

Liestal

Lüdin-Areal

Mobilitätskonzept

21.067 / 1. April 2022



Auftraggeber

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

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

Verfasser

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

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

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

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

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

Inhaltsverzeichnis

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

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

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

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

1.2 Aufgabe

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

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

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

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

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

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

1.3 Grundlagen

1.3.1 Grundlagendokumente

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

1.3.2 Begriffe und Abkürzungen

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

2 Analyse Erschliessung

2.1 Perimeter / Lage

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



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

2.2 Infrastruktur in der Umgebung

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

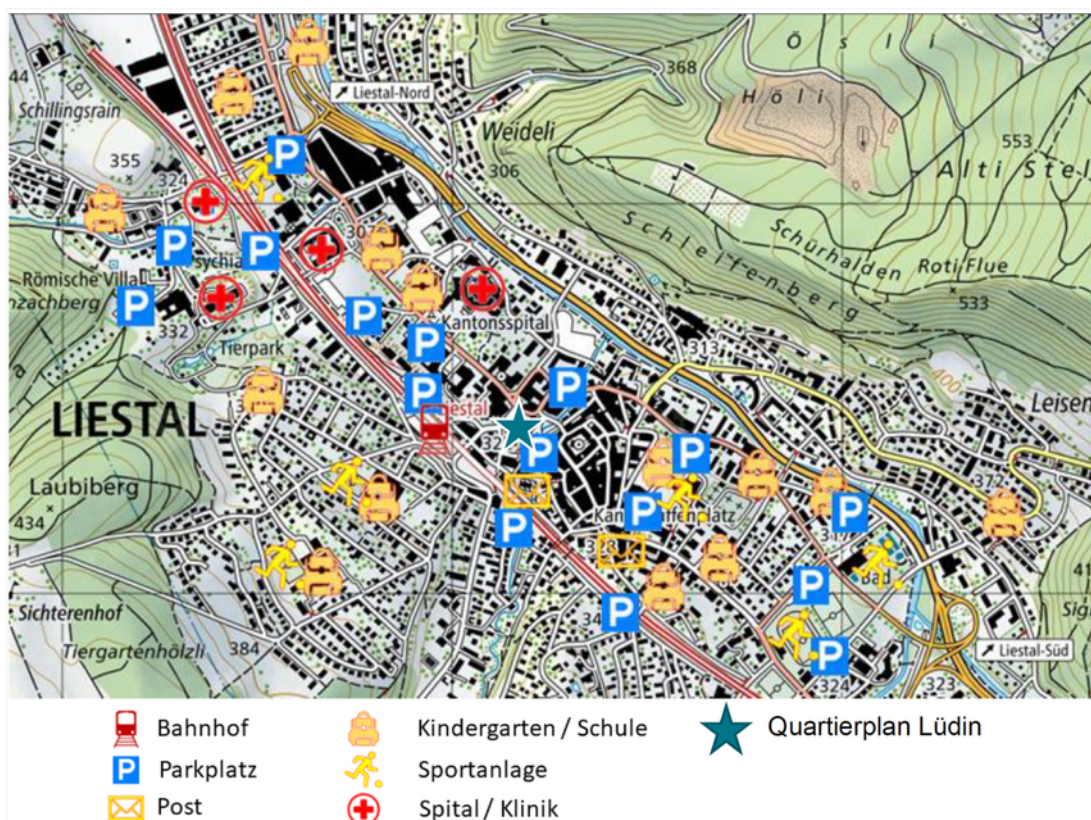


Abbildung 2: Ortsplan mit wichtigen Infrastrukturen Liestals (Jermann AG, auf Basis des Strassennetzplanes und map.geo.admin.ch, 2021)

