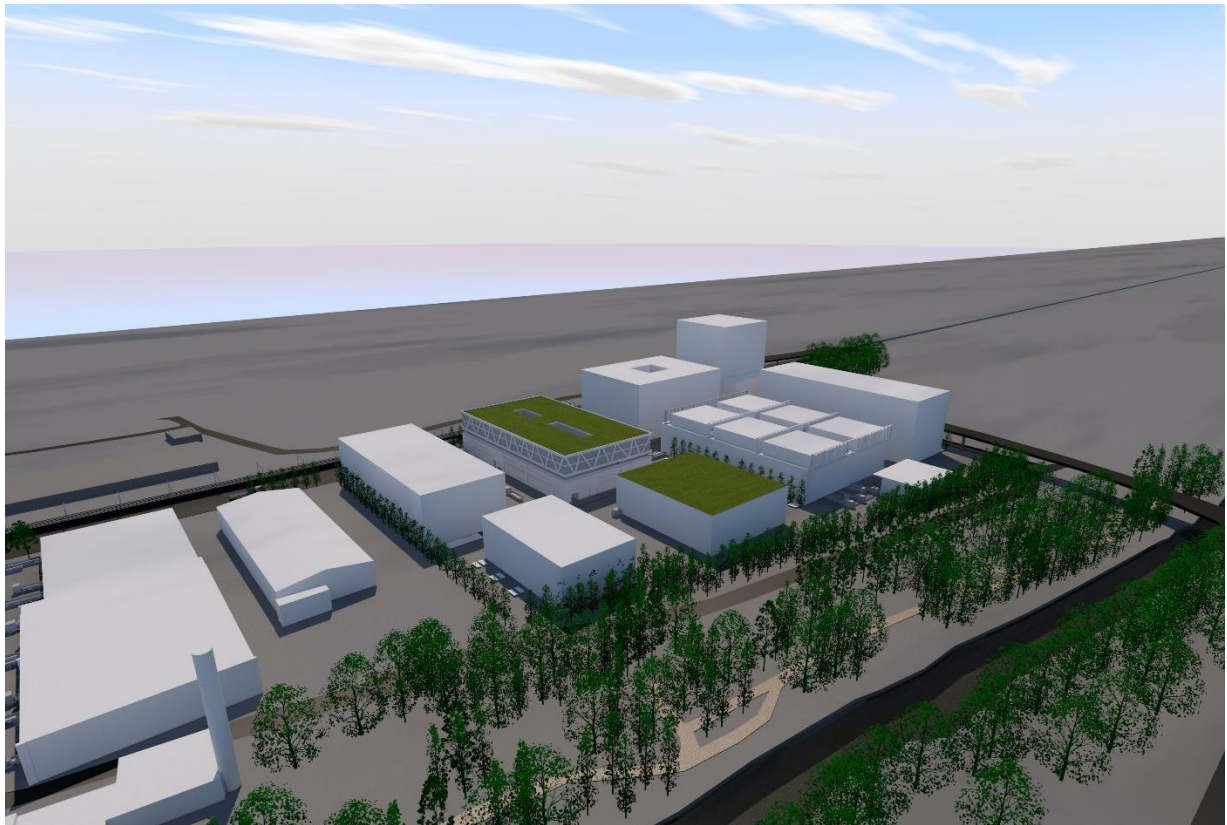




Planungsbericht

Quartierplanung Untere Weiden II



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

Planungsstand

Kantonale Vorprüfung / öffentliche Mitwirkung

Auftrag

51.1.2307

Datum

28. Mai 2021

Inhalt

1	Ausgangslage und Verfahren	5
1.1	Einführung	5
1.2	Ziele der Planung	6
1.3	Quartierplanunterlagen	6
1.4	Projektorganisation	6
1.5	Planungsablauf.....	7
1.6	weitere Planungsschritte	7
2	Rahmenbedingungen und übergeordnete Planungen	8
2.1	Gesetzliche Grundlagen auf eidgenössischer Ebene	8
2.2	Gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene	8
2.3	Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation	8
2.4	Wirtschaftsoffensive und Standortförderung Baselland	8
2.5	Kantonaler Richtplan	9
2.6	Regionalplanung Birsstadt	10
2.7	Buskonzept Birsstadt Nord	12
2.8	Zonenvorschriften Siedlung	13
2.9	Quartierplanung Untere Weiden.....	14
2.10	Erschliessung.....	14
2.11	Lärm	17
2.12	Naturgefahren	17
2.13	Störfall.....	17
2.14	Schutzräume	17
2.15	Heutige Nutzung des Quartierplanareals / Gebäudetypologie	17
3	Beschreibung des Projekts.....	19
3.1	Bauliches Vorhaben	19
3.2	Städtebauliche Eingliederung der Bauten	21
3.3	Hochhauskonzept	22
3.4	Aussenraum und Freiräume	22
3.5	Areal-Erschliessung.....	24
3.6	Energie	27
3.7	Hochwasserschutz	27
3.8	Störfallvorsorge Erdgas-Hochdruckleitung.....	27

4	Inhalte der Planung	28
4.1	Perimeter der Quartierplanung	28
4.2	Bebauung und Nutzung	28
4.3	Abstandsvorschriften	29
4.4	Aussenraum	30
4.5	Erschliessung und Parkierung	32
4.6	Ver- und Entsorgung	32
4.7	Energie und Photovoltaik.....	33
4.8	Zertifizierung.....	33
4.9	Störfallvorsorge	33
4.10	Lärmsschutz	33
4.11	Behindertengerechte Bauweise	33
4.12	Gefahrenzone Überschwemmung und Starkregenereignisse	33
5	Interessenermittlung.....	34
5.1	Umsetzung der übergeordneten Rahmenbedingungen / Eignung für eine Quartierplanung ..	34
5.2	Mehrwert für die Gemeinde / Interessen der Gemeinde	35
5.3	Kosten für die Gemeinde / Auswirkungen auf rechtskräftige Planungen	35
5.4	Interessen der Bauherrschaft	36
5.5	Interessenabwägung.....	36
6	Quartierplanvertrag	37
7	Planungsverfahren	38
7.1	Kantonale Arealbaukommission	38
7.2	Öffentliche Mitwirkung.....	38
7.3	Kantonale Vorprüfung	38
7.4	Beschlussfassung	38
7.5	Auflage- und Einspracheverfahren	38
8	Beschlussfassung Planungsbericht	39

Anhang

- Umweltverträglichkeitsbericht (Jermann AG) *(zurzeit noch in Prüfung beim Kanton)*
- Freiraumkonzept Untere Weiden II (Fontana Landschaftsarchitektur GmbH)
- Verkehrsgutachten (Glaser Saxer Keller AG)
- *Stellungnahme zum kantonalen Vorprüfungsbericht (folgt)*
- *Mitwirkungsbericht (folgt)*

Impressum

Bauherrschaft	uptownBasel AG Schorenweg 10 4144 Arlesheim
Auftragnehmer	Jermann Ingenieure + Geometer AG Altenmattweg 1 CH-4144 Arlesheim Telefon +41 61 706 93 93 info@jermann-ag.ch www.jermann-ag.ch
Bearbeitung	Victor Holzemer Jasmin Ganter

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 Industriearéal 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).

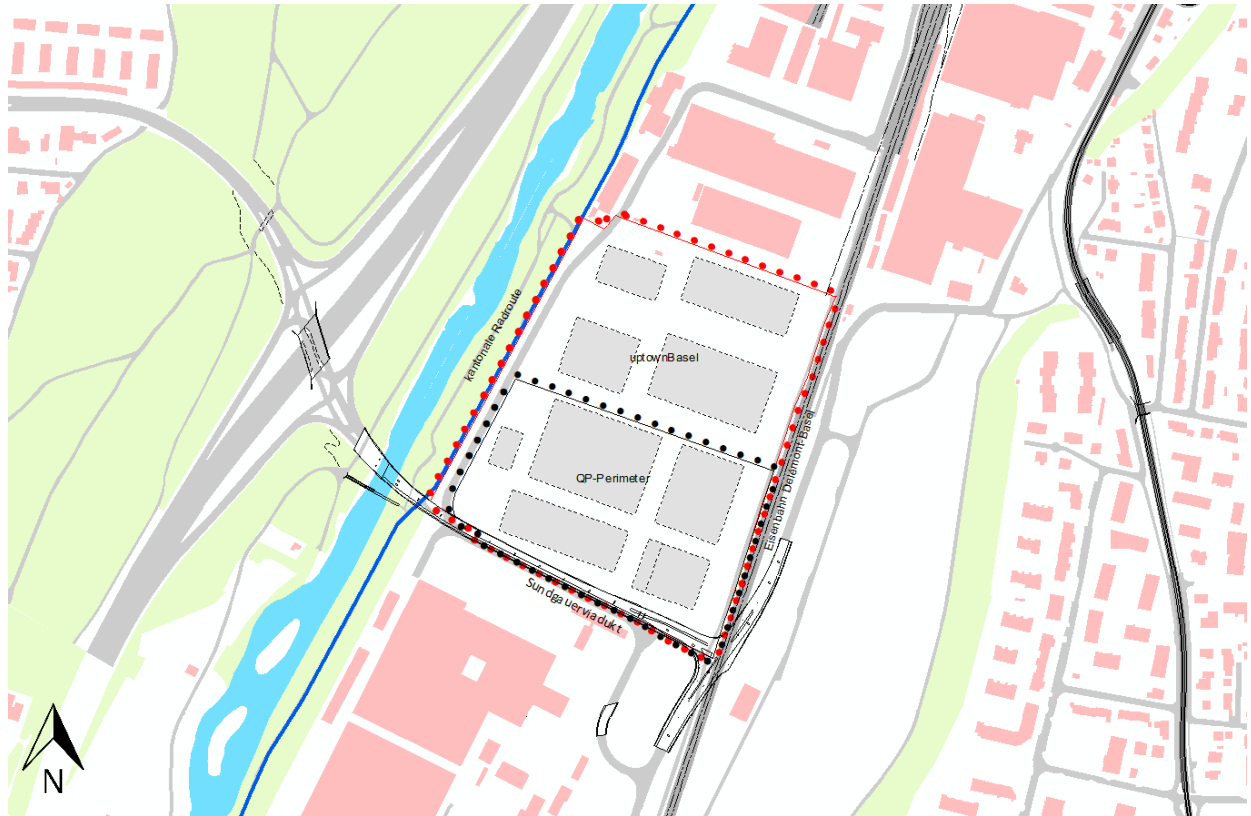


Abbildung 1: Verortung und Abgrenzung uptownBasel (rot punktiert) und Quartierplanperimeter (schwarz punktiert) (Quelle: Eigene Darstellung)

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 m² bietet das gesamte Areal der uptownBasel AG Arbeitsplätze für ca. 2'500 – 3'200 Personen. Davon umfasst das Quartierplanareal knapp 38'500m² und bietet ungefähr 1'900 Arbeitsplätze. Erschliessungsstrasse, der Schorenweg soll zugunsten des Birsraumes aufgehoben werden. Im Gegenzug wird eine optimierte Erschliessungsstrasse, die sogenannte Verlängerung der Talstrasse entlang der Eisenbahnlinie Basel-Délemont, realisiert werden.

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 (folgt)*
 - *Mitwirkungsbericht (folgt)*

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, Projekt Talstrasse)

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
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
März - Mai 2021	kantonale Vorprüfung
Mai - Juni 2021	öffentliche Mitwirkung

1.6 weitere Planungsschritte

Folgende Planungsschritte stehen noch bevor:

Juli - August 2021	Bereinigung
September 2021	Beschluss Gemeinderat z. Hd. der Gemeindeversammlung
19. November 2021	Beschluss Gemeindeversammlung
20. November – 19. Dezember 2021	Referendumsfrist
Januar 2022	öffentliche Auflage
Februar 2022	allfällige Einsprachenbehandlung
März/April – Juni 2022	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 verkehrsintensive 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.

