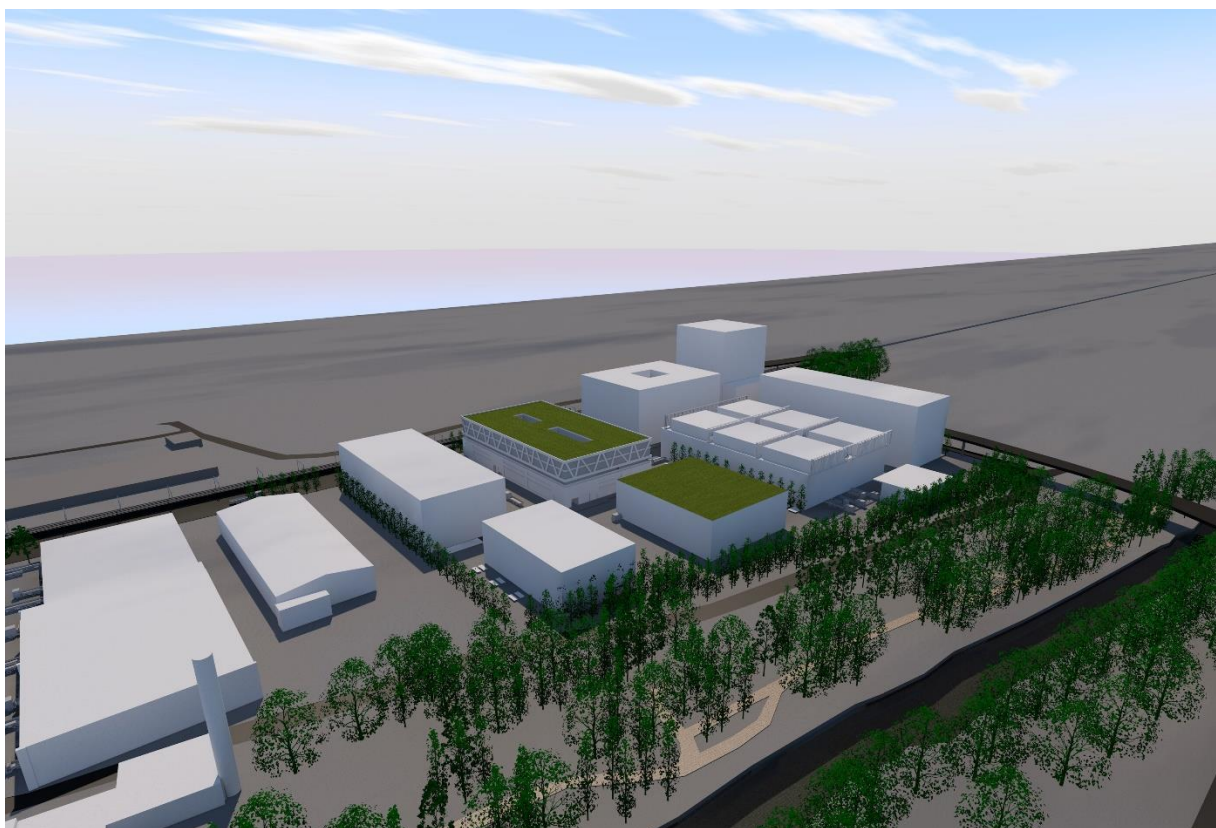


## Planungsbericht

# Quartierplanung Untere Weiden II



3D-Visualisierung Bebauung uptownBasel (Quelle: Fankhauser Arealentwicklungen, August 2020)

**Planungsstand**  
Beschlussfassung

**Auftrag**  
51.1.2307

**Datum**  
15. Februar 2022

## Impressum

Auftraggeber      uptownBasel AG  
Schorenweg 10, 4144 Arlesheim

Auftragnehmer

**jermann**  
Geoinformation  
Vermessung  
Raumplanung

**Jermann Ingenieure + Geometer AG**

Altenmattweg 1  
4144 Arlesheim  
info@jermann-ag.ch  
+41 61 709 93 93  
www.jermann-ag.ch

Projektteam      Victor Holzemer  
Jasmin Ganter  
Joël Suhr

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Verfahren .....</b>	<b>6</b>
1.1	Einführung .....	6
1.2	Ziele der Planung .....	7
1.3	Quartierplanunterlagen .....	7
1.4	Projektorganisation .....	7
1.5	Planungsablauf.....	8
1.6	Weitere Planungsschritte .....	9
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen und übergeordnete Planungen .....</b>	<b>10</b>
2.1	Gesetzliche Grundlagen auf eidgenössischer Ebene .....	10
2.2	Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene .....	10
2.3	Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation .....	10
2.4	Wirtschaftsoffensive und Standortförderung Baselland .....	10
2.5	Kantonaler Richtplan .....	11
2.6	Regionalplanung Birsstadt .....	12
2.7	Buskonzept Birsstadt Nord .....	14
2.8	Zonenvorschriften Siedlung .....	15
2.9	Quartierplanung Untere Weiden.....	17
2.10	Erschliessung.....	17
2.11	Lärm .....	20
2.12	Naturgefahren .....	21
2.13	Störfall.....	21
2.14	Schutzräume .....	21
2.15	Heutige Nutzung des Quartierplanareals / Gebäudetypologie .....	21
<b>3</b>	<b>Beschreibung des Projekts .....</b>	<b>22</b>
3.1	Bauliches Vorhaben .....	22
3.2	Städtebauliche Eingliederung der Bauten .....	24
3.3	Hochhauskonzept .....	25
3.4	Besondere Anforderungen an Hochhäuser und deren Standort.....	26
3.5	Aussenraum und Freiräume .....	27
3.6	Areal-Erschliessung.....	29

3.7	Energie .....	32
3.8	Hochwasserschutz .....	32
3.9	Störfallvorsorge Erdgas-Hochdruckleitung .....	33
<b>4</b>	<b>Inhalte der Planung .....</b>	<b>34</b>
4.1	Perimeter der Quartierplanung .....	34
4.2	Bebauung und Nutzung .....	34
4.3	Abstandsvorschriften .....	35
4.4	Aussenraum .....	36
4.5	Erschliessung und Parkierung .....	38
4.6	Ver- und Entsorgung .....	40
4.7	Energie und Photovoltaik .....	40
4.8	Zertifizierung .....	40
4.9	Störfallvorsorge .....	40
4.10	Lärmsschutz .....	41
4.11	Behindertengerechte Bauweise .....	41
4.12	Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse .....	41
<b>5</b>	<b>Interessenermittlung .....</b>	<b>42</b>
5.1	Umsetzung der übergeordneten Rahmenbedingungen / Eignung für eine Quartierplanung ..	42
5.2	Mehrwert für die Gemeinde / Interessen der Gemeinde .....	43
5.3	Kosten für die Gemeinde / Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen .....	44
5.4	Interessen der Bauherrschaft .....	44
5.5	Interessenabwägung .....	44
<b>6</b>	<b>Quartierplanvertrag .....</b>	<b>45</b>
<b>7</b>	<b>Planungsverfahren .....</b>	<b>46</b>
7.1	Kantonale Arealbaukommission .....	46
7.2	Öffentliche Mitwirkung .....	46
7.3	Kantonale Vorprüfung .....	46
7.4	Beschlussfassung .....	47
7.5	Auflage- und Einspracheverfahren .....	47
<b>8</b>	<b>Beschlussfassung Planungsbericht .....</b>	<b>48</b>

## Anhang

- Umweltverträglichkeitsbericht Schore Arlesheim vom 13.12.2021 (Jermann AG)
- Freiraumkonzept Untere Weiden II vom 25.09.2020 (Fontana Landschaftsarchitektur GmbH)
- Verkehrsgutachten vom 14. Mai 2021, revidiert am 27. Januar 2022 (Glaser Saxer Keller AG)
- Stellungnahme zum Zwischenbericht zur kantonalen Vorprüfungsbericht (Bericht vom 22. November 2022)
- Stellungnahme zur abschliessenden kantonalen Vorprüfung (Bericht vom 10. Januar 2022)
- Mitwirkungsbericht
- Stellungnahme der Gasverbund Mittelland AG (R257-011.a)  
Arealentwicklung uptownBasel  
UVP «Schore Arlesheim» (UPT I & UPT II) sowie Quartierplanung «Untere Weiden II»  
Gemeinde Arlesheim, Parz. 2222, 4483, 4490, 4536 und 6606
- Verfügung vom 7. Januar 2022 Bundesamt für Energie BFE  
Projekt Risikoermittlung Arealentwicklung uptownBasel; (Quartierplan Schoren «Untere Weiden II»)  
Strecke 275 (Arlesheim-Pratteln)
- Stellungnahme des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 17. Januar 2022  
Nationalstrasse: N18/A18  
Gemeinde: Arlesheim  
Parzelle Nr.: 2222 und 4489  
Koordinaten / km: 2'613'058/1'261'708, km 33.900 (Anschluss Nr. 19 Reinach-Nord)  
Vorhaben: Quartierplanung «Untere Weiden II», Schorenweg

## Glossar

Abb.	Abbildung
AEH	Autoeinstellhalle
KRIP	Kantonaler Richtplan
ÖV	Öffentlicher Verkehr
QP	Quartierplan
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

# 1 Ausgangslage und Verfahren

## 1.1 Einführung

Die Arealentwicklung uptownBasel umfasst das Industrieareal Schore im Gebiet Untere Weiden und ist westlich durch die Birs, nördlich durch die Stamm Bau AG, östlich durch die S-Bahnlinie Basel-Delémont und südlich durch das Sundgauerviadukt begrenzt. Die Planung erfolgt über das gesamte Areal, die vorliegende Quartierplanung umfasst jedoch nur den südlichen Bereich des Areals (vergleiche schwarz gepunkteten QP-Perimeter in Abbildung 1).

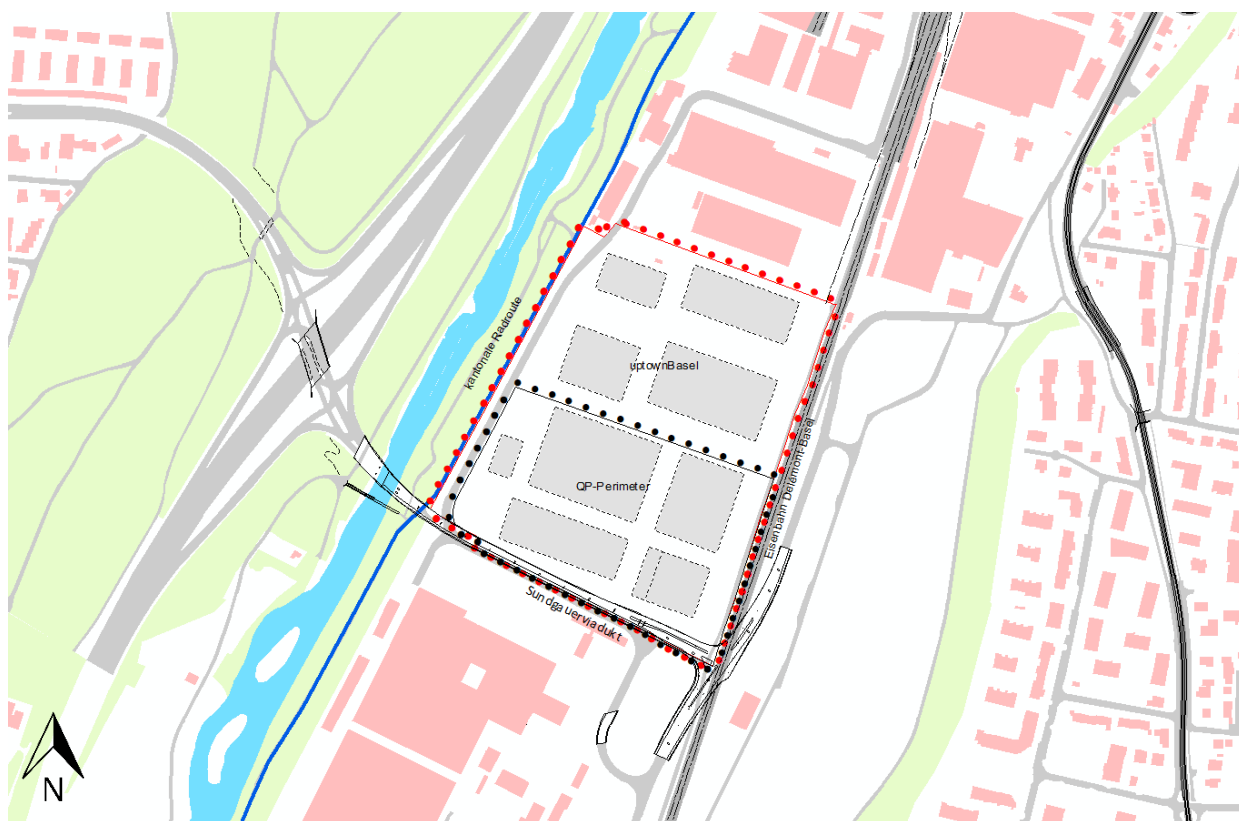


Abbildung 1: Verortung und Abgrenzung uptownBasel (rot punktiert) und Quartierplanperimeter (schwarz punktiert)  
(Quelle: Eigene Darstellung)

Das Areal wird durch die uptownBasel AG entwickelt, um darauf eine von der Digitalisierung geprägte industrielle Produktion (Industrie 4.0) im Bereich der Life-Science-Technologie und weitere gewerbliche Nutzungen zu realisieren. Bis auf eine Halle werden alle bestehenden Gebäude durch neue, den heutigen Bedürfnissen gerechte Gebäude ersetzt. Mit einer Fläche von rund 79'000 m<sup>2</sup> entstehen auf dem gesamten Areal der uptownBasel AG ca. 2'500 Arbeitsplätze. Das Quartierplanareal weist eine Fläche von rund 38'500m<sup>2</sup> auf.

## 1.2 Ziele der Planung

Mit der Quartierplanung Untere Weiden II werden im Wesentlichen die folgenden Ziele verfolgt:

- Realisierung eines funktional und städtebaulich zusammenhängenden Arbeitsplatzgebiets für technologieorientierte Entwicklung und Produktionsweisen. Das Areal soll heutigen und zukünftigen Ansprüchen genügen.
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
- Planungsrechtliche Sicherstellung der Realisierung eines Gebäudes mit bis zu 60 Metern Höhe
- Realisierung von energie- und ressourceneffizienten Gebäuden
- Störfallvorsorge mittels baulicher Massnahmen und Anordnung der Arbeitsplätze
- Eine sichere und nutzerfreundliche Organisation und Lenkung des Verkehrs innerhalb des Quartierplanperimeters
- Gute Erreichbarkeit und nutzerfreundliche Infrastruktur für den Veloverkehr
- Schaffung ökologisch wertvoller Lebensräume und Verbindungsachsen

## 1.3 Quartierplanunterlagen

Die Quartierplanung besteht aus den folgenden Dokumenten:

- Drei Teilpläne «Bebauung», «Schnitte» und « Freiräume und Erschliessung»
- Quartierplanreglement
- Planungsbericht mit den Anhängen
  - Umweltverträglichkeitsbericht
  - Freiraumkonzept Untere Weiden II (Fontana Landschaftsarchitektur GmbH)
  - Verkehrsgutachten (Glaser Saxer Keller AG)
  - Stellungnahme zum kantonalen Vorprüfungsbericht
  - Mitwirkungsbericht

Der Quartierplan, bestehend aus den drei Teilplänen, und das Quartierplanreglement bilden die rechtsverbindlichen Unterlagen und sind Bestandteil der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Planungsbericht umfasst die Berichterstattung gegenüber der Genehmigungsbehörde gemäss § 47 RPV, hat jedoch keine Rechtsverbindlichkeit und ist somit nicht Bestandteil der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung und der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Regierungsrat kann jedoch Genehmigungsanträge mit mangelhaften Planungsberichten zurückweisen.

## 1.4 Projektorganisation

Die Quartierplanung Untere Weiden II wurde von der Gemeinde Arlesheim in Zusammenarbeit mit den folgenden Firmen ausgearbeitet:

- uptownBasel AG (Bauherrschaft)
- Fankhauser Architektur AG (Arealentwickler)
- Jermann Ingenieure + Geometer AG (Quartierplanung, Projektkoordination)
- Fontana Landschaftsarchitektur GmbH (Freiraumkonzept Untere Weiden II)
- Glaser, Saxer, Keller AG (Verkehrsgutachten, Planung kommunale Erschliessungsstrasse und Machbarkeitsstudie Kantonsstrasse)

## 1.5 Planungsablauf

April 2017 – Februar 2019	Städtebaulicher Entwurf, Entwicklungsabsicht und Raumanalyse
Juli 2017 – August 2020	Entwurf Quartierplanvorschriften
20. Juni 2019	1. Arealbaukommissionssitzung
7. Mai 2020	2. Arealbaukommissionssitzung
Juli 2019 – August 2020	Erarbeitung Masterplan durch Fontana Landschaftsarchitektur GmbH
5. November 2020	Abgabe des finalen Entwurfes an die Baukommission (BK)
11. November 2020	Präsentation der Quartierplanung in der Baukommission (BK)
14. Dezember 2020	Stellungnahme der NUEK z. Hd. des Gemeinderates
22. Dezember 2020	Einreichung des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) zur kantonalen Prüfung
Januar / Februar 2021	Überarbeitung Entwurf gemäss Anträge der BK und NUEK
8. Februar 2021	Abgabe Quartierplanvorschriften an Gemeinderat für die Freigabe zur kantonalen Vorprüfung und öffentlichen Mitwirkung
16. Februar 2021	Freigabe Gemeinderat zur kantonalen Vorprüfung und öffentlichen Mitwirkung
3. März 2021	Einreichung der Unterlagen an den Kanton zur kantonalen Vorprüfung
27. Mai 2021	öffentliche Mitwirkungsveranstaltung
28. Mai – 4. Juli 2021	öffentliche Mitwirkung
30. März 2021	Erhalt 1. Beanstandungen des Kantons zum UVB
April – Juni 2021	Bereinigungen 1. Beanstandungen UVB
24. Juni 2021	Einreichung überarbeiteter UVB an Kanton
4. August 2021	Erhalt 2. Beanstandungen des Kantons zum UVB
August – November 2021	Bereinigungen 2. Beanstandungen UVB
9. November 2021	Einreichung überarbeitete Unterlagen (UVB, QR, Planungsbericht) an Kanton zur abschliessenden Prüfung (UVB und Abschluss kantonale Vorprüfung)
November 2021	Mitwirkungsgespräche
25. November 2021	Erhalt Zwischenbericht zur kantonalen Vorprüfung
25. November 2021, 6. Dezember 2021	Besprechungen mit dem Amt für Rauplanung (laufende Vorprüfung)
15. Dezember 2021	Abgabe der bereinigten Unterlagen aufgrund des Zwischenberichts zur kantonalen Vorprüfung an den Kanton zur abschliessenden Prüfung
2. Januar 2022	Erhalt abschliessender Prüfbericht des Kantons zum UVB
10. Januar 2022	Erhalt abschliessender Bericht zur kantonalen Vorprüfung
Januar 2022	Bereinigungen aufgrund der abschliessenden kantonalen Vorprüfung



## 1.6 Weitere Planungsschritte

Folgende Planungsschritte stehen noch bevor:

3. Februar 2022	Abgabe Unterlagen an den Gemeinderat
15. Februar 2022	Beschluss Gemeinderat z. Hd. der Gemeindeversammlung
30. März 2022	Beschluss Gemeindeversammlung
29. April 2022	Referendumsfrist
Mai 2022	öffentliche Auflage
Juni 2022	allfällige Einsprachenbehandlung
Juli 2022	Einreichung zur regierungsrätlichen Genehmigung

## 2 Rahmenbedingungen und übergeordnete Planungen

### 2.1 Gesetzliche Grundlagen auf eidgenössischer Ebene

Die Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Bundesverfassung Art. 75, Abs. 1). In der vorliegenden Planung sind die Ziele gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) zu berücksichtigen. Mit dem revidierten RPG, welches seit dem 01. Mai 2014 rechtskräftig ist, ist vor allem darauf zu achten, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gerichtet wird und dementsprechend kompakte Siedlungen geschaffen werden. Weitere Grundlagen auf eidgenössischer Ebene sind:

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 07. Oktober 1983, insbesondere Art. 20f. (Lärm)
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986

### 2.2 Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene

Auch im Kanton Basel-Landschaft besteht ein Handlungsbedarf in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Gemäss dem Raumkonzept Kanton Basel-Landschaft (Objektblatt RK des KRIP) soll die Siedlungsentwicklung weitgehend in den bestehenden Bauzonen erfolgen. Das Raumkonzept dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan (KRIP), in welchem die Siedlungsentwicklung nach innen präzisiert und in Planungsgrundsätzen festgehalten werden. Insbesondere zu berücksichtigen ist der revidierte kantonale Richtplan aus dem Jahr 2016. Weitere Grundlagen auf kantonaler Ebene sind:

- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 08. Januar 1998
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) vom 27. Oktober 1998

### 2.3 Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation

Das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation macht folgende Aussagen:

Die Beförderungskapazität der S-Bahn, die den Standort Münchenstein resp. Arlesheim mit Basel verbindet, ist ausgeschöpft oder überlastet. Diese S-Bahn soll in Zukunft statt im 30-Min-Takt neu im 15-Min-Takt fahren.

