



Quartierplanung "Dychrain Ost"

Beilage zum Mitwirkungsbericht

Berichterstattung nach § 2 RBV (BL) zum Mitwirkungsverfahren



Impressum

Ersteller



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

www.stierli-ruggli.ch
info@stierli-ruggli.ch

Datum

25. Januar 2019

Datei-Name

Beilage_MiWi.docx

Beilage zu Mitwirkungseingabe Nr. 3.1 – 3.3, Aktennotiz Besprechung Mitwirkungseingaben Baselbieter Heimatschutz



Gemeindeverwaltung
 Abteilung Raumentwicklung
 Schläckerstrasse 4
 4142 Münchenstein
 061 416 11 90

Protokoll MiWi-Eingabe QP Dychrain Ost

Datum/Zeit Donnerstag, 13. Dezember 2018, 08:30 bis 09:45 Uhr

Ort Gemeindeverwaltung, Sitzungszimmer gelb

Teilnehmende	Ulrike Schröer	Baselbieter Heimatschutz (BBHS)
	Georg Stebler	Baselbieter Heimatschutz (BBHS)
	Peter Glaser	Eigentumsvertretung Läckeri Huus (LH)
	Peter Grosse-Sender	Christoph Merian Stiftung (CMS)
	Anti Rüegg	Metron
	Andreas Berger	BV, Leiter Raumentwicklung
	Martin Lehmann	BV, Mitarbeiter Raumentwicklung
		Protokoll

Traktanden

0. Begrüssung	1
1. Bearbeitung beider QP bzw. Sicherstellung der Projektabstimmung.....	2
2. Baubereich C dominiert die Hammerschmiede	2
3. AEH Einfahrt in unmittelbarer Nähe zur Hammerschmiede / Erschliessung.....	3
4. Wettbewerbspflicht (Baubereich C).....	4
5. Diverses	4

Verteiler

- Sitzungsteilnehmer

Beilagen

- Mitwirkungseingabe Baselbieter Heimatschutz

0. Begrüssung

A. Berger begrüsst die Teilnehmer zur heutigen Sitzung.

G. Stebler dankt für die Einladung seitens der Gemeinde. Der BBHS ist eine Sektion des Schweizerischen Heimatschutzes und ist somit ein einspracheberechtigter Verband. Seit einigen Jahren bringt sich der BBHS direkt bei Mitwirkungsverfahren ein, um seine Anliegen direkt einzubringen.

Der BBHS hat vier Eingaben in einer schriftlichen Stellungnahme verfasst (siehe auch MiWi-Eingaben).

1. Sicherstellung Projektabstimmung

A. Berger erläutert die Ausgangslage. Das Projekt entstammt aus einem Studienauftrag, welcher über beide Areale durchgeführt wurde. Die Einheit über beide Areale ist erkennbar und ein langer Prozess. Aus vertragsrechtlichen Gründen sind die zwei unterschiedlichen Eigentümerschaften nicht gleich weit. Der Gemeinderat hat den Entwürfen gewisse Vorgaben gemacht, und erst, wenn diese erbracht sind, wie dies bei der LH der Fall ist, kann die Mitwirkung erfolgen. Die Gemeinde hat die Überarbeitung des Quartierplans stets im übergeordneten Sinne der Gesamtbetrachtung und in gegenseitiger Abstimmung aufeinander betrachtet. Das Areal Läckerti Huus hat die Vorgaben erfüllt und deshalb ist das Verfahren weiterzuführen. Im Areal West sind noch Berührungspunkte vorhanden. Die CMS und die Gemeinde sind daher in einem gemeinsamen Prozess (Kooperation). Ein weiterer Punkt ist der Standort des Wohnheim Dychrain, welcher eventuell wegfällt und somit Spielraum für eine mögliche Weiterentwicklung lässt.

Der ganze Prozess wieso es zur Verfahrenstrennung kam und dass die Gesamtentwicklung aufeinander abgestimmt ist, kann im Planungsbericht noch besser abgebildet werden.

P. Glaser: Die LH hat sich auf Wunsch der Gemeinde bereit erklärt, die Entwicklung zusammen mit der CMS anzustossen und aufeinander abzustimmen. Bis zu einem Zeitpunkt war das für das Projekt sehr sinnvoll. Nun kommt der Moment, wo das Projekt aus Sicht LH weiterbearbeitet werden muss.

G. Stebler: Die erläuterten Gründe sind nachvollziehbar und dem BBHS auch verständlich. Es fragt sich, ob z.B. vertraglich (über eine Regelung im QP-Vertrag) eine Zusicherung zur gemeinsamen Projektabstimmung erfolgen kann.

A. Berger: Die gegenseitigen Rechte (Näher- und Grenzbaurechte) sind zugesichert. Die Gemeinderatsbeschlüsse halten fest, dass die Gesamtbetrachtung und die Einheit gesucht werden müssen.

2. Baubereich C in Bezug auf Hammerschmiede

A. Rüegg erläutert am Modell. Die Clusteridee der Metron prägt das Konzept stark. Die Themen welche am St. Albanteich vorhanden sind, sollen aufgegriffen und an diesem Ort weitergespielt werden. Die Situation an der Hammerschmiede und beim Läckertlinus sind historisch gewachsen und stets in ihrer Funktion angepasst worden. Heute besteht hier kein Bedarf mehr für gewerbliche Nutzung. Die Clusterbildung ist sinnvoll, wenn dabei eine hohe Wohnqualität entsteht. Insbesondere der Verschattung muss Rechnung getragen werden, weshalb die Gebäude sich in Form, Höhe und Lage differenzieren, um keine Benachteiligungen in der Wohnnutzung zu erhalten.

Das Gebäude C ist in seiner Stellung zurückversetzt. Die Baute C ist der Eingang ins Areal und deshalb ein sehr attraktiver Ort. Der Ort ist so attraktiv, dass nebst einer Wohnnutzung auch eine andere Nutzung, sprich ein Café oder Ähnliches denkbar ist. Nebst dem Städtebau ist hier auch der Aussenraum ein wichtiger Aspekt. Die Fuss- und Velowege in Richtung Grün 80 und zu den öffentlichen Haltestellen an der Baselstrasse sind wichtige Bestandteile des Konzepts. Das

Promenieren entlang des Dychs, bedingt eine Rückversetzung der Baute C sowie eine Arkade beim Gebäude B. Der Fussweg wird durch die Rückversetzung der Baute C auf dessen Sockelgeschoss geführt.

Die Hammerschmiede weist sehr klare Strukturen auf und funktioniert an diesem Ort sehr gut. Durch das Zurückweichen der Baute C wirkt die Fassade nicht allzu kräftig gegenüber der Hammerschmiede. Durch die Reduktion auf drei Vollgeschosse wird dieser Effekt verstärkt. Mit dem kräftigen Krüppelwalmdach ist der Ausdruck der Hammerschmiede gegeben. Die heutige Lösung ist ein Resultat aus drei Workshops mit der kantonalen Denkmalpflege, die sich nach der kantonalen Vorprüfung intensiv am Prozess beteiligt hat.

U. Schröer: Die Traufe und der First sowie die Verhältnisse und das Volumen sind Punkte, welche sich im Gegensatz zur Hammerschmiede doch als sehr dominant erscheinen. Das Dach der Hammerschmiede hat einen räumlichen Ausdruck, welcher auch künftig zur Geltung kommen soll. Dazu sind zwei Massnahmen möglich: Entweder die Gebäude auf eine relevante Höhe zurückdimensionieren oder mit dem Kubus zurückweichen und die Höhe beibehalten. Das Sockelgeschoss im Baubereich C wird als kontraproduktiv angesehen, da an einem neuralgischen Punkt viele Nutzungen aufeinandertreffen.

