



Entwicklung Bahnhofareal Liestal

**Einstufiger Projektwettbewerb im
selektiven Verfahren**

Aufnahmegebäude, Bürogebäude und
Aussenraum

Jurybericht



Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	4
2 Verfahren	5
3 Vorprüfung	8
4 Beurteilung	10
5 Rangierte Projekte	14
6 Weitere Projekte	28
7 Würdigung + Dank	40
8 Genehmigung des Juryberichts	41
9 Schlussbestimmungen	42

1 Ausgangslage

Anlass + Ziele des Wettbewerbs

4

Das Erscheinungsbild und die Funktionalität des Aufnahmegebäudes in Liestal einschliesslich seiner kommerziellen Nutzungen entsprechen nicht mehr den Bedürfnissen und dem heutigen Stellenwert des Bahnhofs. Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Bahnhofareals und dem Vierspurausbau der SBB Infrastruktur bis 2025 lobte die SBB Immobilien AG im Oktober 2015 einen einstufigen Projektwettbewerb mit Präqualifikation aus.

Inhalt des Wettbewerbs ist die aussenräumliche Gestaltung des vorgegebenen Bearbeitungsperimeters am Bahnhof Liestal inklusive weiterer damit verbundener Bauten und Anlagen (Pavillion/Kiosk, Kiss & Ride Anlage, Taxivorfahrt, Velostation und Fahrradstellplätze) sowie der Entwurf eines neuen Aufnahmegebäudes und eines westlich davon gelegenen Bürogebäudes. In den Gebäuden sollen Flächen für SBB-Dienstleistungen, Verkaufs-, Büro- und Wohnflächen realisiert werden.

2 Verfahren

Verfahrensart + Termine

Verfahrensart

Der vorliegende Bericht dokumentiert das Resultat des nach einer Präqualifikation durchgeführten Projektwettbewerb mit 6 Teilnehmern. Das Verfahren unterliegt den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB/VöB).

Ablauf und Termine Projektwettbewerb

Kick-Off-Veranstaltung Projektwettbewerb + Begehung
(inkl. Abgabe Einsatzplatte 1:1000)

24.08.2015

Sistierung Projektwettbewerb

24.08.2015 – 11.10.2015

Start Projektwettbewerb

12.10.2015

Abgabe der Unterlagen Projektwettbewerb

29.02.2016, 12:00 Uhr

Modellabgabe Projektwettbewerb

07.03.2016, 12:00 Uhr

Selektion Gewinner Projektwettbewerb und Rangierung

18.03.2016

Medienkonferenz und Ausstellung

25.04.2016

Auftraggeberin + Betreuung Verfahren

Auftraggeberin

Auftraggeberin des Projektwettbewerbes ist die SBB AG, vertreten durch SBB Immobilien, Development Anlageobjekte Mitte, Frohburgstrasse 10, 4601 Olten.

Betreuung

Bei der Vorbereitung und Begleitung des Verfahrens, sowie bei der Vorprüfung der Projekteingaben des Projektwettbewerbes wurde die Auftraggeberin unterstützt durch:

hmb partners AG
Rainstrasse 297
8706 Meilen

Teilnehmende Architekturbüros

An der Sitzung des Preisgerichts vom 17.08.2015 wurden folgende sechs Architekturbüros aus insgesamt 34 Bewerbungen präselektioniert und zur Teilnahme am Projektwettbewerb empfohlen:

- Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden
- Halter Casagrande Partner AG, Luzern
- Luca Selva Architekten, Basel
- Morger Partner Architekten AG, Basel
- Müller Sigrist Architekten, Zürich
- Andrea Roost, Bern

Preisgericht

Fachjuryrichter/-innen

- Vorsitz: Prof. Johannes Käferstein, ETH/ SIA/ BSA, Käferstein & Meister, Zürich
- Prof. Dr. Marc Angélil, ETH/ SIA/ BSA, agps architecture ltd, Zürich
- Rolf Mühlethaler, SIA/ BSA, architekt rolf mühlethaler, Bern
- Judith Kessler, ETH/ SIA, Hochbauamt, Kanton Basel-Landschaft

Sachjuryrichter/-innen

- Massimo Guglielmetti, SBB Immobilien Development, Leiter Anlageobjekte Mitte
- Christoph Stäger, SBB Immobilien Portfoliomanagement, Leiter Anlageobjekte
- Lukas Ott, Stadtpräsident Stadt Liestal

Ersatzjuryrichter/-innen

- Fachjuryrichterin: Angela Wobetzky, Master of Architecture, hmb partners AG
- Sachjuryrichter: Patrick Goydke, SBB Immobilien Development, Anlageobjekte Mitte
- Ersatzjuryrichter für Lukas Ott: Franz Kaufmann, Stadtrat Stadt Liestal

Preise + Entschädigungen

7

Für Preise im Rahmen des Projektwettbewerbs stand dem Preisgericht eine Summe von CHF 200'000 (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Die Verteilung der Preise wurde vorgängig durch das Preisgericht bestimmt und im Wettbewerbsprogramm wie folgt festgehalten:

- feste Entschädigung an alle 6 präqualifizierte teilnehmenden Teams à 20'000CHF
- Platz 1: zusätzliche Entschädigung von 35'000CHF
- Platz 2: zusätzliche Entschädigung von 25'000CHF
- Platz 3: zusätzliche Entschädigung von 20'000CHF

Es waren keine Ankäufe vorgesehen.

Gemäss Wettbewerbsprogramm stand dem Preisgericht offen, Wettbewerbsbeiträge, die wesentliche Verstösse gegen die Programmbestimmungen aufwiesen, von der Beurteilung als auch von der Preisverteilung auszuschliessen.

3 Vorprüfung

Ablauf + Ergebnisse formale Vorprüfung

8

Ablauf

Die formale Vorprüfung wurde im Büro hmb partners AG in Meilen am 01.03.16 durchgeführt. Diese erfolgte durch Patrick S. Goydke, SBB Immobilien Development Anlageobjekte Mitte sowie Angela Wobetzky und Uta Sütterlin, hmb partners AG.

Die folgenden sechs Projekte wurden eingereicht (nummeriert nach Eingangszeit):

- Projekt 1 – Le Mur du Quai
- Projekt 2 – Quatre
- Projekt 3 – Stadtcollage
- Projekt 4 – Kiss & Rail
- Projekt 5 – Linea
- Projekt 6 – Max

Ergebnisse

Alle sechs Projekte erfüllten die formalen Vorprüfungskriterien bezüglich fristgerechter Eingabe, Anonymität und Vollständigkeit.

Ablauf + Ergebnisse technische Vorprüfung

Ablauf

Die technische Vorprüfung erfolgte im Zeitraum vom 02.08 bis 08.08 durch die folgenden Experten:

- Stadt Liestal:
Heinz Plattner, Leiter Abteilung Planung
Thomas Noack, Leiter Stadtbauamt
- Kanton BL Verkehr:
Alain Aschwanden, Kanton Basel-Landschaft
- Verkehr:
Willi Hüsler, IBV Hüsler AG, Zürich
- Lärm:
Bruno Buchmann, Planteam GHS AG, Sempach Station
- Nachhaltigkeit:
Dieter Bauer, Basler Hofmann
- Denkmalpflege:
Walter Niederberger, Kantonale Denkmalpflege
- SBB Immobilien:
 - Development Bahnhöfe:
Jasmin Hirt, SBB Immobilien Development
 - Bewirtschaftung (Nutzug + Betrieb)
Lena Züllig/ Natascia Danelon, SBB Immobilien Bewirtschaftung (unterstützt durch Reso Partners AG)
 - Development Quartierplan:
Anja Krasselt, SBB Immobilien Development (unterstützt von yellow z, Zürich)
 - SBB Infrastruktur:
Matthias Keller, SBB Infrastruktur
 - Anforderungen Programm:
hmb partners AG
 - Kosten:
Heini Bossert, hmb partners AG

Ergebnisse

Für die sechs Projekte wurde eine detaillierte Einschätzung abgegeben, welche die Optimierungspotenziale aufzeigte und auf mögliche kritische Themen hinwies. Alle Beiträge wurden zur Beurteilung durch das Preisgericht zugelassen.

Zulassung zur Beurteilung und Rangierung

Der Vorprüfungsbericht über die formale und technische Vorprüfung als auch die digitalen Projektunterlagen wurden am 11.3.2016 dem Preisgericht zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse der formalen und technischen Vorprüfung wurden dem Preisgericht am Tag der Jurierung vor der Beurteilung durch hmb partners AG erläutert.

Alle Beiträge wurden zur Beurteilung durch das Preisgericht zugelassen.

Gemäss Vorprüfungsbericht wies keiner der sechs Projektbeiträge erhebliche, nicht optimierbare Verstösse gegen die im Wettbewerbsprogramm gestellten Anforderungen auf. Infolgedessen wurden alle sechs Projekte durch das Preisgericht zur Rangierung zugelassen.

4 Beurteilung

Beurteilungskriterien

Vorbemerkung

10

Die Sitzung des Preisgerichts fand am 18.3.2016 von 08:15 bis 17:30 bei der SBB Immobilien, an der Froburgstrasse 10, Olten statt. Sämtliche Fach- und Sachrichter waren anwesend. Das Preisgericht war somit beschlussfähig.

Folgende Beurteilungskriterien wurden bewertet:

A. Soziokulturelle und funktionale Qualität

- Städtebauliche Qualität, Einordnung in die Gesamtlage
- Architektur, Identität und Ausstrahlung des Konzeptes
 - Fassade, Beschriftung, Materialwahl
- Umsetzung des vorgegebenen Nutzungskonzept und der geforderten Kundenorientierung
- Gestaltungsqualität der Innenräume
 - Grundrissgestaltung, Raumklima

B. Ökonomische Qualität

- Funktionalität des Konzeptes, innere Organisation und Zweckmässigkeit, Flexibilität
 - Erschliessungskerne, Entflechtung Verkehrsströme
- Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltsintensität
- Ertragswert
 - Flächeneffizienz
- Projektkosten
- Wertbeständigkeit der gewählten Konstruktionen und Materialien

C. Ökologische Qualität

- Aussenraumgestaltung
- Nachhaltiges Bauen
 - Baumaterialien, System Trennbarkeit

Die drei Beurteilungskriterien wurden gleichwertig betrachtet.

Für jedes Beurteilungskriterium war eine vordefinierte Mindestqualität zu erreichen, so dass eine positive Gesamtbewertung nur dann möglich war, wenn alle Kriterien betrachtet und mindestens erfüllt wurden.

Der Wettbewerbsperimeter befindet sich in einem Areal, das aktuell in einem Quartierplanverfahren behandelt wird. Der Entwurf des Quartierplans war Teil der zur Verfügung gestellten Grundlagen des Wettbewerbsprogramms.

Die Stadt Liestal weist explizit darauf hin, dass die Vorgaben im Entwurf des Quartierplans grundsätzlich zu berücksichtigen sind, um die Kontinuität des städtebaulichen Planungsprozesses zu gewährleisten. Eine Durchlässigkeit bzw. Bearbeitbarkeit des Quartierplans ist jedoch bis zur öffentlichen Präsentation auf jeden Fall gegeben. Ziel des Wettbewerbs ist es, die optimale Lösung für die gestellte Bauaufgabe zu ermitteln. Eine Anpassung des Quartierplanentwurfs als Rückkopplung aus dem Wettbewerbsergebnis ist somit möglich.

Ablauf Beurteilung

Individuelle Sichtung und Präsentation durch Fachrichter

Nach individueller Sichtung der Projekte erfolgte eine Präsentation der einzelnen Projekte durch die Fachrichter unter Input der restlichen Preisrichter. In den anschliessenden Rundgängen wurden die Projekte anhand der obigen genannten Beurteilungskriterien bewertet.

Erster Rundgang

Nach dem ersten Rundgang wurde das Projekt № 2 Quatre einstimmig ausgeschlossen, da sowohl das städtebauliche Konzept als auch der architektonische Ansatz das Preisgericht nicht überzeugen konnten. Kritisiert wurde insbesondere die Fragmentierung des Projekts, die der Aufgabe und dem Ort nicht gerecht wird.

Zweiter Rundgang

Vor Beginn des zweiten Rundgangs wurde der Ausschluss des Projekts № 2 nochmals überprüft. Nachdem kein Rückholungsantrag gestellt wurde, wurde das Projekt definitiv ausgeschlossen.

Im zweiten Rundgang wurden die Projekte in umgekehrter Reihenfolge erneut begutachtet. Die Projekte № 5 Linea, № 4 Kiss & Rail und № 3 Stadtcollage wurden auf Grund verschiedener Schwierigkeiten in den Bereichen Städtebau, Architektur, Funktionalität, Ökologie oder Ökonomie ausgeschlossen.

Da das Wettbewerbsprogramm die Vergabe von drei Preisen vorsah, stellte die Jury den Antrag auf Rückholung des Projekts № 5, Linea, da es einen sehr eigenständigen Beitrag zur Wettbewerbsaufgabe darstellt und insbesondere die Organisation und Erschliessung im Erdgeschoss gut gelöst ist.

Das Projekt Linea wurde in den Bewertungsprozess zurückgeholt und auf den dritten Rang gesetzt.

Dritter Rundgang

Die beiden verbleibenden Projekte №1, Le Mur Du Quai und № 6, Max, wurden in einer intensiven Diskussion insbesondere bezüglich Erschliessung, Effizienz und Flexibi-

lität nochmals verglichen und die abschliessende Rangfolge festgelegt.