Für das Schwerpunktgebiet «Untere Widen / Schoren» sind Massnahmen formuliert. Der Standort wird als prädestiniert für verkehrsentensive Einrichtungen beschrieben. «Die bestehenden Gewerbenutzungen im Bereich des Anschlusses an die A18 sollen erhalten werden. Neben den bestehenden Nutzungen soll die Ansiedlung weiterer Betriebe ermöglicht und insgesamt eine höhere Nutzungsdichte erzielt werden.»

### 2.4 Wirtschaftsoffensive und Standortförderung Baselland

Das Gebiet Schore/Untere Weiden ist ein Fokus-Areal der Wirtschaftsoffensive des Kantons Basel-Landschaft. Die Entwicklung wird gemäss «Gemeinsamem Wirtschaftsbericht der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2016-2019» von der Standortförderung Baselland eng verfolgt und begleitet.

## 2.5 Kantonaler Richtplan

Das Projektareal liegt in einem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung «Arlesheim (Im Tal)» (siehe Abb. 2). Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbegebiete) von kantonaler Bedeutung stellen aus kantonaler Sicht hochwertige Flächen für Dienstleistungen, aber auch für die Produktion von Gütern dar.

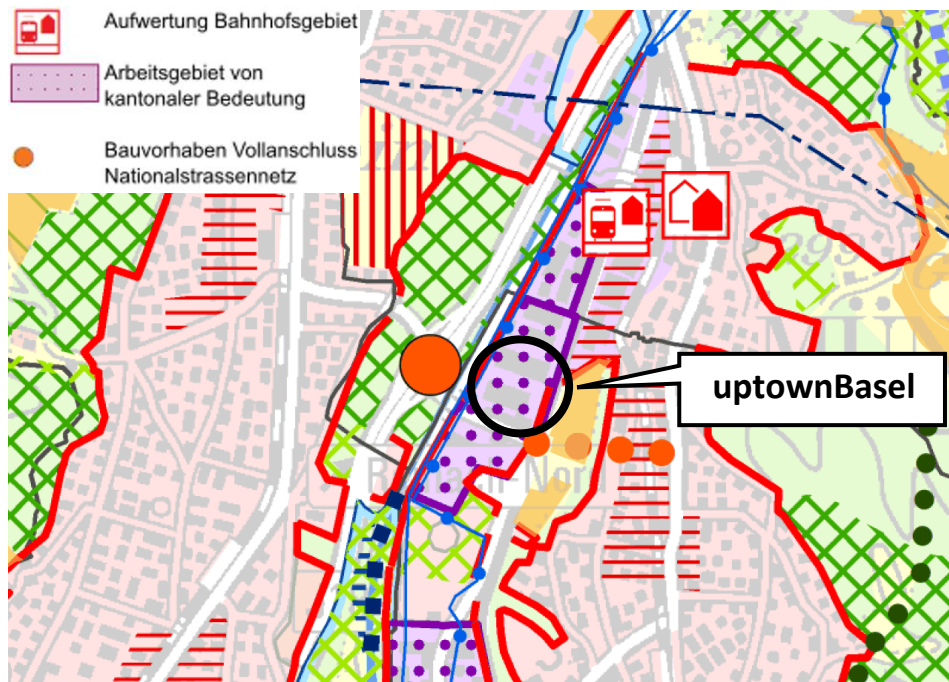


Abbildung 2: Ausschnitt aus der Richtplan-Gesamtkarte (Quelle: Kanton Basel-Landschaft)

Das Projektareal ist im kantonalen Richtplan ausserdem für die Vororientierung einer Festlegung als Standort für verkehrsintensive Einrichtungen erwähnt. Als verkehrsintensive Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die mehr als 4'000 Fahrten pro Tag erzeugen. Voraussetzung für die Festlegung ist eine bessere ÖV-Erschliessung.

### 2.5.1 Revidierter Richtplan 2016

Die Gemeinde Arlesheim liegt im Raumtyp «Verdichtungsräume der inneren Korridore». Das Raumkonzept, welches als Basis für die Überarbeitung des Richtplans diente, zielt darauf ab, das Bevölkerung- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Ein Ziel in diesen Räumen ist, unter anderem, durch Siedlungsverdichtung und -erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten. In diesem Raumtyp strebt der Kanton eine Dichte von mindestens 95 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektare an.

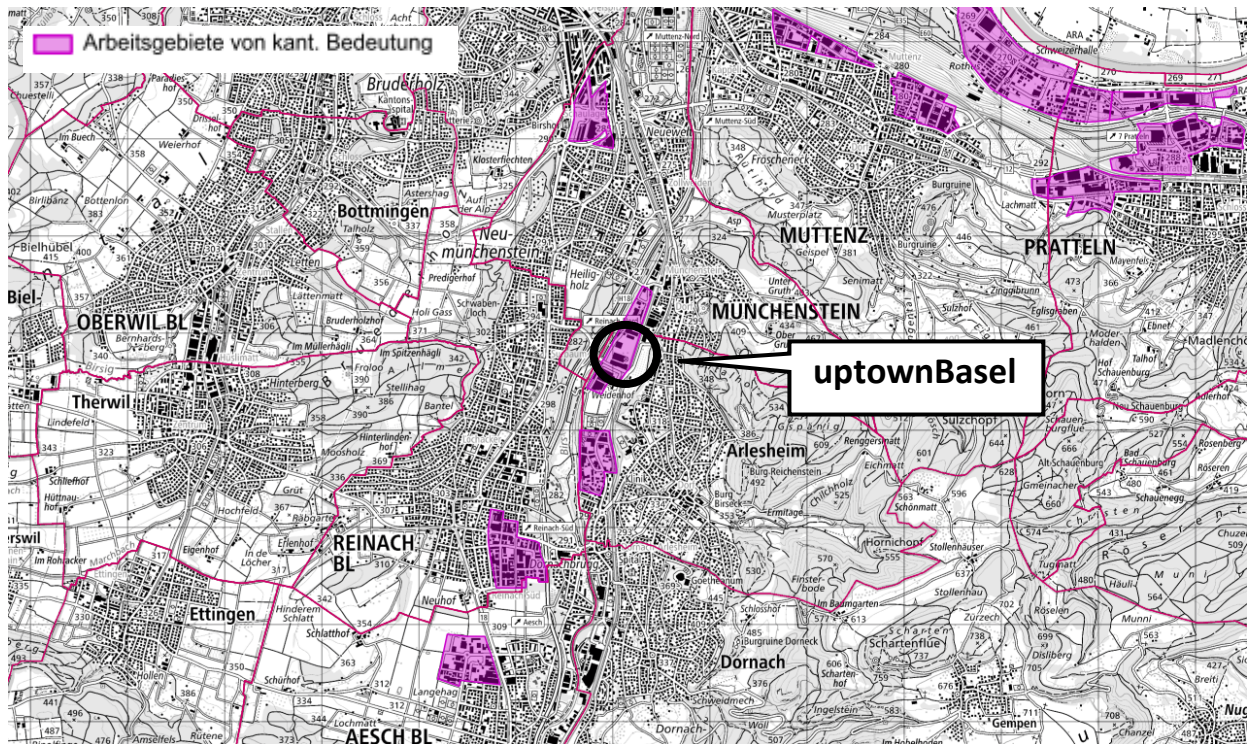


Abbildung 3: Verteilung Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Umgebung (Quelle: GeoView BL)

## 2.6 Regionalplanung Birsstadt

### 2.6.1 Landschaftskonzept Birsstadt

Der Aktionsplan BirsPark Landschaft vom 2. März 2016 definiert das Gebiet Untere Weiden innerhalb des Perimeters für Leuchtturmprojekte zur Förderung und Abstimmung von Natur und Erholungsnutzung. Innerhalb des Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebietes sind Freiräume zu schaffen (Abb. 4).

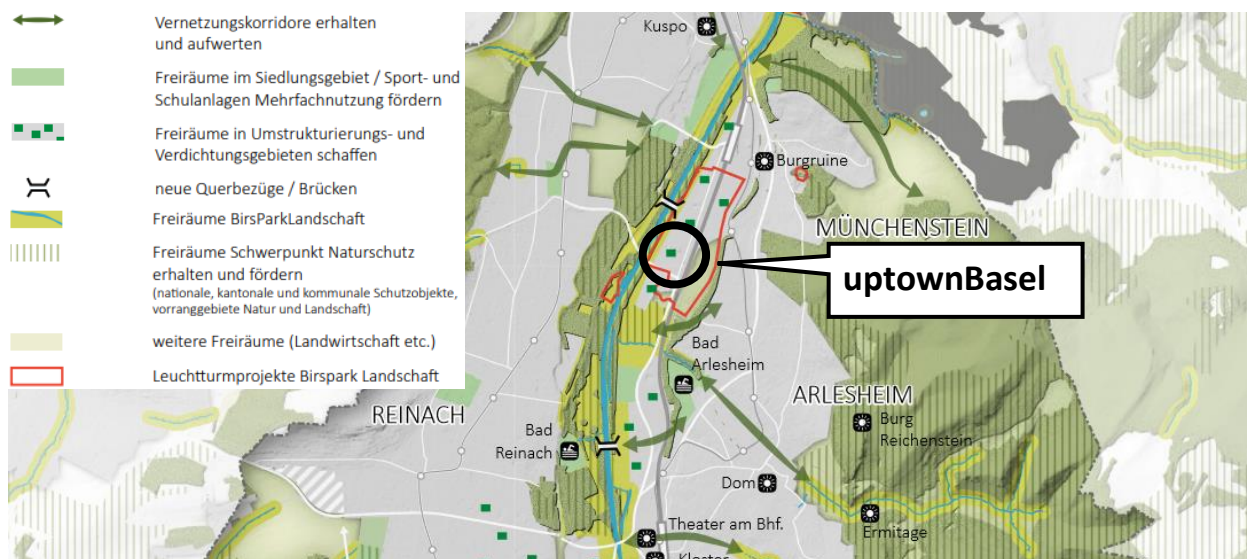


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Landschaftskonzept Birsstadt (Quelle: Raumkonzept Birsstadt 2035, Stand 17.05.2016)

## 2.6.2 Verkehrskonzept Birsstadt

### Öffentlicher Verkehr / Veloverkehr

Die Birsstadt legt in ihrem Konzept etliche Massnahmen zur Aufwertung des Veloverkehrs und des ÖV-Angebotes in der direkten oder näheren Umgebung des vorliegenden Planungsareals fest.

Die Veloverbindung entlang der Birs soll durch die nachfolgenden Massnahmen aufgewertet werden: (aus Seite 82 des Raumkonzeptes Birsstadt 2035, Stand 17.05.2016)

- Schaffung einer attraktiven Velo- und Fussverbindung zwischen Dornachbrugg – Arbeitsgebiet Kägen – Reinach
- Aufwertung der Veloverbindung zwischen Dornachbrugg und Ortskern Münchenstein entlang der Basel- / Birseckstrasse
- Schliessung der Netzlücken / Netzergänzungen der Veloverbindung entlang der Birs:
  - zwischen Heiligholzstrasse und Mülimatt (im Bereich «Elektra»)
  - nördlich der Bruggstrasse Dornachbrugg
  - zwischen Bruggstrasse Dornachbrugg und Bahnhofstrasse Aesch
  - südlich des Bahnhofs Aesch
- Velo-Netzergänzung parallel zur MIV-Querverbindung mit A18-Vollanschluss Aesch Nord und Zubringer Dornach

Die bestehende S-Bahnlinie erhält eine Taktverdichtung von einem 30-Minutentakt zu einem 15-Minutentakt. Gemäss kantonalem Tiefbauamt soll diese Verbesserung 2028 umgesetzt sein. Laut Verkehrskonzept Birsstadt soll ein neuer ÖV-Hauptkorridor, welcher Dornach-Arlesheim mit Reinach verbindet, geschaffen werden (Abb. 5).

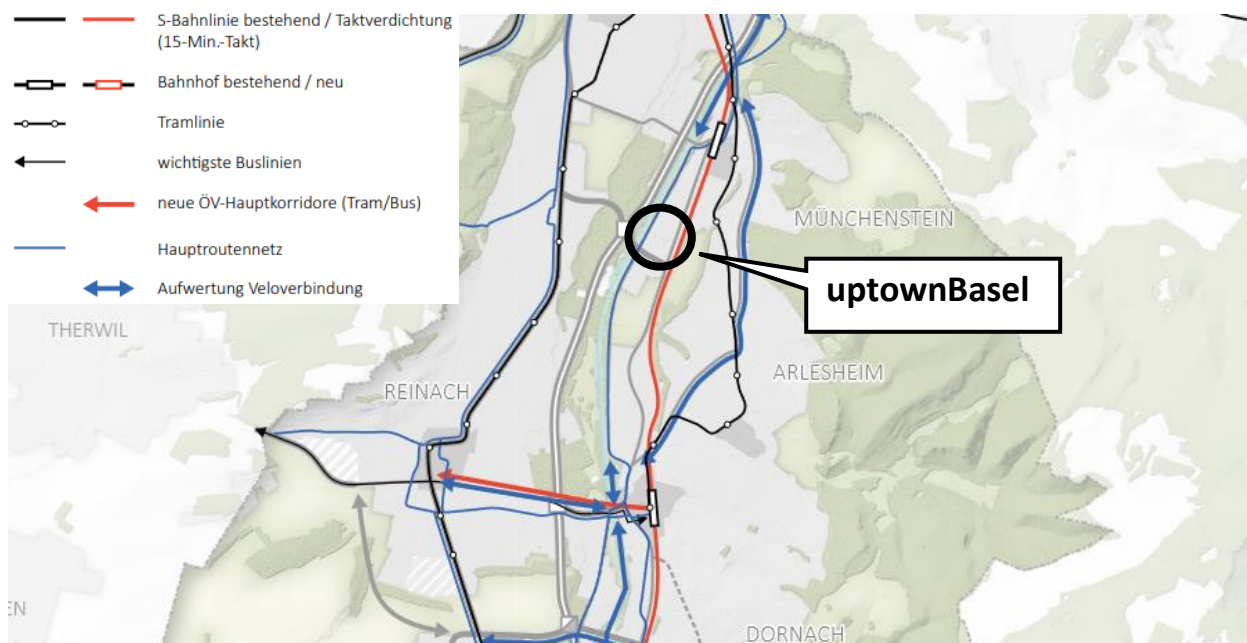


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Verkehrskonzept Birsstadt (ÖV/Velo) (Quelle: Raumkonzept Birsstadt 2035, Stand 17.05.2016)

Motorisierter Individualverkehr

Auf der Baselstrasse und der Birseckstrasse, die durch den Dorfkern Münchensteins führen, soll die Siedlungsverträglichkeit erhöht werden. Hierfür sollen diese Strassen abklassiert werden. Als Ersatz für die abklassierten Strassen soll entlang des Gebiets Schore eine neue Verbindungsstrasse geschaffen werden (Verlängerung der Talstrasse als Kantonsstrasse, Abb. 6). Damit dieses kantonale Bauprojekt realisierbar ist, bedeutet dies einen Abbruch des heutigen Gebäudes am Schorenweg 10, dem Bestandgebäude unterhalb des Sundgauer Viadukts. Die Arealentwicklung uptownBasel hat ihre aktuellen Bebauungspläne auf die Realisierung der Verlängerung der Talstrasse als Kantonsstrasse ausgerichtet.

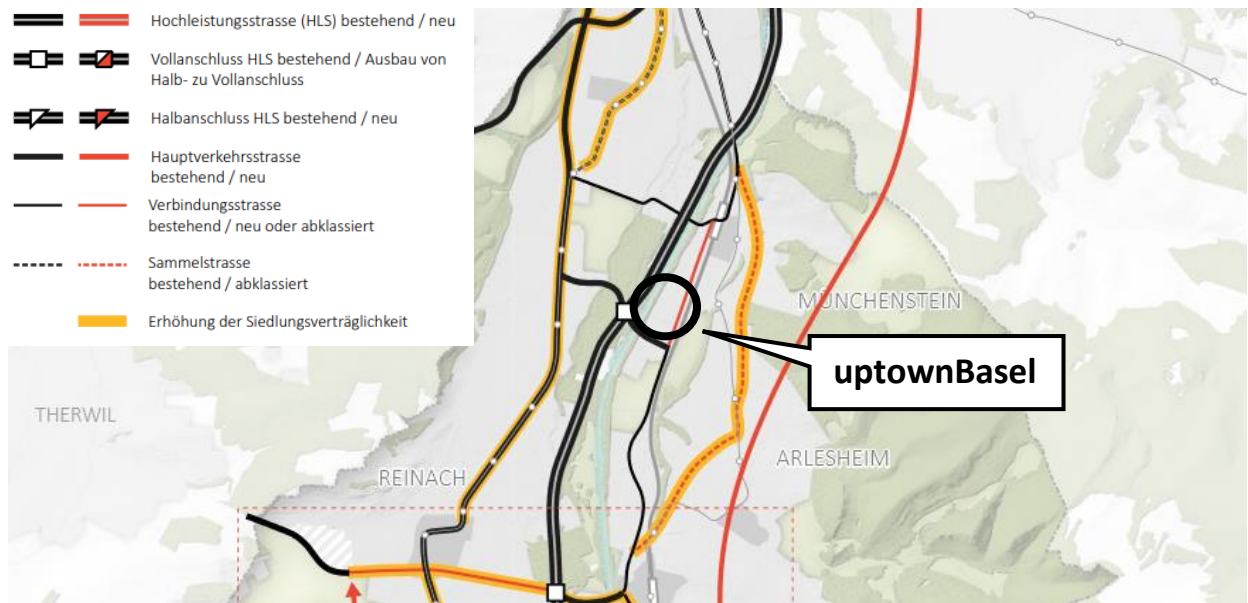


Abbildung 6: Ausschnitt aus dem Verkehrskonzept Birsstadt (MIV) (Quelle: Raumkonzept Birsstadt 2035, Stand 17.05.2016)

**2.7 Buskonzept Birsstadt Nord**

Der Kanton Basel-Landschaft überarbeitet zurzeit das Busliniennetz im Bereich der Birsstadt Nord. Neu verkehrt seit dem 12. Dezember 2021 die Buslinie 37 anstatt der Linie 63. Die Linie 37 verkehrt zwischen der dem Bahnhof Dornach-Arlesheim und dem Aeschenplatz (Basel-Stadt) werktags zu den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt (Abb. 7).

