



ANGEWANDTE RAUMPLANUNG  
LEHRE

# PARTNERSTADT LIESTAL

Projektarbeiten aus dem  
Studiengang Raumplanung



**HSR**

HOCHSCHULE FÜR TECHNIK  
RAPPERSWIL

FHO Fachhochschule Ostschweiz

# INHALT

Vorwort	5
<b>RAUMPLANUNG</b>	<b>6</b>
Sondernutzungsplanung	7
Teilrevision Nutzungsplanung	14
<b>VERKEHR / MOBILITÄT</b>	<b>30</b>
Verkehrsberuhigung	31
Betriebs- und Gestaltungskonzept	35
ÖV-Konzept	41
<b>STÄDTEBAU / STADTENTWICKLUNG</b>	<b>44</b>
Siedlungsentwurf	45
Städtebauliches Leitbild	52
Bachelorarbeiten in der Partnerstadt Liestal	57



# VORWORT

Im Bachelor-Studiengang Raumplanung an der HSR Hochschule für Technik Rapperswil ist es eine Tradition, während eines ganzen Studienjahrs mit einer Stadt oder Gemeinde in der Deutschschweiz praxisnah zusammenzuarbeiten.

Diese Zusammenarbeit ermöglicht es den Studierenden, ihre Studienarbeiten und Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zu konkreten und aktuellen raumplanerischen Fragestellungen und Herausforderungen auszuarbeiten: Sie setzen sich unter realistischen Bedingungen des Berufslebens mit aktuell anstehenden Planungsaufgaben auseinander und stehen dabei in direktem Kontakt mit den Beteiligten eines Planungsprozesses.

Dieser Praxisbezug ist eine wesentliche Erfahrung für die angehenden Raumplanerinnen und Raumplaner, um optimal auf ihre spätere Arbeit vorbereitet zu sein. Die Zusammenarbeit mit einer Stadt ist aber nicht nur für die Studierenden von Vorteil, die Ergebnisse der studentischen Projekte sind auch für Städte bzw. Gemeinden selbst von grossem Nutzen. Das beweisen sowohl die zahlreichen positiven Reaktionen unserer bisherigen Partnerstädte und -gemeinden als auch das regelmässige Aufgreifen und Weiterführen studentischer Planungsansätze und -ideen durch die dortigen Amtstellen und Bauverwaltungen.

Für das Studienjahr 2016/17 hatten der Studiengang Raumplanung und die Stadt Liestal eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit abgeschlossen. Liestal hat uns für diese Zeit zahlreiche Problem- und Aufgabenstellungen zur Verfügung gestellt, welche die Studierenden bearbeitet haben. Die thematische Ausrichtung der Studienarbeiten war sehr unterschiedlicher Art: In der vorliegenden Publikation wird eine Auswahl den drei Schwerpunktbereichen Raumplanung, Verkehr / Mobilität sowie Städtebau / Stadtentwicklung zugeordnet.

Aus didaktischen Gründen wurden die zum Teil komplexen Rahmenbedingungen mancher Planungsaufgabe vereinfacht ausformuliert. Dennoch zeugt die vorliegende Zusammenstellung besonders gelungener Arbeitsergebnisse davon, dass die Studierenden innovative und gleichwohl realitätsbezogene, umsetzbare Lösungen und Planungsideen respektive -massnahmen ausgearbeitet haben.

Die Professorin und die Professoren sowie die weiteren Dozierenden am Studiengang Raumplanung hoffen, dass die zahlreichen Ideen, Vorschläge und Projektstudien in Liestal zu weiteren, konstruktiven und angeregten Diskussionen führen und einen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt Liestal leisten werden.

Mit der vorliegenden Publikation möchten wir die Ergebnisse des studentischen Engagements auch über die Stadt Liestal hinaus bekannt machen: Wir möchten sie Planungsverantwortlichen in Gemeinden und Kantonen als Leistungsausweis vorstellen sowie der interessierten Öffentlichkeit einen Einblick in die Themen und Arbeitsgebiete des Raumplanungsstudiums an der HSR geben.

Der Stadt Liestal, dabei insbesondere dem Stadtpräsidenten Lukas Ott sowie dem Bereichsleiter des Stadtbauamtes Thomas Noack, möchte ich im Namen aller beteiligten Kolleginnen und Kollegen des Studiengangs meinen Dank für die allzeit tatkräftige und kompetente Unterstützung unserer Arbeit aussprechen.

HSR Hochschule für Technik Rapperswil



Prof. Dr. Joachim Schöffel  
Studiengangleiter Raumplanung

Rapperswil, Oktober 2017

# RAUMPLANUNG

# SONDERNUTZUNGSPLANUNG

## QUARTIERPLAN POSTAREAL

Projektarbeit:  
HS 2016  
3. Semester  
Modul:  
Planungsinstrumente  
und Methodik 1  
Dozentin:  
G. Kerschbaumer

**Im Modul Planungsinstrumente und Methodik 1 wird ein Sondernutzungsplan mit seinen wesentlichen Elementen erarbeitet. Als Grundlage dienen die Ergebnisse eines Studienauftrages. Die Studierenden wurden so mit einer praxisnahen Situation konfrontiert: Eine vielversprechende Projektgrundlage mit noch zahlreichen offenen Fragen!**

### Aufgabenstellung

Im dritten Semester erarbeiten die Studierenden erstmals eigenständig einen Sondernutzungsplan. Die Semesterarbeit umfasst den Entwurf des Sondernutzungsplans mit den 3 Bestandteilen «Sonderbauvorschriften», «Situationsplan» und «Planungsbericht». Formell muss die Arbeit in der Form vorliegen, wie sie der zuständigen Fachstelle beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht werden würde. Dafür mussten die Studierenden Annahmen treffen und mit Unsicherheiten arbeiten, da gewisse offene Fragen ohne die Behörden nicht immer abschliessend geklärt werden konnten.

Als Grundlage standen den Studierenden das Siegerprojekt sowie zwei weitere Projektideen aus dem Studienauftrag «Postareal und Allee» zur Verfügung. Die Kunst bestand darin, ein konkretes Projekt in einen rechtsverbindlichen Sondernutzungsplan zu giessen, welcher einerseits die öffentlichen Interessen regelt und andererseits genügend Spielraum für die weitere Projektierung ermöglicht.

Das Postareal liegt südwestlich der Altstadt unmittelbar am Bahnhof. Auslöser für die Planungen des rund 0,9 ha grossen Areals waren zum einen die Veränderungen in der unmittelbaren Umgebung wie Verdichtung und Umnutzungen des Bahnhofareals und des Bahnhofplatzes, die Neugestaltung von Parkanlagen inkl. Verlagerung der oberirdischen öffentlichen Parkplätze und zum anderen die geänderten Anforderungen der Post an ihre Liegenschaft. Künftig wird an diesem Standort nur noch eine kleine Poststelle angeboten.

### Vorgehen

Die Erarbeitung des Quartierplans erfolgte in einem dreiphasigen iterativen Prozess: in einem ersten Schritt wurde der Regelungsbedarf (Grundlagenrecherche, Regelungskonzept) eruiert. Darauf aufbauend erarbeiteten die Studierenden den Quartierplan mit dem dazugehörigen Reglement. Abschliessend folgte der Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV.

Nachfolgend werden drei Beispiele mit unterschiedlichen Projektgrundlagen vorgestellt.



Geltungsbereich  
Studienauftrag  
«Postareal und  
Allee»

# QUARTIERPLAN POSTAREAL 1

Beitrag von:

Bryan Rey  
Karin Kaiser  
Mirta Niederhauser

## Projektgrundlage

Dem vorliegenden Quartierplan liegt das Richtprojekt des Büros «Graber Pulver Architekten AG» aus Zürich zu Grunde. Es handelt sich um ein abgestuftes Gebäude mit einem hofartigen Zwischenraum. Durch Höhenabstufungen gliedert sich das Gebäude gut in die gegebene Situation der umliegenden Gebäude ein. Ein interessantes Element des Richtprojektes ist die grosse Terrasse auf dem Dach des niedrigeren Gebäudeteils, welche den Anwohnern als Gemüse- und Blumengarten dient.

Der revitalisierte Orisbach sowie der neu gestaltete Postplatz sind die Herzstücke des Freiraums. Die neue Situation ermöglicht eine attraktive Sichtverbindung vom Bahnhof zur Altstadt.

Gemäss den Architekten soll das Projekt die Stadt Liestal repräsentieren und eine grosse Ausstrahlung in der Region «Oberes Baselbiet» entfalten.



## Dachgestaltung

Ein weiterer wichtiger Aspekt aus dem Richtprojekt, welcher im Reglement geregelt werden musste, war die Dachgestaltung. Im Quartierplanreglement werden grundsätzlich Flachdächer verlangt. Es wurde aber eine flexible Bestimmung erarbeitet, um genügend Spielraum zu geben.

### §10 Dachausgestaltung

<sup>1</sup> Die Dachfläche des Baufeldes «Orisbach» ist als begehbare Fläche zu gestalten und in die Platzgestaltung gemäss Paragraph 16 zu integrieren. Die maximale Gebäudehöhe ist in Paragraph 9 definiert.

<sup>2</sup> Beim Baufeld «Postplatz 1» kann die Dachausgestaltung als Flach- oder Schrägdach erfolgen. Das Flachdach ist als extensiv begrünte und nicht begehbare Fläche zu gestalten. Bei Ausführung als Schrägdach muss auf die städtebauliche Situation geachtet werden, damit eine besonders gute Lösung umgesetzt wird. Die maximale Gebäudehöhe respektive die maximale Firsthöhe sind in Paragraph 9 definiert.

<sup>3</sup> Die Dachfläche des Baufeldes «Postplatz 2» ist als begrüntes und begehbares Flachdach zu gestalten. Anpflanzungen, wie beispielsweise Gemüse, Früchte und Blumen, sowie die dafür erforderlichen Anlagen sind zulässig. Diese Anlagen dürfen die in Paragraph 9 definierte maximale Gebäudehöhe überragen.

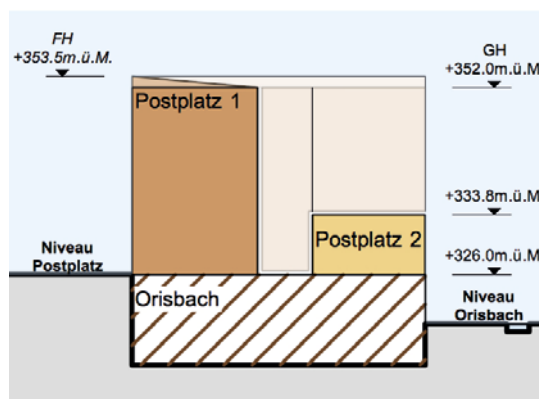
Richtprojekt von  
«Graber Pulver  
Architekten AG»,  
Zürich

## Quartierplan

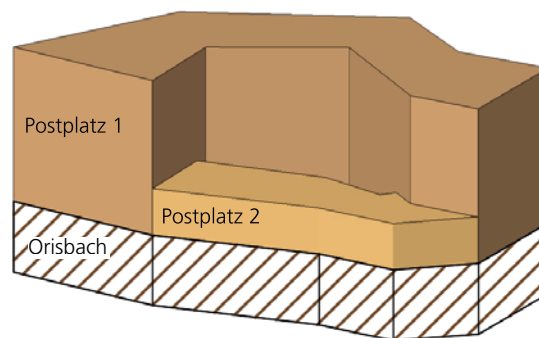
Nachfolgend werden vier wichtige Inhalte des Quartierplans exemplarisch vorgestellt: Baufelder, Dachgestaltung, Freiräume und Gewässerraum Orisbach.

### Baufelder

Mit dem Richtprojekt als Grundlage wurden im Quartierplan drei Baufelder ausgeschieden. Es sind dies das Baufeld «Orisbach» sowie die Baufelder «Postplatz 1» und «Postplatz 2». Diese Unterscheidung wurde primär aufgrund unterschiedlicher Maximalhöhen getroffen. Das Baufeld «Orisbach» bildet den Sockel und die Baufelder «Postplatz 1» und «Postplatz 2» sind unterschiedlich hohe Aufbauten. Die Baufelder werden auf der Seite des Postplatzes durch Zwangsbaulinien begrenzt. Zu den Grundrissflächen des Richtprojektes wurden bei der Ausscheidung der Baufelder Zuschläge gemacht, um für die weitere Projektierung genügend Spielraum zu belassen.



Querschnitt



Baufelder

## Freiräume

Da die Freiräume wichtige Elemente des Projekts sind, wurde im Reglement festgelegt, dass die Umgebung nach einem einheitlichen Konzept gestaltet werden muss. Ziel ist es, Qualität zu sichern, ohne den Entfaltungs- und Gestaltungsspielraum zu schmälern.

Die Freiräume werden in sechs Typen unterteilt:

- eine überlagernde «Uferschutzzone», in welcher standortgebundene Anlagen (z.B. Stützmauern, Sitztreppen, Erschliessungsflächen) gemäss Gewässerschutzverordnung zulässig sind
- «Erschliessungszone und Platz», welche der Erschliessung dienen und sowohl städtebaulich als auch freiraumplanerisch attraktiv zu erstellen sind
- der «Naturbereich», welcher ökologisch wertvoll und möglichst in unverändertem Zustand zu belassen ist
- der «Park», welcher neben Rasen- und Wiesenflächen sowie Wegen auch einen öffentlichen Spielplatz und Sitztreppen am Orisbach enthält

- die «Allee», welche als Kiesfläche ausgestaltet wird und die bestehenden sowie zusätzlichen Bäume wie auch den bestehenden Brunnen enthält
- der «private Freiraum», welcher nur für die Anwohner zugänglich ist und Sitztreppen am Ufer des Orisbachs beinhaltet

## Gewässerraum Orisbach

Zusätzlich zu diesen Freiflächen ist im Quartierplan als orientierender Inhalt der Orisbach eingezeichnet. Der Orisbach wird im Rahmen eines Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojektes neu gestaltet. Dieses Projekt ist, mit Ausnahme der Gewässerbaulinie und der Uferschutzzone, kein Regelungselement des Quartierplans, sondern ein eigenständiges Projekt und daher von orientierendem Inhalt. Es wird vom kantonalen Tiefbauamt geleitet und im Bereich Wasserbau weiter geplant. Die öffentliche Auflage des Projektes zur Revitalisierung soll zeitlich abgestimmt mit dem Quartierplan erfolgen.

### Verbindlicher Planinhalt

- Baufeld Postplatz 1 (Max. Ges.Höhe: 332.0 m.ü.M. / Max. Freiböhe: 333.5 m.ü.M.)
- Baufeld Postplatz 2 (Max. Ges.Höhe: 333.8 m.ü.M.)
- Baufeld Orisbach (Max. Ges.Höhe: 328.0 m.ü.M.)
- Erschliessungszone + Platz
- Zwangsbaulinien
- aufgehobene Baulinie
- Zugangsbereich
- öffentliche Zugänge Innenhof
- Zugang Post
- Gewässerbaulinie
- Uferschutzzone
- Park
- privater Freiraum
- Allee
- Naturbereich
- Richtungspunkt Fuss- und Radwegverbindungen
- Einfahrt Tiefgarage MIV
- Kurzzeit-PP (MIV+RV)
- Velobestellplätze
- Perimeter

### Orientierender Inhalt

- Bestehende Gebäude
- Abbruch bestehender Gebäude
- bestehende Überfahrt MIV
- Hauseingänge
- Höhenkoten in m.ü.M.
- Orisbach
- bestehender Verlauf Orisbach
- Gewässerbaulinie (ausserhalb Perimeter)
- Gewässerfliessrichtung
- Bäume





# QUARTIERPLAN POSTAREAL 2

Beitrag von:

Felke van de Moortel  
Jonas Kappenthuler  
Jonas Müller

## Projektgrundlage

Das Richtprojekt «ein neues Haus am Postplatz» wurde im Zusammenhang mit dem Studienauftrag zur Entwicklung des Postareals erstellt. Das Siegerprojekt der Architekten «Christ & Gantenbein» aus Basel schiebt sich ganz nach Süden und Westen, um dadurch den Orispark als möglichst grossen und zusammenhängenden Raum zu definieren. Dadurch besteht vom Postplatz aus eine freie Sicht hin zur Altstadt. Der bestehende Postplatz wird erweitert und neu gestaltet. Das Gebäude ist als Hofgebäude ausgebildet und reagiert damit auf die hohe Lärmbelastung entlang der Bahnlinie. Zur Altstadt hin reagiert das Gebäude mit einer feingliedrigeren Abstufung der Fassade. Durch die Konzentration des Bauvolumens entsteht einerseits ein grosser zusammenhängender Grünraum, andererseits kann ein wirtschaftliches Bauvolumen realisiert werden. Weiter sind die verschiedenen Reaktionen des Gebäudes in Richtung der Bahngleise und der Altstadt gelungen. Diese Qualitäten gilt es mit einem Quartierplan sicherzustellen. Zudem sichert das Siegerprojekt eine gute Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit. Diesem Punkt ist Rechnung zu tragen.



## Geltungsbereich

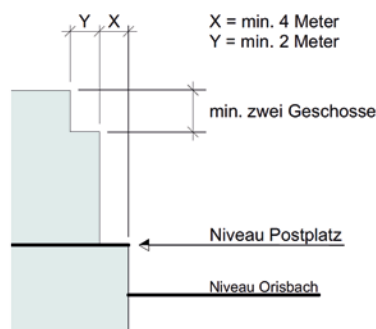
Der Geltungsbereich des Quartierplans umfasst den im Situationsplan bezeichneten Perimeter. Der Alleebereich wurde in den Perimeter integriert, da dieser von der Bachrenaturierung und der Aufwertung des Parks profitiert. Die Planelemente ausserhalb des Quartierplanperimeters haben lediglich orientierenden Charakter. Im Vergleich zum Studienauftrag wurde der Perimeter zum Postplatz hin um wenige Meter erweitert, um die Unterniveaubauweise des Richtprojekts vollständig integrieren zu können.

## Baubereich

Der Baubereich legt die maximale Ausdehnung der oberirdischen Geschossflächen für ein Hofgebäude fest und ist durch eine maximale Gebäudehöhe begrenzt. Das Dach soll als Flachdach ausgestaltet werden und hat zudem durch eine extensive Dachbegrünung eine ökologische Funktion zu erfüllen.

## Abstufungsbereich

Der Quartierplan regelt zudem einen Abstufungsbereich des Gebäudes, welcher an der Ostfassade in Richtung der Altstadt besteht. Durch diesen Abstufungsbereich soll der gelungenen Reaktion hin zur Altstadt des Siegerprojekts Rechnung getragen werden. Der Quartierplan soll jedoch nicht die genauen Masse und Dimensionen vorgeben, sondern vielmehr die Art und Systematik der Reaktion sicherstellen. Den Projektentwicklern wird dadurch ein Handlungsraum zugewiesen.



Schema  
Abstufungsbereich

## Unterniveaubauten

Die Baulinie der Unterniveaubauten definiert den unterirdischen Teil des Gebäudes und die Begrenzung der Tiefgarage. Diese unterirdischen Bauten sind so zu gestalten, dass sie das Gesamtkonzept nicht negativ beeinflussen und eine ökologische Überwachung zulassen.

## Innenhof

Der Innenhof dient als natürliche Lichtquelle und der Kompensierung der schlechten Belüftungsmöglichkeiten an der lärmexponierten Aussenfassade. Die minimale Ausdehnung des Innenhofs wurde definiert, jedoch nicht die genaue Positionierung im Baubereich. Dies ermöglicht eine optimale Platzierung des Innenhofs und lässt zudem den Projektverantwortlichen eine gewisse gestalterische Freiheit in der weiteren Projektbearbeitung.

## Umgebungsgestaltung

Da die Renaturierung des Orisbachs und die Umgebungsgestaltung zentrale Themen des Projekts sind, wurde im Reglement festgehalten, dass die Umgebung einheitlich zu gestalten ist. Das Umgebungskonzept ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu genehmigen. Um dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung von der Aufwertung des Areals profitiert, muss die gesamte Umgebung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Umgebung wurde in drei Bereiche aufgeteilt: Die «Grün- und Freiflächen» (ökologisch, wertvoll) sowie die «Uferschutzzone».

Richtprojekt von  
Architekten «Christ &  
Gantenbein», Basel

## Grün- und Freiflächen

Im Quartierplan wurde festgelegt, wo die Gestaltung und Bepflanzung des Aussenraumes an die verschiedenen Nutzungsansprüche und die Topografie der Freiflächen angepasst werden müssen. An beiden Uferseiten des Orisbaches hat es Grün- und Freiflächen, wobei diejenige auf der westlichen Uferseite als ökologisch wertvoll klassiert wird. Sie ist im Sinne des Naturschutzes anzulegen, sodass eine grosse Artenvielfalt und eine gute ökologische Vernetzung daraus resultieren. Im gesamten Grün- und Freiflächenbereich dürfen Freizeit-, Erholungs- und kulturelle Nutzungen integriert werden.

## Uferschutzzone

Die Erholungsnutzung entlang der Gewässer soll naturverträglich erfolgen. So sind die Lebensräume schutzwürdiger Pflanzen und Tiere zu erhalten und zu fördern. Die Bepflanzung soll möglichst ökologisch wertvoll sein. Innerhalb der Uferschutzzone sind Zugänge sowie Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche am Wasser an den im Quartierplan gekennzeichneten Bereichen öffentlich zugänglich und entsprechend auszugestalten. Die Revitalisierung des Baches trägt zu einer grossen Aufwertung des Gebietes bei. Somit sollte der Raum einen hohen gestalterischen Ausdruck aufweisen, damit der Park einen identitätsstiftenden Charakter erhält.

## Terrainkante

Die Terrainkante nimmt Bezug auf die heutige Situation. So soll der Übergang zwischen den Niveaus des Postplatzes und des Orisbaches auch im neuen Projekt erhalten bleiben. Ein weicher Übergang ist zu erhalten, damit der Gesamteindruck des Terrains und die Geländeebenen bestehen bleiben.

## Zentrumsplatz

Der Zentrumsplatz soll sich dem bestehenden Postplatz anfügen. Im Erdgeschoss sind Gastronomiebetriebe anzusiedeln, welche den Platz entlang des Gebäudes beleben. Ein weiterer Teil des Platzes wird für gewerbliche Zwecke und Nutzungen zur Verfügung stehen.

## Schutzobjekte

Schutzobjekte sollen von der Aufwertung des Alleebereiches profitieren und erhalten bleiben. Das «Herwegh-Denkmal» sowie die «Uhr» sind an Ort und Stelle unverändert zu erhalten und in die Neugestaltung zu integrieren. Die Platanen stehen teilweise im Widerspruch zum Richtprojekt und der Revitalisierung des Orisbaches. Entsprechend soll zusammen mit der ISOS-Fachstelle ein Konzept erarbeitet werden, welches festhält, wie mit den Bäumen umzugehen ist. Die Baumreihen im nördlichen Bereich des Perimeters entlang des Orisbaches sind zu erhalten.

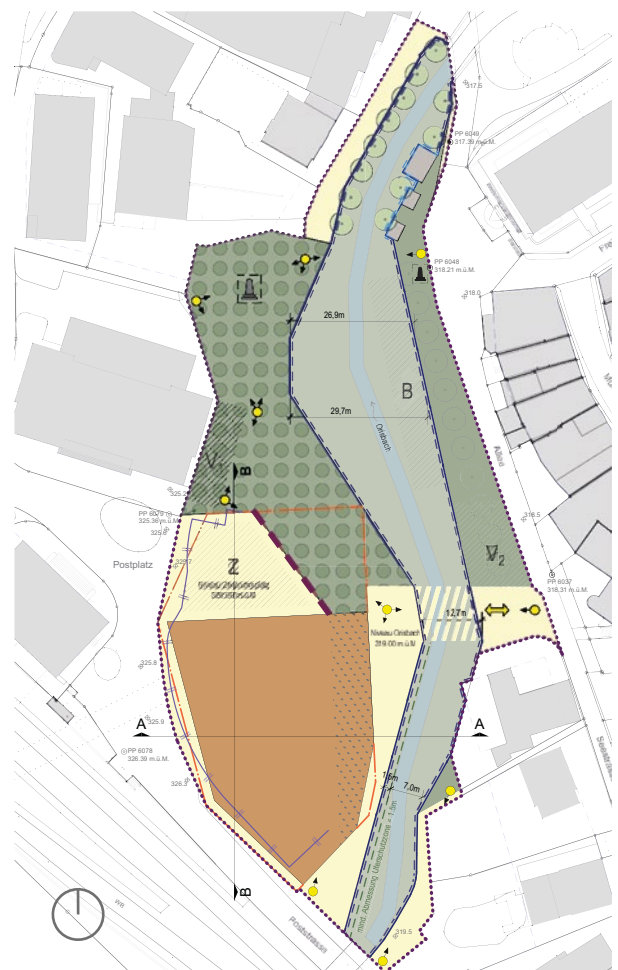
### Verbindlicher Planinhalt

- ..... Perimeter "Postareal"
- Baubereich Hofgebäude max. 348.75 m.ü.M.
- ▨ Gebäudeabstufung
- Baulinie Unterniveaubauten
- bestehende Strassenbaulinie (nicht mehr rechtsgültig)
- neue Gewässerbaulinie
- bestehende Gewässerbaulinie
- Grün- und Freifläche
- ▨ Ökologisch wertvoll
- Uferschutzzone
- Terrainkante
- Erschliessungsfläche
- Richtungspunkte Fussverkehrsverbindungen
- ↔ Zu- und Wegfahrt MIV
- ▨ Nutzungsüberlagerungen
- Z Zentrumsplatz
- B Begegnungs- und Aufenthaltsfläche
- V<sub>1,2</sub> Veloparkierung 1 und 2
- ▼ Höhenkote

### Orientierender Inhalt

- Naturschutzobjekte von lokaler Bedeutung (Teilzonenplan Zentrum)
- Platanen (ISOS Liestal, Art. E 0.0.4)
- Herweghdenkmal (ISOS Liestal, Art. E 0.0.4)
- "Uhr" - Brunnen (ISOS Liestal, Art. E 0.0.4)
- bestehende Gebäude
- Gewässer
- Terrain Schnitte
- ⊕ Referenzhöhen
- XXXX m. ü. M. Höhenrichtwerte
- ▼ Höhenkote
- Unterniveaubauten

Planinformationen ausserhalb des Quartierplan-Perimeters haben lediglich orientierenden Charakter.