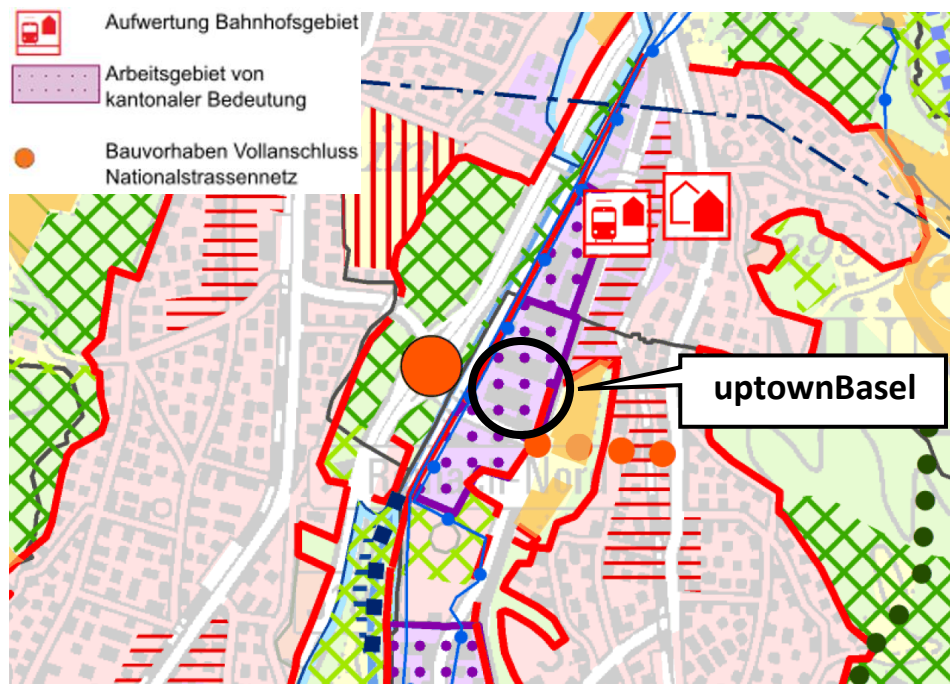


Abbildung 2: Ausschnitt aus der Richtplan-Gesamtkarte (Quelle: Kanton Basel-Landschaft)

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.

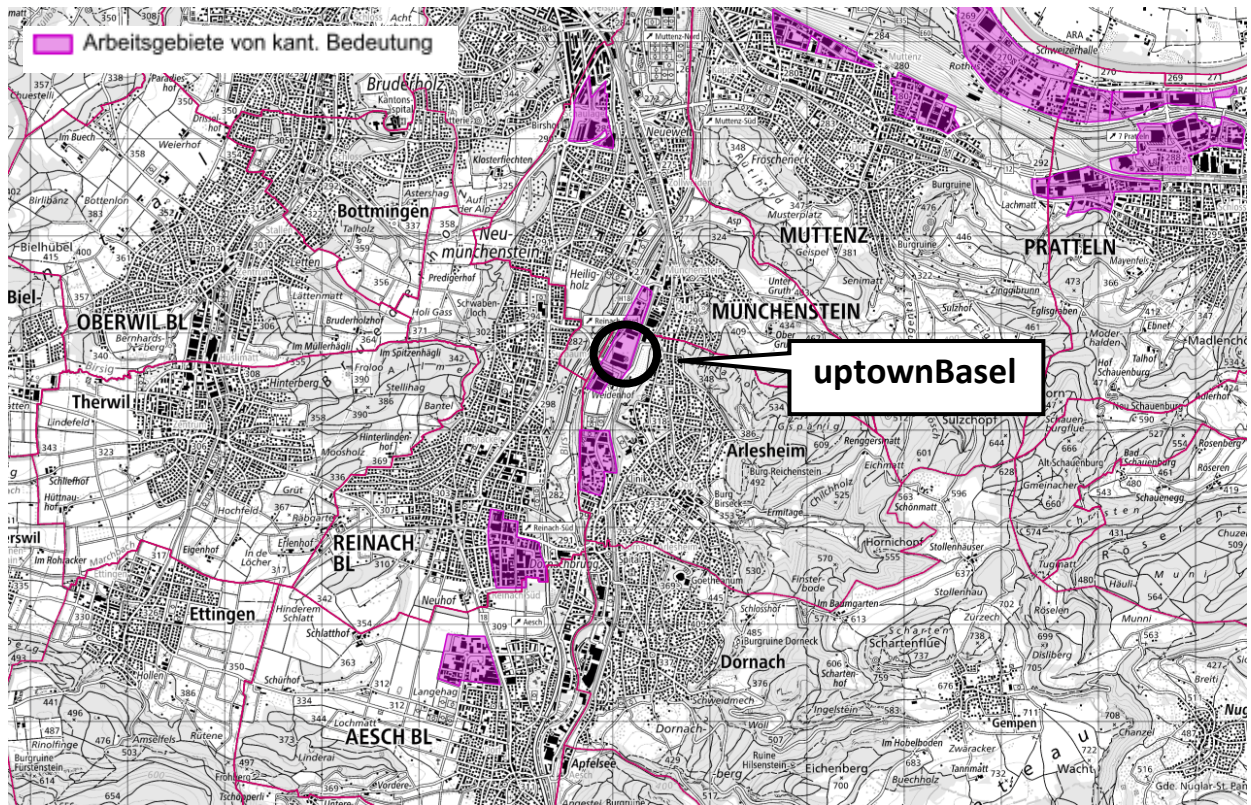


Abbildung 3: Verteilung Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Umgebung (Quelle: GeoView BL)

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).

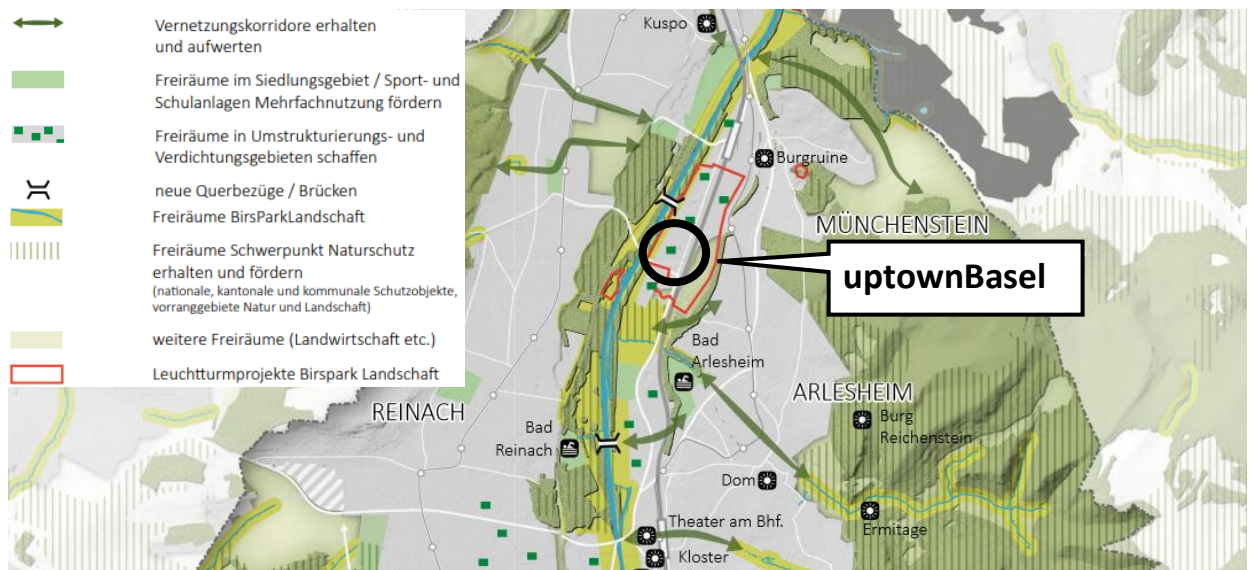


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Landschaftskonzept Birsstadt (Quelle: Raumkonzept Birsstadt 2035, Stand 17.05.2016)

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).

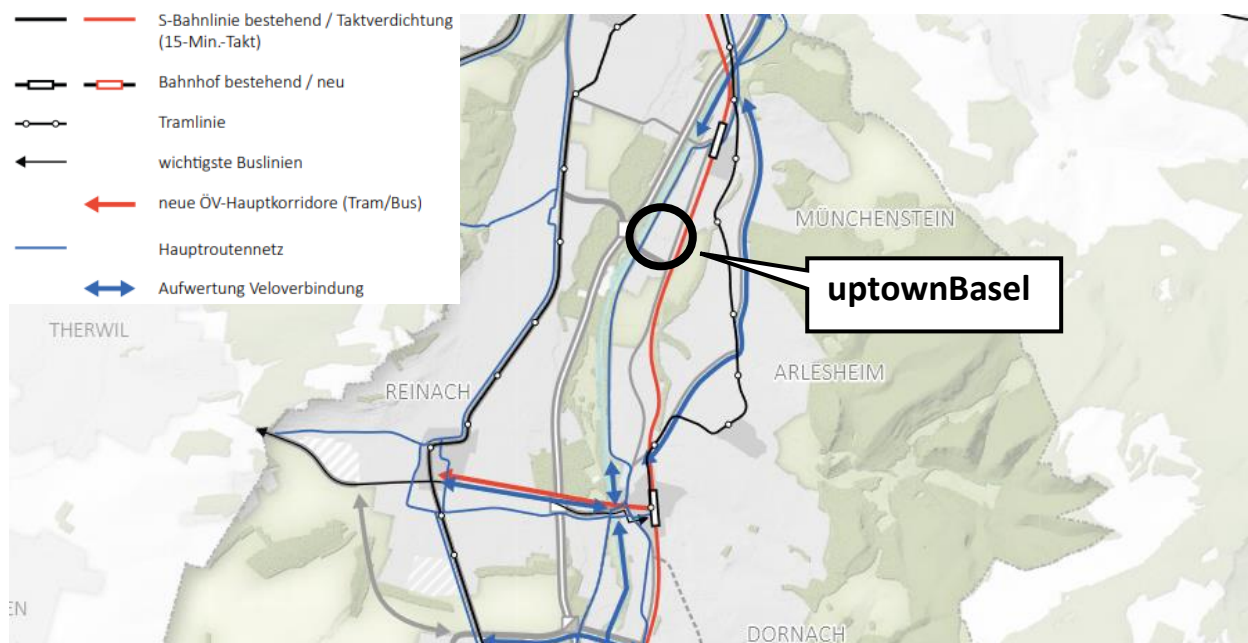


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Verkehrskonzept Birsstadt (ÖV/Velo)(Quelle: Raumkonzept Birsstadt 2035, Stand 17.05.2016)

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, die sogenannte Verlängerung der Talstrasse (Abb. 6). Damit dieses Bauprojekt realisierbar ist, bedeutet dies einen Abbruch des heutigen Gebäudes am Schorenweg 10, dem Bestandgebäude unterhalb des Sundgauer Viadukts. Die Arealentwicklung uptownBasel hat ihre aktuelle Bebauungsstruktur auf die Realisierung der Verlängerung der Talstrasse ausgerichtet.

