



Stadt Liestal

Quartierplanung Bahnhofcorso

PLANUNGSBERICHT

regierungsrätliche Genehmigung

18.06.2018

Liestal, 3. Juli 2018

Stadt Liestal
Stadtpräsident


Daniel Spinnler

Stadtverwalter


Benedikt Minzer

yellow^z

**URBANISM
ARCHITECTURE**

Binzstrasse 39
CH 8045 ZÜRICH
T +41 44 212 20 55
F +41 44 212 20 54
zuerich@yellowz.net
www.yellowz.net

RAUMPLANUNG
HOLZEMER

INHALT

1. ZUSAMMENFASSUNG	3
2. PLANUNGSGEGENSTAND	5
2.1. Areal	5
2.2. Anlass	7
2.3. Zielsetzung	9
2.4. Abhängigkeiten	10
3. PLANUNGSABLAUF	12
3.1. Beteiligte	12
3.2. Bisherige Planungsschritte	13
3.3. Weitere Planungsschritte	14
3.4. Voraussichtliche zukünftige/parallele Planungsschritte	14
4. BEZUG ZUR ÜBERGEORDNETEN PLANUNG	15
4.1. Zonenrechtliche Bestimmungen	15
4.2. Übergeordnete Bestimmungen	16
4.3. Relevante Rahmenbedingungen	19
4.4. Weitere Rahmenbedingungen	24
5. STÄDTEBAULICHE STUDIE BAHNHOF LIESTAL	28
5.1. Ausgangslage	28
5.2. Städtebauliche Studie Bahnhof Liestal	29
5.3. Zentrale Erkenntnisse und Vorgaben für die Quartierplanung	31
6. QUARTIERPLAN	32
6.1. Inhalt	32
6.2. Baubereiche	32
6.3. Voraussichtliche Etappierung und Weiterentwicklung	34
7. ERLÄUTERUNGEN ZUM INHALT DES QUARTIERPLANS	35
A. Fachspezifische Anhänge	
A1. Verkehrsgutachten vom 04.03.2016	
A2. Lärmgutachten vom 26.07.2016	
A3. Risikobeurteilung vom 04.08.2016	
A4. Verkehrstechnische Beurteilung Buswendeschlaufe, 06.06.2018	
B. Beilagen	
B1. Städtebauliche Studie Bahnhof Liestal, Synthesebericht, 15.12.2014	
B2. Jurybericht Projektwettbewerb Aufnahmegebäude und Bürogebäude, 04.04.2016	
B3. Stellungnahme kommunale Vorprüfung, 22.11.2016	
B4. Stellungnahme kantonale Vorprüfung, 22.11.2016	
B5. Mitwirkungsbericht, 11.11.2016	
B6. Verständigungsgespräch, 11.04.2018	

1. ZUSAMMENFASSUNG

Was mit dem Quartierplan erreicht werden soll

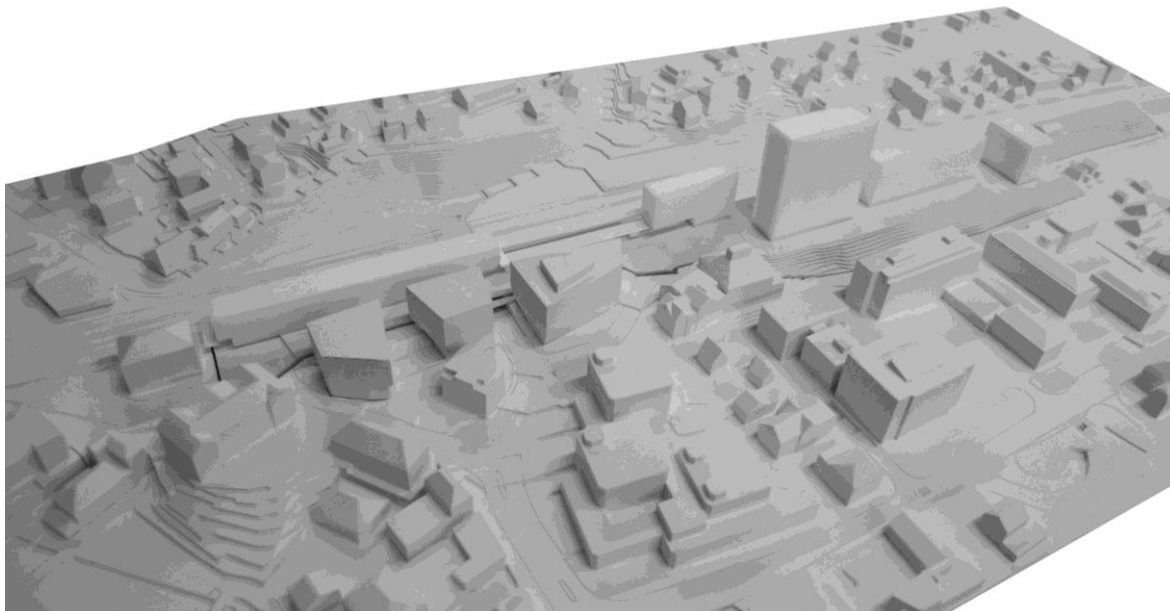
Der Quartierplan Bahnhofcorso sichert auf der Basis des Syntheseberichts der „Studie Bahnhof Liestal“ vom 15. Dezember 2014 die bauliche und verkehrliche Entwicklung des „Bahnhofareals Liestal“. Die Entwicklung will das Bahnhofareal als Verkehrsknotenpunkt mit einer hohen Siedlungs- und Umweltqualität aufwerten, das Bahnhofquartier als die Altstadt ergänzende, komplementäre Zentralität stärken und Liestal als Kantonshauptort hervorheben.

Verbindliche Bestandteile des Quartierplans sind:

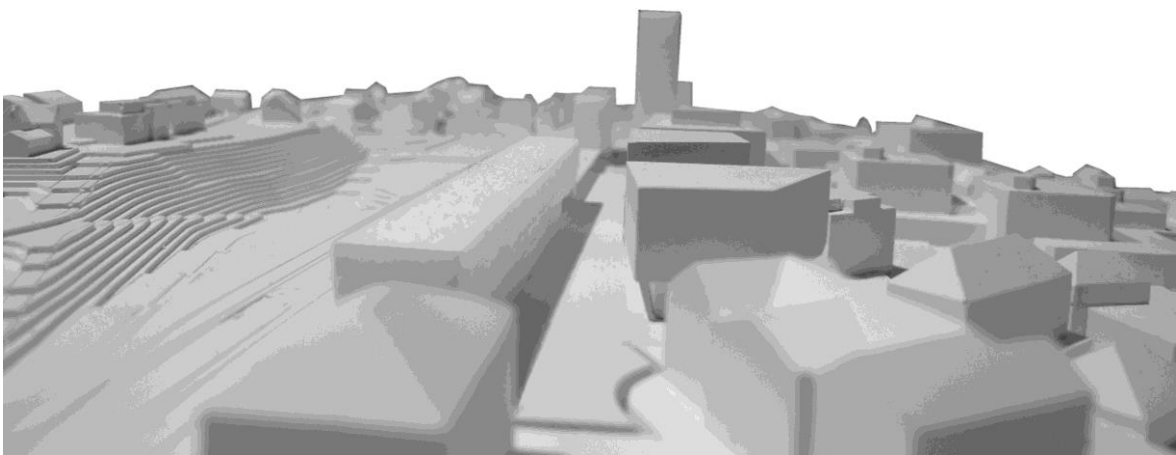
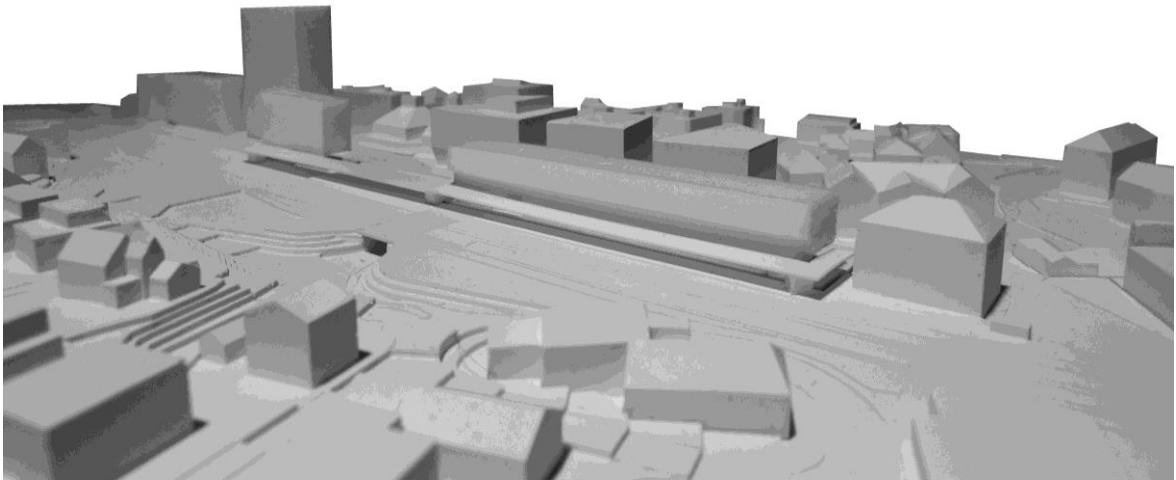
- Quartierplanreglement vom 18.06.2018
- Quartierplan Bahnhofcorso (1:500) vom 18.06.2018

Orientierende Bestandteile des Quartierplans sind:

- Verkehrsgutachten vom 04.03.2016
- Synthesebericht der städtebaulichen „Studie Bahnhof Liestal“ vom 15.12.2014 mit Modell (einsehbar beim Stadtbauamt Liestal, Fotos des Modells siehe unten)
- Der vorliegende Planungsbericht



Modellfoto „Studie Bahnhof Liestal“



Modellfotos „Studie Bahnhof Liestal“

2. PLANUNGSGEGENSTAND

2.1. Areal

Der Bahnhof Liestal liegt im Stadtteil Zentrum und teilt den Stadtkörper in zwei Bereiche; der Südwesten mit Schwerpunkt Wohnnutzung sowie der Nordosten mit der Altstadt (Stedtli), aber auch grossen Institutionen wie die kantonale Verwaltung und das Kantonsspital. Zentral eingebettet, hat das Areal eine wichtige Funktion als Verbindungselement und als Tor zur Stadt.



Situation Bahnhof Liestal

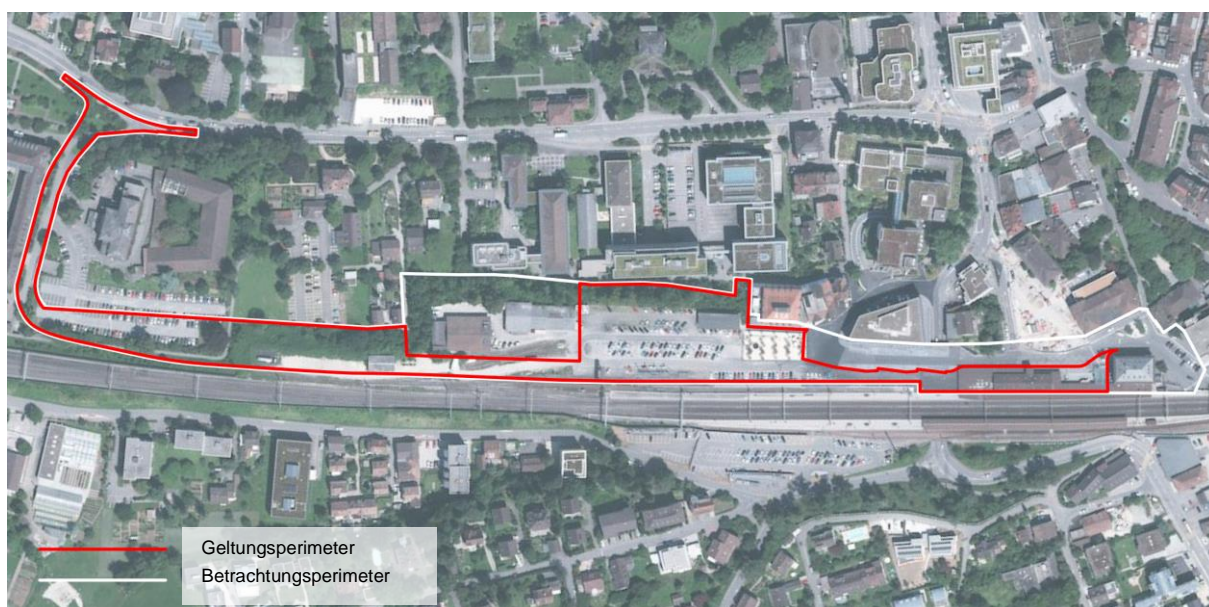
Der Bahnanschluss erreichte Liestal um 1850. Die Gleisanlagen wurden in Hochlage, teilweise in neu erstellten Geländeeinschnitten und teilweise auf künstlich aufgeschütteten Dammtrassen verlegt. Um die Jahrhundertwende folgte die ergänzende Aufschüttung des Güterareals mit Gleisanschluss und Güterumschlagplatz. Heute sind diese Industriegleise nicht mehr in Betrieb und das Güterareal ist zu einem grossen Teil von P&R Parkplätzen belegt.

In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Liestal befinden sich mehrere bedeutende Gebäude aus dem 19. bis 21. Jahrhundert.

- Der Palazzo, direkt am Perron 1 liegend, wurde 1891-1892 vom Architekten des Bundeshauses Hans Wilhelm Auer als Post- und Telegraphengebäude erbaut. Der Solitär wurde mehrfach durch An- und Umbauten ergänzt und verändert, ist heute jedoch sanierungsbedürftig. Mit seinen vielfältigen kulturellen Nutzungen trägt der Palazzo bedeutend zum kulturellen Leben der Stadt Liestal bei.
- Das Gebäude des Kantonsgerichts am Postplatz wurde 1853-54 von Benedikt Stehle als Schulhaus erbaut, vom Kanton 1914 erworben und umgebaut. Anpassungen an die Nutzungsanforderungen wie z.B. die Verlegung des Eingangs sind in Prüfung.
- Die Kantonsbibliothek am Emma Herwegh-Platz wurde als Weinlagerhaus 1824 erbaut und 2005 renoviert sowie umgebaut.

Geltungsperimeter

Der Geltungsperimeter des Quartierplans Bahnhofcorso umfasst gesamthaft ca. 2 Ha. Die städtebauliche Entwicklungsfläche (ohne Erschliessungsstrasse und Bahnbereiche) ist ein ca. 1 Ha grosses, unmittelbar am Bahnhof Liestal gelegenes Areal. Im QP-Perimeter enthalten sind das Bahnhofsgebäude und der angrenzende Perronbereich, die südlichen Wartebereiche des Bushofs, der Emma Herwegh-Platz und der östliche Bereich des Güterareals. Darüber hinaus umfasst der Perimeter im westlichen Bereich den Raumbedarf für die neue Erschliessungsstrasse, inkl. dem Aufschüttungsbereich für die Rampe (die Strasse überwindet entlang der Gleise einen Höhenunterschied von ca. 12m).



Geltungsperimeter und Betrachtungsperimeter Quartierplan Bahnhofcorso

2.2. Anlass

Folgende Vorhaben wirkten als Auslöser für die jüngste Entwicklungsplanung des Bahnhofareals in Liestal:

- Der Ausbau des Bahnknotens Liestal in Form eines vierten Gleises (Vierspurausbau und Wendegleis) durch die SBB
- Der Wunsch der Stadt Liestal, das heutige Aufnahmegebäude durch einen für die Kantonshauptstadt angemessenen Neubau zu ersetzen
- Das Vorhaben einer (teilweisen) Zentralisierung der Kantonalen Verwaltung in einem neuen Gebäude im direkten Bahnhofsumfeld (dieses Vorhaben wurde im Laufe der Planung wieder fallen gelassen).

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 (gegenüber dem Aufnahmegebäude) mit mehrheitlicher Wohnnutzung, unterstreichen und verstärken die laufenden Entwicklungen.

Durch die künftigen Mieter im Entwicklungsbereich Bahnhofcorso wird die Personenfrequenz nochmals gesteigert und der Bahnhof als Bezugsraum und Geschäftslage gestärkt. Die Mieter profitieren von kurzen Wegen und von der hohen Erschliessungsgunst der Lage.

