



Stadt Liestal
Quartierplanung Bahnhofcorso

Mitwirkungsbericht
11. November 2016

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis	1
1 Ablauf der Mitwirkung	1
1.1 Verlauf des Mitwirkungsverfahrens	1
1.2 Änderung auf Grund des Mitwirkungsverfahrens	2
1.3 Mitwirkende	3
1.4 Themen des Mitwirkungsberichts	3
2 Die Eingaben und Stellungnahmen im Detail	4
3 Beschlussfassung Mitwirkungsbericht	25

Anhänge

- Protokoll Mitwirkungsgespräch vom 24. Oktober 2016
- Präsentation vom 24. Oktober 2016

1 ABLAUF DER MITWIRKUNG

1.1 Verlauf des Mitwirkungsverfahrens

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) wurde durch die Stadt Liestal das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur Quartierplanung Bahnhofcorso durchgeführt.

Folgende Unterlagen wurden vom Donnerstag, 12. Mai 2016 bis Freitag, 01. Juli 2016 auf dem Stadtbauamt zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt:

- Plan und Schnitt
- Quartierplanreglement
- Planungsbericht
- Verkehrsgutachten
- Synthesebericht

Die Bevölkerung wurde mittels Publikation im Liestal aktuell Nr. 804 vom 12. Mai 2016, im Liestal aktuell Nr. 805 vom 09. Juni 2016 sowie auf der Homepage der Stadt Liestal auf die öffentliche Mitwirkung aufmerksam gemacht.

Am Mittwoch, 25. Mai 2016 fand zudem eine Informationsveranstaltung statt. Zu dieser wurde die gesamte Bevölkerung eingeladen. Folgendes Zielpublikum wurde zudem direkt eingeladen:

- Anstösser
- Einwohnerräte
- Stadtrat
- Stadtbaukommission
- Amt für Raumplanung
- Hochbauamt
- Denkmalpflege
- Denkmal- und Heimatschutzkommission

An dieser Veranstaltung informierten Bauherrschaft, Architekten, Planer und Vertreter der Stadt über das Projekt und die Quartierplanung und standen der Bevölkerung für Erläuterungen und individuelle Fragen zur Verfügung.

Die Bevölkerung hatte bis Freitag, 10. Juni 2016 die Möglichkeit, beim Stadtrat schriftlich und begründet Einwendungen zu erheben und Vorschläge einzureichen. Auf Anraten von etlichen Teilnehmenden an der Informationsveranstaltung wurde diese Frist bis Freitag, 01. Juli 2016 verlängert.

Aufgrund der etlichen Mitwirkungseingaben zum Baubereich A wurde am Montag, 24. Oktober 2016 speziell zu diesem Thema ein Mitwirkungsgespräch durchgeführt, zu welchem sämtliche Mitwirkende eingeladen wurden, die eine Eingabe zu diesem Thema gemacht haben. Bei diesem Mitwirkungsgespräch informierten Bauherrschaft, Architekten, Planer und Vertreter der Stadt, inwiefern der Baubereich A aufgrund der Mitwirkungseingaben angepasst wurde.

1.2 Änderung auf Grund des Mitwirkungsverfahrens

Es gingen 14 Mitwirkungseingaben ein, auf welche im Folgenden detailliert eingegangen wird. Für die Umsetzung werden die Stellungnahmen zu den Eingaben den folgenden Kategorien zugeordnet:

- ✓ Das Anliegen ist berechtigt, es wurde geprüft und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
- (✓) Das Anliegen ist teilweise berechtigt, es wurde geprüft und bei der weiteren Planung teilweise berücksichtigt.
- Das Anliegen wurde überprüft, es konnte jedoch nicht darauf eingetreten werden.
- V Das Anliegen lässt sich nicht im Prozess der Quartierplanung bearbeiten, da es andere Prozesse oder Verfahren betrifft. Es wird an das entsprechende Verfahren weitergeleitet.
- K Das Anliegen erfordert keine weiteren Massnahmen im Rahmen der Planung, es wird zur Kenntnis genommen.

1.3 Mitwirkende

Folgende Personen / Organisationen / Firmen haben eine Stellungnahme eingereicht:

- 1 Kantonale Denkmal- und Heimatschutzkommission, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
- 2 Gerhard W. Matter, Talacherstrasse 40, 4410 Liestal
- 3 Raoul Rosenmund, Schulgartenstrasse 30, 4410 Liestal
- 4 Jürg Holinger - Rickenbacher, Rotackerstrasse 1, 4410 Liestal
- 5 BewohnerInnen des Munzachquartiers per Adresse Ernst Burkhardt, Goldbrunnenstrasse 29, 4410 Liestal
- 6 Françoise Schifferle, Tiergartenstrasse 6, 4410 Liestal und Dr. Kurt Bitterli, Tiergartenstrasse 6, 4410 Liestal
- 7 Peter Brodbeck, Birnmannstrasse 12, 4410 Liestal
- 8 Baselbieter Heimatschutz, Spitzackerstrasse 26, 4410 Liestal
- 9 SBB Infrastruktur, Bahnhofstrasse 12, 4601 Olten
- 10 Heiner Karrer, Gstöckstrasse 7, 4410 Liestal
- 11 Matthias Zimmermann, Rotackerstrasse 3, 4410 Liestal
- 12 Eleonor Zanetti, Monica Messerli, Heidi Rieder, Gerda und Peter Schafroth, Felix Bader, Schulgartenstrasse 30, 4410 Liestal
- 13 Natur- und Vogelschutz, 4410 Liestal

- 14 Thomas Weber-Strübin, Erzenbergstrasse 56, 4410 Liestal

1.4 Themen des Mitwirkungsberichts

Die Stellungnahmen wurden in diesem Mitwirkungsbericht nach folgenden Themen aufgeteilt:

- A Baubereich A (27 Anliegen)
- B Allgemeine Anliegen (19 Anliegen)
- C Abgrenzung Quartierplanung (15 Anliegen)
- D Erschliessung (12 Anliegen)
- E Konkurrenz / Umgang mit dem Stedtli (7 Anliegen)
- F Baubereich B und C (4 Anliegen)
- G Aussenraum (4 Anliegen)
- H Mitwirkungsverfahren (3 Anliegen)
- I Emma-Herwegh-Platz (3 Anliegen)
- J Post (3 Anliegen)
- K Güterareal (2 Anliegen)
- L Hinweise (7 Anliegen)

