



Quartierplan Mühlematt, Beschlussfassung

<p>Kurzinformation</p>	<p><u>Absicht:</u> Die EBL und das Kantonsspital Liestal beabsichtigen eine gesamthafte Neukonzeption des Parkierungssystems und Konzentration der Parkplätze. Aufgrund eines neuen Parkhauses können heutige Parkplätze des Spitals in der Umgebung aufgehoben werden.</p> <p>In einem neuen Parkhaus sollen 200 PP für Mitarbeitende des Spitals und 76 PP für die EBL entstehen. Im Parkhaus sind keine Besucherparkplätze für das Spital und auch keine öffentlichen Parkplätze vorgesehen.</p> <p><u>Warum ein Quartierplan:</u> Das Areal der EBL befindet sich gemäss rechtsgültigem Teilzonenplan Zentrum der Stadt Liestal in der Zentrumszone 2. In dieser Zone dürfen maximal 3 Vollgeschosse und eine Bebauungsziffer von 25% realisiert werden.</p> <p>Da das Projekt ein 7-geschossiges Parkhaus und eine Bebauungsziffer von 39% vorsieht, muss ein neuer rechtlicher Rahmen mittels eines Quartierplans geschaffen werden.</p> <p><u>Kantonale Vorprüfung:</u> Der Quartierplan wurde vom kantonalen Amt für Raumplanung geprüft (Schreiben vom 6. Oktober 2011). Die Umsetzung der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung ist im Planungs- und Begleitbericht zusammengefasst.</p> <p><u>Mitwirkung:</u> Der Quartierplan wurde vom 4. – 26. August 2011 zur Mitwirkung öffentlich aufgelegt. Während der Frist wurden sieben Stellungnahmen eingereicht. Die Reaktionen auf die Eingaben können dem Mitwirkungsbericht entnommen werden.</p>
<p>Antrag/Anträge</p>	<p>Der Einwohnerrat beschliesst die verbindlichen Bestandteile des Quartierplans Mühlematt</p> <ul style="list-style-type: none">- Situationsplan/Schnittplan 1:500- Reglement
	<p>Liestal, 16. Oktober 2012</p> <p style="text-align: center;">Für den Stadtrat Liestal</p> <p style="text-align: center;">Der Stadtpräsident Der Stadtverwalter</p> <p style="text-align: center;">Lukas Ott Benedikt Minzer</p>

DETAILINFORMATIONEN

1. Ausgangslage

Gemäss Kurzinformation

2. Projektbeschreibung

Wesentliche Ziele des Quartierplans Mühlematt

Parkierung

- Konzentration der Parkplätze des Kantonsspitals und der EBL in einem Parkhaus;
- Aufhebung der grossflächig in der Umgebung verteilten Parkierungsfelder des Kantonsspitals. So werden seitens Spital alle Mietverträge für Parkplätze auf Kantonsareal und auf Areal der Pensionskasse BL gekündigt. Die Stadt setzt sich dann bei den Grundeigentümern dafür ein, dass die vom Spital nicht mehr verwendeten Parkplätze auch effektiv rückgebaut werden.

Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) – Umsetzung

- Bereich für Uferschutz, Erweiterung Gewässerraum und Grünräume;
- Begrünung der Aussenflächen mit standortgerechten und einheimischen Arten;
- Begrünung der Dachflächen und der Fassaden;
- Nisthilfen und Wohnquartiere für Vögel und Fledermäuse.

Langsamverkehr

- Öffentliche Fusswegverbindung entlang der Ergolz.

Energie

- Minergie-Standard für Neubauten;
- Anschluss an die Fernwärme;
- Energiegewinnung mit erneuerbaren Energiequellen.

3. Massnahmen / Termine

- | | |
|---------------------------|------------|
| • Stadtratsbeschluss | 3. Q. 2012 |
| • Einwohnerratsbeschluss | 4. Q. 2012 |
| • Öffentliche Planaufgabe | 1. Q. 2013 |

4. Finanzierung/Kosten

Für die Stadt Liestal entsteht der Verwaltungsaufwand.

5. Konsequenz bei Ablehnung der Anträge

Der Bau eines Parkhauses für die EBL und das Kantonsspital verzögert sich oder kann nicht realisiert werden.

6. Beilagen / Anhänge

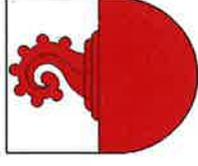
Verbindlich und Bestandteile des Beschlusses:

- Situationsplan/Schnittplan 1:500 Quartierplan Mühlematt vom 14. Sept. 2012
- Reglement Quartierplan Mühlematt vom 14. Sept. 2012

Zur Erläuterung, nicht Bestandteile des Beschlusses:

- Planungs- und Begleitbericht Quartierplan Mühlematt vom 14. Sept. 2012
- Mitwirkungsbericht Quartierplan Mühlematt vom 14. Sept. 2012
- Verkehrsgutachten Quartierplan Mühlematt vom 8. Juni 2012
- Modell Quartierplan Mühlematt (beim Stadtbauamt)

Stadt Liestal
Kanton Basel-Landschaft



Quartierplan-Reglement

Quartierplanung Mühlematt

**STAND: VORLAGE EINWOHNERRAT
14. SEPTEMBER 2012**

Aufbau des Reglementes als Beispiel

<p>Spalte für:</p> <p>Marginalie (Randbemerkung beziehend auf die Vorschrift in der mittleren Spalte)</p> <p>Grundeigentumsverbindliche Vorschriften</p> <p>Sie unterstehen der:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschlussfassung durch den Stadtrat und den Einwohnerrat • Genehmigung durch den Regierungsrat. 	<p>Spalte für:</p> <p>Kommentar / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Rechtsverbindlichkeit - Informationsteil zur mittleren Spalte <p>Kommentare bzw. Hinweise unterstehen nicht der Beschlussfassung durch den Einwohnerrat (ER) sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat (RRB).</p>
<p>Beispiel</p> <p>↓</p> <p>Erläss</p> <p>Die Stadt Liestal erlässt, gestützt auf § 2 – 7 und 37 ff. des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998, Quartierplan-Vorschriften zur Quartierplanung Mühlematt, bestehend aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dem Quartierplan "Mühlematt" (Situationsplan / Schnittplan) im Massstab 1:500 - dem Quartierplan-Reglement <p>Weitere Grundrisspläne und Schnitte gelten als Richtlinien. Diese Pläne sowie das Richtmodell dienen als Beurteilungsrichtlinien für die kubische Gestaltung bzw. für die Detailplanung im Rahmen des Baugesuchverfahrens und unterliegen nicht dem Beschluss- und Genehmigungsverfahren.</p>	<p>Beispiel</p> <p>↓</p> <p>Der Erlass definiert die massgebenden gesetzlichen Grundlagen, worauf sich die vorliegenden Quartierplan-Vorschriften abstützen. Es sind dies im Wesentlichen § 37 ff. des RBG, in welchen Inhalt und Verfahren der Quartierplanung festgelegt sind.</p> <p>Die Quartierplan-Vorschriften sind grundeigentumsverbindlich und bilden die öffentlich-rechtliche Zonen- bzw. Nutzungs- und Erschliessungsplanung im Areal der Quartierplanung Mühlematt.</p> <p>Die Bebauungsstudie Mühlematt wurde vom Architekturbüro Otto + Partner AG, Liestal entwickelt.</p>
<p>Beispiel</p> <p>↓</p> <p>QP-Vorschriften</p> <p>QP-Bestandteile</p>	<p>Beispiel</p> <p>↓</p> <p>Der Erlass definiert die massgebenden gesetzlichen Grundlagen, worauf sich die vorliegenden Quartierplan-Vorschriften abstützen. Es sind dies im Wesentlichen § 37 ff. des RBG, in welchen Inhalt und Verfahren der Quartierplanung festgelegt sind.</p> <p>Die Quartierplan-Vorschriften sind grundeigentumsverbindlich und bilden die öffentlich-rechtliche Zonen- bzw. Nutzungs- und Erschliessungsplanung im Areal der Quartierplanung Mühlematt.</p> <p>Die Bebauungsstudie Mühlematt wurde vom Architekturbüro Otto + Partner AG, Liestal entwickelt.</p>

Inhaltsverzeichnis

Erläss	1
§ 1 Zweck und Ziele der Planung	1
§ 2 Geltungsbereich und Verbindlichkeit	2
§ 3 Art der baulichen Nutzung	2
§ 4 Mass der baulichen Nutzung	3
§ 5 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten	4
§ 6 Nutzung und Gestaltung des Ausseraumes	7
§ 7 Erschliessung und Parkierung	8
§ 8 Ver- und Entsorgung	9
§ 9 Lärmschutz / Hochwasserschutz	10
§ 10 Realisierung / Etappierung / QP-Vertrag	11
§ 11 Abweichungen / Ausnahmen	12
§ 12 Schlussbestimmungen	13
Beschlüsse	14

Erlass

Die Stadt Liestal erlässt, gestützt auf § 2 – 7 und 37 ff. des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998, Quartierplan-Vorschriften zur **Quartierplanung Mühlematt**, bestehend aus:

QP-Bestandteile

- dem Quartierplan "Mühlematt" (Situationsplan / Schnittplan) im Massstab 1:500
- dem Quartierplan-Reglement

Weitere Grundrisspläne und Schnitte gelten als Richtlinien. Diese Pläne sowie das Richtmodell dienen als Beurteilungsrichtlinien für die kubische Gestaltung bzw. für die Detailplanung im Rahmen des Baugesuchverfahrens und unterliegen nicht dem Beschluss- und Genehmigungsverfahren.

Der Erlass definiert die massgebenden gesetzlichen Grundlagen, worauf sich die vorliegenden Quartierplan-Vorschriften abstützen. Es sind dies im Wesentlichen § 37 ff. des RBG, in welchen Inhalt und Verfahren der Quartierplanung festgelegt sind.

Die Quartierplan-Vorschriften sind grundeigentumsverbindlich und bilden die öffentlich-rechtliche Zonen- bzw. Nutzungs- und Erschliessungsplanung im Areal der Quartierplanung Mühlematt.

Die Behauungsstudie Mühlematt wurde vom Architekturbüro Otto + Partner AG, Liestal entwickelt.

§ 1 Zweck und Ziele der Planung

Zweck

¹ Die Quartierplanung "Mühlematt" bezweckt eine geordnete, haushälterische und sinnvolle und umweltgerechte Nutzung des Bodens in dem gemäss Entwicklungsplan '95 definierten Entwicklungsgebiet "Gasstrasse - Kantonalbank".

Zweck und Ziele der Quartierplanung sind im Sinne von § 37 und 39 RBG in den QP-Vorschriften festgelegt worden und stützen sich auch auf die Entwicklungsstrategie des Entwicklungsplanes '95 sowie auf die Ziele / Bestimmungen der Teilzonenvorschriften Zentrum der Stadt Liestal.

Ziele

- ² Mit diesem Quartierplan werden im Wesentlichen folgende Ziele verfolgt:
- Nutzung des Flächenpotentials auf dem EBL-Areal im Sinne einer haushälterischen Bodennutzung
 - Konzentration der Parkplätze im Parkhaus anstelle grossflächig verteilter Parkierungsflächen
 - qualitätsvolle Bebauung unter Berücksichtigung der schützenswerten Bauten der EBL
 - Anbieten von Mischnutzung gemäss Teilzonenvorschriften Zentrum sowie Entwicklungsplan '95
 - Ermöglichen von zusätzlichen Nutzflächen für Spital (Sanität) und EBL zur Stärkung und Weiterentwicklung deren Standorte in Liestal
 - Qualitätsvolle, ökologische Massnahmen in der Siedlung verbunden mit dem Gewässerschutz sowie der Aussenraumaufwertung

Die Qualitätsziele werden im Rahmen der baulichen Realisierung des Areals "Mühlematt", gestützt auf die QP-Vorschriften, verbindlich umgesetzt.

Ausführungen zur Bebauung und Aussenräume inkl. darauf aufbauende Vorprojekt-Optimierungen vgl. Planungs- und Begleitbericht (Bebauungsstudie von Otto + Partner, Planung Architektur Bauausführung AG).

Mit der Quartierplanung sind die Aussagen und Massnahmen vom LEK (Landschaftsentwicklungskonzept) der Stadt Liestal zu berücksichtigen.

§ 2 Geltungsbereich und Verbindlichkeit

Geltungsbereich

¹ Die Quartierplan-Vorschriften gelten für das Areal innerhalb des rot punktierten Perimeters Quartierplan "Mühlematt". Planelemente ausserhalb des Quartierplan-Perimeters haben lediglich orientierenden Charakter.

Verbindlichkeit der Planinhalte

² Es werden folgende grundeigentümergebundene Planinhalte gemäss der Legende im Quartierplan (Situation und Schnitte 1:500) unterschieden:

- a. "Exakte Festlegungen" werden lagemässig und exakt bestimmt.
- b. "Konzeptionelle Festlegungen" sind grundeigentümergebunden, jedoch wird keine exakte Lage definiert. Sie zeigen die konzeptionelle Funktionalität auf, welche im Umgebungsplan definitiv zu sichern ist.

Siehe Quartierplan (Situations- und Schnittpflan)

z.B.: Im Quartierplan wird eine öffentliche Fusswegverbindung konzeptionell festgelegt. Damit wird ausgesagt, dass zwischen Ergolzufer und Mühlemattstrasse eine Fussgänger Verbindung erstellt werden muss. Im Umgebungsplan ist diese verbindlich umzusetzen, deren Lage kann jedoch gemäss optimaler Projektausführung definiert werden.
Mit dieser Unterscheidung wird die für die Quartierplanung notwendige Flexibilität gewährt.

§ 3 Art der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung

¹ Die Art der baulichen Nutzung wird wie folgt festgelegt:

Bestehende Bauten 1 bis 6 sowie Baubereiche B und C
Mischnutzung im Sinne einer Zentrumzone gemäss § 22 RBG

Baubereich A
Mischnutzung im Sinne einer Zentrumzone gemäss § 22 RBG und explizit Parkierung

Nebenbauten

² Die Art der Nutzung für Nebenbauten richtet sich nach den Quartierbedürfnissen: Es muss sich bei der Nutzung um siedlungsausstattende Quartierinfrastruktur handeln.

Mögliche Nutzungen Baubereich A sind z.B.:

Lager, Werkareal, Parkierung, Büro, Aufenthaltsräume, Schulungsräume etc.

z. B. Versorgungsinfrastrukturen, Geräteschopf, Unterstände, Überdachungen u. a. m.

§ 4 Mass der baulichen Nutzung

Begriff und Berechnung

¹ Das Mass der baulichen Nutzung wird mittels der anrechenbaren Bruttogeschossfläche (BGF) der Gebäude ermittelt. Davon ausgenommen sind die PW-Parkplätze (ohne Sanitätsfahrzeuge) im Baubereich A, deren bauliche Nutzung durch die maximale Parkplatzzahl festgelegt wird (vgl. § 7 Abs. 3). Als anrechenbare Bruttogeschossfläche gilt die Summe aller dem Wohnen, Arbeiten und Gewerbe dienenden und hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Geschossflächen sowie die Parkierungsflächen der Sanitätsfahrzeuge. Die Mauer- und Wandquerschnitte werden mitgerechnet.

Nicht zur BGF wird gerechnet:

- ² Nicht zur anrechenbaren Bruttogeschossfläche (BGF) zählen:
- Kellerräume im Untergeschoss
 - Lager im Untergeschoss inkl. der zugehörigen Erschliessungsanlagen (Lift/Treppen, Gänge etc.)
 - unterirdische Parkierungsanlagen
 - Erschliessungsanlagen der Einstellhalle und des Parkhauses (z.B. überdeckte Rampe)
 - Gebädeflächen und Rampen für Warenannahme und An- / Auslieferung innerhalb und ausserhalb des Gebäudes
 - offene und verglaste Atrien und Terrassen
 - Räume und Bauteile für Betriebstechnik und für Gebäudeinfrastruktur (Lüftung / Wärme / Klimatisation etc.)
 - Flächen und Räume für Ver- und Entsorgungsanlagen / -einrichtungen
 - Dachvorsprünge, Vordächer Ein- und Ausgänge sowie Anlieferung etc.
 - Fluchtkorridore, Fluchtwege, Fluchttreppen sofern sie nicht der Allgemeinerschliessung dienen.
 - Korridore, Treppen und Lifte, die ausschliesslich nicht anrechenbare Räume erschliessen
 - offene Aussentreppe
 - offene und überdeckte Veloabstellplätze

Bruttogeschossflächen-Definition sinngemäss § 49 Abs. 2 RBV.

Für die Flächen der Parkierungsnutzung im Baubereich A werden nicht die max. BGF sondern die max. Anzahl Parkplätze für PWs festgelegt. Für die übrigen Nutzungen (Lager, Sanität und Sanitätsfahrzeuge etc.) gilt jedoch die max. BGF.

Bruttogeschossfläche
³ Die maximal zulässige Bruttogeschossfläche pro Baubereich resp. bestehende Baute beträgt:

Baubereich / best. Baute	Zulässige BGF
Baubereich A (Parkhaus)	1'990 m ² (exkl. Parking PW)
Baubereich B	2'040 m ²
Baubereich C	1'070 m ²
Total BGF Baubereiche A bis C	Maximalwert 5'100 m²
Best. Bauten 1 bis 6	BGF bestehend +1'000 m ² BGF

Nutzungstransporte

⁴ Für die Baubereiche A bis C wird je eine Bruttogeschossfläche festgelegt. Geringfügige Verschiebungen von Bruttogeschossflächen von einem Baubereich in einen anderen sind zulässig, sofern das Gesamtkonzept nicht nachteilig beeinflusst wird. Sie bedürfen der Zustimmung des Stadtrates.

§ 5 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten

Lage der Bauten

¹ Für die Lage und Grösse (Grundfläche, Gebäudeprofil) der Bauten und Anlagen sind der Quartierplan sowie die nachstehenden Quartierplanbestimmungen massgebend.

Baubereiche A bis C

² Die Baubereiche A bis C im Situations- und Schnittplan begrenzen die Lage der Gebäude. In Beachtung der Grundsätze des Bebauungskonzeptes ist die Anordnung innerhalb der Baubereiche frei.

Überragen der Baubereiche

³ Nicht zur baulichen Nutzung zählende Bauten und Bauteile dürfen als Anbauten an die Hauptbauten die Begrenzung der Baubereiche überragen bzw. ausserhalb der Baubereiche platziert werden.

Bestehende Bauten / Baubereiche für Erweiterungsbauten

⁴ Bauliche Massnahmen und Erweiterungen in Form von Erweiterungsbauten der bestehenden Bauten im Sinne von § 4 Abs. 3 sind innerhalb der Baubereiche für Erweiterungsbauten möglich, sofern sie in das Gesamtkonzept integriert werden.

Für die Parkierungsnutzung der PW's im Baubereich A wird keine max. BGF sondern eine max. Anzahl Parkplätze festgelegt. (vgl. § 7 Abs. 3).

Nachvollzug der Bruttogeschossfläche (BGF)

BGF projektierte Gebäude gem. Architekturprojekt (Stand: Nov. '10)
 4'938 m²
 davon: BGF Baubereich A (ohne Parking) 1'924 m²
 BGF Baubereich B 1'976 m²
 BGF Baubereich C 1'038 m²
 + 162 m²
 BGF Reserve ca.+ 3.3 %

max. BGF Baubereiche A bis C (ohne Flächen zur PW-Parkierung) 5'100 m²

Siehe Quartierplan (Situations- und Schnittplan)

Mit der Flexibilität der Baukörper innerhalb Baubereiche soll erreicht werden, dass auf Stufe des Baugesuches ein angemessener begründbarer Projektierungsspielraum bewahrt bleibt.

Voraussetzung ist die Abstimmung und Integration der Bauten und Bauteile in das Gesamt-Uberbauungskonzept im Rahmen der Projektpläne im Baugesuchverfahren (z.B. überdeckte Velobastellplatze etc.).

Schützenswertes Gebäude Mühleamtstrasse 10 (Werkgebäude)

⁵ Schützenswert ist das äussere Erscheinungsbild, insbesondere ist die dreiteilige Gliederung des ehemaligen Werkgebäudes in einen Mittelteil und zwei Kopfbauten, welche sich durch deren Höhe und Form kennzeichnen, beizubehalten. Die Rundbogenfenster, Blendarkaden und das zentrale Portal sind zu erhalten. Der Stadtrat kann in Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege im Rahmen des Baugesuchverfahrens geringfügige Eingriffe im äusseren Erscheinungsbild beantragen.

Gestützt auf das BIB

Schützenswertes Gebäude Mühleamtstrasse 4 (Dieselmotorgebäude)

⁶ Die prägenden Elemente des äusseren Erscheinungsbildes des ehemaligen Dieselmotorgebäudes sind zu erhalten. Diese beinhalten die blockhafte, dreiecksige Gebäudeform mit Flachdach und Glasoblicht sowie die zeitypischen Stilelemente. Bauliche Veränderungen sind möglich. Bauliche Änderungen der Substanz oder Konstruktion kann der Stadtrat unter Würdigung der betrieblichen Funktionalität des Gebäudes im Rahmen des Baugesuchverfahrens beantragen.

Gestützt auf das BIB

Bestehende Baute Nr. 1

⁷ Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und der Strassenverhältnisse kann die bestehende Baute Nr. 1 abgebrochen werden.

Nebenbauten

⁸ a. Als Nebenbauten gelten eingeschossige Bauten, welche nicht einer Wohn- oder Geschäftsnutzung dienen. Diese dürfen ausserhalb der Baubereiche platziert werden.
b. Die Summe aller Grundflächen für Nebenbauten im QP-Areal darf 400 m² nicht überschreiten.

Unterirdische Bauten und Bauteile

⁹ Unterirdische Bauten dürfen erstellt werden, auch wenn sie im Quartierplan nicht eingezeichnet sind. Sie dürfen nach Aussen nicht in Erscheinung treten und das bauliche, betriebliche und aussenräumliche Gesamtkonzept nicht beeinträchtigen.
Der Bau von unterirdischen Bauten und Bauteilen hat in Berücksichtigung des Grundwasserschutzes zu erfolgen. Entsprechende Vorkehrungen sind im Baugesuchverfahren sicherzustellen.

Vorbehalten sind Vereinbarungen im QP-Vertrag.

Gebäudeprofile

¹⁰ a. Für die Definition der Gebäudeprofile (max. Gebäudehöhe) ist der Quartierplan (Situations- und Schnittplan) massgebend. Der Dachrand darf die Gebäudehöhe um maximal 0.50 m überragen. Absturzsicherungen, Flachdachbrüstungen etc. dürfen das Gebäudeprofil der Hauptbauten vertikal überragen, sie haben sich dem Erscheinungsbild der gesamten Überbauung anzupassen und unterzuordnen.
b. An- und Nebenbauten dürfen eine Gebäudehöhe von 4.5 m nicht überschreiten.

c. Die Gebäudehöhe der Erweiterungsbauten der bestehenden Bauten wird nicht eingeschränkt, sie ist städtebaulich und architektonisch zu begründen.

Die bestehenden Bauten weisen sehr unterschiedliche Gebäudehöhen auf. Daher können keine Gebäudehöhen für deren möglichen Erweiterungsbauten festgelegt werden.

¹¹ Als Dachform für die Bauten der Baubereiche A bis C wird das Flachdach festgelegt. Das Flachdach des Parkhauses ist so auszubilden, dass es über die gesamte Fläche des Dachparkings reicht und keine Stützen an der Fassade aufweist. Es ist in einer feinen Konstruktion auszuführen. In gestalterischer Hinsicht wird somit als Gebäudehöhe des Parkhauses die Oberkante des 6. Geschosses gelesen. Für die Nebenbauten ist die Dachform frei. Bei Erweiterungsbauten von bestehenden Bauten ist die Dachform städtebaulich und architektonisch zu begründen.

Die extensive Begrünung der Dächer dient als ökologische Ausgleichsfläche im Siedlungsraum und hat Retentionswirkung bei Starkregen.

Die bestehenden Bauten weisen sehr unterschiedliche Dachformen auf. Daher können keine Dachformen für deren möglichen Erweiterungsbauten festgelegt werden.

Empfehlung für Dachbegrünung: Verwendung von einheimischem Saatgut (z.B. "Basler Pflanzenmischung für extensive Dachbegrünungen"). Als Substrat nach Möglichkeit natürliches Bodenmaterial wählen und einbauen.

Die nicht einer Nutzung zugewiesenen Bereiche der Dachflächen der Hauptbauten sind extensiv zu begrünen. Für Nebenbauten ist die extensive Dachbegrünung wünschenswert.

¹² Oblichter, Entlüftungsbauweise, Energieanlagen, Liftüberfahrten u.ä. können das Dach der Hauptbauten überragen, auch wenn die zulässige Gebäudehöhe dadurch überschritten wird.

Technische Bauteile auf dem Dach

Technische Bauteile müssen sich bezüglich des Erscheinungsbildes gegenüber dem Hauptbau unterordnen. Auf eine gute Einpassung der technischen Bauteile ist besonders zu achten. Je nach Art des Bauteiles oder der Materialien sind Sichtschutzmassnahmen vorzunehmen.

¹³ Die Bebauung ist hinsichtlich Architektur, Material und Farbe sorgfältig so zu gestalten, dass eine gute Einpassung in die bauliche und landschaftliche Umgebung gewährleistet ist. Im Rahmen des Baugesuchverfahrens, sowie bei späteren umfassenderen Renovationen, hat der Stadtrat ein Mitspracherecht bezüglich Gesamterscheinung der Überbauung.

Städtebauliche Einpassung

vgl. auch § 6 des QP-Reglementes

¹⁴ Gebäudeerschliessungen sind so zu gestalten, dass ihre Benützung auch Behinderten möglich ist. Insbesondere sind Hauszugänge, Lifte sowie Zugänge zum Parkhaus, zu Einstellhallen und zu Dienstleistungsbetrieben, Büros etc. rollstuhlgängig zu gestalten. Des Weiteren sind rollstuhlgerechte Parkplätze zu erstellen.

Hindernisfreie Bauweise

Verbindlich ist zu beachten: § 108 RBG vom 8. Januar 1998

Als empfehlende Richtlinie: Norm SIA 500 "Hindernisfreie Bauten".

¹⁵ Auffällige spätere Renovationen und Änderungen von Bauten sowie nachträglich ein- bzw. angebaute Gebäudeteile dürfen das Gesamtbild der Quartierplan-Überbauung nicht beeinträchtigen. Sie sind in ihren wesentlichen architektonischen Merkmalen aufeinander abzustimmen.

Renovationen / Ergänzungen an Bauten

§ 6 Nutzung und Gestaltung des Ausserraumes

Grundsatz

¹ Die Nutzung, Gestaltung und Bepflanzung des Ausserraumes ist im Quartierplan konzeptionell festgelegt. Für die Bepflanzung sind standortgerechte und einheimische Arten zu wählen.

Umgebungsplan

² Für die definitive Anlage des Ausserraumes ist im Baugesuchverfahren für die durch das Bauvorhaben beeinflusste Umgebung der jeweiligen Baueinheit ein detaillierter Umgebungsplan mindestens im Massstab 1:200 mit allen notwendigen Schnittplänen und Höhenkoten (Terrainmodellierung) einzureichen. Der Umgebungsplan beinhaltet insbesondere die Ausgestaltung des Ausserraumes, die Art der Grün- und Freiflächen, die Art der Bepflanzung, die genaue Lage und Dimension der Ein- und Ausfahrten zu Parkierungsanlagen, die Art der Beläge, sowie die Dachgestaltungen und -begrünungen. Weiter berücksichtigt der Umgebungsplan ökologische Massnahmen wie Fassadenbegrünungen, Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse.

Freiflächen EBL-Areal (Ost)

³ Die Freiflächen sind gemäss den Nutzungsansprüchen zu gestalten und auszustatten. Im EBL-Areal sind insbesondere Parkierung, Umschlag, Lagerplätze etc. vorzusehen. Auf nicht gewerblich genutzten Flächen sind wo möglich für die Befestigung von Oberflächen wasserdurchlässige Materialien zu verwenden.

Freiflächen Areal West

⁴ Die Freiflächen sind gemäss den Nutzungsansprüchen nach einem einheitlichen Ausserraumkonzept zu gestalten und auszustatten. Im Areal West sind insbesondere die Erweiterung des Gewässerraumes mit Hochwasserschutz, Grünflächen, Aufenthaltsflächen, Umschlag und Parkierung vorzusehen. Auf nicht gewerblich genutzten Flächen sind wo möglich für die Befestigung von Oberflächen wasserdurchlässige Materialien zu verwenden.

Grünraum

⁵ Die im Quartierplan konzeptionell als Grünraum eingetragenen Bereiche sind mit standortgerechter und einheimischer Bepflanzung auszugestalten und dauernd zu erhalten.

Siehe Quartierplan (Situations- und Schnittplan) vgl. Anhang R ZRS

Der Umgebungsplan ist das Instrumentarium für die definitive Festlegung der Bestandteile und Elemente des Ausserraumes in Lage, Dimensionierung und Ausgestaltung auf der Stufe des Baugesuchverfahrens.

Ökologische Massnahmen werden vom LEK (Landschaftsentwicklungskonzept) der Stadt Liestal abgeleitet und sofern sinnvoll in den Umgebungsplan aufgenommen.

Das Ausserraumkonzept wird im Umgebungsplan im Rahmen des Baugesuches erstellt.

Bereich Erweiterung
Gewässerraum

⁶ Dieser Bereich ist im Sinne des Gewässerschutzes und der ökologischen Vernetzung so auszubilden, dass ein durch das Gewässer beeinflusster Freiraum entsteht. Eine allfällige Bepflanzung hat mit standortgerechten und einheimischen Arten zu erfolgen. Das Terrain ist im Sinne des Hochwasserschutzes so zu gestalten, dass eine Gefährdung durch Überflutung möglichst verhindert wird, wobei die Schutzwirkung mindestens derjenigen der heute bestehenden Hochwasserschutzmauer entsprechen muss. In nachgewiesenen Fällen können harte Massnahmen zum Hochwasserschutz erstellt werden. Die Fusswegverbindung ist sicherzustellen.

Koordination mit Hochwasserschutzmassnahmen des TBA auf Parzelle 1125 und 3240.

Anteil Grünraum

⁷ Die im Quartierplan konzeptionell eingetragenen Bereiche "Grünraum" und "Bereich Erweiterung Gewässerraum" müssen eine Fläche von mindestens 10% der gesamthaft neu realisierbaren BGF betragen.

Neu realisierbare BGF:
5'100 m² (Neubauten)
+ 1'000 m² (Erweiterungsbauten/Anbauten) = 6'100 m²

Bereich für Uferschutz

⁸ Der Bereich für Uferschutz dient der Erhaltung und Aufwertung des Uferbereiches als Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Die bestehende naturnahe Vegetation und Bestockung sind geschützt, sie dürfen nicht gerodet werden. Vorbehalten bleiben Massnahmen für Pflege und Unterhalt. Es dürfen keine Massnahmen vorgenommen werden, die dem Schutzziel widersprechen. Die Uferbegleitvegetation ist wo notwendig im Sinne des Schutzziels mit standortgerechten, einheimischen Arten zu ergänzen.

Siehe Quartierplan (Situationsplan)

Schutz und Pflegemassnahmen

⁹ Sämtliche in den Quartierplan-Vorschriften bezeichneten Grün-Elemente sind, wie sie im Umgebungsplan auf Stufe Baugesuch konkretisiert werden, dauernd zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Allfällige Ersatzpflanzungen sind rechtzeitig vorzunehmen. Der Zweck und die Funktion sämtlicher Freiflächen und Aussenanlagen muss dauernd gewährleistet werden.

Erschliessungskonzept

¹ Die Lage der Areal-Haupt-Erschliessung, der weiteren Areal-Erschliessungen, der Hauptzugänge zum Parkhaus / wichtigen Gebäudezugänge ist im Quartierplan konzeptionell festgelegt. Abweichungen sind möglich, sofern das Gesamtkonzept gewährleistet bleibt. Die genaue Lage ist im Umgebungsplan im Rahmen des Baugesuchverfahrens festzulegen.

Siehe Quartierplan (Situationsplan)

§ 7 Erschliessung und Parkierung

Öffentliche Fusswegverbindung

² Die öffentliche Fusswegverbindung ist so zu konzipieren, dass unter Berücksichtigung der Bestimmungen in § 6 Abs. 6 eine attraktive Fusswegverbindung entsteht.

Abstellplätze

³ Im Parkhaus des Baubereiches A sind maximal 290 Parkplätze zugelassen, wobei die Parkplätze für Sanitätsfahrzeuge des Spitals nicht unter diese Beschränkung fallen.
Im gesamten Quartierplan-Areal ist die Parkplatzzahl auf 460 (inkl. Sanitätsfahrzeuge des Spitals) begrenzt.

Öffentliche Gehrechte

⁴ Die im Quartierplan definierte öffentliche Fusswegverbindung ist unentgeltlich grundbuchrechtlich zu sichern.

Die Anzahl Parkplätze für die Sanitätsfahrzeuge des Spitals werden nicht beschränkt da sie dem Arbeiten (Sanität) dienen. Somit ist die BGF des Baubereichs A für die Dimensionierung der Flächen für die Sanitätsfahrzeuge massgebend.
Detaillierte Parkplatzbilanz: vgl. Planungs- und Begleitbericht / Verkehrsgutachten

Sicherstellung öffentlicher Fusswegverbindungen durch Grundbuch-Eintrag: QP-Vertragsinhalt (vgl. § 10 Abs. 2 QPR).

§ 8 Ver- und Entsorgung

Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung

¹ Betreffend der Wasserversorgung und der Abwasserbeseitigung sind die gesetzlichen Bestimmungen und die entsprechenden Reglemente der Stadt Liestal massgebend. Im Sinne der generellen Entwässerungsplanung (GEP) ist neben der Schmutzabwasserbeseitigung, für die Behandlung des anfallenden nicht verschmutzten Abwassers (Meteorwasser auf versiegelten Flächen und Dächern usw.) ein Konzept zu erstellen z.B. für Versickerung, Brauchwasser bei grösseren Wasserbezügen, Ableitung etc., das der Genehmigung des Stadtrates bedarf. Ein Wasseranschluss- und Kanalisationsgesuch ist bei der Stadt Liestal spätestens mit den Baugesuchsakten einzureichen.

Grundlage für Behandlung des Sauberabwassers bildet das Generelle Entwässerungsprojekt (GEP) der Stadt Liestal.

Wärmeerzeugung / Energiekonzept

² Für das Quartierplanareal ist ein Energiekonzept nach dem aktuellen Stand der Technik mit folgenden Zielen zu erarbeiten: 1. Minimierung des Energiebedarfs (Wärme, Kälte, und Elektrizität); 2. rationelle Energienutzung und erneuerbare Energie; 3. insbesondere Anschluss an das Fernwärmenetz des Kantons. Inhalt und Umfang des Energiekonzeptes sind mit dem Amt für Umweltschutz und Energie (AUE) und der Stadt Liestal vor Einreichung des Baugesuches abzusprechen.

Als Richtlinie gilt der aktuelle Leitfaden "Energie in der Ortsplanung" vom Amt für Raumplanung und vom Amt für Umweltschutz und Energie Kt. BL.

- Sonnenenergie
- 3 Einrichtungen zur Gewinnung von Sonnenenergie sind erwünscht. Auf eine gute Einpassung in die Umgebung ist zu achten.
- Minergie - Standard
- 4 Beheizte Räume in Neubauten in den Baubereichen A, B und C sind im Minergie-Standard zu erstellen.
- Für unbeheizte Räume sowie Um- und Erweiterungsbauten der bestehenden Gebäude gelten die gesetzlichen Vorschriften.
- Abfallbeseitigung
- 5 Für die Abfallbeseitigung gilt das Abfallreglement der Stadt Liestal. Konkrete Festsetzungen folgen im Einvernehmen mit dem Stadtrat im Rahmen des Baugesuches (Konkretisierung im Umgebungsplan).
- Durchleitungsrechte
- 6 Durchleitungsrechte für private und öffentliche Werkleitungen (elektrische Kabel, Wasser, Abwasser, Radio, Fernsehen, Gas, Telefon) sind innerhalb des Quartierplan-Perimeters zu gewähren.

Ordentliches Baubewilligungsverfahren nötig, gestützt auf gesetzliche Vorgaben in Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) § 94 Abs. 1 e. RBV.

Details sind im Quartierplan-Vertrag zu regeln und allenfalls im Grundbuch als Grundlast eintragen zu lassen.

