

Liestal.orientiert
14. März 2021

Medieninformation

Liestal.orientiert hat Beschwerde zur Abweisung ihrer Einsprache betr. Baugesuch neuer Bahnhof Liestal erhoben und erwartet ein faires Verfahren.

In einem vom Stadtpräsidenten am Freitag unterzeichneten Communiqué wurde den Medien mitgeteilt, dass der Verein «liestal.orientiert / wir denken mit» eine Abweisung ihrer Einsprache zu verschiedenen Punkten im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhof erhalten hat: gemeint war natürlich nicht der neue Bahnhof, sondern das neue Bahnhofsgebäude. Dabei wurden Internas aus dem Einspracheverfahren zwischen der SBB Immobilien und dem Verein liestal.orientiert unvollständig und einseitig veröffentlicht.

Da wir uns im Moment in einem laufenden Verfahren befinden, das die Gelegenheit bietet, den korrekten Verlauf zu der heute angebotenen Lösung ohne Polemik zu untersuchen, möchten wir den von der SBB wieder angefachten Medienrummel nicht zusätzlich schüren und geben keine Interviews.

Nur die SBB wusste bisher, dass wir die Einsprache weiterziehen und versucht nun zwangsläufig den Beteiligten des Verfahrens den Druck der SBB weiterzugeben. Die Empörung über die Anmassung der Einsprecher, eine Einsprache zu verfassen, soll geschürt werden. Die einseitige Einflussnahme kann eine Wahrnehmungsverschiebung auch bei weiteren am Verfahren beteiligten Instanzen bewirken.

Auf Grund der Einflussnahme durch die SBB, sehen wir uns gezwungen, das Umfeld in dem wir handeln müssen, zu erläutern. Denn was bereits veröffentlicht wurde, ist einseitig und bleibt unwidersprochen nicht ohne Wirkung.

Im Gegensatz zur Bildung eines zweiten Zentrums neben dem heutigen Zentrum (Stedtli) und dem Hochhaus, haben wir die Qualität des Wettbewerbsprojekts zum neuen Bahnhofsgebäude immer gelobt. Deshalb sind wir enttäuscht, dass der einzige Teil des Quartierplans, der Anlass zur Freude gab, nun im Rahmen des Baugesuchs abgeändert wurde und jetzt so gleichmacherisch und langweilig banalisiert weiterbearbeitet wurde.

Wir haben gute Gründe zur Annahme, dass beim Prozess vom alten zum aktuell vorliegenden Projekt etwas absichtlich oder unabsichtlich schiefgelaufen ist. Das möchten wir mit unserem Vorgehen im rechtlich vorgegebenen Verfahren herausfinden. Wir gehen davon aus, dass dem Rechtsdienst des Bauinspektorats, der auf unsere Einsprache reagieren musste, wichtige Zusammenhänge, zum Beispiel zwischen dem Wettbewerbsprojekt und dem heutigen Projekt, nicht bekannt waren.

Im Weiteren gehen wir davon aus, dass die Terminplanung der SBB, die von Anfang an nicht mit nennenswertem Widerstand gegen das Baugesuch gerechnet hat, dafür verantwortlich ist, dass die Stadt nun glaubt, um das neue Bahnhofsgebäude bangen zu müssen. Ein weniger mächtiger Investor hätte den Terminplan bis zur Baubewilligung unter Kenntnis von unverrückbaren Randbedingungen anders aufgebaut, damit eine Einsprache auf der

Zeitachse problemlos abgewickelt werden könnte. Das Einsprache- und das Beschwerdeverfahren sind Teile der kantonalen Baugesetzgebung, die beim Prozess einer Baubewilligung vorgesehen sind.

Doch die mächtige SBB weiss, dass die knappe Zeit für sie kein Nachteil ist. Die knappe Zeit wirkt unterstützend dabei, die Behörden der Stadt Liestal, die offensichtlich im gleichen Boot sitzen, zu alarmieren, um die vernünftigen Schranken einer legitimen Einsprache in Frage zu stellen.

Soweit unsere Reaktion auf die Berichterstattung vom vergangenen Freitag.

Im Rahmen des laufenden Rekursverfahrens haben wir keine weitere Medienmitteilung vorgesehen und erlauben uns, im Folgenden eine synoptische Übersicht zum Umfeld der Bautätigkeit der SBB darzulegen.

Informationen zum Umfeld des Projekts Bahnhof Liestal:

