



Stadt Liestal
Quartierplanung Bahnhofcorso

Mitwirkungsgespräch vom 24. Oktober 2016
Protokoll

Ort: Stadtsaal, Rathausstrasse 36, Liestal

Datum: 24.10.2016, 19.00–21.15 Uhr

Teilnehmer: Lukas Ott, Stadtpräsident (LO)
Franz Kaufmann, Stadtrat (FK)
Benedikt Minzer, Stadtverwalter (BM)
Thomas Noack, Leiter Stadtbauamt (TN)
Anja Krasselt, SBB, Immobilien (AK)
Michael Koch, yellowz (MK)
Maresa Schumacher, yellowz (MTS)
Rainer Klostermann, Feddersen & Klostermann (RK)
Victor Holzemer, Raumplanung Holzemer (VH)
Andi Ballmer, Raumplanung Holzemer (AB)
Mitwirkende bezüglich Baubereich A (ca. 15 Personen)

1. Begrüssung

FK begrüsst die Anwesenden und übergibt das Wort an die Referenten.

2. Präsentation

TN stellt die Themen aus der Mitwirkung vor. Die vier Hauptthemen aus der Mitwirkung waren:

- Planerische Einbindung des Quartierplans Bahnhofcorso in die grossräumige Bahnhofsentwicklung
- Etappierungsmöglichkeit Bauabschnitte A, B und C
- Volumetrie im Baubereich A
- Situation Lage Kantonsbibliothek

RK stellt die planerische Einbindung des Quartierplans Bahnhofcorso vor. MK stellt im Anschluss die Herleitung des Baubereichs A vor und begründet die Notwendigkeit, dass der Baubereich A Teil des Bahnhofcorsos sein muss. Des Weiteren zeigt MK auf, inwieweit der Baubereich A aufgrund der Mitwirkungseingaben redimensioniert wurde.

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 wichtigsten Erkenntnisse und Argumente sind nachfolgend zusammengefasst:

- 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.
- Die städtebauliche Qualität wird durch einen Wettbewerb sichergestellt. Beteiligung: Fach - / Sachjuroren und Experten, inkl. Vertreter der DHK.

Die Zurückstellung des Baubereich A ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

- Das Hochhaus dient als Ankerpunkt zwischen dem Bahnhofquartier und dem 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:
 - 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.

Für weitere Details wird auf die Präsentation in der Beilage verwiesen.

3. Diskussion

TN eröffnet die Diskussion und bittet die Mitwirkenden um Fragen und Stellungnahmen zur Quartierplanung und zu den Erkenntnissen aus der Mitwirkung.

Gerhard W. Matter Um was handelt es sich bei den gestrichelten blauen Linien, welche vom Güterareal her kommend über den Emma-Herwegh-Platz führen?

Es handelt es sich dabei um einen kommunalen Fuss- und Wanderweg sowie um eine kantonale Radroute.

Dr. Kurt Bitterli Vom heutigen Gespräch soll ein Protokoll erstellt und versendet werden. Zudem ist zu bemerken, dass zwischen der Mitwirkungseingabe und des heutigen Gesprächs sehr viel Zeit vergangen ist.

Die Pendlerströme am Bahnhof Liestal liegen bei 18'000 Personen pro Tag. 10 % davon bewegen sich in Richtung Gymnasium. Wie gelangen diese Personen vom Bahnhof auf die südliche Seite Richtung Gymnasium? Wie die Erschliessung funktioniert ist zentral und muss jetzt geregelt werden.

Zudem besteht die Frage, wo die Parkplätze, welche sich heute vor der Kantonsbibliothek befinden, ersetzt werden.

Die Pendlerströme in Richtung Gymnasium gelangen zum einen durch die neue Personenunterführung, welche vom Baubereich B Richtung Sichterstrasse führt und zum anderen durch die Personenunterführung, welche vom Aufnahmegebäude Richtung Tiergartenstrasse führt, auf die südliche Seite des Bahnhofs. Diese Personenunterführungen sind jedoch nicht Bestandteil der Quartierplanung Bahnhofcorso sondern des Projekts des Vierspurausbau. Der Vierspurausbau läuft parallel zur Quartierplanung und wird von der SBB Infrastruktur in enger Zusammenarbeit mit der SBB Immobilien und der Stadt durchgeführt. Planungsrechtlich handelt es sich jedoch um zwei verschiedene Planungsverfahren und Projekte. Bei der Quartierplanung handelt es sich um eine kommunale Sondernutzungsplanung, beim Vierspurausbau um ein Projekt auf Bundesebene gemäss Eisenbahnrecht. Bei den Personenunterführungen werden ausserdem überall behindertengerechte Rampen erstellt. Der Stadt ist die gute Erschliessung, insbesondere für den Langsamverkehr, sehr wichtig, was sie sich auch einiges kosten lässt. Ausserdem legt die Stadt grossen Wert darauf, dass genügend P+R-Plätze vorhanden sind. Aus diesem Grund werden auch im Süden etliche P+R-Plätze realisiert.