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

2 DIE EINGABEN UND STELLUNGNAHMEN IM DETAIL

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
1	1	(✓)	A	Das Bahntrasse befindet sich auf einer künstlichen Aufschüttung. Neue Bauten auf dem Bahndamm dürfen die Zerschneidung nicht noch verstärken.	<p>Aufgrund der zahlreichen Eingaben zum Baubereich A und dem daraus resultierenden Erfordernis, den Baubereich A konkreter zu fassen, wurde durch die SBB die städtebauliche Einordnung erneut geprüft und der Baubereich A im Ergebnis enger gefasst. Vorgängig wurden mehrere Gespräche mit den Vertretern der DHK geführt. Des Weiteren fand am 04. Oktober 2016 ein Expertengespräch statt, bei welchem Architekten, Städteplaner und Vertreter der Stadt Liestal die städtebauliche Einordnung des Baubereichs diskutierten. Die Ergebnisse dieses Gesprächs wurden am Mitwirkungsgespräch zum Thema "Baubereich A" am Montag, 24. Oktober 2016 den Mitwirkenden vorgestellt. Die dort genannten wichtigsten Erkenntnisse und Argumente sind nachfolgend zusammengefasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemäss kantonalem Hochhauskonzept ist der betreffende Standort für ein Hochhaus geeignet. • Die bestehende Aussichtsschutzzone sowie der Blick auf das „Stedtli“ werden nicht tangiert. • Die städtebaulich sinnvolle und wirtschaftlich tragbare Geschossfläche pro Geschoss beträgt ca. 800 – 900 m². Die im Quartierplan abgebildete, beispielhafte Fläche beträgt 880 m² (40 x 22 m). • Die maximale Geschossfläche beträgt 12'500 m².

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
					<ul style="list-style-type: none">• Die städtebauliche Qualität wird durch einen Wettbewerb sichergestellt. Beteiligung: Fach- / Sachjuroren und Experten, inkl. Vertreter der DHK. <p>Die Zurückstellung des Baubereich A ist aus folgenden Gründen nicht möglich:</p> <ul style="list-style-type: none">• Das Hochhaus dient als Ankerpunkt zwischen dem Bahnhofquartier und dem heutigen Güterareal. Eine zeitliche Rückstellung des Baubereichs A ist nicht zielführend, da in der Folge das Bahnhofquartier im „städtebaulichen Nichts“ endet und kein abgeschlossenes, städtebauliches Ensemble entsteht.• Die wirtschaftliche Entwicklung des Bahnhofcorso setzt voraus, dass alle drei Baubereiche A, B und C Bestandteil des Quartierplans sind, insbesondere aus folgenden Gründen:<ul style="list-style-type: none">○ Besondere bauliche Herausforderungen mit Kostenfolgen für die Bauten auf den Baubereichen B und C (Gleisnähe).○ Bau der notwendigen neuen Erschliessungsstrasse (Finanzierung massgeblich durch die SBB).• Andernfalls wäre die gesamte Arealentwicklung gefährdet und das Bahnhofquartier bliebe bis auf weiteres unverändert im heutigen Zustand. <p>Für Details sind im Anhang zum Mitwirkungsbericht die Präsentation sowie das Protokoll des Mitwirkungsgesprächs vom Montag, 24. Oktober 2016 beigelegt.</p>