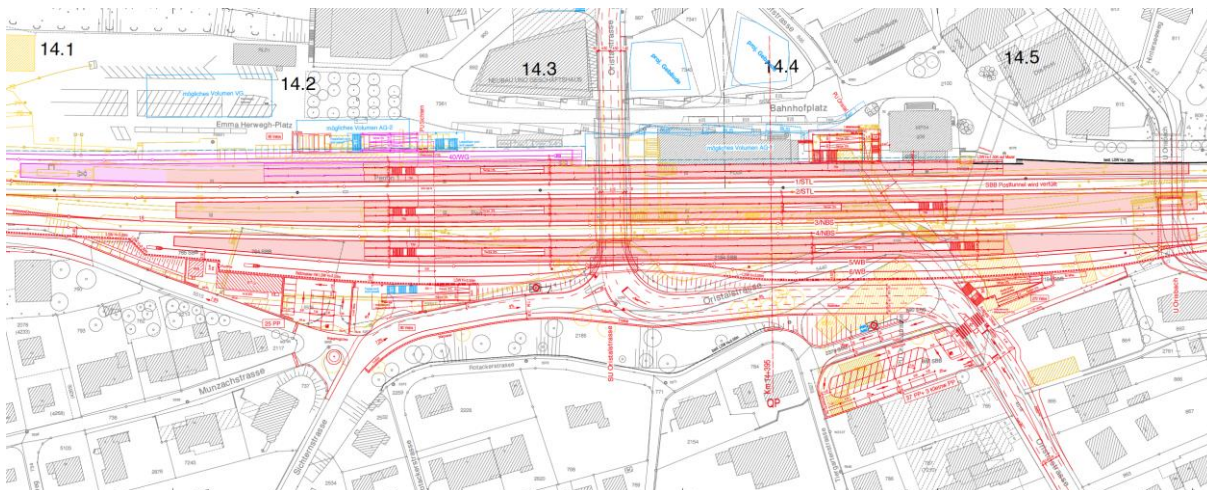
Das bestehende Aufnahmegebäude der SBB entspricht in Erscheinungsbild, Funktionalität und Kundenfreundlichkeit nicht mehr den heutigen Erfordernissen. Das Aufnahmegebäude muss der Summe der Entwicklungen im Bahnhofumfeld Rechnung tragen: Ein Neubau wird es ermöglichen, den veränderten Anforderungen gerecht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

Vierspurausbau (Bauphase voraussichtlich 2019 – 2026)

Der Vierspurausbau im Bereich Bahnhof Liestal sieht (Zusammenfassend) folgende Veränderungen vor:

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

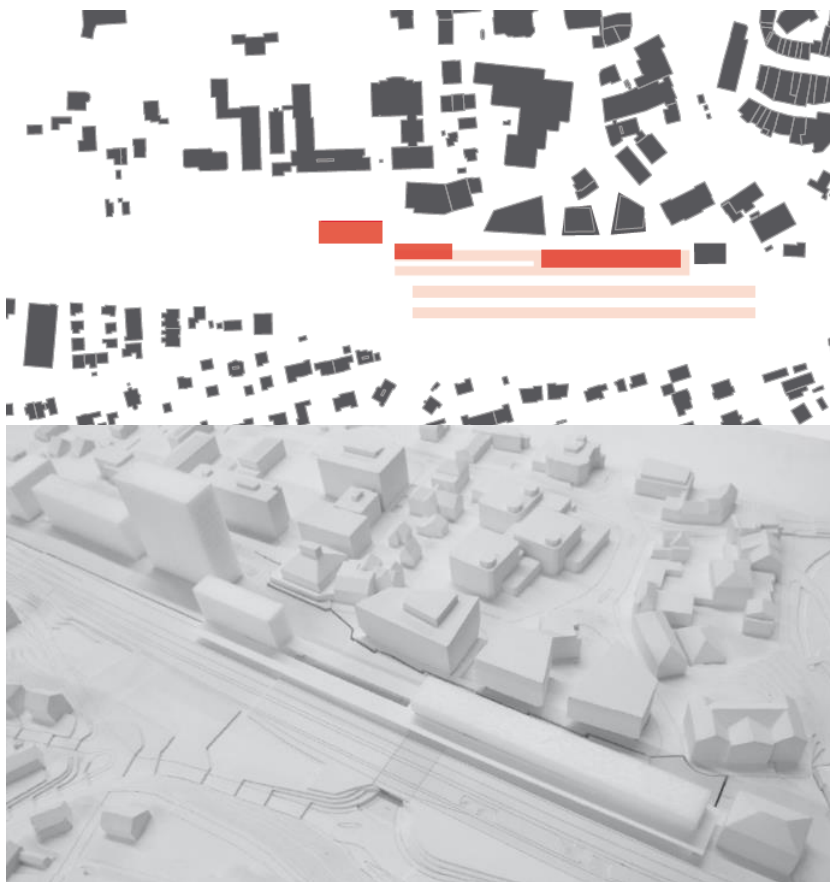
(vgl. nachfolgende Abbildung)



Projekt SBB Infrastruktur, Vierspurausbau und Wendegleis, Ausschnitt Bereich Bahnhof Liestal (Stand Mai 2015, Vorprojekt 2. Die Planung wird laufend angepasst)

Städtebauliche Studie Bahnhof Liestal

Zur Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Bahnhofareals (Neubau Dienstleistungsgebäude/Aufnahmegebäude SBB) wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Das Ergebnis dieser städtebaulichen Studie ist Umsetzungsvorlage für den vorliegenden Quartierplan „Bahnhofcorso“ und dem parallel durchgeführten Architekturwettbewerb.



Städtebauliche Studie Bahnhof Liestal

2.3. Zielsetzungen

Im Stadtentwicklungsplan der Stadt Liestal („Stadtentwicklungsplan 2020, ecos, 2011) ist dem Stadtteil Zentrum mit dem Bahnhof, dem Stedtli und der kantonalen Verwaltung ein Themenschwerpunkt mit folgenden Zielen gewidmet:

- Stärkung der räumlichen Beziehungen zwischen den bisher separaten Räumen durch ein langfristig angelegtes Langsamverkehr- und ÖV-Konzept
- Erhöhung der Durchlässigkeit für bessere Anbindung der Quartiere Sichertern, Oristal und Schwieri ans Zentrum und ans Stedtli
- Schaffung von attraktiven Freiräumen mit einem Grünkorridor Orisbach und kleinräumigen naturnahen Strukturen

Die erste Etappe der Entwicklung des SBB Areals (zweite Etappe: Güterareal West) fügt sich hervorragend in die diversen Aktivitäten der Stadt Liestal ein, das „Stedtli“ weiter aufzuwerten und Liestal im regionalen Kontext als Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität zu positionieren. Zwischen der SBB und dem Kanton BL wurde am 4. Juli 2013 ein LOI abgeschlossen, in welchem der Kanton sein Interesse bekundete, Teile der kantonalen Verwaltung in den Gebäuden der SBB zu konzentrieren. Anmerkung: Nach längerer Verhandlung wurde in der Medienmitteilung vom 22.09.2016 informiert, dass keine Einigung erzielt werden konnte und es deshalb, im gegenseitigen Einvernehmen, nicht zum Abschluss eines Mietvertrages kommt.

Im Rahmen der Studie Bahnhof Liestal wurden die städtebaulichen Rahmenbedingungen anhand von Varianten erarbeitet, welche die Basis für den vorliegenden Quartierplan bilden. Sie sind im Synthesebericht vom Dezember 2014 festgehalten. Zudem sollen die erarbeiteten Bedingungen Grundlage für weiterführende, qualifizierende Verfahren sein (Wettbewerbe).

Insbesondere wurden erarbeitet:

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

Die städtebauliche Argumentation muss die grössere Umgebung des SBB-Areals einbeziehen. Während der Bearbeitung der städtebaulichen Studie 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 „städtebauliche Argumentarium Entwicklung Zentrum Liestal“ (erarbeitet im Auftrag der Stadt) zur Koordination der verschiedenen Planungen im Zentrum Liestals stellt diese Übereinstimmung dar.

Das Ergebnis aus der städtebaulichen Studie vermag die ökonomischen, funktionalen, städtebaulichen und technischen Entwicklungsabsichten so optimal zu vereinen, dass mit den weiteren Planungsschritten, dem vorliegenden Quartierplan sowie den folgenden Architekturwettbewerben, das Bahnhofsgebiet einen wichtigen Impuls erhält und als Auftakt der weiteren Entwicklungen Liestals verstanden werden kann: z.B. mit der Fertigstellung des Bushofs und einer besseren Anbindung in die umliegenden Quartiere.

Durch ein architektonisch herausragendes Hochhaus (Baubereich A), ein ergänzendes Bürogebäude am Emma Herwegh-Platz (Baubereich B) ein neues Aufnahmegebäude (Baubereich

C) erfährt der Standort am Bahnhof Liestal eine grosse städtebauliche Aufwertung und die Möglichkeit, ein architektonisches Leuchtturm-Projekt (Hochhaus) an zentralster Lage zu realisieren.

Die Architekturen werden eingebettet in hochwertige Freiräume, welche die vernetzenden Funktionen unterstützen, die Belegung des Bahnhofquartiers fördern und Aufenthaltsqualität schaffen.

Um die Entwicklungen zu ermöglichen und die dadurch entstehenden, zusätzlichen Verkehrsströme aufnehmen zu können wird eine neue Erschliessungsstrasse von Nordwesten her realisiert (vgl. 2.4. Abhängigkeiten, Erschliessung). Dadurch wird das isolierte Güterareal aus seiner Sackgassensituation befreit und in die Kreisläufe der Stadt eingebunden; insbesondere werden die Verbindungen zum Kreuzbodenareal und zur Rheinstrasse, mit den verschiedenen angrenzenden öffentlichen Nutzungen (Schulen, Kantonsspital, Verwaltung) aufgewertet.

Im Rahmen der Quartierplanung wurden verschieden verkehrliche Vertiefungen und Präzisierungen erarbeitet sowie Abhängigkeiten geklärt. Diese sind in einem Verkehrsgutachten zusammengefasst (vgl. Anhang A1.)

2.4. Abhängigkeiten

Neue Erschliessungsstrasse

Im Rahmen der städtebaulichen Studie wurde deutlich, dass das Areal (Güterareal, Baubereiche A und B) nicht über das bestehende Strassennetz erschlossen werden kann (die Belastungsgrenze würde klar überschritten), sondern eine neue Anschlussstrasse erforderlich wird.

Infolgedessen wurde im Rahmen der Quartierplanung ein Verkehrsgutachten, unter Mitwirkung der Stadt Liestal, des Kanton BL und der SBB erstellt und im Ergebnis eine neue Erschliessungsstrasse konzipiert.

Während des Vierpurausbaus und Bau des Wendegleises der SBB (voraussichtliche Bauzeit 2019 – 2026) muss das Güterareal über die Baupiste erschlossen werden können.

Projekt Vierspurausbau und Wendegleis SBB Infrastruktur

Das Projekt Vierspurausbau und Wendegleis der SBB Infrastruktur hat bereits einen hohen Abstimmungs- und Detaillierungsgrad erreicht. Es befindet sich aber noch in der Planungsphase und wird laufend aktualisiert (Baubeginn ist voraussichtlich 2019). Innerhalb des Quartierplanperimeters werden insbesondere die genaue Lage der Personenunterführungen und die Gestaltung der jeweiligen Aufgänge (Treppen- und Rampenanlagen) noch leichte Anpassungen erfahren. Die Planung der bahnhofseitigen PU-Zugänge muss in Zusammenhang mit dem Wettbewerbsergebnis zu den Baubereichen B + C (im März 2016 entschieden) koordiniert und abgestimmt werden.

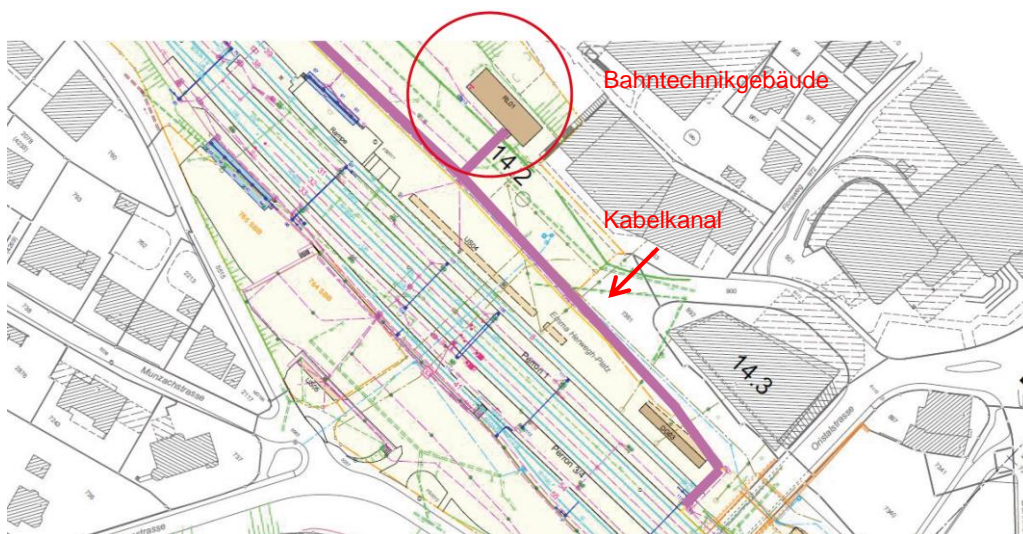
Die baulichen Entwicklungen am Bahnhof Liestal werden in den kommenden Jahren intensiv sein und die Baustellenplanung entsprechend komplex. Die Realisierung der im Quartierplanperimeter Bahnhofcorso vorgesehenen Entwicklungen muss eng mit der Baustellenplanung des Vierspurausbaus koordiniert werden.

Bahntechnikgebäude BTG und Kabelkanal

Im Quartierplanperimeter befinden sich ein Bahntechnikgebäude (Stellwerk) und ein zuführender Kabelkanal (vgl. Abbildung unten).

Die Lage und der mögliche Umgang mit dem Kabelkanal wurden im Rahmen der städtebaulichen Studie analysiert. Der unterirdische Kabelkanal kann, falls erforderlich, baulich in den Büro-/Dienstleistungsbau (Hochhaus) integriert werden. Die genaue Ausführung muss im Rahmen des Bauprojekts mit der SBB Infrastruktur geklärt und abgestimmt werden. Das mögliche Baufeld wird nicht durch die Lage des Kabelkanals eingeschränkt.

Mittelfristig (im Rahmen des Vierspurausbaus) wird das Bahntechnikgebäude BTG in den südwestlichen Bereich des Bahnhofs verlagert. Daraufhin können das BTG auf dem Güterareal und der zuführende Kabelkanal zurückgebaut werden.



Lageplan Bahntechnikgebäude und Kabelkanal

3. PLANUNGSABLAUF

3.1. Beteiligte

Quartierplanung

Die Quartierplanung (Plan, Reglement, Bericht) wurde im Auftrag von SBB Development durch yellow z urbanism architecture AG aus Zürich erarbeitet, mit der Unterstützung von Raumplanung Holzemer GmbH aus Oberwil. Der QP-Vertrag wurde durch Raumplanung Holzemer erarbeitet.

Das Verkehrsgutachten wurde erarbeitet durch Rudolf Keller & Partner AG aus Muttenz. Das Genehmigungsverfahren wird durch yellow z und Raumplanung Holzemer begleitet.

Städtebauliche Studie

Im Rahmen der vorangehenden städtebaulichen Studie (Grundlage für die Quartierplanung Bahnhofcorso) waren folgende Personen beteiligt:

Vertretung Auftraggeberin SBB, Kanton Basel-Landschaft, Stadt Liestal

SBB Immobilien	Alexander Muhm	Leiter Development
	Martin Zobrist	Portfolio Management
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	Oliver Biedert	Tiefbauamt, Leiter Öffentlicher Verkehr/Mobilität
Stadt Liestal	Lukas Ott	Stadtpräsident
	Peter Rohrbach	Stadtrat
	Heinz Plattner	Leiter Stadtplanung

Unabhängige Fachexpertinnen und -experten

	Marc Angélil	Städtebau/Architektur, Zürich, Stv. Moderation
	Rainer Klostermann	Städtebau/Architektur, Zürich, Moderation
	Sibylle Aubort Raderschall	Freiraum, Meilen
	Beni Strub	Raumplanung/ Verkehr/Infrastruktur, Basel

Projektleitung

SBB Immobilien Julia Bobert, Development, Projektleitung SBB Immobilien

Planerteam (städtebauliche Studie)

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

3.2. Bisherige Planungsschritte

Städtebauliche Studie: Beilage B1	Februar bis Dezember 2014
Erarbeitung Quartierplandossier	Februar 2015 bis Januar 2016
Verkehrsgutachten: Anhang A1	April 2015 bis Februar 2016
Architekturwettbewerb Baubereiche B + C: Beilage B2	August 2015 - März 2016
Präsentation Arealbaukommission	November 2015
Komm. Vorprüfung: Durchführung gemäss Beilage B3	Januar - März 2016
Kant. Vorprüfung: Durchführung gemäss Beilage B4	April - Juli 2016
Mitwirkung: Durchführung gemäss Beilage B5	Mai - Juli 2016
Mitwirkungsgespräche	Oktober 2016
Auflage Mitwirkungsbericht	Dezember 2016 - Januar 2017
Beschluss Stadtrat	20. Dezember 2016
Beschluss Einwohnerrat	21. Juni 2017
<i>Der Einwohnerrat beschliesst, gemäss § 90 des ER-Geschäftsreglements das <u>Behördenreferendum zu ergreifen</u></i>	
Urnenabstimmung	26. November 2017
<i>Die Bevölkerung stimmt mit einer <u>Mehrheit von 70% dem Quartierplan Bahnhofcorso deutlich zu</u></i>	
Planaufgabe	1. Februar – 2. März 2018
Verständigungsgespräch: Beilage B6	11. April 2018

3.3. Planaufgabe

Die öffentliche Planaufgabe der Quartierplanunterlagen wurde vom Donnerstag, 01. Februar 2018 bis Freitag, 02. März 2018 durchgeführt. Die öffentliche Planaufgabe wurde im Amtsblatt Nr. 05 vom 01. Februar 2018 sowie im Liestal aktuell Nr. 821 vom 01. Februar 2018 publiziert. Die Unterlagen konnten auf dem Stadtbauamt eingesehen werden. Innert dieser Frist ist eine Einsprache von Pro Velo beider Basel eingegangen. Das Verständigungsgespräch fand am Mittwoch, 11. April 2018 statt. Mit Schreiben vom 17. Mai 2018 zieht Pro Velo beider Basel die Einsprache unter folgender Bedingung zurück:

Zusätzlich zur Velostation sind am Standort Post / Palazzo mindestens 80 gedeckte VPP zu erstellen. Für den Fall eines Volks-Neins zur Velostation muss ein verbindlicher Plan bestehen, der aufzeigt, wo die fehlenden 340 gedeckten VPP erstellt werden. Mindestens 100 davon müssen am Standort Post / Palazzo erstellt werden. Die Bedingung kann aufgrund folgender Begründungen jedoch nicht erfüllt werden.