Die auf dem Güterareal wegfallenden Parkplätze werden teilweise in der unterirdischen Autoeinstellhalle unter dem Baubereich A ersetzt.

Jürg Holinger-
Rickenbacher Wieso gibt es keinen Masterplan über das gesamte Bahnhofgebiet inkl. dem Güterareal? Bekanntlich hat die Stadt Liestal in der Vergangenheit gute Erfahrungen mit Masterplanungen gemacht.

Im Planungsbericht wird erläutert, dass der Wettbewerb gleichzeitig mit dem Quartierplan erfolgt. Ist dies rechtlich möglich?

Es ist zu bemerken, dass das Hochhaus nicht auf dem Talboden zu liegen kommt, sondern auf einer Geländestufe. Hochhäuser sind jedoch im Talboden zu realisieren.

Weiter ist zu bemerken, dass bei der Eurocity auf die Körnigkeit geachtet wurde. Anscheinend ist das heute kein Kriterium mehr.

Zum Masterplan: Das Güterareal kann erst beplant werden, wenn der Vierspurausbau realisiert ist. Dies ist ca. 2025 der Fall. Bis dahin wird das Areal als Installationsplatz genutzt. Zum heutigen Zeitpunkt bestehen zu grosse Unsicherheiten, auch in Anbetracht der Nachfrage, wie sich das Güterareal nach Realisierung des Vierspurausbaus entwickeln wird. Bei so grossen Unsicherheiten ist das Ausarbeiten eines Masterplans nicht zielführend, zumal dieser mit der vorgenannten Ausgangslage keine Sicherheit über das schlussendlich zu realisierende Volumen auf dem Güterareal gibt. Aus diesen Gründen soll zuerst der Bahnhofcorso abgeschlossen werden, bevor das Güterareal beplant wird.

Zum Wettbewerb: Es ist möglich, den Quartierplan und den Wettbewerb parallel durchzuführen. Dabei besteht jedoch das Risiko, dass der Baubereich im Quartierplan zu unscharf definiert wird. Diese Erfahrung hat man im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens gemacht. Aufgrund der Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsverfahren wurde der Baubereich enger gefasst. Durch die Überarbeitung und die nochmalige Überprüfung der städtebaulichen Argumentation ist man nun sicherer geworden und zu der Überzeugung gelangt, dass das Hochhaus an Qualität gewonnen hat. Der Wettbewerb muss nicht zwingend im Vorfeld zur Quartierplanung durchgeführt werden.

Thomas
Weber Gibt es bezüglich Aussichtsschutz einen Aufriss oder einen Seitenriss vom Baubereich A?

Wie wird die Mindest-Geschossfläche des Hochhauses definiert?

Wie viele Parkplätze werden beim neuen Bahnhof angeboten?

Zum Aussichtsschutz: Aufrisse oder Seitenrisse liegen zurzeit nicht vor.

Zur Mindest-Geschossfläche: Diese ist wirtschaftlich bedingt. Normalerweise spricht man von mindestens 1'000 m² Geschossfläche, damit eine sinnvolle Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann. Beim vorliegenden Hochhaus sind es 880 m². Diese Mindest-Geschossfläche ergibt sich in erster Linie aus dem Verhältnis der Erschliessungsflächen zu den nutzbaren Flächen. Eine gesetzliche Definition gibt es nicht.

Zur Parkierung: Beim Baubereich A werden in einer unterirdischen Autoeinstellhalle 70 P+R-Plätze (zusätzlich zu den Pflichtparkplätzen) angeboten. Zudem wird auf der Südseite ein Parkhaus mit ca. 80 P+R-Plätzen realisiert. Es ist der SBB bewusst, dass es keinen „eins-zu-eins-Ersatz“ gibt.

Raoul
Rosenmund

Für eine Kleinstadt wie Liestal ist das geplante Hochhaus eine Nummer zu gross. Die Qualität von Liestal als Kleinstadt muss erhalten bleiben. Das geplante Volumen ist genau dasselbe wie bei der Mitwirkung und wurde lediglich mit weiteren Argumenten untermauert. Eventuell kann die angestrebte Nutzung auf mehrere Volumen aufgeteilt werden. Ausserdem steht das Hochhaus zu nahe am Hang.

Ein Verkehrsgutachten muss aufzeigen, dass der Verkehr funktioniert.