Projekt №1, Le Mur Du Quai wurde einstimmig auf Rang 1 gesetzt.

Ausschlaggebend für die Wahl des Projekts № 1 zum Siegerprojekt waren schlussendlich die gelungene Ensemblewirkung und der überzeugende Entwurf eines modernen Bahnhofsgebäudes. Auch die Optimierungspotentiale bezüglich Erschliessung und Nutzung wurden hoch bewertet. Beim zweitrangierten Projekt № 6 erwies sich die Referenz an Max Vogt als weniger tragfähiges Konzept und das Ergebnis konnte nicht so deutlich als spezielles Bahnhofsgebäude und als individuelle Lösung mit guter Adressbildung für Liestal überzeugen.

Rangierung

Das Preisgericht beschloss einstimmig folgende Rangierung und Preiszuteilung:

1. Rang	Projekt №1	Le Mur du Quai	1. Preis
2. Rang	Projekt №6	Max	2. Preis
3. Rang	Projekt №5	Linea	3. Preis

Die Preissummen wurden wie im Wettbewerbsprogramm festgelegt vergeben (siehe Preise + Entschädigungen unter Ziff. 2).

Hinweise für die Weiterbearbeitung

Für die Weiterbearbeitung des Projekts rät das Preisgericht folgende Punkte besonders zu berücksichtigen:

- Überprüfung der Kosteneffizienz sowie Prüfung alternative Lage der Velostation
- Optimierung der Rampenneigung zum 1. OG (Velostation)
- Evaluierung alternativer Nutzungskonzepte für den Brückenbau (Velostation)
- Prüfung der Möglichkeiten zur Überdachung der PU Oristal bzw. einer Verschiebung des Treppenabgangs vom Palazzo ins Gebäudevolumen des Aufnahmegebäudes
- Verdichtung der Volumen im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes und ggf. Verzicht auf mittleren Gebäudeeinschnitt zu Gunsten der Optimierung der Retailflächen im EG und UG und ggfs. einer Kürzung der Grundrisslänge
- Überprüfung der Qualität + Funktionalität der Aussenräume angrenzend zum Busbahnhof
- Überprüfung der perronseitigen Erschliessung der Kerne Aufnahmegebäude
- Optimierung der Anlieferungs- und Entsorgungssituation Aufnahmegebäude und Bürogebäude (sowohl Anlieferung vom Emma-Herwegh-Platz als auch Anlieferungssituation am Bushof sind nicht geeignet)
- Neupositionierung der Velo-Abstellplätze im EG in Verbindung zur PU
- Neupositionierung der Kurzzeitparkplätze am Bürogebäude
- Besondere Beachtung der Gestaltung der Dachaufbauten, insbesondere fehlende Darstellung beim Aufnahmegebäude
- Überprüfung der Möglichkeit von Dienstleistungsflächen in den Obergeschossen 2 und 3 des Aufnahmegebäudes
- Überarbeitung des CI Konzepts, speziell mit Bezug zum grossen Schriftzug „SBB“ an der Nordfassade der Velostation

Genehmigung der Beurteilung + Empfehlung

Nach Abschluss der Beurteilung wurde ein Kurzprotokoll über die Bewertung und Rangierung der Projekte erstellt und dieses von dem Preisgericht unterzeichnet.

Das Preisgericht empfiehlt der Auftraggeberin einstimmig, den Verfasser des erstrangierten Projektes „Le Mur du Quai“ mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.

Öffnung der Verfassernachweise

Nach Unterzeichnung des Kurzprotokolls erfolgte die Öffnung der Verfassercouverts:

13

Projekt 1 – Le Mur du Quai

Architektur:

Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden

Landschaftsarchitektur:

Haag Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

Projekt 2 – Quatre

Architektur:

Luca Selva AG, Architekten ETH BSA SIA, Basel

Landschaftsarchitektur:

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich

Projekt 3 – Stadtcollage

Architektur:

Architekturbüro Andrea Roost, Bern

Landschaftsarchitektur:

David Bosshard Landschaftsarchitekt, Bern

Projekt 4 – Kiss & Rail

Architektur:

Halter Casagrande Partner AG, Luzern

Landschaftsarchitektur:

Appert Zwahlen Partner AG, Luzern

Projekt 5 – Linea

Architektur:

Müller Sigrist Architekten AG, Zürich

Landschaftsarchitektur:

Westpol Landschaftsarchitekten GmbH, Basel

Projekt 6 – Max

Architektur:

Morger Partner Architekten AG, BSA SIA, Basel

Landschaftsarchitektur:

Stauffer Rösch AG, Basel

5 Rangierte Projekte

Le Mur du Quai

1. Rang | 1. Preis

14

Architektur:	Burkhard Meyer Architekten BSA, Zürich
Verantwortlich:	Andreas Signer
Landschaftsarchitektur:	Haag Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Kennzahlen Projekt	
Gesamtfläche GF:	8'303 m2
Geschosse Aufnahmegebäude:	4
Geschosse Bürogebäude:	7



Visualisierung vom Emma-Herwegh-Platz Richtung Süd-Osten

Das Projekt überzeugt **städtebaulich** durch eine starke, zusammenhängende Ensemblewirkung. Der viergeschossige, lang gestreckte Riegel des Aufnahmegebäudes und das siebengeschossige Volumen des Bürogebäudes werden durch einen zweigeschossigen, fünf Meter breiten Verbindungsbau ergänzt, der im Erdgeschoss durchlässig gestaltet ist und für das erste Obergeschoss selbstbewusst die Nutzung der Velostation auf-

nimmt.

Das erste Obergeschoss des Aufnahmegebäudes und des Verbindungsbaus werden als durchlaufendes Volumen ausgebildet, das auf überzeugende Art in das Volumen des Bürogebäudes einschneidet und gleichzeitig das Dach des Wartebereichs für den Busbahnhof und die Basis für die zwei Wohnetagen im Aufnahmegebäude bildet. Die **Volumetrie** bildet auf ansprechende Weise ein

Tor zur Stadt. Es entsteht eine starke, identitätsstiftende und adressbildende Gebäudefigur, die bei adäquater **Massstäblichkeit** und angemessenem Ausdruck in überzeugender Weise einen Quai zum Platzraum bildet. Das Gebäudeensemble stellt gelungen die städtebauliche Verbindung zwischen Post- und Emma-Herwegh-Platz her, wirkt als Gegenüber zu den Punktbauten Uno + Zentraliestal und bildet überzeugend das Bindeglied zum neu geplanten Hochhaus im Baubereich C.

Die **Fassadengliederung** unterstreicht durch ihre starke Horizontalität konsequent das Konzept der Klammerwirkung der Gebäudefigur. Feine Bänder aus geschliffenem Kunststein mit dazwischenliegenden Klinkervorsatzschalen verbinden die zwei Gebäude und artikulieren einen soliden und funktionalen Ausdruck. Die Fassadengestaltung ist entsprechend der dahinter liegenden Funktionen differenziert und weist eine interessante Tiefenwirkung auf. Die gewählte helle Tonigkeit führt zu einem freundlichen, öffentlichen Erscheinungsbild.

Die Gestaltung des Aufnahmegebäudes weist im Erdgeschoss eine grosse Transparenz und ein ansprechendes Spiel von offenen und geschlossenen Bereichen auf. Das Gebäude wird als Hybrid entwickelt, in dem die **Nutzungen** überzeugend horizontal gestapelt werden und das Mass der Öffentlichkeit von den SBB- und Retailnutzungen im Erdgeschoss über die Büronutzungen im ersten Obergeschoss bis zu den darüber angeordneten zwei Wohngeschossen konsequent abnimmt. Die Flächen im Untergeschoss wurden kosteneffizient auf das Wesentliche reduziert. Die verschiedenen Nutzungen innerhalb des Aufnahmegebäudes werden geschickt kombiniert und effektiv in Zusammenhang gesetzt, wobei die Gesamtfigur anschaulich als zeitgenössischer Bahnhof lesbar wird.

Die **Erschliessung** der Kerne erfolgt primär vom Platz, der perronseitige Zugang ist jedoch ebenfalls möglich. Im zweiten OG ist gleisseitig ein Laubengang angeordnet. Die Wohnungsgrundrisse sind gut organisiert und bieten einen interessanten Mix aus kleineren, über die Kerne erschlossenen Geschosswohnungen und grösseren, über den Laubengang zugänglichen Maisonette-Typen mit spezifischer Hofsituation. Alle Wohnungsgrundrisse bie-

ten zusätzliche Qualität durch individuelle Aussenräume. Die Geschosswohnungen sind mit Balkon zum Platz hin ausgestattet, die Maisonettewohnungen mit Lichthof und Balkon nach Süden zum Gleis.

Das Bürogebäude öffnet sich im Erdgeschoss mit einem Einschnitt zum Emma-Herwegh-Platz, der geschickt eine Verschiebung des Blickwinkels herbeiführt und eine Erkersituation zum Platz schafft. Die dadurch entstehende, schlanke ostseitige Stirnfassade steht in adäquater Relation zum neuen Hochhaus im Baubereich C. Es ist **effizient** als Vierspänner organisiert, in dem sowohl die Büronutzung als auch die Variante Wohnen in guter Qualität nachgewiesen werden kann.

Im Bereich **ökologische Qualität** wird das Projekt hinsichtlich der **Energieoptimierung** sehr positiv beurteilt. Ein Bedarf an vertieften Analysen besteht bei den Themen Tageslichtnutzung, Flexibilität und Anordnung der Erdgeschossnutzungen. Aus Sicht Ökonomie und **Erstellungskosten** befindet sich das Projekt unter den sechs eingegangenen Projekten im Mittelfeld, wobei die für Gebäudetechnik und Ausbau kalkulierten Kosten nicht plausibel sind und korrigiert werden müssen.

Nicht überzeugen kann die aufwendige Lösung der **Entsorgung** über den Oristal-Strassentunnel und die **Anlieferung** des Bürogebäudes vom Emma-Herwegh-Platz bzw. des Aufnahmegebäudes über den Bushof. Auch die Positionierung der Kurzzeitparkplätze am Bürogebäude ist zu überprüfen. Die Retail- und Gastronomienutzungen im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes sind hinsichtlich Fläche und Lage zu überprüfen.

Das Projekt wurde vom Preisgericht einstimmig zum Sieger gewählt, da es die im Wettbewerbsprogramm formulierten Anforderungen weitgehend überzeugend erfüllt. Die geforderte Etappierbarkeit und separate Veräusserbarkeit ist trotz Ensemblebildung möglich.

LE MUR DU QUAI

ENTWICKLUNG BAHNHOFAREAL LIESTAL
Februar 2016

Präsentationsplan

Die Bedeutung des „Bahnhofs“ bezieht sich nicht mehr auf die inneren Funktionen der Eristerung einer Fahrkarte und der Inangriffnahme einer Reise, sondern hat sich zu einem schnellleibigen Transitorium für eilige Pendlerströme entwickelt. Die effektiven Funktionen des Bahnbetriebs machen nur noch einen verschwindend kleinen Teil aus. Umso mehr wird das Bahnhofsgebäude innerhalb des Städtegefüges zu einem kräftigen Zeichen für den Ort der Anbindungen an Nachbarregionen und urbane Zentren.

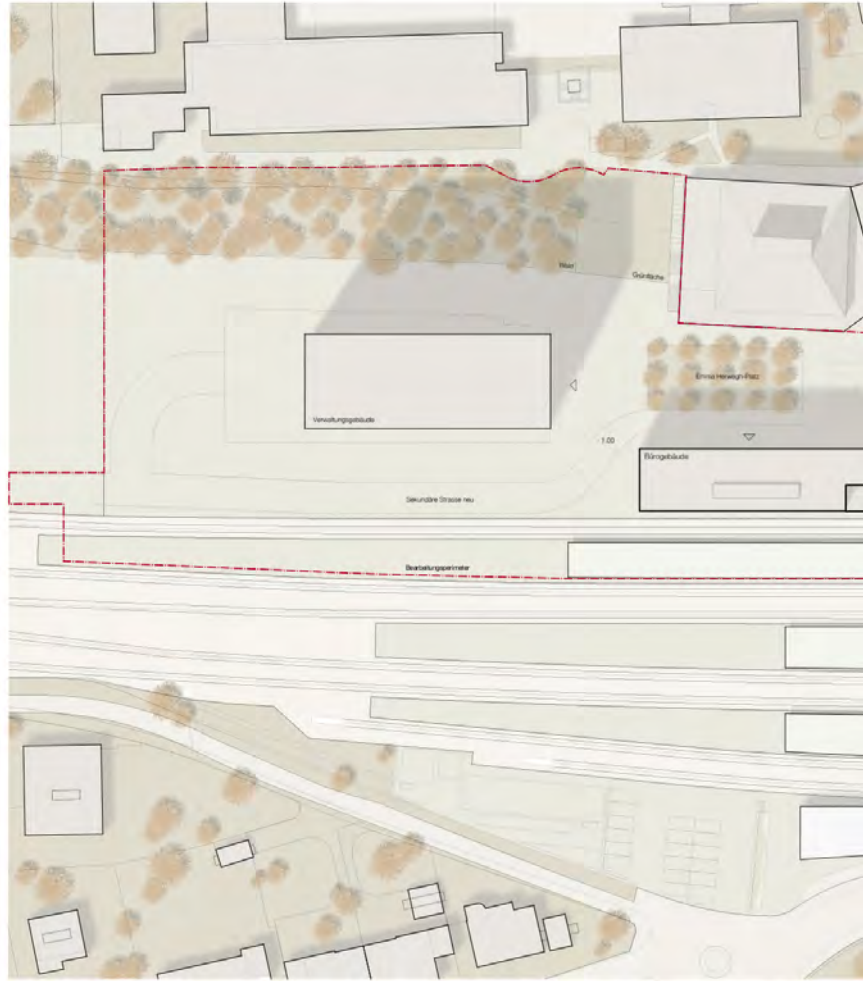
Das Aufnahmegebäude erhält in der vollen Länge bis zum abschliessenden Bürogebäude in einer einheitlichen Ausbildung die eigenständige Identität, die für die öffentliche Nutzung beansprucht werden kann. Dabei bleibt im Aufnahmegebäude das transparente Erdgeschoss für den Zugang zur Bahn durchlässig, lediglich unterbrochen durch zwei Vertikalschliessungen. Darüber liegend sind in einer ersten Schicht Büros und Arztpraxen angedacht und in den weiteren beiden Geschossen Wohnungen, wovon die grösseren als Duplex ausgebildet sind und sich mit grosszügigen Dachterrassen zum Sonnenlicht erstrecken.