G. Stebler: Aus Sicht des BBHS ist das Gebäude C zu dominant (Auch durch die Beurteilung von Sichtbeziehungen zur Hammerschmiede). Von oberhalb der Birkante versinkt die Hammerschmiede, da im Hintergrund das Gebäude C dominiert. Auch wenn vom Gebäude A aus (beim Gebäudeversatz) in Richtung Hammerschmiede geblickt wird, ist die Hammerschmiede komplett verdeckt durch das Gebäude C.

3. AEH Einfahrt in unmittelbarer Nähe zur Hammerschmiede / Erschliessung

U. Schröer: Die AEH-Einfahrt steht an einem neuralgischen Konfliktpunkt, welcher zusätzlich mit dem Weg auf dem Sockelgeschoss bespielt wird. Die Einfahrt stellt eine Störung der Topographie dar und hat somit auch Einfluss auf die Hammerschmiede.

P. Glaser: Der Entwickler will parkplatzreduziert bauen, in der Grosseordnung von max. 1.0 PP pro Wohnung. Es sind jedoch noch weitere Abklärungen nötig, gerade mit den gesetzlichen Änderungen ab dem 1. Januar 2019. Wenn eine Reduzierung wird, hat dies enorme Auswirkungen auf den Quartierplan. Im besten Fall kann auf die AEH-Einfahrt beim Gebäude C verzichtet werden, da alle Parkplätze unter der Baute A versorgt sind. Zu erwähnen ist, dass bereits eine grosse Optimierung der Parkflächen stattgefunden hat.

A. Rüegg ergänzt, dass der hohe Grundwasserspiegel, es nicht erlaubt in die Tiefe zu bauen. Die aktuelle Lösungsfindung entstand aufgrund der Vorgaben und gesetzlichen Rahmenbedingungen.

A. Berger: Der aktuelle Quartierplan zeigt die Unterbringung von 1.3 PP pro Wohnung auf, obwohl das nicht anstrebt wird.

A. Rüegg: Im Studienauftrag sind bereits grundlegende Ideen studiert worden, um den Fussabdruck so gering wie möglich zu halten. Die Kellerabteile, Waschräume etc. wandern ins Erdgeschoss, um gegen Süden eine Aktivierung des EG nach Aussen zum öffentlichen Raum hin anzuregen.

U. Schröer: Die Parkplatzregelung im Kanton Basel-Landschaft ist rückwärtsgerwandt. Der BBHS konstatiert die Auswirkungen, die anhand des Projektstandes zu erkennen sind.

G. Stebler: Zudem ist ein grosser Erschliessungsbereich für Fahrzeuge und Fussgänger ausgewiesen. Die bestehende Baumreihe und der Fussweg zur Brüglinger Ebene sind nicht berücksichtigt

A. Berger: Gestalterische Vorgaben im Baugesuch können nicht gut eingefordert werden, da das Baugesuch vom Kanton abschliessend ist. Vorgängig ist ein Baumkataster erstellt worden, welches aufzeigt, dass die Baumreihe sich mehrheitlich auf der Nachbarsparzelle befindet und somit gar nicht im Einfluss der Planung ist. Natürlich lässt sich ein Verlust nicht ganz verhindern, da ev. Wurzel Schäden entstehen können. Ein fertiger Umgebungsplan zum Zeitpunkt des QP ist nicht stufengerecht. Denkbar ist eine reglementarische Festlegung bzgl. der erhöhten Gestaltungsanforderung an den Aussenraum im Bereich des "Erschliessungsbereich für Fahrzeuge und Fussgänger".

G. Stebler: Das entspricht einer Verbesserung. Denn heute ist die Nutzung der Wegverbindung nicht stark frequentiert, dies ändert sich wenn die Neubauten erstellt sind.

4. Wettbewerbspflicht (Baubereich C)

U. Schröer: Zur bestmöglichen Rücksichtnahme auf den Umgebungsschutz der Hammerschmiede soll zumindest für die Baubereiche C und B eine Wettbewerbspflicht festgelegt werden.

A. Berger: Der Investor arbeitet weiterhin mit dem Architekturbüro, welches den Studienauftrag gewonnen hat (Metron). Das ist wichtig aufgrund der Vorgeschichte und dem vertieften Fachwissen. Sinnvoller wird eine Begleitung der kantonalen Denkmalpflege als qualitätssicherndes Element erachtet (auf Stufe Baugesuch). A. Rüegg: Aus Sicht der Metron ist eine denkmalpflegerische Begleitung unbestritten. Das heutige Resultat, kam durch einen Prozess mit der kantonalen Denkmalpflege zu Stande. In vier Sitzungen sind viele Varianten studiert worden.

U. Schröer: Es erscheint uns wichtig, dass bei komplexen Fragestellungen alle Beteiligten im Konsensverfahren sich Gedanken machen und einen Input leisten können.

5. Diverses

Die Resultate werden im Mitwirkungsbericht dargestellt und kommentiert.

Für das Protokoll: ml

Beilage zu Mitwirkungseingabe Nr. 6.9, Prüfung des Baustellenverkehrs über Einfahrt Bruderholzstrasse / Ausfahrt via Hardstrasse

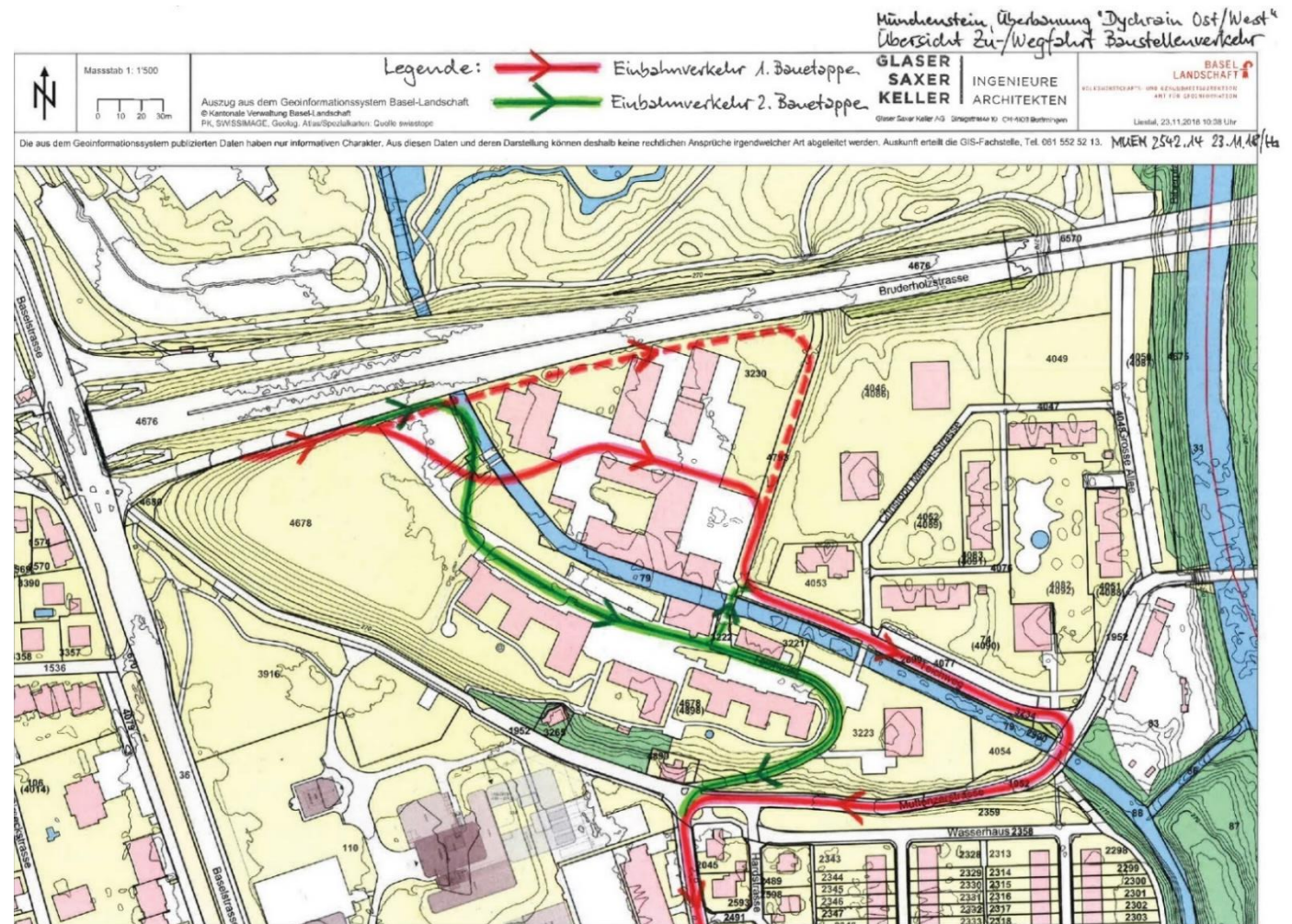
Aufgrund der vorliegenden Eingabe wurde die Erschliessungsmöglichkeit **für den Baustellenverkehr** nochmals mit den betroffenen kantonalen Fachstellen (Tiefbauamt, Polizei BL sowie dem Amt für Umwelt und Energie) anhand einer Machbarkeitsstudie mit zwei Varianten geprüft.

