



Bericht der BPK zur Vorlage Bahnhofgebiet-Entwicklungskonzept, Quartierplanerarbeitung

1. Einleitung:

1.1. An seiner Sitzung vom 25. Juni 2003 hat sich der Einwohnerrat über das städtebauliche Konzept des Siegerprojektes *Eurocity* informieren lassen. Er entschied anschliessend, die Vorlage an die Bau- und Planungskommission zu überweisen.

1.2. Während Jahrzehnten war das Gebiet rund um den Bahnhof Gegenstand unterschiedlicher Planungen, die aber alle mehr oder weniger scheiterten, weil nicht bekannt war, welche Flächen die Bahn in Zukunft beanspruchen würde. Die aktuelle Planung und der durchgeführte Wettbewerb unterscheiden sich in dieser Hinsicht grundlegend von früheren Arbeiten. Zum ersten Mal wurde ein verbindlicher Perimeter für die Bahn festgelegt. So entstand Spielraum für ein neues städtebauliches Konzept.

2. Beratung der BPK:

2.1. Die BPK hat sich an 3 Sitzungen mit diesem zukunftsorientierten Geschäft auseinandergesetzt. Sie liess sich durch Stadtrat H. Karrer anhand der Pläne und des Modells informieren. Um die komplexen Fragen, vor allem im Zusammenhang mit der Tieflage, besser verstehen und klären zu können, wurden die Herren Christ und Schmid, Architekt und Verkehrsplaner des siegreichen Teams Christ & Gantenbein eingeladen. Die kompetente Präsentation und die fruchtbare Diskussion waren der Kommission eine grosse Hilfe.

Die Kommission war sich darin einig, dass im Bereich des Bahnhofes ein massiver städtebaulicher Nachholbedarf besteht, und dass in den nächsten Jahren, unabhängig vom Entscheid der Bahn 2000, eine gezielte Entwicklung einsetzen muss. Mit dem Siegerprojekt *Eurocity* wird ein visionäres, aber

nicht utopisches Entwicklungskonzept für das Bahnhofgebiet vorgeschlagen. Die Kommission erachtet das Projekt als tauglichen Versuch, den Nahbereich um den Bahnhof unabhängig vom Bahn 2000-Entscheid weiter zu entwickeln. Das neue Konzept greift weit in die Zukunft hinein; es versucht, die Bedürfnisse und Ansprüche Liestals zu erfüllen und die Schwachstellen der heutigen Verkehrssituation möglichst rasch zu verbessern.

2.2. In der Diskussion wurde festgestellt, dass der Bahnhof mit seinem Vorplatz als "Umsteigemaschine" funktioniert. Die Verkehrsführung, die optimale Lenkung der Fussgängerströme sowie Parking und Park & Ride haben deshalb eine hohe Priorität.

2.3. Für die Stadtentwicklung von Bedeutung ist aber auch die optimale Anbindung des Bahnhofes und seines Umfeldes ans Stedtle und an die bestehende Infrastruktur (Gewerbe, Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten). Es wäre sicher falsch, wenn sich das neue Bahnhofgebiet als eigenständiges Zentrum und als Konkurrent zur Altstadt entwickeln würde. Um dies zu verhindern, ist bei jeder Realisierungsstufe des Projektes die Anbindung an die Altstadt sicherzustellen.

2.4. Bei allen Wettbewerbskonzepten wurde die Variante „à Niveau“ klarer ausformuliert. Den Wettbewerbsauflagen entsprechend mussten alle Projekte auch für die Tieflage der Bahn 2000 tauglich sein. Die Jury hatte sich bereits eingehend mit dieser Frage auseinandergesetzt und die Machbarkeit des Projektes *Eurocity* mit der Tieflage bejaht.

3. Nachstehend die wichtigsten Fragen und Antworten, welche sich aus den Diskussionen, speziell mit den Herren Christ und Schmid, ergaben:

3.1. *Kann das Konzept "Eurocity" mit der Tieflage der Bahn realisiert werden? Was ändert und welche Verkehrswege ergeben sich aus der Tieflage?*

Es war der Kommission ein grosses Anliegen, die Tauglichkeit des Projektes für die Tieflage der Bahn 2000 von kompetenter Stelle zu erfahren. Dabei

ging es aber nur um die Frage der Machbarkeit aus städtebaulicher Sicht. Die mit dem Bau der Tieflage verbundenen Massnahmen, Eingriffe und Kosten wurden nicht diskutiert.

Bei der Tieflage behalten alle Bauten ausserhalb des Bahnperimeters ihre Höhenlage („à Niveau“) bei. Einschneidend ändern würden die Verkehrsführungen, speziell der Oristal- und der Sichtenstrasse, welche über den Bus- und Fussgängerbereich des Bahnhofplatzes geführt werden müssten. Geplant sind sogenannte Mischverkehrsflächen, welche auf der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer aufbauen und ohne Trennung, nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme funktionieren. Die Kommission hat davon Kenntnis genommen, dass die stadträtliche Vertretung in der Jury diese Verkehrsführung kritisiert hat und auch die Jury andere Lösungen für denkbar hält.

Die Waldenburgerbahn würde auf dem heutigen Niveau oberirdisch in den Bahnhof (auf den Bahnhofplatz) geführt. Das Trasse müsste vor der Haltestelle noch die Oristalstrasse überqueren. Es ist noch nicht bekannt, ob eine Barriere nötig sein wird.

