

Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig

300 000 Franken für die Bahnhofplatz-Planung

Am 29. August traf sich die Koordinationskommission für die Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig zu einer wichtigen Sitzung, an der verschiedene grundsätzliche Beschlüsse gefasst wurden. Nachfolgend geben wir die wichtigsten dieser Beschlüsse wieder.

Auftraggeber

Der Auftraggeber für die Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig ist die Stadtgemeinde Brig-Glis. Die Beschlüsse für die Gesamtplanung Bahnhofplatz werden durch die Koordinationskommission getroffen. Mitglieder der Koordinationskommission sind die zuständigen Ämter des Kantons (Kantonales Baudepartement), des Bundes (Bundesamt für Strassenbau und Bundesamt für Verkehr), die Betriebe am Bahnhof (SBB, BLS, FO, BVZ und PTT), der Regionalplanungsverband Brig-Östlich Raron, die Gemeinden Brig-Glis und Naters sowie Interessierte am Bahnhofplatz (pro Bahnhof).

Kostenrahmen

Der Kostenrahmen für die Gesamtplanung liegt in der Grössenordnung von 300 000 Franken. Darin enthalten sind ebenfalls technische Detailabklärungen.

Kostenverteiler

Die Kosten für die Studien der Gesamtplanung werden zu je einem Drittel getragen durch die Region Brig-Östlich Raron beziehungsweise die Gemeinden Brig-Glis und Naters, durch die Betriebe am Bahnhof und nach Zustimmung des Staatsrates, durch den Staat Wallis.

Auftrag Gesamtstudie

Die Koordinationskommission erteilte, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Staatsrat des Kantons Wallis den Auftrag für die Weiterbearbeitung der Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig an Dr. Hans Bernath, Zürich. Das Sekretariat wurde bei Rudolf Zurbruggen in Brig belassen.

Kantonale Richtplanung

Die von der Koordinationskommission verabschiedete Gesamtplanung, die als Beschluss für die Mitglieder gilt, reiht sich nahtlos in die kantonale Richtplanung ein.

Terminprogramm

Das Terminprogramm wurde für die ausstehenden Planungsarbeiten wie folgt zusammengestellt:

Phase 1:

Ergänzung der Inventaraufnahme durch die Mitglieder der Koordinationskommission (15. Sept. 1984)

Phase 2:

Ergänzung der Gesamtlösungen

- Ergänzung Beurteilungskriterien (15. September 1984)

- Besprechung der Gesamtlösungen mit den Mitgliedern der Koordinationskommission durch den Experten (Ende September 1984)

- Bewertung der Gesamtlösungen (Ende Oktober 1984)

Phase 3:

- Technische Machbarkeit, Finanzierbarkeit, Feasibility Studien (März 1985)

- Gesamtbewertung (September 1985)

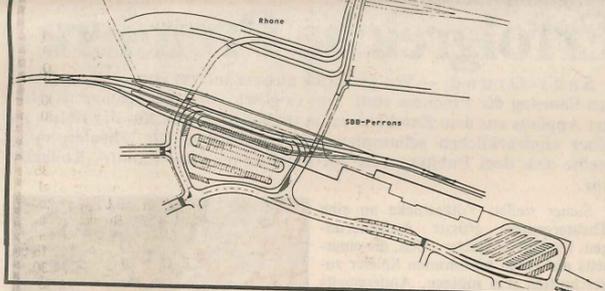
Phase 4:

Beschlussfassung über Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig (Dezember 1985).

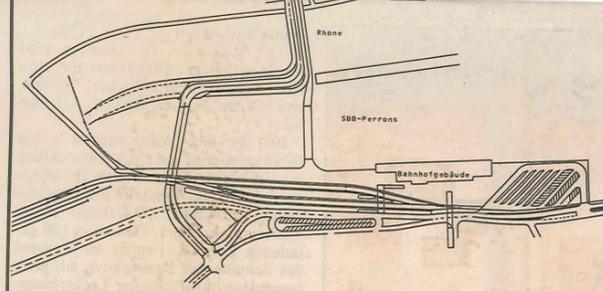
Weiteres Vorgehen

Bis Mitte September werden die Mitglieder der Koordinationskommission aufgrund der vorliegenden Berichte, Ergänzungen zur Inventaraufnahme und zu den Beurteilungs- und Bewertungskriterien für die Gesamtlösung einreichen.

Der Experte wird mit den Mitgliedern der Kommission die vorgeschlagenen Gesamtlösungen bis Ende September persönlich besprechen. Der schriftliche Bericht zu diesen Gesamtlösungen wird bis Ende Oktober 1984 vorliegen, so dass an der nächsten Sitzung der Koordinationskommission, die am 30. Oktober 1984 stattfindet, eine Bewertung derselben, vorgenommen werden kann.



Was geplant ist: Hochgestellter FO/BVZ-Bahnhof mit FO-Ostausfahrt, niveaufreien Auf- und Abfahrten bei der Rhonebrücke und eine steigungsfreie Verbindungsstrasse Brig—Glis. Kosten: Rund 250 Millionen Franken.



Was realisiert wird: Voraussichtlich werden vom Gesamtkonzept nur die ersten drei Etappen mit neuem FO/BVZ-Bahnhof auf heutigem Niveau gebaut. Ein Weiterausbau, bei dem allerdings 20 Mio. vergeblich investiert worden wären, ist möglich. Kosten: 160 Millionen, die weitgehend gesichert sind.

Grobkonzept zur Bahnhofplatzsanierung von der Koordinationskommission abgesegnet — Umfangungstangente mit Verbindungsstrasse, provisorischer FO/BVZ-Bahnhof und PTT-Terminal in den ersten drei Etappen für rund 160 Millionen geplant — Endlösung mit hochgestelltem FO/BVZ-Bahnhof und Ostausfahrt beinahe utopisch — Verantwortliche sind zuversichtlich:

Lösung in Griffnähe

Brig/Naters. — Nach «nur» 1½-jähriger Gesamtplanung, welche von der Koordinationskommission im Februar 1983 eingeläutet wurde, war es gestern soweit: Kommissionspräsident Rolf Escher und Experte Bernath präsentierten das Grobkonzept, welches die Zustimmung aller wichtigen Instanzen, auch der Bundesämter, gefunden hat. Zugleich scheint die Finanzierung, zumindest der ersten drei Etappen, gesichert. Nicht alle, aber die wichtigsten Probleme seien dadurch gelöst, hielt Dr. Bernath fest. Die FO-Ostausfahrt und der FO/BVZ-Hochbahnhof sind in den Etappen vier und fünf wohl vorgesehen, dürften aus Kostengründen kaum oder erst von kommenden Generationen verwirklicht werden. Präsident Escher gibt sich demnach zufrieden und zuversichtlich: «Mit der Planaufgabe der Umfangungstangente und Verbindungsstrasse soll im Frühling 1986 begonnen, die Bauarbeiten noch in dieser Amtsperiode in Angriff genommen werden. Trifft dies nicht zu, empfinde ich dies als einen teilweisen Misserfolg.»

Es sei einfach zu planen und Papier anzufärben, schwieriger werde es, wenn man das Geplante auch realisieren wolle, meinte Experte Bernath an der gestrigen Presseorientierung lakonisch und wohl auch als Verteidigung auf vorangegangene Kritik seitens der OGVU und «Pro Bahnhofplatz». Dennoch, die Verantwortlichen betonten gestern den grossen Konsens in der Koordinationskommission: Die schönste Sache nütze wenig, wenn diese nicht unterstützt werde. Es sei deshalb notwendig, alle bei der Stange zu halten, so dass Lösungen unterschrieben und Bauarbeiten begonnen werden können. Alle Beteiligten hätten den Willen, diesem Ziel nachzukommen. Da unter den wichtigsten Partnern am Bahnhofplatz ein Konsens festgestellt werden dürfe, sei die Lösung in Griffnähe.

Dass alle heute bereit sind, die unhaltbare Situation zu verbessern, ist selbst nach Ansicht des Experten bereits ein grosser Schritt. Welche Lösung jedoch angestrebt werde, sei schon beinahe ein weltanschauliches Problem. Je nach Blickwinkel wolle man wie im privaten Wohnungsbau

eine Einfamilienwohnung oder ein Schloss konstruieren. Es sei denn auch zweifelsohne richtig, nach Wegen zu suchen, die zu einem Schloss führen, sich nach Zielen auszurichten, nach welchen man sich in Zukunft orientiert. So hat sich auch die Region die Ziele bewusst hoch gesteckt, die nun in einem Gesamtkonzept gebühlich wurden. Die optimalen Möglichkeiten für die Zukunft zu schaffen sei das eine, das ganze aber in Marsch zu bringen und nicht im Stellungskrieg zu verharren, das andere, resümierte Bernath.

Die Lösung im Konkreten

Man hat sich grundsätzlich entschieden, für die Umfangungstangente ein gutes Trasse mit möglichst wenig Belastungen zu wählen, d. h. die Durchgangsstrasse führt in einem Tunnel, westlich der Saltina bis oberhalb der neuen Rhonebrücke, und anschliessend am linken Ufer weiter nach Bitsch. Das Städtchen soll sowohl vom Durchgangs- wie auch vom regionalen Verkehr möglichst entlastet werden. Deshalb werden bei der Rhonebrücke niveaufreie Auf- und Abfahrten vorgesehen. Die Verbindungsstrasse führt

im Grundwasser durch einen Tunnel auf die heutige Dennerkreuzung. Zugleich werden die Betriebsgebäude der FO in den Glisergrund verlegt, ein neuer, nach Norden verschobener und wesentlich grösserer Privatbahnhof gebaut. Östlich vor dem Bahnhofsgelände käme der PTT-Terminal und auf dessen Oberlagen der regionale Postumschlag zu stehen.

Die Vorteile . . .

Zweifelsohne, die wichtigsten Probleme am Bahnhofplatz bekommt man dadurch in Griff: Die FO erhalten die notwendigen neuen Betriebsgebäude, wodurch zugleich Fläche für neue Verwendungsmöglichkeiten frei werde. Die Kehrstrasse wird zur Quartierstrasse, da die alte Rottenbrücke ebenso wie die heutige Unterquerung der SBB-Perrons für Fussgänger und Radfahrer frei wird. Brig erhält den notwendigen Postauto-Terminal und eine vernünftige Lösung für die Postverteilung. Und zu guter Letzt: Bahn, Privatverkehr und Fussgänger sind weitgehend getrennt, so dass eine attraktivere Bahnhofplatzgestaltung, die zum Verweilen einlädt, möglich wird.

. . . und die Nachteile

Als eigentliche Endlösung kann man mit den ersten drei Etappen aber dennoch nicht vollauf zufrieden sein. So wird selbst von Experte Bernath die Verbindungsstrasse als «keine schöne Lösung» bezeichnet. Das Städtchen wird vom Verkehr wohl weitgehend entlastet, wie die abgedruckten Diagramme aufzeigen, Verkehrsprobleme entstehen aber dennoch. So fährt der Automobilist durch einen Tunnel mit starker Steigung auf die Denner-Kreuzung zu, wo er vor der Ampel stehen bleiben dürfte . . . Kommt hinzu, dass

der Lokalverkehr in den kommenden Jahren laut Bovy-Prognosen noch stark ansteigen wird.

Für die notwendige Ausfahrt der Privatbahnen in den Glisergrund und für BVZ auch weiter nach Visp beansprucht man neuen Boden, den vorab im Industriegebiet Kohlenkontor und Cardinal um ihre Bahnanschlüsse bringen könnte. Dies ist ein technisches Problem ebenso wie die geplante Ostausfahrt der FO. In den Etappen vier und fünf soll der Bahnhof der Privatbahnen bekanntlich auf das Niveau der SBB-Perrons gebracht werden. Auch die eigentliche FO-Ausfahrt nach Osten, eine starke Entlastung für Naters, ist im Konzept miteinbezogen und wird von der SBB bejaht, das notwendige Perron 1 jedoch will die Bundesbahn nicht abtreten. Die hochgestellte Bahnhofplatzüberquerung ist mittlerweile aus städtebaulichen Gründen gestorben. Letzte Möglichkeit, die noch studiert wird: Mit der FO quer durchs Bahnhofsgelände. Beim Endausbau aller fünf Etappen müsste der in Etappe drei errichtete Privatbahnhof wieder abgerissen werden: Vergebliche «Vorinvestitionen» von rund 20 Millionen Franken.

160 Millionen gesichert?

Was Kritiker vermuten, könnte eintreffen und wird selbst von Präsident Escher und Experte Bernath abgestritten: Aus Kostengründen dürften vorerst nur die ersten drei Etappen realisiert werden. Für diese Massnahmen hingegen dürften die Gelder gesichert werden. Kostenpunkt: 160 Millionen. Die Umfangungstangente mit Verbindungsstrasse Brig—Naters wird weitgehend über den Nationalstrassenfonds finanziert. Den genauen Subventionssatz gelte es aber noch in harten Verhandlungen auszufechten. Bei einem Bau der Privatbahnen auf dem heutigen Niveau könnten Gelder aus dem Bundesbudgetposten «Entflechtung Bahn und Schienen» locker gemacht werden. Für den Bau eines Hochbahnhofes hingegen muss nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten gesucht werden. Insgesamt wären für die Privatbahnen 100 bis 120 Millionen aufzubringen. Dies wäre beinahe ein Zehntel des gesamtschweizerischen Investitionskredites (1,3 Milliarden), wie ihn das Konzept «Bahn 2000» für die Privatbahnen vorsieht.

Alle fünf Etappen zu realisieren, benötigt ein Investitionsvolumen von rund 250 Millionen Franken. Dies ist denn auch nach wie vor das erklärte Ziel der Region Brig: Es gilt nicht nur 160 Millionen zu sichern, sondern den möglichst raschen Bau aller Etappen ohne «provisorischen» FO/BVZ-Bahnhof anzustreben.

Das liebe Geld

Was die Koordinationskommission gestern auf den Tisch legt darf kaum als Ei des Kolumbus bezeichnet werden. Eine wesentliche Verbesserung der heutigen Situation brächte die Gesamtlösung aber allemal. Wohl nicht zu Unrecht hält Rolf Escher fest: «Vor Jahren hätte man sich bei einer solchen Lösung die Finger abgeschleckt». Unrecht hat er nicht. Grund zum Jubeln ist aber auch heute nur bedingt vorhanden. Die hat mehrere Gründe:

Das vorliegende Gesamtkonzept macht nur Sinn, wenn alle Etappen gebaut werden und nicht Hände (Hochbahnhof) und Füsse (Ostausfahrt) amputiert werden. Vorab die Verbindungsstrasse — selbst vom Experte Bernath als keine «schöne Lösung» bezeichnet — vermag in der 3. Ausbauetappe nicht zu genügen. Sowohl die Gemeinden als auch die Region und die Bahnen müssen sich mit allen Mitteln für eine Gesamtlösung stark machen.

Die ersten 160 Millionen scheinen gesichert, hiess es gestern. Ein weiteres Ziel drängt sich auf: Sich vehement für den sofortigen Bau mit Verzicht auf ein 20 Millionen teures BVZ/FO-«Provisorium» einzusetzen! — Eine Marschrichtung, die auch Regionsvertreter einzuschlagen scheinen. Dass der gefundene Konsens aller beteiligten Instanzen erfreulich und dem ganzen dienlich ist, bestreitet niemand. Dies soll das Oberwallis nicht hindern, in Bern selbstbewusst aufzutreten. Wir sind keine Bettler, die um Almosen winseln. — Vielmehr sind wir eine Region, die bahnpolitisch in den letzten Jahren vernachlässigt wurde und jetzt nur das fordert, was in anderen Städten mit ähnlich wichtigen Bahnhöfen gang und gäbe ist: Eine vernünftige Bahnhofsanierung.

Bleibt hinzuzufügen, dass die Bahnhofplatzsanierung als solches nicht 250 Millionen kostet. In diesem Superpaket sind ebenfalls die Umfangungstangente (120 Millionen), die ohnehin notwendige Verlegung der FO-Betriebsgebäude sowie der Bau der regionalen Postverteilzentrale eingeschneit. Vorhaben, die ohne eine sogenannte Gesamtplanung Bahnhofplatz in den kommenden Jahren ohnehin ausgeführt worden wären und fairerweise wohl ausgeklammert werden müssten!

Einzelplanung vorantreiben

Die Koordinationskommission erwartet nun vom Experten Bernath einen Schlussbericht mit Lösungsvorschlägen für noch hängige Probleme. Zugleich wird eine Finanzierungsrunde in Bern eingeläutet — ein Kampf um Gelder, den man vorab mit dem Konsens-Argument im Köcher zu gewinnen hofft.

Ebenso wird nun die Einzelplanung in den verschiedensten Bereichen vorangetrieben. Ein Ausschuss der Kommission wird dabei um die nötige Koordination besorgt sein. Läuft alles rund, sollten im Frühjahr nicht nur die ersten Pläne der Umfangungstangente aufgelegt, sondern noch in dieser Amtsperiode die Bauarbeiten in Angriff genommen werden.

Ein grundsätzlicher Gedanke

Alles oder nichts?

Seit 30 Jahren wird rund um die Probleme am Bahnhofplatz geplant. Berge von Papier wurden produziert, reihenweise Sitzungen abgehalten, keine realisierbaren Lösungen gefunden, mit Vorwürfen um sich geworfen und die Schuldigen gesucht. Das Resultat kann täglich auf dem Bahnhofplatz in Brig oder in der Kehrstrasse in Naters bewundert werden.

Bereits von der Sache her ist es sicher nicht leicht, die Verkehrsprobleme am Bahnhof Brig technisch gut zu lösen. Was aber bei weitem mehr Schwierigkeiten bietet, ist das Zusammenführen der verschiedenen Interessierten und Interessierte hat es wahrlich genug:

- die Bundesämter für Verkehr und Strassenbau,
- General-, Kreis- und Lokal-direktionen von SBB und PTT,
- drei kantonale Amtsstellen,
- drei Privatbahnen: BLS, BVZ und FO,
- der Regionalverband und die beiden Gemeinden Brig-Glis und Naters,
- sowie die Privatorganisation Pro Bahnhof.

Viel Geld wird gesucht, je nach Lösung 150 bis 250 Millionen harter Schweizer Franken. Damit ist bereits eine Front aufgebaut zwischen jenen, die alles wollen, aber wenig bezahlen können und jenen, die den Meistteil des Geldes aufbringen müssen. Aber es gibt noch viele andere Fronten: Zwischen

jenen, die Boden besitzen und jenen, die Boden wollen; zwischen dem Fussgänger, dem Autofahrer und dem Zugbenützer. Und es gibt solche, die gute Strassen bis zu den Bahnhöfen wollen (aber nicht weiter), oder solche, für die der Bahnhof das wichtigste Gebäude in Brig ist (ja von nationaler Bedeutung), oder einfach solche, die alles wollen — oder nichts.

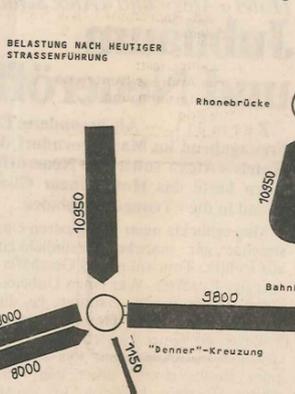
Guter Rat ist teuer — was tun? Das gleiche wie daheim, oder im Geschäft oder im Verein, wenn man nicht einig ist: Miteinander reden, einander verstehen, untereinander nach Lösungen ringen, gegenseitig auch einmal nachgeben, mit einem Wort: Den Konsens finden.

Alle Beteiligten müssen schlussendlich zustimmen. Sonst laufen sie vom gemeinsamen Tisch. Dann aber hat man keine Lösung und die Berichte und Pläne können in den Papierkorb und in ein paar Jahren kann man es ja nochmals versuchen, wie schon so oft in den letzten 30 Jahren. Das Beste ist oft der Feind des Guten!

Heute aber haben sich die vielen Partner am Bahnhof grundsätzlich gefunden. Eine gute Lösung scheint gesichert und sie lässt den Weg zur besten Lösung offen. Wieder alles noch nichts — aber vieles ist in Griffnähe, wenn wir am gleichen Strick ziehen und das sogar in die gleiche Richtung.

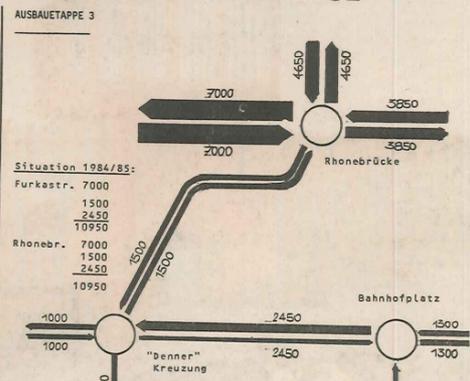
Für die Koordinationskommission der Präsident: Rolf Escher

Belastung der Verkehrsstränge



Brig wird heute sowohl vom Durchgangs- wie auch vom Lokalverkehr stark belastet: Über 10 000 Fahrzeuge überqueren täglich den Bahnhofplatz.

Vorher und Nachher



Nach dem Bau der ersten drei Etappen würde das Städtchen vom Verkehr wesentlich entlastet. Sowohl Transit- als

Historisch, aber...

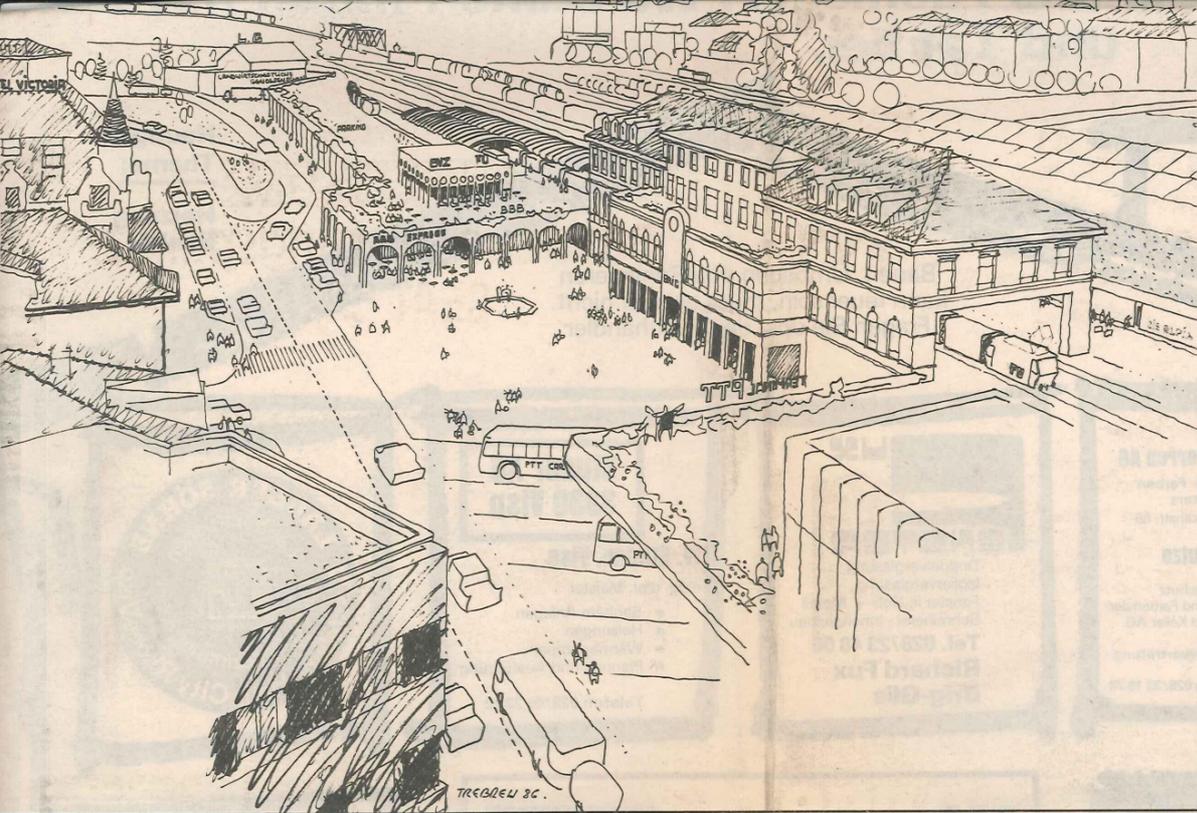
Dem gestrigen Entscheid der Koordinationskommission und vorab der Tatsache, dass dieser einstimmig zustande kam, haftet etwas Historisches an. Was nach drei Jahrzehnten langer Planung nicht machbar war, ermöglichte nun diese Koordinationskommission, in welcher alle Betroffenen und Interessierten Einsitz nehmen. Auch wenn die Gesamtplanung unter der Federführung von Rolf Escher verschiedentlich (und mitunter auch begründet) unter Beschuss kam, könnte Brigs Stadtpräsident als «Löser» des gordischen Knotens in die Geschichte des Simplonstädtchens eingehen. Dies hängt allerdings noch von verschiedenen Punkten ab:

● Das Gesamtkonzept vermag nur mit einem Vollausbau aller Etappen zu überzeugen. Der Hochbahnhof der Privatbahnen und die FO-Ostausfahrt müssen mit allen Mitteln und politischem Druck der eidgenössischen Parlamentarier angestrebt werden. Schöne Konzepte — auch wenn sie noch von allen unterschrieben sind — und imposante Zeichnungen sind das eine; was gebaut wird, das andere, das Entscheidende!

● Die Verbindungsstrasse Brig-Naters, teilweise zu Unrecht kritisiert, kann noch verbessert werden. Das verkehrstechnische Konzept überzeugt, frisst aber gar viel wertvollen Boden. Es muss allerdings klar betont werden, dass gerade das «aufständische» Sandmatten-Quartier von der Strassenlösung profitiert. Belastungsdiagramme beweisen, dass nur etwa ein Zehntel des heutigen Verkehrs noch über die Überlandstrasse fahren wird!

● Nebst der beschwerlichen Finanzauflage wird die Koordinationskommission das Augenmerk auf die einzelnen Projektgruppen richten müssen, damit die Bauvorhaben konzeptkonform und dem Terminplan entsprechend in die Tat umgesetzt werden.

Fazit: Trotz des wegweisenden Entscheides gibt es noch einiges zu tun. Aber angesichts der Tatsache, dass Projektierungs- und Bauphase noch mindestens 15 Jahre dauern, darf bezweifelt werden, dass Rolf Escher den Endausbau in der Funktion als Stadtpräsident erleben wird. — Vorausgesetzt, dass er nicht so lange wie sein Amtsvorgänger im Schloss verweilen will...



Falls die Viertelmilliarde Franken aufgebracht und somit alle Etappen des gestrigen verabschiedeten Gesamtkonzeptes realisiert werden können, werden die Probleme am Bahnhofplatz auf galante Weise gelöst: neuer Privatbahnhof mit FO-Ostausfahrt durchs Bahnhofgebäude, neues PTT-Gebäude mit Postautosta-

tion im Osten und ein grosser, verkehrsfreier Platz vor dem Bahnhofgebäude — wie diese Lösung aus der Sicht des Zeichners aussieht. Die genaue Gestaltung wird Gegenstand eines Wettbewerbes sein. Eine Möglichkeit hielt der Zeichner auf Papier fest.

Die Koordinationskommission Bahnhofplatz segnet das Gesamtkonzept einstimmig ab: Endausbau mit BVZ-FO-Hochbahnhof und Ostausfahrt der FO angestrebt — Kostenpunkt: rund eine Viertelmilliarde Franken

Das ist die Lösung!

Brig/Naters. — Die Zeiten der jahrzehntelangen Planerei und Variantenstudien sollten abgeschlossen sein: Gestern vormittag hat die Koordinationskommission den Schlussbericht des Experten Bernath einstimmig genehmigt und somit dem Gesamtkonzept zur Lösung der Verkehrsprobleme auf dem Bahnhofplatz zugestimmt! Damit gab die Koordination gleich den Startschuss zu Projektierungsarbeiten der ersten beiden Etappen, welche rund 153 Millionen verschlingen werden. Für den Endausbau mit einem Hochbahnhof für die Privatbahnen und der FO-Ostausfahrt wären weitere 100 Millionen notwendig. Und hier ist denn auch der Haken: Obwohl alle betroffenen Instanzen für einen Endausbau sind, für die notwendigen Gelder fehlen die Garantien. Falls diese in weite Zukunft rücken, wird eine Zwischenlösung mit einem neuen BVZ-FO-Bahnhof nördlich der heutigen Perrons realisiert werden müssen. Trotz diesem Vorbehalt wurde durch die zweijährigen Gesamtplanung die Voraussetzungen geschaffen, dass alle am Bahnhofplatz Beteiligten mit der Projektierung ihrer eigenen Bauvorhaben beginnen können.