# QUARTIERPLAN POSTAREAL 3

Beitrag von:

Daniel Hauser  
Silas Trachsel  
Silvan Oberholzer

## Projektgrundlage

Als Grundlage für die Erarbeitung des Quartierplans Postareal diente das Projekt von «Buchner Bründler Architekten AG» aus Basel. Es umfasst eine Tiefgarage, einen Sockelbau sowie zwei unterschiedlich hohe Hochhäuser. Eine der wichtigsten Massnahmen im öffentlichen Raum ist die Verlegung des Orisbachs. Sie schafft Raum für einen Platz im Westen des Bachs. Der Uferbereich wie auch die Hangkante sollen zudem als Treppenlandschaft ausgestaltet werden. So wird der Bezug zum Wasser für die NutzerInnen gestärkt. Um den Bahnhofplatz räumlich abzuschliessen, werden neue Volumen auf den Postplatz gesetzt. Sie sollen den Raum nicht nur abschliessen, sondern auch als Scharnier dienen und somit die Verbindung zur Altstadt stärken. Ebenfalls bilden sie mit dem Gerichtsgebäude und der alten Post ein städtebauliches Ensemble. Um möglichst allen Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, werden gezielt verschiedene Nutzungen in den Räumen angelegt. Dabei werden die Verkaufsflächen auf den Niveaus Orisplatz und Postplatz vorgesehen. Die Poststelle ist auf der Bahnhofseite (Niveau Postplatz) eingeplant. In den ersten Obergeschossen werden Dienstleistungsflächen angeordnet, die flexibel in bis zu vier Teilflächen unterteilt oder auch geschossweise genutzt werden können. Die Wohnnutzungen sind an exponierten Lagen angedacht, wobei jede Wohnung eine Eckposition erhält und dadurch mehrseitig orientiert ist. Um dem Lärmproblem entgegen zu wirken, werden die Gebäude zu den Gleisen hin leicht abgedreht positioniert. Auch die vorgesehenen Lüftungsklappen tragen zur Verringerung der Immissionen bei. Die Hochbauten sollen die Identität des Bahnhofsbereichs stärken.



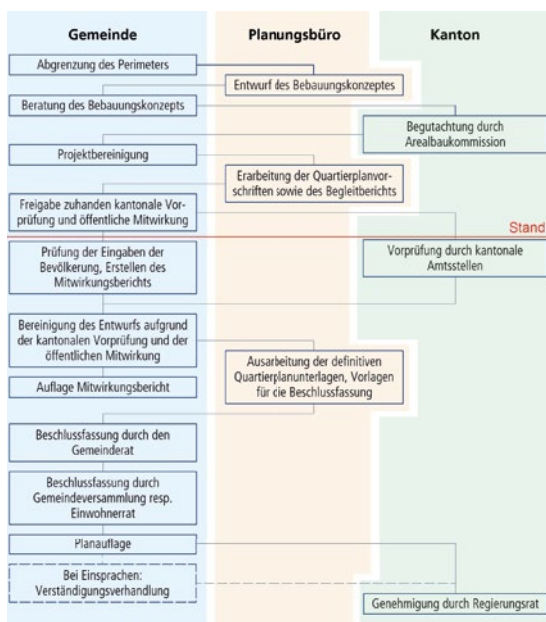
Richtprojekt von «Buchner Bründler Architekten AG», Basel»

## Rahmenbedingungen

Bei einer Quartierplanung sind immer die rechtlichen Rahmenbedingungen abzuklären. Hier werden kurz die für dieses Projekt wichtigsten Punkte aufgeführt:

- **ISOS:** Das ISOS ist ein Bundesinventar, welches schützenswerte Ortsbilder der Schweiz aufnimmt. Im Betrachtungsperimeter sind mit einem Brunnen, dem Georg-Herwegh Denkmal und einer kleinen Parkanlage mit Platanen drei ISOS Einträge vorhanden. Diese sind im Quartierplan soweit möglich rechtlich zu sichern.
- **Kantonaler Richtplan:** Der kantonale Richtplan gibt vor, in welche Richtung sich die einzelnen Gebiete des Kantons entwickeln sollen. Für den Quartierplan Postareal ist die geplante Aufwertung des Fließgewässers Orisbach, welcher mitten durch den Perimeter fließt, relevant.
- **Lärmschutzverordnung:** In der Lärmschutzverordnung werden Empfindlichkeitsstufen mit Belastungsgrenzwerten definiert. Diese werden in der Nutzungsplanung den Zonen entsprechend zugewiesen. Der vorliegende Quartierplan ist aufgrund der gemischten Nutzung der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Da das Gebiet bereits erschlossen ist, liegt der Immissionsgrenzwert tagsüber bei 65 dB(A) und nachts bei 55 dB(A).
- **Gewässerschutz:** Gemäss Gewässerschutzgesetzgebung muss für jedes Gewässer ein Gewässerraum ausgeschieden werden, um die Umgebung vor Hochwasser zu schützen und die natürliche Funktion des Gewässers sicherzustellen. Entlang des Orisbachs ist im Betrachtungsperimeter ein Gewässerraum mit der Breite von 14,5 Metern auszuscheiden.

## Ablauf der Planung



Ablaufdiagramm Quartierplan-Verfahren

## Quartierplan

### Bebauung

Mittels den im Quartierplan festgelegten Baubereichen werden auch von Gebäuden frei zu haltende Flächen definiert. In den Baubereichen A, B und Sockelbau werden die maximal bebaubare Bruttogeschosfläche sowie der Nutzungsmix festgelegt. Die Baubereiche sind so gewählt, dass den Projektentwicklern in der weiteren Planung noch Spielraum bleibt. Die Grenzen der Baufelder A und B folgen im Grundsatz den im städtebaulichen Konzept definierten Baukörpern. Dem Sockelbau wird mehr Raum gegeben. So kann in einer späteren Projektierungsphase zwischen einem grösseren Postplatz und einem talseitig architektonisch ansprechenderen Sockel abgewogen werden. Weiter wird beim Nutzungsmix ein gewisser Spielraum gewährt, um auf die zukünftige Nachfrage der jeweiligen Nutzungen eingehen zu können.

Wichtige kritische Anmerkungen des Beurteilungsgremiums des Studienauftrages waren die einheitliche Gestaltung und die fehlende Gliederung der Hochhausfassaden sowie die Form der Fenster. Es ist deshalb wichtig, dass im weiteren Bewilligungsverfahren auf eine bessere Integration der Fassaden geachtet wird. Deswegen wird im Reglement ein grosser Wert auf die architektonische Qualität der Gestaltung gelegt. So ist beispielsweise ein Farbkonzept für die Fassaden einzureichen.

Die Dächer der Hochbauten sind als Flachdächer zu erstellen. Das Dach des Sockels soll als Postplatz genutzt werden können, und wird deshalb mittels Höhenkoten auf demselben Niveau wie die umgebenden Fussverkehrsflächen festgelegt.

### Gewässerraum Orisbach

Zur Ausscheidung des Gewässerraumes sieht der Kanton Basel-Landschaft (§12a RBG) drei verschiedene Instrumente vor: die Sicherung des Raumes über kommunale Uferschutzzonen, über Gewässerbaulinien oder über kantonale Nutzungspläne. Letztere kommen vor allem ausserhalb der Bauzonen zur Anwendung. Da es in der Stadt Liestal üblich ist, zwei dieser Instrumente kombiniert anzuwenden, wurde der Gewässerraum sowohl über eine kommunale Uferschutzzone als auch über Gewässerbaulinien gesichert.

Gemäss Gewässerschutzverordnung ist ein durchgängiger Gewässerraum von 14,5 m gefordert. Ausnahmen werden nur in «dicht bebauten Gebieten» unter Wahrung des Hochwasserschutzes bewilligt. Im Perimeter wird zwar teilweise der gesetzlich geforderte Gewässerraum unterschritten, dies mit einem Flächenausgleich an einer anderen Stelle im Betrachtungsperimeter. Hauptgrund dafür war unter anderem, möglichst viele der im ISOS verzeichneten Alleebäume erhalten zu können.

Um den im Gewässerschutzgesetz geforderten Festlegungen bezüglich Hochwasserschutz und Erhaltung der natürlichen Funktionen der Gewässer gerecht zu werden, sind in der ausgeschiedenen kommunalen Uferschutzzone nur Kunstbauten wie Treppen und Wege zugelassen, die den Gewässerlauf nicht behindern. Es sind somit keine Hochbauten zugelassen. Dieser Zugang zum Gewässer hingegen wird von der Bevölkerung gewünscht.

### Verbindlicher Planinhalt

- Perimeter Quartierplan
- A, B Baubereich Hochhaus
- Baubereich Sockel
- Zwangsbaulinie Sockel
- ▨ Postplatz
- Orisplatz
- Richtungspunkt Radverkehr
- Richtungspunkt Fussverkehr
- Erschliessungsfläche MIV
- ➔ Anlieferung
- ➔ Tiefgaragenzufahrt
- Baubereich Tiefgarage
- ▨ Parkplatzbereich
- Parkfläche
- ▨ Kommunale Uferschutzzone
- ▨ Treppenlandschaft
- 900 m.ü.M. Maximale Gebäudehöhe in m.ü.M.
- Gewässerbaulinie
- Strassenbaulinie aufgehoben
- Gewässerbaulinie aufgehoben
- Gestaltungsbaulinie

### Orientierender Inhalt

- Bestehende Gebäude
- ▨ Gebäudeabbruch
- Schützenswertes Monument
- Schützenswerte Bäume ISOS
- Schützenswerte Bäume kommunal
- Mittlere - hohe Hochwassergefährdung
- Referenzhöhen
- Bachsohle
- Geländekante (Schnitte)
- Terrain (Schnitte)



Situationsplan  
Quartierplan

# TEILREVISION NUTZUNGSPLANUNG

## ENTWICKLUNG DES SÜDLICHEN STADTEINGANGS «FRENKENTAL» HERAUSFORDERUNGEN UND HANDLUNGSVORSCHLÄGE

**Neben der West-Ost-Anbindung von Liestal ist die Stadt über das Oris- und das Frenkental von Süden her erreichbar. Diese beiden Täler bilden die südlichen Stadteingänge von Liestal, über die erhebliche Verkehrsmengen in die Stadt gelangen. Zudem liegt beim «Stadteingang Frenkental» mit dem Bahnhof Altmarkt ein wichtiger Bahnhof der Waldenburgerbahn, welcher künftig ausgebaut und besser bedient werden soll. Da der «Stadteingang Frenkental» heute nicht als Tor zur Stadt Liestal wahrgenommen wird, stellen sich im Rahmen dieser Projektarbeit im Zusammenhang mit qualitätsvoller Verdichtung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes verschiedene Fragen.**

### Ausgangslage

Der Stadteingang Frenkental weist eine hohe Verkehrsgunst auf. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs erschliessen verschiedene Buslinien sowie die Waldenburgerbahn (WB) diesen Stadtteil. Obwohl der Bahnhof Altmarkt zentral in diesem Stadtteil liegt, ist er nicht aus allen umliegenden Quartieren gut erreichbar. Im Bereich des Individualverkehrs ist der Stadteingang Frenkental über die Waldenburgerstrasse in das übergeordnete Strassennetz eingebunden. Die Waldenburgerstrasse weist mit knapp 20'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV gemäss GeoView BL) eine grosse Verkehrsbelastung auf. Sowohl die Bahntrassen der WB sowie der SBB als auch die Waldenburgerstrasse stellen für Bewohnerinnen und Bewohner Lärmquellen dar und zerstückeln diesen Stadtteil aufgrund ihrer Trennwirkung in kleinteilige Quartiere. Ein enges Nebeneinander von Wohn-, Misch-, Arbeitszonen sowie Zonen für öffentliche Werke und Anlagen kennzeichnen diesen Stadtteil. Weder eine klare Funktionszuweisung auszumachen, noch ist die Siedlungsgrenze gefasst oder der Stadteingang definiert.

### Aufgabenstellung und Ziele

Im Rahmen dieser Projektarbeit war es Aufgabe, die raumplanerischen Handlungsoptionen für die Entwicklung des Stadteingangs Frenkental darzustellen und daraus das weitere Vorgehen abzuleiten. Im Rahmen einer raumplanerischen Analyse waren die Herausforderungen und Chancen für den Stadtteil zu eruieren. Aufgrund der Erkenntnisse aus der Analyse wurde ein Entwicklungskonzept für den Stadtteil erstellt. Für ein ausgewähltes Schlüsselareal wurde in einem weiteren Arbeitsschritt die raumplanerische Umsetzung simuliert, indem eine dafür geeignete raumplanerische Instrumentierung aufgezeigt wurde.



Studienarbeit:  
HS 2016  
5. Semester  
Modul:  
Planungsinstrumente  
und Methodik 6  
Dozenten:  
A. Schneider  
D. Engelke  
H. Berger  
M. Schlatter

Betrachtungs-  
perimeter

### Fazit der Dozierenden

Im Rahmen dieser Projektarbeit konnte unter Berücksichtigung der Herausforderungen und Chancen aufgezeigt werden, in welchen Etappen der Stadteingang Frenkental entwickelt werden kann und in welchen Schlüsselarealen gezielte Entwicklungsimpulse gesetzt werden können. Die Studierenden mussten dabei auf ihr während des Studiums angeeignetes Wissen bezüglich Raumplanung, Städtebau, Verkehr, Kommunikation usw. zurückgreifen.

Beitrag von:

Kevin von Wartburg

# ENTWICKLUNGSSTUDIE FRENKENBÜNDTEN

## Analysefazit Ortseingang Frenkental

Als Fazit der Analyse wurden die Brennpunkte im Ortseingang zusammengetragen. Auffallend sind die diversen Trennwirkungen, welche die Siedlungsstruktur massgebend mitprägen. Des Weiteren grenzen Hangkanten sowie das Fließgewässer die Quartiere voneinander ab, welche nur wenig Bezug zueinander nehmen und eher einem «Patch-Work» gleichen. Ein weiterer Problemfaktor stellt die an vielerorts erhöhte Lärmbelastung dar. Zusätzliche Problemstellungen sind mangelhafte Fussverbindungen, fehlende Nahversorgungseinrichtungen und Treffpunkte sowie die schlechte Wahrnehmbarkeit des Ortseingangs.

## Richtkonzept

Das Richtkonzept «Ortseingang Frenkental» soll aufzeigen, wie die erkannten Problemstellungen vermindert und der Ortseingang über die nächsten Jahre entwickelt werden kann. Als wichtige Gebiete im Ortseingang wurden das Frenkenquartier, das Hanro-Areal, die Siedlung Gräubern sowie die Gebiete Altmarkt West und Ost eruiert. Die wesentlichen Inhalte des Richtkonzepts sind:

- Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Quartieren sowie zum Bahnhof Altmarkt
- Verbesserung des Fuss- und Radwegnetzes
- Überwindung der diversen Trennwirkungen
- Sicherung und Fassung des Siedlungsrandes
- Aufwertung und Renaturierung des Fließgewässers
- Schaffung eines identitätsstiftenden Ortseinganges
- Schaffung von öffentlichen Begegnungsorten

## Schlüsselareale

Ausgehend von der Analyse des Ortseingangs wurden Schlüsselareale für die Umsetzung des Richtkonzepts erörtert. In den Schlüsselarealen sollen mittels raumplanerischer Interventionen die erkannten Problemstellungen gelöst werden, wodurch der Stadtteil gestärkt und eine optimale Weiterentwicklung gefördert werden soll.

## Bearbeitungsperimeter

Als wichtigstes Teilgebiet für die weitere Planung und Entwicklung wurde das Frenkenquartier zwischen der gleichnamigen Schulanlage, dem Hanro-, und dem Futuro-Areal erkannt. In diesem Teilgebiet überlagern sich diverse Problemstellungen wie beispielsweise die starken Trennwirkungen durch Topografie und Fließgewässer, fehlende Fussverbindungen, starke Isolation der Teilquartiere und fehlende Quartiertreffpunkte.

## Detailanalyse Frenkenquartier

Aufgrund der vertieften Analyse lässt sich das Frenkenquartier in acht Teilgebiete gliedern. Die Detailanalyse des Frenkenquartiers hat inhaltlich gezeigt, dass die einzelnen Teilgebiete unterschiedlich stark von Problemstellungen betroffen sind, so dass nicht überall der gleiche Interventionsbedarf bzw. die gleiche Handlungsmöglichkeit besteht.



Situationsplan  
Richtkonzept

## Fazit Detailanalyse

Die Teilgebiete 1 bis 6 eignen sich aus Gründen von Renovation, Neubau oder bestehenden Planungen nicht für eine Intervention (vgl. Fazitplan). Potenzial besteht jedoch in den Teilgebieten A und B.

**Teilgebiet A:** Die Siedlung entlang der Frenke weist eine geringe Ausnutzung, eher ältere Baukörper sowie wenige Grundeigentümer auf. Zudem kann das Teilgebiet A in der Funktion eines Scharniers die getrennten Quartiere zusammenwachsen lassen.

**Teilgebiet B:** Das Teilgebiet westlich des Futuro-Areals bildet das Portal ins Frenkenquartier. Dieses ist stark unternutzt, grösstenteils versiegelt und durch alte Bauten geprägt. Zudem sind viele bestehende Nutzungen nicht zonenkonform.

## Projektperimeter Teilgebiet A

Aufgrund der Entwicklungschance für das Frenkenquartier sowie der diversen Frage- und Problemstellungen wurde das Teilgebiet A zur weiteren Vertiefung ausgewählt. Im Rahmen dieser Vertiefung geht es darum, eine mögliche Entwicklung für das Teilgebiet A aufzuzeigen und diese mittels eines geeigneten raumplanerischen Instruments zu sichern und festzulegen.

## Entwicklungskonzept «Plus»

Das Entwicklungskonzept «Plus» sieht vor, das Gebiet in drei Baufelder aufzuteilen, welche durch die zu ergänzenden Wegverbindungen entstehen. Um die Baufelder maximal gross konzipieren zu können, soll das Waldstück im Westen des Perimeters auf seinen Nutzen überprüft und, falls möglich, gerodet werden. Des Weiteren ist im Konzept eine Längsverbindung entlang der Frenke durch den bestehenden Quartierplan Frenkenbündten angedacht. Das Fliessgewässer soll renaturiert und zugänglich gemacht werden.

## Entwicklungskonzept «Light»

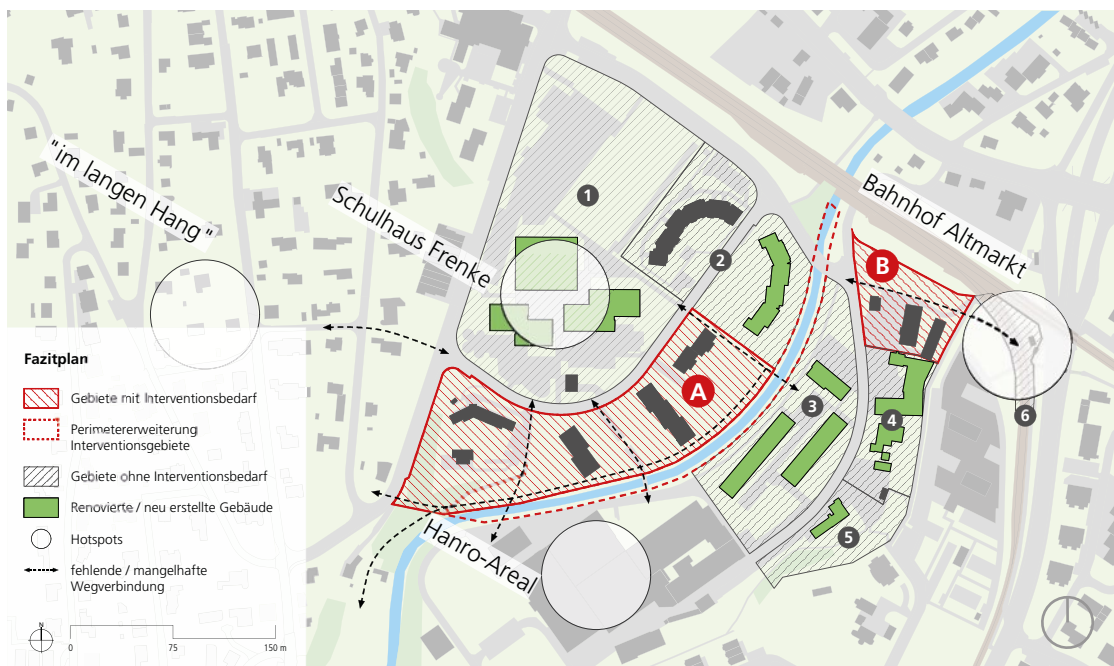
Das Entwicklungskonzept «Light» stellt eine Alternative zum bereits vorgestellten Entwicklungskonzept «Plus» dar. Die Idee bleibt grösstenteils beibehalten, allerdings wird der Konzeptperimeter enger gefasst. Die Inhalte bezüglich der Gewässerrenaturierung, der Waldaufhebung, der einzurichtenden Bushaltestelle sowie der Wegverbindung werden im bestehenden Quartierplan Frenkenbündten geregelt. Dadurch soll die Komplexität der Planung möglichst gering gehalten werden, um das Areal fristgerecht entwickeln zu können.



Entwicklungskonzept «Light»

## Bebauungsstudie

Im Rahmen der Bebauungsstudie wurden die Inhalte des Entwicklungskonzeptes auf ihre Machbarkeit hin überprüft. Zudem sollte in einem Siedlungsentwurf aufgezeigt werden, wie an dieser Stelle unter Berücksichtigung von Freiraumqualität und attraktiven Wegverbindungen verdichtet werden kann. Diese Bebauungsstudie dient als Grundlage für die Aufstellung des Quartierplans.



Fazitplan

## Siedlungsentwurf

Das Quartier Frenkenbündten soll verdichtet und aufgewertet werden. Grosse Beachtung wird dabei dem öffentlichen Raum und dem Wegnetz inklusive der zu erstellenden Querungen über die Frenke geschenkt. Die Siedlung wird durchlässig konzipiert und soll sich in das Quartier einpassen. Die grosszügigen, öffentlichen Durchgänge sowie die offene Bauweise sollen den attraktiven Naherholungsraum entlang der Frenke zugänglicher machen. Dies widerspiegelt sich auch in der Körnigkeit sowie der Stellung der Bauten. Die Erschliessung erfolgt über die Frenkenbündtenstrasse. Der Kindergarten sowie die Alterswohnungen wurden in die Bebauung integriert und sollen nach wie vor im Frenkenquartier Platz finden. Angedacht ist vorwiegend die Wohnnutzung. Im Zusammenhang mit dem zu integrierenden Kindergarten und dem Alterswohnen ist eine nichtstörende Gewerbenutzung (Dienstleistung) entlang der Bündtenstrasse denkbar.



Entwurfsvorschlag  
Quartierplan  
Frenke

## Briefing Umsetzung Quartierplan

Auf der Basis des Entwicklungskonzepts «Light» sowie der Bebauungsstudie sollen nun in einem letzten Schritt die Leitplanken zur Erstellung eines Quartierplans in Form eines Briefings aufgestellt werden.

## Mitwirkung

Im Aufstellungsverfahren des Quartierplans genügt eine minimale Mitwirkung gemäss Art. 4 des Raumplanungsgesetzes (RPG) bestehend aus Publikation und öffentlicher Auflage. Der Quartierplan und die damit verbundene Entwicklung des Areals soll möglichst rasch erfolgen, spätestens aber mit der Erweiterung der Waldenburgerbahn.

## Planerische Implementierung

Zunächst muss das Areal gemäss Projektperimeter mit einer Quartierplanpflicht belegt werden, was im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung geschieht. Anschliessend folgt die Erarbeitung des Quartierplans. Der frühzeitige Miteinbezug der Grundeigentümer ist für einen reibungslosen Ablauf des Quartierplanverfahrens von grosser Wichtigkeit. Diesen muss klar gemacht werden, welche Vorteile und Chancen sich durch die Quartierplanung ergeben. Ein weiterer wichtiger Akteur ist die Stadt Liestal.



Siedlungsentwurf



# ENTWICKLUNGSKONZEPT GRÄUBERN

Beitrag von:  
Sahra Lustenberger

## Vorgehen

In einem ersten Schritt wurde in Form einer raumplanerischen Analyse die wichtigsten Probleme und Chancen für den «Südeingang Frenkental» aufgezeigt. In einem nächsten Schritt wurde anhand eines Gesamtkonzeptes die weitere Entwicklung dieses Stadtteils dargestellt. Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen wurden für ein Schlüsselareal zwei Quartierpläne ausgearbeitet.

## Analysefazit

### Städtebau

Der Südeingang Frenkental verfügt über grosse Potenziale zur Weiterentwicklung. Dies obwohl ein Grossteil der Bauten ein eher junges Gebäudealter aufweist. Bei Betrachtung der Nutzungsstruktur ist zu sehen, dass im Quartier ein bunter Nutzungsmix vorhanden ist. Durch die verschiedenen Nutzungen sowie die unterschiedlichen Bebauungsstrukturen nehmen die einzelnen Quartiere keinen Bezug zueinander. Weiter sind mindestens die Hälfte der Quartiere unternutzt.