- Die geforderten zusätzlichen VPP am Standort Post / Palazzo liegen ausserhalb des Quartierplanperimeters.
- Das Projekt der Velostation durchläuft ein separates Verfahren und kann nicht mit dem Quartierplan verknüpft werden.

Details zur Einsprache und zur Stellungnahme der Stadt Liestal können dem Protokoll des Verständigungsgesprächs **gemäss Beilage B6** entnommen werden.

Dementsprechend wird die Einsprache an den Regierungsrat zum Entscheid weitergeleitet, mit dem Antrag, die Einsprache abzuweisen.

3.4. Weitere Planungsschritte

Genehmigungsantrag / Abweisung Einsprache Stadtrat	03. Juli 2018
Genehmigung Regierungsrat	voraussichtlich Oktober 2018

3.5. Voraussichtliche parallele/zukünftige Planungsschritte

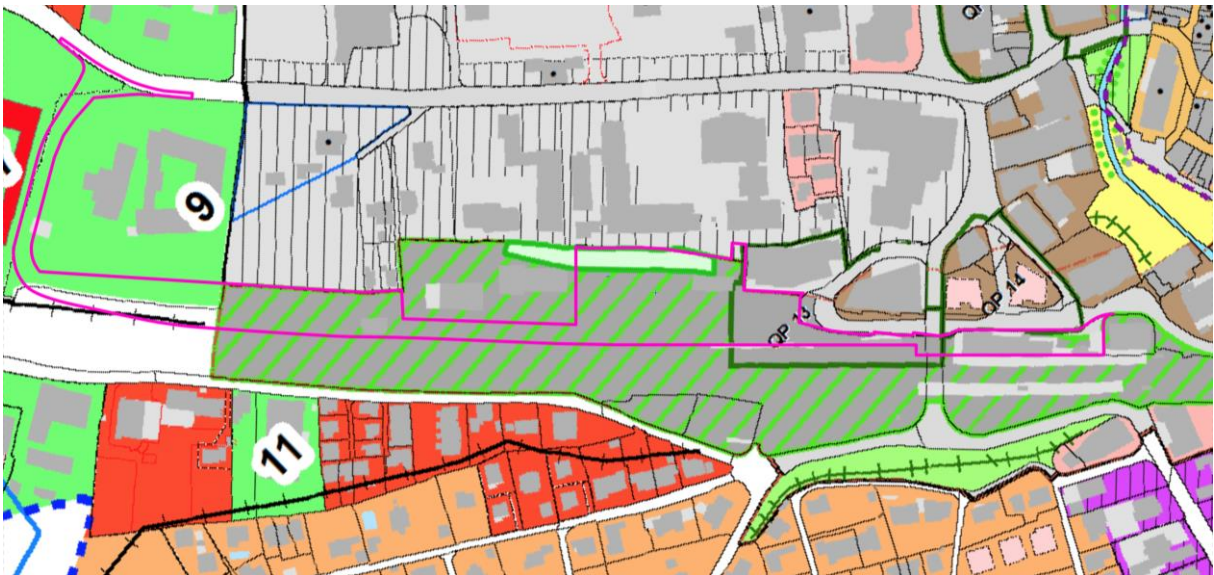
- Architekturwettbewerb für den Baubereich A (nach Rechtskraft QP Bahnhofcorso)
- Planung und Umsetzung neue Erschliessungsstrasse
- Entwicklung westlicher Teil des Güterareals (Entwicklungsstudie/ Quartierplanung/ Umsetzung)

4. BEZUG ZUR ÜBERGEORDNETEN PLANUNG

4.1. Zonenrechtliche Bestimmungen














Bau- und Zonenordnung

Das Entwicklungsareal befindet sich in der Zentrumszone 3 (Ausgenommen die Erschliessung). In dieser Zone besteht Quartierplanungspflicht und sie gehört zur Projektzone Bahnhof. Aus den Zonenbestimmungen (Teilzonenreglement Zentrum – in der Folge mit „TRZ“ abgekürzt) ergeben sich die folgenden allgemeinen und spezifischen Rahmenbedingungen:


















Zonenplan/Teilzonenplan Zentrum Liestal, zusammengesetzt (Ausschnitt). Quartierplanperimeter pink umrandet.

Rechtsverbindlicher Planinhalt

	Wohnzone W2
	Wohnzone W2a
	Wohn- und Geschäftszone WG2
	Wohn- und Geschäftszone WG3
	Wohn- und Geschäftszone WG3a
	Wohn- und Geschäftszone WG3b
	Wohn- und Geschäftszone WG3c
	Wohn- und Geschäftszone WG4
	Spezialzone Bestand WB
	Gewerbezone G1
	Gewerbezone G2
	Zone für öffentliche Werke und Anlagen OeWA
	Zone für Sport- und Freizeitanlagen
	Prägende Geländekante

Legende Zonenplan (Ausschnitt)

		Empfindlichkeitsstufen			
		II	III	keine	
GRUNDNUTZUNGSZONEN					Kernzone
					Zentrumszone 1
					Zentrumszone 2
					Zentrumszone 3
					OeWA
					Grünzone
					Uferschutzzone
					Spezialzone "Allee"
					Spezialzone "Wasserturmplatz"
ÜBERLAGERTE ZONEN					Zone mit Quartierplanpflicht (gemäss RBG)
					AEP
					Masterplan 1 / Zentrum Nord
					Projektzone Bahnhof
					Ortsbildschutzzone
					prägende Geländekanten

Legende Teilzonenplan Zentrum (Ausschnitt)

Allgemeine Zielsetzungen „Zentrumszonen“ gem. Art. 15 TRZ

Die Zentrumszonen dienen der Erhaltung und der weiteren Entwicklung des Zentrums von Liestal. Zugelassen sind Wohnnutzungen sowie mässig störende Betriebe. Bauten und Überbauungen haben sich den Gesamtentwicklungsvorstellungen nach dem Entwicklungsplan der Stadt Liestal einzuordnen:

- a) Es sind Gesamtkonzepte anzustreben, die etappenweise realisierbar sind.
- b) Es sind städtische Strukturen mit möglichst vielfältigen Nutzungen im Sinne von § 17 des Teilzonenreglements anzustreben.
- c) Die Projekte sind erschliessungsmässig auf die übergeordneten Verkehrsnetze (motorisierter Verkehr, Fussgänger- und Radfahrerverbindungen, öffentlicher Verkehr) auszurichten.
- d) Bauten, Plätze und Grünflächen sind einander in angemessenem Verhältnis zuzuordnen.
- e) Die Konzepte nehmen auf angrenzende erhaltenswerte Bauten und Strukturen Rücksicht. Einer hohen architektonischen Qualität wird grosse Beachtung geschenkt.
- f) Bei Massnahmen im Bahnareal ist der Erhaltung der Luftleitbahnen Beachtung zu schenken.

Spezifische Festsetzungen gem. Art. 16/ 17a/ 18 TRZ:

- Bebauungsziffer: Frei
- Ausnahmeüberbauungen nach einheitlichem Plan: Der Stadtrat ist berechtigt, bei Überbauungen nach einheitlichem Plan (§ 50 RBG) im Baubewilligungsverfahren Ausnahmen von den für die entsprechende Nutzungszone festgelegten Bauvorschriften zu gestatten sofern eine hohe Wohnqualität und eine gute Einfügung in die landschaftliche und bauliche Umgebung gewährleistet sind.
- Der Stadtrat verlangt den Quartierplan im ordentlichen Verfahren gemäss § 41 RBG zwingend, wenn es sich um ein grösseres Bauvorhaben handelt sowie bei schwierigen Verhältnissen oder städtebaulich anspruchsvollen Situationen.

4.2. Übergeordnete Bestimmungen

Vorgaben des Bundes

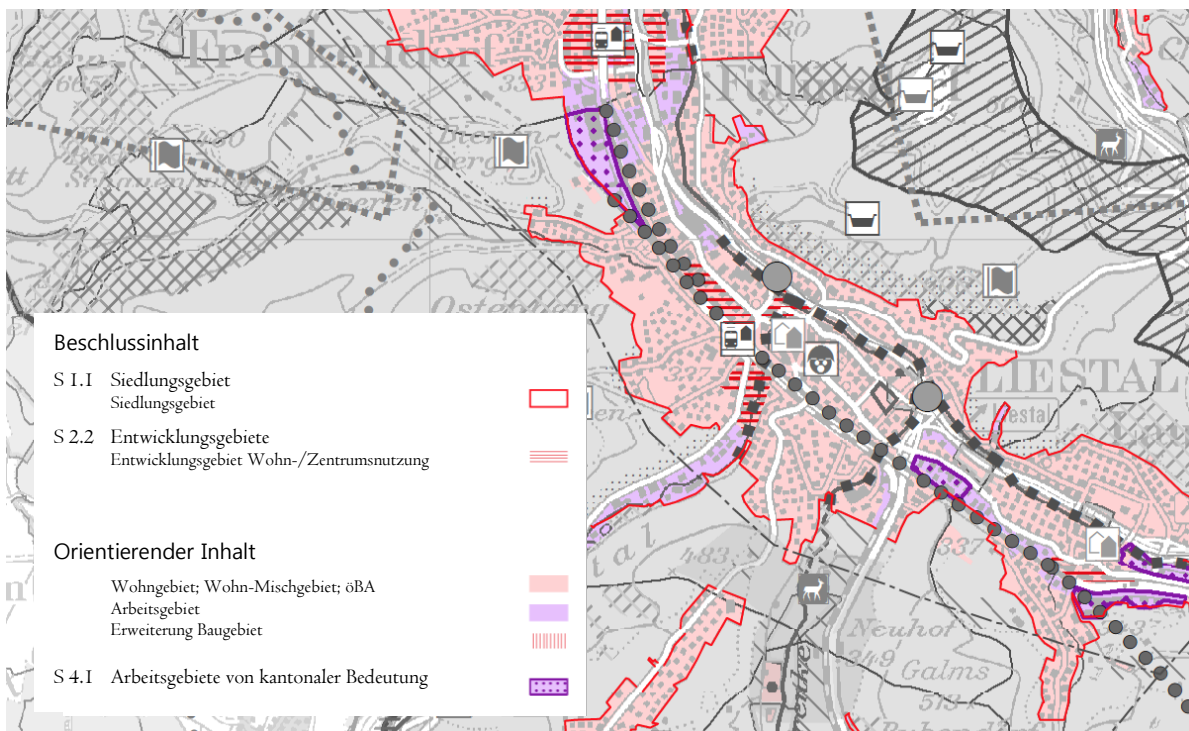
- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983, insb. Art. 20ff (Lärm).
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986
- Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV), Stand 1. Juli 2012
- Störfallverordnung (StFV) vom 1. April 1991
- ISOS (gestützt auf Artikel 5 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz NHG; SR 451)

Kantonale Vorgaben

- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (VBG) vom 27. Oktober 1998
- Kantonaler Richtplan (KRIP) → siehe nachfolgend

Anpassungen des kantonalen Richtplans KRIP 2016 : Objektblatt S 2.2 (und S 2.3)

Der kantonale Richtplan wird laufend angepasst. Zuletzt wurden u.a. ein neues Objektblatt „S 2.2 Entwicklungsgebiete“ erarbeitet und der Plan angepasst. Die jüngsten Anpassungen befinden sich in der Vernehmlassung.



Ausschnitt des angepassten KRIP (Stand März 2016)

Auszug aus Objektblatt S 2.2:

S 2.2 Entwicklungsgebiete – Ziele:

- Die Entwicklungsgebiete sind die zentralen Verdichtungsgebiete im Kanton. Mit der Verdichtung sollen gleichzeitig Qualität und Identität geschaffen oder erhalten werden.
- Die Analyse der räumlichen Stärken und Schwächen der Quartiere, in denen Entwicklungsgebiete liegen, bilden den Ausgangspunkt der Umgestaltung der Areale. Stärken sind zu stärken, Schwächen zu eliminieren.
- Die Entwicklungsgebiete sind so zu gestalten, dass soziale, räumliche und ökonomische Mehrwerte geschaffen werden können.

S 2.2 Entwicklungsgebiete – Planungsanweisungen:

- Die Gemeinden zeigen in ihrem Planungsbericht gem. Art. 47 RPV auf, welche zusätzlichen Kapazitäten an Einwohnern und Beschäftigten durch die vorgesehenen Umzonungen geschaffen werden sollen, wie sie die Minstdichten gemäss Örtliche Festlegungen realisieren und wie sie dabei eine hochwertige Siedlungs- und Freiraumqualität sicherstellen.
- Die Gemeinden zeigen ausgehend von einer Quartieranalyse im Planungsbericht gem. Art. 47 RPV auf, welche Mehrwerte in Sinne von Ziffer B dieses Objektblatts mit ihren Verdichtungsmassnahmen geschaffen werden.

Für das Entwicklungsgebiet Bahnhof Liestal setzt der KRIP eine Minstdichte von 125 Einwohner+Beschäftigte / Ha fest.

Ein weiteres Objektblatt ist für die Entwicklungsplanung am Bahnhof Liestal relevant:
„S 2.3 *Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)*“

Auszug aus Objektblatt S 2.3:

S 2.3 *Bahnhofsgebiete – Ausgangslage:*

Bahnhöfe und S-Bahn- bzw. wichtigere Tram- und Bushaltestellen von übergeordneter Bedeutung stellen Verkehrsknotenpunkte dar. Als stark frequentierte, öffentliche Transiträume haben sie eine grosse Ausstrahlung auf ihre Umgebung. Bahnhofsareale (im Eigentum der SBB) sowie Bahnhofsgebiete (Umgebung der Bahnhofsareale) sind in vielen Fällen unternutzt und weisen deshalb häufig ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Aufgrund ihres speziellen Charakters sind Bahnhofsgebiete geeigneter als andere, unterschiedlichste Funktionen (Wohnen, Dienstleistungen, Verkehr) auf engstem Raum aufzunehmen. (...)

S 2.3 *Bahnhofsgebiete – Ziele:*

- a) Bahnhöfe und Umsteigestellen sind entsprechend ihrer Lage, ihrer Funktion und ihrer Ressourcen aufzuwerten (Park+Ride, Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, personenintensive Betriebe, Wohnen). Wo nötig ist die Zugänglichkeit der Bahnhöfe zu Fuss, mit dem Velo und Auto zu verbessern.
- b) Bahnhofsgebiete sollen städtebaulich als Orientierungspunkte konzipiert werden und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet in Erscheinung treten. Erhaltenswerte Zeugnisse der Vergangenheit sind zu erhalten oder durch geeignete Umgestaltung neuen Zwecken zuzuführen.
- c) Die Verkehrswege sind im Bahnhofsareal und/oder -gebiet so zu verknüpfen, dass möglichst kurze, bequeme und gut gestaltete Zugangs- und Umsteigewege entstehen. Es sind attraktive, verkehrsberuhigte Fussgängerbereiche zu schaffen. Zudem sind an geeigneten, zentralen Stellen genügend Abstellplätze für Motorfahrzeuge (u.a. Kurzparking, Park + Ride) und Velos (Bike + Ride) vorzusehen. Der Einsatz bewachter Veloabstellplätze ist zu prüfen. Besondere Beachtung gilt es der Übersichtlichkeit und dem Prinzip der Sicherheit zu schenken.
- d) Die Bahnhofsgebiete sollen über bequeme, behindertengerechte und gut gestaltete Fuss- und Velowegnetze erreichbar sein.

S 2.3 *Bahnhofsgebiete – Planungsanweisungen:*

- a) Die Bahnhofsgebiete und Umsteigestellen von kantonaler Bedeutung sind als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete im Sinne der Ziele gemäss Ziffer B. auszugestalten (Entwicklungsschwerpunkte).
- b) Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Planung.
- c) Der Kanton prüft die Möglichkeiten einer aktiven Bodenpolitik im räumlichen Umfeld der Bahnhöfe und Umsteigestellen von kantonaler Bedeutung

Im Rahmen vorbereitenden Arbeiten für den Quartierplan (städtebauliche Studie) wurde das Quartier grossräumig betrachtet, vertieft analysiert und die Entwicklungsplanung darauf abgestützt. Parallel dazu hat die Stadt im Rahmen des „städtebaulichen Argumentarium“ ihre Zentrumsplanung koordiniert, quantifiziert und qualifiziert.

Die mit dem Quartierplan Bahnhofcorso verfolgten Entwicklungen decken sich vollumfänglich mit den Zielsetzungen des KRIP und setzen diese um.

