Geschichte und Geschichten zur Bahnhofplanung

1984 - 2001

1984 **Gesamtplanung Bahnhofplatz läuft**
Mit den Zielen, den Bahnhofplatz sowohl vom Durchgangs- wie auch vom regionalen Verkehr möglichst zu entlasten und den Privatverkehr und Fussgänger weitgehend zu trennen, startete die Gesamtplanung Bahnhofplatz.

1985 **Lösungen in Griffnähe**
Das Grobkonzept Bahnhofplatz steht. Aus Kostengründen sollen vorerst nur die ersten drei von insgesamt fünf geplanten Etappen realisiert werden. Dazu gehört die Umfahrungsstrasse vom Glisergrund vertieft am linken Rhoneufer entlang in Richtung Bitsch.

1986 **Wird das Bahnhofgebäude abgerissen?**
Der Bau eines Hochbahnhofes westlich des Bahnhofgebäudes auf Niveau SBB-Perron mit Ostausfahrt wird ernsthaft geprüft. Wie die endgültige Form des Bahnhofsplatzes aussehen wird, soll durch einen Gestaltungswettbewerb entschieden werden.

1987 **Finanzkonzept liegt vor**
Nachdem das Finanzierungsmodell für die Bahnhofplatzsanierung steht, soll anfangs 1988 der Ideenwettbewerb gesamtschweizerisch ausgeschrieben werden. Vom Wettbewerb nicht tangiert wird die Umfahrungsstrasse, deren Bau im folgenden Herbst beginnen soll.

1988 **Bahnhofgebäude als Knacknuss**
Im Endausbau ist ein Hochbahnhof für FO und BVZ im Westen des heutigen Bahnhofgebäudes vorgesehen. Zugleich wird eine FO-Ostausfahrt ins Auge gefasst. Entsprechend wird das bestehende Bahnhofgebäude zur Knacknuss des Gestaltungswettbewerbs.

1989 **Alter Briger Bahnhof abbruchreif?**
Über 40 Projekte gehen im Rahmen des Wettbewerbs Bahnhof Brig ein. Vier Projekte werden zur Weiterbearbeitung im Sinne einer Vorprojektierung empfohlen. Der Abbruch des Bahnhofgebäudes scheint besiegelt, obwohl es von der Denkmalpflege als erhaltenswert angesehen wird.

1990 **Das Schicksal des Bahnhofs entscheidet sich an der Urne!**
Die Jury spricht sich für Gundula Zachs Projekt „Gerade Elf“ aus, das mit städtebaulich und architektonisch tragfähigen Lösungen überzeugt. Mit einem Urnengang wollen die Behörden dem Vorwurf entgegentreten, die Verwaltung entscheide gegen den Volkswillen.

1993 **Unwetterkatastrophe stellt Bahnhofplanung zurück**
Durch die Unwetterkatastrophe vom 24. September rückt die Gesamtplanung Bahnhofplatz in den Hintergrund. Das Hauptaugenmerk gilt dem Wiederaufbau der Stadt. Ein Urnengang zur Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig blieb schliesslich aus.

1998 **Entspannung in Sicht**
Die Umfahrungsstrasse vom Glisergrund nach Bitsch wird in Betrieb genommen. Damit kann die Gemeinde die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Angriff nehmen. Hauptziel ist die Umleitung des privaten Durchgangsverkehrs.

2000 **Vier Geleise für die Schmalspurbahnen**
Die dritte Etappe im Rahmen der Gesamtplanung Bahnhofplatz wird umgesetzt. Innert Jahresfrist entsteht auf dem Briger Schmalspurbahnhof ein neuer Westkopf mit vier Gleisen Richtung Naters und Visp, um die Betriebsabläufe wesentlich zu vereinfachen.

2001 **Keine Vision, sondern eine Notwendigkeit**
Dem Parkplatzproblem am Bahnhofplatz soll Abhilfe geschaffen werden. Der Stadtrat hat von O. Meyer und G. Sprung ein Projekt zur Erschliessung des Bahnhofs Brig ausarbeiten lassen und allen Akteuren zugestellt. Es sieht u.a. ein Parkhaus mit Erweiterungsmöglichkeit vor.

