

ENTWICKLUNG BAHNHOFAREAL, LIESTAL

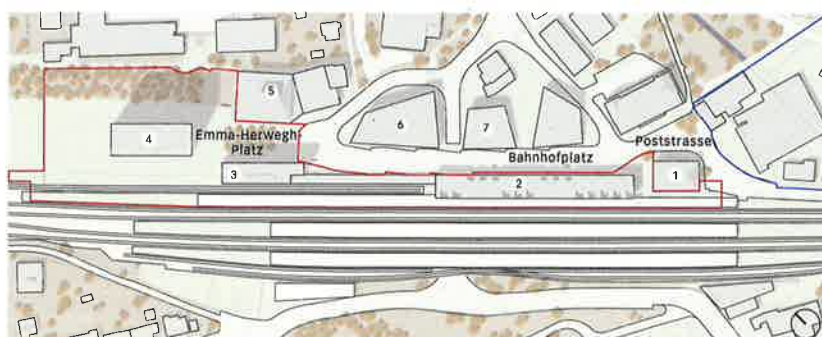
## Grosser Bahnhof in Liestal

Was mit dem Umbau des ehemaligen Weinlagerhauses zur Kantonsbibliothek begann, ist mittlerweile ein grosser städtebaulicher Wurf mit vielen Teilprojekten geworden. Dazu gehört – neben dem Ausbau auf vier Spuren – auch ein neues Bahnhofsgebäude.

Text: Jean-Pierre Wymann

**A**m Bahnhof in Liestal bleibt kein Stein auf dem anderen. Die Hauptstadt des Kantons Basel-Landschaft rüstet auf. Lange Zeit war der Umbau des ehemaligen Weinlagerhauses für die Kantonsbibliothek (2005) von Liechti Graf Zumsteg Architekten das neue Wahrzeichen am Bahnhof von Liestal. Der auffällige Schriftzug «À la» auf dem Dach vom Künstler Stefan Banz verweist auf Marcel Prousts Hauptwerk «À la recherche du temps perdu». Heute will man in Liestal keine Zeit mehr verlieren. Die zweite Reihe ist bereits mit Neubauten besetzt. Den Auftakt bildet das UNO-Gebäude von Christ & Gantenbein, Basel, das bereits 2011 fertiggestellt wurde. Vor Kurzem kam die Überbauung Zentraliestal mit zwei Wohn- und Geschäftsgebäuden von Otto+Partner, Liestal, dazu.

Und in der Pipeline sind noch einige Grossprojekte. Im Südosten Richtung Olten will die



In der Pipeline auf dem **Liestaler Bahnareal**: der neue Bahnhof 2 mit Verbindungs-trakt zum Bürohaus 3 und dem Hochhaus, das der Kanton als Ankermieter belegen will 4. Der Uni-Campus schliesst sich links oben daran an. Das Palazzo 1 dient als Orientierungshilfe, ebenso wie die Kantonsbibliothek 5, das UNO-Gebäude 6 und Zentraliestal 7. Die Quartierplanung Bahnhofareal III (roter Rahmen) umfasst das neue Bahnhofs- und das geplante Verwaltungsgebäude. Die Quartierplanung Postareal (blauer Rahmen) beinhaltet die Post sowie die benachbarten Gebäude.

Post ein neues Post-, Wohn- und Geschäftszentrum bauen. Ein neues Hochhaus für die Kantonsverwaltung ist im Nordwesten als Abschluss des Emma-Herwegh-Platzes geplant. Im angrenzenden Gebiet auf dem ehemaligen Güterbahnareal wird die Machbarkeit eines neuen

Campus der Universität Basel mit Unterkünften für Studenten geprüft. Gegen 3000 Jura- und Wirtschaftsstudierende sollen künftig hier Vorlesungen besuchen.