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
2	1	(✓)	A	Ein riegelartiger Bau mit einer breiten Ansicht, wie es das vorgeschlagene Scheibenhochhaus darstellt, dürfte analog des Bürohauses nicht höher als 25 m werden.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
3	1	(✓)	A	Ein Scheibenhochhaus ist an dieser Stelle städtebaulich ungeeignet. Ein schlankes Hochhaus dagegen erachtet die Kommission als möglich. Ein Hochpunkt auf einem breiteren Sockelgebäude schliesst sie aber aus.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
4	1	(✓)	A	Eine reduzierte Nutzfläche würde eine städtebaulich verträglichere Lösung ermöglichen. Die maximale BGF soll überprüft werden.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
5	2	(✓)	A	Der Hochhausriegel beim Emma Herwegh-Platz wird überflüssig. An seiner Stelle muss eine zum so genannten Güterareal hin offene, vermittelnde Lösung geplant werden, welche zum Stedtli hin offen und verbunden sein soll.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
6	2	(✓)	A	Sollte sich Liestal ein Hochhaus zulegen wollen, dann wäre es am westlichen Ende des Bauentwicklungsgebietes, dort wo das Bahnhofareal auch topografisch endet, zu planen.	Das Güterareal am westlichen Ende des Bauentwicklungsgebiets ist für den Vierspurausbau als Installationsplatz reserviert und kann erst im Anschluss dazu bebaut werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Bebauung auf dem Güterareal in der Höhe zurückgestaffelt sein wird. siehe auch Nr. 1 dieser Stellungnahme
7	3	(✓)	A	Der vorgeschlagene Baukörper im Baubereich A sprengt den verträglichen Massstab	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
8	3	(✓)	A	Das sehr hohe und breite Gebäude steht auf einer Aufschüttung der Bahn.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
9	3	(✓)	A	Die Hochhausscheibe steht zu nahe zum dort beginnenden Hügelzug des Rotackerquartiers anschliessend an Munzach-, Widmann-, Birmann- und Baumgartenstrasse. Die im Konzept "Eurocity" vorgeschlagenen Gebäude waren im Bereich der Hochhausscheibe (Baubereich A) schlanker. Sie waren ebenfalls ein spürbarer Massstabssprung, gewährten aber die notwendige Durchlässigkeit vor den Hanglagen.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme Das Projekt „Eurocity“ war unter anderem aufgrund der zu geringen Geschossfläche nicht vermarktbar und wurde deshalb nicht weiterverfolgt.
10	3	(✓)	A	Die "Talsperren" im Weiermattquartier geben ein eindrückliches Bild davon ab, was passiert, wenn die Höhe im Baubereich A reduziert und das Gebäude dafür verlängert würde.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
11	4	✓	A	Im Planungsbericht wird darauf hingewiesen, dass der Wettbewerb zum Baufeld A parallel zum Quartierplanverfahren stattfinden soll.	Der Wettbewerb wurde zurückgestellt und wird voraussichtlich erst nach Rechtskraft der Quartierplanung durchgeführt. Der Planungsbericht wird entsprechend ergänzt.
12	4	(✓)	A	Das vorgeschlagene Hochhaus wirkt wie eine Talsperre.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
13	4	(✓)	A	Das geplante Hochhaus ist drei Stockwerke höher als die Weiermattblöcke und wirkt zu mächtig.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
14	4	(✓)	A	Das geplante Hochhaus steht auf der 3. Geländestufe von der Ergolz aus und wirkt zu mächtig gegenüber anderen Bauten.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
15	4	(✓)	A	Der Abstand des Hochhauses zum Sichertnhügel ist viel zu klein und stellt eine markante Beeinträchtigung der Wohnqualität in den betroffenen Quartieren dar.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
16	4	(✓)	A	Das geplante Hochhaus wirkt wie ein Riegel vor das noch zu planende, dahinter liegende Areal und schränkt dessen Gestaltung ein.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
17	4	(✓)	A	Im QP III waren verschiedene kleinere Gebäude geplant. Die damals angestrebte und als wichtig deklarierte, feinkörnige, Struktur des Areals geht auf Kosten eines Hochhauskolosses mit einer hohen Wirtschaftlichkeit verloren.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
18	6	(✓)	A	Das im Westen vorgesehene Hochhaus hat an diesem städtebaulich sehr sensiblen Ort nichts verloren. Die Kantonsbibliothek wird "verloren gehen".	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
19	7	(✓)	A	Ein 57 m hoher und 70 m langer Koloss ist eine Talsperre, sprengt jede Massstäblichkeit und ist völlig unsensibel. Die Kantonsbibliothek und andere Bauten werden in den Schatten gestellt. Solange der zukünftige Bedarf und die zukünftige Nutzung insbesondere des Baukörpers A nicht klar ist, sollte man auch von der Weiterverfolgung eines solchen Kolosses absehen.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
20	7	(✓)	A	Der grosse Baukörper A beeinträchtigt erheblich die Wohnqualität in den angrenzenden Quartieren.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
21	7	(✓)	A	Der Abstand des Baubereichs A zu den angrenzenden Hängen und Wäldern ist zu gering.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
22	7	–	A	Baukörper A soll in der Höhe und der Länge um mindestens die Hälfte reduziert werden.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
23	11	(✓)	A	Das Hochhaus passt in seiner übertriebenen Höhe nicht in das relative enge Tal zwischen Sichern und Schleifenberg.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
24	11	(✓)	A	Es soll kein so riesiger Baukörper erstellt werden, ohne sich Gedanken zum Ortsbild im Rahmen eines öffentlichen Konzeptes "Hochhäuser in Liestal" gemacht zu haben.	Gemäss überarbeitetem kantonalem Richtplan bedürfen Hochhäuser ab 60 m einem kommunalen Hochhauskonzept, was hier nicht der Fall ist. siehe auch Nr. 1 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
25	12	(✓)	A	Das Baufeld A ist mit einer gigantischen Höhe ausgewiesen. Ein Hochhaus mit diesen Ausmassen entspricht nicht den ästhetischen Wunschvorstellungen Liestals. Es kommt zu einer Verfremdung des Stadtbildes	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
26	14	(✓)	A	Auf ein Hochhaus mit 57 m Gebäudehöhe und einer Längsseite von 70 m parallel zu den Geleisen kann Liestal verzichten.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
27	14	–	A	Auf das Hochhaus ist ganz zu verzichten.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
28	6	K	B	Der Quartierplan Bahnhofcorso steht grundsätzlich im Widerspruch zur Stadtanalyse (2010) und zum Stadtentwicklungsplan 2020.	Dabei geht es insbesondere um die Stärkung des Stedtli. Der Quartierplan Bahnhofcorso steht jedoch nicht in Konkurrenz zum Stedtli, sondern ergänzt dieses. Die Absicht der Stadt, das Stedtli zu stärken, ist nach wie vor vorhanden und wird auch umgesetzt (Neugestaltung Rathausstrasse).
29	6	K	B	Im aufgelegten Quartierplan geht es nur darum, möglichst viele Büroflächen zu generieren. Ist das am sensiblen Bahnhofsareal sinnvoll?	Im Quartierplanreglement wird die Nutzungsart "Wohn- und Geschäftsnutzung sowie mässig störende Betriebe" festgelegt. Der Quartierplan lässt somit offen, ob vermehrt Büro- oder Wohnflächen realisiert werden. Eine hohe Nutzung in einem zentralen und bestens erschlossenen Gebiet wie dem Bahnhof Liestal ist sinnvoll und liegt im Interesse der Grundsätze der Raumplanung. Zumal die Stadt Liestal gemäss überarbeitetem Richtplan als Gemeinde im inneren Korridor und das Gebiet um den Bahnhof im Speziellen als Entwicklungsgebiet ausgewiesen ist. Eine verdichtete Bauweise in solchen Gebieten ist nicht nur erwünscht, sondern soll gezielt angestrebt werden.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
30	6	✓ / V	B	Die (unschöne) 10- 12 m hohe Stützmauer zwischen der Oristalstrasse und der oberliegenden Tiergartenstrasse muss planerisch in der Ansicht und im Schnitt dargestellt werden.	Die Stützmauer betrifft den Vierspurausbau und liegt ausserhalb des Quartierplanperimeters. Die SBB Infrastruktur wird im Rahmen der Planaufgabe im Jahr 2017 das Projekt Vierspurausbau der Öffentlichkeit vorstellen. Die Stützmauer kann auch in den Quartierplan aufgenommen werden, jedoch lediglich als orientierender Inhalt.