Der SBB ist bewusst, dass man aufgrund der Mitwirkungsergebnisse das Hochhaus nicht nochmal „neu erfunden“ hat. Aufgrund der Nutzungsflexibilität ist es nicht möglich, das Hochhaus aufzuteilen. Man muss dem Wettbewerb die Möglichkeit zur Flexibilität lassen. Zudem ist die Wirtschaftlichkeit für die SBB Immobilien wichtig, da sie jährlich Ausgleichszahlungen an die SBB Infrastruktur leistet und somit den Auftrag hat, eine gewisse Rendite zu erzielen. Bezüglich Standort des Hochhauses ist zu bemerken, dass dieses innerhalb eines Eignungsgebiets gemäss kantonalem Hochhauskonzept liegt. Zudem bedeutet eine Kleinstadt nicht, dass ein Hochhaus mit diesen Ausmassen nicht möglich ist. Der Charakter einer Kleinstadt wird damit nicht verändert. Das Hochhaus soll wirtschaftlich und gleichzeitig trotzdem elegant sein. Die genaue architektonische Ausprägung kann jedoch erst im Wettbewerb entschieden werden. Man hat zum jetzigen Zeitpunkt die Gelegenheit, ein städtebauliches Ensemble, zusammen mit dem Bahnhof und dem Postgebäude zu schaffen, welche nicht verpasst werden sollte.

Heiner Karrer

Das Hochhaus ist schlicht zu gross. Zudem besteht ein grosser Unterschied, ob der Wettbewerb vor oder nach dem Quartierplan durchgeführt wird. Anscheinend muss das Hochhaus von der Bevölkerung hingenommen werden, damit der Bahnhof gebaut wird. Die Nutzung (Art und Mass) des Hochhauses ist entscheidend. Es entsteht ein neues Zentrum am Bahnhof. Wichtig ist vor allem auch, dass eine gute Anbindung an das Stedtl entsteht.

- Franz Kaufmann *Es ist wichtig zu bemerken, dass der neue Bahnhof nicht als Konkurrenz des Stedtli zu verstehen ist sondern als Ergänzung zu diesem. Durch den Vierspurausbau hat man nun die einmalige Chance, das Bahnhofsumfeld, zusammen mit dem Vierspurausbau, neu zu entwickeln. Diese Chance sollte nicht verpasst werden.*
- Angelo Tomaselli *Könnte das Hochhaus auch tiefer sein, um das Ensemble abzuschliessen?*
- Bei der Eurocity hatte man eine städtebauliche Vorstellung, welche auch das Güterareal umfasste. Beim vorliegenden Quartierplan fehlt diese Vorstellung. Der Wettbewerb wird erschwert, wenn man nicht weiss, was auf dem Güterareal angedacht ist.*
- Die Ausdehnung wie auch der Standort des Hochhauses wurden sehr genau austariert und in verschiedenen Varianten getestet. Dabei hat sich herausgestellt, dass es ein Hochhaus sein soll, um das Ensemble abzuschliessen.*
- Wie bereits erwähnt, wird das Bahnhofensemble mit dem Hochhaus abgeschlossen. Wie sich das Güterareal entwickeln wird, kann erst nach Fertigstellung des Vierspurausbaus gesagt werden. Es ist möglich, dass sich ein Gebiet ganz anders entwickelt, trotz Vorliegen eines Masterplans. Dies zeigte sich beispielsweise beim Ziegelhofareal, bei welchem sich die Vorstellungen mehrfach geändert haben.*
- Ruedi Riesen Die Baubereiche B und C werden vom Baselbieter Heimatschutz ausdrücklich gewürdigt. Es wird nur nicht verstanden, wieso der Quartierplan nicht zusammen mit dem Güterareal entwickelt wird. Der Baselbieter Heimatschutz ist nicht gegen Hochhäuser. Sie müssen einfach am richtigen Ort sein.
- Lukas Ott *Ein neuer Bahnhof bedeutet nicht nur neue Gleise, Perrons, etc. sondern auch ein neues Bahnhofgebäude. Der Stadt ist es wichtig, dass möglichst viel Respekt auf die vorhandenen Strukturen beim Neubau des Bahnhofs genommen wird. Dass kein Masterplan angestrebt werden konnte liegt nicht bei der Stadt, sondern vor allem auch an den Eigentümern im Kreuzbodenareal, die ihre Grundstücke nicht entwickeln wollen. Zum heutigen Zeitpunkt kann jedoch davon ausgegangen werden, dass, aufgrund des Hochhauses, neue Volumen auf dem Güterareal in der Höhe eher zurückgestaffelt werden.*
- Protokoll: Andi Ballmer
Verteiler: Sitzungsteilnehmer, Mitwirkende bezüglich Baubereich A
Beilagen: Präsentation