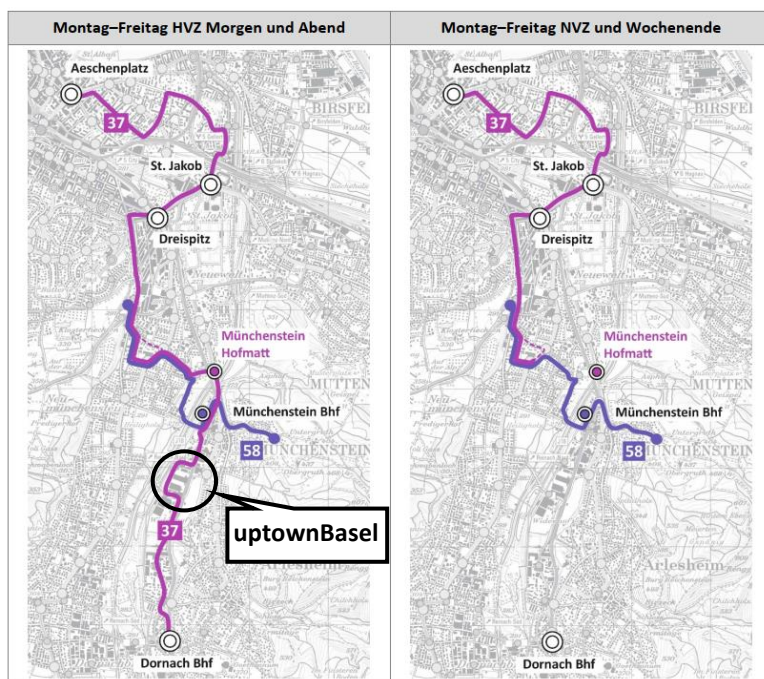


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Buskonzept Birsstadt Nord (Quelle: Buskonzept Birsstadt Nord des Kantons Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Abteilung öffentlicher Verkehr)

## 2.8 Zonenvorschriften Siedlung

Der westliche Teil des Areals liegt in der Gewerbezone G3a, der nordöstliche in der Gewerbezone G3b.

Folgende Zonenvorschriften gelten in diesen Gewerbebezonen (§6 des Zonenreglements Siedlung):

- *Minimale Grünflächenziffer: 0.1*
- *Maximale Gebäudehöhe: 18 m (G3a) respektive 24 m (G3b)*
- *Pro 1'000 m<sup>2</sup> Parzellenfläche sind mindestens 5 kronenbildende Bäume gemäss Pflanzenliste der Gemeinde zu pflanzen und zu unterhalten*
- *Sind einzelne erhöhte Bauteile aus technischen und betrieblichen Gründen erforderlich, so können sie die zulässige Gebäudehöhe überschreiten.*
- *Gestützt auf § 7 RBV kann der Gemeinderat bei vorbestandene Bauten hinsichtlich Umgebungsgestaltung und Anordnung der Parkierung bei der Baubewilligungsbehörde Ausnahmen beantragen.*
- *Bei Umbauten sowie baulichen Ergänzungen vorbestandener Betriebe sind Umgebungsgestaltungsmassnahmen anteilmässig zu realisieren.*

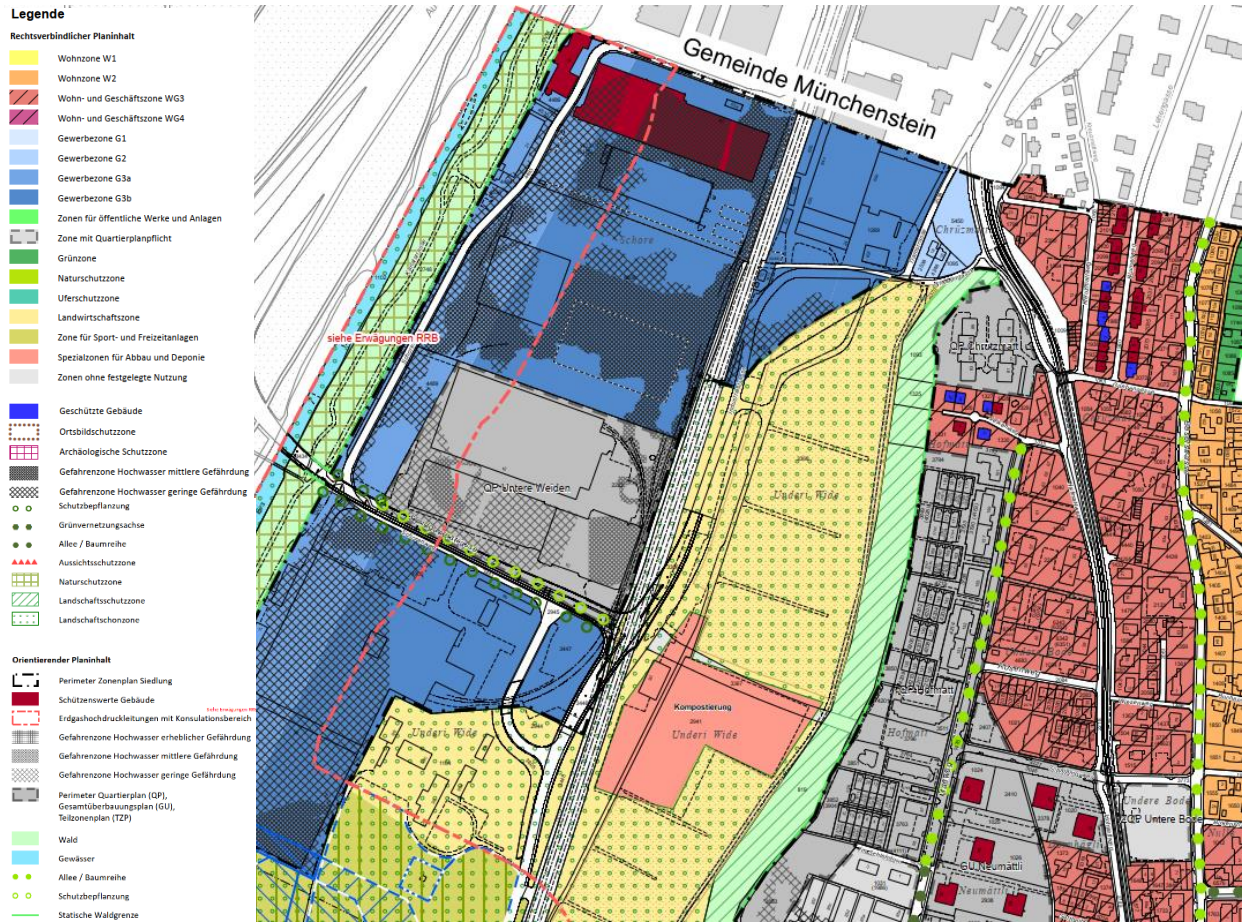


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem Zonenplan Siedlung Arlesheim (Quelle: Zonenplan Siedlung Gemeinde Arlesheim, Nachführungsexemplar DVS vom August 2020 (Jermann AG))



## 2.9 Quartierplanung Untere Weiden

Für die Parzelle Nr. 2222, ist der Quartierplan Untere Weiden aus dem Jahr 1972 rechtsgültig, der zwecks Realisierung der PTT-Betriebe erstellt wurde. Die zulässigen Nutzungen sind aus dem Quartierplanausschnitt ersichtlich.

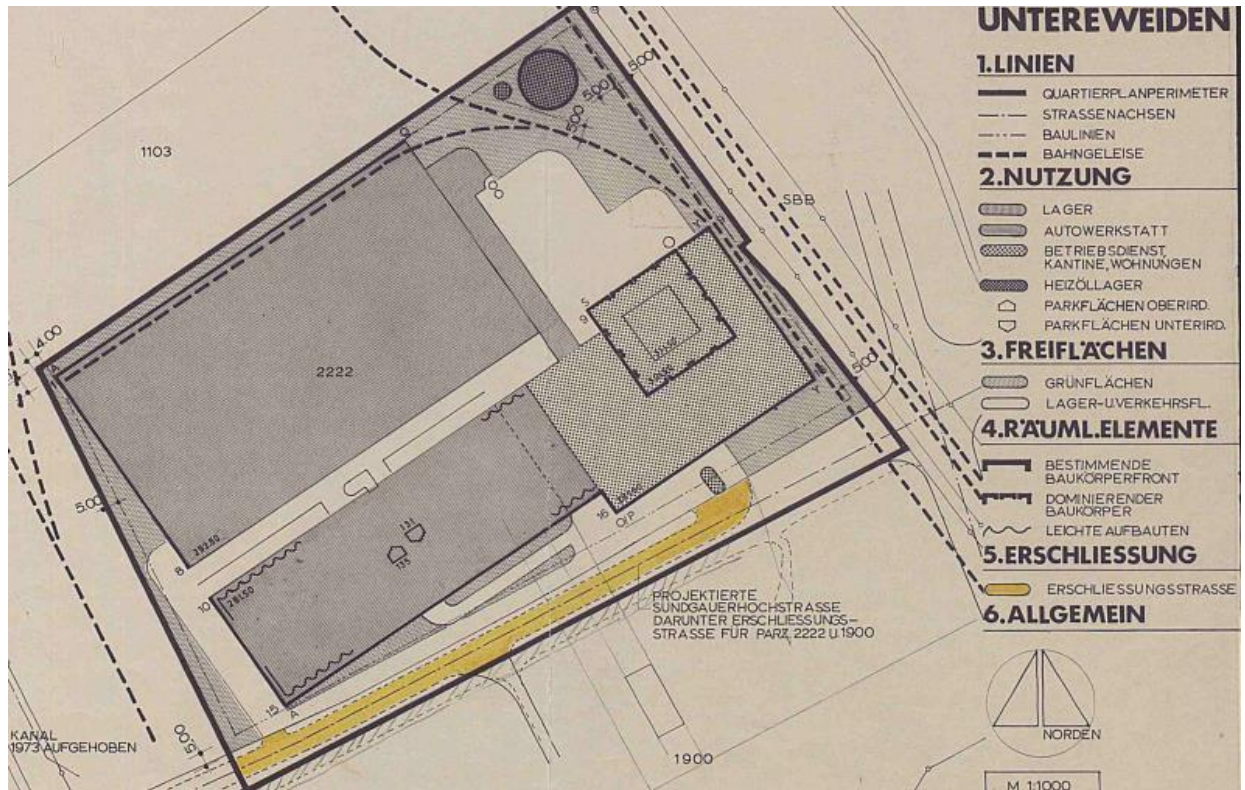


Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Quartierplan Untere Weiden von 1972

Die geplante Arealentwicklung uptownBasel erhebt für die zukünftige Nutzung des Standortes neue Ansprüche. Die Nutzung wird mit vorliegender Quartierplanung neu geregelt, welche die Quartierplanung Untere Weiden ablöst.

## 2.10 Erschliessung

### 2.10.1 Übergeordnetes Strassen-, Velo- und Fusswegnetz







Die Anbindung des Areals an das übergeordnete Strassennetz kann als sehr gut betrachtet werden. Der Autobahnanschluss Reinach-Nord der A18 liegt in unmittelbarer Nähe. Das Zentrum von Basel kann vom Areal in rund 20 Minuten erreicht werden und liegt in ca. 12 Kilometer Entfernung. In weniger als 10 Minuten Fahrzeit kann die nächste Auffahrt auf die A3 in Muttenz Richtung Zürich erreicht werden. Das Areal ist heute von der Autobahnausfahrt über die Sundgauerstrasse und den Schorenweg von Süden her erreichbar. Eine Zufahrt ist aber auch von Norden her via Aliothstrasse über den Schorenweg möglich (Abb. 10).

**Legende**

**Verbindlicher Planinhalt**

-  Sammelstrasse
-  Erschliessungsstrasse mit Trottoir
-  Erschliessungsstrasse geplant
-  Erschliessungsstrasse ohne Trottoir
-  Erschliessungsweg (teilweise mit beschränktem Fahrverkehr, teilweise weidurchlässig)
-  Privatstrasse mit McLunktion
-  Fussweg bestehend (teilweise mit Radverkehr)
-  Fussweg geplant (teilweise mit Radverkehr)
-  Fusswegverbindung auf Strasse oder Trottoir
-  Wanderweg gemäss Regionalplan Fuss- und Wanderwege
-  Begrünungszone
-  Verkehrsberuhigungszone

**Orientierender Planinhalt**

-  Perimeter Zonenplan Siedlung
  -  Perimeter Quartierplanung Ortskern
  -  Gewässer
  -  Wald
  -  Kantonsstrasse
  -  projektierte Sundgauerstrasse
- Hinweis: Die Sundgauerstrasse ist ein rechtskräftiges Projekt des Kantons und hat im Strassennetzplan nur orientierenden Charakter. Die Einwohnergemeinde kann demzufolge darüber nicht beschliessen. Da eine der Gemeinderäte von der Gemeindeversammlung vom 8. Mai 1985 beauftragt worden ist, beim Kanton auf den Verzicht der Sundgauerstrasse hinzuwirken, wurde der Strassennetzplan in diesem Abschnitt nicht vervollständigt.

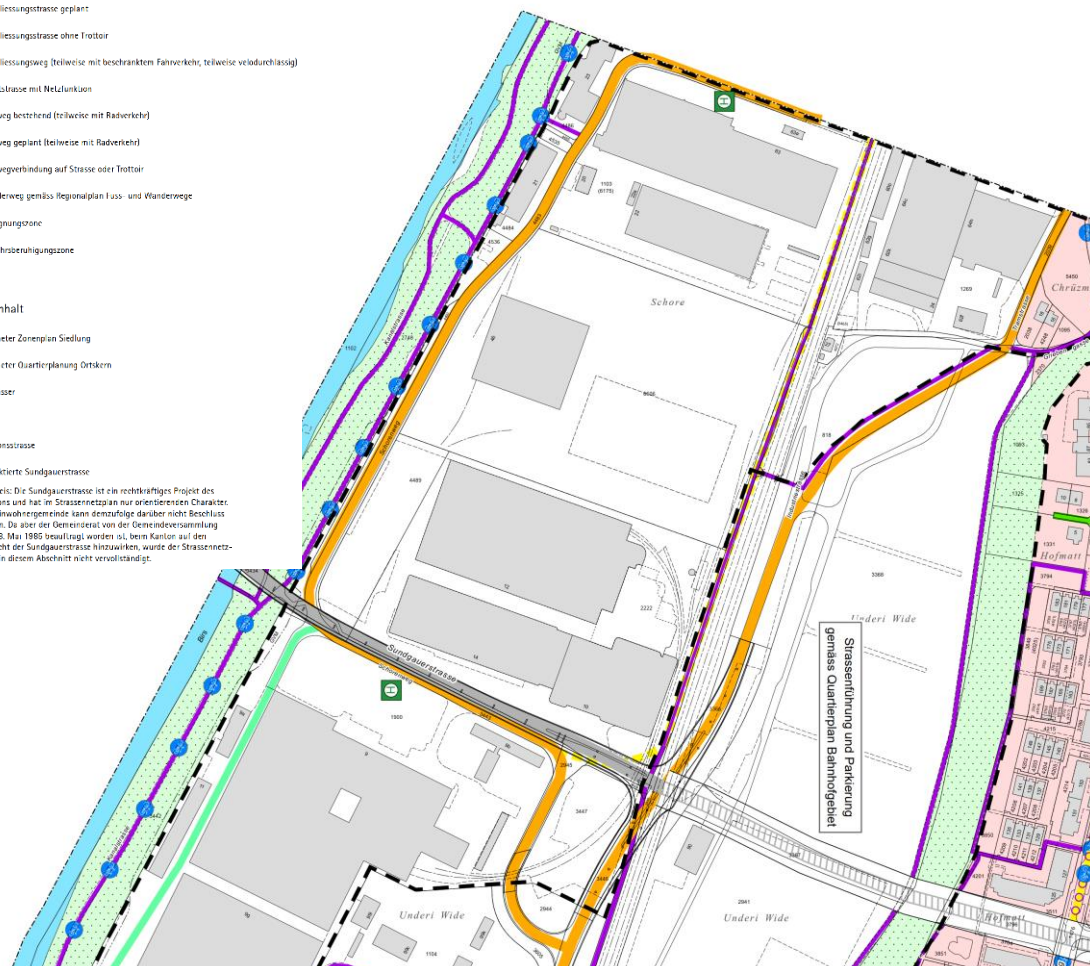


Abbildung 10: Ausschnitt aus dem Strassennetzplan Gemeinde Arlesheim, Nachführungsexemplar DVS Mai 2020 (Quelle: Strassennetzplan Siedlung Arlesheim, Nachführungsexemplar DVS vom Mai 2020 (Jermann AG))

Die westliche Erschliessungsstrasse, der Schorenweg (Parzelle. Nr. 4483) soll zugunsten einer ökologisch aufgewerteten Birsraumgestaltung aufgehoben werden. Im Rahmen des Projekts uptownBasel wird eine neue Erschliessungsstrasse, die sogenannte «Verlängerung der Talstrasse» an den östlichen Rand des Areals entlang der Bahngleise projektiert. Es existiert eine übergeordnete kantonale Planung, welche die Verlegung der Kantonsstrasse, aktuell entlang der Birseck- und der Baselstrasse in Arlesheim und entlang der Hauptstrasse in Münchenstein, in den Talboden verlegen will. Die Planung der Kantonsstrassenverlegung unterliegt dem Kanton und ist noch nicht genügend fortgeschritten, um in der aktuellen Planung als rechtsverbindliche Grundlage einzufließen.

Das Projekt uptownBasel nimmt aber auf diese mögliche Entwicklung Rücksicht, indem eine eigene Planung eines Kantonstrassenteilstücks entlang der Parzellen Nr. 2222 und 6606 (geplant durch Glaser Saxer Keller AG, 2019/2020) in Auftrag gegeben wurde, damit die Baufelder der Arealentwicklung uptownBasel so platziert werden können, dass die Realisierung einer Kantonstrasse möglich ist.

Der Quartierplan «Untere Weiden II» wird demnach rechtsverbindlich mit einer kommunalen Erschliessungsstrasse geplant, welche verkehrstechnisch abgestützt und rein auf den Parzellen der uptownBasel AG realisierbar ist. Der Eintrag der Erschliessungsstrasse in den Strassennetzplan wurde am 7. Mai 2020 vom Regierungsrat genehmigt. Sollte der Kanton Basel-Landschaft das Ziel der Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal zukünftig weiter vorantreiben, kooperiert die uptownBasel AG durch die frühzeitig korrekte Platzierung der Gebäude und damit der Verhinderung möglicher Nutzungskonflikte.

Wird die neue im Osten des Areals geplante Strasse als kommunale Erschliessungsstrasse adressiert, wird von der «Verlängerung Talstrasse» gesprochen. Wird der mögliche zukünftige Ausbau der Erschliessungsstrasse als Kantonsstrasse thematisiert, wird explizit von der «Verlängerung Talstrasse als Kantonsstrasse» gesprochen. In den Quartierplänen wird der sogenannte «Freihaltebereich für Ausbau Kantonsstrasse» als orientierender Inhalt dargestellt.

Das Areal bleibt von Westen her zugänglich für potenzielle Notzufahrten der Feuerwehr und Sanität und ist durchlässig für den Fuss- und Veloverkehr.

Durch die bestehende Unterführung, welche unter der Eisenbahnlinie durchführt, ist der Fussverkehr an die Tramhaltestelle Brown Boveri der Linie 10 angeschlossen.

