AZ 3900 Brig | Mittwoch, 19. Juli 2000 | Publikations-Organ der CVPO | 160. Jahrgang | Nr. 167 | Fr. 1.90

Walliser Bote

Unabhängige Tageszeitung | Auflage: 27 469 Ex. | Redaktion: Tel. 027/922 99 88 | Abonnentendienst: Tel. 027/948 30 50 | Mengis Annoncen: Tel. 027/948 30 40

Kurt Bösch begleitete seit 1992 jeden Schritt «seines» Instituts.

Ein Mäzen mit Visionen

IKB-Vater Bösch ist tot

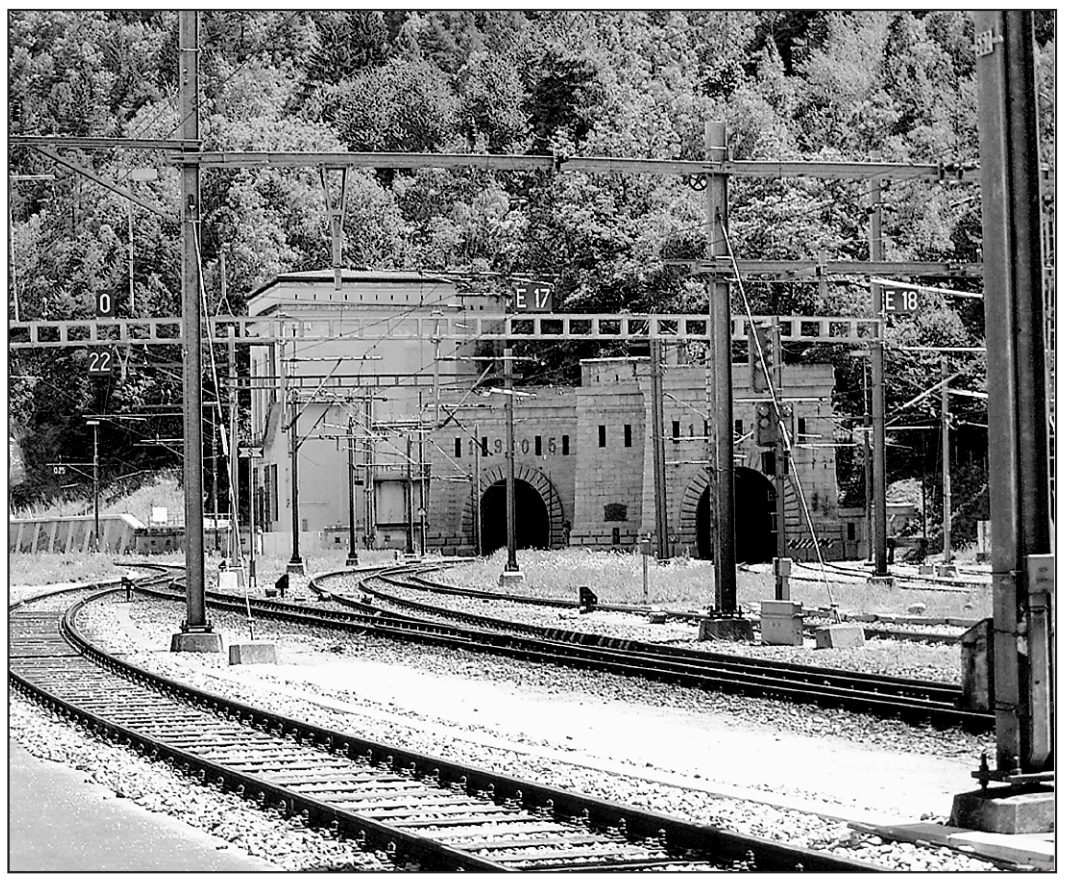
Sitten/Augsburg. — (wb) Im Alter von 93 Jahren und nach einem Leben als Industrieller, Unternehmer und Mäzen von Kultur und Wissenschaft, starb am Montag Kurt Bösch in seiner Geburtsstadt Augsburg. Als gebürtiger Schweizer lernte er das Wallis durch den Militärdienst kennen. Enge Kontakte zum damaligen Vorsteher des Erziehungsdepartementes Bernard Comby führten zur Gründung eines universitären Instituts, das der transdisziplinären Forschung und Weiterbildung gewidmet ist und zum Bau eines schlichten, aber anspruchsvollen Gebäudes in Brämis als dessen inzwischen vom Bund anerkannten Sitz. **Seite 8**

Simplontunnel für das Auto?

Der Mann, der die Idee einer Autobahn-Südvariante hatte, wartet mit einer neuen Vision auf

Brig-Glis/Visp. — (wb) Braucht es in 20, 30 oder 40 Jahren einen Eisenbahntunnel zwischen Visp und dem goldenen Dreieck im Piemont, also der Region Mailand, Turin und Genua? Der Visper Architekt und Planer Fredy Andereggen träumt von einem 60 Kilometer langen Eisenbahntunnel zwischen Visp und dem Gebiet von Varallo zwischen Mailand und Turin. Gleichzeitig müsste nach seiner verkehrspolitischen «Zukunftsmusik» der Simplontunnel zu einem Autobahntunnel ausgebaut werden.

Fredy Andereggen stösst mit seinen Vorschlägen sicher einmal auf ungläubiges Kopfschütteln. Aber das war auch 1989 so, als er mit der Idee für den Bau einer Süd-Umfahrung im Raume Visp aufwartete. Und diese Lösung wird heute bekanntlich umgesetzt. **Seite 6**



Der Visper Planer und Architekt Fredy Andereggen hat eine Vision: Er regt langfristig den Bau eines Eisenbahntunnels zwischen Visp und Varallo (zwischen Mailand und Turin) an und möchte den Simplon-Eisenbahntunnel (unser Bild) für den Anschluss an das italienische Autobahnnetz in einen Strassentunnel umbauen.