Die vielfältigen Immissionen bahn- bzw. südseitig bringen es mit sich, spezielle Lösungen für die innere Organisation, die Nutzung und die Belichtung der Räume zu finden. Erschliessungs- und Nebenraumbereiche sind daher konsequent bahnseitig angelegt, und ein Grossteil der Wohnungen erhält Licht über Dach und Oblichtfenster.

Das Bürogebäude übernimmt die Attitüden des Aufnahmegebäudes, öffnet sich allerdings rundum gleichmässig und seriell, was grosse Flexibilität für alle möglichen Nutzungen ergibt. Büros und Praxen unterschiedlichen Zuschnitts, oder auch Wohnungen, ausgerichtet nach Ost-, West- und Platzseite. Die öffentliche Nutzung im Erdgeschoss richtet sich auf den Emma-Herwegh-Platz, wo auch die Möglichkeit für einige Kaffee-Tische im Park besteht.

Im langen schmalen Zwischenbereich wird mit der durchgehenden Vordachkante die Anlagenspur des öffentlichen Verkehrs definiert, der darüberliegende Verbindungstrakt eignet sich gut belichtet und sichtbar als attraktive oberirdische Verkehrsstation. Dabei wird der Bereich des neuen Wendegleises nicht überbaut. Die beheizten Volumina bleiben kompakt und strukturell klar durchgegliedert.

Die gewählte Materialisierung unterstützt den kräftigen Auftritt als öffentliches Gebäude und bietet den eigenständig gestalteten Neubauten am Bahnhofplatz ein gleichwertiges Gegenüber und erhält so seine klare Identität. Sichtmauerwerk und Betonzeilen unterstützen die Ausprägung des Gebäude-Ensembles und bieten als sehr widerstandsfähige Materialien nachhaltigen Schutz im Zusammenhang mit Immissionen wie Lärm, Erschütterungen, Verschmutzung und Witterung.

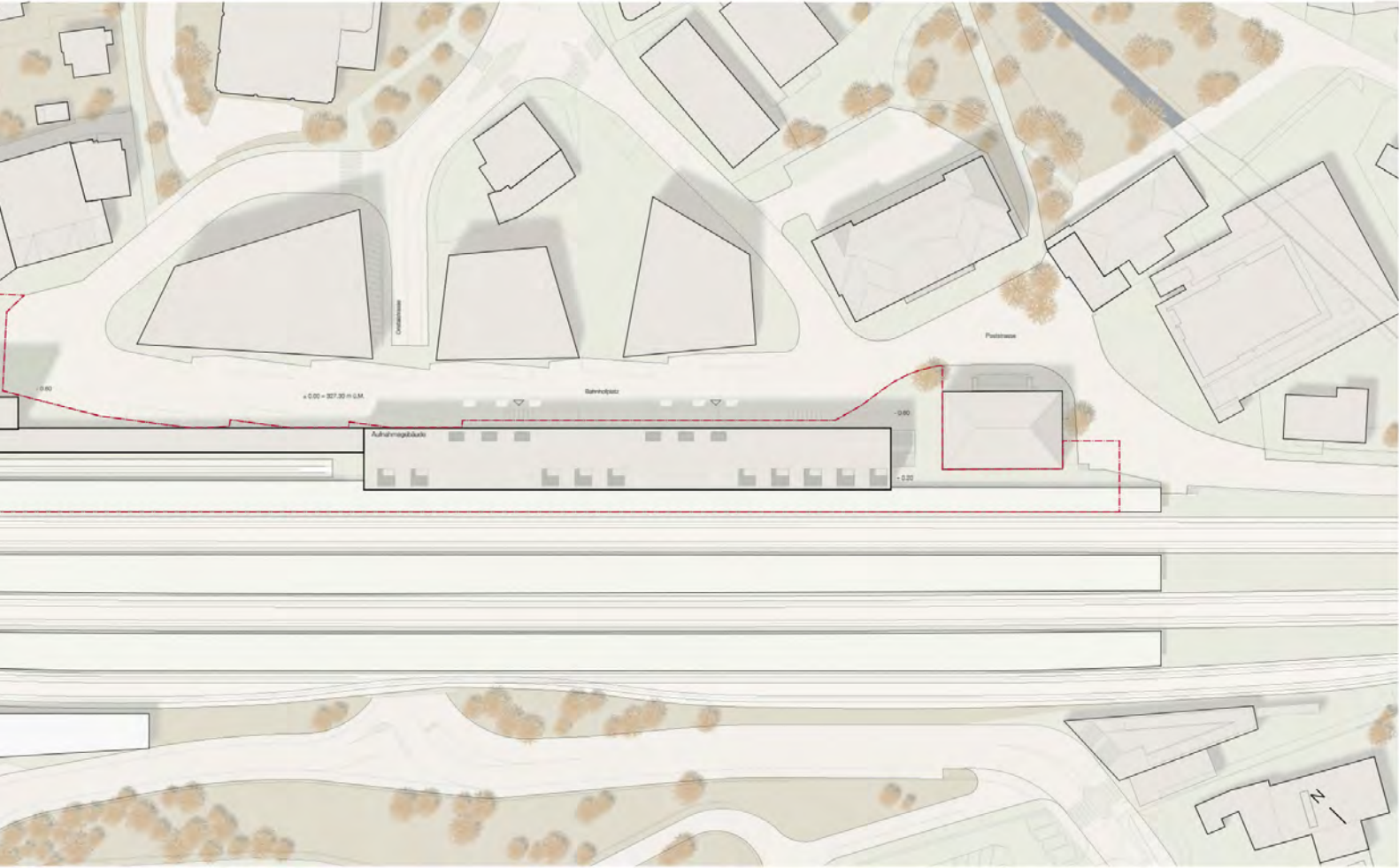


Situation 1:500



Nordostfassade 1:200



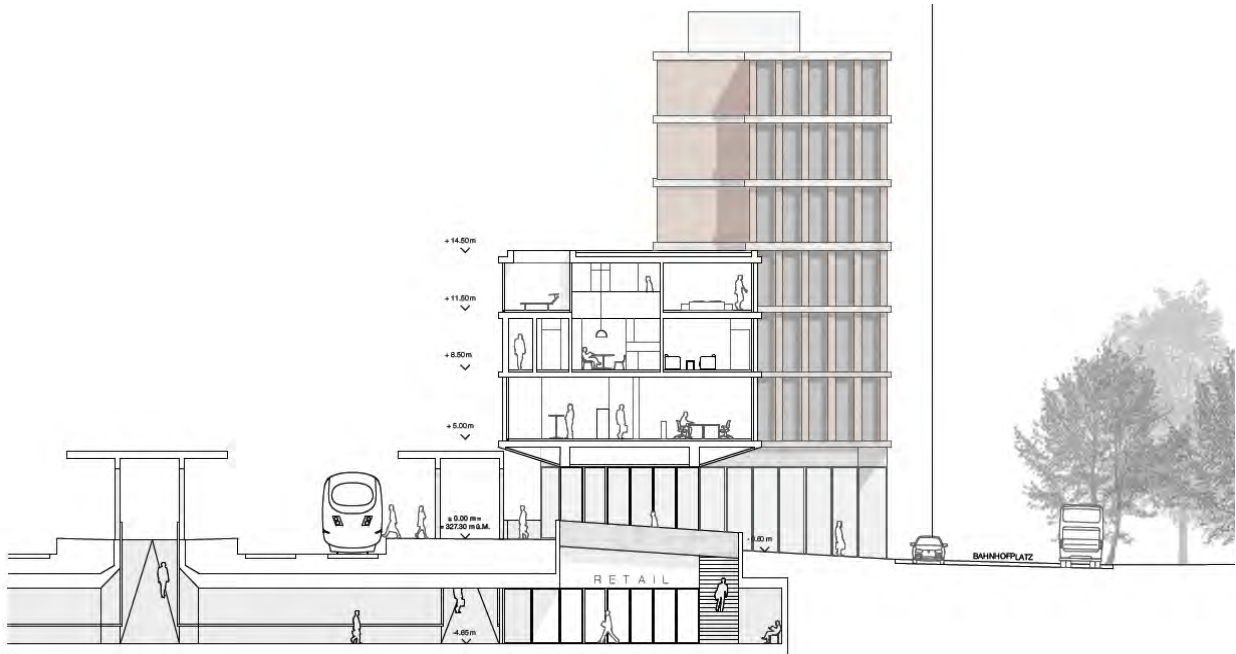




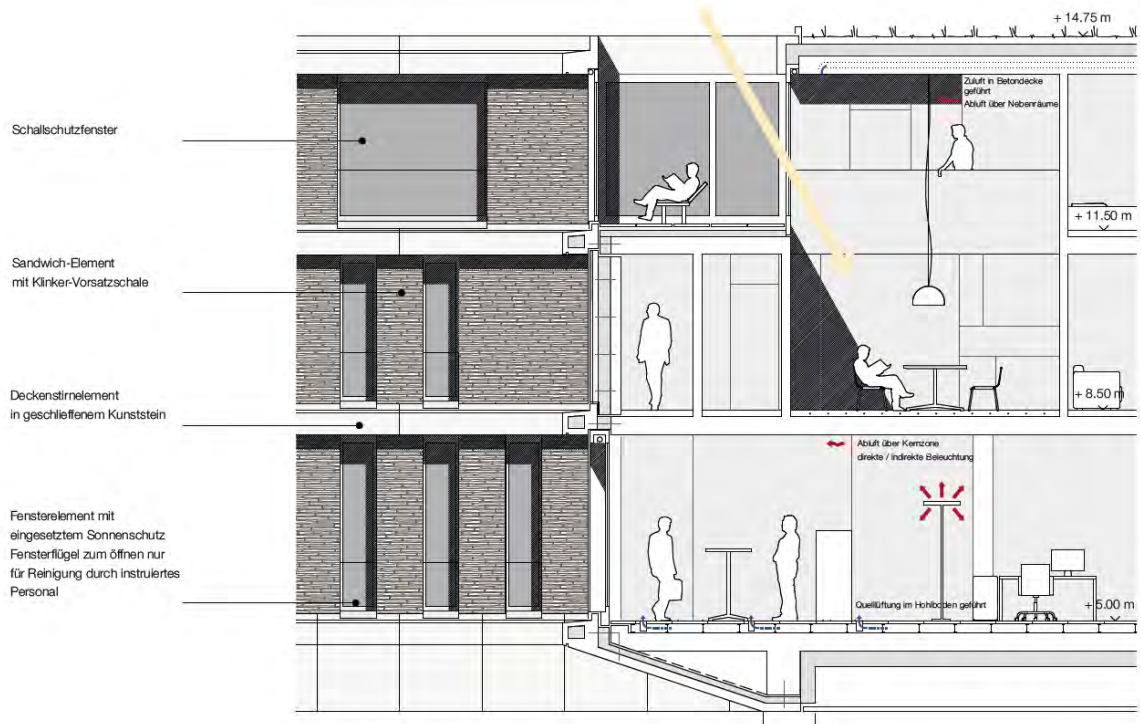
Modellfoto



Grundrisse Wohngeschosse



Querschnitt



Fassadenschnitt

Max

2. Rang | 2. Preis

20

Architektur:	Morger Partner Architekten AG, Basel
Verantwortlich:	Henning König, Martin Klein
Landschaftsarchitektur:	Staufer Rösch AG, Basel
Kennzahlen Projekt	
Gesamtfläche GF:	9'378 m ²
Geschosse Aufnahmegebäude:	5
Geschosse Bürogebäude:	6



Visualisierung vom Emma-Herwegh-Platz Richtung Süd-Osten

Das Projekt schlägt das Aufnahmegebäude und das Bürogebäude als **separate** Volumen vor, die durch eine eingeschossige Überdachung verbunden sind, die im Erdgeschoss durchlässig zum Gleis bleibt.

Die soliden, monolithischen Bauten wirken als gelungene **Komposition** und schaffen eine angemessene Eingliederung der Nachbarbebauung und des neuen Hochhauses im Baubereich C. Die städtebaulich feine Staffelung der Gebäudekörper führt zur Bildung schöner Raumsequen-

zen und Platzräume. Die Volumen selber, die eine sehr gute **Verträglichkeit** am Ort aufweisen, überzeugen als robuste, homogene Betonbauten und nehmen auf geschickte Art und Weise Bezug auf die Bahnhofarchitektur der 60er Jahre.