§ 9 Lärmschutz / Hochwasserschutz

- Belastungsgrenzwert ES III
- 1 Für das Quartierplan-Areal gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III.
- Lärmbelastungsnachweis
- 2 Allfällige Nachweise im Sinne von Art. 31 ff. der Lärmschutz-Verordnung sind im Rahmen des Baugesuchverfahrens zu erbringen.
- Hochwasserschutz
- 3 In dem als "zu erhaltender Hochwasserschutz" im Quartierplan eingetragenen Bereich muss die bestehende Betonmauer für die Gewährleistung des Hochwasserschutzes bestehen bleiben, oder eine mindestens gleichwertige Massnahme die heutige Mauer ersetzen.
- Schutz vor Überschwemmungen
- 4 Die Quartierplanung liegt im Überschwemmungsbereich der Ergolz und des Orisbachs. Zum Schutz vor Überschwemmungen sind entweder Massnahmen im Überschwemmungsbereich oder Massnahmen an den Gebäuden vorzunehmen.
- a. Bei Massnahmen im Überschwemmungsbereich ist im Rahmen des Baugesuchverfahrens nachzuweisen, dass diese den Eintritt von Wasser in das Quartierplan-Areal verhindern.

Beurteilung Aussenlärmbelastung s. Planungsbericht.

Siehe Quartierplan (Situations- und Schnittplan)

Erläuterungen zur Gefahrenkarte Wasser vgl. Planungs- und Begleitbericht.

Erläuterungen zu Fliesstiefen der Überschwemmungen sowie Berechnung massgebende Hochwasserkote vgl. Planungs- und Begleitbericht

- b. Erfolgen keine Massnahmen im Überschwemmungsbereich, ist im Rahmen des Baugesuchverfahrens nachzuweisen, dass Gebäude und haus- technische Anlagen durch mögliche Hochwasserereignisse von geringer Ein- tretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 100 bis 300 Jahre) gemäss Naturge- fahrenkarte nicht wesentlich beschädigt werden oder Folgeschäden verursa- chen. Gebäudeteile, welche unterhalb der massgebenden Hochwasserkote (308.2 m ü. M.) liegen, sind wasserdicht auszugestalten; unterhalb der mass- gebenden Hochwasserkote sind ungeschützte Öffnungen in der Gebäudehül- le untersagt. Gebäudehüllen unterhalb der massgebenden Hochwasserkote sind so zu erstellen, dass sie den möglichen Beanspruchungen (Wasser- druck, Nässe, Schwemmmaterial) durch mögliche Hochwasserereignisse ge- nügen.
Ferner ist der Abfluss des auf das Grundstück einströmenden Wassers bis mindestens der massgebenden Hochwasserkote zu gewährleisten.

§ 10 Realisierung / Etappierung / QP-Vertrag

Realisierungsvorgehen

- ¹ Die Realisierung der Quartierplanbebauung hat in Absprache mit der Stadt Liestal zu erfolgen. Dies betrifft insbesondere den Werkleitungsbau, das Fest- legen der Baustellenorganisation und des Baustellenverkehrs (inkl. Abbruch bestehender Liegenschaften) und die Bauzeiten.

Quartierplan-Vertrag

- ² Die jeweiligen GrundeigentümerInnen und –eigentümer resp. Berechtigten haben sich gegenseitig alle für die Realisierung und die quartierplanmässige Funktionsfähigkeit der Überbauung erforderlichen Landabtretungen und Dienstbarkeiten einzuräumen. Dazu haben sie und die Stadt Liestal einen Quartierplan-Vertrag abzuschliessen.

Details sind im Quartierplan-Vertrag und insbesondere im Baugesuchverfahren zu regeln.

Quartierplan-Vertragspunkte (nicht abschliessend aufgeführt bzw. nur nach Bedarf der Vertragspartner zu regeln):

- Anpassung Grundeigentum (Parzellierung) innerhalb QP-Areal
- Finanzierung, Erstellung und Unterhalt der Verkehrs- und Aufenthaltsflächen
- Anpassungen an Basisinfrastruktur der Stadt
- Sicherstellung Gebäudeschutz
- Beleuchtung der Quartier-Erschliessungsflächen
- öffentliche und selektive Geh- und Fahrrechte
- Bau- und Durchleitungsrechte, Unterbaurechte
- Erstellung und Nutzung gemeinschaftlicher Infrastruktur (Parkhaus, privatrechtliche Erschliessungen etc.)
- Unterhalt und Benutzungsrechte (Aussenraum etc.)
- Durchleitungsrechte
- Benutzungsrechte

- Baustellenverkehr
- Erstellung und Unterhalt der öffentlich benutzbaren Wege
- Beleuchtung der allgemein genutzten Wege
- ökologische Massnahmen
- u. a. m.

Etappierung

- ³ Wird die Bebauung etappenweise realisiert, so sind die Nebenanlagen wie Parkierung, Freiflächen, Ver- und Entsorgungsanlagen, Zufahrten und Wege usw. anteilmässig so zu erstellen, dass der Bedarf in der jeweiligen Etappe gedeckt ist und eine spätere Realisierung der gesamten Überbauung nicht erschwert oder verhindert wird.

Parzellierung

- ⁴ Eine allfällige spätere Parzellierung des Areals ist zulässig. Durch diese darf jedoch die Zielsetzung, die Verwirklichung und die Funktionalität der Quartierplanung nicht verändert bzw. in Frage gestellt werden.

§ 11 Abweichungen / Ausnahmen

Ausnahmen allgemeiner Art

- ¹ In Abwägung öffentlicher und privater Interessen sowie in Würdigung der besonderen Umstände des Einzelfalls kann der Stadtrat bei der Baubewilligungsbehörde geringfügige Abweichungen von diesen Quartierplanvorschriften beantragen.

Voraussetzung dafür ist, dass kein Widerspruch zum Zweck und den Zielsetzungen der Planung gemäss § 1 vorliegt. Charakter und Konzept der Bebauung bzw. der Aussenraumgestaltung dürfen durch die Abweichungen nicht beeinträchtigt werden.

- ² Wesentliche Änderungen bzw. Abweichungen vom städtebaulichen Konzept, vom architektonischen Erscheinungsbild, von der Aussenraumgestaltung oder der Erschliessung dürfen nur aufgrund einer Quartierplan-Mutation erfolgen.

Ausnahmen bedürfen eines schriftlichen Antrages und einer stichhaltigen Begründung. Sie werden nach Abwägung von der Baubewilligungsbehörde erteilt.

§ 12 Schlussbestimmungen

- | | |
|-------------------------------|---|
| Genehmigungsvoraussetzung | <p>¹ Die Genehmigung der Quartierplan-Vorschriften durch den Regierungsrat setzt voraus, dass der gemäss § 10 Abs. 2 erwähnte Quartierplan-Vertrag von den Vertragsparteien allseitig unterzeichnet ist.</p> |
| Überwachung des Vollzugs | <p>² Der Stadtrat überwacht die Anwendung dieser Quartierplan-Vorschriften. Das Baubewilligungsverfahren gemäss § 120 ff. des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) bzw. § 86 ff. der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) bleibt vorbehalten.</p> |
| Aufhebung früherer Beschlüsse | <p>³ Alle im Widerspruch zu den Quartierplan-Vorschriften stehenden früheren Zonenvorschriften gelten für das Areal als aufgehoben.</p> |
| Inkrafttreten | <p>⁴ Die Quartierplan-Vorschriften treten mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.</p> |

Nach Genehmigung der Quartierplan-Vorschriften durch den Regierungsrat ist der Quartierplan-Vertrag öffentlich zu beurkunden (Anmerkung im Grundbuch).

Dies betrifft die Zonenvorschriften Zentrum der Stadt Liestal innerhalb des Geltungsbereiches des Quartierplanes.

Beschlüsse

Stadt Liestal

Beschluss des Stadtrates:

Beschluss des Einwohnerrates:

Referendumsfrist:

Urnenabstimmung:

Publikation der Planauflage im Amtsblatt Nr. vom

Planauflage vom

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident: Der Stadtverwalter:

Kanton

Vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft genehmigt
mit Beschluss Nr. vom

Publikation des Regierungsratsbeschlusses
im Amtsblatt Nr. vom

Der Landschreiber



Quartierplanung Mühlematt

**Planungs- und Begleitbericht
gemäss Art. 47 RPV und § 39 RBG**

VORLAGE EINWOHNERRAT
14. SEPTEMBER 2012

Der Bericht wird laufend ergänzt und fortgeschrieben.

Inhaltsverzeichnis:

Seite

1	Ausgangslage / Zweck und Zielsetzungen.....	1
2	Organisation und Ablauf der Planung	2
3	Planungsinstrumente und beigestellte Dokumente	4
4	Schwerpunkte der Quartierplanung	4
5	Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen	13
6	Berücksichtigung planerischer Randbedingungen	14
7	Folgekosten.....	14
8	Kantonale Vorprüfung.....	15
9	Information und Mitwirkung der Bevölkerung	22
10	Beschlussfassung / Auflageverfahren.....	22
11	Genehmigungsantrag	22

ANHANG

ANHANG 1.1:	Ergebnisse der Verkehrszählung Mühlemattstrasse – Gasstrasse	II
ANHANG 1.2:	Ergebnisse der Verkehrszählung Mühlemattstrasse – Rheinstrasse	III
ANHANG 2:	Ergebnisse der Berechnung der Aussenlärmbelastung	IV
ANHANG 3:	Protokollauszug der Stadtbaukommission Liestal vom 18. August 2010	VII
ANHANG 4:	Protokoll der Arealbaukommission vom 2. September 2010	VIII
ANHANG 5.1:	Protokoll der Denkmal- und Heimatschutzkommission vom 1. Oktober 2010	IX
ANHANG 5.2:	Protokoll der Denkmal- und Heimatschutzkommission vom 23. November 2010	X

Bearbeitung:



Stierli + Ruggli
Ingenieure + Raumplaner AG
Unterdorfstrasse 38, Postfach
4415 Lausen 061/926 84 30

Auftragsnummer: 40.108
Dok-Status: Bericht
Verfasser: SC/RU
Version / Datum: 14.09.2012
Kontrolle / Freigabe:

1 AUSGANGSLAGE / ZWECK UND ZIELSETZUNGEN

1.1 Ausgangslage

Das Quartierplanareal befindet sich nordwestlich des Stedtli Liestal gegenüber dem Kantonsspital, unmittelbar an der Ergolz und der H2. Der Bahnhof Liestal liegt in Fusswegdistanz. Auf dem Areal befinden sich heute die Betriebs- und Dienstleistungsgebäude und weitere Infrastruktur der EBL. Im Hauptgebäude befinden sich auch einige Wohnungen. Im westlichen Teil des Areals sind grossflächige Parkierungsflächen vorhanden.



Lage und Umgebung des Quartierplan-Areals
Quelle Orthofoto: GoogleEarth, Jan. 2011

Seitens der EBL und des Kantonsspitals besteht die Absicht, das insbesondere im westlichen Teil durch flächenintensive Parkierung nicht optimal genutzte Areal weiterzuentwickeln und gleichzeitig deren Standorte zu stärken. Im westlichen QP-Areal entsteht ein Neubau mit Räumlichkeiten für die Sanitätsstation des Spitals sowie ein 7-geschossiges Parkhaus mit Parkierungsflächen für Mitarbeitende des Spitals und der EBL (kein öffentliches Parkhaus). Weiter sollen auf dem EBL-Gelände durch teilweisen Abbruch veralteter Gebäude neue Betriebsgebäude erstellt werden.

Der Quartierplanung liegt das vom Architekturbüro Otto + Partner entwickelte Bebauungskonzept zugrunde. Dieses wurde sowohl von der Stadtbaukommission Liestal als auch von der Arealbaukommission und der Denkmal- und Heimatschutzkommission beurteilt und gutgeheissen.

1.2 Zweck und wesentliche Zielsetzungen der Quartierplanung Mühlematt

Die Quartierplanung Mühlematt bezweckt eine geordnete, haushälterische und umweltgerechte Nutzung des Bodens in dem gemäss Entwicklungsplan '95 definierten Entwicklungsgebiet "Gasstrasse - Kantonalbank".

Im Wesentlichen verfolgt die Quartierplanung Mühlematt folgende Ziele:

- Nutzung des Flächenpotentials auf dem EBL-Areal im Sinne einer haushälterischen Bodennutzung
- Konzentration der Parkplätze im Parkhaus anstelle grossflächig verteilter Parkierungsflächen
- qualitätsvolle Bebauung unter Berücksichtigung der schützenswerten Bauten der EBL
- Anbieten von Mischnutzung gemäss Teilzonenvorschriften Zentrum sowie Entwicklungsplan '95
- Ermöglichen von zusätzlichen Nutzflächen für Spital (Sanität) und EBL zur Stärkung und Weiterentwicklung deren Standorte in Liestal
- Qualitätsvolle, ökologische Massnahmen in der Siedlung verbunden mit dem Gewässerschutz sowie der Aussenraumaufwertung

2 ORGANISATION UND ABLAUF DER PLANUNG

2.1 Planungs- und Projektierungsteam

Im Auftrag der Elektra Baselland arbeiten das Raumplanungsbüro Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, Lausen und Otto + Partner, Planung Architektur Bauausführung AG, Liestal für die Entwicklung der Quartierplanung eng zusammen. Folgende Leistungen werden durch die Projektpartner erbracht:

<p>Otto + Partner Planung Architektur Bauausführung AG Kasernenstrasse 22, 4410 Liestal seipel.a@ottopartner.ch; 061 927 97 77</p> <p>Sergio Bianchi Andri Seipel</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Erarbeitung Bebauungsstudie in Varianten▪ Behördenabklärungen in Kanton und Stadt▪ Bearbeitung mit den kantonalen und städtischen Kommissionen
<p>Stierli + Ruggli, Ingenieure + Raumplaner AG Unterdorfstrasse 38; 4415 Lausen m.ruggli@stierli-ruggli.ch; 061 921 20 11</p> <p>Markus Ruggli Sabine Cantaluppi</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Erarbeitung der Quartierplanung▪ Koordination mit kommunalen und kantonalen Amtsstellen▪ Einbezug / Koordination / Information der Planungsbetroffenen (insbes. Nachbarn)▪ Vorbereitung und Durchführung des Quartierplan-Verfahrens

2.2 Planungsablauf

Nachstehend werden die wichtigsten Beurteilungsschritte und Entscheidungsstationen der Quartierplan-Entwicklung festgehalten:

17. Juni 2009	Vorstellung des Bebauungsprojektes beim Stadtbauamt. Das Stadtbauamt empfiehlt die Durchführung eines Quartierplanes.
28. April 2010 16. Juni 2010 18. August 2010	Präsentationen des Bebauungskonzeptes bei der Stadtbaukommission.
19. August 2010	Präsentation des Bebauungskonzeptes bei der kant. Arealbaukommission. Dieses wird mit Erwägungen gutgeheissen.
23. September 2010 / 18. November 2010	Präsentation des Bebauungskonzeptes bei der kant. Denkmal- und Heimatschutzkommission. Nach einer Projektanpassung wird das Konzept in der zweiten Sitzung gutgeheissen.
Dezember 2010 – März 2011	Erarbeitung der Quartierplanung.
15. Februar 2011	Besprechung 1. Entwurf der Quartierplanung im Planungsteam mit Vertretern der EBL und des Spitals.
15. März 2011	Vorstellung der Quartierplanung beim Stadtbauamt Liestal.
29. April – 10. Juni 2011	Kommunale Prüfung.
Juni 2011	Überarbeitung der Quartierplanung gemäss Resultaten der kommunalen Prüfung.
28. Juni 2011	Der Stadtrat Liestal wird über die Quartierplanung und die Durchführung der kantonalen Vorprüfung sowie öffentlichen Mitwirkung informiert.
6. Juli 2011	Eingabe der Planungsinstrumente ins kantonale Vorprüfungsverfahren. Mit Bericht vom 6. Oktober 2011 teilt das ARP die Resultate der Vernehmlassung mit.
4. – 26. August 2011	Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens, publiziert im Amtsblatt Nr. 31 vom 4. August 2011 und Nr. 33 vom 18. August 2011.
7. September 2011	Informationsveranstaltung für Anwohner durch EBL.
9. September 2011	Besprechung der Resultate der kantonalen Vorprüfung und entsprechende Anpassungen der QP zwischen Stadt Liestal und Raumplaner.
April – Juni 2012	Erarbeitung des Verkehrsgutachtens durch Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG.
Mai – Juni 2012	Überarbeitung der QP-Instrumente gemäss Resultaten der kantonalen Vorprüfung und öffentlichen Mitwirkung.
22. Juni 2012	Eingabe der QP-Instrumente bei der Stadt Liestal zuhanden des Beschlussfassungs-Verfahrens.

3 PLANUNGSINSTRUMENTE UND BEIGESTELLTE DOKUMENTE

Als verbindliche öffentlich-rechtliche Bestandteile der Quartierplanung unterliegen dem Beschluss- und Genehmigungsverfahren:

- Quartierplan Mühlematt, Situations- und Schnittplan 1:500
- Quartierplan-Reglement

Der Quartierplan (Situation und Schnitte) ist in verbindliche und orientierende Planinhalte gegliedert. Im verbindlichen Planinhalt gibt es untergeordnete Inhalte, die von Hauptelementen abhängig sind. Die Lage dieser untergeordneten Inhalte kann erst mit der Detailplanung festgelegt werden. Diese Inhalte machen keine Aussage zu deren exakter Lage, sondern zeigen deren konzeptionelle Funktionalität im Rahmen der gesamthaften Sondernutzungsplanung auf. Die Umsetzung dieser konzeptionellen Inhalte ist erforderlich, somit verbindlich und erfolgt im Baugesuchsverfahren.

Als privatrechtliches Vertragsdokument gilt:

- Quartierplan-Vertrag, gestützt auf § 10 Abs. 2 des Quartierplan-Reglementes
(ist noch zu erstellen)

Als beige stellte Dokumente gelten:

- Planungs- und Begleitbericht gemäss Art. 47 RPV und § 39 RBG
- Mitwirkungsbericht gemäss § 2 RBV
- Verkehrsgutachten (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, 08. Juni 2012)
- Modell

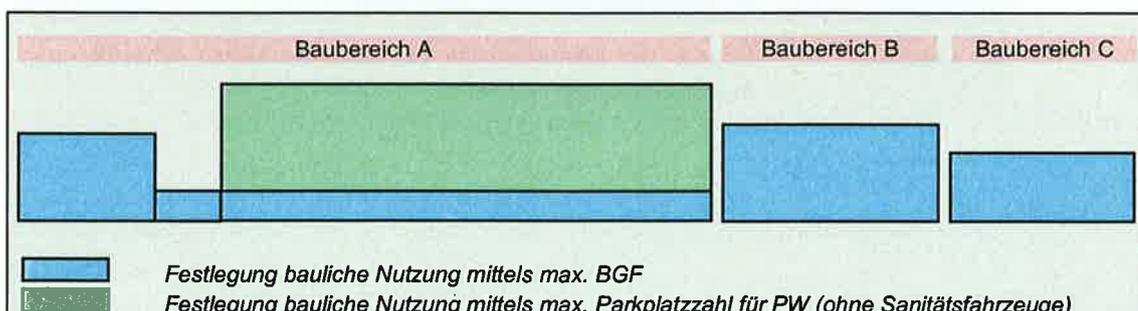
Die Berichte, das Verkehrsgutachten und das Modell sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, unterliegen aber nicht dem Beschluss- und Genehmigungsverfahren.

4 SCHWERPUNKTE DER QUARTIERPLANUNG

4.1 Art und Mass der baulichen Nutzung

Als **Art der baulichen Nutzung** wird im Quartierplan-Reglement für die bestehenden Gebäude und Neubauten die Mischnutzung im Sinne einer Zentrumszone gemäss § 22 RBG festgelegt. Für den Baubereich A (Parkhaus) wird zusätzlich die Parkierungsnutzung definiert.

Das **Mass der baulichen Nutzung** wird für die Bauten der Baubereiche B und C sowie für die Nutzungen des Spitals im Baubereich A mittels Bruttogeschossfläche (BGF, Definition vgl. QP-Reglement § 4 Abs. 1-3) ausgewiesen. Geringfügige Verschiebungen / Nutzungstransporte zwischen Baubereichen sind möglich. Für die Parkierungsnutzung im Baubereich A wird die bauliche Nutzung mittels der maximal zulässigen Parkplätze festgelegt:



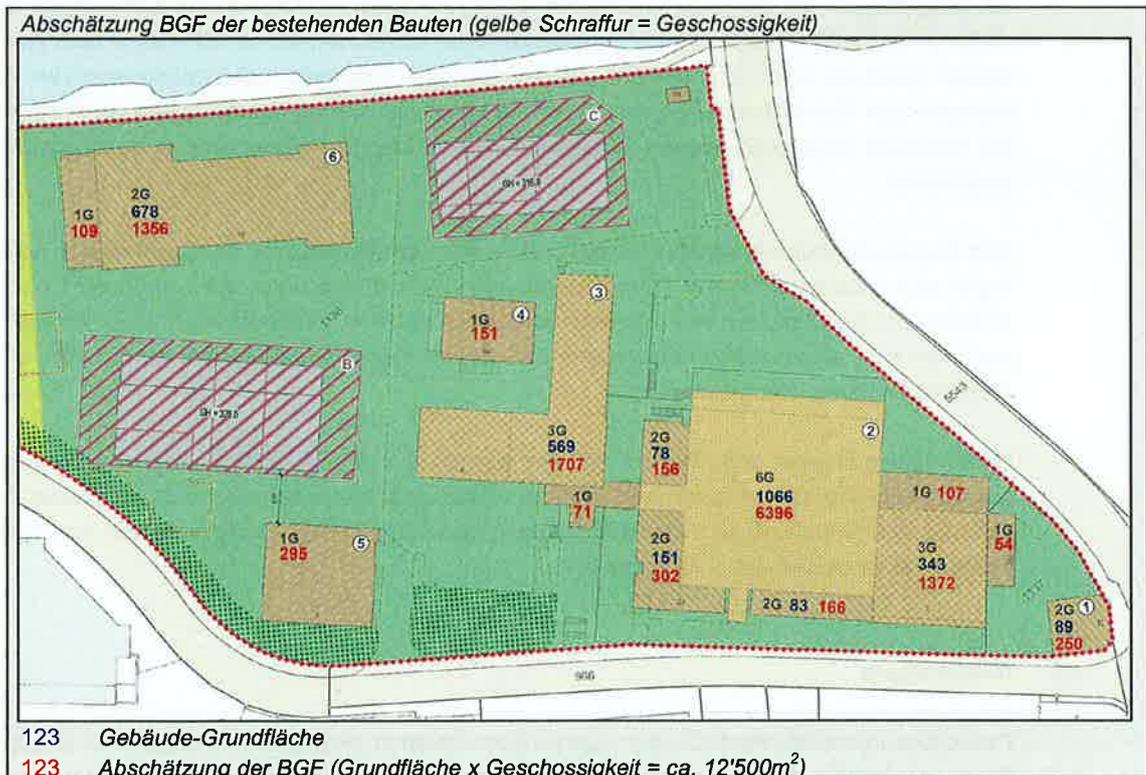
Die Festlegung des Nutzungsmasses mittels maximaler Anzahl Parkplätze im Baubereich A (ohne Sanitätsfahrzeuge) ist sinnvoll, denn die Flächen- und Höhendefinitionen des Baubereiches beschränken die baulichen Ausmasse des Baukörpers. Eine Festlegung mittels BGF würde eine komplizierte BGF-Definition erfordern, welche für die Praxishandhabung nicht geeignet ist.

Die Verteilung der BGF pro Baubereich resp. Festlegung der maximalen Parkplatzzahl auf der Grundlage des Bebauungskonzeptes sieht wie folgt aus:

Baubereich	BGF / PP gem. Bebauungskonzept	Zulässige BGF / PP gem. QP-Reglement
Baubereich A	1'924 m ² 276 PP	1'990 m ² 290 PP
Baubereich B	1'976 m ²	2'040 m ²
Baubereich C	1'038 m ²	1'070 m ²
Total	4'938 m² 276 PP	5'100 m² 290 PP

Die Anzahl der Parkplätze für die Sanitätsfahrzeuge wird nicht beschränkt, um eine betriebliche Flexibilität zu gewährleisten. Dementsprechend kommt die Begrenzung mittels BGF zur Anwendung.

Um für die bestehend bleibenden Bauten gewisse bauliche Massnahmen in Form von An- und Erweiterungsbauten zu ermöglichen, wird für diese eine zusätzlich realisierbare BGF von 1000 m² festgelegt. Dies entspricht ca. 8% der heute bestehenden BGF.



4.2 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten

Die Lage und die Ausmasse (Grundfläche und Höhe) der Bauten werden im Quartierplan durch die Baubereiche A bis C sowie die Angabe deren maximalen Gebäudehöhe bestimmt. Die Baubereiche wurden unter spezieller Berücksichtigung der Abstände zu den schützenswerten Gebäuden (Mühlemattstrasse 4 und 10) festgelegt. Für die Baubereiche B und C wird die Baubereichsbegrenzung aufgrund des gewerblich geprägten Umfeldes grosszügig festgelegt. Für die Begrenzung des Baubereichs A gegenüber der Ergolz ist die Gewässerbaulinie massgebend, gegen die Mühlemattstrasse hin wird die bestehende Strassenbaulinie berücksichtigt.

Für Erweiterungsbauten der bestehenden Gebäude werden entsprechende Baubereiche definiert. Bestehende Bauten können in Form von Erweiterungsbauten unter Berücksichtigung der maximalen BGF ausgebaut werden, wobei diese in das Gesamtkonzept integriert werden müssen. Die Gebäudehöhe und die Dachform sind grundsätzlich frei, aber im Rahmen des Bauprojektes architektonisch zu begründen. Dies gründet darin, dass die heute bestehenden Bauten sehr unterschiedliche Dachformen und Gebäudehöhen aufweisen.

Das Parkhaus wurde von der Denkmal- und Heimatschutzkommission (DHK) im Hinblick auf die umliegenden, gemäss BIB kommunal zu schützende Baute (Kantonsspital) resp. die schützenswerten Bauten Mühlemattstrasse 4 und 10 beurteilt. In Anlehnung an die Spitalbaute wurde gefordert, das Dach des Parkhauses mit einer leichten Konstruktion mit von der Fassade zurückversetzten Stützen auszubilden. Durch diese Konstruktion tritt das Parkhaus als 6-geschossiges Gebäude mit Dachaufbau in Erscheinung. In § 5 Abs. 11 des QP-Reglementes werden diese Forderungen verbindlich festgelegt.

Die bestehenden Bauten Mühlemattstrasse 4 und 10 sind im BIB als kommunal zu schützende Bauten eingetragen. Mit der Quartierplanung nimmt die Stadt Liestal nun die kommunale Unterschutzstellung vor. In Absprache mit der Grundeigentümerin EBL werden im QP-Reglement zum Erhalt der beiden Gebäude und insbesondere deren prägenden Elemente Vorschriften erlassen. Die Bestimmungen zum Gebäudeschutz müssen jedoch unter Beachtung der betrieblichen Funktionsfähigkeit der Gebäude umgesetzt werden. Insbesondere sind bauliche Massnahmen im Innern der Gebäude zugelassen.

Das Projekt Zentrumsanschluss Liestal und Ausbau der Gasstrasse vom kantonalen Tiefbauamt befindet sich momentan in der Phase Vorprojekt. Demzufolge kann der Landbedarf noch nicht abschliessend vorausgesagt werden. Dies bedingt auch, dass der Baubereich C bei Vorliegen des Bauprojektes evtl. angepasst werden muss. Die Grundeigentümerschaft erhofft sich hier eine gewisse Flexibilität seitens aller Beteiligten.

Unterirdische Bauten und Bauteile werden gemäss § 5 Abs. 9 QPR in ihrer Ausdehnung nicht begrenzt. Aufgrund der unmittelbaren Lage an der Ergolz muss bei einem Baubegehren für unterirdische Bauten jedoch die Grundwassersituation beachtet werden. Entsprechende Vorkehrungen sind im Baugesuchsverfahren sicherzustellen.

4.3 Aussenraum

Der Aussenraum ist innerhalb des Quartierplan-Areals in zwei Bereiche gegliedert. Die östliche Freifläche ist geprägt durch die gewerblichen Nutzungen der EBL. Insbesondere sind hier Parkplätze, Lagerplätze, Umschlag etc. vorhanden. Diese Nutzungen werden durch die Quartierplanung weiter Bestand haben.

Der westliche Aussenraum wird durch den Neubau des Parkhauses neu definiert. Ab der Mühlemattstrasse sind die Zufahrt zum Parkhaus sowie eine separate Zufahrt für Sanitätsfahrzeuge vor-

gesehen. Weiter sind die Erweiterung des Gewässerraumes, oberirdische Parkplätze, Grünflächen, Umschlag, Vorfahrt, Fusswege etc. projektiert.

An den im Quartierplan konzeptionell bezeichneten Grünräumen muss eine Begrünung mit standortgerechten und einheimischen Arten stattfinden. Diese soll als strassenbegleitende Vegetation, Begleitvegetation des erweiterten Gewässerraums, als Aussenraumgestaltung etc. dienen.

Im westlichen Bereich des Quartierplan-Areals wird der Bereich Erweiterung Gewässerraum ausgeschieden. In diesem Teil-Areal bietet sich im Zuge des Neubaus des Parkhauses an, dem grösstenteils eingezwängten Gewässer einen erweiterten Ufer-Raum im Sinne des Gewässerschutzes zu geben. Dieser Bereich soll gegen das Gewässer geöffnet, mit standortgerechten und einheimischen Arten bepflanzt und unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes (vgl. Kapitel 4.9) sowie der Fusswegführung gestaltet werden. Der Bereich "Erweiterung Gewässerraum" bedingt eine separate Planung, welche durch das Tiefbauamt Basel-Landschaft begleitet wird.

Das QP-Reglement macht die quantitative Festlegung, dass die Flächen der Bereiche Grünraum und Erweiterung Gewässerraum mindestens 10% der neu realisierbaren BGF (10% von 6'100 m²) ausmachen müssen.

Durch die Festlegungen in den Quartierplanvorschriften werden ökologische Qualitätsmerkmale definiert, welche in den Inhalten und Vorgaben des LEK (Landschaftsentwicklungskonzept) Liestal enthalten sind. So sind Bepflanzungen nur mit einheimischen und standortgerechten Arten auszuführen. Die neu erstellten, nicht einer Nutzung zugeordneten Dachflächen der Hauptbauten sind zu begrünen. Durch die Grünräume sowie den Bereich Erweiterung Gewässerraum werden ökologische Ausgleichsflächen geschaffen. Auf Stufe des Baugesuches sind weitere Massnahmen des LEK der Stadt Liestal umzusetzen. Im Massnahmenkatalog des LEK sind z. B. Massnahmen wie Fassadenbegrünung, naturfreundliche Gärten und Freiräume, Nisthilfen für Vögel, Wohnquartiere für Fledermäuse etc. vorgeschlagen.

4.4 Erschliessung

Die heutige Haupteerschliessung des EBL - Areals erfolgt, insbesondere für grössere Fahrzeuge, ab der Gasstrasse. Die Besucher- und Mitarbeiter-Parkplätze werden über die Mühlemattstrasse angefahren. Alle Wegfahrten erfolgen jedoch über die Gasstrasse. Mit der Realisierung des Vollanschlusses H2 – Umfahrung Liestal (HUL) wird die Erschliessung via Gasstrasse voraussichtlich erschwert. Die Arealerschliessung via Mühlemattstrasse bekommt somit eine grössere Bedeutung. Die Machbarkeit eines Erschliessungssystems des Areals via Mühlemattstrasse wird im Verkehrsgutachten (RK&P vom Juni 2012) aufgezeigt. Bei einer Änderung des Erschliessungssystems des EBL – Areals kommt das Verursacherprinzip zum Tragen. D.h. die Trägerschaft des Strassenbaus hat für eine adäquate Erschliessung des EBL – Areals zu sorgen.

Mit der Realisierung der HUL wird auf der Gasstrasse eine starke Zunahme der Verkehrsbelastung erwartet. Daher sind entsprechende Anpassungen der Knotengeometrien (Mühlemattstrasse – Grienmattweg und Rheinstrasse) angedacht. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse oder für allfällige Strassenraumerweiterungen ist ein Abbruch der bestehenden Baute Nr. 1 notwendig. Dieser Massnahme steht die Grundeigentümerin des Areals nicht entgegen.

Nördlich des QP-Areals verläuft entlang der Ergolz eine öffentliche Fusswegverbindung. Diese wird im westlichen Areal innerhalb des QP-Perimeters weitergeführt, so dass eine Verbindung zum bestehenden Fusswegnetz hergestellt wird. Die genaue Lage und Ausstattung des Fussweges muss im Rahmen des Projektes "Erweiterung Gewässerraum" festgelegt werden.

4.5 Parkierung

Im Quartierplan-Areal sind heute total ca. 250 Parkplätze vorhanden (Parkplatzzählung durch Otto + Partner AG). Diese befinden sich grösstenteils in grossflächig verteilten oberirdischen Parkfeldern. 50 Parkplätze sind in der bestehenden unterirdischen Einstellhalle des EBL-Hauptgebäudes untergebracht (vgl. auch Verkehrsgutachten RK&P).

Mit dem Neubau des Parkhauses wird sich die Parkplatzsituation verändern. Es wird eine Konzentration der Parkplätze im Parkhaus sowie eine Erhöhung der Anzahl Parkplätze auf dem gesamten Areal stattfinden. Es werden jedoch auch oberirdische Parkplätze durch die Neubauten wegfallen. Die 50 Parkplätze der bestehenden unterirdischen Einstellhalle bleiben nach wie vor erhalten. Im Parkhaus (Baubereich A) werden voraussichtlich 16 Parkplätze für Sanitätsfahrzeuge des Spitals sowie 276 Parkplätze (1. bis 6. OG x 46 PP) geschaffen. Die Anzahl der Parkplätze wird auf maximal 460 PP für das gesamte Areal beschränkt.

Im Verkehrsgutachten von RK&P werden die genauen Parkplatzzahlen ausgewiesen sowie deren Bedarf durch die EBL und das Kantonsspital nachgewiesen.

Sämtliche Parkplätze im Quartierplan-Areal werden durch Besucher und Mitarbeitende des Kantonsspitals und der EBL sowie durch Betriebsfahrzeuge der EBL beansprucht. Es entstehen keine öffentlichen Parkplätze.

Der erhöhte Parkplatzbedarf seitens Kantonsspitals und EBL im Quartierplan-Areal wird im Detail im Verkehrsgutachten nachgewiesen. Die Gründe dafür sind u.A.:

- Gesamthafte Neukonzeption des Parkierungssystems und Konzentration der Parkplätze des Kantonsspitals in der Nähe der Spitalgebäude (vgl. Anhang 2 Verkehrsgutachten),
- Zukünftig erwartetes Wachstum der EBL, mit Erweiterung der Kundenbetreuung und Erweiterung des Fahrzeugparks mit Dienstfahrzeugen,
- Zunahme der ambulanten Behandlungen im Kantonsspital, womit mehr Patienten- und Mitarbeiter-Parkplätze notwendig sind,

Im Rahmen des Baugesuchsverfahrens sind ausreichend Veloabstellplätze auszuweisen. Bereits heute sind überdeckte Veloabstellplätze an dem im Quartierplan gekennzeichneten Standort vorhanden.

4.6 Verkehrskapazitäten

Aufgrund der mit der Realisierung der Quartierplan-Überbauung folgenden Erhöhung der Parkplatzzahl werden die Auswirkungen auf das umliegende Verkehrssystem beurteilt. Entscheidend für die Funktionalität des Verkehrssystems ist dabei die Verkehrsqualität der Knoten Mühlemattstrasse – Rheinstrasse sowie Mühlemattstrasse – Gasstrasse – Grienmattweg:



Für die Zufahrt ab der Gasstrasse in die Mühlemattstrasse besteht eine Einschränkung für Personwagen und Mofas, Zubringerdienst gestattet. Die Ausfahrt ist durch ein STOP markiert. Die heute bestehende Signalisation (Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet) verhindert den Schleichverkehr durch das Spitalgebiet.

Die Kreuzung Mühlemattstrasse – Rheinstrasse wird durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Zusätzlich sind für die Überquerung der Mühlemattstrasse sowie der Rheinstrasse (östlich der Kreuzung) Lichtsignalanlagen für Fussgänger vorhanden.

Für die Beurteilung der Verkehrssituation an den beiden Knoten wurden am Dienstag, 22. Februar 2011 während der Abend-Spitzenstunden (von 16:45 bis 18:15 Uhr) Verkehrszählungen durchgeführt (vgl. Anhänge 1.1 und 1.2). Basierend auf diesen Zahlen und der zusätzlich realisierbaren Anzahl Parkplätze kommt das Verkehrsgutachten zum Schluss, dass auf der Mühlemattstrasse mit einer Verkehrszunahme von +25% zu rechnen ist.

