



SBB Immobilien

**Studie Bahnhof Liestal
zur Erarbeitung städtebaulicher Rahmenbedingungen
für den Quartierplan und nachfolgenden Architekturwettbewerb**

**Synthese – Schlussbericht
15.12.2014**





SBB Immobilien
Studie Bahnhof Liestal
zur Erarbeitung städtebaulicher Rahmenbedingungen
für den Quartierplan und nachfolgenden Architekturwettbewerb

Synthese – Schlussbericht

	Inhalt	Seite
0	Vorbemerkung	5
1	Anlass Der Vierspurausbau der SBB-Strecke eröffnet neue städtebauliche Entwicklungschancen	7
2	Aufgabe Städtebauliche Möglichkeiten für ein neues Aufnahmegebäude sowie einen Verwaltungsneubau auf SBB Areal	9
3	Arbeits- und Erkenntnisprozess Diskursives Ausloten von Entwicklungschancen und -möglichkeiten	10
4	Ermittlung möglicher Standorte und Gebäudetypologien Testentwürfe	12
5	Städtebauliche Varianten und Empfehlungen Neubau Kantonale Verwaltung und Umbau oder Neubau Aufnahmegebäude	15
6	Güterareal Konzeptioneller Ausblick	22
7	Verkehr	29
8	Funktionale und technische Randbedingungen	34
9	Zusammenfassende Empfehlungen für Quartierplan und Wettbewerb	40
	Genehmigung	42

0 Vorbemerkung

Der vorliegende Bericht enthält die wesentlichen Ergebnisse der städtebaulichen Machbarkeitsstudie zum Bahnhof Liestal und seinem Umfeld. Die im Jahre 2014 durchgeführte Studie wurde durch ein unabhängiges Expertengremium begleitet. Die Ergebnisse der Studie dienen dem nachfolgend vorgesehenem Quartierplanverfahren und der Ausschreibung eines Architekturwettbewerbes als Grundlage.

Folgende Entwicklungsperspektiven wirkten als Auslöser für die Studie:

- Der Ausbau des Bahnknotens Liestal in Form eines vierten Gleises (Vierspurausbau) durch die SBB
- der Wunsch der Stadt Liestal, das heutige Aufnahmegebäude durch einen für die Kantonshauptstadt angemessenen Neubau zu ersetzen
- Die Gelegenheit einer (teilweisen) Zentralisierung der Kantonalen Verwaltung in einem neuen Gebäude im Bahnhofsumfeld.

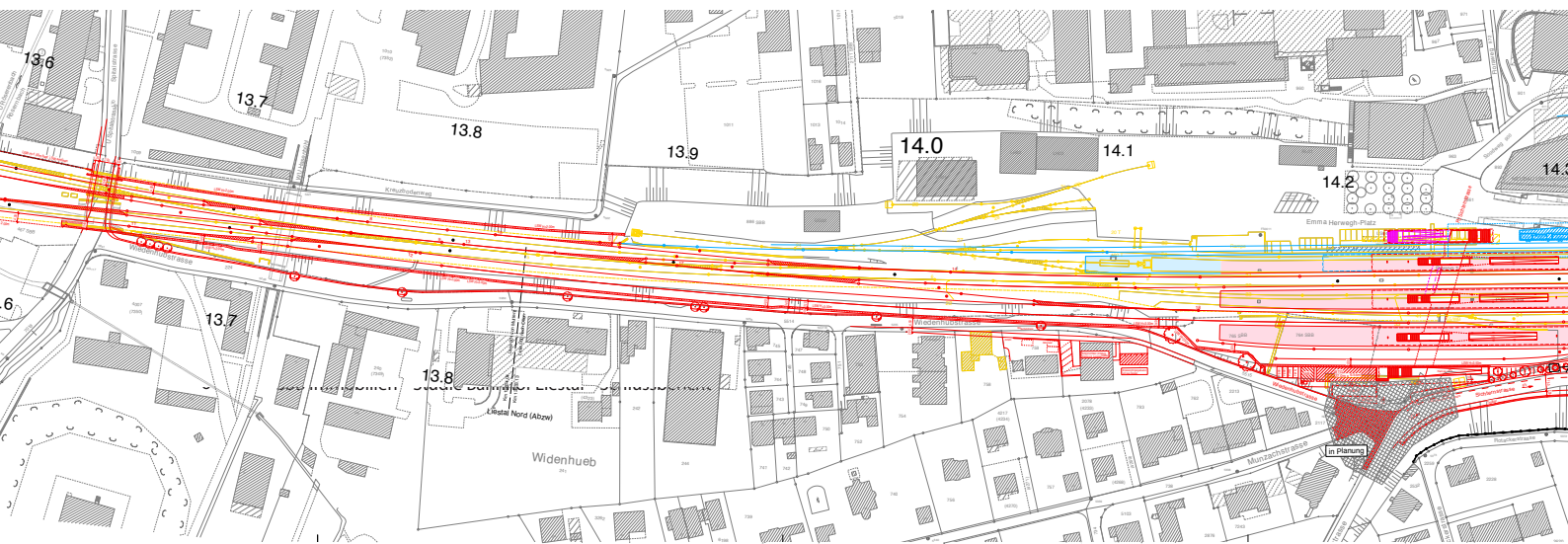
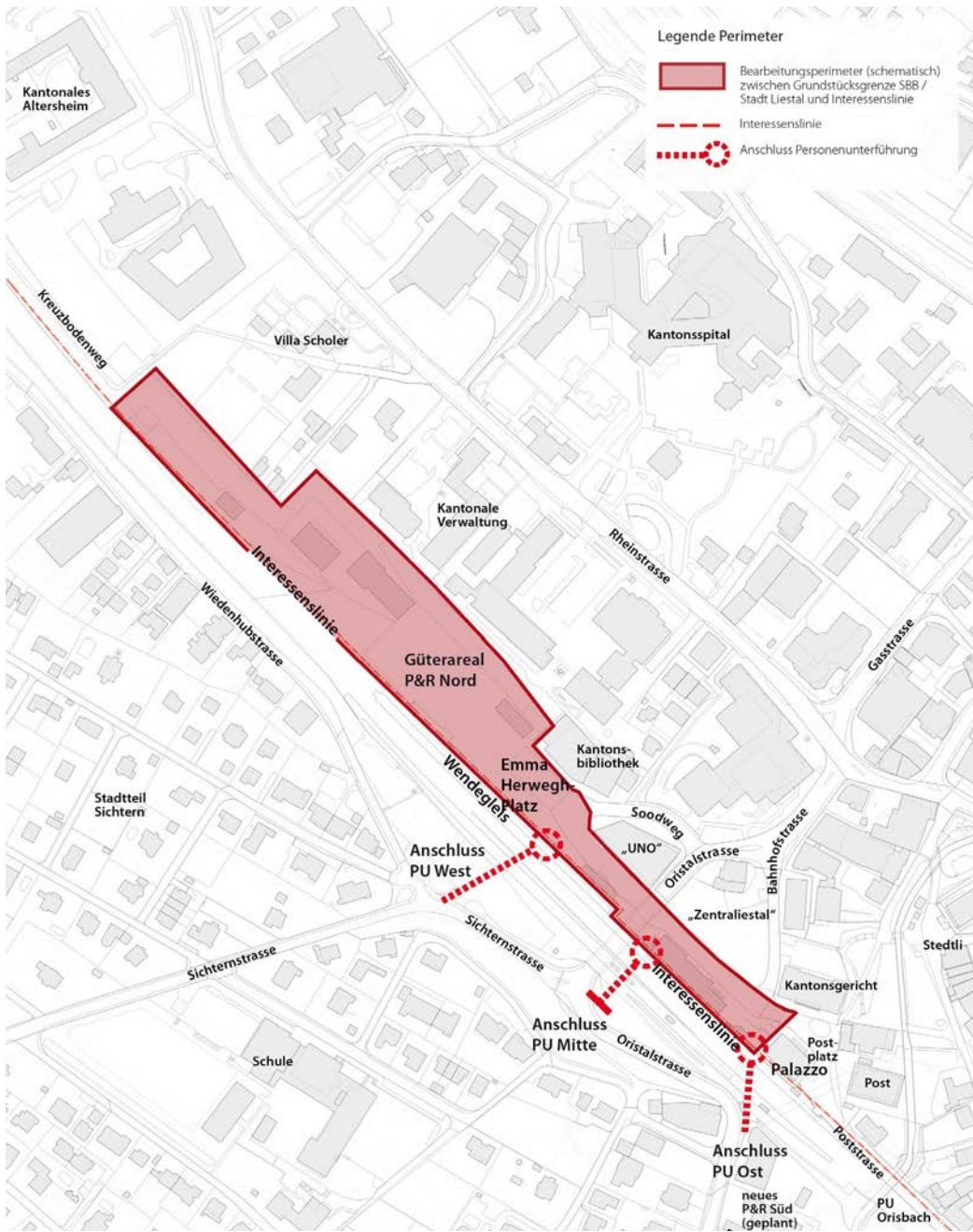
Die unter Berücksichtigung komplexer Rahmenbedingungen durchgeführten Untersuchungen zeigten, dass beide Entwicklungsabsichten (Verwaltungsneubau und Ersatz Aufnahmegebäude) nicht in dem ursprünglich gedachten Perimeter entlang der Gleisanlage, zwischen dem ehemaligen Postgebäude (Palazzo) und dem Emma Herwegh-Platz untergebracht werden können.

Das im vorliegenden Bericht zusammengefasste Studienergebnis vermag die ökonomischen, funktionalen, städtebaulichen und technischen Entwicklungsabsichten so optimal zu vereinen, dass mit den weiteren Planungsschritten (Quartierplan und Architekturwettbewerb) das Bahnhofsgelände einen wichtigen Impuls erhält und als Auftakt der weiteren Entwicklungen Liestals verstanden werden kann: z.B. mit der Fertigstellung des Bushofs oder einer besseren Anbindung an die Altstadt.

Mit dem Kanton Basellandschaft als künftigen Mieter, wie dies in einem "Letter of Intent" zwischen Kanton und SBB vom 4. Juli 2013 schriftlich vereinbart wurde, wird die anstehende Entwicklung zur erwünschten Profilierung des Bahnhofquartiers beitragen.

Die erste Etappe der Entwicklung des SBB Areals fügt sich hervorragend in die diversen Aktivitäten der Stadt Liestal ein, das „Stedtli“ weiter aufzuwerten und somit Liestal im regionalen Kontext als Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität zu positionieren. Die vorliegende Studie nimmt entsprechend Bezug auf das städtebauliche Argumentarium zur Koordination der Entwicklungen im Zentrum der Stadt Liestal.

Die entwickelten Baufelder und Lichtraumprofile der zukünftigen Gebäude wurden mit Hilfe von zahlreichen Entwicklungsalternativen und Varianten mit dem Expertengremium systematisch ausgelotet. Der damit verbundene Diskussions- und Entscheidungsprozess ist ausführlich in einem separaten Dossier dokumentiert.



1 Anlass

Der Vierspurausbau der SBB-Strecke eröffnet neue städtebauliche Entwicklungschancen

Liestal ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im oberen Baselbiet. Durch den Vierspurausbau werden betriebliche Engpässe beseitigt, wird die Bahnkapazität gesteigert und die Personenfrequenz erhöht. Weitere Planungen und Massnahmen, wie zum Beispiel die Überbauung Zentraliestal mit mehrheitlicher Wohnnutzung, unterstreichen und verstärken die laufenden Entwicklungen.

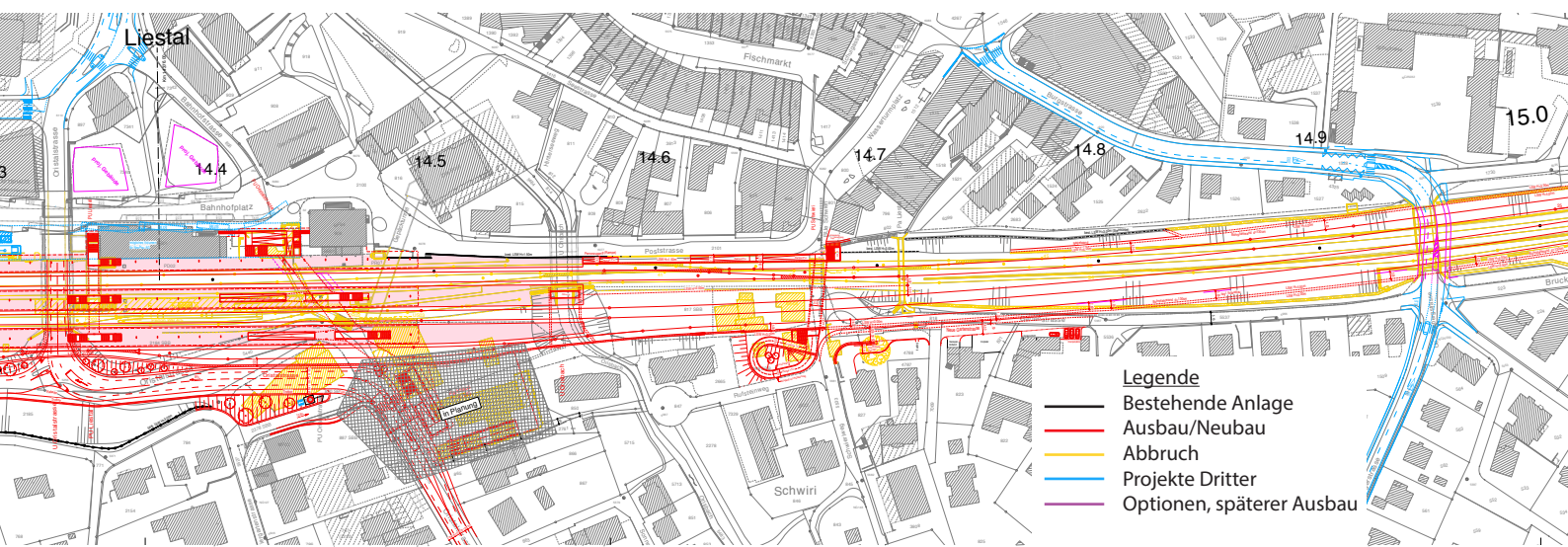
Der Kanton rückt mit dem neuen Verwaltungsbau näher an den Bahnhof: Dadurch wird die Personenfrequenz nochmals gesteigert und der Bahnhof als Bezugsraum und Geschäftslage gestärkt. Der Kanton profitiert von kurzen Wegen und von der hohen Erschliessungsgunst der Lage.

Das bestehende Aufnahmegebäude der SBB entspricht in Erscheinungsbild, Funktionalität und Kundenfreundlichkeit nicht mehr den heutigen Erfordernissen. Das Aufnahmegebäude muss der Summe der Entwicklungen im Bahnhofumfeld Rechnung tragen: Ein Neubau wird es ermöglichen, den veränderten Anforderungen gerecht zu werden und darüberhinaus auch der wachsenden Bedeutung des Bahnhofs als wichtiger Bezugsraum im Zentrum Liestals zu entsprechen.

Vierspurausbau (Bauphase voraussichtlich 2018-2025):

- Realisierung eines 4. Gleises zur Behebung von Kreuzungskonflikten
- Erstellen von 2 zusätzlichen Perronkanten für den Durchgangsverkehr
- Neubau eines S-Bahn-Wendegleises mit Kante
- PU-Ost (Oristalstrasse) und PU-Mitte werden ergänzt um PU-West (Sichternstr.), dadurch eröffnen sich neue Möglichkeiten der Stadtinternen Vernetzung.
- Die Personenströme werden verlagert Richtung Westen
- Teilverlagerung des Park & Rail Angebots auf der Südwestseite
- Die Oristal- und die Wiedenhubstrasse werden für den Gleisausbau verlegt.

Künftig werden auf dem Wendegleis am Emma Herwegh-Platz die halbstündlich wendenden S-Bahn-Züge halten. In diesem Zusammenhang soll (bei entsprechender Bestellung) der Perron am Emma Herwegh-Platz stadtsseitig statt gegen die Gleisanlage eingerichtet werden. Zusätzlich mit der neuen PU-West wird dieser Bereich dadurch eine deutliche, zusätzliche Belebung und Aufwertung erfahren.





2 Aufgabe

Städtebauliche Möglichkeiten für ein neues Aufnahmegebäude sowie einen Verwaltungsneubau auf SBB Areal

Gemäss dem dieser Studie zu Grunde liegenden Pflichtenheft (18.02.2014) waren städtebauliche Rahmenbedingungen anhand von Varianten zu erarbeiten, die Basis für einen Quartierplan und einen Architekturwettbewerb sein sollen.

Insbesondere war zu erarbeiten:

- Setzung und Volumetrie des Aufnahmegebäudes sowie eine Entwicklungs-Vision für Nutzung, Volumen, Erschliessung des Güterareals (ganze SBB Parzelle)
- Verkehrserschliessungskonzept: Zugang zum ÖV (Bahn, Bus), Zufahrt und Parkierung für Aufnahmegebäude, Bushof, Auto (Taxi, K&R, P&R), Velo
- Freiraum für Langsamverkehr und Aufenthalt.

Die städtebauliche Argumentation sollte die Umgebung des SBB-Areals einbeziehen. In der Bearbeitung geschah das dadurch, dass der Bezug der SBB-Planung mit den städtebaulichen Zielen der Stadt Liestal zur Entwicklung und Stärkung ihres Zentrums laufend hergestellt wurde. Das entsprechende städtebauliche Argumentarium der Stadt Liestal zur Koordination der Planungen und Entwicklungen im Zentrum stellt diese Übereinstimmung dar.

