



Der heutige Bahnhof in Liestal hat ausgedient. Er wird in den nächsten Jahren abgerissen und soll bis voraussichtlich 2020 durch einen Neubau ersetzt werden.

NICOLE NARS-ZIMMER

Neuer Schweizer Leuchtturm für Liestal?

Bahnhof SBB enthüllen nächste Woche, wie künftiger Liestaler Bahnhof aussieht - der Stadtpräsident gibt Hinweise



Aarau: Überdachter Vorplatz imponiert.

ANDREAS BRAUN



Lucern: Transparente Bahnhofshalle gefällt.

KEYSTONE



Stadelhofen: Schwungvolle Eleganz beeindruckt.

M. SCHARRE

VON ANDREAS HIRSBRUNNER

Am kommenden Montag schaut die Region gespannt nach Liestal. Dort präsentieren die SBB und die Stadt Liestal das Siegerprojekt aus dem Architekturwettbewerb für den neuen Liestaler Bahnhof. Liestals Stadtpräsident Lukas Ott frohlockt: «Das gibt einen architektonischen Leuchtturm, der weit über Liestal hinaus ausstrahlen wird.» Mehr will er nicht verraten.

Aber Ott gibt gegenüber der bz anhand von Positiv- und Negativbeispielen von Schweizer Bahnhöfen einen Wink, in welche Richtung die Reise geht. So imponiert ihm am Bahnhof Luzern, dass sich die Reisenden in der «lichtdurchfluteten Halle mühelos orientieren können» und freie Sicht zur Stadt haben. Ott: «Das herausragende Merkmal des Bahnhofs Luzern ist höchste Transparenz.» Das erwartet der Stadtpräsident auch vom Liestaler Bahnhof: Er soll übersichtlich sein und sowohl die Bahn wie auch die Stadt «in Szene» setzen. «Man soll von der Stadt her den Zug sehen und umgekehrt aus dem Zug die Stadt.»

Ein anderes Positivbeispiel ist für Ott der Bahnhof Stadelhofen. Dieser bestecht durch seine Eleganz, Eisen und Beton seien zu einer schwungvollen Einheit verbunden. Und das Untergeschoss sei kein «düsterer Betonschun- gel», sondern eine Promenade voller Licht. Der Bahnhof Stadelhofen ist für Ott denn auch «ein Prunkstück schweizerischer Bahnhofsbaukunst». Auch der neue Liestaler Bahnhof, der laut SBB täglich von 18 000 Bahnkunden frequentiert wird, müsse neben den funktionalen auch repräsentative Anforderungen erfüllen. Zu Letzteren zählt Ott eine selbstbewusste Ausstrahlung mit einer visuellen Qualität. Gleichzeitig müsse der neue Bahnhof aber auch in einem «gelungenen Dialog» zu den altherwürdigen Palazzo und Gerichtsgebäude stehen.

Kehtwende startete in Aarau

Freude macht Ott auch der Bahnhof von Aarau. Dort sei insbesondere die Bindung an die Stadt «mit durchdachten Zugängen» und der überdachte Vorplatz gut gelungen. Die erste Exkursion des Liestaler Stadtrats in der laufenden Legislatur ging denn 2012 auch nach Aarau zum eben erst eröffneten

Bahnhof. Ott sagt rückblickend: «Wir wollten uns an diesem Beispiel moderner Bahnhofsbaukunst anschauen, was wir verpasst haben und wie man einen Einschnitt wie bei uns den Burg-einschnitt überdecken kann. Und wir wollten die Frage klären, wie wir uns bei den SBB wieder ins Spiel bringen können, um einen neuen Liestaler Bahnhof zu realisieren.» Denn für Ott stand schon damals fest, dass der Liestaler Bahnhof bezüglich Erscheinungsbild, Kundenfreundlichkeit und Funktionalität veraltet und abbruchreif war.

Dass der Stadtrat gerade nach Aarau pilgerte, hatte allerdings auch mit der verstrickten Vergangenheit der beiden Bahnhöfe zu tun: Der Aarauer Bahnhof wurde in den 1990er-Jahren geplant und profitierte zumindest indirekt davon, dass sich just zu dieser Zeit SBB und Liestaler Behörden in den Haaren lagen und in Liestal deshalb Stillstand herrschte. Dadurch wurde das Geld andernorts investiert. Umso mehr freut sich Ott, dass die Amtsperiode, die mit der Aarauer Exkursion begann, nun mit der Präsentation des neuen Liestaler Bahnhofs endet. Wobei dieser keine Kopie des Aarauer Vorbilds wird, denn das wäre zu wichtig für Liestal, wie Ott anfügt.

Warme Ausstrahlung: Holz?

Auch wird sich der Liestaler Bahnhof nicht an jenen in Bern und Langenthal orientieren. Letzterer verkörpert für Ott «leb- und einfalllose Betonarchitektur mit einem erdrückenden Wohnblock» und jener von Bern sei unübersichtlich und mit seiner «gesichtslosen» Architektur ein Fremdkörper im Stadtbild. Ott: «Perronhalle und Unterführungen verstärken den Eindruck eines finsternen, freudlosen Baus, an dem man besser vorbeigeht. In einem Wort: anonym.»

Richtiggehend zum Spekulieren regt Ott bezüglich der Materialisierung des neuen Liestaler Bahnhofs an. Einerseits hebt er die Bahnhöfe von Luzern und Stadelhofen hervor, die mit viel Stahl, Glas und Beton gebaut wurden, andererseits bezeichnet er diese Materialien als «eher kühl» in ihrer Wirkung. Was dann? Ott: «Lassen Sie sich überraschen. Wir haben sozusagen als Nachzügler die Chance, etwas ganz anderes, etwas Unverwechselbares mit warmer Ausstrahlung zu bauen.»



Bern: Bahnhof wird als Fremdkörper empfunden.

WIKIMEDIA



Langenthal: Betonarchitektur schreckt ab.

HO

ARCHITEKTURWETTBEWERB

Die Vorgaben der SBB

Die SBB unterteilen den Architekturwettbewerb zum Liestaler Bahnhof in zwei Phasen: in eine offene Präqualifikation und in den eigentlichen Wettbewerb. Bei der ersten Phase meldeten sich rund 30 Architekten, von denen die SBB im August 2015 sechs auswählten. Massgebend für die Wahl waren die Kapazität der Bü-

ros und die Qualität der zwei eingereichten Referenzobjekte. Unter den sechs Auserkorenen befinden sich zwei aus der Region: Morger Partner und Luca Selva, beide aus Basel. Der Projektperimeter erstreckt sich vom Palazzo bis zum Emma-Herwegh-Platz und umfasst zwei Bauten - den neuen Bahnhof und ein Bürogebäude. Nicht dazu gehört das ebenfalls geplante Verwaltungsgebäude.