2.3 Fuss- und Veloverkehr

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



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

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

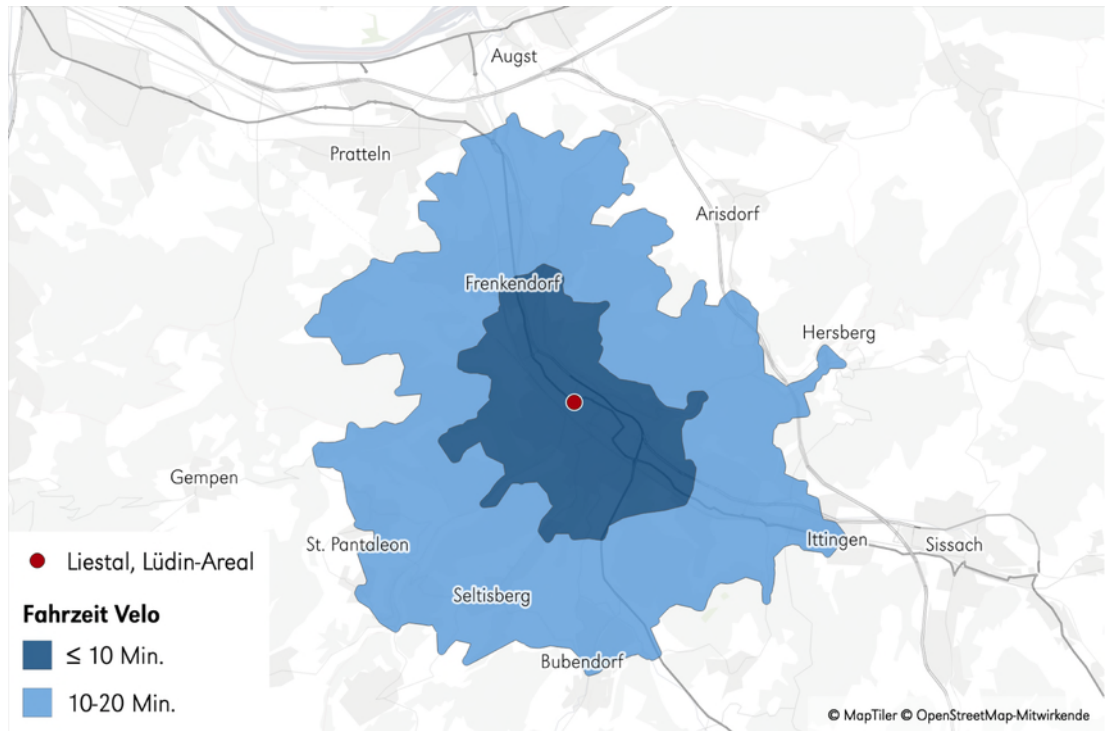


Abbildung 4 Erreichbarkeitskarte mit dem Velo in einer Fahrzeit von 10-20 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreet-Map)

2.4 Öffentlicher Verkehr ÖV

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

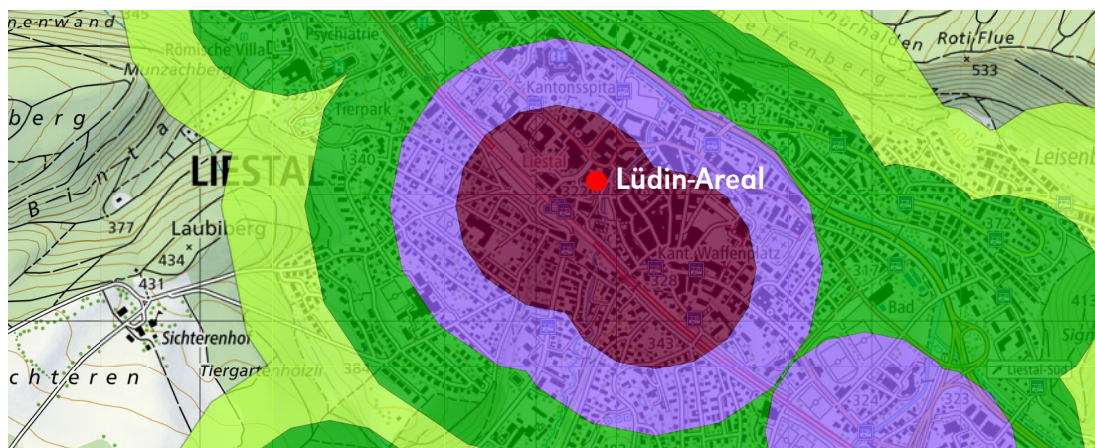


Abbildung 5: Erschliessung durch den ÖV (Quelle Basiskarte: map.geo.admin.ch)