Bis 2025 wollen die SBB den Ausbau auf vier Spuren realisieren und dafür insgesamt eine halbe

## Massiv im Vorteil.



Die bunten Bauklötze gehören zu unseren liebsten Spielsachen. Wir haben die Idee des Baukastens in den letzten 25 Jahren zu nachhaltigen Bausystemen weiterentwickelt, die im optimalen Zusammenspiel der Werkstoffe Holz, Beton und Stahl gipfeln. Dank industrieller Vorfertigung, kürzesten Bauzeiten und Recyclingfähigkeit ist unser Massivmodul- und Elementbau auch wirtschaftlich eine überzeugende Alternative zur traditionellen Bauweise. Es lohnt sich, diesen Gedanken mal durchzuspielen. > [www.dm-bau.ch/referenzen](http://www.dm-bau.ch/referenzen)



**DM BAU**

member of the De Meeuw group



Das Siegerprojekt «Le Mur du Quai» ist eine gelungene Kombination aus städtebaulicher Setzung und architektonischem Ausdruck.

Milliarde Franken investieren. In dem sich Regional- und Schnellzüge sowie der Güterverkehr besser kreuzen können, soll die vierte Spur das Nadelöhr im Bahnverkehr beseitigen und die Pünktlichkeit verbessern. Neben dem Spurausbau soll ein Wendegleis für S-Bahn-Züge dazukommen, damit die Züge zwischen Liestal und Basel im Viertelstundentakt verkehren können. Das sei ein riesiger Meilenstein für den öffentlichen Verkehr, meint die Baselbieter Baudirektorin Sabine Pegoraro.

Zur Entwicklung des Bahnhofgebiets gehört auch ein neuer Bahnhof. Damit sollen das Erscheinungsbild dem heutigen Stellenwert angepasst und die Funktionalität

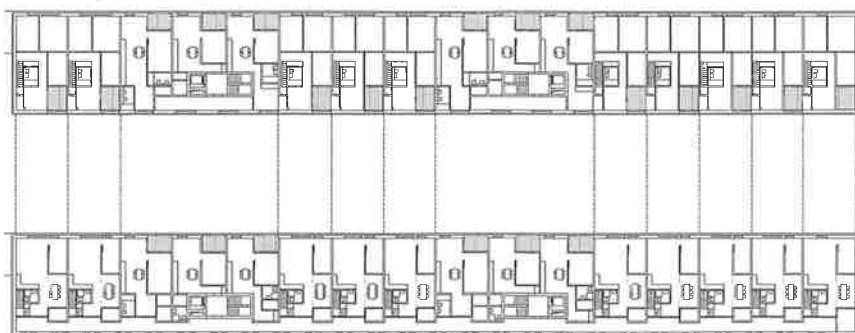
verbessert werden. Geplant sind neben dem neuen Aufnahmegebäude auch ein Bürogebäude sowie neu gestaltete Aussenräume. In den Neubauten sind Flächen für SBB-Dienstleistungen, Verkaufs-, Büro- und Wohnflächen vorgesehen. Dazu hat die SBB-Infrastruktur einen einstufigen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren ausgeschrieben. Aus den 34 Bewerbungen hat die Jury sechs Teilnehmer für den Wettbewerb selektioniert.

### Solider Auftritt

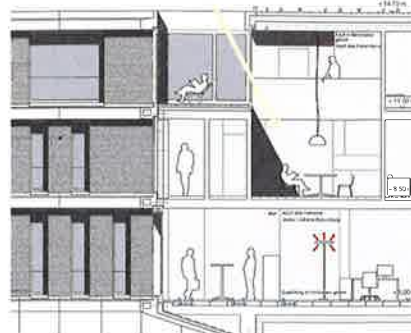
Gewonnen hat der Beitrag «Le Mur du Quai» von Burkard Meyer Architekten aus Baden, den die Jury

einstimmig zur Weiterbearbeitung empfiehlt. Überzeugt hat das städtebauliche Ensemble aus einem viergeschossigen Aufnahmegebäude, das über einen zweigeschossigen Verbindungsbau mit dem siebengeschossigen Bürogebäude verbunden ist. Das Erdgeschoss des Verbindungsbaus ist durchlässig. Das Obergeschoss verzahnt die beiden Gebäude und enthält die Velostation. Gleichzeitig überdacht es den Wartebereich des Busbahnhofs und bildet sozusagen das Tor zur Stadt.

Das städtebauliche Ensemble formuliert ein überzeugendes Bindeglied zwischen dem geplanten Hochhaus für die Kantonsverwaltung Richtung Basel und dem pro-



«Le Mur du Quai», Grundriss Wohngeschoss, Mst. 1:850.