Bereits das hochkarätige Gremium, welches gestern zur Presseorientierung ins Stockalperschloss geladen hatte, verriet die Bedeutung des am Vormittag gefällten Entscheides. Nebst Koordinationskommissionspräsident Rolf Escher und dessen Sekretär Rudolf Zurbruggen informierten Staatsratspräsident Bernard Bornet sowie Hans-Rudolf Isliker, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr, für das Gesamtkonzept. Es ist dies das Resultat einer zweijährigen offenen Planung, welche die betroffenen Bundesämter, kantonale Behörden, die PTT, SBB, FO, BVZ, die Gemeinden Brig-Glis und Naters sowie die Interessengemeinschaft «Pro Bahnhofplatz», gemeinsam mit dem Experten Dr. Bernath durchführten. Es galt dabei, eine Lösung zu finden, die von allen akzeptiert werden kann, um somit die Voraussetzung für eine gezielte und umfassende Sanierung zu schaffen. Mit dem gestrigen Ja der Beteiligten verpflichteten sich alle, dem Konzept entsprechend zu planen, zu verhandeln und zu bauen. Verschiedene Projektgruppen sollen hierfür garantieren.

Die Strassenlösung

Es war das erklärte Ziel aller Beteiligten und vorab der Gemeinde Brig, Bahn- und Strassenverkehr gänzlich zu trennen. Kernpunkt der Bahnhofplatzlösung ist somit die Umfahrungsstrasse Brig mit den entsprechenden Anschlüssen. Diese führt bekanntlich vom Glisergrund in einem Tunnel an den Rotten und anschliessend vertieft entlang dem linken Ufer in Richtung Bitsch. Diesem Trasse, das bereits öffentlich aufliegt, wurde ebenso wie der Verbindungsstrasse klar zugestimmt. Die von Anwohnern kritisierte Lösung sieht folgendes vor: Über die Umfahrungsstrasse im Bereiche obere

dungsstrasse zu liegen. In einer ersten Bauphase entsteht die neue Unterführung unter SBB- und BLS-Geleisen. In der zweiten Phase, nach Verlegung der BVZ-Bahnhofsfeinfahrt wird der Anschluss an die Überlandstrasse definitiv erstellt. Der östliche Teil des «Kreisel» wird vorerst als Provisorium ausgebaut, da der Platz für die endgültige Anlage noch vom Bahnhof der Privatbahnen belegt wird.

Angesprochen auf die Kritiken des Komitees «Pro Sandmatten» verlaute, dass man über Verbesserungen jederzeit noch reden könne, jedoch dürften die Randbedingungen, etwa jene der Bahnen, nicht darunter leiden. Die für die Verbindungsstrasse erarbeiteten Belastungsdiagramme beweisen aber klar, dass später nur noch rund ein Zehntel des heutigen Verkehrs über die Überlandstrasse fahren werden.

Die Bahnlösung

Wie auch Experte Bernath und Vizedirektor Isliker betonten, müssten für die Bahnen eine betrieblich bessere und zukunftsorientierte Lösung gefunden werden. Die BVZ und FO, deren Depots in den Glisergrund verlegt werden, beanspruchen deshalb auch entsprechend zusätzlichen Platz. Beinahe gigantisch mutet deshalb die vorgeschlagene Variante an. Beim Endausbau sind für die Privatbahnen ein Hochbahnhof westlich des Bahnhofgebäudes auf dem Niveau der SBB-Perrons vorgesehen. Die SBB gab das Einverständnis, das Bahnhofgebäude von der FO durchqueren zu lassen. Wie dies im Detail aussehen wird, ist noch unklar und dürfte wohl noch verschiedene Architekten in einem Gestaltungswettbewerb beschäftigen. Das genaue Trasse für die FO-Ausfahrt ist noch nicht festgelegt, dürfte jedoch

am Rhoneufer in ein Tunnel verlegt werden. Zur Realisierung dieser optimalen Bahnlösung sind rund weitere 100 Millionen Franken notwendig. Falls diese Gelder, für welche heute noch keine Garantien vorliegen, nicht gesichert werden können, wird die Zwischenlösung mit Etappe 3 realisiert: Der neue Privatbahnhof käme dann nördlich der heutigen Perrons auf dem Niveau des Bahnhofplatzes zu stehen. Kostenpunkt: 17 Millionen Franken. Doch selbst Vizedirektor Isliker betonte, dass man nach Möglichkeiten den Endausbau anstrebe und auch entsprechend die Arbeiten vorantreibe.

Die PTT-Lösung

Die PTT, vor Jahren noch bestrebt am heutigen Standort ein gigantisches Postgebäude zu bauen, wird ebenfalls eine saubere Lösung haben. Östlich des Bahnhofgebäudes wird das bestehende Dienstgebäude abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Im Erdgeschoss ist die Postautostation vorgesehen. Das Obergeschoss wird für den Paketumlad und den Versanddienst genutzt. Das Verbindungseisen zwischen Privatbahnen und Güterverlad wird an den Rand der Nordstrasse verlegt.

Bleibt hinzuzufügen, dass die SBB ihrerseits die neuen Perronzugänge und Kundenshalter zu erstellen hat. Die Kundendienste von PTT, SBB, BLS, FO und BVZ werden integriert.

Und die Velofahrer?

Das Ziel, den Bahnhofplatz ganz vom Individualverkehr zu befreien, lohnt sich. Vor dem Bahnhofgebäude entsteht ein sympathischer grosser Platz, der im Westen durch den neuen Privatbahnhof, in dessen Unterge-

Buffet realisierbar wären, im Osten durch das PTT-Haus abgeschlossen. Die genaue Gestaltung dieser Gebäudekomplexe wird Gegenstand eines eigenen Wettbewerbes sein. Der Fussgänger wird aber so oder so eine eigene grosse Verkehrsfläche bekommen. Als äusserst velofreundlich wird die Lösung auch von Experte Bernath bezeichnet. Beide bisherigen Unterführungen (obere und untere Rhonebrücke) werden bei der Eröffnung der Verbindungsstrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt. Es entsteht somit ein grosszügiges Fussgänger- und Velonetz zwischen Brig und Naters!

Vieles hängt vom Geld ab

Das vorliegende Gesamtkonzept ist nur in Etappen realisierbar. Ob und in welcher Form wann was gebaut wird, hängt in erster Linie vom Geld ab. Für die ersten zwei Etappen (153 Mio.) sind die Gelder vorhanden. Die Umfahrungsstrasse wird nach den Zusagen des damaligen Bundesrates Hürlimann zu 80 bis 85 Prozent von Nationalstrassengeldern getragen. Weitere 14 Prozent dürften der Kanton, 6 Prozent die Gemeinden übernehmen. Der Gemeindeanteil wird entsprechend auf die nutznennenden Ortschaften verteilt. Eine Kopfrechnung: geht man davon aus, dass Brig die Hälfte des Gemeindeanteils zu ertrichten hat, so müsste für die Umfahrungsstrasse und Anschlusswerke (ca. 105 Mio.) schätzungsweise rund 4 Millionen zu Lasten der Simplonstädter gehen. Bleibt zu betonen, dass einerseits ein genauer Verteiler noch nicht vorliegt und andererseits unklar ist, in welchem Ausmass und ob überhaupt sich die Gemeinden an den Bahnlösungen zu beteiligen haben. Die Gemeinden müssten aber sicherlich Gelder für Gestaltung, Beiträge ans Parkhaus und Anpassung an den Lokalverkehr freimachen.



Sie informierten gestern über den historischen Entscheid: Staatsrat Bernard Bornet, Koordinationskommissionspräsident Rolf Escher, Vizedirektor Isliker

Wird das Bahnhofgebäude in Brig abgerissen?

Brig. — Eigentlich ist es in letzter Zeit um die Planung Bahnhofplatz ruhiger geworden. Doch der Schein trügt. Hinter den Kulissen hat sich in den letzten Wochen und Monaten einiges getan. Der Hochbahnhof für FO und BVZ, den man in einer 4. und 5. Etappe auf der Niveauhöhe der SBB-Perrons bauen möchte, scheint entgegen früheren Befürchtungen nun doch nicht bloss Utopie. Zumindest das Bundesamt für Verkehr gäbe dieser Lösung nun den Vorzug. Falls die notwendigen Mittel für diesen Hochbahnhof mit Ostausfahrt beschafft werden können, ist gar mit dem Abbruch des bestehenden Bahnhofgebäudes zu rechnen.

Blenden wir zurück: Mitte April hat die Koordinationskommission Bahnhofplatz das Gesamtkonzept abgesehen: Um den Bahnhofplatz möglichst optimal vom Verkehr zu befreien, wurde bereits damals der Hochbahnhof für FO und BVZ westlich des heutigen Bahnhofgebäudes und auf der Höhe der SBB-Geleise ins Konzept aufgenommen. Für diese Lösung mit der Ostausfahrt für die FO müssten aber zusätzlich 100 Millionen Franken aufgebracht werden. Aus Finanzgründen stand damals die Zwischenlösung mit nach Norden verschobenen neuen Perronanlagen für FO und BVZ im Vordergrund. Kritiker befürchteten damals, dass die Verschiebung von FO und BVZ zum ewigen Provisorium werde, das vor allem aus betrieblichen Gründen kaum überzeuge. Man solle diese Etappe 3 auslassen und direkt auf den Hochbahnhof tendieren. Dieser Meinung scheinen sich nun auch die Bundesinstanzen anzuschliessen. So hat jedenfalls das Bundesamt für Verkehr den Koordinations-Kommissionspräsidenten Rolf Escher dahin orientiert, dass sie aufgrund der Planung der Ansicht sind, der Hochbahnhof und die Ostausfahrt für die FO müsse nun vorangetrieben werden. Da aber Finanzgarantien für dieses in der Region Brig-Naters willkommene Wende die Finanzgarantien fehlen, wird der Tiefbahnhof als «Rückfallposition» beibehalten. Es scheint sich nun doch die Einsicht breit zu machen, dass ein vorübergehender neuer Tiefbahnhof für die Privatbahnen und den ganzen Betrieb am Bahnhof nicht das Ei des Kolumbus ist. Eine Hochlösung mit FO/BVZ südlich des heutigen SBB-Perrons 1 wäre wohl optimal.

Neues Bahnhofgebäude

Privatbahnen auf demselben Niveau wie die SBB sowie die Ausfahrt der FO nach Osten bedingt aber eine Durchquerung des bestehenden Bahnhofgebäudes. Hierzu gab die SBB bereits im April ihr grundsätzliches Einverständnis.

Doch nun scheint sich diejenige Lösung aufzudrängen, die der WB bereits als Aprilscherz veröffentlichte: Das heutige Bahnhofgebäude könnte abgerissen werden. Auch für den Kommissionspräsidenten Rolf Escher wäre dies — falls der Hochbahnhof mit FO-Ostausfahrt möglich wird — eine Variante, die «sehr ernsthaft» geprüft werden müsste». Noch klarer formuliert man sich auf den Etagen der SBB-Generaldirektion. Man sei gegenwärtig bloss Zuschauer. Falls aber der Hochbahnhof mit Ostausfahrt realisiert werde,

gehe die SBB davon aus, dass das heutige Aufnahmegebäude weichen müsste.

In welche architektonische Form die Lösung am Bahnhofplatz letztlich gegossen wird, soll im kommenden Jahr ein Gestaltungswettbewerb hervorbringen. Dieser wird voraussichtlich gesamtschweizerisch oder regional mit eingeladenen Büros aus dem ganzen Land ausgeschrieben, war von Rolf Escher zum weiteren Vorgehen zu erfahren.

Doch gegenwärtig wartet man noch auf Planunterlagen der FO, die ihre Vorstellungen zu den neuen Depots und Werkstätten im Glisergrund noch zu Papier bringen muss. Dieses Dossier ist einerseits Voraussetzung, um mit der SBB als Bodeneigentümerin auf dem Bahnhofplatz die Bahnfragen zu bereinigen und so die Rahmenbedingungen für den Gestaltungswettbewerb abstecken zu können. Andererseits sind diese Unterlagen nötig, um die anstehenden Verhandlungen über die Finanzierung angehen zu können. Die Geldmittelbeschaffung ist letzten Endes auch das grösste Problem am Bahnhofplatz, dessen Endausbau rund eine Viertelmilliarde Franken verschlingen dürfte!

Und die Strassen

Gesichert hingegen sind die Finanzen für die Umfahrungsstrasse vom Glisergrund entlang dem linken Rhoneufer bis nach Bitsch. Dieses Teilstück lag bereits zur Expropriation auf. Dabei gingen eine Einsprache von privater Seite, eine solche von der Stadtgemeinde Brig sowie eine vorsorgliche Einsprache der Festungswacht ein. Mit dem Begehren, nach einer neuen Linienführung zu suchen, konnte sich die Gemeinde Brig nicht einverstanden erklären. Man wolle aber im Bereich westlich der Festungswache den betroffenen Privateigentümern in einem Grenzbereinigungsverfahren dienlich sein, liess Rolf Escher hierzu verlauten. In ihrer eigenen Einsprache fordert die Stadtgemeinde eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie einen kleineren Bodenverschleiss für die Zu- und Wegfahrten. Grundsätzlich will man aber, dass das Verfahren möglichst rasch vorangetrieben wird. Präsident Rolf Escher erwartet, dass im Herbst 1987 die Bauarbeiten für die Umfahrungsstrasse in Angriff genommen werden. Die Bauzeit wird auf rund fünf Jahre geschätzt, so dass ab 1992/93 die Agglomeration Brig-Naters doch wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Gegen die Verbindungsstrasse Brig-Naters, die den

Bahnhofplatz vom Innerortsverkehr befreit, gingen insgesamt acht Einsprachen ein. Diese stammen alle von Bewohnern im Bereich der Überlandstrasse. Diese weisen darauf hin, dass das Projekt zu überrissen sei und das Quartier zerstört werde. Nebst den vorsorglichen Einsprachen der SBB und BLS hielt die Gemeinde Brig in einer eigenen Einsprache fest, dass für die Führung der Verbindungsstrasse zwischen der LGO und der Überland- bzw. Viktoriastrasse die verschiedenen Möglichkeiten aufgelistet werden und variantenweise Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden. Wie die Verbindungsstrasse nun letztlich an die Viktoria- oder Überlandstrasse angeschlossen wird, soll im Verlauf des kommenden Jahres entschieden werden. ger



Auch Bundesinstanzen bevorzugen nun den Hochbahnhof für BVZ und FO. Für die Ostausfahrt muss aber unter Umständen das bestehende Bahnhofgebäude unter den Abbruchhammer . . .

Neuer Privatbahnhof für FO und BVZ auf der Höhe der SBB-Perrons wird immer wahrscheinlicher — Falls die nötigen Gelder wirklich locker gemacht werden können, ist gar ein Bahnhof-Neubau nicht ausgeschlossen



... sagte mir kürzlich eine gute Freundin, ohne zu ahnen, dass sie mich zutiefst treffe: «Hast Du gehört, dass der Briger Bahnhof abgerissen werden soll?» «Wie? Zum Kuckuck nochmal», sagte ich, «das kann doch nicht wahr sein! Da muss ja jemand ganz schwer unter Hirngrimmen leiden. Sind die verrückt?»

*

In der Zwischenzeit musste ich mir aber von Leuten, die «es» wissen, sagen lassen, dass es tatsächlich eine Variante gibt, die das uns allen vertraute, brigerische Welt-offenheit atmende, alte und auch schöne Bahnhofgebäude im Rahmen einer «Gesamtlösung» — «Endlösung?» «der Probleme am Briger Eisenbahnverkehrsknotenpunkt niederreißen möchte. Das, meine lieben Planer und Ingenieure, ist nun doch zu viel! Hier geht Ihr entschieden zu weit! Seit mehr als 20 Jahren können wir alle erleben, wie Ihr ein Projekt nach dem anderen für die «Sanierung der Verkehrsprobleme» am Bahnhof Brig «bearbeitet». Diese «Probleme» haben Euch in all den Jahren ganz schöne Batzen gebracht. Sie waren Euch auch «Dauerlieferant» für Arbeitsplätze. Nun wollt Ihr offenbar einen einmaligen «Finish» herlegen, der Euch «Weiteres» bringt, mehr als 200 Millionen schwer sein wird und dem eines der Wahrzeichen Brigs geopfert werden soll. Was wollt Ihr denn Besseres aufstellen, als einen phantasielosen, öden Betonklotz? Was wollt Ihr mit diesem bautechnisch-architektonischen Super-GAU, mit diesem «grössten anzunehmenden Unfall»? O heiliger St. Florian!

*

In dieser löblichen Zeitung stand am 24. Juli 1986, dass die SBB aufgrund der Gesetzgebung über Natur- und Heimatschutz ein Verzeichnis aller schützenswerten Bahngelände in Auftrag gaben. In dieser Liste ist der Bahnhof Brig zusammen mit den Bahnhöfen Aigle, Buri, Montreux, St-

Maurice, Lausanne und Vevey als von «nationaler Bedeutung» eingestuft. Und sogar die kantonale Kommission für Kulturgüterschutz reiht das Briger Bahnhofgebäude zusammen mit der Bahnhofstrasse unter die schützenswerten regionalen Kulturwerte ein. Und so was soll niedergerissen werden? «Geits no?» Ist in Brig nicht schon zu vieles niedergerissen worden?

*

Was verbindet uns nicht alles mit dem traulichen Briger Bahnhof? Wen haben wir auf dem grossen Platz vor der würdigen hellen Bahnhofsfassade nicht schon empfangen? Bundes-, National- und Ständeräte, Sportsieger, Ehrenbürger, gar einst der König von Italien, aber auch die zahllosen Oberwalliser Festvereine mit ihren wehenden Fahnen und die heimkehrenden Schulkinder erlebten hier Beifall und Wohlwollen. Wie viele Liebespaare trafen sich nicht in den Hallen und unter den vertrauten Fenstern unseres, einem Renaissance-Palast alle Ehre machenden Bahnhofgebäudes? Wie vielen zeigte die Bahnhofsfuhr die genaue Stunde? Sie tat es auch mir, der ich vor dreissig Jahren aus dem Kollegiumsinternat abends verbotenerweise hierherschlich, um die damals anrühige, in Wirklichkeit harmlose und heute verschwundene Zeitung «Tat» zu kaufen. Dieser zu Beginn des Jahrhunderts erbaute Bahnhof mit seinen klaren Linien hätte eine eigene faszinierende Geschichte.

*

Ich meine übrigens, es wäre jetzt Zeit zum Handeln. Wenn «Aktionsgruppen» einen Sinn haben, dann sicher hier. Es grüsst Sie, liebe Leserinnen und Leser, Ihr heute sehr aufgebracht

Seneca

BOTE DER MARCH UND HOEFE
CH - SIENEN
Aufl. t. 1,854 / Do 9,796
Argus Media No. 1230

3. Juni 1987



384 8
Nationalrat Josef Kühne, Benken:

Für wirtschaftlichere konzessionierte Transportunternehmen

Die sogenannten konzessionierten Transportunternehmen (KTU) sind von grosser Bedeutung für den öffentlichen Verkehr. Zusammen mit den konzessionierten Autobusbetrieben und der Reisepost haben die Privatbahnen ein Netz zu betreiben, welches dasjenige der SBB um ein Mehrfaches übertrifft. Die finanzielle Unterstützung dieser Betriebe ist aber nicht nur deshalb gerechtfertigt, weil damit ein wichtiger Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs geleistet wird und somit wesentlich zur Reduktion der Luftbelastung beigetragen werden kann. Auch die enorme regionalpolitische Bedeutung der konzessionierten Transportunternehmen darf nicht übersehen werden. Ohne sie wäre eine zentrale Besiedelung, wäre eine Erschliessung unserer Randregionen kaum denkbar. Die beiden Appenzell beispielsweise verfügen über keine einzige SBB-Strecke, im Kanton Graubünden macht deren Anteil rund ein Prozent aller öffentlichen Verkehrslinien aus und auch in Obwalden und im Wallis wird die Zehn-Prozent-Grenze nicht überschritten.

Sanierungen und Modernisierungen

Zusammen mit den 930 Millionen Franken, die der Bund in Form eines Rahmenkredites für die Jahre 1988-1992 zur Verfügung stellt, wird ein Investitionsvolumen von insgesamt 2 300 Millionen Franken erreicht, das zum grossen Teil für die dringend notwendige technische Verbesserung der KTU eingesetzt werden soll: Es geht dabei um den Ausbau auf Doppelspur, die Errichtung von Kreuzungsstellen, Netzergänzungen, Tunnel- und Brückensanierungen, Bauten zur Sicherung des

Winterbetriebes, um den Ausbau von Werkstätten sowie um Massnahmen zur Trennung von Schiene und Strasse. Bei der Erneuerung des Rollmaterials wird grosses Gewicht auf die Vereinheitlichung gelegt, wohlwissend, dass dadurch wesentliche Kostenvorteile erzielt werden können.

Auf der Strecke der Furka-Oberalp-Bahn beispielsweise geht es in erster Linie darum, die Wintersicherheit mit Hilfe von Lawjnenverbäuungen zu verbessern. Zwischen Brig und Oberwald sind aufwendige Tunnelsicherungen und -sanierungen vorzunehmen. Mit der Anschaffung von vier neuen Lokomotiven wird eine Attraktivitätssteigerung der Eisenbahnlinie angestrebt. In Brig ist mit einem Grossprojekt die Trennung von Schiene und Strasse vorgesehen, es geht um die Verlegung des Depots, die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und die Sanierung verschiedener Bahnübergänge. An diesem ehrgeizigen Vorhaben beteiligen sich die SBB, drei konzessionierte Transportunternehmen, die PTT, die Stadt Brig und der Kanton Wallis. Für die Finanzierung derjenigen Massnahmen, mit deren Hilfe die Trennung der Verkehrs erreicht werden soll, werden ausserdem Treibstoffzollgelder erwartet. Staatsrat Bernard Bornet hat den Mitgliedern der nationalrätlichen Verkehrskommission zu verstehen gegeben, dass es für das Wallis nicht eben leicht sein werde, die notwendigen Kantonsbeiträge aufzubringen.

Der Nachholbedarf ist gross

Die verschiedenen konzessionierten Transportunternehmen waren aufgefor-

Brig und Östlich-Raron



Nachdem im Frühling 1986 das Konzept zur Gesamtsanierung Bahnhofplatz von der Koordinationskommission angenommen wurde, liegt nun auch das Konzept zur Finanzierung der notwendigen 250 Mio. Franken vor. Als nächstes soll nun anfangs 1988 der Ideenwettbewerb durchgeführt werden.

Nachdem das Finanzierungsmodell für die Bahnhofplatzsanierung steht, soll nun anfangs 1988 der Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden — Baubeginn der Umfahrungsstrasse im Herbst 1988

Finanzkonzept liegt vor

Brig. — Das Konzept zur Finanzierung der rund 250 Millionen teuren Sanierung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes Brig liegt in groben Zügen vor, bedarf aber in einzelnen Punkten noch der Zustimmung durch höhere Instanzen. Dies das Resultat der teils langwierigen Verhandlungen, welche vom Ausschuss der Koordinationskommission Sanierung Bahnhofplatz in den vergangenen Monaten geführt worden sind. Zudem konnte im Interesse der Region erwirkt werden, dass von Anfang an der Endausbau mit Hochbahnhof und FO-Ostausfahrt angestrebt wird. Wie ein neukonzipierter Bahnhofplatz letztlich aussehen könnte, darüber soll ein Ideenwettbewerb näheren Aufschluss geben, den man laut Auskunft von Kommissionspräsident Rolf Escher zu Beginn des nächsten Jahres gesamtschweizerisch ausschreiben möchte. Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse, die vom Wettbewerb nicht tangiert wird, soll im Herbst 1988 begonnen werden.

Im März 1986 hat die grosse Koordinationskommission Gesamtplanung Bahnhofplatz, in der alle Bahnen, Bundesbetriebe, kantonalen und eidgenössischen Ämter, die Region, die Gemeinden Brig und Naters sowie die Interessengruppe Pro Bahnhofplatz Einsitz nehmen, dem Konzept zur Sanierung und Neugestaltung zuge-

stimmt. Dabei waren für eine erste Phase der Bau der Umfahrungsstrasse Glisergrund—Bitsch, die Verlegung der FO-Werkstätten in den Glisergrund, die Realisierung der neuen Verbindungsstrasse Brig—Naters sowie die neue Postautostation und die Neuorganisation der Privatbahnen auf dem heutigen Niveau vorgesehen. Nur

mittel- und langfristig wurden ein neuer Hochbahnhof für die Privatbahnen und die FO-Ostausfahrt ins Auge gefasst, obwohl die Gesamtkommission die Bemühungen der Region unterstützt hat, wonach direkt ohne Zwischenlösungen der Endausbau angestrebt werden soll. In der Zwischenzeit ist es dem Ausschuss der Koordina-

tionskommission gelungen, die Bundesinstanzen von der Notwendigkeit des Endausbaus zu überzeugen. Die Zwischenlösung mit einem provisorisch neuen Bahnhof für die Privatbahnen ohne FO-Ostausfahrt wird nur noch als sogenannte «Rückfall-Position» im Planspiel miteinbezogen. Diese käme dann zum Tragen, wenn die Finanzierung für den Endausbau nicht gesichert werden könnte.

Finanzierungskonzept liegt vor

Der Bahnhofplatz Brig stellt nicht nur ein rein planerisches, sondern auch ein Finanzierungsproblem dar. Nachdem über die Gesamtplanung eine Einigung erzielt werden konnte, hatte sich die Koordinationskommission im vergangenen Jahr vorab mit den Finanzierungsfragen auseinandersetzen. Und auch hier zeichnet sich eine Lösung ab, wie Rolf Escher, Präsident der Koordinationskommission, auf Anfrage ausführte. Die Verhandlungsdelegierten seien sich über das Konzept in etwa einig, doch seien noch Beschlüsse höherer Stellen auf Stufe Bund, Kanton und Gemeinden sowie einige Unterverhandlungen notwendig. Das Gerippe dieses Finanzierungskonzepts präsentiert sich wie folgt: Der Strassenanteil, der in den Kostenschätzungen mit rund elf Millionen Franken zu Buche steht, wird über die Nationalstrassenkasse finanziert, die 84 Prozent der Kosten übernimmt. In die übrigen 16 Prozent teilen sich der Kanton (70 Prozent der Restkosten) und die Gemeinden (30 Prozent). Dies ergäbe für den Kanton noch rund 11 Millionen Franken. Die Gemeinden hätten an die fünf Millionen zu übernehmen. Welche Gemeinden wieviel an die Umfahrungsstrasse und die Anschlusswerke zu entrichten haben, ist allerdings noch offen und wird letztlich vom Grossen Rat entschieden. Dabei dürften allerdings auch die Gommer Gemeinden ihren Anteil zu leisten haben, muss doch das Simplonstädtchen andererseits auch einen Beitrag an Bau von Brücken und Galerien auf der Hauptstrasse im Goms entrichten.

Den grossen Brocken stellt der sogenannte Bahnteil dar, der auf rund 150 Mio. Franken geschätzt wird. Den Löwenanteil davon (rund 110 Mio.) dürften über die Eisenbahn- und die Strassenkasse (Treibstoffzollgelder) mit Bundesgeldern finanziert werden. An die 20 Mio. Franken entfallen auf die beteiligten Bahnen, PTT sowie Direktinteressierte. Kanton und Gemeinden

schliesslich werden sich mit rund 22 Mio. Franken beteiligen müssen. Hier wird noch abzuklären sein, in welchem Umfang sich die Kantone Uri und Graubünden an der Bahnhofplatzsanierung engagieren werden, hat sich das Wallis beispielsweise auch am neuen Bahnhof in Andermatt beteiligt. Ebenfalls noch Gegenstand weiterer Verhandlungen ist der Verteilschlüssel zwischen dem Kanton und den Gemeinden. Dieser dürfte wohl ähnlich aussehen wie bei der Aufteilung der Restkosten im Strassenteil, das heisst, dass sich die Gemeinden Brig und Naters in 30 Prozent der Restkosten zu teilen hätten. Wie hoch diese Beiträge letztlich sein werden, lässt sich zurzeit allerdings nicht sagen. Bleibt hinzuzufügen, dass die Millionen, welche von den Gemeinden zu erbringen sind, sich über eine Zeitspanne von gut und gern zehn Jahre verteilen.