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

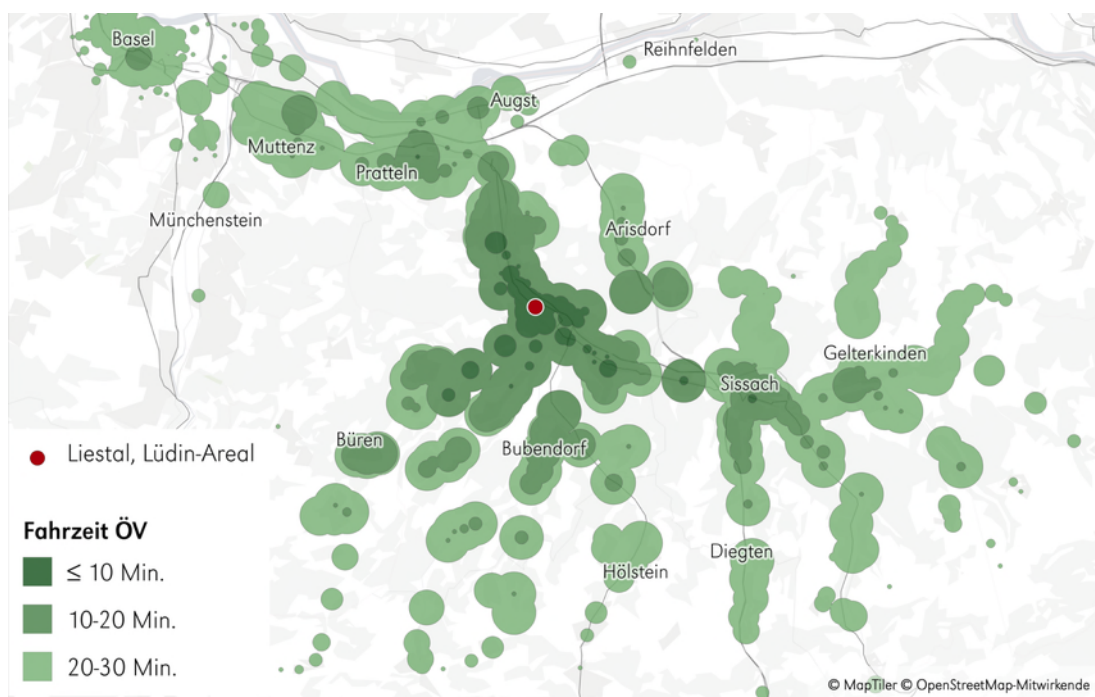


Abbildung 6: ÖV-Erreichbarkeit innerhalb von 10, 20 und 30 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreet-Map)