### Verkehr

Bezüglich Verkehr ist im gesamten Perimeter Handlungsbedarf vorhanden. Die Bereiche entlang der Waldenburgerstrasse sowie des Bahntrassees sind am Tag sowie in der Nacht von Lärmbelastungen betroffen, welche teilweise die Immissionsgrenzwerte überschreiten. Durch verschiedenste Trennelemente sind keine durchgehenden Langsamverkehrswege vorhanden.

### Freiräume

Trotz attraktiver Lage werden die Nächsterholungsgebiete nicht genutzt, da die Zugänge zum Wald nur ungenügend sichergestellt sind und im Bereich des Flusslaufes der Frenke und dem südlichen liegenden Siedlungsrand gänzlich fehlen. Wird der gesamte Bearbeitungsperimeter betrachtet, so können verschiedene Grünräume entdeckt werden. Ein Grossteil dieser Freiflächen befindet sich in Privatbesitz. Dies hat zur Folge, dass keine direkten Langsamverkehrsverbindungen vorhanden sind.



Gesamtkonzept  
«Südeingang  
Frenkental»

### Städtebau

- Handlungsfelder
- Höhere Dichte
- Lärmriegel

### Verkehr

- Aufwertung Ortseingang
- Aufwertung Quartiereingang
- ↔ Verbindung von Gebieten

### Freiraum

- Aufwertung des Siedlungsrandes
- Öffentliche Freiflächen
- Zugänglichkeit Wald verbessern
- Zugänglichkeit Frenke verbessern

## Bebauungsstruktur Gräubern



### Gesamtkonzept

Basierend auf den Analyseergebnissen wurde für den Südeingang Frenkental ein Konzept erarbeitet, welches die wesentlichsten Handlungsfelder sowie -ansätze beinhaltet.

In Bezug auf den Städtebau werden unternutzte Quartiere durch Ergänzungsbauten und Neugestaltung qualitativ verdichtet. Um dem Strassen- und Eisenbahnlärm entgegenzuwirken, entsteht entlang der Waldenburgerstrasse sowie des Bahntrasses durch bauliche Massnahmen ein Lärmschutz.

Der Orts-, sowie die Quartiereingänge werden attraktiv sowie identitätsstiftend ausgestaltet. Um der Zerschneidung des Gebiets entgegenzuwirken, werden die Langsamverkehrsverbindungen gestärkt.

Bei der Thematik Freiraum werden die Zugänge zur Frenke und zum Wald verbessert und aufgewertet. Wichtige Grünflächen werden neugestaltet und deren Zugänglichkeit verbessert. Weiter wird der Siedlungsrand attraktiv gestaltet und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

### Richtkonzept Gräubern

Entlang der Waldenburgerstrasse entsteht durch eine geeignete Gebäudetypologie ein Lärmriegel. Die Struktur der Zeilenbauten bleibt erhalten, jedoch wird die Anzahl der Vollgeschosse erhöht.

Um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Waldenburgerstrasse zu reduzieren und die Einfahrt in die Tiefgarage sicher zu stellen, soll beim Quartiereingang ein Kleinkreislauf entstehen. Für den Langsamverkehr werden die bestehenden Verbindungen zu den westlich liegenden Quartieren ausgebaut und verbessert.

Das Quartier Gräubern ist durch direkte Langsamverkehrsverbindungen geprägt, welche im zentralen Quartiersplatz münden. Bei der Parzelle der SBB ist eine Zwischennutzung angedacht, welche bei einem Ausbau der Bahngleise im Zusammenhang mit dem geplanten Wisental zurückgebaut werden kann.

### Bebauungsstruktur

Für die neue Gestaltung des Quartiers Gräubern wird entlang der Waldenburgerstrasse eine 105 Meter lange Zeile vorgeschlagen. Diese dient sowohl als Lärmriegel wie auch als Eingangsportale ins Quartier.

Die Gebäude östlich der Zeile sind einheitlich gestaltet und haben den Charakter einer Gartenstadt. Im nördlichen Bereich ist in Form eines Gemeinschaftsgartens eine Zwischennutzung angedacht.

Der zentrale Quartiersplatz dient als Treffpunkt sowie Aufenthaltsraum. Ausserdem dient er als verbindendes Element zwischen den beiden Teilquartieren Gräubern Nord und Süd.

Die Bausubstanz des südlichen Bereichs wird nicht verändert. Es sind lediglich zwei neue Bauten geplant, welche die bestehenden Zeilen ergänzen werden. Dabei wurde darauf geachtet, dass die bestehende Körnigkeit erhalten bleibt.

In Bezug auf den Verkehr wird der grösste Teil der Parkplätze in einer Tiefgarage untergebracht. Dadurch wird das Quartier vom MIV entlastet und es entstehen mehr Freiräume für Aufenthalt.

## Qualitätssicherung

Bei einer solchen Entwicklung müssen der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität sowie der ökologischen Qualität berücksichtigt werden.

Die Lebensqualität wird einerseits durch verschiedene Massnahmen im Bereich der Freiräume gewährleistet. Andererseits trägt die neue Geschäftsnutzung beim zentralen Quartierplatz zur Belebung des Quartiers bei. Durch den Zeilenbau entlang der Waldenburgerstrasse wird das Quartier vom Strassenlärm entlastet. Weiter verringert sich die Verkehrsbelastung im Quartier durch den Bau einer Tiefgarage, was zur Sicherheit für Bewohner und Bewohnerinnen im Quartier beiträgt.

Für den ökologischen Ausgleich werden begrünte Flachdächer geplant. Diese bieten einen Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten. Die Bauten sollen Minergie Standard einhalten. Dies hat den Vorteil, dass der Energiebedarf im Quartier sehr gering gehalten wird.

## Vorgehensvorschlag planerische Implementierung

Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt die Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung vorzunehmen. Bei dieser Revision soll die Bevölkerung verstärkt mittels durch ein gesetzlich vorgeschriebenes Mitwirkungsverfahren in den Planungsprozess eingebunden werden. Zeitlich parallel zur Teilrevision der Nutzungsplanung sollen der Strassennetzplan sowie die Lärmempfindlichkeitsstufen revidiert werden. Nach Genehmigung der Nutzungsplanung durch den Regierungsrat soll dem Stadtbauamt der Entwurf des Quartierplanes zur Vorprüfung vorgelegt werden.

## Planungsinstrument

Als zu vertiefendes Planungsinstrument wurde der Quartierplan gewählt. Dieser setzt sich aus dem Quartierplan sowie dem dazugehörigen Quartierplanreglement zusammen. Durch dieses Planungsinstrument kann eine architektonisch und städtebaulich gut gestaltete Siedlung mit hoher Wohn- und Aussenraumqualität gesichert werden.

Für den nördlichen Bereich des Quartiers Gräubern wurden zwei Quartierpläne ausgearbeitet. Dies aufgrund der Annahme, dass die beiden Perimeter verschiedene Investoren aufweisen werden. Ausserdem weisen die Teilbereiche unterschiedliche Bebauungs- sowie Nutzungsstrukturen auf. Weiter wird durch diese Aufteilung eine Entwicklung in Etappen ermöglicht.

Der Quartierplan sowie das dazugehörige Quartierplanreglement beinhalten Aussagen zu den Themen «Lage, Grösse und Gestaltung der Bauten», «Art und Mass der Nutzung», «Erschliessung, Nutzung und Gestaltung der Freiräume», «Ver- und Entsorgung» sowie «Lärmschutz».



Links:  
Situation Quartierplan «Gräubern Nord»

Rechts:  
Situation Quartierplan «Gartenstadt Gräubern»

Beitrag von:

Silvan Zwicky

# ALTMARKT OST

## Vorgehen

In einem ersten Schritt wurden die Probleme und Chancen für die zukünftige Entwicklung des Ortseinganges Frenkental in einer Analyse ergründet. Zusätzlich wurden die Erkenntnisse aus den Ortsbegehungen miteinbezogen, um sich ein vollständiges Bild über das gesamte Gebiet zu verschaffen.

In einem zweiten Durchgang wurden darauf aufbauend Handlungsansätze erarbeitet und in einem Konzept dargelegt.

Im dritten und letzten Schritt wurde das Schlüsselareal Altmarkt Ost betrachtet. Dabei wurden die notwendigen Planungsprozesse zur Entwicklung des Areals aufgezeigt und ein geeignetes Instrument nach RPG zur möglichen Umsetzung ausgearbeitet.

In allen drei Schritten wurde jeweils die vorhergehende respektive die nachfolgende Etappe miteinbezogen und ergänzt, um eine möglichst hohe Vollständigkeit und Kongruenz im Erarbeitungsprozess zu erzielen.

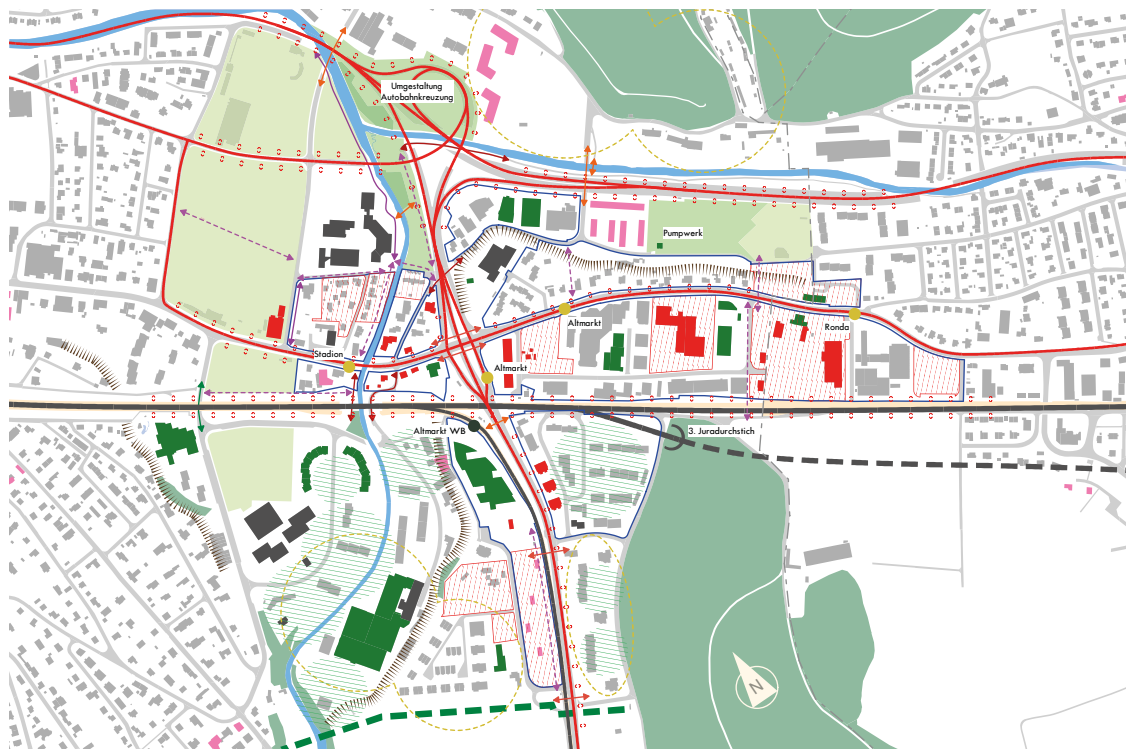
## Analyse

Die Analyse umfasste die Themengebiete Siedlung, Landschaft und Freiräume, Erschliessung und Verkehr, Gefahren und Belastungen sowie Ver- und Entsorgung. Zusätzlich wurden weitere planerische Grundlagen, wie das Konzept Räumliche Entwicklung (KORE), miteinbezogen.

## Probleme und Herausforderungen

Die Auswertung der Grundlagen und die Erkenntnisse aus den Beobachtungen vor Ort zeigt, dass die meisten Herausforderungen für den Ortseingang Frenkental nördlich der Bahnlinie liegen. Dort treffen wichtige und hochbelastete Verbindungsachsen aus allen Richtungen aufeinander und führen zu starken Trennwirkungen und zu hohen Lärmbelastungen für die massgebenden Quartiere. Weitere Herausforderungen des nördlichen Teilgebietes sind die unklaren Quartiersabgrenzungen, die deutlichen Kontraste zwischen Wohnen und Gewerbe sowie eine grosse Anzahl unternutzter Flächen. Die wichtigsten Erkenntnisse sind im untenstehenden Fazitplan dargestellt.

Fazitplan der Analyse und Ortsbegehungen



### Siedlung

- Gebäude mit hoher Qualität oder wertvoller Nutzung
- Störende Gebäude oder unzweckmässige Nutzung
- Projektierte Gebäude
- Bestehende Schulen und Kindergärten
- Brachliegende oder stark unternutzte Flächen
- Schlüsselareale des Ortseinganges

### Landschaft und Freiräume

- Grosse aber schlecht nutzbare Grünflächen
- Grünflächen mit Potential für ökologische Aufwertung
- Stark abgegrenzte Sport- und Freizeitanlagen
- Schlecht erkennbarer Siedlungsrand
- Markante Hangante mit starker Trennwirkung

### MIV und ÖV

- Hauptverkehrsachsen
- Starke Trenn- und Lärmauswirkungen der Verkehrsanlagen
- Eisenbahnlinien Bahnstation
- Bestehende Bushaltestellen
- Gebiete mit unzureichender ÖV-Erschliessung

### Langsamverkehr

- Fehlende Verbindungen des Langsamverkehrs
- Schmale und/oder unsichere Langsamverkehrsverbinding
- Unsichere Querungen oder lange Wartezeiten an Lichtsignalanlage
- Für Langsamverkehr unzureichende Brücken und Überführungen
- Für den Langsamverkehr unzureichende Unterführungen
- breite/sichere Unterführung für Langsamverkehr

## Handlungsansätze

Von den Herausforderungen für den Ortseingang wurden pro Themenfeld Handlungsansätze abgeleitet. Diese flossen in das Grobkonzept über den Ortseingang Frenkental sowie in das Richtkonzept ein.

## Grobkonzept

Das Grobkonzept bietet einen Überblick über die Grundideen zur räumlichen Entwicklung des Ortseinganges.

Bezogen auf die Nutzungsstruktur ist der Siedlungsraum in zwei Schwerpunktbereiche aufgeteilt: Den Schwerpunktbereich Wohnen im Süden und den Schwerpunktbereich Gewerbe im Norden der Bahnlinie. Innerhalb dieser Schwerpunktbereiche sollen die jeweiligen Nutzungen prioritär behandelt werden.

Zu den Schwerpunktbereichen Wohnen und Gewerbe kommt der Schwerpunktbereich Freizeit und Sport im Westen des Ortseinganges hinzu. Die bestehenden Sportanlagen sollen erhalten bleiben und der Bevölkerung besser zugänglich gemacht werden. Ein weiterer wichtiger Inhalt des Grobkonzeptes ist die Aufwertung des Gewässerraumes der Frenke und der Ergolz im gesamten Bereich des Ortseinganges.

Die Ausfahrt des Autobahnanschlusses Altmarkt in Richtung Westen soll aufgehoben werden. Eine Aufhebung der Ausfahrt führt zu einer starken verkehrlichen Entlastung des angrenzenden Quartieres und bietet die Möglichkeit, die Strassenräume quartier- und zentrumsgerecht und für die Anwohner sicherer

und attraktiver umzugestalten. Entlang der Ergolz und der Frenke sollen durchgängige und gewässernah geführte Fusswegverbindungen entstehen. Dadurch können auch Netzlücken im Langsamverkehrsnetz geschlossen werden.

## Richtkonzept

Das Grobkonzept diente als Grundlage für das Richtkonzept, welches vertiefte Aussagen über die künftige Entwicklung des Teilgebietes nördlich der Bahnlinie macht. Im Richtkonzept konnte aufgezeigt werden, dass wichtige Potenziale vorhanden sind, welche effizienter genutzt werden können. Eine weitere Erkenntnis war, dass es teilweise nur wenige Änderungen braucht, um grosse Effekte zu erzielen. So würde der Ausbau der Fuss- und Radverkehrsinfrastrukturen und die Schliessung von Netzlücken die Zugänglichkeit zu den Haltestellen verbessern und damit auch den öffentlichen Verkehr weiter stärken.



Grobkonzept



Richtkonzept über nördlichen Bereich

### Orientierende Inhalte

- Hauptverkehrsachsen
- Eisenbahnlinien  
Bahnstation
- Bestehende wichtige Fuss- und Radverbindungen
- Bestehende wichtige Fussverbindungen

### Konzeptinhalte Siedlung

- Geschützte Objekte erhalten
- Bildungseinrichtungen
- Schwerpunktbereich Wohnen
- Wohnen und Gewerbe
- Gewerbe

### Konzeptinhalte Landschaft und Freiräume

- Sport- und Freizeitanlagen
- Vorranggebiete Natur
- Ökologische Aufwertung
- Ausweitung des Gewässerraumes

### Konzeptinhalte Erschliessung und Verkehr

- Autobahnausfahrt aufheben
- Strassenraumaufwertung und Niedriggeschwindigkeitsregime
- Geplante wichtige Fuss- und Radverbindungen
- Geplante wichtige Fussverbindungen
- Bestehende/neue Bushaltestellen

## Planerische Vertiefung Altmarkt Areal

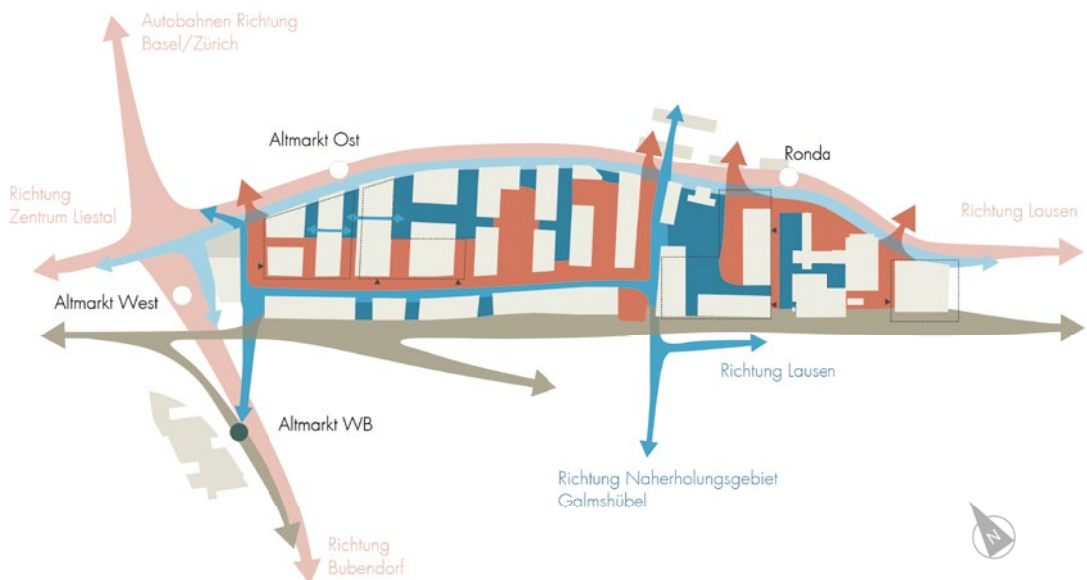
Im dritten und letzten Schritt wurde das Schlüsselareal Altmarkt Ost weiter vertieft. Dieses Gebiet bot sich für eine Vertiefung an, da dort sehr viele Potenziale und Herausforderungen zusammenfallen. So zeichnet sich das Altmarktareal unter anderem durch seine Lage am Schnittpunkt der Verkehrswege, seine Grösse mit gleichzeitiger Unternutzung sowie durch seine Scharnierfunktion zwischen Liestal und Lausen aus.

Die Grundidee hinter der Transformation des Gewerbegebietes war die Bereitstellung von Flächen für Unternehmen mit hoher Wertschöpfung der Industrie 4.0. Zu diesem Zweck wurde zunächst eine Leitvision erstellt. Diese beinhaltet zum einen Freiraum- und Verkehrsaspekte und zum anderen Aussagen zu der Bebauungsstruktur. Diese besteht aus grossformatigen aber durchlässigen Gebäuden, welche für Unternehmen der Industrie 4.0 benötigte Flexibilität bieten.

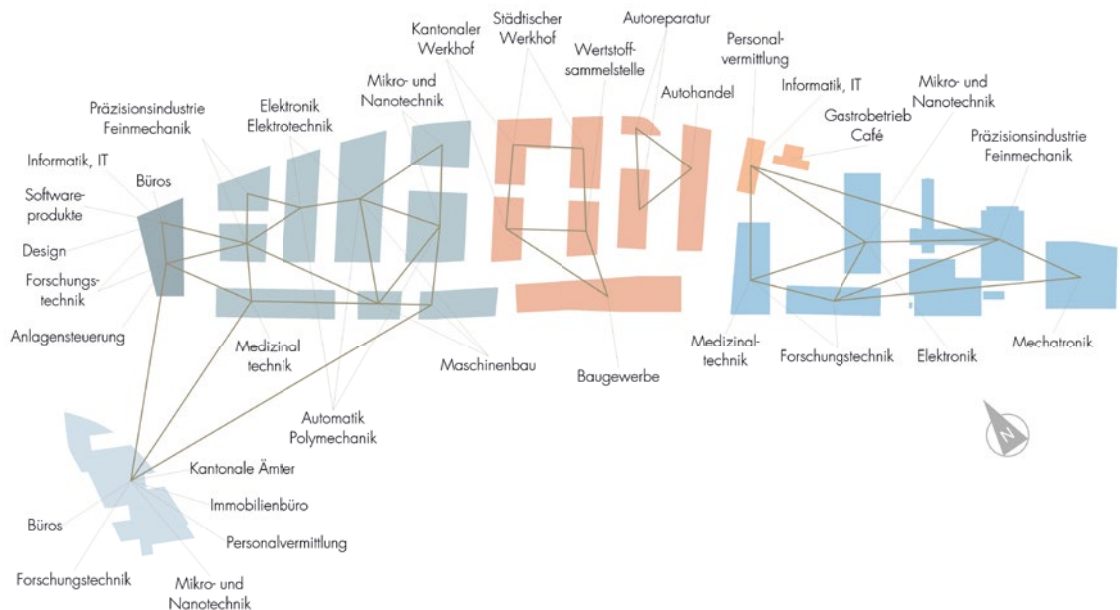
So weisen die Gebäude flexible Grundrisse auf und verfügen über Lagerflächen, welche entweder von anderen Unternehmen genutzt oder rasch zu Produktionsflächen umgewandelt werden können. Selbst die Büroflächen können innert kürzester Zeit der jeweiligen Situation angepasst werden.

Anschliessend wurden die notwendigen Planungsprozesse und -abläufe aufgezeigt sowie geeignete raumplanerische Instrumente zur Entwicklung des Areals erarbeitet.

Abschliessend konnte so aufgezeigt werden, dass es möglich ist, auf dem Altmarkt-Areal geeignete und genügend grosse Parzellen für eine Ansiedlung von Unternehmen der Industrie 4.0 zu schaffen und zu sichern. Das Altmarktareal gewinnt dadurch nicht nur an Wert, sondern wird auch flächenmässig besser genutzt.



Erschliessung des Altmarkt Areals



Nutzungsstruktur und Clusterbildung

# STADTTEILSTRATEGIE BURG 2040 – MACHBARKEITSSTUDIE STADTTEILZENTRUM

Beitrag von:

Timo Setz

## Vorbemerkung

Nachfolgende Textteile bilden Ausschnitte aus der verfassten Arbeit ab und sollen einen groben Abriss über die Arbeit sowie die wichtigsten Erkenntnisse und Produkte (Stadtteilstrategie und Richkonzept / Machbarkeitsstudie) zeigen.

## Abstract / Übersicht

Nach einer groben Analyse der raumplanerischen, verkehrlichen und städtebaulichen Situation mussten die Handlungsnotwendigkeiten formuliert werden. Dabei wurde festgestellt, dass es dem Bereich Südeingang, respektive dem betroffenen Stadtteil Burg, insbesondere an einer übergeordneten Strategie fehlt. Dabei wurde die Aufgabe mit dem Stadtentwicklungsplan Liestal 2020 in Verbindung gebracht.

Daraus resultierte die Aufgabe für den gesamten Stadtteil Burg mit Horizont 2040 eine, auf den Qualitäten und Potenzialen des Stadtteils aufbauende, Stadtteilstrategie zu erarbeiten. Die Strategie soll die gewünschte Entwicklung des Stadtteiles aufzeigen und mittels räumlich verortbaren Massnahmen raumplanerischer, verkehrlicher und städtebaulicher Natur konkretisiert werden.

In einem zweiten Schritt wurde der Bereich Altmarkt vertieft bearbeitet und einer Machbarkeitsstudie bezüglich der Ansiedlung einer S-Bahnhaltestelle und einem Stadtteilzentrum unterzogen.

## Analysefazit

«Der Stadtteil Burg steht unter Berücksichtigung der übergeordneten strategischen Planungsinhalte und Entwicklungen vor grossen Transformationsprozessen. Dabei stehen einer Transformation insbesondere fehlende Entwicklungsimpulse und Treffpunkte sowie starke Trennwirungen entgegen».

## Schlüsselzielsatz

«Um die gewünschte Transformation zu initiieren, sollen Synergien genutzt, Entwicklungsimpulse generiert, Treffpunkte etabliert und Verbindungen geschaffen werden».



