

liestal.orientiert

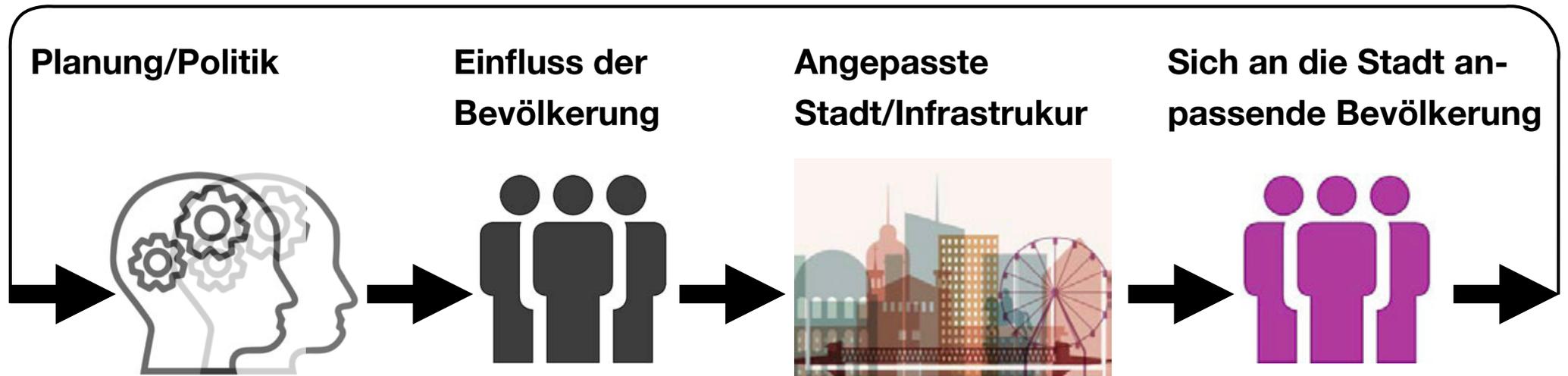
wir denken mit

liestal.orientiert
wir denken mit

**ist eine Gruppe von Fachleuten
mit verschiedenem beruflichem
und politischem Hintergrund.**

**Hinter dem anschliessend Gezeigten steht ein Gedankengebäude,
das sich auf die Basisfaktoren der Raumplanung abstützt,
die im Folgenden aus verschiedenen Blickwinkeln erklärt werden.**

DER KREISLAUF DER STETIGEN VERÄNDERUNG



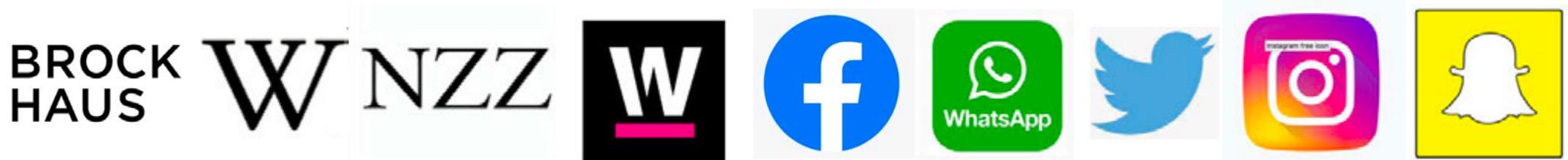
.....Wir formen die Stadt.....anschliessend formt die Stadt uns.....

Im Zusammenspiel mit unseren angeborenen Möglichkeiten steuert die Stadt mit sanftem Druck welche Wege wir nehmen, welche Orte wir frequentieren, welche Areale florieren werden.

**Es ist deshalb vorteilhaft zu verstehen,
wie und wodurch
die gebaute Stadt entsteht
und wie sie unser Verhalten mitbestimmt.**

WIE ORIENTIEREN WIR UNS?

Die Möglichkeiten des Zugriffs
auf verschiedenste Arten von Wissen, Erfahrungshintergrund und Aktualität
haben in den letzten Jahren unverhältnismässig stark zugenommen.



Wir können nicht mehr davon ausgehen,
dass unsere Eltern, Kinder, Freunde, Nachbarn
ihre Kenntnisse über die gleichen Informationskanäle beziehen.

Snapchat:
täglich
100 Millionen
Nutzer
10 Milliarden
Video-Clips

➔ AUF WELCHE INFORMATIONEN KÖNNEN WIR UNS VERLASSEN?

**In der Planung
müssen wir uns auf Informationen verlassen können,
die nicht
durch Meinungen
parteipolitische Haltungen
gruppeninterne Werte
verändert werden können.**

**Wir sind der Auffassung
dass Raumplanung
nicht in der Lage ist,
nur nach dem Mehrheitsprinzip
die naturgegebenen Regeln
der Raumplanung abzubilden.**

**Erst eine genügend orientierte Mehrheit
ist dazu in der Lage.**

**Das Gebaute,
also Häuser, Strassen, Flugplätze
bestimmen unser Verhalten
über drei Faktoren mit:**

Masse (Anzahl der Wohnenden, Arbeitenden)

Transportaufwand (Aufwand, um von einem zum anderen Standort zu gelangen),

Eigenwert (Beispiele: +Aussicht, -Lärm).



Masse

Wo die **Masse** gross ist, steigt die Möglichkeit des Austauschs von Waren, Ideen, Wissen.

Transportaufwand

Wenn der Ort schnell **erreichbar** ist, überhöht sich die örtliche Masse mit derjenigen, die von aussen dazustösst.

Eigenwert

Wo sich Menschen gerne aufhalten, ist der **Eigenwert hoch** oder tief dort, wo man sich nicht gerne aufhält.

*Je grösser die **Masse** und je kleiner der **Transportaufwand** (bessere **Erreichbarkeit**)
desto höher das **Beziehungspotential** (die **Zentralität**).*

*Wenn **der Eigenwert** zum **Beziehungspotential** dazugerechnet wird,
ist die **Standortgüte** und damit der Wert des Standorts beschrieben.*



Im Internet sind wir sofort auf dem „Time Square“.

Der „**Transportaufwand**“ um dorthin zu gelangen ist minim. Die **Masse** an Menschen oder Informationen, die wir antreffen können, ist riesig.

In den Köpfen besteht der **Eigenwert** dieser virtuellen Standorte vor allem in der **Masse**, die wir **schnell erreichen** .



Wir nutzen das Internet (in der realen Welt einen bestimmten Weg), weil wir wissen, dass wir schnell an unser Ziel gelangen.

Den gleichen Effekt hat eine Brücke an Stelle von Treppen nach unten und oben: in unseren Köpfen ist hinterlegt, dass die Brücke uns mit wenig Aufwand ans Ziel bringt.

Die Speicherung bewirkt, dass wir es gerne wieder tun.



Beispiel Prime Tower.
Hier ist das **Beziehungspotential hoch**, weil die hohe Dichte eine **grosse Masse** generiert und der Ort mit dem Auto **besser zu erreichen** ist als die Innenstadt.

Aber: **tiefer Eigenwert** im öffentlichen Raum.
>>> leere Strassenschlucht ohne Läden
>>> kein Austausch.

Jedoch vom 20. Stockwerk aus, dank Aussicht, **hoher Eigenwert**.



Es braucht für einen **hohen Eigenwert** nicht unbedingt belebte Szenarien mit Strand, Palmen, Cafés und einer angenehmen Dichte an Menschen wie auf dem Bild.

>>>

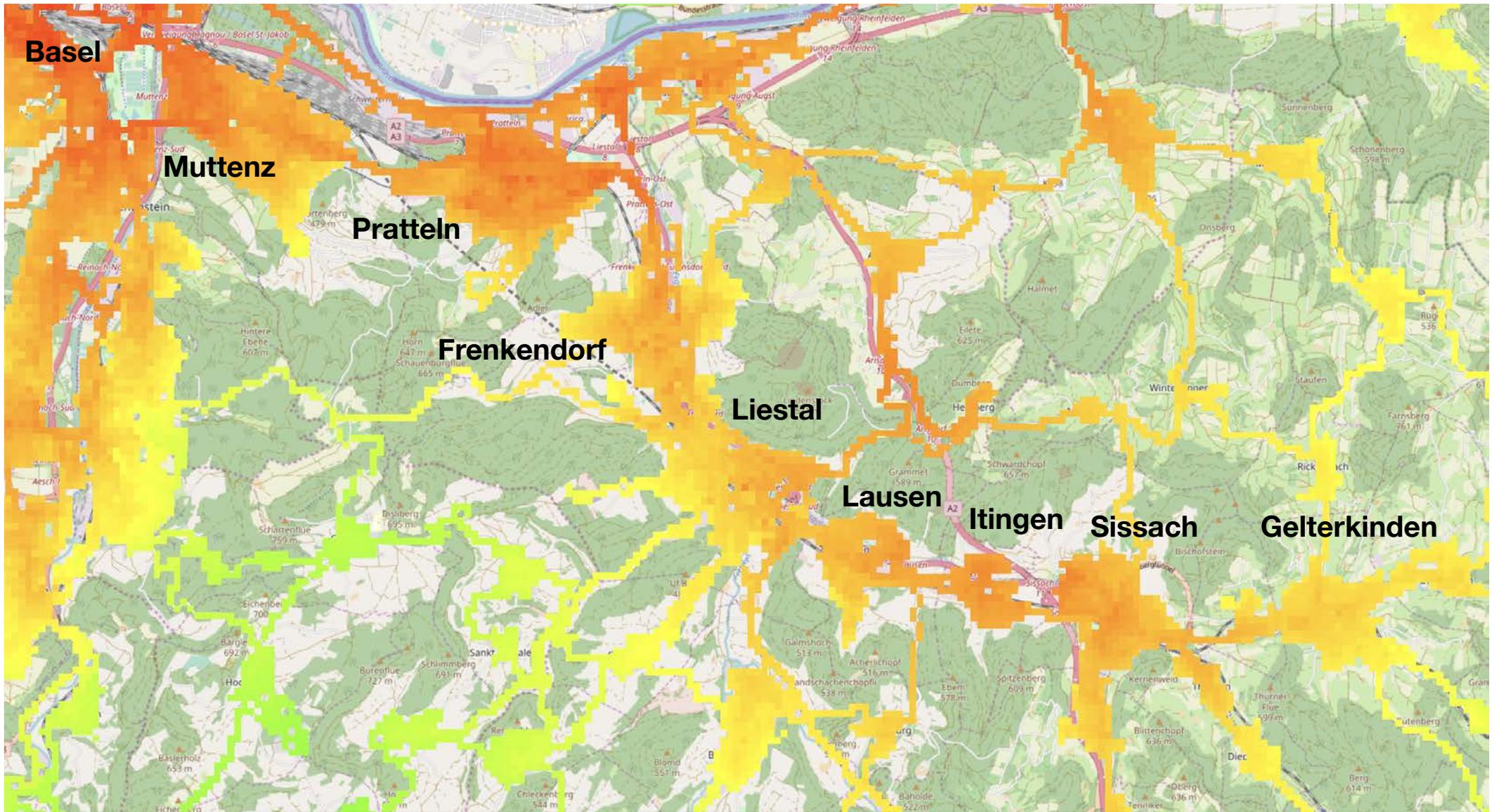


**>>> Direkt neben dem Prime Tower:
Trotz oder wegen pragmatisch entwickelter Architektur hoher Eigenwert.**

Das selbstverständlich Gewachsene, das seine evolutive Kultur behält und diese weiterentwickelt.