Die **Aussenhaut** der massiven Stahlbetonkonstruktion wird von einer tragenden Fassadenschicht aus vorgefertigten Sichtbetonelementen gebildet, die gut proportio-

niert ist und als interessantes Relief aus nicht bündig gesetzten Stützen, Deckenstirnen und Brüstungen gestaltet ist. Zwischen Aufnahmegebäude und Bürogebäude erfolgt eine feine Nuancierung.

Das Aufnahmegebäude überschreitet mit seinen fünf Geschossen die gemäss Quartierplan zulässige BGF und Höhe deutlich, was insbesondere in Anbetracht der sehr nahen Anordnung zum Palazzo als kritisch erachtet wird. Die geringe Geschosshöhe in den Obergeschossen erlaubt keine **Flexibilität** bezüglich einer Büronutzung und lässt nur den minimalen Wohnungsstandard zu.

Das Erdgeschoss des kompakten Volumens ist als umlaufend zurückspringendes Sockelgeschoss ausgebildet und weist mittig einen Durchgang zum Perron auf. Gleisseitig erfolgt zentral eine grosszügige Verbindung über Treppe und Rampe zu den Retailflächen im Untergeschoss und zur PU Oristal. Diese Verbindung weist eine hohe räumliche Qualität und **Kundenfreundlichkeit** auf, konsumiert jedoch zu viel wertvolle Nutzfläche auf Platzebene. Zudem ist die Anordnung der Retailflächen im Untergeschoss nicht optimal. Die im Grundriss suggerierte Offenheit im Erdgeschoss wird in der **Materialisierung** nicht umgesetzt. Diese Zone wirkt sehr massiv und zu geschlossen im Sinne der dort untergebrachten öffentlichen Nutzungen.

Die **Erschliessung** der vier Wohngeschosse erfolgt **flexibel** über gleisseitig angeordnete Laubengänge. Entlang der Laubengänge sind mehrgeschossige Höfe mit vertikaler Begrünung angeordnet, die die notwendige Distanz zwischen Erschliessungsfläche und Privatsphäre schaffen und als wertvoller Beitrag zum Thema Wohnen an der Bahn betrachtet werden. Auf Grund ihrer geringen Breite sind sie jedoch nicht als Aussenraum nutzbar. Die **Wohnungsgrundrisse** sind von hoher Qualität.

Die Anlieferung des Aufnahmegebäudes erfolgt kostenintensiv über den Strassentunnel Oristalstrasse und einen Trottoirlift im Bereich des Busbahnhofs, was eine gute Flexibilität, aber eine ungünstige Verflechtung der Personen-/ Verkehrsströme zur Folge hat.

Das Bürogebäude ist mit zwei **Erschliessungskernen** wirtschaftlich nicht optimiert, weist jedoch eine hohe **Flexibilität** für die Realisierung von Wohnnutzungen auf bei

grosszügigen Raumhöhen.

Die Velostation wird separat mit eigener Rampe unter dem Emma-Herwegh-Platz realisiert, was eine positive **Entflechtung der Verkehrsströme** zur Folge hat, jedoch sehr kostenintensiv ist. Insgesamt weist das Projekt hohe **Erstellungskosten** im Vergleich zu den restlichen fünf Projekteingaben auf.

Die **Aussenraumgestaltung** erzeugt differenzierte Aussenräume und platziert das Café in vorteilhafter Lage am Palazzo. Die Velo Abstellplätze sind nicht optimal positioniert.

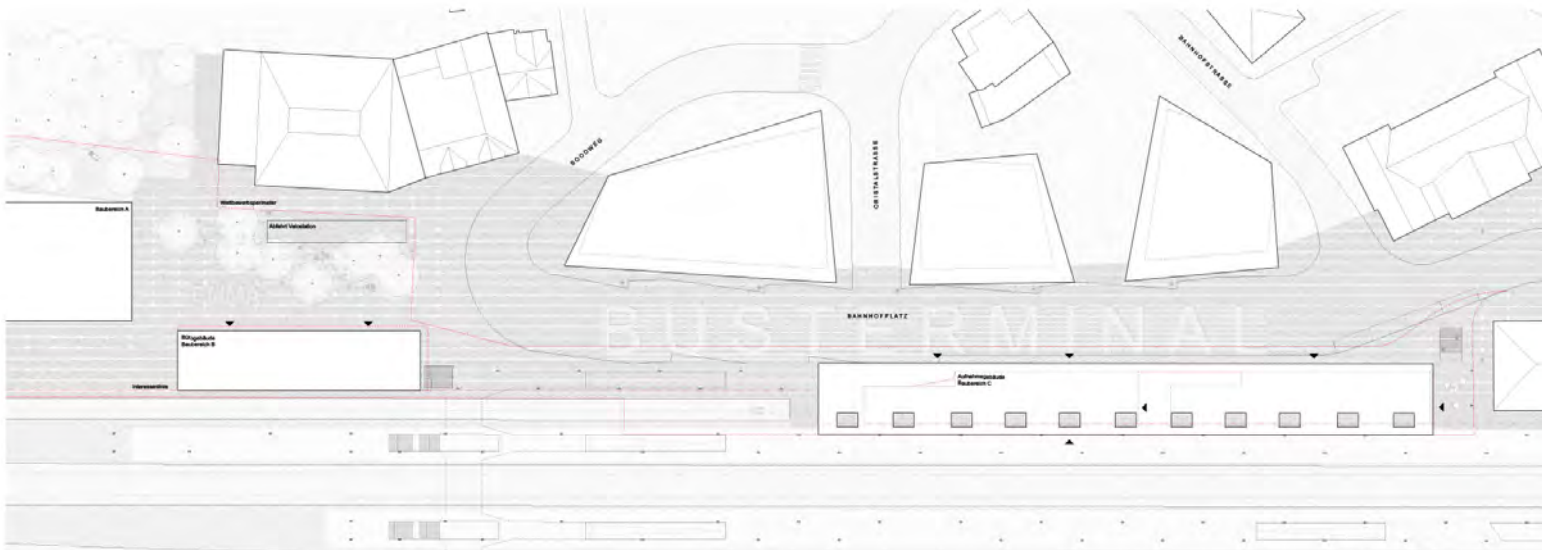
Die **ökologischen Qualitäten** wurden durch den Experten im Vorfeld speziell mit Bezug zur Arbeitsplatzqualität positiv bewertet und durch das Preisgericht bestätigt. Negativ beurteilt wird der hohe Betonanteil, dessen Einsatz viele Ressourcen bindet und für einen hohen Anteil an Primärenergie bzw. CO2 Ausstoss verantwortlich ist.

Das Projekt besticht durch seine **städtebauliche Setzung** und die, in Anlehnung an die Bahnhofsarchitektur der späten Moderne in der Schweiz, differenzierte und dennoch robuste Betonarchitektur.

Fraglich bleibt der besondere Bezug zu Liestal und eine, zur **Adressbildung** beitragende Unverwechselbarkeit.



Ansicht Süd Büro- und Aufnahmegebäude M 1:500



Situationsplan M 1:500

Architektonisches Konzept

Kaum ein Bauwerk prägt das einheimische Landschaftsbild stärker als die Schweizerischen Bundesbahnen. Max Vogt hat als Mitbegründer einer legendären SBH Baukultur, die zwischen 1957 und 1982 viele Bauten von ausgereicherter architektonischer Qualität hervorbrachte, dazu einen wichtigen Beitrag geleistet. Unser Entwurf für den neuen Bahnhof in Liestal ist eine Hommage an diesen verdienstvollen Architekten, der versucht, trotz größtmöglicher formaler Reduktion und funktionaler bautechnischer Perfektion, sinnliche Raumqualitäten zu schaffen.

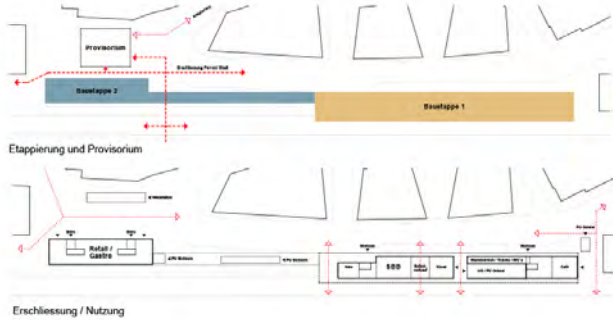
Das ganze Bahnhofsgelände wird sich in den nächsten Jahren vollumfänglich verändern. Der Ort erhält eine neue Identität. Über bleibt einzig das ehemalige Postgebäude, 1952 im gelatzartigen Neorenaissancestil errichtet, als ein wichtiges Dokument aus der Gründerzeit von Post und Bahn. Das Aufnahmegebäude und das Bürohaus sind über einen Querteiler in ihrer Position wie auch in ihrer Volumetrie städtebaulich weitestgehend identisch. Jeder produktive Ideen stehen deshalb im Vordergrund. Weitere Einschränkungen engen den Spielraum weiter stark ein. Das Aufnahmegebäude transportiert das maximal mögliche Volumen. Das Erdgeschoss, gemäss den Vorgaben abseits unterschiedlich tief zurückversetzt, beherbergt die 500 eigenen

Nutzungen für den Personenverkehr, einen Kiosk und ein Café. Die zentral positionierte Rampe und Treppe erschliessen aus der Mitte heraus die bestehende Unterführung. Im Untergeschoss sind neben den gemeinsamen Infrastrukturalternativen die geforderten flexiblen untergeordnet.

In Resonanz mit bewährten Wohn-Bauwerken entlang der Bahn erschaffen wir den Laubengang als einzigen produktiven Typus, um den spezifischen Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Der Entwurf unterstreicht eine zeitgemässe Auslegung. Die Erschliessung der Wohnungen erfolgt über zwei Treppenhäuser und einem im Süden der vier Geschosse angeordneten Laubengang. Ein wohlproportionierter Luftraum schafft eine räumliche Distanz zu den Innenräumen und wird zum eigentlichen Nukleus der Wohnung. Die Tre-, Höfen- und Eingangs-bereiche bilden zusammen mit dem Luftraum ein räumliches Ensemble. Eine begrünte transzendent wirkende Wand schafft vom Luftraum zum Laubengang hin die notwendige Privatsphäre. Das Sonnenfeld durchdringt den grünen Filter und schenkt in den Innenräumen eine spezifische atmosphärische Dichte. Alle Schlafzimmer sind stimmungsvoll nach Norden hin orientiert. Das Bürogebäude, aufgrund der Vorgaben ein schattiger, langgestreckter, hoher Baukörper, zeichnet sich durch seine lapidare Typologie aus. Um die geforderte flexible Umnutzung

zu einzelnen Wohnungen zu garantieren sind ein kompakter Struktur- und Fassadenraster sowie zwei vertikale Erschliessungen notwendig. Die Relatorkanten im Erdgeschoss sind frei ein- und umkehrbar. Die beiden Zugänge zu den Büroräumen, die sich in den fünf Obergeschossen befinden, werden gut auffindbar vom Emma Herwegh Platz aus erreicht. Ein Geschoss kann bis maximal in vier Einheiten unterteilt werden und erlaubt flexible Einstellungen.

Die Fassaden beider Gebäude übersteigen die innere Struktur in rhythmischer Form nach aussen hin ab. Sie verschaffen ihr durch ein System aus nicht bündig zueinander positionierten Säulen, Deckenstrahlen und Brüstungen eine Reliefwirkung. Licht und Schatten steigern die plastische Wirkung. Im Gegensatz zu den monolithischen Sichtbetonbauten von Max Vogt, die eine jegliche Detailarmut angeführt wurden, besteht die Konstruktionslogik der beiden Bauten aus vorfabrizierten Beton-Sandwichsteinen. Um die Spezifität der beiden Gebäude besser zum Ausdruck zu bringen, werden die Module leicht variiert. Die Struktur ist reduziert, die Erschliessungslinien differenziert.