## Stadtteilstrategie Burg 2040

Die Stadtteilstrategie umschreibt die gewünschte Entwicklung des Stadtteiles für den Zeithorizont 2040. Dabei berücksichtigt sie übergeordnete strategische Planungen und stellt die Vereinbarkeit mit übergeordneten Entwicklungen besonders im Bereich Schienenverkehr sicher. Die aus der Analyse und Zieldiskussion resultierenden Erkenntnisse führten zu den folgenden fünf strategischen Leitsätzen, welche die Hauptstossrichtung der Strategie umschreiben.

### Leitsatz 1: «Synergien nutzen»

Synergien zu nutzen bedeutet, die gewünschte Entwicklung des Stadtteiles auf übergeordnete Entwicklungen abzustimmen, um von diesen Entwicklungen profitieren zu können. Es gilt, beispielsweise von der Schienenkapazitätserhöhung durch Ausbauten (Vierspurausbau und Wisenbergtunnel) mit einem Anschluss ans überregionale Schienennetz zu profitieren. Davon wiederum kann durch ein neues Stadtteilzentrum im Bereich Altmarkt profitiert werden. Weiter lässt die Aufwertung der Gewässer gemäss übergeordneten Planungen eine synergetische Nutzung für eine «grüne Achse» zu.

### Leitsatz 2: «Entwicklungsimpulse generieren»

Um diese Synergien zu nutzen und den Transformationsprozess zu initiieren, müssen Entwicklungsimpulse generiert werden. Als Entwicklungsimpulse werden die neue S-Bahnhaltestelle Altmarkt, das Stadtteilzentrum Altmarkt mit Verbindungs-, Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion sowie die «Grüne Achse» verstanden.

### Leitsatz 3: «Treffpunkte etablieren»

Über den Stadtteil Burg sollen Treffpunkte unterschiedlicher Art etabliert werden. Diese übernehmen

in den einzelnen Quartieren unterschiedliche Funktionen. Neben neuen Erholungs- und Kulturangeboten sollen neue Haltestellen des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden.

### Leitsatz 4: «Verbindungen schaffen»

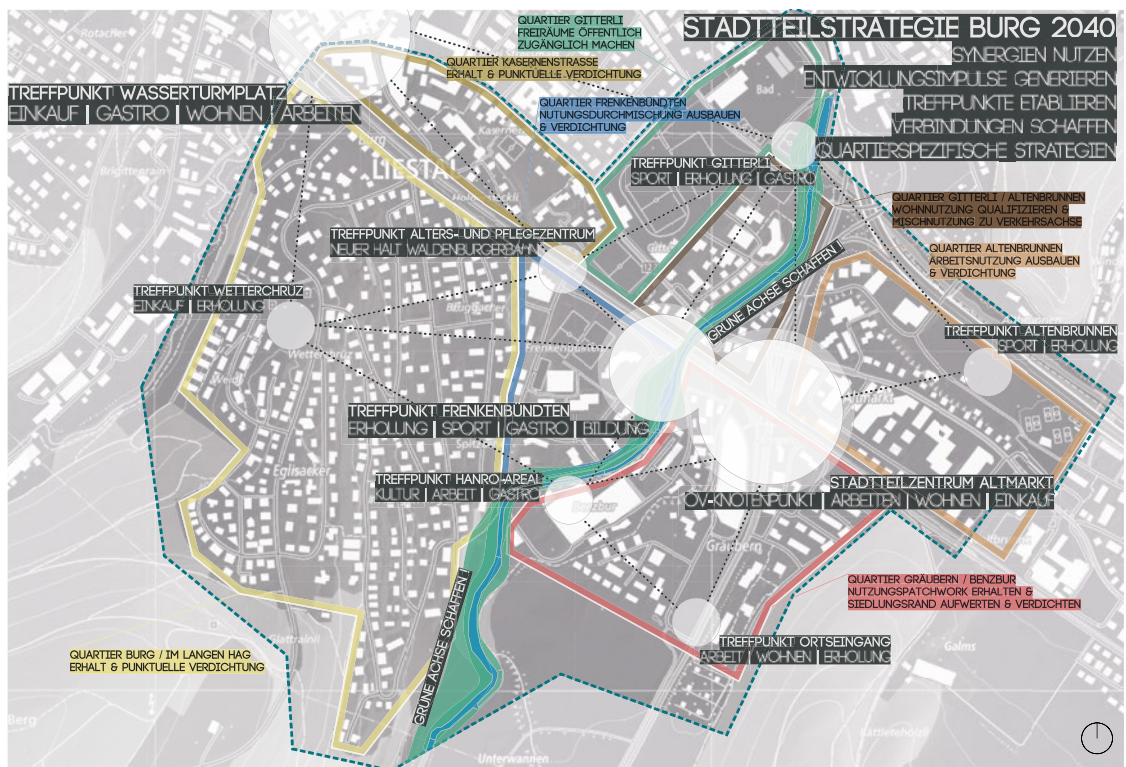
Die Verbindung und somit Überwindung der Trennwirkungen wird in der Strategie durch die schematische Verknüpfung aller Treffpunkte miteinander dargestellt. Dabei sollen nicht primär die Treffpunkte miteinander vernetzt werden, sondern alle Quartiere sollen Zugang zu sämtlichen Treffpunkten erhalten. Die vorgängig genannte «Grüne Achse» dient dabei auch als lineares Verbindungselement für den Langsamverkehr und vernetzt bzw. verbindet die Quartiere miteinander. Der S-Bahnhof Altmarkt nimmt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil ein.

### Leitsatz 5: «Quartierspezifische Strategien»

Für jedes Quartier wurde eine spezifische Strategie erarbeitet, welche die gewünschte Entwicklung der einzelnen Quartiere umschreibt.

## Machbarkeitsstudie Stadtteilzentrum

Die Machbarkeitsstudie des Stadtteilzentrums beinhaltet deren verkehrliche, technische und städtebauliche Machbarkeit. Weiter wurden daraus resultierende Auswirkungen und Potentiale sowie ein Richtkonzept (vgl. Abb. S.26) erarbeitet. Konkretisierend wurde für das Stadtteilzentrum ein Nutzungs- und Etappierungskonzept aufskizziert sowie die Umsetzungsstrategie des Richtkonzeptes aufgezeigt. Vertieft wurde auch der Umsetzungsprozess für die S-Bahnhaltestelle beschrieben.





## Fazit der Arbeit

### Stadtteilstrategie Burg 2040

Mit der Stadtteilstrategie liegt erstmals eine langfristige strategische Planung für einen Stadtteil der Stadt Liestal vor. Dieses Novum für Liestal zeigt die gewünschte Entwicklung in Abstimmung mit übergeordneten Entwicklungen und Planungen. Dabei behandelt die Stadtteilstrategie die verschiedensten Themen, wie Städtebau, Freiräume, Verkehr, Stadtteilidentität und Akteure. Damit dieses Novum für Liestal kein Novum bleibt, sollte es mit der Machbarkeitsstudie zusammen in einen langfristigen stadtweiten Stadtentwicklungsplan Liestal 2040 überführt werden. Damit wird die isolierte Betrachtung des Stadtteiles auf eine gesamtheitliche Betrachtung des gesamten Stadtgebietes ausgeweitet.

«Es kann abschliessend festgehalten werden, dass die Stadtteilstrategie Burg 2040 als Pilotprojekt erarbeitet wurde, dabei aber in einem dynamischen und iterativen Prozess immer weiterentwickelt werden soll.»

### Machbarkeitsstudie Stadtteilzentrum

Mittels der Machbarkeitsstudie Stadtteilzentrum konnte das für die Stadtteilstrategie Burg 2040 neuralgische Entwicklungsgebiet von der vagen Vorstellung in ein klares Zukunftsbild überführt werden. Es wurden die verkehrliche, technische und städtebauliche Machbarkeit geklärt. Weiter wurde für dieses neuralgische Gebiet ein Richtkonzept erarbeitet. Dabei wurde ersichtlich, dass die Umsetzung der S-Bahnhaltestelle sowie des Stadtteilzentrums ein langer und von vielen Abhängigkeiten geprägter Prozess bedeutet. Die Umsetzung des Stadtteilzentrums steht und

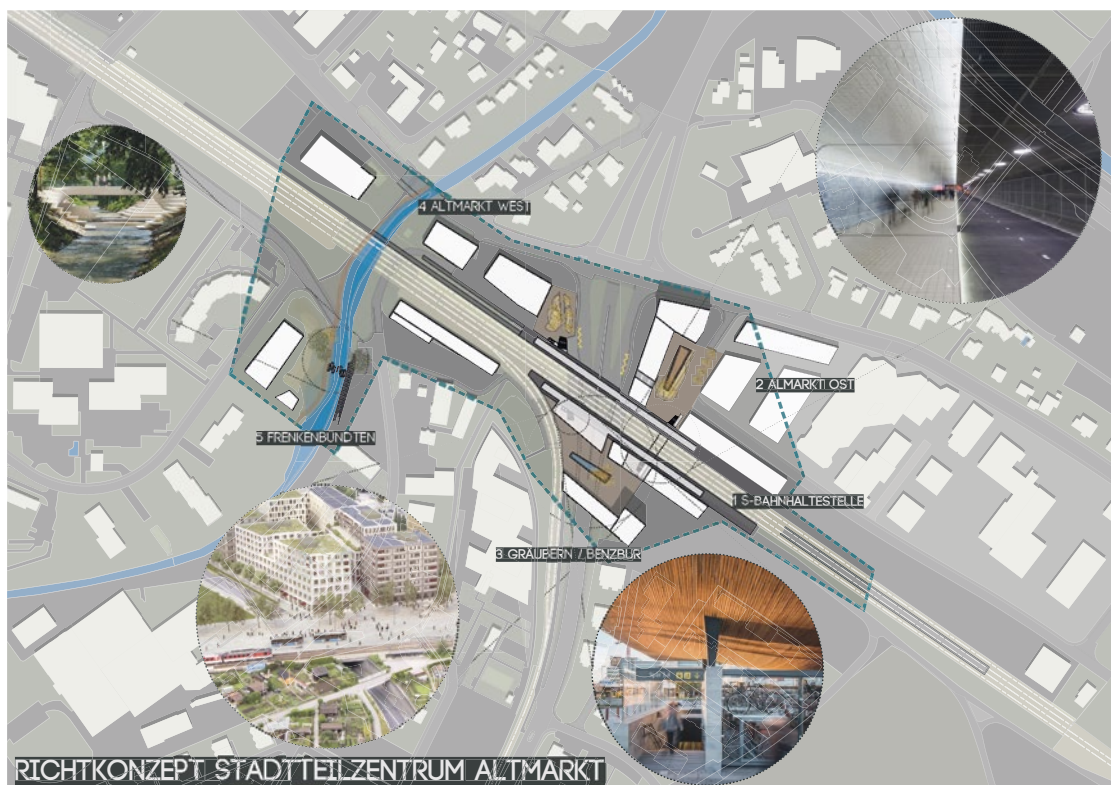
fällt wohl mit dem politischen Willen zur Umsetzung des Wisenbergtunnels respektive der Realisierung der S-Bahnhaltestelle im Bereich Altmarkt.

«Es kann abschliessend festgehalten werden, dass die Machbarkeitsstudie nachweist, dass ein Stadtteilzentrum inklusive S-Bahnhaltestelle theoretisch umgesetzt werden könnte.»

### Methodisches Vorgehen

Der Entscheid, sich gesamtheitlich mit dem Stadtteil Burg und nicht nur mit einem isolierten Gebiet mit einem kurzfristigen Planungshorizont zu beschäftigen, war essentiell für die Erarbeitung zukunfts-fähiger Planungsinhalte. Dabei konnte während dem Analyseprozess der Fokus auf langfristig strategische Planungsinhalte gelegt werden. Auf diese strategische Analyse konnte während dem ganzen Arbeitsprozess zurückgegriffen werden. Sie mündete in entsprechenden Zielen, welche wiederum in den strategischen Leitsätzen der Stadtteilstrategie mündeten. Dabei konnten während der Prüfung der Machbarkeit bzw. der Erarbeitung des Richtkonzepts wiederum auf diese strategischen Leitsätze zurückgegriffen werden. Dieser inkrementelle Planungsprozess beweist, dass mit der Stadtteilstrategie als übergeordnete Vorgabe einzelne Gebiete innerhalb des Stadtteiles Burg gezielt entwickelt werden können.

«Es kann abschliessend festgehalten werden, dass es erst gelingt einen innovativen Planungsprozess zu ermöglichen, wenn man sich über gewisse Gegebenheiten hinwegsetzt und gewisse Annahmen trifft.»



Richtkonzept  
Stadtteilzentrum  
Altmarkt

Beitrag von:

Tinus Trottmann

# LANDSCHAFT. SIEDLUNG. IRRTUM. UMGANG MIT DEM SIEDLUNGSRAND IM FRENKENTAL

*LANDSCHAFT. SIEDLUNG. IRRTUM. Warum? Ganz einfach – weil die Landschaft nicht dort endet, wo die Siedlung anfängt!*

*War der Siedlungsrand bis noch vor kurzem nur ein vorübergehendes Nebenprodukt des unaufhaltsamen Baubooms, so ist er mit der heutigen Gesetzgebung zu dessen langfristigen Abschluss geworden, zu einem eigenen Raum, einem eigenen Gefüge – einem persistenten Raumgefüge.*

*Als Solches sollten wir es auch zu betrachten beginnen. Als ein eigenes Raumgefüge mit eigenem Charakter, wo die natürlich oder landwirtschaftlich geprägte Landschaft auf die Siedlung trifft und ein Übergangsbereich entsteht. Um es philosophisch auszudrücken, wo ‚Welten‘ aufeinander prallen, um miteinander zu verschmelzen. Als einen Raum, wo unterschiedlichste räumliche Ansprüche und Bedürfnisse, seien es Funktionale oder Ästhetische, sich gegenüberstehen, sei es auf Seiten der Natur oder des Menschen.*

*Mit diesem Raum gilt es sich zu befassen und ihn zu planen und zu gestalten. Denn der Umgang mit dem Siedlungsrand ist längst nicht mehr eine Frage mit Ablaufdatum(!). Er wird uns noch lange beschäftigen und wir sollten eine Vorstellung davon bekommen, wie wir damit umzugehen gedenken.*

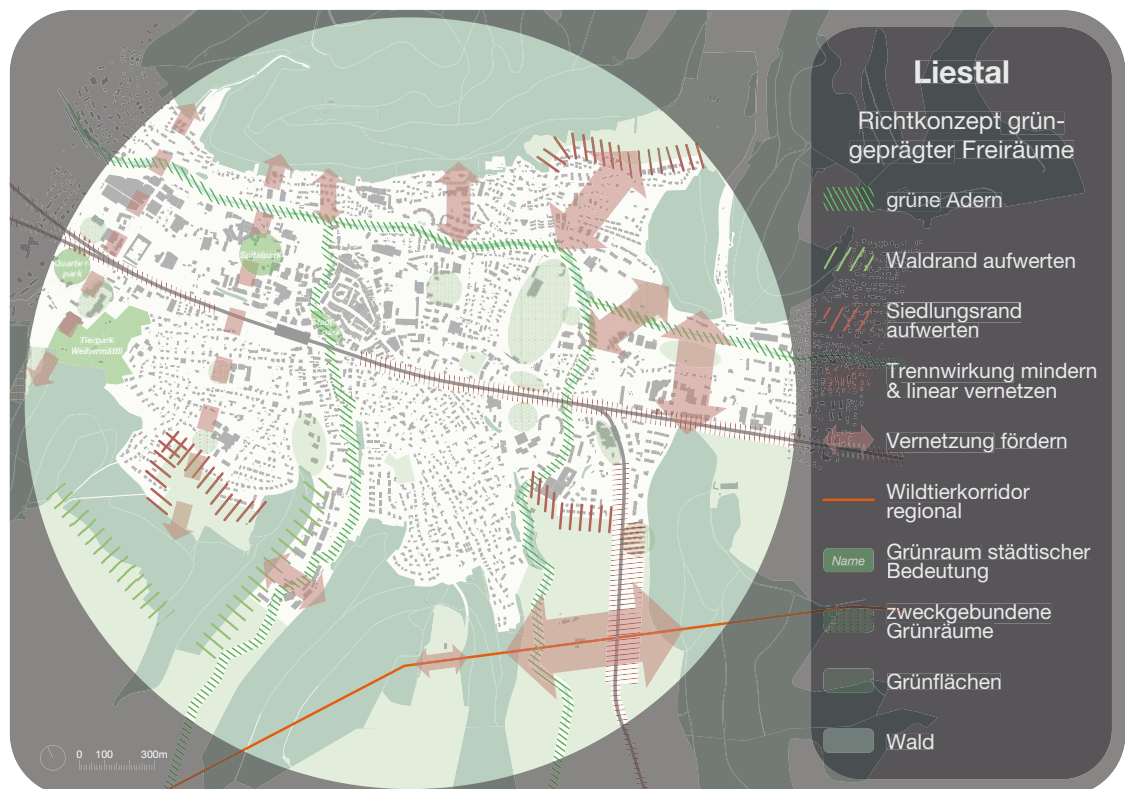
## Aufbau der Arbeit

- Richtkonzept (zeigt Handlungsbedarf Siedlungsrand)
- Voruntersuchung (instrumentelle Abstützung von Siedlungsrandinteressen in best. Grundlagen)
- Gestaltungskonzept (für Ortseingang Frenkental)
- Reabstraktion (bzgl. Umsetzung und Finanzierung)

## Richtkonzept

Das Richtkonzept zeigt den Handlungsbedarf hinsichtlich der Auseinandersetzung mit dem Siedlungsrand in Liestal generell und insbesondere im Falle des Ortseinganges Frenkental auf.

Ziel des Richtkonzeptes ist es, Liestal umgebende Wald- und Landwirtschaftsflächen miteinander zu verknüpfen, indem es bestehende Grün- und Freiflächen sowie Potenziale in Form von Gewässerräumen und beispielsweise den Bahntrassen aufnimmt und an den entscheidenden Stellen ergänzt. Dadurch entstehen kohärente Verbindungskorridore und Verbindungen über sogenannte Trittsteine (auch Trittstein-Biotope genannt). Wichtig sind dabei die Übergänge zwischen den einzelnen Landschaftstypen. Diese sollten im Interesse der Landschafts-Ästhetik nicht zu «hart» sein und müssen zudem verschiedensten funktionalen Ansprüchen gerecht werden. Das Richtkonzept sieht deshalb die stellenweise Aufwertung von Wald- und Siedlungsrändern rund um Liestal vor.



Richtkonzept  
grüngeprägte  
Freiräume

## Voruntersuchung

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurde aufgezeigt, inwieweit es Ergänzungen in den vorhandenen Planungsgrundlagen bedarf, um ideale Voraussetzungen zur qualitativen Siedlungsrandgestaltung und -entwicklung im Falle des Ortseingangs Frenkental zu schaffen. Dabei wird primär auf effektiv vorhandene Planungen Bezug genommen.

## Gestaltungskonzept

Beim vorliegenden Konzept, handelt es sich um ein integrales und von Interdisziplinarität geprägtes Gestaltungskonzept. Dies bedeutet, dass es sich – wie bereits das Richtkonzept – passgenau in den Bestand einfügt und diesen lediglich ergänzt (Lücken schliesst), dabei aber themenübergreifend auf die Situation im Ortseingang Frenkental eingeht. So sind neben der Gestaltung des Siedlungsrandes auch das Erscheinungsbild des Ortseinganges, der Umgang mit der Frenke (Fließgewässer), der vorhandene Wildtierkorridor und generell die Thematik von Vernetzung & Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum Teile des Gestaltungskonzeptes.

Das auf ein Luftbild gelegte Schema «neu anzulegende Elemente» (vgl. S.29) vergleicht den SOLL- mit dem IST- Zustand und zeigt, welche Massnahmen zur Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes nötig sind.

## Reabstraktion

Im Kapitel Reabstraktion wird mit Bezug auf die in der Voruntersuchung gewonnenen Erkenntnisse versucht, möglichst realitätsnahe und die nötigen Schritte zur Umsetzung aufzuzeigen. Dabei stehen nebst der instrumentellen Umsetzung insbesondere unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten im Fokus. Die wichtigsten Stichworte dazu sind:

- Landschaftsqualitätsbeiträge (LQP)
- Verpflichtung zur Gestaltung / Finanzierung im Rahmen von Bewilligungsverfahren (BB / SNP)
- Mehrwertabgabe / -ausgleich
- überlagernde (Siedlungsrand-) Zonen

## Fazit

*In der Raumplanung scheint es sich um eine ‚junge Disziplin‘ zu handeln, sich mit dem Siedlungsrand auseinanderzusetzen. So stösst man bei Recherchen zum Thema auf nur wenige Artikel und Arbeiten, welche sich wiederum auf noch weniger und die immergleichen Quellen stützen. Dies zeigt, wie unerfahren wir im Umgang mit dem Siedlungsrand sind.*

*Es gilt also über den Tellerrand hinauszublicken, neue Ideen zu konzipieren und Leuchtturmprojekte zu realisieren. Wir müssen neue Wege beschreiten und Möglichkeiten finden, mit den bestehenden Instrumenten der neuen Situation gerecht zu werden.*



Gestaltungskonzept  
Siedlungsrand

## Auszüge Gestaltungskonzept



Referenzbeispiele zum Gestaltungskonzept



Schema: neu anzulegende Elemente

**VERKEHR / MOBILITÄT**

# VERKEHRSBERUHIGUNG

## AUFWERTUNG DER STRASSENÄRÄUME IM ROSENQUARTIER

Semesterarbeit:  
HS 2016  
1. Semester  
Modul:  
Verkehrplanung 1  
Dozent:  
K. Zweibrücken

**Die Aufgabe, die im ersten Semester gestellt wurde, befasste sich mit Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und Aufwertung in verschiedenen Quartierstrassen zwischen Rosen-, Kasernen- und Militärstrasse. Hinsichtlich der Verkehrsmengen weisen die zu bearbeitenden Strassen keine Probleme auf. Das Quartier weist aber sowohl Mängel in der Qualität der Strassenräume auf als auch Umgestaltungs- und Verdichtungspotentiale. Deshalb sollten die zu erarbeitenden Gestaltungsvorschläge im Bestand umsetzbar sein, aber auch Weiterentwicklungsmöglichkeiten aufzeigen, d.h. Aussagen dazu treffen, ob bei einer baulichen Verdichtung Ausbaumassnahmen in den Strassenräumen nötig sind.**

### Aufgabenstellung

Die konkrete Aufgabe bestand darin, innerhalb begrenzter Perimeter konkrete Vorschläge zur Aufwertung und Umgestaltung ausgewählter Strassenabschnitte zu machen. «Harte» bauliche Massnahmen (Sperrren, Einbahnstrassenführung usw.) sollten dabei nicht eingesetzt werden. Gesucht waren Vorschläge, die in überwiegend engen Strassenräumen mit punktuellen und gesamthaften Eingriffen eine möglichst positive Wirkung im Bereich der Strassenraumgestaltung erzielen. Dabei sollten gezielt Schwerpunkte und Prioritäten gesetzt werden. Die direkt an den Strassenraum angrenzenden privaten Vorflächen sollten, soweit sinnvoll, in die Betrachtungen einbezogen werden.

Ziele der Arbeiten waren neben einer Verbesserung der Strassenraumgestaltung ein Gewinn an Aufenthaltsqualität und Komfort sowie Sicherheitsgewinne für den nichtmotorisierten Verkehr. Der Sicherung der Schulwege und der sicheren Ausgestaltung der Fusswegquerungen war besonderes Gewicht beizumessen. Die öffentliche Parkierung sollte als Vorgabe durchgehend als blaue Zonen eingerichtet werden. Die Aussagen des Strassennetzplanes (Revision 2015) sollten berücksichtigt werden. Es standen 3 Bearbeitungsbereiche zur Auswahl:

- Schanzenstrasse / Uferweg
- Nelkenstrasse, Allmendstrasse (Teilbereich)
- Rosenfeldstrasse, Allmendstrasse (Teilbereich)

Jeder Bereich wurde von 3 bis 4 Gruppen bearbeitet.

# SCHANZENSTRASSE / UFERWEG

Beitrag von:

Ivan Reichmuth  
Stefan Riedi

## Ausgangslage

Die Schanzenstrasse und der Uferweg sind ruhige und verkehrsarme Quartierstrassen, welche jedoch wichtige Fuss- und Veloverbindungen für Schüler und Besucher des Frei- und Hallenbades darstellen. Ausserdem führt ein Wanderweg durch die beiden Strassen, welche zur Tempo-30-Zone gehören. Auf der Rosenstrasse gilt generell Tempo-50. Sie stellt eine der Hauptachsen durch Liestal dar und weist entsprechend eine hohe Verkehrsbelastung auf.

## Massnahmen

Das bisherige Temporegime wird als angemessen erachtet und im ganzen Perimeter beibehalten. Die im Strassenraum angeordneten Parkplätze werden neu der blauen Zone zugeordnet.

### Kreuzung Rosen- / Nelken- / Schanzenstrasse (1)

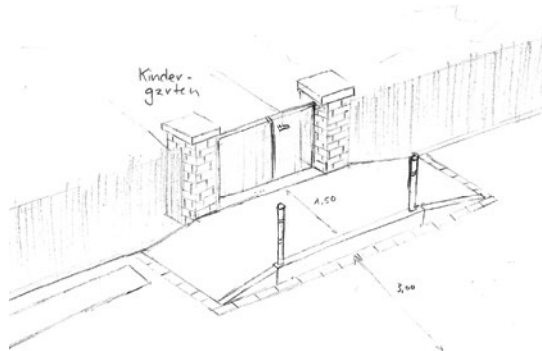
Die bestehende Bauminselform und der Einlenker der Schanzenstrasse werden abgetauscht. Dadurch werden die Sichtverhältnisse verbessert und das Einlenken aus beiden Richtungen ermöglicht. Vor dem Gebäude der Berufs- und Informationszentrum BIZ entsteht somit ein neuer Platz und für die Fussgänger kann eine direkte Querung geschaffen werden. Das Lichtsignal wird beibehalten, da es sich um eine wichtige Querung für Schüler handelt. Es schaltet sich jedoch nur bei Betätigung durch Fussgänger ein, ansonsten wird es im Blinklichtmodus betrieben. Die Trottoirs der Rosenstrasse werden beidseitig durchgezogen.