Die verinnerlichten Signale, welche die gewachsene städtebauliche Kultur aussendet, lassen die Banker aus ihren Glaskuben fliehen.

Verteilung des Beziehungspotentials vor dem Bau der Autobahn A22



Durchschnittlicher Landpreis
W2 vor dem Bau der A22
Liestal: ca. Fr. 700.-
Therwil: ca. Fr. 1'300.-

Beziehungspotential



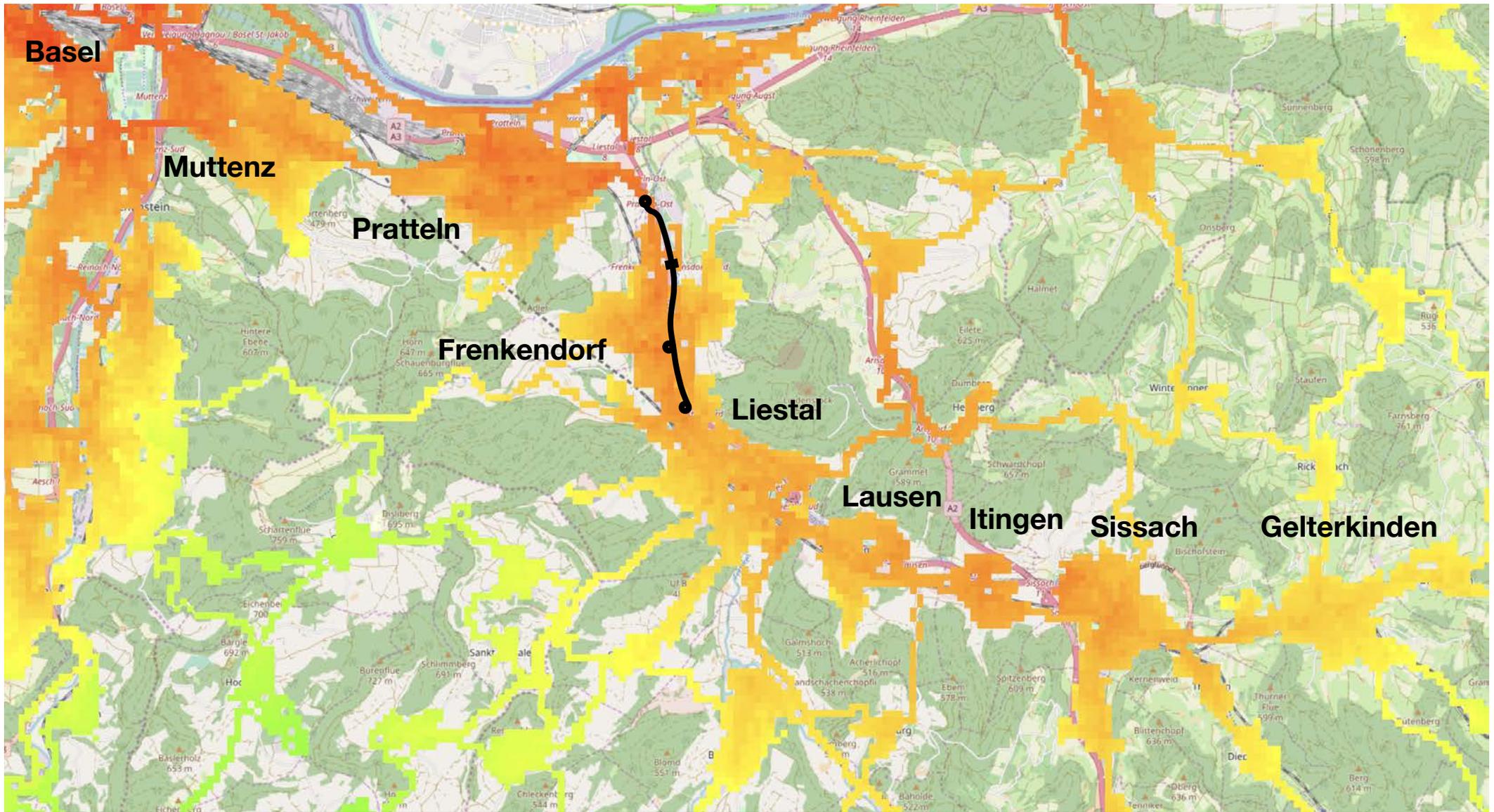
hoch.....tief

Informationen zu

liestal.orientiert
wir denken mit

25. Juni 2019

Bessere Erreichbarkeit zahlt sich aus. Beziehungspotential nach dem Bau der A22



Durchschnittlicher Landpreis
W2 nach dem Bau der A22
Liestal: ca. Fr. 1'400.-
Therwil: ca. Fr. 1'600.-

Beziehungspotential



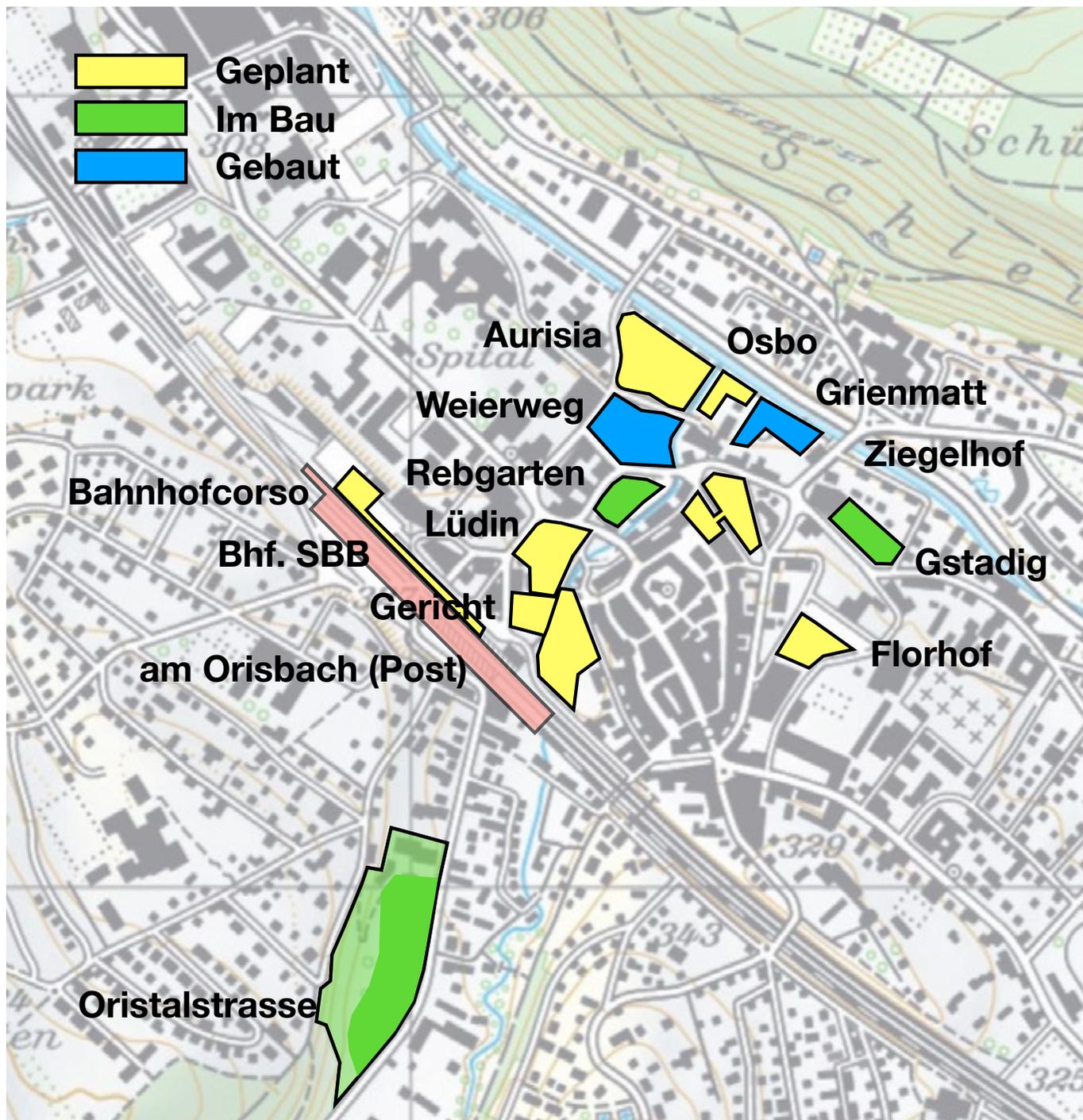
hoch.....tief

Informationen zu

liestal.orientiert
wir denken mit

25. Juni 2019

Die vielen in Liestal zeitgleich ablaufenden Quartierpläne haben eine Hauptursache



URSACHEN*

- **Bessere Erreichbarkeit**
- **Revision Raumplanungsgesetz**
- **Tiefe Zinsen (tiefe Hypotheken)**
- **Minuszinsen (Anlagedruck)**
- **Aktien >>> Immobilien**

FOLGEN:

- >>> **Höhere Baulandkosten**
- >>> **Planbare Areale**

Die Planung hatte nur Einfluss auf die bessere Erreichbarkeit (A22).

***Die oben weiss geschriebenen Ursachen sind nicht durch die örtliche Planung beeinflussbar.**

**Medien und Politik
lassen uns glauben,
Regierungen und Parlamente oder gar Einzelpersonen
könnten den Prozess solcher Veränderungen gezielt steuern.**

**Es sind Eingriffe von privaten oder staatlichen Akteuren,
die bestimmte Ziele verfolgen, die zusammen
mit anderen Eingriffen von anderen Akteuren für andere Ziele
zu Konstellationen werden,
welche ausserhalb der Sphären der Einzel-Eingriffe
ihre oft unbeabsichtigten Wirkungen erzeugen.**

**Es ist äusserst schwierig
raumplanerische Auswirkungen gezielt zu erzeugen oder verhindern.**

**Die Planung kann sich aber die richtigen Konstellationen zunutze machen,
falls sie in der Lage ist,
diese zu erkennen.**

**Mit Intuition oder Erfahrung
ist das Erkennen nur bruchstückhaft möglich.**

Wie ein Griff zur Notbremse

Liestal Die grosse Bautätigkeit sorgt im Einwohnerrat für erste Verunsicherung.