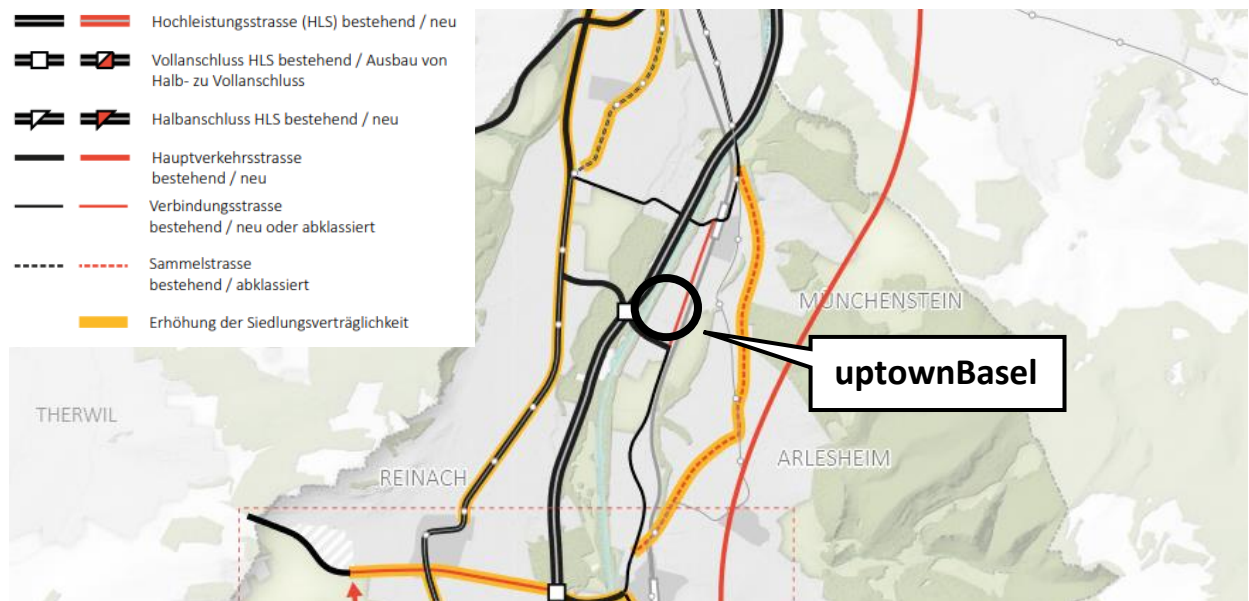


Abbildung 6: Ausschnitt aus dem Verkehrskonzept Birsstadt (MIV) (Quelle: Raumkonzept Birsstadt 2035, Stand 17.05.2016)

2.7 Buskonzept Birsstadt Nord

Der Kanton Basel-Landschaft überarbeitet zurzeit das Busliniennetz im Bereich der Birsstadt Nord. Neu soll anstatt der Linie 63, die Linie 37 beim Schorenareal verkehren. Die Linie 37 verkehrt zwischen der Gartenstadt Münchenstein und dem Bahnhof Dornach-Arlesheim werktags zu den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt (Abb. 7).

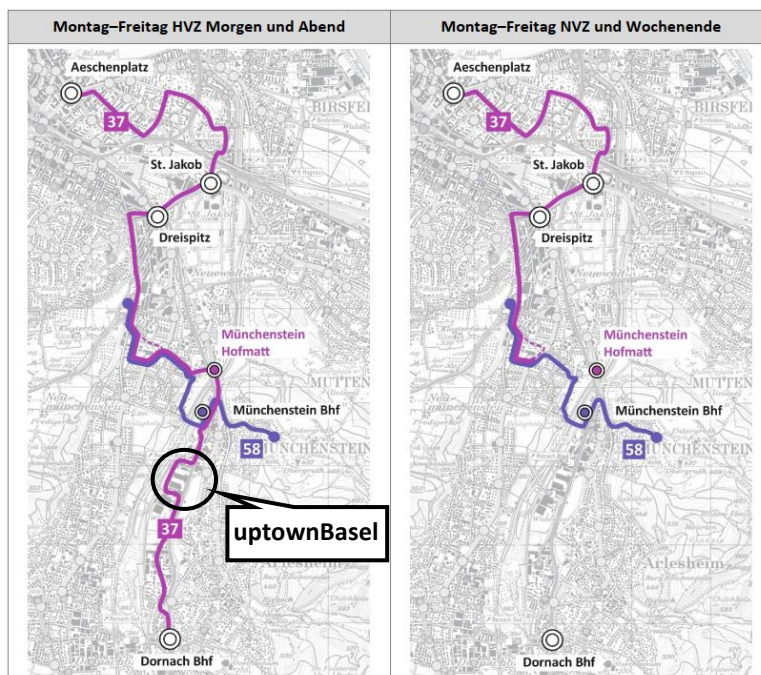


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Buskonzept Birsstadt Nord (Quelle: Buskonzept Birsstadt Nord des Kantons Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Abteilung öffentlicher Verkehr)

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 m² 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.

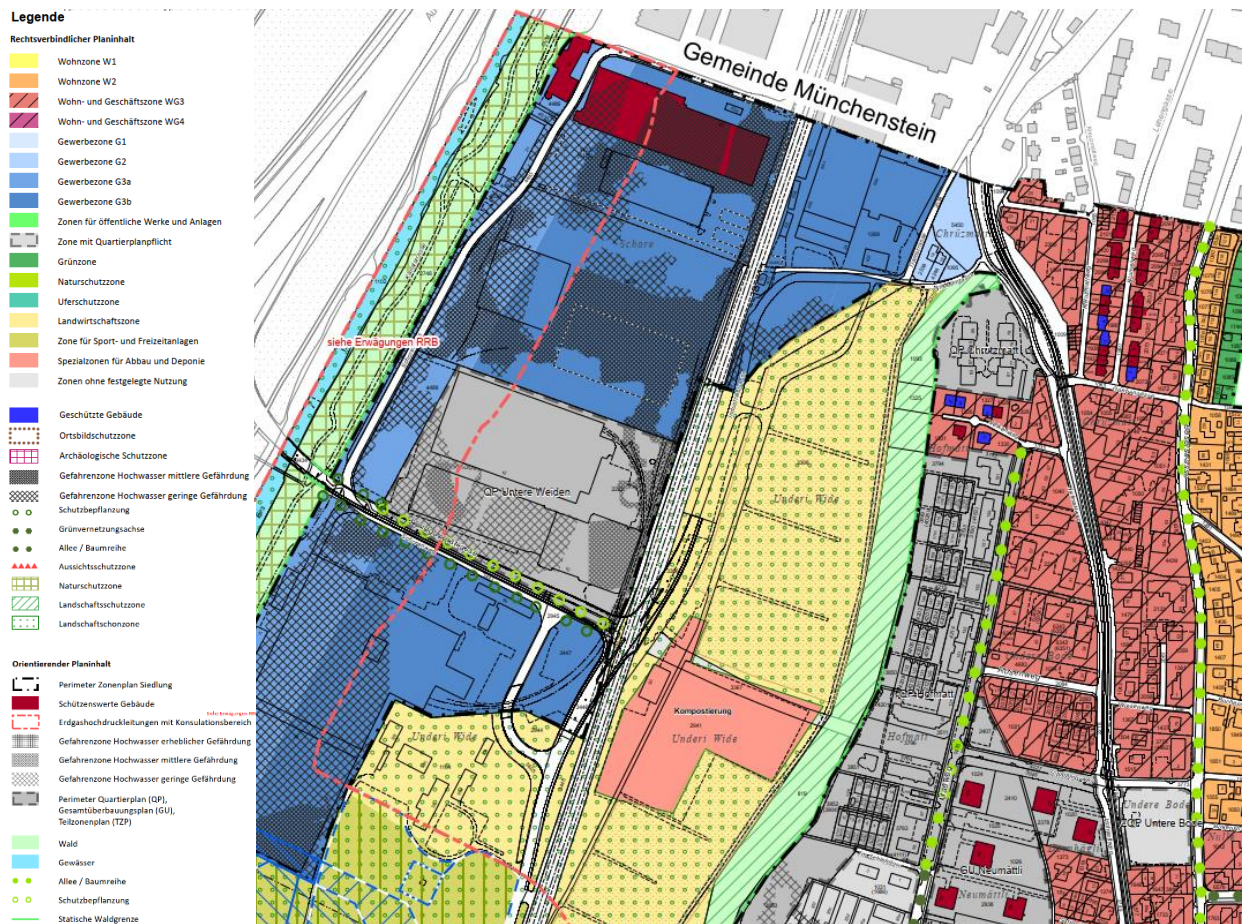


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem Zonenplan Siedlung Arlesheim (Quelle: Zonenplan Siedlung Gemeinde Arlesheim, Nachführungsexemplar DVS vom August 2020 (Jermann AG))

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.

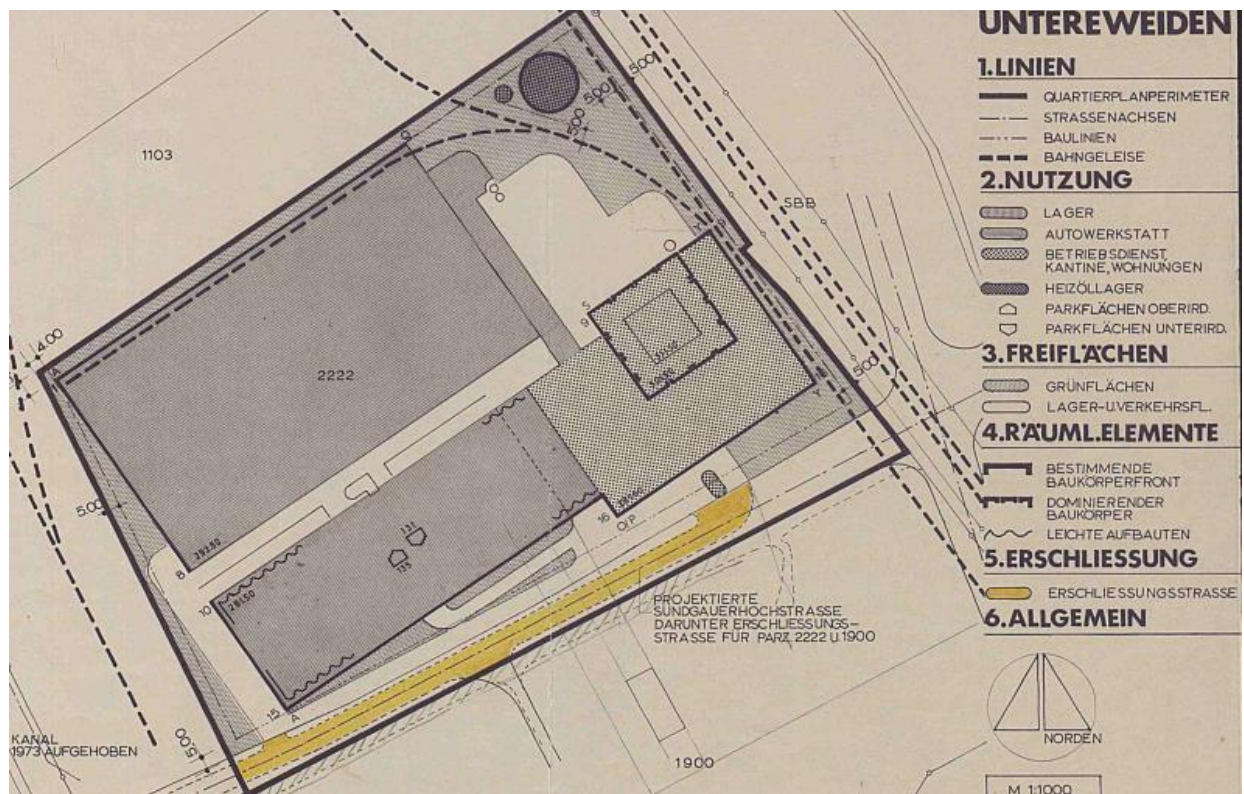


Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Zonenplan Siedlung Arlesheim

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-, Rad- 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 veidurchlässig)
- Privatstrasse mit Melulunkon
- 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
- Karltonsstrasse
- ▨ projektierte Sundgauerstrasse

Hinweis: Die Sundgauerstrasse ist ein rechtskräftiges Projekt des Kantons und hat im Strassennetzplan nur orientierenden Charakter. Die Einwohnergemeinde kann genehmigte darüber nicht beeinflusst fassen. Da aber der Gemeinderat von der Gemeindeversammlung vom 8. Mai 1986 beauftragt worden ist, beim Kanton auf den Vortritt der Sundgauerstrasse hinzuwirken, wurde der Strassennetzplan in diesem Abschnitt nicht vervollständigt.