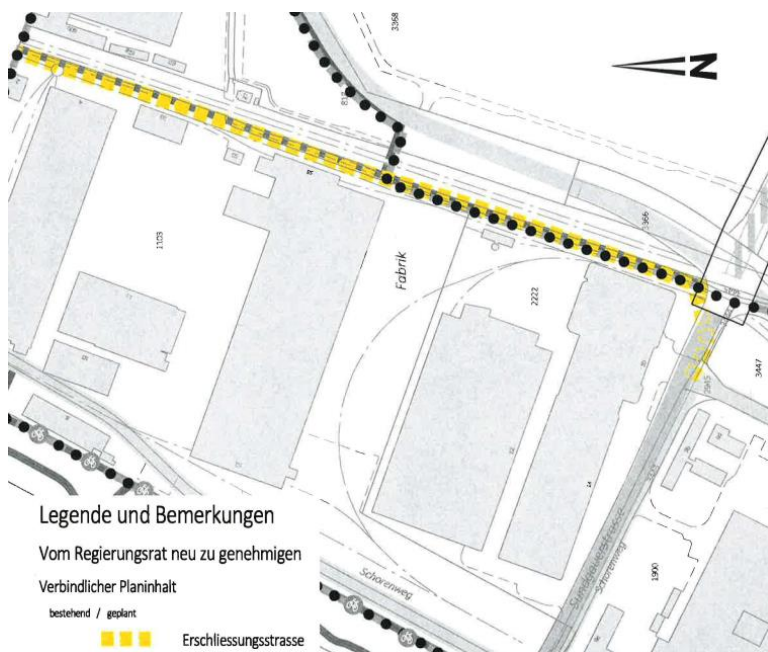


Abbildung 11: Ausschnitt Strassennetzplan Siedlung Mutation «Verlängerung Talstrasse» (Genehmigungsexemplar)

## 2.10.2 Öffentlicher Verkehr

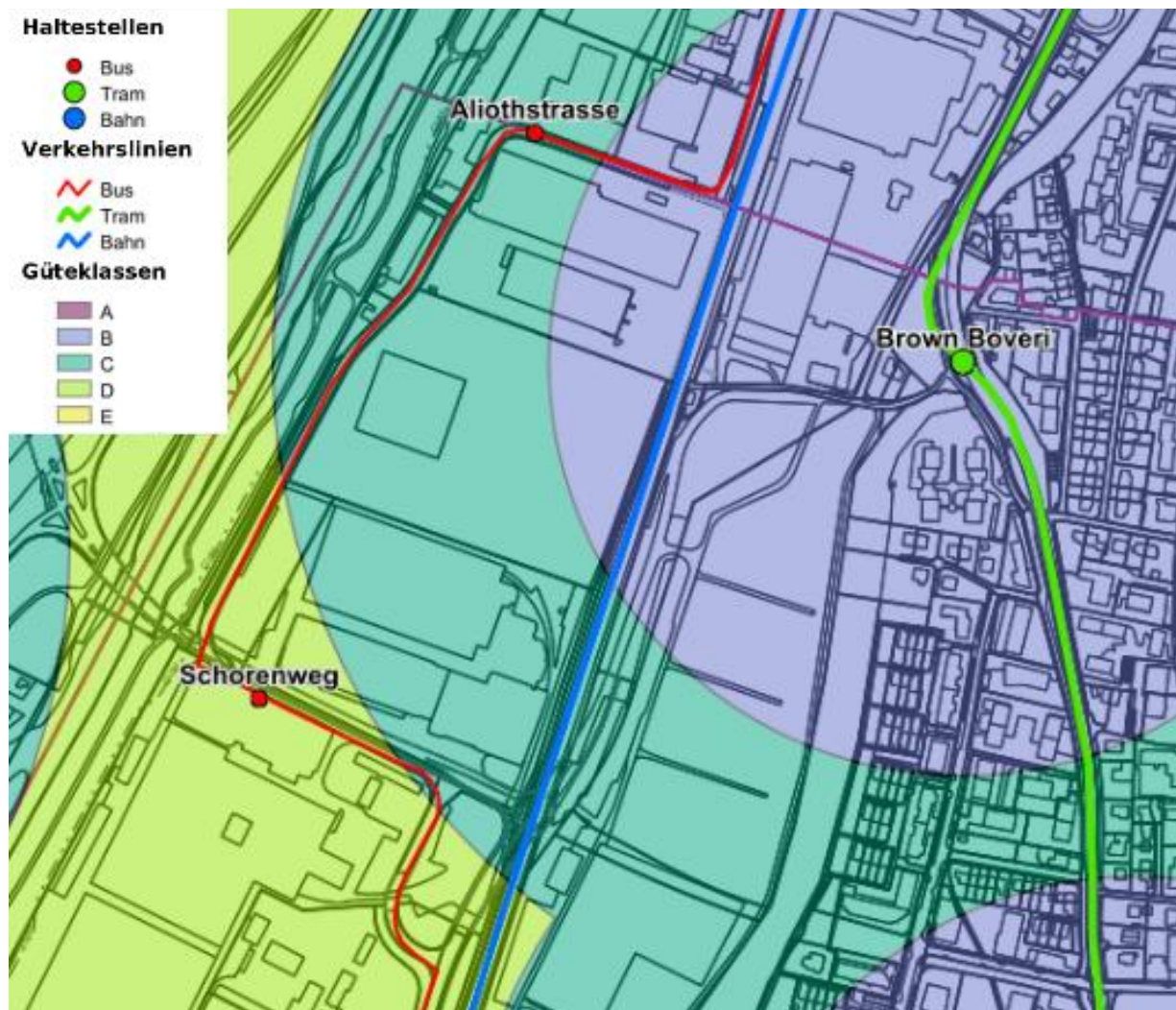


Abbildung 12: ÖV-Haltestellen, Verkehrslinien und Güteklassen (Ausgangszustand) (Quelle: geoview.bl.ch)

Seit dem 12. Dezember 2021 verkehrt die Buslinie 37, welche die Buslinie 63 abgelöst hat, an der Haltestelle Schorenweg, in beide Richtungen. Werktags verkehrt die Linie 37 zu den Verkehrszeiten im Viertelstundentakt. Des Weiteren findet sich in fünf Gehminuten nordöstlich des Areals die Tramhaltestelle Brown Boveri, an der die Linie 10 im 7.5-Minutentakt in beide Richtungen (Bahnhof Dornach-Arlesheim und Basel via Münchenstein) verkehrt. Noch weiter nördlich befindet sich zusätzlich der Bahnhof Münchenstein. Die S-Bahn verkehrt zweimal stündlich in beide Richtungen (Delémont/Porrentruy und Basel/Olten). Das Schorenareal befindet sich vorwiegend in der ÖV-Güteklasse C wie auch teilweise noch in den Güteklassen B und D.

## 2.11 Lärm

Aktuell gilt für das Quartierplanareal die Lärm-Empfindlichkeitsstufe III. Die Thematik Lärm ist im Umweltverträglichkeitsbericht Schore abschliessend behandelt. Für die Betriebsphase sind keine Massnahmen erforderlich, da sowohl die Immissionsgrenzwerte beim Eisenbahn- und Strassenverkehrslärm wie auch die Planungswerte beim Industrie- und Gewerbelärm eingehalten werden.

## 2.12 Naturgefahren

Das Quartierplanareal ist von einer mittleren Gefährdung durch Überschwemmung betroffen. Die Thematik Naturgefahren ist im Umweltverträglichkeitsbericht Schore abschliessend behandelt. Wie das Projekt entsprechende Massnahmen integriert, ist im vorliegenden Planungsbericht im Kapitel 3.8 beschrieben.

## 2.13 Störfall

Die Thematik Störfall ist im Umweltverträglichkeitsbericht Schore behandelt. Das Areal liegt innerhalb des Konsultationsbereiches der Erdgashochdruckleitung. Wie das Projekt die Störfallvorsorge vornimmt, ist im Kapitel 3.9 im vorliegenden Planungsbericht beschrieben.

## 2.14 Schutzräume

Die Schutzraumpflicht richtet sich nach dem eidgenössischen Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetz (BZG), nach der dazugehörenden Verordnung über den Zivilschutz (ZSV) sowie nach dem kantonalen Merkblatt zur Schutzraumpflicht des Amtes für Militär und Bevölkerungsschutz vom 01. Januar 2012. Beim vorliegenden Projekt ist vorgesehen, keine eigenen Schutzräume zu erstellen und demnach in Anlehnung an das BZG für die Einwohner, die in den auf dem Areal vorgesehenen ein bis zwei Abwartwohnungen wohnen werden, einen Ersatzbeitrag zu entrichten.

## 2.15 Heutige Nutzung des Quartierplanareals / Gebäudetypologie

Die heute auf dem Areal bestehenden Gebäude werden für Gewerbe und Büronutzung verwendet. Darin arbeiten aktuell rund 300 Personen. Arbeitsplätze, die jetzt schon auf dem Areal sind und auch zukünftig bleiben sollen, sind jene der Kantonspolizei Basel-Landschaft, des Bundesamtes für Zoll- und Grenzsicherheit (BAZG), FEDEX Logistik sowie diverse kleinere Unternehmen im Dienstleistungssektor. Die Polizei arbeitet im Schichtbetrieb.

Auf dem Quartierplanareal befinden sich ausserdem ein Gebäude mit Parkdeck, Parkflächen im Aussenraum sowie eine Energiezentrale (siehe Abb. 13). Das Parkdeck fasst rund 80 Autoabstellplätze. Darüber sind gerundete Dachelemente mit einer Photovoltaik-Anlage installiert. Unter dem Parkdeck und der Gewerbehalle befinden sich unterirdisch rund 250 Abstellplätze für motorisierte Fahrzeuge. Auf dem Areal befinden sich heute insgesamt rund 450 Abstellplätze für motorisierte Fahrzeuge.

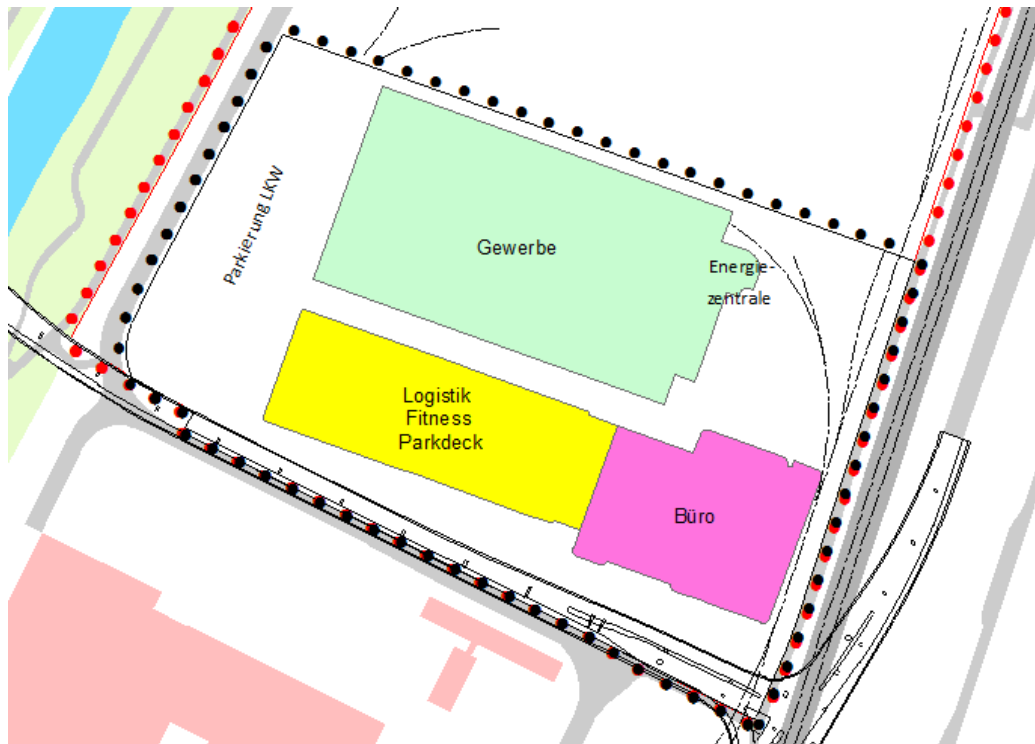


Abbildung 13: Gegenwärtige Nutzung (Quelle: eigene Darstellung)

### 3 Beschreibung des Projekts

#### 3.1 Bauliches Vorhaben

Die Arealentwicklung uptownBasel umfasst insgesamt neun Gebäude, wovon fünf Gebäude innerhalb der vorliegenden Quartierplanung liegen. Die projektierten Gebäudehöhen reichen von 10 bis 60 m und nehmen von Ost nach West und von Süd nach Nord ab. Somit befinden sich die höheren Gebäude entlang des Sundgauerviadukts und der Verlängerung der Talstrasse. Auf der birszugewandten Seite verzeichnen die Gebäude eine geringere Höhe (Tabelle1).

Tabelle 1: Gebäudehöhen(Quelle: eigene Darstellung)

Gebäude-nummer	Höhe projektiertes Gebäude (m)	Höhe Baubereich (m)	Lage innerhalb des Quartierplanperimeters
1	24	--	Nein
2	18	--	Nein
3	24	--	Nein
4	18	--	Nein
5	36	40	Ja
6	36	40	Ja
7	10	13	Ja
8	24	27	Ja
9	60	60	Ja

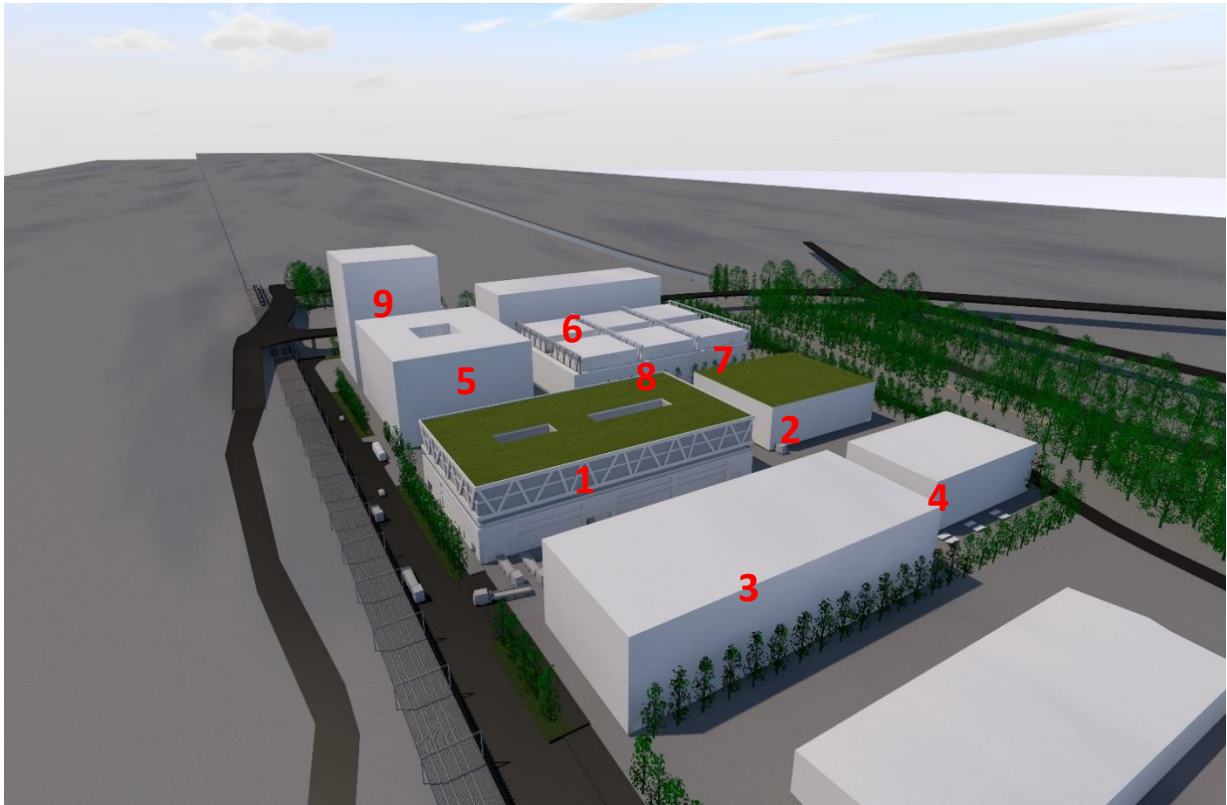
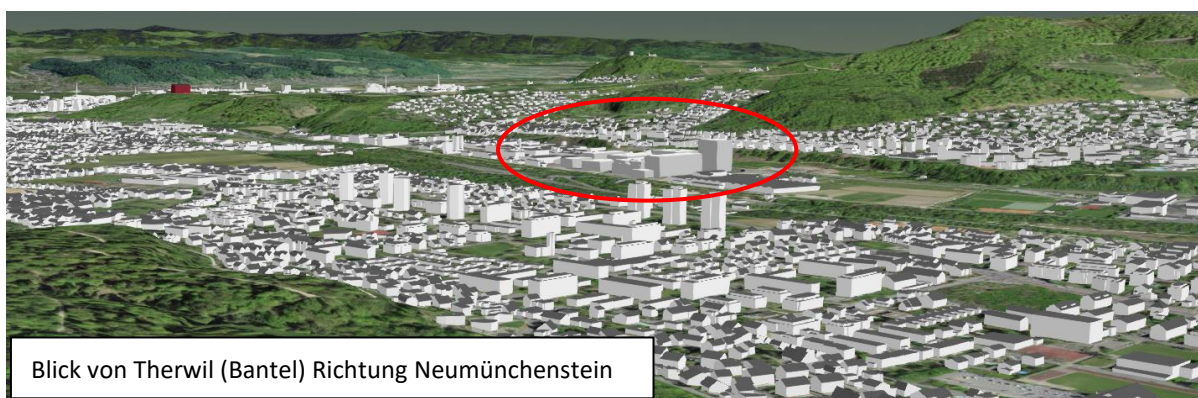
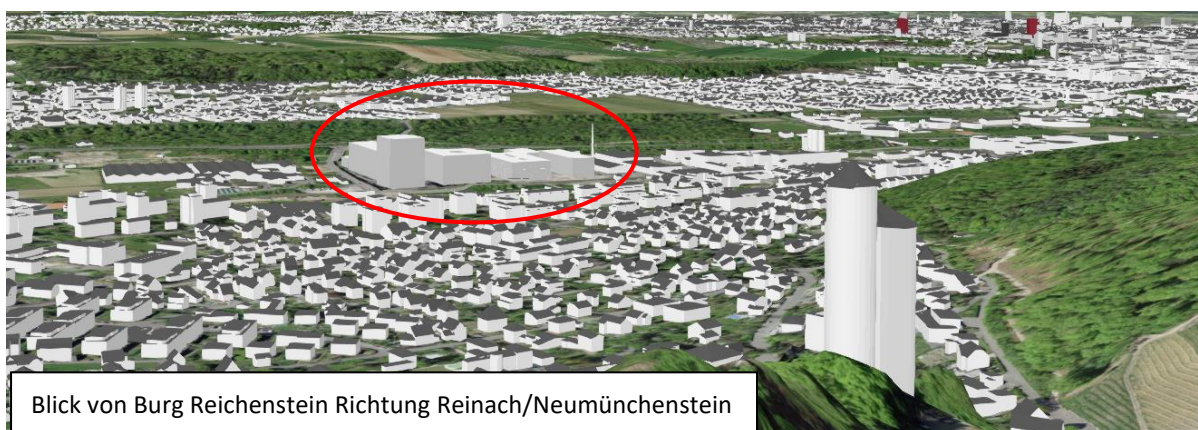


Abbildung 14: Visualisierungen des Entwicklungsvorhabens inkl. Nummerierung der Gebäude  
(Quelle: Fankhauser Arealentwicklungen AG, eigene Bearbeitung)

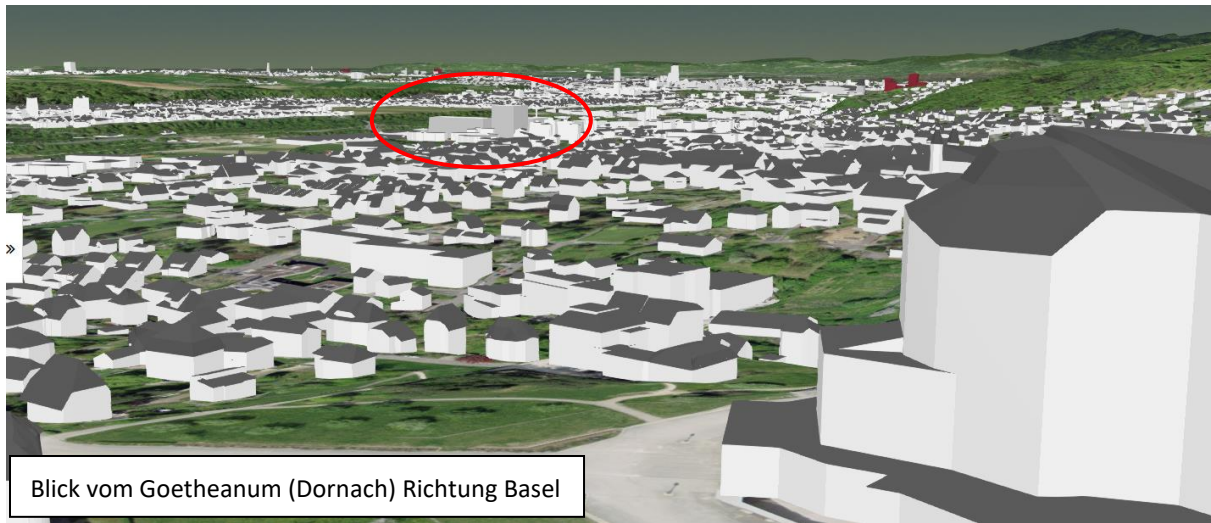
Für die Gebäude innerhalb des Quartierplanperimeters ist im Quartierplan eine maximal zulässige Gebäudehöhe festgelegt (siehe auch Kapitel 4.2 des vorliegenden Planungsberichts).