31	6	K	B	Die Plangestaltung entspricht nicht den SIA-Normen.	Es bestehen keine Normen für die Darstellung von Quartierplanungen.
32	6	K	B	SBB und yellow Z Mitarbeiter scheinen nicht in der Lage zu sein, ein komplexes Projekt erfolgreich zu entwickeln und umzusetzen. Wie kam das Büro yellow Z zu diesem Auftrag und gibt es im Baselbiet keine Fachleute mit Ortskenntnissen?	Die SBB Immobilien als Bauherrschaft hat den Auftrag zur Erarbeitung an yellow Z vergeben, da yellow Z bereits die städtebauliche Studie erarbeitet hat und dadurch bestens mit dem Projekt vertraut war. Um im Planungsteam die Ortskenntnisse besser abdecken zu können, wurde zur Begleitung der Quartierplanung das Raumplanungsbüro Holzemer beauftragt.
33	6	–	B	Der QP Bahnhofcorso soll zurückgezogen und einem kompetenten Planungsbüro übertragen werden. Dabei muss auch die Erschliessung des Perimeters beidseitig der Bahn analysiert und planerisch korrekt dargestellt werden.	Die Ergebnisse aus der Mitwirkung wie auch aus der kantonalen Vorprüfung haben gezeigt, dass der Neubau des Bahnhofs (Baubereich B und C) mehrheits- und auch genehmigungsfähig ist. siehe auch Nr. 1 dieser Stellungnahme Eine komplett neue Ausarbeitung der Quartierplanung ist aus genannten Gründen nicht sinnvoll und aus Zeitgründen auch nicht möglich. Mit dem Raumplanungsbüro Holzemer wurde bereits ein Planungsbüro mit entsprechenden Ortskenntnissen zur fachlichen Begleitung der Quartierplanung engagiert.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
34	6	K	B	Es ist eine Zumutung, wenn der Bevölkerung ein Dossier vorgelegt wird, das höchstens einer Projektstudie entspricht und erhebliche Mängel und Widersprüche aufweist.	siehe Nr. 33 dieser Stellungnahme
35	7	K	B	Die à-niveau-Führung wurde als "Tieflage" abgestempelt, was kaum stimmt. Es wurde verpasst mit einer echten à-niveau-Lage grosse städtebauliche Chancen zu verfolgen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
36	10	(✓)	B	Die Planung des Güterbahnhofareals, inklusive Baubereich A, soll gleichzeitig und im Dialog mit der Planung des Postareals und der Anbindung an die Altstadt erfolgen.	siehe Nr. 6 dieser Stellungnahme Das Postareal wird von einem anderen Eigentümer geplant. Der Baubereich A soll, nach Konkretisierung der Abgrenzung, im betreffenden Quartierplan verbleiben. Die Stadt stellt die Koordination der Quartierplanungen sicher.
37	14	K	B	Die in den letzten Jahren gebauten Gebäude gegenüber dem Bahnhof bilden einen Riegel gegen die Altstadt. Sie beeinträchtigen die Besonnung und sind auch architektonisch keine Schönheit.	Zu bereits realisierten Planungen kann keine Stellung genommen werden. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
38	14	K	B	Durch die dauernde Zunahme des Verkehrs, verursacht durch das Bevölkerungswachstum wird die Lebensqualität eingeschränkt. Von einem Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität kann nicht die Rede sein.	Durch die in der Raumplanungsgesetzgebung geforderte Verdichtung nach innen soll gerade diese Lebensqualität erhalten werden. Mit der verdichteten Bauweise soll die Zersiedelung gestoppt werden und somit Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt sowie auch Erholungsraum für die Menschen erhalten bleiben. Mit einer weitsichtigen Planung werden zudem die Lebensräume innerhalb des Siedlungsgebiets nicht eingeschränkt, sondern können gezielt gefördert werden. Beispielsweise werden im Quartierplanreglement explizit ökologische Massnahmen als Ausgleich zu der Bebauung festgelegt. Des Weiteren kann durch eine verdichtete Bauweise der Verkehr besser gebündelt werden.
39	14	K	B	Die am Bahnhof neu erstellten Gebäude sowie das neue Manorgebäude passen ohnehin nicht zum Altstadtkern und wirken als Fremdkörper	siehe Nr. 37 dieser Stellungnahme
40	14	K	B	Das neue Raumplanungsgesetz und die damit verbundene verdichtete Bauweise zeigt nun seine Schattenseite. Das verdichtete Bauen führt nicht zu Lebensqualität sondern zerstört diese.	siehe Nr. 38 dieser Stellungnahme
41	14	K	B	Die Steuersätze in Liestal sind nicht attraktiv für vermögende Steuerzahler. Für die Aufwertung von Liestal müssen auch die ökonomischen Rahmenbedingungen betrachtet werden. Zudem wollen Vermögende nicht an verdichteten und schattigen Lagen hinter Hochhäusern wohnen.	Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit wurde von der SBB Immobilien vorgenommen. Die Projekte werden als marktfähig eingestuft.
42	14	K	B	Die kantonale Verwaltung will sich im Hochhaus einmieten. Der Kanton kann sich dies jedoch gar nicht leisten.	Der Nutzer des Baubereichs A ist noch nicht bekannt und wird im Quartierplan auch nicht festgeschrieben.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
43	14	K	B	Gesamthaft beansprucht der Kanton ein grosses Gebiet von Liestal. Davon hat die Stadt Liestal jedoch keine Steuereinnahmen.	Die Steuereinnahmen der Stadt durch den Kanton haben keinen direkten Zusammenhang mit der Quartierplanung, zumal bekannt ist, dass der Kanton nicht als Mieter in die neue Bebauung einziehen wird.
44	14	K	B	Die zusätzlichen Steuereinnahmen von Seiten der SBB Immobilien werden, wenn es überhaupt welche gibt, gering ausfallen.	Eine neue Überbauung wird auch neue Steuerzahler generieren. Nicht nur von der SBB Immobilien sondern auch von den Mietern.
45	14	K	B	Die bereits neuen Gebäude am Bahnhof sind 1-2 Stockwerke zu hoch geraten und verdecken die Sicht vom Bahnhof auf das Stedtli und umgekehrt.	siehe Nr. 37 dieser Stellungnahme
46	14	V	B	Über die Gestaltung der Böschungen bei der Verlegung der Oristalstrasse, der Sichternstrasse und der Wiedenhubstrasse sind in den vorhandenen Unterlagen keine Details aufgeführt.	Die SBB Infrastruktur wird im Rahmen der Planaufgabe im Jahr 2017 das Projekt Vierspurausbau der Öffentlichkeit vorstellen.
47	1	(✓)	C	Es würde für die DHK mehr Sinn machen, entweder das Hochhaus vorläufig aus dem Quartierplanperimeter herauszunehmen oder aber das ganze Areal auf dem Bahndamm im Sinne einer städtebaulichen Studie zu beplanen.	siehe Nr. 1 dieser Stellungnahme
48	2	K	C	Der Abschluss des Bahnhofcorsos mit dem Hochhaus ist nicht nachvollziehbar. Hinter dem Abschluss ist ein heute kaum genutztes grossflächiges Areal, das unbedingt einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden muss.	siehe Nr. 1 und Nr. 6 dieser Stellungnahme
49	2	–	C	Der Abschluss des Bahnhofcorso soll erst am westlichen Ende des so genannten Güterareals stattfinden, dort wo topografisch das Bahnhofareal auch tatsächlich endet.	siehe Nr. 6 dieser Stellungnahme Eine Einbindung des Güterareals in die Quartierplanung ist nicht möglich. Bei der städtebaulichen Studie, wie auch bei der Verkehrsplanung wurde das Güterareal jedoch mitgedacht.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
50	3	–	C	Da sowohl im Baubereich A mit der Hochhausscheibe als auch auf dem Güterareal noch keine konkreten Nutzungen gesichert sind, ist nicht nachvollziehbar, wieso der Baubereich A innerhalb des Quartierplans Bahnhofcorso bearbeitet werden soll.	Es ist für die SBB Immobilien aus städtebaulicher und aus wirtschaftlicher Sicht wichtig, für den Baubereich A die nötige Rechtssicherheit zu erlangen. Aus diesem Grund ist der Baubereich A auch Teil des Bahnhofcorso. Das Güterareal kann aus genannten Gründen nicht in den Quartierplanperimeter einbezogen werden (s. Nr. 6 und 49 dieser Stellungnahme).
51	3	–	C	Die Baubereiche B und C, die im Wettbewerb "Entwicklung Bahnhof" bearbeitet wurden, sollen ohne den Baubereich A als Quartierplan festgelegt werden.	siehe Nr. 50 dieser Stellungnahme