Mit den geplanten Entwicklungen wird das Bahnhofsgebiet Liestal aufgewertet und verdichtet. Die Nutzungsmischung wird verbessert, die Nutzungsdichte wird erhöht, die Verkehrsanbindungen werden für alle Verkehrsteilnehmer verbessert, der ÖV-Knotenpunkt wird aufgewertet und in seiner Funktionalität unterstützt, die Siedlungs- und Freiraumqualität wird sichergestellt, die Identität und Ausstrahlung des Quartiers um den Bahnhof Liestal werden gestärkt und qualifiziert.

Die minimal vorgegebene Dichte wird übertroffen:

- > Zielvorgabe wären 250 Einwohner (E) + Beschäftigte (B): 125 x 2 Ha Fläche QP.
- > Der Quartierplan ermöglicht die Realisierung von maximal 21'000 BGFH.
- => Bei einer Annahme von 70% Bürofläche (30m²/B), 20% Wohnfläche (50m²/E), 10% Gewerbefläche (50m²/B) wird im QP die Umsetzung von Flächen für ca. 520 Beschäftigte und ca. 80 Einwohner ermöglicht, insgesamt also 600 Einwohner + Beschäftigte.

4.3. Relevante Rahmenbedingungen

Die folgenden Rahmenbedingungen müssen im Rahmen der Umsetzung des Quartierplans Bahnhofcorso einer vertieften Betrachtung unterzogen werden:

Lärm (vgl. auch Anhang A2)

Im Rahmen von Quartierplanungen ist die Zuordnung der Lärm-Empfindlichkeitsstufen (LES) gestützt auf Art. 43 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vorzunehmen. Da die geplanten Nutzungen mit Dienstleistungen, Kundendienst der SBB, ergänzendes Kleingewerbe und Wohnen als wenig störende Betriebe eingestuft werden können, wäre die LES II zuzuweisen. Gemäss Art. 43 Abs. 2 ist jedoch aufgrund der vorhandenen Vorbelastung durch den Eisenbahnlärm von einer LES III auszugehen.

Parallel zur Quartierplanung wurde ein Lärmgutachten erarbeitet (Anhang A2). Abgestützt auf das Ergebnis sind entsprechende Massnahmen in das Quartierplanreglement aufgenommen worden.

In Zusammenhang mit dem Baubewilligungsverfahren ist der Nachweis zu erbringen, dass die relevanten Grenzwerte (Immissionsgrenzwerte) eingehalten werden.

Risikovorsorge/Störfall (vgl. auch Anhang A3)

Der Bereich entlang der Bahnlinie wird aufgrund der schienengeführten Gefahrguttransporte als risikorelevant eingestuft. Der Perimeter unterliegt deshalb der Störfallverordnung. Anleitung zur Störfallvorsorge bietet die Planungshilfe des Bundes „Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang risikorelevanten Bahnanlagen“ des Bundesamts für Raumentwicklung ARE vom März 2009.

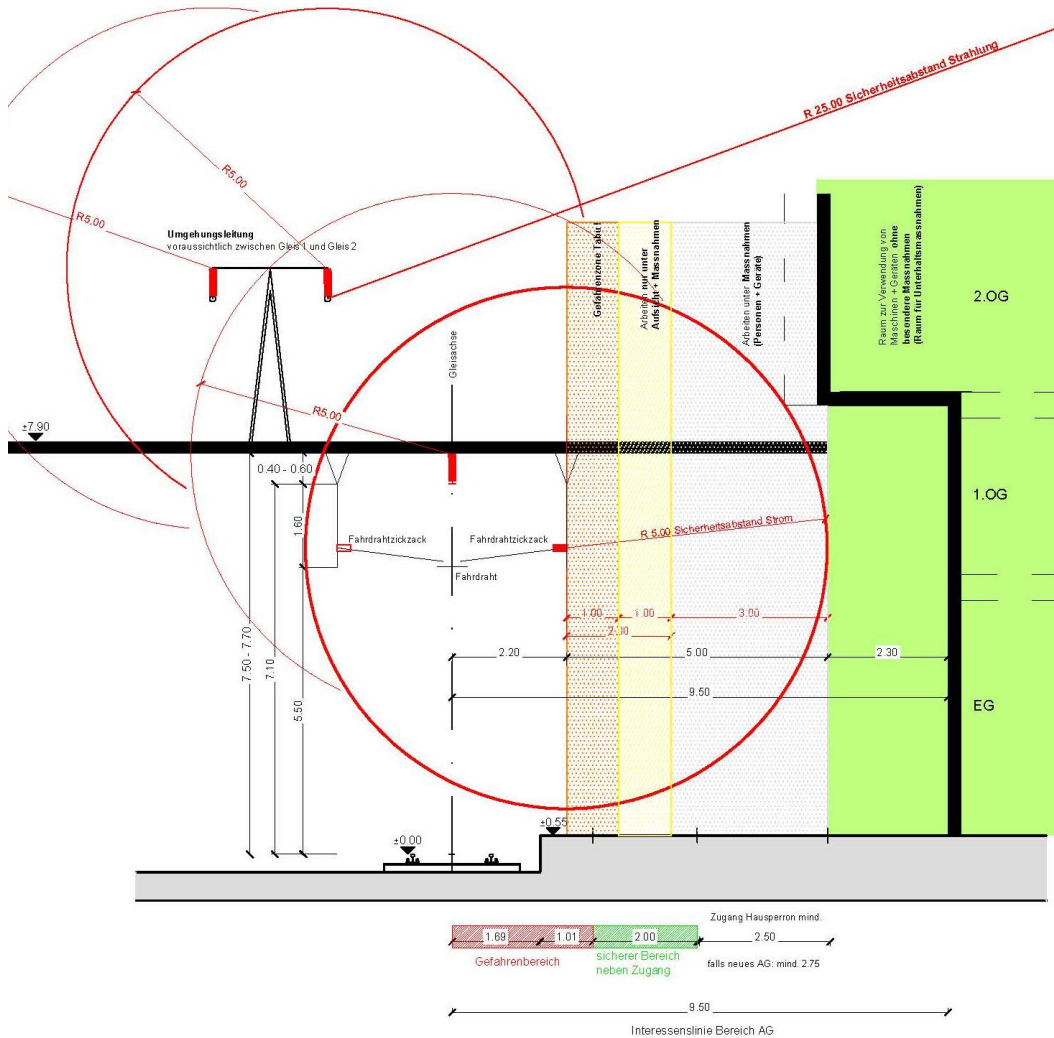
Im Rahmen der Quartierplanung wurde eine Risikobeurteilung erarbeitet (Anhang A3). Abgestützt auf das Ergebnis sind entsprechende Massnahmen in das Quartierplanreglement aufgenommen worden.

NIS nicht ionisierende Strahlungen

Bei der Planung sind die Vorgaben der NIS Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV, Stand 1. Juli 2012) einzuhalten.

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.

Parallel zur Quartierplanung durchgeführte Abklärungen haben ergeben, dass keine weiterführenden Vorschriften in das Quartierplanreglement aufzunehmen sind.



Sicherheitsrelevante Abstände, Prinzipskizze, am konkreten Objekt zu präzisieren.

Hochwassergefahren

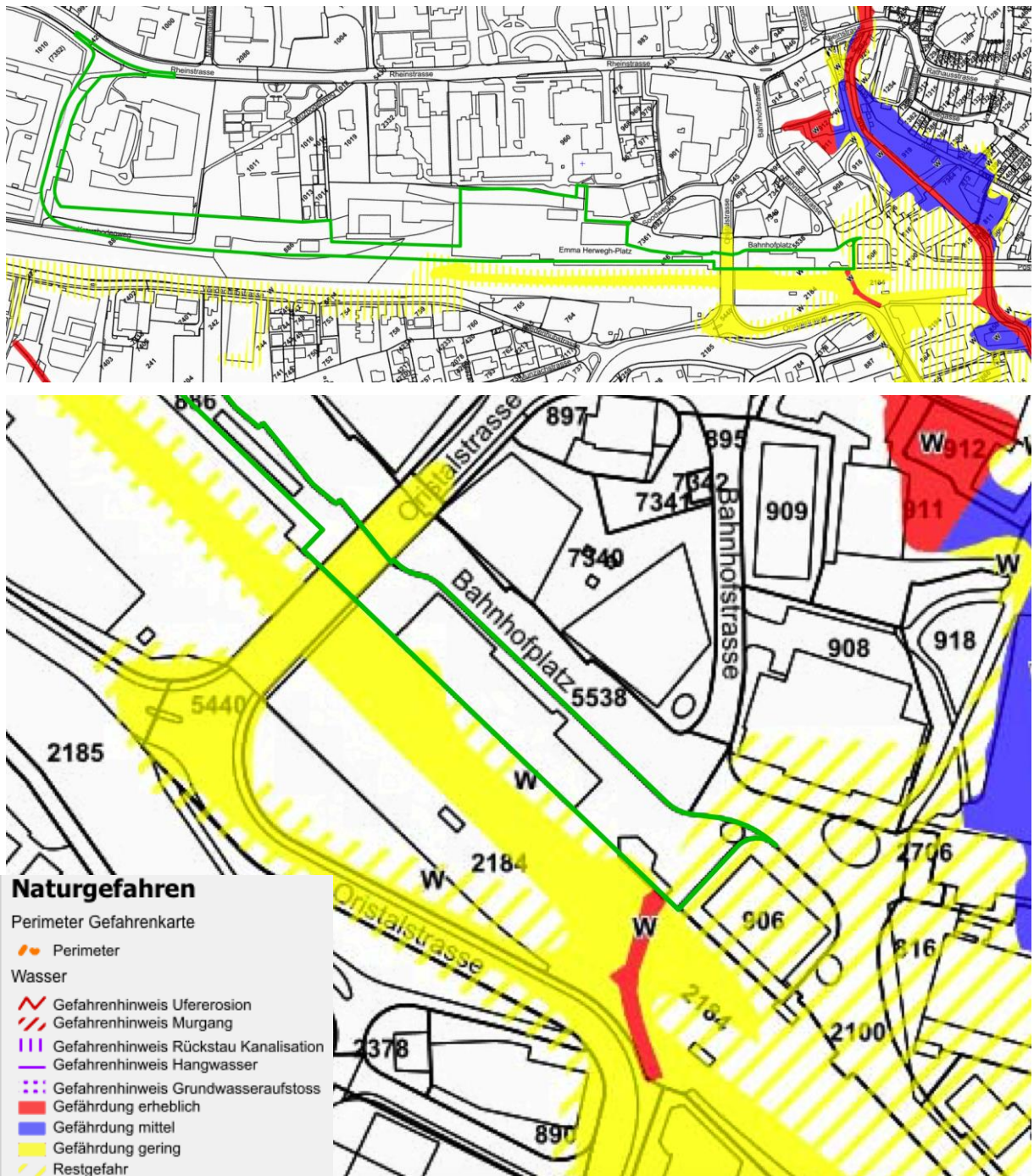
Die kantonale Naturgefahrenkarte der Gemeinde Liestal weist aktuell innerhalb des Quartierplanperimeters im Bereich der Strassenunterführung Oristalstrasse ein Bereich mit geringer („gelb“), im Bereich der Personenunterführung Oristalstrasse ein Bereich mit erheblicher („rot“) Gefährdung durch den Naturgefahrenprozess Überschwemmung aus. Diese Gefährdung ergibt sich aus der Überschwemmungsgefahr für ein 300-jähriges Hochwasser (vgl. nachfolgende Abbildungen).

Der Umbau der erwähnten Bereiche wird im Rahmen des Projekts „Vierspurausbau und Wendegleis“ der SBB Infrastruktur geplant, entsprechend sind notwendige Hochwasserschutzmassnahmen im Rahmen dieser Planung sicher zu stellen.

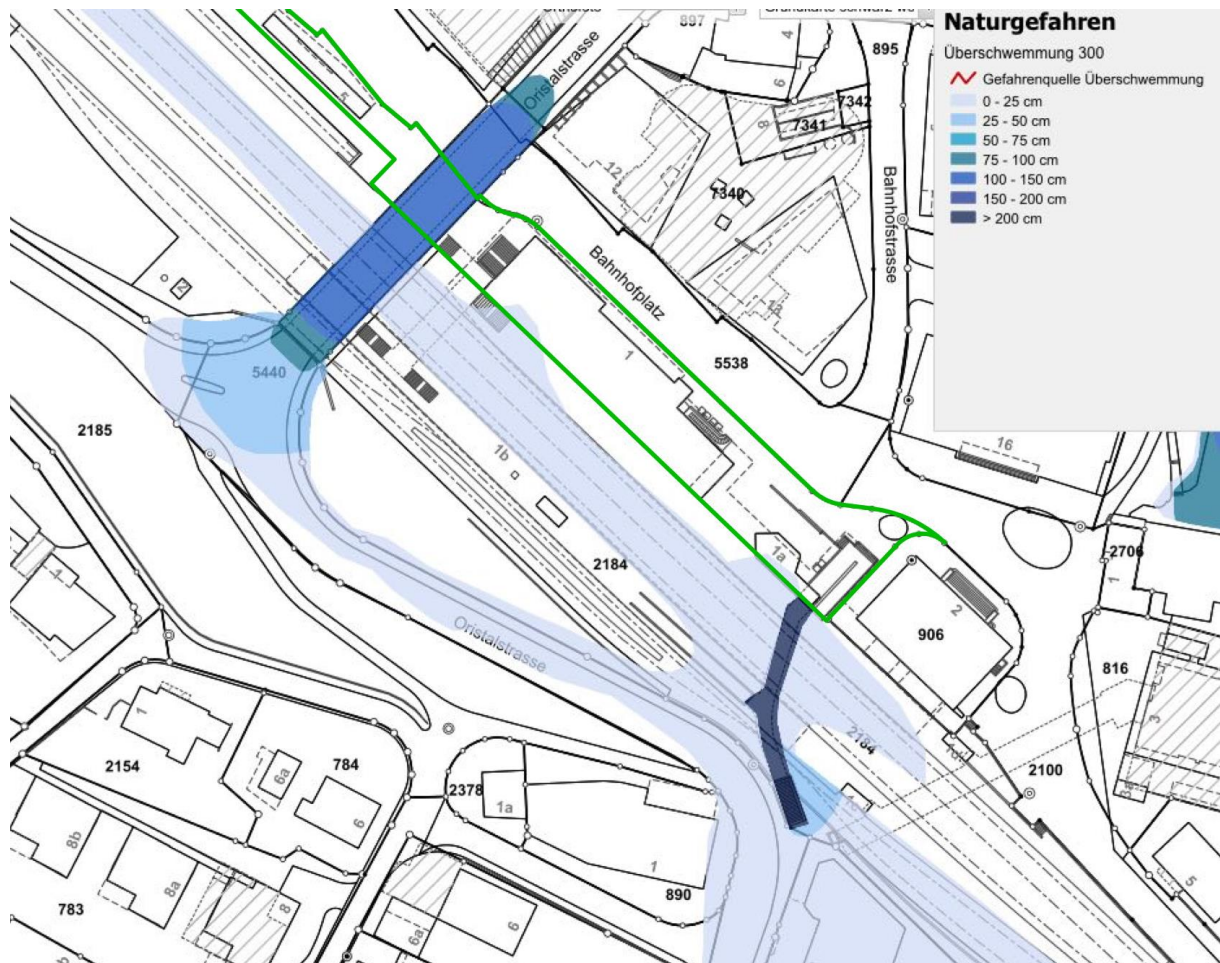
Im Rahmen der Quartierplanung Bahnhofcorso müssen Gebäudeteile, welche in Verbindung mit der Personenunterführung Oristalstrasse und/oder mit der Strassenunterführung Oristalstrasse stehen, auf diese Gegebenheit Rücksicht nehmen und mit Massnahmen für

den Hochwasserschutz ausgestattet werden. Entsprechende Vorgaben sind in das Quartierplanungsreglement eingeflossen.

Die Abstimmung mit den Hochwasserschutzmassnahmen, welche im Rahmen des Projekts „Vierspurausbau und Wendegleis“ vorgesehen werden, ist im Rahmen der jeweiligen Bauplanung sicher zu stellen.



Ausschnitte aus der kantonalen Naturgefahrenkarte (GeoView BL), Geltungsperimeter Quartierplan grün eingetragen.