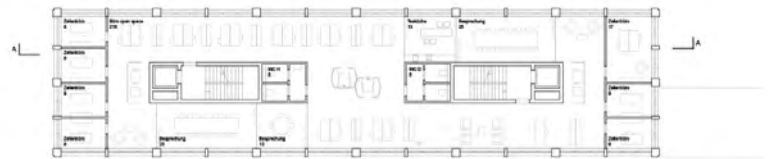
Grundriss Erdgeschoss Büro



Grundriss Erdgeschoss Aufn

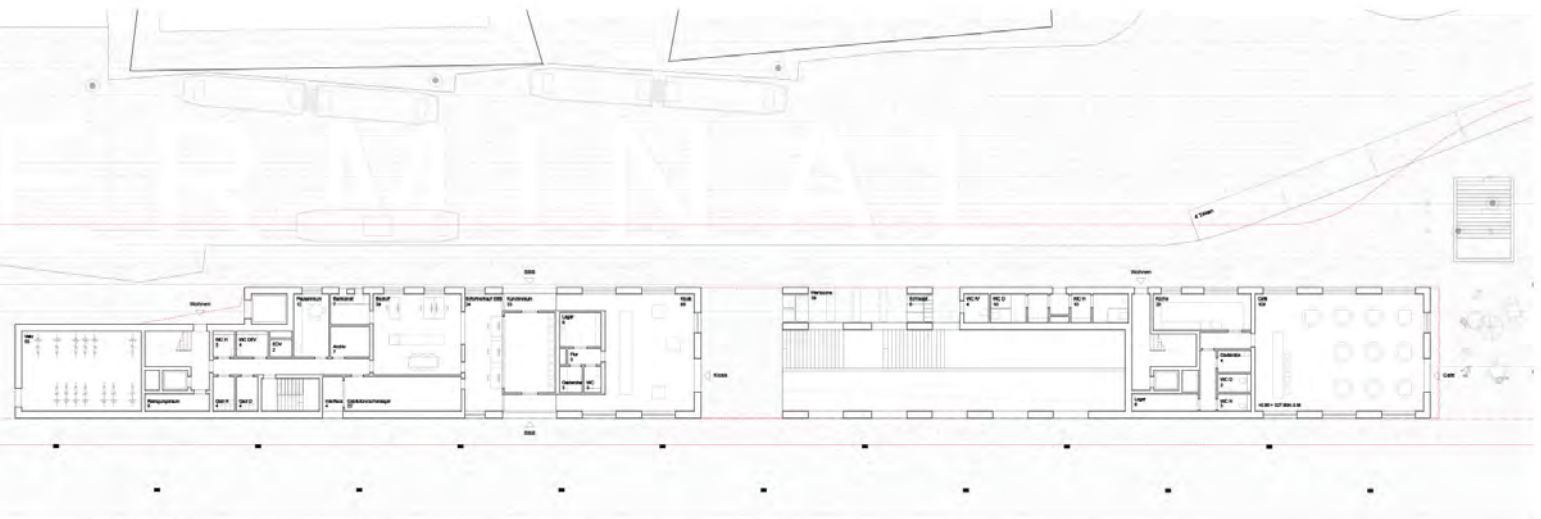


Grundriss Obergeschoss Aufn

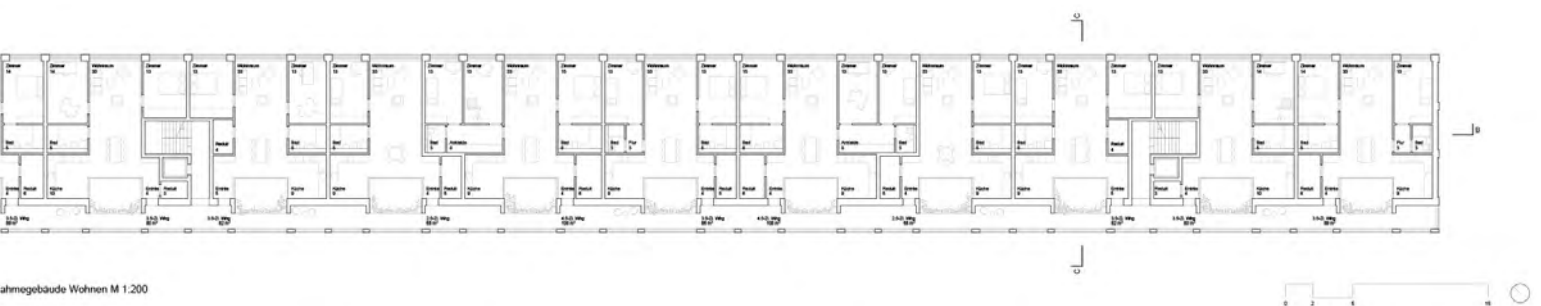


Gebäude M 1:200

Grundriss Obergeschoss Bürogebäude single tenant M 1:200



Wohngebäude M 1:200



Wohngebäude M 1:200

Linea

3. Rang | 3. Preis

24

Architektur:	Müller Sigrist Architekten, Zürich
Verantwortlich:	Pascal Müller
Landschaftsarchitektur:	Westpol Landschaftsarchitekten GmbH, Basel
Kennzahlen Projekt	
Gesamtfläche GF:	8'433 m2
Geschosse Aufnahmegebäude:	4
Geschosse Bürogebäude:	7



Visualisierung vom Emma-Herwegh-Platz Richtung Süd-Osten

Die Verfasser schlagen die Projektierung zweier komplett unterschiedlicher Gebäude für das Aufnahme- und das Bürogebäude vor. Im Zwischenraum wird ein einfaches, freistehendes Perrondach realisiert. Die **Komposition** der Gebäudekörper wirkt harmonisch.

Das Aufnahmegebäude wird als Brückenkonstruktion ausgebildet. Der dreigeschossige Fachwerkträger in Stahl mit aussteifenden Diagonalen wird im Erdgeschoss auf nur 2 Kernen aufgelagert und kräftig seitlich weit über

diese aus. Diese **Konstruktionsweise** erzeugt eine leere Tragstruktur, die völlig flexibel mit Räumen und Nutzungen gefüllt werden kann. Die Gestaltung der Erdgeschossflächen überzeugt innenräumlich durch flexible Gestaltung der vermietbaren Flächen und ein hohes Mass an **Transparenz**. Aussenräumlich werden die Personenflüsse gut gelenkt und die **Erschliessung** des Hausperons weist eine hohe **Funktionalität** auf.

Die aufwendig erzeugte **Flexibilität** wird jedoch nicht ge-

nutzt und die Struktur im Erdgeschoss bereits vollständig mit den Nutzungen der SBB und Retail bzw. Gastronomieflächen gefüllt. Die angenehme Transparenz wirkt hauptsächlich nachts, am Tag überwiegt ein geschlossener Eindruck.

Auch für die Wohnnutzung in den Obergeschossen ist die vorgeschlagene Struktur zwar möglich, erscheint aber eher ungeeignet, da die **Fassade** ausserhalb des Skeletts angeordnet ist und die Diagonalen dadurch dominant im Wohnraum spürbar werden und den Ausblick versperren. Die ungleiche Ausbildung der Nord- und Südseite führt zudem zu einem unvorteilhaften Ungleichgewicht der Kräfte.

Für eine Umnutzung der Obergeschosse als Bürofläche bieten die grossen Stützweiten ein hohes Mass an Flexibilität.

In den drei Wohngeschossen wird lediglich ein **Wohnungstyp** realisiert, der nur geringe Qualitäten aufweist. Die Möglichkeit individuelle Aussenräume zu integrieren wurde nicht verfolgt. Die Wohnungen teilen sich zwei gemeinsam genutzte Dachterrassen, die für die Anzahl an Wohnungen jedoch sehr klein erscheinen. Auf das kompakte **Volumen** wird in Anlehnung an die Formensprache der Nachbarbebauung ein Schrägdach als dekoratives Konstruktionselement aufgesetzt, das jedoch weder aus der Stadtebene sichtbar noch aus dem Innenraum erlebbar wird.

Das Bürogebäude wird als siebengeschossiger Kubus am Emma-Herweg-Platz realisiert. Die Erschliessung erfolgt über einen länglichen Kern, der so im Grundriss positioniert ist, dass der Bereich Richtung Südfassade nur als Zirkulationsfläche genutzt werden kann. Die Anordnung der Retail-Nutzungen im Erdgeschoss erscheint nicht funktional.

Die Erschliessung der Grundrisse über lange Gänge entlang der Südfassade, ohne direkt Erschliessung aus den Kernen, ist nicht effizient.

Die Gesamterscheinung der vorgehängten, profilierten Metall-Element-Fassade des Aufnahmegebäudes ist sehr dunkel. Die Brückenkonstruktion führt zur Bildung zweier unformulierter Enden an den Stirnfassaden. Die Verwen-

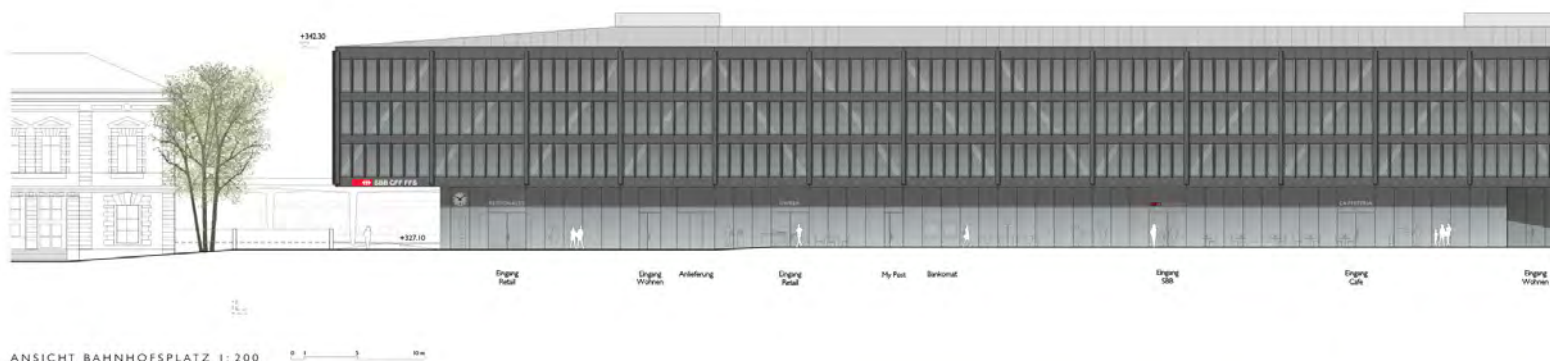
dung von Holzmetallfenstern erscheint widersprüchlich zur übrigen **Materialisierung**. Die **Fassade** des Bürogebäudes wird als sensible Umkehrung der AG Fassade vorgeschlagen und wirkt durch die Wahl einer helleren Farbpalette und der Doppelgeschossigkeit der Fensterelemente eleganter und einladender.

In Bezug auf die **ökologische Qualität** ist das Projekt eines der besten der eingereichten Arbeiten. Die **Erstellungskosten** hingegen sind sehr hoch – nicht zuletzt infolge der aufwendigen Tragkonstruktion.

Die Velostation wird im Untergeschoss organisiert und ist von beiden Personenunterführungen zugänglich. Die **Entflechtung** von Velo- und Fussgängerverkehr wird dabei nicht gelöst. Die Anbindung an den Strassentunnel der Oristalunterführung ist unter dem Sicherheitsaspekt nicht optimal gelöst.

Die erdgeschossige **Anlieferung** des Aufnahmegebäudes im Bereich des Busbahnhofs erscheint problematisch.

Für das Aufnahmegebäude wird ein sehr eigenständiges, kompaktes Gebäudevolumen vorgeschlagen, das als selbstbewusster, struktureller Ansatz mit hoher Flexibilität gewürdigt wird. Die Komposition der drei Bauteile überzeugt jedoch weniger. Die vorgeschlagene Brückenkonstruktion ist faszinierend, wirkt aber forciert und tritt zu wenig in Erscheinung. Gestalt und Konstruktionsprinzip bilden in diesem Konzept eine starke, untrennbare Einheit und lassen daher keine Optimierung einzelner Aspekte zu.



ANSICHT BAHNHOFSPLATZ 1:200



NEUE EINHEIT AM BAHNHOF

ENSEMBLE - PLATZGEFÜGE - WEGFÜHRUNG

Das Bahnhofsviertel von Liestal wird geprägt von den drei neuen freistehenden Baukörpern UNO und Zentralfestal. Mit dem neuen Aufnahmegebäude und dem Bürogebäude wird nun der Bahnhofplatz als Ankunftsort gefasst und komplettiert. Im Gegensatz zum Masterplan mit einem einzigen möglichen Volumen wird eine Überbauung mit drei neuen Objekten vorgeschlagen, welche auf die spezifischen funktionellen und städtebaulichen Anforderungen reagieren und dennoch einen kohärenten Auftritt des Bahnhofs ermöglichen. Das bestehende Gebäude Palazzo übernimmt auf der Ostseite den Auftakt am neuen durchgehend als Begegnungszone ausgebildeten Bahnhofplatz.

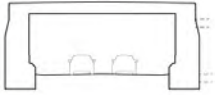
Im Anschluss folgt das Aufnahmegebäude als Langhaus mit drei Wohngeschossen und einem flexiblen und stützenfreien Erdgeschoss mit Dienstleistungen für Bahn- und Buskunden. Das Bürogebäude bildet zusammen mit dem noch zu planenden Verwaltungshochhaus den räumlichen Abschluss des Bahnhofquartiers am Emma-Herwegh-Platz. Zwischen den beiden Bauten verknüpft als drittes Objekt ein überdachter Aussenraum die Personenunterführung. Sichert mit dem Aufnahmegebäude. Zugleich bildet es den räumlichen Abschluss des langgezogenen Bahnhofplatzes und dient als Wartebereich für die Buspassagiere.



SCHNITT AUFNAHMEGEBAUDE 1:200



SITUATION 1:500



6 Weitere Projekte

(in alphabetischer Reihenfolge)

Kiss & Rail

28

Architektur:	Halter Casagrande Partner AG, Luzern
Verantwortlich:	Remo Halter Casagrande
Landschaftsarchitektur:	Appert Zwahlen Partner AG, Luzern
Kennzahlen Projekt	
Gesamtfläche GF:	8'181 m ²
Geschosse Aufnahmegebäude:	5
Geschosse Bürogebäude:	6



Visualisierung vom Emma-Herwegh-Platz Richtung Süd-Osten

Aufnahme- und Bürogebäude werden als separate **Volumen** ausgebildet. Das Aufnahmegebäude wirkt als langgestreckte Klammer, die den Platzraum fasst. Der zweigeschossigen Basis ist im Mittelbereich ein dreigeschossiger Wohntrakt aufgesetzt, der in seiner Höhenentwicklung Bezüge zur gegenüberliegenden Bebauung UNO und Zentraliestal herstellt und einen sensiblen Anschluss zum Palazzo ermöglicht. Das Gebäude

stellt einen starken Beitrag zum Thema **Bahnhofstypologie** dar.