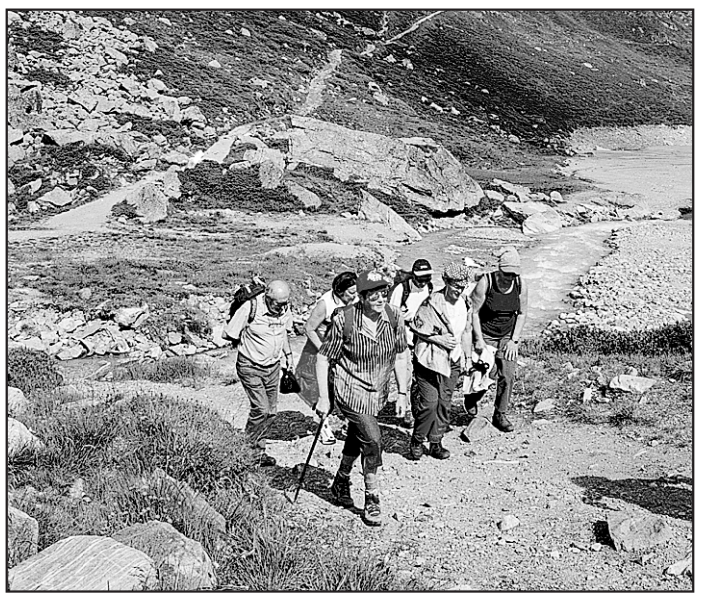
GLOSSE

Warten auf den Schneepflug . . .

Seit Wochen und Tag und Nacht sind die Jagdpolizisten und Wildhüter auf seiner Spur. Ausgerüstet mit Nachtsichtgeräten und Lasergewehren — Knarren, mit denen ein geübter Schütze einer Spitzmaus auf Hunderte von Metern wahlweise das rechte oder das linke Ohr abschiessen könnte. Doch der Wolf vom Val d'Herens lebt hartnäckig weiter. . . .

Es gibt einen alten Spruch, nach dem Totgesagte länger leben. Das gilt wohl ebenso für zum Tode Verurteilte. Denn auch «Tito», der Luchs, der wie der Wolf von Ering hochoffiziell und im Einverständnis mit dem Buwal vom Leben zum Tode befördert werden sollte, zieht nach wie vor seine Fährte durch das Freiburgische.

Für alle, die dem Wolf lauthals und voller Hass den Tod an die Gurgel wünschen, bleibt nur noch eine einzige Hoffnung: Dass der Winter bald wieder kommt und mit ihm die Schneepflüge des kantonalen Strassenunterhaltes . . . ***Luzius Theler***



Vor der Wiesbadenerhütte im Banne des Piz Buin.

Walserreise ins Montafon

Unterwegs in den östlichen Walserkolonien

Montafon. — (wb) Die diesjahrige Walserreise führte ins vorarlbergische Montafon, in die östlichsten, von Walsern besiedelten «Höhinen». Die Basis bezogen die 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Vandans. Als Ziel bot sich u. a. eine Wanderung entlang des Silvretta-Stausees zur Wiesbadenerhütte an. Die kulturhistorische Seite offenbarte sich mit dem Besuch der Agatha-Kapelle in Silberberg und der Pfarrkirche Bartholombärg. **Seite 16**

Vier Gleise für die Schmalspurbahnen

Die FO gestaltet den Westkopf des Briger Bahnhofes völlig um

Brig-Glis. — (wb) Die Umfahrung Glis—Bitsch ist mit der A19 realisiert, die Verlegung der Depots und Werkstätten von FO und BVZ in den Glisergrund erfolgt, jetzt wird die dritte Etappe im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung Briger Bahnhofplatz umgesetzt: Innert Jahresfrist entsteht auf dem Briger Schmalspurbahnhof ein neuer Westkopf mit vier Gleisen Richtung Naters und Visp, was die Betriebsabläufe wesentlich vereinfachen wird. Der Bau erfolgt in Abstimmung mit den letzten fehlenden 100 m der neuen Verbindungsstrasse Brig—Naters. Die Federführung für das 14-Millionen-Projekt liegt bei der Furka-Oberalp-Bahn als Besitzerin des ganzen Areals. **Seite 7**

Die Westausfahrt aus dem Briger FO-Bahnhof erfährt eine umfassende Neugestaltung.

Schweiz

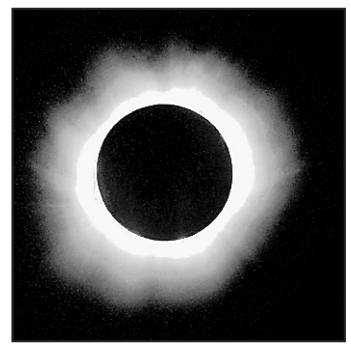
SBB-Grossbaustellen unter Zeitdruck

Das Grossprojekt «Bahn 2000» gerät unter Zeitdruck. Wegen des Fahrplanwechsels im internationalen Schienenverkehr, der ab Ende 2002 neu jeweils am Ende des Jahres stattfindet, müssen die Bauarbeiten ein halbes Jahr früher als geplant bereits am 19. Dezember 2004 beendet werden. Die SBB bleiben trotz dieser Eile zuversichtlich. **Seite 3**