Gerade drei Vorstösse mit unterschiedlicher Stossrichtung zwar, aber aus demselben Unbehagen heraus standen gestern Abend auf der Traktandenliste des Liestaler Stadtparlaments: dass die grosse Bautätigkeit identitätszerstörend wirken könnte.

Ohne Gegenstimme überwiesen wurde das Postulat «Stadtentwicklung: Wie weiter?». Darin fordern SP, Grüne und Mitte-Fraktion vom Stadtrat einen Bericht über die Prioritäten bei der baulichen Entwicklung mit Schwerpunkt Verdichtung. Mitpostulant Patrick Mägli (SP) freut sich grundsätzlich, dass Liestal wächst,

meinte aber: «Quartierpläne landen manchmal wie Raumschiffe ohne Rücksicht auf die Umgebung.» Es brauche jetzt einen analysierenden Bericht. Auch Hanspeter Meyer (SVP) sieht den Zeitpunkt für «eine Verschnaufpause mit einer Zwischenbilanz» als gekommen.

Bruno Imsand (FDP) erinnerte das Parlament an sein eigenes Handeln: «Wir müssen uns selbst an der Nase nehmen, wenn wir Quartierpläne im Serienfeuer-Modus genehmigen.» Und sein Parteikollege Thomas Eugster schob hinterher, dass Wachstum die richtige Strategie sei, dass man aber schon schauen müsse, an welchen Schrauben zu schraubeln sei, damit es gut komme. In die gleiche Kerbe hieb Stadtpräsident Daniel Spinnler, ebenfalls FDP: «Wir wollen Wachstum mit

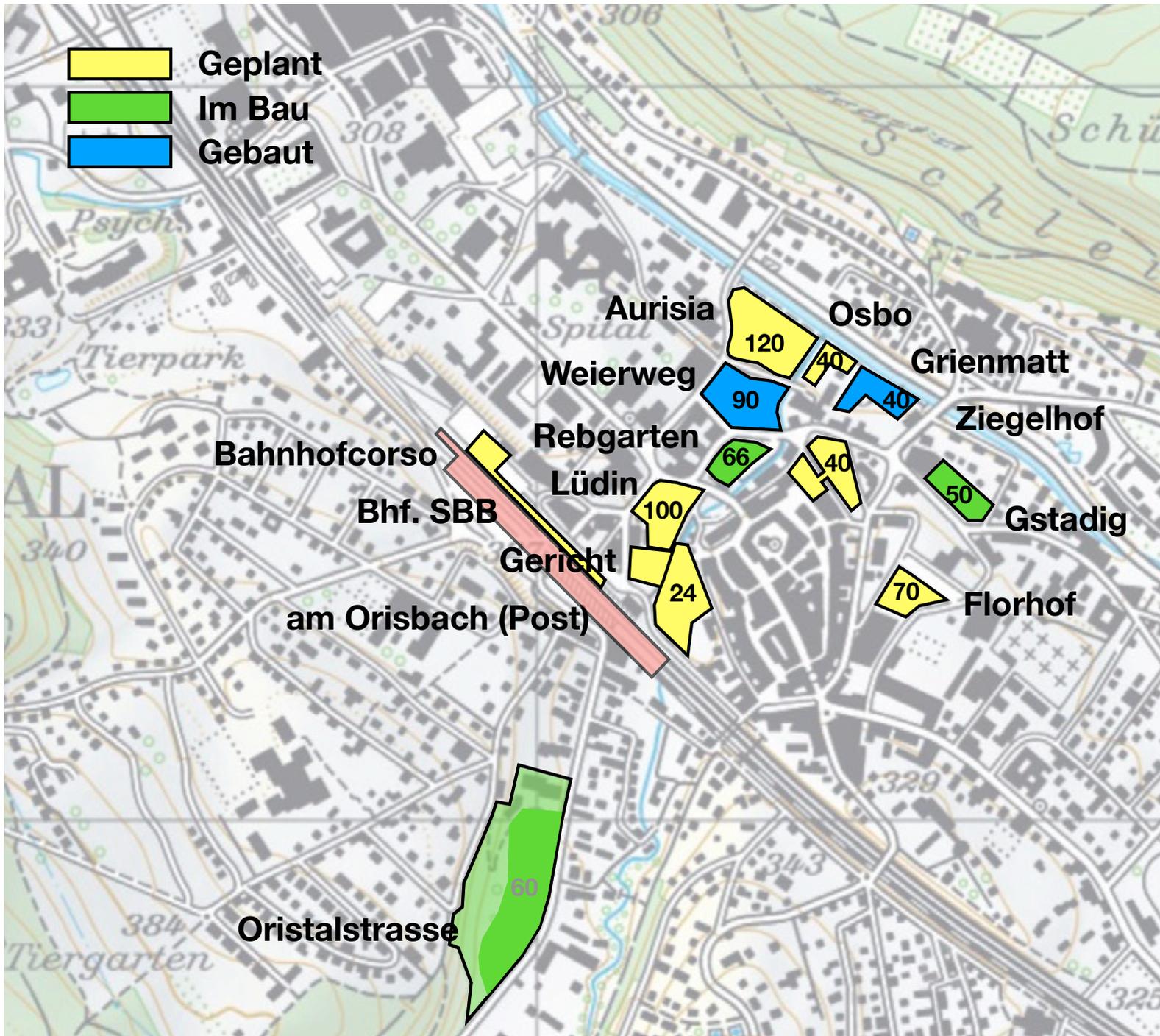
einer nachhaltigen Wachstumsstrategie.» Dazu gehöre auch, eine gewisse Durchgrünung zu erhalten.

Nicht mehr so geschlossen, aber immer noch mit komfortabler Mehrheit aus SP, Grünen, SVP und einem Teil der Mitte überwies der Rat das Postulat «Identitätsstiftende und kreative Mitgestaltung des Bahnhofareals» des Grünen Benjamin Holinger. Dieser will auf dem bald einmal «plattgewalzten» Bahnhof Erinnerungsstücke wie den alten Güterkran in die Zukunft retten. Der Vorstoss komme spät, warnte Stadtrat Franz Kaufmann (SP) vor zu grossen Erwartungen.

Weil viele Liestaler Quartiere immer städtischer würden, forderte die SP, die Stadt solle Quartierlokale einführen. Damit scheiterte sie aber knapp mit 18 zu 19 bürgerlichen Stimmen. (H1)

bz 22. November 2018

Gebaute, sich im Bau befindliche und geplante Veränderungen >>> Erhöhung der Masse.

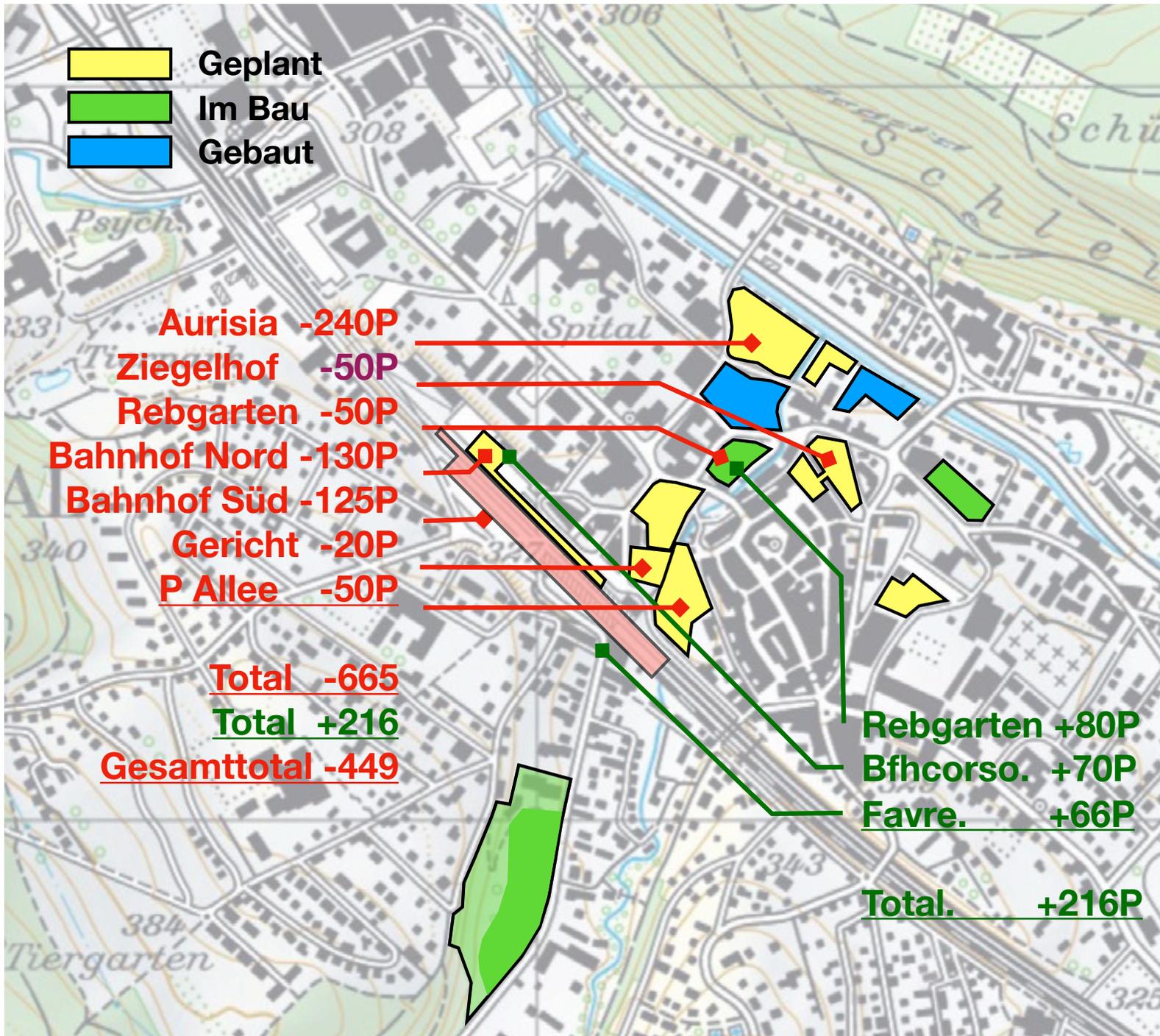


Rund um das Zentrum entstehen über 600 neue Wohnungen.

Das heisst es gibt hier mindestens 1000 zusätzliche Bewohner*innen

>>>die Masse steigt.

Insgesamt fallen ca. 450 öffentliche Parkplätze weg >>> die Erreichbarkeit sinkt.



Rund um das Zentrum fallen rund 665 Parkplätze weg.

