

Stadtbauamt der Stadt Liestal
Mitwirkung QP am Orisbach
Rathausstrasse 36
4410 Liestal

Basel, 07. Februar 2019

Öffentliche Mitwirkung
Quartierplanung «Am Orisbach»

Stellungnahme VCS beider Basel

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung im Rahmen der Öffentlichen Mitwirkung zur Quartierplanung «Am Orisbach» (nachstehend QP). Danke für diese Möglichkeit.

Wir verwenden die Abkürzungen FussgängerInnen FG, motorisierter Individualverkehr MIV, öffentlicher Verkehr ÖV, Auto-Parkplätze PP, Quartierplan-Reglement QPR, Velo-Parkplätze VPP.

1. Keine Auto-Parkplätze im Park

- Wir lehnen es ausdrücklich ab, in der Allee Auto-Parkplätze zuzulassen. Es ist nicht nachvollziehbar, ausgerechnet in einem neu gestalteten städtischen Freiraum wiederum Auto-Parkplätze zu platzieren. Sie verursachen unnötigen Autoverkehr und damit Lärm, Luftschadstoffe und Gefahren für die ParkbesucherInnen (spielende Kinder, mobilitätseingeschränkte Betagte, etc.).
- Parkplätze in der Allee widersprechen zudem § 1 Abs. 3 Bst. e QPR, wonach ein «Aussenraum mit hoher Aufenthaltsqualität» geschaffen werden soll.
- Wiederholt wird im Planungsbericht auf die Bedeutung der Renaturierung der Allee als Naherholungsraum und auf die Bedeutung der ursprünglichen Bausubstanz hingewiesen. Umso weniger haben hier Autoparkplätze eine Berechtigung. Die Parkieranlage wird im ISOS-Bericht (Denkmalschutz) explizit kritisiert.
- Es ist absolut legitim, den neuen Freiraum am Orisbach von Autoverkehr frei zu halten. Die Stadt Liestal hat sich namhaft am Parking Rebgarten beteiligt (60 öffentliche PP) und damit mehr Parkraum geschaffen, als mit der Umgestaltung wegfallen wird.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Tel. 061 311 11 77, PC 40-12334-9
www.vcs-blbs.ch, info@vs-blbs.ch

- Es wäre eine massive Ungleichbehandlung der Interessen, wenn jetzt am Orisbach wiederum die Ansprüche des Autoverkehrs über jene der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit gestellt würden. Ausserdem ist das QP-Areal von zahlreichen Parkieranlagen umgeben.
- Entsprechend lehnen wir § 9 Abs. 6 QPR ab. In der Allee sowie im ganzen Platzbereich auf Niveau Allee sollen keine Parkplätze zulässig sein. (Selbstredend natürlich auch nicht auf Grün- und Freiflächen sowie in der Schutzzone Gewässerraum.)
- Wir sehen auch keinen Grund, weshalb motorisierte Zweiräder/Kleinfahrzeuge ausserhalb der Verkehrsflächen zugelassen sein sollten. Wir beantragen, in § 9 Abs. 1 QPR den Passus «mit Ausnahme von motorisierten Zweiräder/Kleinfahrzeugen» ersatzlos zu streichen. Gerade motorisierte Zweiräder verursachen übermässigen Lärm und Luftschadstoffe (VOC) und wiederum unnötige Gefahren für die ParkbesucherInnen. E-Velos mit Nummernschilder können die Flächen immer noch mit ausgeschaltetem Motor befahren.

2. Keine MIV-Erschliessung via Postplatz und Poststrasse

- Wir lehnen die MIV-Erschliessung der Hauptbauten zusätzlich via Postplatz und Poststrasse ab (§ 9 Abs. 2 QPR). Dies generiert unnötigen Durchgangsverkehr. Es soll nur die Erschliessung via Allee-Strasse/Seestrasse angeboten werden.

