

Stadtplanung Liestal, ein Zwischenbericht

Autor(en): **Steinmann, Hansueli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1996)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957477>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Stadtplanung Liestal, ein Zwischenbericht

42

Bahn 2000

Liestal liegt an der Bahntransitachse Basel-Gott-
hard-Mailand. Im Dezember 1988 unterbreiteten
die SBB dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das
Projekt für die Neubaustrecke Muttenz - Trimbach
(- Olten) als Teil des Konzeptes Bahn 2000 zur
Plangenehmigung. Nach Durchführung des ei-
senbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens
konnte das BAV im Mai 1991 den Abschnitt Mut-
tenz - Adlertunnel Südportal genehmigen. Für den
Abschnitt Adlertunnel Südportal - Trimbach (- Ol-
ten) wurde das Verfahren sistiert und ein Gut-
achten von Sachverständigen (Beweisverfahren)
angeordnet.

Diese Expertise der Professoren M.C. Rotach,
ETHZ, und R.E. Rivier, EPFL, wurde dem Kanton
und den betroffenen Gemeinden im Herbst 1992
eröffnet. Die Sachverständigen empfahlen die
Wahl der zwischen Liestal und Trimbach voll-
ständig unterirdischen Variante H anstelle des
teilweise oberirdischen Auflageprojektes. Noch
genauer zu untersuchen sei die Höhenlage im Ab-
schnitt Liestal. Die Abklärungen würden sich auf
einen vertikalen Streubereich begrenzen, welcher
zwischen der heutigen Lage (à niveau) und der
(von der Stadt Liestal geforderten) Variante "Liestal tief" liegt.

Im Dezember 1994 erliess das Eidgenössische Ver-
kehrs- und Energiedepartement (EVED) eine Plan-
genehmigungsverfügung zur Neubaustrecke und
entschied gleichzeitig über die mehr als tausend
Einsprachen gegen das SBB-Auflageprojekt. Die
zweigeleisige (provisorische) Verbindungsstrecke
zwischen dem Adlertunnel Südportal und dem
Stammgleise wurde genehmigt, wobei die Fest-
legung der Lärmschutzmassnahmen auf ein sepa-
rates Verfahren verwiesen wurde. Der Ab-
schnitt Liestal - Trimbach (- Olten) wurde nicht
genehmigt.

Expertise Rotach/Rivier

Die Expertise Rotach/Rivier zur Überprüfung des
SBB-Auflageprojektes und von alternativen Linien-
führungsvarianten umfasst 62 Seiten. Für Erg-
änzungsuntersuchungen wurden weitere Fach-
leute zugezogen. Deren Bericht umfasst zus-
ätzliche 370 Seiten.

Für die Stadt Liestal von besonderer Bedeutung
ist der vom Stadtrat im September 1991 geforderte
Teilbereich Städtebau, der von Prof. F. Oswald,
ETHZ, und dipl. Arch. P. Urech verfasst wurde.

Die Gutachter stellen fest, dass das Ergolztal bei
Liestal relativ eng ist und verfolgen die Ent-
wicklung des Baugebietes seit der Mitte des 19.
Jahrhunderts. Nachdem die Centralbahn den be-
troffenen Gemeinden zwei Varianten zur Strecken-
führung unterbreitet hatte, war die Bahnlinie 1854
eröffnet worden. Seit diesem Zeitpunkt wird die
schmale Talsohle bei Liestal durch drei parallele
Adern unterteilt, die Ergolz am Nordrand, die Land-
strasse Olten-Basel als Mittellinie und die Eisen-
bahn am Südrand. Durch den Bau der nordöstli-
chen Umfahrung J2 entlang und über dem
Flussbett der Ergolz (1969) verstärkten sich die
Siedlungsbarrieren. Es wurde schwieriger, Quer-
verbindungen innerhalb der Siedlung zu erstellen.
Durch die verschiedenen Barrieren ist in Liestal
immer mehr ein Konglomerat einzelner Planungs-
und Nutzungsinseln entstanden.

Die Gutachter bezeichnen die komplexen Ver-
hältnisse im Bahnhofareal zum Teil als Resultat
von planerischen Massnahmen der letzten dreis-
sig Jahre, die vorwiegend auf Einzelaspekte be-
zogen waren. Die wesentlichen städtebaulichen
Probleme von heute müssten deshalb auch als
eine Art von Altlasten von früheren (wenig koor-
dinierten) planerischen Massnahmen verstanden
werden.