3 Arbeits- und Erkenntnisprozess

Diskursives Ausloten von Entwicklungschancen und -möglichkeiten

Vorgehensweise

Dialogisches Verfahren mit Startveranstaltung, Zwischenbesprechung und Schlussbesprechung im Plenum, dazwischen Workshops im kleinen Kreis. Der ursprüngliche Ansatz sah die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für eine neues AG, ergänzt um Flächen für die kantonale Verwaltung vor.

Aufgrund der Aufgabenstellung sowie der komplexen und vor allem auch variablen Rahmenbedingungen wurde eine entwerferische Vorgehensweise mit Testentwürfen gewählt. Ziel war es, die verschiedenen Optionen auszulegen und dialogisch mit den Experten zu prüfen und weiter zu entwickeln.

Zeitplan

- | | |
|--|---|
| 25. Februar 2014 | Kickoff |
| Planerteam, Ausschuss Beurteilungsgremium | |
| Einführung und Programmbesprechung, Ausgabe Modell | |
| 7. März 2014 | Workshop 1 |
| Planerteam, Ausschuss Beurteilungsgremium | |
| 30. April 2014 | Zwischenbesprechung: Lösungsansätze |
| Planerteam, Beurteilungsgremium | |
| Präsentation und Besprechung, Empfehlungen | |
| 12. Mai 2014 | Workshop 2 |
| Planerteam, Ausschuss Beurteilungsgremium | |
| 02. Juni 2014 | Schlussbesprechung Städtebau und Beurteilung |
| Planerteam, Beurteilungsgremium | |
| Präsentation und Besprechung, Empfehlungen, Basis für Schlussbericht | |
| 23. Juni 2014 | Workshop 3 |
| Planerteam, Ausschuss Beurteilungsgremium | |
| Bereinigung | |
| 04. September 2014 | Besprechung Schlussbericht / Basis Quartierplan |
| Planerteam, Beurteilungsgremium | |
| 19. September 2014 | Workshop 4 |
| Planerteam, Ausschuss Beurteilungsgremium | |
| Zusätzl. Vertiefung Aufnahmegebäude | |
| 07. November 2014 | Schlussworkshop Synthesebericht |
| Planerteam, Beurteilungsgremium | |

Übersicht Teilnehmer

Vertretung Auftraggeberin SBB, Hauptnutzer Kanton Basel-Landschaft, Stadt Liestal

SBB Immobilien	Alexander Muhm, Leiter Development Martin Zobrist, Portfolio Management, Eigentümerversreter
SBB Infrastruktur	Urs-Martin Koch, Netzentwicklung Region Mitte, Key Account Manager
Kanton BL, HBA	Thomas Jung, Hochbauamt, Kantonsarchitekt Roya Blaser, Hochbauamt, Leiterin Strategie Judith Kessler, Hochbauamt, Leiterin Projektentwicklung
Kanton BL, TBA Stadt Liestal	Oliver Biedert, Tiefbauamt, Leiter Öffentlicher Verkehr/Mobilität Lukas Ott, Stadtpräsident Peter Rohrbach, Stadtrat Heinz Plattner, Leiter Stadtplanung

Unabhängige Fachexpertinnen und -experten

Marc Angéllil, Städtebau/Architektur, Zürich, *Moderation Stellvertretung*
Rainer Klostermann, Städtebau/Architektur, Zürich, *Moderation*
Sibylle Aubort Raderschall, Freiraum, Meilen
Beni Strub, Raumplanung/ Verkehr/Infrastruktur, Basel

Projektleitung

SBB Immobilien Julia Bobert, Development, Projektleitung

Planerteam

yellow z	Michael Koch, Architekt/ Planer Maresa Schumacher, Architektin/ Städtebauerin Mario Abel, Architekt Antonio Quesada, Architekt
ibv Hüsler AG	Luca Urbani, Dr. -Ing. Verkehrsplanung Willi Hüsler, Dipl. -Ing. Verkehrsplanung ETH/SVI
w + s	Toni Weber, Landschaftsarchitekt

4 Ermittlung möglicher Standorte und Gebäudetypologien

Zur Ermittlung der möglichen Standorte, Volumen und Gebäudetypologien wurden mehrere Varianten und Untervarianten getestet.

Die Hauptvarianten, die für den Entscheidungsprozess relevant waren, werden in der Folge kurz beschrieben und kommentiert. In einem separaten Dossier sind diese Varianten im Detail dokumentiert.

Variante 1 – Langer Riegel

- Riegel am Gleisfeld: Aufnahmegebäude plus Verwaltung
- Flächenanforderungen für die kantonale Verwaltung bei massvoller Höhenentwicklung nicht erfüllbar.
- Direktes Gegenüber von Wohnbebauung und hohem Riegel städtebaulich nicht verträglich (Verschattung, räumliche Enge).
- Bushof wird vom Platzraum zum Strassenraum

Variante 2 – Hochhaus neben Palazzo

- Aufgrund des 2-Stunden-Schattens gegenüber der Wohnbebauung nicht genehmigungsfähig.

Variante 3 – Hohes Haus gegenüber UNO

- Nimmt Rücksicht auf die Sichtbarkeit der Bibliothek vom Gleisfeld, aber:
- Sehr ungünstige Situation im EG zwischen S-Bahngleis und Bushof.
- Erschliessung des hohen Hauses sehr schwierig.
- Hohes Haus muss auf Stützen über dem Perron 1 stehen.
- Der 2-Stunden Schatten war für diese Variante nicht relevant (keine Wohngebäude tangiert)

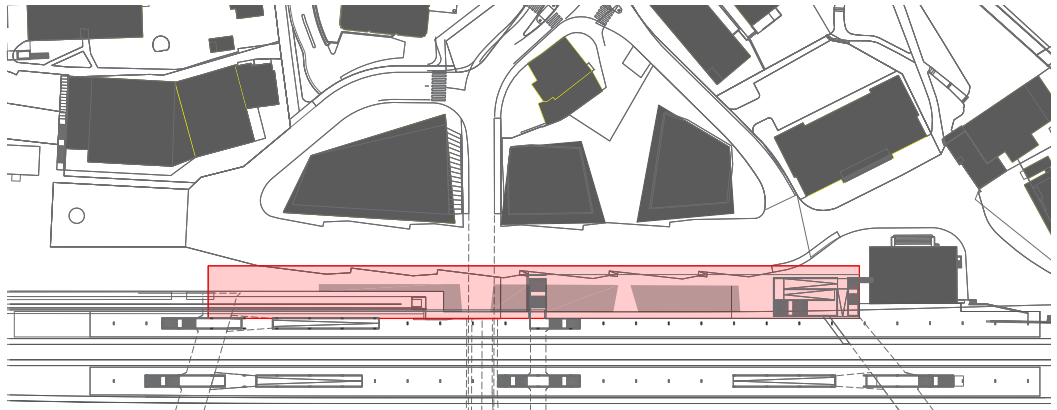
Variante 4 – Hohes Haus gegenüber der Kantonsbibliothek

- Hohes Haus als städtebauliches Pendant zum Palazzo, aber:
- Grosser Massstabsprung zur Bibliothek in räumlich enger Situation
- Problematik der geringen EG-Flächen bleibt auch hier bestehen.
- Der 2-Stunden Schatten war für diese Variante nicht relevant (keine Wohngebäude tangiert)

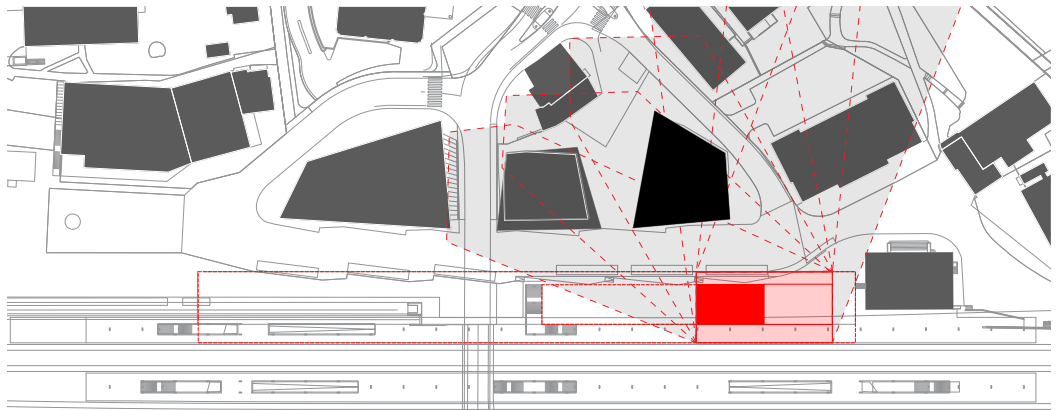
Zentrale Erkenntnisse

Die durchgeführten städtebaulichen Untersuchungen zeigen, dass der Wunsch mit dem Neubau des Aufnahmegebäudes SBB auch die notwendigen BGF für die kantonale Verwaltung realisieren zu können (also Verwaltung und Aufnahmegebäude als zusammenhängenden Baukomplex zu realisieren), nicht in dem ursprünglich gedachten Perimeter parallel zur Bahn zwischen Palazzo und Emma Herwegh-Platz verwirklicht werden kann.

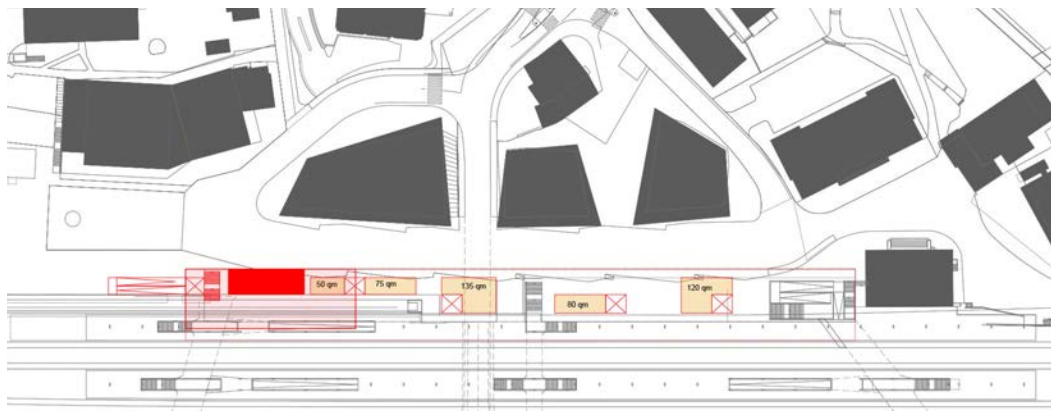
Das heisst, dass der Verwaltungsbau und der Neubau des Aufnahmegebäudes als separate, auch zeitliche getrennte Projekte untersucht und städtebaulich wie funktional bewertet werden müssen.



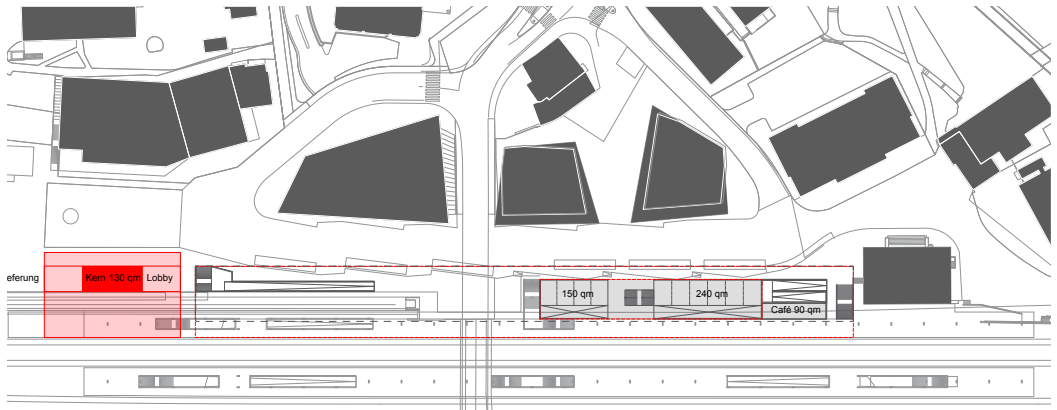
Langer Riegel



Hochhaus
neben Palazzo



Hohes Haus
gegenüber UNO

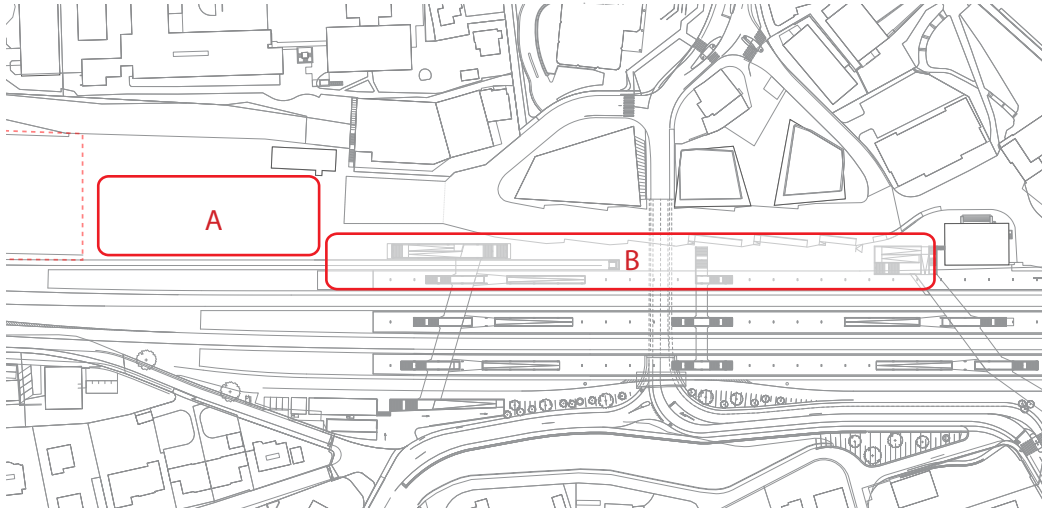


Hohes Haus
gegenüber Bibliothek

Zwischenfazit

Es werden zwei Standorte weiter verfolgt:

- Im Bereich Güterareal wird ein Baufeld gesetzt für das Verwaltungsgebäude (Baufeld A)
- Im Bereich zwischen Bushof und Perrons SBB wird ein Baufeld für einen Ersatz-Neubau des bestehenden Aufnahmegebäudes gesetzt (Baufeld B)



- A Verwaltungsgebäude
- B Aufnahmegebäude

Dieser Entscheid hat unter anderem bezüglich der Erschliessung und Parkierung relevante Folgen:

- Erschliessung der Installationsfläche (Baustelle 4-Spur-Ausbau) muss von Westen erfolgen (neu zu erstellende Zufahrtsrampe und Strassenanschluss)
- Zugang Parking Verwaltungsgebäude ebenfalls von Westen, ab Rheinstrasse oder entlang dem Bahntrassee
- Bestehende oberirdische P & R Plätze müssen an Alternativstandorten angeboten werden

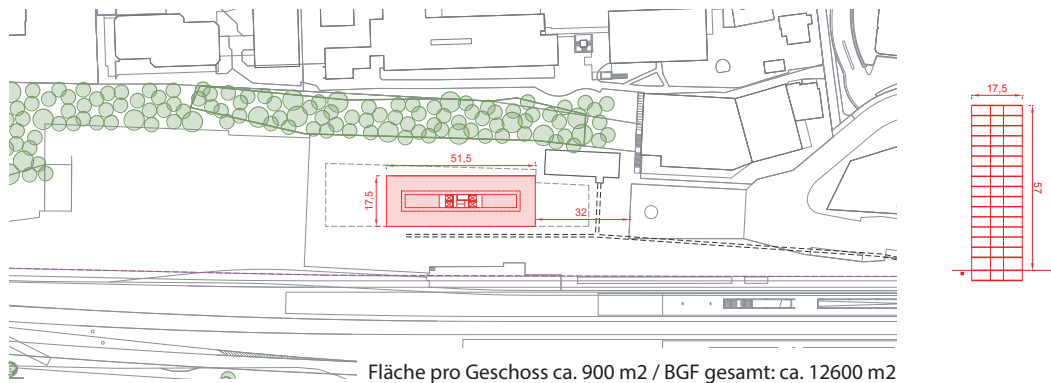
Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel 8.

5 Städtebauliche Varianten und Empfehlungen

Neubau Kantonale Verwaltung und Umbau oder Neubau Aufnahmegebäude

Standort A

Die zahlreichen, bereits erfolgten typologischen Variantenstudien, insbesondere bezüglich höherer Häuser/Hochhäuser, und der parallel durchgeführten Klärung verschiedener technischer Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 4) haben es in der weiteren Bearbeitung ermöglicht, die favorisierte Bebauungsvariante für den Neubau des Verwaltungsgebäudes zügig zu erarbeiten und einem Konsens zuzuführen.



Favorisierte Variante – Hohes Haus auf Güterareal

- Keine Einschränkungen im Hinblick auf mögliche EG-Flächen.
- Städtebauliche Fassung des Emma Herwegh-Platzes durch Neubau möglich.
- Grössere Distanz zu den Bestandsgebäuden: Der Übergang zwischen unterschiedlichen Gebäudehöhen ist städtebaulich verträglich, der Schattenwurf unproblematisch.

