



Quartierplan Bahnhofcorso - Bericht der Bau- und Planungskommission (BPK)

1. Grundlage

An der Ratssitzung vom 18.01.17 überweist der Einwohnerrat die Vorlage 2016/30 an die BPK.

2. Sitzungsablauf

Die BPK behandelt die Vorlage an fünf Sitzungen (23.01.17, 13.02.17, 13.03.17, 20.03.17 und 03.04.17). An der ersten Sitzung stellt eine Delegation der verantwortlichen Projektverfasser (angeführt von Hrn. Alexander Muhm, SBB Immobilien) den Quartierplan vor, während an der zweiten Sitzung das Thema Verkehr eingehend durch Hrn. Markus Stöcklin (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG) erläutert wird. An der dritten Sitzung findet eine Anhörung einer Delegation der oppositionellen Stimmen aus dem Mitwirkungsverfahren des QP Bahnhofcorso statt, welche durch die Herren Kurt Bitterli, Jürg Holinger und Raoul Rosenmund vertreten wurden. An den zwei nachfolgenden Sitzungen erfolgen die Beantwortung der noch offenen Fragen, die eigentliche Beratung sowie die Beschlussfassung. Es wurde Wert darauf gelegt, dass sich die BPK-Mitglieder vor der Beschlussfassung auch den Rückhalt ihrer Fraktionen einholen.

3. Beratung der BPK

3.1 Rahmenbedingungen

In ihrer Präsentation erläutert die Delegation der Projektverfasser das Projekt umfassend und zeigt auf:

- dass das mit dem Vierspurenausbau erhöhte Mobilitätsangebot und der dadurch erhöhten Besucherfrequenzen der Treiber für die Erstellung des Quartierplans Bahnhofcorso ist.
- dass der Perimeter des Quartierplans Bahnhofcorso ausschliesslich die Bebauung auf der Nordseite der SBB-Geleise betrifft. Die Bebauung auf der Südseite, die Fussgängerunterführungen und die unterirdische Velostation werden Gegenstand einer noch einzureichenden Vorlage im Rahmen des 4-Spuren-Ausbaus sein.

- dass der vorliegende Quartierplan drei Baukörper umfasst: Das SBB-Aufnahmegebäude C mit 4 Vollgeschossen und total 5500m² Bruttogeschossfläche, dem Bürogebäude B mit 7 Vollgeschossen und total 3000m² Bruttogeschossfläche sowie dem Hochhaus A mit 15 Vollgeschossen und 12500m² Bruttogeschossfläche.
- dass die Gebäudehöhen für die Baukörper A = max. 57m, B = max. 25m und C = max. 16m betragen.
- dass für die Baukörper B und C bereits ein Architekturwettbewerb durchgeführt worden ist und das Siegerprojekt (Le mur du quai, Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden) die Grundlage für die Umsetzung dieser Baukörper bildet.
- dass der Quartierplan Bahnhofcorso für die SBB Immobilien ein Ensemble aus den Baukörpern A, B und C darstellt und für sie nur als solche Einheit durchführbar und sinnvoll ist.
- dass die künftige Bebauung des Güterareals nicht Bestandteil des vorliegenden Quartierplans ist, aber das Hochhaus A die Funktion als Ankerpunkt und Vermittler zwischen dem Bahnhofquartier (östlich des Hochhauses) und dem zukünftigen Entwicklungsquartiers (westlich des Hochhauses: Güterareal, Kreuzboden- und M. Birmann-Areal) übernimmt.
- dass die Realisierung des Quartierplans gegebenenfalls etappenweise erfolgen kann und der Zeitplan im Wesentlichen von den Synergien mit den Bauarbeiten des 4-Spuren-Ausbaus und dem Vertragsabschluss mit den Ankermietern abhängt. (vgl. dazu auch Medienberichte in der bz vom 25.03.17, 27.03.17).
- dass im Rahmen des Quartierplans Bahnhofcorso zur Erschliessung eine neue Strasse gebaut werden soll.
- dass die Gesamtinvestitionen der SBB Immobilien in den Quartierplan Bahnhofcorso rund 100 Mio. CHF betragen.

Weitere Details können der Vorlage 2016-30 sowie dem Planungsbericht mit sämtlichen Anhängen 1-3 und Beilagen 1-5 entnommen werden.