52	3	–	C	Im Quartierplan soll nur der Teil des Wettbewerbsprojekts "Entwicklung Bahnhof" mit den Bereichen B und C bearbeitet (falls notwendig zusammen mit den konzeptionellen Angaben zu Erschliessung von Nordwesten her) werden.	siehe Nr. 50 dieser Stellungnahme
53	3	–	C	Die Bearbeitung des Areals mit der Hochhausscheibe soll in einem separaten Quartierplan zusammen mit dem dahinterliegenden Güterareal erfolgen.	siehe Nr. 50 dieser Stellungnahme
54	3	–	C	Die Bearbeitung des Areals Hochhausscheibe / Güterareal soll parallel mit dem Quartierplan Postareal erfolgen.	siehe Nr. 6 dieser Stellungnahme Das Postareal wird von einem anderen Eigentümer geplant. Der Baubereich A soll, nach Konkretisierung der Abgrenzung, im betreffenden Quartierplan verbleiben.
55	4	–	C	Es ist unverständlich, dass das als Installationsplatz bezeichnete Gelände, nicht in die jetzige Planung einbezogen wird.	siehe Nr. 6 und 49 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
56	6	–	C	Die geplante Umnutzung und Umgestaltung des Postareals und des Mc Donald's ist in einem Gesamt-Quartierplan "Bahnhof" zu betrachten.	Bei der Post handelt es sich um eine andere Bauherrschaft mit einem anderen Planungshorizont. Die Zusammenlegung beider Quartierplanungen ist nicht möglich, zumal die Quartierplanung "Post" noch gar nicht begonnen hat.
57	7	–	C	Der Bauabschnitt A ist im vorliegenden Verfahren auszunehmen und in einem neuen Quartierplan zusammen und im Rahmen der angrenzenden Umgebung darzustellen.	siehe Nr. 50 dieser Stellungnahme
58	8	–	C	Die städtebauliche Entwicklung des "Quartierplan III-Areals" ist gesamthaft zu planen. Der zur Mitwirkung aufgelegte Quartierplanperimeter ist deshalb um den Bereich des Gebäudes A zu verkleinern.	siehe Nr. 50 dieser Stellungnahme
59	10	–	C	Die überdimensionierte Hochhausscheibe lastet so schwer auf dem Bebauungsplan, dass er zu einem politischen Stolperstein für den Neubau Bahnhof werden könnte und ist daher aus dem Quartierplan herauszunehmen und zügig weiter zu bearbeiten.	siehe Nr. 50 dieser Stellungnahme
60	10	–	C	Der Baubereich A soll zusammen mit dem ganzen Güterbahnhofareal zumindest behördenverbindlich beplant werden. Eine Aufteilung in verschiedene rechtsverbindliche Quartierpläne scheint möglich.	siehe Nr. 50 dieser Stellungnahme
61	11	K	C	Das Hochhaus schliesst den Bahnhofcorso ab, ohne dass Klarheit über das dahinterliegende Gelände (planerisch und baulich) herrscht.	siehe Nr. 6 und 49 dieser Stellungnahme
62	2	–	D	Die Autozufahrt soll bereits im Bereich Birmann-Spital unterirdisch zum Parking geführt werden.	Bei den Überlegungen zur Verkehrsplanung wurde die spätere Bebauung des Güterareals bereits mitgedacht. Die Einfahrt zur Tiefgarage könnte bereits am Beginn des Güterareals vorgesehen werden. Es ist jedoch fraglich, ob eine unterirdische Zufahrt bereits im Bereich des Birmann-Spitals aus finanzieller Sicht überhaupt möglich wäre.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
63	5	(✓)	D	Die zur Weiterverfolgung empfohlenen Erschliessungsvarianten stören und zerstören die Langsamverkehrsverbindung Kreuzbodenweg. Zudem erhöhen sie die Gefahr für Kinder aus dem Munzachquartier, die in das Mühlemattschulhaus gehen.	Parallel zur neuen Erschliessungsstrasse entsteht eine neue Langsamverkehrsachse (kombinierter Rad- / Fussweg), sodass eine direkte und sichere neue Verbindung zum Bahnhof geschaffen wird. Es besteht die Möglichkeit, den Kreuzbodenweg zu verschieben und entlang der Unterkante der neuen Böschung zu führen. Die Fusswege in Richtung Mühlemattschulhaus sind mit Trottoir gesichert.
64	5	K	D	Der Bedarf an Parkplätzen für die Dienstleistungs- und Aufnahmegebäude (A, B und C) ist geringer als im Entwurf berechnet.	Grundlage für die Berechnung des Parkplatzbedarfes bildet die Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons vom 08. Januar 1998 und die zugehörige Verordnung vom 27. Oktober 1998. Darin werden für jede Nutzung auch der Grundbedarf an Abstellplätzen sowie die möglichen Reduktionsfaktoren angegeben.
65	5	–	D	Bei so optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebäuden kann man den Reduktionsfaktor noch höher ansetzen.	Gemäss der erwähnten Wegleitung beträgt der maximale Reduktionsfaktor $R1 = 0.5$, der maximale Reduktionsfaktor $R2 = 0.6$. Der gewählte Gesamtreduktionsfaktor $R = R1 \times R2 = 0.5 \times 0.6 = 0.3$ entspricht somit der maximal zulässigen Reduktion und kann nicht unterschritten werden.
66	5	(✓)	D	Die Mitwirkenden sind überzeugt, dass es für die weiteren geplanten Gebäude noch bessere Erschliessungsvarianten gibt, ohne die einschneidenden Eingriffe in eine bestehende Langsamverkehr-Verbindung eines ganzen Quartiers.	siehe Nr. 63 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
67	5	–	D	Im Eckbereich der Dammaufschüttung könnte mittels einer spiralförmigen Auffahrt ein direkter Zugang zu der vorgesehen Tiefgarage der geplanten Gebäude geschaffen werden.	Bei der konzeptionellen Planung der neuen Erschliessungsstrasse und der stadträumlichen Gestaltung sind verschiedene Elemente (Güterarealkante, Böschungsstruktur, Fuss- und Radwegverbindungen, etc.) von grosser Bedeutung. Die neue Erschliessungsstrasse ist nicht nur Zugang zur Tiefgarage der geplanten Gebäude, sondern dient zugleich der Vorfahrt / Anlieferung zu den Baubereichen A und B sowie dem Bringen / Abholen beim Bahnhof (Kiss+Rail) aus Richtung Westen.
68	6	✓	D	Die Quartierplanung Bahnhofcorso enthält insbesondere bezüglich Verkehrserschliessung südlich des QP-Perimeters Widersprüche zu den gleichzeitig aufliegenden Plänen Strassennetzplan, Revision Langsamverkehr und Strassennetzplan, Mutation Gemeinde- und Kantonsstrasse.	Der Quartierplan wurde entsprechend überprüft und angepasst.
69	6	✓	D	Auf dem Quartierplan 1:500 ist die Erschliessung für Fussgängerverkehr und für den motorisierten Verkehr vom Oristal her nicht erkennbar.	Es wird geprüft, ob die Erschliessung vom Oristal her besser erkennbar dargestellt werden kann.
70	6	V / (✓)	D	Bezüglich der Erschliessung sind Widersprüche vorhanden. Auf die behindertengerechte Passerelle Schwieri wird gemäss Verkehrsgutachten verzichtet. Heisst das, dass Personen mit Gehbehinderung nicht mehr oder nur mit grossen Umwegen ins Stedtli kommen?	Das Anliegen betrifft den Vierspurausbau und wird entsprechend an die SBB Infrastruktur weitergeleitet. Es ist jedoch zu bemerken, dass bei den Personenunterführungen überall behindertengerechte Rampen erstellt werden.
71	6	V	D	Für Personen mit Gehbehinderung und Personen mit Kinderwagen sind beidseitig der Geleise, auf der gesamten Perimeterlänge mindestens acht Personenlifte, mit vor Witterung geschützten Wartezonen, zu schaffen.	Die SBB Infrastruktur wird im Rahmen der Planaufgabe im Jahr 2017 das Projekt Vierspurausbau der Öffentlichkeit vorstellen.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
72	13	(✓)	D	Die Zufahrtsstrasse ist so in die Landschaft zu legen, dass sie in Quer- und Längsrichtung passierbar bleibt. Auf Stützmauern ist zu verzichten.	Die genaue Lage sowie die Ausgestaltung der Erschliessungsstrasse ist Bestandteil des Vorprojekts und wird im Rahmen des Quartierplans nicht im Detail festgelegt.
73	14	–	D	Wird ein neues unterirdisches Parkhaus unter den geplanten neuen Gebäuden am Bahnhof gebaut? Dieses sollte auch nutzbar sein für Besucher und Angestellte des Kantonsspitals. Das Kantonsspital hat bis heute noch keine eigene Autoeinstellhalle.	Es ist eine Autoeinstellhalle unter dem Baubereich A geplant, in welchem die nutzungsbedingten Parkplätze für den Baubereich A sowie P+R-Parkplätze angeboten werden. Eine Nutzbarmachung für das Kantonsspital ist eher unrealistisch und auch nicht sinnvoll, da die neue Autoeinstellhalle weiter entfernt ist, als die Gutsmatte, wo momentan Parkplätze für das Kantonsspital angeboten werden.