Ideenwettbewerb im nächsten Jahr

Vorab die SBB haben erklärt, dass mit einem Ideenwettbewerb erst begonnen werden kann, wenn das Finanzierungskonzept in groben Zügen vorliegt. Dies ist nun der Fall, so dass laut Ausführungen von Rolf Escher bis Ende Jahr die letzten Grundlagen zum Ideenwettbewerb gesammelt werden und die Ausschreibung zu Beginn des nächsten Jahres erfolgen soll. Der Wettbewerb — es dürfte sich um den bisher grössten dieser Art in unserem Kanton handeln — wird gesamtschweizerisch durchgeführt. Der Komplex ist derart gross und kompliziert, dass wohl nur Architekten und Ingenieure gemeinsam mit Spezialisten in Gruppen den Anforderungen gewachsen sein werden. Der genaue Perimeter des Ideenwettbewerbs ist noch nicht beschlossen, doch dürfte es sich um das Gebiet zwischen den SBB-Perons im Norden und der Viktoria-Nordstrasse im Süden handeln. Seitlich wird das vom Wettbewerb erfasste Areal durch den alten Spital im Westen und die Güterschuppen im Osten begrenzt.

Die Umfahrungsstrasse, mit der man ursprünglich schon in diesem Jahr hatte beginnen wollen, wird nun voraussichtlich im Herbst 1988 in Angriff genommen. Die Verzögerungen werden auf die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zurückgeführt. Bei einer Bauzeit von rund fünf Jahren dürfte die Umfahrungstangente Gliergrund—Bitsch im Jahre 1993/94 in Betrieb genommen werden. ger



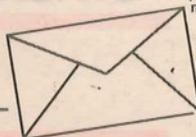
Auch Bundesinstanzen bevorzugen nun den Hochbahnhof für BVZ und FO. Für die Ostausfahrt muss aber unter Umständen das bestehende Bahnhofgebäude unter den Abbruchhammer . . .

Neuer Privatbahnhof für FO und BVZ auf der Höhe der SBB-Perrons wird immer wahrscheinlicher — Falls die nötigen Gelder wirklich locker gemacht werden können, ist gar ein Bahnhof-Neubau nicht ausgeschlossen

Brig und Östlich-Raron

(Die unter dieser Rubrik veröffentlichten Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.)

Briefe



an den WB



Fussgänger, Bahn und Autos stehen sich auf dem Briger Bahnhofplatz auf die Füsse und die Räder.

Eine Fabel zur Verkehrslösung am Briger Bahnhofplatz

Einsiedler und Bär

Brig-Glis. — Ein Einsiedler hatte einen zahmen Bären, der ihn überallhin begleitete. Eines Tages schlief der fromme Mann im Freien ein; der Bär hielt bei ihm Wache. Da setzte sich eine dicke Fliege auf die Schläfe des Einsiedlers. Der Bär griff nach einem Stein, zielte nach der Fliege und traf sie haargenau: Die Fliege — und der Einsiedler — waren tot.

Ein ähnliches Schicksal droht unseres Erachtens dem Briger Bahnhof. Wie man vernimmt, wollen nun die massgebenden Kreise die Lösung mit den Nebenbahnen BVZ und FO auf dem Niveau der SBB in einem Zug realisieren, d. h. sie streben die vielleicht perfekteste Verkehrslösung an — und lassen ausser acht, was dabei für den Bahnhofplatz auf dem Spiel steht. Wir fürchten, das Ergebnis sei ein totlangweiliger Provinzbahnhof. Mit der Verkehrsmisere beseitigen die Verkehrsspezialisten auch das pulsierende Leben auf dem Bahnhofplatz, was wiederum seine Auswirkungen auf die Bahnhofstrasse haben wird.

Wir führen den Gedanken noch etwas ausführlicher aus. Der heutige Briger Bahnhofplatz ist der belebteste des Wallis, was auch für die Bahnhofstrasse gilt. Man beneidet Brig um seinen betriebsamen «Grenzbahnhof». Dieses lebendige Treiben hängt nun aber wesentlich damit zusammen, dass die Gäste mit Reiseziel Zermatt oder Goms das Niveau der SBB-Geleise verlassen und sich auf den Bahnhofplatz hinun-

ter begeben müssen. Fremde aller Hautfarben in buntesten Kostümen bilden hier die «Sehenswürdigkeit», um derentwillen sich die Sitzbänke mit Schaulustigen füllen. Nur dank diesem «Umsteigemanöver» wird der Fremde auch auf die wahrhaft städtische Bahnhofstrasse aufmerksam. Heute benutzt mancher Gast seine Wartezeit noch für einen «Schaufensterbummel» in der Bahnhofstrasse — und kehrt irgendwo ein. Wenn sich einmal alle Geleise auf dem Niveau der SBB befinden, wandern diese Gäste in das Buffet — und nehmen von Brig keine Notiz mehr.

Man wird einwenden, die BVZ- und die FO-Bahn stünden dem Verkehr auf dem Bahnhofplatz im Wege. Was den Fussgänger stört, ist der Autoverkehr; dieser muss vom Bahnhofplatz verschwinden. BVZ und FO aber gleichen den Trams der Städte. Wem fiel es ein, auf dem Zürcher Bahnhofplatz das Vorhandensein der Trams zu beanstanden. Im Gegenteil, Trams gehören zum Bild eines bedeutenderen städtischen Platzes.

Wer entgegnet, der Autobusverkehr bliebe ja auf dem Bahnhofplatz, der gibt sich nicht Rechenschaft darüber, dass diese Reisenden in der Mehrzahl Einheimische sind, die zum internationalen Charakter von Bahnhofplatz und -strasse wenig oder nichts mehr beitragen.

Nein, es geht tatsächlich um das Leben am Briger Bahnhofplatz! Die Ge-

fahr, die dem Platz droht, mahnt zu grösster Vorsicht. Dabei ist der blinde Eifer, mit dem die «vollkommene»(?) Verkehrslösung — und der Niedergang des Bahnhofplatzes — angestrebt werden, um so verständlicher, als die Eidgenossenschaft die Hand zu einer Lösung der Verkehrsprobleme in Etappen geboten hat. In einer ersten Phase würde der Autoverkehr vom Bahnhofplatz entfernt. Die BVZ und FO blieben auf ihrem heutigen Niveau des Platzes. Man hätte auf diese Weise die Möglichkeit zu erproben, wie sich die «Zwischenlösung» bewährt. Sollte sich die Lösung der ersten Etappe nicht befriedigend erweisen, stünde die Möglichkeit eines weiteren Ausbaus mit Verlegung der BVZ- und FO-Bahn auf Höhe der SBB-Geleise immer noch offen. Es ist unseres Erachtens unverantwortlich, bei einem so schicksalsschweren Entscheid nicht den Weg über die «Versuchsphase» zu wählen.

Dass bei der zu erprobenden Zwischenlösung das heutige Stationsgebäude von 1902 erhalten bliebe, sei noch beiläufig erwähnt, so wichtig auch dieser Beweggrund ist. Das Bahnhofgebäude ist jenes Bauwerk, mit dem die Bahnhofstrasse begonnen hat; es gibt eindrückliche Photos, die den Bahnhof «allein auf weiter Flur» zeigen. Und da die Mehrzahl der Häuser der Bahnhofstrasse vor allem der östlichen Strassenseite im gleichen Stil des frühen 20. Jahrhunderts errichtet worden sind, herrscht eine eindrückliche formale Einheit zwischen Bahnhofgebäude und -strasse. Historisch wie stilistisch ist das heutige Stationsgebäude der «Kopfbau» der Bahnhofstrasse. Man sollte die Bahnhofstrasse nicht «köpfen» und dadurch die gewachsene Einheit zerstören. Aber wichtiger erscheint uns das Leben auf dem Platz vor dem Bahnhofgebäude. Darum geht es zur Stunde!

Walter Ruppen, Brig

*Leserbrief zum Umsteigeverkehr auf dem Bahnhof Brig***«Anachronismus!»**

B r i g. — Als regelmässiger Besucher des Wallis las ich mit grossem Interesse den Leserbrief von Herrn Ruppen zur Verkehrslösung am Bahnhof Brig. Nach Ansicht des Vorgenannten sollte auf dem Bahnhofplatz nur der Autoverkehr «entfernt» werden. Alles «andere» solle ganz einfach so bleiben wie bisher. Gestatten Sie mir den harten Satz: Der Umsteigeverkehr in Brig ist Anachronismus! Vor Jahrzehnten vielleicht noch möglich, passt er doch nicht mehr in das neue Konzept «Bahn 2000», über das ja kürzlich bei Ihnen in der Schweiz erfolgreich abgestimmt wurde. Viele Reisende, die in der Simplonstadt ankommen, wollen und müssen dort nur umsteigen. Sie kommen zum Teil von weit her — in allen Hautfarben laut Leserbrief — und haben meistens erhebliche Mengen Gepäck. Auch bei Schnee und Regen müssen sie den Bahnhofplatz überqueren und dann halb im Freien auf die Anschlusszüge, u. a. auch für in die Weltstation Zermatt, warten. Wie in diesem Zusammenhang von der FO und BVZ als «Trams» die Rede sein kann, ist mir absolut unverständlich. Es handelt sich doch um Eisenbahnen im klassischen und auch betriebsrechtlichen Sinne, mit Güterverkehr und sogar Schnellzügen. Das kann man doch nicht mit einem Tram in Zürich vergleichen. Der Briefschreiber sollte sich den umfangreichen Betrieb dieser modernen Bahnen doch einmal etwas genauer ansehen. Wenn Gäste eine weitere Weltstation, nämlich Saas-Fee, erreichen wollen, müssen sie ebenfalls

ausserhalb der Bahnhofshalle im Freien den Bus für das Saastal besteigen. Dass diese Busse in der Mehrzahl von Einheimischen benutzt werden, kann nicht stimmen. Die PTT müssen doch an vielen Tagen die Kurse mehrfach fahren, um die Touristen befördern zu können.

Ich gebe zu, dass es aus der Sicht eines Unbeteiligten sehr reizvoll ist, bei schönem Wetter dem erwähnten Treiben — auf dem Bahnhofplatz — zuzuschauen. Aus der Sicht des ermüdeten Reisenden ist das jedoch alles andere als angenehm. Es sollte doch in der Simplonstadt niemand glauben, dass Gäste der vorgenannten Weltstationen ernstlich an einer Bahnhofstrasse in Brig interessiert sind. Diese Gäste haben doch zu Hause in aller Welt ganz andere Möglichkeiten zum «Schaufensterbummel». Hinsichtlich der «Einkehrmöglichkeiten» in der Bahnhofstrasse lasse ich mich gerne beraten.

Abschliessend gesagt: FO und BVZ gehören in Brig auf gleichem Gleisniveau wie die SBB, mit befahrbaren Rampen wie z. B. in Basel. Damit fällt auch das lästige Kopfmachen der Züge endlich weg. Für die Abfertigung der PTT-Busse ist eine Halle wie z. B. in Visp oder Saas-Fee erforderlich.

Wahrscheinlich geht es dem Leserbrief-Schreiber aber nur um die erheblichen Kosten, die durch die notwendigen Umbaumassnahmen sicherlich anfallen.

**Gerd Salven, Meerbusch-Strump
(BRD)**

Bahnhofplatz Brig

Wenn man den neuen Vorschlägen Gehör schenken darf, bahnt sich wohl eine «Lösung» für das Verkehrsproblem an — bedauerlicherweise scheint das wohl eher eine Radikallösung zu sein, die jegliche Betriebsamkeit und Geschäftigkeit, so wie sie heute besteht, zerstören wird, zerstören muss (was natürlich zwangsläufig seine Folgen für die Bahnhofstrasse haben wird). Wir sind uns einig darüber, am Bahnhofplatz muss der Verkehr entflochten werden — aber doch nicht, indem man ein kulturträchtiges Gebäude, den Bahnhof, eines der Wahrzeichen Brigs, abreißen muss. Es ist erschütternd zu sehen, wie wenig unsere Herren Architekten Zukunft und Vergangenheit auf dem computerisierten Reissbrett miteinander kombinieren können, wie wenig sie aus den vielen, in unseren grösseren Städten begangenen Fehlern der jüngsten Zeit gelernt haben. Oder könnten etwa andere Interessen dahinterstehen, dass man es wagt, derartige Pläne vorzuschlagen?

Wie viele Jahre will man denn am Bahnhof, am Platz, an den Geleisen herumbauen — Dreck und Lärm produzieren — Touristen und Pendler verärgern (diese sind es doch, die das Brigger Bruttosozialprodukt hochhalten und die Stadt u. a. zu dem gemacht haben, was sie heute ist)? Will man denn das pulsierende Leben beseitigen, ei-

nen sterilen, öden Platz schaffen? Für wen eigentlich?

Es müssen keine BVZ, keine FO und keine PTT-Busse vom Platz verschwinden — einzig der Autoverkehr muss umgelenkt werden. Wieso müssen alle Bahnen niveaugleich sein? Treppensteigen muss man in jedem Fall um von einem Perron zum anderen zu gelangen.

Ich möchte doch die Herren Planer und Stadtväter einmal aufrufen, das Auto zu Hause zu lassen, mit der Bahn zu reisen und alte Bahnhöfe und ihre Vorplätze zu benützen — dort dann das Leben, das sich da abspielt, beobachten, die Atmosphäre auf sich einwirken lassen und die tiefere Bedeutung des Erlebten studieren. Ich bezweifle, ob man dann immer noch davon überzeugt sei, die «Lösung» gefunden zu haben.

Die vielen, vielen Millionen Franken für dieses Projekt sollte man besser in eine Autostrassen-Tunnelvariante investieren. Wäre es nicht an der Zeit einen ersten Schritt zu tun, das sicher nicht einfache Problem dort anzupacken und fortzufahren, wo man aufgehört hat — im Westen an der begonnenen Umfahrung! Durch diese Entflechtung könnten sich auch BVZ und FO am fast autofreien Platz (Zubringer gestattet) sogar noch etwas ausdehnen. Autolärm und Gestank wären auch beseitigt.

W. Gabril, Münchenstein/BL



Das Finanzierungskonzept für die Sanierung des Bahnhofplatzes und den Bau der Umfahrungsstrasse ist von den Behörden gutgeheissen worden. Die notwendigen 250 Millionen Franken sind gesichert.

Finanzierungskonzept der rund 250 Millionen teuren Bahnhofplatz-Sanierung mit Umfahrungsstrasse abgesegnet — Baubeginn der Umfahrungsstrasse 1989 — Ideenwettbewerb in diesem Herbst

Gelder wären da . . .

BRIG. — Die Gelder zur Finanzierung einer grosszügigen Bahnhofplatz-Sanierung in Brig sind gesichert. Dies liess gestern Stadtpräsident Rolf Escher, der die Koordinationskommission «Gesamtplanung Bahnhofplatz» präsidiert, auf Anfrage verlauten. Der Bärenanteil der insgesamt 250 Millionen Franken, nämlich 84 Prozent, wird vom Bund übernommen. Rund 11 Prozent oder 27,8 Millionen Franken wird der Kanton beizusteuern haben. In den Rest teilen sich grösstenteils die Gemeinden Brig, Naters sowie die Kantone Uri und Graubünden.

Das nun vorliegende Finanzierungskonzept ist von den beteiligten Stellen Ende Mai definitiv gutgeheissen worden. Damit ist ein wichtiger Schritt getan worden. «Während über 30 Jahren hat man sich in Brig den Kopf über die notwendige Bahnhofplatz-Sanierung zerbrochen. Verschiedene Projekte kamen auf den Tisch, scheiterten aber meist an der Finanzierung. Deshalb ist es wichtig, dass für die jetzt angestrebte Sanierung die Gelder mit den Behörden definitiv gesichert werden konnten», wertet Rolf Escher die Bedeutung des Finanzierungskonzeptes. Dabei habe die regionale Finanzdelegation unter dem Vorsitz von Nationalrat Paul Schmidhalter wirklich grosse Arbeit geleistet.

105 Millionen für Strassenlösung

Das Gesamtkonzept zur Lösung aller Verkehrsprobleme am Bahnhofplatz ist bereits vor zwei Jahren von der Koordinationskommission abgesegnet worden. Kernpunkt ist dabei die Umfahrungsstrasse, die vom Glisergrund (westlich des Polizeigebäudes) teils unterirdisch zum Rotten und anschliessend der linken Uferseite entlang zur Fischzucht und hier über die Rhone in die bestehende Strasse führt. Für diesen Strassenteil, zu dem auch die neue Verbindungsstrasse Brig-Naters gehört, müssen rund 105 Millionen Franken aufgebracht werden. 84 Prozent (dem höchsten Ansatz für Hauptstrassen) können hier über

die Nationalstrassenkasse finanziert werden. In die Restkosten von 17 Millionen Franken teilen sich einerseits der Kanton (70 Prozent oder 11,9 Millionen) und die Gemeinden Brig bis Oberwald (5,1 Mio.), wobei die Standortgemeinde und Naters den Bärenanteil zu übernehmen haben. Hier liegt der detaillierte Verteilungsschlüssel noch nicht vor.

150 Millionen für Bahnlösung

Die Bahnlösung beinhaltet einerseits die Verlegung der FO-Depots in den Glisergrund, andererseits den Bau eines Hochbahnhofs für die Privatbahnen westlich des heutigen Bahnhofgebäudes. Kernstück dieser Lösung ist die FO-Ostausfahrt. Die FO würde also nicht mehr durch Naters, sondern entlang dem Briger Bahnareal in Richtung Goms fahren und östlich des Simplontunnels den Rotten überqueren.

Die Bahnlösung ist heute mit rund 150 Millionen Franken veranschlagt. Aus der Nationalstrassenkasse (Treibstoffzollgelder) sind auch hier 64 Millionen zu erwarten. SBB, PTT und BLS dürften rund 20 Millionen beisteuern und übers Eisenbahngesetz kämen weitere 43,6 Millionen ein. An der Bahnlösung hat sich der Kanton Wallis mit 10,6 Millionen zu beteiligen. Und schliesslich kommen auch die Kantone Uri und Graubünden durch ihre Furka-Oberalp-Bahn zum Handkuss. Sie hätten zumindest theoretisch

6,38 Millionen beizusteuern. Dass sich diese beiden Kantone nicht im vorgesehenen Ausmass beteiligen werden, liegt auf der Hand. Deshalb haben sich die Gemeinden Brig und Naters, welche am meisten an der Bahnhofplatz-Sanierung interessiert sind, bereit erklärt, die Restkosten zu übernehmen. Wie hoch dieser Betrag ausfallen wird, muss allerdings noch mit den Urnern und Bündnern ausgehandelt werden.

Vor die Urversammlung

Voraussichtlich wird sich die Stadtgemeinde mit weit über einer Million Franken an den Restkosten beteiligen müssen. Somit wird auch der Stimmbürger im Rahmen des Kreditbegehrens über die Bahnhofplatzsanierung befinden können. Damit der Bürger aber die Katze nicht im Sack kaufen muss, wird dieses Geschäft erst nach Abschluss des Ideenwettbewerbes der Urversammlung vorgelegt werden.

Bahnhofgebäude als Hauptproblem

Gegenwärtig werden vom Experten Bernath in Zürich die Wettbewerbsunterlagen bereinigt. Diese gehen anschliessend an alle Beteiligten (die späteren Bauherren sowie die Gemeinde Brig-Glis und Naters) und die Jury (mit schweizerischer Besetzung) in die Vernehmlassung. Die Ausschreibung, an der sich Büros aus der ganzen Schweiz beteiligen, dürfte im Herbst dieses Jahres beginnen.

Beim Ideenwettbewerb geht es um die Ausgestaltung des vor zwei Jahren gutgeheissenen Verkehrskonzeptes. Hauptproblem wird dabei zweifelsohne das Bahnhofgebäude sein. Wie kommt man bei einer FO-Ostausfahrt am Bahnhofgebäude vorbei? Kann das Gebäude ausgekernt und damit «durchfahren» werden, oder wird es abgerissen? Diese heissen Fragen werden im Rahmen des Ideenwettbewerbes zu beantworten sein.

Umfahrungsstrasse: Baubeginn 1989

Unabhängig vom Ideenwettbewerb kann mit dem Bau der Umfahrungs- oder Transitstrasse 1988 begonnen werden. Die entsprechenden Mandate sind erteilt. Die Ausschreibung für die Bauarbeiten dürfte demnächst erfolgen. Mit den Vorarbeiten wird unter Umständen noch dieses Jahr begonnen, bevor man im kommenden Jahr dann den eigentlichen Bau in Angriff neh-

men wird. Bis zur Inbetriebnahme dürften rund vier bis fünf Jahre ins Land gehen.

Ebenfalls im Herbst wird die überarbeitete Verbindungsstrasse, die beim betroffenen Sandmattenquartier auf grossen Widerstand stiess, öffentlich aufliegen. Wie bisher wird diese unterirdisch von der oberen Rotenbrücke in Richtung Furkastrasse führen. In einer ersten Etappe mündet diese direkt auf die heute bestehende «Denner»-Kreuzung. Im Gegensatz zum früheren Projekt, das gar den Abriss eines Gebäudes an der Sandmattenstrasse beinhaltete, wird somit kein privates Terrain beansprucht. Zu diesem Zeitpunkt soll auch die Viktoriastrasse in beide Richtungen befahrbar sein, so dass der Bahnhofplatz bereits vom Motorfahrzeugverkehr befreit wäre. Eine definitive Gestaltung der Kreuzung wird erst in einer zweiten Phase, gestützt auf die Resultate des Ideenwettbewerbes, verwirklicht. ger

Ausflug der Kollegiums

«Betrieb»

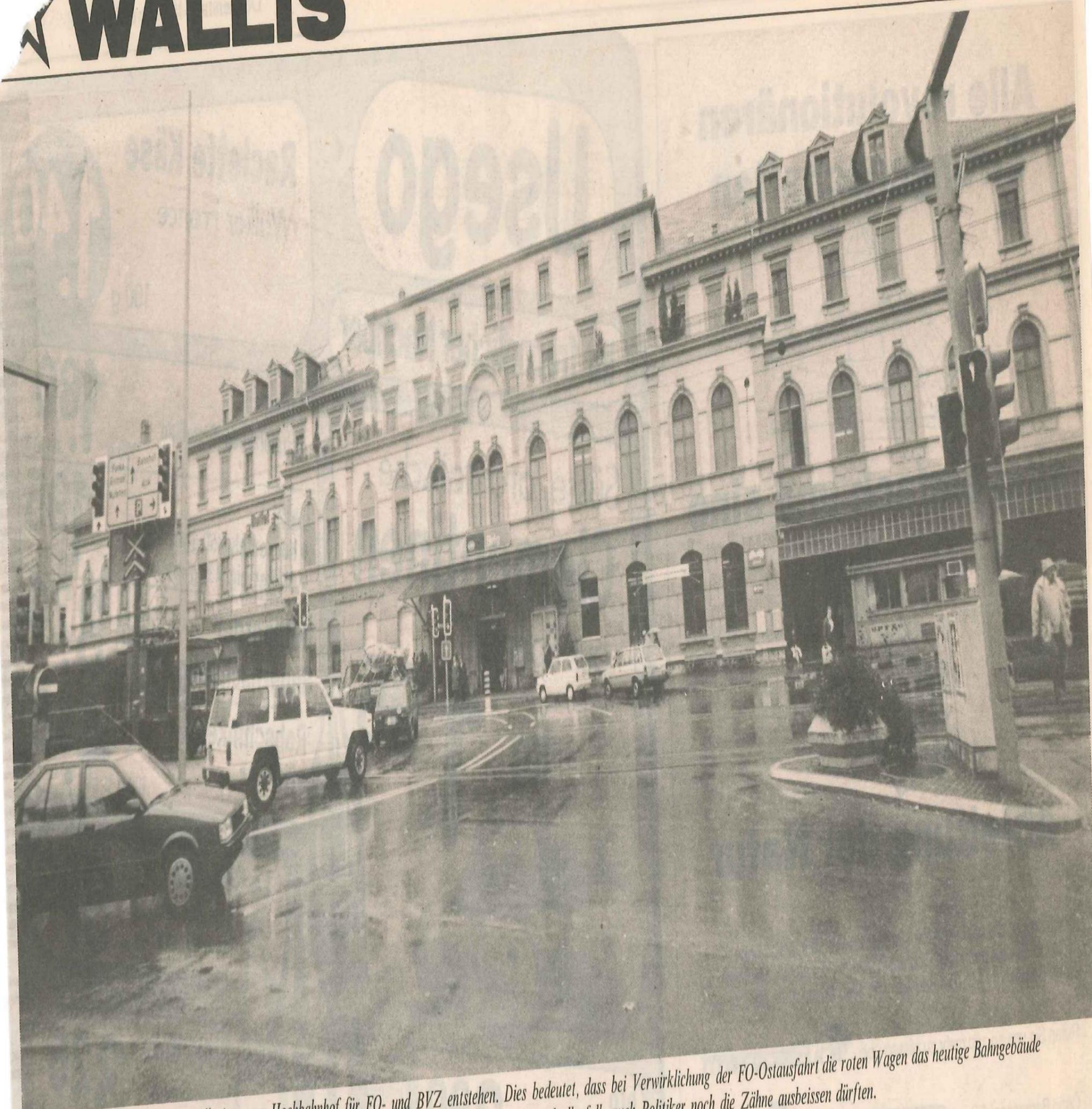
BRIG/MÜNSTER. — Nach Abschluss des Schuljahres trafen sich die Professoren des Kollegiums Brig am vergangenen Montag in Münster/Moos, wo sie bei Raclettes einen kameradschaftlichen Nachmittag verbrachten. Wenn man weiss, dass auf das Kollegium einige Probleme zukommen, ist ein solches Treffen und ein gutes Einverständnis der rund 90 Lehrer der Oberwalliser Mittelschule von grosser Bedeutung. Für das kommende Schuljahr, das in der zwei-



Urversammlung Inden zum Kauf des Kraftwerkes Dala

Grundsätzliches Ja

INDEN. — Im Grundsatz ist man in Inden mit dem geplanten Kauf des Kraftwerkes Dala, an welchem sich auch die übrigen vier Konzessionsgemeinden sowie die WEG beteiligen dürften, einverstanden. Ein entsprechender Entscheid ist an der Urversammlung vom vergangenen Freitag einstimmig gefällt worden. Allerdings seien doch einige Vorbehalte angebracht worden, führte gestern Gemeindepräsident Bernhard Schnyder gegenüber dem WB aus, ohne auf diese aber näher eingehen zu wollen. Der Gemeinderat hat nun die Kompetenz, die entsprechenden Verhandlungen zu führen. Laut vorliegendem Entwurf hätte die Gemeinde Inden zwölf Prozent des Aktienkapitals im Wert von 1,05 Millionen Franken zu übernehmen.



Auf der Höhe der SBB-Perrons soll ein neuer Hochbahnhof für FO- und BVZ entstehen. Dies bedeutet, dass bei Verwirklichung der FO-Ostausfahrt die roten Wagen das heutige Bahngelände durchqueren müssten. — Eine harte Knacknuss, an der sich die Teilnehmer des Projektwettbewerbs und allenfalls auch Politiker noch die Zähne ausbeissen dürften.

Gestaltungswettbewerb «Bahnhofplatz Brig» soll am 10. Januar beginnen — Jurybericht wird für September 1989 erwartet

Bahnhofgebäude als Knacknuss . . .

Brig/Naters.— Das bestehende Bahnhofgebäude wird zweifelsohne zur grossen Knacknuss des gigantischen Gestaltungswettbewerbes, welcher laut Auskunft von Stadtpräsident Rolf Escher, Vorsitzender der Koordinationskommission Gesamtplanung Bahnhofplatz, am 10. Januar ausgeschrieben werden soll. Die Projektvorschläge müssen bis zum 30. Juni eingereicht werden. Der Jurybericht dürfte im September 1989 veröffentlicht werden.

Nach jahrelanger Diskussion und Planerei kommt man bei der Sanierung des wohl neuralgischsten Verkehrsknotenpunktes des Oberwallis, dem Bahnhofplatz Brig, in die entscheidende Phase. Das Verkehrskonzept (grobe Anordnung von Strasse und Schiene) ist seit längerer Zeit bekannt. Die Finanzierung der rund 250 Millionen teuren Investitionen ist durch Bund, Kanton und Gemeinden weitgehend gesichert. Für die Strassenlösung (Bau der Transitstrasse entlang dem Rotten und der neuen Verbindungsstrasse Denner-Kreuzung — obere Rottenbrücke) ist in der kommenden Grossrats-Session die letzte Hürde zu nehmen. In der zweiten Lesung des Dekrets geht es in erster Linie um die Ausweitung des Kreises interessierter Gemeinden.

In vier bis fünf Jahren autofrei

Mit dem Bau der Umfahrungs- oder Transitstrasse wird im September 1989 begonnen. Stadtpräsident Escher rechnet mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren. Bis zu diesem Zeitpunkt muss auch die Verbindungsstrasse verwirklicht sowie die FO- und BVZ-Depots in den Glisergrund verschoben werden. Mit der Verwirklichung dieser ersten Bauetappe wird der Bahnhofplatz weitgehend autofrei. Frühestens dann wird man sich laut Ansicht des Stadtpräsidenten auch über weitere verkehrsberuhigende Massnahmen für die Innenstadt unterhalten.