Die rechnerische Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Verkehrsgutachten zeigt, dass beide Knoten auch mit der Realisierung den Quartierplanungen Mühlematt, Weierweg und Konrad Peter eine gute bis ausgezeichnete Verkehrsqualität aufweisen.

4.7 Lärmschutz

Für das Quartierplan-Areal gilt entsprechend der festgelegten Nutzungsart die LES III.

Gemäss aktuellem Bebauungskonzept sind einzig im Baubereich A Aufenthaltsräume, Büros, Schulungsraum, Pikettzimmer u.Ä als lärmempfindliche Nutzungen vorgesehen. Die Baute des Baubereiches C wird erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert. Momentan besteht die Absicht, Büroräumlichkeiten zu erstellen. Für die übrigen Bauteile sind keine lärmempfindlichen Nutzungen vorgesehen.

Zur Beurteilung der heutigen Lärmsituation wurden die heutige Situation sowie die projizierten Baute im Programm für die Berechnung von Lärm-Immissions-Prognosen (SLIP'08) modelliert:

Modellinhalt	Werte / Erläuterungen
Lärmquelle Strasse (H2)	DTV = 20'000 (gem. Verkehrsstatistik 2010, TBA BL, Zählstelle H2 Liestal) V = 80 km / h
Hindernisse	Mauer entlang H2, Höhe = 2 m (ab Niveau Strasse) Brücke Gasstrasse H2 (als schwebende Platte) Mauer EBL-Areal Höhe = 2 m (ab Niveau Fussweg)
Gebäude	Bestehend bleibende Bauten gem. QP Bauten gem. Bebauungskonzept
Empfangspunkte für Berechnung	Empfangspunkte für jedes Geschoss, vgl. Anhang 2

Die Resultate der Berechnung der Lärmimmissionen zeigen, dass lediglich im obersten Geschoss des 4-geschossigen Baukörpers im Baubereich A die Immissionsgrenzwerte für lärmempfindliche Räume überschritten werden (vgl. Anhang 2).

Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht bekannt, wie die Rahmenbedingungen bezüglich der Lärmimmissions-Situation zum Zeitpunkt der Realisierung resp. des Baugesuchsverfahrens aussehen werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit der Sanierung der H2 die Immissionswerte im QP-Areal zukünftig verringert werden. Aufgrund der geringen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kann in der Baugesuchsphase auf die Lärmsituation reagiert werden. Aus diesen Gründen wird auf die Festlegung von später eventuell unnötigen Lärmschutzmassnahmen in den Quartierplanvorschriften verzichtet.

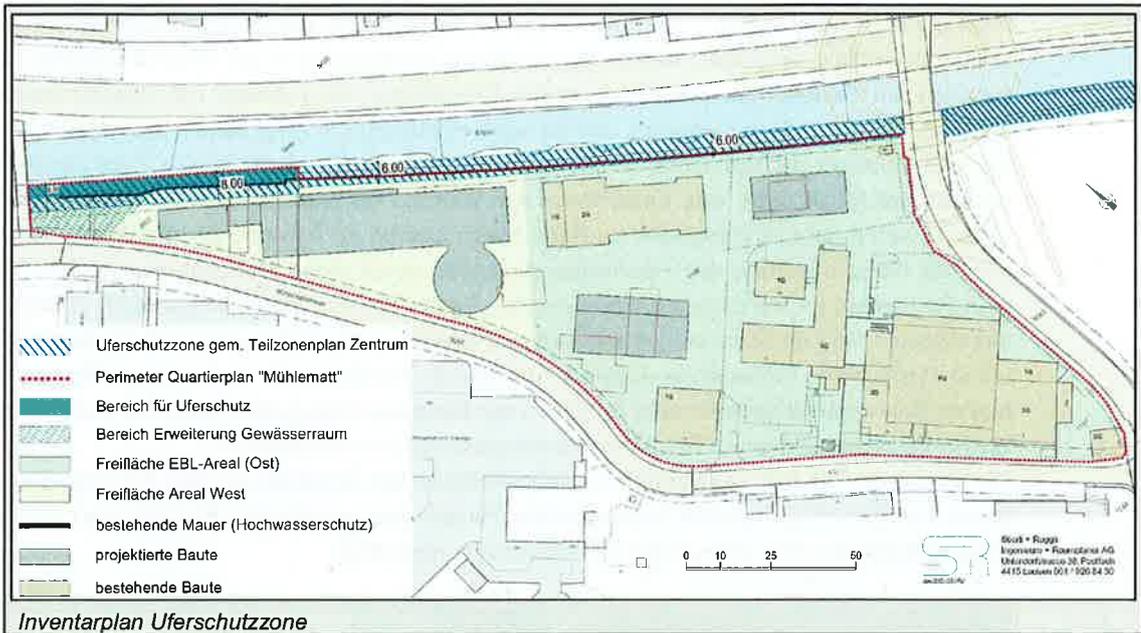
Im Baugesuchsverfahren ist die Lärmbelastungssituation entlang der H2 entsprechend zu beurteilen. Dazu ist abzuklären, welche Räumlichkeiten der Sanität als lärmempfindlich eingestuft werden. Diese Räume sind nicht auf der lärmempfindlichen Seite anzuordnen. Sollte dies nicht möglich sein, sind in Absprache mit der Fachstelle Lärmschutz bauliche und gestalterische Massnahmen vorzunehmen.

4.8 Uferschutz

Der Teilzonenplan Zentrum der Stadt Liestal legt entlang der Ergolz eine Uferschutzzone fest, welche teilweise ins EBL-Areal reicht. Diese Zone wurde ungeachtet der Situation vor Ort und des heutigen Bachverlaufes mit konstanten Breiten von 8.00 m resp. 6.00 m definiert.

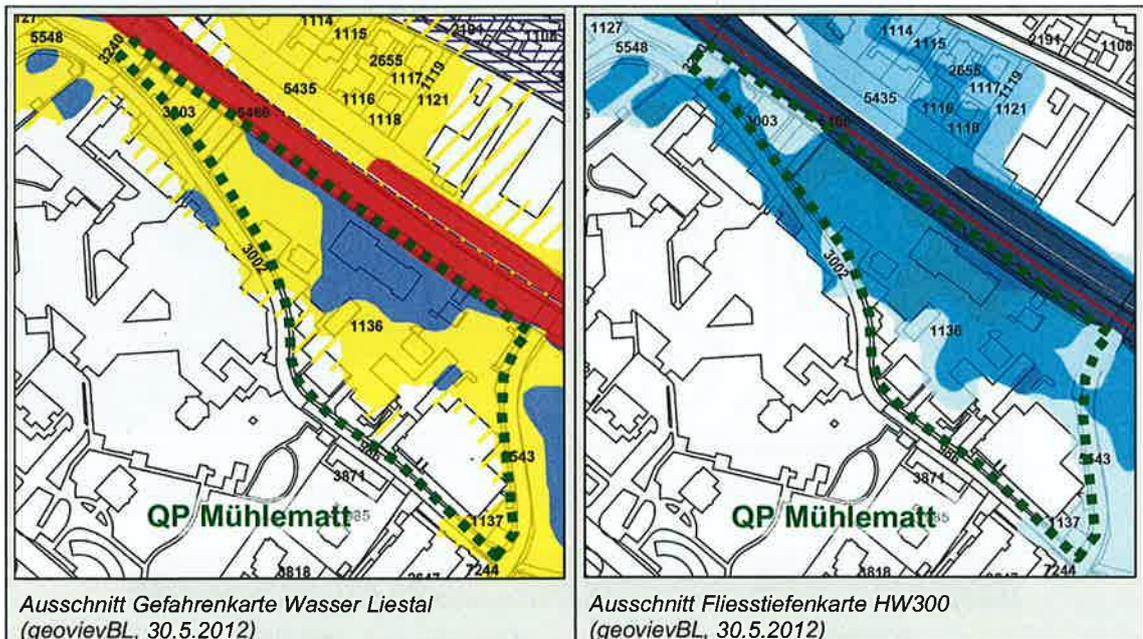
Auf dem Quartierplan-Areal wurde seitens des Kantons in Zusammenarbeit mit der EBL zum Zwecke des Hochwasserschutzes entlang der Ergolz eine Betonmauer erstellt. Auf dem EBL-Areal hinter dieser Betonmauer wird das Gebiet von der EBL genutzt und ist mehrheitlich versiegelt. Diese Situation entspricht somit nicht den Anforderungen des Uferschutzes.

Die Bestimmungen zum Uferschutz werden innerhalb des Quartierperimeters in die Quartierplan-Vorschriften integriert und gleichzeitig den Verhältnissen vor Ort angepasst. Aufgrund der vorhandenen Versiegelung und der Nutzung des Areals wird südlich der Betonmauer kein Uferschutz festgelegt. Für den Bereich zwischen der Mauer und der Ergolz im westlichen QP-Areal wird der Bereich für Uferschutz mit entsprechenden Reglementsbestimmungen ausgedehnt. Im Sinne des Uferschutzes wird im westlichen Quartierplan-Areal der Bereich Erweiterung Gewässerraum ausgedehnt, welcher als durch das Gewässer beeinflusstes Gebiet mit ökologischer Vernetzungsfunktion ausgebildet wird (vgl. 4.3).



4.9 Naturgefahren

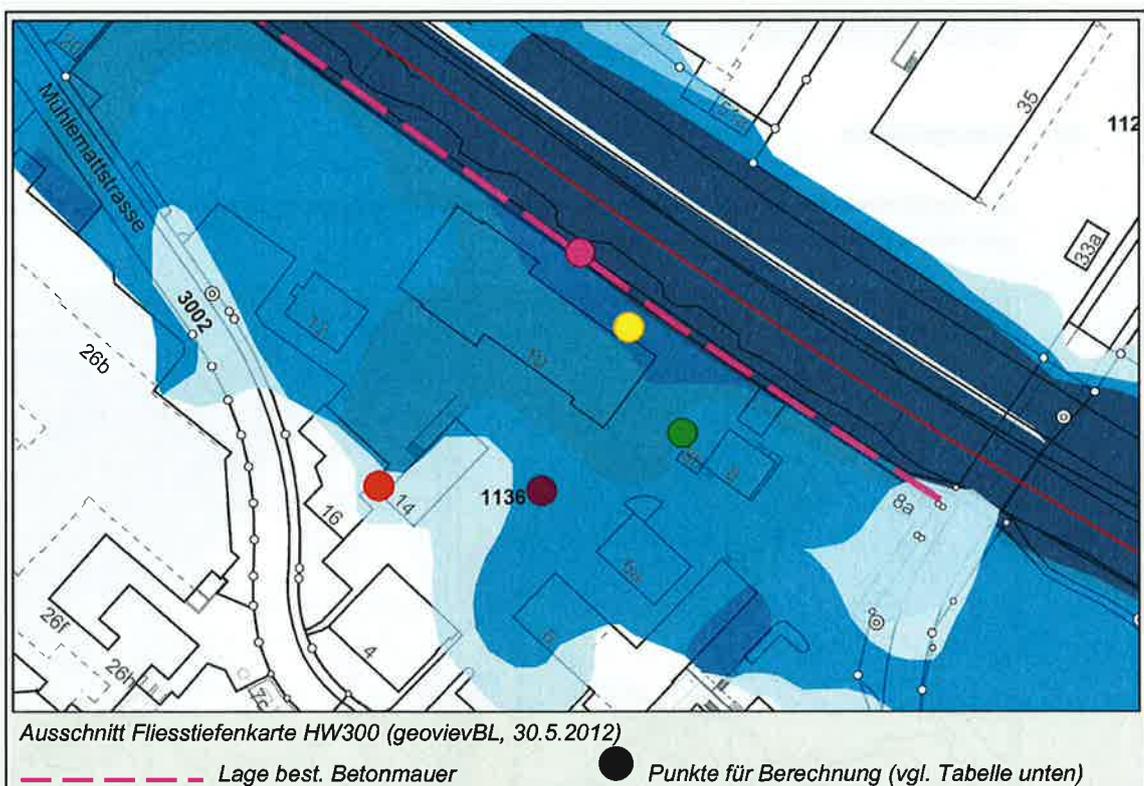
Die Gefahrenkarte Liestal weist im Quartierplan-Areal geringe (gelb) bis mittlere (blau) Gefährdungen durch Überschwemmungen aus:



In der Quartierplanung wird zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes festgelegt, dass der bestehende Hochwasserschutz in dem im Quartierplan gekennzeichneten Bereich erhalten werden muss. Im Bereich Erweiterung Gewässerraum sind im Rahmen der separaten Planung Hochwasserschutzmassnahmen zu beurteilen. Im Falle eines Abbruchs der bestehenden Hochwasserschutzmauer muss der Schutz bis zur gleichen Hochwasserkote gewährleistet werden. Denn die zurzeit bestehende Mauer stellt auch den Hochwasserschutz für Gebäudeteile des Kantonsspitals (Räumlichkeiten mit technischen Anlagen und Elektro-Infrastruktur) sicher.

Gemäss Auskunft des ARP / BGV wurde für die Modellierung der Gefahrenkarte die bestehende Betonmauer entlang der Ergolz bereits berücksichtigt. Entsprechend der Fliesstiefenkarte ist demzufolge auch mit bestehender Mauer bei einem 100-jährigen Hochwasser mit Überschwemmungen zu rechnen. Die Fliesstiefenkarte des 300-jährigen Hochwassers zeigt zudem auf, dass auch vom Orisbach her Wasser ins EBL-Areal fliesst. Als Massnahmen zum Schutze vor Hochwasser besteht einerseits die Möglichkeit, das Einströmen von Wasser mit Massnahmen im Überschwemmungsbereich zu verhindern, andererseits bauliche Massnahmen an den betroffenen Gebäuden zu realisieren. Die Gewährleistung des Hochwasserschutzes durch diese Massnahmen ist gemäss Quartierplan-Reglement im Rahmen des Baugesuches nachzuweisen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass das Wasser nicht im Areal aufgestaut wird und wie bis anhin abfliessen kann. Es darf auch keine erhöhte Gefährdung umliegender Gebiete resultieren. Hierfür ist die Hochwassersituation mit den aktuellen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Baugesuchseingabe (neue Gebäude, allfällig zu realisierende Massnahmen im Überschwemmungsbereich) zu modellieren.

Die massgebende Hochwasserkote für Massnahmen am Gebäude gemäss § 9 Abs. 4 b. wurde aufgrund von Terrinaufnahmen (bestehendes Terrain und bestehende Betonmauer) vor Ort und der Fliesstiefenkarte eines 300-jährigen Hochwassers berechnet:



	Terrainhöhe [m ü. M.]	Höhe Beton- mauer [m ü. M.]	Fliesstiefe HW300 [m]	Max. HW-Kote [m ü. M.]
●	307.095	-	1.0 – 1.5	308.595
●	307.914	-	0 – 0.25	308.164
●	307.271	-	0.5 – 0.75	308.021
●	307.315	-	0.5 – 0.75	308.065
●	-	308.425	-	
Resultierende massgebende HW-Kote:				308.2

4.10 Etappierung

Gemäss Festlegung in § 10 Abs. 3 QP-Reglement ist eine etappenweise Realisierung der Bebauung zugelassen. Dabei muss jedoch der Bedarf an notwendigen Anlagen – z.B. Parkplätze, Zufahrten, Zugänge etc. – für die jeweilige Etappe sichergestellt werden. Der Umgebungsplan muss für die durch das Bauvorhaben beeinflusste Umgebung erstellt werden. Zu beachten gilt ebenfalls, dass die maximal festgelegte Parkplatzzahl eingehalten wird.

4.11 Energie / Ver- und Entsorgung

Die beheizten Räume der neu zu realisierenden Gebäude werden im Minergie-Standard erstellt. Die Quartierplanvorschriften legen fest, dass für das gesamte Quartierplan-Areal in Zusammenarbeit mit der Stadt Liestal und dem Amt für Umweltschutz und Energie ein Energiekonzept erstellt werden muss. Das Ziel des Konzeptes ist eine hohe Energieeffizienz. In diesem Zusammenhang beabsichtigt die EBL, die neu zu erstellenden Gebäude an die Fernwärme anzuschliessen. Die Erzeugung des Wärmebedarfs für die Heizung mittels Fernwärme wird im Quartierplan-Reglement dementsprechend verbindlich festgelegt. Die bestehenden Bauten sind bereits an die Fernwärme angeschlossen. Mit bereits bestehenden Sonnenenergieanlagen setzt die EBL schon heute auf eine Energiegewinnung mit erneuerbaren Energiequellen.

4.12 Altlasten

Die Parzelle Nr. 1136 ist im Kataster der belasteten Standorte BL als "belastet mit Untersuchungsbedarf" eingetragen. Demzufolge muss gemäss Art. 7 der Altlastenverordnung eine Voruntersuchung durchgeführt werden – spätestens zum Zeitpunkt eines Bauvorhabens. Eine Baubewilligung kann nicht erteilt werden, wenn die Voruntersuchung nicht aufzeigt, ob der Standort sanierungsbedürftig ist oder eine spätere Sanierung durch das Bauvorhaben wesentlich erschwert wird.

5 AUSWIRKUNGEN AUF RECHTSKRÄFTIGE PLANUNGEN

Kommunale Planungsinstrumente

Die kommunalen Nutzungsplanungs-Vorschriften werden durch die Quartierplan-Festlegungen nicht weiter tangiert oder werden darin berücksichtigt- z.B. durch die Festlegungen zum Uferschutz. Die Lärmempfindlichkeitsstufe im Quartierplan-Areal wird aufgrund der in der Quartierplanung definierten Art der Nutzung auf ESIII festgelegt. Gemäss § 17 Teilzonenreglement Zentrum sind in der Zentrumszone ein angemessener Anteil an Wohnung vorgeschrieben. Aufgrund des gewerblich und teilweise durch Verkehr geprägten Umfeldes und somit fehlender Wohnqualität wird in der Quartierplanung Mühlematt auf die Festlegung eines Mindestmasses an Wohnnutzung verzichtet.

6 BERÜCKSICHTIGUNG PLANERISCHER RANDBEDINGUNGEN

Entwicklungsplan '95 Stadt Liestal

Das östliche Quartierplan-Gebiet wird im kommunalen Entwicklungsplan als Entwicklungsgebiet definiert. In den Entwicklungsgebieten sind mittels Gesamtkonzepten (bei grösseren Bauvorhaben) dichte Arbeitsplatz- und Wohngebiete anzustreben.

Für das "Areal Elektra" wird im kommunalen Entwicklungsplan kein aktueller Konzeptbedarf ausgewiesen.

Durch die Erarbeitung der Quartierplanung wird das Areal im Zuge einer Gesamtkonzeption unter Beachtung grösserräumlicher Rahmenbedingungen und Auswirkungen weiterentwickelt.

Lärmschutzverordnung

Aufgrund der Lärmemissionen der H2 sind insbesondere für die lärmzugewandten, lärmempfindlichen Nutzungen die Anforderungen der Lärmschutzverordnung zu beachten. Eine Beurteilung der Lärmsituation wurde im Rahmen der Quartierplanung durchgeführt. Sie zeigt, dass nur wenige Orte eine Immissionsgrenzwert-Überschreitung aufweisen. Aufgrund der geplanten Sanierung der H2, welche eine Reduktion der Lärmemissionen zu Folge haben wird, wird auf die Festlegung von Lärmschutzmassnahmen im QP-Reglement verzichtet. Entsprechende Nachweise sind im Baugesuchverfahren zu erbringen.

Strassennetzplan / kantonaler Richtplan

Aufgrund der Teil-Nichtgenehmigung des revidierten Strassennetzplanes ist für Liestal bezüglich Festlegung der Fussgängerverbindungen und Wanderwege der kantonale Richtplan massgebend. Innerhalb des Quartierplan-Areals wird der Fussweg mit einer im Bereich Erweiterung Gewässerraum attraktiven, naturnahen Gestaltung mit dem fortführenden Wanderwegnetz entlang der Mühlemattstrasse verbunden.

Strassenbaulinien

Im Quartierplanareal sind entlang der Gasstrasse und der Mühlemattstrasse rechtskräftige Strassenbaulinien und entlang der Ergolz eine Gewässerbaulinie vorhanden. Sämtliche Baubereiche sind unter Berücksichtigung dieser Baulinien festgelegt worden.

Landschaftsentwicklungskonzept (LEK)

Das LEK definiert ökologische Massnahmen im Siedlungsgebiet. Mit diesen Massnahmen soll grundsätzlich eine bessere Umwelt- und Lebensqualität erreicht werden und Bedingungen für eine artenreiche Pflanzen- und Tierwelt geschaffen werden. Mit den Bestimmungen betreffend Grünraum, Bereich Erweiterung Gewässerraum, Art der Bepflanzungen, Dachbegrünung etc. werden Inhalte des LEK bereits in die Quartierplanvorschriften übernommen und verbindlich festgelegt. Im LEK sind weitere Massnahmen aufgeführt, deren Umsetzung im Rahmen des Baugesuchverfahrens erfolgen:

- Fassadenbegrünung
- naturfreundliche Gärten und Freiräume
- Nisthilfen für Vögel und Wohnquartiere für Fledermäuse, auch bei Neubauten

7 FOLGEKOSTEN

Folgekosten für die Öffentlichkeit, verursacht durch die Quartierplanung Mühlematt gem. § 39 des Raumplanungs- und Baugesetzes BL vom 08. Januar 1998 sind zum heutigen Stand der Planung keine bekannt.

Die Erweiterungsbauten für das Spital (Sanitätsstation, Parkhaus) sowie die mit dem Bau des Vollanschlusses Liestal und dem Ausbau der Gasstrasse allfällig notwendigen Anpassungen der QP-Arealerschliessung werden hier nicht als Folgekosten der Quartierplanung aufgefasst.

8 KANTONALE VORPRÜFUNG

Nachdem die Planung am 6. Juli 2011 in das kantonale Vorprüfungsverfahren eingereicht wurde, hat das Amt für Raumplanung mit dem Bericht vom 6. Oktober 2011 die Ergebnisse zusammengefasst. Im Folgenden wird dazu Stellung bezogen und erläutert, wie im Rahmen der Bereinigung der Planung darauf reagiert wurde.

1. Quartierplan

1.1 Wohnnutzung		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> Bei Realisierung von Wohnnutzungen sind andere Anforderungen zu erfüllen als bei der überwiegend gewerblichen Nutzung des Areals. Sollte Wohnnutzung ermöglicht werden, sind Anforderungen betreffend Aussenraumgestaltung, Durchgrünung und Langsamverkehr zu erfüllen. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> In Absprache mit der Stadt Liestal wird aufgrund der gewerblich und teils durch Verkehr geprägten Umgebung auf die Festlegung der zwingenden Realisierung von Wohnraum verzichtet. Bestehende Wohnungen sind nach wie vor zonenkonform, da die Mischnutzung (Zentrumszone) als Art der Nutzung festgelegt wird. 	✓
1.2 Naturgefahren		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> Zur Umsetzung der Naturgefahren in der QP Mühlematt wird auf die Wegleitung "Umsetzung der Naturgefahrenkarte in die kommunale Nutzungsplanung" verwiesen. Die Gefahrengebiete der Naturgefahrenkarte sind in den Quartierplanvorschriften mit Gefahrenzonen festzulegen. Die bestehende Hochwasserschutzmauer im nordwestlichen Bereich soll bis zur Mühlemattstrasse verlängert werden. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss Auskunft des ARP und BGV ist die bestehende Mauer bei der Modellierung der Gefahrenkarten bereits berücksichtigt worden. Dementsprechend werden in den Quartierplanvorschriften nebst dem Erhalt der bestehenden Hochwasserschutzmauer auch Massnahmen im Ausbreitungsweg des Hochwassers resp. an den Gebäuden, welche sich in den Gefahrengebieten befinden, definiert. Eine Verlängerung der Hochwasserschutzmauer widerspricht der Forderung nach einem erweiterten Gewässerraum (vgl. 1.5). In Absprache mit dem ARP (Kreisplaner O. Stucki) wird daher ein Bereich Erweiterung Gewässerraum definiert, in dessen Realisierung der Hochwasserschutz einbezogen werden muss. 	✓ --
1.3 Schützenswerte Bauten / Gebäudeabbruch		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> Für die im BIB bezeichneten Bauten soll eine Unterschutzstellung geprüft und entsprechende Bedingungen in die QP-Vorschriften aufgenommen werden. Der Verzicht auf eine Unterschutzstellung ist im Planungsbericht fachlich zu begründen. 	

Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> Die Stadt Liestal hat die Unterschutzstellung der betreffenden Bauten überprüft. In Absprache mit der Grundeigentümerin (EBL) werden in der Quartierplanung Bestimmungen zum Erhalt der Gebäude festgelegt. 	✓
-----------	---	---

1.4 Erschliessung		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> Die Erschliessung des Baubereiches C sowie die Erschliessung im Nahbereich des Knotens Gasstrasse/Mühlemattstrasse sind von der Gasstrasse in die Mühlemattstrasse zu verlegen. Die Kosten für die Systemumkehr trägt der Träger der QP. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> Die Haupterschliessung des EBL – Areals erfolgt heute ab der Gasstrasse. Die gesamte Anlieferung mit LW ist auf diese Zu- und Wegfahrt angewiesen. Diese Anordnung bildet das heute bewilligte Erschliessungssystem. Bei Änderungen an der Gasstrasse, welche das bestehende Erschliessungssystem einschränken, gilt das Verursacherprinzip. D.h. die Trägerschaft des Strassenbaus hat für eine adäquate Erschliessung des EBL – Areals zu sorgen. Die Gesamterschliessung ab der Mühlemattstrasse kann durch die Mehrbelastung weitere Probleme verursachen. Die Grundeigentümer sind für sinnvolle Lösungen offen. Es ist jedoch mindestens die Zu- oder die Wegfahrt auf die neue Gasstrasse auch zukünftig sicher zu stellen. Ansonsten ist das EBL – Areal nicht mehr zonengerecht erschlossen. Im Verkehrsgutachten zur QP Mühlematt wird aufgezeigt, dass die Haupt-Erschliessung des Areals via Mühlemattstrasse technisch möglich sein kann. Die Festlegungen im Plan und Reglement werden entsprechend angepasst, so dass die Erschliessungsmöglichkeiten offen bleiben. 	✓

1.5 Gewässerraum		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss Schlüsselkurve des Bundes bzw. Gewässerschutzverordnung müsste ein deutlich breiterer Uferbereich ausgeschieden werden. Angesichts der Ausgangslage (bestehende Hochwasserschutzmauer, bestehende versiegelte Flächen) erscheint die Ausscheidung einer breiteren Uferschutzzone als nicht machbar. Der Richtplan BL weist die Ergolz in diesem Abschnitt als aufzuwertendes Fließgewässer aus. Es ist fraglich, ob diesem Umstand genügend Rechnung getragen wurde. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> Nach diversen Abklärungen mit dem ARP (Kreisplaner O. Stucki) betreffend Umgang mit Uferschutz, Gewässerraum, Hochwasserschutz und Fusswegverbindung werden die QP-Bestimmungen im nordwestlichen QP-Areal betreffend dieser Inhalte neu definiert. Es wird der Bereich Erweiterung Gewässerraum festgelegt, welcher als durch das Gewässer beeinflusstes Gebiet unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes ausgebildet werden muss. Gestützt auf Art. 41a Abs. 4 GschV kann im heute bereits überbauten, durch die EBL genutzten Areal hinter der bestehenden, durch den Kanton Basel-Landschaft erstellten Betonmauer (Hochwasserschutz) keine Erweiterung des Gewässerbereiches stattfinden. 	✓

1.6 Legende		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> Die Festlegung bestehender Bauten im verbindlichen Inhalt ist unklar. Die Gebäudezugänge sowie Zu- und Wegfahrten sollen im verbindlichen Planinhalt festgelegt werden. Soll dem Terrainverlauf richtungsweisender Charakter zukommen, ist dieser rechtsverbindlich festzulegen. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> Bestehende Bauten werden im orientierenden Inhalt aufgeführt. Neu wird die Legende mit konzeptionellen Festlegungen ergänzt. Diese Inhalte sind verbindlich, beschreiben jedoch nicht die exakte Lage, Ausges- 	✓ ✓

	<p>taltung etc., sondern deren konzeptionelle Funktionalität.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Quartierplan wird der Verlauf des bestehenden Terrains aufgezeigt. Definitive Angaben zur Terraingestaltung erfolgen im Baugesuchsverfahren (Umgebungsplan). Die Begrifflichkeit und Legendeneinteilung wird belassen. 	--
--	---	----

2. Quartierplan-Reglement

2.1 Erlass		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der letzte Satz hat informativen Charakter und soll gestrichen werden. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Satz wird gestrichen. 	✓

2.2 § 1 Zweck und Ziele der Planung		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es soll auf den Begriff "Richtplan 95" verzichtet und "Entwicklungsplan 95" verwendet werden. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Begrifflichkeit wird angepasst. 	✓

2.3 § 3 Art der baulichen Nutzung		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der angemessene Anteil Wohnnutzung ist auszuformulieren. ▪ Da die Zentrumszone mit der Quartierplanung aufgehoben wird, ist nicht auf diese zu verweisen, sondern auf die Art der Nutzung einer Zentrumszone gemäss RBG. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Stadt Liestal verzichtet auf die Festlegung von einem minimalen Anteil Wohnnutzung im QP-Areal (vgl. 1.1). ▪ Die Zentrumszone gem. Zonenvorschriften bleibt zwar nach wie vor bestehen, es wird jedoch auf die Zentrumszone gemäss RBG verwiesen werden. 	✓

2.4 § 4 Mass der baulichen Nutzung		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die anrechenbare BGF ist auch für Wohnnutzung anzurechnen. ▪ Es muss festgelegt werden, dass die Parkplätze der Sanitätsfahrzeuge auch zur BGF zählen. ▪ Für bestehende Bauten kann eine zusätzliche BGF von 1000 m² realisiert werden. Da hierfür keine Baubereiche oder Höhenmasse festgelegt wird, besteht ein gewisser Ermessensspielraum. Absatz 3 sowie der Quartierplan sind anzupassen und in § 5 Absatz 8 ist die Dachform festzulegen. ▪ Die zulässigen BGF sollen nicht als Richtmass ausgewiesen werden, da Abweichungen/Verschiebungen zulässig sind. ▪ Fluchtkorridore, Fluchtwege und Fluchttreppen sollen nur von der BGF ausgenommen werden, wenn sie nicht der Allgemeinerschliessung dienen. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die BGF ist für Wohnnutzungen auch anzurechnen, § 4 Absatz 1 QPR wird entsprechend angepasst. ▪ Im QP-Reglement wurde festgelegt, dass PW-Parkplätze nicht an die BGF angerechnet werden, im Kommentar wurde der Ausschluss der Sanitätsfahrzeuge beschrieben. Um die Festlegung zu präzisieren wird ergänzt, dass dies die Sanitätsfahrzeuge nicht miteinschliesst. ▪ Die zusätzliche BGF für bestehende Bauten wird ausgewiesen, damit diese Gebäude zukünftig erweitert werden können. Bei diesen Gebäuden handelt es sich um Gewerbebauten der EBL. Eine gewisse Flexibilität für Nutzungserweiterungen ist daher notwendig. Für allfällige Erweiterungen oder Anbauten wird ein grosszügiger Baubereich festgelegt. Die Bestimmung wird in § 5 	<p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p>

	<p>Abs. 4 in der Form angepasst, dass diese zusätzlichen 1'000m² BGF als <u>An- und Erweiterungsbauten</u> möglich sind (nicht als zusätzliche Baute). Die Dachform und die Höhenmasse werden jedoch nicht festgelegt, sondern sind im Rahmen eines Baugesuches zu definieren und architektonisch zu begründen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die "Richtmasse" werden gestrichen. ▪ Die Anrechnung der Fluchtkorridore, Fluchtwege und Fluchttreppen wird angepasst. 	<p>✓</p> <p>✓</p>
--	--	-------------------

2.5 § 5 Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten

Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absatz 4 (best. Bauten) ist im Sinne obigen Stellungnahmen zu überarbeiten. ▪ Das Gebäudeprofil wird mit den Baubereichen festgelegt. Für das im Quartierplan nicht bezeichnete Parkhaus kann deshalb nicht die Oberkante des 6. Geschosses als Gebäudehöhe gelesen werden. ▪ Da sich die Bestimmung "Die nicht begehbaren Bereiche der Dachflächen sind extensiv zu begrünen" auf Hauptbauten bezieht soll dieser Satz vor die Bestimmung der Dachform für Nebenbauten gelegt werden. ▪ Absatz 11 kann so verstanden werden, dass die Erstellung von Wohnungen fakultativ ist. Was eine angemessene Anzahl bedeutet, ist zu wenig konkret festgelegt. ▪ Die Bestandesgarantie regelt bereits die Festlegungen in Absatz 12, insbesondere zu Abbruch und Neubau. Der Absatz ist zu streichen. ▪ Vorkehrungen zum Grundwasserschutz sind im Baubewilligungsverfahren sicherzustellen, nicht nur abzuklären. ▪ Es soll geprüft werden, wie die 400 m² für Nebenbauten unter den Grundeigentümern aufgeteilt werden. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu bestehenden Bauten vgl. obige Reaktion. ▪ Für das Parkhaus wird der Baubereich A mit Angabe der maximalen Gebäudehöhe festgelegt. Der angesprochene Absatz resp. die Formulierung "gelesen" bezieht sich auf die Gestaltung und Erscheinung der Baute. Diese Festlegung wurde aufgrund der Stellungnahme der ABK ins QP-Reglement aufgenommen. Für ein besseres Verständnis wird die Formulierung angepasst. ▪ Die Satzreihenfolge bei den Dachbegrünungen wird angepasst. ▪ Es wird auf die Festlegung eines Minimalmasses an Wohnnutzung verzichtet. Demnach wird die Bestimmung zu hindernisfreien Wohnungen gestrichen. ▪ Der Absatz zu vorbestandene Bauten und Anlagen wird gestrichen ▪ Die Bestimmung zum Grundwasserschutz im Baubewilligungsverfahren wird angepasst. ▪ Die Klärung der Aufteilung der Nebenbautenfläche ist nicht Inhalt eines öffentlich-rechtlichen Planungsinstrumentes. Bei Bedarf werden privatrechtliche Regelungen im QP-Vertrag getroffen. 	<p>--</p> <p>--</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>✓</p> <p>--</p>

2.6 § 6 Nutzung und Gestaltung des Aussenraumes

Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Nutzung, Gestaltung und Bepflanzung des Aussenraumes wird durch den Quartierplan konzeptionell bestimmt. Es sind standortgerechte und einheimische Pflanzen zu verwenden. ▪ Durch die Bestimmung, dass der Umgebungsplan für die Umgebung der jeweiligen Etappe eingereicht werden muss, darf nicht dazu führen, dass die Nutzung, Gestaltung und Bepflanzung nur in Teilen umgesetzt wird. ▪ Massnahmen des LEK können nicht auf Stufe Baugesuch als verbindlich 	
--------------------	---	--

	<p>erklärt werden. Massnahmen des LEK sind in die Quartierplanvorschriften zu integrieren. Der letzte Satz in Absatz 2 ist zu streichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Da der Grünraum im Quartierplan verbindlich festgelegt wird, kann im Reglement kein Minimalmass desselben festgelegt werden. ▪ Da die Festlegung der Ein- und Ausfahrt zur Einstellhalle im Quartierplan verbindlich ist, kann die genaue Lage nicht im Umgebungsplan nochmals festgelegt werden. ▪ Im Quartierplan-Reglement wird von einer Einstellhalle und von einem Parkhaus gesprochen. Dies ist zu Vereinheitlichen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Parkhaus im Quartierplan nicht explizit ausgewiesen wird. ▪ Die Abkürzung ev. wird für evangelisch verwendet. ▪ Die Absätze 4 und 5 sind umzuformulieren, damit den Bestimmungen kein informativer Charakter zukommt. ▪ In Absatz 7 soll auf den Verweis auf die Teilzonenvorschriften Zentrum verzichtet werden und die Bestimmungen in das QP-Reglement integriert werden. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Absatz 1 und 6 wird das "wo nötig konzeptionell bestimmt" durch "konzeptionell bestimmt", "standortheimisch" durch "standortgerecht und einheimisch" ersetzt. ✓ ▪ Die Festlegung wurde so gewählt aufgrund des grossräumigen Areals, der Trennung der Aussenraumbereiche (EBL Ost / West) sowie der Realisierung der Bebauung in Etappen. Des Weiteren sei auf § 10 Abs. 3 verwiesen, wonach bei einer Etappierung die gesamthafte Funktionalität und Bedarf sicherzustellen sind. -- ▪ Die Quartierplanvorschriften beinhalten bereits ein Grossteil von Massnahmen des LEK (z.B. Grünraum, Bereich Erweiterung Gewässerraum, Dachbegrünung, Uferbereich). Doch gewisse Massnahmen (z.B. Nisthilfen) können erst im Rahmen einer Detailprojektierung im Baugesuch festgelegt werden. -- ▪ Der Grünraum wird als konzeptionelle Festlegung im Quartierplan geführt. -- ▪ Unabhängig von der Einstufung der Verbindlichkeit in einem Quartierplan muss die Ein- und Ausfahrt der Einstellhalle Bestandteil des Umgebungsplanes sein. -- ▪ Der Begriff der Einstellhalle wird verwendet, wenn es sich um die bestehende, unterirdische Einstellhalle handelt. Der Begriff des Parkhauses gilt für das Parkhaus im Baubereich A. Plan und § 4 werden ergänzt. ✓ ▪ Ev. wird durch evtl. ersetzt. Es wird hier jedoch ausdrücklich festgehalten, dass diese Art Stellungnahmen in keiner Weise einer Rechtmässigkeitsprüfung durch das ARP entspricht. ▪ Die Absätze 4 und 5 werden umformuliert. ✓ ▪ Die Bestimmungen zum Uferschutz werden ins QP-Reglement integriert. ✓ 	

2.7 § 7 Erschliessung und Parkierung

Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemäss Stellungnahme 1.4 ist die Abstimmung auf den Vollanschluss als übergeordnete kantonale Planung sicherzustellen und daher Absatz 2 zu streichen. ▪ In Quartierplanvorschriften können keine Richtlinien privater Vereinigungen als rechtsverbindlich erklärt werden. Absatz 4 ist zu streichen. ▪ Die Fusswegverbindungen stellen eine grundeigentumsverbindliche Festlegung dar. Es wird empfohlen, eine Konkretisierung in Form einer Flächen-signatur zu wählen. Eine unentgeltliche Eintragung im Grundbuch kann nicht gefordert werden, Absatz 5 ist zu streichen. ▪ In Abs. 3 ist die Klammerbemerkung "(inkl. Parkplätze für Sanitätsfahrzeuge) zu ergänzen. Die Ermittlung der Parkplätze im Hinblick auf das vorgese- 	
--------------------	---	--

	hene Parkhaus ist unklar.	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Basierend auf die Inhalte des Verkehrsgutachtens werden die Bestimmungen betreffend der Areal-Erschliessung überarbeitet. Diese kann via Mühlemattstrasse erfolgen, sollte dies über die Gasstrasse nicht mehr möglich sein. Absatz 2 wird gestrichen. ▪ Der Absatz 4 wird gestrichen ▪ Die Fusswegverbindung stellt ein konzeptioneller Inhalt dar, da dessen definitive Anlage erst in der weiteren Planung erfolgen kann. Daher wird keine Flächensignatur verwendet. Eine Eintragung im Grundbuch ist zwingend. ▪ Der Parkplatzbedarf wird gemäss Anhang 11 RBV für Angestellte (inkl. Betriebsfahrzeuge) und Besucher der EBL und des Kantonsspitals sowie Patienten des Kantonsspitals errechnet (vgl. auch Verkehrsgutachten). 	 ✓ ✓ --

2.8 § 8 Ver- und Entsorgung		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den Bestimmungen im QPR können Durchleitungsrechte nicht gewährt werden. Die Formulierung ist zu präzisieren mit ..."zu gewähren". ▪ Abs. 4 soll umformuliert werden "Beheizte Räume...sind im Minergie-Standard zu erstellen. ▪ Die Formulierung "übrige Bereiche" in Abs. 4 lässt auf weitere Baubereiche schliessen. Die Bestimmung soll überprüft werden. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bestimmung wird gemäss Vorschlag präzisiert. ▪ Abs. 4 wird gemäss Vorschlag umformuliert. ▪ Die Baubereiche sind abschliessend festgelegt. Die Bestimmung betr. Energie-Standard gem. gesetzlichen Vorschriften gilt nicht explizit für einen bestimmten Baubereich, der Begriff übrige Bereiche wurde deshalb absichtlich so gewählt. Für eine eindeutige Bestimmung wird der Absatz jedoch angepasst. 	 ✓ ✓ ✓

2.9 § 9 Lärmschutz/Hochwasserschutz		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Baubereich A ist teilweise mit Überschreitungen der IGW zu rechnen. Dies ist in der Projektausarbeitung zu berücksichtigen. 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diese IGW-Überschreitungen werden im Planungsbericht detailliert beschrieben. Im QP-Reglement ist ein entsprechender Verweis darauf enthalten. 	