74	3	K	E	Alle Massnahmen im Bahnhofcorso würden das Bahnhof- und Postareal stärken und gleichzeitig die Innenstadt schwächen. Eine hohe Dichte im Baubereich A würde diesen Prozess beschleunigen.	Die momentane Nutzung wird dem Bahnhof Liestal, welcher eine regionale Ausstrahlung haben sollte, nicht gerecht. Ein Bahnhof mit regionaler Ausstrahlung ist der Stadt ein grosses Anliegen. Es ist jedoch in keiner Weise das Ziel der vorliegenden Planung, die Innenstadt zu schwächen, sondern vielmehr zu ergänzen.
75	3	K	E	Die heute vorliegende Konstellation von Hochhausscheibe / Bahnhof- / Postareal ist nicht geeignet, die wachsende Kleinstadt zu stärken. Sie schafft in zentraler Lage zwei unabhängige Zentren: Das Bahnhofsareal und die Innenstadt.	siehe Nr. 74 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
76	3	K	E	Die heute auf dem Areal der Hochhausscheibe vorgesehenen Masse sind punktuell deutlich zu hoch. Die Verteilung der Dichte im gesamten Areal ist zu überprüfen. Die heute vorgesehene Verteilung mit der sehr hohen Dichte weit ausserhalb der Innenstadt und die verhältnismässig tiefe Dichte nahe der Innenstadt widersprechen einer Stärkung des Zentrums.	Die städtebauliche Studie zeigte, dass der Wunsch, mit dem Neubau des Aufnahmegebäudes auch die notwendige Bruttogeschossfläche für den Baubereich A realisieren zu können (also Baubereich A 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. Man einigte sich stattdessen, die Bausubstanz in einem Hochpunkt zu konzentrieren, westlich des Emma-Herwegh-Platzes, in angemessener Distanz zum historischen Stadtkern. Die Realisierung der notwendigen Bruttogeschossfläche im östlichen Teil des Quartierplanperimeters wäre durch die Nähe zum Stedtli und zum Palazzo städtebaulich unverträglich.
77	3	K	E	Um im Baubereich A und dem Güterareal verlässliche Entscheidungen treffen zu können ist es notwendig zu verstehen, wie das gesamte Bahnhof- und Postareal an die Innenstadt angeschlossen ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
78	4	✓	E	"Es soll ein belebtes und attraktives Quartier entstehen mit Wohnen, Arbeiten, Gastronomie etc." (aus Liestal aktuell im Juni): Es muss sorgfältig geprüft werden, ob das attraktive Bahnhofareal einen negativen Einfluss auf die Altstadt haben wird.	Die Prüfung wird entsprechend vorgenommen.
79	12	K	E	Beim Emma Herwegh-Platz und beim Bahnhofcorso sind Gebäude (A und B) mit publikumsorientierten Nutzungen vorgesehen, die abseits des Stedtli ein neues Zentrum schaffen, welches das Stedtli kaum beleben wird. Im Gegenteil. Die Mitwirkenden befürchten eine Nutzung, welche im gefährlichen Mass mit der Altstadt Liestal konkurrenziert.	siehe Nr. 74 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
80	14	K	E	Die Branchenvielfalt der Detailgeschäfte im Stedtli war noch nie so schlecht wie heute. Wenn man die Rathausstrasse neu gestaltet und das Stedtli verkehrsfrei halten will, wird das den Geschäften nicht helfen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
81	8	–	F	Das neue Aufnahmegebäude (Baufeld B) ist im Bereich des Emma Herwegh-Platzes so zu gestalten, dass es der Situation zusammen mit dem Bibliotheksgebäude gerecht wird.	Das Ausmass der Gebäude ist das Ergebnis aus der städtebaulichen Studie, welche in mehreren Workshops aus Vertretern der SBB, Stadt und Kanton erarbeitet wurde. Aufgrund der Tatsache, dass anhand der städtebaulichen Studie und des laufenden Quartierplans der Wettbewerb für das Aufnahmegebäude bereits durchgeführt wurde, kann auf das Anliegen nicht eingetreten werden.
82	14	–	F	Das Gebäude B mit 25 m Höhe ist zu hoch.	siehe Nr. 81 dieser Stellungnahme
83	14	–	F	Das Aufnahmegebäude soll auf Erdgeschoss und zwei Obergeschosse beschränkt werden. Ankommende Passagiere sollen sich im Freien direkt Richtung Stedtli und Bahnhofplatz bewegen können.	siehe Nr. 81 dieser Stellungnahme
84	14	–	F	Das neue Bahnhofgebäude und die anderen Baukörper nordwestlich vom Bahnhof sind auf 3-4 Stockwerke zu begrenzen.	siehe Nr. 81 dieser Stellungnahme
85	13	✓	G	Den Mitwirkenden fehlen in den urbanen Arealen, hochwertige Lebensräume für einheimische Tiere und / oder Pflanzen. Deswegen sollen im Quartierplan Ersatzlebensräume in hoher Qualität festgelegt werden. Dazu sollen Ruderalstandorte angelegt werden. Diese sind untereinander und mit bestehenden Lebensräumen zu vernetzen.	In § 7 des Quartierplanreglements ist bereits festgehalten, dass für die Bepflanzung einheimische und standortgerechte Bäume und Sträucher zu verwenden sind. Dies gilt für den gesamten Quartierplanperimeter. Zudem ist die Umgebungsgestaltung im Baugesuchsverfahren nachzuweisen. Des Weiteren werden in § 7, Abs. 13 ökologische Massnahmen festgelegt.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
86	13	✓	G	Verkehrsflächen, vor allem solche für Notfallzufahrten, sind wenn immer möglich unversiegelt auszugestalten, um die Vernetzungswirkung zu erhöhen.	In § 7, Abs. 10 des Quartierplanreglements ist festgehalten, dass Strassen, Wege und Plätze sowie Grünflächen und öffentliche Anlagen soweit wie möglich und sinnvoll wasserdurchlässig auszuführen sind.
87	13	–	G	Der Platz um das Gebäude A soll nicht nur eine hohe Aufenthaltsqualität für Besucher bereitstellen, sondern auch als hochwertiger Lebensraum dienen. Im Quartierplanreglement soll festgehalten werden, dass die Gestaltung des Parks die vorhandenen Naturwerte aufnehmen, aufwerten und ergänzen soll.	siehe Nr. 85 dieser Stellungnahme
88	14	K	G	Wenn die neuen geplanten Bahnhofgebäude gemäss Plan gebaut werden, entstehen zwischen den bestehenden und den neuen Gebäuden am Bahnhof einengende und wenig einladende Strassenschluchten.	Gemäss § 4 des Quartierplanreglements sind die städtebaulichen Qualitäten sowie die Qualitäten der Freiräume mittels eines Wettbewerbs sicherzustellen. Zudem ist gemäss § 7 des Quartierplanreglements die Umgebungsgestaltung im Rahmen des Baugesuchs nachzuweisen siehe auch Nr. 81 dieser Stellungnahme
89	4	K	H	Man kann nicht jahrelang planen und dann in einigen Wochen die Bevölkerung zur Mitwirkung auffordern.	Gemäss § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) wurde durch die Stadt die öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Aufgrund etlicher Wortmeldungen an der Mitwirkungsveranstaltung wurde die Mitwirkungsfrist um drei Wochen verlängert.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
90	4	K	H	Die Art und Weise wie die Objekte Bahnhof- und Postgebäude und das nun zur Diskussion stehende Baufeld A der Bevölkerung vorgestellt wurden, war ungenügend.	<p>siehe Nr. 89 dieser Stellungnahme</p> <p>Das Ergebnis des Wettbewerbs für die Baubereiche B und C wurde einen Monat vor der öffentlichen Mitwirkung der Bevölkerung vorgestellt und anhand einer Ausstellung nahe gebracht. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurden Informationen zum Quartierplan erteilt.</p> <p>Das Wettbewerbsergebnis des Postgebäudes wird in ein Quartierplanverfahren einfließen, in welchem die Bevölkerung ebenfalls wieder die Möglichkeit hat, Mitwirkungsbeiträge einzureichen.</p>
91	7	K	H	Der Mitwirkende bedauert, dass die Informationsveranstaltung an einem werktäglichen Nachmittag war und er so aus beruflichen Gründen nicht teilnehmen konnte. Eine zukünftige Veranstaltung sollte auf eine Randzeit verlegt werden, damit die (arbeitende) Bevölkerung informiert werden kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
92	2	–	I	Die Rücksichtnahme der Baustruktur auf den Emma Herwegh-Platz fehlt vollständig. Für die erklärte Nutzungsaufwertung des Emma Herwegh-Platzes werden keine verbindlichen Auflagen gemacht.	siehe Nr. 81 dieser Stellungnahme
93	2	–	I	Hinter den riesigen Volumen und Gebäudehöhen verschwindet das Gebäude der Kantonsbibliothek komplett. Eine Aufwertung des Platzes kann nur erfolgen, wenn die angrenzenden Gebäude in etwa das gleiche optische Gewicht haben.	siehe Nr. 81 dieser Stellungnahme
94	13	✓	I	Der Emma Herwegh-Platz ist ungeschmälert zu erhalten.	siehe Nr. 92 dieser Stellungnahme