Kauft die Stadtgemeinde FO-Liegenschaft?

Die Verlegung der FO- und BVZ-Anlagen sowie die Ver-

schiebung des BVZ-Trassees an die Spitalstrasse eröffnen auch im westlichsten Teil des Bahnhofplatzes interessante Perspektiven. Zwischen dem alten Spitalgebäude und der Furkastrasse wird eine riesige Fläche frei, welche heute noch im Besitze der Furka-Oberalp-Bahn ist, aber zur Finanzierung der anstehenden Investitionen wohl veräussert werden. Laut Ansicht von Stadtpräsident Escher bietet sich hier eine einmalige Chance: «Meines Erachtens sollte unsere Gemeinde einen allfälligen Erwerb dieser Liegenschaft ernsthaft in Erwägung ziehen. Ein so grosses Terrain wird in dieser Lage so schnell nicht mehr erhältlich sein.» Möglichen Verwendungszweck sieht Escher für die Oberwalliser Gewerbe-Ausstellung. Bekanntlich hat eine frühere Standortabklärung durch die Gemeindeverwaltung ergeben, dass diese Lage wohl am ehesten in Frage käme. Allerdings wären bereits schon aus finanziellen Überlegungen feste Bauten auszuschliessen, so dass die Fläche auch anderweitig genutzt werden könnte. Es sei jedoch an dem neuen Gemeinderat und der Urversammlung, in der kommenden Periode einen allfälligen Entscheid zu fällen, resümiert der Stapi zu diesem für Brig-Glis nicht uninteressanten Randaspekt.

Projektwettbewerb: im Januar geht's los

Seit längerer Zeit warten interessierte Kreise und Bürger auf die Ausschreibung des sogenannten Ideenwettbewerbes. Die Erarbeitung der umfangreichen Wettbewerbsrahmenbedingungen hätten allerdings mehr Zeit benötigt, als ursprünglich angenommen. Kommt hinzu, dass die

Güte der eingereichten Arbeiten wesentlich von der Festlegung der Rahmenbedingungen abhängt. Da diese nun sehr klar umschrieben worden sind, will man direkt zu einem sogenannten Projektwettbewerb schreiten. Das Pflichtenheft wird von der Jurykommission am 8. Dezember nochmals überarbeitet und den Mitgliedern der Koordinationskommission zur Stellungnahme unterbreitet. Am 10. Januar schliesslich will man die Wettbewerbsunterlagen öffentlich auflegen und zugleich den Projektwettbewerb ausschreiben. Teilnahmeberechtigt sind alle Büros in der Schweiz und in der benachbarten Provinz Novara.

Wettbewerbskosten: 500 000 Franken

Wie Rolf Escher gegenüber dem WB auf Anfrage erklärte, ist als Abgabetermin der 30. Juni vorgesehen. Die Jury wird dann an zwei Augustwochenenden über die eingereichten Arbeiten beraten und im Verlauf des Monats September ihren Bericht veröffentlichen. Für Preisgelder und Ankauf von Projekten sind 300 000 Franken vorgesehen. Die Gesamtkosten des Projektwettbewerbs sind mit rund einer halben Million Franken budgetiert, wovon die beiden Gemeinden Brig-Glis und Naters gemeinsam rund 100 000 Franken zu berappen haben.

Heikel und komplex

Vereinfacht dargestellt geht es beim Gestaltungswettbewerb um die städteplanerische Umsetzung des Verkehrskonzeptes. Dahinter verbergen sich eine Reihe heikler und enorm komplexer Probleme. Im verkehrplanerischen Bereich geht es unter anderem um die Ausarbeitung der Denner-Kreuzung, der Anordnung der Perrons für den FO-/BVZ-Hochbahnhof im Westen des Bahnhofgebäudes und die Verwirklichung von 400 Parkplätzen. Allein für den letzten Punkt müssen wohl zwei Parkhäuser ins Auge gefasst werden. Im Rahmen des Projektwettbewerbs sind die Fussgänger- und Veloverbindungen in Richtung Naters aufzuzeigen und die Gestaltung des heutigen Bahnhofplatzes vorzuschlagen. Und schliesslich muss das ganze in eine städtebaulich überzeugende Form gegossen werden.

Bahnhofgebäude abreißen?

Die aber wohl schwierigste Knacknuss ist das Bahnhofge-

seiner Ansicht nach erst unterbreitet werden, wenn das Projekt bekannt und dieses dem Bürger anhand von Plänen und Modell erläutert worden sei.

Ebenfalls in Naters wird das Stimmvolk sich zum Gesamtprojekt äussern können. Dies jedenfalls die persönliche Meinung von Gemeindepräsident Richard Walker. Kommt hinzu, dass sich den Natschern mit dem Kauf des heutigen FO-Trassees als späterer Fussgänger- und Veloweg wohl eine einzigartige Chance bietet. Doch auch darüber wird zum gegebenen Zeitpunkt an der Urne zu entscheiden sein.

bäude. Im Endausbau ist bekanntlich ein Hochbahnhof für FO und BVZ im Westen des heutigen Bahnhofgebäudes vorgesehen. Ebenso wird eine sogenannte FO-Ostausfahrt ins Auge gefasst. Dies heisst, dass die FO nicht mehr durch Naters, sondern am südlichen Bahnhofareal vorbei in Richtung Goms fahren würde. Doch wie kommt das rote Bähnchen am Bahnhofgebäude vorbei? Dies ist die Gretchenfrage des Wettbewerbes, an der sich die Geister scheiden dürften. Wird das Bahnhofgebäude durchlöchert? Bleibt nur die Südfassade erhalten oder muss es gar abgerissen werden und somit einem Neubau weichen? Diese heikle Frage wurde in den Wettbewerbsrahmenbedingungen noch offen gelassen. «Es ist ja gerade das Ziel, ein möglichst breites Spektrum von Vorschlägen zu erhalten, um so die verschiedenen Projekte untereinander, aber auch mit dem Ist-Zustand zu vergleichen,» begründet Rolf Escher. «Ich persönlich bin der Meinung, dass dieser Krieg erst dann zu führen ist, wenn alle Vorschläge auf dem Tisch sind.»

«Schützenswert, aber...»

Der Stadtpräsident macht denn auch keinen Hehl daraus, dass sich die kantonale Denkmalpflege als bedeutendes, beratendes, aber nicht entscheidendes Organ grundsätzlich gegen einen Abriss des Gebäudes ausgesprochen hat. Alle seien der Meinung, dass das Bahnhofgebäude und mit ihm die ganze Bahnhofstrasse schützenswert sei, räumt Rolf Escher ein. «Aber dies bedeutet nicht, dass es unter allen Umständen erhalten bleiben muss. Ein allfälliger Ersatz, d. h. Neubau, ist dann machbar, wenn er gewisse Qualitäten hat. Es geht dabei letztlich um eine Interessenabwägung einer ganzen Reihe wichtiger Kriterien.»

Stimmbürger entscheidet

Über diese Gretchenfrage und das gesamte Bahnhofplatzprojekt mit Hochbahnhof, PTT-Busterminal, Postgebäude, Parkhäuser etc. wird letztlich der Stimmbürger zu befinden haben. Die Stadtgemeinde wird sich mit mindestens zwei Millionen Franken an diesem bedeutungsvollen Werk beteiligen müssen. Dieser Betrag übersteigt die Kompetenz des Gemeinderates, so dass ein Volksentscheid notwendig sein wird. Der Antrag, so Rolf Escher weiter, dürfe aber

«So nahe wie nie zuvor»

Stimmt der Bürger in Brig, und allenfalls auch in Naters, dem Projekt zu, so muss dieses innert kürzester Zeit verwirklicht werden. Ansonsten droht der Bahnhofplatz nach jahrzehntelanger Planerei zur ewigen Baustelle zu verkommen. Bis zum ominösen Jahr 2000 müssen sich die Briger wohl noch gedulden. Eine Zeitprognose wagt auch Stadtpräsident Rolf Escher nicht. Dennoch eine optimistische Wertung zum Abschluss: «Ich weiss nicht, ob und in welcher Form die Bahnhofplatzsanierung verwirklicht wird. Aber wir sind der Lösung so nahe wie nie zuvor!» ger

«5, 4, 3, 2, 1 — los»

Haben Sie gewusst . . . ?

- dass vor fünf Jahren die grosse Koordinationskommission für die Lösung der Verkehrsprobleme rund um den Bahnhof Brig unter dem damaligen Präsidenten Dr. Werner Perrig gebildet worden ist;
- dass vor vier Jahren der neugewählte Präsident Rolf Escher den Vorsitz dieser Kommission übernommen und die Arbeiten vorangetrieben hat;
- dass vor drei Jahren die «rote anneliese» in grossen Lettern verkündet hat: «Perrig sudelte, Escher sudelt weiter»;
- dass vor zwei Jahren die Koordinationskommission (Gemeinden, Region, Kanton, Bundesämter, SBB, BLS, FO, BVZ, Pro Bahnhof = 50 Personen) das Gesamtkonzept einstimmig verabschiedet hat;
- dass vor einem Jahr die Finanzdelegation, bestehend aus Nationalrat Schmidhalter und den Gemeindepräsidenten von Naters und Brig-Glis, es zustande brachte, dass der Bund, der Kanton und die Gemeinden sowie die SBB, BLS, FO, BVZ und PTT das Finanzierungskonzept im Betrage von 250 Mio. Franken beschlossen haben;
- dass mit den Bauarbeiten der ersten Etappe im Frühling 1989 begonnen wird, beinhaltend die Umfahrungsstrasse vom Glisergrund nach Bitsch und die Verlegung der Depots und Werkstätten der FO/BVZ (total 150 Mio. Franken);
- dass für die zweite Etappe, beinhaltend die Neuorganisation des Bahnhofgebäudes und -platzes sowie die Ostausfahrt der FO (total 100 Mio. Franken), der schweizerische Wettbewerb am 10. Januar 1989 öffentlich ausgeschrieben und im August 1989 entschieden wird.

Es ist am Stimmbürger, diese Leistung zu bewerten.

CVP Brig-Glis



Unser Bild zeigt den Ausschuss des Furka-Oberalp-Bahn-Verwaltungsrats mit der Spitze der FO-Direktion und Stadtpräsident Rolf Escher beim Apéro im Stockalperschloss. Wir erkennen (v. l. n. r.) Dr. J. Rogger, Vizedirektor der Eidg. Finanzverwaltung, Peter Maurer von der FO, den Urner Landammann und FO-VR-Präsident C. Dittli, Stadtpräsidenten Rolf Escher, FO-Vizepräsident, Staatsrat Dr. Bernard Bornet, der Bündner Regierungsrat L. Bärtsch, Stephan Rechsteiner (FO) und FO-Direktor Alfred Gasser.

Der Verwaltungsausschuss der Furka-Oberalp-Bahn (FO) tagte in Brig und wurde vom Stadtpräsidenten Rolf Escher im Schloss empfangen

FO-Ortsschau im Goms und am Briger Bahnhof

Brig. — Furka-Oberalp-Bahn-Verwaltungsmandate sind nicht immer ein Schleck. Selbst dann nicht, wenn ein halbprivater Ausflug mit den Damen auf dem Programm steht, wie dies am letzten Wochenende beim Ausschuss des FO-Verwaltungsrates unter der Führung von Präsident C. Dittli, Landammann im Kanton Uri, der Fall war. Bei den Besprechungen, Besichtigungen und beim Empfang durch Stadtpräsident Rolf Escher im Stockalperschloss spürte man, dass einige Probleme einer Lösung harren.

Der Ausschuss des Verwaltungsrates der Furka-Oberalp-Bahn vereinigt schergewichtige politische Vertreter der drei an der Bahn vorrangig interessierten Alpenkantone Wallis, Uri und Graubünden. Der Ausschuss tagte am Freitag abend unter dem Vorsitz von Präsident C. Dittli, Landammann im Kanton Uri. An den Besprechungen mit der FO-Direktion nahmen aus dem Wallis Vizepräsident Dr. Bernard Bornet, Staatsrat, aus dem Bündnerland Regierungsrat L. Bärtsch und seitens der Eidgenossenschaft Dr. J. Rogger, Vizedirektor der Eidgenössischen Finanzverwaltung teil.

Die Direktion der Furka-Oberalp-Bahn war vertreten durch Direktor Alfred Gasser und die Herren Peter Maurer und Stefan Rechsteiner.

Wenn seitens des Verwaltungsrates und der Direktion auch keine Pressekonferenz angesetzt worden war und die Zusammenkunft mit mehr informativen Charakter zwischen VR und Direktion hatte, so drang doch durch, dass die Sanierung des Bahnhofplatzes Brig mit all den bautechnischen und infrastrukturellen Konsequenzen im Vordergrund stand. Die Herren Verwaltungsräte wurden von der Direktion zu einer Ortsschau in den Grund und auf den Bahn-

hofplatz begleitet. Nach dem Empfang im Stockalperschloss führten die FO-Verwaltungsräte in Begleitung ihrer Damen mit dem Glacier-Express nach Andermatt. Auf der Fahrt durchs Goms besprachen die FO-Verantwortlichen die aktuellen Probleme einer wintersicheren Verbindung und nahmen die im vergangenen Jahr geleistete Arbeit kurz in Augenschein.

«Nicht nur Götti, sondern gar Vater ...

... sind wir als Vertreter der drei Alpenkantone, welche die FO zwischen Brig über Andermatt bis nach Disentis verbindet», erklärte FO-Verwaltungsratspräsident Dittli im Stockalperschloss, wo die Gemeinde Brig einen Apéro offerierte und Stadtpräsident Rolf Escher auf die Problematik der Bahnhofplatz-Sanierung in Brig einging. Landammann Dittli präziserte denn auch, dass die Investitionen bei der

Furka-Oberalp-Bahn nach einem interkantonalen Abkommen von den drei Bergkantonen Wallis, Uri und Graubünden getragen werden. Man bemühe sich aber im Rahmen der Prioritäten die Ausbaupläne in allen drei Kantonen zu berücksichtigen. «Wenn ich aber an den Bahnhof Brig denke, sind wir an der Spitze dieser Bahn alle davon überzeugt, dass nun etwas gehen muss», versprach der Urner Landammann. Er gab gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck, dass die Gemeinde Brig und der Staat Wallis Hand für eine glückliche Lösung bieten möchten.

«Noch manchen Hosenlupf»

Stadtpräsident Rolf Escher gab den Ball der FO-Spitzen gleich zurück, indem er nach dem obligaten Willkommensgruss ausführte, dass gerade in diesem Schloss schon seit dreissig Jahren über die Bahnhofplatz-Sanierung

geredet und manches Projekt zerredet worden sei. Die Gemeinde Brig und die Furka-Oberalp-Bahn hätten dabei auch nicht immer am gleichen Seilende gezogen, obwohl man sich schlussendlich doch gefunden und über ein Konzept geeinigt habe.

Aus dem Flickwerk soll nun demnächst etwas Ganzes, Brig Würdiges geschaffen werden, wenn bis zur Realisierung wohl noch zu manchem Hosenlupf angesetzt werde. Stadtpräsident Escher unterstrich dabei auch den guten Willen der Standortgemeinden Brig-Glis und Naters, die wüssten, dass bei den finanziellen Aspekten zur Sanierung des Verkehrsknotenpunktes Brig nicht der gleiche Verteilungsschlüssel wie üblich unter

den FO-Kantonen Wallis, Uri und Graubünden angewendet werden könne. Es brauche einen Sonderkredit der beiden Standortgemeinden, der vom Volk zu genehmigen sei, und dazu müsse in der Entscheidungsphase ein klares Konzept vorliegen, schlussfolgerte Stadtpräsident Rolf Escher.

Nach den verschiedenen Gruss- und Dankesadressen der Vertreter der drei Kantone und der FO-Direktion besichtigte der Ausschuss noch die verschiedenen historischen Räumlichkeiten im Stockalperschloss, ehe nach einer Ortsschau am Bahnhof Brig der Panorama-Wagen bestiegen und die Fahrt nach Andermatt angetreten wurde. pr



Wie sieht der zukünftige Briger Bahnhofplatz aus?

Projektwettbewerb Bahnhofplatz beginnt im Mai

Harte Knacknuss . . .

B r i g. — Nach einiger Verzögerung soll nun doch anfangs Mai der Projektwettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofplatzareals gestartet werden. Dabei werden die Teilnehmer an diesem rund 500 000 Franken teuren Wettbewerb einige harte Nüsse zu knacken haben. Aufgrund der vor einiger Zeit beschlossenen Verkehrslösung mit Hochbahnhof für die Privatbahnen und einer Ostausfahrt für die FO stellt sich die Frage: Was geschieht mit dem Bahnhofgebäude? Wird es wirklich abgerissen oder kann die für den Verkehrsknotenpunkt Brig so bedeutungsvolle Bausubstanz in eine architektonisch überzeugende Form integriert werden? Die Anträge der Jury sollen noch vor Weihnachten vorliegen. Seite 1

BRIG/ÖSTLICH RARON

Anfangs Mai wird der Projektwettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofplatzareals ausgeschrieben

Bahnhofgebäude abreißen?



Der Projektwettbewerb wird zeigen, ob das Bahnhofgebäude abgerissen oder integriert werden kann. Mit einem Jury-Entscheid ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Brig. — Wird das Briger Bahnhofgebäude abgerissen oder in eine neue, architektonisch saubere und städtebaulich überzeugende Lösung integriert? Dies ist die zentrale Frage des Projektwettbewerbes zur Neugestaltung des Bahnhofplatzareals, der mit einiger Verzögerung nun anfangs Mai auf nationaler Ebene ausgeschrieben wird. Der Jury-Entscheid soll bis Weihnachten vorliegen, wie Rolf Escher, Präsident der Koordinationskommission auf Anfrage erklärte.

Das Verkehrskonzept, welches von allen 14 in der Koordinationskommission vertretenen Instanzen bereits vor längerer Zeit gebilligt wurde, bildet die Grundlage des kommenden Projektwettbewerbes: Wie wird die verkehrstechnisch interessante Lösung mit einem Hochbahnhof für BVZ und FO westlich des heutigen Bahnhofgebäudes und mit der FO-Ostausfahrt in eine

städtebaulich überzeugende Form gegossen.

Jury-Entscheid vor Weihnachten

Bereits seit geraumer Zeit wartet man auf die verschiedentlich angekündigte Ausschreibung des Projektwettbewerbes. Der Präsident der Koordinationskommission begründet die Verzögerungen mit der erneuten Überar-

beitung des Wettbewerbsprogrammes, welches nun im fünften Entwurf vorliegt.

Die Ausschreibung soll laut Escher nun definitiv anfangs Mai erfolgen. Die Jury wird dann noch vor Weihnachten die eingegangenen Projekte begutachten und Anträge an die Koordinationskommission formulieren.

Bahnhofgebäude abreißen?

Das Hauptproblem ist und bleibt das bestehende Bahnhofgebäude. Die vorgegebene Verkehrslösung mit einem neuen Hochbahnhof für BVZ und FO im Nordwesten des Bahnhofplatzes und der dazugehörenden FO-Ostausfahrt gibt den Planern eine echte Knacknuss auf. Auch in den Wettbewerbsunterlagen ging man bisher davon aus, dass diese neuen Geleiseanlagen den Abbruch des bestehenden SBB-Bahnhofgebäudes bedingt. Ein Bauwerk übrigens, das von der Denkmalpflege als er-

haltenswert eingestuft wird. Dieser Konfliktpunkt war denn auch einer der Gründe, weshalb der Wettbewerb bis heute noch nicht gestartet wurde. Auf Drängen der Standortgemeinde, so Escher gegenüber dem WB, hat man sich nun darauf geeinigt, dass vom vorgeschriebenen Gleisprojekt der Schmalspurbahnen abgewichen werden kann, sofern die bahntechnischen minimalen Anforderungen und die Hochlösung gewährleistet bleiben. Damit erhalten die Teilnehmer des Projektwettbewerbs einen etwas größeren Spielraum. Lösungen mit der Integration der bestehenden Bausubstanz sind nicht mehr von vornherein ausgeschlossen. Kommt hinzu, dass auch die SBB bereit sind, ihr Perron I um einige Meter nach Norden zu schieben, um so mehr Platz für die FO-Ostausfahrt zu gewinnen.

Politischer Entscheid

Ob das Bahnhofgebäude letztlich abgerissen oder in eine neue Variante samt Hochbahnhof für die Privatbahnen integriert wird, ist und bleibt eine politische Entscheidung. Rolf Escher hierzu: «Persönlich bin ich der Ansicht, dass nach dem Wettbewerb und in Kenntnis der Absichten der Koordinationskommission das Stimmvolk in einem Urnengang angefragt wird. Indem es über das notwendige Kreditbegehren befindet, wird auch über Abbruch oder Integration entschieden.» Erst muss der Wettbewerb abgewartet werden, bevor man sich voreilig gegen einen eventuellen Abbruch des Bahnhofgebäudes sträubt. Sollte die bestehende Bausubstanz wirklich unter den Abbruchhammer kommen, scheint wohl oder übel eine weitere politische Konfrontation unumgänglich. Nach den bisherigen Äusserungen in politischen und denkmalpflegerischen Kreisen wäre dann wohl mit einer

zweiten Weri-Debatte, mit allerdings weitaus grösseren Dimensionen zu rechnen. Interessantes Detail am Rand: Die Jury wird von Jakob Zweifel präsiert, der zugleich der kantonalen Denkmalpflege im Kanton Glarus vorsteht.

450 Parkplätze

Die zweite Änderung, welche die Stadtgemeinde im Wettbewerbsprogramm einbrachte, betrifft die Parkierungsmöglichkeiten, welche vermehrt auch den Bedürfnissen des nördlichen Stadtzentrums Rechnung tragen sollen. Insgesamt sind nun rund 450 Parkplätze geplant, welche grösstenteils in Parkhäusern verwirklicht werden sollen. Rund 300 Einstellplätze sind für die Kunden des Stadtzentrums und als Ersatz für aufgehobene Parkplätze entlang der Nordstrasse gedacht.

Zum recht vielfältigen Wettbewerbsprogramm gehört unter anderem auch die neue Verbindungsstrasse Brig—Naters und insbesondere die Neugestaltung der «Denner»-Kreuzung. Die ursprüngliche Variante, die damals gemeinsam mit dem Projekt der Umfahrungsstrasse auftrag, hätte den Abbruch eines Wohnhauses an der Überlandstrasse zur Folge gehabt und wurde schliesslich aufgrund der grossen Opposition fallen gelassen.

Die Wettbewerbskosten dürften rund eine halbe Million verschlingen. Die Stadtgemeinde ihrerseits wird gut zehn Prozent zu übernehmen haben. Das Gesamtprojekt inklusive Umfahrungsstrasse wird auf über eine Viertelmilliarde Franken geschätzt. Die Finanzierung über Bund, Kanton und Gemeinden ist gesichert, sofern der Grosse Rat und das Stimmvolk von Brig und Naters die Investitionskredite absegnen. Das letzte Wort in Sachen Bahnhofplatz hat der Stimmbürger.

WR 5. Mai 89

Projektwettbewerb Bahnhof Brig

Eine gemeinsame Trägerschaft, bestehend aus den Gemeinden Brig-Glis und Naters, dem Baudepartement des Kantons Wallis, den SBB, den PTT und der FO (Furka-Oberalp-Bahn), schreiben hiermit einen öffentlichen Projektwettbewerb gemäss SIA-Ordnung 152 aus.

Ziel des Wettbewerbes

Nachdem sich alle Beteiligten auf ein verkehrliches Gesamtkonzept für das Bahnhofplatzgebiet einigen konnten, besteht das Ziel des Projektwettbewerbes in der städtebaulichen und verkehrstechnischen Gestaltung eines neuen Personenbahnhofs von Furka-Oberalp-Bahn, Brig-Visp-Zermatt-Bahn, SBB und BLS sowie einer Postautostation und eines Postbetriebsgebäudes.

Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle in der Schweiz beheimateten sowie die seit dem 1. Januar 1989 mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in der Provinz ansässigen Architekten.

Preissumme

Für die Erteilung von 8—11 Preisen und für allfällige Ankäufe stehen dem Preisgericht Fr. 300 000.— zur Verfügung, davon höchstens Fr. 50 000.— für Ankäufe. Die Summe gelangt in jedem Fall zur Auszahlung.

Programmbezug

Das Wettbewerbsprogramm kann ab 8. Mai 1989 bei Bernath & Partner, Löwenstrasse 55, 8001 Zürich, Tel. 01/221 26 52, gratis bezogen werden. Die weiteren Unterlagen können ab 15. Mai 1989 gemäss den Anmeldebestimmungen des Wettbewerbsprogramms bezogen werden.

Termine

Die Projekte sind gemäss den Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms bis zum 27. Oktober 1989 abzuliefern, die Modelle bis zum 24. November 1989.

Die Veranstalter und das Preisgericht

Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig Projektwettbewerb läuft

Brig. — Der Projektwettbewerb zur Gesamtgestaltung des Bahnhofplatzes in Brig läuft. Die Projekte sind laut Mitteilung im kantonalen Amtsblatt bis zum 27. Oktober einzureichen. Mit der Prämierung ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

«Nachdem sich alle Beteiligten auf ein verkehrstechnisches Gesamtkonzept für das Bahnhofplatzgebiet einigen konnten, besteht das Ziel des Projektwettbewerbes in der städtebaulichen und verkehrstechnischen Gestaltung eines neuen Personenbahnhofs für die Furka-Oberalp-Bahn, Brig-Visp-Zermatt-Bahn, SBB und BLS sowie einer Postautostation und eines Postbetriebsgebäudes», heisst es in der offiziellen Projektausschreibung weiter. Die Knacknuss dieses na-

tional ausgeschriebenen Wettbewerbs bildet das Bahnhofgebäude, welches entweder abgerissen oder mit FO-Zügen durchquert werden muss. Der Grund: Das vorgegebene Verkehrskonzept besteht im wesentlichen aus zwei Hauptmerkmalen. Zum einen wird für die Privatbahnen ein Hochbahnhof im Westen des heutigen Bahnhofgebäudes verwirklicht. Zum andern ist für die FO eine sogenannte Ost-Ausfahrt in Richtung Simplontunnel geplant, so dass das rote Bähnchen die Natischer Wohnquartiere nicht mehr durchqueren würde. Dies bedeutet allerdings, dass das an und für sich schützenswerte Bahnhofgebäude ausgekernt oder abgerissen wird.

Letztlich werden sich auch die

Stimmbürger zum Gesamtprojekt und somit über die Zukunft des Bahnhofgebäudes zu äussern haben, da sich sowohl die Standortgemeinde Brig-Glis sowie die Gemeinde Naters am Gesamtprojekt, dessen Kosten auf über 250 Millionen geschätzt werden, beteiligen. Der Bärenanteil wird von Bund und Kanton übernommen, vorausgesetzt, die Legislative stimmt den Kreditbegehren zu.

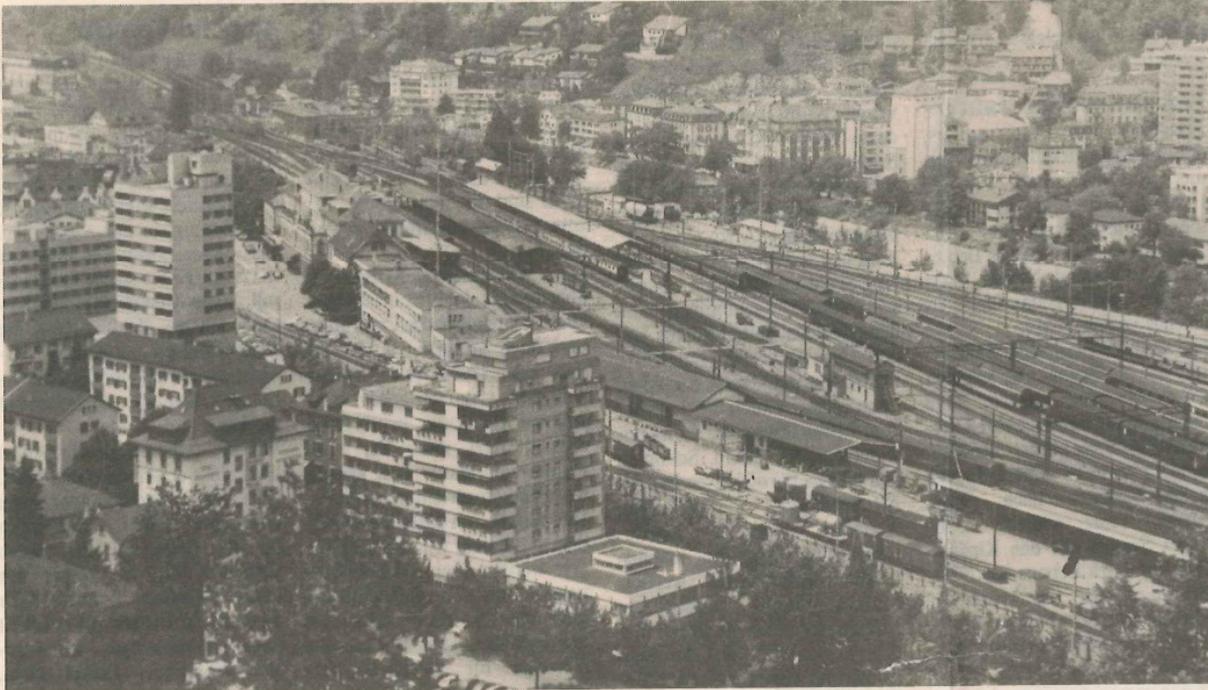
Die Träger des Projektwettbewerbes sind die beiden Gemeinden Brig und Naters, das Baudepartement des Kantons Wallis, die SBB, PTT und FO. Für die Erteilung von 8 bis 11 Preisen und für allfällige Ankäufe stehen dem Preisgericht 300 000 Franken zur Verfügung.
ger



Der Projektwettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Brig läuft. Bis Ende Jahr dürfte bekannt sein, in welche architektonische Form das Verkehrskonzept gegossen und ob das Bahnhofgebäude abgebrochen wird oder nicht?