### 3.2 Städtebauliche Eingliederung der Bauten

Die städtebauliche Eingliederung des Entwicklungsvorhabens in die Landschaft und das Ortsbild wurde im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Schore abschliessend untersucht. Mithilfe der im UVB definierten Massnahmen kann das Vorhaben landschafts- und ortsbildverträglich realisiert werden. Die Massnahmen beinhalten ein Materialisierungs- und Farbkonzept für die Aussenhülle sowie Regelungen zur Innen- und Aussenbeleuchtung und zu selbstleuchtenden Reklamen. Die genauen Massnahmen sind dem Quartierplanreglement zu entnehmen.







Blick vom Goetheanum (Dornach) Richtung Basel

Abbildung 15: Visualisierungen des Projekts (Quelle: Geoportal)

### 3.3 Hochhauskonzept

Zeitgleich mit der vorliegenden Quartierplanung hat die Gemeinde Arlesheim die Erarbeitung eines Hochhauskonzepts beauftragt. Anhand von städtebaulichen, geografischen sowie Kriterien für schützenswerte Kultur- und Naturgüter wurden Eignungs- und Ausschlussräume für etwaige Hochhäuser definiert, wobei sich der Eignungsraum lediglich auf einen Bereich der Gewerbebezonen und der vorliegenden Quartierplanung im Nord-Osten der Gemeinde beschränkt. Als Hochhäuser gelten innerhalb des Quartierplanperimeters die Gebäude 5 (36 m), 6 (36 m) und 9 (60 m).

Zur Gewährleistung einer hohen architektonischen Qualität soll für die Gebäude 6 und 9 ein Studienauftrag oder ein Wettbewerb durchgeführt werden.

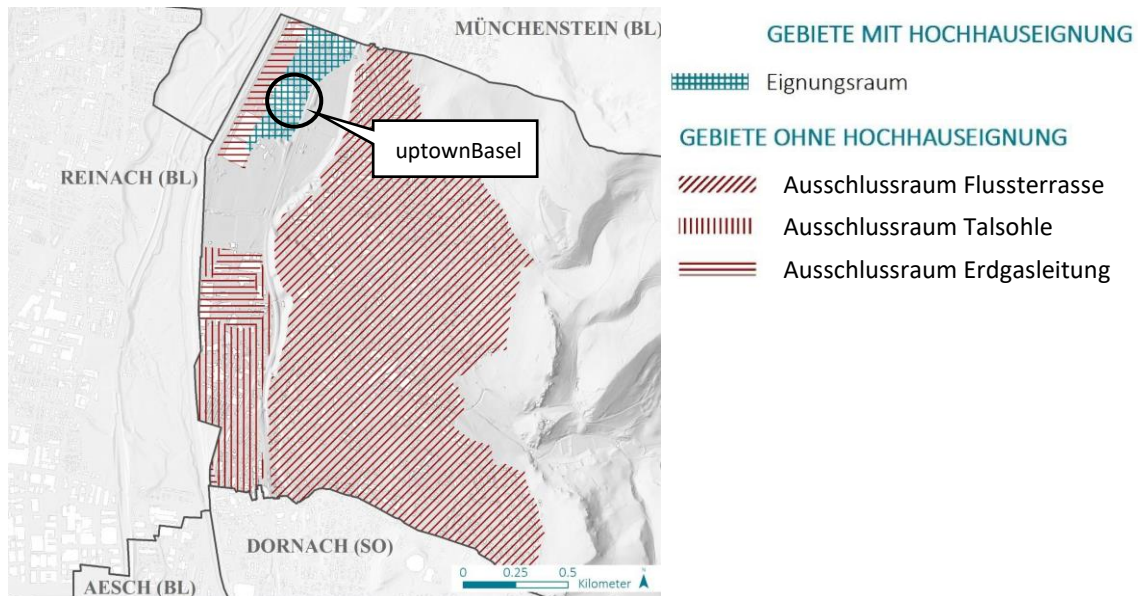


Abbildung 16: Ausschnitt Hochhauskonzept Gemeinde Arlesheim (Quelle: Jermann AG 2020)

### 3.4 Besondere Anforderungen an Hochhäuser und deren Standort

Das Objektblatt S 2.4 «Standorte für Hochhäuser» des kantonalen Richtplans (KRIP) definiert erhöhte Anforderungen für Hochhausstandorte, auf die nachfolgend summarisch eingegangen wird. Genauere Ausführungen und Herleitungen sind den Anhängen des Umweltverträglichkeitsberichts Schore Arlesheim vom 13. Dezember 2021 sowie dem Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG vom 23. November 2021 zu entnehmen.

#### ÖV-Erschliessungsgüte:

Für die Errichtung von Hochhäusern schreibt der KRIP eine Güteklasse von mindestens B vor. Das Quartierplanareal befindet sich in der ÖV-Güteklasse C, jedoch ist hier zu beachten, dass das Areal sowohl von der Buslinie 37 sowie durch das Tram 10 erschlossen ist. Der Bus verkehrt im 30'-Takt und zu den Verkehrszeiten im 15'-Takt und das Tram im 7.5'-Takt. Sowohl Bus wie auch Tram sind mit den beiden Bahnhöfen Münchenstein und Dornach-Arlesheim verbunden, wodurch auch ein Anschluss an die Bahn gewährleistet ist. Das Areal ist also unabhängig von der vorliegenden ÖV-Güteklasse als gut erschlossen einzustufen.

#### Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz:

Das Areal befindet sich direkt an der kantonalen Veloroute, welche heute noch der Birs entlang verläuft. Künftig soll im Rahmen des Projektes «Verlängerung der Talstrasse» eine Velo-Vorzugsroute entlang der Bahnlinie führen, wobei die Veloroute entlang der Birs ebenfalls bestehen bleiben soll. Die Gemeinde Arlesheim hat die Überprüfung der Fusswegverbindung zur Tramhaltestelle Brown-Boveri in Auftrag gegeben, sodass die Anbindung an das Fussweg- und ÖV-Netz künftig noch gestärkt und verbessert werden soll. Das Areal soll für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und durchlässig sein.

#### Auswirkungen auf den Verkehr:

Die Auswirkungen des Projekts auf den MIV und die ÖV-Auslastung werden im Verkehrsgutachten der Glaser Saxer Keller AG abgehandelt. Über das Gesamtareal uptownBasel sind laut Verkehrsgutachten eine maximale Anzahl von 1'100 verfügbaren Parkplätzen gedeckelt. Im Quartierplanareal «Untere Weiden II» sind maximal 688 Parkplätzen im Quartierplanreglement reglementiert, demnach kann die Nachbarparzelle (Parzelle Nr. 6606) maximal 412 Parkplätzen realisieren.

Zusätzlich wird im Quartierplanreglement bezüglich der maximal zulässigen Anzahl Lastwagenfahrten pro Tag eine Bindungswirkung zur Regelung gemäss Verkehrsgutachten hergestellt. Es dürfen gem. Verkehrsgutachten täglich maximal 100 Lastwagen auf das Gesamtareal (Parzellen Nr. 2222, 4489 und 6606) fahren. Die Anzahl Lastwagenfahrten pro Tag ist demnach auf 200 Fahrten limitiert. Innerhalb des Quartierplanperimeters dürfen gemäss Verkehrsgutachten maximal 40 Lastwagen pro Tag (80 Fahrten) verkehren. Im Quartierplanreglement wird auf die im Verkehrsgutachten festgelegte maximal zulässige Anzahl Lastwagenfahrten pro Tag verwiesen. Bis zu 60 Lastwagen (120 Fahrten) dürfen pro Tag auf dem erweiterten Betrachtungsperimeter (Parzelle Nr. 6606) verkehren.

Der entstehende Mehrverkehr würde im Szenario der kommunalen Erschliessungsstrasse den Knoten beim Anschluss des Schorenwegs an die Talstrasse an die Leistungsgrenze bringen. Die restlichen Strassen und Knoten verfügen über genügend Reserve. Durch das Kantonsstrassenprojekt und die Verlagerung des regionalen Verkehrs ins Tal, muss der Anschluss Talstrasse / Schorenweg sowieso verkehrstechnisch verbessert werden.

Sollte zukünftig das Kantonsstrassenprojekt nicht weiter verfolgt werden, wird die Gemeinde Arlesheim in Zusammenarbeit mit der uptownBasel AG diesen Knoten auf eine verkerstechnisch genügende Leistungskapazität bringen.

Beim ÖV sind in den Spitzenzeiten höhere Auslastungen bei den einzelnen Linien zu erwarten, dies würde entsprechende Massnahmen zur Kapazitätserhöhung erfordern, welche projektstandbedingt erarbeitet werden müssen.

Öffentlichkeitscharakter Sockelgeschoss:

Laut Quartierplanreglement sind im Bereich der drei Gebäude 5, 6 und 9 neben der gewerblich-industriellen Nutzung auch zugehörige Nutzungen wie z.B. Gastronomie, Kinderbetreuung, Fitness- und Wellnessbetriebe, Restauration etc. zulässig. Eine Wohnnutzung die über das gem. § 23 Abs. 5 RBG zulässige Mass hinausgeht ist ausgeschlossen. Für die Kinderbetreuung ist ein Standort zu wählen, der innerhalb der Baubereiche 5 oder 9 liegt. Die Nutzung betreffende, erhöhte Sicherheitsaspekte sind bei der Standortwahl zu beachten. In den Sockelgeschossen von Gebäude 9 (60 m) und Gebäude 5 (36 m) sind auch öffentliche Gastronutzungen sowie ein Shop geplant. Aufgrund der dezentralen Lage des Areals und der grossen Distanz zu Arlesheim Dorf und Münchenstein Dorf treten diese Nutzungen – trotz Mehrwert für die Öffentlichkeit – nicht in Konkurrenz mit den bisherigen Zentren und dienen vielmehr der arealinternen Versorgung.

Nah- und Fernwirkung:

Das Projekt wird in einem bereits grossvolumig bebauten Gebiet in der Talsohle geplant. Städtebaulich sind die ebenfalls grossvolumigen Bauteile bestens eingebettet. Aufgrund der Tallage und dem dichten Hangbewuchs wird die Fernwirkung von den umgebenden Flusserassen minimiert. Zusätzlich befindet sich das Areal nicht in der Nähe eines historischen Ortskerns, welcher durch die Wirkung eines Hochhauses gestört werden könnte.

Auswirkungen auf das Mikroklima:

Durch den erhöhten Grünflächenanteil und die Durchbrechung der bisherigen massiven, in West-Ost Richtung liegenden Bebauung, welche auf das lokale Windsystem wie eine Talsperre wirkt, kommt es allgemein trotz höherer Bebauung zu einer Verbesserung in den Bereichen Beschattung, Versiegelung und Durchlüftung.

### 3.5 Aussenraum und Freiräume

Im Aussenraum müssen diverse Nutzungsansprüche miteinander vereint werden. Sowohl die Erschliessung, Verkehrsführung und Parkierung sowie auch die Erholungsräume für Mitarbeiter und ökologische Ausgleichsflächen müssen Platz finden.

Damit der Aussenraum eine hohe ökologische und ästhetische Qualität aufweist und auch als Erholungsraum für die dort arbeitende Bevölkerung fungieren kann, wurde die Fontana Landschaftsarchitektur GmbH aus Basel hinzugezogen. In enger Zusammenarbeit mit dem Arealentwickler, den Raumplanern und dem Verkehrsplaner erarbeitete die Fontana Landschaftsarchitektur GmbH ein «Masterplan Schorenareal, Arlesheim» (siehe Beilage). Dieser Masterplan bildet die Basis für die Gestaltung und Nutzung der Freiräume und für das Freiraumkonzept Untere Weiden II (Anhang des Planungsberichtes). Das Freiraumkonzept umfasst neben dem Quartierplanperimeter auch den gesamten Betrachtungsperimeter der Arealentwicklung uptownBasel sowie den angrenzenden Birs- und Strassenraum.

### 3.5.1 Freiraumkonzept Untere Weiden II



Abbildung 17: Ausschnitt Freiraumkonzept Untere Weiden II (Stand 25.09.2020, Fontana Landschaftsarchitektur GmbH)

#### Areal:

Die Besonderheit des Areals gründet in seiner Lage zwischen der städtisch geprägten Verlängerung der Talstrasse und dem natürlich geprägten Flussraum der Birs. Die Strukturierung sowie die Ausrichtung der Bauten in Ost-Westrichtung und die Rhythmisierung der dazwischen liegenden Freiräume in Freizeit- und Erholung, respektive Erschliessung und Logistik sind eine direkte und logische Reaktion auf diese spezifische Situation.

#### Verlängerung der Talstrasse:

Der gesamte öffentliche Verkehr (S-Bahn, Tram und Bus) sowie wichtige Velo- und Fussgängerverbindungen führen entlang der zukünftigen östlichen Erschliessung (Verlängerung der Talstrasse), was sie zur Hauptadresse des Areals macht. Von hier aus gelang man entweder direkt oder via Gassen in die Gebäude. Das Abrücken der Bauten von der Strassenkante gewährleistet genügend Platz zur Schaffung eines baumbestandenen und promenadenartigen Strassenraum im dem sich die Fussgänger sicher und angenehm bewegen und aufhalten können.

**Schorenweg:**

Mit der Nähe zum Sundgauerviadukt, der Tiefgarageneinfahrt sowie den oberirdischen Parkplätzen, bildet der Schorenweg die primäre Adresse für den motorisierten Individualverkehr. Grosszügig dimensionierte und baumbestandene Grünflächen schaffen im urbanen Kontext nicht nur einen stimmungsvollen Kontrast sondern auch eine weitere markante und eigenständige Adresse für das Areal.

**Brownstrasse:**

Mit der Anlieferung und der Adressierung übernimmt die Brownstrasse eine Doppelfunktion. Markante Markierungen und eine klare Signaletik zeichnen den architektonisch geprägten Raum aus und organisieren das Nebeneinander von Fussgängern und Logistik.

**Grüne Gasse:**

Mit der grünen Gasse wird die Durchlässigkeit des Areals in Nord-Südrichtung, sowie die Verbindung zwischen den Längsachsen sichergestellt. Mit dem lichten Schatten der Bäume und einem grosszügigen Angebot an Sitzmöglichkeiten sind sie aber auch wichtige Aufenthalts- und Erholungsräume.

**Die Birsau:**

Durch die naturnahe Gestaltung, die räumliche Strukturierung sowie die Ergänzung des Wegenetzes, verbindet die Birsau das Areal mit dem für die Region wichtigen Natur- und Erholungsraum der Birs auf vielfältige Art und Weise. Trocken-warme und aquatische Lebensräume schaffen hier einen hohen ökologischen Ausgleich.

**3.6 Areal-Erschliessung**

Die nachfolgende Abbildung 18 visualisiert die Erschliessung des Areals uptownBasel unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger.

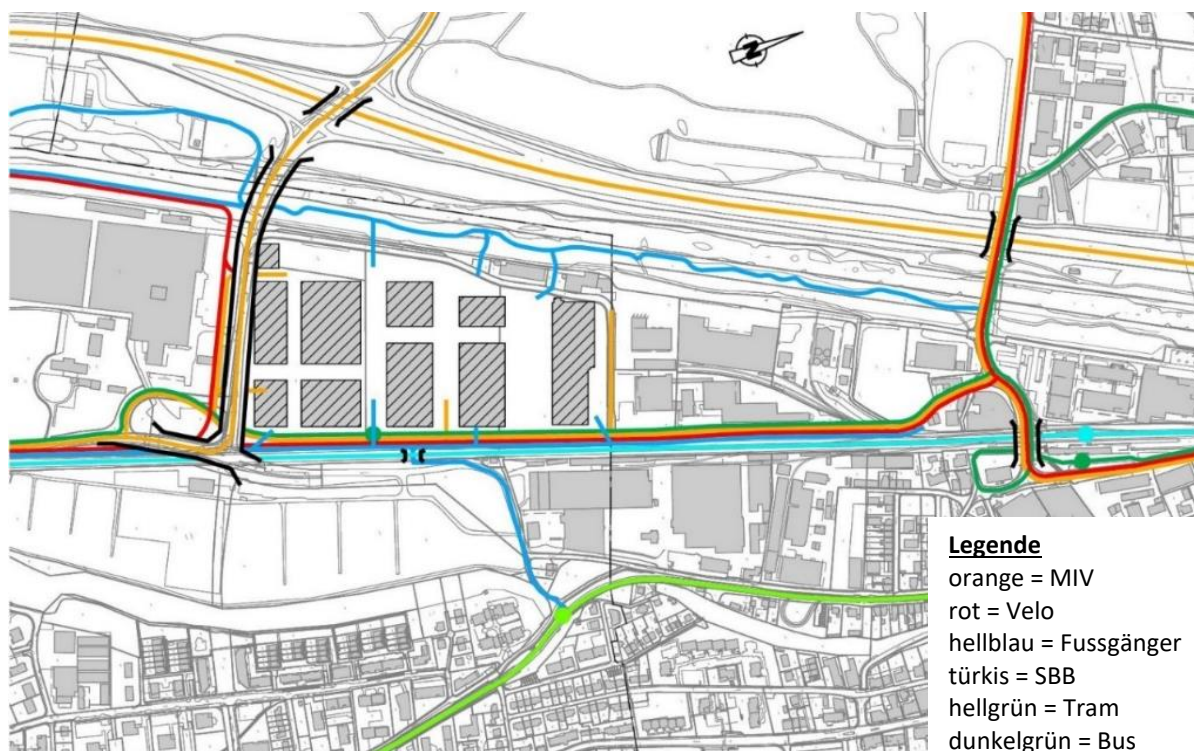


Abbildung 18: Areal-Erschliessung nach Realisierung der Verlängerung Talstrasse

### 3.6.1 Motorisierter Individualverkehr

Auf das Gelände uptownBasel gelangt man künftig an drei Standorten, die ersten beiden betreffen den QP-Perimeter:

1. Schorenweg/Gebäude 9: Ein-/Ausfahrt in die Autoeinstellhalle (AEH) sowie oberirdische Vorfahrt zwischen Gebäude 9 und 6
2. Schorenweg/Gebäude 6: Ein-/Ausfahrt in das Parkhaus von Gebäude 6 sowie Anlieferung Lastwagen Gebäude 8
3. Verlängerung Talstrasse/Gebäude 1 und 3: Ein-/Ausfahrt AEH, oberirdische Parkplätze sowie Anlieferung Lastwagen Gebäude 1 - 4.