Übersicht Zu- und Wegfahrt Baustellenverkehr

Für die zwei jeweiligen Baustellen sind zwei verschiedene Baupisten auf dem Areal notwendig. Für die erste Etappe (Dychrain Ost) sind zwei Varianten geprüft worden. Einmal über den Dych und entlang der Bruderholzstrasse (gestrichelt) sowie quer über das Areal. Die gestrichelte Variante kann ausgeschlossen werden, da diese hinter dem Neubau entlangführen würde, dort jedoch auch noch Platz für die Böschung (Aushub Gebäude A) benötigt wird.

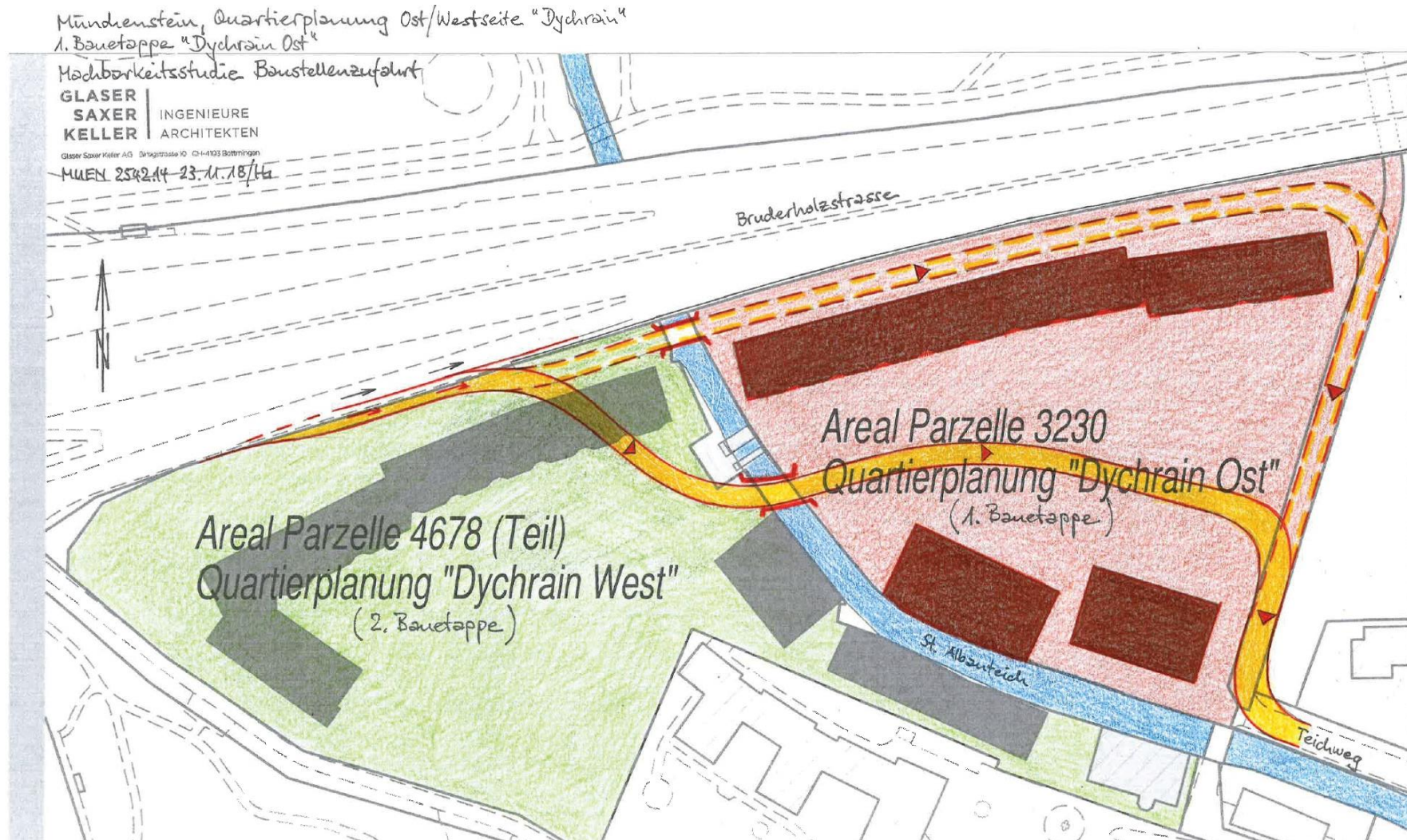
Die zweite Etappe (Grün) müsste gleich nach der Einfahrt eine starke Rechtskurve erfahren, da der Platz im Dychrain Ost nicht mehr zur Verfügung stehen wird (da Neubauten erstellt sind). Dies hätte nebst einer steilen Abfahrt auch ein Überbauwerk über den Dych zur Folge.

Bei beiden Varianten sind die Wegfahrten über die Hardstrasse abzuwickeln.