2.10 § 10 Realisierung/Etappierung/QP-Vertrag		
Stellungnahme ARP:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es liegt nicht im Ermessen des Stadtrates, einen Eintrag im Grundbuch anzuordnen. Die Bestimmung in Abs. 4 ist entsprechend zu überarbeiten. ▪ Abs. 2 enthält eine doppelte Bestimmung zu den Dienstbarkeiten. Der letzte Satz kann gekürzt werden. ▪ Im Quartierplan-Vertrag soll vorgesehen werden: "Sämtliche baurechtlichen Dienstbarkeiten innerhalb des QP-Perimeters gelten als erteilt". 	
Reaktion:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bestimmung wird aus dem Reglement gestrichen. ▪ Der letzte Satz wird entsprechend gekürzt. ▪ Notwendige Dienstbarkeiten werden in der Ausarbeitung des QP-Vertrages berücksichtigt. 	 ✓ ✓

2.11 § 11 Abweichungen/Ausnahmen		
Stellungnahme ARP:	Um Verwechslungen mit dem Umgebungsplan zu vermeiden soll statt "Umge-	

	bungsgestaltung" der Begriff "Aussenraumgestaltung" verwendet werden.	
Reaktion:	Die Formulierung wird angepasst.	✓

3. Planungs- und Begleitbericht

3.1 4.5 Verkehrskapazitäten, Erschliessung		
Stellungnahme ARP:	Die Knoten Rheinstrasse/Mühlemattstrasse, Mühlemattstrasse/Gasstrasse, Gasstrasse/Weierweg sowie die LSA Rheinstrasse/Bahnhofstrasse/Gasstrasse sind hinsichtlich ihrer Verkehrsqualitätsstufe zu überprüfen. In Liestal fehlt ein Anschlusskonzept in Bezug auf grössere Parkieranlagen, aus welchem die Lage der geplanten Parkieranlage abgeleitet werden könnte. Die Haupteerschliessung des Parkhauses im Baubereich A könnte neu über die Gasstrasse/Mühlemattstrasse erfolgen.	
Reaktion:	Im Verkehrsgutachten werden die Qualitätsstufen überprüft. Die Resultate werden im Planungsbericht integriert. Das neue Parkhaus dient der EBL und dem Kantonsspital, um deren Parkieranlagenkonzept umzusetzen. Die Erschliessung sowie der Nachweis des Parkplatzbedarfes werden mit der Quartierplanung und insbesondere dem Verkehrsgutachten geregelt und nachgewiesen. Ein übergeordnetes Anschlusskonzept ist nicht Bestandteil der Quartierplanung.	✓ --

3.2 4.8 Naturgefahren		
Stellungnahme ARP:	Der seit April 2011 vorliegende Entwurf der Naturgefahrenkarte werden im QP-Areal geringe bis mittlere Gefährdungen durch Überschwemmungen ausgewiesen. Auch unter Berücksichtigung der bestehenden Mauer ist mit Überschwemmungen bei einem 100-jährigen Hochwasser zu rechnen.	
Reaktion:	Die Beurteilung der Gefährdung durch Hochwasser wurde zum Zeitpunkt des Entwurfs der QP-Vorschriften auf Grundlage der Gefahrenhinweiskarte sowie der Auskunft des Tiefbauamtes BL, Geschäftsbereich Wasserbau vorgenommen. Die inzwischen ausgearbeitete Gefahrenkarte zeigt, dass die bestehende Betonmauer einem 100-jährigen Hochwasser nicht Rechnung trägt. Dementsprechend wird das QP-Reglement mit Bestimmungen zum Hochwasserschutz ergänzt.	✓

3.3 Allgemeiner Hinweis		
Stellungnahme ARP:	Hinweis betreffend formeller Anforderungen des Planungsberichtes.	
Reaktion:	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	

4. Altlasten Hinweise zum Baubewilligungsverfahren

Die Hinweise zum Umgang mit den Altlasten im Baubewilligungsverfahren werden zur Kenntnis genommen. Betreffend Quartierplanung ist die Thematik bereits im Planungs- und Begleitbericht behandelt.

9 INFORMATION UND MITWIRKUNG DER BEVÖLKERUNG

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 2 RBV wurde wie folgt durchgeführt:

Publikation Mitwirkungsverfahren:	kantonales Amtsblatt Nr. 31 vom 4. August 2011 und Nr. 33 vom 18. August 2011
Mitwirkungsfrist:	vom 04. August bis 26. August 2011
Information der Anwohner:	07. September 2011
Einsichtnahmemöglichkeit:	Stadtbauamt Liestal Homepage der Stadt Liestal
Mitwirkungseingaben bis am:	26. August 2011 (schriftlich)
Mitwirkungseingaben:	7 Mitwirkende haben eine Eingabe eingereicht

Im Mitwirkungsbericht werden die Entscheide des Stadtrates festgehalten und erläutert. Der Bericht wurde vom XX. bis XX. YYY 2012 öffentlich aufgelegt sowie den Mitwirkenden zugestellt. Details können aus dem Bericht entnommen werden.

Für Anstösser des QP-Areals fand am 7. September 2011 eine Informationsveranstaltung statt. Dabei wurde die Quartierplanung durch Vertreter der EBL, des Kantonsspitals, durch den Architekten und den Raumplaner erläutert sowie auf Fragen und Anregungen eingegangen.

10 BESCHLUSSFASSUNG / AUFLAGEVERFAHREN

Beschlussfassung

wird nach Verfahrensabschluss ergänzt

Referendumsfrist

wird nach Verfahrensabschluss ergänzt

Auflageverfahren

wird nach Verfahrensabschluss ergänzt

11 GENEHMIGUNGSANTRAG

Gestützt auf diesen Planungs- und Begleitbericht beantragt der Stadtrat Liestal beim Regierungsrat, die vorliegende Quartierplanung zu genehmigen.

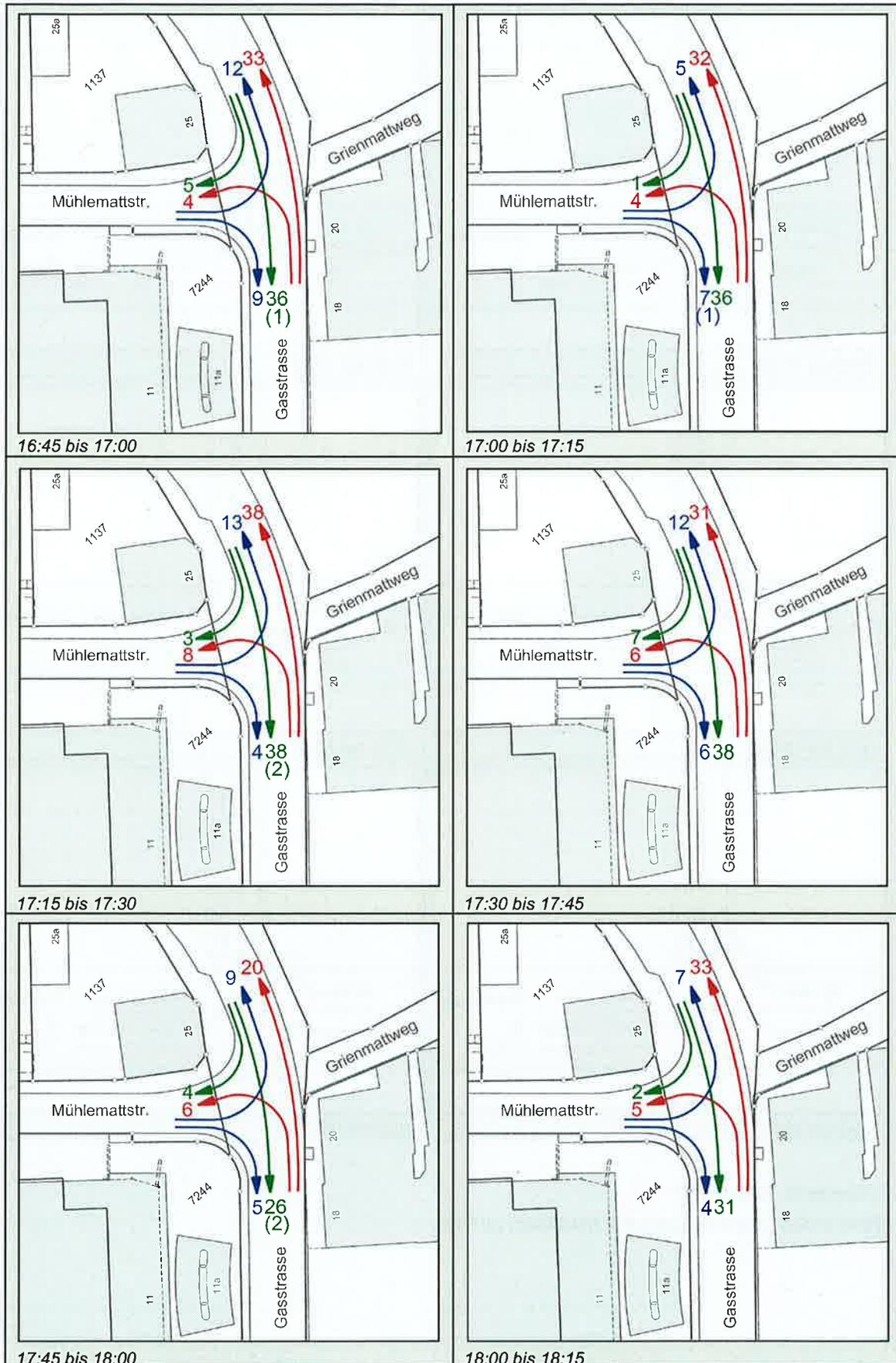
Stadt Liestal,

Namens des Stadtrates

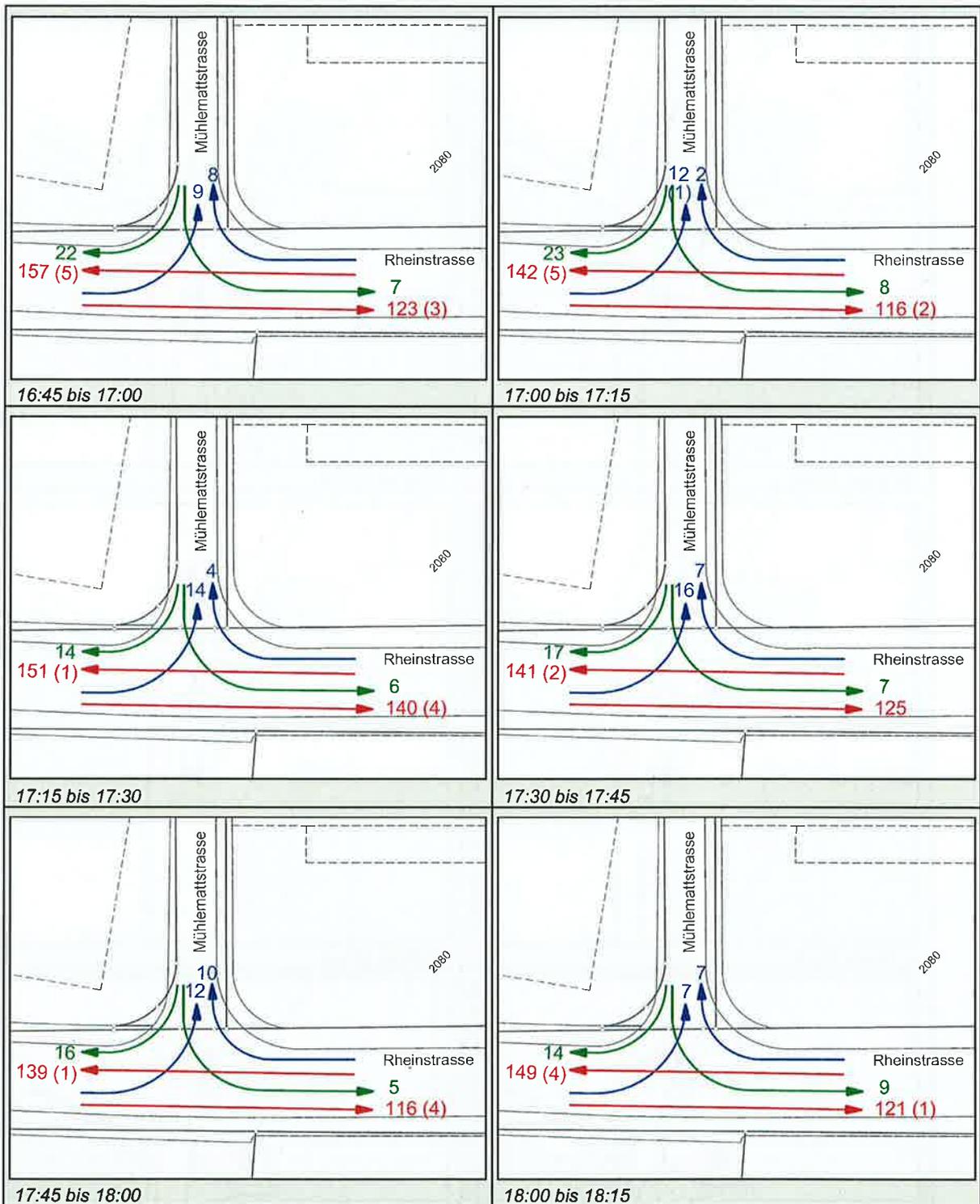
Der Stadtpräsident:

Der Stadtverwalter:

Anhang 1.1: Ergebnisse der Verkehrszählung Mühlemattstrasse – Gasstrasse (22.2.2011/S+R)



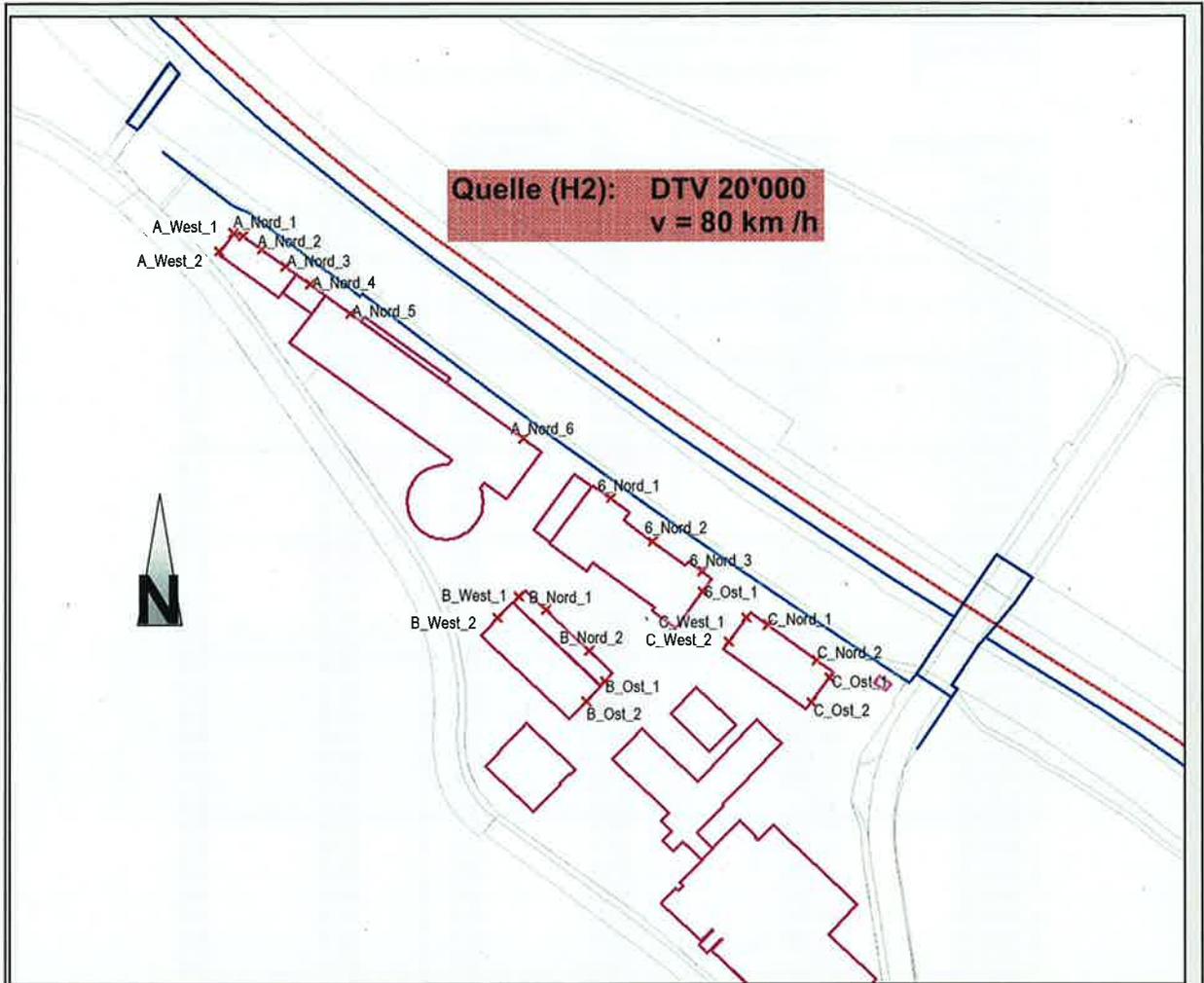
Anhang 1.2: Ergebnisse der Verkehrszählung Mühlemattstrasse – Rheinstrasse (22.2.2011/S+R)



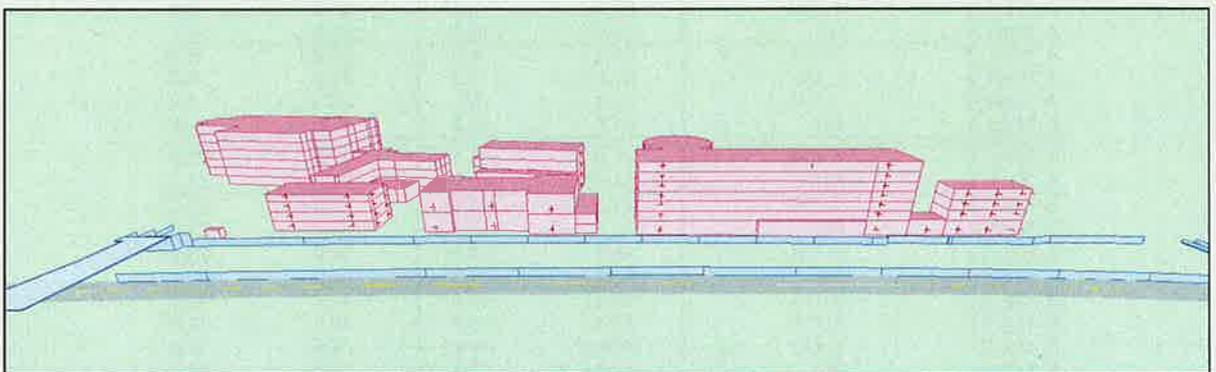
Zahlenwerte: Anzahl PW

Werte in Klammern: Anzahl LKW (zusätzlich zu PW)

Anhang 2: Ergebnisse der Berechnung der Aussenlärmbelastung



Modellaufbau



3D-Modellansicht

ERGEBNISSE AUSSENLÄRMBELASTUNG STRASSENVERKEHR

Ist-Zustand, Emission: DTV 20'000, v = 80



IGW ES III überschritten

lärmunempfindliche Nutzung, Büronutzung o.Ä.

Empfangspunkt	Geschoss	Lr Tag	Differenz zu IGW Tag	Lr Nacht	Differenz zu IGW Nacht
6_Nord_1	1. OG	63.1	-6.9	53.8	-1.2
6_Nord_1	EG	57.7	-12.3	48.4	-6.6
6_Nord_2	1. OG	62.2	-7.8	52.9	-2.1
6_Nord_2	EG	56.9	-13.1	47.6	-7.4
6_Nord_3	1. OG	62.7	-7.3	53.4	-1.6
6_Nord_3	EG	57.5	-12.5	48.2	-6.8
6_Ost_1	1. OG	58.8	-11.2	49.5	-5.5
6_Ost_1	EG	54.6	-15.4	45.3	-9.7
A_Nord_1	3. OG	66.9	1.9	57.6	2.6
A_Nord_1	2. OG	63.0	-2.0	53.7	-1.3
A_Nord_1	1. OG	61.0	-4.0	51.7	-3.3
A_Nord_1	EG	55.6	-9.4	46.3	-8.7
A_Nord_2	3. OG	67.0	2.0	57.7	2.7
A_Nord_2	2. OG	63.1	-1.9	53.8	-1.2
A_Nord_2	1. OG	61.1	-3.9	51.8	-3.2
A_Nord_2	EG	55.7	-9.3	46.4	-8.6
A_Nord_3	3. OG	67.0	2.0	57.7	2.7
A_Nord_3	2. OG	63.2	-1.8	53.9	-1.1
A_Nord_3	1. OG	61.3	-3.7	52.0	-3.0
A_Nord_3	EG	55.8	-9.2	46.5	-8.5
A_Nord_4	EG	55.9	-9.1	46.6	-8.4
A_Nord_5	6. OG	66.8	-3.2	57.5	2.5
A_Nord_5	5. OG	67.0	-3.0	57.7	2.7
A_Nord_5	4. OG	67.1	-2.9	57.8	2.8
A_Nord_5	3. OG	67.2	-2.8	57.9	2.9
A_Nord_5	2. OG	63.3	-6.7	54.0	-1.0
A_Nord_5	1. OG	61.6	-8.4	52.3	-2.7
A_Nord_5	EG	55.4	-14.6	46.1	-8.9
A_Nord_6	6. OG	66.9	-3.1	57.6	2.6
A_Nord_6	5. OG	67.1	-2.9	57.8	2.8
A_Nord_6	4. OG	67.2	-2.8	57.9	2.9
A_Nord_6	3. OG	67.3	-2.7	58.0	3.0
A_Nord_6	2. OG	63.6	-6.4	54.3	-0.7
A_Nord_6	1. OG	62.0	-8.0	52.7	-2.3
A_Nord_6	EG	56.4	-13.6	47.1	-7.9
A_West_1	3. OG	63.7	-1.3	54.4	-0.6
A_West_1	2. OG	59.9	-5.1	50.6	-4.4
A_West_1	1. OG	57.7	-7.3	48.4	-6.6
A_West_1	EG	52.6	-12.4	43.3	-11.7
A_West_2	3. OG	60.1	-4.9	50.8	-4.2
A_West_2	2. OG	57.7	-7.3	48.4	-6.6
A_West_2	1. OG	55.4	-9.6	46.1	-8.9
A_West_2	EG	51.1	-13.9	41.8	-13.2
B_Nord_1	1. OG	41.9	-23.1	32.6	-22.4
B_Nord_1	EG	41.1	-23.9	31.8	-23.2
B_Nord_2	1. OG	42.1	-22.9	32.8	-22.2
B_Nord_2	EG	41.3	-23.7	32.0	-23.0
B_Ost_1	1. OG	46.1	-18.9	36.8	-18.2
B_Ost_1	EG	43.5	-21.5	34.2	-20.8
B_Ost_2	3. OG	50.4	-14.6	41.1	-13.9
B_Ost_2	2. OG	49.4	-15.6	40.1	-14.9
B_Ost_2	1. OG	45.8	-19.2	36.5	-18.5
B_Ost_2	EG	42.9	-22.1	33.6	-21.4
B_West_1	1. OG	43.7	-21.3	34.4	-20.6
B_West_1	EG	42.2	-22.8	32.9	-22.1
B_West_2	3. OG	47.9	-17.1	38.6	-16.4
B_West_2	2. OG	45.5	-19.5	36.2	-18.8
B_West_2	1. OG	43.7	-21.3	34.4	-20.6
B_West_2	EG	42.5	-22.5	33.2	-21.8

C_Nord_1	3. OG	63.8	-1.2	54.5	-0.5
C_Nord_1	2. OG	62.4	-2.6	53.1	-1.9
C_Nord_1	1. OG	60.7	-4.3	51.4	-3.6
C_Nord_1	EG	57.5	-7.5	48.2	-6.8
C_Nord_2	3. OG	63.7	-1.3	54.4	-0.6
C_Nord_2	2. OG	62.6	-2.4	53.3	-1.7
C_Nord_2	1. OG	61.2	-3.8	51.9	-3.1
C_Nord_2	EG	57.7	-7.3	48.4	-6.6
C_Ost_1	3. OG	60.9	-4.1	51.6	-3.4
C_Ost_1	2. OG	60.3	-4.7	51.0	-4.0
C_Ost_1	1. OG	59.8	-5.2	50.5	-4.5
C_Ost_1	EG	55.3	-9.7	46.0	-9.0
C_Ost_2	3. OG	59.8	-5.2	50.5	-4.5
C_Ost_2	2. OG	59.1	-5.9	49.8	-5.2
C_Ost_2	1. OG	58.2	-6.8	48.9	-6.1
C_Ost_2	EG	53.5	-11.5	44.2	-10.8
C_West_1	3. OG	59.9	-5.1	50.6	-4.4
C_West_1	2. OG	58.3	-6.7	49.0	-6.0
C_West_1	1. OG	55.4	-9.6	46.1	-8.9
C_West_1	EG	53.2	-11.8	43.9	-11.1
C_West_2	3. OG	56.2	-8.8	46.9	-8.1
C_West_2	2. OG	53.9	-11.1	44.6	-10.4
C_West_2	1. OG	51.7	-13.3	42.4	-12.6
C_West_2	EG	49.9	-15.1	40.6	-14.4

Anhang 3: Protokollauszug der Stadtbaukommission vom 18. August 2010



Stadt Liestal

Stadtbauamt

Bausekretariat
Rathausstrasse 36
CH - 4410 Liestal
Tel. 061 927 52 79
doris.thommen@liestal.bl.ch

STADTBAUKOMMISSION

Protokoll vom 18. August 2010

Zeit: 17.00 bis 21.00 Uhr

Rathaus, Stadtsaal (3. Stock)

Anwesend sind:	Ruedi Riesen	Präsident
	Heinz Plattner	Vizepräsident
	Rita Contini	
	Werner Hartmann	
	Jürg Meder	
	Max Veith	
	Doris Thommen	Aktuarin
Entschuldigt:	Markus Ruggli	

Traktandum 6:

QP Müllmatt (EBL)

Mühlemattstrasse, Parz. 1136

1. Ausgangslage

Die Stadtbaukommission hat an den Sitzungen vom 17. Februar, 28. April sowie am 16. Juni 2010 das Projekt bereits beurteilt.

2. Baubeschrieb

Das Projekt ist nach dem Protokoll vom 16. Juni 2010 überarbeitet worden und von Herr Seipel vorgestellt worden: u.A. ist das Betriebsgebäude G schräg gestellt worden, die Nutzung kann aber betriebsbedingt nicht in die Untergeschosse verlegt werden. Das Gebäude E ist gekürzt worden und weniger hoch. Die Verbreiterung im ersten Parkgeschoss ist bedingt durch die Grösse der Notfall-Fahrzeuge.

3. Stadtbaukommission

//: Die Kommission hat folgendes beschlossen:

- Das Projekt kann weiterverfolgt werden. Es ist wesentlich verbessert worden.

Anhang 4: Protokoll der Arealbaukommission vom 2. September 2010

06/09/2010 08:34 +41-8369889

OTTO + PARTNER RHFLD

S. 01/01

Rheinstrasse 29
Postfach
CH - 4410 Liestal
Telefon 081 925 59 33
Telefax 081 929 99 92
raumplanung@bl.ch



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft
Kantonale Fachkommission zur
Beurteilung von Arealüberbauungen

Sekretariat
Protokollführung durch zuständigen Kreisplaner

Stadtverwaltung Liestal
4410 Liestal

*Fax S. Bianchi
A. Seipel*

Reg.Nr.
GK-Nr.
Seiten 1/1

Liestal, 2. September 2010

Quartierplanung "Mülimatt", Liestal Auszug aus dem Beschlussprotokoll der kantonalen Arealbaukommission

Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonale Fachkommission zur Beurteilung von Arealüberbauungen (Arealbaukommission) hat an Ihrer Sitzung vom 19. August 2010 die obgenannte Quartierplanung behandelt. Nachdem das Beschlussprotokoll dieser Sitzung als genehmigt gilt, erlauben wir uns, Sie über das Ergebnis wie folgt zu orientieren:

Erwägungen

- Form und Lage des Parkhauses (Gebäude K und J) wird befürwortet. Im Modell weiss das Parkhaus in Höhe und Abstand zum Gebäude H zu überzeugen.
- Das Betriebsgebäude (Gebäude G) ist in seiner Lage schlüssig (Abstände zu den beiden älteren Gebäuden). Es soll in der Architektur als Betriebsgebäude daher kommen (Industriearchitektur).
- Da sich das Umfeld mit Infrastrukturbauten stark verändern wird, ist der Baubereich (Gebäude E) dermassen zu regeln, dass einerseits möglichst viel Flexibilität vorhanden ist und andererseits die städtebauliche Qualität sichergestellt wird. Steht die Nutzung fest und die Ausführung bevor, soll die Stadtbaukommission Liestal zur Qualitätssicherung einbezogen werden.
- Das Modell ist von guter Qualität.

Beschluss

///: Die Quartierplanung wird im Sinne der Erwägungen gutgeheissen. Das Projekt ist auch noch der Denkmal- und Heimatschutzkommission vorzulegen.

Mit freundlichen Grüssen
AREALBAUKOMMISSION
i.A. der Protokollführung

F. Callipari
Francesca Callipari

Kopie: - Otto + Partner AG
- ARP/Stuc
- ABK-Akten

Die Bau- und Umweltschutzdirektion erreichen Sie vom Bahnhof Liestal aus in knapp 5 Gehminuten.
Die Bushaltestelle „Kantonssplatz“ der Linien 70, 76 und 80 befindet sich direkt vor dem Haus.

Anhang 5.1: Protokoll der Denkmal- und Heimatschutzkommission vom 1. Oktober 2010



Postadresse: Rheinstr. 29 - Postfach
Localité: Rheinstrasse 24
CH - 4110 Liestal
Tel. (061) 522 55 80 / 061 522 59 33
Telefax: (061) 522 59 24
denkmalpflege@bl.ch
www.bl.ch/denkmalpflege

Kanton Basel-Landschaft
Kantonale Denkmal- und
Heimatschutzkommission

Aktuarat
Dr. Walter Niederberger
walter.niederberger@bl.ch
Tel. direkt: 061 522 48 10

Stadt Liestal
Bauverwaltung
Rathausstrasse 36
44110 Liestal

Eingegangen / rso
04. Okt. 2010
weiter an:

Seiten 1 / 2

Liestal, 1. Oktober 2010 VVN/djb

Protokollauszug
der Sitzung der Kantonalen Denkmal- und Heimatschutzkommission vom 23. September 2010

Sehr geehrte Damen und Herren

An ihrer letzten Sitzung hat die Kantonale Denkmal- und Heimatschutzkommission bezüglich des unten aufgeführten Traktandums folgenden Beschluss gefasst, den wir Ihnen hiermit übermitteln:

1. Liestal, QP Mühlematt, Otto & Partner

Gemäss § 14 Abs. 1 lit. d des Denkmal- und Heimatschutzgesetzes begutachtet die Denkmal- und Heimatschutzkommission Gesuche für Planungen, die das Orts- und Landschaftsbild wesentlich verändern würden. Mit dem Verhältnis des grossen Volumens des achtgeschossigen Parkhauses im Bezug zum Flussraum und zu den benachbarten, gemäss Bauinventar BIB kommunal zu schützenden Gebäuden Kantonspsital, Mühlemattstrasse 4 und 10 sind diese Voraussetzungen gegeben. Das Parkhaus präsentiert sich als streng geometrischer Kubus mit angefügtem, rundem Rampenturm. Aufgrund der Grösse der Rettungsfahrzeuge wird das EG zur Ergänzung mit einer „Schublade“ erweitert. Für die Fassadengestaltung sind Bänder bestehend aus den Geschossplatten und den Brüstungen, die sich mit Öffnungen abwechseln, geplant. Ein Erschliessungskonzept für die Fussgänger ist nicht erkennbar.

Der dem geplanten Parkhaus direkt gegenüber liegende Operationstrakt des Kantonspsital wird in Phasen in ähnlicher Geschossigkeit wie die vorhandene ersetzt und nach Westen erweitert.