3.2 Schwerpunkte der Beratung

a) Verkehrstechnische Erschliessung des QP Bahnhofcorso

Im Rahmen der Vorstellung des Verkehrsgutachtens durch den Verkehrsplaner erörtert die BPK die Einbettung des QP Bahnhofcorso in die übergeordnete verkehrstechnische Gesamtsituation und stellt fest:

- dass die Erschliessung des Quartierplans Bahnhofcorso für den motorisierten Individualverkehr (nachfolgend: MIV) ausschliesslich über diese neue Erschliessungsstrasse erfolgen und der Emma-Herwegh-Platz zukünftig verkehrsfrei werden soll. Der Soodweg soll für den MIV nur noch bis um Parkhaus der BLKB befahrbar sein.
- dass die neue Erschliessungsstrasse nicht nur den Quartierplan Bahnhofcorso sondern auch das Entwicklungsquartier westlich des Hochhauses erschliesst.
- dass die neue Erschliessungsstrasse rund 8 Mio. CHF kostet, wovon die Stadt Liestal in Anlehnung an das Strassenreglement 20% trägt und die SBB und der Kanton die restlichen 80%.

- dass die Anbindung der neuen Erschliessungsstrasse an die Rheinstrasse in verschiedenen Varianten umfassend geprüft worden ist und die vorgeschlagene Variante mit der Anbindung im Knoten des M. Birmann - Spitals mit einer Lichtsignalanlage in der Gesamtbeurteilung die beste Lösung darstellt.
- dass die vorgeschlagene Variante im Knoten des M. Birmann - Spitals die einzige Variante ist, welche auch bei einer Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens um 10% soweit nachgerüstet werden kann, dass die Leistungsfähigkeit immer noch mit gut bezeichnet werden kann.
- dass eine Variante mittels einem Kreisel gegenüber einer Lichtsignalanlage keine Vorteile bringt (Verzweigung ist nur dreiarmig).
- dass der Bau der Erschliessungsstrasse etappenweise erfolgen wird: zuerst wird die Strasse als Baustellenzufahrt für die Dienstleistungs- und Bürogebäude sowie den 4-Spuren-Ausbau provisorisch angelegt und zum Abschluss der Bauarbeiten als definitive Lösung gebaut.
- dass die definitive Erschliessungsstrasse über einen von der Fahrbahn separierten, kombinierten Rad-/Fussweg verfügt.
- dass die Anbindung des QP Bahnhofcorso an den Langsamverkehr gut ist und den Festlegungen im Strassennetzplan Siedlung entspricht (Wie bereits erwähnt, sind die beiden neuen Fussgängerunterführungen sowie die à-Niveau-Radwegverbindung südlich der Geleise nicht Gegenstand des Quartierplans, da ausserhalb des Perimeters gelegen).
- dass drei Orte für Kiss&Rail (kurzzeitiges Ein-/Ausladen von Personen) zur Verfügung stehen werden: Nördlich im Bereich zwischen den Gleisen und dem Hochhaus A sowie wie bisher auf dem Postplatz und südlich im Bereich Wiedenhub.

Die BPK kann die Ausführungen des Verkehrsplaners nachvollziehen und begrüsst die neue Erschliessungsstrasse ausdrücklich. Die Kantonalbankkreuzung ist heute in den Stosszeiten bereits an der Belastungsgrenze und würde die Zusatzbelastung durch die Erschliessung des Quartierplans Bahnhofcorso schlecht verkraften. Mit der neuen Erschliessungsstrasse kann sich die Verkehrssituation an der Kantonalbankkreuzung tendenziell sogar verbessern. Auch die Konflikte zwischen dem MIV und den Busbetrieben im Bereich des Emma-Herwegh-Platzes können damit reduziert werden und der Emma-Herwegh-Platz selbst kann dadurch nur gewinnen.