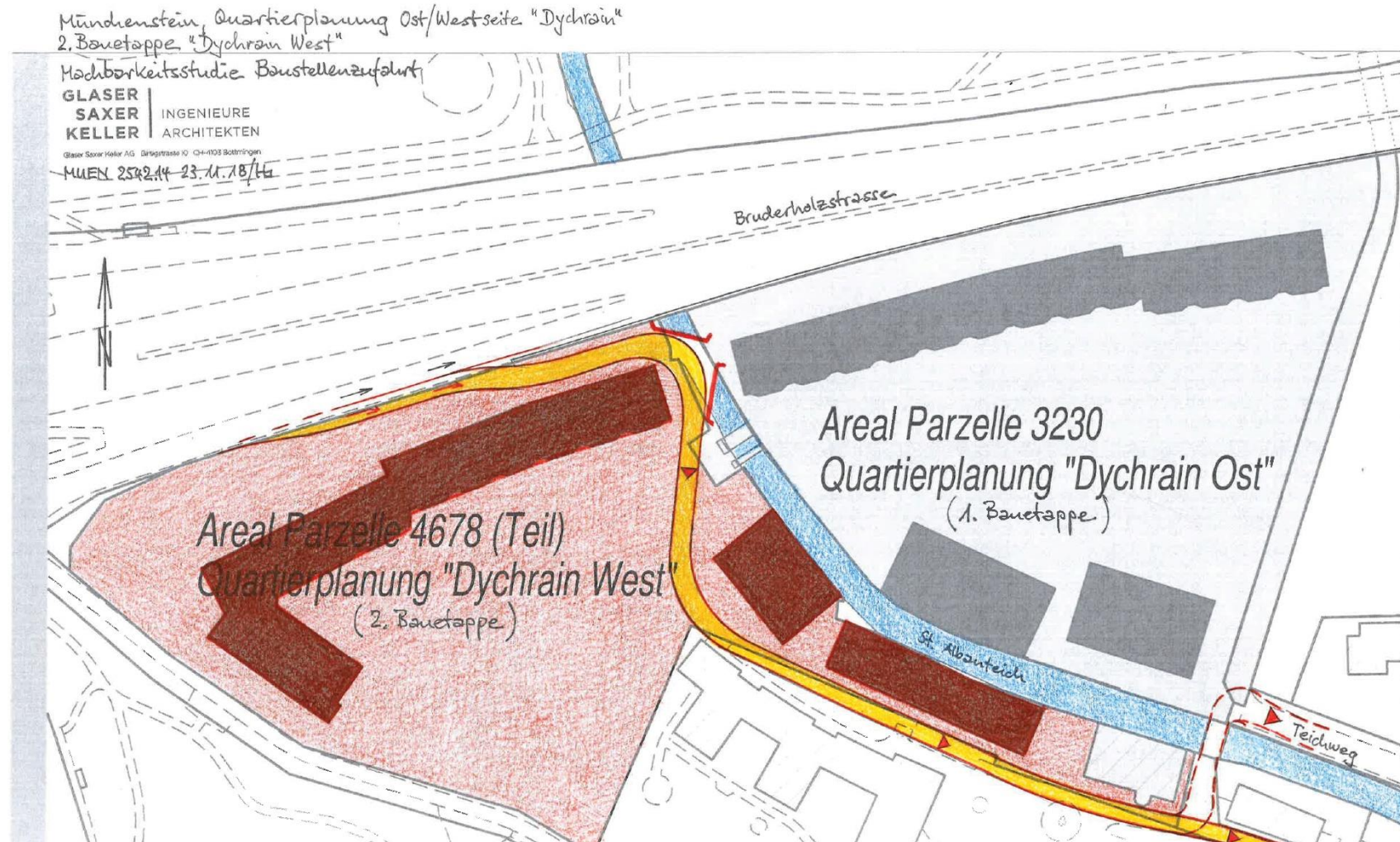
Baustellenerschliessung Dychrain Ost

Wie vorgängig erläutert sind zwei mögliche Wegführungen geprüft worden. Aus Platzgründen hinter dem Gebäude wird die Variante quer über das Areal eher machbar. In jedem Fall ist eine Querung des Dychs zwingend. Bei der Wegführung über das Areal Dychrain West muss noch nicht auf die neuen Bauten Rücksicht genommen werden. Dies bedingt jedoch eine Abhängigkeit für den Eigentümer.



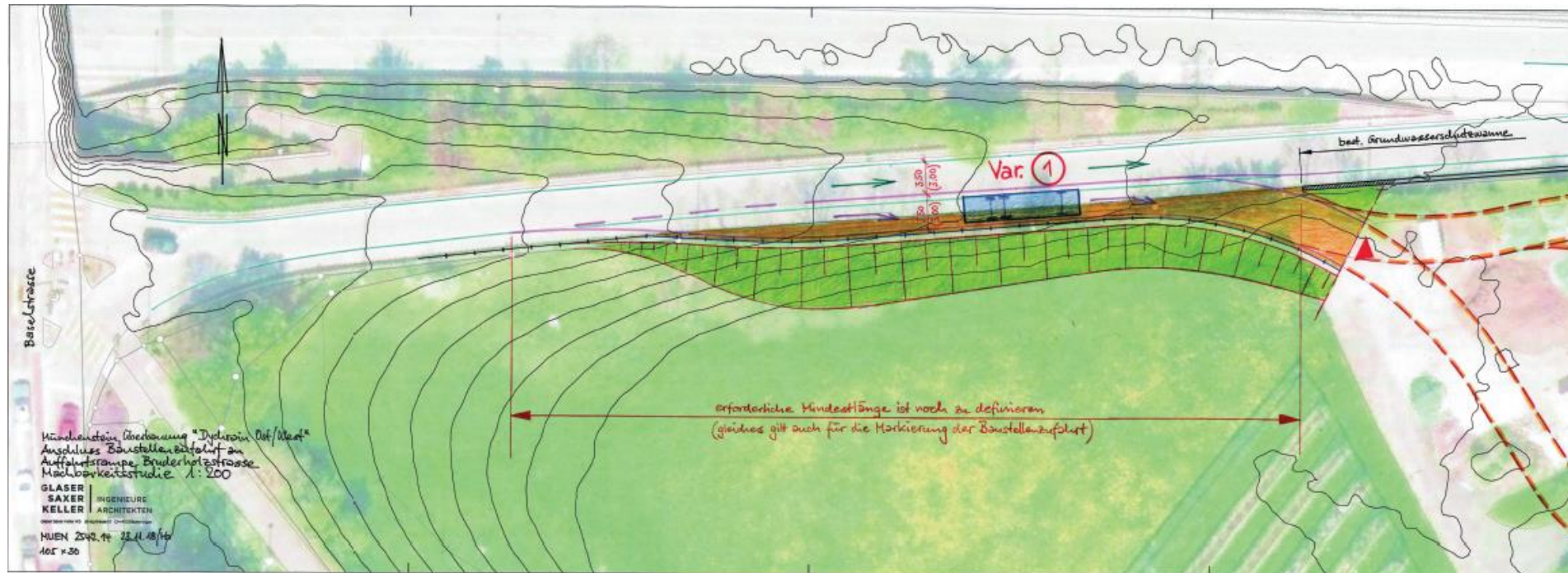
Baustellenerschliessung Dychrain West

Die Skizze verdeutlicht, dass bei einer Zufahrt über die Bruderholzstrasse, nicht die gleiche Baupiste wie beim Dychrain Ost, genutzt werden kann. Die Einfahrt wäre sehr knapp/eng und müsste sicherlich vertieft geprüft werden. Zusätzlich ist ein Überbauwerk über den Dych notwendig. Die Wegfahrt würde über den Teichweg und die Hardstrasse erfolgen.