WALLIS
VISP/VISPERTALER

WESTLICH RARON/LEUK



Blick auf das Bahnhofareal von Brig: Liegenschaften bringen den SBB alljährlich viel Geld ein.

Bei den SBB rollt der Immobilien-Rubel

Bahnhöfe werden zu Einkaufstempeln

(spk) SBB: stolze Bodenbesitzerin! Rund 13 000 Hektaren Land nennen die Schweizerischen Bundesbahnen ihr eigen — dreieinhalbmal die Fläche des Kantons Basel-Stadt. Der Liegenschaftsmarkt ist denn auch ein einträglicher SBB-Zweig. Besonders die Umwandlung von Bahnhöfen in «Warenhäuser» lässt den «Rubel» rollen, zum Missfallen des konkurrenzorientierten Gewerbes.

Wie Balsam auf die chronisch «wundrot» Budgetzahlen, die die SBB-Generaldirektoren mit unterschiedlichen Mitteln zu therapieren versuchen, wirken seit einigen Jahren jeweils die Jahresergebnisse der eigenen Liegenschaftenabteilung. 143,7 Mio. Franken Ertrag weist die SBB-Direktion Liegenschaften und kommerzielle Nutzung im Geschäftsbericht 1988 aus, ein Neuntel des Ertrages, der beim Personenverkehr erwirtschaftet wurde.

Dies bedeutet gleichzeitig eine Zunahme von 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr und entspricht der mittelfristig geplanten Zuwachsrate, laut welcher Pacht

und Mieten im Jahr 1994 rund 200 Mio. Franken einbringen sollen. Nachdem die Immobilien-Direktion der Bundesbahnen 1985 aufgrund der Hayek-Studie gegründet wurde und nun Jahr für Jahr mehr Geld abwirft, ertönte auch schon mal der Ruf nach Privatisierung dieses einträglichen SBB-Erwerbszweiges.

«Dauernde Rendite wäre weg»

Mit dem Verkauf von Liegenschaften könnten die SBB zwar ihre Rechnung kurzfristig entlasten. «Doch die dauernde Rendite wäre weg», hält der Vorsteher der SBB-Direktion Liegenschaften und kommerzielle

Nutzung, Martin Möhr, solchen Forderungen entgegen. Rund 90 Mitarbeiter kümmern sich um die etwa 25 000 Mietverhältnisse zwischen den SBB und ihren Partnern.

Für die SBB besonders interessant ist die Umsatzbeteiligung an den vermieteten Laden- und Restaurationslokalen. 86 Mio. Franken konnte die Immobilien-Direktion im vergangenen Jahr allein in dieser Sparte erwirtschaften. «Wirtschaft» ist dabei durchaus im doppelten Sinn zu verstehen, haben die SBB doch 75 Bahnhofbuffets mit einem Gesamtumsatz von 200 Mio. Franken verpachtet. Die Hälfte davon haben allein die neun grössten Buffets beigesteuert.

Weder Handel noch Spekulation

Welche Rolle spielen die Bundesbahnen auf dem schweizerischen Boden- und Immobilienmarkt? «Wir spielen das Spiel von Angebot und Nachfrage mit, soweit es der Politik unseres Tätigkeitsbereiches entspricht», erklärt Martin Möhr gegenüber spk. Die SBB betreiben mit ihren Immobilien weder Handel noch tätigen sie Spekulationsgeschäfte. Von den rund 13 000 Hektaren SBB-Grundbesitz können lediglich rund 5 Prozent, das heisst 6,5 Mio. Quadratmeter, vermarktet werden. Der grosse Rest ist für Bedürfnisse des Bahnbetriebs reserviert.

Möhr nennt klare Unterschiede zwischen den SBB und privaten Immobilienhändlern: **landwirtschaftlicher Boden (zu ortsüblichen Preisen) wird von den SBB**

nur erstanden, um Bauvorhaben zu ermöglichen respektive Realersatz zu schaffen. Die SBB schreiben zudem jedes Liegenschaftsangebot aus. Auch legen die Bundesbahnen grossen Wert auf Ästhetik, was die Neugestaltung von Bahnhofhallen und -passagen betrifft, wie Möhr betont.

Attraktive Angebote

Wo zurzeit Bahnhöfe neu oder umgebaut werden, nützen die SBB die Gunst der Stunde: 7000 Quadratmeter für Verkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte stehen beispielsweise ab 1991 in der Bahnhofspassage des Zürcher Hauptbahnhofes zur Verfügung, im Bahnhof Zürich-Stadelhofen warten 2200 Quadratmeter Ladenfläche auf Mieter. Da die SBB laut Eisenbahngesetz auf Bahngelände Nebenbetriebe einrichten können, die nicht dem kantonalen Ruhetags- und Ladenschlussgesetz unterstellt sind, ist die Vermietung solcher Geschäftsräume besonders attraktiv.

In der neuen unterirdischen Passage des Luzerner Bahnhofs trennen sich aber nicht nur die Wege der Reisenden, auch die Ansichten der SBB-Kreisdirektion II und der kantonalen Handels- und Gewerbebehörde bezüglich Ladenöffnungszeiten einzelner Geschäfte driften auseinander. Den Behörden sowie dem konkurrenzorientierten Gewerbe will nicht einleuchten, wieso ein Schuh- und Schlüsselreparatur-Geschäft sowie ein Buchladen auch in den Genuss der verlängerten Öffnungszeiten kommen sollen. Laut Eisenbahngesetz können nämlich nur Geschäfte vom späteren Ladenschluss profitieren, wenn ihr Angebot auf die Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet ist.

Branchenmix angestrebt

Würden die SBB ihre Ladenflächen lediglich nach kommerziellen Gesichtspunkten vermieten, so reihte sich bald Boutique an Boutique, gibt Martin Möhr zu verstehen. «Wir streben einen auf das Angebot im entsprechenden Stadtteil abgestimmten Branchenmix an», erläutert Möhr die SBB-Politik. Dadurch könne den Bedürfnissen der Reisenden entsprochen und gleichzeitig die Anlage belebt werden, was erheblich zur Sicherheit der Passanten beitrage.

Wettbewerb Bahnhofplatz Brig

Über 40 Projekte

Brig. — (ger) Für den Wettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Brig sind über 40 Projekte eingegangen. Wie Stadtpräsident Rolf Escher auf Anfrage erklärte, will die Jury noch vor Weihnachten ihren Bericht abgeben.

Zurzeit sind die Wettbewerbsteilnehmer daran, die entsprechenden Modelle zu erstellen. Diese werden dann gemeinsam mit Planunterlagen öffentlich ausgestellt. Allerdings, so Escher weiter, werde die Ausstellung erst nach Vorliegen des Juryberichtes, also voraussichtlich im Januar 1990, stattfinden. Nur so könnten die Experten unabhängig und ohne Einflussnahme von aussen entscheiden, argumentierte der Stadtpräsident.

Der Wettbewerb gehört aufgrund der komplexen Verkehrsprobleme zu den schwierigsten. Kernproblem ist dabei das Bahnhofgebäude, das durch die geforderte FO-Ostausfahrt tan-

giert und unter Umständen gar abgerissen wird. Ebenfalls im Zuge des Projektwettbewerbes muss die genaue Linienführung der neuen Verbindungsstrasse Brig—Naters aufgezeigt werden.

Der Projektwettbewerb wird von der Koordinationskommission «Gesamtplanung Bahnhofplatz» durchgeführt, in der alle wichtigen eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Instanzen sowie die Bahnen vertreten sind. Die Wettbewerbskosten belaufen sich auf rund eine halbe Million Franken. Zur Realisierung des Gesamtprojektes wird mit Kosten von über einer Viertel Milliarde Franken gerechnet. Die Finanzierung über Bund, Kanton und Gemeinden gilt als gesichert, sofern der Grosse Rat sowie die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Brig-Glis und Naters die notwendigen Investitionskredite absegnen.

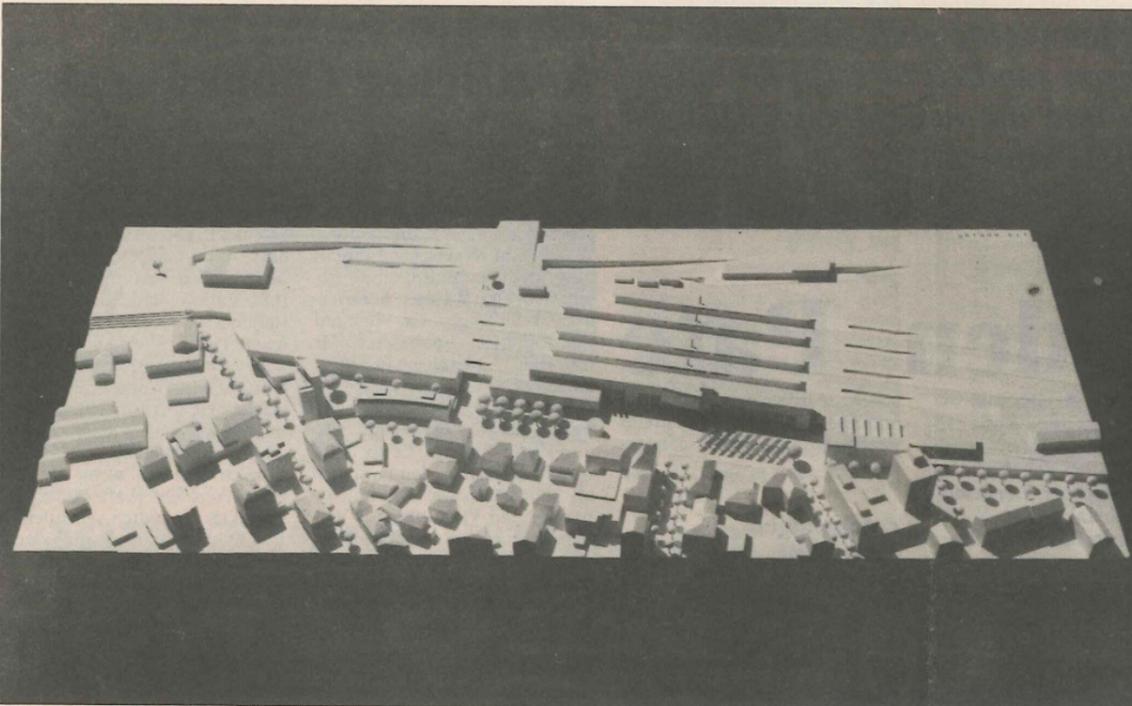


Der Neubau des Bahnhofes der Schmalspurbahnen BVZ und FOB auf dem Niveau der SBB-Gleisanlage bedingt den Abbruch des bestehenden Aufnahmegebäudes.

Projektwettbewerb Bahnhof Brig: Vier von insgesamt 41 Projekten zur Weiterbearbeitung empfohlen

Altes Bahnhofgebäude soll abgerissen werden

Brig - Glis. — Das bestehende Aufnahmegebäude der SBB in Brig dürfte unter den Abbruchhammer kommen, obwohl es von der Denkmalpflege als erhaltenswert angesehen wird. Die in den Planunterlagen vorgegebene Verkehrslösung für den Projektwettbewerb Bahnhof Brig liess den 41 Teilnehmern in dieser Hinsicht wenig Spielraum. Die Erhaltung des heutigen Bahnhofgebäudes bedingt ausserdem die Verlegung der Gleisanlagen der SBB, wofür zusätzlich etwa 100 Mio. Franken aufzuwenden wären. Das Preisgericht hat nun die vier erstprämiierten Projekte zur Weiterbearbeitung im Sinne einer Vorprojektierung empfohlen. Dazu gehört auch die Studie «Liza» des Briger Diplomarchitekten Elias Balzani. Wir berichten darüber im Lokalteil auf Seite 10.



Das Siegerprojekt der Zürcher Architektin Gundula Zach weist nach Darstellung des Preisgerichts ein klares Konzept für den Bahnhof und dessen Platz auf und ergänzt das städtische Bebauungsmuster massstäblich richtig.

Projektwettbewerb Bahnhof Brig im Zeichen eines Zielkonfliktes zwischen städtebaulichen, betrieblichen und denkmalpflegerischen Anliegen — Vier von insgesamt 41 Entwürfen werden weiterbearbeitet — Jury einstimmig für ein neues Aufnahmegebäude

Der Abbruch scheint besiegelt . . .

Brig-Glis. — Am Abbruch des bestehenden Aufnahmegebäudes der SBB in Brig führt offenbar kein Weg vorbei. Zu diesem Schluss kommt jedenfalls das Preisgericht, das im Rahmen des Projektwettbewerbs Bahnhof Brig nicht weniger als 41 Entwürfe zu beurteilen hatte. Mit der in den Planunterlagen vorgegebenen Verkehrslösung mit dem Neubau des Bahnhofs der Schmalspurbahnen in Hochlage war der Zielkonflikt zwischen städtebaulichen, betrieblichen und denkmalpflegerischen Anliegen programmiert. Das bestehende Bahnhofgebäude könnte nur mit einer völligen Neukonzeption der gesamten SBB-Gleisanlagen erhalten werden, wodurch Zusatzkosten in der Höhe von rund 100 Mio. Franken entstünden. Andernfalls würde das heutige Aufnahmegebäude zur Fassadenkulisse degradiert. Die vier erstprämiierten Projekte, darunter auch jenes des Briger Diplomarchitekten Elias Balzani, sehen einen neuen gemeinsamen Personenbahnhof vor. Alle vier Entwürfe sollen jetzt im Sinne einer Vorprojektierung weiterbearbeitet werden.

Auslöser des Wettbewerbes ist der Bau der Verbindungsstrasse N 9/A 19. Diese Umfahungsstrasse soll den Bahnhofplatz vom Durchgangsverkehr befreien und damit den Bau eines neuen Bahnhofs der Schmalspurbahnen ermöglichen. Im Rahmen der Gesamtplanung galt es ferner, Vorschläge für die Postautostation, ein neues Postbetriebsgebäude, Parkierungsanlagen und für den vom bahnfremden Individualverkehr befreiten Bahnhofplatz einzubringen.

Kapazitäten langfristig sicherstellen
Das zentrale Anliegen bei der Neugestaltung des Briger Bahnhofs sei die Verkehrslösung, die auch im nächsten Jahrhundert standhalten müsse, betonte der Präsident des Preisgerichts, Jakob Zweifel, am Donnerstag bei der Vorstellung der eingereichten Arbeiten. Er erinnerte in diesem Zusammenhang an das Konzept Bahn 2000 und die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Die Jury, in der auch

Vertreter der Denkmalpflege und des Heimatschutzes einsaßen, kam deshalb einstimmig zum Schluss, dass die Kapazitäten nur bei einem Abbruch des bestehenden Aufnahmegebäudes langfristig sichergestellt werden können.

Fassadenkulisse nicht schützenswert

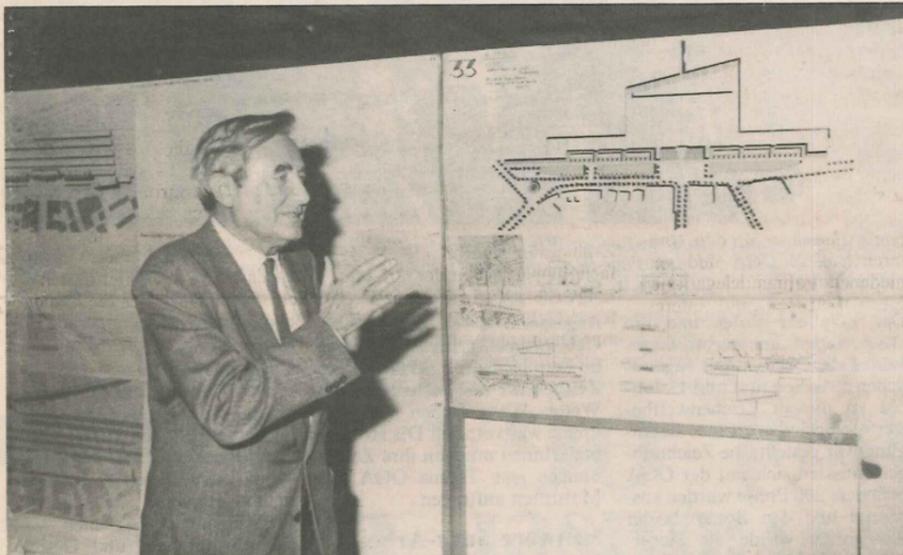
Der Neubau des Bahnhofs der Schmalspurbahnen in Hochlage — also auf dem Niveau der SBB-Gleisanlagen — sei unter Einbezug des Altbaus kaum zu bewerkstelligen, hiess es weiter.

Der Jurypräsident verwies auf die dafür erforderliche Neukonzeption

der Gleisvorbauten im Gesamtbild unterginge. Ein völlig ausgehöhltes Aufnahmegebäude oder eine Fassade hat nach den Worten von Jakob Zweifel nichts mehr mit Denkmalpflege zu tun.

SBB-Investitionen für die Übergangsphase

Für dringend notwendige Sanierungsmassnahmen im Briger Bahnhof wollen die SBB jetzt rund zehn Millionen Franken investieren. Auf die Frage nach dem Sinn dieser Investitionen im Hinblick auf den wahrscheinlichen Abbruch des Aufnahmegebäudes meinte Ingenieur Wolfram Jerra von der SBB-Generaldirektion, dass während

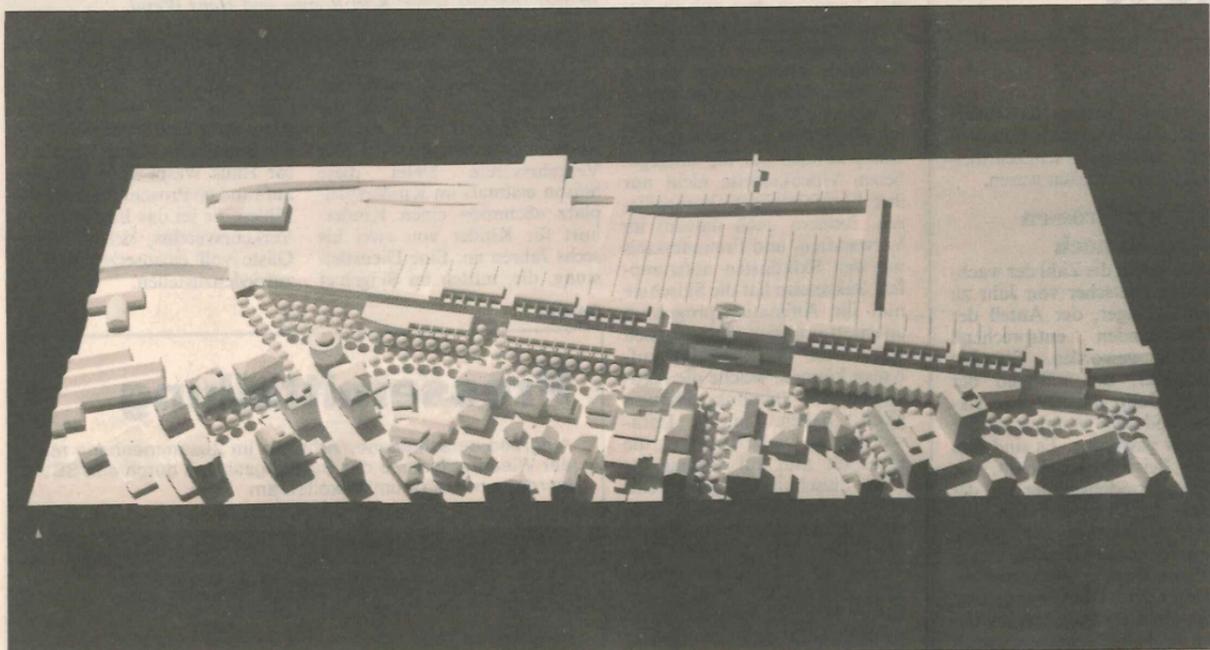


Der Präsident des Preisgerichts, Jakob Zweifel, bei der Vorstellung der im Regionalschulhaus Süd ausgetesteten Arbeiten.

Und bis zu dem neuen gemeinsamen Personenbahnhof sei es noch ein langer Weg, sagte Jerra, ohne sich auf einen zeitlichen Rahmen festlegen zu wollen.

leute aus der ganzen Schweiz angehört, elf der 41 eingereichten Entwürfe prämiert. Mit dem ersten Preis (35 000 Franken) wurde die «Gerade Elf» der Zürcher Architektin Gundula Zach ausgezeichnet. Der zweite Preis (34 000 Franken) ging an das Architekturbüro A. Barth und H. Zaugg, Aarau, die ihren Entwurf in Anlehnung an eine Walliser Spezialität «Raclette» taufen. Rang drei und 31 000 Franken sicherten sich der Architekt Rodolphe Luscher und sein vierköpfiger Mitarbeiterstab mit dem Projekt «Midnight Express». Der Briger Diplomarchitekt Elias Balzani legte schliesslich mit dem Entwurf «Liza» Ehre für das Oberwallis ein. Seine Bemühungen um eine Neugestaltung des Bahnhofareals wurden mit Rang vier und einem Preisgeld von 30 000 Franken belohnt. Vier weitere Arbeiten, die den Vorgaben nicht oder nur teilweise Rechnung tragen, sollen für je 11 000 Franken angekauft werden. Sämtliche eingereichten Entwürfe können übrigens im Regionalschulhaus Süd besichtigt werden, und zwar morgen Samstag, den 23. Dezember, von 14.00 bis 18.00 Uhr; vom 26. bis 29. Dezember jeweils von 16.00 bis 19.00 Uhr; vom 2. bis 5. Januar von 16.00 und 19.00 Uhr und schliesslich am 7. Januar zwischen 14.00 und 18.00 Uhr.

tere 100 000 Franken zur Verfügung stehen, als Expertengremium. Mit dem Ziel, die Planungsabsichten der Trägerschaften zu konsolidieren und den Gang der Weiterbearbeitung festzulegen, will sich dieses Gremium schon bald mit den Projektverfassern zu einer Arbeitstagung treffen. Die Überarbeitungsphase soll im Sommer 1990 abgeschlossen werden. Danach wollen die Experten die weiterentwickelten Projekte erneut beurteilen und der Koordinationskommission «Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig» einen begründeten Antrag stellen. fm



Einen interessanten Ansatz in bezug auf die Gleisrandüberbauung mit anschliessender durchlaufender Galerie und zur Stadtseite vorgelagertem, gegliedertem Bauvolumen bescheinigen die Juroren Elias Balzani für seinen Entwurf «Liza».

der Übergangsphase der Bahnhofbetrieb sichergestellt werden müsse. Er wies dabei auf die Engpässe für Fussgänger in der bestehenden Unterführung hin. Ausserdem sei der Grossteil der Mittel für Verbesserungen beim Gepäckumlad bestimmt, der sich bekanntlich nicht im eigentlichen Bahnhofgebäude befinde.

der gesamten SBB-Gleisanlagen und die damit verbundenen Zusatzkosten in der Höhe von rund 100 Mio. Franken. Ohne diese investitionsmässig unrealistische Massnahme müsste nach Darstellung des Preisgerichts das heutige Aufnahmegebäude so stark beschnitten werden, dass es nur noch als Fassadenkulisse bestehen bliebe, oder aber durch

der Übergangsphase der Bahnhofbetrieb sichergestellt werden müsse. Er wies dabei auf die Engpässe für Fussgänger in der bestehenden Unterführung hin. Ausserdem sei der Grossteil der Mittel für Verbesserungen beim Gepäckumlad bestimmt, der sich bekanntlich nicht im eigentlichen Bahnhofgebäude befinde.

Elf Entwürfe prämiert und vier angekauft
Nach eingehenden Studien und einer Besichtigung auf dem Baugelände hat das Preisgericht, dem neben Vertretern der beteiligten Partner (SBB, PTT, Furka-Oberalp-Bahn, Kanton Wallis, Stadtgemeinde Brig-Glis) auch ausgewiesene Fach-

Vier Projekte werden weiterbearbeitet
Die vier erstprämiierten Studien werden auf Empfehlung des Preisgerichts im Sinne einer Vorprojektierung weiterbearbeitet. Das Preisgericht begleitet diese Planungsphase, für die wei-

Anzeige

Die Angelterne - die Briger Schilfboie

in Brig

Wünscht eiv alle frohi Wiehnächt und äs g,sunds niws Jahr!

Wier hei gschlosse vom 24. Dezämber bis em 8. Jänner.

Fam. Paul Willisich

Schützenswerter Briger Bahnhof soll abgerissen werden

Keines der 41 Projekte für einen neuen Briger Bahnhof erfüllt alle Wünsche. Sämtliche preisgekrönten Vorschläge sehen den Abriss des laut Denkmalpflege schützenswerten Bahnhofs vor.



Zum Abruch bestimmt, gegen den sich nun Opposition regt - der Briger Bahnhof.

Foto AP

Brig. Ein verkehrstechnischer Katastrophenfall, ein Bermuda-Dreieck für Fussgängerinnen und Fussgänger, eine Geduldprobe für die Autofahrenden und das Ärgernis des Ferienauftritts im Oberwallis, das ist der Bahnhof Brig. Ein typischer Samstag während der Skiferien: Der Briger Bahnhof gleicht einem schlecht organisierten Ameisenhaufen. 10 000 Autos zwängen sich täglich durch die Einbahnstrasse rund um die Perrons der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ). Ebensoviele Touristen samt Gepäck versuchen die Strasse zu überqueren. Die Busse der acht PTT-Linien drängen sich auch noch ins Verkehrsgetümmel.

Seit etwa 30 Jahren wird das Gelände beplant. 1986 schloss das Büro Bernath aus Zürich eine Gesamtplanung ab, die die Erfordernisse auflistete. Zwei wichtige Vorentscheide bildeten die Grundlage des Wettbewerbs: Der Privat-Durchgangsverkehr wird künftig über eine Umfahrungsstrasse - den Anschluss an die geplante N9 - rollen, welche weiter westlich als heute Richtung Naters und Goms abbiegt. Die beiden Schmalspurbahnen werden verlegt und müssen samt SBB- und BLS-Geleisen und Autoverlad zwischen Bahnhofplatz und Rhône Platz finden. Keine einfache Aufgabe für die

Architekten, denn es galt auch Lösungen für die Fussgänger Richtung Naters, die Post, die Reisepost und für Drittnutzungen zu finden. 41 Projekte wurden eingereicht, eine Zürcherin macht das Rennen.

In den Augen der Jury hat Gundula Zach Zünd den Verkehrsknäuel am besten entwirrt. Die Architektin hat bereits beim Wettbewerb für den Bahnhof Arlesheim den zweiten Preis gewonnen. Sie trennt Bahnhof, Restaurants, Postautostation, Postbetriebsgebäude und Drittnutzungen in klar gegliederte Bauteile und schafft den oft vermissten Bahnhofplatz, indem sie die Geleise teilweise überbaut. Einziger Vorwurf der Jury: Sie verzichtet auf raumgreifende richtungstrennte Strassenführung.

So alles gut gehe, schätzt ein Preisrichter, werde in 20 Jahren der neue Bahnhof eingeweiht werden. 250 Millionen Franken wird das Ganze mindestens kosten. Zunächst aber wird noch am alten Gebäude herumgeflickt. Für rund zehn Millionen Franken werden die Fussgängerunterführung verbreitert, der Gepäck-tunnel und die Schalterhalle umgebaut, die ersteren Umbauten sollen wie die jetzige Geleisanlage bestehen bleiben.