Standort B

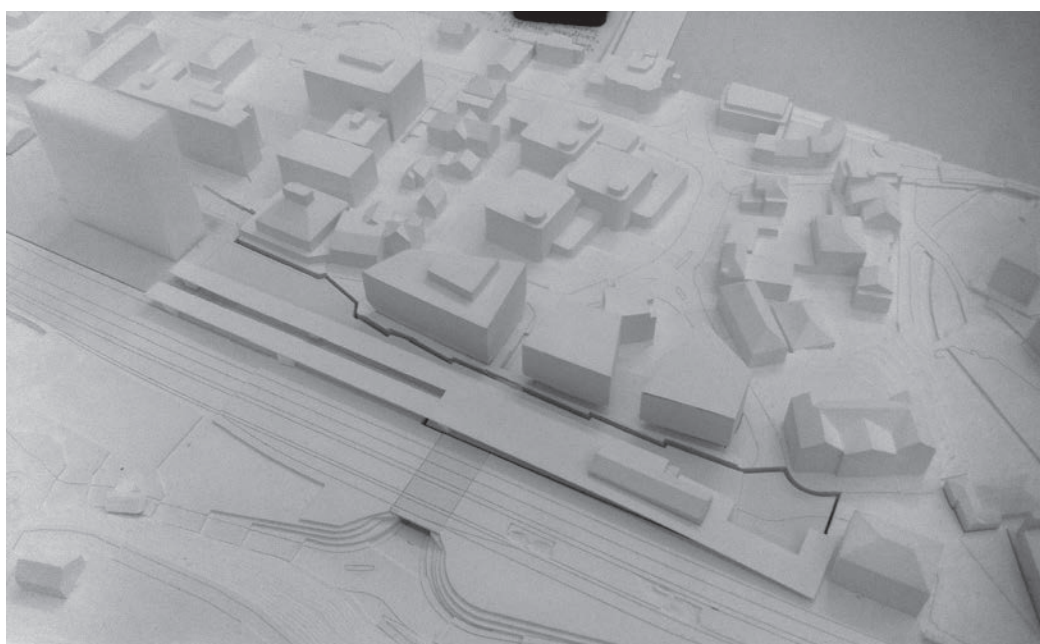
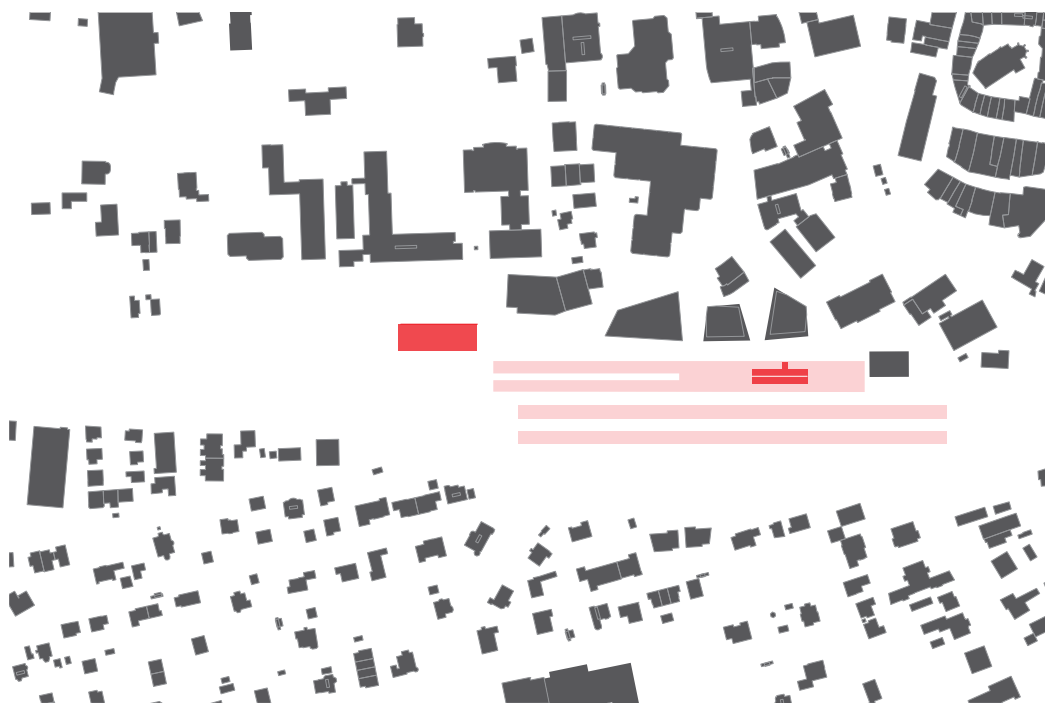
Der Grundsatzentscheid, Verwaltungsgebäude und Aufnahmegebäude auf zwei getrennten Baufeldern zu realisieren, führte zu einer Neuevaluation der Flächenbedarfe in Zusammenhang mit dem Aufnahmegebäude:

Um die Wirtschaftlichkeit des Eingriffs (im Falle eines Ersatzneubaus) zu sichern, musste die Rentabilität des Neubaus (also unter anderem die Ertragsflächen) in ein angemessenes Verhältnis zu Abbruch- und Neuerstellungskosten des Bestandesgebäudes gestellt werden.

Die Erweiterung des Raumprogrammes für das Aufnahmegebäude um ca. 5'000 m² HNF auf insgesamt ca. 6'100 m² HNF (vgl. auch Kapitel 4) bedingte eine erneute und vertiefte Betrachtung der Bebauungsmöglichkeiten des Areals zwischen Palazzo und Emma Herwegh-Platz, welches für einen Neubau des Aufnahmegebäudes bestimmt wurde.

Es wurden folgende Varianten erarbeitet:

Variante Aufnahmegebäude Bestand – neue Perron Dächer



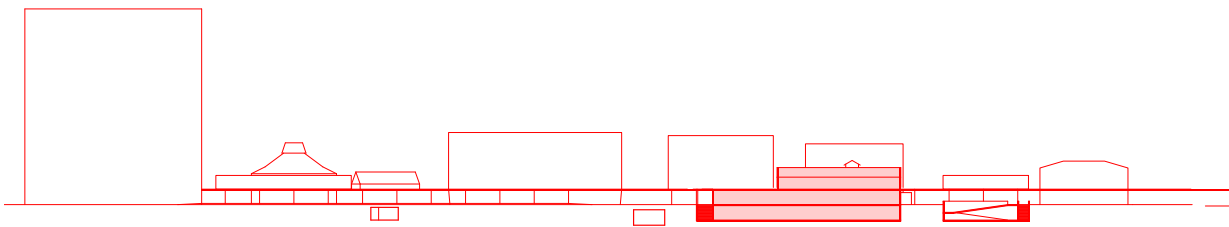
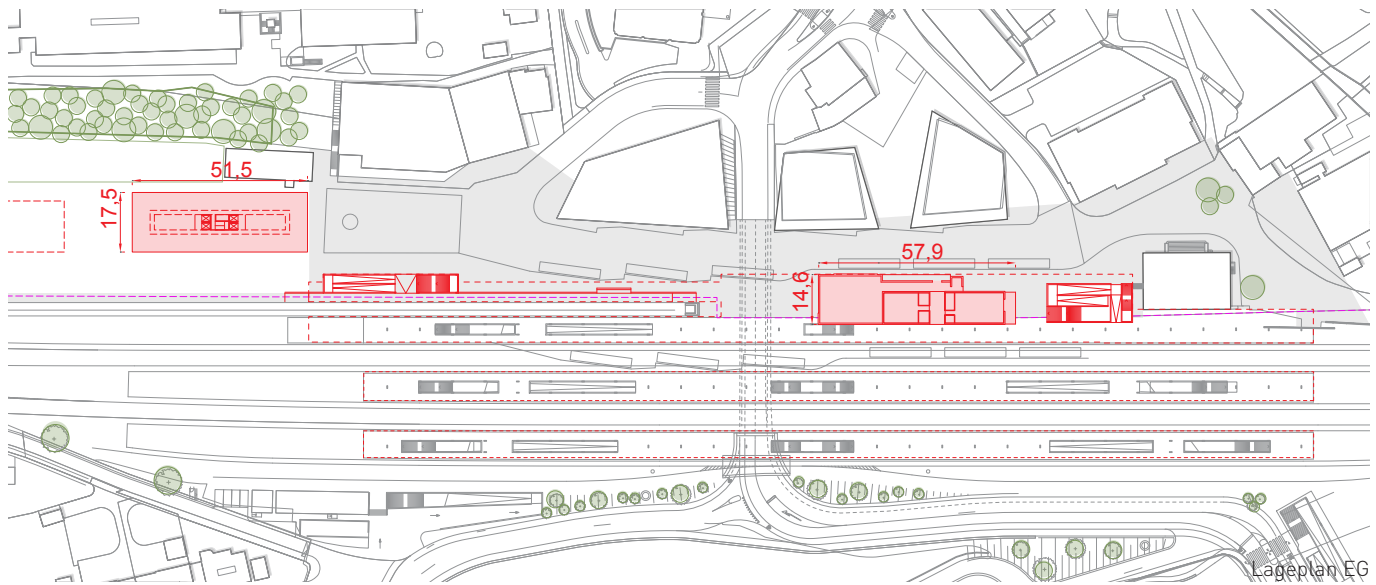
FLÄCHENÜBERSICHT – BAUBEREICH A

Geschosse	GF m2	HNF ca.
14 RG	900 m2	
gesamt	12600 m2	10000 m2

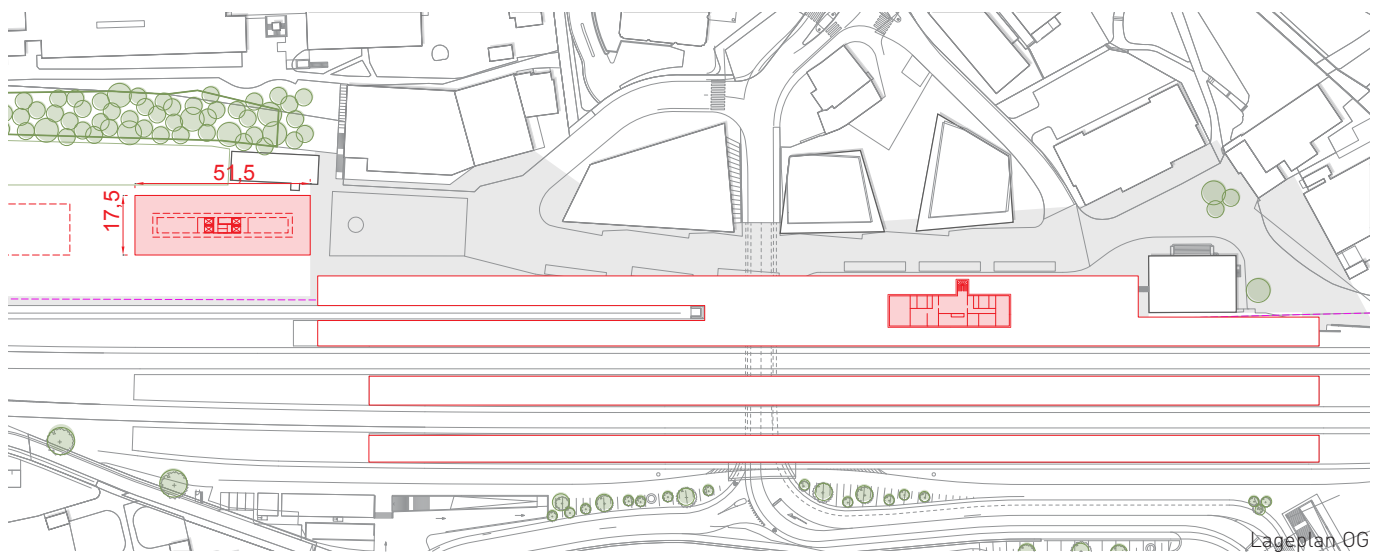
FLÄCHENÜBERSICHT – BAUBEREICH B

Geschosse	GF m2	HNF ca.
UG	720 m2	
EG	720 m2	
OG 1	360 m2	
gesamt	1800 m2	1100 m2





Längsschnitt Aufnahmegebäude



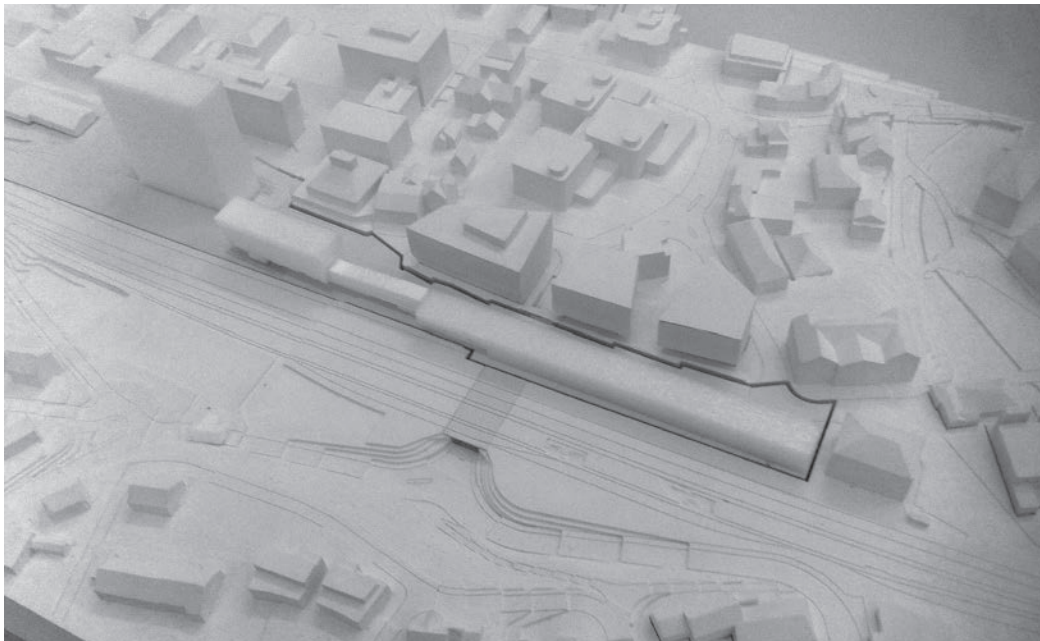
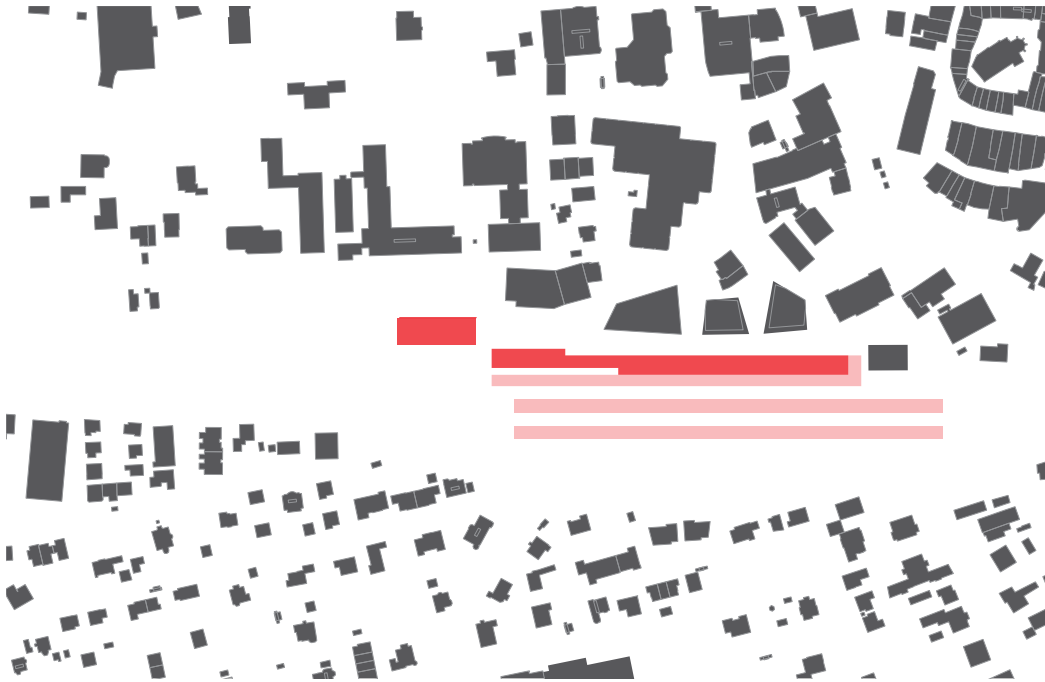
Beurteilung:

- "Pinselrenovation" des bestehenden Gebäudes
- Neue Perrondächer: besserer Zusammenhalt der Anlage und Aufwertung des Erscheinungsbildes (ohne im Rahmen des Projektes Vierspurausbau vorgesehen)

Diese Variante wird in Betracht gezogen, sollte keine zufriedenstellende und wirtschaftlich tragfähige Variante für einen Neubau gefunden werden.

Insbesondere kann diese Variante auch als Zwischentappe betrachtet werden, sollte kurzfristig keine Entscheidung bezüglich eines Neubaus herbeigeführt werden können.

Variante Aufnahmegebäude lang 3-geschossig (EG + 2.OG)



FLÄCHENÜBERSICHT – BAUBEREICH A

Geschosse GF m2 HNF ca.

14 RG 900 m2

gesamt 12600 m2 10000 m2

FLÄCHENÜBERSICHT – BAUBEREICH B

Geschosse GF m2 HNF ca.