Zu den beiden Varianten "SBB" (Variante à niveau)
und "Liestal tief" (Variante Tieflage) wird festge-
stellt, dass die Tieflage gegenüber der Variante à
niveau wichtige Vorteile aufweist. Doch die
scheinbar selbstverständliche Einordnung in das
Stadtgefüge könne über die Massivität des Ein-
griffs, den auch die Tieflage bewirke, nicht hin-
wegtäuschen. Das SBB-Projekt sei zudem in vie-
len Teilen noch verbesserungsfähig. Die Gutachter
unterbreiten einen Alternativvorschlag mit einer
Teilabsenkung der SBB-Linie um ca. 1.50 m, einer
unterirdischen Führung der Waldenburgerbahn
sowie einer unterirdischen Bus-Station.

Die Gutachter bemängeln, dass die Stadtplanung
von Liestal ein massgebendes Defizit aufweise
und betonen, dass Planung und Bau der Bahn
2000 eine einmalige Chance sein können, um die
nicht einfachen Konflikte im Verkehrsnetz der

Stadtlandschaft wesentlich aufzulösen und einer positiven räumlichen Gestaltung anzunähern. Sie regen an, dass der Bund, die SBB, der Kanton und die Stadt so rasch wie möglich einen Beschluss zur gemeinsamen Planung und Projektierung des Bahnhofgebietes fassen sollen. Zudem wird ein wettbewerbsähnliches Verfahren zur Lösung der Aufgaben angeregt.

Grundlagen für die neue Stadtplanung

Im Sommer 1992 veröffentlichte der Stadtrat das neue Leitbild für Liestal, das er in Eigenregie erarbeitet, redigiert und gestaltet hat.

Aufgrund einer Motion im Einwohnerrat, die die Überarbeitung des Zonenplanes verlangte, sowie der Erkenntnis, dass in Liestal erhebliche Planungsdefizite vorhanden sind, erteilte der Stadtrat im September 1992 zehn einheimischen Architektur-, Planungs- und Ingenieurbüros den Auftrag für ein Kurzinventar, das Probleme im Zusammenhang mit der Planung Bahn 2000 und der Ortsplanung aufzeigt. Er wählte zudem den damaligen Kantonsbaumeister von Basel-Stadt, Carl Fingerhuth, zum Berater der Stadt Liestal für die anlaufenden Planungsarbeiten. Dieser empfahl dem Stadtrat die Einsetzung einer kleinen Expertenkommission mit einem Ökonomen, einer Architektin und Raumplanerin sowie einem Ingenieur. Dem Kreditbegehren von Fr. 250'000.-- für Vorbereitungsarbeiten in den Bereichen Ortsplanung und Planung Bahn 2000 stimmte der Einwohnerrat im November 1992 einstimmig zu.

Im Frühjahr 1993 erarbeitete eine Gruppe von vorwiegend einheimischen Fachleuten das Probleminventar Frühjahr 1993 zur Stadtplanung/Planung Bahn 2000 mit den Themen: Siedlungsgeschichtliche Studie, Städtebauliche Entwicklung 1850 bis 1920 (INSA, Bereich Feldmühle - Kaserne), Städtebau, Probleminventar Siedlung, Verkehr, Ökologie, Standortberatung Liestal-Zentrum. Im November 1993 wählte der Stadtrat nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren ein auswärtiges Ortsplanungsbüro und unterbreitete dem Einwohnerrat im Dezember 1993 den Bericht über das Vorgehen und die Kosten der neuen Stadtplanung. Der Einwohnerrat überwies die Vorlage der speziell für die Stadtplanung gewählten Verkehrs- und Ortsplanungskommission (VOK) und stimmte auf deren Antrag im März 1994 dem Kredit von Fr. 820'000.-- zu.

Arbeitsgruppe "Liestal"

Im Dezember 1993 einigten sich die Vertreter der SBB, des Kantons Basel-Landschaft und der Stadt Liestal zur Einsetzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, die unter der Leitung des BAV Varianten zur Linienführung der Bahn 2000 durch Liestal zu erarbeiten und vergleichen hatte. Die Planung wurde einer Arbeitsgemeinschaft mit