### Uferweg (2)

Um einen behindertengerechten und einfacheren Zugang zum Kindergarten mit Kinderwagen zu ermöglichen, wird vor dem Eingang ein kleines Plateau erstellt. Dadurch können die Kinder sicher in den Strassenraum eintreten und stehen nicht unmittelbar in der Fahrbahn. Das Plateau wird zudem durch graue Farbbänder entlang des Uferwegs ergänzt, welche ein Trottoir symbolisieren sollen, jedoch im MIV Kreuzungsfall überfahrbar sind.

### Ufersteg (3)

Bei der Einmündung des Uferstegs in den Uferweg wird ebenfalls ein Plateau erstellt. Damit wird ein niveaugleicher Übergang vom Ufersteg in den Uferweg möglich. Ausserdem bewirkt das Plateau auch eine Temporeduktion.



Konzeptskizze  
Plateau  
Kindergarten

### Einmündung Schanzenstrasse / Militärstrasse (4)

Das Trottoir entlang der Militärstrasse wird im Einmündungsbereich durchgezogen. Diese Trottoirüberfahrt lässt durch die entstehende Torsituation den Tempowechsel klar erkennen. Ausserdem bewirkt sie eine Temporeduktion, welche durch den engeren Einlenkradius verstärkt wird. Die dadurch gewonnene Fläche wird begrünt, um ein Parkieren im Mündungsbereich zu verhindern.

### Einmündung Uferweg / Militärstrasse (5)

Der gesamte Mündungsbereich wird angehoben. Die entstandene Platzsituation bewirkt eine Temporeduktion auf der Militärstrasse (nicht signalisiert). Dadurch wird das Einlenken aus dem Uferweg, aber auch das Queren der Fussgänger und Einfädeln der Velofahrer von der zukünftigen Velobrücke sicherer. Auf Seiten der Ergolz wird im Hinblick auf die Velobrücke ebenfalls ein Trottoir erstellt. Der verengte Einlenkradius in den Uferweg schafft zudem neue Grünflächen.



Massnahmenplan

Beitrag von:

Francesco Alianiello  
Sandro Utzinger

# NELKENSTRASSE / ALLMENDSTRASSE

## Ausgangslage

Die Nelkenstrasse, eine Quartierstrasse in einem Wohnquartier mit wenigen Gewerbebetrieben, ist eine wichtige Verbindungsachse für den Fussverkehr. Südlich des Friedhofs ist eine kommunale Radroute geplant, welche in die Allmendstrasse mündet.

In nächster Umgebung der Nelkenstrasse befinden sich der Friedhof, das Berufs- und Informationszentrum BIZ, ein Kindergarten, das Schulhaus Burg, die Kirche und das Stadion Gitterli.

## Massnahmen

### Einmündung Allmend- / Rosenfeldstrasse (1)

Mittels Höhenversatz am Knoten wird die Fahrgeschwindigkeit reduziert. Dadurch erhöht sich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

### Durchfahrtsperre Allmendstrasse (2)

Die Verkehrssperre für den motorisierten Individualverkehr soll neu mittels Pflasterung und versenkbaren Pollern gestaltet werden. Die Verkehrssicherheit wird ebenfalls mit einem Höhenversatz optimiert.

### Grünfläche entlang Friedhof (3)

Zur Auflockerung des Strassenraumes werden die Hecken, welche den Zugang in den Park erschweren, gerodet. Die Bäume bleiben bestehen. Dies öffnet den Raum zum Friedhofvorplatz.

Auf der Parkfläche entsteht ein 3,50 m breiter Rad- und Gehweg. Dieser führt vom neuen Knoten direkt in den projektierten Radweg.

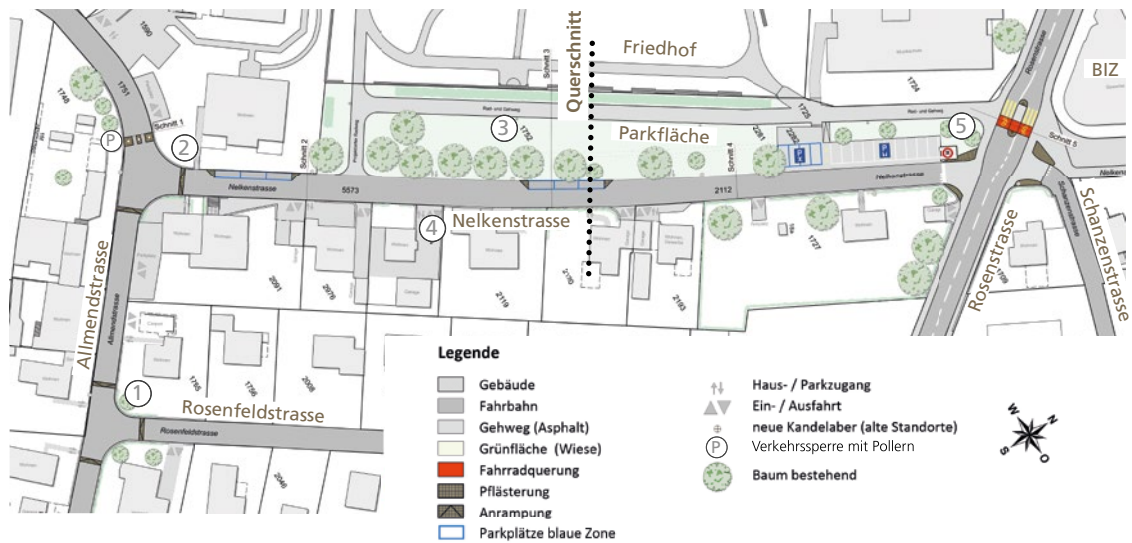
### Längsparkplätze Nelkenstrasse (4)

Für die Aufwertung des Strassenraumes wird die Anzahl Längsparkierungsmöglichkeiten reduziert und neu als blaue Zone ausgewiesen.

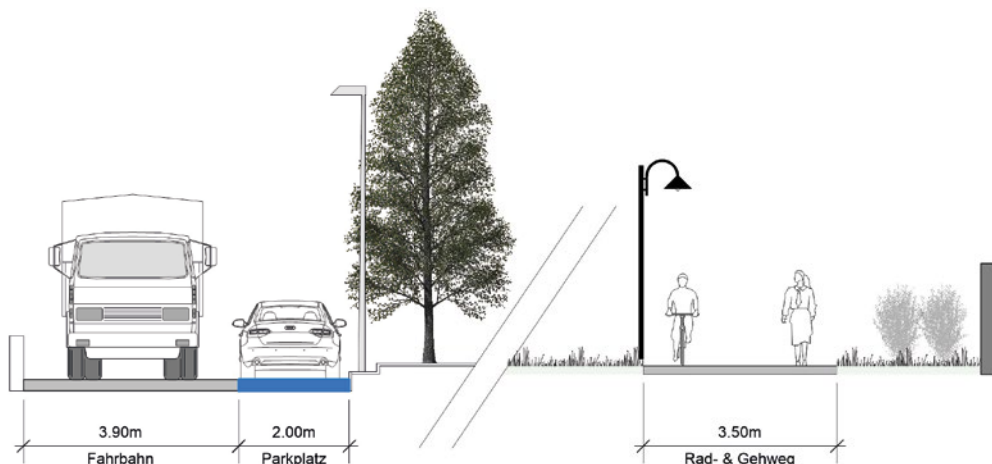
### Einmündung Rosen- / Nelkenstrasse (5)

Der Knoten Rosen- / Nelkenstrasse wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Entlang der Rosenstrasse sind die Gehwege durchgehend ausgestaltet und werden durch Trottoirüberfahrten hervorgehoben.

Das Queren wird durch eine Mittelinsel vereinfacht. So kann auf die Lichtsignalanlage (LSA) und die damit verbundenen Wartezeiten verzichtet werden.



Massnahmenplan



Querschnitt  
Nelkenstrasse



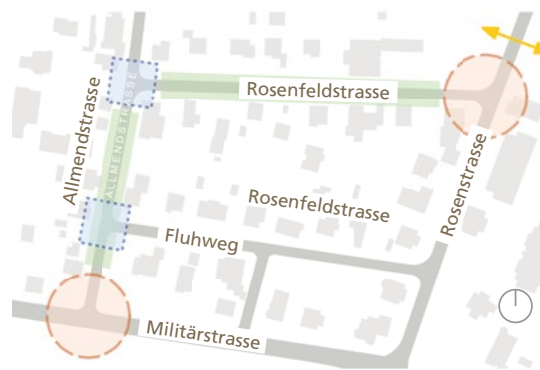
# ALLMENDSTRASSE / ROSENFELDSTRASSE

Beitrag von:

Hanumshahe Mehmeti  
 Laura Lacher  
 Marc Vetterli

## Ausgangslage

Die Allmend- und Rosenfeldstrasse liegen südöstlich des Bahnhofs Liestal und dienen der Quartiererschliessung, weshalb nur sehr geringe Verkehrsbelastungen vorhanden sind. Die Abschnitte sind als Tempo-30-Zone markiert. Sie weisen in der Strassenraumgestaltung zahlreiche Mängel auf. Die Gestaltung der Einfahrten ist mangelhaft, so dass keine ausreichende Torwirkung erzielt wird und die Einfahrten in die Zone nicht klar erkennbar sind. Die Rechtsvortritte im Quartier sind ebenfalls nicht klar erkennbar und die Sichtweiten werden nicht eingehalten. Im ganzen Perimeter sind die Gebäudezugänge nur schlecht erkennbar und die Beleuchtung unterstützt den Quartiercharakter nicht. Auf der stark befahrenen Rosenstrasse fehlt eine sichere Quermöglichkeit für den Fussverkehr.



Konzeptplan

## Massnahmen

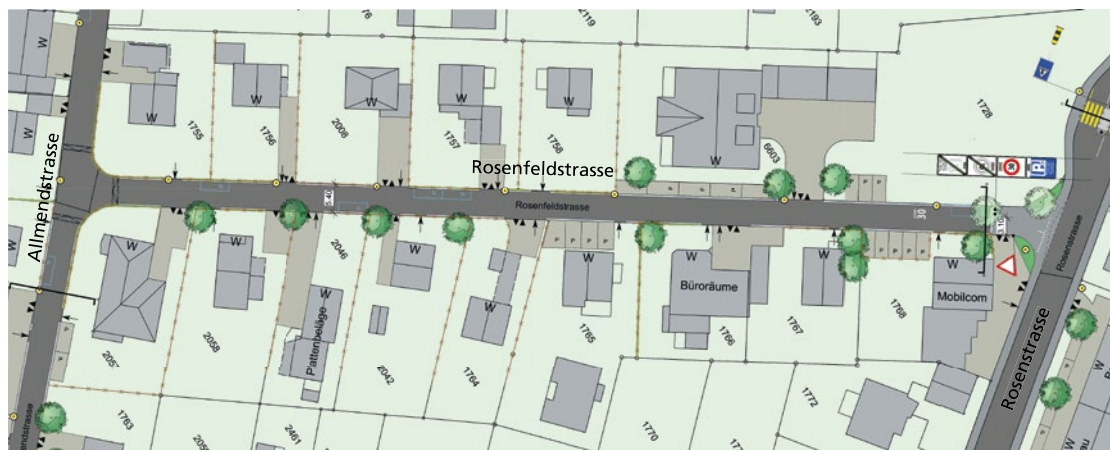
### Gestaltung

Bei den Zugängen von der Rosenfeldstrasse und der Militärstrasse wird eine klar erkennbare Torsituation geschaffen. So werden bei der Einfahrt von der Rosenstrasse zwei neue Bäume gepflanzt, welche die Torwirkung verstärken. Zudem wird der Einlenkradius reduziert, um die Einfahrtsgeschwindigkeit zu vermindern. Trotzdem wird das Kreuzen von zwei Personenwagen (PW) im Einfahrtsbereich möglich sein, so dass ein Rückstau auf das übergeordnete Verkehrsnetz verhindert wird. Die Einfahrt wird als Trottoirüberfahrt ausgestaltet, was eine niveaufreie und vortrittsberechtigende Querung der Einfahrt für die Fussgänger ermöglicht. Die Einfahrt zur Allmendstrasse wird so dimensioniert, dass der Begegnungsfall Personenwagen / Velo gewährleistet wird, um die Funktion als kommunale Veloroute zu unterstützen. Die beiden Knoten mit Rechtsvortritt der Allmendstrasse werden zur Verbesserung der Sicherheit und der Sichtverhältnisse mit einem Vertikalversatz aus-

gestaltet. Diese Massnahme zieht eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit nach sich und führt so zu einer Verbesserung der Sichtverhältnisse. Das Problem der ungenügenden Sichtbarkeit der Grundstückszugänge soll mit einer farblichen Gestaltung in Form von Bändern entlang der beiden Strassenränder gelöst werden. Diese Bänder werden in der Farbe der Bundsteine und mit einer Breite von 40 cm zu ausgestaltet. Die Farbbänder werden bei den Grundstückszugängen unterbrochen, wodurch diese besonders hervorgehoben werden. Diese Massnahme wird im ganzen Planungsperimeter angewendet.

### Beleuchtung

Zudem wird auf dem gesamten Planungsperimeter ein neues Beleuchtungskonzept umgesetzt, welches dem Strassenraum einen Quartiercharakter verleiht. Die Strassenlaternen des neuen Beleuchtungskonzepts weisen einen tieferen Lichtpunkt auf. Auf der Rosenstrasse entsteht eine neue Fussgängerquerung mit einer Fussgängerschutzinsel. Alle Massnahmen sind auf Befahrbarkeit mit dem Lastwagen Typ A gemäss SN 640 271a geprüft worden.



Massnahmen im Bereich Rosenfeldstrasse

# BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

## «KASERNENSTRASSE»

Semesterarbeit:  
FS 2017  
2. Semester  
Modul:  
Verkehrsplanung 2  
Dozent:  
M. Liebi

**Strassen dienen nicht nur dem motorisierten Verkehr, sondern stellen auch wichtige öffentliche Räume unserer Städte und Gemeinden dar. Im Modul Verkehrsplanung erarbeiteten die Studierenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte, welche den Anliegen der verschiedenen Verkehrsmittel sowie der qualitätsvollen Gestaltung des öffentlichen Raumes Rechnung zu tragen haben.**

### Aufgabenstellung

Die beiden Strassenzüge Kasernenstrasse sowie Rosen- und Gerbestrasse gehören zu den wichtigen Hauptstrassen von Liestal. Sie stellen nach der A22, welche den regionalen Durchgangsverkehr aufnimmt, die nachgeordnete Hauptverbindung für den motorisierten Verkehr innerhalb der Gemeinde dar. Der heutige Ausbaustandard ist stark auf diese Durchleitfunktion des motorisierten Verkehrs ausgerichtet.

Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Strassen jedoch ebenfalls von hoher Bedeutung. Die Kasernenstrasse stellt den südlichen Zugang zum Stadtzentrum und zum Bahnhof dar; die Anforderungen für eine gute Qualität des Fuss- und Veloverkehrs sind dort besonders stark zu berücksichtigen. Ein spezielles Augenmerk gilt auch dem Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Nebst der Lage der Haltestellen ist insbesondere der Ausbaustandard gemäss den Vorgaben des hindernisfreien Bauens zu berücksichtigen.

Als öffentliche Räume sind die genannten Strassen jedoch nicht nur als Verkehrsachsen zu verstehen, sondern dienen abschnittsweise auch dem Aufenthalt der Bewohner, dem Einkauf und Gewerbe. Sie sind zudem wesentlich für die Verknüpfung der anliegenden Wohn- und Geschäftsquartiere.

Der Betrieb und die Gestaltung dieser Hauptachsen prägt somit in wesentlichem Masse die Verkehrs- und Lebensqualität in Liestal. Die Bedeutung als öffentlicher Raum ist je nach Abschnitt unterschiedlich. Besonders hervorzuheben ist hier die Kasernenstrasse zwischen Militärstrasse und dem Stadttor, welche in den Zentrumsbereich überleitet und den Zugang in die Altstadt herstellt.

Die Lösungsansätze der Studierenden zeigen auf, dass starke Verbesserungen, wie zum Beispiel eine durchgängige Veloführung auf der Kasernenstrasse, möglich sind.

# BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT KASERNENSTRASSE 1

Beitrag von:

Lena Rügge  
Reto Lucek  
Sandro Utzinger

## Analyse

Zu Beginn der Arbeit werden der Fuss- und Veloverkehr, der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie die städtebauliche Situation in deren Bestand analysiert. Daraus werden Zielvorstellungen für den zukünftigen Ausbau definiert:

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Fehlende Fussquerungen ergänzen
- konstante Trottoirbreite von min. 2,50 m
- Velostreifen mit einer Mindestbreite von 1,50 m auf der gesamten Kasernenstrasse im Bereich von der «Höchstgeschwindigkeit 50 generell»
- Verkehrsfluss aufrechterhalten
- Sichtweiten einhalten
- Umlegung der Linie 78 über die Kasinostrasse zur Verbesserung der Anbindung des Tenniscenters
- neue Bushaltestellen barrierefrei ausgestalten
- Einheitliche Strassenraumgestaltung
- Prägender Baumbestand erhalten

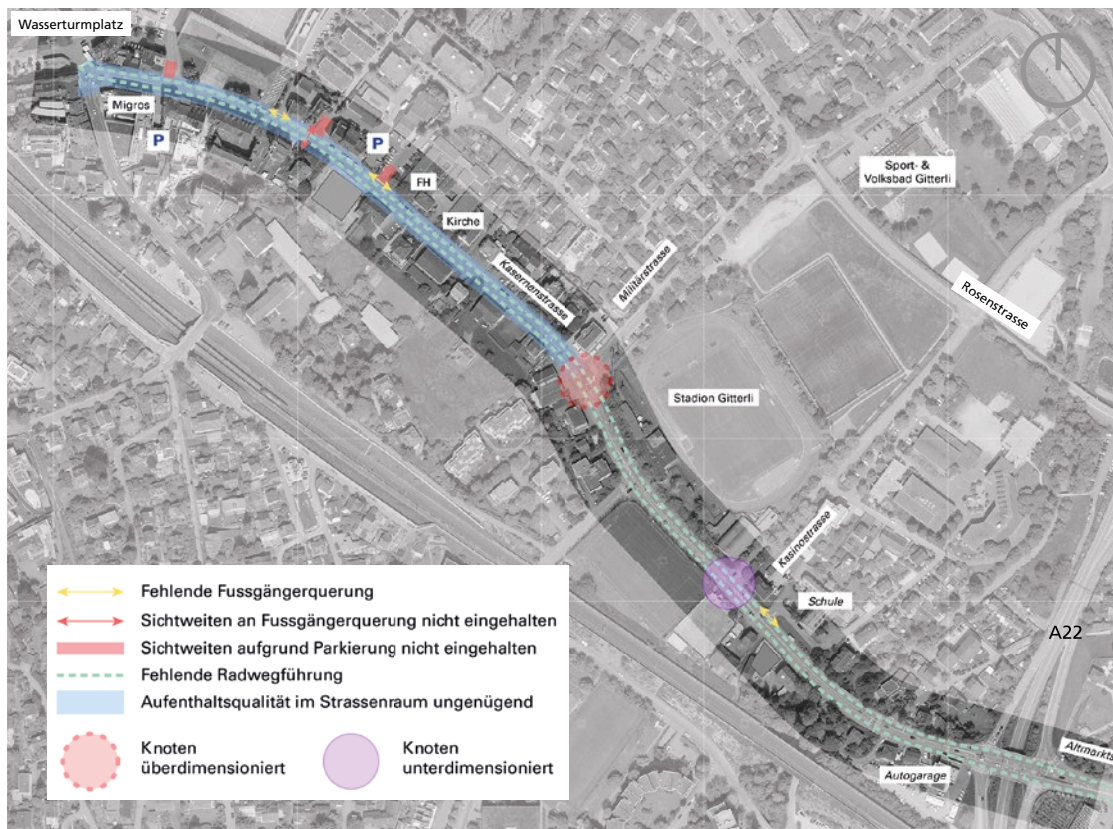
## Schwächen

Die aus der Analyse hervorgegangenen Mängel werden in einen Schwächenplan überführt. Dabei werden insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr grosse Defizite ausgemacht. Die Aufenthaltsqualität auf der Kasernenstrasse wird als nicht genügend erachtet. Zudem stellt sich die Umlegung der Hauptverbindung zwischen der Kasernen- und Rosenstrasse als zentrale Herausforderung dieses Betriebs- und Gestaltungskonzepts heraus.

## Betriebs- und Gestaltungskonzept

Die Kasernenstrasse wird von der Autobahnzufahrt bis zum Knoten Kasernen-/ Militärstrasse mit Tempo 50 belassen. In diesem Bereich ist eine grosszügige und sichere Veloführung vorzusehen. Von der Militärstrasse bis zum Wasserturmplatz wird die Strasse in eine Tempo-30-Zone überführt. Hier sind die Velos im Mischverkehr unterwegs. Die heute schon bestehende Begegnungszone am Wasserturmplatz wird zur Kasernenstrasse hin ausgeweitet.

Mit Ausnahmen der Kasino- und Burgstrasse werden alle Strassen, die in die Kasernenstrasse münden, mit Tempo 30 signalisiert und mit einer Trottoirüberfahrt ausgestattet. Die Parkfelder entlang der Kasernenstrasse werden neu auf der Trottoirfläche angeordnet.



Schwächenplan

## Massnahmen

### Veloverkehrsführung

Die Velos werden auf der Hauptverkehrsachse auf einem 1,75 m breiten Velostreifen geführt, welcher durchgehend rot eingefärbt wird. Nur an Stellen, wo dieser überschleppt werden könnte, wird die rote Markierung unterbrochen, um keine falsche Sicherheit zu vermitteln. Mit der projektierten Radverkehrsführung wird dem Velovekehr mehr Bedeutung zugesprochen.

### Parkierung entlang Kasernenstrasse (Tempo-30-Zone)

Die Parkierung im Strassenraum erfolgt auf dem Trottoir. Damit kann diese Fläche zusätzlich vom Fussverkehr genutzt werden, wenn keine Fahrzeuge parkiert sind. Dadurch kann ein ansprechendes und einheitliches Bild des Strassenraumes geschaffen werden.

Damit sich Blinde auf dem Trottoir orientieren können, werden Parkfelder mit einer taktil erfassbaren Rinne abgeschlossen. Die Gruppen von jeweils zwei Parkfeldern werden mit Bäumen in Baumscheiben voneinander getrennt. So entsteht eine Baumreihe entlang der gesamten Tempo-30-Zone.

Im neu gestalteten Strassenraum sind insgesamt 24 Parkfelder vorgesehen. Zwei Parkfelder entfallen gegenüber der heutigen Situation.

### Knoten Kasernen-/ Kasinostrasse

Durch die Umlegung der Hauptverkehrsachse von der Militär- auf die Kasinostrasse gewinnt der Knoten Kasernen-/ Kasinostrasse an Bedeutung. Der Grossteil des Verkehrs wird stadteinwärts von der Kasernenstrasse in die Kasinostrasse geleitet. Die Hauptverbindung an diesem Knoten wird somit die Beziehung Kasernen-/ Kasinostrasse sein. Aufgrund der Priorisierung dieser Beziehung wurde die Knotenform «Kreisel» von Beginn an ausgeschlossen. Das Resultat des Variantenstudiums hatte einen Lichtsignal gesteuerten Knoten zur Folge. Damit kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem können so alle Hochbauten bestehen bleiben.

### Wasserturmplatz

Wie im Konzept bereits erwähnt, wird die Begegnungszone am Wasserturmplatz ausgeweitet. Zur Kanalisierung der Querungssituationen werden grosszügige Bänder markiert.

Der MIV aus der Burgstrasse wird durch einen Vertikalversatz gebremst und so auf den Tempowechsel aufmerksam gemacht.

Im Rahmen dieser Arbeit wurde ein Beleuchtungskonzept aufgestellt. Dieses soll über den gesamten Wasserturmplatz realisiert werden.