UG 920 m2

EG 1160 m2

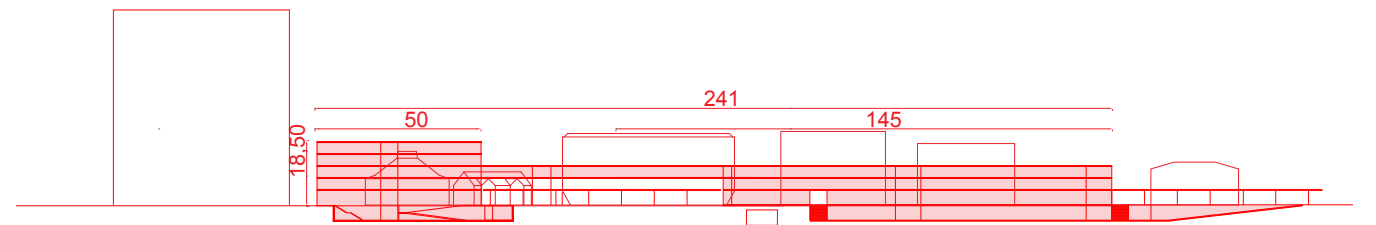
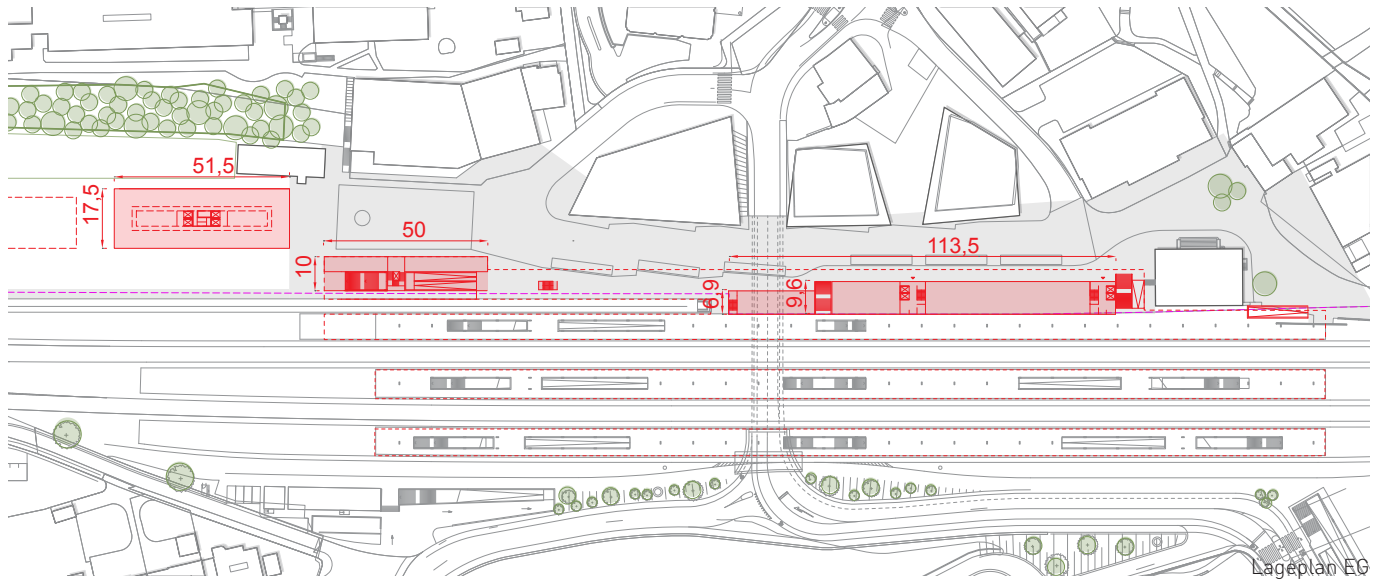
OG 1 2400 m2

OG 2 2780 m2

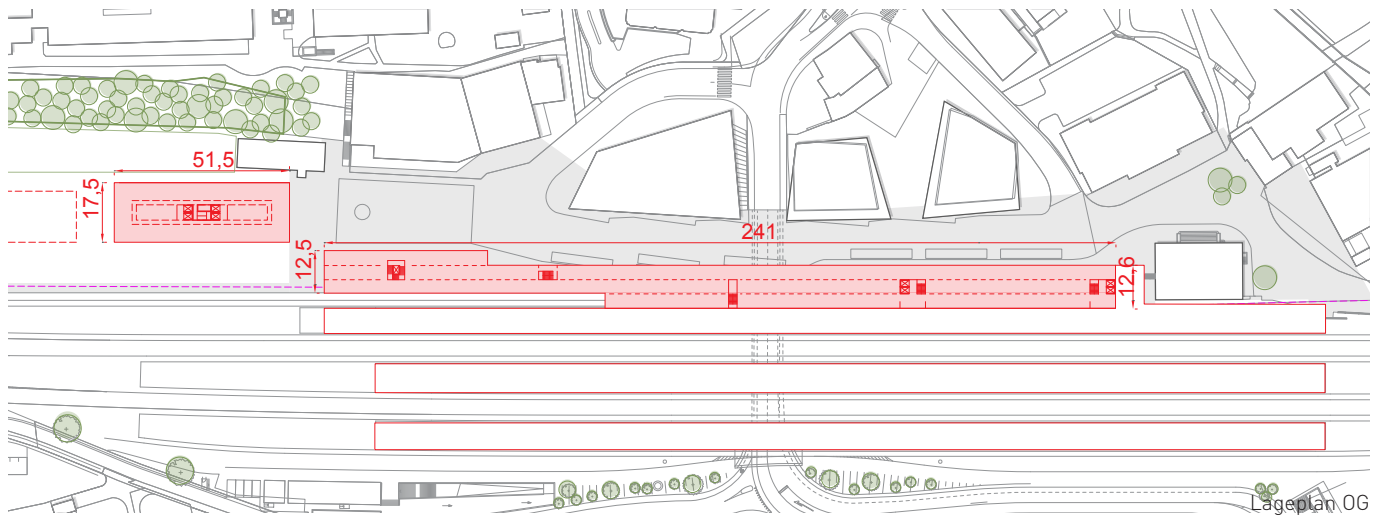
OG 3-4 600 m2

gesamt 8460 m2 6500 m2





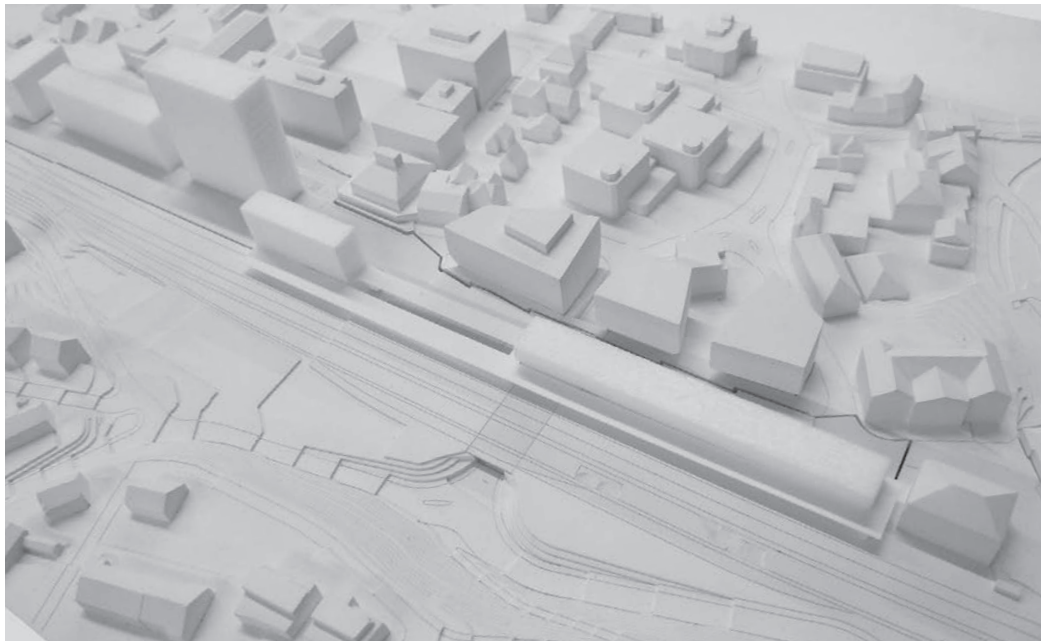
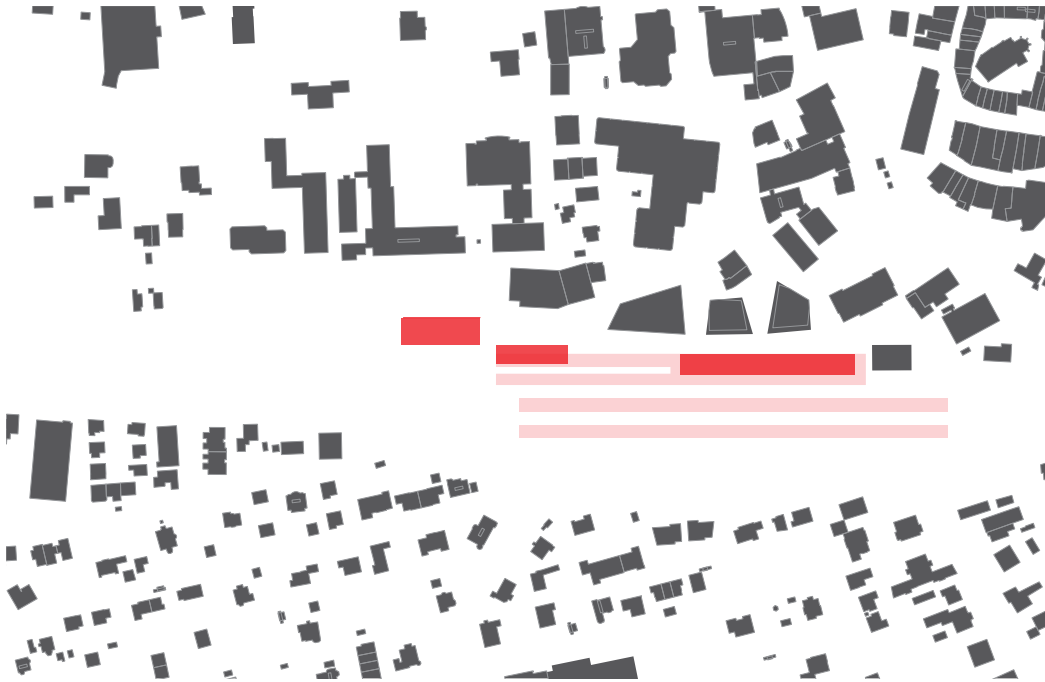
Längsschnitt Aufnahmegebäude



Beurteilung:

- Die städtebauliche Verträglichkeit ist bei den empfohlenen EG + 2.OG gegeben, 3.OGs wären maximal denkbar, der Schattenwurf auf das Wohngebäude TRE vertretbar
- Die gewünschte Ausnützung (HNF) kann erreicht werden
- Ein zusätzliches Gebäude am Emma Herwegh-Platz fasst den Platzraum und vermittelt zwischen Bahnhof und Güterareal. Bei dem Gebäude gilt es zu beachten, dass es auch den Abschluss des Corsos (räumliches Rückgrat) des Güterareals bildet, und entsprechend auch auf diesen Raum ausgerichtet sein muss.
- Der Verbindungstrakt zwischen Gebäuderiegel (neben Palazzo) und Neubau an Emma Herwegh-Platz dient bei maximaler Länge des Riegels der Sicherung der Fluchtwege.
- Der eingeschossige Verbindungstrakt muss aus wirtschaftlichen Gründen hinterfragt werden (Lage über S-Bahn-Gleis erfordert teure Konstruktion bzgl. Strahlungsschutz)

Variante zwei Aufnahmegebäude 4- / und 6-geschossig (EG + 3.OG / + 5.OG)



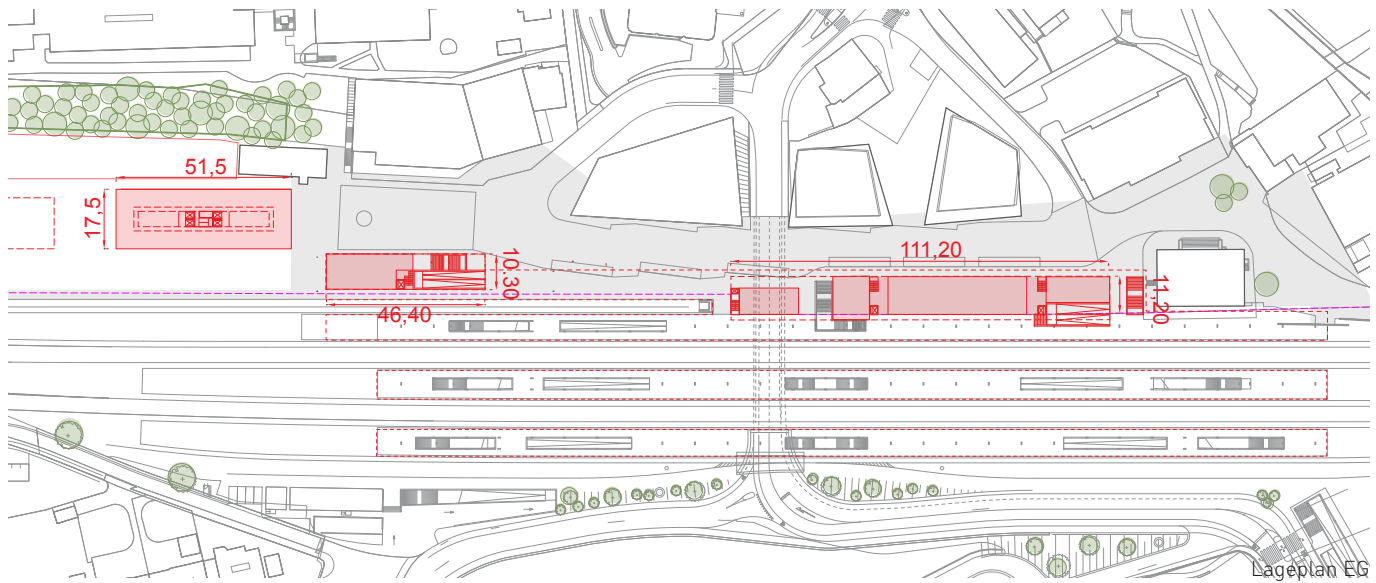
FLÄCHENÜBERSICHT – BAUBEREICH A

Geschosse	GF m2	HNF ca.
14 RG	900 m2	
gesamt	12600 m2	10000 m2

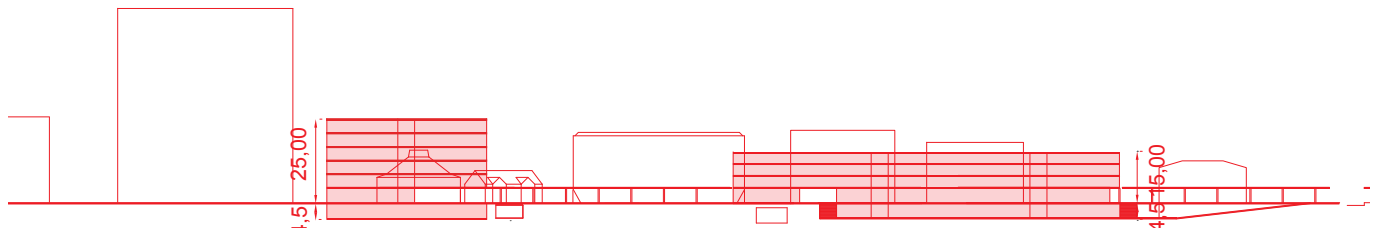
FLÄCHENÜBERSICHT – BAUBEREICH B

Geschoss	GF m2	HNF ca.
UG	1680 m2	
EG	1280 m2	
OG 1	1980 m2	
OG 2-3	2040 m2	
OG 4-5	550 m2	
gesamt	10120 m2	7790 m2