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
95	4	V	J	Der Zugang zum Neubau Postgebäude wird nicht verbessert (nur der Blick darauf). Dies birgt die Gefahr einer Abschottung von der Altstadt und einer Inselbildung des Bahnhofareals.	Das Anliegen betrifft den Post-Neubau und liegt ausserhalb des Quartierplanperimeters. Es wird an das betreffende Verfahren weitergeleitet.
96	11	V	J	Es ist genügend Platz vorhanden für einen einladenden à-niveau-Übergang zwischen Postplatz und dem "Elephanten"-Tor. Ein Durchgang durch die Häuserzeile zwischen Fischmarkt/Mühlegasse und Rathausstrasse (heute Interdiscount) soll geschlagen werden, um keine Konkurrenz zwischen Stedtli und Bahnhofcorso aufkommen zu lassen.	siehe Nr. 95 dieser Stellungnahme
97	14	V	J	Die Feststellung, dass der Postplatz als Ausschichtsterrasse auf Allee / Lüdin-Park und Altstadt dient, ist überholt, da die Post ebenfalls einen Neubau plant und die Aussicht damit wahrscheinlich verloren geht.	siehe Nr. 95 dieser Stellungnahme
98	2	K	K	Mit der Umsetzung der Verkehrsführung entsteht hinter dem Hochhaus ein vom Verkehr zerteiltes Areal, das aus Sicht der Planer wohl ein "Güterareal" bleiben und nicht aufgewertet werden soll. Liestal verliert so ein grosses Entwicklungspotential und wohl auch den Standort für einen verkehrsfreien Uni-Campus.	siehe Nr. 6 dieser Stellungnahme Es ist nicht die Absicht und auch nicht im Interesse der Planer, dass das betreffende Gebiet ein "Güterareal" bleibt.
99	2	K	K	Das Güterareal soll ein verkehrsfreies Bauentwicklungsgebiet werden, das eine hochwertige Nutzung zulässt.	siehe Nr. 6 dieser Stellungnahme Ob das Areal verkehrsfrei ausgestaltet wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Es werden jedoch Überlegungen dazu angestellt, den Individualverkehr möglichst gering zu halten. Eine hohe Aufenthaltsqualität ist im Sinne der Verfasser des Quartierplans.
100	2	K	L	Es ist sehr zu begrüssen, dass der Bahnhof Liestal zeitgemäss modernisiert und aufgewertet wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