Mit der Verlängerung der Talstrasse bis zur Aliothstrasse kann der Schorenweg auf der Westseite des Areals entlang der Birs zurückgebaut werden.

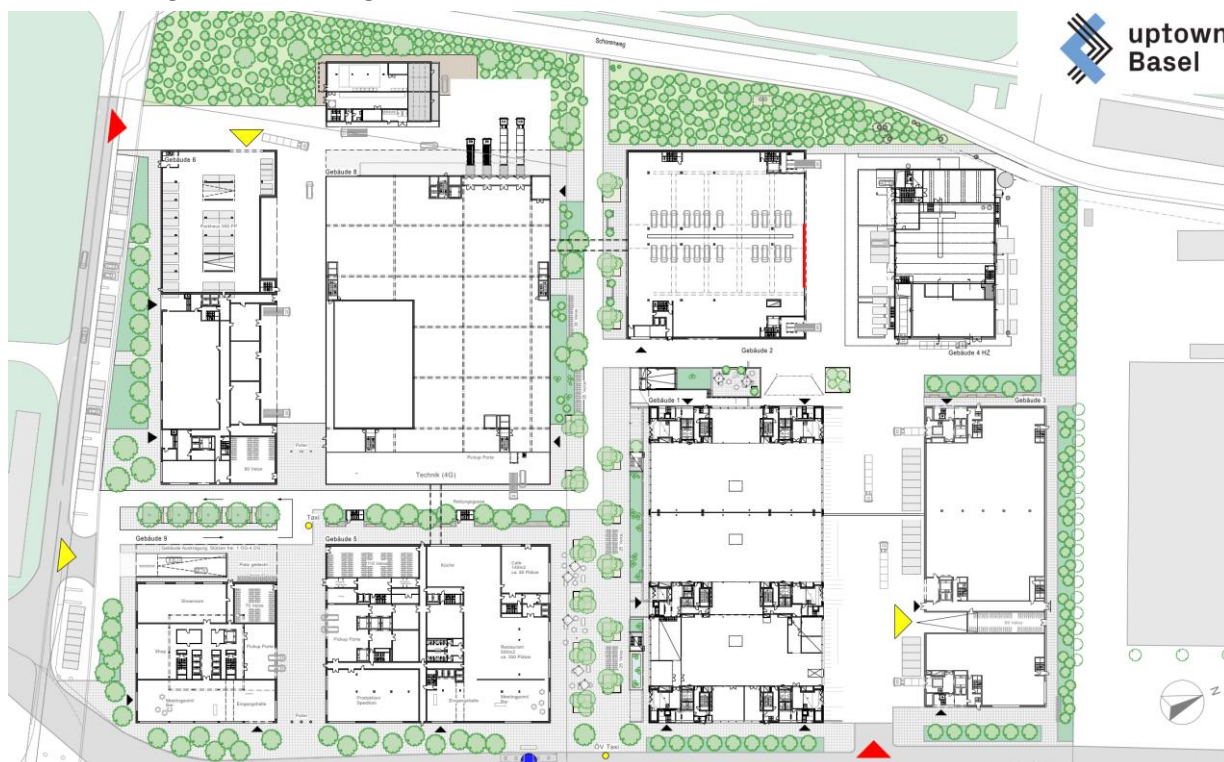


Abbildung 19: Erschliessungen der Gebäude des Areals uptownBasel (rot); Einfahrten Autoeinstellhalle (AEH) (gelb)

Die Parkierung ist mehrheitlich unterirdisch respektive oberirdisch im Parkhaus des Gebäudes 6 vorgesehen. Ebenerdige Parkplätze sind im QP-Perimeter lediglich südlich der Gebäude 6 und 9, sowie entlang der Westseite von Gebäude 8 vorgesehen.

Die Parkplatzberechnung ergibt für die Gebäude 5, 6, 7, 8 und 9 innerhalb des QP-Perimeters total **688 Parkplätze**. Diese verteilen sich wie folgt:

- max. 50 Parkplätze oberirdisch auf der Südseite der Gebäude 6 und 9,
- ca. 174 Parkplätze in der Autoeinstellhalle (AEH) im 1. UG,
- ca. 464 Parkplätze im Parkhausanbau von Gebäude 6

Für die Besucher sind einerseits die Parkplätze im Freien sowie in der AEH im 1. UG vorgesehen. Insgesamt sind auf dem Gesamtareal uptownBasel (Parzelle Nr. 6606 und 2222/4489) 1'100 Parkplätze geplant.

### 3.6.2 Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Das Quartierplanareal ist gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. In Gehdistanz liegt die Tramhaltestelle «Brown Boveri» der BLT-Linie 10, welche das Gebiet mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim sowie mit Basel und dem Leimental im 7.5'-Takt verbindet.

Der Bahnhof Münchenstein, wo die S3-Linie (Basel - Laufen) verkehrt, liegt ca. 900 m entfernt und ist damit ebenfalls zu Fuss erreichbar. In unmittelbarer Nähe befinden sich die Bushaltestellen «Schorenweg» und «Aliothstrasse» der Buslinie Nr. 37 welche heute das Areal mit den Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Aeschenplatz (Basel-Stadt) verbindet.

Das Projekt Verlängerung Talstrasse sieht vor, unmittelbar vor dem Gebäude 5 eine neue und behindertengerechte Bushaltestelle zu realisieren. Diese soll dereinst die beiden bestehenden Haltestellen «Schorenweg» und «Aliothstrasse» ersetzen.

Die Abteilung ÖV des Kantons Basel-Landschaft unterstützt das Vorhaben und versichert die notwendigen Kapazitäten zur richtigen Zeit zur Verfügung zu stellen.

### 3.6.3 Erschliessung und Querung durch den Velo- und Fussverkehr

Die kantonale Veloroute sowie Fusswege auf der Achse Münchenstein - Arlesheim verlaufen heute entlang der Birs im Westen des Areals. Diese Wege werden weitgehend beibehalten.

Entlang der Bahnlinie plant der Kanton einen neuen Veloweg in Form einer Velovorzugsroute (Velo-schnellroute), welche im Ausbau dann auch den Ansprüchen des E-Bike-Verkehrs entspricht.

In Ost-West-Richtung, zwischen den Gebäuden 1 und 5 und den Gebäuden 2 und 8 hindurch, führt eine öffentliche Querungsachse für den Fuss- und Veloverkehr. Diese ermöglicht dem öffentlichen Fuss- und Veloverkehr eine Querung des Areals zwischen der Verlängerung der Talstrasse und der Birs. Die so genannte Ost-West-Verbindung liegt ausserhalb des Quartierplanperimeters «Untere Weiden II» ist jedoch auf Wunsch der Einwohnergemeinde Arlesheim im Quartierplanvertrag verbindlich festgehalten.

Die bestehende Bahnunterführung unter den SBB-Bahngleisen für den Fuss- und Veloverkehr entspricht nicht mehr den heutigen Komfortansprüchen und Normen und soll, sofern dies technisch machbar sein sollte, lagemässig verschoben und durch eine neue und breitere Unterführung ersetzt werden. Die Lage dieses neuen Bauwerks soll im Bereich der geplanten Bushaltestelle resp. in der Verlängerung der Querungsachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Gebäuden 1 und 5 zu liegen kommen. Gleichzeitig trägt dieses Bauwerk dazu bei, dass die Fusswegverbindung Richtung Tramhaltestelle "Brown Boveri" verbessert wird. Projektverantwortliche Partei ist hier die Einwohnergemeinde Arlesheim.

Auf Basis der kantonalen Wegleitung für die Bestimmung der Anzahl Parkplätze wird auch eine Empfehlung für die Anzahl der Veloabstellplätze gemacht. Diese Berechnung ergibt für die Gebäude 5 - 9 rund 500 Veloabstellplätze und für die Gebäude 1 - 4 rund 230 Veloabstellplätze. Somit sind auf dem gesamten Areal 730 Veloabstellplätze zu errichten, wovon 500 Abstellplätze auf dem Quartierplanareal und 230 Abstellplätze ausserhalb des Quartierplanperimeters zu errichten sind. Der Grossteil dieser Veloabstellplätze ist im Erdgeschoss der Gebäude vorgesehen. Ein Teil der Veloabstellplätze wird ausserhalb der Gebäude als überdeckte Abstellplätze nahe an den Gebäudehaupteingängen ausgeführt. Für Cargo-Bikes werden ebenfalls entsprechende Abstellflächen zur Verfügung gestellt.

### 3.6.4 Stellungnahme Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Da der Quartierplan innerhalb des ASTRA-Perimeters liegt, ist eine Stellungnahme beim ASTRA einzuholen. Dem wurde nachgekommen. Die Stellungnahme des ASTRA liegt vor und ist im Anhang des Planungsberichtes einzusehen. Es werden keine direkten Auflagen an die Arealentwicklung uptownBasel sowie dem Quartierplan «Untere Weiden II» gestellt.

### 3.7 Energie

Für die Energieversorgung des Areals uptownBasel entsteht eine Energiezentrale im Gebäude 4. Projektiert ist eine Heizzentrale, in welcher die Primeo Wärme AG ein Holzsnitzelheizkraftwerk mit regionalem Altholz betreiben will. Zusätzlich zum Gelände uptownBasel soll diese Heizzentrale diverse gasbetriebene lokale Quartierfernwärmenetze der Gemeinden Reinach, Arlesheim und Münchenstein ersetzen und zukünftig mit CO<sub>2</sub> neutrale Wärme versorgen. Gegen das Vorprojekt sind im September 2020 keine Einsprachen seitens Gemeinde Arlesheim eingegangen. Im Sommerbetrieb können die Holzkessel abgestellt werden und die auf dem Areal anfallende Abwärme kann in das Wärmenetz eingespeisten werden.

### 3.8 Hochwasserschutz

Die Bauten und betrieblichen Abläufe sind so geplant, dass im Falle eines Hochwassers effizient und automatisiert reagiert werden kann und der Schutz von Menschen, Gebäuden und technischen Anlagen gewährleistet ist. Vor allem auf Starkregenereignisse wird ein grosser Fokus gelegt. In Zusammenarbeit mit der Gebäudeversicherung Basel-Landschaft wird ein Gesamtkonzept zum Hochwasserschutz, basierend auf den Bauprojekten erarbeitet. Die Einstellhallenzufahrten verfügen über automatische Klappschotts, die im Falle eines Hochwassers die Einstellhalle abriegeln. Weiter sind alle Fluchttreppenhäuser der Einstellhalle auf das 300-jährige Hochwasserereignis ausgelegt.

Während der Betriebsphase soll der Zufluss von Wasser zum Areal bei Überschwemmungen durch bauliche Massnahmen (Kunstabauten, Geländeanpassungen) möglichst verhindert werden (Arealerschutz). Die Schutzhöhe entspricht der auf der Naturgefahrenkarte basierenden massgebenden Hochwasserkote, die sich an der maximalen Überschwemmungshöhe eines Hochwassers mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre) orientiert. Zur Verminderung des Schadenpotentials durch Hochwasser werden folgende planerische Massnahmen umgesetzt:

- Das EG der Bauten wird auf die Schutzhöhe gesetzt
- Fluchttreppenhäuser aus der Autoeinstellhalle (UG) führen zuerst auf die Schutzhöhe oder höher (entspricht Höchststand Hochwasser) und danach wieder 2-3 Stufen hinunter
- Die Luftfassungen der Autoeinstellhalle (UG) wird ebenfalls oberhalb der Schutzhöhe geplant
- Die Einfahrten der Autoeinstellhalle (UG) werden mittels Klappschott vor eintretendem Wasser bei einem Hochwasserereignis geschützt
- Das Gebäude 4 (Heizzentrale) ist durch eine entsprechende bauliche Ausführung vor Hochwasserschäden geschützt
- Wo ein Arealerschutz und bauliche Massnahmen nicht zielführend sind, sind die betrieblichen Abläufe so zu planen, dass im Falle eines Hochwassers schnell reagiert werden kann und der Schutz von Menschen, Gebäuden und technischen Anlagen gewährleistet ist. Das Bauprojekt sollte so umgesetzt werden, dass die Schäden im Hochwasserfall minimal sind.



### **3.9 Störfallvorsorge Erdgas-Hochdruckleitung**

Personenintensive Nutzungen wie Aussensitzplätze, Büros und Restaurants werden ausserhalb des Konsultationsbereichs positioniert. Innerhalb des Konsultationsbereichs befinden sich somit mehrheitlich Technikgebäude, dazu zählt die Heizzentrale (Gebäude 4) sowie das Elektrounterwerk (Gebäude 7), eine Produktionshalle (Gebäude 8) mit wenig Arbeitsplätzen, ein Logistikgebäude (Gebäude 2) mit Büro und ein Parkhaus (Gebäude 6). Dadurch ist das Störfallrisiko tragbar. Ausserdem werden sämtliche Schutzmassnahmen gemäss Störfallbericht umgesetzt.

#### **3.9.1 Stellungnahmen Bundesamt für Energie (BFE und Gasverbunde Mittelland AG (GVM)**

Beim Bundesamt für Energie (BFE) und bei der Gasverbund Mittelland AG (GVM) wurden entsprechende Stellungnahmen eingeholt. Die detaillierten Stellungnahmen sind im Anhang des Planungsberichtes einzusehen. Beide Stellungnahmen fielen positiv aus. So wird das Risiko für die Arealentwicklung uptwon-Basel als tragbar eingeschätzt. Es soll eine wöchentliche Trasseekontrolle stattfinden, welcher die Gasverbund Mittelland AG (GVM) so nachkommen wird.

## 4 Inhalte der Planung

Nachfolgend wird auf die Inhalte der Quartierplanung erläuternd eingegangen. Genaue Anforderungen zu den Inhalten sind dem Quartierplanreglement zu entnehmen.

### 4.1 Perimeter der Quartierplanung

Der Quartierplanperimeter (QP-Perimeter) ist im Quartierplan (Teilpläne 1-3) festgelegt und umfasst die Parzellen Nr. 2222 und 4489 sowie Teile der Parzellen Nr. 3445 und 1101. Der Untersuchungsperimeter der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umfasst zusätzlich die Parzellen Nr. 6606, 4490, 4536 und 4483. Die Strassenparzelle Nr. 4483 ist nur zur ungefähren Hälfte innerhalb des UVP-Perimeters. Aussagen zu Planungen innerhalb des UVP-Perimeters und gleichzeitig ausserhalb des QP-Perimeters haben nur orientierenden Charakter.

### 4.2 Bebauung und Nutzung

Das Areal liegt in den Gewerbebezonen G3a und G3b sowie im Quartierplanareal Untere Weiden. Das Quartierplanareal umfasst mit fast 38'500 m<sup>2</sup> rund die Hälfte des gesamten Entwicklungsareal uptownBasel. Im Quartierplanareal sind Gewerbe- und Industrienutzung gemäss § 23 Abs. 1 RBG zulässig, sowie zugehörige Nutzungen wie beispielsweise Gastronomie, Kinderbetreuung, Fitness-/Wellnessbetriebe, Restauration. Die bauliche Nutzung ergibt sich durch die in den Quartierplänen festgelegten Baubereiche und die maximal zulässigen Gebäudehöhen (Höhenkoten in m ü.M, vergleiche Abb. 20 & 21). Technisch oder betrieblich bedingte Dachaufbauten dürfen die maximale Gebäudehöhe überragen. Ausserhalb der Baubereiche sind Klein- und Anbauten mit einer Grundfläche bis zu 100 m<sup>2</sup> und einer Gebäudehöhe bis zu 3.5 m erlaubt. Diese dürfen insgesamt jedoch maximal 3% der Gesamtfläche des Quartierplanperimeters umfassen. In den Baubereichen 5, 7 und 8 sind nur Flachdächer zulässig. In den Baubereichen 6 und 9 sind auch andere Dachformen zulässig.

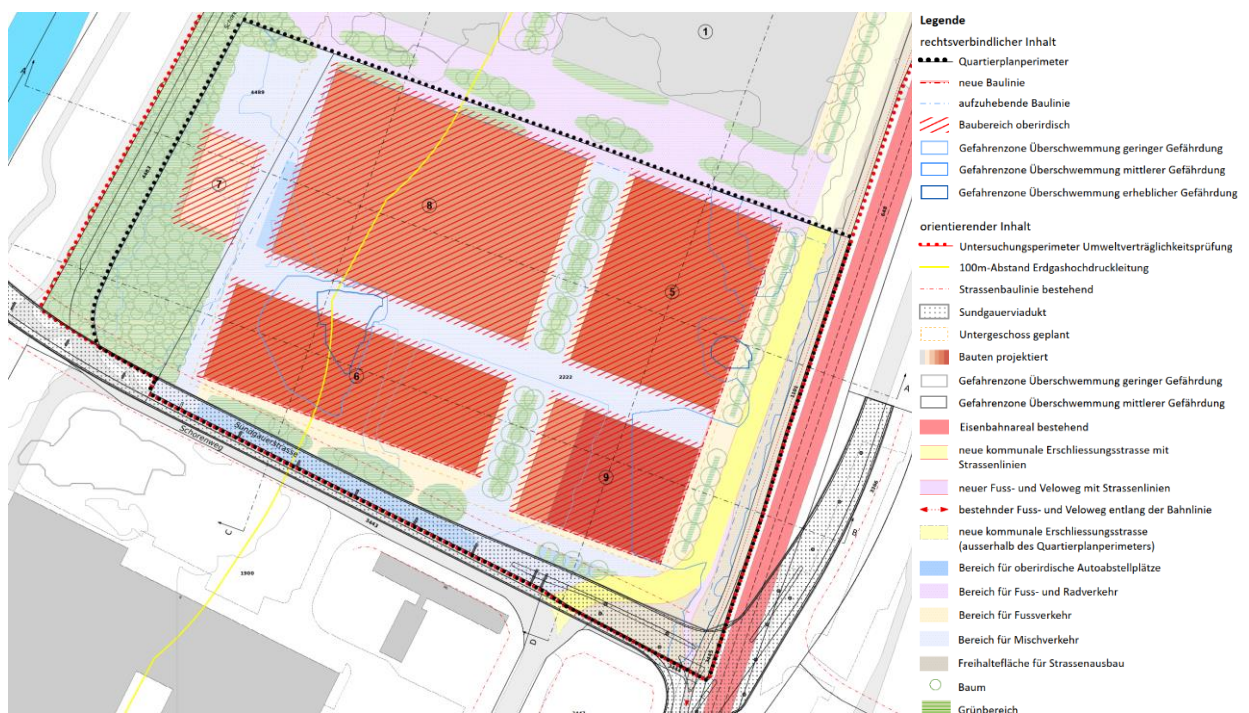


Abbildung 20: Ausschnitt Teilplan 1 Bebauung (Stand 15.02.2022, Jermann AG)