Es entstehen nur rund 220 neue.

Gesamthaft fallen rund 450 Parkplätze weg.

>>> die Erreichbarkeit sinkt.

**Die grosse Mehrheit der Kunden aus 33 Gemeinden,
die bei einer 3-stündigen Umfrage im Stedtli befragt wurden,
kommen nicht mit dem Bus oder Velo
nach Liestal zum Einkaufen.**

**Die 1000 Bewohner*innen der neuen zentrumsnahen Areale
sind dann ein Gewinn,
wenn man:**

- a) die Erreichbarkeit für Kunden des Umfeldes nicht erschwert**
- b) und den aktuell wegrückenden Bahnhof anschliesst.**

Die räumliche Nähe der neuen Quartiere heisst nicht, dass sie gut angeschlossen sind.



**Die Nähe der neuen Wohnungen zum Zentrum
darf nicht darüber hinwegtäuschen,
dass gerade in diesem Fall
kleinere Hindernisse
grösseren Einfluss
auf die Nutzung der Zugangswege haben.**

Die räumliche Nähe der neuen Quartiere heisst nicht, dass sie gut angeschlossen sind.

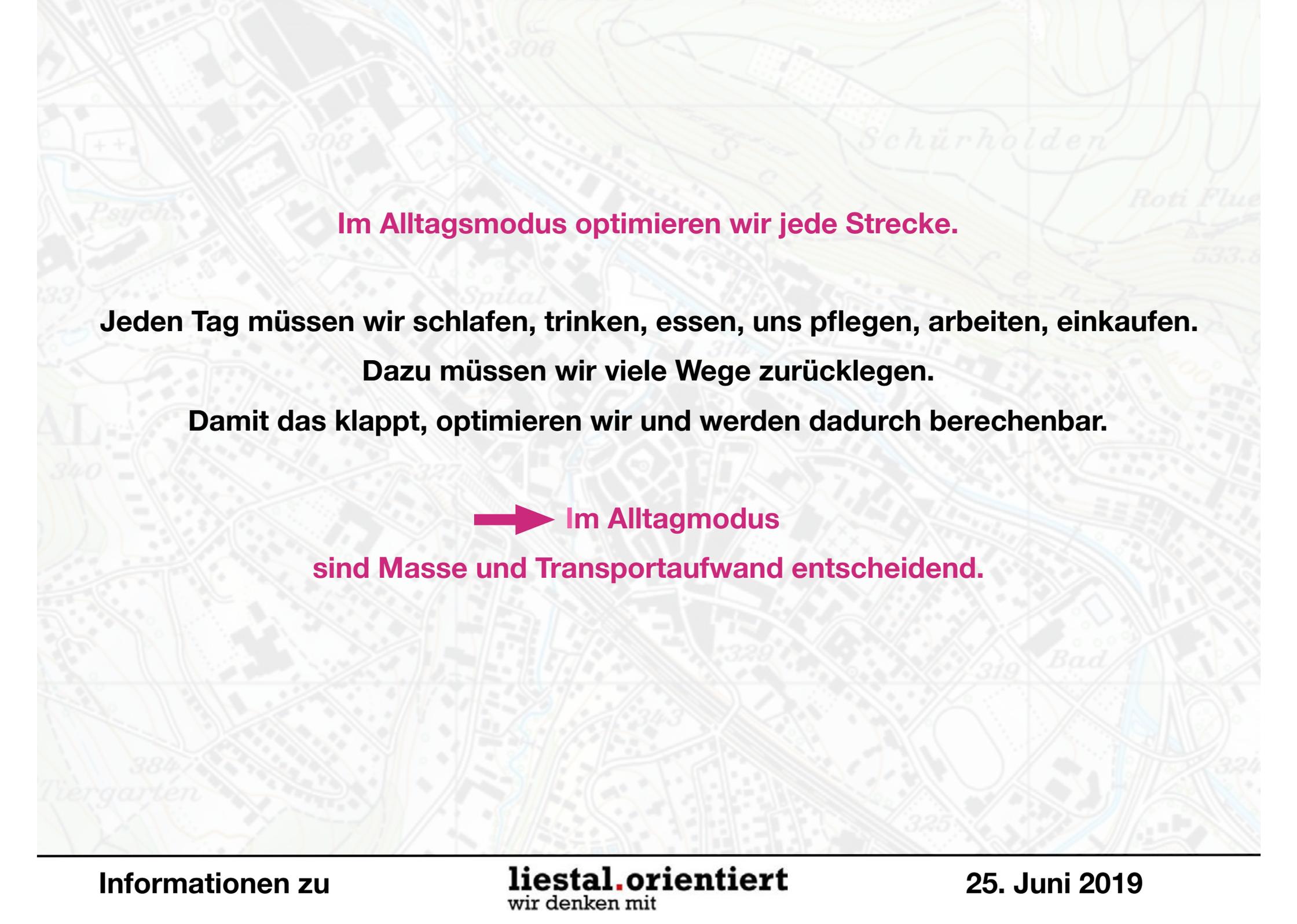
**Wenn es für die Bewohner*innen der neuen Quartiere einfacher ist,
mit dem Lift in die darunterliegende Einstellhalle zu fahren und mit
dem Lift wieder in den Einkaufscentern der umliegenden Gemeinden
hochzufahren,
als den Weg in die Innenstadt zu wählen,
dann hat die Planung in Liestal etwas verpasst.**



**Es gibt grundsätzlich zwei verschiedene Zustände
in denen wir unser Umfeld wahrnehmen
und dabei die Zugänglichkeit differenziert einstufen:**

a) im Alltagsmodus

b) im Freizeitmodus



Im Alltagsmodus optimieren wir jede Strecke.

Jeden Tag müssen wir schlafen, trinken, essen, uns pflegen, arbeiten, einkaufen.

Dazu müssen wir viele Wege zurücklegen.

Damit das klappt, optimieren wir und werden dadurch berechenbar.

**→ Im Alltagsmodus
sind Masse und Transportaufwand entscheidend.**

Im Freizeitmodus spielt der Weg als Teil der Freizeit keine grosse Rolle:

Junge gehen am Abend nach Zürich oder Luzern in den Ausgang.

Klassikliebhaber fahren nach Mailand, um in der Scala ein Konzert zu hören.

oder

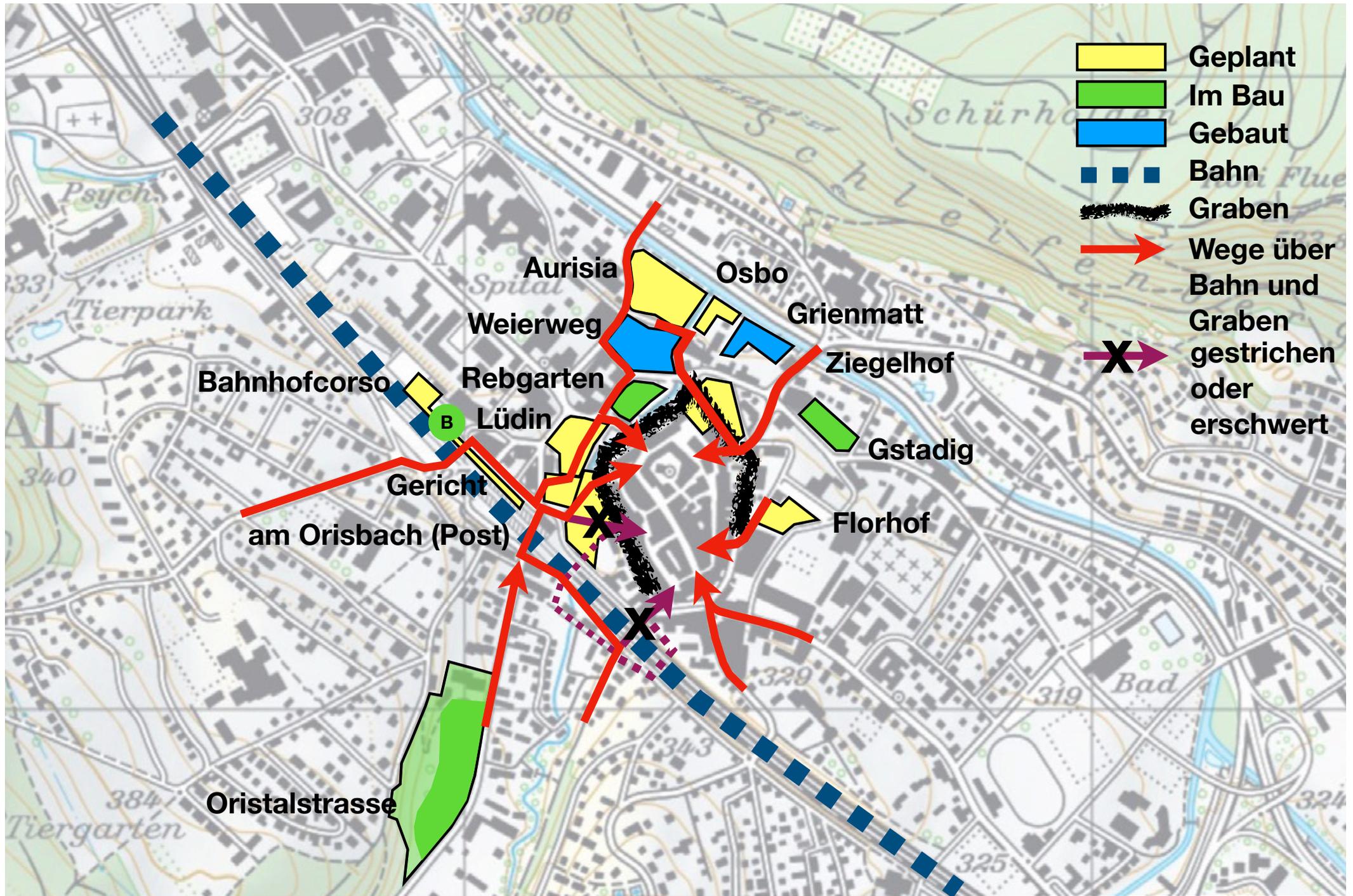
Einwohner der Umgebung kommen als Freizeit-Touristen nach Liestal,

um das Kernstadt-Gefühl,

die Verdichtung der Masse zu bestimmten Zeiten zu erleben.

