



Alles oder nichts: Scheitert der geplante SBB-Neubau, wird sich der heutige Bahnhof Liestal noch jahrzehntlang nicht allzustark von dieser Darstellung aus den 1890er-Jahren unterscheiden.

ZVG

# SBB gehen in Liestal auf Tutti

Der Bahnhofsneubau wird um zwei Jahre vorgezogen – aber nur, wenn Liestal Ja zum Hochhaus sagt.

VON BOJAN STULA

Als Ehrengast am Chlenbäse plauderte SBB-Chef Andreas Meyer selbstverständlich auch über das 500-Millionen-Projekt Vierspur- und Bahnhofsneubau, die grösste Investition in der Geschichte Liestals. Es tue sich da etwas, kündigte Meyer im Beisein von Stadtpräsident Lukas Ott an.

Drei Wochen nach dem närrischen Treiben in der Baselter Hauptstadt zeigt sich, dass hinter Meyers Geplauder handfeste Absichten stecken. Die SBB bestätigen entsprechende Recherchen dieser Zeitung, dass der neue Bahnhof drei Jahre früher fertig werden soll, als bisher kommuniziert worden ist. Statt den Ausbau auf vier Bahnspuren und den Neubau des anliegenden Bahnhofskomplexes zeitlich zu staffeln, sollen jetzt beide Grossprojekte mehr oder weniger gleichzeitig erstellt werden, was die gesamte Bauzeit um mindestens ein Jahr verkürzen könnte.

Verläuft alles wie geplant und ohne Zwischenfälle, erstrahlt das gesamte Liestaler Bahnareal Ende 2025 fixfertig in neuem Glanz, der neue Bahnhofsgeländeensemble bereits 2022.

## Je früher, desto besser

Alexander Muhm, Leiter Entwicklung von SBB-Immobilien, zeigt sich von dieser Beschleunigung begeistert: «Mit dem Vierspurausbau erhält Liestal und der Kanton Baselland ein Bahnangebot, das alles bisher Bekannte sprengt und in eine neue Dimension führt.» Je früher das neue Gebäudeensemble auf dem Bahnhofsareal zu stehen komme, desto dynamischer könne sich die nachfolgende Nutzung entfalten. Ähnlich sieht es Liestals Stadtpräsident Lukas Ott: «Der neue Bahnhofskomplex wird ein weitem sichtbares Signal darstellen, dass wir in Liestal bereit dazu sind, zukünftige Entwicklungen aufzunehmen und voranzutreiben.»

Neben dieser symbolbefrachteten Ebene als neues Wahrzeichen und modernes Tor zur Stadt werden mit dem Neubau aber auch konkrete Verbesserungen einhergehen. Die Aufwertung der Anbindung an die Altstadt und die kantonale Verwaltung auf der Gutsmatte, die Bereinigung der Verkehrsflüsse und Zulieferbedingungen auf dem heute zuweilen-chaotisch anmutenden Bahnhofsareal sowie erleichterte Umsteigemöglichkeiten auf andere Verkehrsträger wie die Autobus-Kurse sind nur einige Beispiele, die SBB-Geschäftsführer Muhm aufzählt. Und für Liestals Bevölkerung kurzfristig fast am Wichtigsten: Die Belastungsdauer durch die Grossbaustelle auf dem Bahnhofsareal könnte sich wesentlich verkürzen. Denn: «Diese Grossbaustelle wird für die Stadt bestimmt nicht einfach», räumt der SBB-Immobilienchef freimütig ein.

## Kein Wunschkonzert

Es ist indes nicht nur das hehre Streben nach architektonischer Entfaltung, das die SBB antreibt. Anfang Jahr machte die bz bekannt, dass sich rund um den Liestaler Architekten Raoul

Rosenmund Widerstand gegen einen Teil des neuen Bahnhofskomplexes formiert. Im Visier der Kritiker ist das maximal 57 Meter hohe Bürogebäudegerate, das als Erweiterung des eigentlichen Bahnhofs auf dem Emma Herwegh-Platz vis-à-vis der Kantonsbibliothek vorgesehen ist.

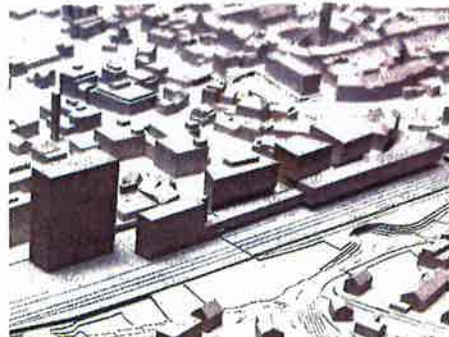
Dieses werde durch seine Dimension jeglichen städtebaulichen Rahmen sprengen, befürchten die Kritiker. Darum wollen sie durch ein Referendum das Hochhaus aus dem SBB-Komplex herausbrechen, sollte der Liestaler Einwohnerrat den Bahnhofsquartierplan im Mai absegnen.

Angesichts dieses drohenden Szenarios geben die SBB nun Gegensteuer – nicht nur durch die populäre Straffung des Zeitplans. Alexander Muhm lässt keinen Zweifel daran, dass ein Bahnhofsneubau ohne das umstrittene Hochhaus für die SBB nicht infrage kommt. «Unsere ganze Planung beruht auf einem sorgfältig abgestimmten Ensemble, aus dem man nicht beliebig Einzelteile herausnehmen kann.» Wobei die SBB laut Muhm gegenüber dem Fachgremium nicht auf einem Hochhaus beharren, sondern sich auch

fen für andere Bauformen zeigen: «Sollte das Liestaler Stimmvolk in einem allfälligen Referendum den Quartierplan ablehnen, würden wir das selbstverständlich demokratisch akzeptieren, müssten aber mit der gesamten Planung wieder bei Null beginnen.» Sprich: Sagt Liestal an der Urne Nein zum «Quartierplan Bahnhofcorso», wie die Vorlage offiziell heisst, werden Jahrzehnte in Land gehen, bis wieder ein neues Bahnhofsprojekt aufs Tapet kommt. Das ist eine Ansage, die bisher von den SBB in dieser Deutlichkeit noch nie zu hören gewesen ist.

## Zu nichts verpflichtet

Setzen die SBB die Liestaler Stimmbevölkerung durch die Rückzugsdrohung unzulässig unter Druck? Stadtpräsident Lukas Ott sieht das ganz anders: «Man muss immer wieder daran erinnern, dass die SBB in Liestal zu gar nichts verpflichtet sind, was über den reinen Vierspurausbau hinausgeht. Die Stadt ist bezüglich Bahnhofsneubau auf die SBB zugegangen, und diese sind uns mit ihrem Projekt extrem weit entgegengekommen; so auch jetzt mit der Vorrückung des Baubeginns.»



Das SBB-Bürohochhaus (II.) wird als zu massig kritisiert, der Rest des langgezogenen Ensembles ist unbestritten.

JUN



Ab 2019 wird hier der Bau des vierten Gleises ein eigentliches Baustellenchaos auslösen.

Roland Schmid