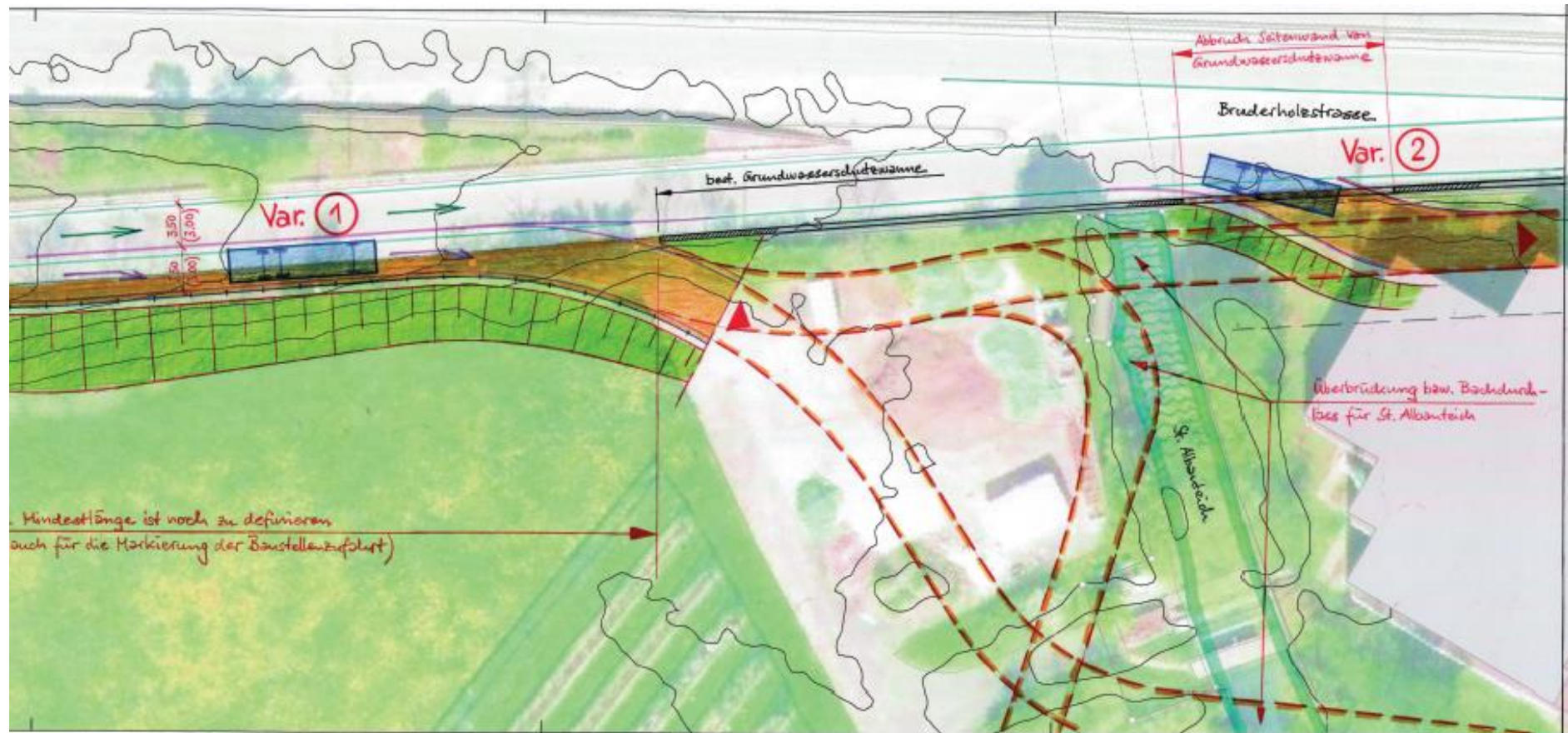
Einfahrt Variante 1

Diese Variante führt vom Beschleunigungsstreifen ab und biegt vor der Grundwasserschutzwanne auf das Areal ein. Bei dieser Variante ist eine grosse Böschung zu erstellen. Technisch ist die Variante jedoch machbar.



Einfahrt, Variante 2

Variante 2 ist aufgrund von Sicherheitsgründen (zu geringer Abbiegestreifen, kein Warteraum etc.) nicht bewilligungsfähig. Zudem müsste zusätzlich die Grundwasserschutzwanne aufgebrochen werden. Diese Variante kann nicht weiterverfolgt werden.



Fazit:

Die Beurteilung durch die kantonalen Ämter kommt zum Schluss, dass die Variante 2 (Abfahrt östlich des St. Albkanals) nicht genehmigungsfähig ist. Dadurch wird der Verkehrsfluss auf der Bruderholzstrasse in unzulässiger Weise beeinflusst. Weiter müsste die bestehende Grundwasserschutzwanne aufgeschnitten werden. Dies erhöht das Risiko für das Grundwasser durch den beträchtlichen Verkehr auf der Bruderholzstrasse.

Die Variante 1 (Ausfahrt möglichst frühzeitig von der heutigen Beschleunigungsspur) ist verkehrstechnisch machbar. Dazu müssten Markierung und Signalisation angebracht werden. Nebst dem wäre ein Tor anzubringen, das an Nicht-Werkstagen geschlossen werden kann. Ein Rückbau nach Bauvollendung ist Pflicht.

Betreffend Grundwasserschutz sind eine Reihe von Auflagen bezüglich Befestigung und separater Entwässerung zu erfüllen. Da die mögliche Zufahrt auf einer separaten Baupiste den Geländesprung von ca. 7m überwinden muss, ist eine Aufschüttung vorzunehmen. Bestenfalls kann hierfür ein Teil des Materials vom Aushub der Bauten verwendet werden. Ein anderer Teil muss dann noch über die Hardstrasse zugeführt werden. Aufgrund der Platzverhältnisse muss die Baupiste nahe an der Baugrube vorbeigeführt werden. Dadurch werden provisorische Kunstbauten notwendig. Für die Überquerung des St. Alban-Kanals ist eine provisorische Brücke zu erstellen. Viele Teile der Baupiste würden auf den westlichen Arealteil (QP Dychrain West) zu liegen kommen, können jedoch nicht für dieses Vorhaben verwendet werden, da die Piste dem dortigen Bauvorhaben in Weg steht. Generell werden für die Erstellung und den Rückbau eine heute noch nicht bezifferbare Anzahl LKW-Fahrten generiert. Diese müssen notgedrungen via Hardstrasse abgewickelt werden. Ob die Bilanz zu den eingesparten Zufahrten noch positiv ausfällt ist fraglich.

Durch die zusätzliche Strassenverbindung wird zudem das Risiko für eine Verunreinigung des Grundwassers - trotz allen Schutzmassnahmen - erhöht. Die bestehende Zufahrt ist bereits abgedichtet und separat entwässert.

In Abwägung der relevanten Aspekte wie Grundwasserrisiko, eingeschränkte Verwendungsmöglichkeit, Verkehrssicherheit und Generierung von Fahrten für Bau- und Rückbau einer teilweise benutzbaren alternativen Baustellenerschliessung kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass die Forderung nach einer separaten Zufahrt nicht verhältnismässig ist. Alternativ soll ein Sicherheitskonzept für den Baustellenverkehr auf der Hardstrasse zur Anwendung kommen. Im Sommer und Herbst 2018 wurde für den Erweiterungsbau des Gymnasiums ein entsprechendes Konzept angewandt. Dieses wird – auch von den Anwohnerinnen und Anwohner – als grundsätzlich positiv bewertet. Die noch vorhandenen Lücken werden laufend geschlossen.