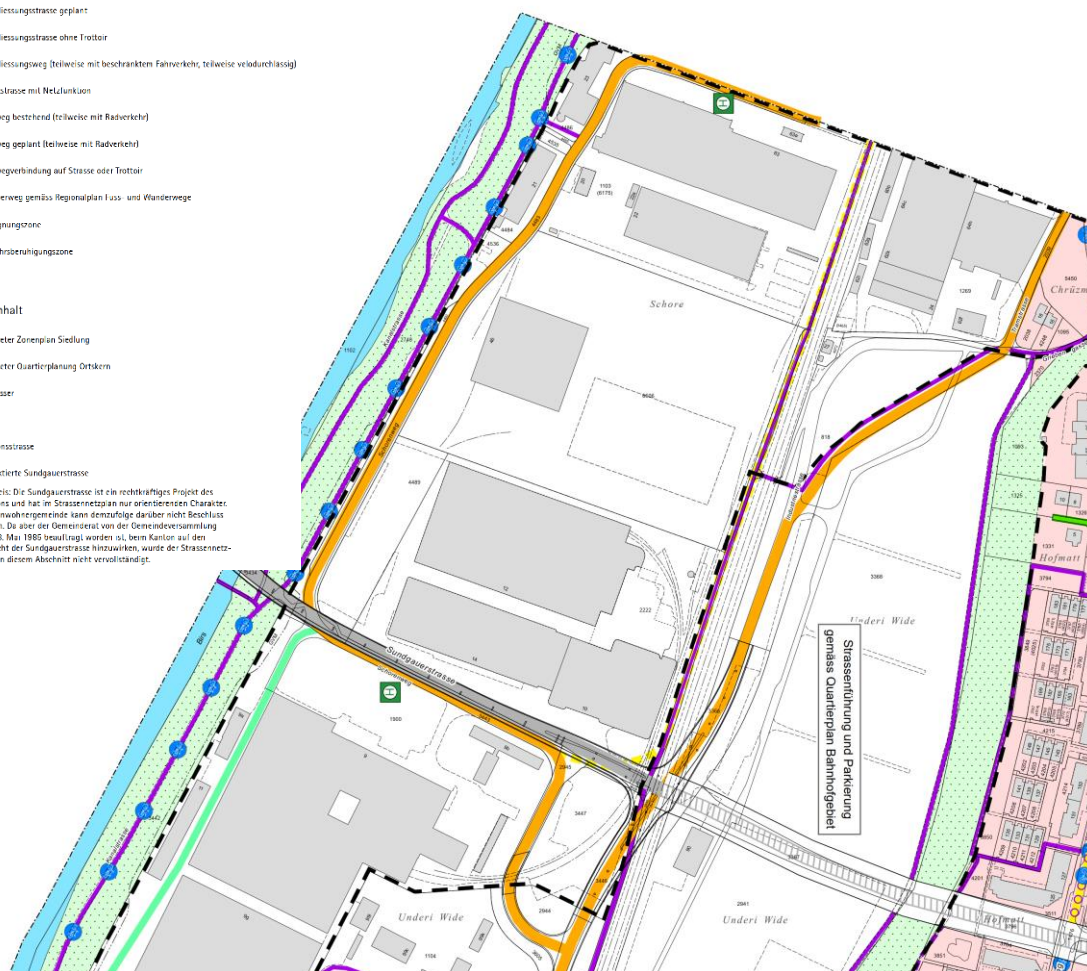


Abbildung 10: Ausschnitt aus dem Strassennetzplan Gemeinde Arlesheim, Nachführungsexemplar DVS Mai 2020 (Quelle: Strassennetzplan Siedlung Arlesheim, Nachführungsexemplar DVS vom Mai 2020 (Jermann AG))

Zukünftig erfolgt die Erschliessung des Areals Schore / Untere Weiden wie bisher von Süden und neu zusätzlich von Osten her über die Verlängerung der Talstrasse. Der Schorenweg entlang der Birs wird zugunsten des Birstraumes aufgehoben. Das Areal bleibt jedoch von Westen her zugänglich für potenzielle Notzufahrten der Feuerwehr und Sanität und ist durchlässig für den Fuss- und Radverkehr.

Die geplanten Gebäude auf dem Areal uptownBasel werden neu einerseits direkt von der Verlängerung der Talstrasse her und südseitig über den bestehenden Schorenweg erschlossen.

Die Verlängerung Talstrasse entlang der Eisenbahn wird in einer parallelen Planung durch die Gemeinde Arlesheim, des Kantons Basel-Landschaft und Verkehrsingenieuren vorangetrieben. Der Eintrag der Erschliessungsstrasse in den Strassennetzplan wurde am 7. Mai 2020 vom Regierungsrat genehmigt. Entlang der Talstrasse führt ebenfalls ein Fussweg. Durch die bestehende resp. neu geplante Unterführung, welche unter der Eisenbahnlinie durchführt, ist der Fussverkehr an die Tramhaltestelle Brown Boveri der Linie 10 angeschlossen.

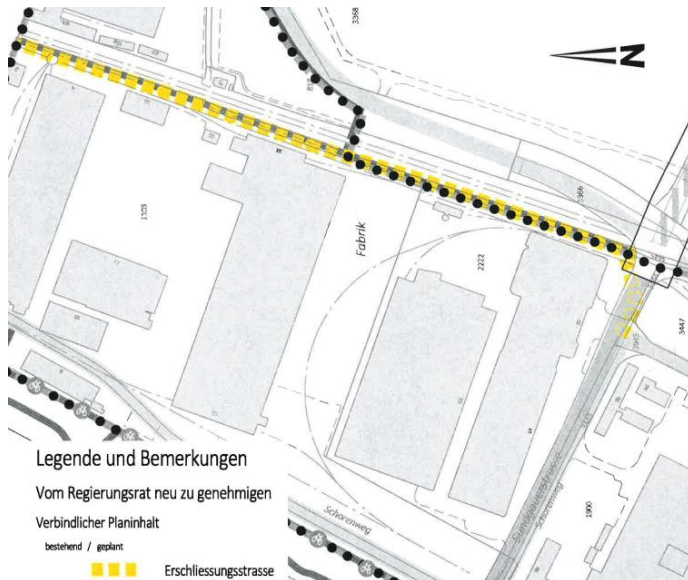


Abbildung 11: Ausschnitt Strassennetzplan Siedlung Mutation «Verlängerung Talstrasse» (Genehmigungsexemplar)

2.10.2 Öffentlicher Verkehr



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

Heute verkehrt die Buslinie 63 im Halbstundentakt in beide Richtungen beim Schorenareal. Die Linie 63 bedient in unmittelbarer Nähe des Geländes die beiden Haltestellen Schorenweg und Aliothstrasse. Künftig wird diese Linie, wie bereits in Kapitel 2.7 erläutert, durch die Linie 37 ersetzt. 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-Gütekategorie 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 3.6 beschrieben.

2.13 Störfall

Die Thematik Störfall ist im Umweltverträglichkeitsbericht Schore abschliessend behandelt. Das Areal liegt innerhalb des Konsultationsbereiches der Erdgashochdruckleitung. Wie das Projekt die Störfallvorsorge vornimmt, ist im Kapitel 3.8 im vorliegenden Planungsbericht beschrieben.

2.14 Schutzräume

Die Schutzraumpflicht richtet sich nach dem eidgenössischen Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetz (BZG), nach der dazugehörigen 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 Abwärtswohnungen wohnen werden, einen Ersatzbeitrag zu entrichten.

2.15 Heutige Nutzung des Quartierplanareals / Gebäudetypologie

Gegenwärtig im Jahr 2020 werden die Gebäude (Industriehallen und Gewerbe-/Bürogebäude) auf dem Quartierplanareal für Gewerbe sowie für Büros genutzt. Es arbeiten rund 300 Personen dort. Arbeitsplätze, die jetzt schon auf dem Areal sind und auch zukünftig bleiben sollen, sind jene der Kantonspolizei, der Grenzwaiche und diverser, kleinerer Betriebe wie Schwob AG. 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.

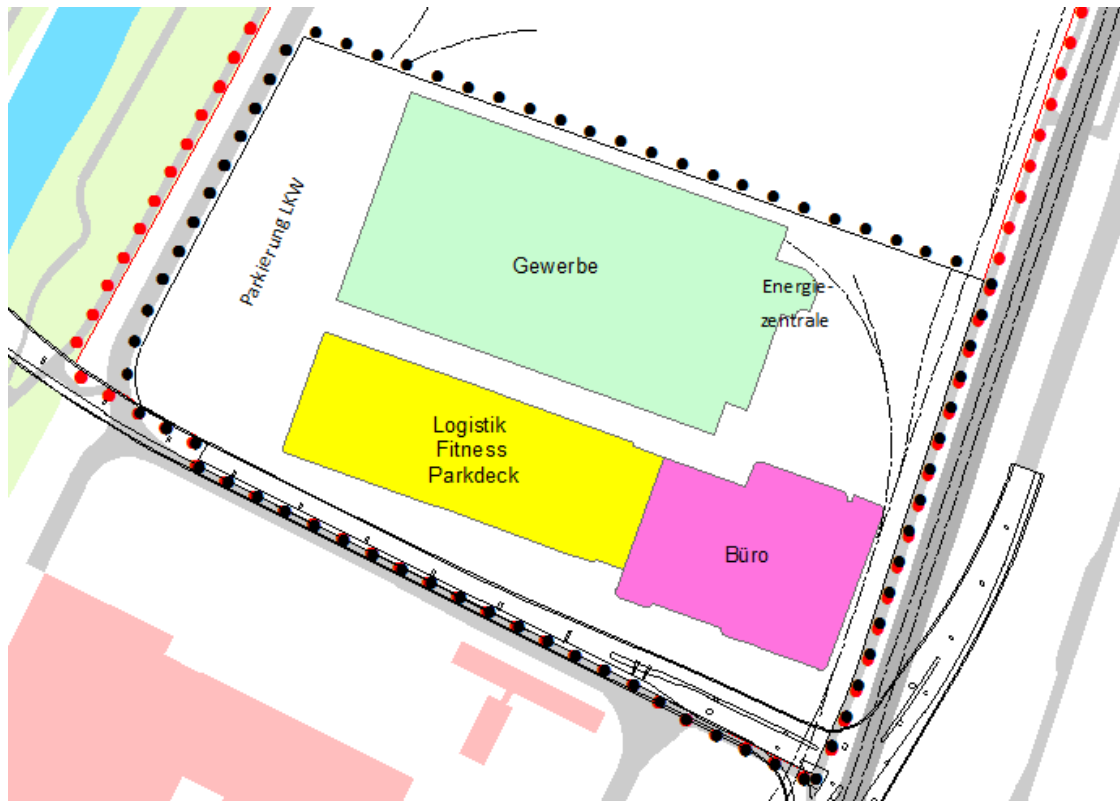


Abbildung 13: Gegenwärtige Nutzung (Quelle: eigene Darstellung)

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, wobei das Gebäude 9 mit der Höhe von bis zu 60 m essenziell für die Adressbildung des Areals ist. Die Gebäudehöhen nehmen von Ost nach West und von Süd nach Nord ab. Somit befinden sich die höheren Gebäude entlang des Sundgauerviadukts und der Talstrasse. Auf der birszugewandten Seite verzeichnen die Gebäude eine geringere Höhe (Tabelle1).