Abb. links:  
Lichtkonzept  
Wasserturmplatz

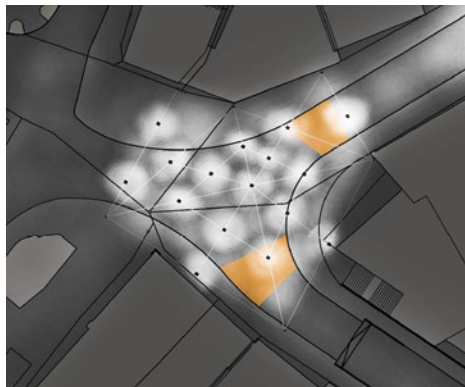
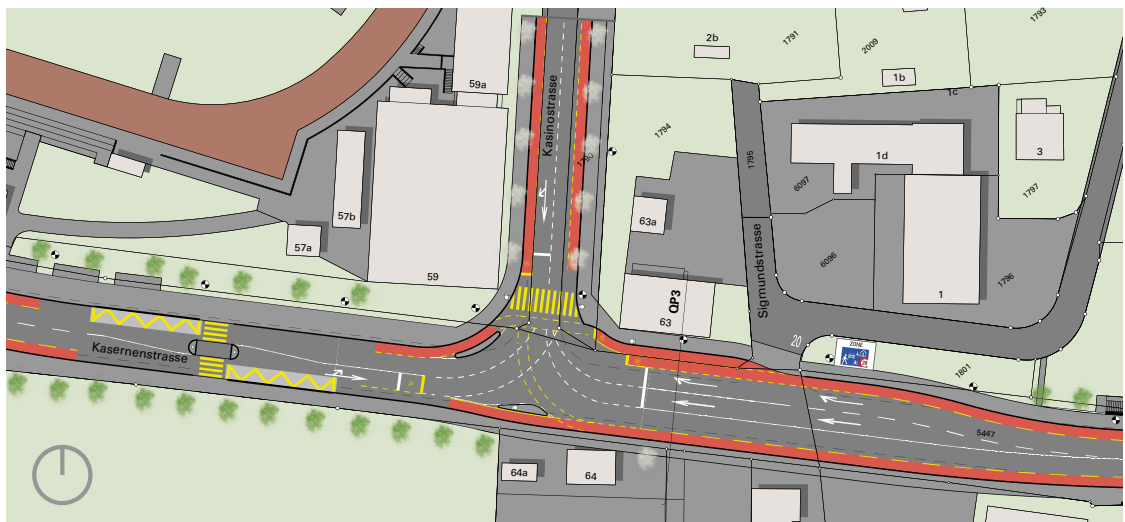


Abb. rechts:  
Visualisierung  
Kasernenstrasse



Massnahmenplan



# BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT KASERNENSTRASSE 2

Beitrag von:

Arlind Toska  
Ivan Reichmuth  
Marc Vetterli

## Analyse und Vorgehen

Die Analyse wird für jeden Verkehrsteilnehmenden separat durchgeführt, so dass auch das Konzept auf jeden Verkehrsteilnehmenden individuell zugeschnitten werden kann. Aus den verschiedenen Teilkonzepten entstand das Gesamtkonzept. Dieses sieht eine Gliederung in vier Abschnitte vor: Die Abschnitte Altstadt, Tempo-30-Zone, Sportplatz und Autostrasse.

Für die Analyse wurde für den Knoten Militär-/ Kasernenstrasse zudem ein Black Spot Management durchgeführt, da an diesem Knoten eine Unfallhäufung zu beobachten ist. Die Analyse hat ergeben, dass jährlich 1,3 Mio. Sfr. volkswirtschaftliche Gesamtkosten anfallen, weil Fahrzeuge bzw. Menschen an diesem Knoten verunfallen. Als mögliche Ursachen kommen eine fehlende Kanalisierung der Verkehrsströme, zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten, eine zu geringe Leistungsfähigkeit des Knotens oder eine ungenügende Erkennbarkeit des Knotens in Frage. Anhand dieser Analyse wird in den Massnahmen eine geeignete Knotenform gewählt, um den Unfallschwerpunkt zu entschärfen.

## Konzept

Das Konzept sieht in der Altstadt eine Verlängerung der bestehenden Tempo-20-Zone vor. Im Abschnitt von der Altstadt bis zum Knoten Militär- und Kasernenstrasse soll eine Temporeduktion und Mischverkehr erreicht bzw. eingeführt werden (rot). In den beiden letzten Abschnitten «Sportplatz» und «Autostrasse» soll eine separate Veloführung realisiert werden (grün). Zudem soll der Abschnitt «Sportplatz» im Querschnitt dem neuen Verkehrsregime angepasst werden. Der Verkehr fliesst nicht mehr via Militär-, sondern neu via Kasinostrasse. Der Abschnitt «Autostrasse» soll klar verkehrorientiert gestaltet werden. Als weiterer Bestandteil des Konzepts sollen mehrere Knoten angepasst oder umgestaltet werden.

## Massnahmen

### Abschnitt Altstadt (blau)

Die Platzgestaltung vor dem Tor mit Tempo-20-Regime wird bis zu den beiden Fussgängerstreifen auf der Burg- und Kasernenstrasse erweitert.

Grundsätzlich werden zwei verschiedene Varianten ausgearbeitet. Bei der ersten Variante besteht der Platz aus einer einheitlich materialisierten und niveaugleichen Fläche. Diese Variante verstärkt die Vortrittsituation der Fussgänger. Die zweite Variante sieht mit einer gepflasterten Fläche eine gestalterische Trennung der befahrbaren, asphaltierten Fläche vor. Die Pflastersteine integrieren sich gut in die städtebauliche Struktur, können als Orientierungshilfen für Behinderte dienen und ermöglichen eine Kanalisierung des motorisierten Verkehrs. Die Befahrbarkeit ist für Busse bei beiden Varianten gegeben.



Situation neuer Wasserturmplatz (Abschnitt Altstadt)

### Abschnitt Tempo-30-Zone (rot)

Der Abschnitt Altstadt-/ Militärstrasse wird als Tempo-30-Zone ausgestaltet, um die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen, den Verkehrsablauf zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Für eine Umklassierung in eine vortrittsberechtigten Nebenstrasse sind alle Voraussetzungen gemäss Art. 108 Strassenverkehrsverordnung erfüllt.

Abb. unten: Übersichtsplan Massnahmen



Es gilt das Prinzip der Koexistenz. Dies bedeutet, dass die Velos mit dem MIV mitfahren und die Fussgänger flächig queren können. Die Fahrbahnbreite wird reduziert, aufgrund des dichten ÖV-Takts aber auf den Begegnungsfall Bus-Bus bei Tempo-30 dimensioniert. Die Randsteine sind 30 cm breit und weisen einen Vertikalversatz von 3 cm auf und sollen damit zwar die Durchlässigkeit betonen, aber trotzdem die Behindertengerechtigkeit gewährleisten. Abwechselnd werden auf einer Strassenseite maximal zwei Parkfelder hintereinander angeordnet. Die Versätze und Einengungen werden so ausgestaltet, ohne dass dabei Velofahrende gefährdet werden. Die Einengung wird am ehemaligen Fussgängerstreifen vor der Schule angebracht.

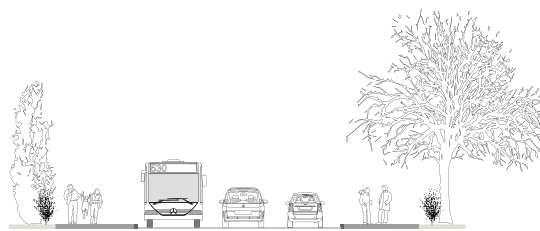


Abb. rechts: Situation Knoten Kasinostrasse

Abb. links: Einengung Abschnitt Tempo-30-Zone

### Abschnitt Sportplatz (grün)

Der Abschnitt von der Militär-, bis zur Kasinostrasse wird mit einem durchgehend 1,5 m breiten Velostreifen ausgestaltet. Der Begegnungsfall ist auf PkW - PkW bei Tempo-50 dimensioniert.



Strassenquerschnitt Abschnitt Sportplatz, bestehend



Strassenquerschnitt Abschnitt Sportplatz, neu

### Knoten Kasinostrasse (zwischen grün/gelb)

Da die Militärstrasse abklassiert wird und die neue Hauptverbindung nun via Kasinostrasse führt, wird dieser Knoten umgestaltet. Aufgrund der Platzverhältnisse, der Knotensicherheit und dem Verkehrsfluss wird ein Kreisell geplant. Der Kreisell wird mit einem 26 Meter Durchmesser ausgestaltet. Der Kreisell kann in alle Richtungen von einem Lastwagen Typ B mit Anhänger befahren werden. Die Ablenkwinkel werden ebenfalls eingehalten.

### Abschnitt Autostrasse (gelb)

Der Abschnitt vom Knoten Kasinostrasse bis Knoten Waldenburgstrasse wird verkehrsorientiert ausgestaltet. Die Fahrbahn wird auf den Begegnungsfall LkW - PkW bei Tempo 50 mit einem Velostreifen dimensioniert. Bei den beiden Abbiegern in den Benzbur- und den Altbrunnenweg wird die Lichtsignalanlage (LSA) beibehalten. Die Sichtweiten sind ungenügend für eine Einfahrt ohne LSA und zudem führt die regionale Radroute über diesen Knoten, so dass mit einer LSA für link- und rechtsabbiegende Velos eine sichere Querungsmöglichkeit geboten werden kann. Die Velos können bei Bedarf in den Velosack einspuren und erhalten dank Anmeldeschleifen schnell grün. Der Knoten Altmarkt/Waldenburgerstrasse wird grundsätzlich beibehalten, er wird jedoch der aktuellsten Norm angepasst und erhält beidseitig Velostreifen.



### Fazit

Die angedachten Massnahmen ermöglichen es, die Kasernenstrasse sinnvoll und für alle Verkehrsteilnehmenden angepasst umzugestalten. Durch das neue Verkehrsregime wird insbesondere im Bereich der Altstadt die Aufenthaltsqualität gesteigert. Durch den verkehrsorientierten Abschnitt «Autostrasse» wird aber auch der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt. Für Velofahrende sind neu durchgehend attraktive Infrastrukturen vorhanden. Sämtliche Massnahmen können mit geringem Landerwerb realisiert werden.



# ÖV-KONZEPT

## STADTBUS-KONZEPT

Semesterarbeit:  
FS 2017  
4. Semester  
Modul:  
Verkehrsplanung 4  
Dozent:  
C. Hagedorn

**Der ÖV in Liestal soll an die neuen Entwicklungen in der Stadt (Bevölkerungsentwicklung, neue Quartierplanungen) angepasst werden. Die heutigen regionalen Buslinien können diese Aufgabe nur sehr eingeschränkt übernehmen, da sie in Bezug auf die Fahrplanabhängigkeiten an den Bahnhöfen und wegen der Umlaufzeiten kaum bzw. nicht veränderbar sind. In Ergänzung zu diesen regionalen Linien sollte in dieser Semesterarbeit geprüft werden, wie ein Stadtbusnetz für Liestal ausgestaltet werden könnte.**

Das Buslinienangebot in Liestal setzt sich aus 8 Linien der Autobus AG Liestal (AAGL) sowie 2 Postautolinien zusammen. Der Fahrplan der Busse ist auf die Fahrpläne der Bahn abgestimmt. Alle Buslinien fahren heute über die Stadtgrenzen hinaus. Ein Stadtbusnetz besteht nicht.

Mit dem heutigen ÖV-Netz sind einzelne Quartiere nur schlecht mit dem Bus erschlossen. Ein Initiativkomitee hat 2016 die «Nichtformulierte Volksinitiative betreffend einem Ortsbus in die Quartiere Sichertern und Langhag / Hanro» eingereicht. Aus dieser Initiative leiten sich folgende Fragen ab:

- Welche Möglichkeiten bestehen, die Quartiere in Liestal besser mit dem Bus zu erschliessen?
- Wo liegen die wirklichen Defizite und die grössten Potenziale?
- Welche Optionen sind in Bezug auf die Linienführung und aus ökonomischer Sicht realisierbar?

In Liestal sind verschiedene Neuüberbauungen (Quartierpläne) geplant bzw. schon umgesetzt. Das Busnetz wurde bisher noch nicht an diese Siedlungsentwicklung angepasst.

### Aufgabenstellung

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren sowie auf Grund der neuen Quartierplanungen soll der ÖV in Liestal an die neuen Entwicklungen angepasst werden. Die heutigen regionalen Buslinien können diese Aufgabe nur sehr eingeschränkt übernehmen, da sie in Bezug auf die Fahrplanabhängigkeiten an den Bahnhöfen und wegen der Umlaufzeiten kaum bzw. nicht veränderbar sind. In Ergänzung zu diesen regionalen Linien soll daher geprüft werden, wie ein Stadtbusnetz für Liestal ausgestaltet werden könnte.

Mit dem Stadtbus-Konzept soll untersucht werden, wie das Bus-Angebot angepasst werden könnte, um die bisher nicht optimal an das Busnetz angebotenen Quartiere besser mit dem ÖV zu erschliessen. Dabei soll auch geprüft werden, wie die geplante Siedlungsentwicklung in das neue Stadtbusnetz integriert werden könnte.

Ziel der Semesterarbeit war es, das städtische Busnetz hinsichtlich der genannten Aspekte so weiterzuentwickeln, dass sowohl ein nachfrageorientiertes Angebot als auch ein betriebswirtschaftlich sinnvoller Betrieb resultieren. Das vorgeschlagene Liniennetz musste auch auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof Liestal abgestimmt sein und die nicht erweiterbaren Platzverhältnisse am Bahnhof berücksichtigen.



# STADTBUSNETZ FÜR LIESTAL

Beitrag von:

Beda Baumgartner,  
Daniel Hauser,  
David Bomatter

## Analyse

Für das Stadtbuskonzept wurde eine umfassende Analyse über das gesamte Stadtgebiet durchgeführt. Dabei sind das bestehende Liniennetz, die baulichen Entwicklungsgebiete, Beschäftigten- und Einwohnerdichte, das Nachtnetz, der Knotenpunkt Bahnhof Liestal sowie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bahn- und Busverbindungen genauer untersucht worden.

Die Analyse zeigt, dass die Busverbindungen am Bahnhof Liestal auf die Bahnverbindungen der SBB und der Waldenburgerbahn sowie auf die anderen Busverbindungen abgestimmt sind. Der Knotenpunkt Bahnhof Liestal gilt in der Region als wichtigster Umsteigepunkt. Dadurch, dass die Busse zur selben Zeit am Bahnhof ankommen, sind fast alle Halteketten zur selben Zeit belegt, was bei der Planung des Stadtbusnetzes beachtet werden musste.

Ein Grossteil des Stadtgebiets besitzt eine gute Abdeckung durch das Busnetz. Auch die baulichen Entwicklungsgebiete in Liestal sind heute bereits mehrheitlich durch das Busnetz erschlossen. Es gibt aber Gebiete wie das Tiergartenfeld oder das Gebiet Gräubern, welche eine unzureichende Abdeckung besitzen. Bei diesen Gebieten besteht Handlungsbedarf. Auch der schlechte Takt der Busverbindungen in Richtung Nuglar sowie Arisdorf wurde als Schwäche erkannt.

## Ziele

Die Ziele des Stadtbusnetzes sind, die Entwicklungsgebiete und die heute nicht erschlossenen Siedlungsgebiete zu erschliessen sowie durch die zeitliche Abstimmung der Busse an den Umsteigepunkten möglichst kurze Wartezeiten zu generieren. Darum soll die ÖV Erschliessung der Gebiete Tiergartenfeld und Frenkenbündten sichergestellt, die bestehenden Linien optimiert sowie neu geschaffenen Linien auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft werden.

## Entwicklung des Betriebskonzepts

Auf Grundlage der Analyse wurde das Betriebskonzept erarbeitet. Im Betriebskonzept sollen möglichst alle erkannten Defizite eliminiert werden, ohne dabei die bestehenden Stärken zu gefährden. Als Vorgehensweise wurde eine Ausarbeitung von verschiedenen Entwicklungsstufen gewählt. Dies bedeutet, dass auf Basis der Analyse des bestehenden Netzes eine erste Entwicklungsstufe erarbeitet wurde. Es wurde versucht, durch Änderungen im bestehenden Netz und einer Stadtbuslinie mit Schlaufenführungen die Ziele zu erreichen. Diese Massnahmen wurde anschliessend gleich wie das bestehende Netz hinsichtlich Stärken und Schwächen bewertet. In einem Fazit wird dann erläutert, welche Massnahmen weiterverfolgt und welche verworfen werden sollen. Aufgrund dieses Fazits wurde eine zweite Entwicklungsstufe erarbeitet. Hier wurde mit drei Stadtbuslinien gearbeitet. Auch die zweite Entwicklungsstufe wurde noch einmal auf ihre Stärken und Schwächen untersucht und bewertet.



Analyseplan

Gleich wie bei der ersten Entwicklungsstufe wurde auch hier in einem Fazit begründet, welche Punkte der zweiten Entwicklungsstufe weiterverfolgt und welche verworfen werden. Darauf aufbauend wurde die dritte und finale Entwicklungsstufe entwickelt. In dieser Stufe wurden vornehmlich Anpassungen an zwei Stadtbuslinien vollzogen. Die Stärken und Schwächen dieser Entwicklungsstufe wurden wieder dargestellt, im Gegensatz zu den vorhergehenden Entwicklungsstufen wurde die dritte Entwicklungsstufe aber nicht mehr weiter bearbeitet. Als Fazit der letzten Entwicklungsstufe wurde aufgezeigt, ob und wie die zu Beginn genannten Ziele erreicht werden. Auf Grundlage der dritten Entwicklungsstufe wurde das Betriebskonzept erstellt.

### Betriebskonzept

Die angestrebten Angebotsverbesserungen der vorgeschlagenen Stadtbuslinie 3 konnten mit Taktverdichtungen der bestehenden Linie 83 Richtung Arisdorf erreicht werden. Die Stadtbuslinie 3 wurde verworfen.

Die Linien in 1 und 2 wurden mit geringfügigen Anpassungen der Linienführung aus Entwicklungsstufe 3 übernommen. Im Betriebskonzept wendet die Linie 1 bereits im Spitzacker, da bei der ursprünglich angedachten Endhaltestelle (Glindrain) zu wenig Platz zum Wenden vorhanden ist.

Die Linie 2 verkehrt im Betriebskonzept wieder über die Kasernenstrasse, da bei einer Führung über die

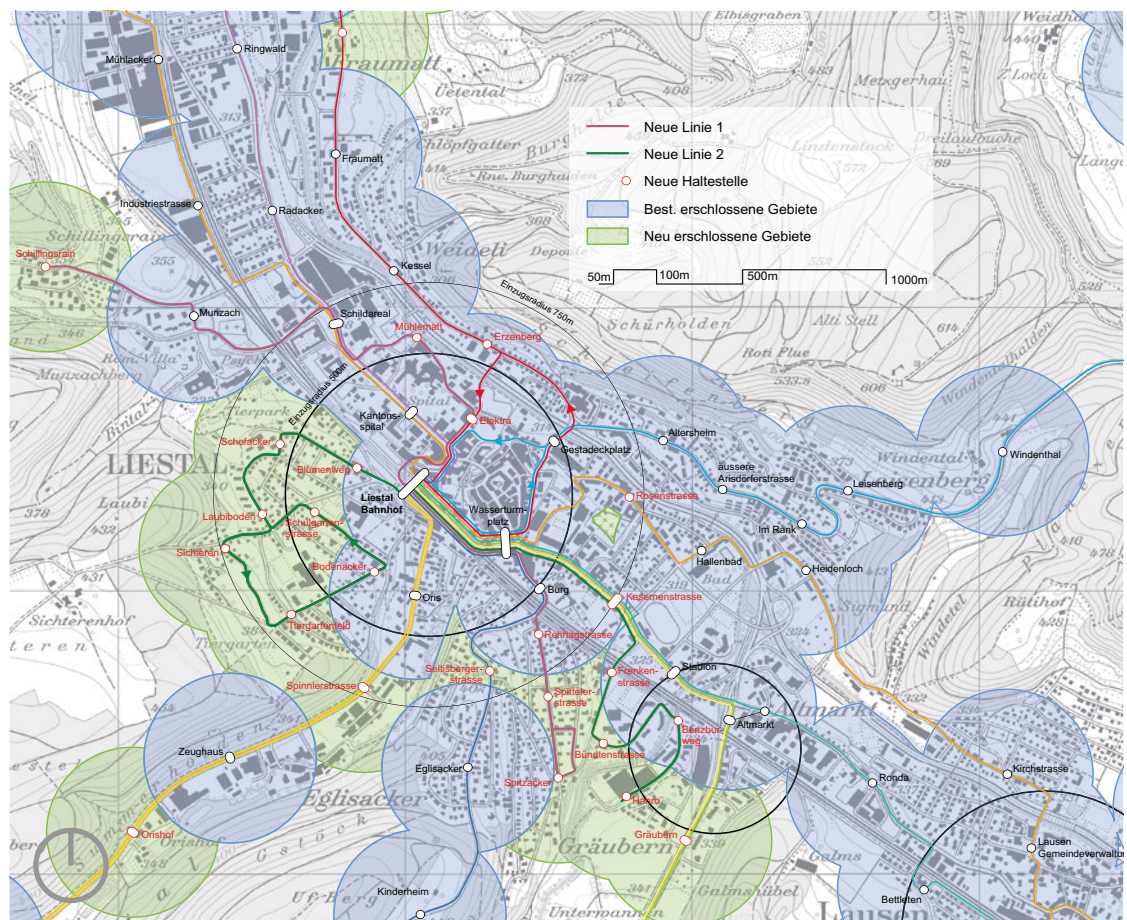
Rosengartenstrasse der angedachte Halbstundentakt für diese Linie mit einem Fahrzeug nicht gewährleistet werden kann.

Die bestehenden Buslinien erhalten zusätzliche Haltestellen, um die Abdeckung in einigen Gebieten zu optimieren. Die Linie 78 fährt beispielsweise in Richtung Lausen neu über die Rosengarten- statt über die Kasernenstrasse, um den Stadtteil nördlich des Kasernenareals besser zu erschliessen zu können.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der bestehenden Linien am Bahnhof Liestal bleiben unverändert. Die Fahrpläne der neuen Stadtbuslinien wurden so konzipiert, dass keine zusätzlichen Halteketten am Bahnhof erstellt werden müssen. Dies hat zur Folge, dass die Stadtbusse nicht auf alle Züge einen optimalen Anschluss haben. Durch den Halbstundentakt der Stadtbuslinien und der relativ hohen Taktdichte der SBB entstehen insbesondere von und nach Basel angenehme Umsteigezeiten.

### Kosten

Die Gesamtkosten für das neue Buskonzept setzen sich aus einmaligen und jährlichen Kosten zusammen. Zu den einmaligen Kosten zählt die Erstellung von 16 Zwei- und 9 Einrichtungshaltestellen sowie einer Wendeanlage. Dafür müssten knapp 1,3 Mio Franken aufgewendet werden. Die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten für die neuen Stadtbuslinien mit Halbstundentakt würden bei ca. 1,3 Mio Franken liegen.



# STÄDTEBAU / STADTENTWICKLUNG

# SIEDLUNGSENTWURF

## ZUHAUSE IN LIESTAL

Studienarbeit  
FS 2017  
2. Semester  
Modul:  
Städtebau 2  
Dozent:  
L. Steiner

**Für die Semesterarbeit stand das Areal «Kreuzboden» nordöstlich des Bahnhofs zur Verfügung. Das Areal ist Teil der Planungsvision «2030 Liestal – Zentrum West». Als solches ist das Gebiet eingebunden in einen grossformatigen Transformationsprozess, der das Bahnhofsquartier unterhalb des Bahndamms und beidseits der Rheinstrasse bis 2030 erheblich verändern wird. Die Studierenden waren aufgefordert, in diesem spannenden Kontext eigene städtebauliche Vorschläge für ein zeitgemässes Wohnquartier zu entwickeln.**

**Im Rahmen einer zweistufigen Semesterarbeit sollte erforscht werden, wie PlanerInnen und ArchitektInnen in einem realen Kontext ein Umfeld schaffen, in dem sich Menschen wohl und zu Hause fühlen.**

### Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst ca. 14'000 m<sup>2</sup> und befindet sich aktuell (noch) in der Zone für öffentliche Werke und Anlagen. Das Grundstück wurde für die Übung für eine komplette Neuplanung mit dem Ziel freigegeben, das Potenzial des Areals für Wohnzwecke auszuloten. Das Gebiet ist von zwei starken Rückgraten geprägt: Die Rheinstrasse – als wichtige Eingangsachse zur Altstadt – und der Gleisstrang (Bahndamm) – als künstlich aufgeschüttete Raumkante. Entlang der Rheinstrasse reihen sich verschiedene kantonale Verwaltungsgebäude, die Kantonbank, das Kantonsspital sowie das kantonale Altersheim (vormals Psychiatrie Baselland). Auch historische Villen und erhaltenswerte Grünanlagen prägen das Strassenbild.



Planungsperimeter

### Aufgabenstellung

Die Aufgabe fordert einen differenzierten, qualitätsorientierten Umgang mit dem Thema «Wohnen» und dafür geeigneten Typologien. Dabei soll insbesondere den spezifischen Qualitäten des Ortes Rechnung getragen werden. Die Studierenden waren aufgefordert, eine Siedlung zu entwickeln, welche einen eigenständigen, zeitgemässen Charakter aufweist, auf selbstverständliche Weise in das Quartier eingebunden ist und das Potenzial besitzt, von den BewohnerInnen als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt zu werden. Die städtebaulichen Konzepte sollten räumlich und typologisch angemessen auf den Kontext reagieren und so auf die Frage nach der für diesen Kontext verträglichen Dichte mit einer konkreten volumetrischen Komposition eine mögliche Antwort geben.

Die Siedlung soll barrierefrei sein. Das heisst, dass auch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen eine attraktive Zugänglichkeit gewährleistet sein muss. «Wohnen auf dem Kreuzboden» soll ökonomisch erschwinglich sein und Menschen in unterschiedlichen Lebensabschnitten nicht nur Wohnraum, sondern ein Zuhause bieten.

Neben spezifischen Fragestellungen, die sich aus dem Ort heraus ergeben, ist im Rahmen der Planung auch folgenden allgemeinen Fragen nachzugehen:

- Wie wird die Siedlung zu einem attraktiven Ort?
- Wie lässt sich ein «echtes Zuhause» schaffen?
- Wie kann Identität entstehen?
- Wie ist mit den Themen «Individualität» und «Gemeinschaft» in einer Siedlung umzugehen?
- Welche Beziehung besteht zwischen «Innen» und «Aussen»?
- Welche Bedeutung hat der Aussenraum für die Allgemeinheit und für das Individuum?
- Welche Beziehungen bestehen zwischen öffentlich – halböffentlich – privat?