Wallis

Teufelskreis Angst

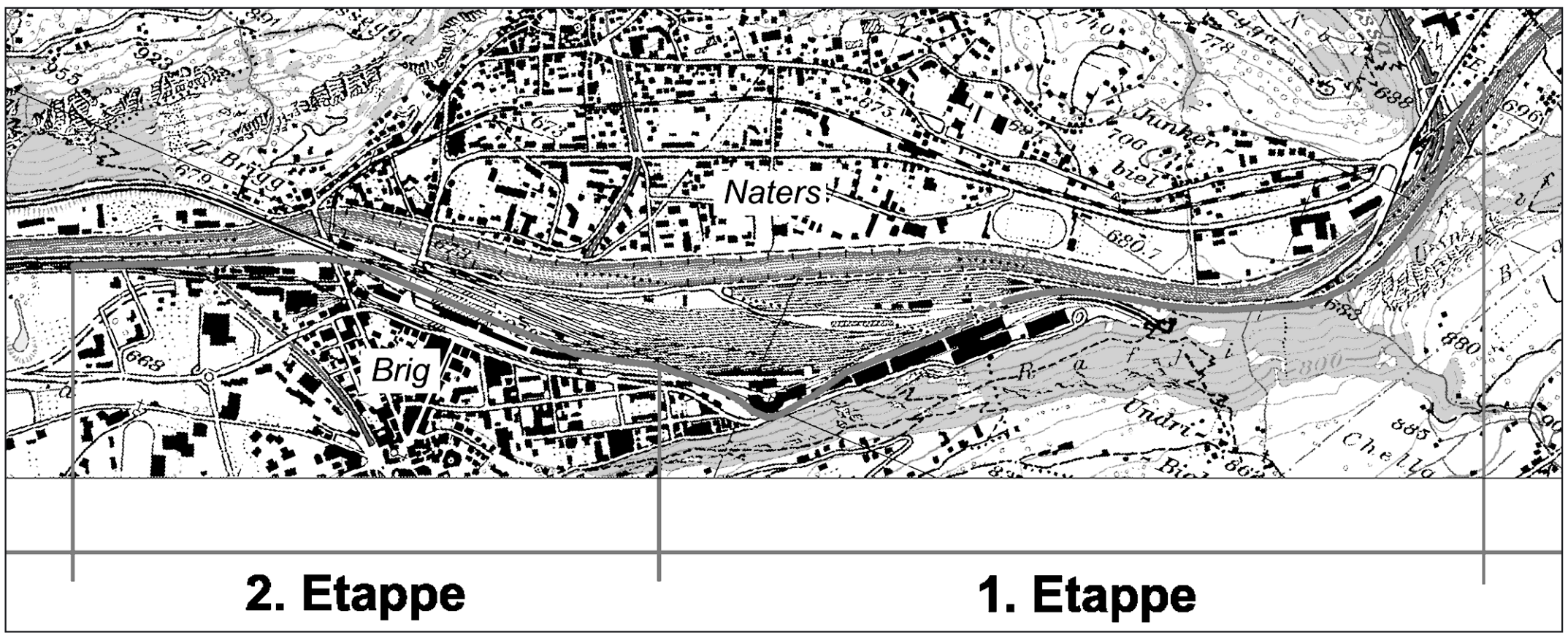
Männer wie Frauen sind gleichermassen betroffen: Die beschleichende Angst ist ein Phänomen, das jeder Mensch kennt. Dieses Gefühl, das lange Zeit der Frau zugeschrieben wurde, entpuppt sich nun auch als Managerproblem: 90 Prozent der Manager würden sich laut «SonntagsZeitung» vor dem Versagen ängstigen. **Seite 11**



Sport

Sittens Heimpremiere

Der FC Sitten steht vor der NLA-Heimpremiere dieser Saison. Heute Abend (19.30 Uhr) gastiert GC im «Tourbillon». Haben die Fans (Bild) erstmals Grund zu jubeln? Erfolgt eine Reaktion nach dem 1:4 von Basel? Wirtschaftlich habe der Verein noch einiges aufzuholen. So François Hutter, der neue Kommerzielle Leiter des Vereins. **Seite 19**



Etappe 1 zeigt die Linienführung der neuen FO-Ostausfahrt Brig—Bitsch, Etappe 2 das Trassee nach dem einst realisierten BVZ/FO-Hochbahnhof.

Neuer Briger Bahnhof bekommt sein Gesicht

Die FO-Ostausfahrt kommt bis 2007 — der Hochbahnhof wird ab 2010 zum Thema

Brig/Naters. — **Das künftige Gesicht des Briger Bahnhofs samt Vorplatz wird immer klarer: Bis 2007 soll die Ostausfahrt der FO gebaut sein und damit die vielen Rangiermanöver auf dem Bahnhofplatz sich erübrigen. Und Naters wird «zugfrei». Ab frühestens 2010 sollen die Schmalspurgleise von FO/BVZ in den Normalspurbahnhof der SBB integriert werden. Der Gesamtausbau wird Investitionen von rund 180 Millionen Franken notwendig machen.**

Nachdem sich die beteiligten Bahngesellschaften, Bund und Kanton auf eine gemeinsame Vorstudie einigen konnten, nimmt die Ostausfahrt der FO ab dem Bahnhof Brig nun definitiv Gestalt an. Im nächsten halben Jahr soll auf dieser Basis ein Vorprojekt erarbeitet werden mit dem Ziel, ab 2005 bauen zu können, um bei Eröffnung der NEAT am Lötschberg 2007 den Sackbahnhof eliminiert zu haben.

«Vor Quantensprung im Fernverkehr»

«Wir stehen dank der Neat vor einem Quantensprung im Fernverkehr», sagte dazu gestern Abend FO-Direktor und Ständerat Rolf Escher nach einem langen Sitzungstag mit Vertretern von SBB und dem Bundesamt für Verkehr, «und auf diesen riesigen Chancen gilt es, das Konzept des Regionalverkehrs aufzubauen». Man sei froh, so Escher weiter, dass die SBB die Situation ähnlich einschätze und die Neat ebenfalls als «das Ding» beurteile.