Die Kantonale Denkmalpflege erreichen Sie vom Bahnhof Liestal aus in 5 Gehminuten (Richtung Kantonsbibliothek). Die Bushaltestelle „Kantonspsital“ der Linien 70 und 78 befindet sich direkt vor dem Haus.

:/:
- Das Parkhaus reagiert mit seiner Höhe unverhältnismässig auf die vorhandene Situation. Es ist mindestens zwei Geschosse zu hoch. Den Hauptakzent des Komplexes Kantonspsital, zu dem auch das Parkhaus zu rechnen ist, sollte ausschliesslich das Bettenhochhaus bilden.
- Die Gestaltung des Parkhauses ist zu überprüfen.
- Wünschenswert wäre ein Erschliessungskonzept für die Fussgänger.

Mit freundlichen Grüessen
KANTONALE DENKMAL- UND HEIMATSCHUTZKOMMISSION
Der Aktuar

W. Niederberger
Walter Niederberger

Kopie: Herr Fabrizio (ABK), Herr Sick (KSL)

Anhang 5.2: Protokoll der Denkmal- und Heimatschutzkommission vom 23. November 2010



Postadresse: Rheindr. 20 • Postfach
Liestal, Rheinstrasse 24
CH - 4410 Liestal
Telefon 061 552 55 80 / 061 552 59 33
Telefax 061 552 69 24
denkmalpflege@bl.ch
www.bl.ch/denkmalpflege

Kanton Basel-Landschaft
Kantonale Denkmal- und
Heimatschutzkommission

AKTUAL
KOPIE

Aktuarial
Dr. Walter Niederberger
walter.niederberger@bl.ch
Tel. direkt: 061 552 58 10

Stadt Liestal
Bauverwaltung
Rathausstrasse 36
4410 Liestal

23. Nov. 2010

Mit freundlichen Grüssen
KANTONALE DENKMAL- UND HEIMATSCHUTZKOMMISSION
Der Aktuar

W. Niederberger
Walter Niederberger

Seiten 1 / 2

Liestal, 23. November 2010/WN/ab

Kopie: - A. Seipel, Otto & Partner AG, Kasernenstrasse 22, 4410 Liestal
- Peter Scharfroh, ebl, Mühlemattstrasse 6, 4410 Liestal

Protokollauszug
der Sitzung der Kantonalen Denkmal- und Heimatschutzkommission vom 18.11.2010

Sehr geehrte Damen und Herren

An ihrer letzten Sitzung hat die Kantonale Denkmal- und Heimatschutzkommission bezüglich dies unten aufgeführten Traktandums folgenden Beschluss gefasst, den wir Ihnen hiermit übermitteln:

1. Liestal, QP Mühilmatt, Otto & Partner

Vgl. Protokoll der Sitzung vom 23. September 2010, Gemäss § 14 Abs. 1 lit. d des Denkmal- und Heimatschutzgesetzes begründet die Denkmal- und Heimatschutzkommission Gesuche für Planungen, die das Orts- und Landschaftsbild wesentlich verändern würden. Mit dem Verhältnis des grossen Volumens des achtgeschossigen Parkhauses im Bezug zum Flussraum und zu den benachbarten, gemäss Bauinventar BIB kommunal zu schützenden Gebäuden Kantonspital, Mühlemattstrasse 4 und 10 sind diese Voraussetzungen gegeben.

Das Parkhaus ist um zwei Geschosse reduziert worden. Dafür erhält es ein überdecktes Parking auf dem Dach als Attika in Anlehnung an die benachbarten Spitalbauten. Die Spindel ist mit einer transparenten Verkleidung und nach oben offen geplant.

Ein Untergeschoss zum Parkieren könnte wegen ev. nötig werdenden Umliegungen von Leitungen auswendig zu realisieren sein, wobei unklar bleibt, wie gross der zusätzliche Aufwand gegenüber der grundsätzlich notwendigen Fundierung wäre.

- !/:
- Die Kommission kann einem leichten, feinen, schwebenden Dach, das an der Fassade keine Stützen aufweist und über die gesamte Fläche des Dachparkings reicht, zustimmen.
 - Als Gebäudehöhe soll die Oberkante der Decke über dem 6. Geschoss gelten werden.

Die Kantonale Denkmalpflege erreichen Sie vom Bahnhof Liestal aus in 5 Gehminuten (Richtung Kernbibliothek). Die Bushaltestelle „Kantonsspital“ der Linien 70 und 78 befindet sich direkt vor dem Haus.

P:\WP242 Oncolor-Coverfoto_E_HandbuchWP242_Muehlmatte\WP242_111010.doc

P:\WP242 Oncolor-Coverfoto_E_HandbuchWP242_Muehlmatte\WP242_111010.doc

Stadt Liestal
Kanton Basel-Landschaft



Quartierplanung Mühlematt

Mitwirkungsbericht gemäss § 2 RBV

Inhalt

1.	Gesetzliche Grundlage	1
2.	Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung	1
3.	Durchführung des Verfahrens	1
4.	Eingaben und Stellungnahmen des Stadtrates	2
5.	Bekanntmachung	14
	Anhang 1: 2 – Stunden - Schatten	1

K:\Liestaf\40108\03_Berichte\40108_Ber02_Mitwirkungsbericht.doc

Bearbeitung:



Stierli + Ruggli
Ingenieure + Raumplaner AG
Unterdorfstrasse 38, Postfach
4415 Lausen 061 / 926 84 30

Auftragsnummer: 40.108
Dok-Status: Bericht
Verfasser: KI/SC/RU
Version: Genehmigung
Datum: 14. September 2012
Kontrolle / Freigabe:

1. GESETZLICHE GRUNDLAGE

Die Gemeinden sind gestützt auf die kantonale Raumplanungs- und Baugesetzgebung dazu verpflichtet, ihre Planungsentwürfe zu Nutzungsplanungen sowie auch zu allfälligen Mutationen zu Nutzungsplanungen öffentlich bekannt zu machen. Die Bevölkerung kann zu diesen Entwürfen entsprechende Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen. Der Stadtrat prüft die Einwendungen und Vorschläge, nimmt dazu Stellung und fasst die Ergebnisse in einem Bericht zusammen (= vorliegender Bericht). Dieser Bericht ist öffentlich aufzulegen und die Auflage ist zu publizieren.

Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase, d.h. bevor rechtskräftige Beschlüsse gefasst werden, allfällige Problempunkte rechtzeitig zu eruieren. Damit können nicht erkannte Probleme und berechtigte Anliegen, die evtl. später zur Ergreifung von Rechtsmitteln führen können, bereits in der Entwurfsphase der Planung gebührend berücksichtigt werden, wenn sie sich im Rahmen der Zielsetzungen als sachdienlich erweisen.

2. GEGENSTAND DER ÖFFENTLICHEN MITWIRKUNG

Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens waren Entwürfe zu folgenden Instrumenten der Quartierplanung:

- Quartierplan Mühlematt, Situation / Schnitte 1:500
- Quartierplanreglement

3. DURCHFÜHRUNG DES VERFAHRENS

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 2 RBV wurde wie folgt durchgeführt:

Publikation Mitwirkungsverfahren:	kantonales Amtsblatt Nr. 31 vom 4. August 2011 und Nr. 33 vom 18. August 2011
Mitwirkungsfrist:	vom 04. August bis 26. August 2011
Information der Anwohner	07. September 2011
Einsichtnahmemöglichkeit:	Stadtbauamt Liestal Homepage der Stadt Liestal
Mitwirkungseingaben bis am:	26. August 2011 (schriftlich)
Mitwirkungseingaben:	7 Mitwirkende haben eine Eingabe eingereicht

4. EINGABEN UND STELLUNGSNAHMEN DES STADTRATES

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
VCS Schweiz Gellerstrasse 29 4052 Basel	Zweck und Zielsetzung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planungsabsicht zur inneren Verdichtung wird begrüsst. ▪ Entschärfung des Parkplatzmangels nicht nur durch Neubau von Parkfeldern, sondern auch durch betriebliche Massnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement). 	K --- <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Parkhaus wird für die Angestellten des Kantonspitals und der EBL erstellt es dient nicht der öffentlichen Nutzung. Das Kantonspital Liestal betreibt bereits heute ein Mobilitätsmanagement. Jeder Mitarbeitende muss die Notwendigkeit zur Benützung eines privaten Motorfahrzeuges nachweisen und entsprechend einen Parkplatz beantragen, welcher nur unter bestimmten Bedingungen bewilligt wird. Die zusätzlich notwendigen Parkplätze gründen insbesondere in strukturellen Veränderungen der bestehenden Betriebe, u.A.: Erweiterung Kundenbetreuung der EBL (Dienstfahrzeuge, Besucherparkings) und vermehrte ambulante Behandlungen. Zudem reorganisiert und konzentriert das Kantonspital sämtliche Parkplätze in der Nähe des Spitalgebäudes.
	Planungsinstrumente <ul style="list-style-type: none"> ▪ QP-Vertrag soll bei der öffentlichen Planaufgabe beiliegen. ▪ Regelung möglichst vieler Vereinbarungen im QP-Reglement und nicht in QP-Vertrag, da letzterer durch Dritte nicht beeinflussbar ist. Insbesondere Bestimmungen betreffend öffentliche Geh- und Fahrrechte sowie Verpflichtung, dass Parkplatzbewirtschaftung lenkungswirksam sein soll, sollen ins QP-Reglement aufgenommen werden. 	--- <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Quartierplanvertrag ist das Planungsinstrument, welches privatrechtliche Regelungen (z.B. auch finanzieller Art) beinhaltet. Dieser wird daher nicht öffentlich aufgelegt. ▪ Im QP-Reglement werden öffentlich-rechtlichen Bestimmungen enthalten, während der QP-Vertrag die privatrechtlichen Belange beinhaltet. In der Quartierplanung werden sämtliche öffentlichen Interessen beachtet und entsprechende Bestimmungen festgelegt – z.B. dass ein öffentlicher Fussweg erstellt werden muss. Öffentliche Geh- und Fahrrechte sind privatrechtliche Bestandteile, welche im QP-Vertrag und nachfolgend im Grundbuch geregelt werden, um die Funktionalität der Quartierplanung sicherzustellen.
	Bauliche Nutzung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachvollziehbarkeit der max. zulässigen Parkplatzzahl sowie der Grösse der Reserve ist nicht gegeben. Die Umweltvorbelastung soll hierfür berücksichtigt werden. 	--- (✓) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Parkplatzbewirtschaftung wird seitens des Spitals bereits betrieben. Für die neu mit der Quartierplanung zu erstellenden Parkplätze ist ein Bedarf vorhanden. Dies wird im Verkehrsgutachten (8. Juni 2012, Rudolf Keller & Partner) dargelegt. ▪ Im Planungsbericht wird für jeden Baubereich die projektierte bauliche Nutzung sowie die maximale mögliche Nutzung ausgewiesen und illustriert. Im Verkehrsgutachten (8. Juni 2012, Rudolf Keller & Partner) wird der Parkplatz-Bedarf des Kantonspitals sowie der EBL nachgewiesen. Des Weiteren wird die Verkehrsqualität der angrenzenden Knoten inklusive des aus den neuen Parkplätzen erzeugten Verkehrs als gut bis ausgezeichnet bewertet. Die Verkehrszunahme, welche von den zusätzlichen Parkplätzen ausging, wird im Vergleich zum vorhandenen Verkehr als gering bezeichnet. Der Miteinbezug der Umweltvorbelastung in Beachtung der umliegenden Verkehrsträger (insbes. H2, Rheinstrasse) nur für das EBL-Areal wäre daher unverhältnismässig.

Legende letzte Spalte:

--- nicht eintreten

K Kenntnisnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine detaillierte Parkplatzberechnung nach Nutzungsarten soll erstellt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Parkplätze im neuen Parkhaus werden ausschliesslich durch die Angestellten der EBL und des Kantonsospitals benutzt. Im Verkehrsgutachten (8. Juni 2012, Rudolf Keller & Partner) wird ein detaillierter Parkplatznachweis und Bedarfsnachweis erbracht.
	<p>Erschliessung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Fusswegverbindung innerhalb des QP-Areals wird begrusst. ▪ Über die Rheinstrasse (Richtung Bahnhof, Höhe Kantonsspital/BUD) soll ein Fussgängerstreifen markiert werden. ▪ Da die Rhein-, Mühlematt- und Gasstrasse kantonale Radrouten sind, sollen sicher gestaltete Velozufahrten sowie attraktive Velostellplätze erstellt werden. ▪ Die Konzentration der Parkflächen und damit verbundene Reduktion des Suchverkehrs wird begrusst. Eine Verdoppelung der heute bereits bestehenden Anzahl Parkplätze kann nicht nachvollzogen werden. Die Anzahl projektierte Parkplätze soll z.B. durch Aufheben umliegender oberirdischer PP-Flächen reduziert werden (Kompensation) ▪ Aussagen zu oberirdischen Parkierungsflächen sind widersprüchlich ▪ Berechnungen bzw. Bestimmungen zu Anzahl und Qualität zu realisierender Velostellplätze fehlen. Dieselben sollen dezentral platziert, sicher erreichbar und wettergeschützt sein. ▪ Die Lage der Ein- und Ausfahrten Areal/Parkhaus dürfen den Langsamverkehr nicht gefährden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Rheinstrasse liegt weit ausserhalb des QP-Perimeters und kann des Weiteren als Kantonsstrasse nicht durch ein kommunales Planungsinstrument beplant werden. Die Markierung eines Fussgängerstreifens ist nicht Bestandteil einer Nutzungsplanung. ▪ Entlang des QP-Areals führen keine Radrouten vorbei. Veloparkplätze werden daher insbesondere durch die Angestellten der EBL und des Spitals (heute schon) benötigt. Die Erstellung ausreichender Abstellplätze ist in der Quartierplanung festgelegt. ▪ Es werden zwar zusätzliche Parkplätze geschaffen, gleichzeitig findet aber insbesondere für die Parkplätze des Kantonsospitals eine Konzentration mit Aufhebungen von entfernt liegenden Parkplätzen (z.B. Areal M. Birmann, Parkhaus Gutmaitte, Reblauben) statt. Dies ermöglicht kürzere Wege für Angestellte, Besucher und Patienten und verringert den Suchverkehr. Die detaillierte Parkplatzbilanz sowie die Konzentration der Parkplätze werden im Verkehrsgutachten aufgezeigt. ▪ Die Quartierplan-Instrumente sowie die beigegebenen Dokumente sind aufeinander abgestimmt. ▪ Überdeckte Velostellplätze werden bereits heute angeboten. Sie dienen insbesondere den Mitarbeitenden der EBL. In den QP-Vorschriften werden entsprechende Festlegungen gemacht. ▪ Die Areal Ein- und Ausfahrten werden konzeptionell im QP-Plan eingezeichnet, um das Verkehrssystem aufzuzeigen. Gestalterische Massnahmen (z.B. Fortführung des Trottoirs über die Einfahrt), welche die Sicherheit des Langsamverkehrs beeinflussen sind Bestandteil des Baugesuchverfahrens (Umgebungsplan).
	<p>Verkehrskapazitäten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der zunehmenden Belastung der Gasstrasse durch gleichzeitig in Erarbeitung befindlichen QP Ziegelhof ▪ Minimierung des Mehrverkehrs (generiert durch höhere Anzahl Parkplätze) um eine Überlastung des Knotens Mühlemattstrasse-Rheinstrasse zu vermeiden. ▪ Zukünftige Verkehrsbelastung durch Umfahrung H2 Liestal soll nicht mit neuem Verkehr aufgefüllt werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Verkehrsgutachten weist nach, dass die Knoten Mühlemattstrasse/Gasstrasse/Grienmattweg (mit der Realisierung der Quartierplanungen Weierweg und Konrad Peter) und Mühlemattstrasse/Rheinstrasse eine ausgezeichnete bis gute Verkehrsqualität aufweisen. ▪ Im Rahmen der QP wurde eine Verkehrszählung am Knoten Mühlemattstrasse-Rheinstrasse durchgeführt. Auf dieser Grundlage wird im Verkehrsgutachten errechnet, dass die Verkehrszunahme auf der

Legende letzte Spalte:

--- nicht eintreten

K Kenntnisnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewährleistung der Sicherheit des Veloverkehrs besonders an den beiden Knoten der kant. Radrouten und insbesondere auf der Rheinstrasse. 	<p>Mühlemattstrasse gering ist und die Verkehrsqualität an den umliegenden Knoten gut bis ausgezeichnet ist. Mit der Verlagerung und Konzentration der Parkplätze des Kantonsspitals wird das Zentrum zusätzlich entlastet. Das neue Parkhaus ist unmittelbar an den Hauptverkehrsachsen (H2, Rheinstrasse) gelegen, womit die Verkehrsströme direkt weitergeführt werden. Die zukünftige verkehrliche Gesamtsituation wird sich jedoch mit dem Vollanschluss und den Quartierplanungen in diesem Raum weiter verändern.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Sicherheit des Veloverkehrs auf der Rheinstrasse und den kantonalen Radrouten (führen nicht am QP-Perimeter vorbei) kann aufgrund der lagemässigen Entfernung und aufgrund der thematischen Tiefe nicht Bestandteil der Quartierplanung sein.
	<p>Lärmschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufnahme von Festlegungen für Lärmschutzmassnahmen ins QP-Reglement (vorsorglich), da bereits heute Grenzwertüberschreitungen vorhanden sind. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemäss Lärmberechnung sind heute nur wenige und geringe Grenzwertüberschreitungen zu erwarten (Immissionen der H2 auf die Aufenthaltsräume der neuen Sanitätsstation). Es gilt zu beachten, dass sich sowohl die Verkehrsbelastung zukünftig ändern wird, als auch Lärmschutzmassnahmen an der Quelle oder Lärmschutzmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg realisiert werden. Vorschriften zu Lärmschutzmassnahmen würden demnach auf Basis der heutigen Zustände definiert. Sollten sich diese Zustände zukünftig jedoch ändern, sind diese Lärmschutzmassnahmen nicht mehr notwendig oder nicht mehr dienlich. Dies würde allenfalls eine spätere Mutation der QP (inkl. gesamtem Verfahren) nach sich ziehen. Daher sind Lärmschutzmassnahmen gemäss § 9 Abs. 2 QPR im Baugesuchsverfahren zu prüfen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind in jedem Falle einzuhalten.
	<p>Etappierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei einer etappenweisen Realisierung der Bebauung sollen die Parkplätze anteilmässig für die entsprechenden Etappen sichergestellt und freigegeben werden um später den subjektiven Eindruck eines Parkplatz-Mangels zu vermeiden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gilt zu beachten, dass die Parkplätze nicht nur für die im QP-Areal gelegenen Nutzungen erstellt werden. Es soll der bereits heute vorhandene Parkplatzbedarf der Mitarbeitenden des gegenüberliegenden Kantonsspitals gedeckt werden. Der Bedarf an Parkplätzen wird im Verkehrsgutachten aufgezeigt.
	<p>Luftreinhaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit max. 490 Parkplätzen besteht keine UVP-Pflicht, Vorschriften über den Schutz der Umwelt sind trotzdem anzuwenden. An der Stelle der Bauherrschafft sind deshalb in erster Linie die zuständigen Behörden abklärungspflichtig. ▪ Auswirkungen des Mehrverkehrs sollen aufgezeigt werden, beim Auftreten von Widersprüchen zur Luftreinhalteverordnung sollen entsprechende Massnahmen festgeschrieben werden (Anwendung des Luftreinhalteplans beider Basel). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In der Weiterbearbeitung der Quartierplanung hat sich gezeigt, dass die Erstellung eines unterirdischen Parkgeschosses im Baubereich A problematisch ist. Daher wurde die maximale Parkplatzzahl auf 460 reduziert. Mit der Realisierung der Quartierplan-Bebauung werden gegenüber heute ca. 100 neue Parkplätze geschaffen. Diese sind den Mitarbeitenden der EBL und des Kantonsspitals vorbehalten. Demzufolge resultiert eine entsprechend niedrige und zeitlich beschränkte Parkplatzfrequenzentierung. Das Verkehrsgutachten weist nach, dass auf der Mühlemattstrasse in der Spitzenstunde ein Mehrverkehr von ca. 70 Bewegungen entsteht. Gesamthaft wird in der Spitzenstunde mit 345 Mfz/h gerechnet. Im Vergleich zum Verkehrsaufkommen der umliegenden Hauptverkehrsträger (H2, Rheinstrasse) eine sehr

Legende letzte Spalte:

--- nicht eintreten

K Kenntnisnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
AVADIS Anlagestiftung c/o Avadis Vorsorge AG, Bruggstrasse 61a, Postfach 5401 Baden Vertreten durch Alexander Rey Rechtsanwältin Langhaus am Bahnhof 5401 Baden	Erweiterung Parkplatzangebot <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus dem Planungsbericht geht nicht hervor, wie viele Gebäude mit welcher BGF bereits bestehen. ▪ Der Bedarf für die projektierte Anzahl Parkplätze kann anhand der Unterlagen nicht nachvollzogen werden. Eine Parkplatzbilanz fehlt und eine Darlegung des Nutzungszweckes mit Abschätzung der Fahrzeugzahl soll vorgenommen werden. Luftreinhaltung/Emissionen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Ausweitung des Parkplatz-Angebots ist verschärften Emissionsbegrenzungen zu unterstellen, da sich Liestal in einem lufttechnisch übermässig belasteten Gebiet befindet. ▪ Das Parkhaus wird als überdurchschnittlicher Emittent angesehen. ▪ Die QP muss nachvollziehbar den materiellen Umweltvorschriften entsprechen. Hierfür muss eine Abwägung aller massgebenden Interessen vorgenommen werden (Erschliessung mit ÖV, Anbindung Langsamverkehr etc.). ▪ Das QP-Reglement enthält keine emissionsbegrenzenden Massnahmen bzw. der Planungsbericht beinhaltet keine Ausführungen bzgl. Einhaltung der Umweltschutzvorschriften. Die Planung ist daher mangelhaft und verstösst damit gegen Bundesumweltschutzrecht. ▪ Die geplanten Abstellplätze sollen massiv reduziert werden und die Anzahl zulässiger Parkplätze soll nicht über das heute bestehende Mass hinaus erweitert werden. Verkehrskapazität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird ein erhebliches Mehrverkehrsaufkommen im Bereich 	<p>geringe Belastung. Kommt hinzu, dass die Verkehrszunahme auch aus der Verlagerung von Parkplätzen des Spitals an die Mühlemattstrasse resultiert. Dieser Verkehr entfällt dann andernorts (vgl. Anhang 2 Verkehrsgutachten).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Planungsbericht ist in Kapitel 4.1 eine Abschätzung der bestehenden BGF (ca. 12'500m²) enthalten. ▪ Der Bedarf an neuen Parkplätzen geht vom Kantonsspital und der EBL aus, welche die Parkplätze des neu zu erstellenden Parkhauses benützen (kein öffentliches Parkhaus). Der steigende Bedarf ist insbesondere durch die gesamthafte Neukonzeption des Parkplatzsystems des Kantonsspitals, dem Wachstum und veränderten Betriebsstrukturen der EBL (Kundenbetreuung) und des Kantonsspitals (ambulante Patienten, verkürzte Aufenthaltsdauer) begründet. Der detaillierte Parkplatz-Nachweis mit Darlegung der Auswirkungen auf das Verkehrssystem ist im Verkehrsgutachten enthalten. ▪ Mit der Realisierung der Quartierplan-Bebauung werden gegenüber heute ca. 100 neue Parkplätze geschaffen. Diese sind den Mitarbeitenden der EBL und des Kantonsspitals vorbehalten. Demzufolge resultiert eine entsprechend niedrige und zeitlich beschränkte Parkplatzfrequenzentwertung. Das Verkehrsgutachten weist nach, dass auf der Mühlemattstrasse in der Spitzenstunde ein Mehrverkehr von ca. 70 Bewegungen entsteht. Gesamthaft wird in der Spitzenstunde mit 345 Mfz/h gerechnet. Im Vergleich zum Verkehrsaufkommen der umliegenden Hauptverkehrssträger (H2, Rheinstrasse) eine sehr geringe Belastung. Kommt hinzu, dass die Verkehrszunahme auch aus der Verlagerung von Parkplätzen des Spitals an die Mühlemattstrasse resultiert. Dieser Verkehr entfällt dann andernorts (vgl. Anhang 2 Verkehrsgutachten). ▪ Die Erstellung der zusätzlichen Parkplätze ist aufgrund des Parkplatzbedarfs der EBL und des Kantonsspitals für deren Angestellte notwendig. Dies wird im Verkehrsgutachten nachgewiesen. Die Gründe des erhöhten Parkplatzbedarfes sind strukturelle Veränderungen der beiden Betriebe, u.A.: Erweiterung Kundenbetreuung der EBL (Erweiterung Fahrzeugpark mit Dienstfahrzeugen, Besucherparkings), vermehrte ambulante Behandlungen (mehr Patienten- und Mitarbeiter-Parkplätze). Zudem reorganisiert und konzentriert das Kantonsspital sämtliche Parkplätze in der Nähe des Spitalgebäudes.
Legende letzte Spalte:	--- nicht eintreten	(✓) teilweise eintreten
Mitwirkungsbericht gemäss § 2 RBV	K Kenntnisnahme	✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
<p>Mühlemattstrasse-Gasstrasse nach Realisierung des Projektes Vollanschluss H2 Umfahrung Liestal befürchtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrssituation des Planperimeters ist bereits heute auf ihre Verträglichkeit mit den zukünftig wahrscheinlichsten Szenarien zu prüfen, da die zukünftige Verkehrsentwicklung für Anwohner nicht nachvollziehbar aufgezeichnet ist. Im Rahmen oben genannter Prüfung sind gegebenenfalls Massnahmen zu definieren, wie auf zukünftige Verkehrsprobleme reagiert werden könnte. 	<p>Mühlemattstrasse-Gasstrasse nach Realisierung des Projektes Vollanschluss H2 Umfahrung Liestal befürchtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrssituation des Planperimeters ist bereits heute auf ihre Verträglichkeit mit den zukünftig wahrscheinlichsten Szenarien zu prüfen, da die zukünftige Verkehrsentwicklung für Anwohner nicht nachvollziehbar aufgezeichnet ist. Im Rahmen oben genannter Prüfung sind gegebenenfalls Massnahmen zu definieren, wie auf zukünftige Verkehrsprobleme reagiert werden könnte. 	<p>tems mit sich bringen. Diese werden jedoch nicht durch die Quartierplanung Mühlematt verursacht. Die Beurteilung des Mehrverkehrs und dessen Folgen auf das Quartier ist Sache des Projektverfassers (Kanton Basel-Landschaft). Mit der Quartierplanung werden jedoch die zu erwarteten Rahmenbedingungen berücksichtigt. Für eine Verbesserung der Sichtweiten resp. für einen späteren Ausbau am Knoten Mühlemattstrasse/Gasstrasse ist ein Abbruch des dort befindlichen Gebäudes möglich. Eine Möglichkeit zur Anpassung des arealinternen Erschliessungssystems im Rahmen der Realisierung HUL wird im Verkehrsgutachten aufgezeigt.</p> <p>Des Weiteren zeigt das Verkehrsgutachten, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Mühlemattstrasse, welche von der Quartierplanung ausgeht, gering ist. Die Verkehrsqualität der Knoten Gasstrasse/Mühlemattstrasse und Rheinstrasse/Mühlemattstrasse wird nach Realisierung der Quartierplanung als gut bis ausgezeichnet bewertet.</p>
<p>Sicherstellung Gewässerraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Quartierplanung stellt den notwendigen Gewässerraum nicht zur Verfügung. Gemäss Übergangsbestimmung der GSchV ist ein Streifen von je 20 m auszuscheiden. Es sind erhebliche Anpassungen der Planung mit Redimensionierung der Mantellinien nötig. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Areal ist bereits heute überbaut und bis hin zur bestehenden Hochwasserschutzmauer versiegelt. Die uferseitig bis ca. 2 m hohe Hochwasserschutzmauer, welche durch den Kanton Basel-Landschaft erstellt wurde, stellt den Schutz des Areals vor Überschwemmungen sicher. Aufgrund der Anforderungen an den Hochwasserschutz (vgl. Gefahrenkarte Liestal / Planungs- und Begleitbericht) darf diese Mauer nicht abgebrochen werden und stellt somit eine Begrenzung des Uferraumes dar. Demnach kann nur noch im westlichen Bereich des Quartierplan-Areals eine Erweiterung des Gewässerraumes im Sinne des Gewässerschutzes stattfinden. Dies wurde in der Überarbeitung der Quartierplanvorschriften in Absprache mit den kantonalen Behörden integriert. 	<p>(✓)</p>
<p>Qualitätssicherung</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Verbindlichkeit von Gesamt- bzw. Bebauungskonzept ist unklar, zudem ist auch unklar welcher Projektstand derselben massgebend ist. Dies bedeutet eine ungenügende Sicherung der Qualität bzgl. Grösse und Volumenteilung der zulässigen Bauten. Die fehlende Umgebungsgestaltung stellt ein grosses Manko der Qualitätssicherung dar, da auf ein Gesamtkonzept verzichtet wird. QP-Entwurf ist in der zur Mitwirkung aufgelegten Form mir dem übergeordneten Recht nicht vereinbar. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Instrument der Quartierplanung dient nicht dazu, ein detailliertes Bauprojekt abzubilden. Sie muss gewährleisten, dass gewisse Rahmenbedingungen eingehalten werden (z.B. Beachtung zu schützender Gebäude, Verkehrskonzept), dass die Funktionalität gewährleistet ist, die Vorschriften den gesetzlichen Grundlagen entsprechen (z.B. Baulinien, gesetzliche Abstände) etc. Die Quartierplanung Mühlematt befindet sich des Weiteren in einem gewerblich genutzten Gebiet. Aufgrund dessen muss eine gewisse Flexibilität für die bauliche und betriebliche Nutzung gewährleistet werden können. Auch die Aussenraumgestaltung wird insbesondere im östlichen Teil bereits heute durch diese gewerbliche Nutzung geprägt (Umschlag, Lagerplätze etc.). Eine Umgebungsgestaltung im Sinne einer ökologischen Aussenraumgestaltung wird wo möglich im Quartierplan konzeptionell festgelegt. Insbesondere im Westen des Areals entsteht ein Bereich, welcher im Sinne des Gewässerschutzes ausgebildet wird (Bereich Erweiterung Gewässerraum). Auch Grünflächen, welche mit standortgerechten und einheimischen Arten zu bepflanzen sind, werden bezeichnet und quantitativ mit einem minimalen Flächenmass festgelegt. 	<p>---</p> <p>(✓)</p>

Legende letzte Spalte: -- nicht eintreten

K Kenntnisnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkhaus soll oberirdisch maximal 4-geschossig gebaut werden, restliche Geschosse sollen unterirdisch verlegt werden ▪ Grössere Rücksichtnahme auf Qualität des Lebensraumes erwünscht 	<p>gewährleisten den Blendschutz und wirken gleichzeitig als Lärmschutz. In den Quartierplanvorschriften können diese Bestimmungen aufgrund des Detaillierungsgrades nicht integriert werden. Für die Eingebenden besteht die Möglichkeit, die Detailkonstruktion im Baugesuchungsverfahren (Planaufgabe) einzusehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernsicht: Die maximale Gebäudehöhe des neuen Parkhauses wird ca. 20 m unter jener des bestehenden Spitalbaus festgelegt (vgl. Schnittplan). Somit wird die Aussicht nicht zusätzlich beeinträchtigt. ▪ Im Verkehrsgutachten wird nachgewiesen, dass seitens der EBL und des Kantonsospitals die in der Quartierplanung geplanten Parkplätze notwendig sind. Insbesondere aufgrund des Wachstums, veränderter Angebotsstrukturen (EBL: Kundendienstleistungen (Energieberatung, Dienstleistungsfahrzeuge), Kantonsspital: mehr ambulante Behandlungen) und der Neuorganisation der Parkierung des Kantonsospitals. Mit einem 4-geschossigen Parkhaus kann diesem Bedarf nicht nachgekommen werden. Unterirdische Bauten sind aufgrund des Grundwasserschutzes nicht möglich. ▪ Der Stadtrat hat grosses Verständnis für die durch Lärm und Verkehr beeinflusste Situation an der Erzenbergstrasse. Auch die Revitalisierung von Uferbereichen wird grundsätzlich befürwortet. In der vorliegenden Planung, welche sich in einem zentrumsnahen Gebiet befindet, ist jedoch eine Abwägung (innere Siedlungsentwicklung, Verkehrs- / Parkierungskonzept und Uferschutz) vorzunehmen und entsprechende Kompromisse zu finden. Des Weiteren soll bedacht werden, dass die verkehrliche und lärmässige Situation der H2 nicht durch die vorliegende Planung beeinflusst werden kann. <p style="text-align: right;">K</p>
	<p>Verschiebung und Redimensionierung des Parkhauses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Parkhaus soll auf Parzelle Nr. 1126 im Bereich des Baubereiches C mit maximal 4 Geschossen errichtet werden, da so kein weiteres Land mehr überbaut/versiegelt werden muss. Der Umfang des Vorhabens scheint übertrieben. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Areal beim projektierten Parkhaus ist bereits heute versiegelt, wird durch flächenintensive Parkierung genutzt und ist durch die Betonmauer vom Uferbereich der Ergolz abgeschnitten. Sowohl seitens des Kantonsospitals als auch der EBL ist ein Parkplatzbedarf vorhanden. Dies wird im Verkehrsgutachten nachgewiesen. Insbesondere beabsichtigt das Spital, deren Parkplätze in der Nähe des Spitalgebäudes zu konzentrieren, um Suchverkehr zu verhindern und kurze Wege zu ermöglichen. Die Lage des Parkhauses ist daher optimal. ▪ Eine Verlegung in den Bereich des Baubereiches C ist nicht sinnvoll und auch nicht realisierbar. Die Zufahrten müssten über das EBL-Areal führen und würden den Betrieb beeinträchtigen. Die Distanz zum Spital ist für Angestellte und insbesondere für die Notfallfahrzeuge zu gross. Weiter ist hier unter Beachtung genügender Abstände zum Vollanschluss H2 und zu den schützenswerten Gebäuden zu wenig Raum vorhanden, um die benötigten Parkplätze unterzubringen. ▪ Im Verkehrsgutachten wird nachgewiesen, dass seitens der EBL und des Kantonsospitals die in der Quartierplanung geplanten Parkplätze notwendig sind. Insbesondere aufgrund des Wachstums, veränderter Angebotsstrukturen (EBL: Kundendienstleistungen (Energieberatung, Dienstleistungsfahrzeuge), Kantonsspital: mehr ambulante Behandlungen) und der Neuorganisation der Parkierung des Kantonsospitals. Mit einem 4-geschossigen Parkhaus kann diesem Bedarf nicht nachgekommen werden. Unter-