Ausschnitt Fliesstiefenkarte, Überschwemmung 300 (GeoView BL)

ISOS

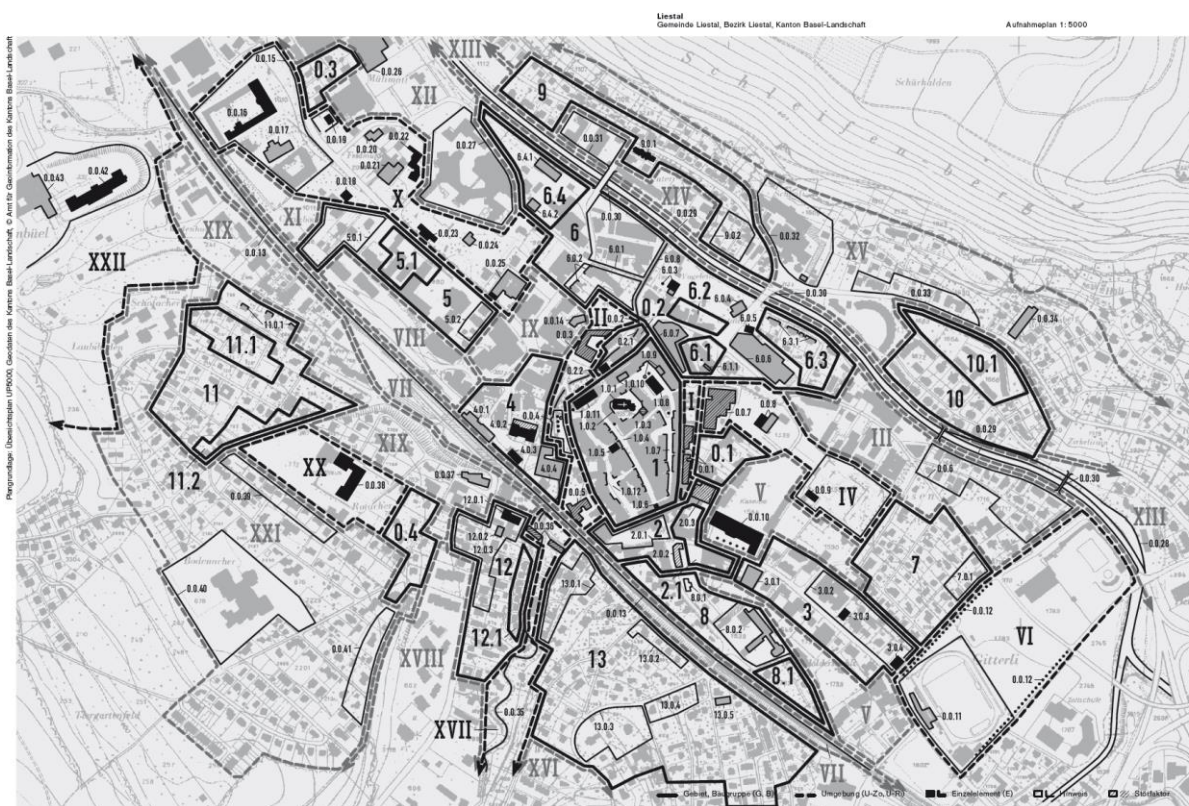
Die Ortsbildpflege ist im Kanton Basel-Land der kantonalen Denkmalpflege zugeordnet und berät und beurteilt als zuständige Fachstelle bewilligungspflichtige Um- und Neubauvorhaben. Ihr Auftrag ist es, die Qualitäten und Charakteristika der schützenswerten Ortskerne und Siedlungsbereiche (s. ISOS) im Wesentlichen zu erhalten und unter Berücksichtigung heutiger und künftiger Anforderungen weiterzuentwickeln. Sie stützt sich dabei auf das Denkmal- und Heimatschutzgesetz (DHG), das Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) sowie die Zonenordnungen der einzelnen Gemeinden.

Die Altstadt Liestals (das „Stedtli“) ist als Ortsbild von nationaler Bedeutung geschützt. Das Bahnhofsumfeld wird im ISOS wie folgt beschrieben:

„Im Bahnhofsareal

Das Bahnhofsquartier (4) liegt direkt über der Altstadt. Es hat zwar durch den ehemaligen Graben keinen direkten Berührungspunkt mit dieser, bleibt aber damit verbunden dank unterschiedlicher Gewerbebauten aus dem mittleren 19. Jahrhundert und verschiedener, heute stark befahrener Strassen, welche auf den Bahnhofplatz führen. Bereits an der Hauptkreuzung im Neubaugelände vor dem westlichen Altstadteingang zeigt sich das Stationsgebäude mit Turm und Bahnhofsuhr. Der heutige Bahnhofplatz ist von lang gestreckter,

jedoch schwer fassbar Form, da das Bahnhofsgebäude von 1860/61 und die 1949 neu erbaute Empfangshalle ihn räumlich nicht zu fassen vermögen (4.0.1). Westwärts führt eine weite Parkfläche ins Brachland (VIII). Am Vorplatz stehen einige wenige Wohnhäuser, eines davon in einem Garten. Zwei mächtige öffentliche Bauten markieren den alten Teil des Bahnhofplatzes: das Oristalschulhaus – heute Amtsgericht – mit seiner klassizistischen Fassade (4.0.2) und der 1892 im Stil der Neurenaissance erbaute «Palazzo» – die frühere Hauptpost – (4.0.3), welche durch die neue Gleisüberdachung mit dem Bahnhof verbunden ist. Die beiden anspruchsvollen Gebäude richten ihre Repräsentationsfassaden aufeinander aus – Säulenportikus und Mittelgiebel beim alten Schulhaus, Vortreppe und Zierfries bei der alten Post – und begrenzen eindrücklich die sich in einem Bogen zwischen ihnen durchwindende Strasse. Die Verbindung vom Bahnhofplatz zur südöstlichen Vorstadt verläuft dann terrassenartig zwischen der Bahnlinie und dem Stadtgraben (III) durch.“



ISOS Aufnahmeplan ISOS Gemeinde Liestal

Entsprechend der „Wegleitung Ortsbildpflege“, unter Berücksichtigung der Nähe zum Stedtl und der Bedeutung des Bahnhofareals mit einzelnen historisch relevanten Bauten, wurden im Rahmen der Quartierplanung intensive Abstimmungsgespräche mit der Denkmal- und Heimatschutzkommission geführt.

4.4. Weitere Rahmenbedingungen

Hochhauskonzept Basel-Landschaft, Schlussbericht (Februar 2014)

Das kantonale Hochhauskonzept Basel-Landschaft erkennt im Umfeld des Bahnhofbereichs Liestal hohe Verdichtungspotentiale. Die blau markierten Areale (vgl. Plan weiter unten) sind als Eignungsräume für Hochhäuser qualifiziert, aufgrund folgender Kriterien:

- Hochhäuser können nur in 350 m Gehdistanz von geeigneten ÖV-Haltestellen realisiert werden.
- Hochhäuser in die Stadt: Hochhäuser stehen innerhalb der "inneren Korridore", d.h. in den urbanen Verdichtungsräumen und Entwicklungsschwerpunkten des Kantons Basel-Landschaft. Sie markieren Zentralität. Die inneren Korridore gemäss Agglomerationsprogramm werden grundsätzlich als Perimeter für Hochhauseignung definiert.
- Hochhäuser stehen im Talboden und/oder auf den Flussterrassen.
- Die historischen Ortskerne und schützenswerten Ensembles werden von Hochhäusern freigehalten. Die maximale Höhe von Hochhäusern in der Nähe dieser Gebiete muss in Abhängigkeit von der Distanz zu diesen Gebieten definiert werden.

In diesem Sinn folgt die im Quartierplan festgeschriebene Entwicklungsplanung den kantonalen Vorgaben und Empfehlungen und leistet einen Beitrag, die hier vorhandenen Stadtentwicklungspotentiale auszuschöpfen.

Der gewählte planerische Entwicklungsprozess – mit einer vorausgehenden städtebaulichen Studie, dem laufenden Quartierplanungsverfahren und dem parallel zur Quartierplanung bereits durchgeführten Architekturwettbewerb für die Baubereiche B und C – leistet Gewähr für die Qualitätssicherung. Die argumentative Kontinuität und Kohärenz ist dank der fortwährenden Begleitung der gleichen Planer und Experten sichergestellt.



Ausschnitt aus dem Hochhauskonzept Basel-Landschaft. Blau: Eignungsräume für Hochhäuser in der Stadt Liestal

Städtebauliches Argumentarium Entwicklung Zentrum Liestal (Oktober 2015)

Mit dem „städtebaulichen Argumentarium“ und den Beiträgen verschiedener, konstant beigezogener Experten (vgl. Kapitel 3.1.) wurden die Grundlagen für qualitative Entscheidungs-

vorbereitungen in Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung auf- und ausgearbeitet. Das Argumentarium stützt sich auf bereits vorhandenen Stadtentwicklungsplanungen wie z.B. der komm. Richtplan und „Liestal Mittendrin: Stadtentwicklungsplan Liestal 2020“. Im Argumentarium werden alle wichtigen entwicklungsplanerischen Zielsetzungen zusammengetragen und übersichtlich aufgearbeitet.

Zu folgenden Entwicklungszielen leistet der Quartierplan Bahnhofcorso einen Beitrag:

Allgemeine Ziele:

- Die Stärkung des Stedtli verlangt eine neue Verkehrsführung. Gut gestaltete und ökologisch intakte Freiräume erhöhen die Qualität der Siedlung. Aspekte der Siedlung, des Verkehrs und der Umwelt müssen koordiniert werden. (RP Liestal 1995)
- Als Kantonshauptort schafft Liestal die Voraussetzungen für ein attraktives Verwaltungs- und Dienstleistungsangebot. (RP Liestal 1995)
- Die Stadt Liestal stärkt ihre Position als eigenständiges, regionales Zentrum innerhalb der Agglomeration Basel/Nordwestschweiz. (RP Liestal 1995)

Bebauung:

- Liestal sichert sein umfassendes Angebot an Arbeitsplatzgebieten und differenziert sie nach Art der erwünschten Betriebe. Betriebe mit publikumsintensiven Nutzungen (und hohen Mitarbeiterzahlen) sind dort vorzusehen, wo sie durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. (RP Liestal 1995)
- Die bauliche Entwicklung beachtet die topographischen Verhältnisse von Liestal. (RP Liestal 1995)

Freiraum

- Nachhaltiger Umgang mit Ressourcen
- Den umweltbedingten Eigenwert stärken: In Park, See, Platz, Theater und Gemeinschaftsräume investieren (also in öffentliche Nutzungen und Räume, zur Stärkung der Identität und Förderung der Identifikation). Das sind die Faktoren, die über das Beziehungspotential hinaus die Menschen beeinflussen, in Liestal zu leben, zu arbeiten und zu konsumieren. (Zusammenfassung Gutachten „Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Liestaler Innenstadt (2009)

Verkehr

- Nachhaltige Mobilität: Barrierefreier Langsam- und öffentlicher Verkehr für eine zukunftsfähige, bewegungsfördernde und sichere Mobilität in und zwischen den Stadtteilen (Liestal Mittendrin –Stadtentwicklungsplan Liestal 2020)
- Die Gebiete der künftigen Stadtentwicklung sind attraktiv erschlossen und grenzen ans Stedtli und die Vorstadt. (RP Liestal 1995)
- Das Stedtli entwickelt sich innerhalb eines erweiterten, verkehrarmen Bereiches. Dieser ist gut erreichbar, wird aber von Durchgangsverkehr befreit. (RP Liestal 1995)

Nachhaltige Arealentwicklung, Energiestadt Liestal

Seit 2008 engagiert sich die Stadt Liestal im Programm Energiestadt, schont so das Klima und steigert zugleich die Lebensqualität der Bevölkerung. Liestal setzt auf eine nachhaltige Entwicklungsplanung, auf Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Die Stadt fördert zudem eine umweltverträgliche Mobilität und energiesparendes Bauen. Dafür wurde der Stadt Liestal 2012 zum zweiten Mal das Label Energiestadt verliehen. Das Label unterliegt strengen Qualitätskriterien und ist ein Leistungsausweis für eine ergebnisorientierte Energiepolitik.

Die hohe Sensibilisierung für Energie- und Umweltfragen zeigt sich unter anderem an der Förderung des Langsamverkehrs und an der Eröffnung der Velostation Liestal. In diesem Zusammenhang ist eines der Ziele der Stadt, die Velostation am Bahnhof zu erweitern.

LEK

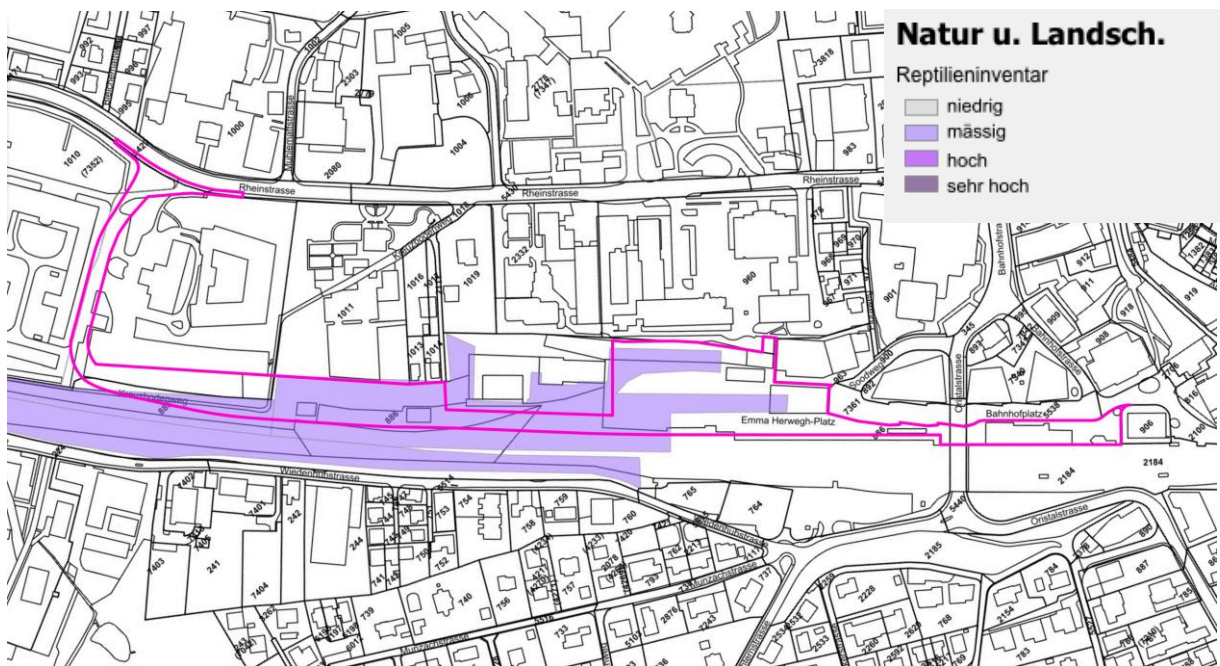
„Das Landschafts-Entwicklungs-Konzept LEK fördert Aktivitäten für eine nachhaltige Raumentwicklung am Rande einer stark urbanen Region. (...) Wegen der geografischen Lage und trotz erheblichen Verlusten an Natur- und Landschaftswerten besitzt Liestal einige biologische Hotspots mit Arten der Roten Listen (RL).“ Im Bereich des Bahnhofs Liestal ist das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs als Hotspot gekennzeichnet.

In der Umsetzungsstrategie des LEK wird darauf hingewiesen, dass eine nachhaltige Entwicklung im Spannungsfeld von Umwelt – Wirtschaft – Gesellschaft erfolgen muss. Das heisst, ökologische Anliegen müssen mit wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anliegen abgestimmt werden.

Das Bahnhofquartier Liestal ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit regionaler Ausstrahlung. Die städtebauliche Entwicklung und Verdichtung dieses zentralen Gebiets entspricht sowohl den kommunalen wie auch den übergeordneten, kantonalen und nationalen Zielsetzungen einer nachhaltigen Innenentwicklung.

Die Stärkung des ÖV-Knotenpunkts, der urbanen Entwicklung und der damit verbundenen öffentlichen Interessen sind höher zu gewichten als die ökologischen Forderungen des LEK. Gleichwohl müssen die Ziele des LEK berücksichtigt werden, soweit wie möglich mit der Entwicklung in Abstimmung gebracht und entsprechend umgesetzt werden (vgl. Kap. 7). Dies wird im Rahmen der Quartierplanung unter anderem mit der Sicherung von ökologischen Ausgleichsflächen umgesetzt (vgl. Kap. 7).

Reptilieninventar



Ausschnitt aus dem kantonalen Reptilieninventar (GeoView BL), Geltungsgrenze Quartierplan pink eingetragen.

Die kantonale Karte „Reptilieninventar“ der Gemeinde Liestal weist aktuell innerhalb des Quartierplanperimeters ein Bereich mit mässigem Reptilienvorkommen. Einige der hier lebenden Reptilien figurieren auf der Roten Liste der Tier- und Pflanzenarten, die in ihrem natürlichen Lebensraum bedroht sind. Der Lebensraumtyp besteht im Wesentlichen aus Ruderalflächen und Buschgruppen.

Das Quartierplanareal ist, wo immer möglich und mit den Nutzungsansprüchen vereinbar, unbedingt aber im Bereich der Grünfläche und der prägenden Geländekante so zu gestalten, dass sie dem oben erwähnten Lebensraumtyp entspricht und den hier lebenden Tierarten gerecht wird.

5. STÄDTEBAULICHE STUDIE BAHNHOF LIESTAL

5.1. Ausgangslage

Entwicklungsplanung: Ideenwettbewerb und Studienauftrag 2001–2002

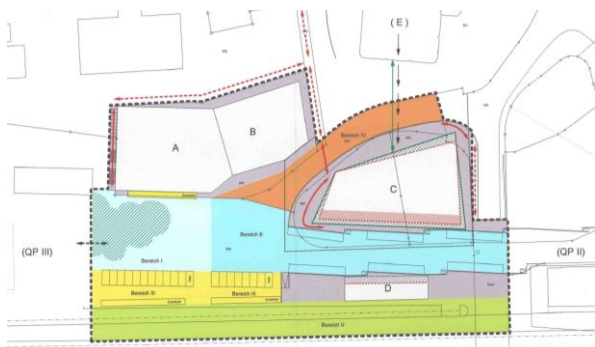
Unter Federführung des kantonalen Amtes für Raumplanung wurde 2001–2002 zusammen mit der Stadt Liestal, den SBB und der Basellandschaftlichen Kantonalbank ein Ideenwettbewerb und nachfolgend ein Studienauftrag durchgeführt. Ein Gesamtkonzept für die städtebauliche und verkehrliche Gesamtentwicklung des Bahnhofgebietes war zu erarbeiten und die Umsetzung des Konzeptes aufzuzeigen. Das Siegerprojekt „Eurocity“ der Architekten Christ & Gantenbein sah mehrere freistehende Geschäftshäuser gegenüber dem Bahnhof und vier Wohntürme auf dem Güterareal westlich des Bahnhofplatzes vor. Anstelle des heutigen Aufnahmegebäudes waren kleine Pavillonbauten zwischen Bahn- und Bushof vorgesehen.