# PLANUNGSGEBIET KREUZBODEN 1

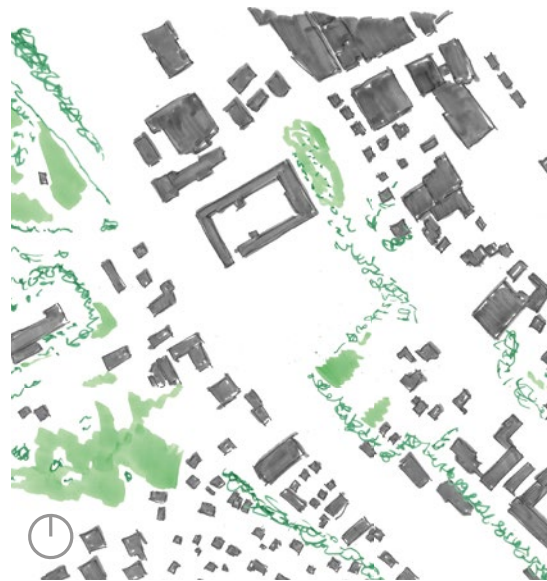
Beitrag von:

Lena Rügge  
Reto Lucek  
Sandro Utzinger

## Analyse und Zielsetzung

An zentraler Lage in Liestal soll eine neue Wohnüberbauung entstehen. Für die Projektverfassenden war rasch klar, dass eine städtisch geprägte Siedlung entstehen soll. Mittels einer Quartieranalyse und einem sorgfältigen städtebaulichen Variantenstudium haben sich die Verfassenden dem Siedlungsentwurf angenähert. Dieser Entwurf fokussiert auf eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität sowie auf soziale und ökologische Verträglichkeit.

Ziel ist es, den sozialen Austausch und das Zusammensein zu fördern. Dies soll mit gemeinschaftlicher Infrastruktur, wie beispielsweise den Waschküchen, aber auch grosszügigem gemeinsamen Aussenraum erreicht werden. Aufgrund der zentralen Lage wird die Anzahl Parkfelder auf ein Minimum reduziert und mittels einem Car-Sharing-Angebot ergänzt. Dem Veloverkehr werden attraktive Abstellplätze zur Verfügung gestellt.



Analyse  
Zentrum West

## Städtebauliches Konzept

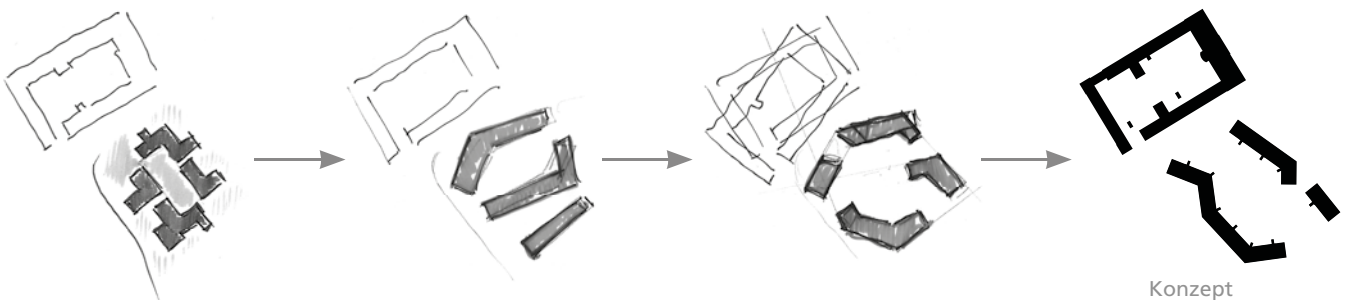
Auf dem «Kreuzboden» soll eine urbane Wohnsiedlung entstehen. Ausgehend von einer Hofbebauung entstand eine offene Setzung dreier Volumina um einen gemeinsamen Aussenraum. Es ergaben sich zwei spangenartige Riegel im Grünraum. Die beiden Riegel sollen den hofartigen Aussenraum vor Lärm der Gleisanlagen sowie der vielbefahrenen Rheinstrasse schützen. Der Aussenraum ist bewusst nach Norden und Süden hin geöffnet. Diese offene Siedlung schafft einen Eindruck von Offenheit unter anderem gegenüber dem im Norden liegenden Gebäude der Psychiatrie Baselland. Diese Öffnung soll Toleranz gegenüber Dritten symbolisieren. Im Süden öffnet sich die Siedlung zu einem schützenswerten Garten hin und gestaltet den Übergang zur bestehenden Grünfläche.

Zur Rheinstrasse hin werden die bestehenden Bäume mit neuen Bäumen ergänzt. Es wird ein Grünstreifen als Trennelement zur Strasse gebildet.

Die hofseitig angebrachten Liftschächte zusammen mit den sich auf dem Dach befindenden Waschküchen schaffen ein charakteristisches Fassadenbild, welches identitätsstiftend ist.



Arbeitsmodell



Konzept  
Hofbebauung

## Raumaufteilung

Der Raum würde im Grundsatz in vier Teilbereiche aufgeteilt. Dies sind private, halbprivate, halböffentliche und öffentliche Räume.

Die privaten Räume umfassen sämtliche Innen- wie auch Aussenräume in privatem Besitz. Darunter fallen Wohnungen wie auch Gartensitzplätze im Erdgeschoss.

Die halbprivaten Räume bilden den Zwischenraum vom privaten zum halböffentlichen Raum. Die Vorbereiche des gemeinsamen Aussenraums werden mit Trennelementen wie Veloabstellplätzen und hohen Gräsern geschützt.

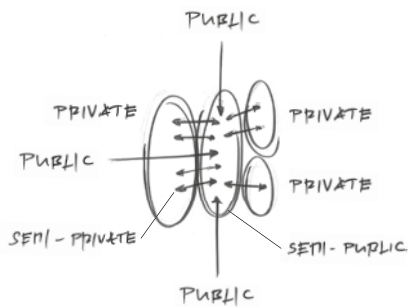
Der halböffentliche Raum besteht grundsätzlich aus dem hofartigen Aussenraum mit dem Café wie auch dem Gemeinschaftsraum. Der halböffentliche Raum dient als Treffpunkt. Er ist somit Begegnungs-, Spiel- und Erholungsort zugleich.

Neben dem kernbildenden Mittelpunkt der Siedlung nimmt der Aussenraum auch die Erschliessungsfunktion wahr und bildet damit das Bindeglied zwischen den drei Gebäuden. Dieser Raum besteht im Norden aus einer befestigten Platzfläche und im Süden aus einer mit Bäumen bestückten Wiese. Diese beiden Teile ergänzen sich gegenseitig und schaffen im Zusammenspiel den kompakten Raum.

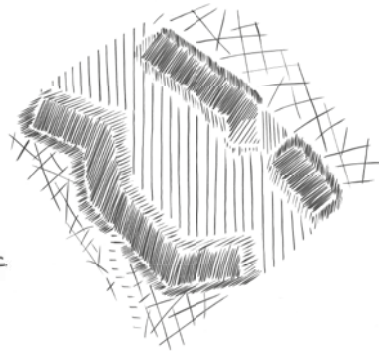
Der bewaldete Bereich hin zur Rheinstrasse kann ebenfalls als halböffentlicher Raum betrachtet werden. Er soll für alle zugänglich sein, jedoch nur wenig bewirtschaftet und der Natur überlassen werden.

Der öffentliche Raum umfasst jeglichen Raum, welcher der Öffentlichkeit uneingeschränkt zur Verfügung steht, wie beispielsweise Gehwege oder Radrouten.

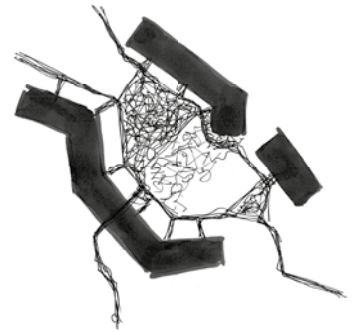
Konzept Privatsphäre



Schema Privatsphäre



Schema Fussgängerbeziehungen



Raumkonzept



Situationsplan

# PLANUNGSGEBIET KREUZBODEN 2

Beitrag von:

Flurin Kern  
Laura Lacher  
Kevin Lenk

## Arealentwicklung Kreuzboden

Das Areal Kreuzboden wird momentan nicht aktiv genutzt. Lediglich ein Gebäude des früheren Spitals befindet sich auf dem Areal. Dieses steht seit Jahren leer.

Im Entwicklungs- und Finanzplan 2017–2021 beschreibt die Stadt Liestal, neuen Wohnraum fördern zu wollen. Im Rahmen dieser Absichtserklärung soll auch das Areal Kreuzboden dafür entwickelt werden.

Die Parzelle von ca. 14'000 m<sup>2</sup> gehört momentan der Zone für öffentliche Werke und Anlagen an. Geplant ist die Umsetzung eines Quartierplanes. Hierfür soll das Areal in eine Wohn- und Geschäftszone 3 (WG3) umgezont werden.

## Konzept Städtebau

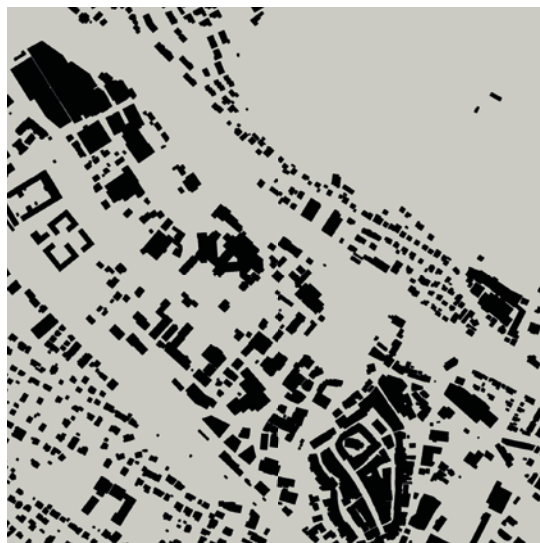
Die Bauten der Wohnüberbauung nehmen in ihrer Dichte und Form die Baustruktur des nördlich angrenzenden Gewerbegebietes auf. Durch die zwei L-förmigen Bauten und die zwei halben Blockränder entstehen im Innern verwinkelte Teilräume, von aussen erscheint die Baustruktur jedoch kompakt. Die Gebäude trennen die Innenräume vom immissionsbelasteten Aussenraum und schaffen so im Innern eine ruhige Atmosphäre. Die Bauten variieren in ihrer Höhe und nehmen die Topografie von Liestal und Umgebung auf.

Durch die verwinkelte Bauanordnung soll das gemeinschaftliche Wohnen sowie die Generationenvermischung gefördert werden, da verschiedene Teilräume entstehen, die für alle Generationen als Treffpunkt dienen sollen. Durch die Sonneneinstrahlung zwischen den Baukörpern entstehen im Innern der Wohnüberbauung zu allen Tageszeiten spannende Licht- und Schattenspiele. An der Westseite der Wohnüberbauung soll ein offener Platz mit Garten-Cafeteria geschaffen werden.

## Freiraumkonzept

Die Wohnüberbauung Kreuzboden soll Teil der Parkstadt Liestal sein und verfügt deshalb über eine grosszügige Parklandschaft, welche für alle Bewohner frei zugänglich ist und als Erholungsraum dienen soll.

Die Parklandschaft der Wohnüberbauung nimmt den Stil und die Gestaltung der umliegenden Villengärten sowie des Psychiatriegartens auf. Für interne Wege, Plätze, Gestaltungselemente, Sitzgelegenheiten sowie den Spielplatz wurden deshalb rechteckige und runde Formen gewählt. Die Parklandschaft gliedert sich in verschiedene Teilräume, welche sich durch unterschiedliche Gestaltungselemente und Bepflanzungen auszeichnen und so auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bewohner eingehen.



Schwarzplan mit Neubau

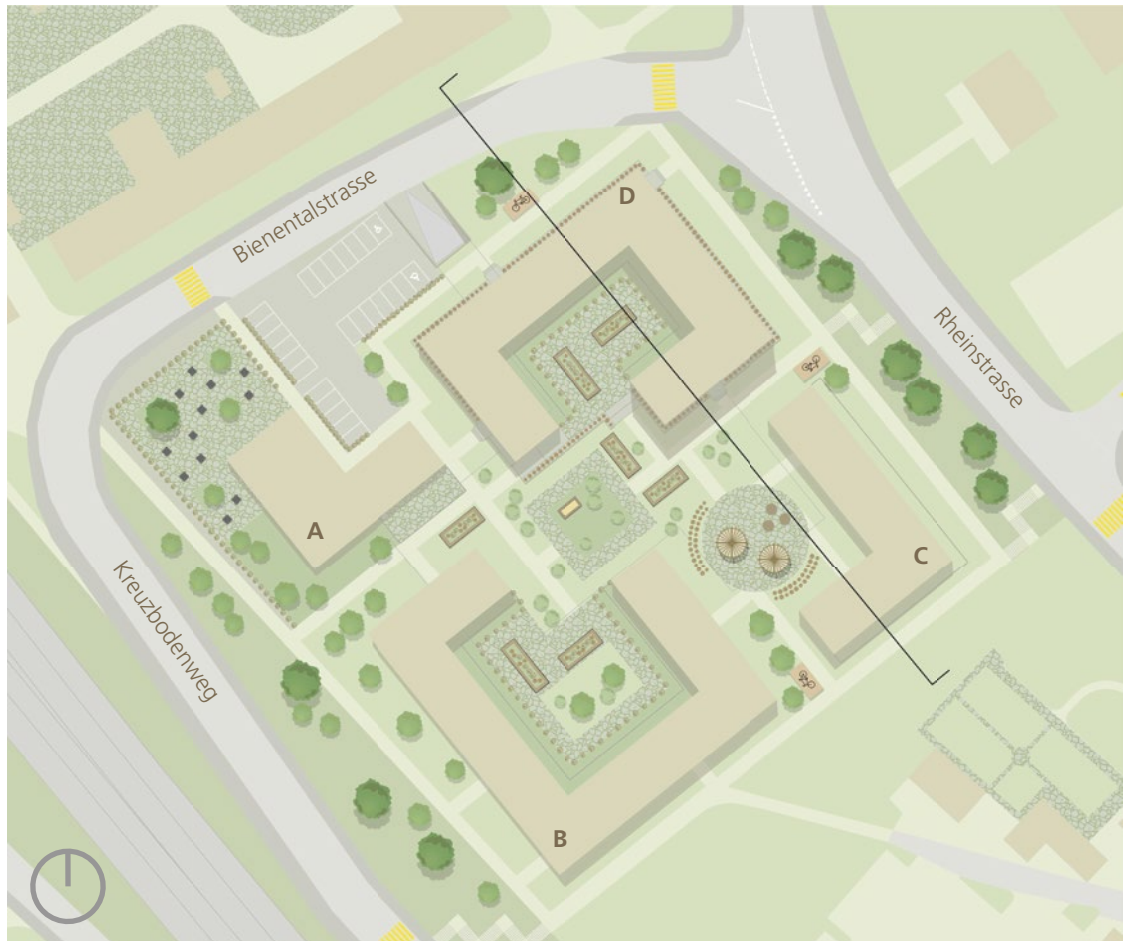
Die Bepflanzung der Aussenräume besteht ausschliesslich aus einheimischen Pflanzen und Bäumen und variiert in ihrer Dichte und Höhe.

Die Wohnüberbauung kann von allen Seiten optimal zu Fuss und mit dem Velo erreicht werden. An drei Seiten stehen zudem gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung. Die Erschliessung für den MIV befindet sich nordwestlich der Bauten. Nebst der Tiefgarageneinfahrt wurden dort auch die Besucherparkplätze angelegt.

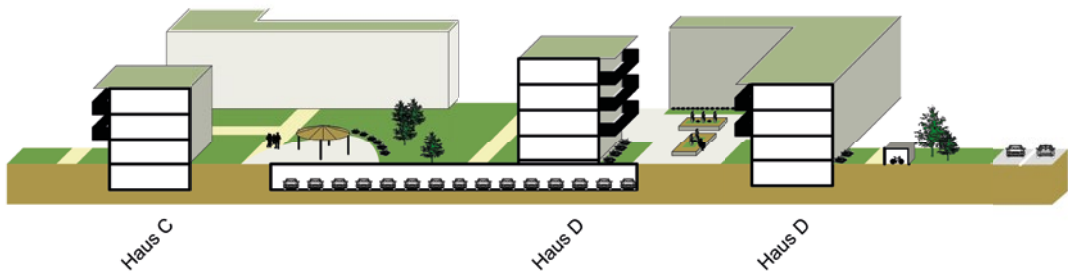
Für den gemeinschaftlichen Nutzen stehen den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern nebst der Parklandschaft ein grosser Platz mit Pergola und Grillmöglichkeit, ein gedeckter Platz vor dem Gemeinschaftsraum, ein Gemeinschaftsgarten zum Anbau von Obst und Gemüse sowie eine öffentliche Garten-Cafeteria zur Verfügung.



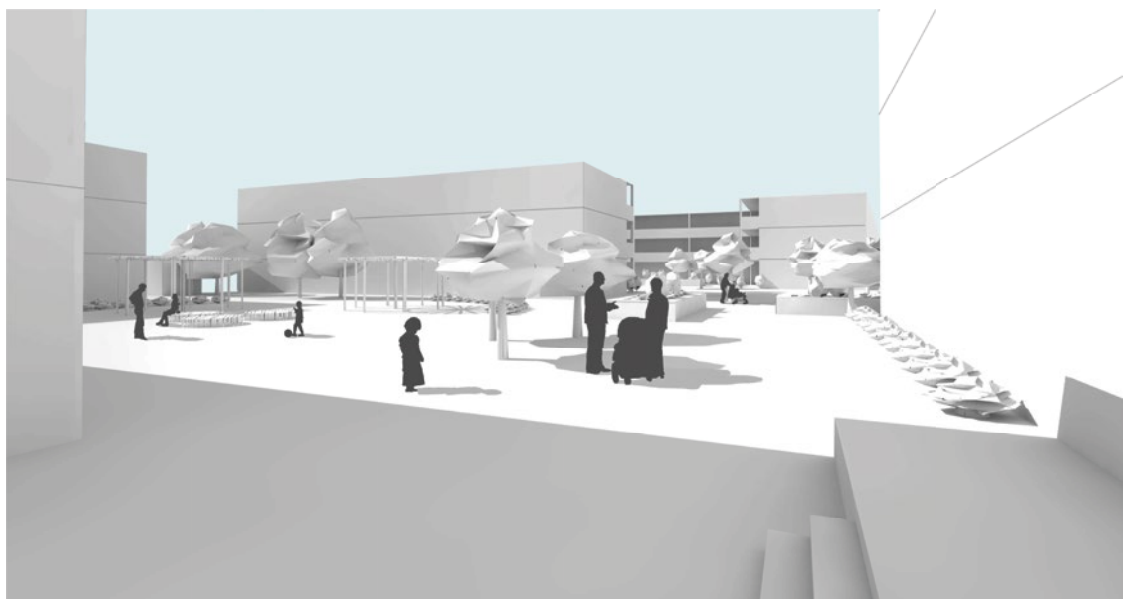
Freiraumkonzept



Situationsplan



Schnitt



Visualisierung Freiraum Gebäude C



# PLANUNGSGEBIET KREUZBODEN 3

Beitrag von:

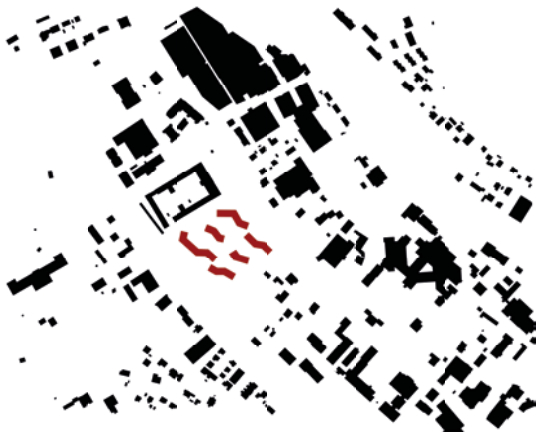
Luca Simoni  
Marc Vetterli  
Stefan Riedi

## Analyse

Übergeordnet betrachtet lässt sich keine einheitliche Siedlungsstruktur um das Areal Kreuzboden erkennen. Sowohl die Bahnlinie als auch die Rheinstrasse wirken als starkes Trennelement. Die Rheinstrasse wird jedoch durch den üppigen Baumbestand abgeschirmt und ist durch die abfallende Topographie nicht so stark wahrnehmbar wie der Bahndamm. Die Einbettung einer neuen Siedlung zwischen diesen beiden Trennachsen sowie das unebene Terrain zwischen Bahndamm und Rheinstrasse stellen daher für diese Studienarbeit die grössten Herausforderungen dar.

## Städtebauliches Konzept

Die Überbauung grenzt sich in Ost-West-Richtung aufgrund der Trennwirkung der Verkehrsachsen zwar etwas ab, in Nord-Süd-Richtung wird aber eine enge Verzahnung mit der Umgebung angestrebt. Das widerspiegelt sich auch in der Zeilenanordnung der Gebäude. In Kombination mit der abgewinkelten Gebäudeform entstehen jedoch zahlreiche dynamische Räume. Diese Räume bilden die Grundidee der Überbauung. Werden die Aussenräume und das Terrain betrachtet, so ergeben sich hier vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten. Besonders ist die Terraingestaltung bei den Gebäuden, welche neben dem Bahndamm liegen, denn das Erdgeschoss wird als Hauptgarage genutzt und das Terrain wird bis zur Garage aufgeschüttet. So liegt das unterste bewohnte Geschoss im zweiten Geschoss und hat eine bessere Besonnung. Die Gebäudehöhen werden so gewählt, dass eine Ausnützungsziffer von 1.2 erreicht werden kann, die Volumen jedoch quateriervträglich wirken. Daher ist nur ein Gebäude sechsgeschossig, die restlichen Gebäude weisen fünf Geschosse auf. In Kombination mit dem angepassten, abfallenden Terrain wirken alle Gebäude weniger dominant.



Schwarzplan



Situationsplan

### Freiraum

Die gesamte Überbauung «Kreuzboden» wird autofrei ausgestaltet. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt über die Bienentalstrasse. Die einzelnen Gebäude sind grundsätzlich einseitig erschlossen, weisen teilweise aber auch zweiseitige Erschliessungen auf. Das Areal wird in einen öffentlichen sowie einen halbprivaten Teil unterteilt.

Im öffentlichen Teil, welcher im Südwesten des Areals liegt, befindet sich neu der Kreuzbodenweg. Dieser wird direkt durch die Überbauung geführt. Im Bereich des Kreuzbodenwegs wird das Terrain teilweise terrassiert, um ebene Aussenräume zu schaffen. Diese Terrassen werden unterschiedlich bepflanzt bzw. materialisiert.

Der nordöstliche Freiraum beheimatet den halbprivaten Raum. Der halbprivate Zugang wie auch der Kreuzbodenweg sind asphaltiert, sodass die Zufahrt für Notfallfahrzeuge zu allen Gebäuden jederzeit gewährleistet ist. Die vorwiegend nach Süden ausgerichteten Gärten sind im ganzen Gebiet lediglich durch Einzelbüsche bzw. -bäume von den Wegen abgeschirmt, sodass das ganze Gebiet offen und transparent wirkt, die Privatsphäre aber geschützt bleibt. Entlang des öffentlichen Weges ist die Bepflanzung etwas dichter. In der Mitte des halbprivaten Teils befindet sich ein zentraler Platz, welcher als Treffpunkt und identitätsstiftender Raum dienen soll. Die Bepflanzung entlang der gemeinsam genutzten Freiräume, wie beispielsweise dem zentralen Platz, ist sehr dicht und soll auch grosse Bäume beinhalten, so dass ein naturnaher Freiraum gestaltet wird. Da keine Garage unter der Anlage liegt, bieten sich dazu auch Bäume mit grossem Wurzelwerk an. Am südwestlichen Rand des Areals liegt der Spielplatz, welcher gut erreichbar ist, aber nicht mitten in der Siedlung liegt.