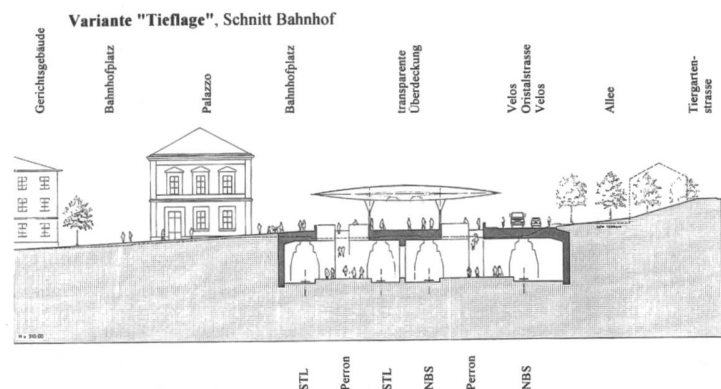
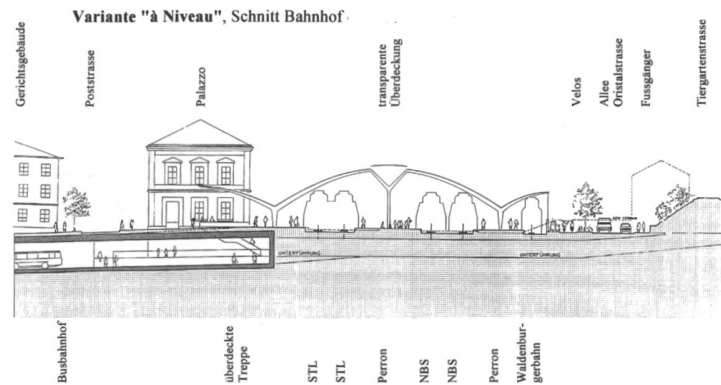
zwei Ingenieurbüros, einem Städtebauer und einem Landschaftsarchitekten erteilt. Die Kosten wurden zwischen der SBB, dem Kanton und der Stadt aufgeteilt.

Die Arbeitsgruppe hielt acht Sitzungen ab, an denen der Auftrag definiert und erteilt, die Randbedingungen zur Planung erarbeitet, die Geleisetopologien festgelegt und die Varianten ausgewählt wurden. Danach wurden die beiden weiterzufolgenden Varianten optimiert, der Schlussbericht besprochen und das weitere Vorgehen festgelegt.

Für beide Varianten wurde die identische Geleisetopologie ausgewählt, die auf die beschränkten Platzverhältnisse in Liestal am besten Rücksicht nimmt. Da die Neubaustrecke für Zuggeschwindigkeiten von rund 200 km/h geplant ist, sind Kurvenradien von mindestens 4200 m und Sicherheitsabstände entlang den Perronkanten notwendig.

Die Variante à niveau würde im Bahnhofareal geringfügig unter der heutigen Geleisehöhe liegen. Der Bahnhof würde aus Lärmschutzgründen mit einer 525 m langen Glashalle, welche teilweise auf einem 8 m hohen Damm liegen würde, überdacht. Diese Halle wäre doppelt so lang wie die Altstadt von Liestal, die im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz als Ortsbild von nationaler Bedeutung enthalten ist. Der bestehende Durchlass des Orisbaches könnte erweitert und als attraktive Fussgängerverbindung gestaltet werden.

Die Geleisehöhe der Tieflage würde im Bahnhofareal um etwa 8 m abgesenkt. Das Bahnareal wür-



de auf einer Länge von 380 m auf dem Niveau des Bahnhofplatzes überdeckt. Die Haltestelle der Waldenburgerbahn und der Bushof würden direkt über den SBB-Geleisen angelegt. Die Centralunterführung ins Oristal würde aufgehoben. Als Druckentlastung für den Hochgeschwindigkeitsverkehr müssten über der Neubaustrecke auf der ganzen Länge der Bahnhalle Lüftungsöffnungen angebracht werden.

Der Variantenvergleich ergibt folgendes Bild:

Kriterien	Variante à Niveau	Variante Tieflage
Betrieb	gleichwertig	gleichwertig
Städtebau	schlechter	besser
Umwelt	gleichwertig	gleichwertig
Realisierung	besser	schlechter
Kosten	besser	schlechter

Die Untersuchung hat gezeigt, dass beide Varianten technisch machbar und gesamtverkehrsmässig und in bahnbetrieblicher Hinsicht gleichwertig sind.

Obwohl die Variante à niveau gegenüber dem Auflageprojekt der SBB verbessert werden konnte, hat die Variante Tieflage klare städtebauliche Vorteile und ist in dieser Hinsicht der Variante à niveau vorzuziehen. Diese Vorteile müssen jedoch mit Mehrkosten von ca. Fr. 150 Mio. (Preisbasis 1994) bei den Investitionen und einer etwa 5 Jahre längeren Bauzeit erkauft werden.