Die Linienführung

Das Projekt Ostausfahrt wird ab dem Bahnhofplatz bis zur Einmündung ins bestehende Trassee der FO westlich des Bahnhofs Bitsch 2,5 km lang. Das neue, einspurige Gleis führt die heutige Rangierrampe hoch zum Zollhaus, schlängelt sich den SBB-Gleisen entlang, unterquert die SBB mit einem Tunnel von rund 160 m Länge zirka auf der Höhe des Natischer Sportplatzes, nutzt dann das heutige Rangiergleis der SBB zwischen Kantonsstrasse und östlichem Rafji, um schliesslich parallel zur Strasse (östlich davon) auf einer neuen Brücke von mindestens 140 m Länge den Rotten zu überqueren. Unmittelbar östlich der Massa wird das rechte Rottenufer erreicht und die neue Spur in das bestehende Trassee einführen.

22 Übergänge weniger

Aus dem bisherigen Sackbahnhof wird damit für BVZ/FO ein üblicher Durchgangsbahnhof ohne Zeit raubende Spitzkehre. Die Rangiermanöver werden wegfallen, die Passanten auf dem Bahnhofplatz weniger mehr vom Zugverkehr behindert werden. Die BVZ-FO-Reisenden werden in Brig laut Hans-Rudolf Mooser, Unternehmensleiter der künftigen Schmalspurbahngruppe, bis zu einer halben Stunde Zeit gewinnen.

Naters wird nach Inbetriebnahme der Ostausfahrt vom gefährlichen Zugverkehr entlastet, es werden auf Gemeindegebiet 22 Bahnübergänge eliminiert. Das demontierte Trassee wird dem Dorf auf seiner ganzen Länge neue wohnliche Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen. Die FO hat hier der Gemeinde rund 25 000 m² Boden anzubieten. Hinzu kommt das beachtliche Bahnhofsareal.

Gewaltige Investitionen

Die Kosten des Bauwerkes Ostausfahrt werden heute auf zirka 54 Millionen Franken geschätzt. Der präzise Kostenverteiler zwischen den beteiligten Partnern wird noch festzulegen sein.

Die Ostausfahrt wird im Rahmen der Gesamtplanung Briger Bahnhof als erste Etappe gesehen. Die zweite wäre die Realisierung des Hochbahnhofes mit einer ebenerdigen Integration der Schmalspurgleise in den heutigen SBB-Bahnhof (siehe Kasten). Für dieses Projekt rechnet die FO/BVZ für sich mit Investitionen von 25 Millionen Franken. Die SBB werden hier laut Einschätzungen von Paul Moser, Leiter Grossprojekte in der Division Infrastruktur, über 100 Millionen Franken auszulegen haben.

Damit stehen am Bahnhof Brig in einem Zeitrahmen von zirka 15 Jahren Investitionen von rund 180 Millionen Franken an. Für den Neubau des Personenbahnhofs Visp werden zusätzlich rund 80 Millionen Franken locker gemacht, wobei diese Finanzierung inzwischen als gesichert gilt.

Diese Dimensionen zeigen, dass die SBB einer guten künftigen Bahn-Infrastruktur im Wallis eine absolute Bedeutung beimessen. Die sich durch die Neat ergebenden Möglichkeiten sollen für den gesamten öffentlichen Verkehr bestmöglichst genutzt werden. SBB und die Verantwortlichen von BVZ/FO sind sich hier in ihrer strategischen Zielsetzung einig.

Die greifbaren Projektierungsarbeiten der letzten Monate sind gestern auch der Oberwalliser Behördendelegation Brig/Visp unterbreitet und von diesen positiv beurteilt worden. **tr**

Hochbahnhof ab 2010

Die neue Briger Osteinfahrt erlaubt es, die FO-Züge später direkt in den SBB-Bahnhof zu leiten. Eine selbe Zufahrt wird auch von Westen her möglich sein. Das Projekt FO-BVZ-Hochbahnhof platziert sämtliche Gleise auf dem selben Niveau wie jene der SBB, Brig erhielte einen gleisfreien Bahnhofplatz.
Das Umsteigen von Normal- auf Schmalspurbahn würde den Reisenden wesentlich erleichtert. Die Umsetzung dieser Pläne ist in einer zweiten Ausbauetappe frühestens ab 2010 denkbar. Die SBB würden der FO-BVZ im Bereich der heutigen Gleise 1 — 3 zwei Perronkanten zur Verfügung stellen. Das wird durch die neue Betriebsweise des Bahnhofs Brig nach Inbetriebnahme der Neat nach Berechnungen der SBB von den benötigten Kapazitäten her möglich sein.

Der Hochbahnhof wird für die FO/BVZ nach heutigen groben Schätzungen Kosten von rund 25 Millionen Franken verursachen. Die SBB werden bei diesem Projekt durch die Änderung der Gleisanlagen, der Stellwerke usw. mit Kosten von über 100 Millionen Franken zu rechnen haben. **tr**

Neuer Vollknoten Visp

Gemäss SBB-Definition wird nach der Eröffnung der Neat am Lötschberg 2007 der Bahnhof Visp zum so genannten Vollknoten, der Bahnhof Brig zum Richtungsknoten. In Visp werden damit binnen weniger Minuten jede Stunde vier Fernverkehrszüge eintreffen. Der Fahrplan des ganzen Oberwalliser Regionalverkehrs wird folglich künftig von Visp aus definiert werden.
Die Mehrfrequenzen in Visp bedingen den Bau einer vierten Perronkante der SBB. Diese kommt auf der Südseite der heutigen Gleise zu stehen, was wiederum eine Verschiebung der BVZ-Gleise bedingt. Ein entsprechendes Vorprojekt für den kompletten Neubau des Bahnhofs Visp ist praktisch abgeschlossen. Die Detailbereinigungen werden in den nächsten Wochen erfolgen. Die Finanzierung für den Teil des Personenbahnhofes ist laut SBB weitgehend gesichert.