Stellungnahme TBA BL

Sehr geehrte Herren

Wir haben die Situation anlässlich der letzten Koordinationssitzung mit der Polizei nochmals besprochen und können Ihnen folgendes mitteilen:

Grundsätzlich kann die temporäre Baustellenerschliessung für die QP Dychrain über die Rampe zur Bruderholzstrasse erfolgen. Folgende Eckpunkte sind zu berücksichtigen:

- *Die Länge der Ausfahrt kann etwas eingekürzt werden. 30 m Verzögerungsbereich ab geometrischer Nase und 20m Ausscherbereich sollten ausreichen.*
- *Die Abtrennung der Ausfahrt zum Fahrstreifen soll mit einer Markierung 50/50 erfolgen.*
- *Die Fahrstreifenbreite der Kantonsstrasse soll 3.50 m betragen. Sollte bei der Ausfahrt ohne viel Mehraufwand 3.50m möglich sein, sollte diese Breite ebenfalls angestrebt werden.*
- *Wenn betrieblich möglich sollte die Baustellenerschliessung an Nutzungsfreien Tagen und über Nacht mit einem Tor geschlossen werden können.*
- *Die notwendige Signalisation ist rechtzeitig vor der Realisierung in einem S+M-Plan aufzuzeigen. Dieser ist von der Polizei und dem Tiefbauamt ordentlich genehmigen zu lassen.*
- *Die Baustellenerschliessung muss nach Bauende zeitnah rückgebaut werden.*

Wir hoffen mit dieser Rückmeldung zu dienen. Bei Fragen stehen wir weiterhin gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Roman Bergamin

Projektleiter Verkehrstechnik

Kanton Basel-Landschaft
Bau- und Umweltschutzdirektion
Infrastruktur und Mobilität
Tiefbauamt

Stellungnahme AUE:

Sehr geehrter Herr Wunderlin

Wie gewünscht und wie an der Sitzung bereits diskutiert können wir betreffend Grundwasserschutz wie folgt Stellung nehmen:

- *Die Areale Dychrain Ost und West liegen im Grundwasserschutzbereich Au. Teile des Areal Dychrain West liegt überdies in einer Grundwasserschutzzone S2. Auf Grund einer Überprüfung der Grundwasserschutzzonen der Fassungen in der Brüglinger Ebene liegen beide Areale innerhalb der geplanten Grundwasserschutzzonen für die Fassungen in der Brüglinger Ebene, wobei die Grenzziehungen dazu noch nicht definitiv sind, hydrogeologische Abklärungen werden voraussichtlich im 2019 noch folgen.*
- *Die geplanten Baustellenzufahrten tangieren die bestehende Schutzzone S2 der Pumpwerke Ehinger nur ganz minim. Da dies im Abstrom der Pumpwerke Ehinger ist, könnte dem Vorhaben trotzdem zugestimmt werden.*
- *Im Grundwasserschutzbereich Au sind Bauten unter den mittleren Grundwasserspiegel nicht zulässig. Die Behörde kann, muss aber keine Ausnahmen zulassen. Auf Grund der Tatsache, dass die Areale zukünftig innerhalb einer Grundwasserschutzzone zu liegen kommen sollen (in Grundwasserschutzzonen sind Bauten ins Grundwasser nicht zulässig), würden Bauten und Anlagen, welche tiefer als der mittlere Grundwasserspiegel reichen, nicht bewilligt. Dies gilt auch für provisorische Anlagen.*
- *Auf Grund der Tatsache, dass die Areale zukünftig innerhalb einer Grundwasserschutzzone zu liegen kommen sollen wird dringend empfohlen, die Baupiste vollständig zu entwässern und das Wasser abzuleiten.*
- *Es wird davon ausgegangen, dass die Zufahrt von der Bruderholzstrasse zu den Arealen Dychrain Ost und West einzig für die Bauphase vorgesehen ist. Gemäss Strassennetzplan werden die Areale im Endzustand über die Hardstrasse erschlossen, was auch aus Sicht des Grundwasserschutzes die optimale Lösung ist.*

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben. Für allfällige Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Dominik Bänninger

Dr. Dominik Bänninger

Leiter Fachstelle Grundwasser und Leiter Gewässerschutzpikett

Kanton Basel-Landschaft

Bau- und Umweltschutzdirektion

Amt für Umweltschutz und Energie

Rheinstrasse 29

4410 Liestal

T +41 61 552 55 32

M +41 79 600 51 75

dominik.baenninger@bl.ch

Aktennotiz 1

Objekt: Münchenstein, Baustellenverkehr „Dychrain Ost/West“

Datum: 19.12.2018, 10.00 – 11.00 Uhr

Ort: Gemeindeverwaltung, Schlackerstrasse 4, 4142 Münchenstein

Verteiler:

x R. Dietwiler	Gde	Gde Münchenstein, Leiter Tiefbau	rainer.dietwiler@muenchenstein.ch
x M. Lehmann	Gde	Gde Münchenstein, Raum&Umwelt	martin.lehmann@muenchenstein.ch
x R. Bergamin	TBA	TBA, Verkehrstechnik	roman.bergamin@bl.ch
x H.U. Dreier	POL	Polizei BL	hans-ulrich.dreier@bl.ch
x D. Bänninger	AUE	AUE, Ressort Wasser, Grundwasser	dominik.baenninger@bl.ch
x S. Stoll	AUE	AUE, Ressort Wasser, Grundwasser	sebastian.stoll@bl.ch
x A. Wunderlin	GSK	Glaser Saxer Keller AG, Protokoll	andreas.wunderlin@glaser-saxer-keller.ch

x = anwesend

1. Ausgangslage / Grundlage

Wer / Termin

- Die Parzellen Nr. 4678 und Nr. 3230 sollen neu überbaut werden.
- Zu Beginn der Planung wurden beide Parzellen unter einem QP zusammengefasst.
- Dieser QP wurde 2014 in die Vorprüfung gegeben und 2018 ins Mitwirkungsverfahren.
- Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens wurden aus der Bevölkerung Bedenken bezüglich des Baustellenverkehrs geäußert.
- Aufgrund dieser Bedenken wird nun, durch die Gemeinde, die Möglichkeiten der Baustellenzufahrt geprüft. Diese Machbarkeitsstudie wird durch Glaser Saxer Keller AG durchgeführt.
- Aufgrund unterschiedlicher Vorstellungen der beiden Investoren wurde dieser QP nun in den QP „Dychrain Ost“ und den QP „Dychrain West“ aufgeteilt.

2. Mögliche Varianten der Baustellenzufahrt

- Bei der Erarbeitung der Varianten wurde darauf geachtet, dass die Hardstrasse möglichst entlastet werden kann.
- Daraus ergab sich die Baustellenerschliessung von Norden her (über den Beschleunigungstreifen) zu prüfen.
- Aufgrund der Situation kann maximal eine Baustellenzufahrt über die Rampe im Norden eingerichtet werden. Die Baustellenwegfahrt muss über die Hardstrasse erfolgen.
- Die Varianten liegen vor, dabei gibt es zwei Mögliche Anschlüsse (siehe Entwürfe).
- Für die Baupistenführung auf den Parzellen sind drei verschiedene Varianten denkbar. Die Verläufe und Details sind den Entwürfen zu entnehmen.

3. Erste Beurteilung durch die Ämter

TBA:

- Zufahrten:
Variante 1: technisch machbar.
Variante 2: problematisch bis gefährlich.

Polizei:

- Zufahrten:
Variante 1: ist noch genauer zu prüfen.
Variante 2: nicht tauglich, nicht bewilligungsfähig.
- Die Ausgestaltung des Abbiegestreifen ist noch genauer auszuarbeiten. Es darf nicht der Eindruck einer neuen Erschliessung entstehen.