**→ Im Freizeitmodus
ist der Eigenwert entscheidend.**

Für viele Quartiere ist die Altstadt nur über den Widerstand von Stadtgraben und Bahn erreichbar



What you see is all there is. *

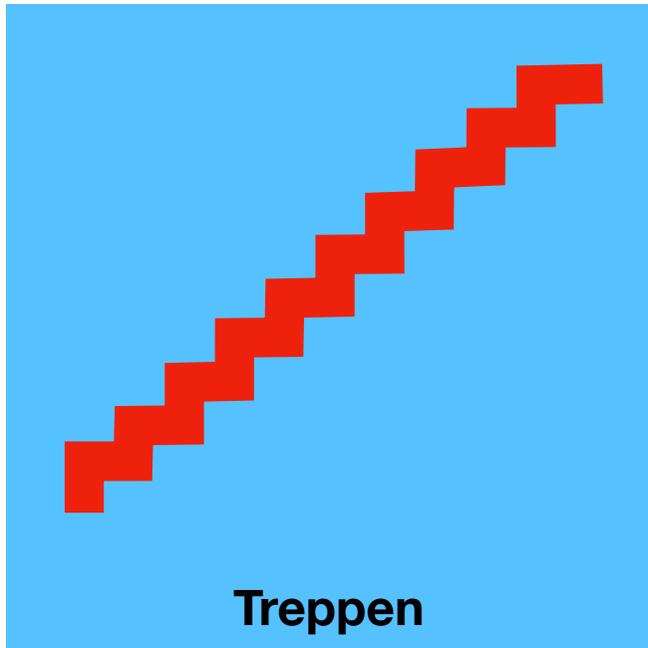
**Vom Ganzen, was tatsächlich ist,
können wir im jeweiligen Entscheidungsmoment
nur einen sehr kleinen Teil wahrnehmen.**

**Weil wir unser Wahrnehmungsvermögen konsequent überschätzen,
versuchen wir nicht,
den Ausschnitt, den wir im Entscheidungsmoment überblicken,
bedacht auszuwählen.**

**Beim Bau von Wegen gelten Grundregeln,
unabhängig jeglicher politischer Gesinnung.**

* Daniel Kahneman

Hindernisse für Fussgänger



 Wege mit diesen Eigenschaften werden gemieden!

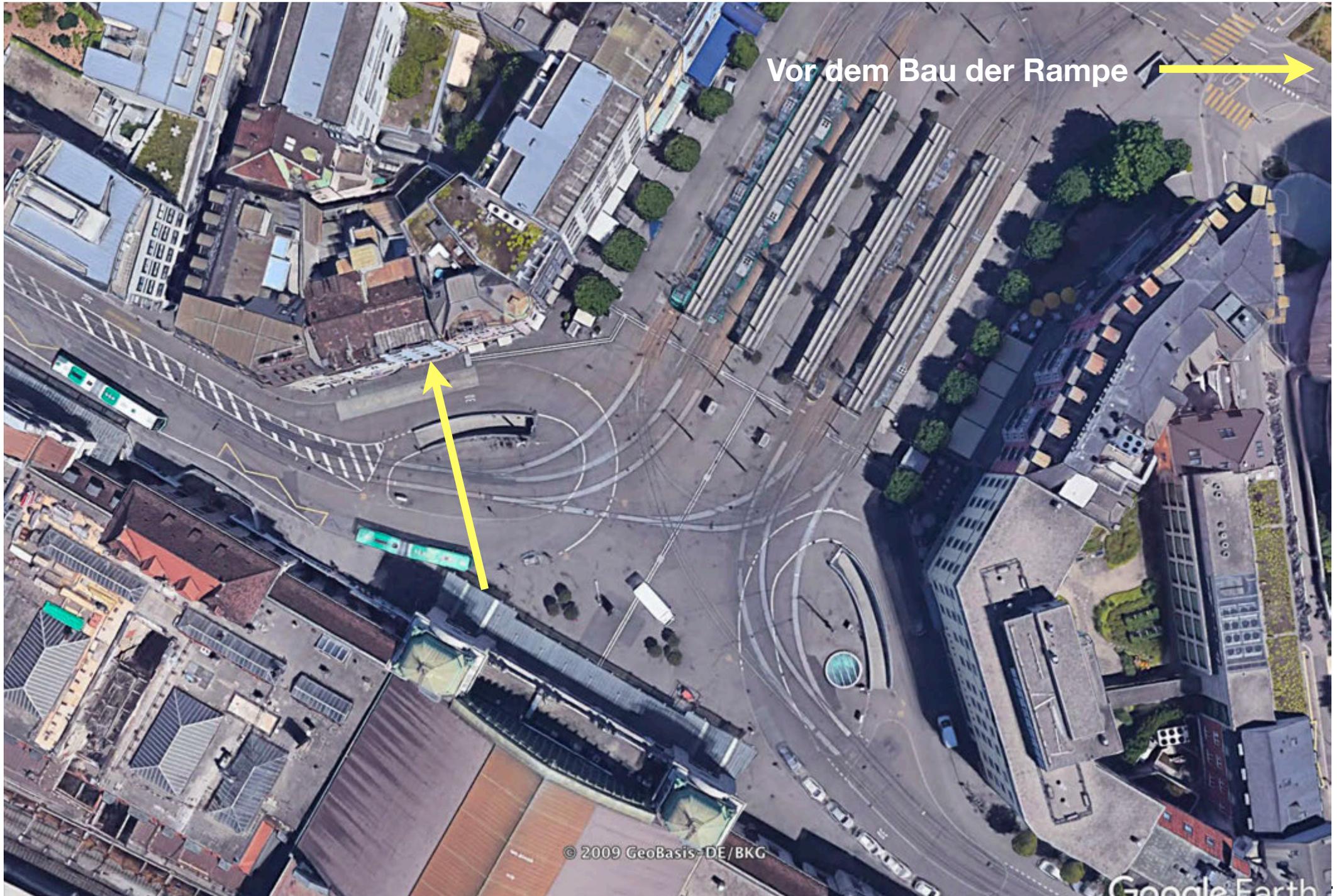
Welchen Weg wählen Sie: Treppe, Treppe/Rampe, Rampe?



Die meisten nehmen die Rampe, obschon der Weg über die Treppe direkter ist.



Centralbahnplatz: Ursprünglicher Weg vom Bahnhofsausgang zum Laden

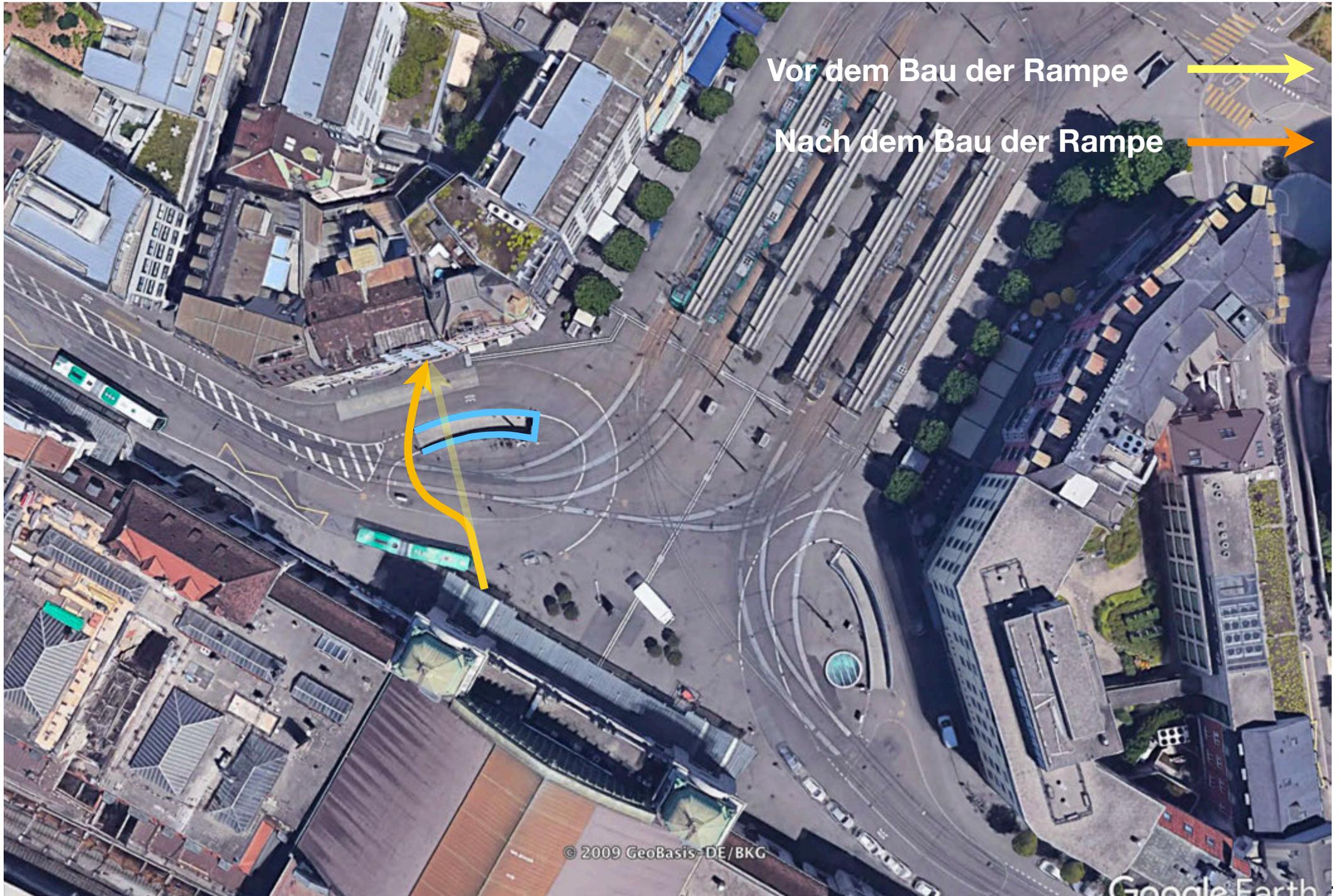


Informationen zu

liestal.orientiert
wir denken mit

25. Juni 2019

Der kleine Umweg von ca. 4 Sekunden hielt nach dem Bau der Rampe Kunden ab.