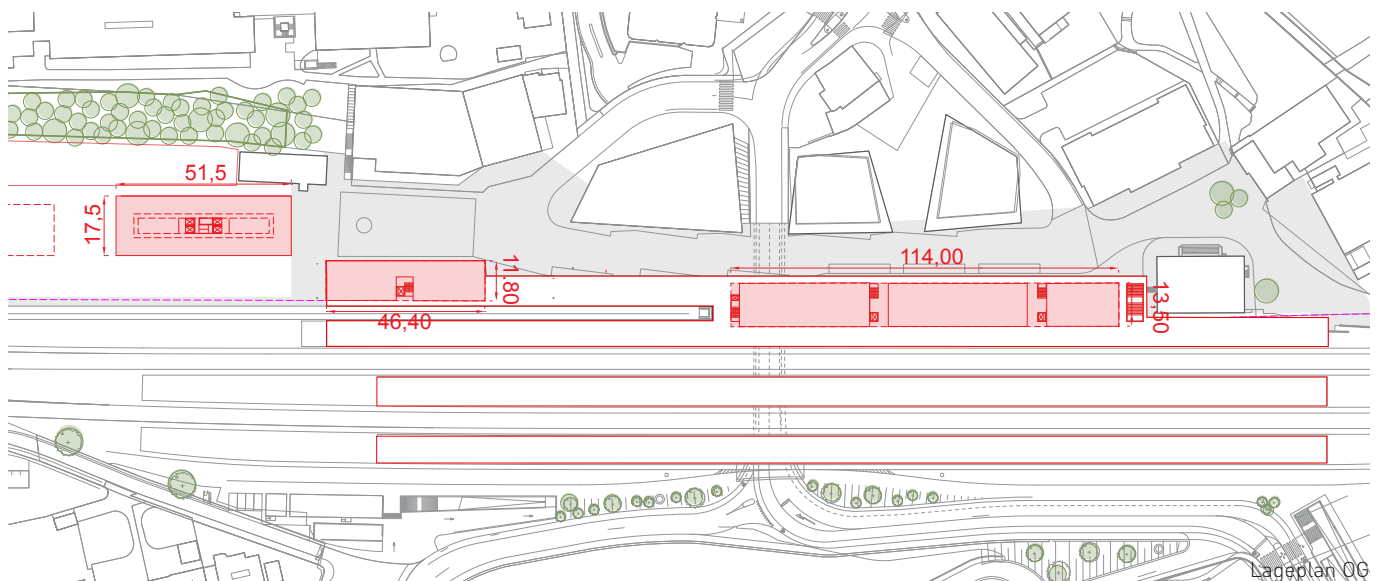




Lageplan EG



Längsschnitt Aufnahmegebäude



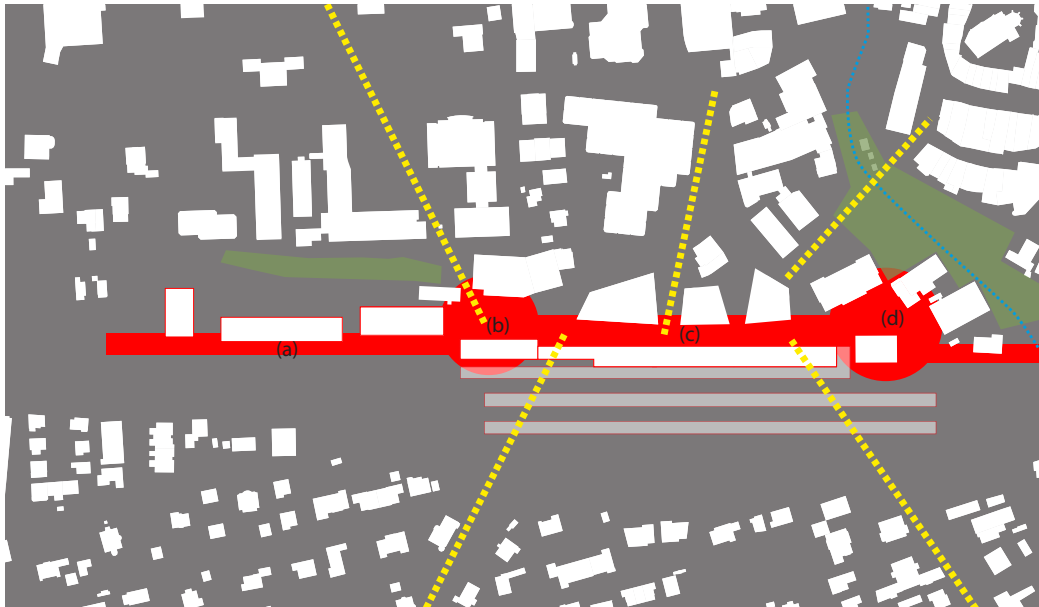
Lageplan OG

Beurteilung:

- Die städtebauliche Verträglichkeit ist bei maximal EG + 3. OG gegeben, der Schattenwurf auf das Wohngebäude TRE vertretbar
- Die gewünschte Ausnutzung (HNF) kann erreicht werden
- Die räumliche Ergänzung und zurückhaltende Wirkung des Riegels Dank seiner klaren und kompakten Form wird begrüßt: Das Bahnhofquartier wird vervollständigt, die Wirkung der Einzelbauten wird nicht beeinträchtigt, die Ensemblewirkung wird gestärkt.

6 Güterareal

Konzeptioneller Ausblick



Städtebauliches Grundgerüst, Freiraum und Vernetzung

Das Bahnhofareal erstreckt sich als zum Teil künstlich aufgeschüttete Ebene von der Post bis zum Ende des Güterareals. In dieser Gesamtheit muss es gelesen und entwickelt werden.

Raumabfolge: Corso (a) – Platz (b) – Corso (c) – Platz (d)

- Corso (a): Freiräumliche Verbindungs- und Erschliessungsachse, Rückgrat und „Adresse“ des Güterareals
- Platz (b) „Emma Herwegh-Platz“: wichtiger vermittelnder Raum zwischen Bahnhof und Güterareal: mit Bibliothek, Verwaltungsneubau und Neubau Aufnahmegebäude wird der Raum neu gefasst und aufgewertet. Die Gebäude stehen wie „Anker“ an dem Platz und vermitteln zu den angrenzenden Arealen.
- Corso (c) „Bahnhofplatz“: die funktionale Ausrichtung des Raums (Bushof) mindert nicht seine Bedeutung als wichtiger Ankunftsraum und folglich als Identitätsträger von Liestal. Seine Rolle ist gleichzeitig zentrierend und vermittelnd.
- Platz (d) „Postplatz“: Begrenzt durch Palazzo, Kantonsgericht und Post ist die Bedeutung und Identität des Raumes bereits gesetzt. Darüberhinaus ist er „Aus-sichtsterrasse“ auf Allee/Lüdin-Park und Altstadt und vermittelt zwischen diesen und dem Bahnhof.

Vorzugsvariante Güterareal

Der Perimeter des Güterareals war ursprünglich Teil der Aufgabe. Im Laufe der Bearbeitung wurde dieser Bereich in seiner Priorität zurückgestuft, zugunsten der vertieften Betrachtung von Verwaltungsgebäude und Aufnahmegebäude.

Demzufolge wurden nur einige Lösungsansätze für das Areal getestet. Entsprechend bleiben die Schlussfolgerungen betreffend der Entwicklungsmöglichkeiten des Areals recht generell.

Gleichwohl können einige gültige Aussagen getroffen werden:

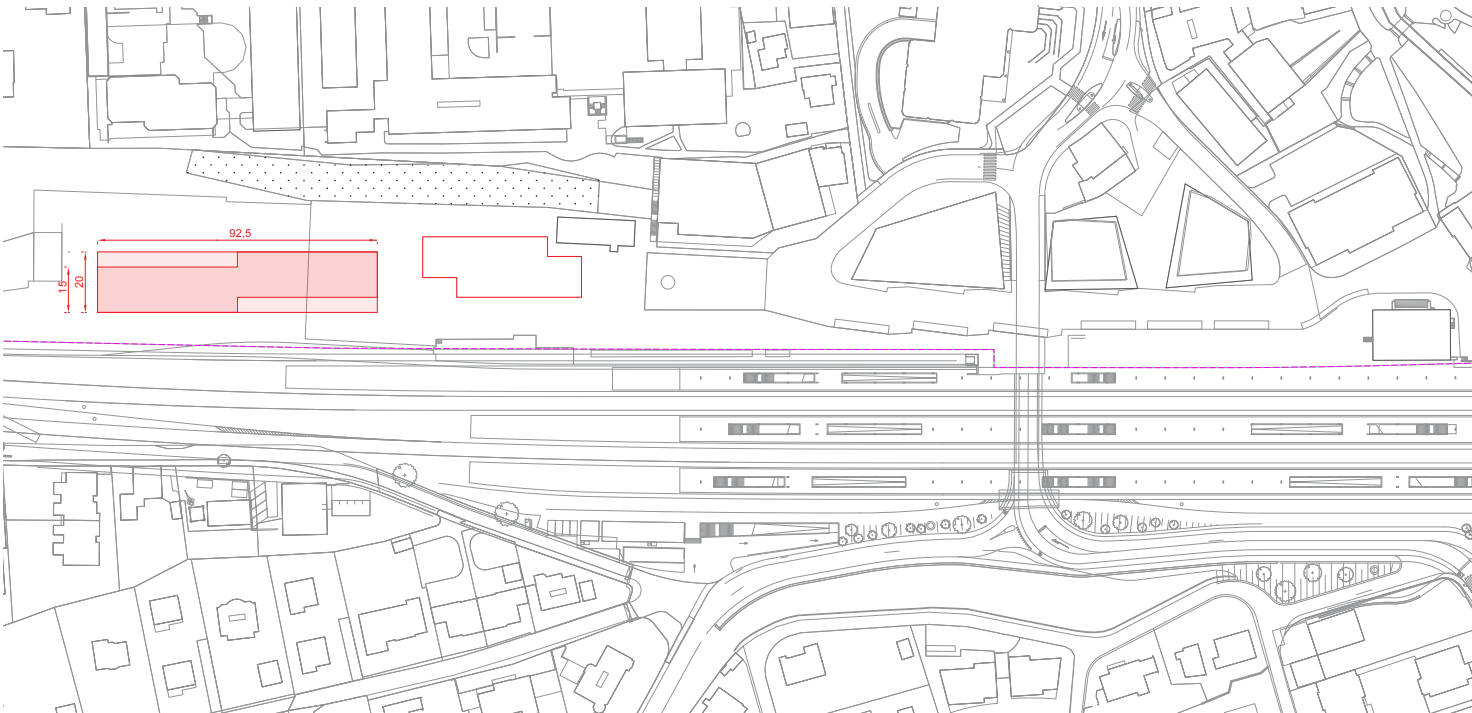
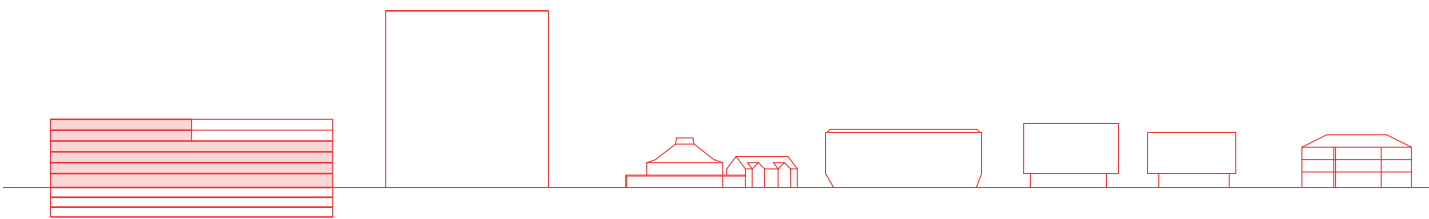
- Das neue Verwaltungshochhaus setzt städtebaulich einen wichtigen Akzent. Weitere Bebauungen auf dem Areal dürfen diese Setzung nicht konkurrenzieren, deren Höhenentwicklung soll sich an der Gebäudehöhe von UNO orientieren.
- Baufeldtiefe und -länge des zentralen Baufeldes parallel zu den Gleisen, definiert durch den Waldabstand und die parallel verlaufende Erschliessung/ öffentliche Wegeverbindung
- Das westliche Baufeld kann im Sinne eines Abschlusses tiefer sein (keine Einschränkung durch Waldabstand) und doppelt ausgerichtet sein: nach Süden und nach Westen.

Vgl. nachfolgende Variantenstudien, insbesondere die Vorzugsvariante.

Variante 1 a Langhaus

Bruttogeschossfläche: 10200 qm

Nutzungsmöglichkeiten: Büro, Dienstleistung, Wohnen

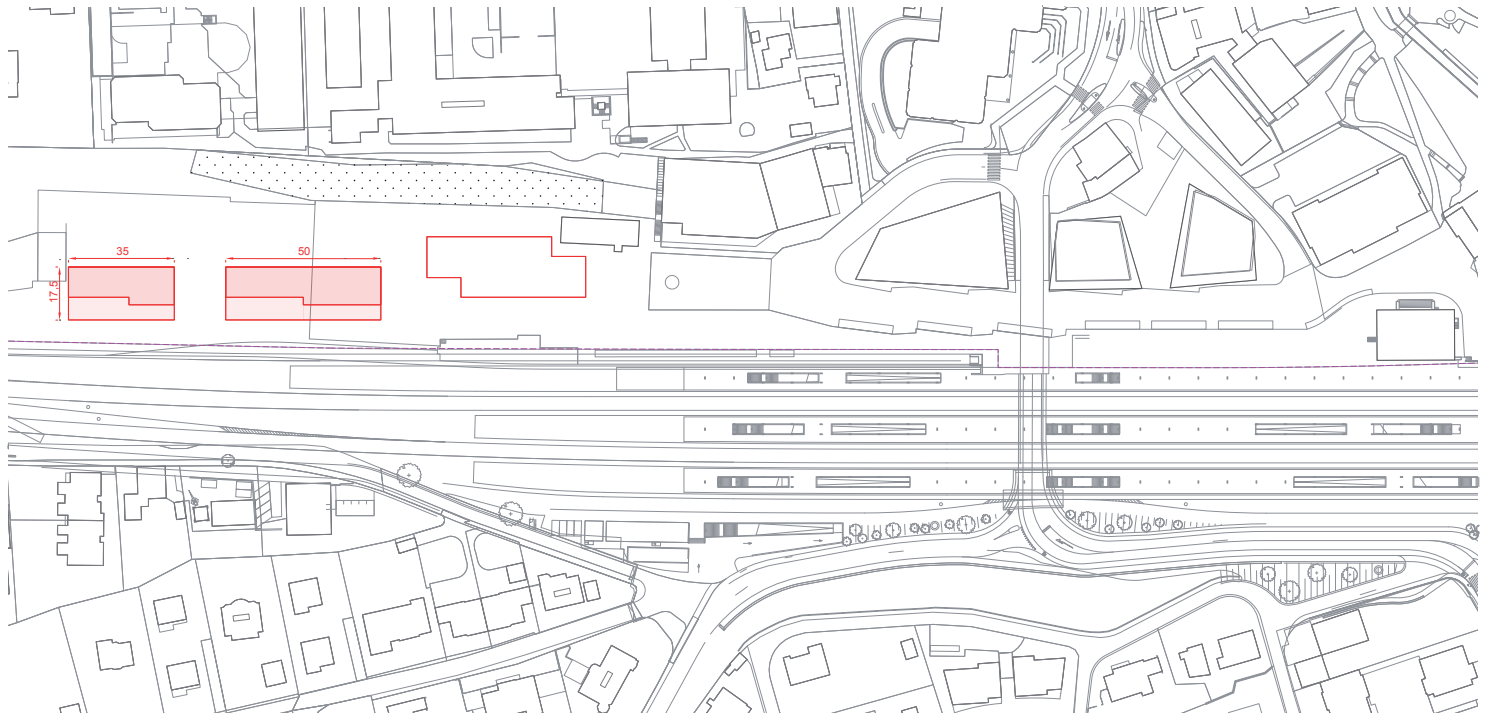
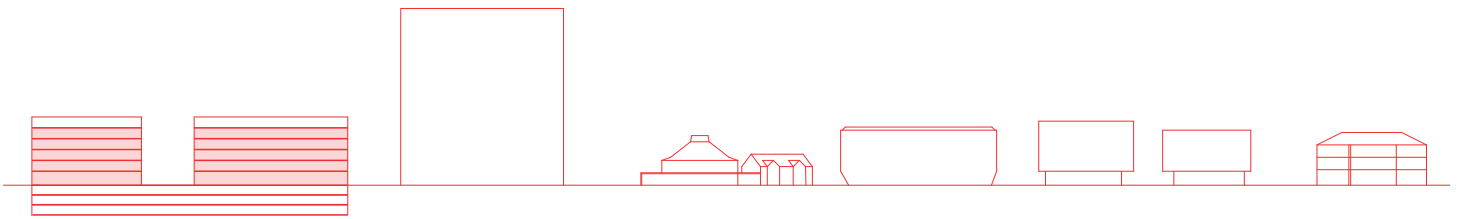