Legende letzte Spalte: --- nicht eintreten

K Kenntnisnahme (✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
<p>Kurt+Dora Weisskopf Erzenbergerstrasse 67 4410 Liestal</p> <p>Redimensionierung des Parkhauses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Parkhaus soll 2 bis 3-geschossig unterirdisch gebaut werden, so dass höchstens 4 Geschosse oberirdisch zu liegen kommen. <p>Lärmschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Nordfassade des Parkhauses soll lärmschutztechnisch verkleidet werden, um weitere Lärmbelastungen für die Wohnhäuser an der Erzenbergstrasse zu vermeiden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Verkehrsgutachten wird nachgewiesen, dass seitens der EBL und des Kantonsspitals die in der Quartierplanung geplanten Parkplätze notwendig sind. Insbesondere aufgrund des Wachstums, veränderter Angebotsstrukturen (EBL: Kundendienstleistungen (Energieberatung, Dienstleistungsfahrzeuge), Kantonsspital: mehr ambulante Behandlungen) und der Neuorganisation der Parkierung des Kantonsspitals. Mit einem 4-geschossigen Parkhaus kann diesem Bedarf nicht nachgekommen werden. Unterirdische Bauten sind aufgrund des Grundwasserschutzes nicht möglich. ▪ Lärmmission: Für die Lärmbelastung der Liegenschaften an der Erzenbergstrasse ist die direkte, durch die H2 erzeugte Lärmmission ausschlaggebend. Der am Parkhaus reflektierte Lärm (welcher bereits durch die Ausbreitungsabstände bis zum Parkhaus gedämpft wird) wird durch den direkten Lärm stark überfönt, so dass die Reflexionen physisch nicht mehr wahrnehmbar sind. Die direkte Lärmmission des Parkhauses wird durch dessen Fassadenkonstruktion gedämmt und ist insbesondere aufgrund der grossen Distanz bis zur Erzenbergstrasse gemäss eidg. Lärmschutzverordnung nicht relevant. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein öffentliches Parkhaus handelt, sondern den Mitarbeitenden der EBL und des Kantonsspitals vorbehalten ist. Dementsprechend werden niedrige Fahrtzahlen aufgrund langer Parkplatz-Besetzungsdauer entstehen. ▪ Das Parkhaus wird mit geschlossenen, umlaufenden Brüstungsbändern erstellt. Diese gewährleisten den Blendschutz und wirken gleichzeitig als Lärmschutz. In den Quartierplanvorschriften können diese Bestimmungen aufgrund des Detaillierungsgrades nicht integriert werden. Für die Eingebenden besteht die Möglichkeit, die Detailkonstruktion im Baugesuchsverfahren (Planaufgabe) einzusehen. 	<p>irdische Bauten sind aufgrund des Grundwasserschutzes nicht möglich.</p> <p>--</p> <p>--</p> <p>✓</p>
<p>Sylvia Maeder-Vögli Peter Balordi Erzenbergerstrasse 52 4410 Liestal</p> <p>Wohnqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geschlossene Bauweise für Parkhaus um Licht- und Lärmmissionen zu vermindern 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein öffentliches Parkhaus handelt, sondern für die Benützung der Angestellten der EBL und des Kantonsspitals benötigt wird. Dementsprechend werden niedrige Fahrtzahlen aufgrund langer Parkplatz-Besetzungsdauer entstehen. Das Parkhaus wird mit geschlossenen, umlaufenden Brüstungsbändern erstellt. Diese gewährleisten den Blendschutz und wirken gleichzeitig als Lärmschutz. In den Quartierplanvorschriften können diese Bestimmungen aufgrund des Detaillierungsgrades nicht integriert werden. Für die Eingebenden besteht die Möglichkeit, die Detailkonstruktion im Baugesuchsverfahren (Planaufgabe) einzusehen. ▪ Lärmmission: Für die Lärmbelastung der Liegenschaften an der Erzenbergstrasse ist die direkte, durch die H2 erzeugte Lärmmission ausschlaggebend. Der am Parkhaus reflektierte Lärm (welcher bereits durch die Ausbreitungsabstände bis zum Parkhaus gedämpft wird) wird durch den direkten Lärm 	<p>✓</p> <p>--</p>

Legende letzte Spalte:

--- nicht eintreten

K Kennnismnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der Höhe auf 3 oder 4 Geschosse aufgrund des Schattenwurfs, restliche Geschosse sollen unterirdisch errichtet werden ▪ Deutliche Verschlechterung der Aussicht für die Liegenschaften der Erzenbergerstrasse <p>Verschiebung des Parkhauses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkhaus sollte in Sektor B oder C verschoben werden, da vorge-sehene Parzelle weder eine genügende Überbauungsfläche noch eine genügende Nutzung aufweist 	<p>stark übertrönt, so dass die Reflexionen physisch nicht mehr wahrnehmbar sind. Die direkte Lärmemission des Parkhauses wird durch dessen Fassadenkonstruktion gedämmt und ist insbesondere aufgrund der grossen Distanz bis zur Erzenbergerstrasse gemäss eidg. Lärmschutzverordnung nicht relevant. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein öffentliches Parkhaus handelt, sondern den Mitarbeitenden der EBL und des Kantonsspitals vorbehalten ist. Dementsprechend werden niedrige Fahrzeugzahlen aufgrund langer Parkplatz-Besetzungsdauer entstehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Verkehrsgutachten wird nachgewiesen, dass seitens der EBL und des Kantonsspitals die in der Quartierplanung geplanten Parkplätze notwendig sind. Insbesondere aufgrund des Wachstums, veränderter Angebotsstrukturen (EBL: Kundendienstleistungen (Energieberatung, Dienstleistungsfahrzeuge), Kantonsspital: mehr ambulante Behandlungen) und der Neuorganisation der Parkierung des Kantonsspitals. Mit einem 4-geschossigen Parkhaus kann diesem Bedarf nicht nachgekommen werden. Unterirdische Bauten sind aufgrund des Grundwasserschutzes nicht möglich. ▪ Der 2-Stunden-Schatten (vgl. Anhang 1) zeigt auf, dass dieser an einem mittleren Wintertag nicht über die H2 hinaus ragt. ▪ Die maximale Gebäudehöhe des neuen Parkhauses wird ca. 20 m unter jener des bestehenden Spitalbaus festgelegt (vgl. Schnittplan). Somit wird die Aussicht nicht zusätzlich beeinträchtigt. ▪ Eine Verlegung in den Bereich des Baubereiches C ist nicht sinnvoll und auch nicht realisierbar. Die Zufahrten müssten über das EBL-Areal führen und würden den Betrieb beeinträchtigen. Die Distanz zum Spital ist für Angestellte und insbesondere für die Notfallfahrzeuge zu gross. Weiter ist hier unter Beachtung genügender Abstände zum Vollanschluss H2 und zu den schützenswerten Gebäuden zu wenig Raum vorhanden, um die benötigten Parkplätze unterzubringen.
<p>Klara Brack-Keller Erzenbergerstrasse 69 44110 Liestal</p> <p>Wohnqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Parkhaus soll in geschlossener Bauweise errichtet werden, um die Lärm- und Lichtmissionen für die Anwohner an der Erzenbergerstrasse zu vermindern 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein öffentliches Parkhaus handelt, sondern für die Benutzung der Angestellten der EBL und des Kantonsspitals benötigt wird. Dementsprechend werden niedrige Fahrzeugzahlen aufgrund langer Parkplatz-Besetzungsdauer entstehen. Das Parkhaus wird mit geschlossenen, umlaufenden Brüstungsbändern erstellt. Diese gewährleisten den Blendschutz und wirken gleichzeitig als Lärmschutz. In den Quartierplanvorschriften können diese Bestimmungen aufgrund des Detaillierungsgrades nicht integriert werden. Für die Eingebenden besteht die Möglichkeit, die Detailkonstruktion im Baugesuchsverfahren (Planaufgabe) einzusehen.

Legende letzte Spalte: --- nicht eintreten

K Kenntnisnahme (✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
<p>Verschiebung und Redimensionierung des Parkhauses</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Autosilo soll in Sektor B oder C anstelle von Sektor A platziert werden und als 3-geschossiges Gebäude errichtet werden (Aussicht) 	<ul style="list-style-type: none"> Eine Verlegung in den Bereich des Baubereiches B oder C ist nicht sinnvoll und wohl auch nicht realisierbar. Die Zufahrten müssten über das EBL-Areal führen und würden den Betrieb beeinträchtigen. Die Distanz zum Spital ist für Angestellte und insbesondere für die Notfallfahrzeuge zu gross. Weiter ist hier unter Beachtung genügender Abstände zum Vollanschluss H2 und zu den schützenswerten Gebäude zu wenig Raum vorhanden, um die benötigten Parkplätze unterzubringen. Die maximale Gebäudehöhe des neuen Parkhauses wird ca. 20 m unter jener des bestehenden Spitalbaus festgelegt (vgl. Schnittplan). Somit wird die Aussicht nicht zusätzlich beeinträchtigt. 	<p>--</p>
<p>Wohnqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Schattenwurf der geplanten Gebäude (Parkhaus und Sanitätsgebäude) soll aufgezeigt werden. Deutliche Verschlechterung der "Aussicht" für die Liegenschaften der Erzenbergerstrasse (Fassade Parkhaus). Das Parkhaus soll in geschlossener Bauweise erstellt werden, für eine Verminderung der Lärm- und Lichtmissionen für die Liegenschaften an der Erzenbergerstrasse und das KSL. Gleichzeitig dient dies zur Verhinderung der Schallreflexion durch die Fassade. 	<ul style="list-style-type: none"> Der 2-Stunden-Schatten ist in Anhang 1 dieses Berichtes enthalten. Der 2-Stunden-Schatten zeigt auf, dass dieser an einem mittleren Wintertag nicht über die H2 hinaus ragt. Die maximale Gebäudehöhe des neuen Parkhauses wird ca. 20 m unter jener des bestehenden Spitalbaus festgelegt (vgl. Schnittplan). Somit wird die Aussicht nicht zusätzlich beeinträchtigt. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein öffentliches Parkhaus handelt, sondern für die Benützung der Angestellten der EBL und des Kantonsospitals benötigt wird. Dementsprechend werden niedrige Fahrtenzahlen aufgrund langer Parkplatz-Besetzdauer entstehen. Das Parkhaus wird mit geschlossenen, umlaufenden Brüstungsbändern erstellt. Diese gewährleisten den Blendschutz und wirken gleichzeitig als Lärmschutz. In den Quartierplanvorschriften können diese Bestimmungen aufgrund des Detaillierungsgrades nicht integriert werden. Für die Eingebenden besteht die Möglichkeit, die Detailkonstruktion im Baugesuchtsverfahren (Planaufgabe) einzusehen. Lärmmission: Für die Lärmbelastung der Liegenschaften an der Erzenbergerstrasse ist die direkte, durch die H2 erzeugte Lärmmission ausschlaggebend. Der am Parkhaus reflektierte Lärm (welcher bereits durch die Ausbreitungsstanz bis zum Parkhaus gedämpft wird) wird durch den direkten Lärm stark überlöt, so dass die Reflexionen physisch nicht mehr wahrnehmbar sind. Die direkte Lärmmission des Parkhauses wird durch dessen Fassadenkonstruktion gedämmt und ist insbesondere aufgrund der grossen Distanz bis zur Erzenbergerstrasse gemäss eidg. Lärmschutzverordnung nicht relevant. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein öffentliches Parkhaus handelt, sondern den Mitarbeitenden der EBL und des Kantonsospitals vorbehalten ist. Dementsprechend werden niedrige Fahrtenzahlen aufgrund langer Parkplatz-Besetzdauer entstehen. 	<p>✓</p> <p>K</p> <p>✓</p>
<p>Sicherstellung Gewässerraum/Uferschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Gewässerbaulinie ist zu nahe an der Ergolz. Erweiterung Uferzone auf linker Ergolzseite um 4 bis 6 m (Aussicht) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Gewässerbaulinie wurde durch den Kanton BL festgelegt und ist mit RRB Nr. 322 vom 9.2.1982 in Rechtskraft getreten. Sie stellt demnach eine durch die QP zu berücksichtigende Rahmenbedingung dar. Das Quartierplan-Areal ist einer gewerblichen Nutzung als Betriebsgelände der EBL vorbehalten. Für 	<p>--</p> <p>--</p>

Legende letzte Spalte:

--- nicht eintreten

K Kenntnisnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat
	<p>gleich H2) auf den Parzellen Nrn. 1136 (NW-Teil) und 3003 als Ausgleichsflächen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hermetische Abriegelung des Ergolzufers durch Hochwasserschutzmauer, der Zugang der Tiere zur Ergolz ist somit nicht mehr gewährleistet. ▪ Ökologische Massnahmen sind nicht als solche erkennbar, die Rahmenbedingungen ungenügend umgesetzt. <p>Erschliessung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei Erstellung des Anschlusses Richtung Füllinsdorf (Vollanschluss H2) muss die Einfahrtsstrecke spätestens auf Parzelle Nr. 1121, d.h. vor Parzelle 1118 in die H2 münden, ansonsten soll auf den projektierten Kreislauf verzichtet werden. <p>Verschiebung und Redimensionierung des Parkhauses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Parkhaus soll in den Baubereich C verschoben werden und maximal 3 bis 4 Geschosse umfassen. Die restlichen Geschosse sollen unterirdisch erstellt werden. Alternative Standorte wären auch die Parzellen Nr. 1126 oder 1192. ▪ Mit den im Rahmen des QP projektierten Gebäuden kommt es zu einer Übernutzung. 	<p>die Sicherstellung des Hochwasserschutzes wurde durch den Kanton Basel-Landschaft eine Hochwasserschutzmauer erstellt. Die Möglichkeit, das Ergolzufer zu revitalisieren wurde bereits durch die Erstellung der Hochwasserschutzmauer durch den Kanton auf den Raum zwischen Ufer und Mauer beschränkt. Eine naturnahe Gestaltung dieses Raumes wurde durch den Kanton entsprechend umgesetzt. Zur Gewährleistung des Schutzes vor Überschwemmungen mit gleichzeitig möglicher Nutzung des Areals durch die EBL muss diese Mauer bestehen bleiben. Da jedoch im Westen des Quartierplans Areals keine Bebauung erfolgen wird, wurde hier mit der Überarbeitung der Quartierplanung der Bereich Erweiterung Gewässerraum festgelegt. Dieser Bereich ist durch das Gewässer geprägt und dient dem Gewässerschutz und dem ökologischen Ausgleich. Eine Kompensation der durch die H2 erfolgten Beeinträchtigung des Ergolzufers kann nicht zu Lasten der EBL und somit auf Kosten einer betrieblich optimalen Nutzung des Areals im Sinne der Siedlungsverdichtung und Innenentwicklung erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neben den oben beschriebenen Massnahmen betreffend Gewässerschutz werden – unter Berücksichtigung der betrieblichen Nutzungsansprüche der EBL – weitere ökologische Massnahmen festgelegt. Es wird ein minimaler Anteil Grünraum definiert, Dachbegrünung für Neubauten festgelegt sowie die Umsetzung von Massnahmen des Landschaftsentwicklungskonzeptes Liestal im Baugesuchverfahren gefordert. ▪ Auf das Projekt des Vollanschlusses hat die Quartierplanung Mühlematt keinen Einfluss. Der Vollanschluss wird durch den Kanton projektiert und realisiert. Es ist auch festzuhalten, dass das Projekt sich momentan erst in der Vorprojektphase befindet. Demnach sind Anregungen bezüglich Vollanschluss H2 an den Kanton bei entsprechenden Informations- und Mitwirkungsverfahren einzubringen. ▪ Eine Verlegung in den Bereich des Baubereiches B oder C ist nicht sinnvoll und wohl auch nicht realisierbar. Die Zufahrten müssten über das EBL-Areal führen und würden den Betrieb beeinträchtigen. Die Distanz zum Spital ist für Angestellte und insbesondere für die Notfallfahrzeuge zu gross. Weiter ist hier unter Beachtung genügender Abstände zum Vollanschluss H2 und zu den schützenswerten Gebäuden zu wenig Raum vorhanden, um die benötigten Parkplätze unterzubringen. ▪ Auf dem EBL-Areal, welches unmittelbar an das Zentrum Liestals grenzt, ist im Sinne einer haushälterischen Bodennutzung eine Verdichtung anzustreben. Dies wird unter Anderem auch im Entwicklungsplan 95 der Stadt Liestal so angestrebt und entspricht den heutigen Grundsätzen der Raumplanung. Die Verdichtung im EBL-Areal findet in einem zurzeit durch grossflächig angeordnete, versiegelte Parkflächen sowie innerhalb des Werkareals statt. Diese Art der Verdichtung an dieser Lage ist somit im Sinne der Siedlungsentwicklung.

Legende letzte Spalte:

--- nicht eintreten

K Kenntnisnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

Eingabe von	Eingabeinhalt zusammengefasst	Stellungnahme Stadtrat	
<p>Auflageverfahren / Allgemeines</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planaufgabe war zu kurz und teilweise während der Schulferien. ▪ Ein Glossar für die vielen Abkürzungen im Planungs- und Begleitbericht fehlt. ▪ Fehlende Rücksichtnahme im Planungsprozess auf die Wohnsituation der Betroffenen in der Erzenbergerstrasse. <p>Weiteres</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es werden diverse Stellungnahmen betreffend H2, Vollanschluss H2, Neu- und Erweiterungsbau des KSL, Lärmsanierungsmaßnahmen etc. eingereicht. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens wurde neben der Planaufgabe vom 4. bis 26. August 2011 auch eine Informationsveranstaltung für die betroffenen Anwohner durchgeführt. Die Raumplanungsgesetzgebung schreibt nicht vor, wie lange und in welcher Form das Mitwirkungsverfahren stattfinden muss. Die Grundeigentümerschaft sowie die Stadt Liestal sind jedoch bestrebt, die Planungsprozesse bestmöglich in den Planungsprozess miteinzubeziehen. ▪ Die Abkürzungen im Planungs- und Begleitbericht werden überarbeitet, damit die Inhalte verständlich sind, sofern es sich nicht um planerische Grundbegriffe/-abkürzungen handelt. ▪ Durch die Beteiligung im Mitwirkungsverfahren hatten die Betroffenen Anwohner an der Erzenbergerstrasse die Möglichkeit, sich einzubringen. Den individuellen Bedürfnissen der Planungsbetroffenen steht jedoch ein öffentliches Interesse, übergeordnete Bedürfnisse und Abwägungsprozesse gegenüber, welche auch mit der vorliegenden Planung befolgt werden müssen. ▪ Diese Inhalte sind nicht Bestandteil der Quartierplanung und können im Rahmen dieses Verfahrens nicht erörtert werden. Des Weiteren fallen die meisten Themenbereiche nicht in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Liestal. 	<p>(✓)</p> <p>✓</p> <p>K</p> <p>---</p>	

Legende letzte Spalte:

--- nicht eintreten

K Kenntnisnahme

(✓) teilweise eintreten

✓ eintreten

5. BEKANNTMACHUNG

Zum Abschluss der durchgeführten Vernehmlassungen wird der vorliegende Mitwirkungsbericht, gestützt auf § 2 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV), den Mitwirkenden zugestellt, im Stadtbauamt zur Einsichtnahme öffentlich aufgelegt und auf der Homepage der Stadt aufgeschaltet. Die Bekanntmachung der öffentlichen Auflage und die Internetaufschaltung des Mitwirkungsberichtes werden vorgängig publiziert.

Liestal,

STADTRAT LIESTAL

Der Stadtpräsident:

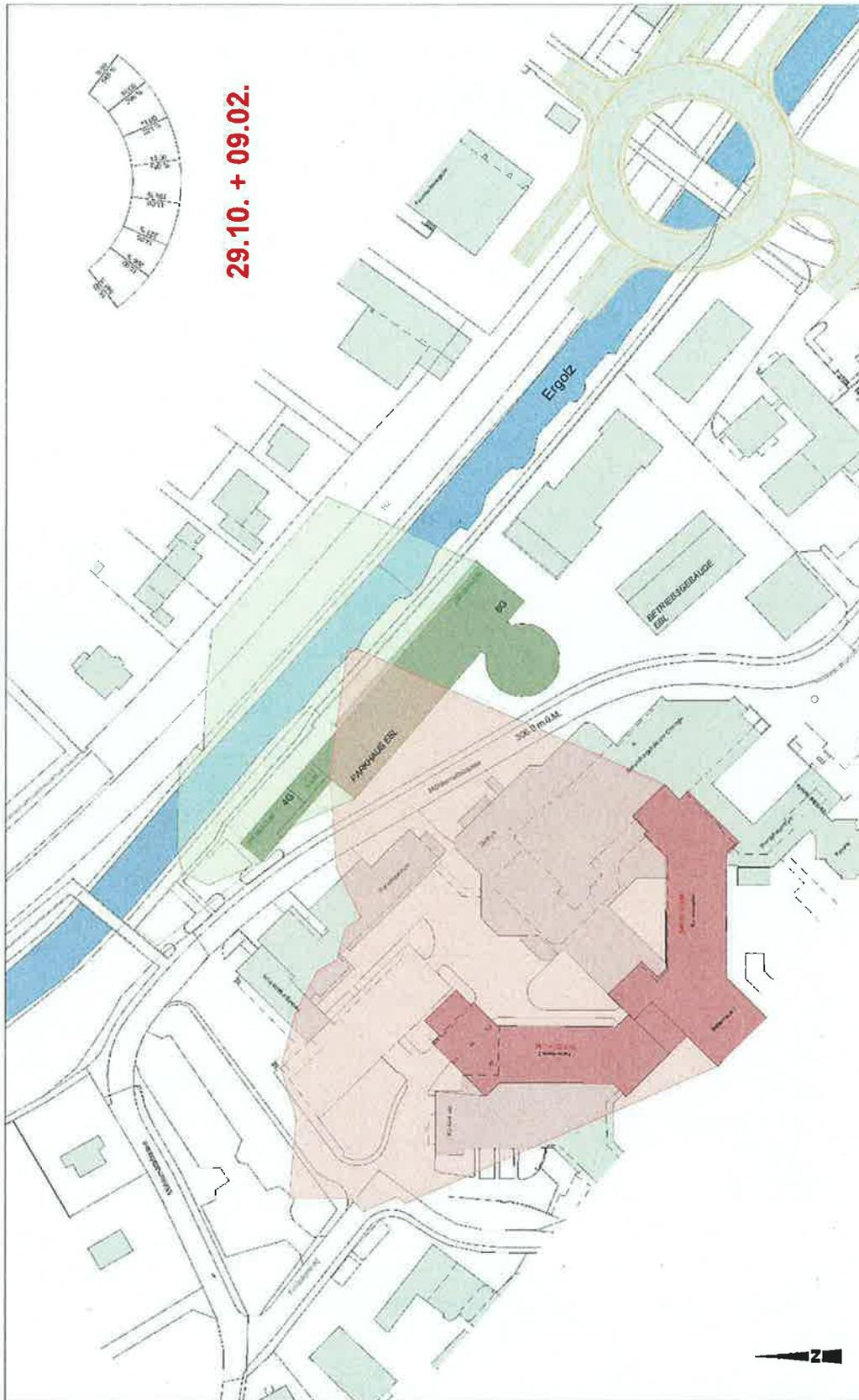
Der Stadtverwalter:

L. Ott

B. Minzer

ANHANG 1: 2 – STUNDEN – SCHATTEN

Otto + Partner AG, Stand November 2011



2 - Stunden - Schatten (mittlerer Wintertag) : 29.10 und 9.2 - M 1 : 1000

QP Mühlematt, 4410 Liestal

Quartierplanung Mühlematt Liestal



Verkehrsgutachten

873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v01-00-00.docx / Version 01-00-00 [3] / 08.06.2012 / Stö, hot



DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v00-00-01.docx / 00-00-01	18.04.2012		In Bearbeitung	hot
873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v00-00-02.docx / 00-00-02	07.05.2012		Zur internen Prüfung	Stö
873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v00-00-03.docx / 00-00-03	14.05.2012		Zur internen Prüfung	Stö
873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v00-01-00.docx / 00-01-00	15.05.2012		Zur externen Prüfung	A-Gruppe
873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v00-01-01.docx / 00-01-01	30.05.2012		Zur internen Prüfung	Stö
873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v00-02-00.docx / 00-02-00	31.05.2012		Zur externen Prüfung	A-Gruppe
873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v01-00-00.docx / 01-00-00	08.06.2012		Freigegeben	

Impressum

Auftragsnummer: 873783.0000
Datei: 873783B Verkehrsgutachten QP Mühlematt v01-00-00.docx
Version/Datum: 01-00-00 [3] / 08.06.2012
Speicherdatum: 11.06.2012
Autor(en): Hohl Thomas, Stöcklin Markus
Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2000 (Reg.Nr. 34856)
© Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.
Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt. Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergegeben etc. sind nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Auftrag	5
1.3	Randbedingungen / Drittplanungen	5
2	PARKPLATZNACHWEIS	6
2.1	Parkplatzbedarf	6
2.1.1	Kantonsspital	6
2.1.2	EBL	8
2.2	Parkplatzangebot	10
2.2.1	Kantonsspital	10
2.2.2	EBL	11
3	ERSCHLIESSUNG	12
3.1	Heutiger Zustand (ohne H2-Anschluss Zentrum)	12
3.2	Künftiger Zustand (mit H2-Anschluss Zentrum)	14
4	VERKEHRSELASTUNG MIT QUARTIERPLAN	16
5	LEISTUNGSFÄHIGKEIT KNOTEN	17
5.1	Knoten Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg	17
5.2	Knoten Rheinstrasse/Mühlemattstrasse	18
5.3	Anbindung EBL an Gasstrasse	19
5.4	Kantonalbankknoten	19
6	KNOTENGEOMETRIE GASSTRASSE/MÜHLEMATTSTRASSE/GRIENMATTWEG	20
6.1	Heutiger Zustand (optimiert)	20
6.2	Künftiger Zustand mit Linksabbiegespuren	20
6.3	Künftiger Zustand mit Kreisel	22
7	FAZIT	23

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Das Quartierplanungsareal Mühlematt liegt nordwestlich der Altstadt Liestals und nordöstlich des Kantonsspitals. Begrenzt wird es durch die Ergolz / H2 im Nordosten, die Gasstrasse im Osten sowie die Mühlemattstrasse im Südwesten.



Abb.: Lage des Quartierplanungsareals Mühlematt

Heute sind auf dem südöstlichen Teil des QP-Areals die Betriebs- und Dienstleistungsgebäude sowie weitere Infrastrukturen der EBL angesiedelt. Ebenfalls sind einige Wohnungen vorhanden. Der westliche Teil weist grosszügige Parkierungsflächen auf.

Die EBL beabsichtigt, das heute insbesondere im westlichen Teil durch oberirdische Parkierung nicht optimal genutzte Areal weiterzuentwickeln. Insbesondere soll ein **Parkhaus** mit ca. 290 bis 320 PP erstellt werden. Die Anzahl Parkplätze auf dem gesamten Areal würde sich dadurch von heute ca. 250 PP auf neu ca. 440 bis 490 PP erhöhen.

Das neue Parkhaus ist ausschliesslich reserviert für Mitarbeiter des Spitals und der EBL. Es sind keine Besucherparkplätze vorgesehen.

Der Quartierplan wurde im Juli 2011 in die Kantonale Vorprüfung und in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Bezüglich des Verkehrs sind insbesondere **3 Stellungnahmen** eingegangen:

- **Kantonale Vorprüfung:** Erschliessung bei geplantem Vollanschluss Gasstrasse in die Mühlemattstrasse verlegen. Nachweis der Verkehrskapazität (Bestimmung der Verkehrsqualitätsstufe) an allen betroffenen Knoten, inkl. Kantonalbankkreuzung.
- **Avadis Vorsorge AG:** Bedarf von 490 PP nicht nachvollziehbar. Prüfung der Verkehrssituation für das Szenario mit Vollanschluss Gasstrasse.
- **VCS:** Verdoppelung PP nicht nachvollziehbar (Anzahl PP reduzieren). Anschlussknoten wären überlastet. Sicherheit Veloverkehr gewährleisten.

1.2 Auftrag

Gemäss Offerte Verkehrsgutachten vom 14. März 2012 und entsprechendem Auftrag vom 20. März 2012 wurde RK&P von der Genossenschaft Elektra Baselland EBL mit folgenden Arbeitsschritten beauftragt:

- Nachweis gesamtes Parkplatzkonzept Spital / Kantonale Verwaltung
- Nachweis Verkehrsaufkommen in verschiedenen Zuständen
- Vorschlag Verkehrsregime
- Nachweis Knotenkapazitäten

1.3 Randbedingungen / Drittplanungen

Die Bearbeitung obiger Aufgabenstellungen ist von zahlreichen Planungen abhängig, welche ausserhalb des vorliegenden Quartierplanes sind. Speziell zu erwähnen sind:

- Die **H2 Umfahrung Liestal (HUL)** mit dem Vollanschluss Zentrum (Gasstrasse) werden von Kanton BL und Stadt Liestal von einer fachlichen Begleitgruppe „Koordination Verkehr“ begleitet. Für die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Liestal wird zurzeit zudem ein Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Verkehrsregime Liestal erarbeitet. Bezüglich der Verkehrsumlagerungen soll das Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM) verfeinert und für den Zustand 2030 angewendet werden. Die Ergebnisse dieses Instrumentes (Verkehrsmodell) sollen bis zum Frühjahr 2012 vorliegen, ein entsprechendes Verkehrsregime insbesondere im Bereich Gasstrasse bis und mit Kantonalbankknoten bis zum Sommer 2012 definiert und dimensioniert sein. Es ist davon auszugehen, dass vorher für alle anstehenden Quartierpläne (QP Ziegelhof, QP Weierweg, QP Mühlematt) vom Kanton keine Genehmigungen erteilt werden können. RK&P (M. Stöcklin) ist seit November 2011 Mitglied der erwähnten Begleitgruppe und unterstützt insbesondere die Stadt Liestal.
- Der Kanton BL plant zurzeit ein neues **Verwaltungszentrum Kreuzboden** in Liestal. RK&P (M. Stöcklin) ist vom Hochbauamt BL (Frau J. Kessler) mit der Bearbeitung der Erschliessungsfragen sowie der Berechnung der PP-Anzahl beauftragt. Dabei gibt es Überlegungen, das PP-Angebot für die kantonale Verwaltung nicht auszuweiten und das PP-Angebot der bestehenden und der neuen Verwaltungsgebäude in einer Gesamtbetrachtung zu behandeln.

2 PARKPLATZNACHWEIS

2.1 Parkplatzbedarf

Grundlage für die Berechnung des Parkplatzbedarfs bildet die **Wegleitung** zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas des Kantons BL, gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft vom 08.01.1998 und die dazugehörige Verordnung vom 27.10.1998. Gemäss Art. 70 der Verordnung handelt es sich bei der Berechnungstabelle um eine Mindestzahl an Abstellplätzen.

Der Parkplatznachweis erfolgt getrennt für das Kantonsspital und die EBL. Nicht im berechneten Parkplatzbedarf enthalten sind die Abstellplätze für Dienst- und Spezialfahrzeuge. Diese werden dementsprechend auch vom Parkplatzangebot abgezogen.

2.1.1 Kantonsspital

Die **Parkplatzberechnung** für das Kantonsspital ist in der Tabelle auf der nächsten Seite dargestellt und wird nachfolgend kurz kommentiert:

- Die Berechnung des **Grundbedarfs** an Parkplätzen erfolgt wo möglich nach der Wegleitung BL. Da es zum Parkplatzbedarf für Spitäler relativ wenige Vergleichswerte gibt, werden wo nötig Erfahrungswerte des Kantonsspitals beigezogen:
 - Stammplätze: 1 PP / 3 Beschäftigte (gemäss Wegleitung BL)
 - Besucher und Patientenplätze:
 - 3 PP / 10 Betten (Erfahrungswert Kantonsspital zwischen Wegleitung BL und Norm 640821, siehe Fussnote 6 zur folgenden Tabelle)
 - PP-Bedarf für ambulante Patienten (gemäss Berechnung in Fussnote 3 zur folgenden Tabelle)
 - PP-Bedarf für externe Ärzte und Zulieferer (gemäss Erfahrung Kantonsspital)
- Der **Reduktionsfaktor R1** berücksichtigt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (öV) anhand der Fusswegdistanz zur Haltestelle und anhand des Fahrplanangebots zur massgebenden Spitzenstunde und wird zu $R1 = 0.8$ angenommen (siehe Fussnote 7 zur folgenden Tabelle).
- Mit dem **Reduktionsfaktor R2** werden zusätzliche Reduktionen in besonderen Fällen berücksichtigt. Dabei trifft das Kriterium der Umweltvorbelastung zu (d.h. 1 von 5 Kriterien), woraus $R2 = 0.9$ resultiert.
- Der **Gesamtreduktionsfaktor R** berechnet sich zu $R = R1 \times R2 = 0.8 \times 0.9 = 0.72$.
- Der **reduzierte Bedarf** an Autoparkplätzen (Grundbedarf x Reduktionsfaktor R) beträgt somit **636 PP** (444 PP für Mitarbeitende, 192 PP für Patienten und Besucher).

Bezüglich der **Velo- und Mofa-Abstellplätze** (VMP) schreibt die Wegleitung BL keine Pflichtplätze vor, sondern gibt lediglich Empfehlungen an. In Abhängigkeit des Grundbedarfs an Auto-PP sowie der angewandten Reduktionsfaktoren R1 und R2 berechnet sich der empfohlene Bedarf zu **365 VMP** (siehe ANHANG 1).

Berechnung Parkplatzbedarf (PP) Kantonsspital

Nutzung	Grundbedarf Autoparkplätze			Reduktionsfaktor		Reduzierter Bedarf Autoparkplätze	
	Stammplätze spezifischer Bedarf	Anzahl	Besucher-/Patientenplätze spezifischer Bedarf	R1 ⁷⁾	R2 ⁸⁾	Stammplätze	Besucherplätze
Stand 2014 (mit QP)							
Beschäftigte: 1'850 ¹⁾	1 PP / 3 Beschäftigte ⁵⁾	617 PP		0.8	0.9	444 PP	
Betten: 389 ²⁾			3 PP / 10 Betten ⁶⁾	0.8	0.9		84 PP
Ambulante Behandlungen: 103'300 ³⁾			3)	0.8	0.9		93 PP
Externe Ärzte, Zulieferer ⁴⁾							15 PP
				R = 0.72⁹⁾		444 PP	192 PP
						636 PP	

Erläuterungen:

- 1) Heute (Stand Ende 2011) weist das Spital 1731 Beschäftigte auf. Aufgrund des erwarteten Wachstums wird bis 2014 mit einer Zunahme der Mitarbeitenden von 7% gerechnet.
- 2) Stand Ende 2011. Es ist bis 2014 keine massgebende Veränderung der Anzahl Betten vorgesehen.
- 3) Anzahl ambulante Behandlungen 2014: 104'000
Werktage: 250
Behandlungsfenster [h]: 9
Mittlere Behandlungsdauer [h]: 2
Faktor Spitzenlast [Spitzen-/Mittelwert]: 1.4
→ **Max. Anzahl ambulante Patienten pro Stunde: 129**
- 4) Mittlerer Parkplatzbedarf für externe Ärzte, Firmen und Zulieferer; Erfahrungswert Kantonsspital gemäss Stand 2011.
- 5) Gemäss Wegleitung BL für Spitalpersonal
- 6) Die Wegleitung BL sieht einen spezifischen Mindestbedarf von 1 PP / 10 Betten vor, währendem die Norm 640821 von 5 PP / 10 Betten ausgeht. Aufgrund der Erfahrungen des Kantonsspitals Liestal wird ein spezifischer Bedarf von 3 PP / 10 Betten (=Mittelwert zw. 1 PP und 5 PP) angenommen.
- 7) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, Mo-Fr 17-18 Uhr)
Die öV-Erschliessung (Fussweg < 350m) erfolgt über die **Bushaltestellen** Kantonsspital (L78 und L81; Kursfolge je 30') und die Haltestelle Elektra (L80 Fahrtrichtung Liestal Bahnhof; 30'). → R1 = 0.8
Zudem liegt der Abgang zur nordwestlichen Unterführung des **Bahnhofs Liestal** (3 IR, IC/h/Rtg, 2 S-Bahnen/h/Rtg) in einer Fusswegdistanz von knapp 500m → R1 = 0.8
→ **R1 = 0.8**
- 8) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung)
→ **R2 = 0.9**
- 9) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2
→ **R = 0.72**

2.1.2 EBL

Die **Parkplatzberechnung** für das EBL-Areal erfolgt gemäss der nebenstehenden Tabelle und bedarf folgender Erläuterungen:

- Berechnung des **Grundbedarfs** an Parkplätzen aufgrund der Anzahl Arbeitsplätze und Wohnungen auf dem EBL-Areal gemäss Wegleitung BL:
 - 0.4 Stammplätze / Arbeitsplatz (Dienstleistung sowie Gewerbe)
1 Stammplatz / Wohnung
 - 0.3 Besucherplätze / Arbeitsplatz (Dienstleistung Schalterbetrieb)
0.2 Besucherplätze / Arbeitsplatz (Dienstleistung Büro/übrige)
0.1 Besucherplätze / Arbeitsplatz (Gewerbe)
0.3 Besucherplätze / Wohnung
- Der **Reduktionsfaktor R1** berücksichtigt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (öV) anhand der Fusswegdistanz zur Haltestelle und anhand des Fahrplanangebots zur massgebenden Spitzenstunde und wird zu $R1 = 0.8$ angenommen (siehe Fussnote 5 zur folgenden Tabelle).
- Mit dem **Reduktionsfaktor R2** werden zusätzliche Reduktionen in besonderen Fällen berücksichtigt. Dabei trifft das Kriterium der Umweltvorbelastung zu (d.h. 1 von 5 Kriterien), woraus $R2 = 0.9$ resultiert.
- Der **Gesamtreduktionsfaktor R** berechnet sich zu $R = R1 \times R2 = 0.8 \times 0.9 = 0.72$.
- Der **reduzierte Bedarf** an Autoparkplätzen (Grundbedarf x Reduktionsfaktor R) beträgt somit **135 PP** (95 PP für Mitarbeitende, 40 PP für Besucher).

Die Berechnung der Anzahl **Velo- und Mofa-Abstellplätze (VMP)** erfolgt analog dem Kantonsspital gemäss den Empfehlungen der Wegleitung BL. Der empfohlene Bedarf liegt dabei bei **79 VMP** (siehe ANHANG 1).