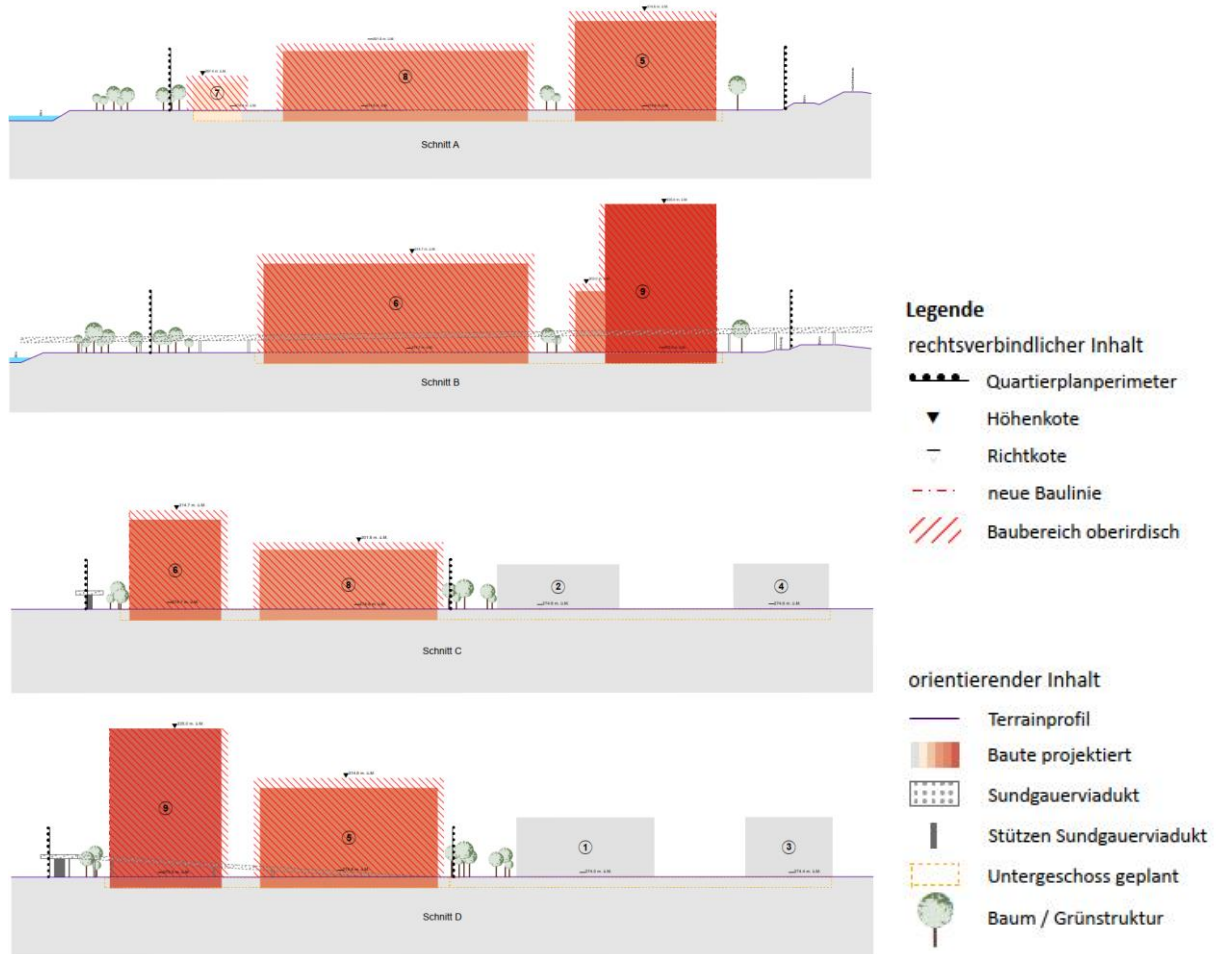


Abbildung 21: Ausschnitt Teilplan 2 Schnitte (Stand 15.02.2022, Jermann AG)

Die Bebauung ist als städtebauliche Gesamtheit auszubilden. Sie ist hinsichtlich Architektur, Material und Farbe so zu gestalten, dass eine ansprechende Gesamtbebauung entsteht. Sie ist gut in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzupassen und soll das Gebiet der Unteren Weiden aufwerten. Die Umgebung ist zusammenhängend zu gestalten und soll das Areal gestalterisch zusammenbinden.

Der Baubereich 9 erlaubt ein Gebäude mit einer Höhe bis zu 60 m, weshalb für dieses Gebäude erhöhte Qualitätsanforderungen gelten. Deshalb ist zur Qualitätssicherung ein qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) durchzuführen. Das Resultat des Verfahrens muss sich den in der Quartierplanung gemachten Bestimmungen unterordnen und darf diesen insbesondere betreffend Lage, Grösse und Nutzung der Bauten sowie der Freiflächen nicht widersprechen.

### 4.3 Abstandsvorschriften

Grenzabstände:

Falls mit privatrechtlichen Dienstbarkeiten (Näherbaurechte) nichts Anderes geregelt wird, sind grundsätzlich die gesetzlichen Grenzabstände gemäss § 90 RBG und § 52 RBV einzuhalten.

Strassenabstände / Baulinien:

Falls Baulinien nichts Anderes festlegen, sind grundsätzlich die gesetzlichen Strassenabstände gemäss

§ 95 RBG einzuhalten. Eine bestehende Strassenbaulinie wird mit vorliegender Quartierplanung aufgehoben und zwei neue werden für die Gebäude 5, 6 und 9 im Teilplan 1 Bebauung festgelegt.

#### 4.4 Aussenraum

Der Aussenraum wird im Quartierplanreglement qualitativ in Ziffer 6 reglementiert. In Ziffer 5 Abs. 5 bis 8 ist die Quantität des Aussenraums über die Grünflächenziffer geregelt. Die Definition der Grünflächenziffer und der anrechenbaren Grünfläche richtet sich nach § 48 Abs. 2 IVHB RBV. Die Grünflächenziffer innerhalb des Quartierplanareals beträgt mindestens 0.1 (10 %). Deren Einhaltung ist nachstehend in Tabelle 2 und in Abbildung 22 nachgewiesen.

$$\text{Grünflächenziffer} = \frac{\text{anrechenbare Grünfläche}}{\text{anrechenbare Grundstücksfläche (Gesamtfläche)}}$$

Da die Gemeinde Arlesheim erhöhte Ansprüche an den Aussenraum stellt, wird mit der Quartierplanung ein Durchgrünungsquotient von mindestens 0.2 angestrebt. Diese Erhöhung der geforderten begrünter Fläche orientiert sich an der im Zonenreglement Siedlung der Gemeinde definierten anrechenbaren Grünfläche und wird privatrechtlich im Quartierplanvertrag über die Vegetationsflächenziffer festgelegt.

Die Vegetationsflächenziffer innerhalb des Quartierplanareals beträgt mindestens 0.2 (20%) und ist das Verhältnis der anrechenbaren Vegetationsfläche zur anrechenbaren Grundstücksfläche. Als anrechenbare Vegetationsfläche gelten die Grünflächen gem. § 48 Abs. 1 IVHB RBV sowie begrünte Flächen über unterirdischen Bauteilen und begrünte Flachdächer mit ihrer halben Fläche. Dies gilt auch für Dachbegrünungen, die unter Photovoltaikanlagen angelegt werden. Erfolgt die Bepflanzung der Parzelle ausschliesslich mit Arten gem. Pflanzenliste der Gemeinde Arlesheim, ergibt dies einen Bonus von absolut 5 % zur anrechenbaren Vegetationsfläche, bezogen auf die Grundstücksfläche.

Die Festlegung eines erhöhten Durchgrünungsquotienten wird in Ziff. 5 Abs. 9 QR öffentlich-rechtlich sichergestellt. Unter den mit der Gemeinde vereinbarten Bedingungen wird die Vegetationsflächenziffer von 0.2 ebenfalls eingehalten (Tabelle 2 und in Abbildung 22).

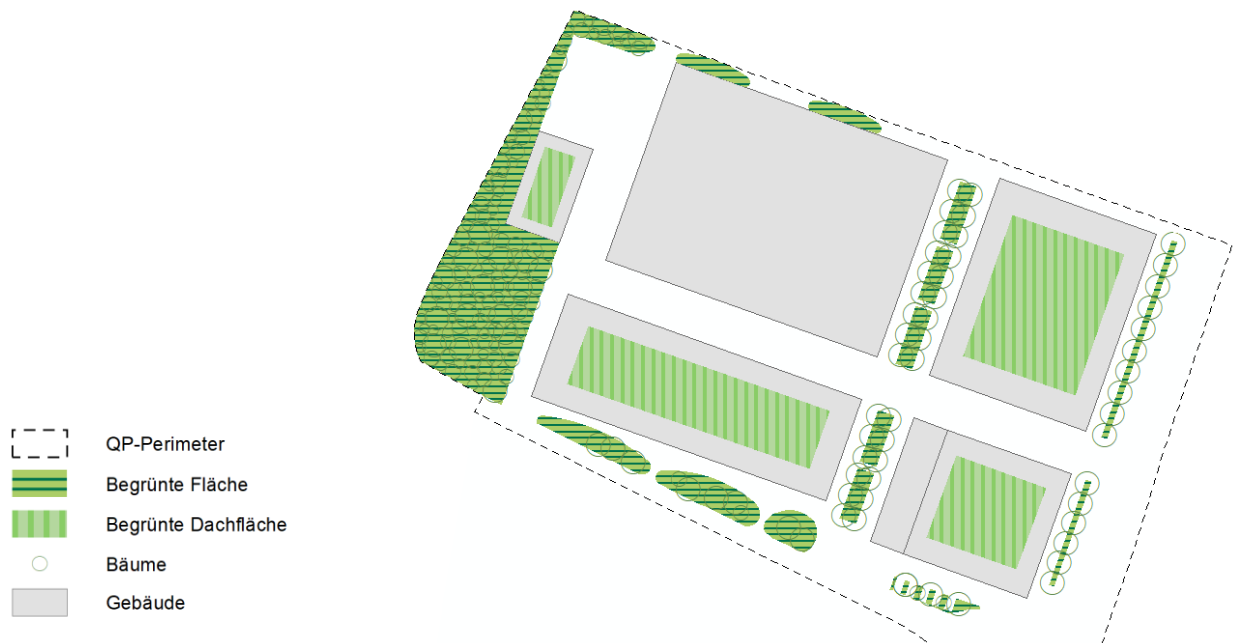


Abbildung 22: Flächenbilanzierung Grünflächen vom 18.01.2022 (Jermann AG)

Tabelle 2: Nachweis der Grünflächenziffer / der Vegetationsflächenziffer (Stand: 15.02.2022, Jermann AG)

	Fläche in m <sup>2</sup>	Begrünte Fläche in %	Anrechenbare Fläche gem. QR 5.8 in %	Anrechenbare Fläche in m <sup>2</sup>
QP-Areal	38'442.93			
Begrünte Fläche	4'792.99	100.00	100.00	4'792.99
Grünraum Birsau	2'847.11			
Grünraum Gebäude 8	231.16			
Grünraum Grüne Gassen	587.96			
Grünraum Schorenweg	765.25			
Grünraum Parkplätze Nordosten	79.59			
Grünraum Erschliessungsstrasse	219.56			
Begrünt Dachflächen <sup>1)</sup>	10'068.36	75.00	50.00	3'775.64
Fläche Dächer Gebäude 5, 6 und 7	10'068.36			
<hr/>				
Anrechenbare Grünfläche nach § 48 Abs. 2 IVHB RBV				4'730.36
zusätzliche anrechenbare Vegetationsfläche gem. QPV				3'775.64
Anrechenbare Vegetationsfläche (inkl. Grünfläche)				8'506.27
<b>Grünflächenziffer nach § 48 Abs. 2 IVHB RBV</b>				<b>0.12</b>
<b>Vegetationsflächenziffer gem. QPV (inkl. Grünflächenziffer)</b>				<b>0.22</b>

<sup>1)</sup> gem. QR 6.7 müssen die Dächer von Neubauten zu mind. 75 % begrünt werden

Die Gestaltung, Nutzung und Bepflanzung des Aussenraumes ist zusätzlich im Teilplan Nr. 3 Freiräume und Erschliessung geregelt. Die Gestaltung, Nutzung und Bepflanzung des Aussenraumes richten sich dabei nach dem Freiraumkonzept Untere Weiden II der Fontana Landschaftsarchitektur GmbH (siehe Anhang des Planungsberichtes).

Für die Rahmenbepflanzung ist die Pflanzenliste der Gemeinde Arlesheim massgebend. Es ist darauf zu achten, standortgerechte und einheimische Bäume und Sträucher zu verwenden, die die ökologische Vernetzungsfunktion optimal erfüllen. Insbesondere im Bereich der geplanten Auenlandschaft (Birsau) sind typische Auenflächen mit schattenspendenden Arten des Berberitzengebüschs (Berberidion) zu entwickeln. Insgesamt sind mindestens 192 kronenbildende Bäume auf dem Quartierplanareal zu errichten. Die Berechnung der Bäume basiert auf dem § 9 des Zonenreglements Siedlung der Gemeinde Arlesheim, wonach in Gewerbezonon pro 1'000 m<sup>2</sup> Parzellenfläche mind. fünf kronenbildende Bäume zu pflanzen und zu unterhalten sind. Das Quartierplanareal umfasst 38'442 m<sup>2</sup>. Bei 5 Bäumen pro 1'000 m<sup>2</sup> resultieren daraus gesamthaft 192 Bäume. Von den 192 Bäumen dürfen maximal 20% zugunsten der Wiederherstellung der typischen Auenlandschaft durch standorttypische Sträucher der Auenlandschaft ersetzt werden.

Eine Bepflanzung mit Arten, die zu den sogenannten invasiven Neophyten gezählt werden, ist nicht zulässig. Das Quartierplanareal ist dauerhaft von invasiven Neophyten freizuhalten.

Sämtliche festgelegten Grünelemente sind dauernd zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Allfällige Ersatzpflanzungen sind rechtzeitig vorzunehmen. Der Zweck und die Funktion sämtlicher Freiflächen und Aussenanlagen muss dauerhaft gewährleistet werden.

Anlagen zur Beleuchtung des Aussenraums werden bezüglich Ausrichtung, Lichtlenkung, Helligkeit und Lichtsteuerung entsprechend dem Stand der Technik so eingerichtet, dass unnötige Lichtemissionen vermieden werden. Als Leitlinie wird die Norm SIA 491 "Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum" empfohlen.

Glasfassaden werden vogelsicher gestaltet unter empfohlener Berücksichtigung des Merkblattes «Vogelkollisionen an Glas vermeiden» der Vogelwarte Sempach (2016). Licht-, Lüftungs- oder Entwässerungsschächte werden mit Absturzsicherungen und Ausstieghilfen für Kleintiere versehen. Weiter werden Nisthilfen für Vögel und Schlafquartiere für Fledermäuse in angemessener Zahl an aus ökologischer Sicht sinnvollen Stellen der Gebäude angebracht.

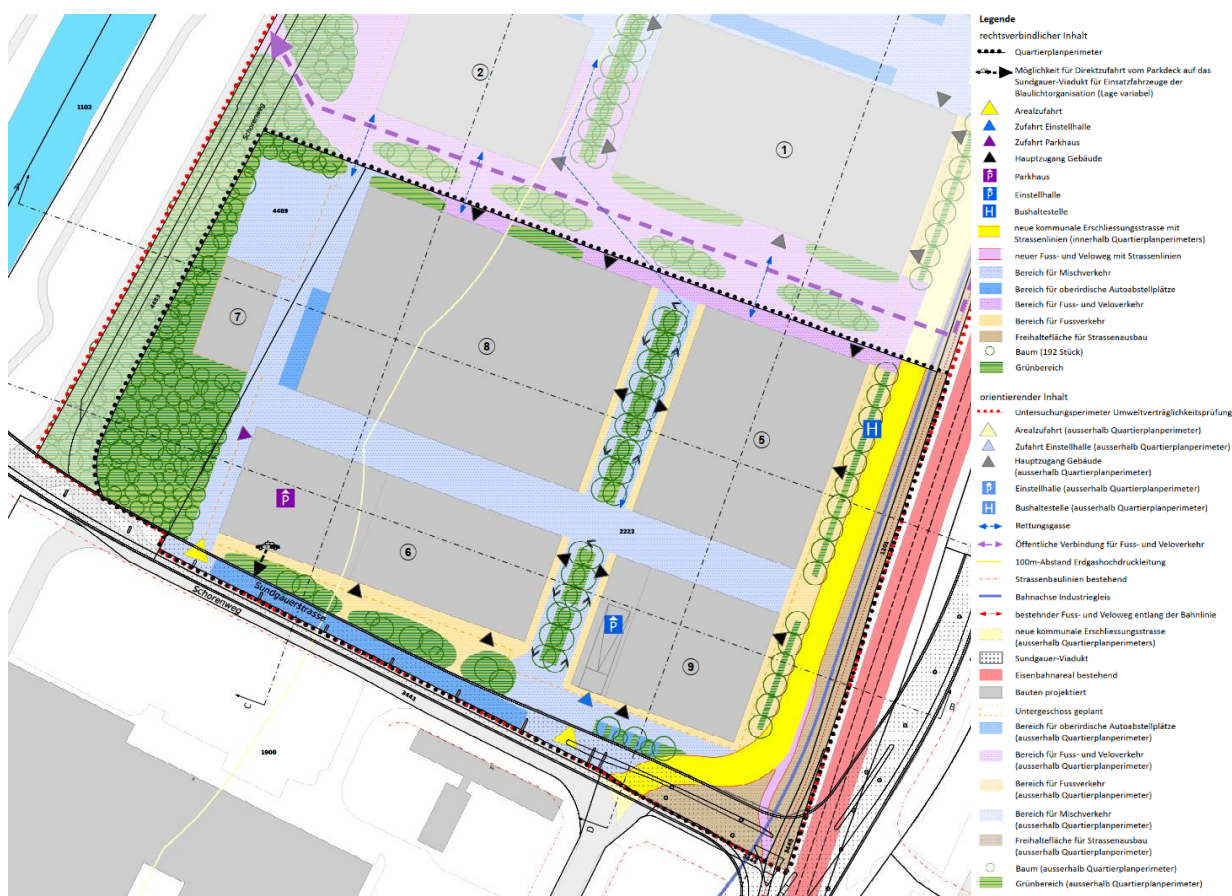


Abbildung 23: Ausschnitt Teilplan 3 Freiräume und Erschliessung (Stand 15.02.2022, Jermann AG)

#### 4.5 Erschliessung und Parkierung

Für Zufahrten und die Verkehrsflächen ist der Teilplan 3 Freiräume und Erschliessung massgebend. Im Teilplan werden verschiedene Verkehrsflächen und -bereiche für die unterschiedlichen Nutzergruppen ausgeschieden. Der Bereich für Mischverkehr dient der Arealerschliessung für den motorisierten Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr. Der Bereich für Fuss- und Veloverkehr dient der Arealerschliessung für den Fuss- und Veloverkehr. Der Bereich für Fussverkehr dient der Arealerschliessung für den Fussverkehr.

Bereiche für den Fussverkehr, welche der Arealerschliessung für den Fussverkehr dient, befinden sich zwischen der kommunalen Erschliessungsstrasse und den Gebäudefassaden der Gebäude 5 und 9 sowie

entlang der südseitigen Gebäudefassaden der Gebäude 6 und 9 und entlang aller Gebäudefassaden, welche zu den grünen Gassen hin gerichtet sind. Der Bereich entlang der öffentlichen Verbindungsachse für Fuss- und Veloverkehr dient der Arealerschliessung für den Fuss- und Veloverkehr. Notfallzufahrten sind in allen Bereich zu gewährleisten.

Da die Quartierplanung unter anderem eine gute Erreichbarkeit mit dem Velo zum Ziel hat, soll auch die Attraktivität für den Veloverkehr durch entsprechende Anlagen auf dem Quartierplanareal gewährleistet sein. Deshalb sind Veloabstellplätze prioritär im Erdgeschoss der Gebäude sowie gedeckten Abstellplätzen nahe der grösseren Gebäudeeingänge zu realisieren. Zudem sind innerhalb des Quartierplanperimeters mehrere Umkleideräume mit Duschen und Ladestationen für Elektrovelos einzurichten.

Zur Gewährleistung der Aussenraumqualität und einer adäquaten Verkehrslenkung, insbesondere auch unter Berücksichtigung des Velo- und Fussverkehrs, sollen maximal 50 oberirdische Autoabstellplätze im Freien erstellt werden. Dafür wird im Teilplan 3 ein entsprechender Bereich entlang des Schorenweges für oberirdische Autoabstellplätze ausgeschieden. Die Übrigen werden in der unterirdischen Einstellhalle, deren Zufahrt sich beim Gebäude 9 befindet, und im Parkhaus des Gebäudes 6 erstellt. Eine angemessene Anzahl Ladestationen für Elektroautos ist zu erstellen.