Wichtig erscheint der Kommission jedoch auch, dass der Erschliessung des Bahnhofareals in Richtung Stedtli grösste Beachtung geschenkt wird. Sie erwartet deshalb mit Spannung die Antwort des Stadtrats auf das Postulat 2016-256.

b) Parkplatzsituation mit Realisierung des QP Bahnhofcorso

Parkplätze MIV:

Mit dem Quartierplan Bahnhofcorso sollen in der unterirdischen Einstellhalle unter dem Gebäude A mindestens 70 öffentliche P&R-PP (Park & Ride Parkplätze) erstellt werden. Zudem hat die SBB Immobilien in Aussicht gestellt, dass sie nicht benötigte Pflichtparkplätze für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung stellen wird. Aufgrund der zur Zeit noch nicht spruchreifen Nutzung der Gebäude A und B kann dazu heute aber noch keine genauere Aussage gemacht werden. Im Weiteren wären innerhalb des Quartierplanperimeters auf dem Güterareal noch ca. 45 P&R-PP möglich, die je-

doch im Entwurf des Quartierplanreglements nicht enthalten sind. Auf der Südseite der Gleise soll im Zusammenhang mit dem 4-Spuren-Ausbau das Parkhaus Oristal mit ca. 80 P&R-PP erstellt werden. Zurzeit sind im Bahnhofsbereich rund 300 P&R-PP vorhanden. Zwar anerkennt die BPK, dass mit zunehmender Verbesserung des ÖV's tendenziell weniger P&R-PP benötigt werden könnten. Sie nimmt auch den Hinweis des Stadtbauamts zur Kenntnis, dass mit dem UNO-Gebäude und dem ZentraLiestal total 62 neue öffentliche Parkplätze geschaffen wurden, aber empfindet die Reduktion der P&R-PP trotzdem zu gross. Die BPK verlangt deshalb, dass mindestens zusätzliche 45 P&R-PP im Güterareal ins Quartierplanreglement aufgenommen werden (siehe auch Kap. 4.2).

Veloparkplätze:

Mit der Neugestaltung des Bahnhofareals sind total bis zu 950 Veloabstellplätze vorgesehen: Auf der Nordseite im QP-Perimeter des Bahnhofcorso oberirdisch ca. 200 Stk., unterirdisch in der Velostation 400-500 Stk.. Auf der Südseite der Gleise oberirdisch ca. 350 Stk. Im Vergleich dazu stehen heute aktuell ca. 630 Veloabstellplätze zur Verfügung.

Die BPK begrüsst den Ausbau der Anzahl Veloparkplätze. Dies insbesondere auch unter dem Aspekt, dass die Popularität von E-Bikes und evtl. auch Rollern zunimmt und diese ebenfalls Abstellraum benötigen. Zudem werden heute aufgrund mangelndem Abstellraum viele Velos wild parkiert. Die BPK regt deshalb an, dass bei der geplanten, unterirdischen Velostation eher 500 als 400 Plätze eingeplant werden sollen, aber gleichzeitig auch ein Bewirtschaftungskonzept erarbeitet werden soll, welches u.a. zur Vermeidung von wild abgestellten Velos beiträgt (z.B. durch konsequentes Entfernen).

c) Hochhaus

Die Mitglieder der BPK sprechen sich für das im Quartierplan vorgesehene Hochhaus aus. Der Baukörper ist städtebaulich verträglich, er ist genügend weit von der Altstadt entfernt. Insbesondere bewertet es die BPK auch positiv, dass das Volumen des Hochhauses gegenüber dem ursprünglichen Entwurf nun klarer definiert und schlanker ist. Damit fügt sich das Hochhaus gut ins gesamte Erscheinungsbild ein.

Es ist der BPK jedoch ein Anliegen, dass auch das Hochhaus eine hohe architektonische und städtebauliche Qualität aufweisen wird, um gegenüber den Gebäuden B und C nicht abzufallen. Wie sich bei diesen beiden Baukörpern bereits erwiesen hat, kann dies bevorzugt durch einen Architekturwettbewerb realisiert werden. Die BPK möchte deshalb das Quartierplanreglement entsprechend ergänzen und stellt einen entsprechenden Antrag (Vgl. Kap. 4.1).

d) Energie

Der Stadtrat ist der Meinung, dass dem Projekt aufgrund der Grösse und dem Standort ein Leuchtturmcharakter zukommen soll. Die BPK stimmt dieser Stossrichtung voll und ganz zu, vermisst beim Thema Energie die Umsetzung dieses Vorhabens aber. Der im Quartierplanreglement vorgeschlagene Energiestandard gemäss Minergie-Niveau entspricht lediglich den aktuellen kantonalen Bauvorschriften. Zudem entspricht die Prioritätenreihenfolge bezüglich der einzusetzenden Energieträger nicht der in den Quartierplänen von Liestal gängigen Reihenfolge. Die BPK möchte deshalb das Quartierplanreglement dahingehend anpassen und stellt einen entsprechenden Antrag, dass die Prioritätenfolge der einzusetzenden Energieträger geändert wird sowie dass die Bauten nach dem zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Grenzwert des Minergie-P-Standards zu realisieren sind. (Vgl. Kap. 4.3).

