
PP Besucher Gewerbe *	9	5.0	45		5.0	0	9	5.0	45
PP Angestellte	7	4.0	28		4.0	0	7	4.0	28
PP Einwohner	32	2.5	80		2.5	0	32	2.5	80
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**48**		**153**	**3**		**48**	**51**		**201**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Wohnen 3c - Basis	Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg		F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		16.0	0	3	16.0	48	3	16.0	48
PP Besucher Gewerbe *	9	5.0	45		5.0	0	9	5.0	45
PP Angestellte	3	4.0	12		4.0	0	3	4.0	12
PP Einwohner	39	2.5	98		2.5	0	39	2.5	98
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**51**		**155**	**3**		**48**	**54**		**203**

SVP Spezifisches Verkehrspotential
Besucher Gewerbe* Höhere Nutzung mit Doppelnutzung Besucher Wohnung

mrs partner ag / 22.3.2022

Berechnung Verkehrserzeugung täglicher Werkverkehr

Bestand	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv	3	12.0	36	10	12.0	120	13	12.0	156
PP Besucher Gewerbe extensiv		4.0	0	2	4.0	8	2	4.0	8
PP Angestellte	30	4.0	120	14	4.0	56	44	4.0	176
PP Einwohner		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst	9	6.0	54		6.0	0	9	6.0	54
Total	**42**		**210**	**26**		**184**	**68**		**394**

Varianten Optimiert

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Hybrid 1b - optimiert	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		16.0	0	3	16.0	48	3	16.0	48
PP Besucher Gewerbe *	13	5.0	65		5.0	0	13	5.0	65
PP Angestellte	15	4.0	60		4.0	0	15	4.0	60
PP Einwohner	10	2.5	25		2.5	0	10	2.5	25
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**38**		**150**	**3**		**48**	**41**		**198**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Büro 2b - optimiert	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		12.0	0	3	16.0	48	3	12.0	48
PP Besucher Gewerbe *	18	5.0	90		5.0	0	18	5.0	90
PP Angestellte	25	4.0	100		4.0	0	25	4.0	100
PP Einwohner	3	2.5	8		2.5	0	3	2.5	8
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**46**		**198**	**3**		**48**	**49**		**246**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Wohnen 3b - optimiert	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		12.0	0	3	16.0	48	3	12.0	48
PP Besucher Gewerbe *	5	5.0	25		5.0	0	5	5.0	25
PP Angestellte	3	4.0	12		4.0	0	3	4.0	12
PP Einwohner	20	2.5	50		2.5	0	20	2.5	50
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**28**		**87**	**3**		**48**	**31**		**135**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Wohnen 3c - optimiert	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg	PP	F / PP	F / Tg
PP Besucher Intensiv		12.0	0	3	16.0	48	3	12.0	48
PP Besucher Gewerbe *	9	5.0	45		5.0	0	9	5.0	45
PP Angestellte	3	4.0	12		4.0	0	3	4.0	12
PP Einwohner	20	2.5	50		2.5	0	20	2.5	50
PP Besucher Wohnen		2.5	0		2.5	0	0	2.5	0
PP Zustelldienst		6.0	0		6.0	0	0	6.0	0
Total	**32**		**107**	**3**		**48**	**35**		**155**

SVP Spezifisches Verkehrspotential
Besucher Gewerbe* Höhere Nutzung mit Doppelnutzung Besucher Wohnung

Liestal, Areal Post

Berechnung Verkehrserzeugung Abendspitzenstunde (ASP)

Bestand	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / h		F / PP	F / h	PP	F / PP	F / h
PP Besucher Intensiv	3	2.00	6.0	10	2.00	20.0	13	2.00	26.0
PP Besucher Gewerbe extensiv		0.70	0.0	2	0.70	1.4	2	0.70	1.4
PP Angestellte	30	0.50	15.0	14	0.50	7.0	44	0.50	22.0
PP Einwohner		0.30	0.0		0.30	0.0	0	0.30	0.0
PP Besucher Wohnen		0.25	0.0		0.25	0.0	0	0.25	0.0
PP Zustelldienst	9	0.00	0.0		0.00	0.0	9	0.00	0.0
Total	**42**		**21**	**26**		**28**	**68**		**49**