Tabelle 1: Gebäudehöhen

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

(Quelle: eigene Darstellung)

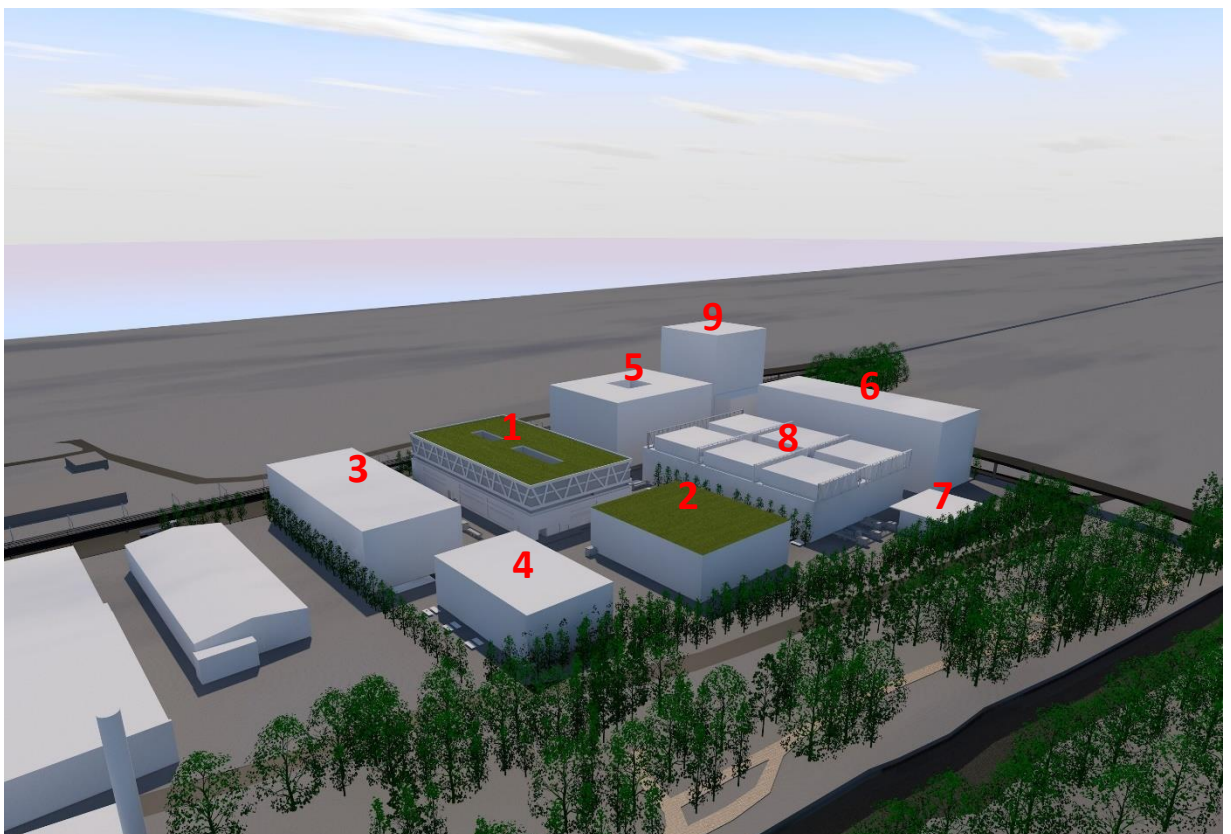
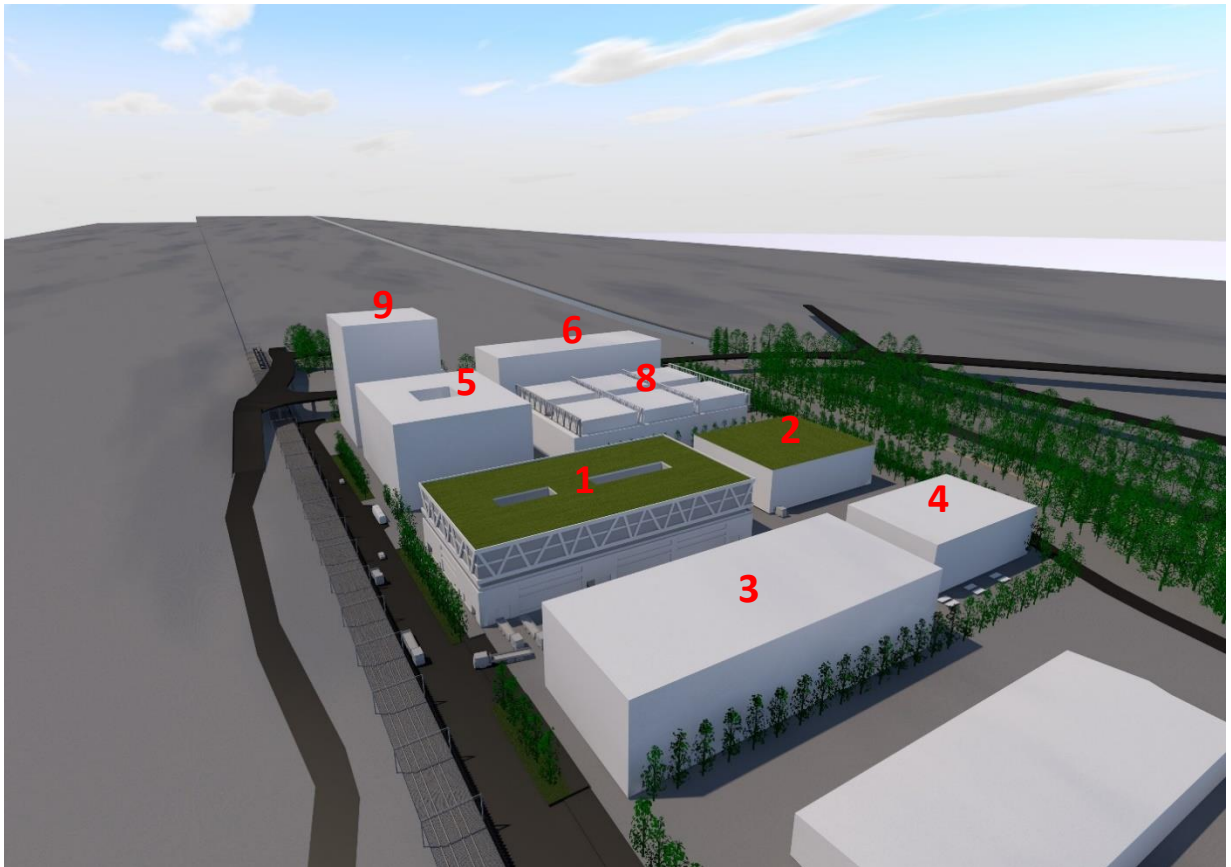
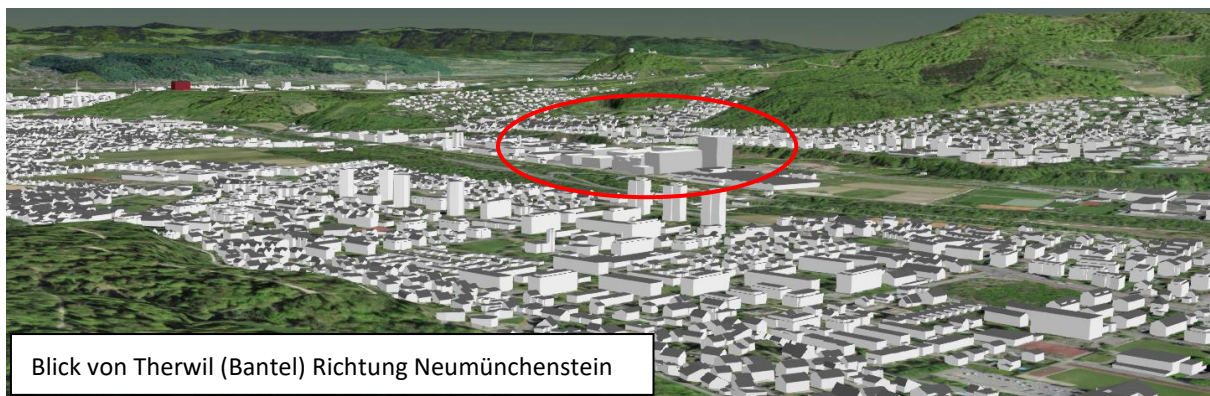
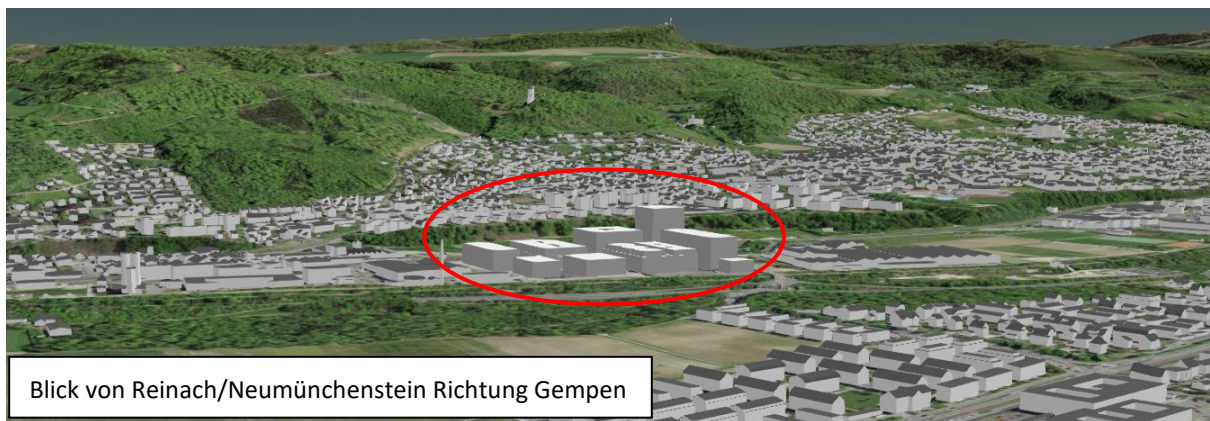


Abbildung 14: Visualisierungen des Entwicklungsvorhabens inkl. Nummerierung der Gebäude
(Quelle: Fankhauser Arealentwicklungen AG, eigene Bearbeitung)

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.