Informationen zu

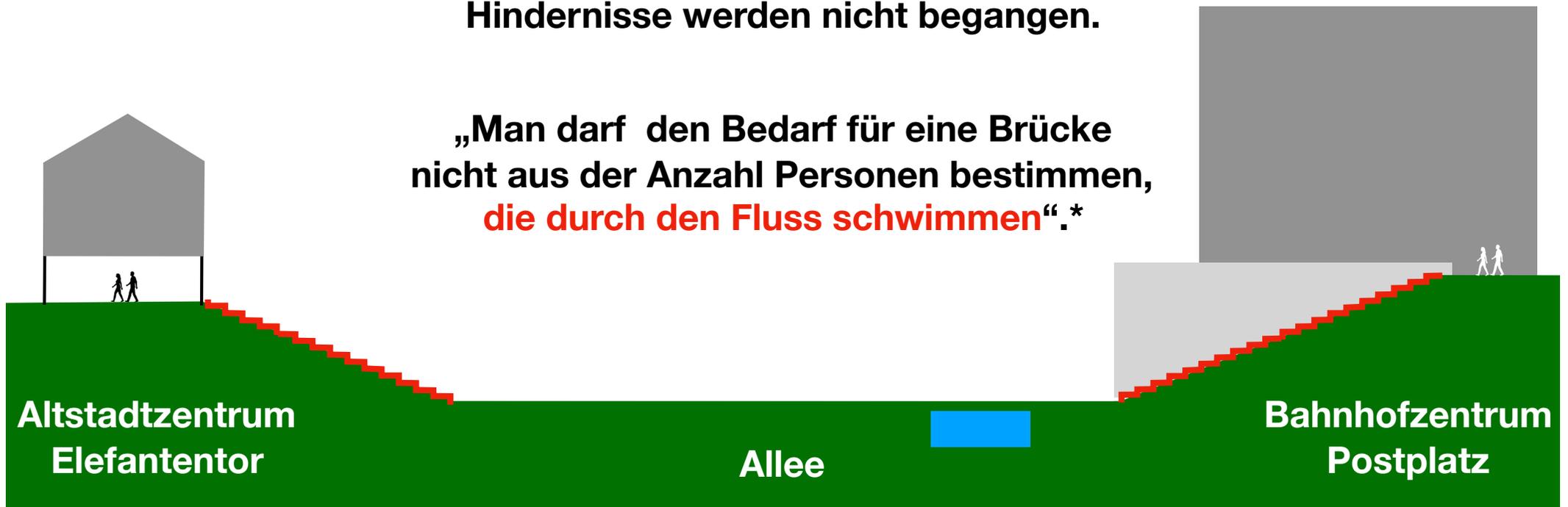
liestal.orientiert
wir denken mit

25. Juni 2019

Verbindung Bahnhof - Altstadt

Die Bewegung nach unten und oben
ist bei Fussgänger*innen
als zu grosses Hindernis gespeichert.
Hindernisse werden nicht begangen.

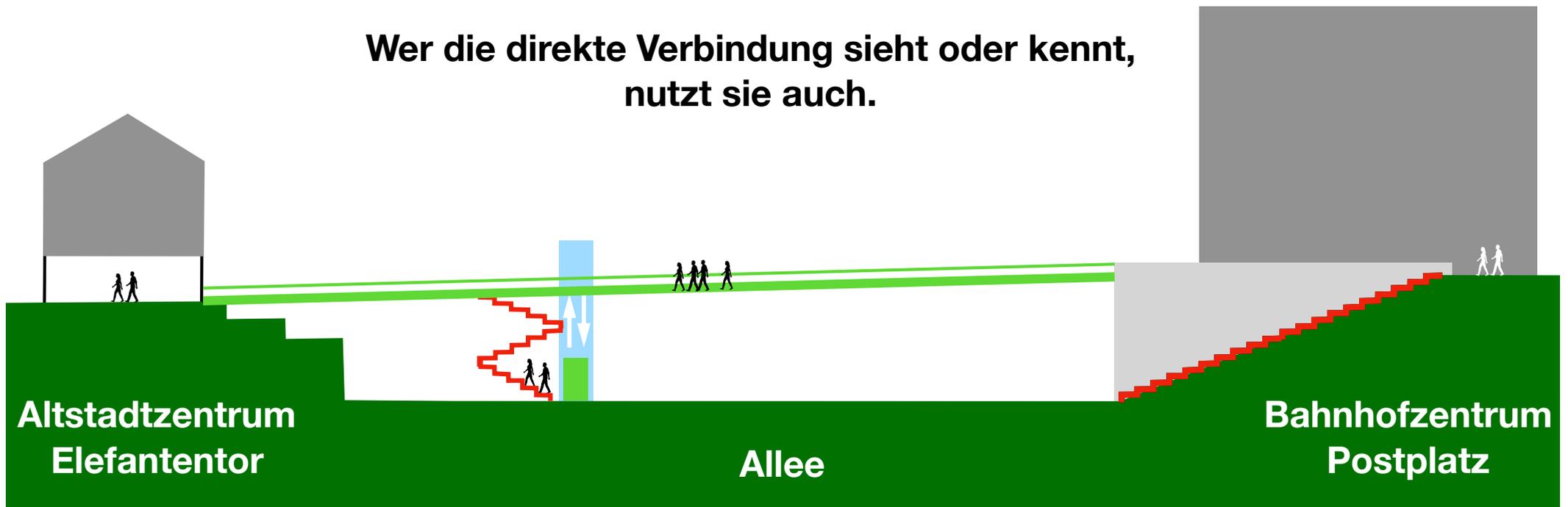
„Man darf den Bedarf für eine Brücke
nicht aus der Anzahl Personen bestimmen,
die durch den Fluss schwimmen“.*



*Hermann Knoflacher, Verkehrsingenieur

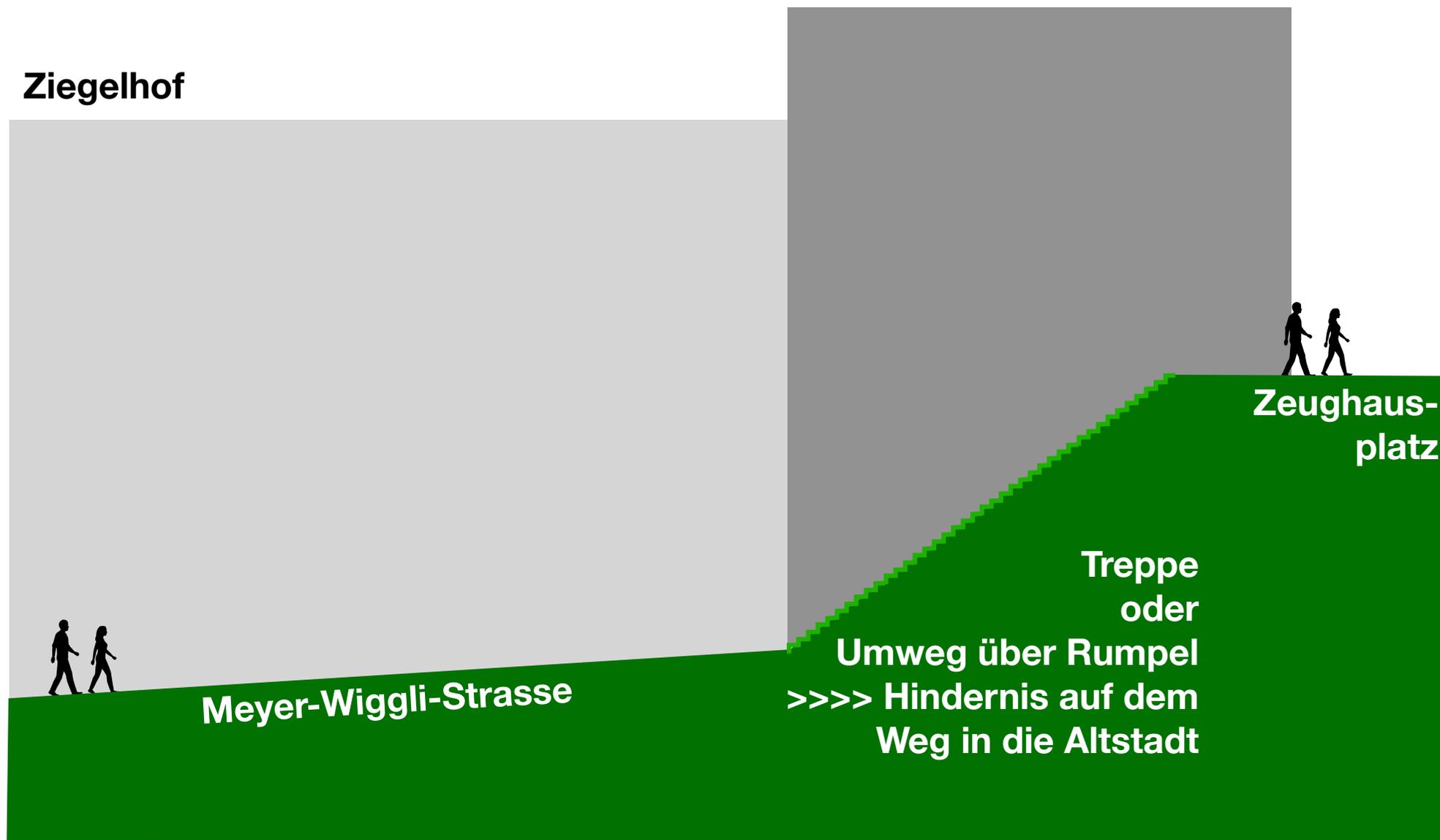
Verbindung Bahnhof - Altstadt

Wer die direkte Verbindung sieht oder kennt,
nutzt sie auch.