Quellen zur Zeittafel: Walliser Bote, Radio Rottu Oberwallis, RhoneZeitung, Walliser Volksfreund, Basler Zeitung, Der Bund, NZZ, Brückenbauer, Stadtgemeinde Brig-Glis

Geschichte und Geschichten zur Bahnhofplanung

2002 - 2013

2002 **Neuer Briger Bahnhof bekommt sein Gesicht**
Bis 2007 soll die Ostausfahrt der FO gebaut sein und sich damit die vielen Rangiermanöver auf dem Bahnhofplatz erübrigen. Naters wird dadurch „zugfrei". Ab frühestens 2010 sollen die Schmalspurgleise von FO/BVZ in den Normalspurbahnhof der SBB integriert werden.

2004 **Jetzt gehts rund...**
Im November wird der neue Kreisel bei der Rhonebrücke für den Verkehr freigegeben. Brig-Glis und Naters erhalten damit einen Vollanschluss an die Umfahrungsstrasse mit einer Ausfahrt Goms und einer Verbindung zum Bahnhof.

2005 **Schneller, sicherer, einfacher**
Spatenstich zur Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn. Die SBB hält an den Plänen des Hochbahnhofs fest. Bis 2014 hofft die MGBahn die Verlegung ihres gesamten Schienenverkehrs auf das Perron 1 der SBB zu realisieren. Damit würde der Bahnhofplatz schienenfrei.

2006 **Freie Fahrt für die Ostausfahrt**
Der Grosse Rat spricht einstimmig einen Kredit von 8.4 Millionen Franken, damit die Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn planmässig zur Eröffnung des Neat-Lötschbergtunnels in Betrieb genommen werden kann.

2007 **Neugestaltung des Bahnhofareals**
Das Architekturbüro Farra & Fazan wird mit der Erarbeitung eines neuen Masterplans für den Bahnhofraum Brig beauftragt. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes steht dabei im Zentrum. Das Konzept ist nicht zwingend von der Hochlage der Matterhorn Gotthard Bahn abhängig.

2008 **Grosser Bahnhof für Stadt und Matterhorn Gotthard Bahn**
Am Mai erfolgt der Spatenstich für das neue Briger Parkhaus Bahnhof und das Verwaltungsgebäude der Matterhorn Gotthard Bahn. Das Gemeinschaftsprojekt von MGBahn und öffentlicher Hand soll im Sommer 2009 bezugsbereit sein.

2009 **Ende der Parkplatzmisere und Dämpfer für Hochbahnhof**
Ein weiterer Mosaikstein im Masterplan Bahnhof ist gesetzt. Nach dem vollständig renovierten, historischen Bahnhofsgebäude wird im Sommer auch das Parkhaus eingeweiht. Die SBB teilen Ende Jahr mit, das Projekt eines Hochbahnhofs Brig nicht mehr unterstützen zu können.

2010 **Die Hoffnung stirbt zuletzt**
Die Verlegung des Bahnhofs der Matterhorn Gotthard Bahn wäre technisch und betrieblich doch machbar. Allerdings stellt die SBB mit der Erneuerung des Stellwerks Brig und dem Bau eines vierten Gleises zwischen St. German und Visp zwei kostenintensive Projekte als Vorbedingung.

2011 **Bahnhofsräume, Bahnhofsträume...**
Die SBB räumt den Hochbahnhof endgültig vom Tisch. Im November startet die Testplanung: In einer Ideenkonkurrenz nehmen sich drei Planungsteams parallel einer vordefinierten Aufgabenstellung an. Die Resultate daraus sollen eine neue Vision für den Bahnhofraum schaffen.

2012 **„Einen Glacier Express vergräbt man nicht"**
Erste mögliche, technisch und finanziell machbare Massanahmen aus der Testplanung werden präsentiert. Die Neuausrichtung der Bahnhofplanung belässt die Matterhorn Gotthard Bahn an ihrem Standort. Der Bahnhofplatz soll Fussgängern und Langsamverkehr vorbehalten bleiben.

2013 **Realistische Lösung für den Bahnhofraum**
Der Bahnhofraum soll sich in den nächsten 10 Jahren zu einem offenen Eingangstor und einer gut organisierten Umsteigeplattform entwickeln. Die Stadtgemeinde Brig-Glis, die Gemeinde Naters, Matterhorn Gotthard Bahn, PostAuto und SBB unterzeichnen eine Absichtserklärung. Sie beruht auf dem neu erarbeiteten Rahmenplan, der die Grundlage für Grossbauprojekte schafft.

Quellen zur Zeittafel: Walliser Bote, Radio Rottu Oberwallis, RhoneZeitung, Walliser Volksfreund, Basler Zeitung, Der Bund, NZZ, Brückenbauer, Stadtgemeinde Brig-Glis