«Le Mur du Quai», Fassadenschnitt, ohne Massstab





«Le Mur du Quai», Nordostansicht.

jektierten Gebäude für die Post auf der Gegenseite. Es besetzt selbstbewusst die erste Reihe, verbindet den Emma-Herwegh-Platz mit dem Postplatz und bildet ein adäquates Gegenüber zu den dahinter liegenden Solitärbauten UNO-Gebäude und Zentraliestal.

Die mit feinen Bändern aus geschliffenem Kunststein horizontal gegliederte Fassade unterstreicht diese Klammerfunktion. Zusammen mit den Vorsatzschalen aus hellem Klinker entsteht ein solider und funktionaler Ausdruck, der die dahinter liegenden Funktionen differenziert abbildet. Zusammen mit dem durchlässigen Erdgeschoss formuliert die Gebäudekomposition eine einladende Geste für die künftigen Benutzer. Der Entwurf findet

die richtige Mischung aus offenen und geschlossenen Bereichen und stapelt die verschiedenen Nutzungen gekonnt übereinander.

Auch die Wohnungen im zweiten und dritten Obergeschoss des Aufnahmegebäudes sind gut organisiert. Neben kleineren, über die Treppenhäuser direkt erschlossenen Geschosswohnungen sind grössere über einen Laubengang erreichbare Maisonettewohnungen vorgesehen. Alle Wohnungen verfügen über private Aussenräume, die Geschosswohnungen über Balkone zum Platz, die zweigeschossigen Wohnungen über Lichthöfe zu den Gleisen. Diese Disposition bietet nicht nur räumliche Qualitäten, sondern schirmt die Wohnungen von den Lärmemissionen der Bahn ab.

## Robuster Beton

Das zweitrangige Projekt «Max» von Morger Partner Architekten aus Basel separiert die beiden Volumina des Aufnahme- und des Bürogebäudes deutlicher und verbindet sie mit einem eingeschossigen Vordach. Die Komposition der monolithischen Volumina gliedert sich gut in die Nachbarbauten ein. Die feinen Staffelungen artikulieren öffentliche Räume und Plätze von hoher Qualität.

Die Aussenhaut besteht aus vorgefertigten Sichtbetonelementen, die tragend ausgebildet sind. Stützen, Deckenstirnen und Brüstungen bilden ein Relief, das die Fassade gliedert und strukturiert. Die beiden Gebäude sind fein nuanciert ausgebildet. Während das Auf-

Ihr Spezialist für Tief- und Spezialtiefbau.  
Baugruben, Pfähle, Anker, Erdbau, Wasserbau.  
[jms-risi.ch](http://jms-risi.ch)

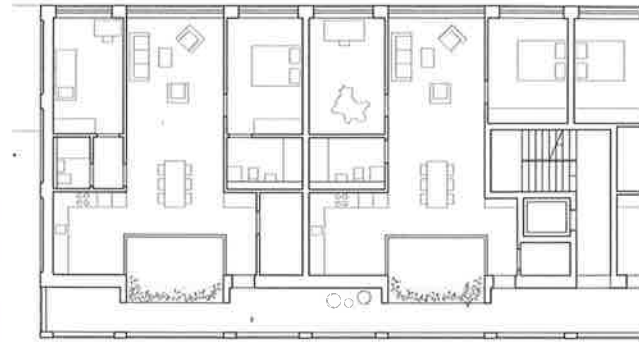


JMS RISI AG

Rapperswil-Jona: +41 55 286 14 55, Baar: +41 41 766 99 33, Sion: +41 27 322 63 60, [info@jms-risi.ch](mailto:info@jms-risi.ch)



Prominentes Namensvorbild: Die Betonarchitektur von «Max» auf Rang 2 erweist den SBB-Bauten von Max Vogt Reverenz.



Wohngebäude «Max», Grundriss Obergeschoss, Mst. 1:300. Erschlossen werden die Wohnungen über Laubengänge.

nahmegebäude eher die Horizontale betont, entwickelt sich das Bürogebäude mehr in die Vertikale. Die robuste Betonarchitektur nimmt Bezug auf die «monolithischen Betonschröppen»<sup>1</sup> von Max Vogt, der ab 1957 während drei Jahrzehnten als Hausarchitekt der SBB zahlreiche Bahnbetriebsgebäude entworfen hat.