Das Stumpengleis wird unter Einhaltung der Vorgaben des Quartierplans überbaut. Das sechsgeschossige Volumen des Bürogebäudes ergänzt die Komposition am Emma-Herwegh-Platz.

Mit Bezug zu **Fassade** und **Materialisierung**, dominie-

ren im Erdgeschoss durchgehende Glasfassaden, in den Obergeschossen sind beide Volumen mit einer vorgehängten Metallfassade gestaltet, die farblich zwischen Aufnahme- und Bürogebäude differenziert ist. Im Detail kann diese jedoch nicht überzeugen. Die Typologie des Bahnhofsgebäudes wird in der Fassade nicht konsequent sichtbar gemacht und die dominierende Gestaltungsaussage der Lochfenster mit Lisenen vertikalisiert.

Die **Kundenführung** und -orientierung im Erdgeschoss ist gut und übersichtlich organisiert.

Die **Erschliessung** der Wohn-/ bzw. alternativ Dienstleistungsnutzungen in den Obergeschossen des Aufnahmegebäudes über zwei Kerne und einen sehr langen, platzseitig angeordneten Laubengang kann nicht überzeugen. Die Organisation der Wohnflächen ist zu wenig effizient, der Anteil an Erschliessungsflächen zu gross. Die **Grundrisse** erscheinen sehr schmal geschnitten.

Das Bürogebäude ist effizient organisiert, wobei die Anordnung des Kerns nahe der Nordfassade insbesondere für die Variante Wohnnutzung nicht optimal ist, da die Obergeschosse als Dreispänner organisiert sind und die

mittlere Wohnung in jeder Etage ausschliesslich zum Gleis orientiert ist, was bezüglich Lärmschutz problematisch ist.

Die Velostation zwischen PU-West und dem Strassentunnel der Oristalstrasse erstreckt sich über drei Geschosse und wird funktional ungünstig per Aufzug erschlossen.

Bezüglich Nachhaltigkeit weist das Projekt Schwächen im Bereich **Flexibilität** und **Flächeneffizienz** auf.

Die **Erstellungskosten** liegen im Mittelfeld der eingereichten Projekte, wobei die Kosten für die Haustechnik nicht plausibel erscheinen. Die aufwendige Überbauung des Stumpengleises wird hinterfragt.

Die Gestaltung des Aufnahmegebäudes als klar lesbarer, neu interpretierter Bahnhofstypus mit hallenartigem Zugang wird sehr positiv bewertet. Die prägnante Gestaltung wird jedoch im **Grundriss** nicht konsequent durchgezogen. Die Realisierung von fünf Geschossen führt zu sehr geringen Raumhöhen, die eine Flexibilität für eine Nutzung als Dienstleistungsflächen nicht ermöglichen. Die Qualität der Wohnflächen kann nicht überzeugen.

Kiss & Rail

Entwicklung Bahnhofareal Liestal



Städtebauliches Konzept

Die städtebaulich heterogene Situation wird mit einem einfachen, länglichen Gebäudeelement beruhigt. Zwischen Palazzo Gebäude und dem neuen Bürogebäude im Baubereich B wird mit einem zweigeschossigen „Bahnhofsportal“ ein städtischer Raum aufgespannt. Im Bereich seiner Nachbargebäude UNO und Zentralliestal verdichtet ein dreigeschossiger Wohntrakt zusätzlich den urbanen Bahnhofplatz. Beim Palazzo und dem neuen Bürogebäude, am Ende der Zufahrtstrassen, wird der Blick frei gehalten zu den Hügeln auf der anderen Seite des Gleisfeldes. So entsteht bei den Zugängen zu den Personenunterführungen eine räumliche Beziehung zum Stadteil vis-à-vis der Gleise. Der gebührende Abstand des Wohntraktes zum schützenswerten Palazzo stärkt seine Sonderstellung im Stadtbild.

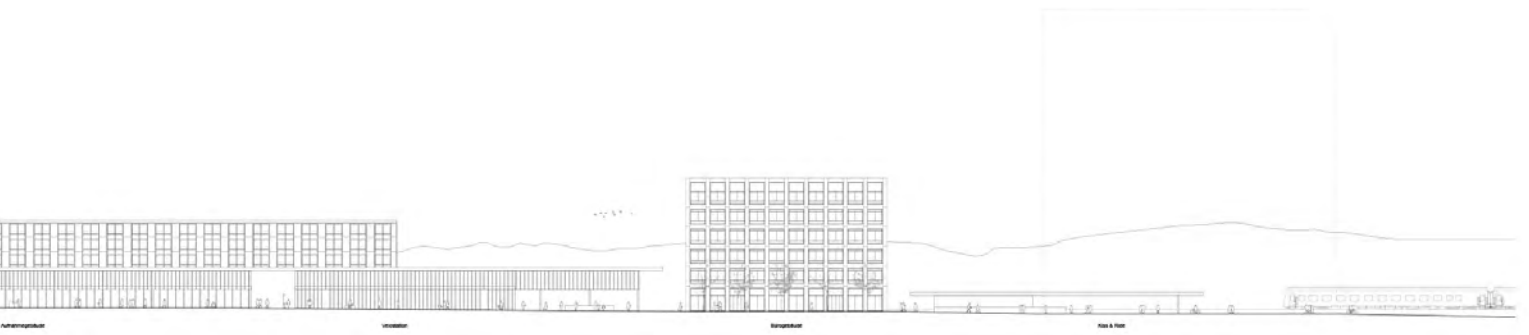
Architektonisches Konzept

Der zweigeschossige Gebäudeteil des Aufnahmegerätes im Baubereich C beherbergt alle öffentlichen Nutzungen sowie Büroflächen, die flexibel genutzt werden können. Im Erdgeschoss und Untergeschoss sind die Retailflächen strategisch bei den Zugängen zu den Perrons angeordnet, die Gastrotflächen und Dienstleistungsfächen für die SBB sind auf den Bahnhofplatz dazwischen organisiert. Im Bereich der Gastronomie erhöht eine Baumgruppe die Aufenthaltsqualität der Aussenterrasse am Bahnhofplatz.

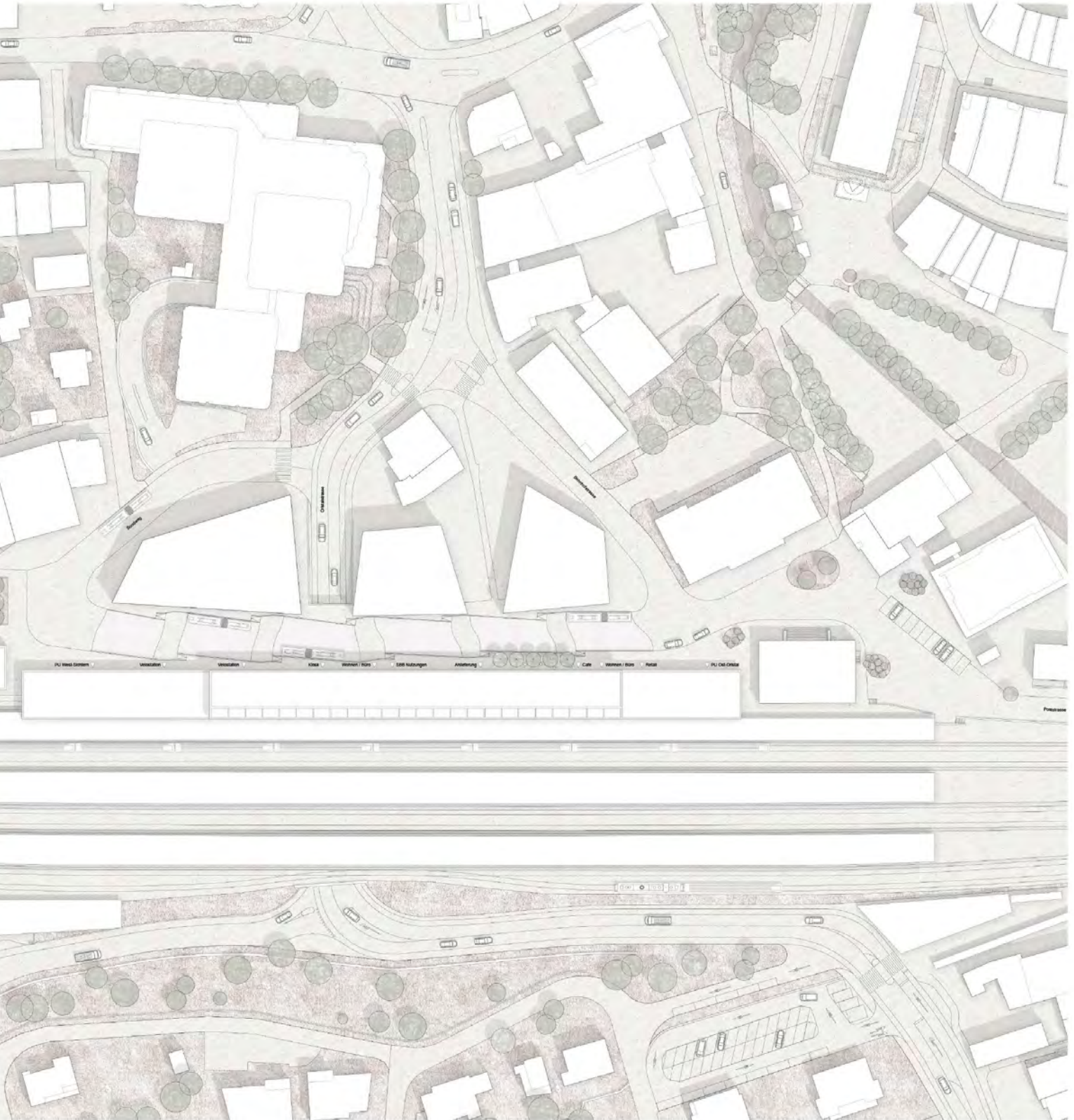
Das „Wohnen an den Gleisen“ wird als „Wohnen über den Gleisen“ interpretiert. Ab dem zweiten bis vierten Obergeschoss profilieren die Wohnungen von der Südorientierung und dem Blick in die Hölge um Liestal. Der Wohntrakt ist als eigenständiger Baukörper Teil der länglichen Gebäudekomposition und „nur“ zu Wohnzwecken nutzbar. Aufgrund der zukünftigen Leerstände von bestehenden Büroflächen mit dem Bau der zentralen Verwaltung im Baubereich A und dem neuen Bürogebäude wird auf eine flexible Nutzung in den Wohnflächen wie zum Beispiel für Büros verzichtet. Die Grundrisse der 28 Wohnungen sind ausgerichtet auf jüngere und ältere Singles und Paare, die das urbane, mobile Leben schätzen. Zum Schutz vor Eisenbahnlärm und NIS Belastung werden in einer Gebäudetiefe von vier Metern ab der Interesselinie der SBB verglaste Wintergärten im zweiten Obergeschoss für die Geschosswohnungen angeboten. Im dritten bis vierten Obergeschoss erhalten die Maisonette-Wohnungen zum Himmel offene, zweigeschossige Atrien. Diese müssen gemäss Quartierplannglement nicht zur BGF gerechnet werden, da sie als Aussenbereiche keine Zwischenklimazone bilden. Im Bereich des Wendegleises wird in geringer Entfernung zu den Perrons die von der Stadt Liestal gewünschte zentrale Velostation „Bike & Rail“ mit 600 Velos vorgeschlagen. Im Untergeschoss ist eine direkte Anbindung zur Tunnelunterführung geplant. Die überdachten Veloräume können bewacht und unbewacht betrieben werden.

Der eigenständige, sechsgeschossige Bürobau im Baubereich B bildet den räumlichen Abschluss des Bahnhofplatzes und ist mit seiner Längsseite zu den Gleisen und zum kleinen Park vor der Bibliothek orientiert. Die Zugänge sind wie beim Palazzo Richtung Norden angeordnet. Das Bürogebäude kann zu einem späteren Zeitpunkt an Dritte verkauft werden. Zur Erhöhung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität im Erdgeschoss und im Sinne einer komplett unabhängigen Betriebstätigkeit wird der Rampenzugang zu den Perrons Richtung „Kiss & Rail“ Parkplätze verschoben. Das Gebäude kann für Dienstleistungen oder zum Wohnen flexibel genutzt werden.





Ansicht Nordost 1:500



Situation 1:500

Quatre

32

Architektur:	Luca Selva AG Architekten, Basel
Verantwortlich:	Luca Selva, David Gschwind
Landschaftsarchitektur:	Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Kennzahlen Projekt	
Gesamtfläche GF:	8'575 m ²
Geschosse Aufnahmegebäude:	5
Geschosse Bürogebäude:	7



Blick von den Gleisen

Aufnahme- und Bürogebäude werden als Einzelbauten realisiert, zwischen denen eine konventionelle Perronüberdachung realisiert wird. Der Bahnhofplatz wird dabei nur ansatzweise gefasst.