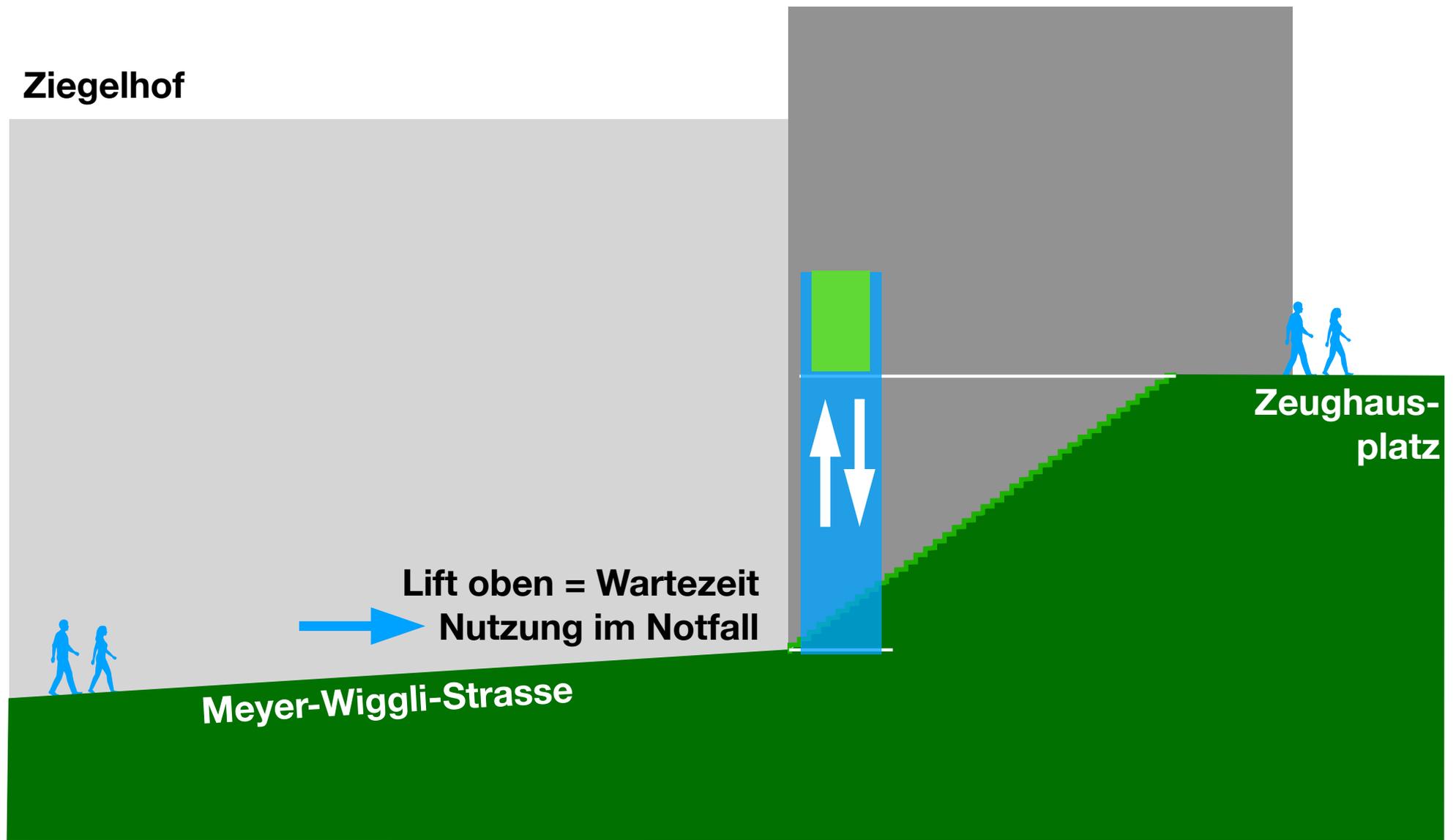


* Hermann Knoflacher, Verkehrsplaner

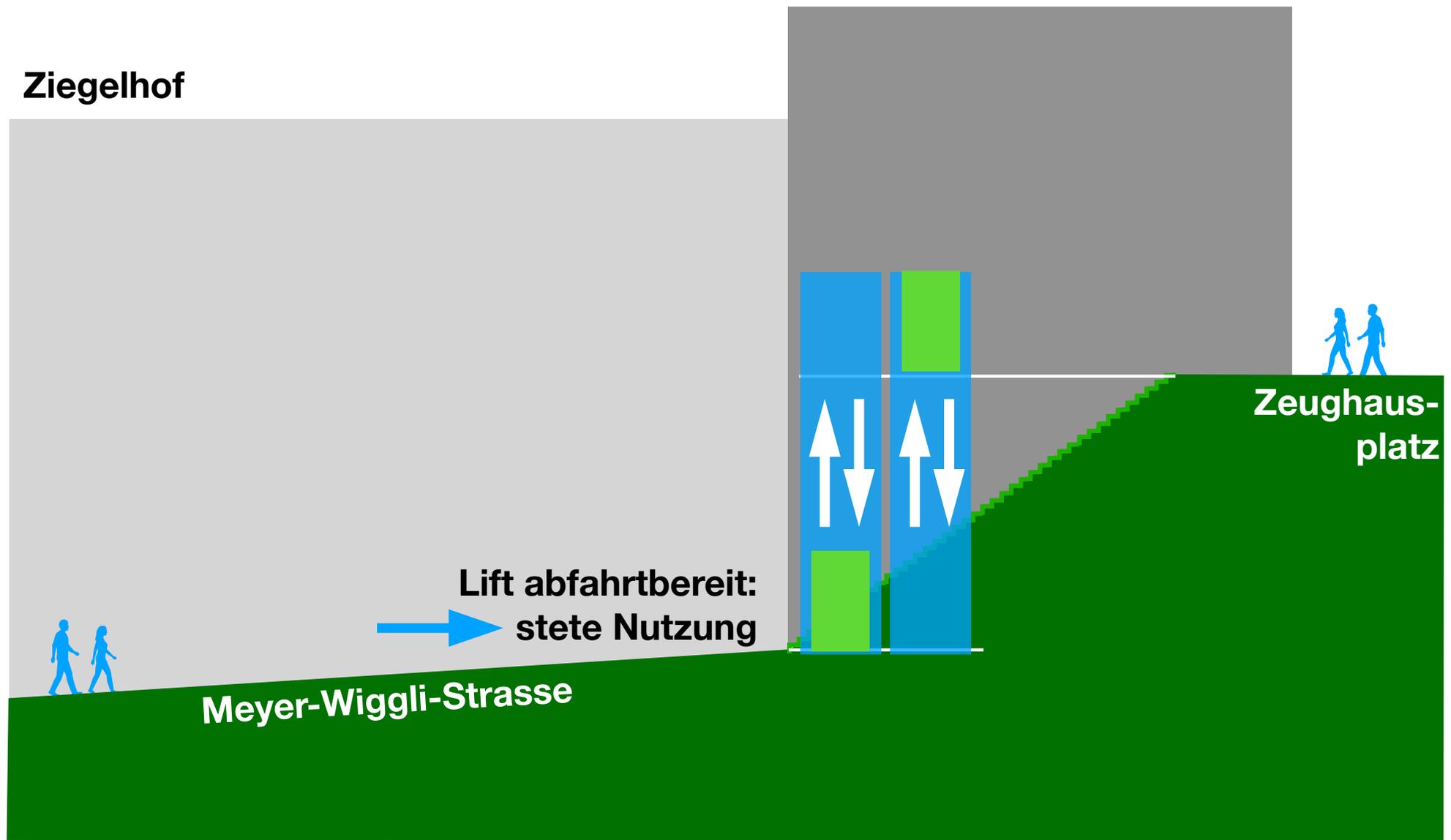
Verbindung Aurisia/Weierweg/Grienmatt - Altstadt



Verbindung Aurisia/Weierweg/Grienmatt - Altstadt



Verbindung Aurisia/Weierweg/Grienmatt - Altstadt



Weg von der Allee zum Postplatz

Postplatz

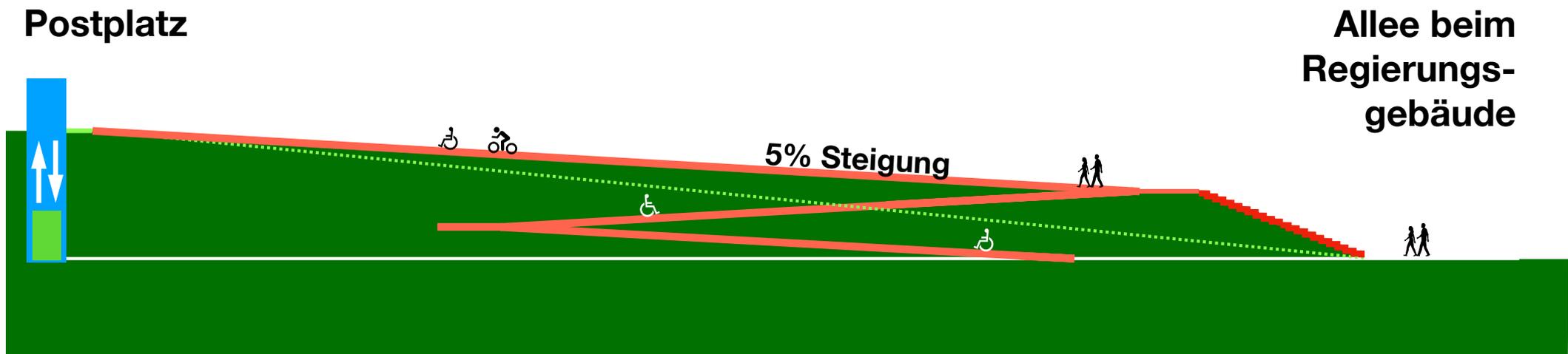
Allee beim
Regierungs-
gebäude

ca. 11% Steigung



Weg heute:
Geeignet für
Fussgänger, Velo, Elektro-Rollstuhl

Weg von der Allee zum Postplatz



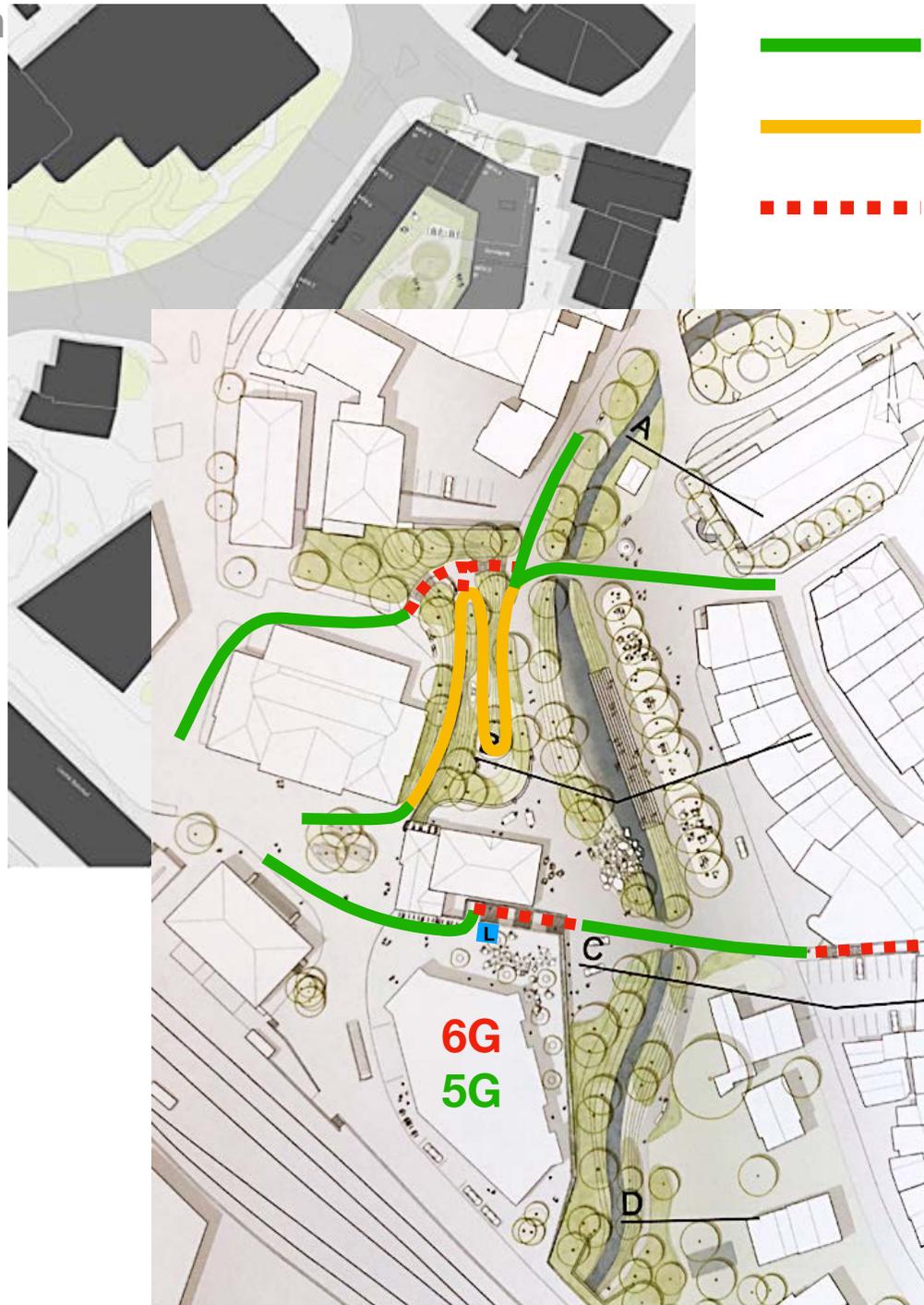
**Weg gemäss QP Orisbach:
Rampe zu lang und anstrengend für Rollstuhl, Velo und Fussgänger.
Neue Treppe als Widerstand für Fussgänger**