2.5 Motorisierter Individualverkehr MIV

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

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

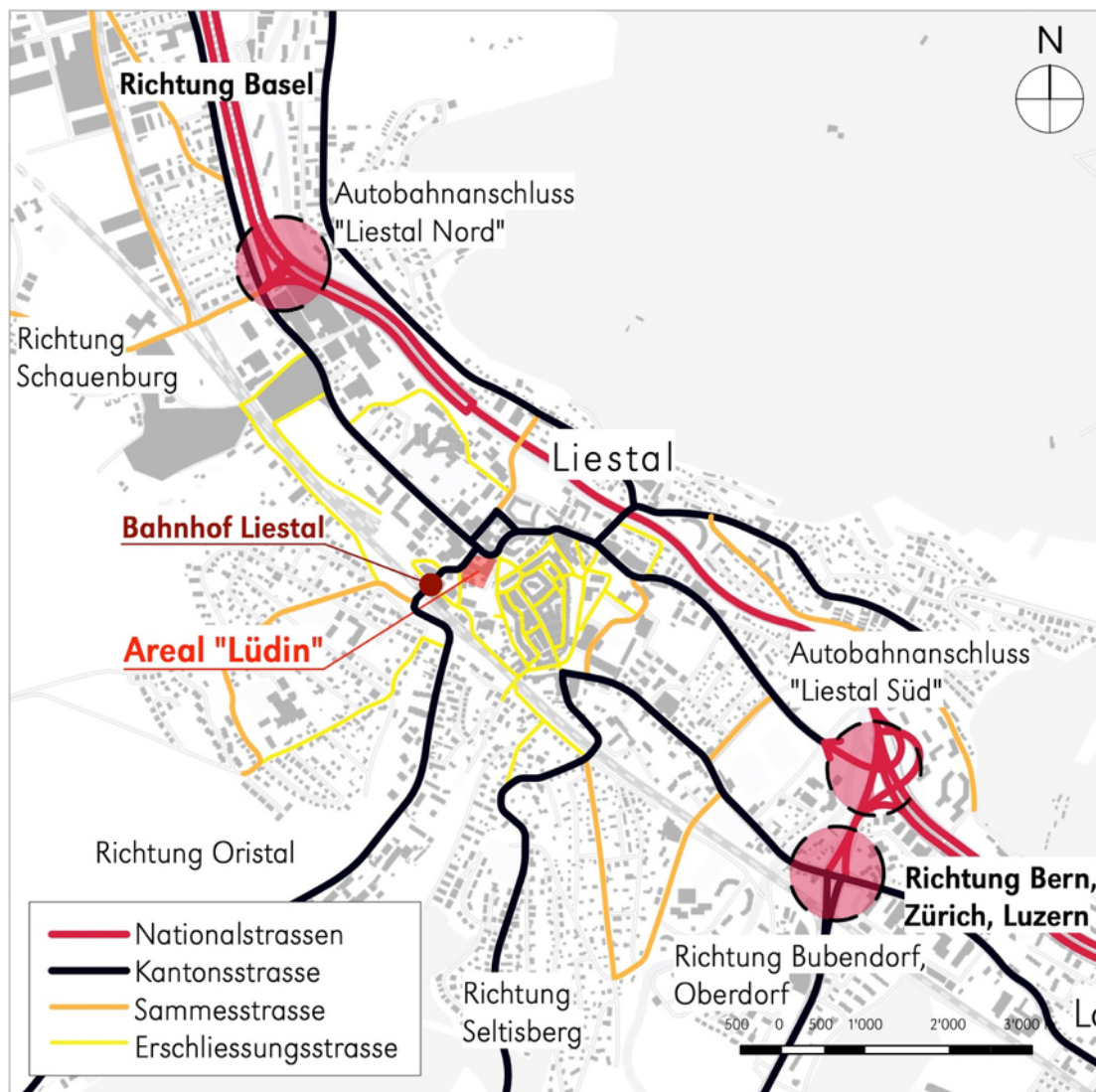


Abbildung 7: Netzhierarchiestufen des motorisierten Individualverkehrs (Quelle Basiskarte: Openstreetmap)