Das Gesamtprojekt Personenbahnhof kostet rund 80 Millionen Franken. Die SBB wird noch 2003 den entsprechenden Kredit sprechen, um den Baubeginn im Frühjahr 2004 an die Hand nehmen zu können. Der Güterterminal wird westlich des Personenbahnhofs, im Gebiet «Bockbart», zu stehen kommen. Hier stehen hinter der Finanzierung noch Fragezeichen. Überarbeitungen werden auch Fragen der Redimensionierung betreffen. **tr**

Anzeige

Eisenbahnverkehr: Würfel gefallen!

Im Dezember 2006 geht der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb. Im Oberwallis zeichnet sich eine neue Eisenbahnpolitik ab

V i s p / B r i g. — **Als letzte Woche die feierliche «Taufe» der fusionierten BVZ/FO stattfand, ging es auch um Eisenbahnpolitik im Oberwallis. Zwar ist der rechtliche Sitz der neuen Matterhorn Gotthard Bahn-Gesellschaft nach wie vor Brig-Glis. Doch der Hauptbahnhof der neuen Bahnunternehmung ist Visp. Dem traditionellen Bahnknotenpunkt Brig schwimmen die Felle davon.**

Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2006 — also in knapp vier Jahren — wirft schon seit längerer Zeit seine Schatten voraus. Doch jetzt nimmt die neue Eisenbahnpolitik im Ober- und Mittelwallis immer schärfere Konturen an. Der neue Eisenbahnknotenpunkt ist Visp. Die SBB, die Matterhorn Gotthard Bahn und auch die Reisepost Oberwallis setzen offenbar voll auf Visp. Die seit Jahrzehnten von Brig-Glis gehegten und auch mit erheblichem Planungsaufwand betriebenen Ausbaupläne im Bahnhof Brig werden entweder auf Eis gelegt — oder dann begraben.

Die altehrwürdige Fassade des Bahnhofs Brig kann nicht darüber hinwegtäuschen: Der Eisenbahnknotenpunkt verschiebt sich mit dem Bau der NEAT nach Westen, nach Visp. Erst kürzlich haben die SBB beim Projekt eines Briger Bahnhofparkhauses vom hinhaltenden Widerstand zur offenen Ablehnung gewechselt.

Aus für das Bahnhofparkhaus

Die jüngste Entwicklung in der Neuausrichtung der Ober- und Mittelwalliser Eisenbahnpolitik und im öffentlichen Verkehr überhaupt lässt darauf schliessen, dass die SBB den Ausbau des Bahnhofs Brig höchstens als zweite Priorität betrachten. So wurden wichtige Projekte wie die Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn, aber auch der Hochbahnhof sacht, aber entschlossen vom mittleren in den längeren Zeitrahmen verschoben. Die FO-Ausfahrt kommt frühestens im Jahre 2007, der Hochbahnhof im Jahre 2010. Vor allem aber: Eines der Hauptziele des Stadtrats in dieser Legislaturperiode, die Projektierung und der Bau des Parkhauses im Briger SBB-Areal, ist wahrscheinlich weg vom Fenster. Die SBB wollen dieses von der Stadtgemeinde seit Jahren mit beträchtlichem Planungsaufwand vorangetriebene Vorhaben offenbar vom Tisch haben. An einer kürzlichen Sitzung hat das ausgesprochene Wunschkind der Stadtgemeinde einen argen Nasenstüber erhalten. Die SBB will offenbar weder über eine Mitfinanzierung noch über eine Abtretung des nötigen Bodens im Ernst mit sich reden lassen.

Abwarten — und Frequenzen auswerten

Irritiert hat man im Stockalperschloss festgestellt, dass der hinhaltende Widerstand der SBB nun einer offenen Infragestellung des Briger Bahnhofparkhauses gewichen ist. Auch beklagt die Stadtgemeinde, dass jeweils wechselnde und nicht mit den nötigen Entscheidungsbefugnissen ausgestattete Verhandlungspartner der SBB am Tisch sitzen. Neuester SBB-Tenor: Sie wolle sich gerade wegen der später anstehenden Entscheide für eine Rundum-Erneuerung des Briger Bahnhofs nicht durch ein Parkhaus-Projekt die Hände binden lassen. Im Klartext heisst dies, dass die SBB auf Zeit spielen und in ein paar Jahren, nach Auswertung der ersten Erfahrungen mit dem Vollknoten Visp, eine Neubeurteilung ihrer Pläne und Bedürfnisse im Oberwallis vornehmen. Diese Beurteilung dürfte naturgemäss sehr stark von den jeweiligen Frequenzen abhängen. Als NEAT-Bahnhof und als Ausgangspunkt für die wichtigsten Postautolinien sowie als Hauptbahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn dürfte Visp in diesem Poker bald schon die besseren Karten haben.

Bahnhof Visp: Ein Kraftakt

Auch Visp hat an der neuen Eisenbahnpolitik vielleicht noch mehr zu beissen, als man heute in der Euphorie der neuen Perspektiven wahrhaben will. Da ist einmal der Lärm entlang der ganzen NEAT-Strecke, auf der bald schon die grossen, 1500 Meter langen und teils mit altem und extrem lärmigem Rollmaterial zusammengestellten Jumbo-Güterzüge verkehren dürften. Sodann könnte sich der neue Vollknotenbahnhof als ein finanzieller Kraftakt erweisen, bei dem die Gemeinde ganz wesentlich bei der Bereitstellung der Infrastruktur an der Kasse vorbei muss.

Nun nimmt weiter die Ausgestaltung und Nutzung der neuen Bahnhofanlagen in Visp Gestalt an: Im ersten Stock des neuen Gebäudes würde nach inoffiziellen Quellen einmal die Postauto Oberwallis (oder Teile davon) untergebracht. Hier ist zwar vorerst nur von Ruheräumen für die Chauffeure die Rede — aber dafür würde man sich wohl kaum einen ganzen Stock anmieten. Im zweiten Stock fände die EnAlpin-Elektrizitätsgesellschaft eine Bleibe und der dritte Stock könnte unter Umständen als Schulräume für die Berufsschule genutzt werden.