Basisvarianten

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Hybrid 1b - Basis	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / h		F / PP	F / h	PP	F / PP	F / h
PP Besucher Intensiv		2.00	0.0	3	2.00	6.0	3	2.00	6.0
PP Besucher Gewerbe *	13	0.70	9.1		0.70	0.0	13	0.70	9.1
PP Angestellte	15	0.50	7.5		0.50	0.0	15	0.50	7.5
PP Einwohner	20	0.30	6.0		0.30	0.0	20	0.30	6.0
PP Besucher Wohnen		0.25	0.0		0.25	0.0	0	0.25	0.0
PP Zustelldienst		0.00	0.0		0.00	0.0	0	0.00	0.0
Total	**48**		**23**	**3**		**6**	**51**		**29**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Büro 2b - Basis	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / h		F / PP	F / h	PP	F / PP	F / h
PP Besucher Intensiv		2.00	0.0	3	2.00	6.0	3	2.00	6.0
PP Besucher Gewerbe *	18	0.70	12.6		0.70	0.0	18	0.70	12.6
PP Angestellte	25	0.50	12.5		0.50	0.0	25	0.50	12.5
PP Einwohner	5	0.30	1.5		0.30	0.0	5	0.30	1.5
PP Besucher Wohnen		0.25	0.0		0.25	0.0	0	0.25	0.0
PP Zustelldienst		0.00	0.0		0.00	0.0	0	0.00	0.0
Total	**48**		**27**	**3**		**6**	**51**		**33**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Wohnen 3b - Basis	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
	PP	F / PP	F / h		F / PP	F / h	PP	F / PP	F / h
PP Besucher Intensiv		2.00	0.0	3	2.00	6.0	3	2.00	6.0
PP Besucher Gewerbe *	9	0.70	6.3		0.70	0.0	9	0.70	6.3
PP Angestellte	7	0.50	3.5		0.50	0.0	7	0.50	3.5
PP Einwohner	32	0.30	9.6		0.30	0.0	32	0.30	9.6
PP Besucher Wohnen		0.25	0.0		0.25	0.0	0	0.25	0.0
PP Zustelldienst		0.00	0.0		0.00	0.0	0	0.00	0.0
Total	**48**		**20**	**3**		**6**	**51**		**25**

Neu	**Ebene Allee**			**Ebene Post**			**Total**		
Var. Wohnen 3c - Basis	Parkpl.	SVP			SVP		Parkpl.	SVP	
		F / PP	F / h		F / PP	F / h	PP	F / PP	F / h
PP Besucher Intensiv		2.00	0.0	3	2.00	6.0	3	2.00	6.0
PP Besucher Gewerbe *	9	0.70	6.3		0.70	0.0	9	0.70	6.3
PP Angestellte	3	0.50	1.5		0.50	0.0	3	0.50	1.5
PP Einwohner	39	0.30	11.7		0.30	0.0	39	0.30	11.7
PP Besucher Wohnen		0.25	0.0		0.25	0.0	0	0.25	0.0
PP Zustelldienst		0.00	0.0		0.00	0.0	0	0.00	0.0
Total	**51**		**20**	**3**		**6**	**54**		**26**

SVP Spezifisches Verkehrspotential
Besucher Gewerbe* Höhere Nutzung mit Doppelnutzung Besucher Wohnung