Die SBB zahlt für die heutige Entflechtung (Vierspurausbau) 150-200 Millionen weniger als für die vorher vorgesehene Linienführung. Dafür wurde in Kauf genommen, dass die grössten baulichen Massnahmen mitten in Liestal umgesetzt werden. Nebst der Duldung der gigantischen Schneise durch das Zentrum von Liestal erwartet die SBB, dass die Stadt zustimmt, einen grossen Teil der Kosten für die notwendigen neuen Verbindungen, von der einen Seite der Bahn auf die andere, selbst zu bezahlen. Die brachiale Operation im Herzen von Liestal wird als Geschenk der SBB an die Stadt verkauft, indem ihr versprochen wird, sie erhalte im Gegenzug einen schönen neuen Bahnhof. Die Stadtregierung ist zufrieden, SBB und Stadt reden vom Ei des Kolumbus und später von einer Win-Win-Win-Situation. In der Euphorie für den öffentlichen Verkehr ist die Reaktion nachvollziehbar. Der öffentliche Verkehr ist damals schon vom Mittel zum Zweck geworden. Der eigentliche Zweck, die Zufriedenheit der Bevölkerung, gerät neben der sich immer schneller drehenden Spirale um den öffentlichen Verkehr aus dem Blickfeld. Das spielt der Immobilienabteilung der SBB in die Hände. Zusammen mit den grossen, zu Spottpreisen einst erworbenen Landreserven macht der Heiligenschein des öffentlichen Verkehrs den mächtigsten Immobilieninvestor der Schweiz, die SBB, unantastbar.

Der entstehende Bahnhof mit den neuen Schienen, Perrons und Perrondächern sowie den von der Stadt stark mitfinanzierten Unterführungen wird durch unsere Einsprache nicht beeinträchtigt. Er wird unabhängig vom nun eingereichten Hochbauvorhaben der SBB-Immobilienabteilung gebaut. In diesem Gebäude sind nur sehr kleine bahnbezogene Flächen vorgesehen. Der Immobilienabteilung der SBB kann es deshalb recht sein, wenn Bevölkerung und Medien den Unterschied zwischen öffentlichem Verkehr und Investorenprojekt nicht oder zu wenig machen.

Durch den Status der Unantastbarkeit werden Ressourcen aus den Kassen der Gemeinden abgezogen. Die um die Millionen erleichterten Gemeinden reden sich ein, das sei normal. Die teuren Unterführungen, die teure Passarelle beim Schwierübergang, der teure Steg zum Bahnhof und so weiter, das sind enorme Kosten, die ausschliesslich auf Grund der neuen SBB-Schneise notwendig sind. Warum die Stadt den grössten Teil davon selbst bezahlen

muss ist schleierhaft: die SBB kam durch die Rochade in das Zentrum Liestals 150 bis 200 Millionen günstiger zu ihrer Anlage und nach der Annahme des Quartierplans Bahnhofcorso wurde das Bahnhofareal um ca. 10-20 Millionen Franken aufgewertet. Der Zugriff auf die Kasse der Gemeinden (es ist, wie in den beiliegenden Folien zu sehen, ein allgemeines Problem) raubt diesen den letzten Atem, die letzten Prozente, die sie ausserhalb ihrer fixen Kosten noch zur Verfügung haben. Die Stadt ärgert sich aber nicht darüber (denn der Griff in ihre Taschen ist ja scheinbar normal), sondern über zu hohe Sozialkosten und leidet unter verärgerten Bewohnern von Quartieren, die vom SBB-Projekt abgeschnitten werden oder deren Quartierstrasse als Parkhausrampe für ein SBB-Parking missbraucht wird.

Es wäre zu einfach den Schwarzen Peter der Stadtregierung oder den aktuell gerade Zuständigen bei den SBB alleine zuzuschieben. Es sind die institutionell eingespielten Abläufe, die die Beteiligten glauben machen, so sei es normal. Die Zyklen solcher Prozesse sind meistens zu lang, als dass die aktiv Beteiligten den Überblick behalten könnten, weil sie immer nur einen kurzen Ausschnitt miterleben.

Die drei beigelegten Folien einer Tagung zeigen, dass das Problem beim Verhältnis von SBB und Gemeinden aus Aussensicht schon lange existiert. Die aktiv Beteiligten von SBB und Gemeinden, die in irgendeinem Zeitpunkt in das langzeitliche Verfahren ein- und später wieder austreten und deshalb stark mit der Abwicklung der Verfahren beschäftigt sind, haben zu wenig Zeit, um sich Fragen zur Korrektheit der Abläufe oder grundlegenden Systemproblemen widmen zu wollen. Bei den SBB sind es Projektleiter, denen jedoch eine Geschäftsleitung vorsteht, die von diesem System profitiert und keinen Grund hat, etwas daran zu ändern. Bei den Gemeinden sind die aktiv Mitarbeitenden die Exekutive und als übergeordnete Instanz gibt es die Bevölkerung, die selbstverständlich nicht die gleiche Einsicht in die Prozesse hat wie die Geschäftsleitung der SBB und deshalb daran nichts ändern wird.

Die Qualität der neuen Bahnhofsgebäude ist die einzige Gegenleistung der SBB für deren schwerwiegenden Eingriff in die Siedlungsstruktur Liestals. Der nun aufgebaute Druck bestimmt die Regeln, die den SBB in die Hände spielen. Es scheint so, als sei es der SBB gelungen, den Stadtrat im Glauben zu lassen, es sein ein grosser Glücksfall, dass überhaupt irgendein Bahnhofsgebäude gebaut werde.

In diesem Umfeld haben wir unsere Einsprache eingereicht und hoffen nun darauf, dass sie möglichst ohne emotionale Aufwallungen durch zu viel Polemik abgehandelt werden kann.

Für den Verein liestal.orientiert:
Kurt Bitterli, Präsident
Raoul Rosenmund, Vizepräsident