Variante 1a Bebauung Güterareal - Langhaus

Variante 1 b Zeilen

Bruttogeschossfläche: 9300 qm

Nutzungsmöglichkeiten: Büro, Dienstleistung, Wohnen

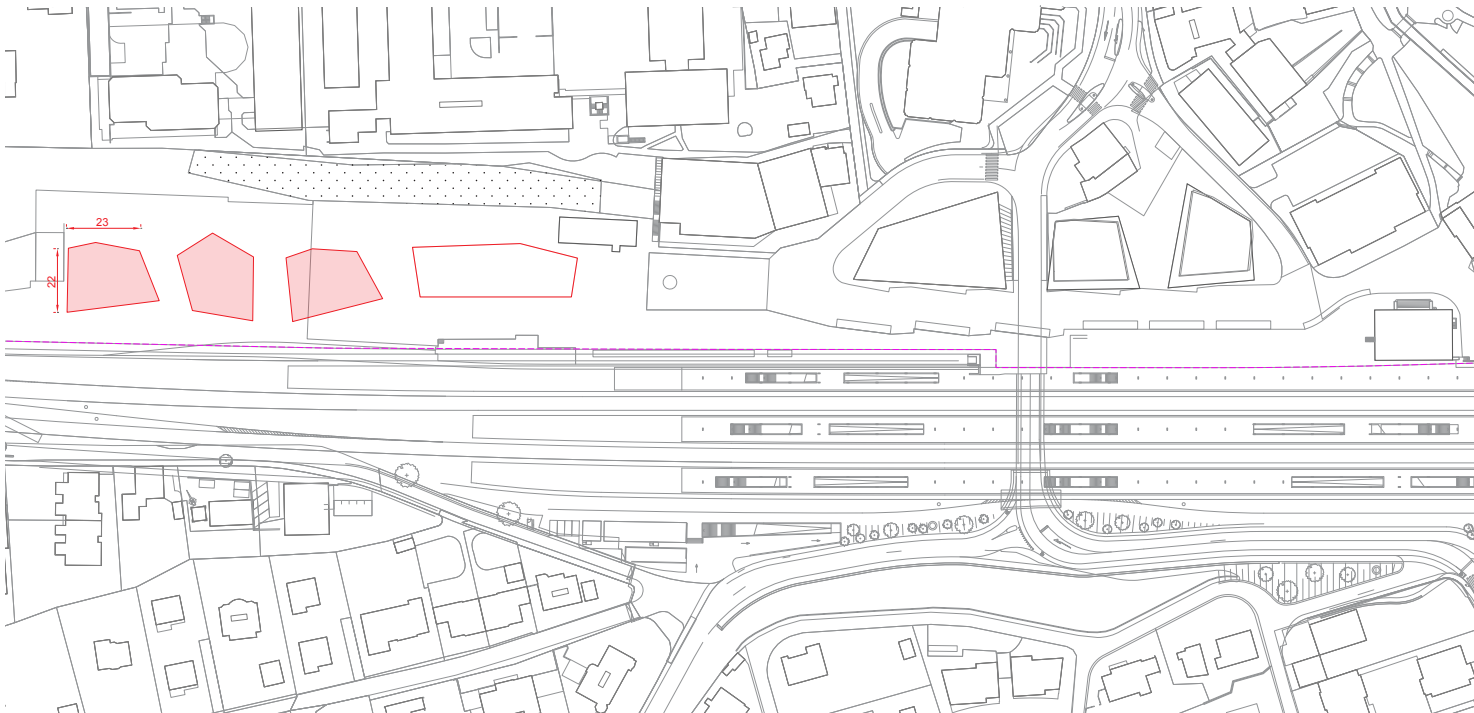


Variante 1b Bebauung Güterareal - Zeilen

Variante 2 a Polygone

Bruttogeschossfläche gesamt: 10020 qm

Nutzungsmöglichkeiten: Büro, Dienstleistung, Wohnen

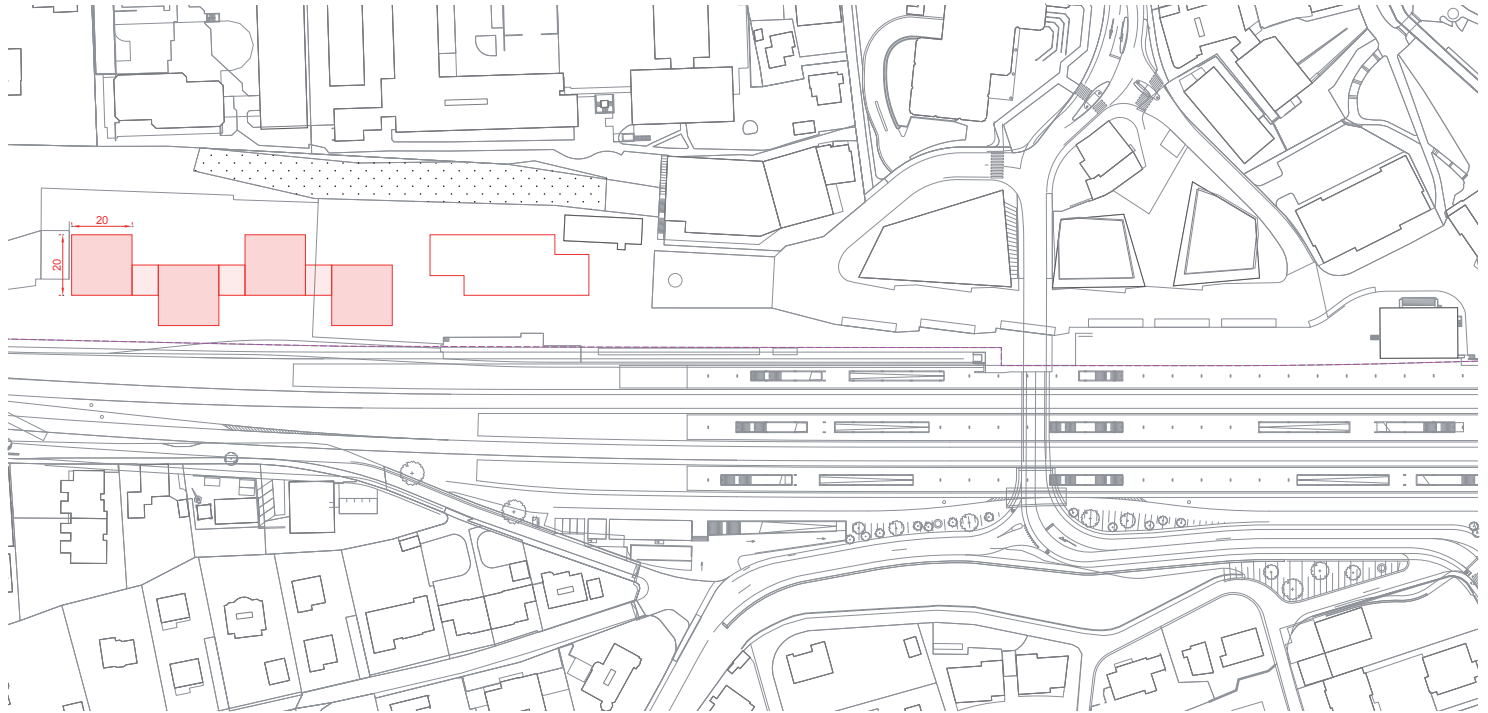
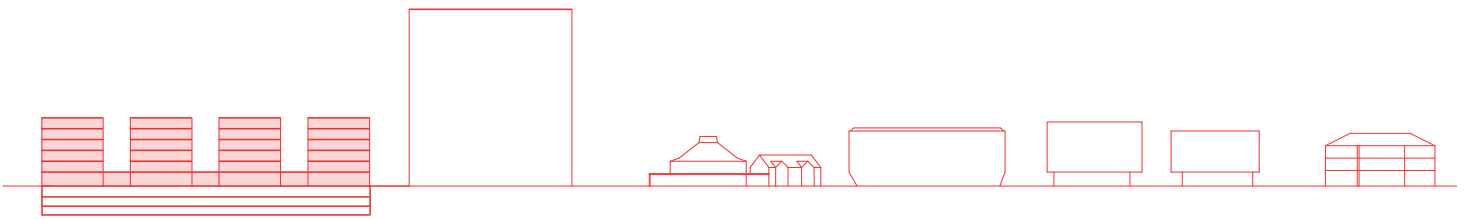


Variante 2a Bebauung Güterareal - Polygone

Variante 2 b Punkte

Bruttogeschossfläche gesamt: 9700 qm

Nutzungsmöglichkeiten: Büro, Dienstleistung, Wohnen

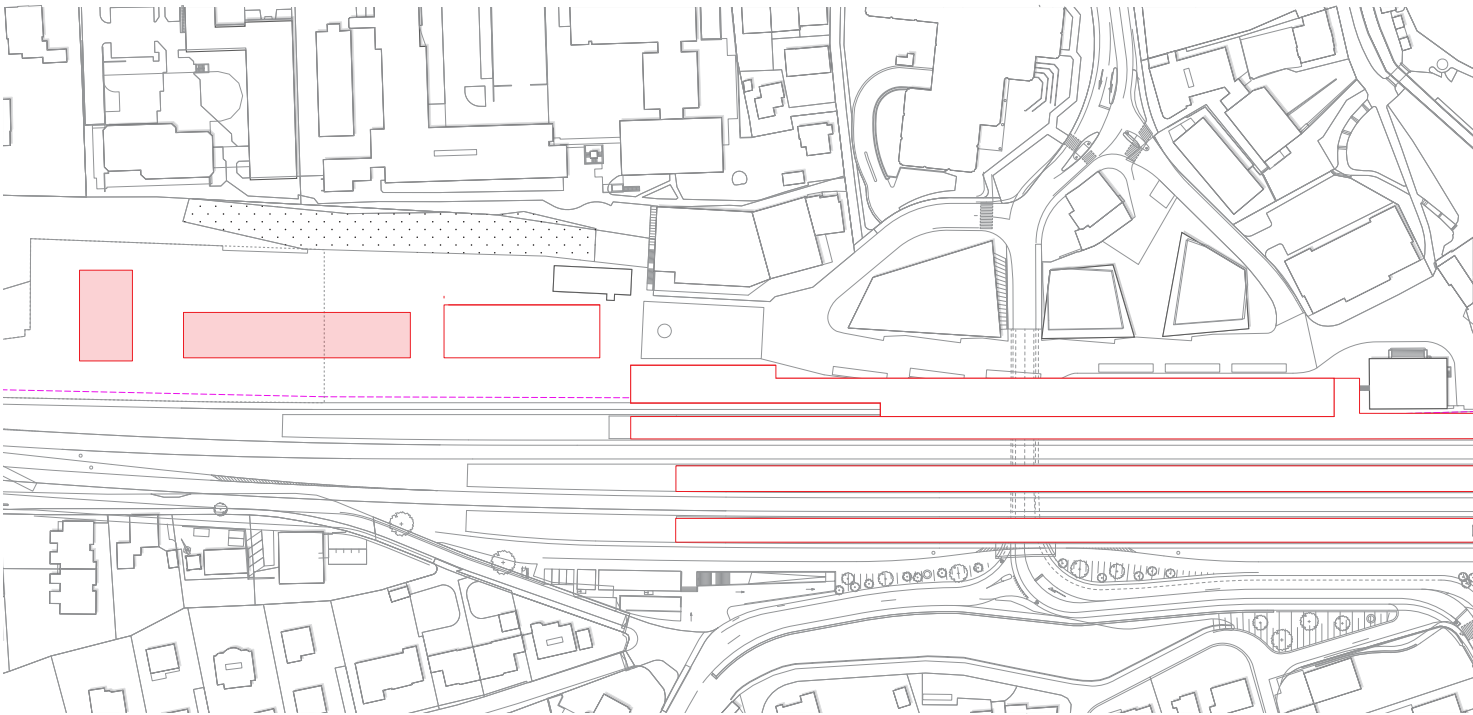
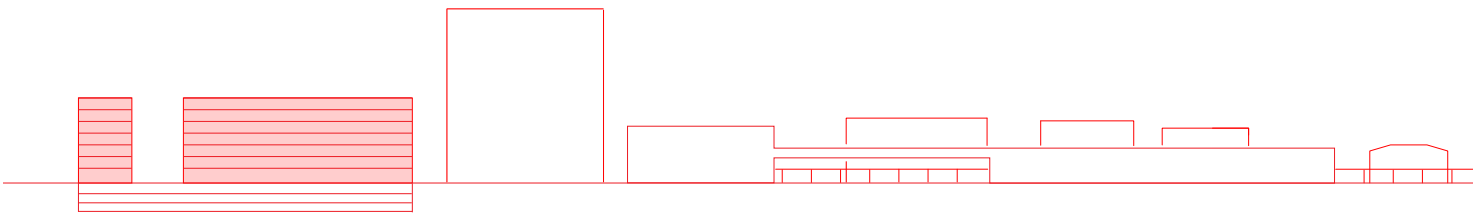


Prinzip 2b Bebauung Güterareal - Punkte

Vorzugs-Variante

Bruttogeschossfläche gesamt: 10'020 qm

Nutzungsmöglichkeiten: Büro, Dienstleistung, Wohnen



Vorzugs-Variante Bebauung Güterareal

7 Verkehr

1. Entwicklungszustände

Die Erschliessung des Entwicklungsareals wurde in Bezug auf zwei Zustände untersucht.

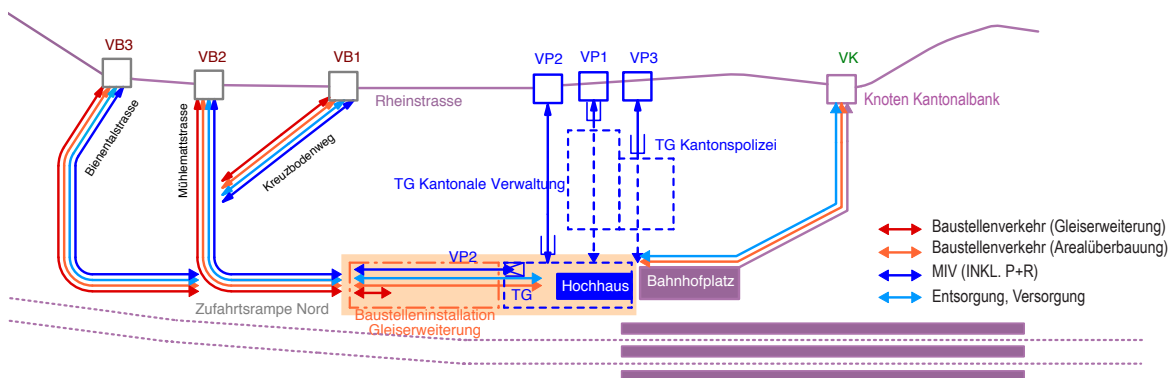
- Etappe 1 (2020-2025): Realisierung des neuen Hochhauses und Baustelle für die Erweiterung des Gleisfeldes.
- Etappe 2 (nach 2025): Realisierung des neuen Aufnahmegebäudes und Überbauung des Güterareals.

2. Erschliessungsvarianten für den motorisierten Verkehr

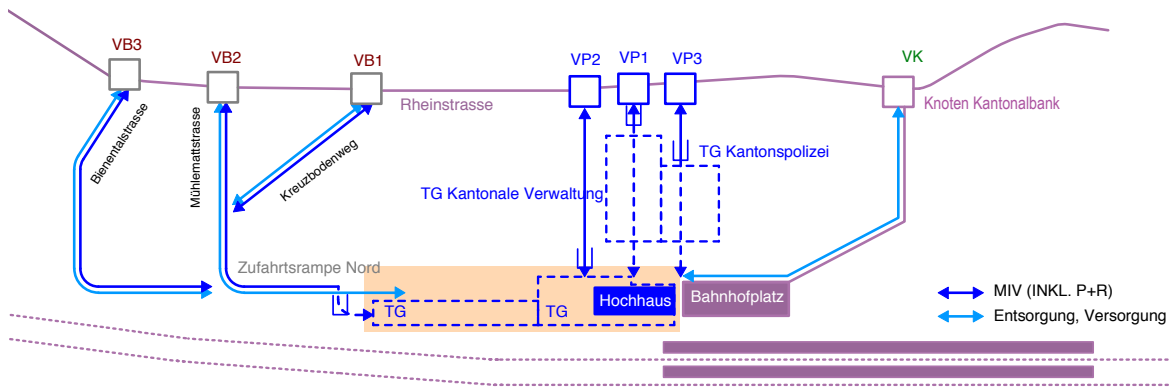
Die untersuchten Varianten für das Erschliessungskonzept des Areals für die zwei Bauetappen sind im folgenden Schema ersichtlich. Die Anbindungspunkte für den MIV (neue Nutzungen und umgelegte P+R Nord), die Anlieferung sowie den Baustellenverkehr wurden in den folgenden Varianten studiert.

Variante	MIV (inkl. P+R)	Entsorgung, Versorgung	Baustellenverkehr Gleiserweiterung	Baustellenverkehr Arealüberbauung
VK Erschliessung via Knoten Kantonsbank/Bahnhofplatz	x	x		x
VP1 Erschliessung MIV via kantonale Verwaltung	x			
VP2 Erschliessung MIV via Gelände kantonale Verwaltung	x			
VP3 Erschliessung via Tiefgarage Kantonspolizei	x			
VB1 Kreuzbodenweg	x	x	x	x
VB2 Mühlemattstrasse	x	x	x	x
VB3 Bienentalstrasse	x	x	x	x

Variantenstudie für das Erschliessungskonzept, Etappe 1



Variantenstudie für das Erschliessungskonzept, Etappe 2



2.1 Bereich Knoten Kantonalbank/Bahnhofplatz

2.1.1 VK: Erschliessung über Knoten Kantonalbank/Bahnhofplatz

Die Erschliessung des Neubauareals über den Bahnhofplatz ist nicht weiter zu verfolgen, da laut Angabe des Tiefbauamtes eine Zunahme des Verkehrs (der über den bestehenden Knoten „Kantonalbank“ erschlossenen Abstellplätze) grundsätzlich nicht zulässig ist.

Die Entsorgung und Versorgung des Arealums über den Bahnhofplatz ist grundsätzlich möglich. Allfällige Konflikte mit ÖV, LV wären abzuklären.

Die Erschliessung der Baustelle der Gleiserweiterung über den Bahnhofplatz ist wegen des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens und dem Konflikt mit der Baustelle des neuen Hochhauses auszuschliessen. Die Erschliessung der Baustelle des Hochhauses (1. Etappe) ist vorzugweise rückwärtig über die Rheinstrasse zu realisieren, jedoch auch via Bahnhofplatz denkbar.