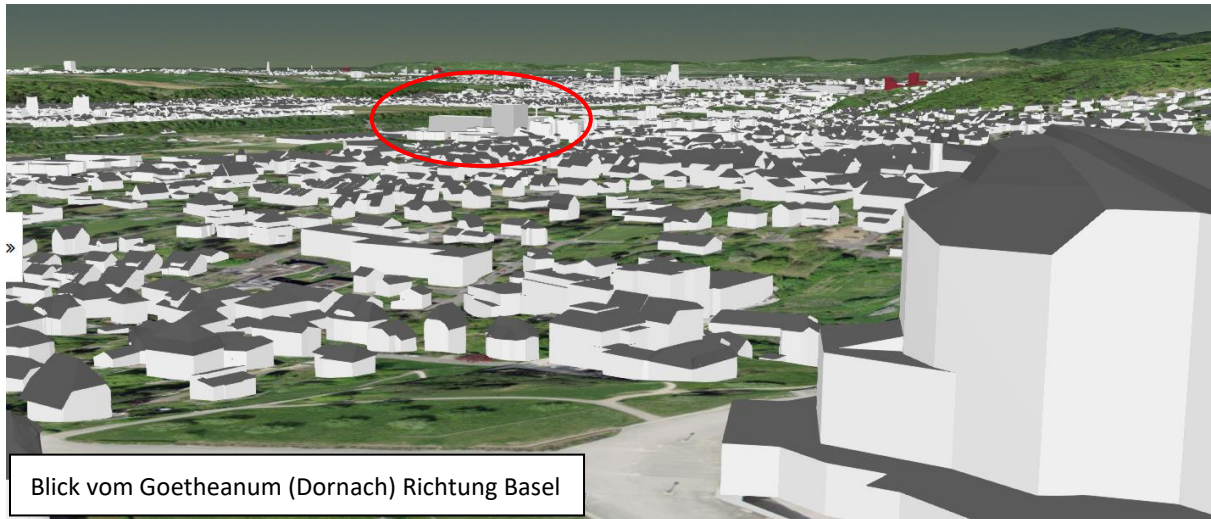


Abbildung 15: Visualisierungen des Projekts (Quelle: Geoportal)

3.3 Hochhauskonzept

Zur Gewährleistung einer hohen architektonischen Qualität soll für das Gebäude 9 ein Studienauftrag oder ein Wettbewerb durchgeführt werden. Zeitgleich mit der vorliegenden Quartierplanung hat die Gemeinde Arlesheim ein Hochhauskonzept 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 Gewerbezone und der vorliegenden Quartierplanung im Nord-Osten der Gemeinde beschränkt.

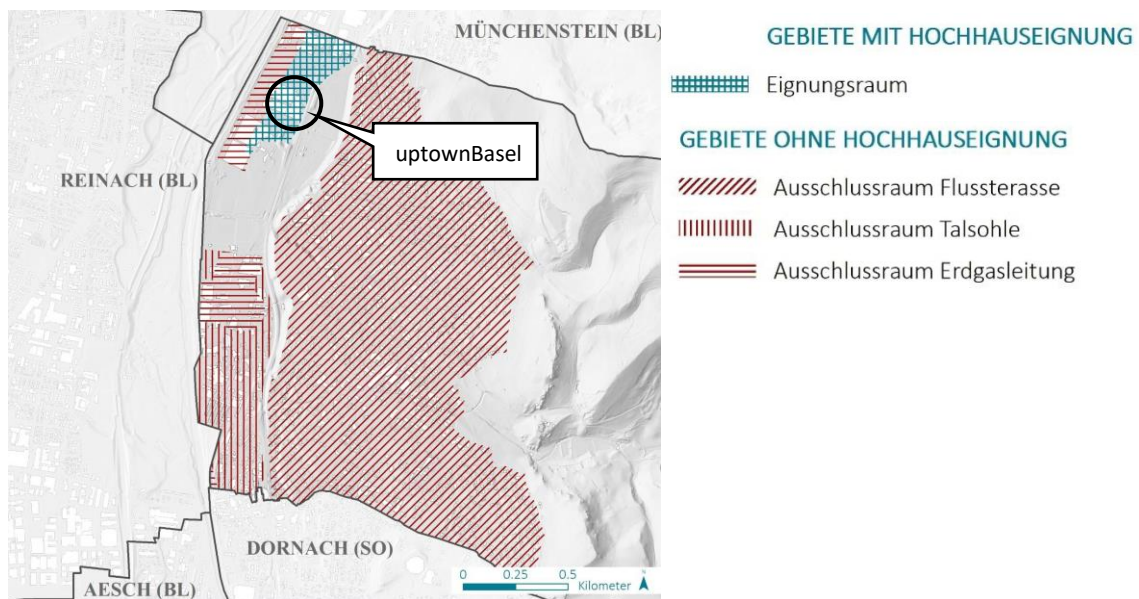


Abbildung 16: Ausschnitt Hochhauskonzept Gemeinde Arlesheim, Stand: Mitwirkung (Quelle: Jermann AG)

3.4 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 Erhoungsraum 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.

3.4.1 Freiraumkonzept Untere Weiden II



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

Das Areal:

Die Besonderheit des Areals gründet in seiner Lage zwischen der städtisch geprägten 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.

Die Talstrasse:

Der gesamte öffentliche Verkehr (S-Bahn, Tram und Bus) sowie wichtige Fahrrad- und Fussgängerverbindungen führen entlang der Talstrasse, was sie zur Hauptadresse des Areals macht. Von hier aus ge-

lang 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.

Der 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.

Die 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.

Die Grüne Gasse:

Mit der 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.

3.5 Areal-Erschliessung

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

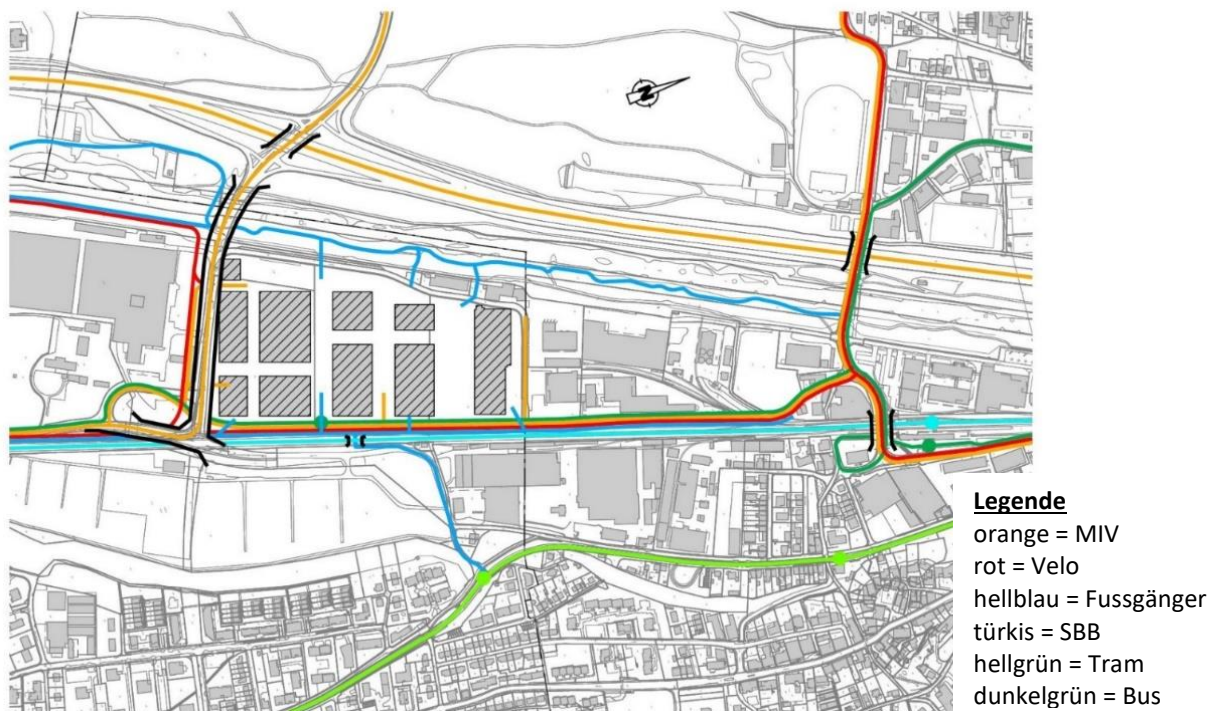


Abbildung 18: Areal-Erschliessung nach Verlängerung Talstrasse

3.5.1 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 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.

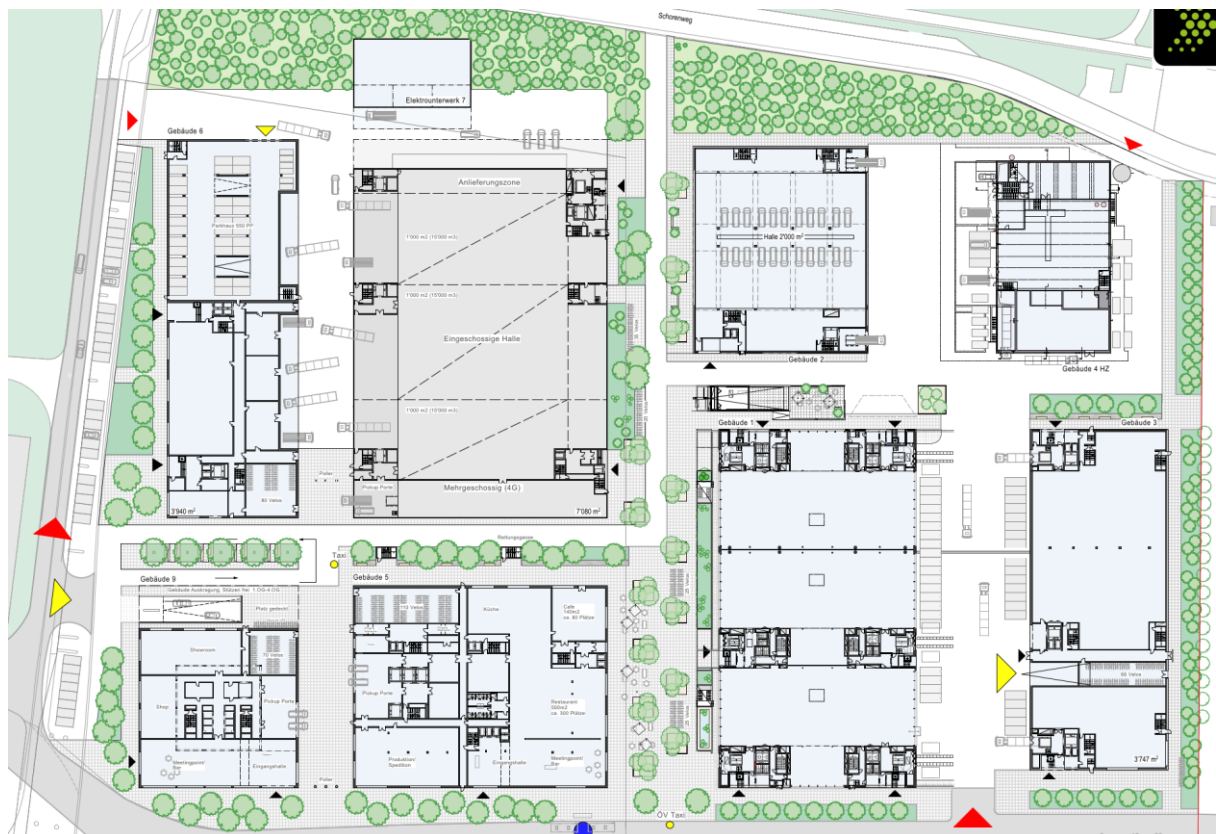


Abbildung 19: Erschliessungen der Gebäude des Areals uptownBasel (rot); Einfahrten Einstellhalle (gelb)

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 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:

- ca. 40 Parkplätze oberirdisch auf der Südseite der Gebäude 6 und 9,
- ca. 180 Parkplätze in der Autoeinstellhalle (AEH) im 1. UG,
- ca. 475 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 1'100 Parkplätze geplant.

3.5.2 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 min-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. 63, welche heute das Areal mit den Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Muttenz verbindet. Gemäss "Buskonzept Birsstadt Nord" soll im Rahmen des 9. Generellen Leistungsauftrags diese Buslinie Nr. 63 eingestellt werden (d.h. ab 2022). Der Kanton plant jedoch neu die Bus-Linie 37 vom Aeschenplatz - St. Jakob - Dreispitz - Gartenstadt Münchenstein in den Hauptverkehrszeiten weiter bis zum Schore-Areal zu verlängern.