ZS42_14_Aktennotiz

19.12.2018

- AUE:**
- Die vorliegenden Parzellen befinden sich im Grundwasserschutzbereich. Damit werden Auflagen für die Baustelle und damit auch für die Baupiste notwendig.
 - Generell gilt: Bauten und Anlagen, welche tiefer als der mittlere Grundwasserspiegel reichen, sind nicht bewilligungsfähig. Dies gilt auch für provisorische Anlagen während dem Bau.
 - Die Baupiste muss voraussichtlich separat entwässert werden.
 - Eine Leitplanke bei der Rampe der Baupiste ist aufgrund des Grundwasserschutzes nicht notwendig.
 - Für die Adklärung des provisorischen Eingriffes beim St. Albanteich muss die Abteilung Oberflächengewässer des AUE hinzugezogen werden.

4. Weiteres Vorgehen/Termine

- Die Pläne werden an alle beteiligten Ämter gesendet (PDF)
- Stellungnahme durch die entsprechenden Ämter bis KW 4
- Grobterminplan:
 - 2019 Gemeindeversammlung
 - 2020 Baugesuch
 - 2021 Baubeginn

GSK 21.12.2018
Alle, 25.01.2018

Für die Aktennotiz:

Glaser Saxer Keller AG
A. Wunderlin

Münchenstein, Dychrain Ost Baustellenerschliessung

Factsheet vom 29.01.2019

1. Ausgangslage

Die Parzellen Nr. 4678 (QP Dychrain West) und Nr. 3230 (QP Dychrain Ost) in Münchenstein sollen neu überbaut werden. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens für den QP Dychrain Ost wurden aus der Bevölkerung verschiedene Bedenken bezüglich Baustellenverkehr geäussert: Insbesondere das Durchleiten des Baustellenverkehrs durch das Wohnquartier (va. Hardstrasse) wird kritisiert. Aus diesem Grund wurde unser Büro damit beauftragt, Lösungsvarianten zu prüfen, wie das angrenzende Wohnquartier möglichst vom Baustellenverkehr entlastet werden könnte.

2. Geprüfte Varianten

2.1 Mögliche Ansätze

Grundsätzlich sind bzgl. Verkehrsführung folgende Möglichkeiten denkbar:

1. Erschliessung via Zollweiden - Hardstrasse - Dychrain
2. Erschliessung von der Baselstrasse - Ehinger Park - Muttenzerstrasse - Dychrain
3. Direkte Erschliessung der Areale ab der Querverbindungsstrasse (Bruderholzstrasse)
4. Erschliessung via Grosse Allée von/nach St. Jakob

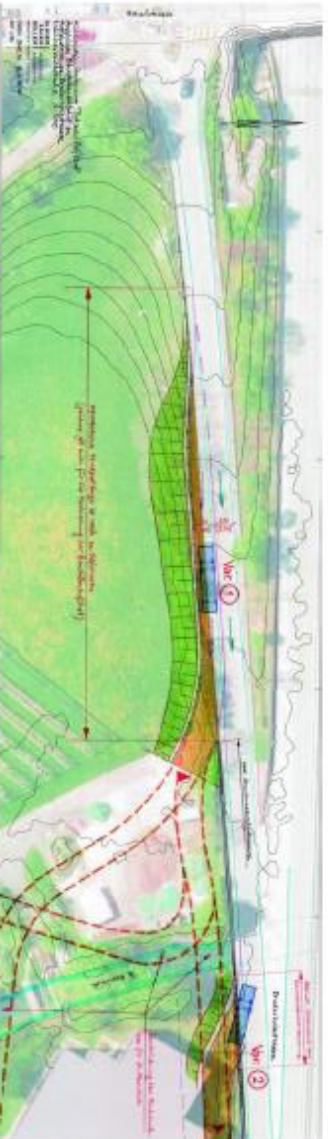
Varianten 1 und 2 fallen weg: Variante 1 wollen verschiedene Quartierbewohner nicht, Variante 2 wurde bereits im Rahmen der Umbauarbeiten am Gymnasium Münchenstein verworfen.

Variante 4 führt mitten durch das Naherholungsgebiet und Sportanlagen und ist somit für eine Baustellenerschliessung ungeeignet.

Somit bleibt nur noch die Erschliessung der beiden Areale ab Bruderholzstrasse übrig (Variante 3).

2.2 Direkte Baustellenzufahrt ab Querverbindungsstrasse

Geprüft wurden lagemässig zwei verschiedene Baustellenzufahrten über die Zufahrtsrampe/Beschleunigungsspur zwischen Baselstrasse und Bruderholzstrasse: eine oben an der Rampe, eine unten. Mit einer solchen Lösung könnte der zufahrende Verkehr vom übergeordneten Strassennetz direkt auf die Baustelle geführt werden.



Bei der "Variante oben" wird oben an der Rampe eine Direktaufahrt eingerichtet. Diese soll mit einer eigenen Abbiegespur ausgebildet werden.

Bei der "Variante unten" wurde eine Direktaufahrt am Rampenfuß geprüft. Wegen fehlendem Platz und aufgrund der Schleppkurven könnte dort jedoch keine separate Abbiegespur eingerichtet werden.

2.3 Baustellenwegfahrt

Bei der "Variante oben" ist ein Anschluss schleppkurventechnisch resp. aus Platzgründen nicht möglich. Bei der "Variante unten" könnte vermutlich eine Ausfahrt platzmässig realisiert werden, jedoch ist eine Ausfahrt am Fuss einer Rampe/eines Beschleunigungstreifes ein Sicherheitsrisiko.

Weder bei der "Variante oben" noch bei der "Variante unten" kann der wegfahrende Verkehr direkt auf die Brunderholzstrasse geführt werden. Das bedeutet, dass der wegfahrende Baustellenverkehr durchs Quartier über die Handstrasse auf das übergeordnete Strassennetz geführt werden muss.

2.4 Baustellenverkehr auf den Parzellen

Hier gibt es bei der "Variante oben" - je nach Etappierung - unterschiedliche Lösungsansätze (vgl. nachfolgende Abbildung, rote Linien). Um auch die Parzelle 3230 (Dychrain Ost) zu erschliessen, muss der St. Albanteich mittels Provisorium überquert werden.

Dychrain Ost könnte einerseits ab Baustellenerschliessung am nördlichen Rand der Parzelle entlang bis zum bestehenden Fussweg erschlossen werden oder aber - auf die Baufelder abgestimmt - quer durch diese Parzelle. Für die Überbauung Dychrain West verläuft die Baupiste entweder am Wohnheim Dychrain vorbei auf der kleinen Verbindungsstrasse hinauf zur Muttenzerstrasse oder über die best. St. Albanteich-Brücke (sofern diese für den Schwerverkehr zugelassen ist) zum Teichweg (s. nachfolgende Abbildung, grüne Linien). Die geplante Bebauung erfordert aber ein teilweises Überfahren des St. Albanteichs teilweise befahren unten an der Erschliessungsrampe.



3. Beurteilung und Stellungnahmen der kant. Ämter

3.1 Beurteilung der Erschliessungsvarianten "oben" und "unten"

Die aufzeichneten Varianten wurden im Dezember 2018 zusammen mit den der Tiefbauamt BL, der Polizei BL und dem Amt für Umwelt und Energie BL besprochen und wie folgt beurteilt:

Variante "oben":

Grundsätzlich: Aus verkehrstechnischer Sicht ist diese Variante machbar und umsetzbar. Wichtig dabei ist, dass kein Rückstau auf die Rampe zwischen Baselstrasse und Bruderholzstrasse entsteht. Dies wird durch eine separate Abzweigungsspur sichergestellt. Da der Platz für zwei Spuren nebeneinander heute nicht vorhanden ist, müsste eine Rampe auf der Parzelle Nr. 4678 erstellt werden.