2.2 Bereich Rheinstrasse

2.2.1 Grundsatz

Die Erschliessung der neuen Überbauungen für den MIV (1. und 2. Etappe) und der verlagerten 130 P+R Abstellplätze wird, basierend auf den wahrscheinlichsten Nutzungsmix (inkl. Vollausbau Güterareal), ca. 100 Ausfahrten und 30 Einfahrten während der Abendspitzenstunde verursachen. Diese Belastung bedingt, aufgrund der existierenden und künftigen Verkehrsströme, einen konfliktfreien Anschluss oder die Regulierung der Konflikte mit einer LSA (Lichtsignal-Anlage). Die Installation einer LSA an einer Kantonstrasse für private Zufahrten ist in der kantonalen Praxis grundsätzlich nicht gestattet. Die Erschliessung der neuen Überbauung muss daher über eine öffentliche Strasse, eventuell auch in Kombination mit anderen Nutzungen stattfinden.

2.2.2 Erschliessungsvarianten im Bereich Rheinstrasse Süd (kantonale Verwaltung)

In Bereich Rheinstrasse Süd sind drei Erschliessungsvarianten (VP1, VP2, VP3) evaluiert worden. Diese wären für den Schwerverkehr ungeeignet und würden deshalb exklusiv dem MIV dienen. Die Erschliessung der Baustellen, sowie die Anlieferung müssen separat gelöst werden, wobei diese separaten Lösungen (VB1, VB2 und VB3) ebenso den MIV aufnehmen könnten.

VP1: Erschliessung MIV über Tiefgarage kantonale Verwaltung

Die Erschliessung der neuen Abstellhalle würde über die bestehende Tiefgarage der kantonalen Verwaltung stattfinden. Die bestehende Anlage ist optimal über einen konfliktfreien Knoten an die Rheinstrasse angeschlossen und im Strassenbereich wären keine Anpassungen notwendig. Trotzdem ergeben sich bautechnische und betriebliche Schwierigkeiten mit erheblichen Unwägbarkeiten:

- Es bestehen grosse Niveauunterschiede, da der Anschluss an die bestehende Tiefgarage der kantonalen Verwaltung im 3.UG angelegt ist.
- Die bestehende Parkierung ist als „Split Level“ Anlage konzipiert, das führt zu erheblichen Umwegen und ist wenig geeignet um Verkehrsströme durchzuleiten.
- Mittels eines geeigneten Betriebskonzeptes müssten die beide Anlagen organisatorisch entflochten werden.

Ohne vertiefte Abklärungen kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Variante mit sinnvollem Aufwand machbar ist.

VP2: Erschliessung MIV über Gelände kantonale Verwaltung

Die Erschliessung der neuen Tiefgarage über das Gelände der kantonalen Verwaltung würde über eine neue Verbindung nordwestlich des bestehenden Hauptgebäudes erfolgen.

Der neuen Knoten müsste mit einer LSA reguliert werden, was für die Erschliessung eines privaten Areals direkt ab einer Kantonstrasse grundsätzlich nicht möglich ist. Darüber hinaus erachten wir die Integration der neuen Zufahrt zwischen bestehenden Gebäuden sowie des neuen Portals „im Wald“ als problematisch.

VP3: Erschliessung über Tiefgarage Kantonspolizei

Die Erschliessung der neuen Tiefgarage würde über die bestehende Tiefgarage der Kantonspolizei erfolgen. Der Ausbau der Knoten Rheinstrasse (Linksabbieger, LSA) ist aber grundsätzlich nicht möglich. Die interne Bewirtschaftung der neuen Verkehrsströme sowie die Orientierung wären darüber hinaus als schwierig einzustufen. Die neue und die bestehende Anlage wären horizontal und vertikal zueinander versetzt, sodass eine Verbindung aufwändig wäre.

2.2.3 Erschliessungsvarianten im Bereich Rheinstrasse Nordwest (Kreuzboden)

Das Grundprinzip dieser Variantengruppe ist die Realisierung einer kombinierten (MIV inkl. P+R, Anlieferung, Baustellerverkehr SBB/Arealüberbauung) rückwärtigen Erschliessung des Areals über den Bereich Kreuzboden.

In der ersten Etappe (bis Ende der Baustelle 4-Spur-Ausbau) wird eine neu zu erstellende Rampe in der Dammböschung den ganzen Verkehr (MIV zur neuen Tiefgarage, 4-Spur-Ausbau und Arealüberbauung Baustellerverkehr) auf die Gleisfeldebene leiten.

In der zweiten Etappe (nach Abschluss des 4-Spur-Ausbaus/Realisierung Hochhaus) könnte die Erstellte Tiefgarage mit einem „Finger“ nach Norden erweitert und mit einer neuen Zufahrt direkt ab der Rampe in der Dammböschung bedient werden. Das gesamte Güterareal würde somit bis auf die Entsorgung/Versorgung und Vorfahrten autofrei bleiben.

Die folgenden Anschlusspunkte an die Rheinstrasse wurden evaluiert:

VB1: Kreuzbodenweg

Die Erschliessung würde über den bestehenden Knoten Kreuzbodenweg erfolgen. Der Kreuzbodenweg weist gegenüber der Rheinstrasse einen relativ spitzen Winkel aus und grenzt nördlich an ein geschütztes Gartenobjekt (der Villa Scholer).

Die notwendigen Ausbaumassnahmen (um die Befahrbarkeit für die Lastwagen zu ermöglichen) sind aber durch das geschützte Gartenobjekt eingeschränkt. Der Knoten sollte darüber hinaus mit einer LSA ausgerüstet werden.

VB2: Mühlemattstrasse

Der bereits mittels LSA regulierte „T Knoten“ würde um einen vierten Arm nach Südwesten und mit Linksabbiegerspuren erweitert. Die Geometrie des neuen Knotens wäre sehr übersichtlich. Die neue Verbindung würde das bestehende Strassennetz sinnvoll ergänzen und würde sich mit einer geplanten Veloverbindung gut kombinieren lassen. Wegen der relativ ungünstigen Topografie würden die ersten 50 Meter der neuen Erschliessungsstrasse in einem bis zu 2.5 Meter tiefen Einschnitt verlaufen, die Sichtverhältnisse wären aber damit nicht beeinträchtigt. Je nach effektiver Verkehrserzeugung der neuerschlossenen Parkieranlagen (in Abhängigkeit der Bauetappe, des effektiven Nutzungsmix der übrigen Entwicklungen, etc.) könnte der Ausbau der Mühlemattstrasse auf 3 Spuren (mit separatem Linksabbieger) notwendig werden.

VB3: Biententalstrasse

Die Erschliessung des Areals würde über die Biententalstrasse realisiert werden. Wegen des ungünstigen Mündungswinkels und der Bedingung, Lastwagenverkehr aufnehmen zu können, müsste der bestehende Knoten aufwändig ausgebaut werden. Um die notwendige Kapazität zu gewährleisten müsste der Knoten mit einer LSA ausgerüstet werden. Dabei würde der geringe Abstand zum LSA geregelten Knoten Mühlemattstrasse zu erheblichen Probleme führen.

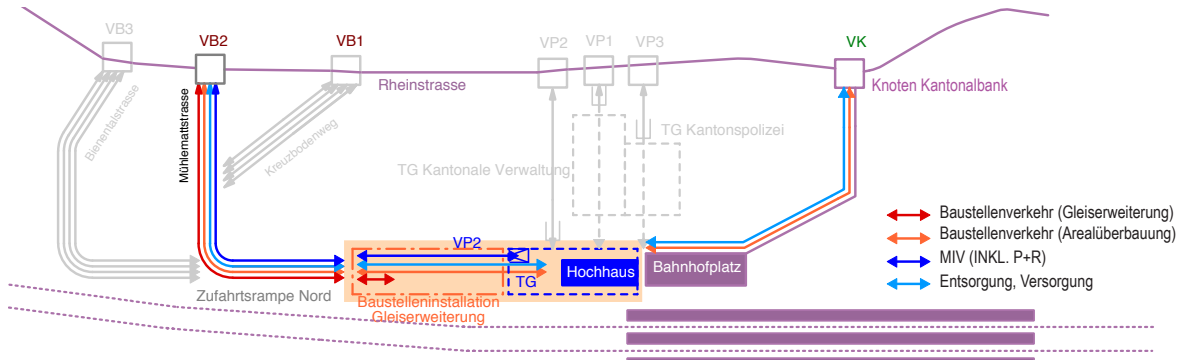
2.3 Fazit: VB2 Mühlemattstrasse weiterverfolgen

Die Lösung Mühlemattstrasse weist die geringsten Unwägbarkeiten auf und führt zu einem klaren und plausibeln Erschliessungssystem. Zudem weist sie geringe Interferenzen mit den bestehenden innerörtlichen Verkehrsknoten auf.

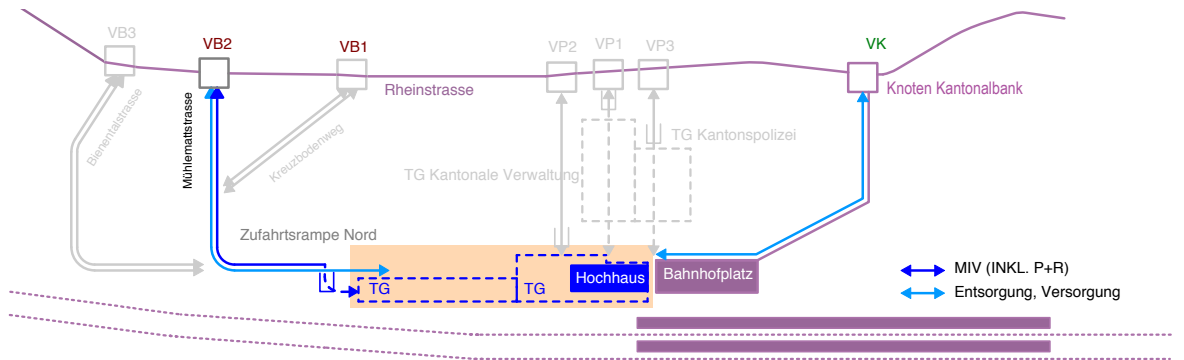
Ebenso gehen wir davon aus, dass die VB2 bezüglich der Kosten eine relativ günstige und konsensfähige Variante ist.

Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass für die Bauphase so oder so eine Zufahrt von Norden erstellt werden muss und dass die Direktzufahrten von der Rheinstrasse VP1, VP2, VP3 zu zusätzlichen Aufwänden führen würden.

Erschliessungskonzept, Etappe 1



Erschliessungskonzept, Etappe 1



3 Parkieranlagen im Überbauungsbereich (Güterareal)

3.1 Etappe 1

In der ersten Bauetappe kann eine neue Tiefgarage mit ca. 270 Abstellplätzen über drei Geschosse realisiert werden.

3.2 Etappe 2

In der zweiten Bauetappe kann die Tiefgarage im Güterareal um ca. 90 Abstellplätze erweitert.

3.3 Veloabstellplätze (Empfehlung/Anlage)

Auf dem ganzen Areal werden 550 Veloabstellplätze angeboten. In einer neu zu erstellenden, unterirdischen Velostation zwischen dem Tunnel Oristalstrasse und der Personenunterführung West können ca. 300 Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. 170 weitere Veloabstellplätze können zwischen dem Hochhaus und dem Perron in einer Doppelreihe von etwa 50 Metern angeordnet werden (zu prüfender Standort). 80 Veloabstellplätze sind oberirdisch im Bereich des Gebäudes Palazzo in kleinen Anlagen verteilt.

8 Funktionale und technische Randbedingungen

Nutzungen, Hauptnutzflächen HNF / Bruttogeschossflächen BGF

Angestrebte Nutzungen sind

- Dienstleistungen: kantonale Verwaltung und Dienstleistungen SBB, sowie
- kommerzielle Nutzungen.

FLÄCHENBEDARF:

Kantonale Verwaltung

ca. 540 Arbeitsplätze, grösstmögliche Nutzungsflexibilität
ca. 10'000 m² HNF = ca. **12'600 m² GF**

Aufnahmegebäude AG

Ursprüngliche Angabe: ca. 2'000 m² HNF Dienstleistungen und Kommerzielle Nutzungen, später präzisiert (reduziert) auf 1'100 m² HNF wie folgt:

400 m² HNF Reisezentrum
200 m² HNF Dienstleitung SBB
400 m² HNF Retailflächen (zwingend im EG)
100 m² HNF Café/Bar

Im Verlauf der Bearbeitung wurde klar, dass Verwaltungs- und Aufnahmegebäude auf zwei getrennten Baufeldern zu realisieren sind (vgl. Kapitel 4-5). Daraufhin wurde die zu realisierende Fläche im Bereich Aufnahmegebäude aus wirtschaftlichkeitsüberlegungen nochmals ergänzt um

ca. 5'000 m² HNF Dienstleistung
was zu einem Gesamtbedarf führte von
ca. 6'100 m² HNF = **ca. 7'900 m² BGF**

Personenunterführungen PU-West (Sichternstrasse) und PU-Ost (Oristalstrasse)

Im Rahmen des 4-Spur-Ausbaus wird das Angebot an unterirdischen Verbindungen im Bahnhof Liestal ergänzt und verbessert:

neben der bestehenden PU-Mitte werden die (ebenfalls bestehende) PU-Ost (Oristalstrasse) erweitert und die PU-West (Sichternstrasse) neu erstellt (siehe auch S.7).

Die Aufgänge der PU-Ost und PU-West befinden sich im Bereich des vorgesehenen **Baufelds B** und können bzw. müssen **projektabhängig angepasst werden**. Entsprechend sind sie in den Plänen der Variantenstudien unterschiedlich dargestellt.

Parkierung: Private PP, P+R, Velo

Folgende Parkplatzzahlen waren ursprünglich, gemäss kantonalen Vorschriften und unter Berücksichtigung der zulässigen Reduktionsfaktoren zu realisieren:

Nutzung	max. Reduktion R1(0.5) x R2(0.6)= 0.3
Total	125
SBB Dienstleistungs- und Kommerz-Nutzung	25
Büro: Kantonale Verwaltung	100

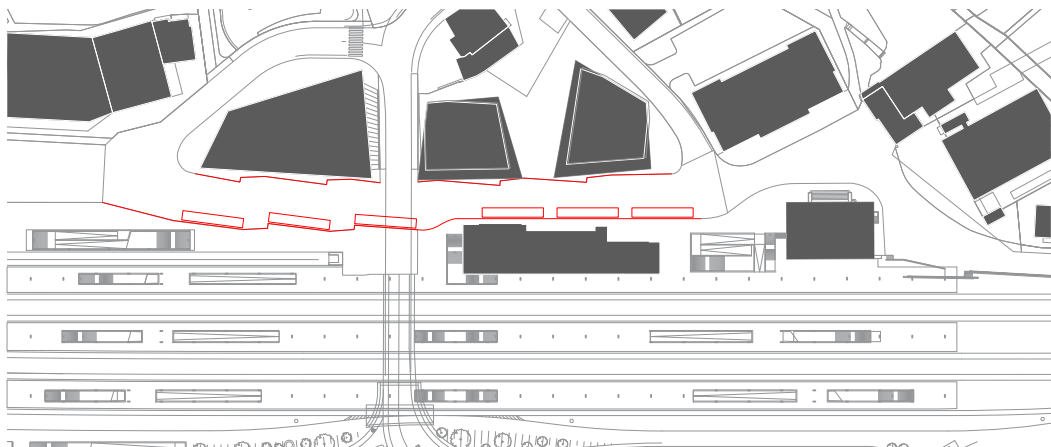
Infolge der späteren Erhöhung des Flächenbedarfs müssen weitere 50 PP nachgewiesen werden. Der resultierende Gesamtbedarf beläuft sich auf **175 Parkplätze**. Die benötigten PP stellen eine erste Schätzung dar. Die genauen Zahlen müssen mit den Bewilligungsbehörden erhartet werden.

Folgende Anzahl Veloabstellplätze und P&R Plätze werden angestrebt:

	Park & Rail, Mobility	Taxi	Kiss & Ride	Velo Bike & Rail u.a.	Option Velostation (bewacht)
IST 2014	130	4	0	200	heute bei Post: 250
SOLL 2020	130-180	4-5	5-7	300	250

Bushof

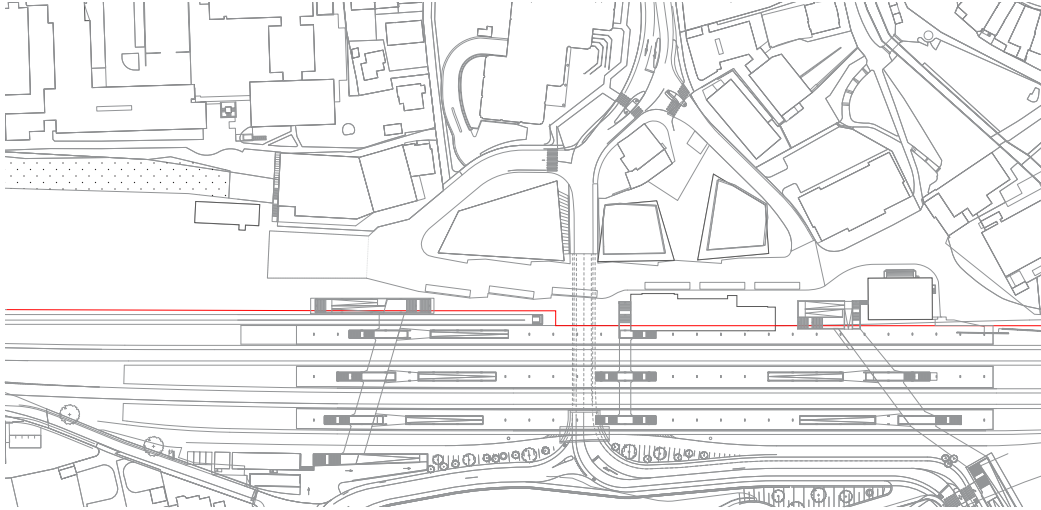
Im Laufe der Bearbeitung wurde die Funktionalität des Bushofes unter Beibehalt der drei geraden Haltekanten (im Bereich des bestehenden Aufnahmegebäudes SBB) überprüft und bestätigt. Im Sinne einer grösseren Flexibilität der möglichen Baufelder wird diese Variante als Vorzugsvariante festgehalten.