3D Visualisierung Gebäude Nord mit Aussenraumgestaltung

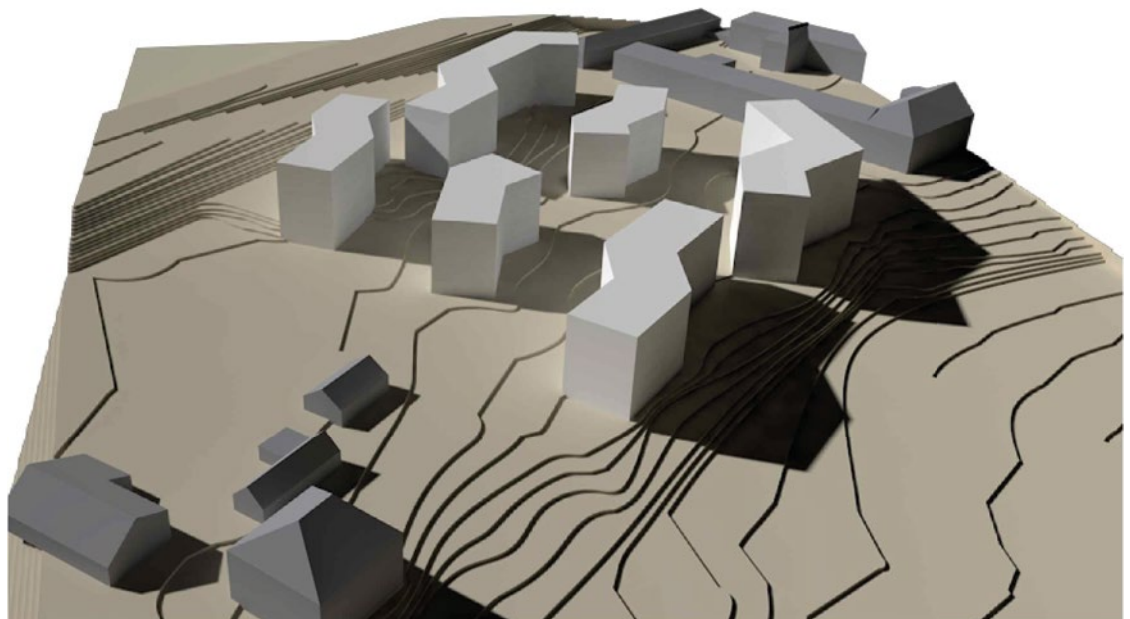
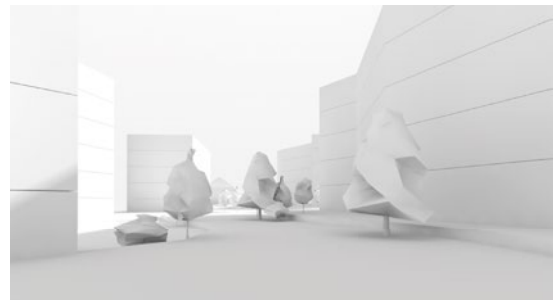
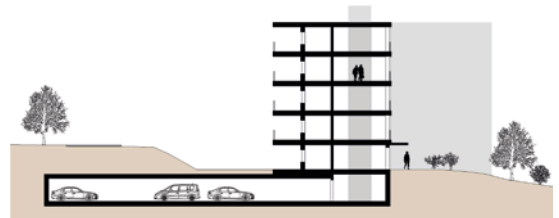
Querschnitt A - A

3D Visualisierung

Architekturmodell

### Wohnungsmix

Die Wohnüberbauung Kreuzboden soll hauptsächlich Familien beheimaten. Rund 75 % der Wohnungen sollen an Familien vermietet werden. Liestal fungiert auch als regional wichtige Bildungsstadt (PH der FHNW), weshalb in der Überbauung 15 % der Wohnungen für Studierende vorgesehen sind. Des Weiteren sind etwa 10 % Alterswohnungen geplant.



# STÄDTEBAULICHES LEITBILD

## STADTUMBAU ERGOLZ

Für die studentische Übung im 5. Studiensemester stellte sich die Frage nach einer übergeordneten städtebaulichen Leitidee für die langfristige Entwicklung des Ergolzquartiers. Diese Idee soll Fragestellungen aus den Themenfeldern Siedlungs- und Freiraumentwicklung, Nutzungsmix, Entwicklung der Verkehrswege und öffentlichen Räume gleichermaßen ansprechen.

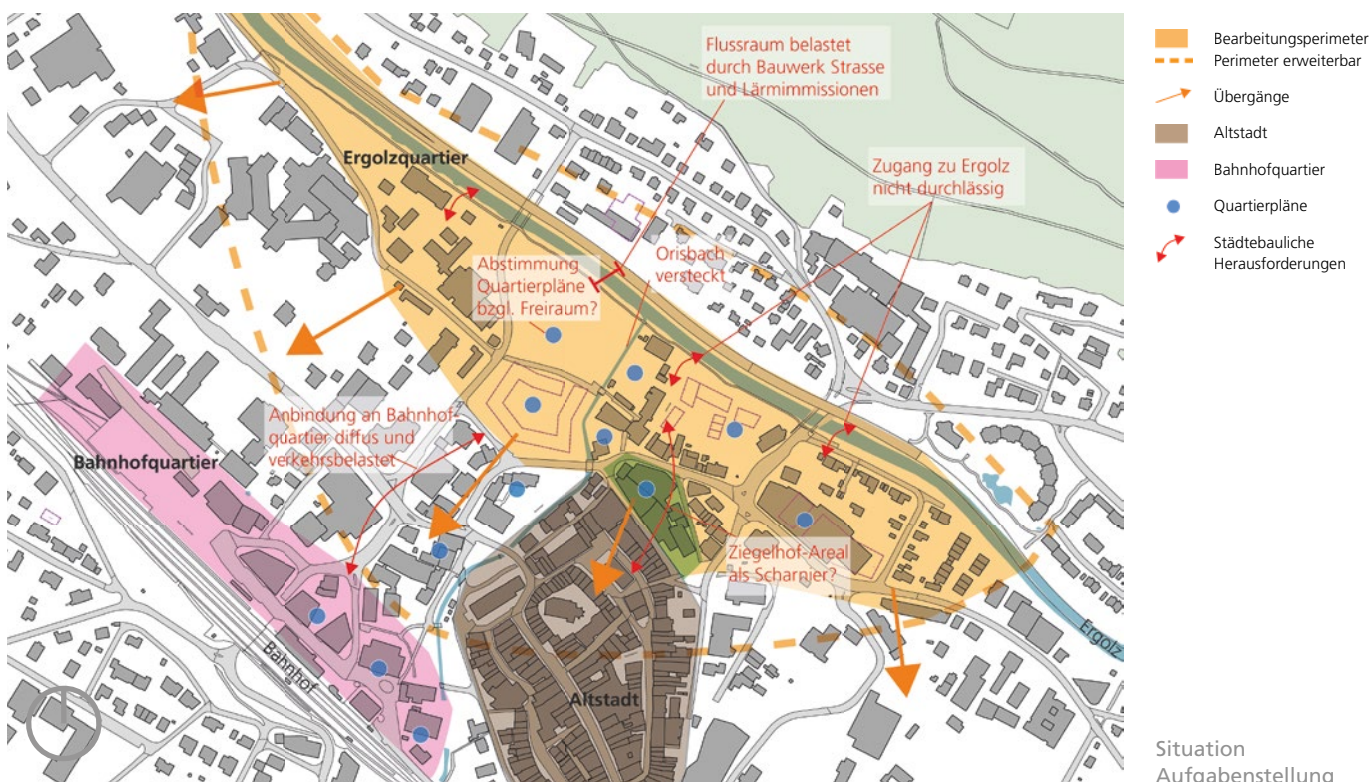
### Aufgabenstellung

Das Liestaler Ergolzquartier ist zentral gelegen am Flussraum der Ergolz und in Gehdistanz zu Bahnhof, Altstadt und Spital. Jedoch leidet es unter der Trennwirkung gleich mehrerer Verkehrsachsen: Entlang der Ergolz führt die Umfahrungsstrasse A22 und die Übergänge zu Bahnhofquartier und Altstadt führen über stark frequentierte Verkehrsachsen. Das Ergolzquartier selbst ist auf «Wachstumskurs» Bis 2022 sollen zusätzlich bis zu 400 Wohnungen für rund 800 neue Einwohner entstehen. Grundlegende Fragestellungen an ein Leitbild zur städtebaulichen Entwicklung sind daher:

- Können die heute unklar strukturierten Siedlungsmuster und Freiräume auf Basis gemeinsamer städtebaulicher Ziele und Leitgedanken Identität gewinnen?
- Hat der durch die Umfahrungsstrasse A22 und Lärmimmissionen belastete Flussraum Ergolz nutzbare Potenziale als Freiraum? Welche sind das?
- Welche städtebaulichen Strukturen und Typologien (Gebäude und Freiräume) sind im Quartier anzustreben?
- Welche Infrastrukturen braucht ein wachsendes Ergolzquartier? Auch als Ergänzung der Angebote von Altstadt und Bahnhofquartier.
- Wie können die Trennwirkungen der Verkehrsachsen minimiert und Übergänge geschaffen werden? Welche Areale können eine «Scharnierfunktion» einnehmen?

Insgesamt neun interdisziplinäre Arbeitsgruppen von Studierenden der Raumplanung und Landschaftsarchitektur sind diesen Fragestellungen nachgegangen.

Übung  
HS 2016  
5. Semester  
Modul:  
Städtebau 6  
Freiraumplanung 4  
Dozent / Dozentin:  
J. Schöffel  
M. Gasser  
M. Pfyl  
S. Karn



Beitrag von:

Omar Al-Askari  
Timo Setz

Jascha Grabbe und  
Vanessa Stieger  
(Studiengang  
Landschafts-  
architektur)

# STÄDTEBAULICHES LEITBILD

## Einleitung

Das vorliegende Leitbild verfolgt den Zweck, eine übergeordnete Idee für die städtebauliche Weiterentwicklung des Gebietes zwischen dem Liestaler Stedtl und dem Schleifenberg aufzuzeigen. Dabei werden vorwiegend die Themen Gestaltung und Nutzung von Siedlung, Freiraum und Verkehrsraum beleuchtet. Das zentrale Augenmerk liegt diesbezüglich – ganz im Sinne des freiraumbasierten Städtebaus – auf dem Aussenraum.

Als Vorgehensweise für die Erstellung dieses Leitbilds ist ein zyklisches Erarbeiten im Sinne eines städtebaulichen Entwurfsprozesses zur Anwendung gelangt. Durch dieses iterative Verfahren sollte einerseits die Grenzen des Machbaren festgestellt und andererseits die Qualität des resultierenden Leitbilds anhand von kritischer Selbstreflexion gesteigert werden können.

## Leitbildgrundsatz 1 – Verkehr

*Verkehrsflächen sollen konzentriert und ins Stadtgefüge eingegliedert werden.*

Übergeordnete Strassen sollen zusammengelegt werden (Achsen-Kammern-Prinzip) und in zentralen Bereichen des Siedlungsgebiets als Stadtstrassen ausgestaltet sein. Parkierungsflächen in Freiräumen sollen in Parkhäusern untergebracht werden.

## Leitbildgrundsatz 2 – Grünraumkette

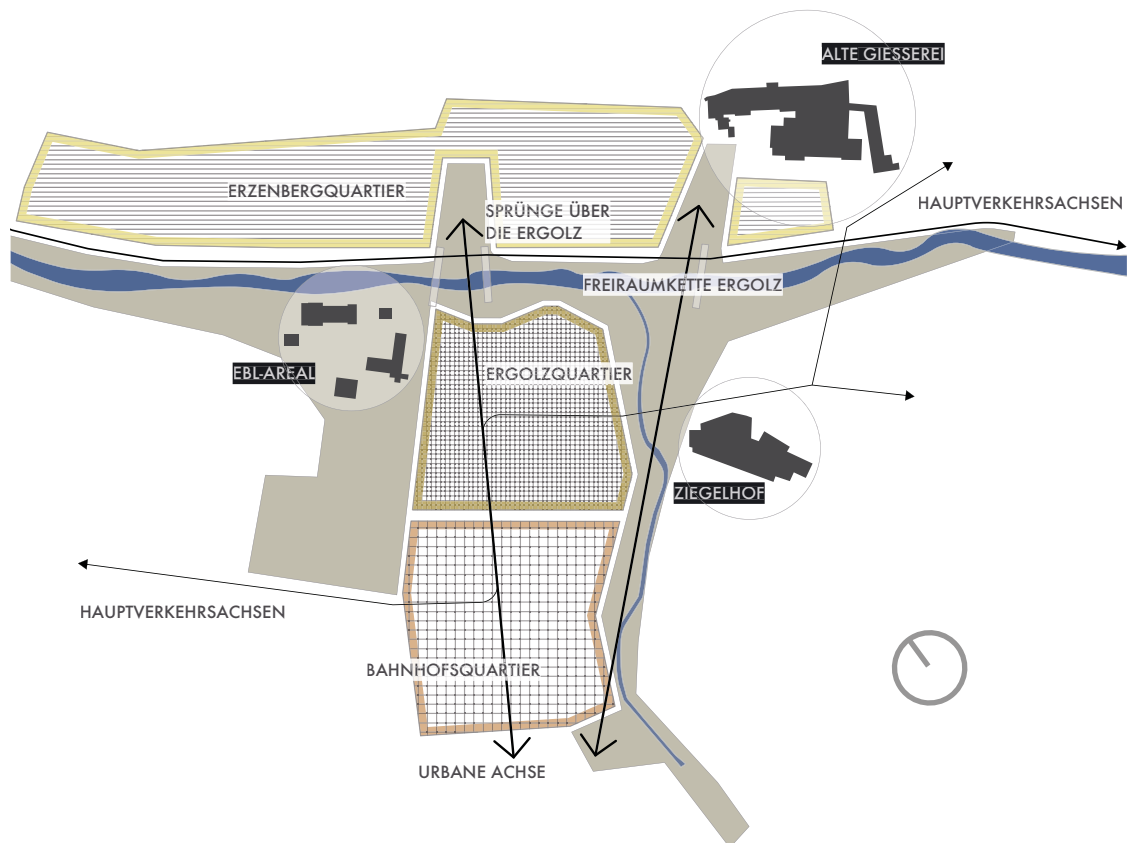
*Der Gewässerraum der Ergolz soll das Rückgrat einer Grünraumkette bilden und Verbindungen zwischen den nördlich und südlich angrenzenden Quartieren schaffen.*

In West-Ost-Richtung soll die Ergolz als durchgehender Freiraum mehrere Grünräume miteinander verbinden. Diese Grünräume sollen einzeln betrachtet differenzierte Funktionen (v.a. Nächsterholungsfunktionen) in Abstimmung mit den Charakteristiken und Bedürfnissen der an sie angrenzenden Quartiere erfüllen. Als «Ganzes» betrachtet sollen sie dagegen als zusammenhängende Grünraumkette von städtischer Bedeutung fungieren (Naherholungsfunktion kommt ins Spiel).

## Leitbildgrundsatz 3 – Quartierscharakteristik

*Quartiere sollen sich so entwickeln, dass sie nach Quartier differenzierte Charakterzüge erhalten.*

Die Quartiere von Liestal Nord-West sollen sich nach Massgabe ihrer angestrebten Charakterzüge betreffend Nutzungsdichte, Nutzungszusammensetzung sowie Gebäude- und Freiraumtypologie unterscheiden.



Leitbildschema

#### Leitbildgrundsatz 4 – Schlüsselareale

Schlüsselareale sollen als Katalysatoren für die Umgebungsentwicklung Stadtidentität stiften.

Die Schlüsselareale von Liestal Nord-West sollen ihrer Eignung entsprechend einer neuen Nutzung zugeführt werden, wodurch die Identität ihrer umliegenden Quartiere je nach Areal unterschiedlich mitgeprägt werden soll. Durch diese Umnutzung sollen ebenfalls im Sinne eines Katalysators Anreize für die bauliche Entwicklung der angrenzenden Quartiere entstehen.

#### Leitbildgrundsatz 5 – Achsen und Raumfolgen

Achsen und Raumfolgen sollen Schlüsselareale an ihre Umgebung anbinden und die benachbarten Quartiere ordnen.

Die Orientierung in Liestal Nord-West soll durch Achsen und Raumfolgen, die wichtige Orte miteinander verbinden, gestärkt werden.

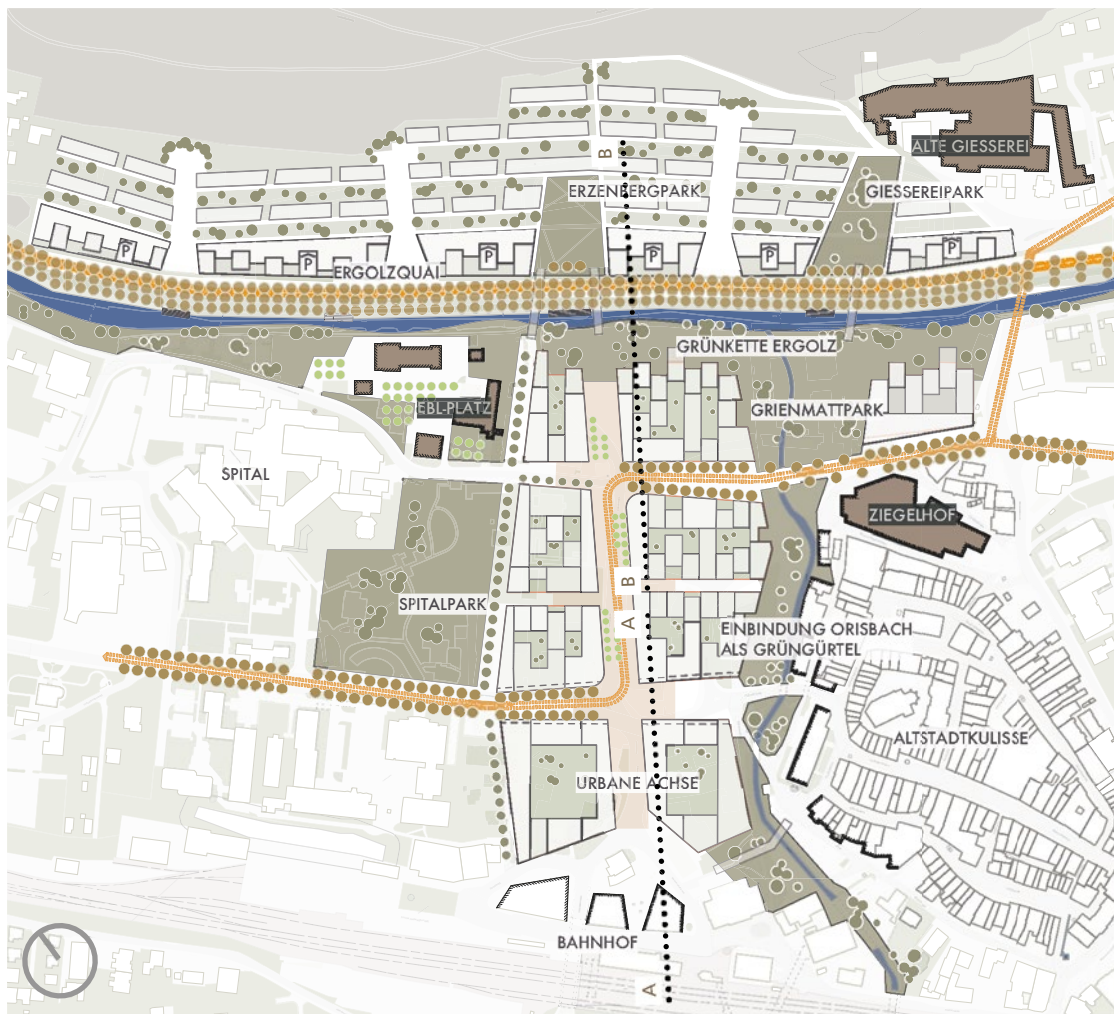
Durch Achsen und Raumfolgen sollen die Quartiere von Liestal Nord-West über die Ergolz hinweg verbunden werden. Des Weiteren sollen diese Quartiere strukturiert und in kleinere Einheiten (auch für Realisierungsetappen) gegliedert werden.

#### Nachwort

Ein gutes Leitbild zeichnet sich dadurch aus, dass es nicht zu eng geschnürt ist und lediglich im übergeordneten Massstab grundlegende Stossrichtungen vorgibt.

Das vorliegende Leitbild versteht sich nicht 1:1 als umsetzbares Konzept, sondern als idealisierte Veranschaulichung des schlummernden Potenzials in Liestal. Das entstandene Leitbild schafft es, bestehende funktionierende Strukturen zu stärken, gewisse Defizite auszuräumen und insbesondere aufzuzeigen, wie viel Potential in Liestal steckt.

In einem nächsten Schritt wäre es interessant zu sehen, wie sich das vorliegende Leitbild als Ausgangslage für ein Konzept eignet.

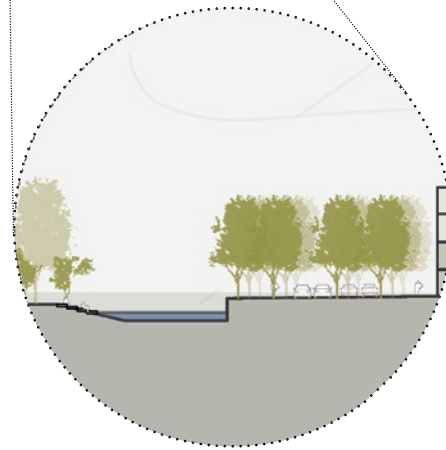
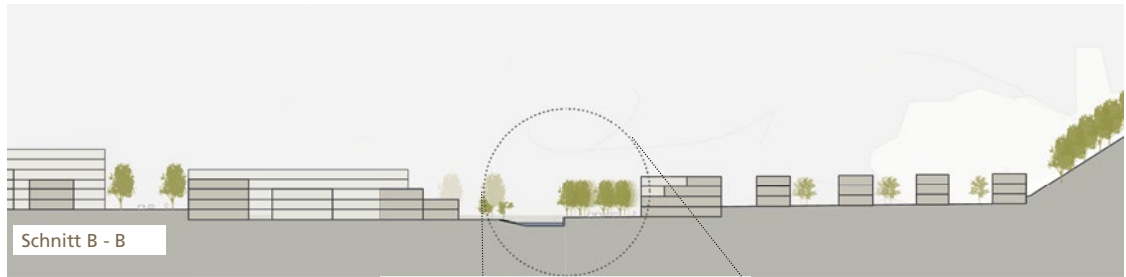


Leitbildkonzept  
Situation

Leitbildkonzept  
Schnitt A - A



Leitbildkonzept  
Schnitt B - B





## RAUMPLANUNG

### Erneuerung und Verdichtung Rosenquartier

Eleni Manoglou

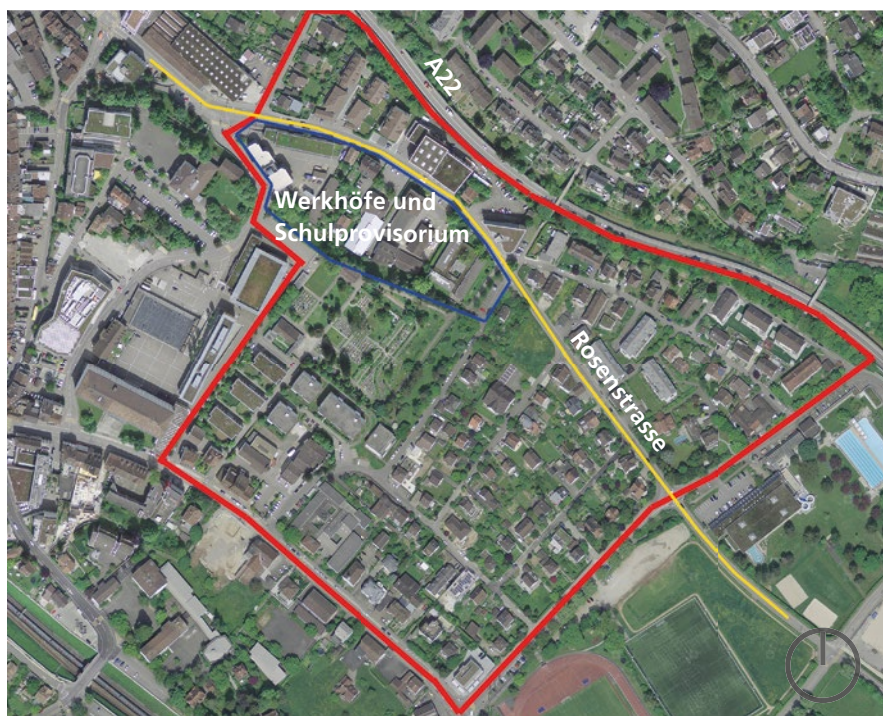
Fabian Stöckli

Roland Brunner

Für die Bachelorarbeit stand das zentral gelegene Einfamilienhaus-Quartier im Perimeter Gitterli – Kaserne – Ergolz im Fokus. Die Werkhöfe von Stadt und Bürgergemeinde am Rand des Rosenquartiers sollen in absehbarer Zeit zusammengelegt und an einen anderen Ort verlegt werden. Zudem ist geplant, dass die Kasernenstrasse vom Kanton an die Gemeinde übergehen und die Rosenstrasse neu Kantonsstrasse werden soll. In diesem Zug sollen beide Strassenräume umgestaltet werden.

Aber nicht nur bei den Strassenzügen, sondern auch bei der Bebauungsstruktur besteht in den kommenden Jahren ein erheblicher Erneuerungsbedarf – und damit auch das Potenzial für Aufwertungsmassnahmen im Quartier und für eine Siedlungsverdichtung. Ziel ist es, eine hochwertige und dichte Siedlungsstruktur zu entwickeln, die den jetzigen und zukünftigen Bewohnern eine gute Lebens- und Arbeitsplatzqualität bietet und der zentralen Lage nördlich des Stedtli gerecht wird. In der Bachelorarbeit sind im Rosenquartier die relevanten Aspekte der Ausgangslage auszuleuchten, konzeptionelle Überlegungen für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung anzustellen sowie die raumplanerische Instrumentierung für eine Umsetzung aufzuzeigen.

Die Bachelorarbeiten des Abschlussjahres 2017 werden in einer separaten Broschüre zusammengefasst.



Planungsperimeter



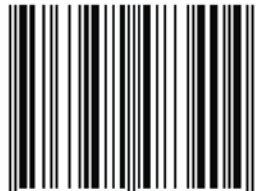
## IMPRESSUM

Herausgeber	HSR Hochschule für Technik Rapperswil Studiengang Raumplanung mit freundlicher Unterstützung der Stadt Liestal
Koordination	Pascal Honegger
Redaktion	Projektverfasserinnen und Projektverfasser der Studienarbeiten, Pascal Honegger, Martin Schlatter
Layout	Jürg Neidhart, Optivision Zürich
Druck	Spälti Druck AG, 8750 Glarus
Copyright	HSR Hochschule für Technik Rapperswil und Projektverfasserinnen und Projektverfasser Titelbild: Von der Stadt Liestal zur Verfügung gestellt ISBN 978-3-9524834-0-4 Oktober 2017

## STUDIENGANG RAUMPLANUNG

HSR Hochschule für Technik ■ Oberseestrasse 10 ■ Postfach 1475 ■ CH-8640 Rapperswil  
Telefon +41 (0)55 222 41 11 ■ office@hsr.ch ■ www.hsr.ch

ISBN 978-3-9524834-0-4



9 783952 483404 >