3. Veloführung

- Es fehlt der Grundsatz, für den Veloverkehr attraktive Verbindungen anzubieten. Der Veloverkehr ist klimafreundlich, platzsparend und hat im urbanen Raum ein grosses Potenzial, einen Teil des platzverschlingenden Autoverkehrs zu ersetzen.
- Deshalb muss der Zweck der QP, für FG «attraktive Wegverbindungen vom Bahnhof ins Stedtli und entlang des Orisbachs» anzubieten, zwingend auch für den Veloverkehr gelten.
- Die direkte Wegbeziehung Bahnhof – Stedtli bzw. Postplatz – Allee über die Brücke des Orisbach darf für Velofahrende nicht gekappt werden. Es muss gerade für weniger geübte Velofahrende, Kinder in Begleitung etc. möglich sein, den sicheren Weg ins Stedtli zu befahren. Die Wegführung ist möglichst zu optimieren, wenn Sie auch wegen den Serpentinien nicht gänzlich velofreundlich ausfallen wird.
- Die Veloverbindung Postplatz – Allee braucht bereits im Rahmen dieser QP eine taugliche, konkrete Lösung. Die angedachte Fortsetzung des Veloweges im Rahmen des QP Lüdlin-Areal ist weder rechtlich gesichert noch zeitlich absehbar. Mindestens bis dahin ist die direkte Velofahrt Bahnhof/Postplatz – Allee/Stedtli zuzulassen. Entsprechend sind auch die öffentlichen Velowegverbindungen analog den Fusswegverbindungen «sicher und attraktiv auszugestalten» (vgl. § 9 Abs. 4 QPR).
- Mit der Aufhebung der Velostation/VPP Post-Terrasse verschwinden die derzeit besucherstärksten VPP. Vorliegende QP macht keine Aussage dazu, wie dieser bisherige Veloverkehr quer über den Bahnhofplatz zur künftigen Velostation bzw. den heutigen VPP auf der Nordwestseite des (künftigen) Bahnhofsgebäudes geführt werden soll. Es ist aufzuzeigen, wie Konflikte mit dem ÖV, MIV und Fussverkehr vermieden werden.

4. Attraktive Fusswegverbindungen

- Wir begrüßen ausdrücklich die Vorschrift im QPR, wonach die öffentlichen Fusswegverbindungen sicher und attraktive zu gestalten sind.
- Es genügt unseres Erachtens aber nicht, die Qualität der Wegführung gänzlich auf das Baubewilligungsverfahren zu verlagern. Im QPR soll der Grundsatz festgehalten werden, dass die Wegführung auch für Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen, Rollkoffer sowie für wenig mobile Menschen geeignet ist.
- Selbstredend muss die Wegführung dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) genügen, weshalb die Option Treppe allein nicht genügen kann. Auf Grund der sozialen Sicherheit eignen sich Lifte wenig. Entsprechend soll das QPR festhalten, Rampen seien vorzuziehen.

5. Auto-Parkierung Baubereiche für Hauptbauten

- Wir begrüßen die Reduktionsfaktoren $R1 = 0.5$ und $R2 = 06$ und ebenso, dass vom $R1w$ Gebrauch gemacht wird. Die optimal ÖV-erschlossene Lage (Qualitätsstufe A) der Hauptbauten erlaubt diese Reduktion unbeding. Es bleibt für uns nicht nachvollziehbar, weshalb auf die Wohnnutzung der $R2$ nicht angewendet werden kann.
- Eine geringere PP-Pflicht ist absolut im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität in diesem dicht genutzten Raum. In Bahnhofsnähe wohnen oft urbane Menschen ohne eigenes Auto. Sie sollen mit ihren Mieten keine Parkplätze mitfinanzieren, die sie nicht benötigen. Viele Investoren begrüßen die reduzierte PP-Pflicht ausdrücklich, da mit überzähligen Parkplätzen hohe Investitionskosten nicht in Wert gesetzt werden können.
- Entsprechend ist es aber nötig, umso mehr Velo-PP zu realisieren als die Richtlinie es verlangt (s. unten).
- Die Verkehrsbeziehungen über den Postplatz werden mit der Mehrnutzung im Neubau Post zunehmen. Die Poststrasse wird auch Zukünftig ein Engpass sein. Um die Durchlässigkeit für den Veloverkehr, wie auch für FG bei Bus-Gegenverkehr zu Spitzenzeiten sicher zu gewährleisten, sollen keine oberirdischen PP zulässig sein.
- Ein Wildparkieren (wie heute üblich und entgegen den wildparkierten Velos nicht mit Abschleppen sanktioniert) soll mit wirksamen (baulichen) Massnahmen unterbunden werden, es gefährdet FG und Velofahrende und behindert u.U. den öffentlichen Verkehr.