Zwei Halte in fünf Minuten?

Auch was der Halt der internationalen Züge angeht, zeichnet sich eine Verlagerung der Gewichte in Richtung Westen, nach Visp ab: Eisenbahn-Verantwortliche, die sich offiziell noch in Schweigen hüllen, räumen in privaten Gesprächen ein, dass die internationalen Züge auf eine Distanz von gerade einmal zehn Kilometern oder auf wenige Minuten Fahrzeit nicht zwei Halte einlegen. Wahrscheinlich hat sich Brig-Glis auch in diesem Punkt zu lange in Sicherheit gewiegt. Nun scheint der Zug mit den Investitionsentscheiden von Visp und der Verzögerung oder sogar der Preisgabe der Ausbaupläne für Brig-Glis endgültig abzufahren. Der traditionelle Oberwalliser Eisenbahnknotenpunkt hat sich durch den Bau der NEAT, aber auch durch Versäumnisse im Verkehrsdossier den Rang ablaufen lassen. **lth**

Stadtgemeinde: Nicht aufgeben

B r i g - G l i s. — lth) Wir haben uns gestern mit der Stadtgemeinde Brig-Glis in Verbindung gesetzt. Auf Anfrage hin war zu vernehmen, dass erst kürzlich wieder Verhandlungen mit den SBB stattfanden. Diese Gespräche laufen nun seit einem Jahr — allerdings bei der SBB mit wechselnden Teilnehmern. Man habe den Eindruck, dass es sich hier um subalterne Leute handle, meint man im Schloss. Darum wolle man jetzt auf einer höheren Ebene um eine Klärung besorgt sein. Tatsächlich bringe die SBB immer wieder Einwände und Vorbehalte gegen das Projekt vor — bis hin zu denkmalpflegerischen Aspekten.
Hier spielten die Ausbaupläne für den Bahnhof Brig sicher auch eine Rolle, meint die Stadtgemeinde. Die Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn sei beschlossene Sache und der Bau des Hochbahnhofs zeichne sich für das Jahr 2010 ab. Die SBB hegten daher wohl Bedenken, dass der Bau eines Parkhauses auf dem frei werdenden Areal eine Hypothek für den weiteren Ausbau darstellen könnte, meint man in der Stadtgemeinde. Das habe mit Visp weniger zu tun.
Die Stadtgemeinde will das Projekt eines Parkhauses auf dem Bahnhofareal nicht aufgeben und demnach weiterverfolgen. Als Zwischenlösung werde nun aber der Ausbau der offenen Parkanlagen im Bahnhofareal und in dessen unmittelbarer Umgebung geplant, verlautet aus dem Schloss.

Herznotfall — jede Minute zählt

59 Samariterlehrer/innen absolvierten ihren CPR-Wiederholungskurs

B r i g - G l i s. — **Der plötzliche Herztod (oder Herzkreislaufstillstand) ist die häufigste Todesursache in den Industrienationen. Allein an den Folgen eines Herztodes sterben in der Schweiz etwa 10 000 Menschen pro Jahr.**

Die Chance, einen plötzlichen Herztod ohne schwere neurologische Ausfälle zu überleben, sinkt nach acht Minuten auf rund 10 Prozent.
Somit steht nur wenig Zeit zur Einleitung von lebensrettenden Massnahmen zur Verfügung. Inzwischen ist erwiesen, dass Laien mit einer entsprechenden Ausbildung unter Anwendung der Cardiopulmonalen Reanimation — kurz CPR genannt — durchaus in der Lage sind, bei einem Herznotfall lebensrettend einzugreifen. Der Oberwalliser Samariterverband (OSV) bemüht sich, das Wissen und die Technik der CPR-Methode auf eine breitere Basis zu stellen. Die vom Schweizerischen Samariterverband konzipierten CPR-Kurse sind anspruchsvoll. So ist auch verständlich, dass die Absolventen des CPR-Grundkurses gehalten sind, ihr Wissen und Können in der CPR-Technik alle zwei Jahre in Wiederholungskursen aufzufrischen und zu vervollständigen.

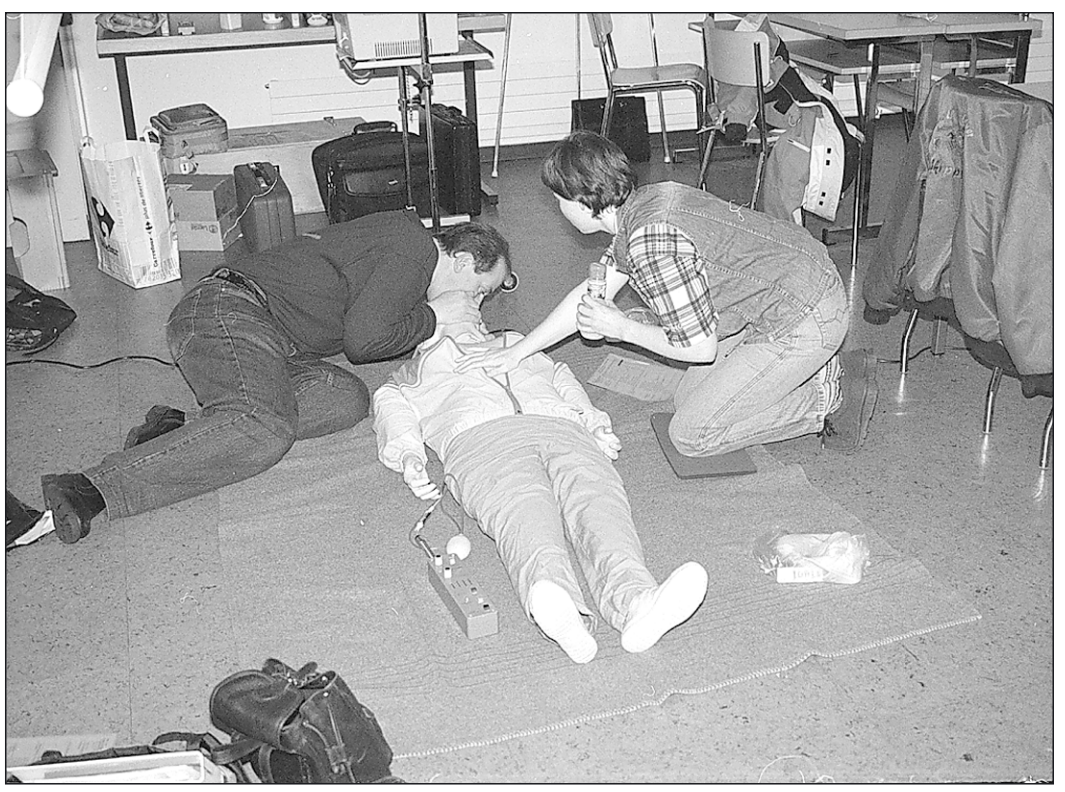
In der Festungskaserne: Bezugsgerechte Theorie. In der Schweiz sterben jährlich etwa 10 000 Menschen an den Folgen einer Herz-Kreislauf-Krankheit.