Projekt Eurocity von Christ & Gantenbein

Quartierplanung Bahnhofareal: QP I - QP II und Sistierung QP III

Mittels einzelner Quartierpläne wurde das Projekt des Studienauftrages schrittweise umgesetzt. Die realisierten Bauten und Anlagen aus den Quartierplänen „Bahnhofareal I“ (QP I) und Bahnhofareal II“ (QP II) umfassen das Büro- und Geschäftsgebäude „UNO,“ zwei Wohn- und Geschäftshäuser (Projekt Zentraliestal) sowie einen grösseren Teil des Bushofs.



QP Bahnhofareal I



QP Bahnhofareal II

Da sich die im Studienauftrag vorgesehenen Pavillons anstelle des Aufnahmegebäudes nach Beurteilung der SBB als nicht wirtschaftlich erwiesen, wurden sie nicht in den QP II aufgenommen. Die realisierten Gebäude verändern die städtebauliche Situation am Bahnhof indem sie gegenüber dem freistehenden, zweigeschossigen Aufnahmegebäude der SBB eine kräftige, dichte Stadtfassade ausbilden und den Bahnhofplatz einseitig fassen. Mit ihren öffentlichen Erdgeschossnutzungen (Migrolino, Apotheke etc.) beleben sie das Bahnhofsumfeld.

Die Erarbeitung des ursprünglich vorgesehenen Quartierplans „Bahnhof III“ (QP III) für das Güterareal westlich des Bahnhofs wurde unterbrochen, da die vorgeschlagene Wohnnutzung und die Gebäudetypologie als nicht wirtschaftlich beurteilt wurden. Der Entscheid für einen grösseren Infrastrukturausbau im Bereich Bahnhof Liestal (Projekt Vierspurausbau und Wendegleis) und für einen Umbau/Neubau des Aufnahmegebäudes mit ergänzenden Nutzungen im Bahnhofsumfeld führten zu grundsätzlich veränderten Rahmenbedingungen. Eine Neubeurteilung der Entwicklung des Bahnhof- und des Güterareals stand an.

5.2. Städtebauliche Studie Bahnhof Liestal

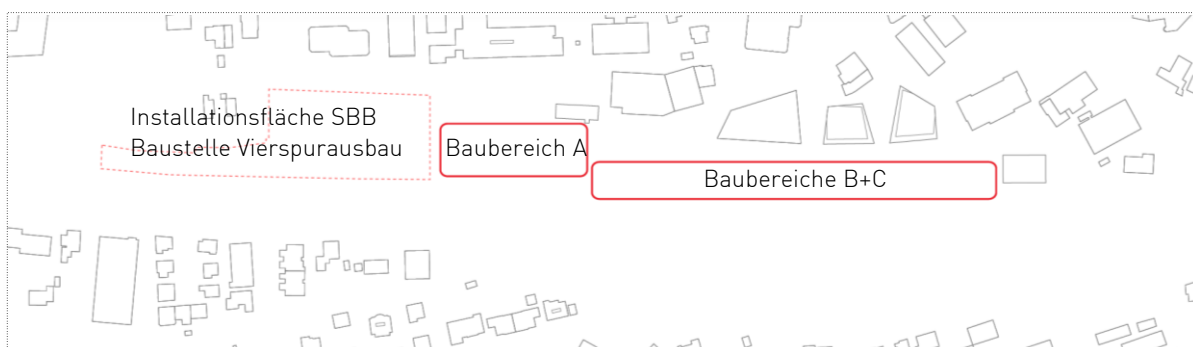
Aufgrund der veränderten Voraussetzungen wurde die städtebauliche Studie Bahnhof Liestal in Auftrag gegeben, mit dem Ziel des Machbarkeitsnachweises sowie der Setzung städtebaulicher Rahmenbedingungen für den Perimeter Güterareal bis und mit Aufnahmegebäude. Das Resultat der städtebaulichen Studie wird im vorliegenden Quartierplan „Bahnhofcorso“ festgeschrieben und dient als Grundlage für die nachfolgenden Architekturwettbewerbe.

Die durchgeführten städtebaulichen Untersuchungen haben gezeigt, dass der Wunsch mit dem Neubau des Aufnahmegebäudes SBB auch die notwendigen BGF für die damals geplante 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.

Daraufhin wurden drei Baubereiche definiert, welche in zeitlich getrennt Projekten umsetzbar sind, jedoch städtebaulich wie funktional in einem zusammenhängenden Kontext gedacht und geplant werden müssen, um letztlich mit den bestehenden Bahnhofüberbauungen zu einem starken und überzeugenden Ensemble entwickelt zu werden.

Die Studie legt zwei Standorte fest (vgl. Abbildung unten):

- Ein Standort auf dem Güterareal (Baubereich A)
- Ein Standort zwischen Emma Herwegh-Platz/Bushof und Perron 1 der SBB für den/die Ersatzneubau(en) des bestehenden Aufnahmegebäudes (Baubereiche B+C)



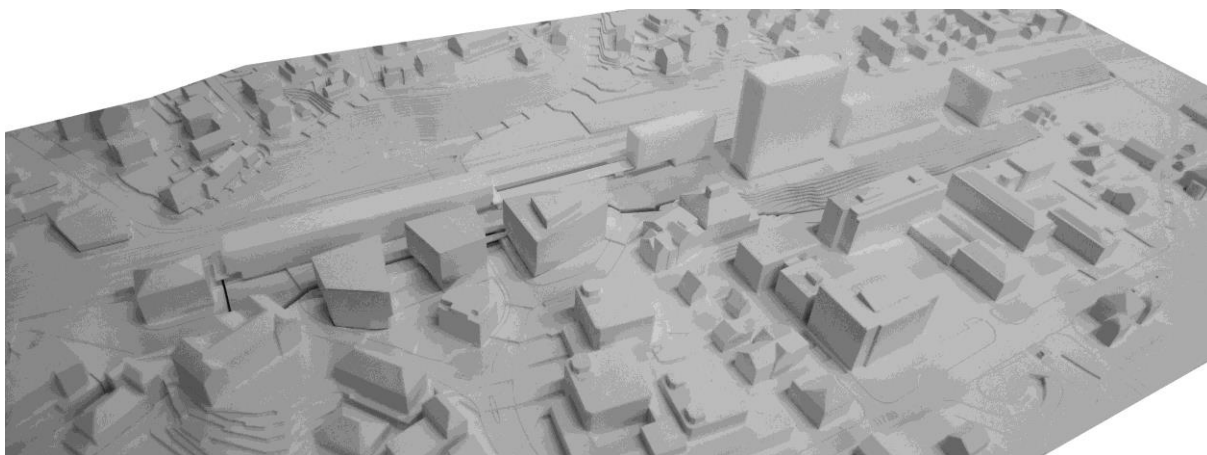
Für den Standort Güterareal (Baubereich A) wird ein Hochhaus als die zu favorisierende Gebäudetypologie ermittelt und die Verträglichkeit der Einbettung in das Umfeld geprüft.

Der Grundsatzentscheid, Büro-/Dienstleistungsgebäude und Aufnahmegebäude auf zwei getrennten Baufeldern zu realisieren führt dazu, die anzustrebende Gesamtentwicklung neu zu betrachten.

Die sehr zentrale und besterschlossene Lage am Bahnhof Liestal in Zusammenhang mit dem städtebaulichen Zeichen eines Grossvolumens auf dem Güterareal (Hochhaus) verlangt nach einer angemessenen und urbanen städtebaulichen Entwicklung. Der volumetrischen und nutzungsbezogenen Verdichtung auf dem Güterareal werden ergänzende Volumen (und Nutzungen) zur Seite gestellt um den Übergang zu den mittelgrossen benachbarten Gebäudestrukturen zu gewährleisten.

Unter Berücksichtigung der auch ökonomischen Vorgaben werden in der städtebaulichen Studie die Möglichkeiten ausgelotet, das realisierbare Bauvolumen zu optimieren bei gleichzeitiger Sicherung der städtebaulichen Verträglichkeit und räumlichen Qualität.

Resultat ist ein verdichtetes, städtebaulich hochwertiges und gleichsam präzise eingefügtes, ausgewogenes Gesamtensemble.



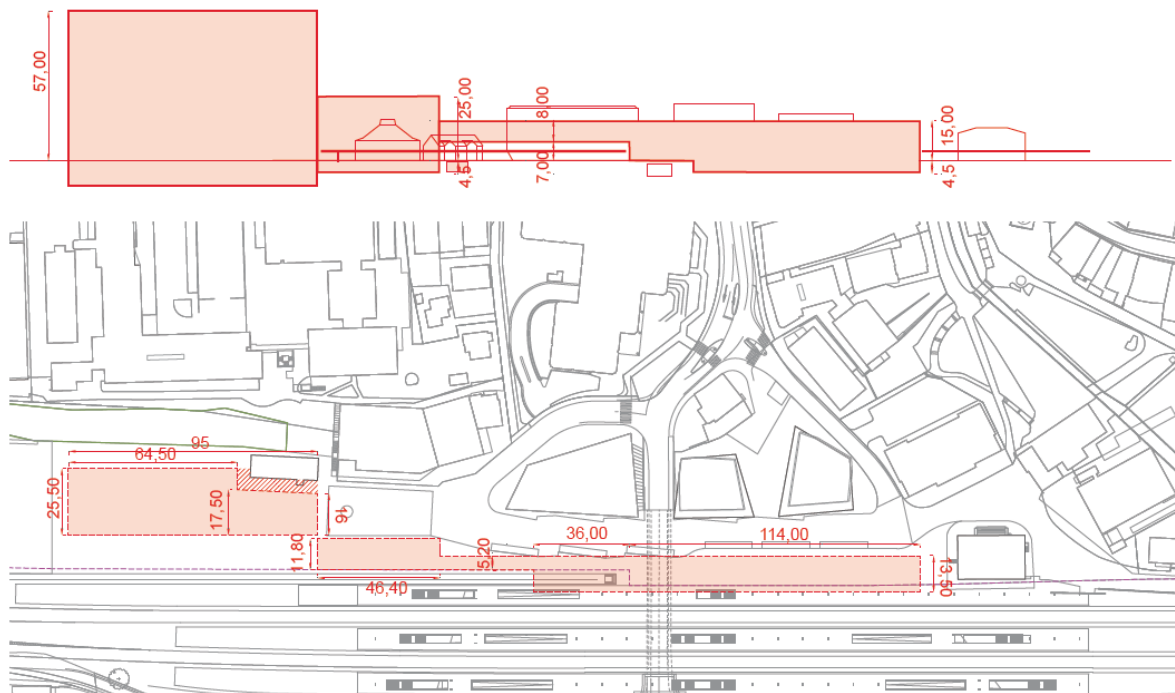
Modelldarstellung der städtebaulichen Studie

5.3. Zentrale Erkenntnisse und Vorgaben für die Quartierplanung

Das Ergebnis wurde in einem Lichtraumprofil mit Begrenzung der maximal realisierbaren BGF festgehalten und dient als Grundlage für die vorliegende Quartierplanung.

Lichtraumprofil

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



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 m ² GF	in EG + max 15. OGs
AG 1	Ersatzbau	5'500 m ² GF	in EG + max 3. OGs
AG 2	Neubau	3'000 m ² GF	in EG + max 5. OGs

Erkenntnisse bezüglich Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung des Areals via Soodweg wurde im Rahmen der Studie geprüft und als kritisch erachtet. Die Erweiterung des Kernperimeters und die deutliche Erhöhung der Ausnützung (realisierbare Geschossfläche) für das Planungsgebiet hatten bezüglich der Erschliessung und Parkierung relevante Folgen:

- Die Parkierungs-Zufahrt für das Dienstleistungsgebäude (Baubereich A, Tiefgarage unterirdisch) muss von Westen über eine neu zu erstellende Zufahrtsstrasse erfolgen.
- Die Erschliessung der Installationsfläche (Baustelle Vierspurausbau und Wendegleis) muss ebenfalls von Westen her über ein Provisorium erfolgen.
- Bestehende oberirdische P&R Plätze müssen an Alternativstandorten angeboten werden

6. QUARTIERPLAN

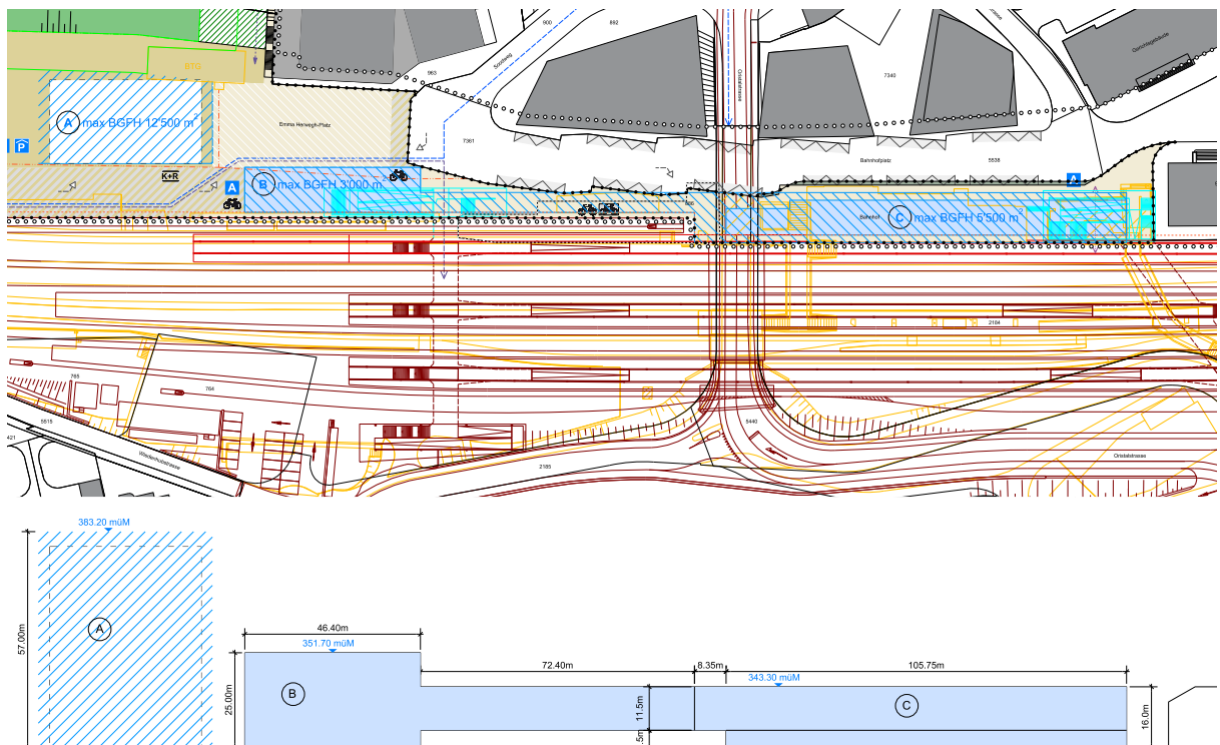
6.1. Inhalt

Der Quartierplan besteht aus dem Situationsplan (Grundriss und Schnitt) mit Genehmigung- und Orientierungsinhalt im Massstab 1:500, dem zugehörigen Reglement sowie dem vorliegenden Planungsbericht mit den entsprechenden Vertiefungsstudien, Nachweisen und Erläuterungen.

6.2. Baubereiche

Die städtebauliche Studie hat die Rahmenbedingungen und volumetrischen Setzungen für die Entwicklungsplanung der Areale am Bahnhof Liestal geprüft und geklärt. Das städtebauliche Konzept gibt richtungsweisend die anzustrebende Entwicklung vor.