Der Bahnhof Brig wird noch zu reden geben. Das Wettbewerbsprogramm schrieb den Abriss des heuti-

gen Bahnhofgebäudes vor. Die Denkmalpfleger von Bund und Kanton haben sich aber für den vollumfänglichen Schutz des Gebäudes ausgesprochen. Auch die SBB müssen dem Aufnahmegebäude auf der Liste der schützenswerten Bauten höchste Priorität die, sagte Wolfgang Jerra von der SBB-Generaldirektion.

Ausserdem könnten sich die Rahmenbedingungen noch ändern: Gegen die vorgesehene harte Rhône-Korrektion, welche die geplante Umfahrungsstrasse in ihrer jetzigen Ausführung bedingt, ist der Widerstand derart gross, dass der Kanton um eine neue Planung nicht herumkommen wird. Was bei Ausschreibung des Wettbewerbs noch nicht klar genug gesehen wurde, sind die Neuentwicklungen im Bahnbereich: Neat und «Güter auf die Bahn» heissen die Stichworte. Die SBB verlassen sich im Moment darauf, dass der Bund ein Neat-Terminal im Raum Gampel samt riesigen Autoverladekapazitäten durchsetzen wird - dass sich im Oberwallis also vor allem der Autoverkehr und nicht die Bahn entwickeln wird. Angesichts der verkehrspolitischen Stimmung im Tal, wo die Rolle als Auto-Korridor nicht mehr auf Begeisterung stösst, stehen auch dem Bahnhofprojekt mehr als nur Retuschen bevor.

Christa Matter



Das Briger Bahnhofareal gleicht heute einem Verkehrsknäuel. Wie er entwirrt werden soll, steht noch nicht fest. (k)

Architektenwettbewerb: Die geniale Idee für die Neugestaltung des Bahnhofgeländes fehlt noch

Alter Briger Bahnhof abbruchreif?

Keines der 41 Projekte des Architekturwettbewerbes für die Neugestaltung des Briger Bahnhofareals erfüllt alle Wünsche. Alle preisgekrönten Vorschläge sehen hingegen den Abriss des gut erhaltenen Bahnhofgebäudes vor.

Ein verkehrstechnischer Katastrophenfall, ein Bermuda-Dreieck für Fussgänger und eine Geduldssprobe für die Autofahrenden – das ist der Bahnhof Brig. Ein typischer Samstag während der Skiferien: Der Briger Bahnhof gleicht einem schlecht organisierten Ameisenhaufen. 10 000 Autos zwingen sich täglich durch

Von «Bund»-Mitarbeiterin
Christa Mutter

die Einbahnstrasse rund um die Perrons der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ). Ebensoviele Touristen samt Gepäck versuchen, die Strasse zu überqueren, und auch die Busse der acht PTT-Linien drängen sich noch ins Verkehrsgetümmel.

Geplant wird seit langem

Seit etwa dreissig Jahren wird das Bahnhofsgelände «beplant». Zwei wichtige Vorentscheide bildeten die Grundlage des inzwischen abgeschlossenen Architekturwettbewerbs: Der Privatdurchgangsverkehr wird künftig über eine Umfahrungsstrasse – den Anschluss an die geplante Autobahn N9 – rollen, welche weiter westlich als heute Richtung Naters und Goms abbiegt. Die beiden Schmalspurbahnen werden verlegt und müssen samt SBB- und BLS-Geleisen und Autoverlad zwischen Bahnhof-

platz und Rhone Platz finden. Keine einfache Aufgabe für die Architekten, denn es galt zudem, Lösungen für die Fussgänger, die Post, die Reisepost und für Drittnutzungen zu finden.

Das erstplazierte Projekt

In den Augen der Jury hat Gundula Zach Zünd den Verkehrsknäuel am besten entwirrt. Die Zürcher Architektin trennt Bahnhof, Restaurants, Postautostation, Postbetriebsgebäude und Drittnutzungen in klar gegliederte Bauteile und schafft den Bahnhofplatz neu, indem sie die Geleise teilweise überbaut. Einziger Vorwurf der Jury: Sie verzichtet auf eine raumgreifende, richtungsgrenzte Strassenführung. Doch da hat die preisgekrönte Architektin eine klare Meinung: «In die Stadt gehört keine Autobahn, die Vorgaben für die Führung des Privatverkehrs sind völlig überrissen und unnötig.»

Zunächst nur Flickwerk

Das zweitplazierte Projekt des Aarauer Büros Barth/Zaugg präsentiert einen einzigen langgestreckten Block. Was die Preisrichter als vorteilhaft ansahen, ist die «Je-ka-mi»-Gestaltungsmöglichkeit im Innern des Baus. Den dritten Platz belegt der Stararchitekt im Teilnehmerfeld, Rodolphe Lüscher, dessen ästhetisches Projekt der Jury gefiel. Die funktionale Mängelliste aber ist derart beeindruckend, dass sich unweigerlich die Frage stellt, ob hier nicht Prominenz statt Kompetenz den Ausschlag gab. Auf den vierten Platz setzte die Preisjury den ersten Einheimischen, Eli Balzani, der mit einer langen Galerie und viel Raum für Geschäfte und Kulturräume eine kundenfreundliche Anlage vorschlägt.

Diese vier Projekte werden zur Weiter-

bearbeitung empfohlen. Wenn alles gut gehe, schätzt ein Preisrichter, werde in zwanzig Jahren der neue Bahnhof eingeweiht werden können. 250 Millionen Franken wird das Ganze mindestens kosten. Zunächst aber wird noch am alten Gebäude herumgeflickt: Für zehn Millionen werden die Fussgängerunterführung verbreitert sowie der Gepäck-tunnel und die Schalterhalle umgebaut.

Alten Bahnhof erhalten?

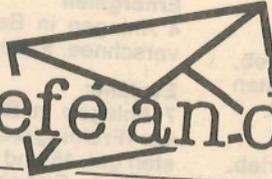
Der Bahnhof Brig wird aber noch zu reden geben. Das Wettbewerbsprogramm schrieb nämlich den Abriss des heutigen Bahnhofsgebäudes, das als erhaltenswert eingestuft ist, faktisch vor. Nur eine Fassade erhalten will auch die Denkmalpflege nicht, doch die lokale Opposition kündigt sich bereits an. Ausserdem könnten sich die Rahmenbedingungen noch ändern: Gegen die vorgesehene harte Rottenkorrektur, welche die geplante Umfahrungsstrasse in ihrer jetzigen Ausführung bedingt, regt sich heftiger Widerstand.

Kein «Autokorridor»

Was bei Ausschreibung des Wettbewerbs noch nicht klar genug gesehen wurde, sind die Neuentwicklungen im Bahnbereich: Neat und «Güter auf die Bahn» heissen die Stichworte. Die SBB verlassen sich im Moment darauf, dass der Bund einen Neat-Terminal im Raum Gampel samt riesiger Autoverladekapazitäten durchsetzen wird – dass sich im Oberwallis also vor allem der Autoverkehr und nicht die Bahn entwickeln wird.

Angesichts der verkehrspolitischen Stimmung im Tal, wo die Rolle als Autokorridor nicht mehr auf Begeisterung stösst, stehen auch dem Bahnhofprojekt mehr als nur Retuschen bevor.

9.3.90



Veröffentlichte Beiträge
dieser Rubrik müssen nicht
mit der Meinung der
Redaktion übereinstimmen

Briefe an den WB

Trauerspiel um das Bahnhofsgebäude Brig!

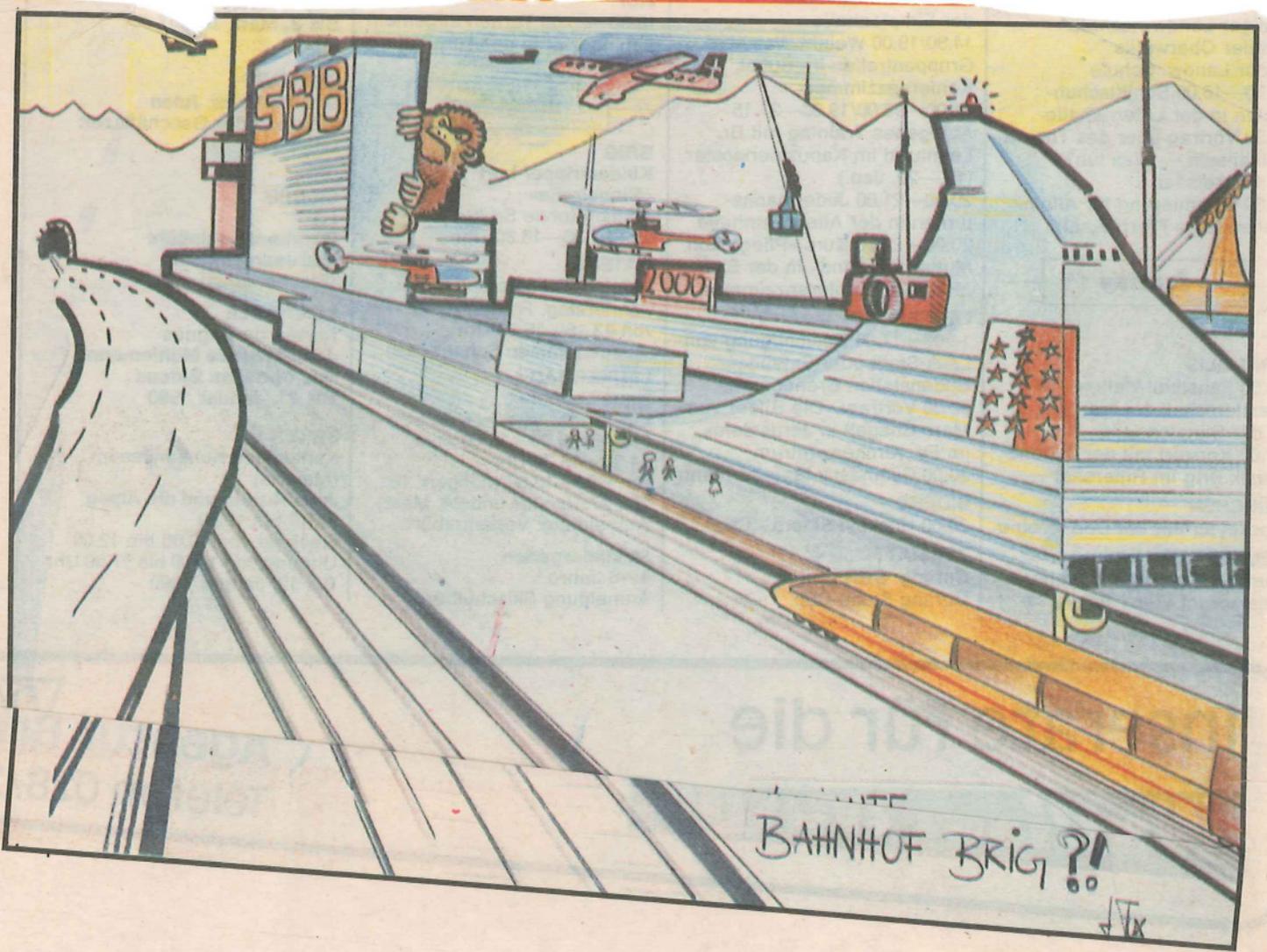
Das Bahnhofsgebäude von Brig ist ein Gebäude von nationaler Bedeutung. Viele Briger und Oberwalliser finden dieses Gebäude schön. Es bestimmt für sie die Atmosphäre von Brig, wie etwa auch das Stockalperschloss. Diesem Gebäude versucht man nun den Garaus zu machen. Die Wettbewerbsbedingungen für die Neugestaltung des Bahnhofs in Brig wurden so verfasst, dass ein Abbruch des Gebäudes verlangt wurde. Ein solches Vorgehen ist einfach unannehmbar. Es müsste doch wenigstens die Möglichkeit gegeben werden, Alternativen auszuarbeiten, die das Bahnhofsgebäude erhalten. Den Verantwortlichen scheint an der Atmosphäre von Brig wenig zu liegen! Wieso wurden die Wettbewerbsbedingungen auf den Abbruch des Bahnhofsgebäudes ausgerichtet? Das ist schwer verständlich! Die Privatbahnen (BVZ und FO) wollen offenbar unbedingt auf die Geleisehöhe der SBB und BLS angehoben werden. Es ist aber nicht leicht einzusehen, dass eine Lösung der

anstehenden Verkehrsprobleme auf dem Bahnhofplatz in Brig nur auf diese Weise gefunden werden kann. Man müsste doch wenigstens untersuchen, ob es nicht andere Wege gibt!

Es wäre angesichts dieser Lage wohl am besten, man würde einen neuen Wettbewerb aus schreiben, der es erlaubte, in Kenntnis aller Alternativen einen vertretbaren Entscheid zu fällen. Man komme bitte nicht mit dem Argument, man hätte schon zu viel Geld ausgegeben. Schliesslich hätte man sich das früher überlegen sollen. Es wäre in der Tat billiger gekommen, schon von Beginn an alle Möglichkeiten zu untersuchen.

Sollte die Gemeinde nicht vielleicht ihre Bürger in einer Abstimmung befragen, was sie vom Abbruch halten, bevor viel Geld in die Planung investiert wird? Will man etwa «Sachzwänge» schaffen? Will man dem Bürger in einigen Jahren weismachen, man hätte schon viel investiert, und es gäbe keine Alternative?

Paul Ruppen, Brig



Waliser Wode 12.01.90

Bahnhof Brig: Was bis heute (noch nicht) geschah . . .

Die Vorgeschichte zum geplanten Abbruch des Bahnhofgebäudes ist bekannt: Im Herbst 1983 zog die Interessengemeinschaft «Pro Bahnhofplatz» mit ihrer Einsprache gegen das Baugesuch der PTT für das neue Postgebäude die Notbremse und verhinderte «das konzeptlose Verbauen des Bahnhofplatzes». Aller Durchgangsverkehr Richtung Naters und Goms kurve um diesen Bahnhofplatz, der gleichzeitig noch als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs zu dienen habe. Aufgrund der starken Verkehrsaufkommen könne der Bahnhofplatz die vielfältigen Funktionen nicht mehr erfüllen, erklärten die Einsprecher und forderten eine Gesamtplanung. In der Folge knackten die Befürworter für eine Gesamtplanung noch einige harte Nüsse, ehe sie die verschiedenen Interessen zu einer «offenen Gesamtplanung» unter einen Hut brachten. Aus dem sich stärken-

den Bekenntnis für ein gemeinsames Vorgehen wuchs die «Koordinationskommission Bahnhof Brig». Sichtbar wurden ihre gemeinsamen Anstrengungen in der Durchführung eines Projektwettbewerbs. Ziel der Koordinationskommission war es, «städtebaulich, verkehrstechnisch und architektonisch gute Vorschläge für den neuen gemeinsamen Personenbahnhof für den vom bahnfremden Individualverkehr befreiten Bahnhofplatz zu erhalten». Inzwischen hat das Preisgericht die Rangierung und die Preiszuteilung vorgenommen. Nicht in die Kränze kamen jene Projekte, die das heutige Bahnhofgebäude in ihrem vorgeschlagenen Konzept übernommen haben. Die Jury kam zum einstimmigen Schluss, dass in einem weiteren Schritt die Lösung in einem neuen Aufnahmegebäude zu suchen sei. Die Juroren begründeten ihre

Einstimmigkeit mit dem Hinweis, dass die Projekte, «welche das Ziel des Schmalspurbahnhofes (BVZ/FO) in Hochlage bei gleichzeitiger Erhaltung des Aufnahmegebäudes nur mit einer völligen Neukonzeption der gesamten Gleisanlagen erreicht werden kann». Dies sei investitionsmäßig mit rund 100 Millionen Franken Mehrkosten eine unrealistische Massnahme, argumentiert das Preisgericht. Hier hackt der kantonale Denkmalpfleger ein. Für Dr. Walter Ruppen sind die Vorgaben für den Wettbewerb «in Missachtung wichtiger Gegebenheiten zu eng gefasst worden». Im nachfolgenden Interview konfrontiert uns der Chef der Dienststelle für Museen, Denkmalpflege und Archäologie mit der Kehrseite, die sich bei einem allfälligen Abbruch des Bahnhofgebäudes stellen würden.

Georges Tscherrig

«Walliser Woche»: Der Wettbewerb für die «Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig» ist gelaufen. Das Preisgericht hat den Verfassern der vier erstprämiierten Projekte den Auftrag zur Weiterbearbeitung erteilt und dazu eine Summe von 100 000 Franken gesprochen. Nun haben Sie, Herr Ruppen, als Chef der kantonalen Dienststelle für Museen, Denkmalpflege und Archäologie, gegen dieses Vorgehen ihren heftigen Einwand geltend gemacht und der Koordinationskommission Voreingenommenheit vorgeworfen. Auf was für Fakten stützen Sie diesen Vorwurf?

Dr. Walter Ruppen, Chef der kantonalen Dienststelle für Museen, Archäologie und Denkmalpflege

Paradox, dass die «Koordinationskommission Bahnhofplatz Brig» diesen Bahnhofplatz zerstören will



ungeschmälert erhalten bleiben soll.»

Es resultierten doch aus dem Wettbewerb auch Vorschläge, die sich mit dem bestehenden Bahnhofgebäude auseinandersetzen. Haben Sie diese aus purer Schwarzmalerei nicht zur Kenntnis genommen?

Nein, da lobe ich das Positive. Es ist bemerkenswert, dass trotz der «Preisgabe» des Aufnahmegebäudes durch die Koordinationskommission vier Architekturbüros eine Lösung mit intaktem Bahnhofgebäude gesucht haben. Darunter befanden sich so bemerkenswerte Vorschläge wie die Möglichkeit, den Bahnhof FO und BVZ unter die SBB-Gleise 1-3 zu verlegen. Der Hinweis der Jury auf 100 Millionen Mehrkosten für diese Lösung ist inzwischen durch einen Tunnelbauspezialisten der SBB entkräftet worden. Er spricht von 42 Millionen, die zudem noch durch Baulandgewinne im Platzareal ausgeglichen würden. Es liegt daher der Schluss nahe, dass wegen der zu engen Rahmenbedingungen des Wettbewerbs die Möglichkeit zur Erhaltung des nationalen eingestuftes Baudenkmal — in Missachtung des Natur- und Heimatschutzgesetzes — nicht ausgeschöpft worden ist. Eine letzte Kritik: Bei der Lektüre des Konzeptes «Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig, Schlussbericht» vom Juni 1986 gewinnt man ferner den Eindruck, die «Koordinationskommission Bahnhofplatz Brig» habe bei der Suche nach einer Lösung nicht die nötige Objektivität walten lassen.

Herr Ruppen, wie lautet Ihre Schlussfolgerung?

Es ist das Gebot der Stunde, den ganzen Problembereich sachlich wiederzuerwägen. Es war unverantwortlich, sich auf Projekte festzulegen, bevor in einer ersten Etappe der Autoverkehr vom Bahnhofplatz entfernt ist. Erst hernach darf über die Notwendigkeit weiterer Eingriffe befunden werden. Es steht schlichtweg zuviel auf dem Spiel, um voreilig auf eine «fixe» Verkehrslösung loszusteuern, ohne sich die Erfahrungen etappenweisen Vorgehens zunutze zu machen. Peter Thomann, einer der vier Wettbewerbsteilnehmer, die das alte Bahnhofgebäude intakt in ihr Projekt einbezogen haben, hat es tréf formuliert: «Die Qualität des Bahnhofgebäudes ist eine ausreichende Herausforderung, sich mit der Möglichkeit seiner Erhaltung auseinanderzusetzen. Bevor an den Abbruch des Bahnhofs gedacht werden darf, müssen alle möglichen Alternativen geprüft werden, auch solche, die im ersten Moment schwierig erscheinen.»

Interview: Georges Tscherrig

schaftliche Gründe, die für einen Neubau sprechen, oder?

Die Verlegung der Privatbahnen an die Seite der SBB-Gleise ist für die Stadt Brig von wirtschaftlichem Nachteil. Dies deshalb, weil die Gäste, welche die FO und BVZ benützen, nicht mehr auf das Niveau der Bahnhofstrasse hinuntersteigen. Sind einmal alle Gleise niveaugleich angelegt, bringen die Reisenden ihre Wartezeit im erhöhten Bahnhofareal zu — und steigen lediglich um. Wenn diese Gäste aus aller Welt nicht mehr auf dem Bahnhofplatz erschei-

nen, verliert der Platz seine heutige Ambiance. Anstelle der «Zaungäste» wird Langeweile auf dem Briger Bahnhofplatz einkehren. Aber auch für die SBB selbst resultieren Nachteile. Es ist nämlich nicht verständlich, dass die SBB den Schmalspurbahnen für den Bau des Hochbahnhofs Platzreserven preisgeben, die sie gegebenenfalls für den weiteren Ausbau selbst benötigen.

Wie «schutzwürdig» ist denn überhaupt das Bahnhofgebäude?

Das Bahnhofgebäude Brig ist im Entwurf zum Inventar

der schützenswerten bundeseigenen Bauten zu Recht als Objekt von nationaler Bedeutung aufgeführt. Laut dem Gutachten der Eidg. Kommission für Denkmalpflege gehört das städtebauliche Konzept Bahnhofstrasse von Brig «zu den wichtigsten Bahnhofquartierschöpfungen unseres Landes». Es handelt sich um «ein architektonisches und städtebauliches Ensemble, das seinesgleichen in der Schweiz sucht».

Die SBB, oder genauer gesagt, die Koordinationskommission, befürwortet trotz der Schutzwürdigkeit den Abbruch des Bahnhofgebäudes. Wie beurteilen Sie diesen Sachverhalt?

Es ist tatsächlich schwer verständlich, dass eine Koordinationskommission, der u. a. auch die SBB angehören, den Abbruch eines national eingestuftes Bauwerks als «Bedingung» fordert. Wie lässt sich dies mit dem Natur- und Heimatschutzgesetz in Einklang bringen? Es heisst nämlich in Art. 3 unter der Rubrik «Pflicht des Bundes»: «Die Behörden und Amtsstellen des Bundes sowie seiner Anstalten und Betriebe haben dafür zu sorgen, dass das heimatische Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt,

Was sagt der eidg. Denkmalpfleger, Prof. Dr. Alfred A. Schmid, zur geplanten «Verkehrsanlage»? Zu gross dimensioniert!

«... Heute ist der Briger Bahnhofplatz zu einer ausserordentlich komplizierten Verkehrsdrehscheibe geworden, die nicht nur dem Bahn- und Bahnzulieferverkehr, sondern auch dem Strassendurchgangsverkehr im Rhonetal dient.

Nach der Eröffnung der Autostrasse über den Simplon wird nun eine Ortsumfahrung von Brig und Naters in Richtung Furka unumgänglich. Dass eine solche Umfah-

rung aber nun ihrerseits wieder den Briger Bahnhofplatz belasten soll, erscheint uns nicht zwingend. Ebenfalls erscheint die geplante «Verkehrsanlage» zu gross dimensioniert. Wenn nun die Anforderungen an den Briger Bahnhofplatz in dieser Hinsicht redimensioniert würden, könnten Raumgewinne auf Kosten des bestehenden Aufnahmegebäudes unterbleiben, ohne dass die FO und BVZ verlegt werden müssten.»

gegebenen minimalen Anforderungen und die Hochlage gewährleistet bleiben.» Allein schon die Bestimmung, den Neubau des Bahnhofs der BVZ und FO auf dem Niveau der SBB als Grundlage für den Wettbewerb zu bezeichnen, kommt einer bedauerlichen Einschränkung gleich, die triftigen Einwänden nicht stand hält.

Sie sind also gegen eine Verlegung der BVZ und FO auf das Niveau der SBB. Ist es nicht so, dass zwei unterschiedliche Gleisebenen dem Bahnreisenden den Umstieg von den SBB/BLS-Zügen zu den niveautieferen Schmalspurbahnen erschweren?

Ich bin da anderer Meinung. Die niveau-tiefere Lage der Privatbahnen schreckt keinen einzigen Touristen von ihrer Benützung, d. h. von seinem Bestimmungsziel ab. Zudem lassen sich dies Höhenunterschiede heute mittels Rolltreppen leicht überwinden.

Aber es gibt doch, neben bahnbetrieblichen Vorteilen, für Brig auch wirt-

Dr. Walter Ruppen: Der Rahmen für den Projektwettbewerb ist in Missachtung wichtiger Gegebenheiten zu eng gefasst worden. Diesen Vorwurf kommt nicht erst heute, ich habe ihn bereits am 12. Januar 1988 in der Presse unmissverständlich erhoben. Wir sehen es für falsch an, wenn nun öffentliche Mittel für die Weiterbearbeitung von Projekten herangezogen werden, die aus diesem zu eng gefassten Wettbewerb hervorgegangen sind.

Aber was heisst hier «zu eng gefasst»?

Die zu enge Fassung ergibt sich aus dem Text zum Wettbewerbsprogramm. Ich zitiere: «Die in den Planungsunterlagen vorgegebene Verkehrslösung mit dem Neubau des Bahnhofs der Schmalspurbahnen in Hochlage dient als Grundlage für den Wettbewerb. Die neue Gleisanlage bedingt den Abbruch des bestehenden Aufnahmegebäudes der SBB, das von der Denkmalpflege als erhaltenswert betrachtet wird. Vom vorgegebenen Gleisprojekt kann abgewichen werden, sofern die an-

ÖSTLICH BARON



Heisse Diskussionen in Sicht: Die StimmbürgerInnen von Brig-Glis werden im nächsten Jahr über den Abbruch des alten Briger Bahnhofgebäudes entscheiden.

Gemeinderat überlässt Diskussion um Abbruch des Briger Bahnhofgebäudes den Stimmbürgern — Unter den vier weiterbearbeiteten Wettbewerbsprojekten soll noch bis zum Jahresende eine definitive Wahl getroffen werden

Das Schicksal des Bahnhofs entscheidet sich an der Urne!

Brig-Glis. — Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Brig-Glis werden im nächsten Jahr darüber entscheiden, ob das bestehende Bahnhofgebäude in Brig im Rahmen der Gesamtplanung des Bahnhofplatzes unter den Abbruchhammer kommen oder erhalten werden soll. Mit dem Umrengang will der Gemeinderat dem oft gehörten Vorwurf entgegenzutreten, die Verwaltung entscheide gegen den Willen der Bürger. Weil im Rahmen der Gesamtplanung bereits ein Konzept verabschiedet wurde, das die Zustimmung sämtlicher Instanzen fand, und auch die erste Phase des Projektwettbewerbes aufgrund dieses Konzeptes durchgeführt wurde, will sich der Gemeinderat Brig-Glis künftig aus der Diskussion raushalten. Wie Stadtpräsident Rolf Escher in Aussicht stellte, soll noch in diesem Jahr die zweite Phase des Wettbewerbes abgeschlossen werden, indem eines der vier weiterbearbeiteten Projekte ausgewählt wird. Seit etwa 30 Jahren wird an dem Briger Bahnhofareal herumlaboriert. Aber noch nie sei man

«Alle mussten Haare lassen...»

Rolf Escher wie darauf hin, dass im Rahmen der Gesamtplanung des Bahnhofplatzes ein Konzept verabschiedet wurde, das die Zustimmung sämtlicher Instanzen — «und das sind mehr als ein Dutzend» — fand. Keine dieser Stellen entwickelte für das Konzept einen riesigen Enthusiasmus, denn «alle mussten Haare lassen». Weil auch die erste Phase des Projektwettbewerbes aufgrund dieses Konzeptes durchgeführt wurde, will der Gemeinderat nicht in die laufende Diskussion um den Ab-

bruch des alten Bahnhofgebäudes eingreifen.

An die Urne!

Immer wieder werde der Verwaltung vorgeworfen, sie entscheide gegen den Willen der Bürger, klagte der Präsident. Der Gemeinderat sei deshalb der Ansicht, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Brig-Glis selbst über das Schicksal des alten Bahnhofgebäudes entscheiden sollten.

Der Umrengang wird nächstes Jahr stattfinden und soll so organisiert werden, dass der Entscheid dann auch definitiv ist. Vermutlich wird auch die an der Gesamtplanung mitbeteiligte Gemeinde Naters eine solche Abstimmung durchführen.

Folgschwerer Entscheid

Tritt die Mehrheit der Bevölkerung für einen Abbruch des bestehenden Aufnahmegebäudes ein, würde dieser Entscheid ein ganz anderes Gewicht bekommen als der Gemeinderatsbeschluss. Dann ginge es nach den Worten von Rolf Escher endlich vorwärts, «weil auch das Finanzierungskonzept bereits steht».