Am letzten Samstag folgten in der Kaserne der Festungswacht in Glis 59 Samariterlehrer/innen diesem WK. An der eigentlichen CPR-Technik hat sich zwar nichts geändert, doch führten Erfahrungen zu einigen Neuerungen. Neu wird auf die Pulskontrolle verzichtet.

Dies deshalb, weil Pulskontrollen durch Laien problematisch sind und dabei oft wertvolle Zeit verloren geht.

Warnzeichen — ernst nehmen

Viele Fragen mit dem plötzlichen Herztod liegen noch im Dunkeln, informiert die Schweizerische Herzstiftung. Fachleute wissen jedoch, dass Herznotfälle nur selten aus heiterem Himmel auftreten, sondern Resultat des schleichenden, sich oft über Jahrzehnte hinziehenden Arteriosklerose-Prozesses sind, der in beinahe der Hälfte aller Fälle — Tage oder Wochen vor dem Ereignis — zu Beschwerden führt. Sie äussern sich meistens als Engegefühl, Unwohlsein, Klemmen, Brennen hinter dem Brustbein oder etwas links davon über dem Herzen. Gelegentlich wird der Schmerz im ganzen Brustkasten bemerkt und kann gegen beide Schultern, Arme, den Hals, Rücken oder Oberbauch ausstrahlen. Diese als «Angina pectoris» bekannten Schmerzen treten häufig bei körperlicher Anstrengung, Aufregung oder auch nach einer üppigen Mahlzeit auf und dauern mindestens zwei bis zehn oder sogar 15 Minuten. Sie sind eindeutige Warnsignale einer Herzkrankheit. Wer erstmals solche Anzeichen feststellt, sollte deshalb unverzüglich den Arzt konsultieren oder die Ambulanz rufen. **gtg**



Die Absolventen des Grundkurses für Cardiopulmonale Reanimation CPR sind gehalten, ihr Können in Wiederholungskursen zu bestätigen. Hier üben sich Samariterlehrerinnen an einem Phantom.

ALTER AKTIV

PRO SENECTUTE

Einladung an alle Seniorinnen und Senioren ab 60 Jahren

Wandergruppe Brig-Glis und Umgebung Saisonabschluss in Domodossola

Datum: Donnerstag, 18. November 2004. – **Ort:** Centro Sociale, Domodossola. – **Programm:** 11.15 Uhr Besammlung Bahnhof Brig, 11.38 Uhr Abfahrt mit SBB, 12.08 Uhr Ankunft in Domo, anschliessend gemeinsamer Marsch (ca. 15 Minuten) ins Centro Sociale, 18.08 Uhr Rückfahrt. (Alle Teilnehmer mit Kollektivbillett müssen gleichzeitig heimkehren.) Ausweis nicht vergessen! – **Kosten:** Fr. 48.–. Das Inkasso erfolgt bei der Hinfahrt im Zug. Wer keine Fahrkarte benötigt, bezahlt Fr. 38.– und soll dies bei der Anmeldung bekannt geben. – **Anmeldung:** bis spätestens 15. November bei Markus Volken oder Xavi Altenbach. Die Anmeldung gilt als definitive Teilnahme.

Signetsuche

Vernissage und Ausstellung in Naters

Naters. – Im Mai 2005 wird in Naters erstmals ein Schüler-Openair über die Bühne gehen. Zu diesem Zweck haben die Natischer Schulkinder zahlreiche Signet-Entwürfe erstellt, welche am kommenden Montag und Dienstag, 15. und 16. November 2004, jeweils von 17.00 bis 20.00 Uhr im Zentrum Missione zu bewundern sein werden. Im Rahmen einer Vernissage am Montag um 18.30 Uhr werden aus den vorliegenden Arbeiten drei Werke ausgewählt. Geichzeitig wird den Anwesenden Einblick in das Grossprojekt vom nächsten Jahr gegeben. Zu diesem öffentlichen Anlass sind alle Interessierten herzlich eingeladen.

Mit zwei Kandidaten

Unabhängige Wählerschaft Lalden

Lalden. – An der sehr gut besuchten Orientierungsversammlung vom 9. November 2004 gab Gemeindepräsident Walter Kuonen zuerst einen umfassenden Rückblick über die vergangene Verwaltungsperiode ab. Anschliessend wurden die Kandidaten für die kommenden Gemeinderatswahlen nominiert.
Nominiert wurden Walter Kuonen, Gemeindepräsident, und Ernest Hutter, kaufmännischer Angestellter. Des Weiteren stellt sich Walter Kuonen für die Wahl zum Gemeindepräsidenten nochmals zur Verfügung.