Das **Volumen** des Aufnahmegebäudes nimmt mit seiner angeschrägten Untersicht der Auskragung der Obergeschosse Bezug auf die Formensprache des gegenüberliegenden UNO Gebäudes.

Die Höhe des Aufnahmegebäudes übersteigt den Toleranzbereich der gemäss Quartierplan zulässigen Gebäudehöhe deutlich.

Das Aufnahmegebäude weist im Erdgeschoss zwei Durchgänge zum Perron auf aus denen auch die Kerne erschlossen werden. Diese **Durchlässigkeit** geht zu Lasten der Erdgeschossnutzungen und hat zur Folge, dass das Café nicht die geforderte Fläche aufweist. Alter-

nativ wird dazu eine Gastronomiefläche im Erdgeschoss des Bürogebäudes vorgeschlagen, die jedoch nicht am Personenfluss liegt und dadurch nur wenig genutzt werden kann.

Alle Obergeschosse werden mit durchgehendem **Er-schliessungs-/** Laubengang entlang der Gleise ausgebildet. In einem gut durchdachten **Nutzungskonzept**, werden im ersten Obergeschoss Praxisnutzungen vorgeschlagen und darüber drei Wohngeschosse mit Maiso-nettetypen und Patiowohnungen. Der Wohnungsschlüssel umfasst mehrheitlich kleinere Wohnungen mit 2 ½ Zimmern.

Die **Fassade** besteht aus vorfabrizierten Betonelementen und wirkt sehr kompakt und massiv. Die **Materialisierung** wird dabei der Nutzung Bahnhof nicht gerecht. Die geschlossene Gestaltung der Südfassade (Richtung Bahn) kann aus den Anforderungen Lärm und NIS abgeleitet werden, die architektonische Ausgestaltung ist jedoch nicht überzeugend.

Das Bürogebäude wird über einen bahnseitig angeordne-

ten Kern erschlossen, was eine geringe **Flexibilität** in der **Grundrissgestaltung** und die Ausbildung von sehr grossen Wohnungen mit 150 m² zur Folge hat. Die daraus resultierende nicht optimal gelöste **Funktionalität** in Bezug auf die **Entflechtung** der Waren- und Personenströme sowie der Zugänge zum Perron hat zur Folge, dass das Projekt im Bereich **ökologische Qualität** nicht überzeugt.

Die vorgeschlagenen Fassaden und die Auskragung der Obergeschosse weisen Optimierungspotenzial mit Bezug zur Wirtschaftlichkeit auf, die **Erstellungskosten** des Projekts halten jedoch den vorgesehenen Rahmen ein.

In der **Gesamtwirkung** bleiben die Gebäude Fragmente und vermögen nicht eine überzeugende Ensemblewirkung zu erzielen. Auch im Zusammenspiel mit der gewählten, rauen Materialität, erscheint der Ausdruck der Gebäude zu wenig repräsentativ, um der gestellten Aufgabe vollumfänglich gerecht zu werden.



Umgebungsgestaltung

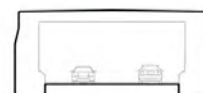
Das lange, schmale Plateau des Bahnhofareals ist ein Ort der auf kleinem Raum einer Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen und Ansprüchen gerecht werden muss. Gleichzeitig entfaltet sich beim Begehen, fast szenographisch, eine Abfolge von Weitsichten in die umgebende Landschaft. Kompaktheit und Grosszügigkeit stehen einander gegenüber und betten den engen Raum in seinen Kontext ein. Hier setzt das Konzept des Freiraumes an. Die Belebung des Ortes hat Priorität. Nutzungen wie Café, Restaurant oder Kiosk, die

zur Aktivierung des Aussenraumes beitragen und Synergien mit den Freiflächen eingehen, werden in Blickbeziehung zu den wichtigen Bewegungsströmen platziert. Der Emma Herwegh-Platz und der neue Park beleben den nordwestlichen Teil des Bahnhofareals und bilden ein Pendant zu der im Osten liegenden Altstadt. Zwei neue Treppenanlagen und einen Langsam-Verkehrsweg vermitteln in das anliegende Verwaltungsquartier. Der Nutzungsintensivierung des öffentlichen Raums wird die bewusste Fortsetzung von „Fenstern zur Landschaft“ gegenübergestellt. Bestehende Sichtachsen, etwa auf

die Hügelkette im Norden, die Altstadt im Osten oder auf das Palazzo, werden bewusst freigespielt und bilden somit reizvolle Weitsichten. Eine Perforation der Neubauten erlaubt neue Blicke in die Ferne und bindet somit den Stadtteil südlich des Bahnhofes visuell in das Areal ein. Sonnige Aussichten nach Westen, ausgehend vom neuen Parkraum um das Hochhaus, erweitern das Freiraumangebot. Über den Freiraum werden die Qualitäten des Ortes herausgeschält und verstärkt, während die Infrastruktur sensibel in das Areal integriert wird.

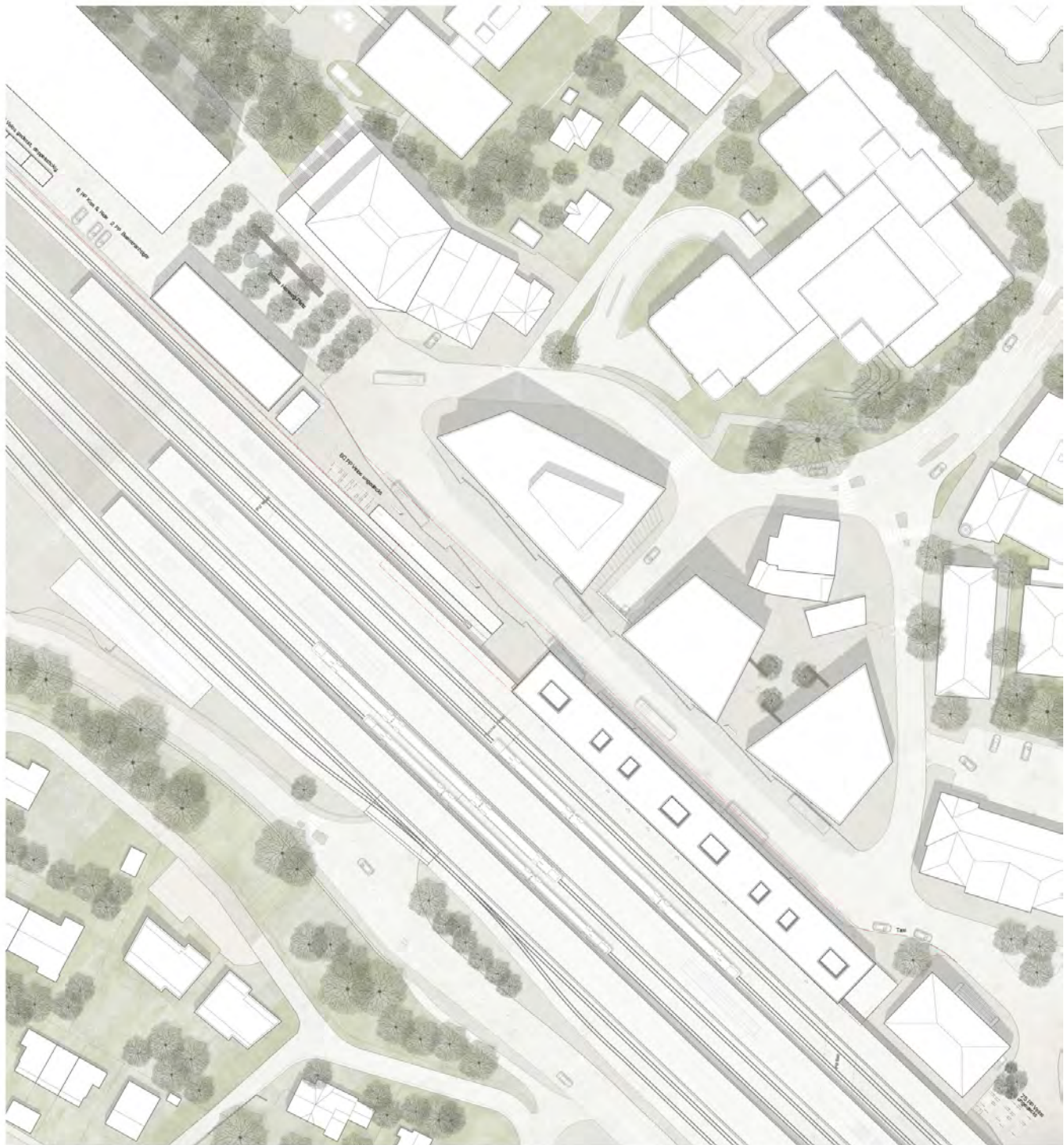


- +16.5
OK ohne Decke
- +13.75
4. Obergeschoss
- +10.25
3. Obergeschoss
- +7.85
2. Obergeschoss
- +5.05
1. Obergeschoss
- +0.00 = 327.33 mAM
Erdgeschoss



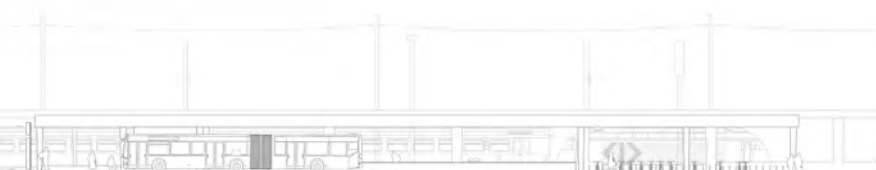


Verteilung des Aufnahmegebäudes



Situationsplan Mst 1:500

0 10 20 30 40 50



05.0
Dachrand

+10.6
6. Obergeschoss

+17.3
5. Obergeschoss

+14.0
4. Obergeschoss

+10.7
3. Obergeschoss

+7.4
2. Obergeschoss

+4.1
1. Obergeschoss

+0.00 = 305.7m
Erdgeschoss



Fassade NO Mst 1:200

0 2 4 6 8 10 20

Stadtcollage

36

Architektur:	Architekturbüro Andrea Roost, Bern
Verantwortlich:	Andrea Roost
Landschaftsarchitektur:	David Bosshard Landschaftsarchitekt, Basel
Kennzahlen Projekt	
Gesamtfläche GF:	8'837 m ²
Geschosse Aufnahmegebäude:	3
Geschosse Bürogebäude:	7



Visualisierung von den Gleisen Richtung Nord-Osten

Eine **Komposition** Malewitschs ist für diesen Entwurf bild- und strukturgebend. Das Aufnahmegebäude wird in einer starken Geste als langgestreckter, schwebender Riegel ausgebildet, der im Erdgeschoss hoch aufgeständert ist und an seinem Westende mit dem siebengeschossigen Volumen des Bürogebäudes am Emma-Herwegh-Platz verschmilzt.

Die vorgeschlagene lichte Höhe von sechs Metern unter dem Riegel wirkt zu hoch, um eine Fassung des Platzes durch das Gebäude spürbar zu machen. Die Baubereiche des Quartierplans werden sowohl im Erdgeschoss als auch im Untergeschoss überschritten. Das Auflager der aufgeständerten Holzkonstruktion erfolgt statisch sehr aufwendig auf asymmetrischen, strassenseitig angeordneten Wandscheiben, die die Erdge-

schozzzone durchlässig halten, im Untergeschoss aber zu Quetschung der **Personenströme** führen. Die SBB- und Retailflächen werden in frei darunter eingeschobenen Boxen realisiert, was diese stark limitiert.

Die Verwendung einer Glasfassade auch am aufgeständerten Holzbau überzeugt konzeptionell nicht.

Die gesamte **Gebäudehülle** ist als Doppelfassade ausgeführt und auch im Bereich der Wohnnutzung hermetisch geschlossen, was eine natürliche Lüftung ausschliesst und eine aufwendige Fassadenreinigung verursacht.