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

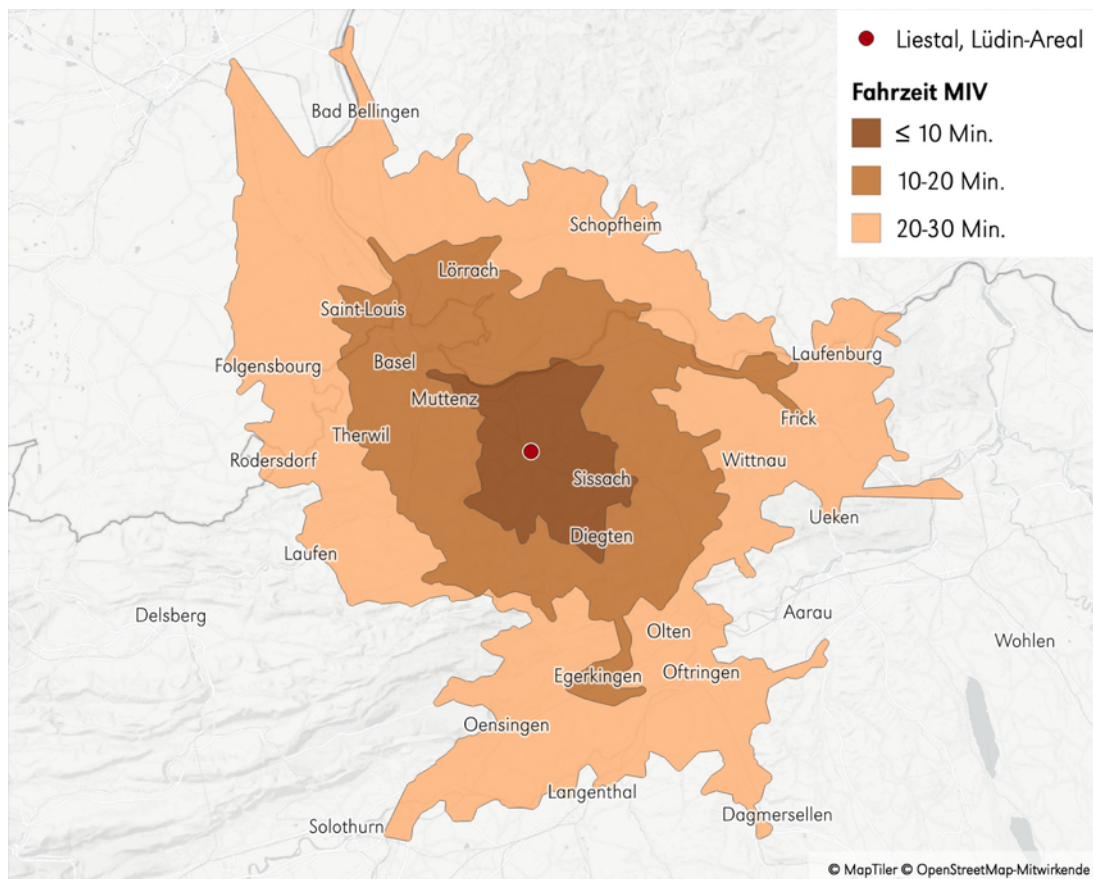


Abbildung 8: MIV-Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreetMap)

2.6 Fazit

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

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

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

3 Projekt Lüdin-Areal

3.1 Nutzungsmix

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

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

Wohnungsmix Lüdin-Areal:

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

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

3.2 Zukünftige Nutzergruppen / Mobilitätsbedürfnisse

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

Bewohnende

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

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

Beschäftigte

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

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

Kundschaft / Besuchende

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

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

3.3 Mobilitätsverhalten

3.3.1 Verkehrsaufkommen der Bewohnenden

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

3.3.2 Verhalten der lokalen Bevölkerung

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

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

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

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

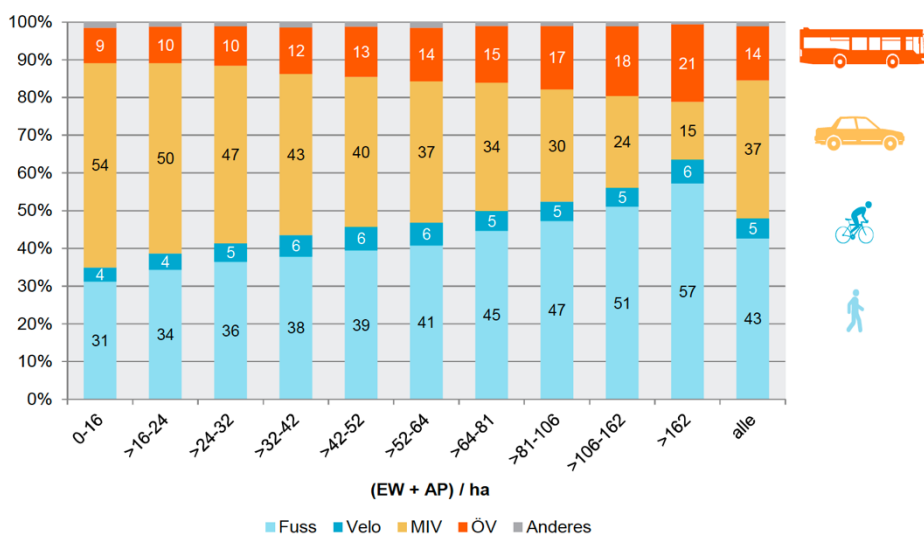


Abbildung 9: Modalsplit nach Etappen im Inland 2015 nach Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte, Dichte und Mobilitätsverhalten, Bundesamt für Raumentwicklung, ARE (2018)