e) Nutzung/Verkaufsflächen/

Mit der Realisierung des Quartierplans Bahnhofcorso werden insgesamt rund 21'000m² neue Bruttogeschossflächen (BGF) erstellt werden. Gemäss Verkehrsgutachten (Anhang 1 des Quartierplanberichts) sind davon 15'350m² Hauptnutzfläche (HFN) für Dienstleistungen und 1'100 m² Hauptnutzfläche (HFN) für Verkauf/Gewerbe vorgesehen. Da zurzeit noch keine Ankermieter für die Flächen vorhanden sind, ist die Nutzung im Quartierplanreglement aber bewusst offener formuliert, d.h. ohne dass eine Bruttogeschossflächenzahl für eine bestimmte Nutzung fixiert wird. Für das Hochhaus sind in den oberen Geschossen gemäss Quartierplanreglement auch Wohnungen zulässig.

In ihrer Beratung diskutiert die Kommission die Frage der vorgesehenen Nutzung intensiv. Mit einer Ausnahme sehen die Mitglieder der Kommission mit der vorgesehenen Nutzung im Quartierplan Bahnhofcorso keine Konkurrenz zum Stedtli. Vielmehr wird ein komplementärer Nutzen gesehen, d.h. es werden am Bahnhof Nutzungen ermöglicht, die im Stedtli nicht möglich wären, wie z.B. grössere Bildungs- und Gesundheitsnutzungen oder auch Nutzungen durch andere grössere Dienstleistungsfirmen. Damit könnten Arbeitsplätze nach Liestal gebracht werden, die sonst eventuell gar nicht nach Liestal kommen würden. Die Kommission hat grossmehrheitlich auch Verständnis dafür, dass der Investor angesichts der Komplexität des Bauvorhabens zuerst Rechtssicherheit in Form eines bewilligten Quartierplans erreichen möchte, bevor er weitere Anstrengungen in die Vermarktung der Flächen steckt. Auch die Grössenordnung der zu erwartenden Verkaufsflächen im Erdgeschoss wird diskutiert. Gemäss der Einwohnerratsvorlage beträgt der max. Fussabdruck und damit die max. Erdgeschossfläche aller drei Gebäude ca. 2'500m² (BGF) und gemäss Verkehrsgutachten werden für die Gebäude B und C zusammen 1'100m² Verkaufs-/Gewerbefläche angenommen (400m² Reisezentrum, 200m² Dienstleistungen SBB, 400m² Retail, 100m² Café), während für das Gebäude A zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens keine Verkaufsfläche vorgesehen ist, aber theoretisch ca. 800m² möglich wären. Die zu erwartende Verkaufsfläche für Retail/Gastronomie im Erdgeschoss der Gebäude des Quartierplans wird damit maximal 1'300m² betragen, effektiv aber wohl eher tiefer liegen. Dies ist deutlich weniger Verkaufsfläche als z.B. mit dem Quartierplan Gstadig bewilligt wurden (2000m²), stellt die Kommission fest.

f) Anhörung Delegation der oppositionellen Stimmen

Um die Beweggründe der oppositionellen Stimmen aus dem Mitwirkungsverfahren besser zu verstehen, lädt die BPK diese zu einer Anhörung ein. Die zentrale Forderung der Delegation besteht in der Verkleinerung des Quartierplanperimeters auf die Baubereiche B und C. Für den Baubereich A und das gesamte SBB-Areal nordwestlich des Emma Herwegh-Platzes soll gemäss ihnen erst ein separater Quartierplan erstellt werden, wenn gesicherte Absichten dafür bestehen. Generell wird das Hochhaus als Konkurrenz zum Stedtli gesehen und es wird eine Beschränkung der Ladenflächen im Quartierplan gefordert. Weiter wird eine Kompensation der wegfallenden P&R-PP gefordert und eine aktuelle Darstellung der Bauphasen in Abstimmung mit dem 4-Spur-Ausbau der SBB.