Die Wohnungen werden über gleissseitig angeordnete Laubengänge erschlossen. Mehrgeschossige, vertikal begrünte Höfe schaffen Distanz zwischen Erschliessung und Wohnungen und sorgen so für ausreichend Privatsphäre. Auch diese Wohnungsgrundrisse stellen einen wertvollen Beitrag zum Wohnen an lärmbelasteten Lagen dar. Sie zeichnen sich insbesondere durch Räume aus, die die ganze Gebäudtiefe ausloten, und durch eine konsequente Orientierung aller Zimmer zum Platz.

Zum Verhängnis wurde dem Projekt das fünfgeschossige Aufnahmegebäude, das die gemäss Quartierplan zulässige Höhe und Bruttogeschossfläche deutlich überschreitet. Dazu kommen noch die geringen Höhen der Obergeschosse, die keine flexible Nutzung von Wohn- und Büroräumen zulassen. Weiter kritisiert die Jury, dass das Erdgeschoss zwar im Grundriss Transparenz und Durchlässigkeit suggeriere, dieses Versprechen aber in der Visualisierung nicht einlöse.

## Präzise und nüchtern

Das Resultat des Wettbewerbs zeigt eindrücklich, wie schwierig die Aufgabe war, einen neuen Bahnhof in ein Gebiet zu implementieren, das sich im Umbruch befindet und bei dem wichtige Bausteine wie das Hochhaus der Kantonsverwaltung im Nordwesten oder die Überbauung des Postareals im Südosten noch fehlen. Burkard Meyer haben ein nüchternes Projekt abgeliefert, dessen austarierte Setzung und subtile Eingliederung im Vergleich mit den übrigen Beiträgen hervorstechen. Auch sie führen das Erbe von Max Vogt fort, mit neuen Mitteln zwar, aber mit der gleichen pragmatischen Grundhaltung.

Anfang Mai wurde bekannt, dass Christ&Gantenbein den Studienauftrag für das neue Post-, Wohn- und Geschäftsgebäude auf dem Postplatz gewonnen haben. Damit konkretisiert sich der Abschluss des Bahnhofgebiets Richtung Olten mit einem markanten Stadthaus. Und es stellt sich erneut – und wegen der unmittelbaren Nähe zur Altstadt vielleicht noch eindringlicher – die Frage der Massstäblichkeit der miteinander buhlenden Neubauten im Bahnhofgebiet in Bezug zum mittelalterlichen «Stedtli», wie die Einheimischen Liestal liebevoll nennen. •

Jean-Pierre Wymann, Architekt ETH SIA BSA, Basel



## AUSZEICHNUNGEN

- 1. Rang, 1. Preis: «Le Mur du Quai»**  
Burkard Meyer Architekten, Baden;  
Haag Landschaftsarchitekten,  
Zürich
- 2. Rang, 2. Preis: «Max»**  
Morger Partner Architekten, Basel;  
Stauffer Rösch, Basel
- 3. Rang, 3. Preis: «Linea»**  
Müller Sigrüst Architekten, Zürich;  
Westpol Landschaftsarchitekten,  
Basel

## WEITERE TEILNEHMER

- «Kiss & Rail»: Halter Casagrande Partner, Luzern; Appert Zwahlen Partner, Luzern
- «Quatre»: Luca Selva Architekten, Basel; Studio Vulkan Landschaftsarchitekten, Zürich
- «Stadtcollage»: Architekturbüro Andrea Roost, Bern; David Bossard Landschaftsarchitekt, Basel

## JURY

- Johannes Käferstein, Architekt, Zürich (Vorsitz)  
Marc Angélli, Architekt, Zürich  
Rolf Mühlethaler, Architekt, Bern  
Judith Kessler, Architektin, Hochbauamt Kanton Basel-Landschaft

## Anmerkung

<sup>1</sup> «Architektur ohne Entgleisungen. Max Vogt – Mitbegründer der legendären SBB-Baukultur», Neue Zürcher Zeitung, [www.nzz.ch/articleCK-P8F-1.98554](http://www.nzz.ch/articleCK-P8F-1.98554), Zugriff am 22.05.2016