Will die Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger aber das bestehende Bahnhofgebäude erhalten, «dann wird viel Wasser den Rotten hinunterfließen, bis es zu einem neuen Anlauf kommt», mahnte der Stadtpräsident. Fünf Jahre lang habe man sich jetzt mit den Behörden herumgeschlagen, und er glaube kaum, dass sich die heutige Generation der Sachbearbeiter nochmals zu einem Effort bewegen lasse.

Mindestens 100 Millionen teurer

41 Entwürfe wurden im Rahmen des Projektwettbewerbes von der Jury beurteilt, der nach Darstellung von Rolf Escher «keine bauwütigen Leute» angehören. Dennoch kam das Preisgericht einstimmig zum Schluss, dass die

Gemeinde Brig-Glis subventioniert Krankenversicherungsprämien

Unbürokratisch und wenig aufwendig

Brig-Glis. — An seiner Sitzung vom 5. Juni 1990 hat der Gemeinderat von Brig-Glis beschlossen, Beiträge an die Krankenkassenprämien jenen Personen auszurichten, «die wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind», wie es Stadtpräsident Rolf Escher an der gestrigen Presseorientierung formulierte. Weil die Kantonale AHV-Ausgleichskasse aufgrund einer Tabelle gegen einen bescheidenen Unkostenbeitrag sowohl den kantonalen als auch kommunalen Beitrag errechnet, muss der Gesuchsteller nur ein Formular ausfüllen. Gleichzeitig hält sich der administrative Aufwand für die Verwaltung in engen Grenzen.

Die Vereinbarung mit der Kantonalen AHV-Ausgleichskasse kam nach zähen Verhandlungen zustande, wie der zuständige Gemeinderat Louis Ursprung berichtete. Gegen einen Unkostenbeitrag von fünf Franken pro Gesuch (1989 waren 768 Gesuche eingegangen) berechnet diese Stelle neben dem Kantonsbeitrag auch jenen der Gemeinde Brig-Glis. Da diese Berechnungen ohnehin über EDV abgewickelt würden, dürfte sich die Ausgleichskasse damit keine grosse Mehrarbeit aufgebürdet haben, mutmasste Ursprung.

raten und beschlossen. Damit hat man die finanziellen Auswirkungen im Griff. Der Kantons- und der Gemeindebeitrag dürfen in keinem Fall 96 Prozent der zu zahlenden Krankenversicherungsprämie übersteigen. Bereits 1988 hat die Gemeinde Brig-Glis auf freiwilliger Basis und aufgrund des alten Gesetzes Unterstützungsbeiträge in der Höhe von rund 562 000 Franken an insgesamt 1242 Personen (davon acht Prozent Familien) ausgerichtet. Letztes Jahr machte der Kantonsbeitrag rund 600 000 Franken aus. Die Höhe des Gemeindebeitrages steht noch nicht fest.

Wer ist bezugsberechtigt?

Anrecht auf die kommunale Unterstützung haben Personen «in bescheidenen oder schwachen wirtschaftlichen Verhältnissen», die — gestützt auf die kantonale Gesetzgebung — auch vom Kanton Beiträge an die Krankenkassenprämie erhalten. Über die Höhe dieser Beiträge gibt eine Tabelle Aufschluss, wo die Skala aufgrund des jeweiligen Einkommens und der Anzahl Kinder von 25 bis 80 Prozent reicht. Dass die Gesuchsteller in der Gemeinde Brig-Glis wohnhaft sein müssen, versteht sich von selbst.

Wie vorgehen? Aufgrund der Übereinkunft mit der AHV-Ausgleichskasse benötigt der Antragsteller für den Kantonsbeitrag und den Gemeindeanteil nur ein Gesuch. Dieses muss jeweils bis spätestens 30. April bei der Krankenkasse eingereicht werden. Diese leitet den Antrag an die Ausgleichskasse weiter, welche den Kantons- und Gemeindebeitrag berechnet und zuhanden des Gesundheitsamtes eine entsprechende Liste erstellt. Diese Liste geht schliesslich an die Gemeinde und die Krankenkassen. Gleichzeitig werden die Kantonsbeiträge der jeweiligen Krankenkasse überwiesen. Nach Erhalt der Liste überweist dann auch die Gemeinde der jeweiligen Krankenkasse ihre Beiträge zugunsten der Versicherten. fm

Kantonsbeitrag als Grundlage

Die Höhe des Gemeindebeitrages berechnet sich in Prozenten des kantonalen Beitrages und wird alljährlich im Rahmen des Budgets be-

FO und BVZ in Hochlage — also auf dem Niveau der SBB-Gleisanlagen — sei unter Einbezug des Altbaus kaum zu bewerkstelligen, heisst es denn auch im Bericht der Juroren. Die dafür erforderliche Neukonzeption der gesamten SBB-Gleisanlagen würde auf jeden Fall zusätzliche Kosten in der Höhe von mindestens 100 Millionen Franken verursachen.

Fassadenkulisse nicht schützenswert
Ohne diese investitionsmässig unrealistische Massnahme müsste nach Ansicht der Jury das heutige Bahnhofgebäude so stark beschneiden werden, dass es nur noch als Fassadenkulisse bestehen bliebe, oder aber durch Gleisvorbauten im Gesamtbild unterginge. Nur ein völlig ausge-

gehölhtes Aufnahmegebäude oder eine Fassade zu erhalten läuft selbst der Denkmalpflege gegen den Strich.

Resultate sollen im Oktober vorliegen

Die Verfasser der vier erstpräsentierten Studien, darunter auch der Briger Diplomarhitekt Elias Balzani, wurden nach der Preisverleihung im vergangenen Dezember mit der Weiterbearbeitung ihrer Entwürfe — im Sinne einer Vorprojektion — beauftragt. Alle vier Vorschläge sehen den Abbruch des alten Bahnhofgebäudes vor. Stadtpräsident Rolf Escher kündigte an, dass die Resultate dieser Arbeiten im kommenden Oktober vorliegen dürften. Noch in diesem Jahr soll dann ein Projekt ausgewählt und damit die zweite Phase des Wettbewerbes abgeschlossen werden. fm

Unterirdisches Parkhaus soll anfangs 1991 in Angriff genommen werden

Überarbeitetes Weri-Projekt Ende Juni auf dem Tisch

Brig-Glis. — Die Stadtgemeinde Brig-Glis hofft, die Arbeiten für das unterirdische Parkhaus auf der «Weri» mit rund 350 Parkplätzen anfangs 1991 in Angriff nehmen zu können. Die Bauzeit für diese Anlage dürfte rund ein Jahr dauern.

lage der Kantonsbibliothek und die Oberwalliser Dokumentations- und Informationsstelle (Odis) beherbergen werden, sollen so bald als möglich erstellt werden.

Wie Stadtpräsident Rolf Escher an der gestrigen Presseorientierung dazu mitteilte, wird das überarbeitete Weri-Projekt Ende dieses Monats vorliegen. Da die

Urversammlung die notwendigen Kredite und die Umzonung gutgeheissen habe, sollte das Baubewilligungsverfahren nach Ansicht des Präsidenten zügig über die Bühne gehen. Er hofft, dass die Arbeiten noch im kommenden Herbst öffentlich ausgeschrieben werden können. Das Projekt erfordert Investitionen in der Höhe von rund 13,5 Millionen Franken (Wert 1986). fm



Anzeige

Hitparade

ermittelt durch Media Control

TOP 10 VIDEO

- 1 James Bond 007 — Lizenz zum Töten Warner Home Video
- 2 Abyss CBS/Fox
- 3 Lethal Weapon II — Brennpunkt L.A. Warner Home Video
- 4 Indiana Jones und der letzte Kreuzzug CIC
- 5 K 9 — Mein Partner mit der kalten Schnauze — CIC
- 6 Star Trek 5 — Am Rande des Universums
- 7 Harry und Sally Marliating
- 8 Die nackte Kanone CIC
- 9 Immer Ärger mit Bernie Highlight
- 10 Highman On Elm Street 5 Marliating

Ein 10-Millionen-Projekt

Umbau Bahnhof Brig

«Ihr Bahnhof wechselt von früh bis spät» ist ein Werbespruch von gedanklicher Tiefe. Gemeint ist Geld in fremden Währungen, An- und Verkauf. Brigs SBB-Bahnhof macht da keine Ausnahme. Was der Briger Bahnhof aber jetzt wechselt, ist das Gesicht hinter der Fassade, sind seine Eingeweide.

Schon seit Monaten sind die Bauarbeiten zum Umbau des SBB-Bahnhofs im Gange. Der «chirurgische Eingriff» wäre schon vor drei bis vier Jahren vorgenommen worden, wenn nicht im Hinblick auf die Ski-Weltmeisterschaften in Crans-Montana der Bahnhof von Siders sein gar zu provinzielles Image hätte aufmöbeln müssen.

Die Rampen kommen

Was es am Briger Bahnhof 1990 vor allem zu bemängeln gibt, sind die fehlenden Rampen, die «schiefen Ebenen», auf denen sich so leicht das Gepäck verschieben lässt mit Hilfe entsprechender Wägelchen. Wer sich keinen Porteur leistete – und ein Porteur war all die Jahre hindurch da – hat gar manchen Schweisstropfen verloren. Für behinderte Reisende waren die vielen Stiegen im Bahnhof eine Tortur, schlicht eine Zumutung. Sowohl die Anzahl Reisende hat zugenommen als auch die Menge des Gepäcks. Aufgegebenes Gepäck nahm den Weg über die Geleise, mitgeführtes mitsamt seinem Eigentümer über zwei grosse Stiegen zur Bahnhofsvorhalle.

Wenn nun im Zuge des Umbaus die Rampen kommen, werden sie ein Segen sein, und jedermann wird sich gern auf diese «schiefe Ebene» begeben. Künftig ist es möglich, sich ohne eine einzige Stiege vom Niveau Bahnhofplatz bis zu den Perrons zu bewegen.

Wer zu den Billettschaltern gelangen wollte, musste bisher einen Haken

schlagen. Künftig wird er beim Eintritt in die Bahnhofshalle direkt darauf zu laufen und sich fünf plus zwei Schaltern gegenüber sehen für Billettverkauf und Gepäckannahme und -ausgabe.

Versetzte Schalter

Der Kunde muss sich künftig auch nicht immer in das abgeteilte enge Auskunftsbüro zwängen. Dort, wo es «Zu den Zügen» heissen wird, an der

Rampe, ist das neue Auskunftsbüro installiert (Information und Reservation). Der Kiosk in der Bahnhofshalle hingegen und das Change bleiben am alten Standort.

Übergangslösung

Bauarbeiten und Bauarbeitern muss man weichen. Entweder sie – oder ich. Dieses Schicksal ereilt gegen Ende Juni zu denn auch alle Schalterbeamten in



Brig, Bahnhofplatz: die Schalterräume stehen provisorisch auf dem Areal der PTT-Cars.
Bild A. Zuber

der Bahnhofshalle. Bereits stehen die provisorischen Schalterräume auf dem Bahnhofsvorplatz, auf dem Areal der PTT-Cars (zwei Standplätze wurden abgetreten) und des ehemaligen Postbusschalters. Das Provisorium wurde nicht lieblos in die Gegend gestellt sondern zeigt Sternform und Farbe. Das Weiss-Blau wirkt frisch, wie auch die Ventilatoren im Provisorium für Frischluft sorgen. Wie lange es dauert hängt vom Fortgang der Umbauarbeiten ab. Sie beinhalten ferner einen Gepäckkiosk für den Umlad. Man geht also in die Tiefe, während eine Erhöhung der Perrons fallengelassen wurde. Hingegen wird der Zugang zu den Bahnsteigen erweitert durch einen zweiten Durchgang.

Raumreserven

Das stattliche Briger Bahnhofgebäude hat in der Höhe grosse Raumreserven. Wer je dort eine Wohnung hatte, weiss, dass sie infolge ihrer Höhe nicht zu heizen waren. Ohne die aufhängenden Räume über Perron 1 zu tarifieren, hat der Architekt eine Decke eingezogen. Es entsteht in der Halle ein Raum, der auf originelle Art – bahnhöfbezogen – genutzt werden kann.

Von Hand stecken passé

Das Von-Hand-Stecken der Züge und Abfahrtszeiten auf den Bahnsteigen hatte eines für sich: man konnte es gut lesen. Mit dem Umbau hält auch auf dem Bahnhof Brig die elektronische Zugankunfts- und -abfahrtsanzeige Einzug. Mit der bekannten und liebgewonnenen Fassade präsentiert sich nach Beendigung der Bauarbeiten – frühestens Ende 1991 – ein neuer Bahnhof, der modernen Ansprüche gerecht wird.

Melan



Das Provisorium auf dem Bahnhofplatz.

Ein neuer Bahnhof für Brig? Zürcher Architekten gewinnen Wettbewerb

fre. Brig, 12. Dezember

Der Bahnhof Brig ist das *Denkmal einer lange vergangenen «neuen Zeit»*, deren Eisenbahnarchitektur das Selbstgefühl von Verkehr, Wirtschaft und Industrie in imposante Gebäude fasste. Ein SBB-internes Verzeichnis bezeichnet ihn als *erhaltenswürdig*; unter Denkmalschutz steht er jedoch nicht. Seit dreissig Jahren diskutiert man in Brig über einen Neu- oder Umbau. Vier Bahnen, der Postautobetrieb, ein neues Postbetriebszentrum und Parkieranlagen brachten *stetig wachsende Anforderungen* an die alte Infrastruktur. Und mit einer Aufwertung Brigs zum Knotenpunkt im internationalen Verkehr kämen weitere Ausbaunotwendigkeiten hinzu. Vor sieben Jahren wurde mit dem Zusammenfassen aller Bauräger in einer Projektorganisation ein neuer Anlauf genommen und dann ein Wettbewerb ausgeschrieben, an dem sich *41 Architekten* beteiligten.

Urnenentscheid notwendig

Drei der vier im Dezember 1989 Erstplacierten haben ihr Projekt im Kontakt mit der Expertenkommission weiterbearbeitet, und am Mittwoch wurden vom Stadtpräsidenten von Brig Glis, *Rolf Escher*, und vom Präsidenten der Jury, *Jakob Zweifel* (Zürich), die Ergebnisse vorgestellt. Den ersten Preis von 40 000 Franken errangen, ohne Gegenstimme, auch diesmal wieder die Zürcher Architekten *Gundula Zach, Zach & Zünd*. Die gleiche Preissumme ging an die Aarauer *A. Barth* und *H. Zaugg*. 20 000 Franken erhielt der Briger *Elias Barzani* zugesprochen. Die Kommission schlägt das Projekt Zach zur Ausführung vor. Die Realisation dürfte in einem Kostenrahmen von *200 bis 250 Millionen* Franken liegen, doch wollte sich dazu niemand festlegen. Bis Februar 1991 sollen die Grundsatzzusagen der Bauräger, deren Vertreter sich an der Pressekonferenz sehr positiv äusserten, vorliegen. Frühestens in einem Jahr werden die beiden Gemeinden Brig Glis und Naters über ihren Kostenanteil *an der Urne* zu befinden haben.

In den Augen der Jury überzeugt das Projekt Zach «sowohl durch seinen städtebaulichen Ansatz als auch durch seine innenräumliche und formale Ausgestaltung. Die bahnbetrieblichen Vorhaben haben hier zu einer baulichen Neuformulierung geführt, die geeignet ist, dem *Briger Bahnhofquartier eine eigenständige, zeitgemässe Ausprägung zu verleihen.*» Der heute zerhackt und eng wirkende Bahnhofplatz bekäme eine gut strukturierte Gestaltung. Eine grosse Qualität sieht die Jury auch darin, «dass die vorgeschlagenen *Etappen* unabhängig von der Gesamtrealisierung städtebaulich und architektonisch tragfähige Lösungen ergeben».

Denkmalschutz-Auseinandersetzung steht bevor

Noch ist allerdings nichts gebaut. Denn die von Zweifel als «*unpräzise*» gelobte Neugestaltung ruft bereits jetzt den Widerstand vieler hervor, die am alten Empfangsgebäude hängen, sei es auch nur, weil dieses abgerissen werden soll. Und tatsächlich wäre es seit mindestens zehn Jahren das erste grössere Bahnhofgebäude der Schweiz, dessen Neubau gelänge, ohne in irgendeiner Weise die alte Fassade zu bewahren.

In dieser Beziehung könnte sich gerade einer der Hauptvorteile des Neubauprojekts, seine Etappierbarkeit, als *Stolperstein* für jene erweisen, die es integral verwirklichen möchten. Im Unterschied zu den meisten Architekten pflegt das Publikum klassisch wirkende Fassaden selbst dann schlichten Flachdachbauten vorzuziehen, wenn sie nur noch Kulisse sind. Eine solche *Kulissenarchitektur* scheint jedoch in Brig mindestens technisch möglich zu sein, auch wenn dabei ein anderer Vorzug des zur Ausführung vorgeschlagenen Werks, der sichtbare Einbezug der Schmalspurbahnen in das Geschehen auf dem Bahnhofplatz, nicht realisiert werden kann.

Bahnhof Brig: Prämiertes Neubauprojekt soll Altbau weichen



Neubau als gute Alternative zum Bestehenden: Bahnhof Brig.

Foto German Escher

Brig. Weit über 10 000 Autos und Zehntausende von Fussgängern kommen sich an winterlichen Spitzentagen beim Bahnhof Brig gegenseitig in die Quere. Die Strasse zwischen dem Bahnhofgebäude der SBB und der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) im Norden und den Schmalpurbahnen Brig-Visp-Zermatt (BVZ) und Furka-Oberalp (FO) ist der Alptraum der hilflos in ihren Riesenschuhen daherhinkenden Skitouristen, der drängelnden Einheimischen in ihren Privatautos, der Hundertschaften von Schülerinnen und Schülern, der gestressten Postautoführer und der überforderten Bahnkontrolleure und Postangestellten. «Dieser Zustand ist unerträglich», sagt FO-Direktor Alfred Gasser – und dies ist der kleinste gemeinsame Nenner aller Meinungen zur zukünftigen Gestaltung des Bahnhofsareals.

Vor 30 Jahren begann die Planung für eine Umgestaltung des Bahnhofs, seit 1986 wurde auf Betreiben der Interessengemeinschaft «Pro Bahnhofplatz» und der SBB das Areal endlich gesamthaft beplant statt bruchstückweise, wie es die Stadtgemeinde Brig vorher getan hatte. Am

dringendsten muss der private Durchgangsverkehr vom Bahnhofplatz nach Westen auf eine neue Umfahrungsstrasse verlagert werden, welche die zukünftige N9 mit dem Goms verbinden soll. Mit der Realisierung dieser Etappe sei vermutlich der Kernpunkt des Problems gelöst, meint Walter Ruppen, Chef der Walliser Dienststelle für Denkmalpflege. Er möchte BVZ und FO auf dem Platz beibehalten. «Das geht nicht wegen dem Eisenbahngesetz, das Niveauübergänge verbietet», erklärt Wettbewerbs-Experte Hansjakob Bernath, «die Fussgänger müssten in Unterführungen, was wir auch nicht wollen». Die Koordinationskommission aller Bauherren – Bahn, Post, die Gemeinden Brig und Naters und der Kanton – wünscht eine Anhebung der beiden Bahnlinien auf das Niveau der SBB/BLS. Damit aber besiegelt sie das Schicksal des alten Bahnhofs. Zwar schrieb das Wettbewerbsprogramm den Abbruch des heutigen Aufnahmegebäudes nicht direkt vor, aber die gestellten Bedingungen liessen insgesamt keinen anderen befriedigenden Ausweg. Jene Wettbewerbsteilnehmer, die den Bau in ihren Plänen be-

stehen lassen, weisen entweder verkehrstechnisch oder städtebaulich unbefriedigende Lösungen vor. «Auch wir haben lange versucht, das alte Gebäude in unser Projekt einzubauen, aber mit diesen Platzverhältnissen und den gestellten Anforderungen geht das einfach nicht», erklärt die Siegerin des Projektwettbewerbs, Gundula Zach vom Zürcher Büro Zach & Zünd.

In der Weiterbearbeitungsrunde bewiesen Zach-Zünd nochmals ihre Qualität, indem das Projekt «Gerade Elf» gegenüber der ersten Runde an Klarheit gewonnen hat. Mit einer Laden- und Büroüberbauung im Westen und dem Postbetriebsgebäude im Osten grenzen sie einen Platz ab, der vor allem dem Fussvolk, den Bussen und Taxis gehört. Ihr Hauptgebäude mit schlichter Granitfront ist elegant und gut lesbar gegliedert: Auf der Höhe des ersten Stockes fahren die FO/BVZ-Züge vom Bahnhofplatz aus sichtbar durch eine offene Galerie, die Geleise werden teilweise überbaut.

Mit dem Entwurf Zach & Zünd liegt eine attraktive Alternative zu dem bestehenden Bahnhof vor, dessen Seltenheitswert trotzdem unbestritten bleibt. Nun müssen die Bahn- und Postbetriebe das Projekt absegnen, was sie zweifellos mit Freuden tun. Mehrere hundert Millionen wird das Gesamtprojekt kosten. Deshalb ist in Brig und Naters für den Gemeindebeitrag eine Urabstimmung fällig, die zum Angelpunkt der ganzen Diskussion gerät. Die Schlussscheidung über Abriss oder Neubau wird vermutlich das Bundesgericht zu fällen haben.

Leise, aber keineswegs überzeugte Opposition gegen den Neubau ist bei den Oberwalliser Linken zu hören, die dem Projekt Zach & Zünd Qualität attestieren, aber das Vorgehen in der Planung bemängeln und den «dritten», noch zu erfindenden, Weg vorschlagen. Einzig eine Allianz zwischen Linken, Denkmalpflege und nostalgisch eingestellten Stimmberechtigten könnte das Neubauprojekt ins Wanken bringen. **Christa Mutter**

BRIG/ÖSTLICH RARON



Alternativ-Vorschlag unterbreitet: Denkmalpflege und Heimatschutz wollen den Abbruch des bestehenden Briger Bahnhofgebäudes verhindern.

Alternativ-Vorschlag unterbreitet Auch Heimatschutz will Briger Bahnhofgebäude erhalten

Brig - Glis. — (wb) Wie die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege will auch der Schweizerische Heimatschutz (SHS) den im Rahmen der Gesamtplanung für den Briger Bahnhof vorgesehenen Abbruch des bestehenden Bahnhofgebäudes verhindern. Gemäss einem im Auftrag des SHS erarbeiteten Alternativ-Vorschlag soll insbesondere durch eine Tieferlegung der am südlichen Rhoneufer projektierten Nationalstrasse zusätzlicher Raum geschaffen und dadurch der Druck auf das Bahnhofgebäude und gleichzeitig der Lärm und die landschaftliche Beeinträchtigung gemildert werden.

Vor einer imposanten Alpenkulisse symbolisiere der Bahnhof von Brig mit seiner düster-ernsten Fassade eindrücklich den Kampf der Ingenieure des 19. Jahrhunderts gegen die Gefahren der Bergwelt, schreibt der Heimatschutz im Jahresbericht 1991. Bedeutsam sei aber auch seine konkrete Funktion als Eisenbahnknotenpunkt und als Anschluss für verschiedene Postautolinien, als Verladebahnhof für die Unterquerung der westlichen Schweizer Alpen und als P+R-Punkt für die Pendler aus der weiteren Umgebung. Weitere, noch nicht genau überschaubare Ansprüche werde die NEAT stellen, falls sie Wirklichkeit wird, heisst es weiter. Zudem verlangten die PTT die funktionell zweckmässige Anordnung eines Postbetriebszentrums.

Schützenswert oder nicht?

Obwohl das zwischen 1902 und 1906 erbaute Bahnhofgebäude in keinem offiziellen Inventar als Einzelobjekt aufgeführt, sondern lediglich im SBB-internen Verzeichnis als schützenswert eingestuft ist, hat die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege schon 1989, im Vorfeld des nationalen Architekturwettbewerbs, ihren Widerstand gegen den Abbruch des Bahnhofgebäudes angekündigt. Laut Gutachten der Denkmalpflege gehört die heutige städtebauliche Anordnung «zu den wichtigsten Bahnhofquartierschöpfungen unseres Landes». Es handle sich um ein «architektonisches und städtebauli-

ches Ensemble, das seinesgleichen in der Schweiz sucht». Schützenhilfe erhält die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege inzwischen auch vom Heimatschutz, nach dessen Darstellung das Briger Bahnhofgebäude «als Objekt von nationaler Bedeutung einzustufen ist». So hat ein Verkehringenieur im Auftrag des SHS einen Vorschlag ausgearbeitet, «der den Betrachtungspereimeter der bisherigen Projekte, nämlich Bahnhof und Bahnhofplatz, erweitert, auch die jenseits der Rhone liegende Gemeinde Naters miteinbezieht und zwischen den beiden Gemeinden eine ortsbaulich wirksame Verbindung schafft. Durch eine Tieferlegung der zwischen Bahnhof und linkem (südlichem) Rhoneufer projektierten Nationalstrasse soll zusätzlicher Raum geschaffen werden, der den Druck auf das Bahnhofgebäude und gleichzeitig den Lärm und die landschaftliche Beeinträchtigung mildert.» Der SHS hat die Studie allen Beteiligten vorgelegt und erwartet nun eine Besprechung, aus welcher eine klare Antwort auf die Frage nach der Durchführbarkeit hervorgehen sollte.

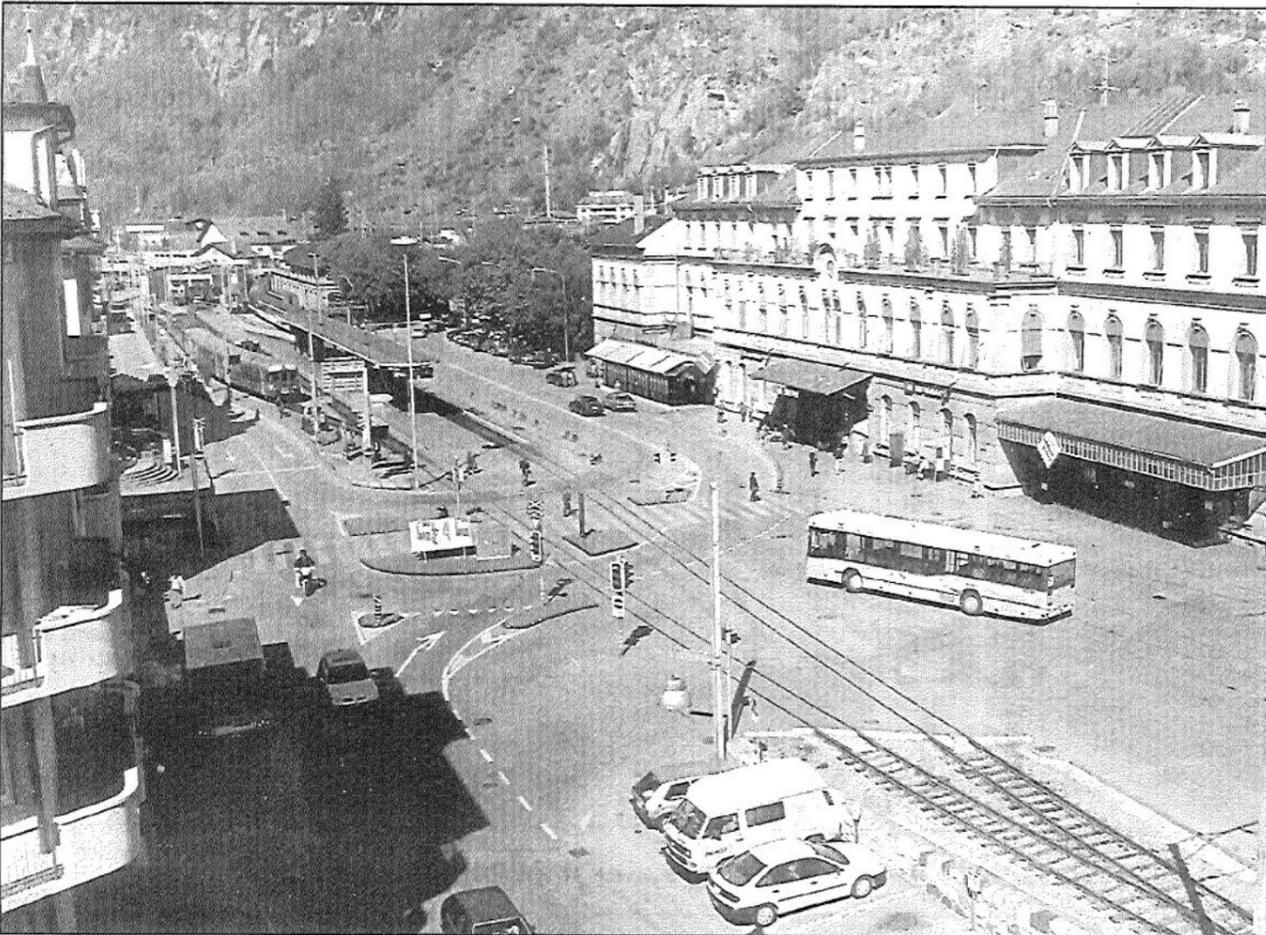
Stimmbürger haben zu entscheiden

Schon der 1989 durchgeführte Architekturwettbewerb stand im Zeichen eines Zielkonflikts zwischen städtebaulichen, betrieblichen und denkmalpflegerischen Anliegen, zumal die in den Planunterlagen vorgegebene Verkehrslösung einen Neubau des Bahnhofs der Schmalspurbahnen (FO- und BVZ-Bahn) in Hochlage, also auf

dem Niveau der SBB-Gleisanlagen, vorsah. Das bestehende Bahnhofgebäude könnte demnach nur mit einer völligen Neukonzeption der gesamten SBB-Gleisanlagen erhalten werden, wodurch zusätzliche Kosten in der Höhe von mehr als 100 Mio. Franken entstünden. Andernfalls würde das heutige Aufnahmegebäude zur Fassadenkulisse degradiert.