Vorzugsvariante Bushof: Rot dargestellt die (teilweise) angepassten Haltekanten Süd. Die Haltekanten Nord bleiben unverändert (bestehendes Ausbauprojekt).

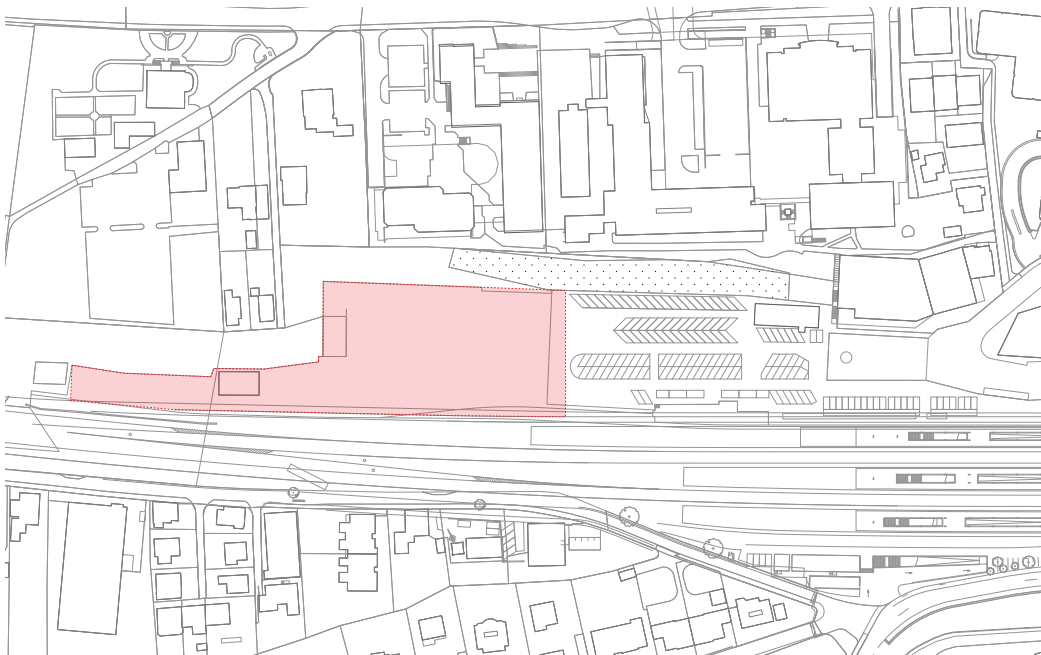
Interessenslinie SBB Infrastruktur

Freihaltezone gemäss AB EBV 18: verbietet jeglichen Einbau Dritter ausser der SBB Infrastruktur und gewährleistet langfristige Entwicklungsmöglichkeiten der Bahninfrastruktur. Im Bahnhofbereich, ab einer bestimmten Höhe und nur bis zur vorgegebenen Tiefe, kann die Interessenslinie mit Bauten überschritten werden: vgl. hierzu auch Vorgaben zu den nicht ionisierenden Strahlungen NIS.



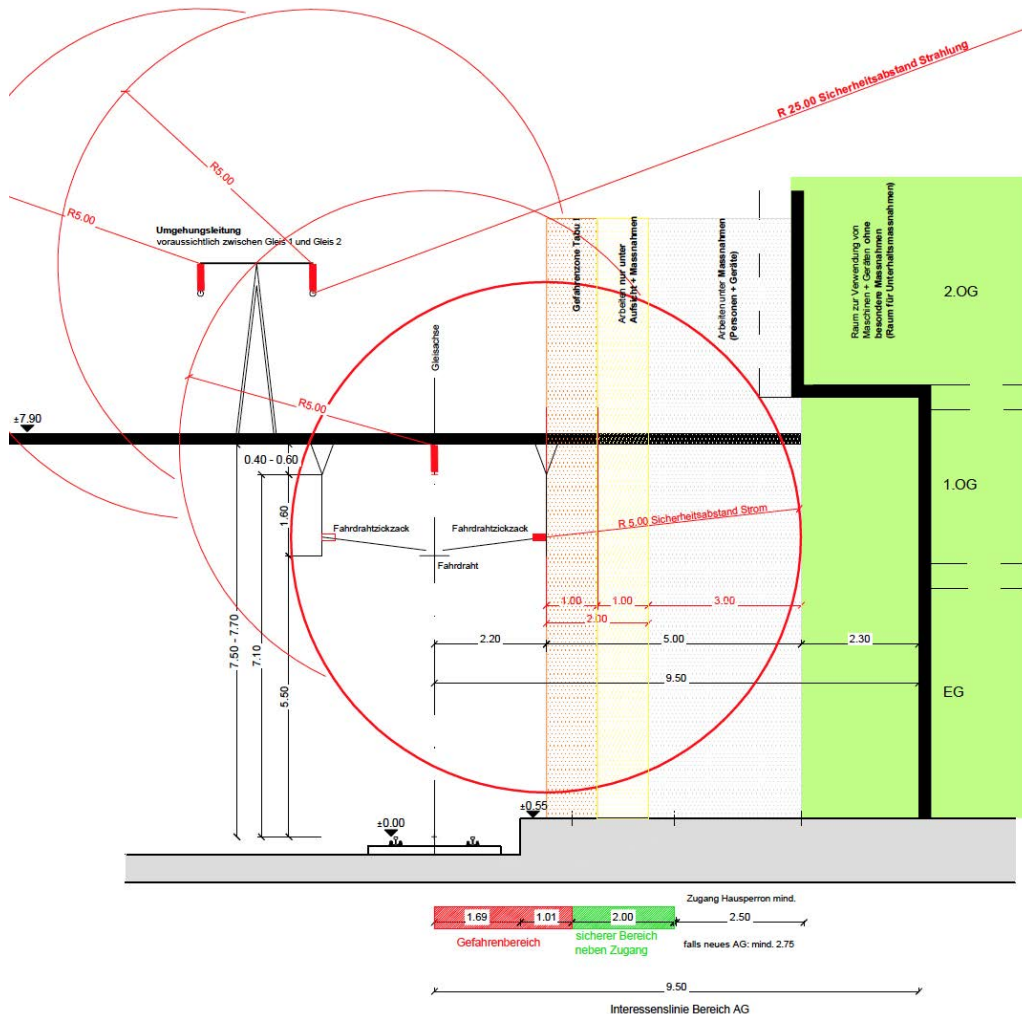
Installationsfläche 4-Spur-Ausbau

Auf dem Güterareal ist der westliche Abschnitt reserviert als Installationsfläche für die Baustelle des 4-Spur-Ausbau und steht für eine bauliche Entwicklung mittelfristig nicht zur Verfügung.



NIS – Nicht ionisierende Strahlung

Das bestehende Aufnahmegebäude liegt innerhalb des 25 m Radius einer Umgehungsleitung und damit im unmittelbaren Einflussbereich dieser Leitung. Dauernde Aufenthaltsbereiche sind möglichst entfernt von diesen Anlagen zu platzieren. Um Strom führende Kabel ist ein Sicherheitsabstand von 5m (Radius) einzuhalten. Dauerhafter Aufenthalt in diesem Bereich ist nicht zulässig. Eine Überbauung des S-Bahn-Gleises (im westlichen Bahnhofbereich, angrenzend an Emma Herwegh-Platz) ist denkbar ab einer Höhe von etwa 6.5 – 7 m, jedoch sind zusätzliche bauliche Massnahmen zur Abschirmung vor der Strahlung vorzusehen. Von einer Überbauung der Hauptgleise 1 – 2 ist eher abzuraten, aufgrund der Gefahrguttransporte und daraus folgender zusätzlicher Sicherheitsanforderungen (vgl. auch "Störfall")



Störfall

Der Bereich entlang der Bahnlinie wird aufgrund der schienengeführten Gefahrguttransporte als risikorelevant eingestuft. Der Perimeter unterliegt deshalb der Störfallverordnung des Bundes.



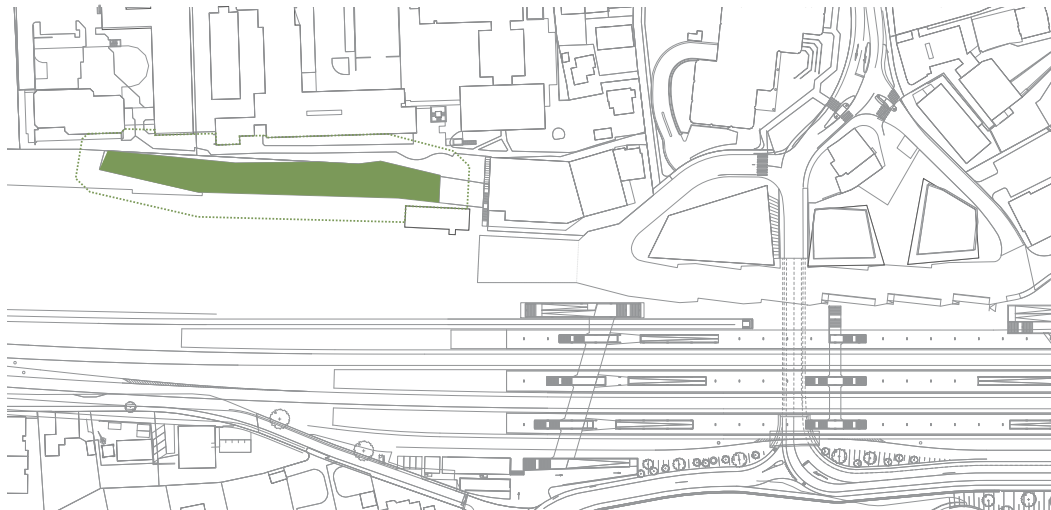
Bahntechnik-Gebäude BTG und Kabelkanal

Lage und möglicher Umgang mit dem Kabelkanal wurden im Verfahren anhand der Testentwürfe präzisiert. Der Kabelkanal kann, falls erforderlich, baulich in einen Neubau kantonale Verwaltung integriert werden. Das mögliche Baufeld wird nicht durch die Lage des Kabelkanals eingeschränkt. Langfristig (im Rahmen des 4-Spur-Ausbaus) wird das BTG südlich des Bahnhofs verlagert. Darauf hin können das BTG auf dem Güterareal und der zuführende Kabelkanal zurückgebaut werden.



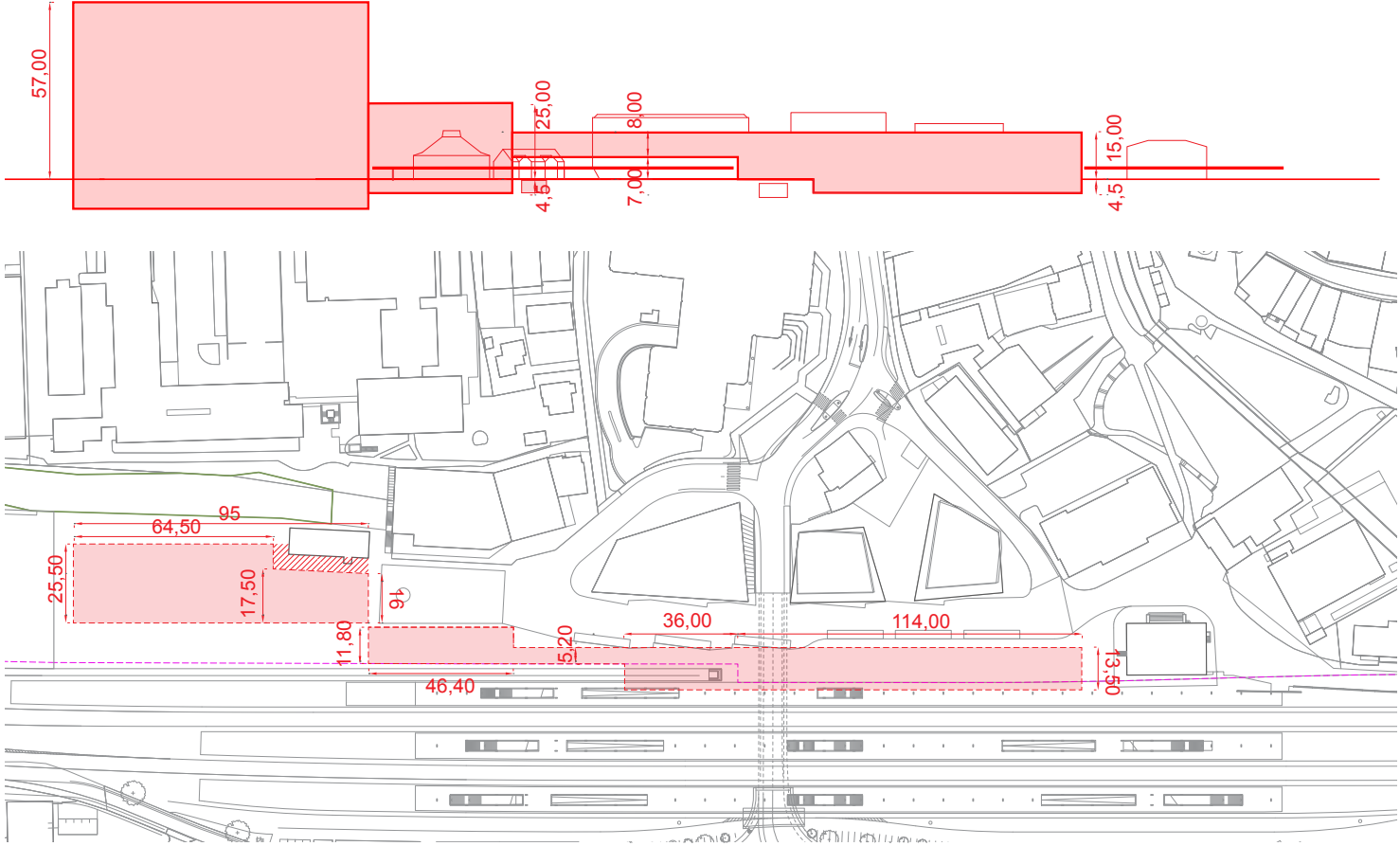
Waldabstand

Entlang der nördlichen Hangkante des Güterareals ist ein Bereich der Vegetation als Wald klassiert. Der einzuhaltende Waldabstand beträgt 10 m.



9 Zusammenfassende Empfehlungen für Quartierplan und Wettbewerb

Lichtraumprofil
Mantellinien und Baufelder, Basis für Quartierplan und Wettbewerb.
Maximale Spielräume für Höhenentwicklung und Gebäudeplatzierung.



Schlussfolgerungen für den Wettbewerb

Der Architekturwettbewerb ist das angestrebte qualifizierende Verfahren, mit dem die zur Zeit noch bestehenden offenen Fragen im nächsten Schritt abschliessend geklärt werden sollen.

Die oben dargestellten Baufelder und Mantellinien stellen sicher, dass

- sowohl die städtebaulich präferierte Variante „Aufnahmegebäude lang 3-geschossig“ (vgl. S.18) möglich ist
- als auch die von den SBB wirtschaftlich bevorzugte Variante „zwei Aufnahmegebäude 4-/bzw. 6-geschossig“ (vgl. S.20).

Der Wettbewerb soll darüberhinaus von folgenden Flächenvorgaben ausgehen, wobei die baulich mögliche Vereinbarkeit von städtebaulichen Qualitätsansprüchen und wirtschaftlichen Erfordernissen in der architektonischen Umsetzung durch die Wettbewerbsteilnehmer abschliessend geklärt werden müssen.

VG Verwaltungsbau (Hochhaus) auf Güterareal
10'000 m2 HNF / 12'000 m2 GF in EG + max 15. OGs

AG 1 Ersatzbau am Ort des bestehenden Aufnahmegebäudes
4'200 m2 HNF / 5'000 m2 GF in EG + max 3. OGs

AG 2 Neubau gegenüber Bibliothek am Emma Herwegh-Platz
2'250 m2 HNF / 2'800 m2 GF in EG + max 5. OGs

Schlussfolgerungen für den Quartierplan

Der Quartierplan legt maximale Geschossflächen GF fest. Diese Festlegung sollte etwas höher sein als die GF Nennung für den Wettbewerb, um auch gewisse Überschreitungen mit dem dann ausgewählten Projekt ohne Änderung des QP zulassen zu können, zum Beispiel

VG	Verwaltungsbau	12'500 m2 GF	in EG + max 15. OGs
AG 1	Ersatzbau	5'500 m2 GF	in EG + max 3. OGs
AG 2	Neubau	3'000 m2 GF	in EG + max 5. OGs

Genehmigung

Alexander Muhm



Martin Zobrist



Urs-Martin Koch



Thomas Jung



Roya Blaser



Oliver Biedert



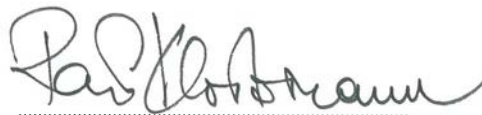
Lukas Ott



Marc Angéllil



Rainer Klostermann



Sibylle Aubort Raderschall



Beni Strub