Der Schlussbericht wurde von der Arbeitsgruppe im Januar 1995 verabschiedet. Im September 1995 wurden die Ergebnisse des Berichtes an einer gemeinsamen Pressekonferenz der Partner veröffentlicht.

Entwurf zum Richtplan '95

Die Stadt Liestal ist die erste Gemeinde des Kantons, die einen Richtplan erarbeitet hat. Als zeitintensive und schwierige Knacknuss erwies sich das Thema motorisierter Verkehr. Das neue Verkehrssystem kommt als Neuorganisation ohne grössere Strassenneubauten aus. Grundsätzlich wird auf den heutigen, teilweise einspurigen Kreisverkehr um die Altstadt verzichtet. Der Durchgangsverkehr soll durch neue Anschlüsse auf das übergeordnete Verkehrsnetz (J2) gewiesen werden. Um die Auswirkungen der verschiedenen Varianten zu überprüfen, wurde das neue Verkehrsmodell der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft so ergänzt, dass auch die Verkehrsmengen des städtischen Strassennetzes abschnittsweise berechnet werden können.

Gleichzeitig mit der Eröffnung des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf zum Richtplan '95 dem Einwohnerrat unterbreitet, der ihn im Juni 1995 der VOK überwies. Diese Spezialkommission befasste sich an sechs Sitzungen mit der Vorlage. Im Februar 1996 nahm der Einwohnerrat unter

Vorbehalt vom Entwurf zum Richtplan '95 Kenntnis. Der Vorbehalt richtete sich gegen Unklarheiten im Zusammenhang mit der Behördenverbindlichkeit des Planes. Insbesondere wurden direkte Auswirkungen des Planes auf einzelne Bauwillige befürchtet.

Im Mitwirkungsverfahren zum Richtplan '95 sind 19 Stellungnahmen eingegangen. Das Planungsbüro hat die Einwendungen in einem Bericht zusammengestellt. In den meisten Stellungnahmen wurden die umfassende Arbeit und das vorgeschlagene Verkehrskonzept begrüsst.

Kritisiert wurde,

- dass das Konzept zum öffentlichen Verkehr zu wenig detailliert sei,
- dass das Parkierungskonzept fehle und
- dass die Variante Tieflage der Konzeptstudie zum neuen Juradurchstich, Bahn 2000, Varianten in Liestal, im Richtplan '95 nicht enthalten sei.

Der Kanton begrüsst in seiner Vorprüfung, dass Liestal mit dem kommunalen Richtplan der Nutzungsplanung ein Instrument voranstellt, welches seiner Bedeutung und Grösse entspricht und der heute geforderten Gesamtschau von Ortsplanungen entgegenkommt. Sehr positiv gewertet wird, dass bei vielen generellen Aussagen des Richtplanes detailliert Möglichkeiten zu deren Realisierung aufgezeigt werden, insbesondere in der städtebaulichen Gestaltung.

Richtplan '95

Der Entwurf zum Richtplan '95 wurde von den Planern in Zusammenarbeit mit der Expertenkommission im Winter 95/96 überarbeitet und als Richtplan '95 dem Einwohnerrat neu unterbreitet. Zur Zeit prüft die VOK die vorgenommenen Änderungen. Es ist vorgesehen das Geschäft in der Juni-Sitzung des Einwohnerrates abzuschliessen.

Nutzungsplanung

Nach der Verabschiedung des Richtplanes im Einwohnerrat erfolgt im Sommer der Startschuss zur Nutzungsplanung. Da der Gemeinderichtplan im gültigen Baugesetz nicht eingebunden ist, ist eine kantonale Genehmigung (mindestens vorerst) nicht möglich. Um in Gebieten mit Entwicklungspotential frühzeitig Ergebnisse zu erhalten, ist eine schrittweise Umsetzung der Richtplanung in die Nutzungsplanung vorgesehen. So soll der Zonenplan vordringlich in Zentrumsnähe (Vorstadt, Entwicklungsgebiete) überarbeitet werden. In erster Priorität werden auch die sistierte Altstadtplanung und der Strassennetzplan überarbeitet und fertiggestellt.

Parallel zur Zonenplanrevision erster Priorität erfolgt die Bearbeitung von Gesamtplanungen und Quartierplanungen. Der Richtplan soll dabei die Koordination dieser Einzelplanungen mit der Stadtplanung sicherstellen. ■