Die städtebauliche Studie wird für den Quartierplan in folgende Baubereiche umgesetzt:



Baubereich A – Hochhaus
 Max. Fassadenhöhe: 57 m
 Max. BGFH: 12'500 m²

Baubereich B – Bürogebäude

Max. Fassadenhöhe: 25 m

Max. BGFH: 3'000 m²

Baubereich C – Aufnahmegebäude SBB

Max. Fassadenhöhe: 16 m

Max. Anzahl Geschosse (inkl. EG): 4

Max. BGFH: 5'500 m²

Erläuterungen zu den Baubereichen:

Baubereich A:

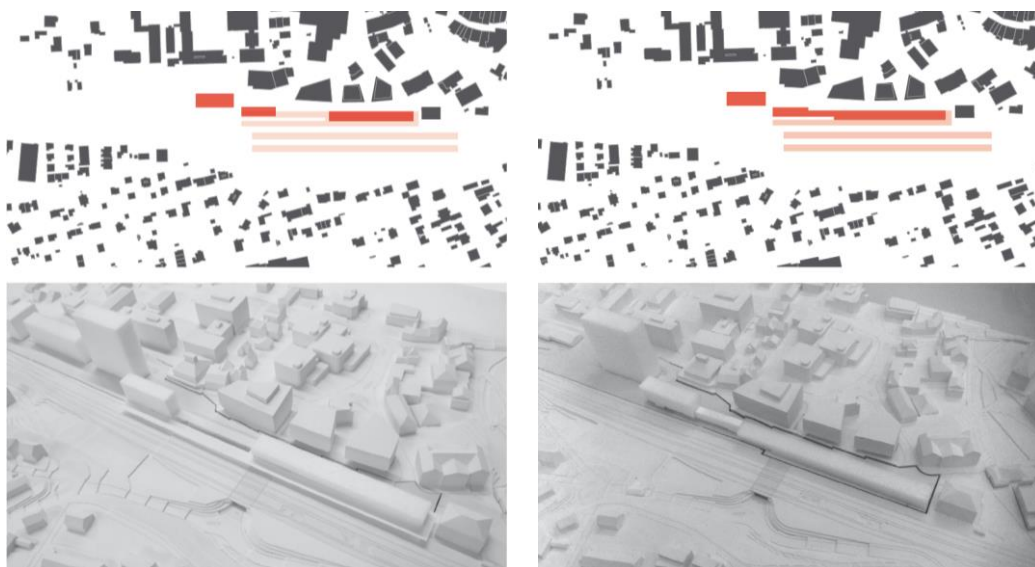
Das realisierbare Volumenmass wird im Quartierplan anhand der maximal realisierbaren BGFH sowie der maximalen Grundfläche (Baubereichsfläche) und Gebäudehöhe eingeschränkt. Infolge verschiedener Eingaben/Rückmeldungen im Rahmen der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Mitwirkung wurde das Volumen nochmals überprüft und angepasst. Das im Quartierplan dargestellte „mögliche Volumen Baubereich A“ (gestrichelte Linie) veranschaulicht das Ergebnis der Überarbeitung.

Im Falle der angestrebten Hochhaustypologie wird auf die architektonische Qualität sehr hohen Wert gesetzt. Das Architekturprojekt für die Realisierung des Hochhauses muss durch ein Wettbewerbsverfahren ermittelt werden.

Baubereiche B und C:

Für die Baubereiche B und C werden in der städtebaulichen Studie zwei Varianten definiert. Die Umsetzung im Quartierplan ist so gefasst, dass beide volumetrische Lösungsansätze realisiert werden können. Aus einer der Varianten erklärt sich der Verbindungstrakt zwischen den beiden Baubereichen (vgl. Abbildungen weiter unten).

Für diese Baubereiche liegt ein Wettbewerbsergebnis vor.



Plan- und Modelldarstellung der beiden Varianten für Baubereiche B und C

6.3. Voraussichtliche Etappierung und Weiterentwicklung

Etappe 1 - Baubereiche B und C

Die Realisierung der Baubereiche B und C wird parallel zum Vierspurausbaus geplant. Der Wettbewerb zur Ermittlung der Architekturprojekte wurde 2016 entschieden. Ziel ist es, mit Abschluss des Vierspurausbaus das neue Aufnahmegebäude und ergänzenden Nutzungen auf den Baubereichen B und C der Stadt und den Nutzern zu übergeben.

Etappe 2 - Baubereich A

Die Ermittlung von geeigneten Mietern und die Durchführung eines Architekturwettbewerbs soll, nach Rechtskraft des Quartierplans Bahnhofcorso, parallel zum Vierspurausbau vorangetrieben werden. Es wird das Ziel verfolgt, möglichst zeitnah mit dem Abschluss des Vierspurausbaus die neue Adresse „Bahnhof Liestal“ mit der Umsetzung des Baubereichs A städtebaulich zu vervollständigen.

7. ERLÄUTERUNGEN ZUM INHALT DES QUARTIERPLANS

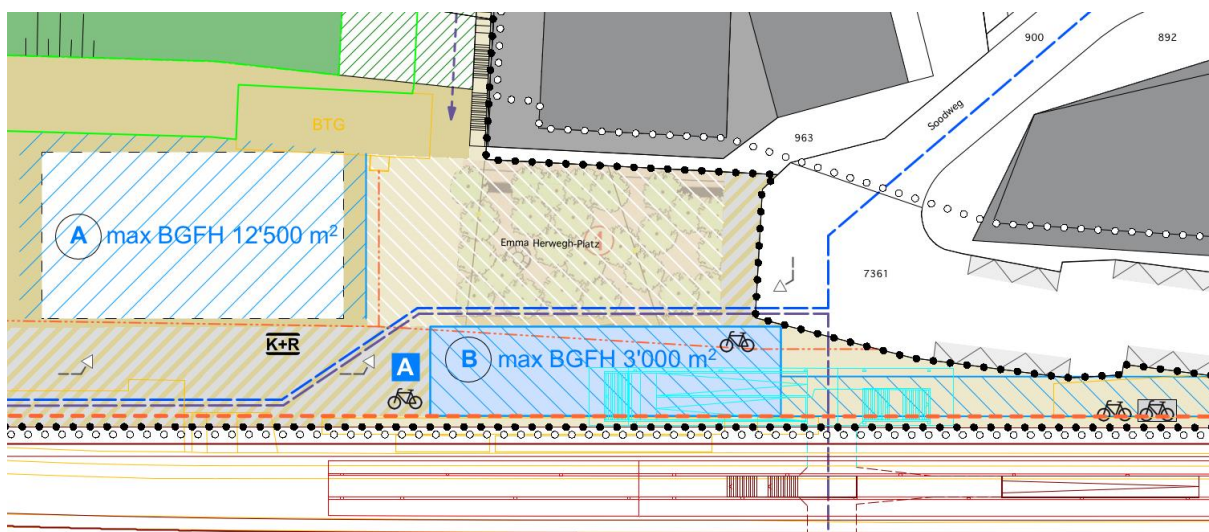
Emma Herwegh-Platz

Der Emma Herwegh-Platz wurde im Zusammenhang mit dem „QP Bahnhof I“ neu geplant und 2012 offiziell eingeweiht.

Im Rahmen der geplanten Entwicklung wird der Platzbereich tangiert werden und somit gestalterische Anpassungen erfahren müssen (vgl. Bild unten). Insbesondere die Durchfahrt für Notfall-Fahrzeuge muss gesichert werden und der entsprechende Raumbedarf barrierefrei (keine Bäume, Möblierung o.Ä.) gestaltet werden.

Ob die definitive Gestaltung nach bestehendem Vorbild angepasst wird oder eine Anregung aus dem anstehenden Wettbewerbsverfahren für Baubereich A aufgegriffen wird, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

Festgehalten wird, dass der Platz auch in Zukunft nicht bebaut oder für Parkierungsflächen genutzt werden darf; er soll als Grünzone, Begegnungs- und Bewegungsraum für Fussgänger fungieren und dazu beitragen, die städtebauliche Situation aufzuwerten und zu qualifizieren.



Überlagerung Emma Herwegh-Platz (bestehende Gestaltung, im Hintergrund) mit QP Bahnhofcorso

PU Aufgänge / Personendurchgang Baubereich C

Die PU-Aufgänge im Perimeterbereich des Quartierplans sind als orientierender Inhalt eingetragen und sind veränderbar. Dies ist dadurch begründet, dass die Aufgänge in die jeweiligen Architekturprojekte integriert werden müssen und dafür eine gewisse Flexibilität gewährt werden muss. Das Resultat des Architekturwettbewerbs für Baubereiche B+C liegt vor. Die definitive Gestaltung der PU-Aufgänge wird im Rahmen des Bauprojektes mit SBB Infrastruktur abgestimmt und festgelegt.

Im Bereich der PU-Oristalstrasse (innerhalb/angrenzend an Baubereich C) ist ein Personendurchgang zu sichern – also eine freier Durchgang (ausserhalb des Gebäudes) zwischen Peron 1 und Bushof – in einer Breite (Summe) von mind. 9m.

Provisorien / Zwischennutzung

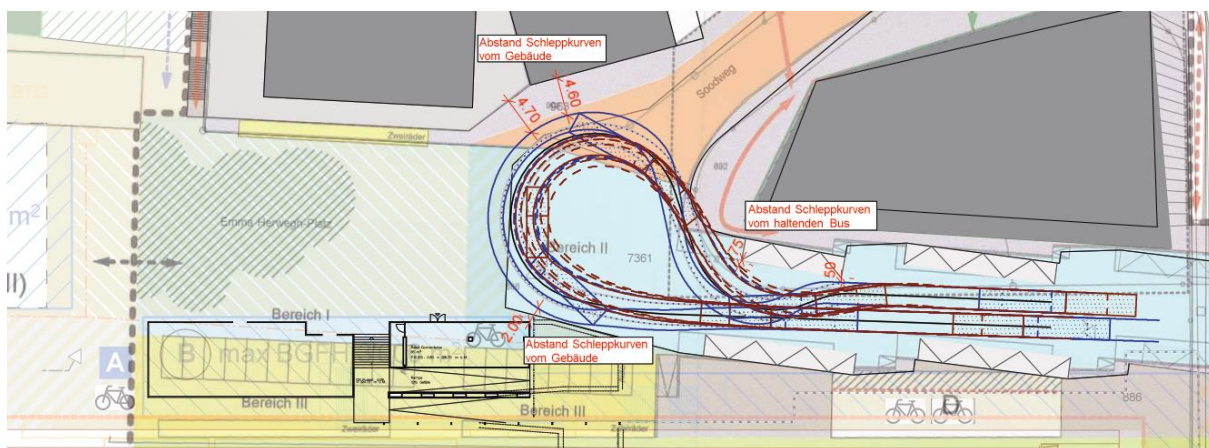
Im Rahmen der baulichen Umsetzung ist es absehbar, dass gewisse Nutzungen temporär in Provisorien umgelagert werden müssen. Davon betroffen ist zum Beispiel der Kundendienst der SBB im bestehenden Aufnahmegebäude. Damit die Funktion dieser Nutzungen aufrechterhalten werden kann ist es zulässig, innerhalb des QP Perimeters zu diesem Zweck provisorische Bauten in Leichtbauweise zu erstellen. Diese müssen, nach Fertigstellung der definitiven Gebäude, gesamthaft zurückgebaut werden.

Vgl. Reglement, § 13. Abs. 2: Die Erstellung von Provisorien (Gebäude in Leichtbauweise – z.B. provisorisches Aufnahmegebäude – für eine temporäre Benutzung) ist zulässig, sofern sie in Zusammenhang mit der Realisierung eines konformen Bauvorhabens nachweislich notwendig ist.

Funktionalität des Busbetriebs

Der Bushof ist vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten und in seiner Funktionalität zu sichern. Die im QP vorgesehenen verkehrlichen Massnahmen – insbesondere die Sperrung des Soodwegs für den MIV – unterstützen dieses Ziel und verbessern die Situation gegenüber dem heutigen Zustand.

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung sowie im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe hat die Abteilung öffentlicher Verkehr der Bau- und Umweltschutzdirektion darauf hingewiesen, dass die Funktionalität des Busbetriebes nachzuweisen sei. Insbesondere sei nachzuweisen, dass Gelenkbusse am Westkopf des Bushofes auch in Zukunft wenden können. Dies wurde durch mrs partner ag, Zürich in mehreren Varianten untersucht und in einem Arbeitspapier festgehalten. In diesem Arbeitspapier wird nachgewiesen, dass die Funktionalität des Busbetriebes durch die Realisierung des Quartierplans Bahnhofcorso aufrechterhalten werden kann. In der Bestvariante wird ersichtlich, dass die Wendemöglichkeit für Gelenkbusse am Westkopf des Bushofes möglich ist, wenngleich ein kleiner Teil der Parzelle Nr. 963 (Kantonsbibliothek) überfahren werden muss. Diese Fläche ist im Quartierplan Bahnhofareal I jedoch als Erschliessungsstrasse festgelegt und somit öffentlich-rechtlich gesichert. Das entsprechende Arbeitspapier ist dem Planungsbericht beigelegt.



Wendemöglichkeit Gelenkbus (Quelle: mrs partner ag, Zürich)

Standorte für Taxi, Kiss & Rail und Velos sind im Rahmen des QPs so vorgesehen, dass sie den Busbetrieb nicht behindern. Die definitive Bestimmung der Standorte erfolgt über das Wettbewerbsresultat. Werden in diesem Zusammenhang die Standorte für Taxi, Kiss&Rail und Veloabstellplätze in ihrer Anordnung angepasst, ist die beeinträchtigungsfreie Funktionalität der Verkehrsabläufe im Busbetrieb im Rahmen des Baugesuchs nachzuweisen.

Die Anlieferung des Aufnahmegebäudes (Baubereich C) wird am heutigen Taxistand angeordnet. Für diesen wurde ein Ersatzstandort bestimmt. Es ist vorgesehen, einen Trottoir-Lift zu errichten und damit die Ver- und Entsorgung des Aufnahmegebäudes örtlich zu verankern. Die Zufahrt erfolgt grösstenteils über den Bushof. Um sicherzustellen, dass der Busbetrieb nicht beeinträchtigt wird, ist eine Zufahrtskontrolle zum Trottoir-Lift vorgesehen. Dazu wird eine technische Lösung verfolgt, die in das Parkleitsystem der Stadt integriert werden soll.

Vgl. Reglement, § 7 Abs. 3: Die Gestaltung und Nutzung der Freiräume muss dem Ort angemessen sein, sich in das Gesamtbild einfügen, der erforderlichen Funktionalität dienen und das Umfeld aufwerten. – und:

§ 7 Abs. 4: Gestaltung und Nutzung der Fussgänger- und Velobereiche, der Vorzonen der Gebäude, der Parkierung sowie des Emma Herwegh-Platzes sind im Rahmen des Baugesuches nachzuweisen. Zuständigkeiten, Etappierung, Unterhalt und Kostentragung werden im Quartierplanvertrag geregelt.

Velostation / Veloabstellplätze

Richtweisend für die Anzahl der Veloabstellplätze sind die Anforderungen der Stadt Liestal: Im Bahnhofsumfeld sollen gesamthaft mindestens 900 Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Im südlichen Bereich des Bahnhofs sind im Rahmen des Projekts „Vierspurausbau und Wendegleis“ ca. 350 Veloabstellplätze geplant. Im Quartierplan werden innerhalb des Perimeters weitere 200 oberirdische Abstellplätze verortet. Zusätzlich wird die ungefähre Lage für eine unterirdische Velostation mit einer Kapazität von ca. 400 Abstellplätzen aufgezeigt.

Somit sind insgesamt 350 + 200 + 400 = 950 Veloabstellplätze vorgesehen. Damit werden die Anforderungen nicht nur eingehalten, sondern übertroffen.

Die Realisierung, Finanzierung und der Betrieb der Velostation werden im Rahmen des QP-Vertrags vereinbart.

In Zusammenhang mit den geplanten Entwicklungen auf den Baubereichen A, B und C entsteht ein Neubedarf von 175 Veloabstellplätzen (vgl. Berechnung im Verkehrsgutachten, Anhang A1). Der Nachweis dieser Abstellplätze muss im Zusammenhang mit den jeweiligen Bauprojekten anteilmässig erbracht werden.

Vgl. auch Reglement § 8 Abs. 5: Die im Quartierplan festgelegten Standorte für Kiss&Rail und Veloabstellplätze müssen im Rahmen des Baugesuchs nachgewiesen werden. Ihre Anordnung kann angepasst werden, die Laufdistanz zu den Gleisen ist dabei minimal zu halten.

Energiekonzept

§ 9 Abs. 1:

Für das Quartierplanareal ist ein Energiekonzept mit folgenden Zielen zu erarbeiten:

- Minimierung des Energiebedarfs hinsichtlich Wärme, Kälte und Elektrizität (z.B. Abwärmenutzung, energieeffiziente Geräte und Beleuchtung).
- Prioritäten der Energieversorgung:
 1. Anschluss an das Fernwärmenetz
 2. Einsatz erneuerbarer Energien

Die Massnahmen werden auf Grund des Standes der allgemeinen anerkannten Technik und nach dem Gebot der Verhältnismässigkeit umgesetzt.

Der Anschluss an das Fernwärmenetz ist zu prüfen, es besteht jedoch keine Anschlusspflicht. Wenn ein Anschluss an das Fernwärmenetz nicht sinnvoll erscheint, ist alternativ der Einsatz von erneuerbaren Energien ebenso möglich.

Einrichtungen zur Gewinnung von Sonnenenergie sind grundsätzlich erwünscht.

Ökologie / Landschaftsentwicklungskonzept LEK

Im Bereich des Bahnhofs Liestal ist das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs im LEK als Hotspot gekennzeichnet: biologischer Hotspot mit Arten der Roten Listen (RL).

Durch den Vierspurausbau und die städtebauliche Entwicklung wird diese Fläche beeinträchtigt. Im Quartierplan ist deshalb die Schaffung von Lebensräumen (Ausgleichsflächen) für die ökologische Aufwertung – wenn möglich als Ruderalflächen – anzustreben.

Die städtebauliche Entwicklung dieses zentral gelegenen und hocherschlossenen Gebiets ist höher zu gewichten als der ökologische Bestandsschutz, doch sollen im Sinne einer verhältnismässigen und nachhaltigen Entwicklung ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Interessen in Abstimmung gebracht und die im LEK festgeschriebenen Ziele nach Möglichkeit umgesetzt werden (vgl. auch Kap. 4.4.).