mrs partner ag / 22.3.2022

Nachweis der Befahrbarkeiten – Schleppkurven

Liestal, Quartierplan am Orisbach, Mobilitätsmanagement
Burckhardt+Partner AG

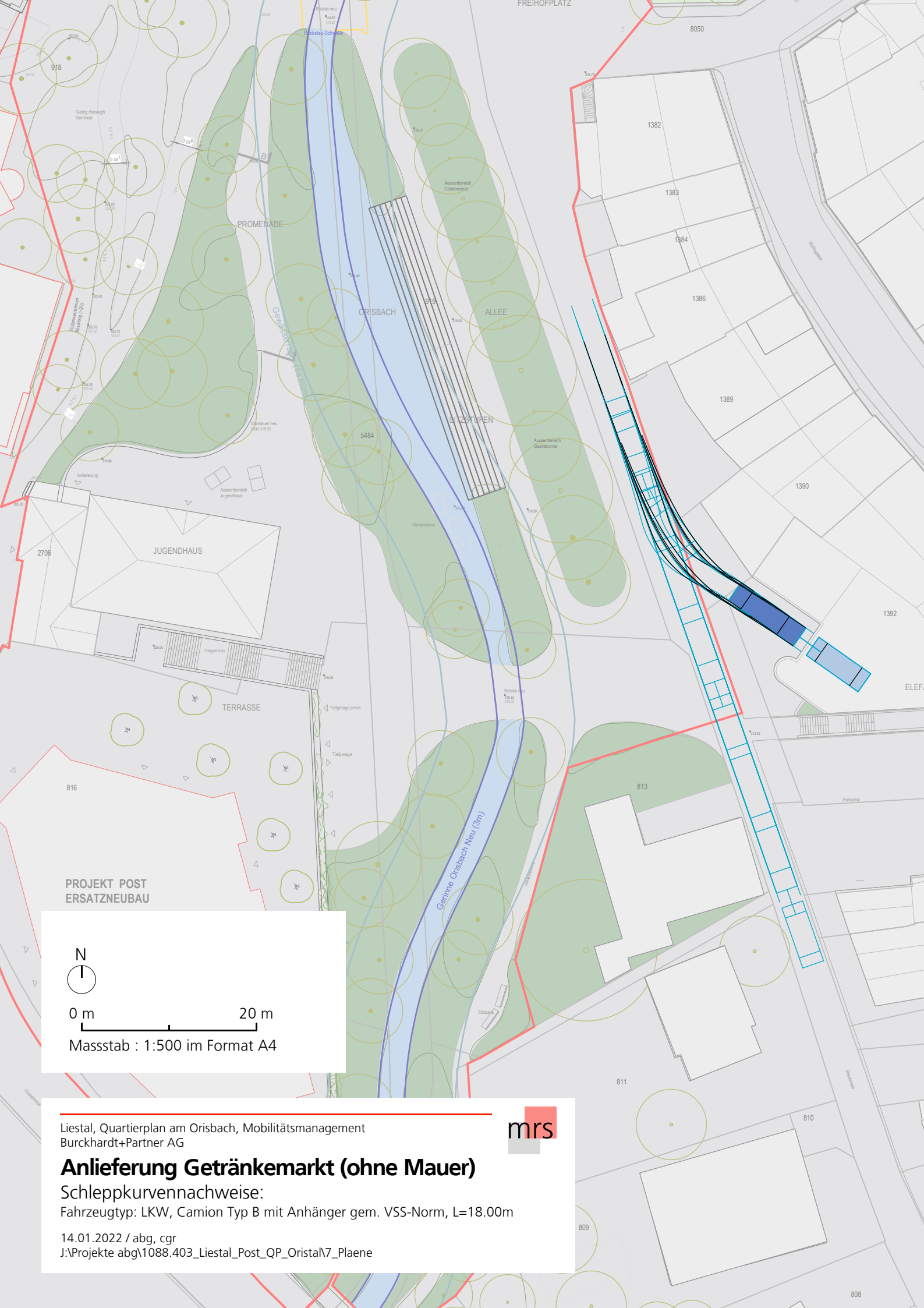
mrs

Anlieferung Getränkemarkt

Schleppkurvennachweise:

Fahrzeugtyp: LKW, Camion Typ B mit Anhänger gem. VSS-Norm, L=18.00m

14.01.2022 / abg, cgr
J:\Projekte abg\1088.403_Liestal_Post_QP_Oristal\7_Plaene



Liestal, Quartierplan am Orisbach, Mobilitätsmanagement
Burckhardt+Partner AG

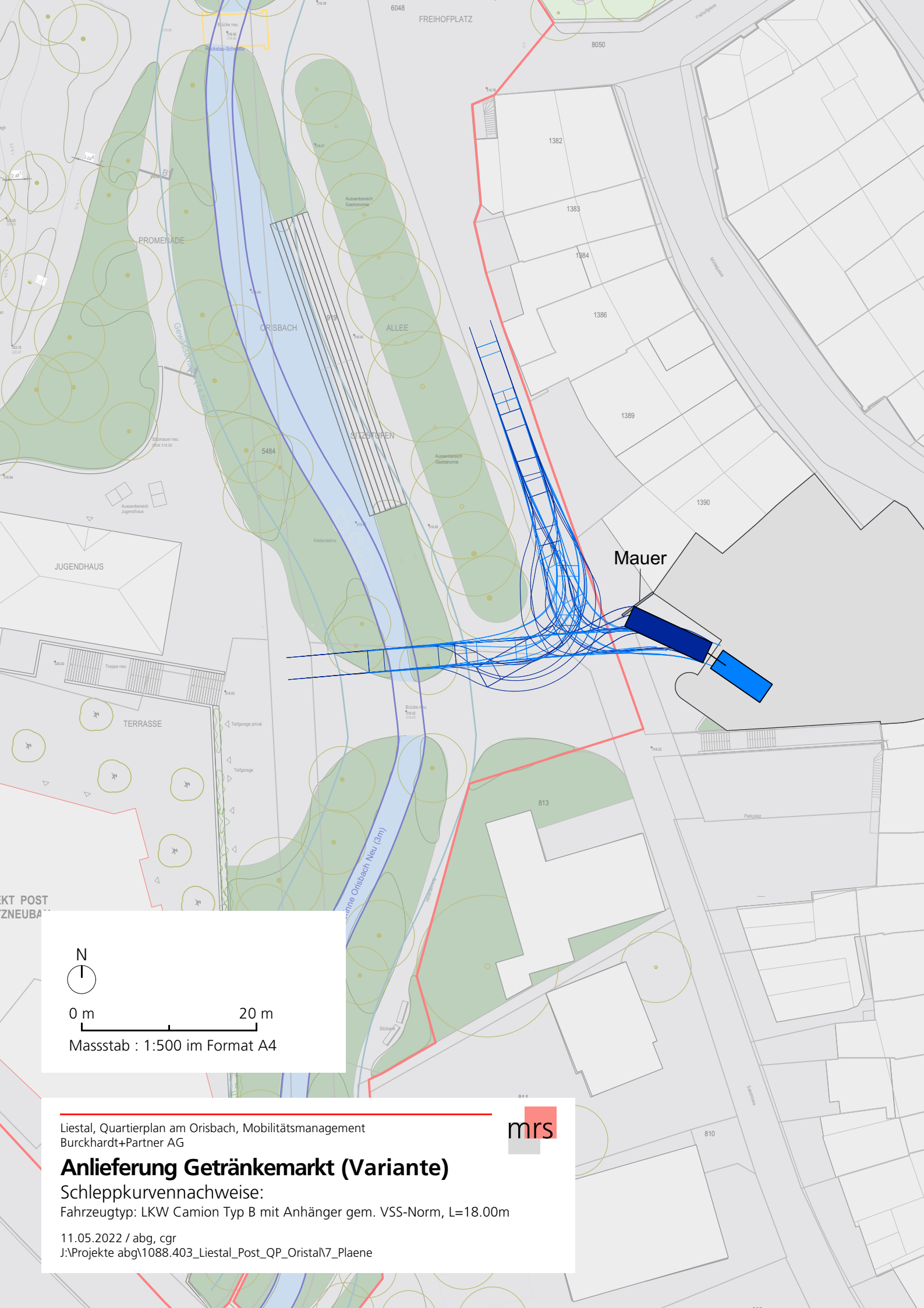
mrs

Anlieferung Getränkemarkt (ohne Mauer)

Schleppkurvennachweise:

Fahrzeugtyp: LKW, Camion Typ B mit Anhänger gem. VSS-Norm, L=18.00m

14.01.2022 / abg, cgr
J:\Projekte abg\1088.403_Liestal_Post_QP_Oristal\7_Plaene



Liestal, Quartierplan am Orisbach, Mobilitätsmanagement
Burckhardt+Partner AG

Anlieferung Getränkemarkt (Variante)

Schleppkurvennachweise:

Fahrzeugtyp: LKW Camion Typ B mit Anhänger gem. VSS-Norm, L=18.00m

11.05.2022 / abg, cgr
J:\Projekte abg\1088.403_Liestal_Post_QP_Oristal\7_Plaene

Liestal, Quartierplan am Orisbach, Mobilitätsmanagement
Burckhardt+Partner AG

Anlieferung ehem. McDonalds

Schleppkurvennachweise:

Fahrzeugtyp: Lieferwagen VW T6, L=6.00m

14.01.2022 / abg, cgr
J:\Projekte abg\1088.403_Liestal_Post_QP_Oristal\7_Plaene

Pläne Langsamverkehr

Velostation
(unterirdisch)

P

Durchgängigkeit Quartier
für Veloverkehr noch unklar

Lift

P Mofas

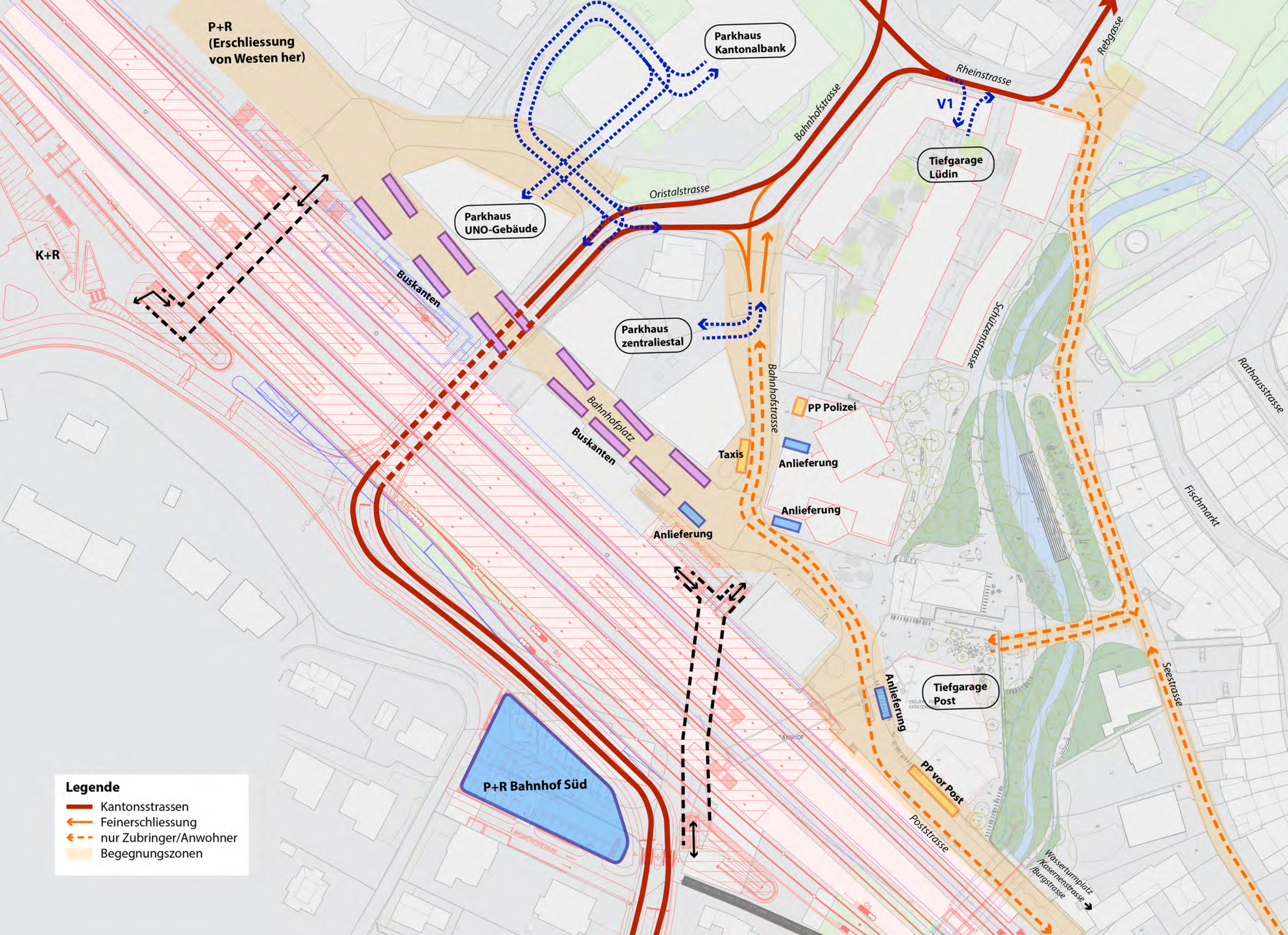
P

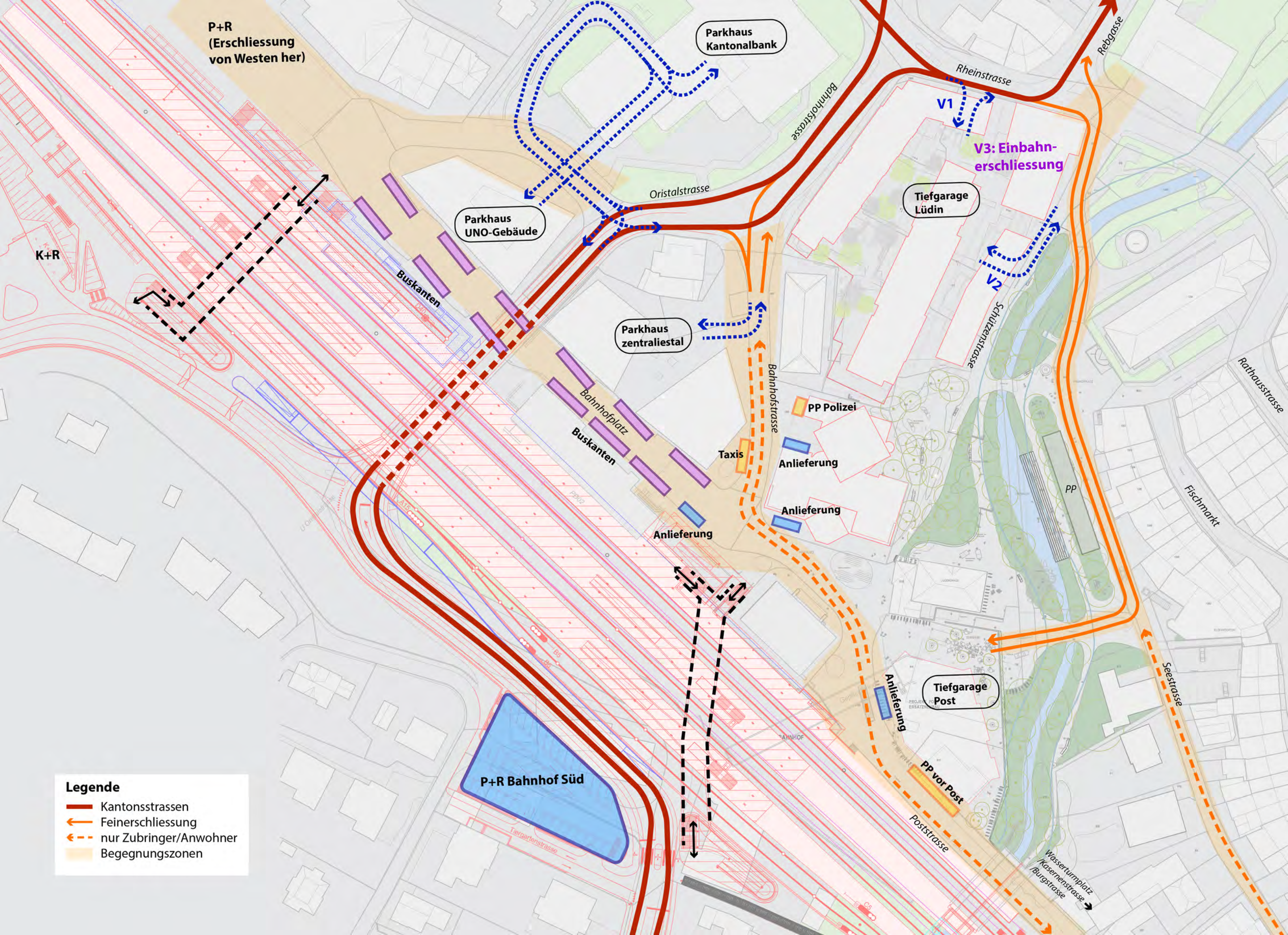
Tiergartenstrasse

Legende

- Hauptverbindungen Fussverkehr