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.

3.5.3 Erschliessung und Querung durch den Velo- und Fussverkehr

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

Im Osten des Areals soll entlang der neuen Talstrassen ein neuer Rad-/Fussweg realisiert werden. Mit einer Breite von 3.60 m ist er auch für E-Bikes ideal. Diverse Querungsstellen ermöglichen den Velofahrenden die Zufahrt zum Areal uptownBasel.

Die bestehende Langsamverkehr-Bahnunterführung unter den SBB-Bahngleisen entspricht nicht mehr den heutigen Komfortansprüchen und Normen und soll lagemässig verschoben und durch eine neue und breitere Unterführung ersetzt werden. Die Lage dieses neuen Bauwerks wird im Bereich der geplanten Bushaltestelle resp. in der Verlängerung der Langsamverkehrsachse zwischen den Gebäuden 1 und 5 zu liegen kommen. Gleichzeitig trägt dieses Bauwerk dazu bei, dass die Fusswegverbindung Richtung Tramhaltestelle "Brown Boveri" verbessert wird.

In Ost-West-Richtung, zwischen den Gebäuden 1 und 5 und den Gebäuden 2 und 8 hindurch, führt eine öffentliche Langsamverkehrsachse. Diese ermöglicht dem öffentlichen Fuss- und Radverkehr eine Querung des Areals zwischen der Talstrasse und der Birs.

Gemäss kantonaler Empfehlung 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 der Gebäudehaupteingänge ausgeführt. Für Cargo-Bikes werden ebenfalls entsprechende Abstellflächen zur Verfügung gestellt.

3.6 Energie

Für die Energieversorgung des Areals uptownBasel entsteht eine Energiezentrale im Gebäude 4. Diese ist so dimensioniert, dass sie ebenfalls, betrieben von der Primeo Energie Netz AG zur Versorgung von Fernwärmenetzen in der Region mittlere Birsstadt genutzt werden kann.

3.7 Hochwasserschutz

Die Bauten und betrieblichen Abläufe sind so geplant, dass im Falle eines Hochwassers schnell reagiert werden kann und der Schutz von Menschen, Gebäuden und technischen Anlagen gewährleistet ist. Die Einstellhallen werden durch mechanische Vorkerhrungen vor Hochwasser geschützt.

3.8 Störfallvorsorge Erdgas-Hochdruckleitung

Personenintensive Nutzungen wie Aussensitzplätze, Büros und Restaurants werden ausserhalb des Konsultationsperimeters positioniert. Innerhalb des Konsultationsperimeters befinden sich somit nur Technikgebäude, dazu zählen eine Produktionshalle (Gebäude 8) mit wenig Arbeitsplätzen, ein Produktionsgebäude (Gebäude 2) mit Büro und eine Heizzentrale (Gebäude 4), Lastwagenabstellplätze, eine Elektrotankstelle sowie Grünflächen. Dadurch ist das Störfallrisiko minimiert. Ausserdem werden sämtliche Schutzmassnahmen gemäss Störfallbericht umgesetzt.

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 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 m² rund die Hälfte des gesamten Entwicklungsareal uptown-Basel. 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 (Oberlichter, Liftüberfahrten, Belüftungsinstallationen, Klimageräte etc.) dürfen die maximale Gebäudehöhe bis zu 5.5 m überragen Ausserhalb der Baubereiche sind Klein- und Anbauten mit einer Grundfläche bis zu 100 m² 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.

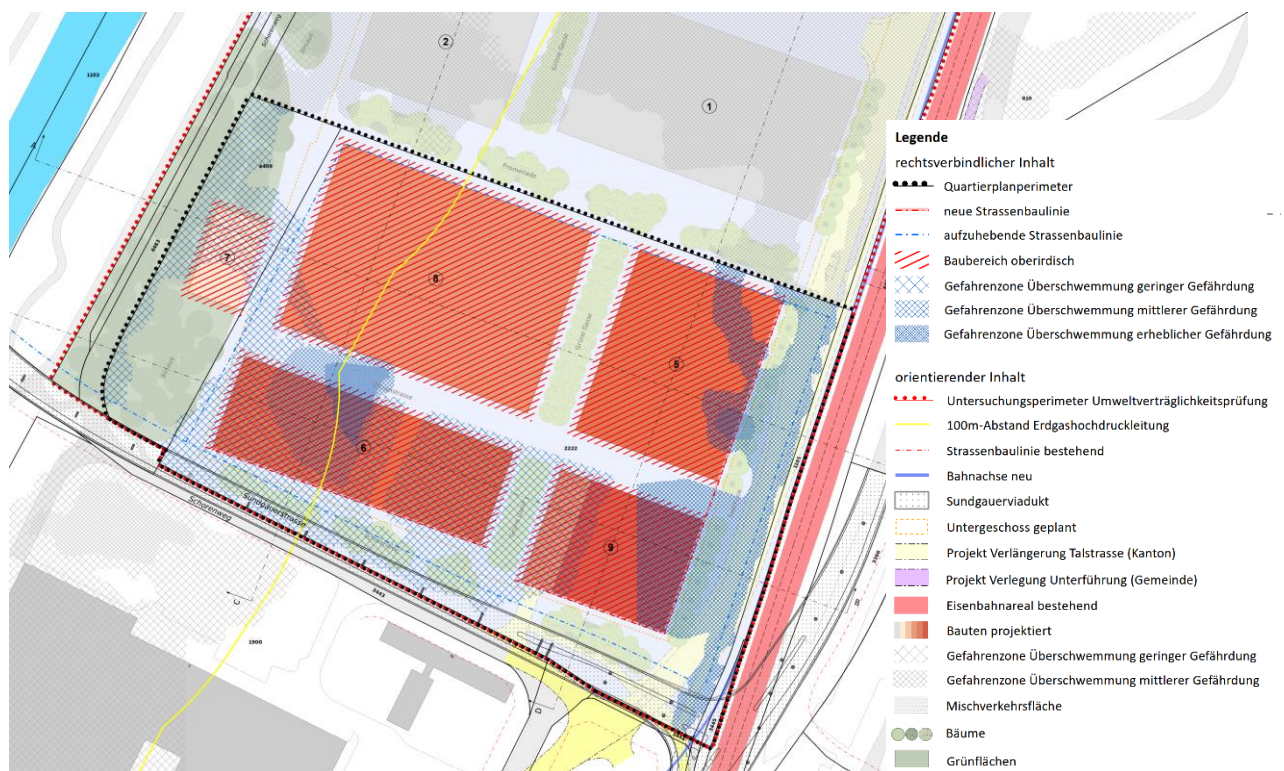


Abbildung 20: Ausschnitt Teilplan 1 Bebauung (Stand 30.09.2020, Jermann AG)



Abbildung 21: Ausschnitt Teilplan 2 Schnitte (Stand 30.09.2020, 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.

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

Die Grünflächenziffer betreffenden Inhalte des Zonenreglements Siedlung wurden ins Quartierplanreglement übernommen. Die mindestens erforderliche Grünflächenziffer im Quartierplanperimeter beträgt 0.2. Der aktuelle Nachweis, dass diese Vorgabe mit den vorgesehenen Grünflächen eingehalten ist, ist in Tabelle 2 und in Abbildung 22 ersichtlich. Die Definition der anrechenbaren Flächen ist dem Quartierplanreglement zu entnehmen.

Tabelle 2: Nachweis der Grünflächenziffer (Stand: 24.09.2020, Fontana Landschaftsarchitektur GmbH)

	m ²	%	
Gesamtfläche	38'443.00	100%	
Freifläche	19'938.88	52%	
Grünfläche	11'728.40	31%	
Davon begrünte Fläche	5'173.30		
Davon sickerfähige Beläge	0.00		25% der m ² Gesamtfläche
Davon Bäume	3'800.00		20 m ² zu je 190 Stück Bäumen
Davon Dachfläche	2'755.00		Annahme 50% der 11'289.78 m ² Dachfläche davon 50% anrechenbar
Ökologische Ausgleichsfläche	11'152.30	29%	
Davon ökologisch begrünte Fläche	4'597.00		begrünte Fläche ohne Gassen
Davon Bäume	3'800.00		20 m ² zu je 190 Stück Bäumen
Davon Dachfläche	2'755.00		Annahme 50% der 11'289.78 m ² Dachfläche davon 50% anrechenbar

Grünflächenziffer = anrechenbare Grünfläche : anrechenbare Grundstücksfläche (Gesamtfläche) =
 $11'728.40 \text{ m}^2 : 38'443.00 \text{ m}^2 = 0.3$

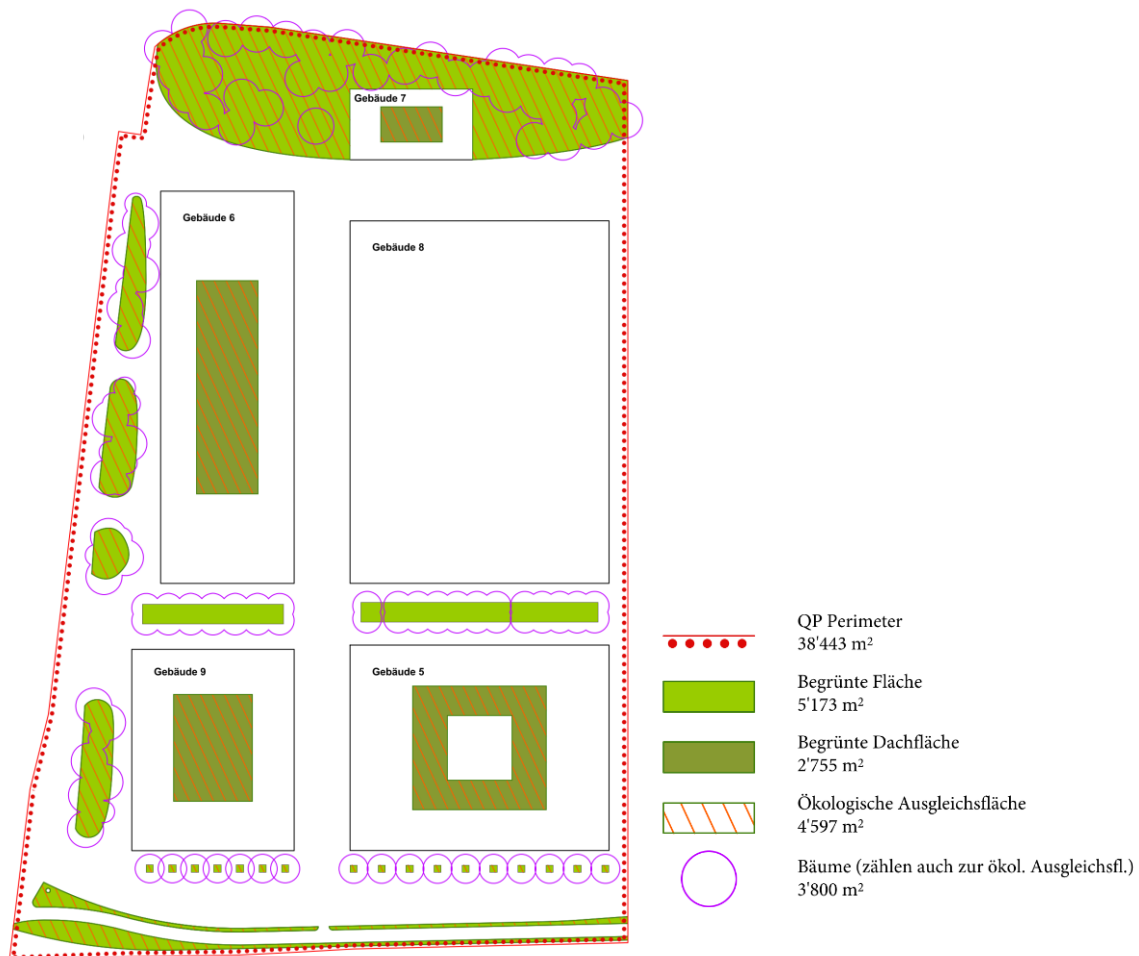


Abbildung 22: Flächenbilanzierung Grünflächen (Fontana Landschaftsarchitektur GmbH)

Die Gestaltung, Nutzung und Bepflanzung des Aussenraumes ist aus dem Teilplan Nr. 3 Freiräume und Erschliessung ersichtlich. Dabei hat die Abgrenzung der dargestellten Grünräume richtungsweisenden Charakter, wobei die Inhalte rechtsverbindlich sind. Gestaltung, Nutzung und Bepflanzung des Aussenraumes richten sich dabei nach dem Freiraumkonzept Untere Weiden II der Fontana Landschaftsarchitektur GmbH (siehe Anhang des Planungsberichtes). Die genaue Lage der Grünstrukturen sowie weitere Nachweise zur detaillierten Aussenraumgestaltung sind gemäss Ziffer 7 Abs. 3 des Quartieplanreglements in Form eines Umgebungsplans dem Gemeinderat im Rahmen des Baugesuchsverfahrens vorzulegen.