Die Kommission hat bewusst darauf verzichtet, eine Diskussion über die Vor- und Nachteile der Varianten Tief und à Niveau zu führen. Die aktuelle Vorlage betrifft primär die Entwicklung des Bahnhofgebietes, sie ist losgelöst von den Entscheiden der Bahn zu beurteilen.

3.2. Kann das Konzept "Eurocity" auch ohne Bahn 2000 realisiert werden?

Wir müssen damit rechnen, dass die Bahn 2000 nicht oder zu einem viel späteren Zeitpunkt realisiert wird.

Die Bahn 2000 ist keine Voraussetzung für das Konzept *Eurocity*.

3.3. Genügen die vorgesehenen Massnahmen um das Bahnhofgebiet an das Stedtli zu binden?

Im Endausbau gemäss Entwicklungskonzept darf die Frage wohl bejaht werden. Voraussetzung dafür ist aber die Verlagerung des Durchgangsverkehrs und die Schaffung der geplanten attraktiven Fussgänger- und Veloverbindungen zur Altstadt.

Weil davon auszugehen ist, dass der Busbahnhof und verschiedene Neubauten vor der Verkehrsverlagerung realisiert werden, müssen die Fuss- und

Verkehrswege frühzeitig den sich laufend ändernden neuen Verhältnissen angepasst werden, um attraktive Verbindungen zum Stedtli zu schaffen und zu erhalten.

Die Verkehrsfrage kann nur gesamthaft und im Zusammenhang mit den hängigen Projekten betrachtet werden (Halbanschlüsse H2).

3.4. *Sind genügend neue Parkplätze eingeplant worden?*

Parkplätze für den Zubring- und Abholverkehr, aber auch für Park & Ride, sind von zentraler Bedeutung für ein funktionierendes Bahnhofgebiet. Für künftige Schnellzugshalte dürfte ein attraktives Park & Ride-Angebot Voraussetzung sein.

Mit der Tieflage würden zwar zusätzliche Flächen über den Geleisen entstehen, welche sich als Parkplätze nutzen liessen. Bei der à Niveau-Lage und während der langen Bauphase würde die Zahl der oberirdischen Parkplätze massiv abnehmen, Ersatzparkplätze müssten in den Neubauten oder in einem neuen Bahnhofparking gefunden werden.

Die ganze Parkplatzfrage scheint noch sehr wenig ausgereift zu sein. Die Kommission ist der Ansicht, dass es Ziel dieser Planung sein muss, in Bahnhofnähe zusätzliche Parkplätze zu schaffen, und dass diese Forderung in die Quartierpläne einfliessen muss (in diesem Zusammenhang soll wieder einmal darauf hingewiesen werden, dass der Kantonalen Verwaltung und den Spitälern schon heute rund 500 Parkplätze fehlen).

3.5. *Ist es möglich und sinnvoll, vorerst nur auf den beiden Parzellen*

Nr. 892 und 893 einen Quartierplan zu erarbeiten oder müsste ein grösseres Gebiet in das Quartierplanverfahren miteinbezogen werden?

Der Neubau der Basellandschaftlichen Kantonalbank kann isoliert von allen übrigen Bauten geplant werden. Für die BPK wäre es aber wünschbar, das Gebiet zu erweitern und den ganzen Busbahnhof, wie auch den Vorplatz zur Bibliothek, schon jetzt in den Quartierplan mit einzubeziehen.

3.6. *Wie könnte ein realistischer Zeitplan für die Umsetzung dieses Projektes aussehen?*

Es muss wohl nicht speziell darauf hingewiesen werden, dass es sich beim

Projekt *Eurocity* um eine Planung auf lange Sicht handelt. Bereits entschieden ist erst der Neubau für die Kantonsbibliothek; das Bauvorhaben der Basellandschaftlichen Kantonalbank soll in den nächsten Jahren realisiert werden. Für alle übrigen Baukörper, die Verkehrsverlagerung und natürlich für die Bahn 2000 bestehen noch keine Zeitpläne. Es ist wohl nicht übertrieben zu behaupten, dass wir heute Entscheide treffen, welche sich zum Teil erst in Jahrzehnten und für die nächsten Generationen auswirken werden.

4. Anträge der BPK:

Die BPK betrachtet das Entwicklungskonzept *Eurocity* als grosse Chance für Liestal und die weitere Region. Die beiden Anträge des Stadtrates werden mit je 6 Stimmen einstimmig gutgeheissen:

4.1. Der Einwohnerrat nimmt vom städtebaulichen Konzept des Wettbewerbs-Siegerprojektes *Eurocity* Kenntnis .

4.2. Der Einwohnerrat stimmt auf der Grundlage des vorliegenden Konzeptes der Erarbeitung eines Quartierplanes zu, der die Überbauung der Parzellen 892 und 893 ermöglicht.

4.3. Der Perimeter des Quartierplanes für den Neubau der Kantonalbank auf den Parzellen 892 und 893 soll so weit vergrössert werden, dass der Busbahnhof, der Bibliotheksplatz und allenfalls das Areal „Nelson Pub“, darin eingeschlossen sind.

4.4. Der Stadtrat wird beauftragt, bei allen Planungs- und Umsetzungsschritten für das Konzept Eurocity der Schaffung von öffentlichem Parkraum besondere Priorität einzuräumen.

Hans Brodbeck, Präsident BPK

Liestal, 7. August 2003