Plangrundlage für den
Quartierplan Lüdin



Plangrundlage für den
Quartierplan Orisbach

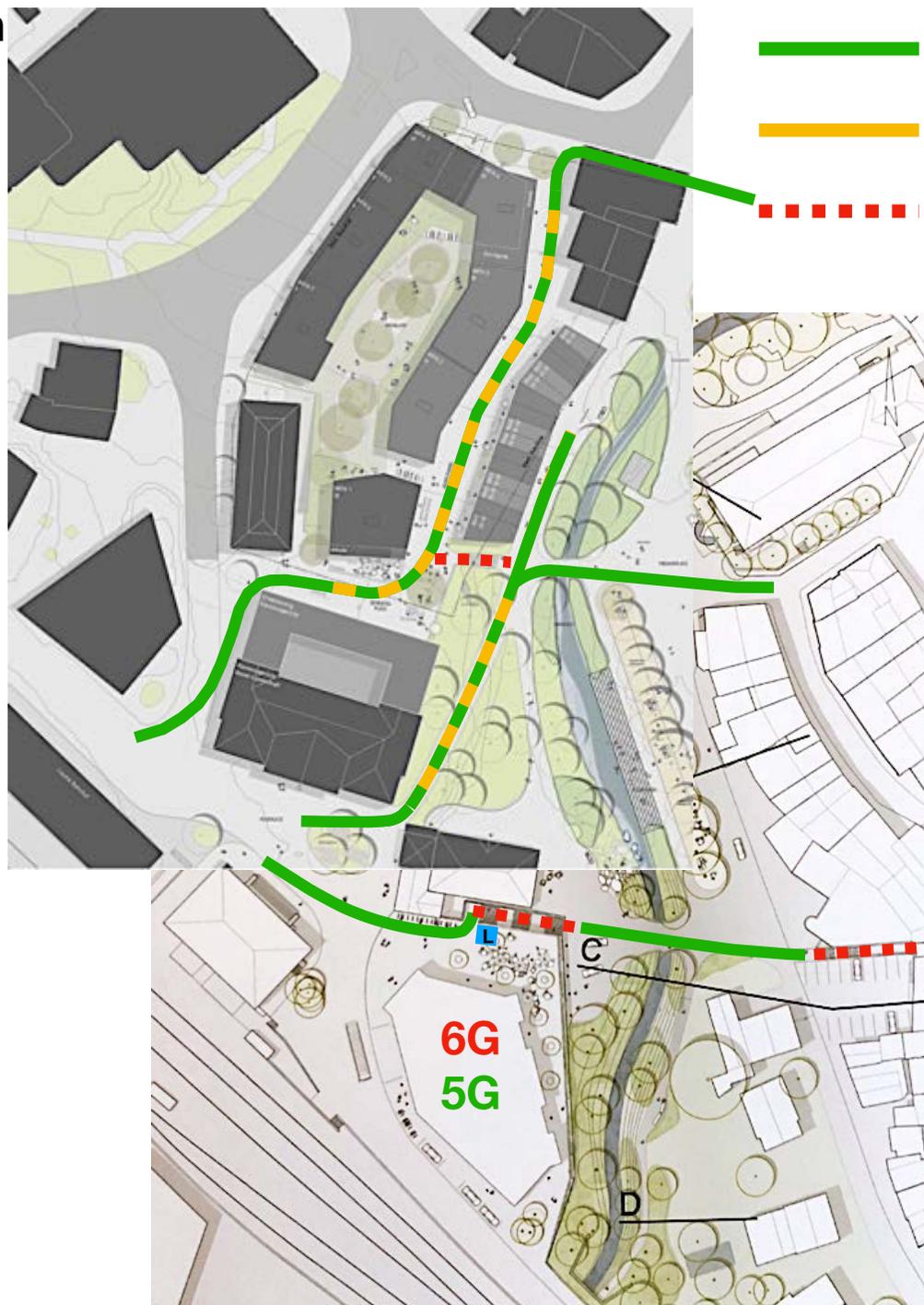
Plangrundlage für den Quartierplan Lüdin



- behindertengerechte Wege
- geringe Akzeptanz
- Hindernis

Die geplanten Wegverbindungen im Quartierplan Orisbach zwischen dem Bahnhof und der Altstadt sind deutlich schlechter als heute.

Plangrundlage für den Quartierplan Lüdin



behindertengerechte Wege

geringe Akzeptanz

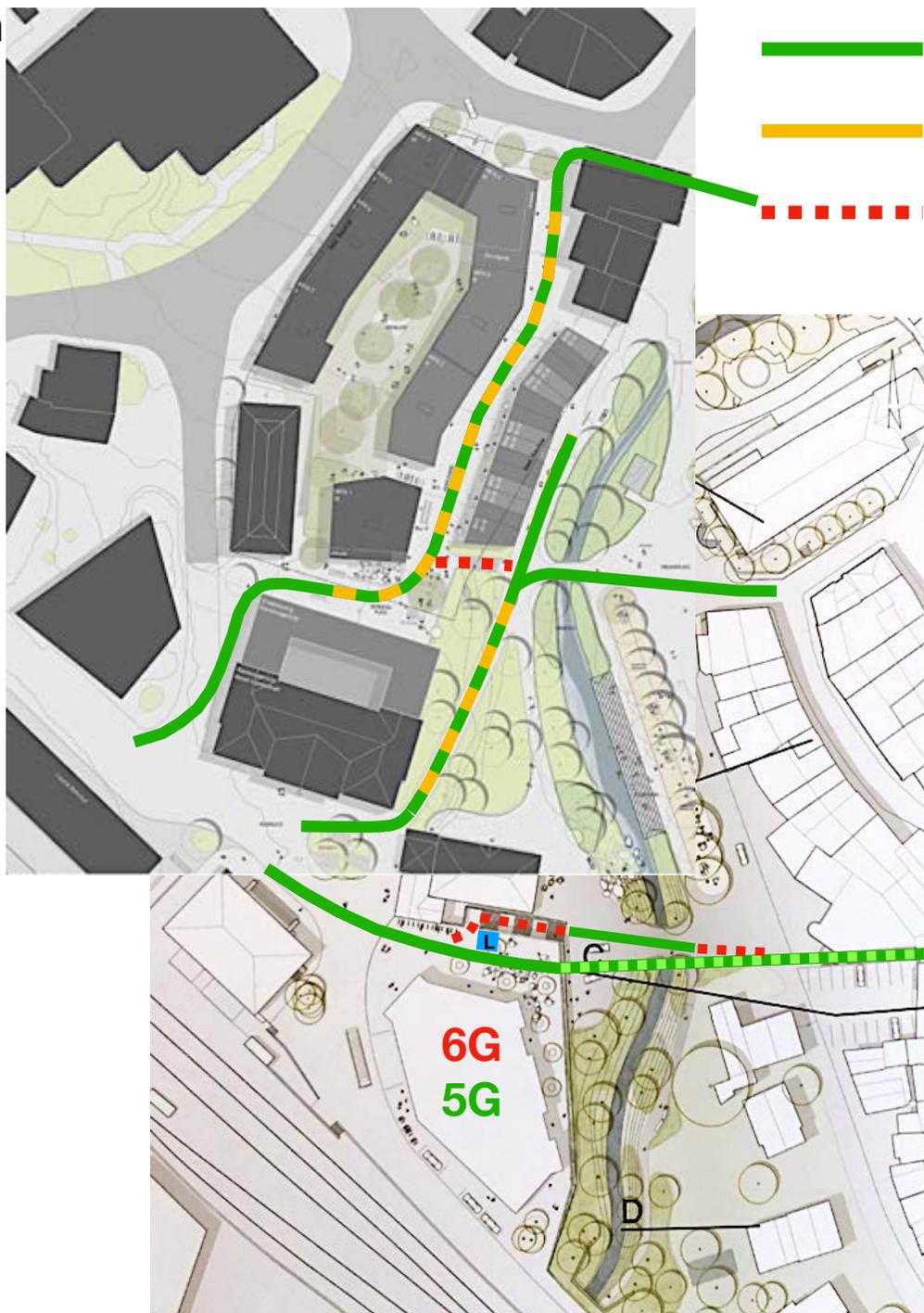
Hindernis

Der sich in Planung befindliche QP Lüdin könnte die schlechten Verbindungen, die im QP Orisbach vorgesehen sind, entschärfen.

Insbesondere weil auf die Tremolaschlaufen von der Allee zum Postplatz verzichtet werden könnte.

Der Lift von der Allee zwischen McDonalds und dem neuen Postgebäude ist trotzdem notwendig.

Plangrundlage für den Quartierplan Lüdin



- behindertengerechte Wege
- - - geringe Akzeptanz
- - - Hindernis

Erst der Bau der Elefantenbrücke  bringt jedoch eine spürbare Verbesserung der Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt.

**Im Normalfall wollen wir nicht wahrhaben,
wie präzise unsere menschlichen Eigenschaften
und die Eigenschaften der städtischen Räume und Strassen
uns durch den Alltag steuern.**

**Unbewusst sind wir überzeugt,
dass unsere alltäglichen Handlungen in den meisten Fällen
durch willentlich gefällte Entscheidungen
gesteuert werden.**

**Es ist umgekehrt.
In den meisten Fällen, sagen uns unsere Eigenschaften,
die Signale, welche unsere Umgebung aussendet,
und die in unseren Köpfen gespeicherten Vorurteile
wie wir uns verhalten.**

**Das macht uns berechenbar
und unsere Umgebung planbar.**

Aber nur

**wenn wir erstens akzeptieren, dass wir so funktionieren
und das zweitens in der Planung systematisch berücksichtigen.**

liestal.orientiert
wir denken mit

dankt Ihnen für Ihr Interesse.