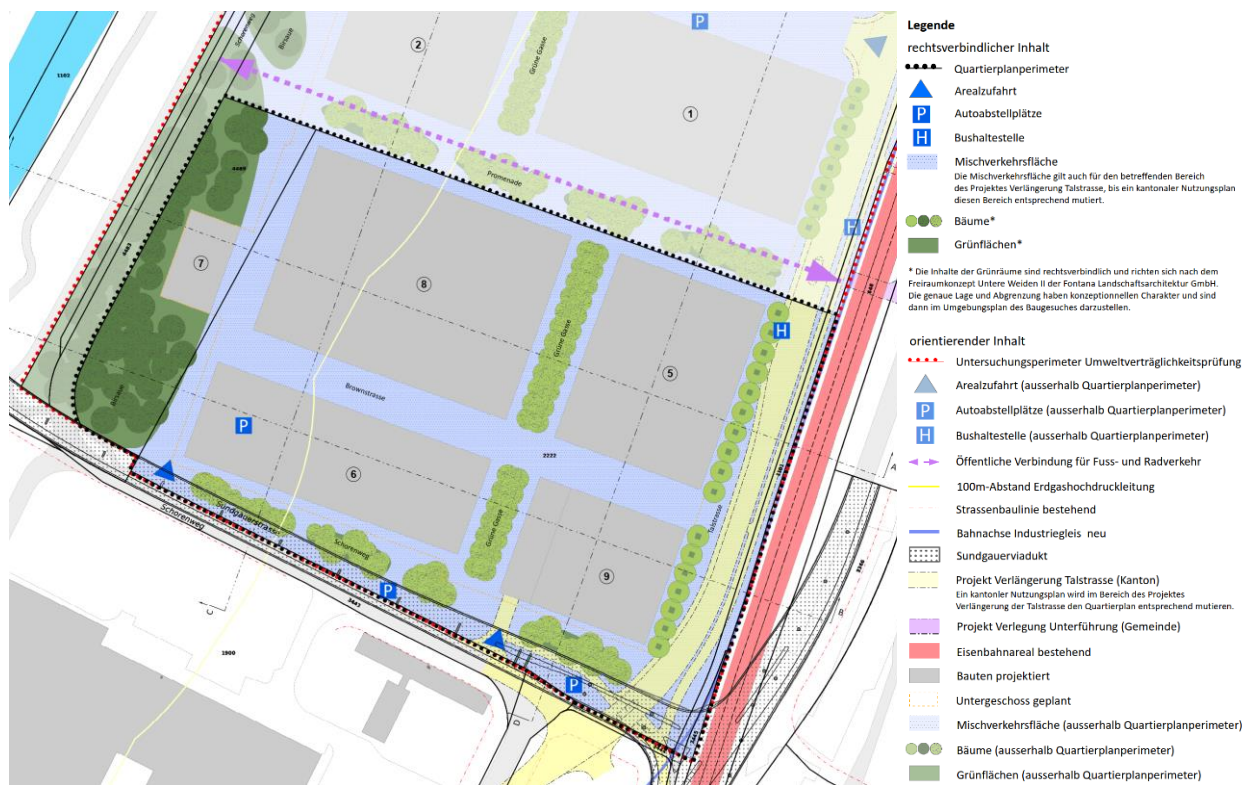


Abbildung 23: Ausschnitt Teilplan 3 Freiräume und Erschliessung (Stand 30.09.2020, Jermann AG)

Für die Bepflanzung sind standortgerechte und mehrheitlich einheimische Bäume und Sträucher zu verwenden, die die ökologische Vernetzungsfunktion optimal erfüllen. Insbesondere im Bereich der geplanten Auenlandschaft (Abb. 23, Birsau) sind typische Auenflächen mit schattenspendenden Arten des Berberitzengebüschs (Bereridion) zu entwickeln. Insgesamt sind mindestens 192 kronenbildende Bäume auf dem Quartierplanareal zu errichten. Davon dürfen maximal 20% zugunsten der Wiederherstellung der typischen Auenlandschaft durch standorttypische Sträucher der Auenlandschaft ersetzt werden. Bei der Wahl der Bepflanzung werden Arten der Pflanzenliste der Gemeinde Arlesheim priorisiert. Es soll jedoch die Möglichkeit bestehen, dass durch den zunehmenden Druck des Klimawandels und der stetig steigenden Jahresmitteltemperaturen auch Pflanzen mit höherer klimatischer Resilienz gepflanzt werden dürfen. Wo immer möglich wird ein abwechslungsreiches Gesamtbild der ökologischen Aussenraumgestaltung mit verschiedenen Lebensraumtypen angestrebt.

Alle offenen und ökologisch wertvolle Flächen sind dabei dauerhaft von Neophyten freizuhalten.

In Ergänzung des Umgebungsplanes ist ein Pflegekonzept, welches Unterhalt und Pflege der Grünstrukturen regelt, zu erstellen. Dieses Konzept enthält ein Monitoring, welches vorschreibt, dem Gemeinderat 5 Jahre nach Fertigstellung der Neugestaltung der Aussenraumanlage ein Zustands- und Massnahmenbericht zu den Grundsätzen bezüglich Gestaltung und Pflege des Aussenraumes einzureichen.

Für das gesamte Areal der uptownBasel AG soll ein Beleuchtungskonzept erarbeitet werden. Dieses richtet sich nach der Norm SIA 491 "Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum".

Für grössere Verglasungen werden Massnahmen als Kollisionsschutz für Vögel gemäss dem Merkblatt «Vogelkollisionen an Glas vermeiden» der Vogelwarte Sempach (2016) getroffen, sowie Licht-, Lüftungs- oder Entwässerungsschächte 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.

4.5 Erschliessung und Parkierung

Für Zufahrten und die Verkehrsflächen ist der Teilplan 3 Freiräume und Erschliessung massgebend. Die Lage und Ausdehnung der Zufahrten und Autoabstellplätze haben dabei richtungsweisenden Charakter. Mischverkehrsfläche wird im Teilplan 3 überall dort festgelegt, wo sich keine Gebäude oder Grünstrukturen befinden. Das Projekt der Verlängerung Talstrasse ist orientierend als überlagerndes Element dargestellt. Im Fall der rechtskräftigen Ausscheidung eines kantonalen Nutzungsplans wird der betreffende Bereich der Mischverkehrsfläche im Teilplan 3 entsprechend mutiert (vergleiche Abb. 23 Kapitel 4.4).

Da die Quartierplanung unter anderem eine gute Erreichbarkeit mit dem Velo zum Ziel hat, soll auch die Attraktivität für den Radverkehr 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 Rad- und Fussverkehrs, sollen maximal 50 oberirdische Autoabstellplätze im Freien erstellt werden. Die Übrigen werden in der unterirdischen Einstellhalle und im Parkhaus des Gebäudes 6 erstellt. Eine angemessene Anzahl Ladestationen für Elektroautos ist zu erstellen.

Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Autos und Velos richtet sich nach dem Verkehrsgutachten vom 24. September 2020 (Glaser Saxer Keller AG), welches den Bedarf nach den einzelnen Gebäuden aufschlüsselt. Es ist erlaubt, einen Teil der Auto- und Veloabstellplätze auf der Parzelle Nr. 6606 zu realisieren. Dies erfordert den Eintrag einer entsprechenden Dienstbarkeit ins Grundbuch. Werden die Pflichtparkplätze nachweislich nicht benötigt, ist die Grundeigentümerin im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Baubewilligungsbehörde berechtigt, diese Parkplatzflächen anderweitig zu nutzen.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am von uptownBasel generierten Gesamtverkehr wird als verhältnismässig gering erwartet. Diese Erwartung wird sowohl von der Gemeinde wie auch vom Arealentwickler begrüsst und bewusst mit der vorliegenden Planung unterstützt. Sie deckt sich mit den Bestrebungen der Gemeinde, die lufthygienische Belastung im Massnahmegebiet des Luftreinhalteplans zu senken, weil mittels Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auch die Luft-Schadstoffbelastung reduziert werden kann.

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.

4.10 Lärmsschutz

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

4.11 Behindertengerechte Bauweise

Die behindertengerechte Bauweise richtet sich nach § 108 RBG. 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. Entsprechend müssen im Baugesuchverfahren die Schutzhöhen gemäss Gefahrenzonen auf Basis der Naturgefahrenkarte definiert werden. Diese orientieren sich an der maximalen Überschwemmungshöhe eines Hochwassers mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit (Jährlichkeit 300 Jahre). Die Gebäudeteile, welche unterhalb der Schutzhöhe liegen, sind so auszugestalten, dass keine Schäden entstehen können. Für Starkregenereignisse ist die Kote von 274.35 m ü. M. festgelegt. Alle Bauten sind auf diese Kote abzudichten.

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 m² 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 Gewerbenutzung 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. Es ist bestens an die Autobahn angeschlossen. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist bereits gut und wird mit der neuen Bushaltestelle an der Talstrasse und der Optimierung der Fussverbindung zur Tramhaltestelle Brown Boveri noch verbessert.

Entlang des Schorenwegs führen zwei Radrouten. Seitens Kanton zurzeit noch eine Radschnell- respektive Radvorzugsroute entlang der Bahn geprüft. Das Areal ist mit dem Velo über die Radrouten 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.

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:

Rad- und Fusswege sollen erhalten und geschaffen werden.

In unmittelbarer Nähe zum Areal bestehen Fusswege und Radrouten. Sie können mit der Realisierung des Entwicklungsvorhabens uneingeschränkt weiterbestehen. 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 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 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 Genehmigungsvoraussetzung.

Das Erstellen eines entsprechenden Quartierplanvertrags steht noch bevor.

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 Fontana Landschaftsarchitektur GmbH. wurde die vorliegende Quartierplanung erneut am 7. Mai 2020 der Arealbaukommission unterbreitet.

7.2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung steht noch bevor.

7.3 Kantonale Vorprüfung

Die kantonale Vorprüfung steht noch bevor.

7.4 Beschlussfassung

7.4.1 Gemeinderatsbeschluss

Die Beschlussfassung steht noch bevor.

7.4.2 Gemeindeversammlungsbeschluss

Die Beschlussfassung steht noch bevor.

7.5 Auflage- und Einspracheverfahren

Die öffentliche Planaufgabe 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