Berechnung Parkplatzbedarf (PP) EBL

Gemäss Wegleitung „Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas“, Amt für Raumplanung BL, November 2004.

Nutzung gemäss QP	Grundbedarf Autoparkplätze			Reduktionsfaktor		Reduzierter Bedarf Autoparkplätze	Besucherplätze
	Stammplätze	Besucherplätze	Reduzierter Bedarf	R1 ⁵⁾	R2 ⁶⁾		
	spezif. Bedarf ⁴⁾	Anzahl	spezif. Bedarf ⁴⁾	Anzahl			
DL Schalterbetrieb: 15 AP ¹⁾	0.4 PP / AP	6 PP	0.3 PP / AP	5 PP	0.8	0.9	4 PP
DL Büro/übrige: 210 AP ²⁾	0.4 PP / AP	84 PP	0.2 PP / AP	42 PP	0.8	0.9	60 PP
Gewerbe: 90 AP ³⁾	0.4 PP / AP	36 PP	0.1 PP / AP	9 PP	0.8	0.9	26 PP
Wohnen: 6 Wohneinheiten	1 PP / Whg	6 PP	0.3 PP / Whg	2 PP	0.8	0.9	4 PP
					R = 0.72 ⁷⁾		94 PP
							41 PP
							135 PP

Erläuterungen:

- 1) Telekom-Shop, Energie-Beratung (15 AP)
- 2) Verwaltungsgebäude (45 AP) + Magazingebäude (120 AP) + Bürogebäude (45 AP)
- 3) Werkhaus (45 AP) + Betriebsgebäude (45 AP)
- 4) Gemäss Wegleitung BL
- 5) Reduktionsfaktor R1 = f(öV-Erschliessung, Mo-Fr 17-18 Uhr)
Die öV-Erschliessung (Fussweg < 350m) erfolgt über die **Bushaltestellen** Kantonsspital (L78 und L81; Kursfolge je 30') und die Haltestelle Elektra (L80 Fahrtrichtung Liestal Bahnhof; 30'). → R1 = 0.8
Zudem liegt der Abgang zur nordwestlichen Unterführung des **Bahnhofs Liestal** (3 IR, IC/h/Rtg, 2 S-Bahnen/h/Rtg) in einer Fusswegdistanz von rund 470m. → R1 = 0.8
→ **R1 = 0.8**
- 6) Reduktionsfaktor R2 = f(besondere Fälle: Umweltvorbelastung)
→ **R2 = 0.9**
- 7) Gesamtreduktionsfaktor R = R1 x R2
→ **R = 0.72**

2.2 Parkplatzangebot

Eine Übersicht über das heutige sowie das geplante (mit QP) **PP-Angebot** befindet sich in ANHANG 2.

2.2.1 Kantonsspital

Das Kantonsspital verfügt im heutigen Zustand (Mitte 2012) über 588 PP (172 Patienten & Besucher-PP, 416 Mitarbeiter-PP). Die Besucher-PP verteilen sich auf 5 Standorte, während den Mitarbeitenden 6 verschiedene Standorte zur Verfügung stehen (siehe ANHANG 2). Einzig das Parkhaus Gutsmatte (P10) weist dabei gedeckte Plätze auf.

Mit dem neuen Parkhaus der EBL kann das Kantonsspital auf die Zumietung verschiedener Parkplätze an anderen Standorten verzichten. Das künftige PP-Angebot des Kantonsspitals beruht auf der Berechnung des PP-Bedarfs gemäss Kapitel 2.1.1 (insgesamt 636 PP):

Parkplatz	Anzahl PP heute	Anzahl PP mit QP	Bemerkungen
Patienten & Besucher			
P1 Brodbeckareal	78	78	
P2 Parkdeck Notfall	37	37	
P3 Notfalleingang	3	---	Aufhebung
P4 Haupteingang	9	---	Aufhebung
P5 Mühlematt	45	77	Umverteilung
Total Patienten & Besucher	172	192	
Mitarbeitende			
P5 Mühlematt	195	123	Umverteilung, Aufhebung
P6 Areal M. Birmann	70	---	Auflösung Mietvertrag
P7 Buchten Mühlemattstr.	52	10	Aufhebung
P8 Ergolz	---	105	Wiederherstellung nach Bau H2
P9 Parkhaus EBL	---	200	Neubau
P10 Parkhaus Gutsmatte	55	---	Auflösung Mietvertrag
P11 Strasse entlang Brodbeck	6	6	
P12 Kreuzboden	---	---	
P13 Reblauben	38	---	Befristeter Mietvertrag
Total Mitarbeitende	416	444	
Total Gesamt	588	636	

Durch den Bau des neuen Parkhauses an der Mühlemattstrasse werden 292 neue PP geschaffen (mit Option 1. UG 338), wovon das Kantonsspital deren 200 für Mitarbeitende und 16 für Dienstfahrzeuge - welche bislang an einem anderen Ort untergebracht sind - mietet. Durch die Aufhebung und Umverteilung von bestehenden Parkplätzen sowie die Wiederherstellung des P8 (mit Zufahrt von der Erzenbergstrasse) wird das PP-Angebot dem berechneten Bedarf angepasst. Gleichzeitig verringern sich die Gehdistanzen zum Spital.

2.2.2 EBL

Das Quartierplanungsareal weist im **heutigen Zustand** 244 PP auf (gem. Zählung von Otto + Partner AG), wovon sich 50 in der unterirdischen Einstellhalle des EBL-Hauptgebäudes befinden. Von den 244 PP werden 47 durch das Kantonsspital genutzt (P7), womit der EBL insgesamt 197 PP zur Verfügung stehen.

Nach dem **Bau des Parkhauses** werden von dessen 292 neuen PP (resp. 338 PP mit Option 1. UG) deren 76 (resp. 122) durch die EBL genutzt. Gleichzeitig werden auf dem QP-Areal 65 PP aufgehoben und 17 PP neu geschaffen.

Die EBL ist als Dienstleistungsbetrieb mit vielen Einsätzen vor Ort beim Kunden und mit Pikett auf einen umfangreichen **Dienst- und Spezialfahrzeugpark** angewiesen. Von den insgesamt 83 EBL-Fahrzeugen sind heute deren 60 auf den oben ausgewiesenen Parkplätzen abgestellt. Da die Anzahl Arbeitsplätze auf dem EBL-Areal mit der Umsetzung des Quartierplans um rund 50% zunehmen wird, muss auch mit einer gleichen Zunahme der Dienstfahrzeuge gerechnet werden (+30 auf den ausgewiesenen PP abgestellte neue Dienstfahrzeuge). Die Parkplätze, welche durch die Dienstfahrzeuge beansprucht werden (mit QP 60+30=90 PP) werden als nicht verfügbar angesehen und deshalb vom PP-Angebot abgezogen.

Die **Parkplatzbilanz** sieht damit folgendermassen aus:

	ohne Option 1. UG	mit Option 1. UG
Heutige PP total	197 PP	197 PP
Davon für Dienstfahrzeuge	-60 PP	-60 PP
Heutige PP total verfügbar	137 PP	137 PP
Wegfall oberirdische PP (ohne P7)	-65 PP	-65 PP
PP in neuem Parkhaus	+76 PP	+122 PP
Neue oberirdische PP	+17 PP	+17 PP
Davon für neue Dienstfahrzeuge	-30 PP	-30 PP
PP total verfügbar mit QP	135 PP	182 PP

Das geplante PP-Angebot von 135 PP stimmt mit dem berechneten PP-Bedarf (siehe Kapitel 2.1.2) überein. Auf die Realisierung des Untergeschosses im neuen Parkhaus kann verzichtet werden.

3 ERSCHLIESSUNG

3.1 Heutiger Zustand (ohne H2-Anschluss Zentrum)

Die Erläuterungen zur Erschliessung des QP-Areals und der Parkplätze des Kantonsspitals erfolgen anhand des nebenstehenden Übersichtplans.

- Die Erschliessung des neuen **Parkhauses** erfolgt direkt über die Mühlemattstrasse.
- Die Parkplätze P1, P2, P3, P5, und P7 des **Kantonsspitals** werden wie bis anhin ebenfalls über die Mühlemattstrasse erschlossen.
- Der **Parkplatz P8** wird über die Erzenbergstrasse auf der anderen Seite der Ergolz erschlossen.
- Die **Parkplätze der EBL** werden einerseits über die Gasstrasse und andererseits über die Mühlemattstrasse (nur Einfahrt) erschlossen. Die Zufahrt zu den unterirdischen Einstellplätzen im EBL-Hauptgebäude und zu der Anlieferungsrampe erfolgt ab der Gasstrasse.
- Die Erschliessung durch den **öffentlichen Verkehr** erfolgt in unmittelbarer Nähe durch die Bushaltestellen Kantonsspital (Buslinien 78, 81) und Elektra (Buslinie 80 Fahrtrichtung Liestal Bahnhof). Der Bahnhof Liestal befindet sich in rund 500m Gehdistanz zum QP-Areal.
- Die Erschliessung mit dem **Velo** erfolgt über das kommunale Radroutennetz der Stadt Liestal. Zu diesem Netz gehören u.a. die Rheinstrasse, der westliche Abschnitt der Mühlemattstrasse sowie der Mühlemattweg. Die Sackgasse Grienmattweg ist zudem für Velos durchgängig bis zur Gerberstrasse befahrbar und wird mit der Umsetzung des Masterplans Zentrum Nord sogar aufgewertet.
- Die Erschliessung für die **Fussgänger** erfolgt entlang der bestehenden Strassen und auf den Fusswegen durch das Areal des Kantonsspitals. Die Mühlemattstrasse besitzt auf ihrer gesamten Länge einen einseitigen Gehsteig und weist auf Höhe Mühlemattweg sowie bei der Einmündung in die Rheinstrasse (LSA) einen Fussgängerstreifen auf.

3.2 Künftiger Zustand (mit H2-Anschluss Zentrum)

Mit der künftigen Realisierung des H2-Anschlusses Zentrum wird sich die Erschliessungssituation des EBL-Areals voraussichtlich ändern. Erste Pläne des Kantons sehen für den H2-Anschluss Zentrum einen Grosskreisel über der Ergolz vor (siehe untenstehende Abbildung).

Die Einfahrt ins EBL-Areal würde gemäss diesen Plänen direkt ab dem neuen Kreisel erfolgen. Da die Gasstrasse auf einem höheren Niveau als heute zu liegen käme, müsste die **Ein-/Ausfahrt** als Rampe ausgeführt werden. Dies würde die Bedienung der Anlieferungsrampen des EBL-Hauptgebäudes verunmöglichen (fehlender Platz für LKW-Manöver). Die Ausfahrt aus dem Areal wäre nur noch in einer Richtung möglich (keine Linkseinmündungsmöglichkeit in die Gasstrasse). Die Machbarkeit dieser Erschliessung ist nicht nachgewiesen, und der Kanton hat in der Vorprüfung eine Verlegung dieser Erschliessung verlangt (siehe Kapitel 1.1).

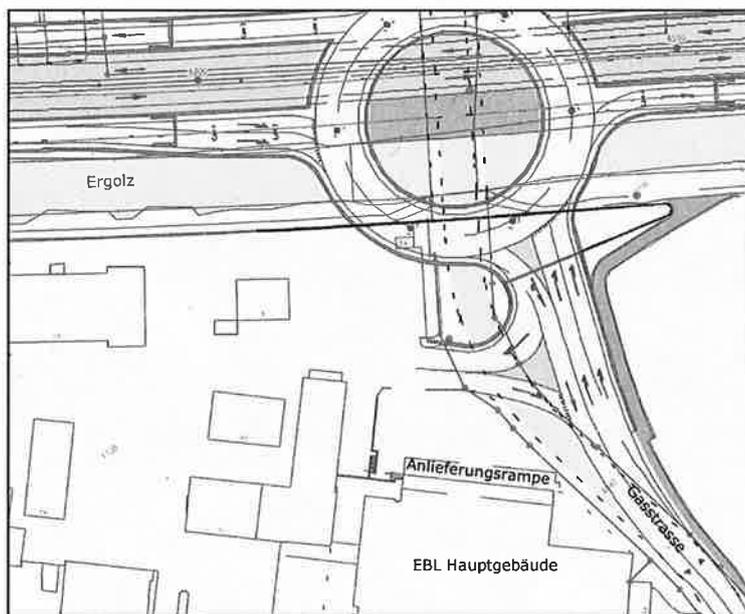
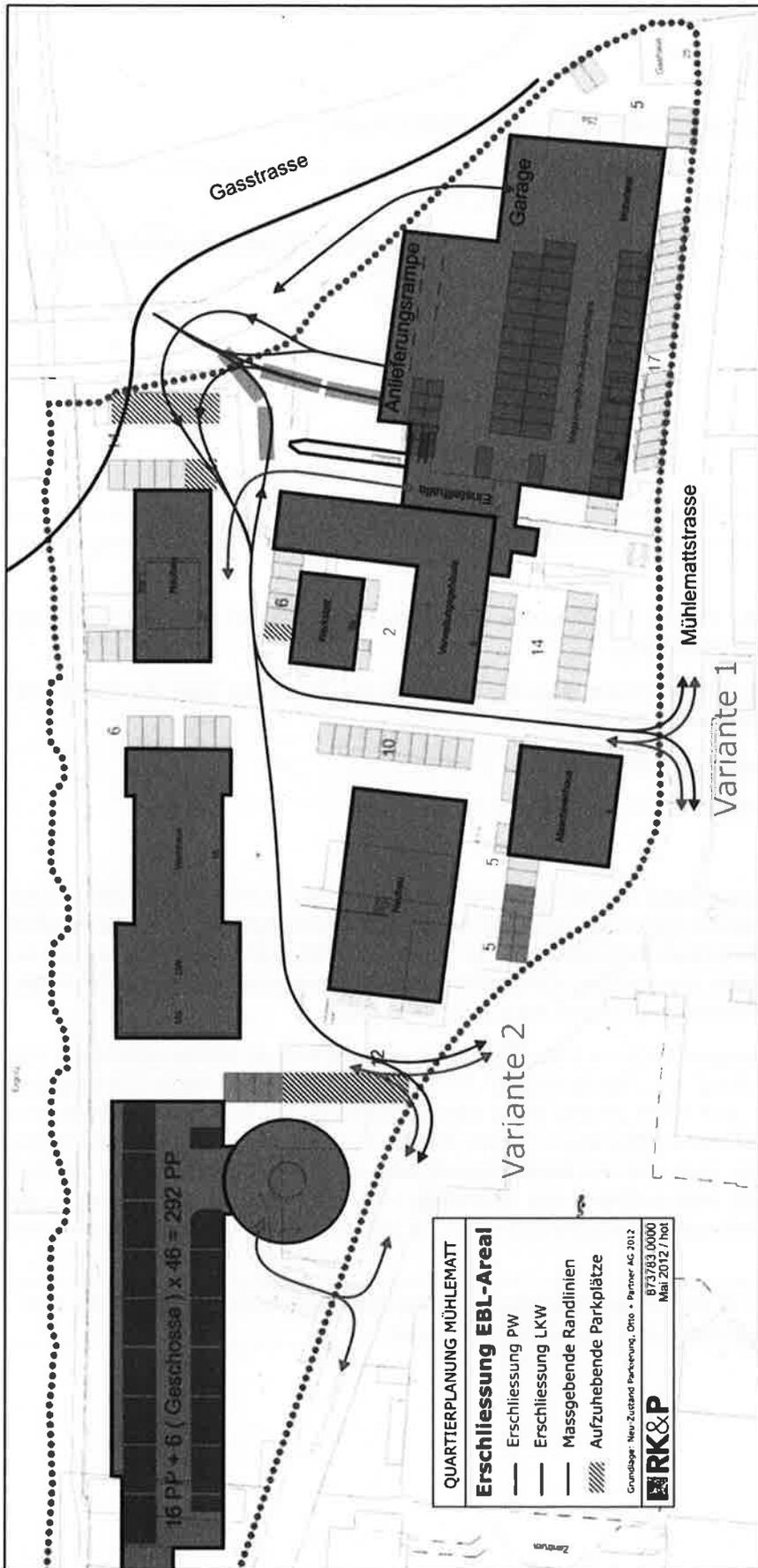


Abb.: Erschliessungssituation gemäss Vorprojekt H2-Anschluss Zentrum

Aufgrund dieser Situation ist eine Alternative zur Erschliessung des EBL-Areals aufzuzeigen. Die Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen, der Einstellhalle und den Anlieferungsrampen erfolgt dabei ausschliesslich von der Mühlemattstrasse.

Die nebenstehende Skizze zeigt **zwei Möglichkeiten** einer angepassten **internen Erschliessung**, wobei z.T. bestehende PP aufgehoben werden müssen (siehe schraffierte PP in der Skizze):

- **Variante 1:** Die Erschliessung erfolgt ausschliesslich über die heutige Einfahrt neben dem Maschinenhaus. Da diese für Sattelfahrzeuge sehr steil ist, müsste sie für eine Benutzung als Ein-/Ausfahrt ev. angepasst werden.
- **Variante 2:** Als Alternative könnte die Zu- und Wegfahrt neben dem neuen Parkhaus zu liegen kommen.



4 VERKEHRSELASTUNG MIT QUARTIERPLAN

Durch den Bau des neuen Parkhauses verändert sich die Anzahl Parkplätze, welche über die **Mühlemattstrasse** erschlossen werden, wie folgt:

Parkplatz	Anzahl PP heute	Anzahl PP gem. Quartierplan
P1	78	78
P2	37	37
P3	3	0
P5	240	200
P7	52	10
P11	6	6
EBL oberirdisch	ca. 100 ¹⁾	ca. 50 ²⁾
Parkhaus	0	292 (ohne Option 1. UG)
übrige	ca. 100 ³⁾	ca. 100 ⁴⁾
Total	ca. 616 (100%)	ca. 773 (125%)

Erläuterungen:

- 1) Insgesamt 147 PP; die Erschliessung des Areals erfolgt jedoch über die Mühlemattstrasse und die Gasstrasse.
- 2) Insgesamt 99 PP; Annahme, dass die Erschliessung des Areals über die Mühlemattstrasse und die Gasstrasse erfolgt.
- 3) Gemäss Zählung aus Orthofoto.
- 4) Annahme: Unveränderter Zustand ggü. heute.

Die **Parkplatzzahl** entlang der Mühlemattstrasse erhöht sich somit um rund 25%. Unter der Annahme, dass der Durchgangsverkehr durch die Mühlemattstrasse heute wie auch in Zukunft vernachlässigbar ist (Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet) und dass die zusätzlichen Parkplätze ein gleiches Verkehrsaufkommen generieren wie die bestehenden, wird auch die Verkehrsbelastung um rund 25% zunehmen.

Die Verkehrszählungen durch S+R am 22.2.2011 ergaben auf der Mühlemattstrasse eine Querschnittsbelastung zur Spitzenstunde (17-18 Uhr) von 101 Mfz/h (Einmündung Gasstrasse) resp. 174 Mfz/h (Einmündung Rheinstrasse). Da die Änderung der Parkplatzsituation hauptsächlich entlang des mittleren Abschnitts der Mühlemattstrasse stattfindet, wird angenommen, dass sich die **Verkehrszunahme** an beiden Einmündungen gleichermaßen auswirken wird (+25%). Die zukünftige Verkehrsbelastung wird somit in der Abendspitzenstunde auf Seite Gasstrasse rund 125 Mfz/h betragen und Seite Rheinstrasse ca. 220 Mfz/h.

Die Zahl der durch die Mühlemattstrasse erschlossenen Parkplätze und damit die **Verkehrsbelastung** erhöht sich um rund einen Viertel.

5 LEISTUNGSFÄHIGKEIT KNOTEN

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Knoten erfolgt aufgrund des **heutigen Verkehrszustands** unter Berücksichtigung des durch die Umsetzung des QP Mühlematt generierten Mehrverkehrs. Der Leistungsnachweis für den künftigen Zustand mit dem H2-Anschluss Zentrum wird durch den Kanton erbracht.

5.1 Knoten Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg

Die Einmündung der Mühlemattstrasse in die Gasstrasse (ungesteuerter Knoten) wurde mit folgenden Annahmen für die Abendspitze rechnerisch überprüft:

- Heutige Knotengeometrie ohne Linksabbiegespuren (siehe Kapitel 6.1)
- Verkehrsbelastung mit QP Mühlematt gemäss Kapitel 4:
49 Einfahrten und 78 Ausfahrten pro Stunde
- Aufteilung der Abbieger identisch zum heutigen Zustand.
- Berücksichtigung der Verkehrsströme des QP Weierweg und QP Konrad Peter gemäss Entwurf Verkehrsgutachten RK&P vom 9.5.2012)

Dies ergibt folgende Knotenstrombelastungen:

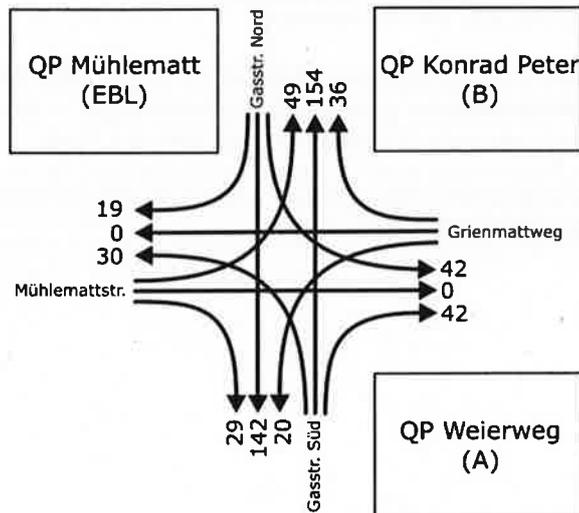


Abb.: Knotenstrombelastungen Knoten Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Griemattweg
Abendspitze [Mfz/h], Zählung S+R 2011 inkl. QP Mühlematt, QP Weierweg, QP Konrad Peter

Die Berechnungen anhand der Norm 640022 (siehe ANHANG 3) zeigen, dass sämtliche Knotenströme eine ausgezeichnete Verkehrsqualität aufweisen (VQS = A, Wartezeit < 10s).

Der Knoten Mühlemattstrasse/Gasstrasse/Griemattweg weist auch mit der Umsetzung der QP Mühlematt, Weierweg und Konrad Peter eine **ausgezeichnete Verkehrsqualität** auf. Die Mehrzahl der Fahrzeuge muss in der Regel nicht warten.

5.2 Knoten Rheinstrasse/Mühlemattstrasse

Die Einmündung der Mühlemattstrasse in die Rheinstrasse (LSA) wurde mit folgenden Annahmen für die Abendspitze rechnerisch überprüft:

- Verkehrsbelastung mit QP Mühlematt gemäss Kapitel 4:
98 Einfahrten und 120 Ausfahrten pro Stunde.
- Aufteilung der Abbieger identisch zum heutigen Zustand.

Dies ergibt folgende Knotenstrombelastungen:

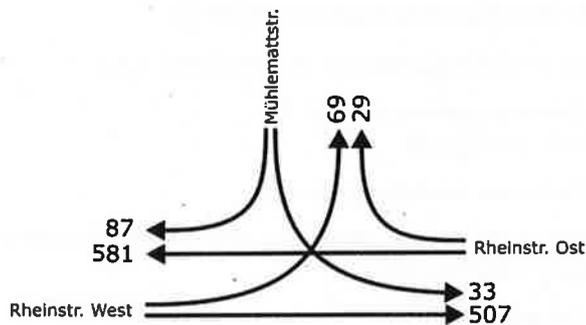


Abb.: Knotenstrombelastungen Knoten Rheinstrasse/Mühlemattstrasse (LSA)
Abendspitze [Mfz/h], Zählung S+R 2011 inkl. QP Mühlematt

Die Berechnungen anhand der Norm 640023a (siehe ANHANG 4) zeigen, dass der Knoten sowohl ohne als auch mit QP Mühlematt eine gute Verkehrsqualität (VQS = B) aufweist. Die Auslastung der LSA erhöht sich mit dem QP Mühlematt von 69% auf 72%.

Der gesteuerte Knoten Mühlemattstrasse / Rheinstrasse weist auch mit der Umsetzung des QP Mühlematt eine **gute Verkehrsqualität** auf.

5.3 Anbindung EBL an Gasstrasse

Zwischen der Einmündung der Mühlemattstrasse und der Brücke über die Ergolz sind sowohl das Areal der EBL als auch das Konrad Peter-Areal an die Gasstrasse angeschlossen.

RK&P hat am Donnerstag, 19.4.2012, zwischen 17 und 18 Uhr eine Verkehrszählung an diesen beiden Ein-/Ausfahrten durchgeführt (vgl. ANHANG 5). Die Verkehrsbelastung der Gasstrasse beträgt mit der Umsetzung des QP Mühlematt zur Abendspitzenstunde in Fahrtrichtung Nord ca. 207 Mfz/h und in Fahrtrichtung Süd ca. 161 Mfz/h (Querschnitt nördlich der Einmündung Mühlemattstrasse, Zählungen S+R, 22.2.2011 (inkl. QP Mühlematt) und RK&P, 19.4.2012,). Da die Anzahl Parkplätze auf dem EBL-Areal, welche über die Gasstrasse erschlossen sind (ca. 90 PP), mit der Umsetzung des QP Mühlematt keine wesentliche Änderung zum aktuellen Zustand erfährt, wird von der gleichen Anzahl Ein- und Ausfahrten wie heute ausgegangen. Dies ergibt folgende Knotenstrombelastungen:

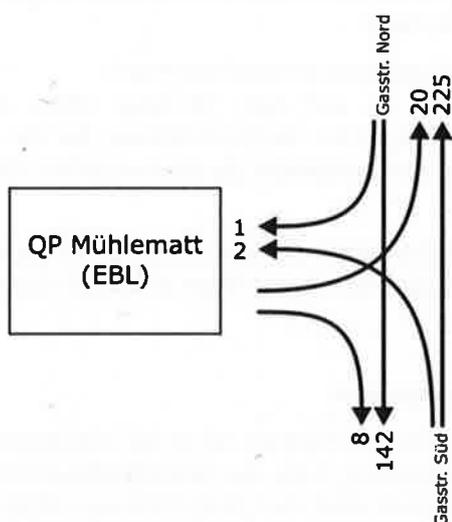


Abb.: Knotenstrombelastungen Knoten Gasstrasse/Anbindung EBL
Abendspitze [Mfz/h], Zählung S+R 2011 inkl. QP Mühlematt, RK&P 2012

Aufgrund der Verkehrsbelastung der Gasstrasse und der geringen Anzahl Ein- und Ausfahrten des EBL-Areals, ist das Einmünden und Abbiegen der Fahrzeuge auch mit der Umsetzung des QP Mühlematt **problemlos** möglich.

5.4 Kantonalbankknoten

RK&P hat 2011 im Rahmen einer Steuerungsoptimierung die Auslastung der LSA Kantonalbank untersucht. Die gemessene Verkehrsbelastung zur Abendspitzenstunde findet sich in ANHANG 6.

Der durch den QP Mühlematt verursachte Mehrverkehr beträgt sowohl bei der Zufahrt Gasstrasse wie auch bei der Zufahrt Rheinstrasse Nord rund 8 Mfz/h, was einer Erhöhung der Verkehrsmenge von 1-2% entspricht. Die im 2011 ermittelte LSA-Auslastung von 85% steigt somit auf rund 86% an. Die Verkehrsqualität ist dabei weiterhin ausreichend (VQS = D).

Die Auslastung der LSA Kantonalbank erhöht sich um ca. 1% auf 86% in der Abendspitze und weist somit nach wie vor eine **ausreichende Verkehrsqualität** auf.

6 KNOTENGEOMETRIE GASSTRASSE/MÜHLEMATTSTRASSE/GRIENMATTWEG

Mit der Umsetzung der Quartierpläne Mühlematt, Weierweg und Konrad Peter wird der Knoten Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg eine verkehrliche Mehrbelastung erfahren (Nachweis der Leistungsfähigkeit für den heutigen Zustand, siehe Kapitel 5.1). Die folgenden Skizzen zeigen den vorgeschlagenen Knotenausbau für den heutigen sowie den künftigen Zustand und dienen dem Nachweis, dass die Umsetzung des QP Mühlematt nicht im Widerspruch mit einer zukünftigen Neugestaltung der Gasstrasse steht, welche vom Kanton projektiert wird.

6.1 Heutiger Zustand (optimiert)

Skizze 1 (siehe rechts) wiedergibt die Geometrie des Knotens im heutigen Zustand inklusive folgender **Optimierungen** und Anpassungen:

- Umgestaltung der Einmündung des Griemattwegs (Trottoirüberfahrt).
- Abriss des Hauses an der Gasstrasse 25 auf dem QP-Areal (Ecke Gasstrasse/Mühlemattstrasse) aufgrund der ungenügenden Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt aus der Mühlemattstrasse (insb. auch für den querenden Langsamverkehr); Zurückversetzen der Trottoirkante.

Wie in Kapitel 5.1 dargelegt, weist der Knoten unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens durch die QP Mühlematt, Weierweg und Konrad Peter in diesem Zustand eine ausgezeichnete Verkehrsqualität auf.

6.2 Künftiger Zustand mit Linksabbiegespuren

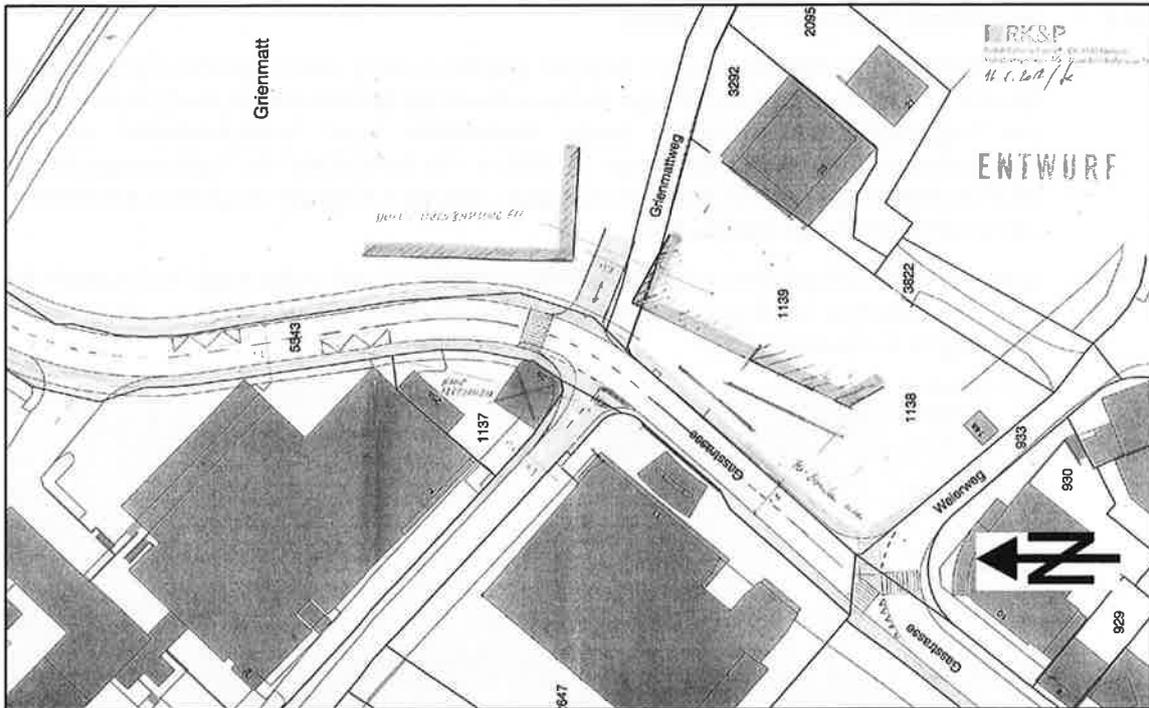
Mit der künftigen Realisierung des H2-Anschlusses Zentrum ist in der Gasstrasse von einer stark erhöhten Verkehrsbelastung auszugehen. Falls die Einstellhallenanbindung der QP Weierweg und Konrad Peter wie vorgesehen über den Griemattweg erfolgt, so sind gemäss dem Schreiben der Bau- und Umweltschutzdirektion BL (Amt für Raumplanung) vom 21.12.2010 (kantonale Vorgaben und Randbedingungen) in der Gasstrasse separate **Linksabbiegespuren** vorzusehen.

Die **Knotengeometrie** mit Linksabbiegespuren ist in Skizze 2 (siehe rechts) abgebildet. Diese sieht folgende Änderungen gegenüber dem heutigen, optimierten Zustand vor:

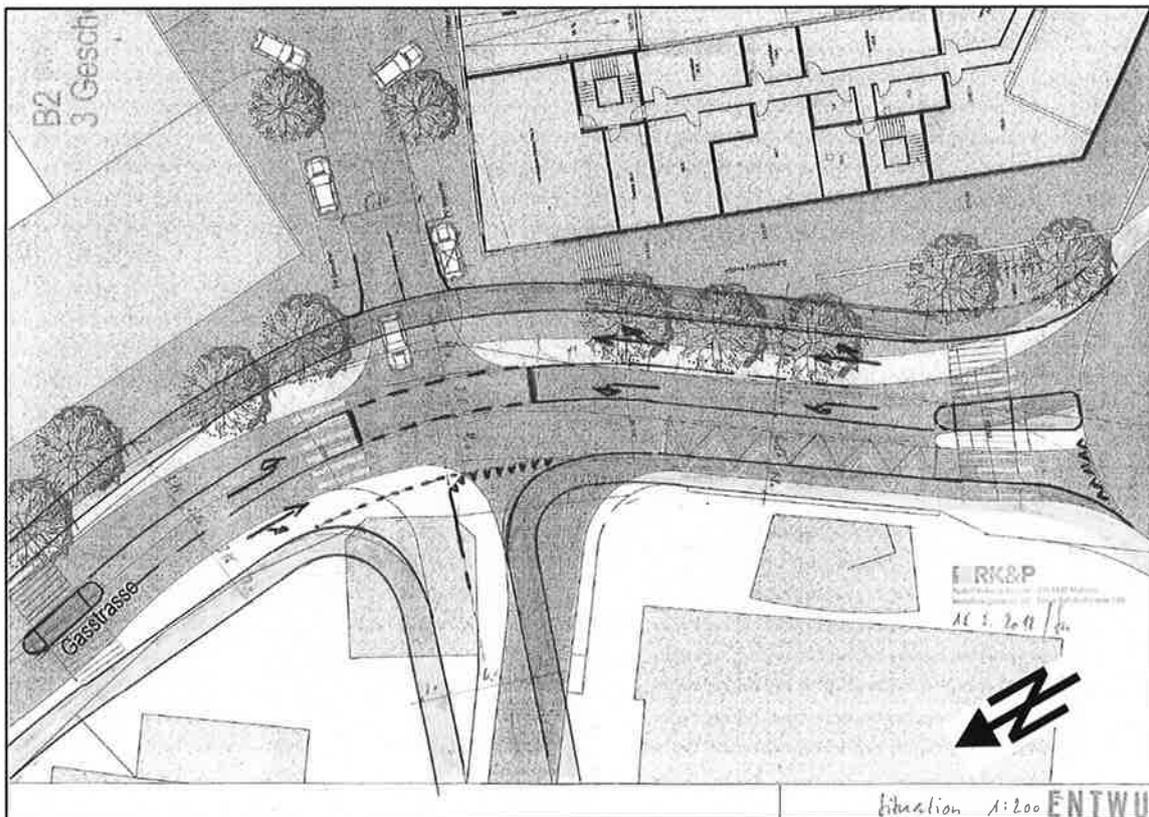
- Verschiebung der Einmündung der Mühlemattstrasse in die Achse des Griemattwegs (bessere Knotengeometrie und Verkehrssicherheit dank rechtwinkliger Einmündung).
- Anbringung von Linksabbiegespuren auf der Gasstrasse; Verbreiterung des Querschnitts.

Noch nicht definiert ist in diesem Zustand die Lage der **Bushaltestelle** Elektra.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit im Kapitel 5.1 hat gezeigt, dass im heutigen Zustand infolge der geringen Belastung der Gasstrasse keine Linksabbiegespuren erforderlich sind. Die Linksabbiegespuren sind folglich erst bei einer Realisierung des H2-Anschlusses Zentrum vorzusehen. Die Leistungsberechnung für diesen künftigen Zustand erfolgt durch den Kanton.