Im QP Bahnhofcorso werden zum Schutz der biologischen Artenvielfalt und im Sinne des ökologischen Ausgleichs verschiedene Massnahmen festgelegt.

- „Die Umsetzung des Landschaftsentwicklungskonzepts, wo möglich und sinnvoll“ wird unter den Zielen der Planung gelistet. (vgl. QPR § 2 Abs. 2)
- Die bestehende „prägende Geländekante“ wird beibehalten und in das Projekt der neuen Erschliessungsstrasse integriert: „Die prägende Geländekante gliedert den Siedlungsraum und dient dem Biotopverbund. Sie ist als solche im Rahmen der Strassenprojektierung zu gestalten und zu integrieren. Innerhalb der Fläche ist die Anlage einer Fussgänger Verbindung möglich.“ (vgl. QPR § 7 Abs. 8)

Die prägende Geländekante ist im Quartierplan und im Quartierplanreglement übernommen. Die bestehende Geländekante wird durch die neue Erschliessungsstrasse nur marginal tangiert. Die Böschungsgestaltungen des Vierspurausbaus sowie der neuen Erschliessungsstrasse berücksichtigen die Geländekante.

- Nicht begehbare Dachflächen sind, wo sinnvoll, extensiv zu begrünen. Dafür soll eine Saatmischung aus einheimischen Arten eingesetzt werden (vgl. QPR § 5 Abs. 8)

- Transparente Glasfassaden sind vogelsicher zu gestalten: Glasflächen sind so zu erstellen, dass sie keine Gefahr für Vögel darstellen (vgl. QPR § 5 Abs. 5)
- Auf mindestens 10 % der anrechenbaren Grundstücksfläche sind ökologische Massnahmen zu realisieren. Als anrechenbare Grundstücksfläche gilt der Quartierplanperimeter abzüglich der Erschliessungsstrasse und abzüglich des Waldes. (vgl. QPR § 7 Abs. 13). Die anrechenbaren Massnahmen werden im erwähnten Artikel aufgelistet.

Anzahl und Nutzung Parkplätze / P+R

Anzahl und Anordnung der erforderlichen Abstellplätze werden im Verkehrsgutachten ermittelt und nachgewiesen (vgl. Anhang A1).

Die genaue Anzahl und Anordnung der nachzuweisenden Park&Rail Abstellplätze werden zwischen Stadt und SBB verhandelt und im Rahmen des QP-Vertrags sowie des Projekts „Vierspurausbau und Wendegleis“ geregelt.

Notfallzufahrten

Feuerwehrzufahrten und Feuerwehr-Aufstellflächen sind gemäss VKF-Vorschriften und den „Richtlinien für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen“ der FKS zu gewährleisten. Die Zugänglichkeit für die Feuerwehr ist für die gesamte Überbauung mittels Feuerwehr Schlüsselhülse (zu beziehen bei der Feuerwehr) sicher zu stellen. Für das gesamte Areal ist ein Feuerwehr-Einsatzplan gemäss Leitfaden für die Erstellung von Feuerwehr-Einsatzplänen (BUD / BGV / Sicherheitsinspektorat BL) zu erstellen.

Die Überfahrt des Emma Herwegh-Platzes ist für Notfallfahrzeuge gestattet (jedoch nicht für Personenfahrzeuge).

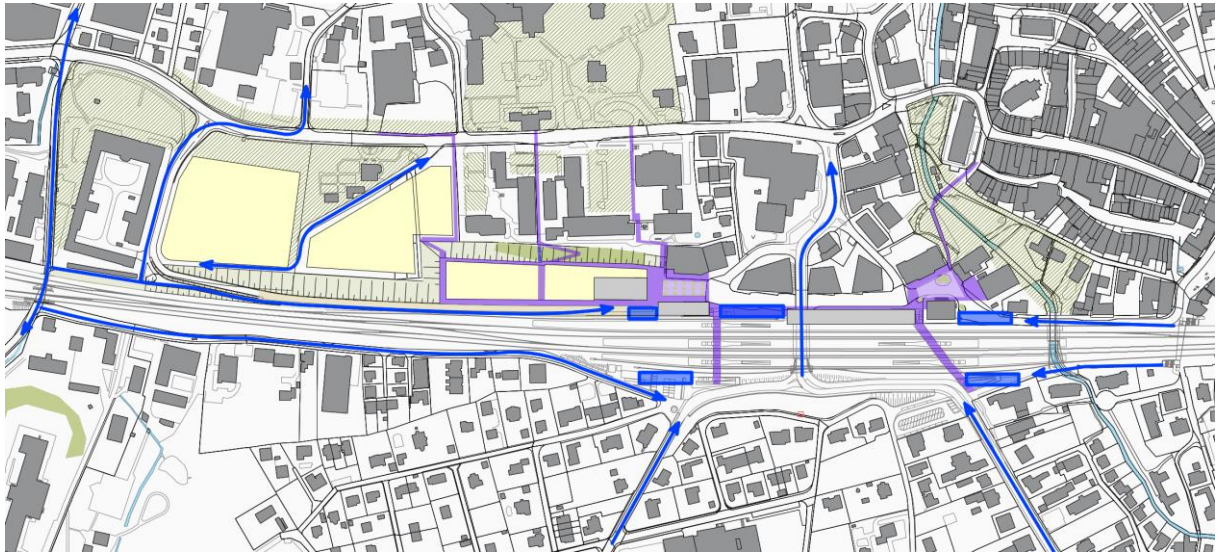
Schutzraumbilanz

Gemäss Art. 45 des Bundesgesetzes über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz ist für jeden Einwohner und jede Einwohnerin ein Schutzplatz in zeitgerecht erreichbarer Nähe des Wohnortes bereitzustellen.

Im QP-Perimeter können Wohnungen realisiert werden (vgl. § 6 Abs. 1: *Im Quartierplanareal sind Wohn- und Geschäftsnutzungen sowie mässig störende Betriebe zulässig*).

Sollten Wohnnutzungen realisiert werden, ist für die Überbauung die Schutzraumpflicht zu erfüllen. Betreffend Schutzraumbau ist frühzeitig mit dem Amt für Militär und Bevölkerungsschutz (AMB) Kontakt aufzunehmen.

Fussgängerverbindungen



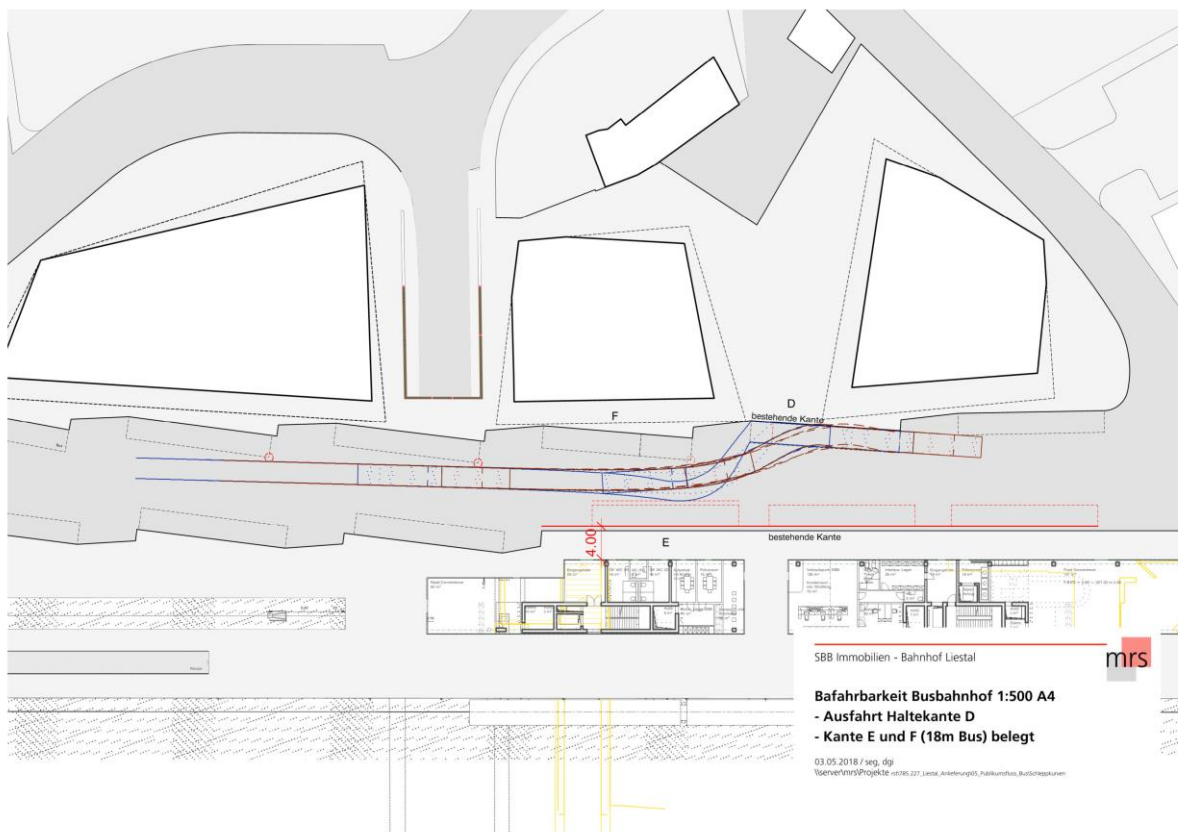
Darstellung der bestehenden/geplanten Routen für den Langsamverkehr (Blau = Velo, Lila = Fussgänger)

Das Bahnhofsquartier (und damit auch das Quartierplanareal) spielt im Zentrumgebiet eine wichtige Rolle für die Anbindung und Erschliessung der umliegenden Gebiete. Im Umfeld befinden sich, neben der attraktiven Altstadt, wichtige öffentliche Einrichtungen (wie z.B. das Kantonsspital und die kantonale Berufsfachschule) und grosse Arbeitsplatzgebiete (kantonale Verwaltung, Kantonalbank). Dadurch entstehen hohe Frequenzen an Fussgängerbewegungen, für die ein attraktives und effizientes Wegenetz mit möglichst direkten Wegeverbindungen zur Verfügung gestellt werden muss.

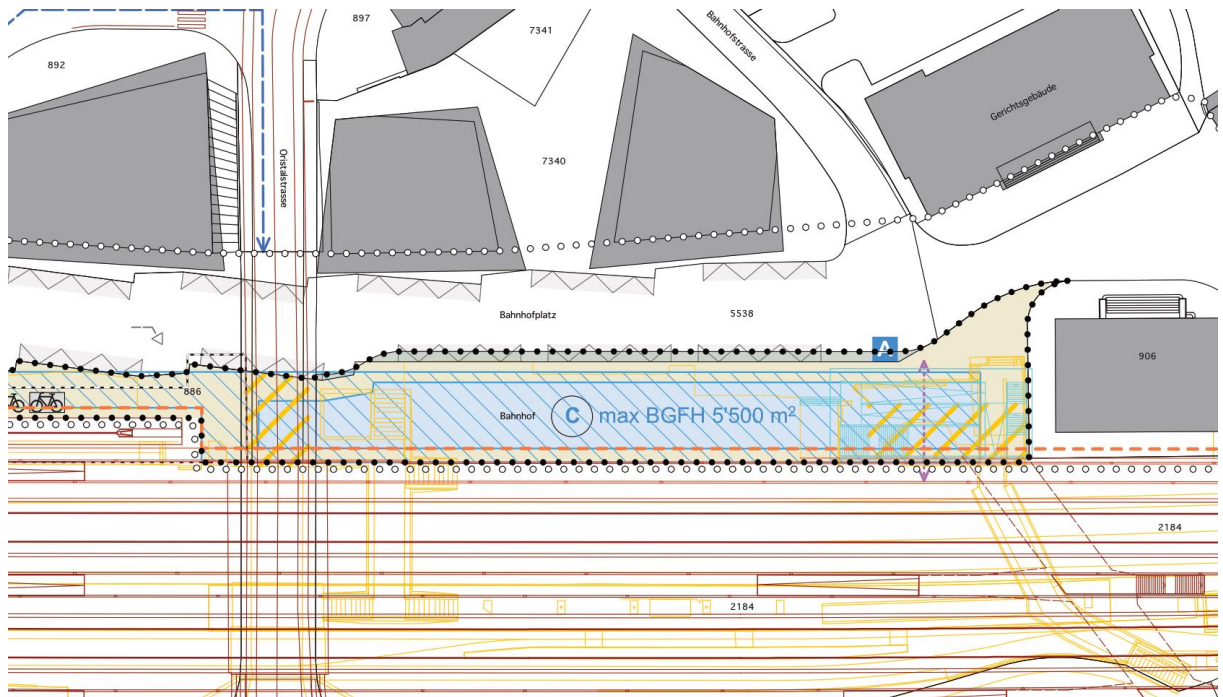
Im Quartierplan sind aus diesem Grund verschiedene Fussgängerverbindungen eingetragen u.a. auch durch das Waldareal (Anbindung Arbeitsplatzgebiete) um eine möglichst optimale Erschliessung zu ermöglichen.

Trottoirbreite entlang des Baubereichs C

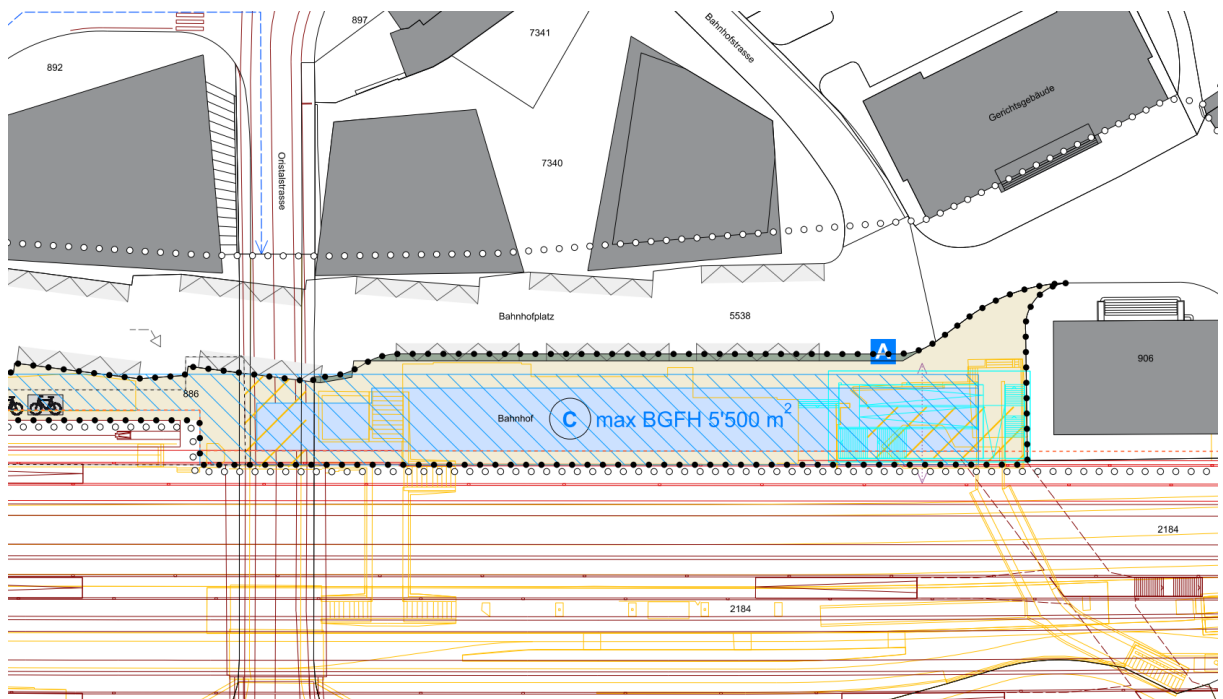
Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung hat die Abteilung öffentlicher Verkehr der Bau- und Umweltschutzdirektion darauf hingewiesen, dass zur Sicherstellung einer Verkehrsqualitätsstufe D entlang des Baubereichs C eine Trottoirbreite von 4.2 m notwendig ist. Der Baubereich C lässt in diesem Bereich lediglich eine Trottoirbreite von 3 m zu. Da diese 3 m im Pflichtenheft für die städtebauliche Studie enthalten waren und das Siegerprojekt eine grössere Breite lässt, wurde der Baubereich C nicht geändert. Im Rahmen der öffentlichen Planauflage hat die Abteilung öffentlicher Verkehr darauf hingewiesen, dass dies nicht akzeptiert wird. An einer gemeinsamen Besprechung am 18. April 2018 wurde entschieden, dass die Trottoirbreite auf das absolute Minimum reduziert und dem Stadtrat eine geringfügige Änderung des Quartierplans im Genehmigungsverfahren beantragt wird. Mit Mail vom 31. Mai 2018 hat die Abteilung öffentlicher Verkehr bestätigt, dass für die weitere Planung eine Trottoirbreite vom 4.0 m anzunehmen ist. Dies ist die maximal mögliche Breite, damit die Busse unabhängig voneinander an- und abfahren können. Der Quartierplan wird entsprechend angepasst und dem Stadtrat eine geringfügige Änderung im Genehmigungsverfahren beantragt.



Trottoirbreite von 4.0 m (mrs partner ag)



Quartierplan, Stand: öffentliche Planaufgabe



Quartierplan, geringfügige Änderung