Zu dieser Variante folgende Stellungnahmen:

TBA und Polizei:

- «Die Länge der Ausfahrt kann etwas eingekürzt werden. 30 m Verzögerungsbereich ab geometrischer Nase und 20 m Ausscherbereich sollen ausreichen.»
- «Die Abtrennung der Ausfahrt zum Fahrstreifen soll mit einer Markierung 50/50 erfolgen.»
- «Die Fahrstreifenbreite der Kantonsstrasse soll 3.50 m betragen. Sollte bei der Ausfahrt ohne viel Mehraufwand 3.50 m möglich sein, sollte diese Breite ebenfalls angestrebt werden.»
- «Wenn betrieblich möglich sollte die Baustellenerschliessung an Nutzungsfreien Tagen und über Nacht mit einem Tor geschlossen werden können.»
- «Die notwendige Signalisation ist rechtzeitig vor der Realisierung in einem S+M-Plan aufzuzeigen. Dieser ist von Polizei und dem Tiefbauamt ordentlich genehmigen zu lassen.»
- «Die Baustellenerschliessung muss nach Bauende zeitnah rückgebaut werden.»

AUE

- «Es wird davon ausgegangen, dass die Zufahrt von der Bruderholzstrasse zu den Arealen Dychrain Ost und West einzig für die Bauphase vorgesehen ist. Gemäss Strassenetzplan werden die Areale im Endzustand über die Hardstrasse erschlossen, was auch aus Sicht des Grundwasserschutzes die optimale Lösung ist.»
- «Die geplanten Baustellenzufahrten tangieren die bestehende Schutzzone S2 der Pumpwerke Efinger nur ganz minim. Da dies im Abstrom der Pumpwerke Efinger ist, könnte dem Vorhaben trotzdem zugestimmt werden.»

Zusammengefasst heisst das:

Die "Variante oben" könnte unter Berücksichtigung der Auflagen der Ämter umgesetzt werden. Es wird ausdrücklich nur eine Lösung während der Bauphase und nur für den Baustellenverkehr sein. Eine dauerhafte Zufahrt über die Rampe wird von allen beteiligten Ämtern abgelehnt und hat somit keine Bewilligungschancen.

Variante "unten"

Grundsätzlich: Um diese Variante umsetzen zu können, muss die bestehende Betonwanne (Grundwasserschutzzone) teilweise abgebrochen und am Ende der Bauzeit wieder instand gestellt werden. Dies ist nicht zielführend und mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden. Des Weiteren besteht an dieser Stelle nicht die Möglichkeit eine Abzweigungsspur einzurichten. Somit muss ein Lastwagen auf dem beschleunigungsstreifen abbremsen um in die Baustelle einzubiegen. Da dieses Abbremsen an einer Stelle erfolgt an dem die Autofahrer bereits auf den Verkehr auf der Bruderholzstrasse achten um einen allfälligen Spurwechsel durchführen zu können, könnte dies zu gefährlichen Situationen führen. Diese "Variante unten" ist nicht zielführend und wird deshalb nicht weiterverfolgt.

3.2 Beurteilung der Baustellenausfahrt

Eine Baustellenausfahrt auf die Rampe zwischen Baselstrasse und Bruderholzstrasse kann aus verschiedenen Gründen nicht erfolgen. Es gibt verkehrstechnisch keine sinnvolle Lösung, damit eine sichere und effiziente Verkehrsführung angeboten werden kann. Eine Baustellenausfahrt auf den Beschleunigungsstreifen Richtung Bruderholzstrasse könnte aufgrund der Lage der Baustellenzufahrt nicht richtig ausgebildet werden (entsprechende Länge, Spurbreite etc.) und würde somit zu einer zusätzlichen Gefahrenstelle führen.

Ausserdem würde eine Ausfahrt auf die Rampe, aufgrund der Lage der Baupiste dazu, eine Überbauung der Parzellen erheblich erschweren und einen effizienten Bauablauf behindern. Dies hätte eine deutlich längere Bauphase und höhere Kosten zur Folge.

Aus diesen Gründen muss die Baustellenwegfahrt über das bestehende Strassennetz erfolgen.

3.3 Beurteilung der arealinternen Baupisten

Die Anordnung der Baupiste ist abhängig von den betrachteten Bauetappen. Je nach Linienführung entstehen höhere oder tiefere Kosten. Egal welche Linienführung gewählt wird, der St. Albanteich muss immer gequert oder überfahren werden. Dies ist für das AUE von Bedeutung und hat im Ausnahmefall Auflagen zur Folge. Grundsätzlich sind aus verkehrstechnischer Sicht alle Varianten machbar, wobei die Schleppkurven und die genaue Baupistengeometrie nochmals überprüft werden muss, sobald die Baufelder und die dazugehörigen Baugruben definiert sind.

Folgende Stellungnahme des AUE:

- *«Die Arealie Dychrain Ost und West liegen im Grundwasserschutzbereich Au. Teile des Areals Dychrain West liegen überdes in einer Grundwasserschutzzone S2. Auf Grund einer Überprüfung der Grundwasserschutz-zonen der Fassungen in der Brüglinger Ebene liegen beide Arealie innerhalb der geplanten Grundwasser-schutz-zonen für die Fassungen in der Brüglinger Ebene, wobei die Grenzziehungen dazu noch nicht definitiv sind, hydrogeologische Abklärungen werden voraussichtlich im 2019 noch folgen.»*
- *«Im Grundwasserschutzbereich Au sind Bauten unter den mittleren Grundwasserspiegel nicht zulässig. Die Behörde kann, muss aber keine Ausnahmen zulassen. Auf Grund der Tatsache, dass die Arealie zukünftig in-nerhalb einer Grundwasserschutzzone zu liegen kommen sollen (in Grundwasserschutz-zonen sind Bauten ins Grundwasser nicht zulässig), würden Bauten und Anlagen, welche tiefer als der mittlere Grundwasser-spiegel reichen, nicht bewilligt. Dies gilt auch für provisorische Anlagen.»*
- *«Auf Grund der Tatsache, dass die Arealie zukünftig innerhalb einer Grundwasserschutzzone zu liegen kom-men sollen, wird dringend empfohlen, die Baupiste vollständig zu entwässern und das Wasser abzuleiten.»*

Münchenstein, QP Dychrain

Factsheet

4. Fazit

Falls die Zufahrt nicht durch das Wohnquartier geführt werden soll, ist eine provisorische Zufahrt über die Zufahrtsrampe zur Bruderholzstrasse (Querverbindung Richtung Muttenz) denkbar und verkehrstechnisch umsetzbar. Die Wegfahrt wird durch das Wohnquartier geführt werden müssen.

Die Lage der Baupiste auf den Parzellen ist stark abhängig von den gewählten Baugrubenabschlüssen, der Etaplierung usw. Unter der Bedingung, dass der St. Albenteich gequert oder befahren werden kann, ist eine gute Baupistenlösung möglich.

Bottmingen, 29. Januar 2019

Glaser Saxer Keller AG

Andreas Wunderlin

Stephan Glutz

2542_01_Factsheet Baustellerschliessung QP Dychrain

5

29.01.19