- Nebenverbindungen Fussverkehr
- weitere Fussverkehrsverbindungen
- kantonale Radrouten best.
- kantonale Radrouten geplant
- kommunale Radrouten best.
- kommunale Radrouten geplant
- öffentliche Velo- /Mofaparkierung
- private Veloparkierung

Pläne mIV


P+R
(Erschliessung
von Westen her)
K+R
Parkhaus
Kantonalbank
Parkhaus
UNO-Gebäude
Parkhaus
zentraliestal
Tiefgarage
Lüdin
Tiefgarage
Post
V1
Rheinstrasse
Rebgasse
Bahnhofstrasse
Oristalstrasse
Schützenstrasse
Rathausstrasse
Fischmarkt
Seestrasse
Bahnhofplatz
Buskanten
Buskanten
PP Polizei
Taxis
Anlieferung
Anlieferung
Anlieferung
Anlieferung
PP vor Post
Poststrasse
Wassertumplatz
/Kasernenstrasse
/Burgstrasse
P+R Bahnhof Süd
Tiergartenstrasse
Legende
Kantonsstrassen
Feinerschliessung
nur Zubringer/Anwohner
Begegnungszonen


P+R
(Erschliessung
von Westen her)
Parkhaus
Kantonalbank
Rheinstrasse
Rebgasse
Bahnhofstrasse
V1
V3: Einbahn-
erschliessung
Oristalstrasse
Tiefgarage
Lüdin
Parkhaus