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

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

3.3.3 Beeinflussung Mobilitätsverhalten

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

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

4 Parkierungsangebot

4.1 Grundlagen Parkfeldbedarf

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

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

Tabelle 2: Parkfeldbedarf für verschiedene Wohnungsgrössen

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

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

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

4.1.1 Parkfeldbedarf gemäss Zonenreglement / RBV

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

Reduktionsfaktoren Grundbedarf

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

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

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

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

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

Parkfeldberechnung gemäss RBV

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

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

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

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

4.1.2 Parkfeldbedarf gemäss VSS-Norm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.3 Parkfeldangebot im Quartierplan

Vergleich Berechnungsmethoden

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

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

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

Festlegung Parkfeldbedarf

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

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

Tabelle 6: Festlegung des Parkfeldbedarfs für den Quartierplan Lüdin

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

Nutzungen Lüdin-Areal

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

Öffentliches Parkplatzangebot

- 80 öffentliche Parkfelder Stadt Liestal
- 3 Parkfelder für Carsharing

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

4.2 Bedarf Motorradabstellplätze

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

4.3 Bedarf Veloabstellplätze

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

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

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

* Annahme: VF = 70% von BGF

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

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

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

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

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

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

4.3.1 Angebot an Veloabstellplätzen

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

5 Ziele

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

Standortgerechtes Mobilitätsangebot

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

Förderung ÖV Fuss- und Veloverkehr.

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

Förderung kurze Wege

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

Parkflächen begrenzen und effizient nutzen

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

Alternative Mobilitätsformen

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

Sensibilisierung der Nutzerschaft

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


Mobilität in weiterer Planung berücksichtigen

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

6 Massnahmen zum Mobilitätsmanagement






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

Massnahmen Stufe Quartierplan

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

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

Weitere Massnahmen

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

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

6.1 Massnahmen zum Management des MIV

M1.1 Reduziertes Parkfeldangebot

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

Bauherrschaft des Areals > Parkfeldangebot reduzieren (gemäss Berechnungsschlüssel)

M1.2 Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Beschreibung

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

Parkfelder für Bewohnende:

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

Parkfelder für Beschäftigte:

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

Parkfelder für Besuchende und Kundschaft:

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft, (Öffentlichkeit)

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

M1.3 Ausstattung der Parkfelder für E-Fahrzeuge

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

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

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

M1.4 Carsharing

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Beschreibung

Arealexternes-Carsharing:

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

Carsharing Überbauung Lüdin-Areal:

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

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Öffentlichkeit

Zuständigkeit

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

6.2 Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

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

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

6.3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

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

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

M3.2 Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Beschreibung

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

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

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

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

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

Beschreibung

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

6.4 Weitere Massnahmen

M4.1 Vielfältiges Nutzungsangebot

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, Kundschaft

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

M4.2 Bikesharing / E-Scooter

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte, (bei Bedarf Öffentlichkeit)

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

M4.3 Paket-/Konsumdepot

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt

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

M4.4 Information und Kommunikation

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Beschreibung

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

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

Nutzergruppen

Bewohnende, Beschäftigte

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

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

M4.5 Mobilitätskonzept Stufe Baueingabe

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschreibung

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

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

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

7 Monitoring und Controlling

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

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

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

Modal-Split der Bewohnenden

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

Modal-Split der Mitarbeitenden

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

Umsetzungsstand der Massnahmen

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

Verkehrsaufkommen MIV während der Abendspitzenstunde

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

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

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

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

Verschärfung Parkraummanagement

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

Erweiterung Carsharing-Angebot

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

Anpassung der Anzahl Veloabstellplätze

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

Verstärkte Sensibilisierung und Information

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