Nach Weiterbearbeitung der vier erstrangierten Projekte — deren Verfasser ausnahmslos vom Abbruch des alten Bahnhofgebäudes ausgingen — erhielt der Lösungsvorschlag der Zürcher Architektin Gundula Zach vom Expertengremium auch nach Abschluss der zweiten Wettbewerbsphase die besten Noten.

Unterdessen wurde im Herbst letzten Jahres die bis zu 50 Mitglieder zählende Koordinationskommission (Vorarbeiten und Gesamtkonzeption) durch eine siebenköpfige Behördendelegation abgelöst, welche unter dem Vorsitz von Rolf Escher, Stadtpräsident von Brig-Glis, die Detailplanung an die Hand nahm. Diese Behördendelegation leitet und überwacht die technischen Arbeiten, die einer Projektkommission übertragen wurden. Die Projektkommission hat den Auftrag, das Wettbewerbsprojekt im Hinblick auf ein eigentliches Vorprojekt weiterzubearbeiten. Im ersten Halbjahr 1993 soll dann geeignetes Informationsmaterial für die kommunalen Urnengänge in Brig-Glis und Naters zur Verfügung stehen. Gleichzeitig ist auch die Kostenschätzung aufzuarbeiten, damit das Finanzierungskonzept überprüft und bestätigt werden kann. Der Planungsstand im ersten Halbjahr 1993 soll es ferner ermöglichen, dass die einzelnen Bauträger (PTT, SBB, FO, BVZ, Staat und Gemeinden) auf der Grundlage des vertieften Gesamtprojekts die Vorprojekte für ihre Anlagen erarbeiten können.



Durchgangsverkehr wird ab Ostern 1999 umgeleitet: Blick auf den Briger Bahnhofplatz.

Briger Bahnhofplatz: Entspannung in Sicht

Provisorische Neugestaltung nach Fertigstellung der Umfahrungsstrasse A 19

Brig-Glis. — Bahnreisende, Postautokunden und Fussgänger können aufatmen: Der Briger Bahnhofplatz wird anfangs 1999 umgestaltet und vom provisorischen Durchgangsverkehr befreit.

An der Gesamtplanung des Bahnhofplatzes Brig wird seit Jahrzehnten herumlaboriert. Zuständig ist eine Behördendelegation mit Vertretern der SBB, der Furka-Oberalp-Bahn (FO), der Reisepost, der PTT, der A 9 und A 19, des Kantons sowie der Gemeinden Brig-Glis und Naters. Als Koordinator versucht Dr. H. Bernath aus Zürich, die verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Vor einigen Jahren hat die Delegation über einen Wettbewerb ein Konzept erarbeitet. Die Chancen auf eine baldige Realisierung dieses Grossprojekts stehen jedoch schlecht. Mit der

Fertigstellung des FO-Depots im Glisgrund wurde zwar eine Vorbedingung erfüllt. Und mit der bevorstehenden Vollendung der Umfahrungsstrasse A 19 wäre eine weitere Voraussetzung gegeben. Das Hauptproblem bildet jedoch die Finanzierung. Die damals errechneten Kosten von 80 Mio. Franken müssten inzwischen wohl nach oben korrigiert werden. Von einer Hochvariante mit Verlegung der Schmalspurbahnen auf das Niveau der SBB-/BLS-Bahnsteige spricht heute niemand mehr. Einzig der Bahnhofneubau und die Ostausfahrt der FO werden weiterverfolgt, wobei letztere Priorität geniesst.

In Zukunft ohne Durchgangsverkehr

Am 15. Dezember dieses Jahres soll die Umfahrungsstrasse A 19 von Glis nach Bitsch in Betrieb genommen werden. Wie seinerzeit vereinbart, wird die Gemeinde Brig-Glis unmit-

telbar danach die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Angriff nehmen. Hauptziel ist die Umleitung des privaten Durchgangsverkehrs. Dadurch will man die Situation namentlich für Bahnreisende, Postautokunden und Fussgänger verbessern. Arbeitsbeginn ist Mitte Januar 1999. Als erstes wird an der Denner-Kreuzung ein Verkehrskreis gebaut. Dann will man den PTT-Busterminal an den Bahnhofplatz West verlegen.

Dort werden die bestehenden Parkplätze aufgehoben. Die vordere Reihe der Kastanienbäume muss weichen. Vor der heutigen Einfahrt in die Bahnunterführung ist ein Wendeplatz für die Postautos vorgesehen. Der Taxistand rückt direkt vor den Eingang des Bahnhofs. Das Zentrum des heutigen Bahnhofplatzes wird zur Fussgängerzone, welche von den Postcars westlich und vom Privatverkehr östlich umfahren wird. Privatautos ist künftig nur noch die

Zufahrt zum Bahnhofplatz Ost gestattet, wo im Bereich des heutigen Postautoterminals etwa zwanzig neue Parkplätze (mit Parkuhr) angelegt werden. Weitere zehn Felder sind Kurzzeitparkieren vorbehalten. In der Schlussphase der Umgestaltung wird dann die Viktoriastrasse für Gegenverkehr freigegeben.

Umweg über die Überlandstrasse

Bis Ostern 1999 sollen sämtliche Arbeiten beendet sein. Danach dürfen Postautos in die Stationen nördlich von Brig den neugestalteten Bahnhofplatz ebenso befahren wie der Ortsbus. Auch Mofas, Fahrrädern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen bleibt die Durchfahrt gestattet.

Wie Präsident Planche gestern bestätigte, wird die Verbindung von der Denner-Kreuzung zur neuen Rhonebrücke in den nächsten zwei Jahren gebaut.

Ohne Postgebäude kein Parkhaus

Post-Neubau wird nicht realisiert

Brig-Glis. — Die Post wird in Brig-Glis kein neues Betriebsgebäude erstellen. Die Konsequenz: Ohne diesen Oberbau wird das vorgesehene Parkhaus beim Bahnhof zu teuer und kann deshalb nicht, wie geplant, gebaut werden. Jetzt sucht die Gemeinde nach Alternativen.

Was schon seit längerem vermutet und befürchtet wurde, ist nun offiziell bestätigt worden: Die Liegenschaftsverwaltung der PTT hat der Stadtgemeinde Brig-Glis mitgeteilt, dass der geplante Neubau beim Bahnhof nicht erstellt wird. Der Verzicht auf ein neues Postgebäude ist eine Folge der Umstrukturierung der Post. Es fehlt an Geld. Für die Paketpost braucht es keine Räumlichkeiten an teurer Lage. Für die übrigen Dienstleistungen genügen die bestehenden Gebäude.

Wie Stadtpräsident Peter Planche anlässlich einer Medienorientierung am Mittwoch bekanntgab, wäre der geplante Postneubau nur zu finanzieren, wenn die von der Post nicht beanspruchten Flächen im Neubau gut vermietet und das bestehende PTT-Gebäude verkauft werden könnten. Beides sei aber an-

gesichts der aktuellen Wirtschaftslage und der schon heute leerstehenden Büroräumlichkeiten in Brig-Glis eher unwahrscheinlich.

SBB sollen Parkplätze schaffen

Das geplante Parkhaus beim Bahnhof sollte quasi das Fundament für das neue Postgebäude bilden. Die Urversammlung von Brig-Glis hat dafür seinerzeit einen Kredit in der Höhe von über acht Millionen Franken gesprochen. Doch daraus wird nichts: Ein Parkhaus ohne darauf zu erstellenden Oberbau sei zu kostspielig und der Gestaltung des Bahnhofplatzes eher abträglich, gab Präsident Planche zu bedenken. Die Gemeinde werde jedoch mit der für die Gesamtplanung des Bahnhofs zuständigen Behördendelegation nach Alternativen suchen. Unterdessen will man den SBB vorschlagen, die alten Güterhallen auf dem nicht mehr benutzten Areal östlich des Bahnhofgebäudes abzubauen und dort gebührenpflichtige Parkplätze einzurichten. Diese Parkplätze würden auch den Bahnbenutzern dienen. Das Parkplatzangebot am Bahnhof würde dadurch auf insgesamt 120 Abstellplätze erweitert. Die Gemeinde werde der Bahn bei der Realisierung behilflich sein, hiess es. **fm**

Bis dahin müssen alle übrigen Verkehrsteilnehmer, die von Brig nach Naters oder ins Goms gelangen wollen, den Umweg über die Überlandstrasse bis zum Polizeigebäude (Anschluss an A 19) in Kauf nehmen. Die Fahrt von Naters nach Brig erfolgt auch während der Bauphase über die untere Rhonebrücke. Diese wird erst nach Fertigstellung der neuen Verbindungsstrasse entfernt.

Vorschuss für «Pinselvariante»

Obwohl anlässlich der gestrigen Medienorientierung betont wurde, dass nur die allernotwendigsten Arbeiten ausgeführt würden, beschränken sich die Massnahmen keineswegs nur auf neue Markierungen. Die Bezeichnung «Pinselvariante» ist deshalb nicht ganz zutreffend. Immerhin müssen Bordüren entfernt und Anpassungen beim

neuen Busterminal vorgenommen werden. Weil die Geleise bestehen bleiben, braucht es eine Sicherheitsanlage (Ampelsystem). Dazu kommen neue Signalisationen und der Bau des Kreisels beim Denner.

Da die Finanzierung einer definitiven Neugestaltung des Bahnhofplatzes durch die Subventionsbehörden und Beteiligten nicht gesichert ist, hat der Gemeinderat beschlossen, die nun vorgesehene Übergangslösung vorzufinanzieren. Die Kosten von rund einer Million Franken werden in das Budget 1999 aufgenommen. Die bevorzugssten Arbeiten, welche später in die definitive Neugestaltung übernommen werden, würden als Gemeindeanteil angerechnet. Als definitiv sind der Busterminal, die in beiden Richtungen zu befahrende Viktoriastrasse und der Kiesel beim Denner zu betrachten. **fm**

Diplomarbeit der Natischer Architektin Nathalie Theler zum Briger Bahnhofplatz

„Das Chaos organisieren“

Naters/Brig / Ein Hochbahnhof für die Schmalspurbahnen, ein gedeckter Bus-Terminal und Bäume am östlichen Ende. So sieht die junge Natischer Architektin Nathalie Theler in ihrer Diplomarbeit den neugestalteten Bahnhofplatz. Ein vielleicht utopischer, aber interessanter Diskussionsbeitrag, findet die RZ und stellt deshalb ihre Vision vor.

■ Von German Escher

„Gegenwärtig herrscht auf dem Bahnhofplatz Brig ein regelrechtes Chaos,“ schildert Nathalie Theler die Ausgangslage. „Der motorisierte Verkehr diktiert alle Bewegungen auf dem Platz.“ Sie weiss, wovon sie spricht. Der Bahnhofplatz liegt ihr aus verschiedensten Gründen am Herzen: Zum einen ist sie in einer Bähnlerfamilie gross geworden. Zum andern hat sie beim Büro Flury, Weber und Saurer, welche die Neugestaltung der Briger Innenstadt realisiert haben, ein Praktikum absolviert. Und schliesslich hat sie im Sommer 1996 am renommierten, internationalen Planungsseminar unter Stararchitekt Raffaele Cavadini in Brig teilgenommen. Zentrales Thema war auch damals die Neugestaltung des öffentlichen Raumes vom Bahnhofplatz bis an die Saltina. Für ihre Diplomarbeit an der ETH Lausanne hat sich die junge Natischerin auf die Neuge-

staltung des eigentlichen Bahnhofplatzes konzentriert.

Hochbahnhof für BVZ und FO

Wesentlicher Ausgangspunkt der Diplomarbeit: Der Bahnhofplatz wird vom privaten Durchgangsverkehr sowie den Depots und Perronanlagen der Privatbahnen befreit. Im Unterschied zum Siegerprojekt des damaligen Ideenwettbewerbes Bahnhofplatz lässt Nathalie das Briger Bahnhofgebäude stehen. „Bis nach Lausanne findet man kein vergleichbares Gebäude,“ ist die junge Natischer Architektin überzeugt. „Ich bin froh, dass es stehen bleibt.“

Laut Thelers Vorschlag würde die FO am Osten auf dem Niveau der SBB-Geleise an das bestehende Bahnhofgebäude heranfahren. Vom Westen her würde die BVZ auf demselben Niveau bis an den Bahnhof herangeführt. Das heutige Perron 1 würde zu einem sogenannten 3-Schienen-Geleise umgebaut, so dass Schmalspur und SBB-Züge verkehren können und somit die Durchfahrt des Glacier-Express möglich wird. Das heutige Express-Buffer will

Theler abrechen und als Endpunkt des neuen BVZ-Terminals mit Ausblick auf den Bahnhofplatz konzipieren. Unter den neuen BVZ-Anlagen, also auf dem Niveau des heutigen Bahnhofplatzes, sähe die junge Architektin das Tourismusbüro und ein Aperto-Shop. Westlich der heutigen Unterführung würde das Untergeschoss des Hochbahnhofs für Langzeitparking genutzt.

Gedeckter Terminal

Wo heute die BVZ- und FO-Perrons stehen, kämen laut Theler ein gedeckter Terminal mit 11 Bussen hin. Dieselbe, leichte Dachkonstruktion ist im östlichen Ende vor dem Bahnhofgebäude als Unterstand für Velos und Taxis vorgesehen. Auch die Dächer der neuen Geleisanlagen von BVZ und FO würden nach demselben Prinzip konzipiert, um die Einheit des Platzes zu dokumentieren. Zudem würde Theler den gesamten Platz mit Granitplatten, dem Gestein des Simplontunnels, auslegen.

Ein „natürliches Dach“ sieht das Projekt am östlichen Teil des Platzes vor, wo Nathalie Theler drei Baumreihen vorschlägt, unter denen sogenannte Kiss-and-Ride-Parkplätze vorgesehen wären. Gleich anschliessend, also am Ostende des Platzes würde das Parkhaus/Postgebäude den Platz abgrenzen. Denselben Zweck erfüllt im Westen (in etwa

auf der Höhe der heutigen Unterführung) ein zweiter, voluminöser Baukörper mit Geschäftslokalitäten und Büros. „Der Bahnhofplatz existiert eigentlich bereits. Man muss ihn nur organisieren und als Raum erkennbar machen,“ stellte Nathalie Theler während ihrer Arbeit fest. Deshalb schlägt sich auch keine bombastischen Bauten vor. „Das Projekt besticht durch seine Einfachheit,“ ist die junge Architektin überzeugt. Mit wenigen, exakt platzierten Elementen gelingt es ihr, das reibungs-freie Funktionieren des Platzes zu garantieren. Alle Transportmittel finden ihren Platz und können nebeneinander bestehen, ohne sich gegenseitig zu stören. Und trotzdem bleibt genügend Raum zum Flanieren.

Bloss eine Vision?

Während rund einem Jahr hat Nathalie Theler an ihrer Diplomarbeit gearbeitet. „Am Schluss hatte ich einfach genug vom Thema,“ erklärt sie gegenüber der RZ ihre Zurückhaltung. Bisher hat sie nämlich weder den Bahnen, noch dem Stadtrat das Projekt und das imposante Modell vorgestellt. Aber jetzt habe sie selber wieder Freude an ihrem Projekt, gesteht sie nach dem RZ-Gespräch. Sie will deshalb demnächst den Briger Gemeinderat kontaktieren. Gegenüber der RZ meint Präsident Peter Planche: „Es wäre sicher interessant, sich das ganze einmal anzusehen.“ Also doch mehr als eine Vision? ■



Ein interessanter Diskussionsbeitrag zur Neugestaltung des Briger Bahnhofplatzes: Nathalie Theler mit Modell.

Köpfe UND Töpfe

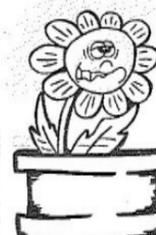


Die Lonzianer

Willy Sterren, David Berchtold, Fredy Wasmer, Adolf John und Patrick Zenhäusern sind meisterliche Hochstapler.

Der vierte Mannschaftsrang an der Staplerfahrer-SM ist Blumen wert.

Gärtnertip: Trotz hochstapeln immer auf dem Boden bleiben.



Elmar Zurwerra entsagt

der Macht als Stadtrat.

Weil er Rückgrat beweist und die Wählermeinung zu deuten weiss, ist ihm das Hintertürchen zu den Töpfen der Macht zu niedrig.

Gärtnertip: Weiter düngen und giessen, damit der aufrechte Gang erhalten bleibt.

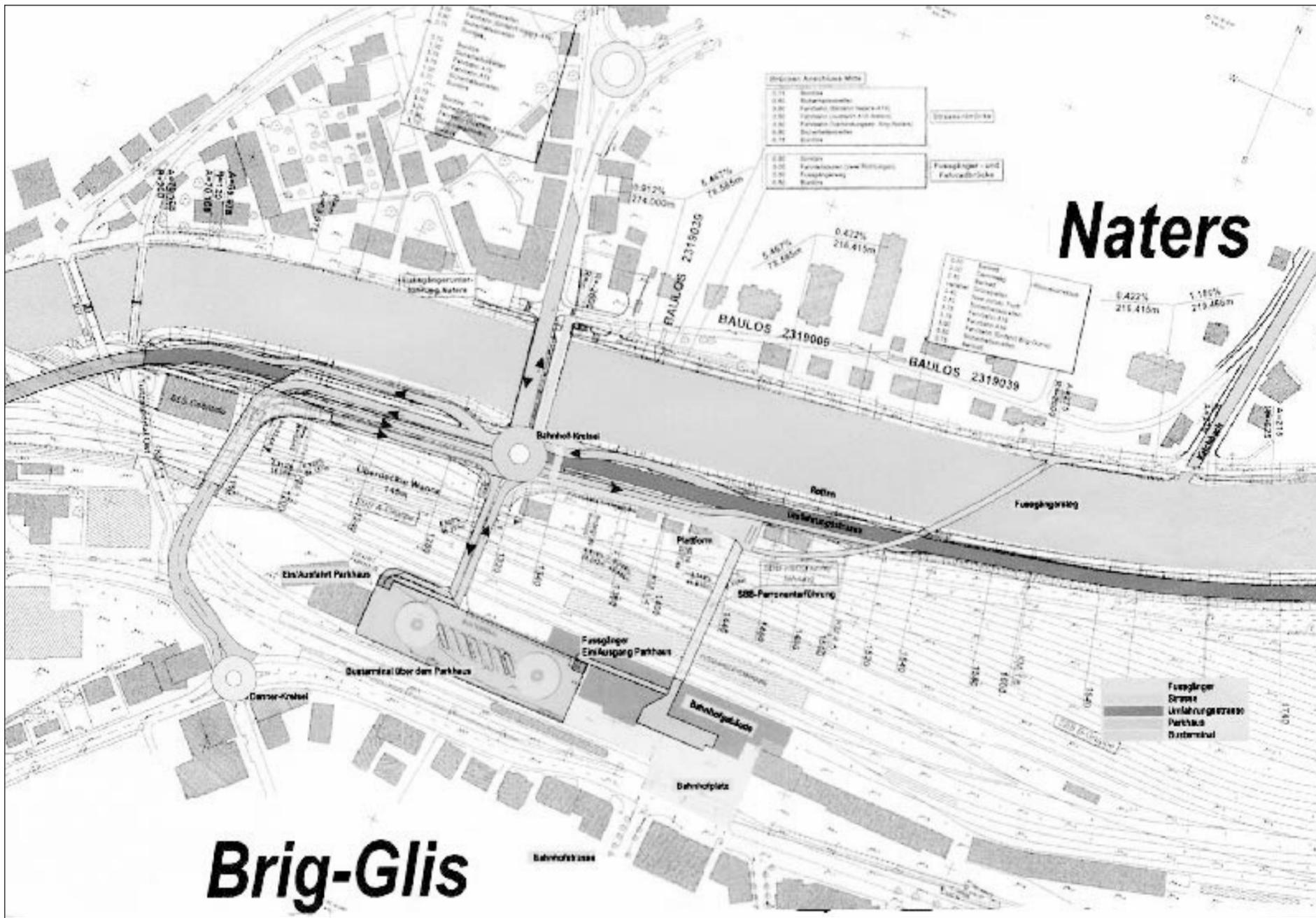


Odilo Guntern,

oberster Datenschützer, ist im Natelrausch.

Leicht verwirrt macht er einen Rückzieher und gestattet der Swisscom, uns Natelisten gnadenlos zu orten und unsere elektronische Spur zu speichern.

Gärtnertip: Piep, piep, piep... habt Odilo trotzdem lieb.



Überblick auf die neue Erschliessung des Bahnhofes Brig. Drei Projekte stechen hervor: Bahnhof-Kreisel, Parkhaus sowie Fussgänger- und Radsteg. (Plan: Cygnus Engineering AG, Oliver Meyer und Architekturbüro Paul und Guido Sprung.)

Keine Vision, sondern eine Notwendigkeit

Die Briger Gemeinde hat das Projekt zur Erschliessung des Bahnhofes Brig allen Partnern zugestellt

Brig. — Seit Jahrzehnten wird über die Erschliessung des Bahnhofes Brig — und insbesondere über die mangelnden Parkplätze diskutiert, Vorschläge wurden ausgearbeitet und doch wieder verworfen.

Nun hat Initiant und Ingenieur Oliver Meyer seine Idee zusammen mit dem Architekten Guido Sprung ausgearbeitet und allen Partnern zugestellt. Auf dass endlich Punkto Bahnhofsparkplätze etwas läuft.

Zu jedem grösseren Bahnhof gehört ein Parkhaus. Oder zumindest sollten genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Wenn man allerdings zu «Stosszeiten» mit dem Auto zum Briger Bahnhof gelangt, hat man alle Hände voll zu tun, um keine Blechbeule davonzutragen.

Dem könnte in Zukunft Abhilfe geschaffen werden: Oliver Meyer hat seine Ideen bereits vor geraumer Zeit publik gemacht und Vorprojekte ausgearbeitet. Ende September dieses Jahres hat der Briger Gemeinderat beschlossen, einen Kredit für das Projekt zu gewähren. Und

Oliver Meyer und Guido Sprung machten sich an die Arbeit.

Gute Erschliessung des Bahnhofes

Wer sich die Pläne der beiden Fachmänner genauer anschaut erkennt, dass sie keine Vision, sondern vielmehr eine Notwendigkeit auf Blatt gebracht haben. Ein Hauptgewicht legten sie auf die gute Erschliessung des Bahnhofes. Oliver Meyer streicht dabei heraus, dass dem «Bahnhof-Kreisel» eine zentrale Bedeutung beigemessen wurde. Jener Kreisel, der durch die

nunmehr veränderten Rahmenbedingungen realisierbar wäre, würde unter anderem den Vorteil bringen, dass der Autolenker auch von Naters direkt zum Briger Bahnhof fahren könnte. «Dadurch würde die Bahnhofstrasse in Naters ihrem Namen auch gerecht werden», bemerkt Oliver Meyer schmunzelnd. Auch wer vom Goms herkommend den Bahnhof Brig ansteilt, hätte dadurch einen kürzeren Weg. Die beiden haben ihr Augenmerk nicht nur auf den Verkehr gerichtet: Auch wer per pedes unterwegs ist, würde von den Veränderungen profitieren. So könnte man nach dem Passieren der SBB-Perronunterführung, die auf den letzten zwanzig Metern ausgeweitet würde, direkt einen Fussgänger- und Radsteg nach Naters benützen und würde etwas unterhalb des Kelchbaches zum Natischer Südquartier entlang des Rottens gelangen. Wer nicht das Südquartier von Naters ansteuert, sondern lediglich über die Rottenbrücke Naters erreichen will, würde nach der SBB-Perronunterführung einen vergrösserten Platz (Plattform) vorfinden und könnte nach links via Bahnhof-Kreisel die Brücke überqueren. Vorteile brächte dies für die Natischer, wie auch für die Briger: Die Briger hätten einen schönen Sonntagsspaziergang und die Natischer einen kürzeren Weg zum Briger Bahnhof, den sie auch zu Fuss bewältigen könnten...

Parkhaus mit Erweiterungsmöglichkeit

Ein wichtiger Punkt im Projekt von Oliver Meyer und Guido Sprung bildet sicherlich das

Parkhaus. Das würde unter der heutigen Bushaltestelle und dem zukünftigen Busterminal gebaut und würde Platz für etwa 190 Autos bieten. Allerdings wäre dieses Parkhaus ausbaufähig. Dann nämlich, wenn der Hochbahnhof BVZ/FO auf Peron 1 der SBB in Betrieb genommen werden kann. Dann könnte das Parkhaus erweitert werden und es stünden rund 550 Parkplätze bereit. Der Standort wäre sicherlich ideal und zusammen mit den Projekten Kreisel und Fussgängersteg würde eine Belebung des Bahnhofes allgemein bewirkt. Alle wichtigen Verkehrsströme der Agglomeration würden durch den Bahnhof führen oder würden einen direkten Anschluss besitzen. Nicht direkt ins Projekt aufgenommen wurde die Seilbahntalstation ins Aletschgebiet. Aber

auch diese Idee hat Oliver Meyer noch nicht begraben: Könnte man doch den Zugang ins heutige UNESCO-Gebiet direkt an eine europäische Transitlinie anschliessen.

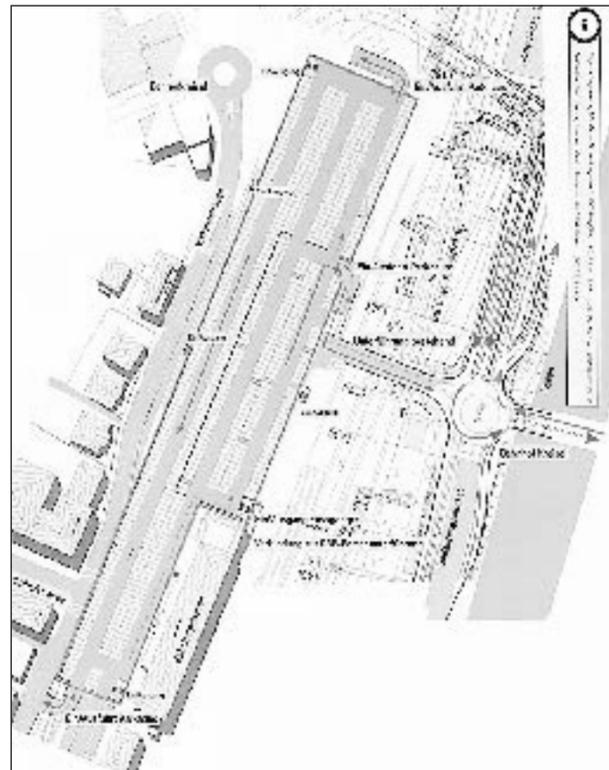
Warten auf Antwort

So schön die Aussichten klingen, es gilt nun abzuwarten. Die Partner — SBB, FO, Kanton, Postauto Oberwallis sowie die Gemeinde Naters — erhielten kürzlich das ausgearbeitete Projekt. Viola Amherd, Briger Stadtpräsidentin, erklärte, dass man nun auf die Reaktion der Partner warten müsse. «Bis Ende Januar hoffen wir, konkrete Antworten von ihnen zu erhalten.» Und dann würde man auch über die Kosten debattieren können. «Zurzeit ist dies noch zu früh.»

Eines ist jedoch sicher: Sinnvoll wäre das Projekt allemal. **ac**



Warten nun auf die Antwort der Partner: Viola Amherd, Briger Stadtpräsidentin, und Oliver Meyer, Ingenieur und Initiant des Projektes für die Erschliessung des Bahnhofes Brig.



Übersicht über Parkhaus Bahnhof mit Erweiterung: Das Parkhaus würde Platz für rund 550 Autos bieten.