Damit zu einem späteren Zeitpunkt der Kanton allenfalls das Strassenbauprojekt «Verlängerung Talstrasse» realisieren kann, wird der entsprechende Platzbedarf in der vorliegenden beachtet und wird eine Freihaltefläche für Strassenausbau ausgeschieden. Die Fläche dient als Reservefläche für einen allfälligen späteren Ausbau der Erschliessungsstrasse und ist vor sonstiger Überbauung freizuhalten. Bis zur Nutzung der Fläche für den Strassenausbau, wird diese als Ruderalfläche ausgeführt und unterhalten.

Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Autos und Velos richtet sich nach dem Verkehrsgutachten vom 14. Mai 2021, revidiert am 27. Januar 2022 (Glaser Saxer Keller AG), welches den Bedarf nach den einzelnen Gebäuden aufschlüsselt. Gesamthaft darf die Anzahl Autoparkplätze innerhalb des Areals der Parzellen Nr. 2222, Nr. 6606 und Nr. 4489 1'100 Parkplätze nicht überschreiten. Innerhalb des Quartierplanperimeters dürfen maximal 688 Parkplätze realisiert werden. Diese Obergrenze wird im Quartierplanreglement festgeschrieben. Die restlichen 412 Parkplätze müssen auf dem erweiterten Betrachtungsperimeter (Parzelle Nr. 6606) realisiert werden. Wird die Anzahl Parkplätze um mehr als 10 % überschritten, muss die Umweltverträglichkeitsprüfung dahingehend angepasst und neu genehmigt werden. Dieses Vorgehen ist im UVB entsprechend abgehandelt.

Werden die Pflichtparkplätze nachweislich nicht benötigt, ist die Grundeigentümerin im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Baubewilligungsbehörde berechtigt, diese Parkplatzflächen anderweitig zu nutzen.

Zusätzlich zu den Autoabstellplätzen wird der Lastwagenverkehr limitiert. Es dürfen gemäss Verkehrsgutachten maximal 100 Lastwagen auf das Gesamtareal (Parzellen Nr. 2222, Nr. 4489 und Nr. 6606) fahren. Die Anzahl Lastwagenfahrten pro Tag ist demnach auf 200 Fahrten limitiert. Innerhalb des Quartierplanperimeters dürfen gemäss Verkehrsgutachten maximal 40 Lastwagen pro Tag (80 Fahrten) verkehren. Im Quartierplanreglement wird auf die im Verkehrsgutachten festgelegte maximal zulässige Anzahl Lastwagenfahrten pro Tag verwiesen. Bis zu 60 Lastwagen (120 Fahrten) dürfen demnach pro Tag auf dem erweiterten Betrachtungsperimeter (Parzelle Nr. 6606) verkehren.

Der tatsächlich erzeugte Lastwagenverkehr wird mindestens alle fünf Jahre nach der regierungsrätlichen Genehmigung der Quartierplanung Untere Weiden II durch die Eigentümerschaft überprüft. Diese Überprüfung ist im Quartierplanreglement festgeschrieben und deren Resultat muss der Gemeinde Arlesheim vorgelegt werden. Ergibt sich im Zuge einer solchen Überprüfung der Aufteilung der Fahrten ein Anpassungsbedarf, ist das Verkehrsgutachten dahingehend zu überarbeiten. Durch die Möglichkeit zur Reevaluation soll verhindert werden, dass das als zusammenhängender Raum geplante Areal bei einer zukünftigen Nutzungsverschiebung an Funktionalität einbüsst.

Wird die Anzahl Lastwagenfahrten um mehr als 10 % überschritten muss die Umweltverträglichkeitsprüfung dahingehend angepasst und neu genehmigt werden.

Der Kanton erwägt in einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont den Rückbau des Sundgauer-Viadukts. Solange das Sundgauer-Viadukt besteht, soll mit dem vorliegenden Quartierplan die Möglichkeit für eine Direktzufahrt für die Einsatzfahrzeuge der Polizei Basel-Landschaft, sowie der Fahrzeuge des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) auf das Sundgauer-Viadukt bestehen. Diese Direktzufahrt ist als Möglichkeit und nicht als Anforderung formuliert. Die Gestalter, Architekten und Entwickler von Gebäude 6 werden unabhängig dieser Direktzufahrt bereits bei der Erstellung von Gebäude 6, aus Gründen der Flexibilität, eine ebenerdige Ausfahrt für die Einsatzfahrzeuge erstellen müssen.

#### **4.6 Ver- und Entsorgung**

Der Quartierplan scheidet keine expliziten Containerstandorte aus. Diese sind so anzuordnen, dass sie für die Öffentlichkeit nicht einsehbar sind und keine Geruchsbelästigung entstehen kann. Die Abfallentsorgung und Wertstoffsammlung erfolgen im Rahmen der ordentlichen Verfahren der Gemeinde oder können im Einvernehmen mit dem Gemeinderat privat organisiert werden.

#### **4.7 Energie und Photovoltaik**

Auf dem gesamten Areal der uptownBasel ist eine vorbildliche Energienutzung vorgesehen, sodass entstehende Abwärme, wenn immer möglich, zu nutzen ist. Der Wärmebezug für die Gebäude im Quartierplanperimeter erfolgt über die Heizzentrale (Gebäude 4).

Auf allen geeigneten Dachflächen innerhalb des Quartierplanperimeters sind Photovoltaikanlagen vorzusehen. Zielsetzung ist eine möglichst hohe Eigenproduktion von nachhaltigem Solarstrom für den Eigenverbrauch.

#### **4.8 Zertifizierung**

Für die Realisierung der Bürobauten kommt der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) oder ein vergleichbarer Standard zur Anwendung.

#### **4.9 Störfallvorsorge**

Zur Verminderung des Störfallrisikos durch die Erdgashochdruckleitung werden im Sinne der Vorsorge die verlangten Schutzmassnahmen des Störfallberichts umgesetzt. In Ziffer 9 des Quartierplanreglements sind entsprechende Schutzmassnahmen festgeschrieben.



#### **4.10 Lärmsschutz**

Für die Fläche innerhalb des Quartierplanareals gilt die Lärm-Empfindlichkeitsstufe (LES) III gemäss Lärm-schutzverordnung (LSV) vom 15.12.1986.

#### **4.11 Behindertengerechte Bauweise**

Die behindertengerechte Bauweise richtet sich nach § 108 RBG und der Norm SIA 500. Bauten und Anlagen mit Publikumsverkehr und öffentlichem Zugang sind so zu gestalten, dass ihre Benützung auch Behinderten möglich ist. Zugänge zu den Arbeitsplätzen sind hindernisfrei (rollstuhlgängig) zu gestalten.

#### **4.12 Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse**

Innerhalb des Quartierplanperimeters finden sich Gefahrenzonen für Überschwemmung geringer, mittlerer und starker Gefährdung. Diese werden mit dem Teilplan 1 Bebauung der vorliegenden Quartierplanung rechtskräftig ausgeschieden.

Gefahrenzonen erheblicher Gefährdung sind grundsätzlich von Bauten und Anlagen frei zu halten. Die vorliegenden Gefahrengebiete erheblicher Gefährdung sind durch lokale Terrainsenken (Tiefgaragenzufahrt, Lichthof) der aktuellen Bebauung des Areals verursacht. Mit der geplanten neuen Bebauung werden die heute bestehenden Terrainsenken eliminiert. Damit wird auch die Gefahrenzone für Überschwemmungen mit starker Gefährdung aufgehoben. Aus diesem Grund braucht es keine zusätzlichen Massnahmen zu den genannten Massnahmen unter Kap. 3.8.

In Ziffer 12 Quartierplanreglement sind die jeweiligen Anforderungen an das Baugesuchsverfahren reglementiert. So sind mit dem Baugesuch für jede Baute eine auf der Naturgefahrenkarte bzw. der Gefährdungskarte Oberflächenabfluss basierende massgebende Schutzhöhe zu definieren, die sich an der maximalen Überschwemmungshöhe eines Hochwassers mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre) bzw. an der maximalen Abflusshöhe gem. Gefährdungskarte Oberflächenabfluss orientiert. Gebäudeteile, welche unterhalb der massegebenden Schutzhöhe liegen, werden wasserdicht ausgestaltet.

Wie bereits in Kapitel 3.8 erläutert, verfügt Einstellhallenzufahrt über eine automatische Wasserbarriere (Klappschott), welche im Falle eines Hochwassers die Einstellhalle abriegelt. Weiter sind alle Fluchttreppenhäuser der Einstellhalle auf das 300-jährige Hochwasserereignis ausgelegt.

## 5 Interessenermittlung

### 5.1 Umsetzung der übergeordneten Rahmenbedingungen / Eignung für eine Quartierplanung

Das Quartierplanareal liegt an zentraler Lage und ist auch bestens für den motorisierten Individualverkehr sowie durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Dadurch eignet sich das Gebiet optimal für eine verdichtete Bauweise. Zudem ist die Gemeinde Arlesheim im Entwurf des revidierten kantonalen Richtplans aus dem Jahr 2016 dem Raumtyp „innerer Korridor“ zugewiesen, in welchem in erster Linie die Entwicklung nach innen vorangetrieben werden soll. Die vorgesehene Bebauung leistet einen massgeblichen Beitrag dazu. Gemäss dem überarbeiteten Richtplan ist im inneren Korridor eine Dichte von 95 Einwohnern + Beschäftigten pro Hektare anzustreben. Dank der Aufstockung werden innerhalb der Quartierplanung ungefähr 1'900 Arbeitsplätze realisiert. Dies ergibt eine ungefähre Arbeitsplatzdichte innerhalb der Quartierplanung von 490 Arbeitsplätzen pro Hektare. Auf die Gesamtfläche des Areals uptownBasel mit über 79'000 m<sup>2</sup> und 2'500 – 3'200 möglichen Arbeitsplätzen ergibt das eine Dichte von ca. 300 – 400 Arbeitsplätzen pro Hektare. Damit entspricht die Dichte den Vorgaben des kantonalen Richtplans von mindestens 95 Einwohnern und Arbeitsplätzen pro Hektare. Durch diese Dichte ist auch der Grundsatz einer haushälterischen Nutzung des Bodens gemäss Raumplanungsgesetzgebung gewährleistet.

Das Areal liegt in unmittelbarer Nähe zur Autobahn in guter Erreichbarkeit der Tramhaltestelle Brown-Boveri und an der kantonalen Veloroute. Somit ist das Areal für eine Siedlungsentwicklung nach innen mit minimaler Belastung der öffentlichen Infrastruktur, insbesondere der Strassen, geeignet.

Die an diesem Standort während fast 100 Jahren entstandene und etablierte Industrie- und Gewerbebenutzung wird erweitert und modernisiert.

#### 5.1.1 Planungsgrundsätze gemäss Art. 3 RPG

Die Quartierplanung unterstützt resp. hält die Planungsgrundsätze Siedlung gemäss eidgenössischem Raumplanungsgesetz (RPG) wie folgt ein:

*Grundsatz Siedlung a:*

*Wohn- und Arbeitsgebiete sollen einander zweckmässig zugeordnet sein und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.*

Das Areal reiht sich in einen bestehenden Gewerbegebietsgürtel ein. Das Areal ist durch die S-Bahn Bahnhof Münchenstein, die Tramhaltestelle Brown-Boveri sowie dem Bus an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist bereits gut und wird mit der neuen Bushaltestelle an der Verlängerung der Talstrasse noch verbessert.

*Grundsatz Siedlung b:*

*Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden.*

Die Luft-, Lärm- und Erschütterungsauswirkungen des Projekts auf die umliegenden Wohngebiete sind gemäss UVB Schore akzeptabel.

*Grundsatz Siedlung c:*

*Velo- und Fusswege sollen erhalten und geschaffen werden.*

Entlang des Areals führen Velorouten und Fusswege, welche auch mit der Realisierung des Entwicklungsvorhabens uneingeschränkt weiterbestehen. Seitens Kanton wird zurzeit noch eine Veloschnell- respektive Velovorzugsroute entlang der Bahn geprüft. Das Areal ist mit dem Velo über die Velorouten bestens erreichbar. Dies bedeutet, dass es für auf dem Areal arbeitende Personen attraktiv ist, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren, insbesondere für jene, die in den Gemeinden Arlesheim, Münchenstein, Reinach und Dornach wohnen. Durch eine ausreichend grosse Anzahl an Veloabstellplätzen, Duschen und E-Bike-Ladestation auf dem Areal wird der Arbeitsweg für den Veloverkehr zusätzlich attraktiv gestaltet. Die Ost-West-Querung durch die Mitte des Areals wird für Velo- und Fussverkehr möglich sein.

*Grundsatz Siedlung d:*

*Es sollen günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein.*

Die Grösse des Areals erlaubt es, den dort Arbeitenden alle nötigen Güter und Dienstleistungen (Verpflegung und Duschen) vor Ort bereitzustellen. Der Grünraum entlang der Birs ist für sie ausserdem attraktiv für Sport und Erholung über den Mittag. Postfilialen und Einkaufsmöglichkeiten können die Arbeitenden auf dem Weg zur Arbeit oder nach Hause besuchen.

*Grundsatz Siedlung e:*

*Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten.*

Das Quartierplanverfahren gewährleistet einen attraktiven Aussenraum inklusive 192 Bäume.

## **5.2 Mehrwert für die Gemeinde / Interessen der Gemeinde**

Für die Gemeinde Arlesheim ergeben sich durch die Quartierplanung Untere Weiden II diverse Vorteile. Die Mehrwerte der Gemeinde sind nachfolgend ersichtlich:

- Beitrag zur Verdichtung nach innen
- Beitrag zur Umsetzung der Raumplanungsgesetzgebung
- Generieren eines höheren Steuersubstrats
- Erhöhung des Images des Industriegebiets durch eine Sicherstellung der architektonischen und städtebaulichen Qualität
- Erhöhung des Images der Gemeinde und der Birsstadt durch die Förderung der Wirtschaft

Die Gemeinde unterstützt das Projekt und hat dies bereits in der Baukommissionssitzung vom 11. März 2020 kundgetan. Durch das Quartierplanverfahren und die damit verbundenen Beschlüsse erzielt das Projekt eine hohe demokratische Legitimation.

### 5.3 Kosten für die Gemeinde / Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen

Die Quartierplanung, das Projekt und die Erschliessungsstrasse «Verlängerung Talstrasse» werden von der Bauherrschaft finanziert. Somit entstehen diesbezüglich keine Folgekosten für die öffentliche Hand bzw. die Allgemeinheit.

Der Quartierplan Untere Weiden wird durch die Genehmigung der Quartierplanvorschriften Untere Weiden II aufgehoben.

### 5.4 Interessen der Bauherrschaft

Die Bauherrschaft ist aus folgenden Gründen an einer optimalen Umsetzung der Quartierplanung und des Projekts interessiert:

- Durch das Quartierplanverfahren kann ein qualitativ hochstehendes Projekt mit einer sinnvollen Nutzung realisiert werden.
- Mittels des Quartierplanverfahrens wird die Akzeptanz für das Projekt erhöht.

### 5.5 Interessenabwägung

Die Bauherrschaft und die Gemeinde teilen grundsätzlich dieselben Interessen und stehen nicht im Konflikt zueinander. Beiden Parteien ist die rasche Umsetzung der Quartierplanung und des Projekts ein Anliegen. Zudem liegt das Vorhaben auch im Interesse der raumplanerischen Grundsätze, da damit die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und ein modernes Industrieareal an geeigneter Lage ermöglicht wird. Grössere Interessenskonflikte sind keine vorhanden, wonach eine detaillierte Interessensabwägung hinfällig ist.

## 6 Quartierplanvertrag

Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Quartierplanüberbauung haben die Grundeigentümer resp. die Berechtigten sämtliche privatrechtlichen Belange in einem entsprechenden Quartierplanvertrag zu regeln. Die Unterzeichnung und öffentliche Beurkundung des Quartierplanvertrags ist Genehmigungsveraussetzung.

Das Erstellen eines entsprechenden Quartierplanvertrags ist in Erarbeitung. Der Entwurf des Quartierplanvertrags kann im Vorfeld der Gemeindeversammlung zusammen mit den restlichen Planungsunterlagen von der Bevölkerung eingesehen werden.

## 7 Planungsverfahren

### 7.1 Kantonale Arealbaukommission

Die vorliegende Planung wurde zweimal der Arealbaukommission präsentiert und von ihr beurteilt. Die erste Präsentation fand am 20. Juni 2019 statt. Aufgrund grösserer Anpassungen und der Erarbeitung eines Aussenraumkonzepte (Masterplan) durch die Fontana Landschaftsarchitektur GmbH, wurde die vorliegende Quartierplanung erneut am 7. Mai 2020 der Arealbaukommission unterbreitet.

### 7.2 Öffentliche Mitwirkung

Am 27. Mai 2021 führte die Gemeinde eine öffentliche Mitwirkungsveranstaltung mit vorangehender Besichtigung auf dem Gelände der uptownBasel AG durch. Die öffentliche Mitwirkung wurde vom 28. Mai 2021 bis am 4. Juli 2021 durchgeführt. Während dieser Zeit lagen die Unterlagen auf der Gemeindeversammlung und auf der Gemeindehomepage öffentlich auf.

Die Publikation der öffentlichen Mitwirkung erfolgte im Wochenblatt Nr. 20 vom 20. Mai 2021 sowie auf der gemeindeeigenen Homepage. Zudem wurde an der Mitwirkungsveranstaltung am 27. Mai 2021 über die öffentliche Mitwirkung informiert.

Während der öffentlichen Mitwirkung wurden fünf Mitwirkungseingaben an den Gemeinderat eingereicht. Die Eingaben und Stellungnahmen dazu sind dem Mitwirkungsbericht zu entnehmen.

### 7.3 Kantonale Vorprüfung

Die Unterlagen zur Quartierplanung Untere Weiden II bestehend aus:

- Teilplan 1: Bebauung
- Teilplan 2: Schnitte
- Teilplan 3: Freiräume und Erschliessung
- Zugehöriger Planungsbericht inkl. Anhänge

Die Unterlagen wurden am 03.03.2021 zur Vorprüfung beim Kanton Basel-Landschaft eingereicht. Die Ergebnisse des Kantons folgten mit Schreiben (Zwischenbericht zur kantonalen Vorprüfung) vom 22.11.2021.

Am 6.12.2021 fand eine Besprechung der Stellungnahme mit den kantonalen Fachstellen statt.

Am 15.12.2021 wurden die überarbeiteten Unterlagen gemäss Zwischenbericht zur kantonalen Vorprüfung vom 22.11.2021 und der Besprechung am 6.12.2021 erneut an den Kanton eingereicht für die abschliessende kantonale Vorprüfung.

Die Ergebnisse des Kantons zur kantonalen Vorprüfung folgten mit dem Schreiben vom 10.01.2022.

Die Stellungnahmen zum Zwischenbericht zur kantonalen Vorprüfung vom 22.11.2021 und zur abschliessenden Vorprüfung vom 10.02.2022 sind dem Anhang des vorliegenden Planungsberichtes zu entnehmen.

## **7.4 Beschlussfassung**

### **7.4.1 Gemeinderatsbeschluss**

Der Gemeinderat Arlesheim hat die vorliegende Planung am 15. Februar 2022 mit einer geringfügigen Änderung im Quartierplanreglement zuhanden der Gemeindeversammlung beschlossen.

### **7.4.2 Gemeindeversammlungsbeschluss**

*Die Beschlussfassung steht noch bevor.*

## **7.5 Auflage- und Einspracheverfahren**

*Die öffentliche Planauflage steht noch bevor.*

## 8 Beschlussfassung Planungsbericht

Dieser Planungsbericht wurde vom Gemeinderat Arlesheim

am \_\_\_\_\_

für die kantonale Vorprüfung und die öffentliche Mitwirkung verabschiedet.

Arlesheim, den \_\_\_\_\_

Der Gemeindepräsident

Der Leiter der Gemeindeverwaltung

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