UNO-Gebäude
K+R
Buskanten
V2
Schützenstrasse
Parkhaus
zentraliestal
Bahnhofplatz
Bahnhofstrasse
Rathausstrasse
PP Polizei
Buskanten
Taxis
Anlieferung
Anlieferung
Anlieferung
PP
Fischmarkt
Seestrasse
Anlieferung
Tiefgarage
Post
P+R Bahnhof Süd
PP vor Post
Poststrasse
Wasserturmplatz
/Kasernenstrasse
/Burgstrasse
Legende
Kantonsstrassen
Feinerschliessung
nur Zubringer/Anwohner
Begegnungszonen

Situation Postplatz

Tiefgarage
zentraliestal

ZONE 20

Durchfahrt nur Anlieferung / Anwohner / Taxis, kein Umschlag auf Postplatz

Lift

PP Polizei

Anlieferung

evtl. Taxis

Anlieferung

Anlieferung

Motorräder

Anlieferung

PP post

POSTPLATZ

JUGENDHAUS

TERRASSE

PROJEKT POST
ERSATZNEUBAU

BAHNHOF

FREIHOFPLATZ

PROMENADE

ORISBACH

ALLEE

Gerinne Orisbach Neu (3m)

Legende

- Hauptströme Fussverkehr
- Führung Fussverkehr behindertengerecht
- MIV
- MIV (nur Anwohner / Anlieferung / Taxis
- Anlieferung
- Busse
- Haltebereich Busse
- Parkierung Velos / Motorräder