6. Velo-PP für Hauptbauten

- Wir befürworten, dass die Berechnung der VPP für die Wohnnutzung nicht von der reduzierten Anzahl PP ausgeht. Dennoch sind 2 VPP pro Wohneinheit zu wenig. Die urban ausgerichtete Bewohnerschaft ohne Auto verfügt umso eher über ein Fahrrad, oder zwei, mit zusätzlichen Velo-Anhängern oder Cargobike. Es sind gemäss VSS-Norm 1 VPP/Zimmer nötig (vgl. VSS 640 065). Familien mit Kindern sind auf mindestens 1 VPP/Person angewiesen.
- Es sollen nicht nur für die Wohnnutzung, sondern für alle übrigen Nutzungen deutlich mehr VPP erstellt werden. Die kantonale Richtlinie ist widersinnig, indem sie die Anzahl Velo-PP anhand der Anzahl Auto-PP errechnet, also umso weniger Velo-PP vorschlägt, je weniger Auto-PP realisiert

werden. Dabei sollte es gerade umgekehrt sein: Im urbanen Umfeld ist der Anteil der Velokundschaft umso grösser.

Die im QP angewandte Berechnung führt dazu, dass für BesucherInnen der Nicht-Wohnnutzung nur etwa gleich viele VPP wie PP zur Verfügung stehen (vgl. nachstehende Tabelle). Und das, obwohl VPP zehn Mal weniger Platz benötigen als PP. Für die Poststelle (wohl subsumiert unter Dienstleistung Schalter?) ist damit gerade ein einziger VPP, für die 69 Sitzplätze des Restaurants nur 7 VPP vorgesehen, das ist unrealistisch, ist für die Velokundschaft unverständlich und führt unweigerlich zu wildparkierten Velos.

Nutzung	PP Stamm	PP Besucher	VPP Stamm	VPP Besucher
DL Büro	9	5	13	5
DL Schalter	1	1	1	1
Restaurant, 69 Sitzplätze	1	7	1	7
Verkauf, wenig kundenintensiv	1	3	2	3
Verkauf, kundenintensiv	4	22	5	24
Total für Nutzung ohne Wohnen	16	38	22	40

Tabelle: Vergleich Anzahl PP und VPP für BesucherInnen (jeweils farblich hinterlegt) für die Nutzung ohne Wohnen.

- Insbesondere vor der Poststelle sollen ausreichend VPP für BesucherInnen erstellt werden. Die Kundschaft wird nicht das entfernte zukünftige Veloparking bzw. die heutigen VPP nordöstlich des Bahnhofgebäudes aufsuchen. Im Umkreis besteht ein massiver Fehlbestand an VPP, welche im Zusammenhang mit der Abstimmung über das Projekt «Bahnhof-Corso» anerkannt und für die künftige Abhilfe in Aussicht gestellt wurde. Es ist jedoch nicht ersichtlich wie vorliegender QP seinen Anteil an die Einlösung des Versprechens leistet.
- Ein QP muss die Berechnung der VPP gemäss kant. Richtlinie nicht als maximal Mögliches betrachten. Es besteht kein Anrecht auf den Erlass eines QP. QPs sind gerade ein Instrument, worin eine Gemeinde ein Beitrag an ihre verkehrspolitischen Ziele – beispielsweise die Veloförderung – einfordern kann. An Stelle der bloss 40 vorgesehenen VPP für KundInnen der öffentlich zugänglichen Nutzung (also ohne Wohnen) sollen mindestens 80 VPP erstellt werden.
- Zudem sollen Reserveflächen ausgeschieden werden, damit bei Bedarf die Anzahl öffentlicher VPP erhöht werden kann.
- Wir begrüssen die QPR-Vorgabe ausdrücklich, wonach für die Bewohnerschaft und die Beschäftigten der Bauten im Baubereich A1+2 gedeckte VPP nahe den Erschliessungskernen anzubieten sind. Dabei ist auch an Velos mit Anhängern bzw. Cargobikes zu denken.

- Gleiches verlangen wir aber auch für die BesucherInnen der Baubereiche A1+2 und B1. Die VPP sollen für sie nicht nur in unmittelbarer Nähe der Geschäftszugänge zu liegen kommen, sondern ebenfalls gedeckt erstellt werden (§ 9 Abs. 7 QPR). Eine Anzahl der gedeckten Plätze müssen sich auch für Velos mit Anhängern bzw. Cargobikes eignen.
 - Auch in der Allee sind öffentliche VPP in ausreichender Zahl zu schaffen. Es soll möglich sein, den Park mit Kindern (z.B. in Veloanhängern/Cargobikes) zu besuchen.
-

Wir bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen und in die weitere Planung aufzunehmen.
Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

Stephanie Fuchs
Geschäftsführerin