✓ = Anliegen berücksichtigt; (✓) = Anliegen teilweise berücksichtigt; – = Anliegen nicht berücksichtigt; V = anderes Verfahren; K = Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende/r	Umsetzung	Thema	Anliegen	Stellungnahme
101	2	K	L	Mit dem neuen Bahnhofsgebäude (Baufeld C) wurde stark auf die gewachsene Baustruktur Rücksicht genommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
102	4	K	L	Die vorgeschlagenen Gebäudemasse der Baukörper B und C erscheinen sinnvoll.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
103	9	K	L	Die Anpassung des Perimeters gemäss Variante 2 ist ok.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
104	9	K	L	Die erforderliche (im Falle einer Überbauung des Wendegleises) Höhe über Schienenoberkante Wendegleis wurde nachgewiesen und ist ok.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
105	9	K	L	Die Distanz hinter Prellbock zum Gebäude Baubereich C (gemäss vorliegendem Wettbewerbsergebnis) wurde auf Grund der neuen Vorgaben der Infrastruktur überprüft und ist ok. Diese Distanz (Durchgangsbreite aus / zur Personenunterführung) muss 9 m betragen (sie kann in zwei Durchgänge unterteilt werden).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
106	14	K	L	Es wäre besser gewesen, zuerst den Bahnhof zu bauen und erst im Anschluss die umliegenden Gebäude. Zudem hätte das Bahnhofgebäude breiter gebaut werden können und ein freier Bahnhofplatz mit einem Park wäre schöner gewesen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

3 BESCHLUSSFASSUNG MITWIRKUNGSBERICHT

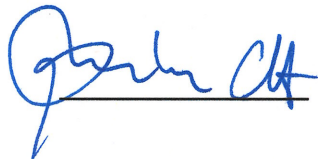
Dieser Mitwirkungsbericht wurde vom Stadtrat Liestal

am 22. NOV. 2016

verabschiedet.

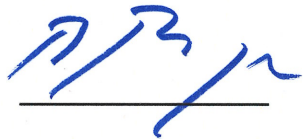
Liestal, den 22. NOV. 2016

Der Stadtpräsident



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'G. Schmid', written over a horizontal line.

Der Stadtverwalter



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'P. B.', written over a horizontal line.