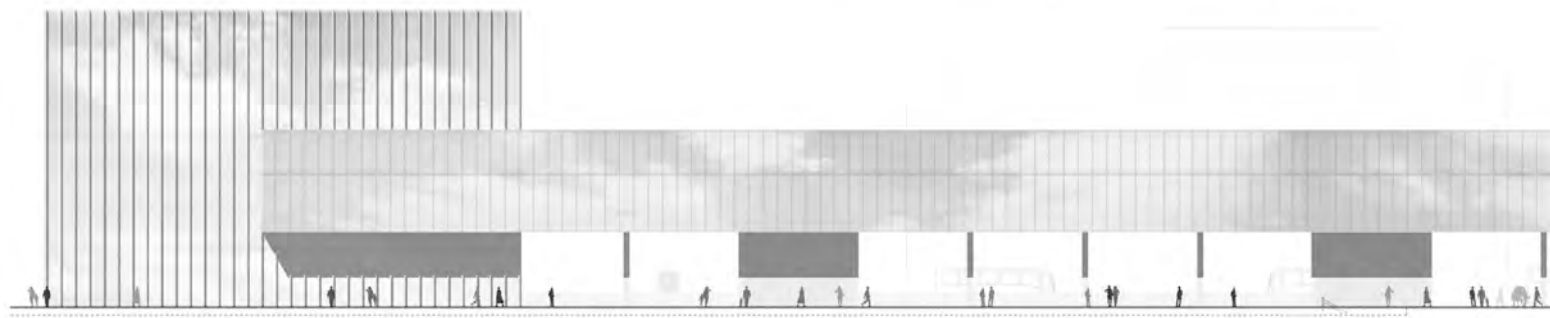
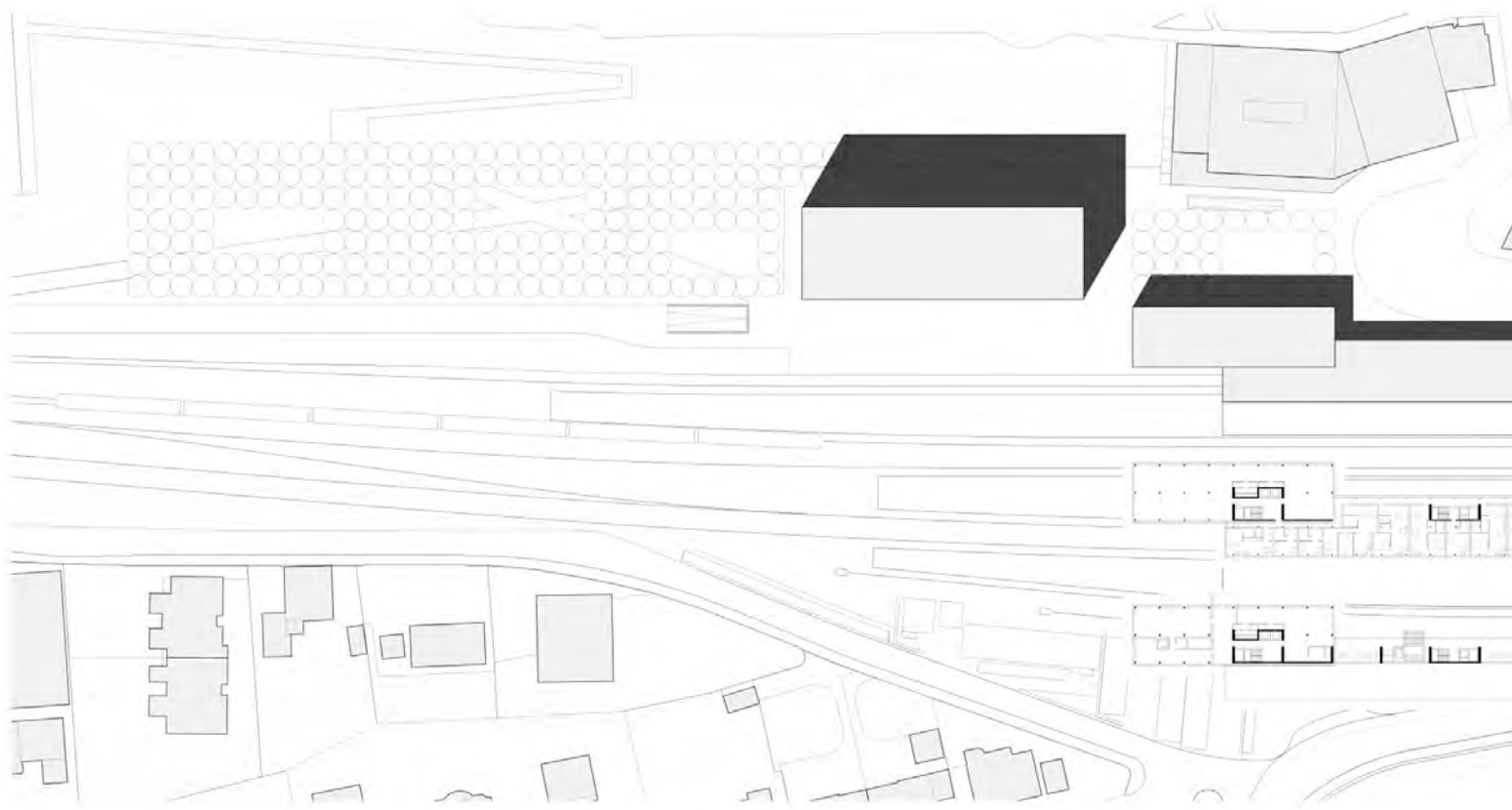
Der **Erschliessung** der zwei im Riegel angeordneten Wohngeschosse erfolgt über vier Kerne und gleisseitige Laubengänge. Den Wohnungen sind ohne private Aussenräume organisiert.

Das Bürogebäude wird über einen zentralen Treppen Kern mit langen Gängen erschlossen. Das Erdgeschoss ist transparent, erzeugt aber keine fliessende funktionale Beziehung zum Emma-Herwegh-Platz.

Aus Sicht der **ökologischen Qualität** erreicht das Projekt sehr gute Werte. **Funktionalität** und **Flexibilität** der Erschliessung sind gegeben, wenn auch nicht immer optimal gelöst, z.B. ist die Erschliessung der PU Ost im Untergeschoss sehr eng und unübersichtlich gelöst, die dort angeordneten Ladenflächen geradezu versteckt angeordnet.

Die **Erstellungskosten** sind auf Grund der Unterkellerung des Emma-Herwegh-Platzes für die Velostation und die sehr aufwendige Konstruktion und Fassadengestaltung sehr hoch.

Das starke städtebauliche Konzept zeigt im Detail keine angemessene **Massstäblichkeit** für den Ort und den Nutzer. Die Gesamtlänge des Gebäudes und damit der Fassade entspricht der Länge der gesamten Rathausgasse in Liestal. Die Wohnnutzungen werden bezüglich der Lärmsituation und der Verwendung eines nicht-öffentlichen CCF Systems als sehr kritisch und nicht genehmigungsfähig bewertet.

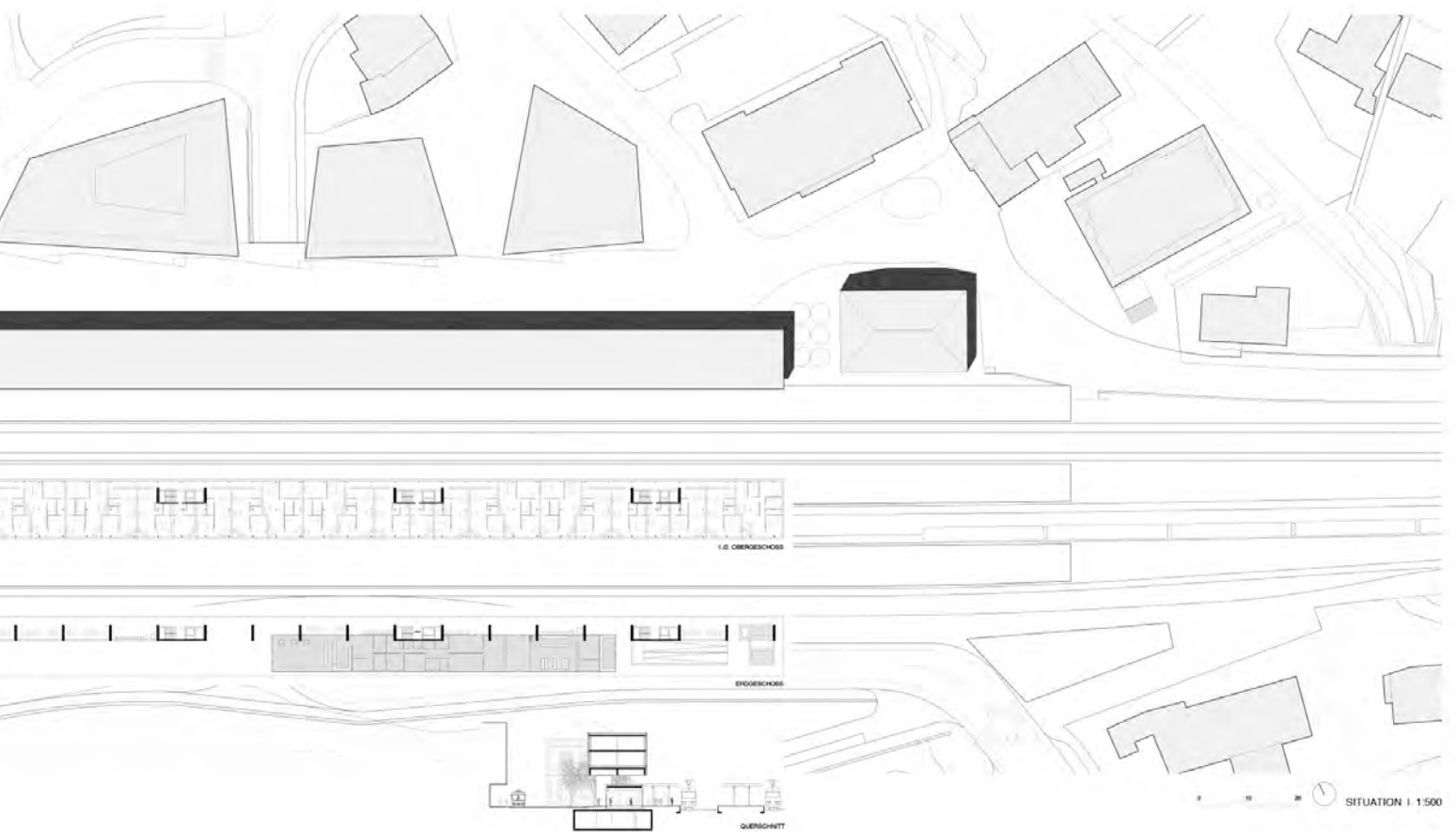


Der Längsbau entlang der ortsbestimmenden Gleisanlage – das in einer reduzierten Hochhausform zur nahegelegenen Altstadtstruktur



Wettbewerbssieger
Karl Moser AG, Liestal





Der Projektvorschlag referenziert eine suprematistische Komposition von Kasimir Malewitsch aus dem Jahre 1915: Verschiedene Komponenten unterschiedlicher Größe und Ausbildung werden zueinander in eine Beziehung gebracht, um als Ganzes zu wirken. So entsteht ein städtebauliches Bild im Bahnhofgebiet, ein neues Zeichen für die Kantonshauptstadt – dies in einer reizvollen Wechselwirkung zur nahegelegenen Altstadtstruktur. Auffällig in dieser Komposition ist der dezidierte und alles verbindende Längsbau entlang der ortsbestimmenden Geloiseanlage, die wie eine Flusslandschaft wirkt. Das langgezogene, schmale Baufeld wird stirnseitig durch zwei markante Bauwerke begrenzt: einerseits durch das mächtige Volumen des geplanten Verwaltungsgebäudes, andererseits durch den sog. „Palazzo“, zugleich Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung. Durch die Ausbildung und Anordnung der Bauvolumen entsteht eine ganzheitliche Komposition, eine „Stadtcollage“, die alles miteinander verbindet. Die Neubauten auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes sind in ihrer Verkettung leicht abgewinkelt und kontrastieren die Stringenz des geradlinigen Bauwerkes über dem eigentlichen Bahnhofgebäude.



7 Würdigung + Dank

40

Die Jury würdigte die durchgehend hohe Qualität der Wettbewerbsbeiträge. Die Projekte lieferten sehr eigenständige und interessante Beiträge zu einer zeitgemässen Interpretation des Gebäudetypus Bahnhof im allgemeinen, sowie zur Entwicklung des Bahnhofareals Liestal im besonderen. Das mit der städtebaulichen Studie definierte Grobkonzept fand eine gelungene architektonische Präzisierung.

Die Jury und die Auftraggeberin bedanken sich für das grosse Engagement aller sechs Teams.

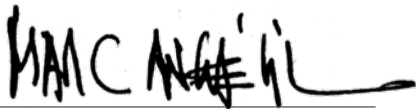
8 Genehmigung des Juryberichts

Der vorliegende Jurybericht wurde vom Preisgericht am 4. April 2016 genehmigt.

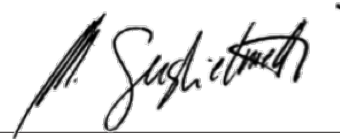
41



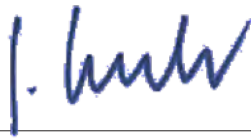
Johannes Käferstein, Vorsitz
Käferstein & Meister, Zürich



Marc Angélli
agps architecture ltd., Zürich



Massimo Guglielmetti
SBB Immobilien Development,
Leiter Anlageobjekte Mitte



Judith Kessler
Hochbauamt, Kanton Basel-Landschaft



Rolf Mühlethaler
architekt rolf mühlethaler, Bern



Lukas Ott
Stadt Liestal



Christoph Stäger
SBB Immobilien Portfoliomanagement,
Leiter Anlageobjekte

9 Schlussbestimmungen

42

Mit der Teilnahme an der Präqualifikation zum Wettbewerb haben sich die Teilnehmer mit dem Vorgehen, dem Wettbewerbsprogramm und der Fragenbeantwortung einverstanden erklärt.

Mit der Abgabe ihres Projekts haben die Teilnehmer den Entscheid der Jury in Ermessensfragen anerkannt.

Gegen den Jurybericht kann innert zwanzig Tagen ab Veröffentlichung beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen Beschwerde eingereicht werden. Eine allfällige Beschwerde muss einen Antrag, eine Begründung, Tatsachenangaben und Beweismittel enthalten und unterschrieben sein. Die Verfahrenssprache ist Deutsch.



SBB AG

Immobilien Development
Patrick S. Goydke
Froburgstrasse 10
4601 Olten
patrick.goydke@sbb.ch

Redaktion

hmb partners AG
Rainstrasse 297
8706 Meilen
www.hmb-partners.ch

www.sbb.ch