Skizze 1: heutige Knotengeometrie (optimiert)

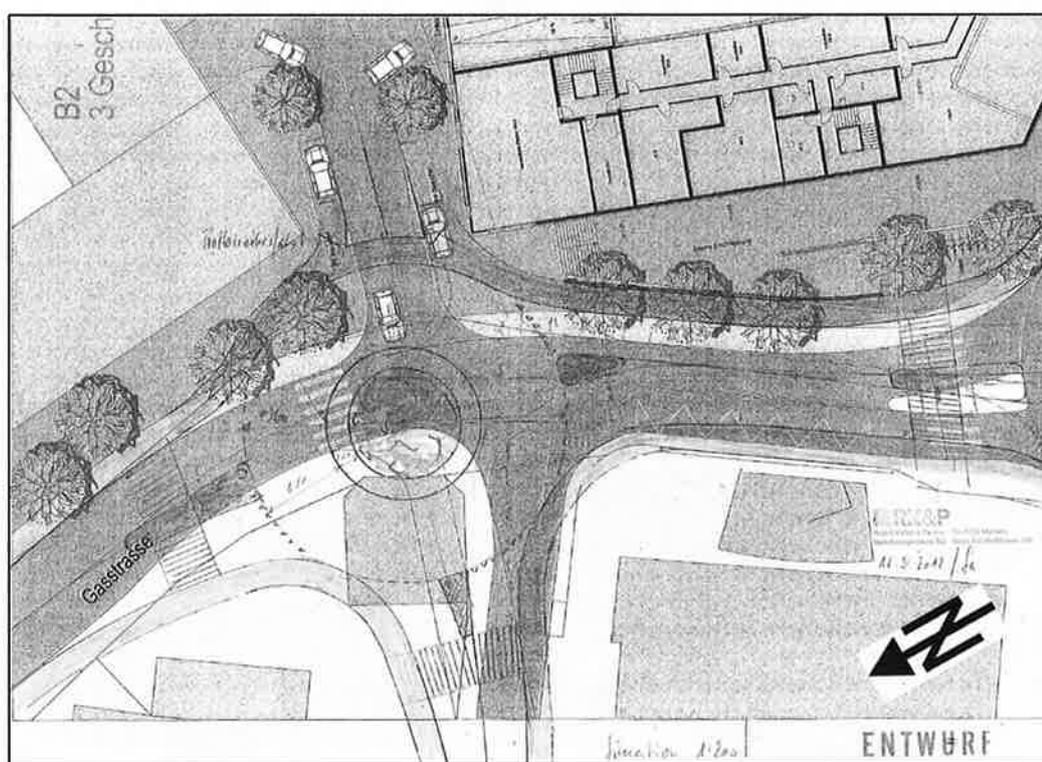


Skizze 2: künftige Knotengeometrie mit Linksabbiegespuren (inkl. Verschiebung Mühlemattstrasse)

6.3 Künftiger Zustand mit Kreisel

Die Eröffnung des H2-Anschlusses Zentrum könnte zu einer ungenügenden Verkehrsqualität des in Kapitel 6.2 beschriebenen Knotens Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg mit Linksabbiegespuren führen (lange Wartezeiten beim Linkseinmünden aus der Gasstrasse und dem Grienmattweg). In diesem Fall ist anstelle der Linksabbiegespuren eine Variante mit Kreisel in Betracht zu ziehen. Skizze 3 zeigt die Geometrie des Knotens mit einem Kreisel von 25m Radius.

Diese Variante soll als eine erste **Orientierungshilfe** für den zukünftigen Platzbedarf dienen. Die definitive Geometrisierung und Leistungsberechnung des Knotens erfolgt durch den Kanton im Sommer 2012.



Skizze 3: mögliche künftige Knotengeometrie mit Kreisel (Radius 25m)

7 FAZIT

- Das geplante **Parkplatzangebot** der EBL stimmt mit dem berechneten Bedarf überein. Das künftige PP-Angebot des Kantonsspitals wird auf die vorliegende PP-Berechnung abgestimmt, indem verschiedene, heute durch das Spital zugemietete Parkflächen (Areal M: Birmann, Parkhaus Gutsmatte, Reblauben) künftig nicht mehr beansprucht werden
- Die **Erschliessung des EBL-Areals** wird mit dem Bau des H2-Anschlusses Zentrum nicht mehr ab der Gasstrasse erfolgen können. Eine Erschliessung über die Mühlemattstrasse ist realisierbar, bedarf jedoch mehrerer Anpassungen auf dem EBL-Areal. Im heutigen Zustand ist die Zu- und Wegfahrt problemlos möglich.
- Die **Mühlemattstrasse** erfährt durch die Umsetzung des Quartierplans eine Verkehrszunahme um rund 25%. Die maximale Querschnittsbelastung beträgt rund 220 Mfz/h.
- Die **Leistungsberechnungen für den heutigen Zustand** zeigen folgendes:
 - Die Knoten Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg und Rheinstrasse/Mühlemattstrasse sind genügend leistungsfähig und erfahren durch die Umsetzung des Quartierplans keine massgebende Verschlechterung der Verkehrsqualität.
 - Der Kantonalbankknoten weist auch mit dem Quartierplan eine ausreichende Verkehrsqualität auf.
- Die **Leistungsberechnungen für den künftigen Zustand** (mit Anschluss H2-Zentrum) sowie die Dimensionierung und Projektierung der Gasstrasse werden durch den Kanton ausgeführt.
- Die Möglichkeit einer zukünftigen **Umgestaltung der Gasstrasse** und des Knotens Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg ist auch mit der Umsetzung des Quartierplans gegeben. Das Haus an der Gasstrasse 25 sollte dabei aufgrund der ungenügenden Sichtverhältnisse (Verkehrssicherheit) bereits mit der heutigen Knotengeometrie abgerissen werden.

Rudolf Keller & Partner
Verkehringenieure AG

Muttenz, den 8. Juni 2012

M. Stöcklin T. Hohl

ANHANG

ANHANG 1

Berechnung Velo- und Mofa-Abstellplätze

Berechnung Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP) Kantonsspital

Gemäss Wegleitung „Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas“, Amt für Raumplanung BL, November 2004.

Stammplätze Velo/Mofa		Besucherplätze Velo/Mofa		Total VMP
Formel	Anzahl	Formel	Anzahl	
$GS \cdot R1 \cdot (1.5 - R2)$	296	$GB \cdot R1 \cdot (1.25 - R2)$	69	365

Legende:

- GS Grundbedarf Stammplätze
- GB Grundbedarf Besucherplätze
- R1 Reduktionsfaktor öV
- R2 Reduktionsfaktor besondere Fälle

Der Standort der VMP befindet sich ausserhalb des QP-Perimeters.

Berechnung Velo-/Mofa-Abstellplätze (VMP) EBL

Gemäss Wegleitung „Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas“, Amt für Raumplanung BL, November 2004.

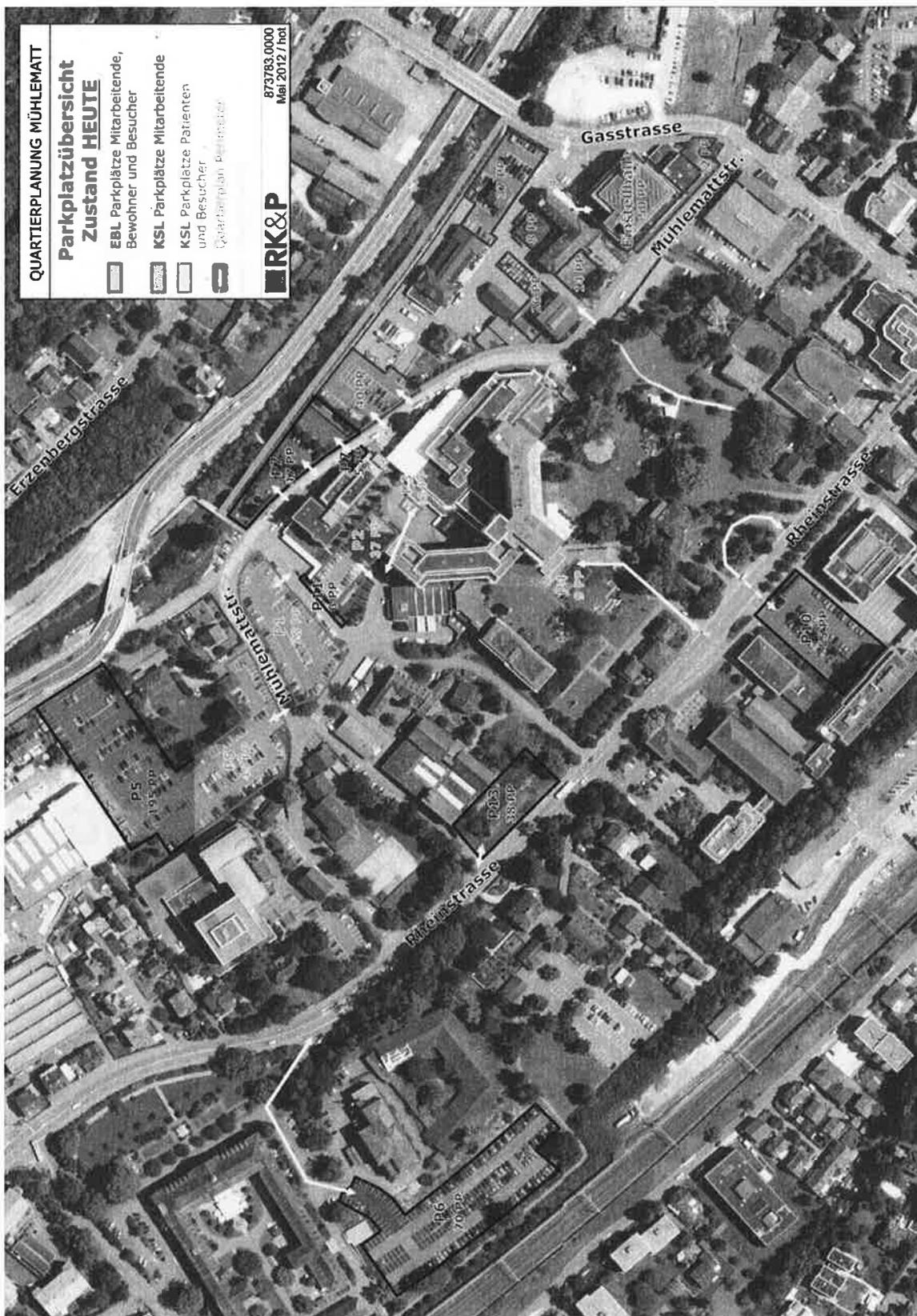
Stammplätze Velo/Mofa		Besucherplätze Velo/Mofa		Total VMP
Formel	Anzahl	Formel	Anzahl	
$GS \cdot R1 \cdot (1.5 - R2)$	63	$GB \cdot R1 \cdot (1.25 - R2)$	16	79

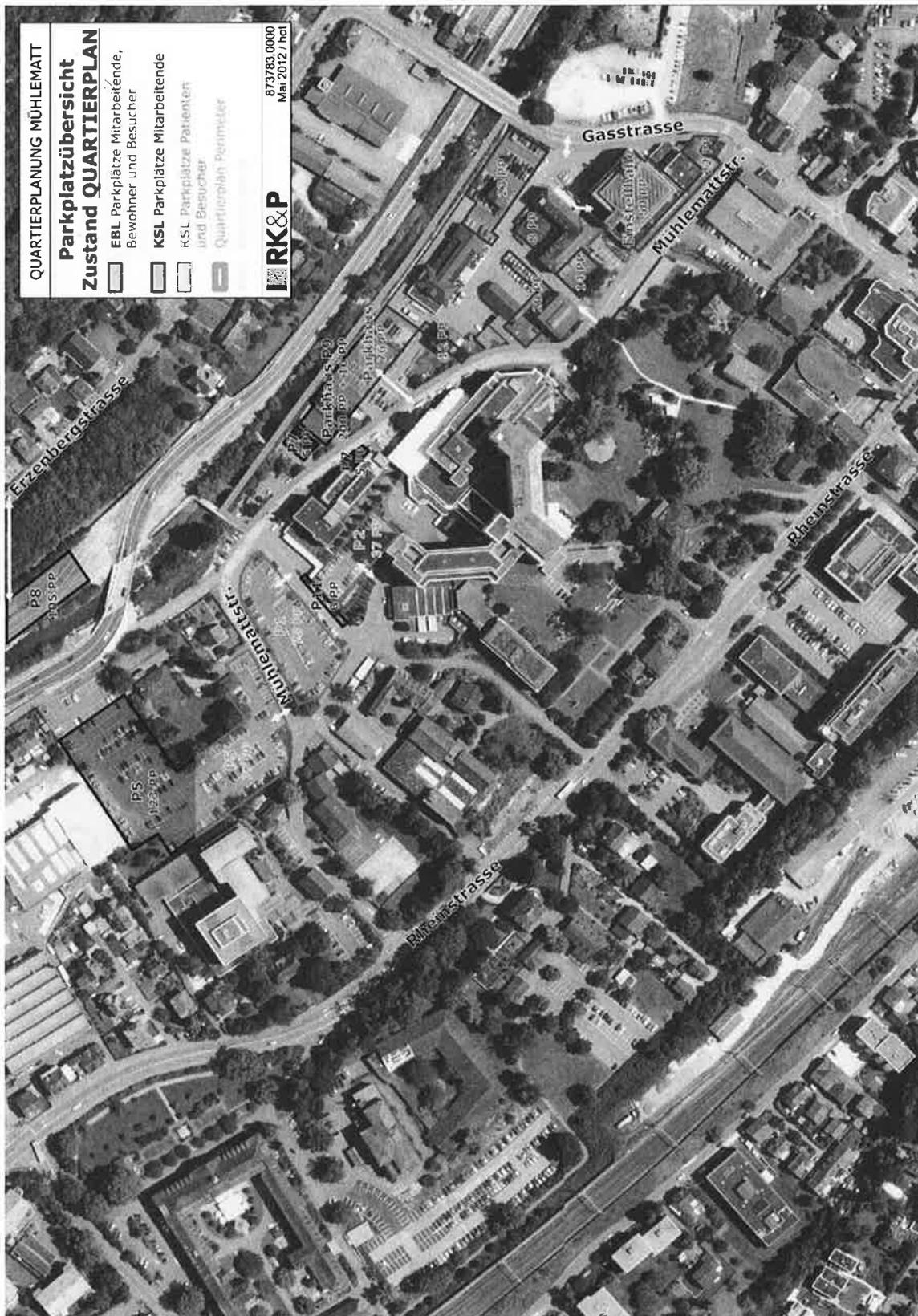
Legende:

- GS Grundbedarf Stammplätze
- GB Grundbedarf Besucherplätze
- R1 Reduktionsfaktor öV
- R2 Reduktionsfaktor besondere Fälle

ANHANG 2

Übersicht Parkplatzsituation



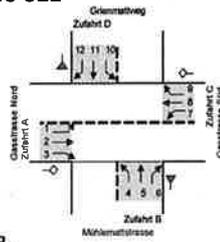


ANHANG 3

Berechnung Leistungsfähigkeit Knoten Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg

Leistungsfähigkeit/Verkehrsqualität nach SN 640 022

Knoten: **Gasstrasse/Mühlemattstrasse/Grienmattweg**
 Ort: **Liestal**
 Verkehr: **ASP 17-18 Uhr**
 Zustand: **Heute (opt.): Zählung 22.2.2011 inkl. QP A, B, EBL**
 Geometrie: **ohne Linksabbiegespuren**



Knotengeometrie				Knotenbelastung			
Zufahrt	Strom	FS	Längs-nelgung [%]	Dreiecks-insel+Sign.	Fahr-zeuge [Fz/h]	PWE [PWE/h]	
A	1	0	-	-	42	46	Misch-FS 1+2+3
	2	1	-	-	142	156	
	3	0	-	nein	19	21	
B	4	0	-	-	49	54	Misch-FS 4+5+6
	5	1	-	-	0	0	
	6	0	-	nein	29	32	
C	7	0	-	-	30	33	Misch-FS 7+8+9
	8	1	-	-	154	169	
	9	0	-	nein	42	46	
D	10	0	-	-	20	22	Misch-FS 10+11+12
	11	1	-	-	0	0	
	12	0	-	nein	36	40	
Total					563	619	

Grundleistungsfähigkeit

Strom	Belastungen q _i		Massg. Hauptstrom q _{pi}	Grundleistungsfähigkeit G _i
	[Fz/h]	[PWE/h]		
1	42	46.2	q _{p1} = q ₁ + q ₆ = 196	aus Abb. 2: 1'220
7	30	33	q _{p7} = q ₂ + q ₃ = 161	aus Abb. 2: 1'270
6	29	31.9	q _{p6} = q ₂ + 0.5 * q ₃ = 152	aus Abb. 2: 1'080
12	36	39.6	q _{p12} = q ₈ + 0.5 * q ₉ = 175	aus Abb. 2: 1'000
5	0	0	q _{p5} = q ₂ + 0.5 * q ₃ + q ₆ + q ₉ + q ₁ + q ₇ = 420	aus Abb. 2: 620
11	1	0	q _{p11} = q ₈ + 0.5 * q ₉ + q ₂ + q ₃ + q ₁ + q ₇ = 408	aus Abb. 2: 630
4	49	53.9	q _{p4} = q ₂ + 0.5 * q ₃ + q ₆ + q ₁ + q ₁₂ + q ₁₁ = 414	aus Abb. 2: 590
10	20	22	q _{p10} = q ₈ + 0.5 * q ₉ + q ₆ + q ₁ + q ₁₂ + q ₅ = 418	aus Abb. 2: 590

Leistungsfähigkeit Ströme 2. Ranges

Strom	Leistungsfähigkeit L _i [PWE/h]	Auslastungsgrad a _i = q _i /L _i	Wahrscheinlichkeit staufrei			massgebend: p _{0,1} * -> p _{0,1} * p _{0,7} * -> p _{0,7} *
			p _{0,i} = 1 - a _i	p _{0,i} *	p _x	
1	L ₁ = G ₁ = 1220	0.038	p _{0,1} = 1 - a ₁ = 0.962	0.958	0.930	
7	L ₇ = G ₇ = 1270	0.026	p _{0,7} = 1 - a ₇ = 0.974	0.970		
6	L ₆ = G ₆ = 1080	0.030	p _{0,6} = 1 - a ₆ = 0.970	-		
12	L ₁₂ = G ₁₂ = 1000	0.040	p _{0,12} = 1 - a ₁₂ = 0.960	-		

Leistungsfähigkeit Ströme 3. und 4. Ranges

Strom (Rang)	Leistungsfähigkeit L _i [PWE/h]	Auslastungsgrad a _i = q _i /L _i	Wahrscheinlichkeit staufrei		
			p _{0,i} = 1 - a _i	p _{y,i}	p _{z,i}
5 (3.)	p _x *G ₅ = 576	0.000	p _{0,5} = 1 - a ₅ = 1.000	0.930	0.946
11 (3.)	p _x *G ₁₁ = 586	0.000	p _{0,11} = 1 - a ₁₁ = 1.000	0.930	0.946
4 (4.)	p _{z,11} *p _{0,12} *G ₄ = 536	0.101			
10 (4.)	p _{z,5} *p _{0,6} *G ₁₀ = 542	0.041			

Leistungsfähigkeit L_m von Mischstreifen auf Nebenstrassen

Zufahrt	Ströme	Belastung [PWE/h]	Auslastungsgrad a _m = Σa _i	Leistungsfähigkeit Mischstreifen L _m = Σa _i / Σa _i [PWE/h]
B	4+5	53.9	a ₄ +a ₅ = 0.101	L ₄₊₅ = (q ₄ +q ₅)/(a ₄ +a ₅) = 536
D	10+11	22	a ₁₀ +a ₁₁ = 0.041	L ₁₀₊₁₁ = (q ₁₀ +q ₁₁)/(a ₁₀ +a ₁₁) = 542

Beurteilung der Verkehrsqualität (VQS)

Strom	vorhand. Belastungsreserve R _i = L _i -q _i [PWE/h]	Leistungsfähigkeit L _i [PWE/h]	Mittlere Wartezeit w _i [sec]	VQS [A-F]	Vergleich mit angestrebter Wartezeit (w<45 sec) bzw. Qualität (VQS D)
1	1173.8	1220	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
7	1237	1270	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
6	1048.1	1080	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
12	960.4	1000	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
5	576	576	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
11	586	586	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
4	482	536	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
10	520	542	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
4+5	482	536	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut
10+11	520	542	aus Abb. 4: <10	A	<< 45sec: sehr gut

Fazit: Knoten= ausgezeichnete Verkehrsqualität (VQS A).

ANHANG 4

Berechnung Leistungsfähigkeit Knoten Rheinstrasse/Mühlemattstrasse (LSA)

LSA Rheinstrasse / Mühlemattstrasse: Ermittlung LSA-Kennwerte

Lastfall ASP: 22.2.2011 ohne QP Mühlematt

t_u	C
60	0.5

MF		Eingaben		Zwischenresultate			Wartezeit			LOS		Rückstau		Bemerkung			
		SG	Typ	Q	S	$t_{Gr,eff}$	t_{Gr}	$t_{y/s,0v}$	$t_{Gr,2}$	λ	L	X	w_1		w_0	w	I_{zkl}
0	I1	Kfz	507	1800	17	29	0	29	0.48	870	0.58	11	3	14		36	49
0	I2	Kfz	55	1800	2	7	0	7	0.12	210	0.26	24	3	27		5	14
1	I3	Kfz	96	1800	4	5	0	5	0.08	150	0.64	27	20	47	C	9	25
1	I4	Kfz	604	1800	21	29	0	29	0.48	870	0.69	12	5	17	A	47	59
Total massg.			700												21		
Total alle SG			1262												B		

- t_u Umlaufzeit [s]
- C Konstante abhängig von der Betriebsart der LSA (für isolierte LSA: C=0.5)
- MF Angabe massgebende Fahrstreifen (MF=1 Massgebend; MF=0 Nicht Massgebend)
- SG Signalgruppe
- Typ Typ der Signalgruppe
- Q Fahrstreifenbelastung [PWE/h]
- S Sättigungsstärke [PWE/h]
- $t_{Gr,eff}$ Erforderliche Grünzeit [s]
- t_{Gr} Grünzeit [s] gemäss Festzeitenplan (ohne Gelbzeit-Korrektur)
- $t_{y/s,0v}$ Grünzeitverlust /-gewinn [s] aufgrund OeV-Einfluss gemäss SN 640 023a
- $t_{Gr,2}$ Resultierende Grünzeit [s] inkl. OeV-Einfluss
- λ Grünzeitanteil des betrachteten Fahrstreifens
- L Fahrstreifenleistung [PWE/h] gemäss SN 640 023a
- X Auslastungsgrad
- w_1 Deterministischer Anteil der mittl. Wartezeit [s/PWE] gemäss SN 640 023a
- w_0 Stochastischer Anteil der mittl. Wartezeit [s/PWE] gemäss SN 640 023a
- w Mittlere Wartezeit [s/PWE] gemäss SN 640 023a
- LOS Verkehrsqualitätsstufe gemäss SN 640 023a
- I_{zkl} I_{zkl} (1: nur massgebend; 0: alle SG)
- $I_{ST,RES95}$ Mittlere zyklische Rückstaulänge [m] gemäss Bilanz Zufluss-/Abflussmenge 95%-Rückstaulänge bei Rot-Ende [m] gemäss SN 640 023a

Knoten: Rheinstrasse / Mühlemattstrasse						
Abendspitze (Februar 2011)						
Belastung	t_v [s]	(Kontrolle t_v : 60)				
Umlaufzeit	60					
Phasenbilder (inkl. Belastungen in PWE/h der einzelnen Verkehrsströme)		Phase A:	Phase B:	Phase C:	Phase D:	Phase E:
massgebende Belastung (*0*, falls Mindestzeit oder Fussgänger massg.)	q [PWE/h]	604	1800	96	1800	1800
Sättigungsstärke	S [PWE/h]	1800	1800	1800	1800	1800
Zwischenzeiten (inkl. Grünzeiten, falls Mindestzeit oder FG massg.)	t_z [s]	-	7	-	-	0
			FG massgebend		5	0
Grünzeiten	t_{gr} [s]	29		5	0	0
Leistung pro Phase	L [PWE/h]	870	0	150	0	0
mittl. Wartezeit pro Phase	w_m [s/PWE]	16.69	0.00	46.95	0.00	0.00
Σ Belastung massg. Ströme	q_{bet} [PWE/h]	700				
Σ Angebot massg. Ströme	L_{bet} [PWE/h]	1020				
Σ mittl. Wartezeit massg. Ströme	$w_{m,\text{bet}}$ [s/PWE]	21				
IV-Auslastung (ohne OeV)	X [%]	68.6%	Qualitätsstufe (ohne OeV)	B	Gut	
Leistungseinbusse OeV	[%]	0.0%	(gemäss SN 640 023a)			
Auslastung (inkl. OeV)	X [%]	68.6%	Qualitätsstufe (inkl. OeV)	B	Gut	
			(gemäss SN 640 023a)			

LSA Rheinstrasse / Mühlemattstrasse: Ermittlung LSA-Kennwerte

Lastfall ASP: 22.2.2011 inkl. QP Mühlematt

t_u	C
60	0.5

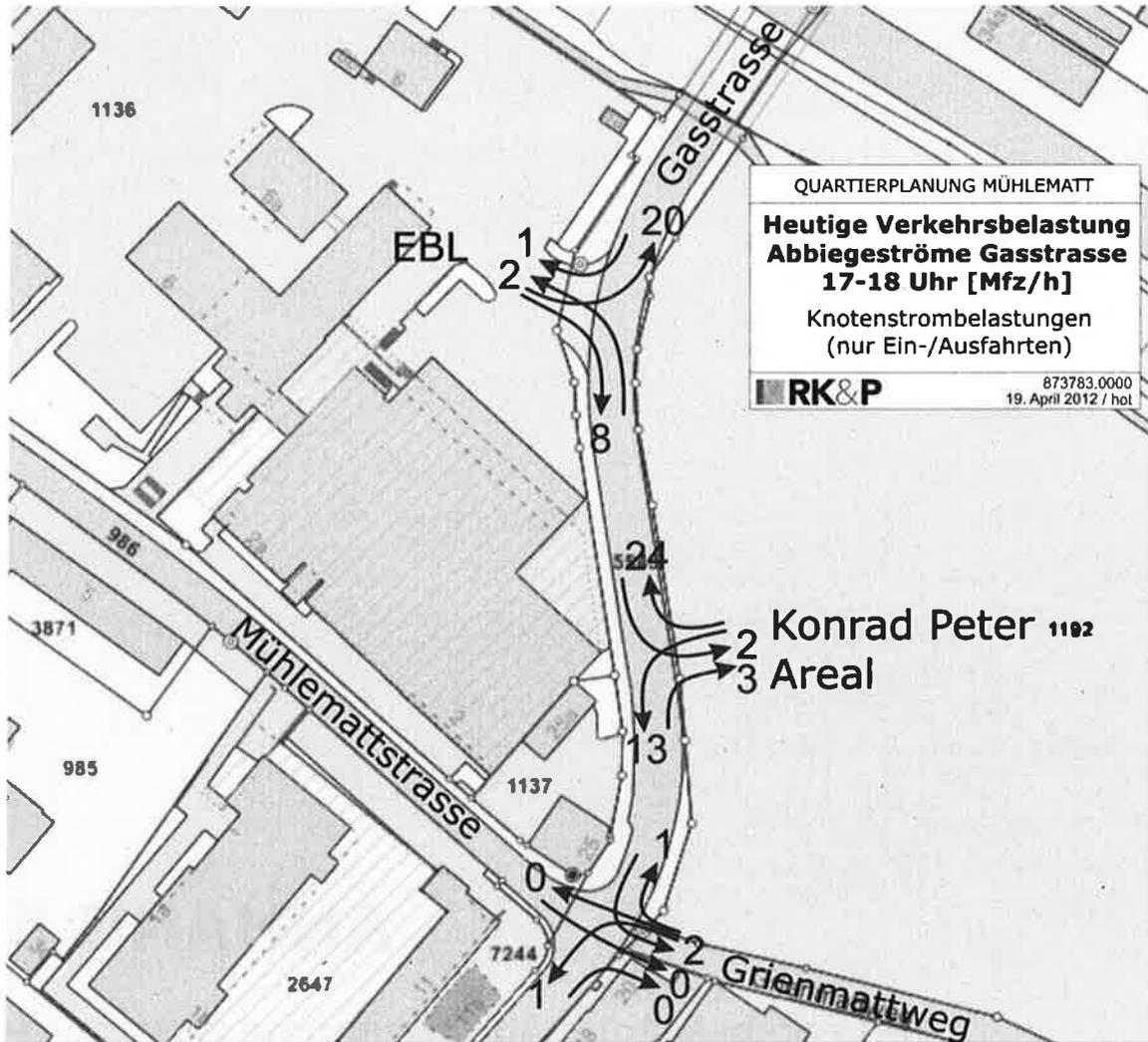
		Eingaben						Zwischenresultate			Wartezeit			Rückstau		Bemerkung		
MF	SG	Typ	Q	S	$t_{Gr,eff}$	t_{Gr}	$t_{V/S,Ov}$	$t_{Gr,2}$	λ	L	X	w_1	w_0	w	LOS		t_{rh}	$t_{ST,RE95}$
0	I1	Kfz	507	1800	17	28	0	28	0.47	840	0.60	12	3	15			38	51
0	I2	Kfz	69	1800	3	7	0	7	0.12	210	0.33	24	4	28			6	17
1	I3	Kfz	120	1800	4	6	0	6	0.10	180	0.67	26	19	45	C		12	28
1	I4	Kfz	610	1800	21	28	0	28	0.47	840	0.73	13	6	19	A		49	62
Total massg.			730															
Total alle SG			1306								0.72							

- t_u Umlaufzeit [s]
- C Konstante abhängig von der Betriebsart der LSA (für isolierte LSA: C=0.5)
- MF Angabe massgebende Fahrstreifen (MF=1 Massgebend; MF=0 Nicht Massgebend)
- SG Signalgruppe
- Typ Typ der Signalgruppe
- Q Fahrstreifenbelastung [PWE/h]
- S Sättigungsstärke [PWE/h]
- $t_{Gr,eff}$ Erforderliche Grünzeit [s]
- t_{Gr} Grünzeit [s] gemäss Festzeitenplan (ohne Gelbzeit-Korrektur)
- $t_{V/S,Ov}$ Grünzeitverlust /-gewinn [s] aufgrund OeV-Einfluss gemäss SN 640 023a
- $t_{Gr,2}$ Resultierende Grünzeit [s] inkl. OeV-Einfluss
- λ Grünzeitanteil des betrachteten Fahrstreifens
- L Fahrstreifenleistung [PWE/h] gemäss SN 640 023a
- X Auslastungsgrad
- w_1 Deterministischer Anteil der mittl. Wartezeit [s/PWE] gemäss SN 640 023a
- w_0 Stochastischer Anteil der mittl. Wartezeit [s/PWE] gemäss SN 640 023a
- w Mittlere Wartezeit [s/PWE] gemäss SN 640 023a
- LOS Verkehrsqualitätsstufe gemäss SN 640 023a
- t_{zykl} (1: nur massgebend; 0: alle SG)
- $t_{ST,RE95}$ Mittlere zyklische Rückstaulänge [m] gemäss Bilanz Zufluss-/Abflussmenge 95%-Rückstaulänge bei Rot-Ende [m] gemäss SN 640 023a

Knoten: Rheinstrasse / Mühlemattstrasse						
Abendspitzzeit (Februar 2012 inkl. QP Mühlematt)						
Belastung	t_v [s]	(Kontrolle t_v : 60)				
Umlaufzeit	60					
Phasenbilder (inkl. Belastungen in PWE/h der einzelnen Verkehrsströme)	Phase A:		Phase B:		Phase C:	
	Phase D:		Phase E:			
massgebende Belastung (q , falls Mindestzeit oder Fussgänger massg.)	q [PWE/h]	610	1800	1800	120	1800
Sättigungsstärke	S [PWE/h]	1800	1800	1800	1800	1800
Zwischenzeiten (inkl. Grünzeiten, falls Mindestzeit oder FG massg.)	t_z [s]	-	7	7	5	0
Grünzeiten	t_{gr} [s]	28	FG massgebend		6	0
Leistung pro Phase	L [PWE/h]	840	0	0	180	0
mittl. Wartezeit pro Phase	w_m [s/PWE]	18.50	0.00	0.00	45.11	0.00
Σ Belastung massg. Ströme	q_{tot} [PWE/h]	730				
Σ Angebot massg. Ströme	L_{tot} [PWE/h]	1020				
Σ mittl. Wartezeit massg. Ströme	$w_{m,tot}$ [s/PWE]	23				
IV-Auslastung (ohne OeV)	X [%]	71.6%	Qualitätsstufe (ohne OeV)	B	Gut	
Leistungseinbusse OeV	[%]	0.0%	(gemäss SN 640 023a)			
Auslastung (inkl. OeV)	X [%]	71.6%	Qualitätsstufe (inkl. OeV)	B	Gut	
(gemäss SN 640 023a)						

ANHANG 5

Verkehrsbelastung Abbiegeströme Gasstrasse



ANHANG 6

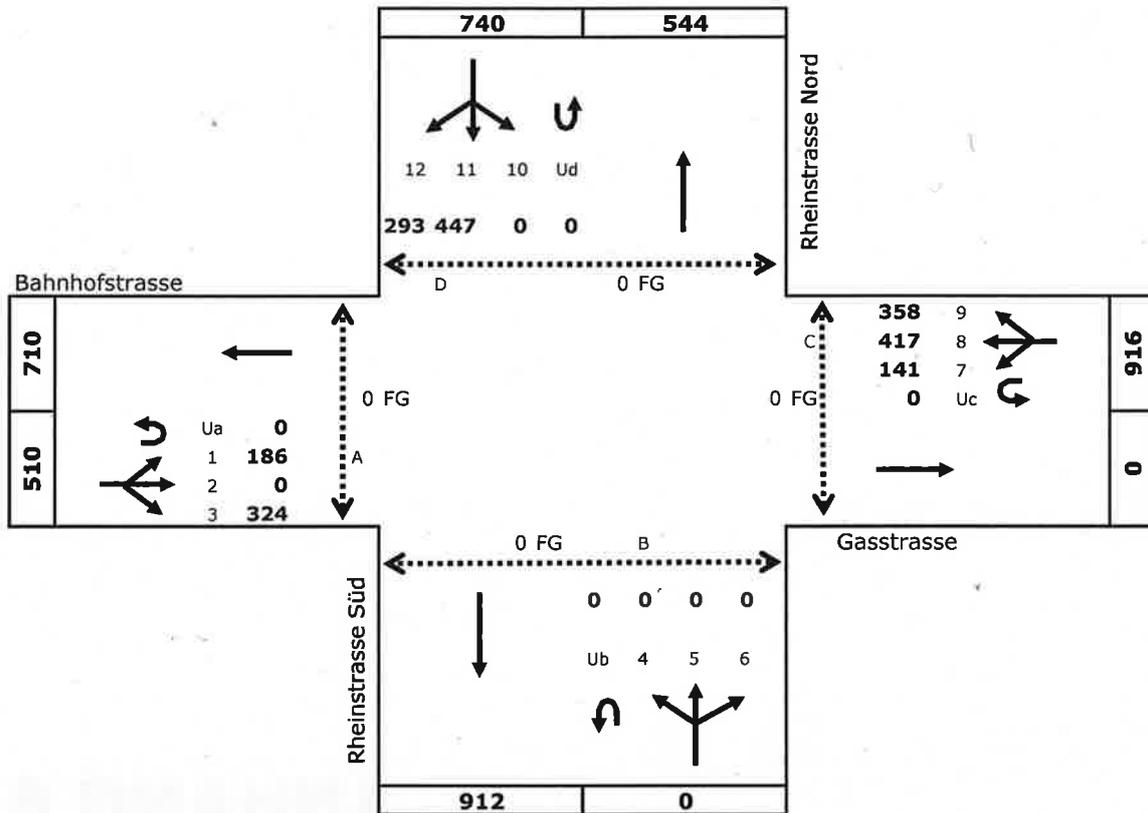
Verkehrsbelastung LSA Kantonalbank

LSA Kantonalbank, Liestal: Rheinstrasse/Bahnhofstrasse/Gasstrasse

Zähldatum: Dienstag, 22.03.2011 (Morgen-/Abendspitze)

Verkehrsbelastung Abendspitzenstunde 16:30-17:30 Uhr [Mfz/h]

Summe der Zufahrten:
2'166 Mfz/h



Legende

- Knotenstrom mit Nummer
 Knotenstrombelastung in Mfz/h
 Verkehrsbelastung einer Richtungsfahrbahn in Mfz/h
- Fussgängerstrom mit Nummer
 Fussgängerbelastung in Personen/h
- Mfz/h Motorfahrzeuge pro Stunde

 - Personenwagen (PW)
 - Lastwagen (LW)
 - Lastzug (LZ)
 - Motorrad (MR)
 - (exkl.: Velo+Mofa)