Die Kommission hat in ihrer Beratung sämtliche Bedenken der oppositionellen Stimmen abgedeckt. Beim Thema der wegfallenden P&R-PP teilt sie die Bedenken bis zu einem gewissen Grad und hat deshalb auch einen entsprechenden Zusatzantrag 4.2 formuliert, in den anderen Themen kann sie die Bedenken der oppositionellen Stimmen nicht teilen.

3.3 Gesamtwürdigung

Die BPK befürwortet unter Berücksichtigung ihrer drei zusätzlichen Anträge die Quartierplanung Bahnhofcorso mit 6 Stimmen bei einer Enthaltung. Sie begrüsst es, dass das alte Bahnhofgebäude endlich einem modernen und grösseren Gebäude weichen soll und damit auch die Bedeutung von Liestal als wichtiger ÖV-Knotenpunkt unterstrichen wird. Die neuen Bauten am Bahnhof werden als Chance für bestehendes aber auch für neues Gewerbe gesehen, denn mit ihnen erhält Liestal Dienstleistungsflächen an bester Lage, die es so bis jetzt in Liestal nicht gibt. Ebenso begrüsst die Kommission eine verdichtete Bauweise an diesem verkehrsgünstigen Ort; das Hochhaus steht für sie mit gebührendem Abstand zum Stedtli am richtigen Ort. Die Kommission findet insbesondere das Siegerprojekt „Le Mur du Quai“ für die Gebäude B und C sehr attraktiv und ist zuversichtlich, dass mittels eines weiteren Architekturwettbewerbs auch für das Gebäude A ein attraktives Erscheinungsbild gefunden werden kann. Zusammen mit der durch die Kommission vorgeschlagenen Verbesserung der Energieeffizienz kann dem Gebäudeensemble dann in mehrfacher Hinsicht ein Leuchtturmcharakter zugesprochen werden. Auch die Verlegung der P&R-Parkplätze in ein unterirdisches Parkhaus wird begrüsst und eine Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass es auch mit einer guten ÖV-Erschliessung immer noch wichtig ist, dass genügend P&R-Parkplätze zur Verfügung stehen. Die neue Erschliessungsstrasse ist für die Kommission ein unverzichtbarer Bestandteil des Quartierplans. Die Kommission ist grossmehrheitlich der Meinung, dass mit den Bauten am Bahnhof der Wertschöpfungskuchen vergrössert wird und das Stedtli nicht direkt konkurrenziert wird. Durch eine gute Fussgänger Verbindung zwischen Bahnhof und Stedtli könnte das Stedtli sogar von der Entwicklung am Bahnhof profitieren.

4. Anträge der BPK

4.1 Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, die Quartierplanvorschriften Bahnhofcorso wie folgt zu ergänzen (Thema Qualitätssicherung Baubereich A, Hochhaus):

§ 5 Abs. 3 (Ergänzung):

Zur Qualitätssicherung ist vor Einreichung des Baugesuchs ein Architekturwettbewerb durchzuführen.

4.2 Die BPK beantragt dem Einwohnerrat mit 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die Quartierplanvorschriften Bahnhofcorso wie folgt zu ergänzen (Thema 45 zusätzliche Parkplätze):

§ 8 Abs. 4 (Ergänzung):

Es sind mindestens 70 unterirdische Park&Ride Abstellplätze zu erstellen. Zusätzlich sind auf dem Güterareal mindestens 45 Park&Ride Abstellplätze zu erstellen.

4.3 Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, die Quartierplanvorschriften Bahnhofcorso wie folgt zu ergänzen (Thema Energie):

§ 9 Abs. 1 (Änderung der Prioritätenreihenfolge):

1. Priorität: Einsatz erneuerbarer Energien, 2. Priorität: Anschluss an das Fernwärmenetz

§9 Abs. 3 (Neuformulierung):

Die Bauten sind nach dem zum Zeitpunkt der Baueingabe geltenden Grenzwert des Minergie-P-Standards zu realisieren.

4.4 Die BPK beantragt dem Einwohnerrat mit 6 Stimmen bei einer Enthaltung, die Quartierplanvorschriften Bahnhofcorso, bestehend aus:

- QP Bahnhofcorso, Quartierplanreglement vom 25.11.2016
- QP Bahnhofcorso, Situationsplan/Schnittplan 1:500 vom 25.11.2016

zu beschliessen.



Thomas Eugster, Präsident BPK

Liestal, 24. April 2017