Spezialseminar

Tourismus und Gewerbe St. Niklaus/Region

St. Niklaus. – Für das Gewerbe in St. Niklaus/Region wird bereits zum zweiten Mal ein Spezialseminar ausgeschrieben, an dem auch Privatpersonen teilnehmen können. Dieses findet am Freitag/Samstag, 12./13. November, statt. Thema: Motivation oder Begeisterung, gibt es da einen Unterschied? Das Seminar wird von Daniel Heiz gehalten. Der Referent ist Bestsellerautor und bekannt als Management- und Mentaltrainer aus Rundfunk und Medien.

Jetzt gehts rund…

Kreisel Rhonebrücke zum Wochenbeginn für den Verkehr freigegeben

Brig-Glis/Naters. – **Die Gestaltungsarbeiten dauern noch an und die Ausfahrt Goms kann erst bei Niedrigwasser während des Winters gebaut werden. Dennoch ist der neue Kreisel bei der Rhonebrücke bereits zum Wochenbeginn für den Verkehr freigegeben worden.**

Brig-Glis und Naters erhalten damit einen Vollanschluss an die Umfahrungsstrasse H19 mit einer Ausfahrt Goms und einer Verbindung zum Bahnhof Brig, zum Busterminal und zum geplanten Parking.
Die Bauarbeiten waren am vergangenen 24. August in Angriff genommen worden und konnten trotz schwieriger Verhältnisse planmässig ausgeführt werden, wie Viola Amherd bei einem Augenschein am Mittwoch sagte. Schwierig gestalteten sich die Bauarbeiten einerseits wegen der beschränkten Platzverhältnisse, andererseits aber auch wegen des Verkehrs. Um Verkehrsbehinderungen so weit als möglich zu vermeiden, sei während der Bauzeit zumindest eine Spur immer befahrbar gewesen, gab die Stadtpräsidentin von Brig-Glis zu bedenken. Mit dem Bau der Ausfahrt Goms kann ihren Angaben zufolge frühestens Ende November begonnen werden. Viola Amherd wies darauf hin, dass diese Arbeiten erst bei Niedrigwasser ausgeführt werden können. Zudem bedürfe es im Zusammenhang mit der geplanten dritten Rhonekorrektion noch verschiedener Detailabklärungen mit dem Kanton.

«Etwas gewöhnungsbedürftig»: Stadtpräsidentin Viola Amherd, Brig-Glis, Anton Karlen, Leiter PostAuto Oberwallis, und die Natischer Gemeindepräsidentin Edith Nanzer-Hutter (von links) beim Lokalaugenschein. Foto wb

ÖV wird attraktiver

Neben einer Verbesserung der Verkehrssituation im Allgemeinen und der Anbindung des Bahnhofs Brig an die Umfahrungsstrasse H19 im Besonderen bringt der neue Verkehrskreisel auch dem öffentlichen Verkehr entscheidende Vorteile, wie Anton Karlen betonte. Postautos und Ortsbusse fahren nämlich neuerdings von Naters via Kreisel und Bahnhofsunterführung direkt auf den Briger Bahnhofplatz. Damit entfällt der Umweg über die Geleise der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) und den Denner-Kreisel. Gemäss dem Leiter von PostAuto Oberwallis ergibt sich der rund zweiminütige Zeitgewinn nicht in erster Linie wegen der kürzeren Strecke, sondern weil künftig den Verkehrsbehinderungen durch die Bahnschranken der MGB und dem starken Privatverkehr auf der Achse Überland-/Viktoriastrasse ausgewichen werden kann.
«Durch den Zeitgewinn wird der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Brig-Glis/Naters attraktiver», sagte Karlen weiter. Er wies dabei auf den Fahrplanwechsel am 12. Dezember hin. Ab diesem Datum erreichen Bahnreisende von Bern beziehungsweise Lausanne bequem das Postauto in Richtung Mund und Blatten. Der gleiche Kurs gewährleistet auf der Rückfahrt auch die Bahnanschlüsse nach Bern und Lausanne.

Vortrittsregelung beachten

Vortritt hat immer das im Kreis fahrende Fahrzeug. Für die übrigen Verkehrsteilnehmer gilt das Signal «Kein Vortritt». Im Kreisel gilt der «Linksvortritt». Die Richtungsänderung braucht vor dem Kreisel nicht angezeigt zu werden. Die Blinkerstellung hat erst vor dem Verlassen des Kreisels oder vor einem Spurwechsel zu erfolgen.
Werden diese Regeln beherzigt, läuft im Kreisverkehr alles rund. Dennoch zeichnen sich beim neuen Kreisel vor der Rhonebrücke schon nach wenigen Tagen einige Konfliktfelder ab. Heikle Situationen gibts etwa bei der Ausfahrt Naters von der Umfahrungsstrasse her, welche unmittelbar neben der Verbindungsstrasse vom Denner-Kreisel in den neuen Kreisel mündet. Treffen zwei Fahrzeuge gleichzeitig am Kreisel ein, ist das linke Fahrzeug, das von der Umfahrungsstrasse kommt, vortrittsberechtigt. Und die Radfahrer, welche die Rhonebrücke bisher auf der Ostseite überquerten, müssen künftig den Kreisel passieren, um via Bahnunterführung nach Brig zu gelangen. Viola Amherd hat den Kreisel zu Testzwecken von allen Seiten befahren und dabei feststellen müssen, dass die neue Verkehrsführung «schon etwas gewöhnungsbedürftig» ist. **fm**

«Verkraftbares Defizit» erwartet

Gemeinde Naters rechnet im Kostenvoranschlag 2005 mit Fehlbetrag von knapp 1,5 Mio. Franken

Naters. – **Die Gemeinde Naters rechnet nächstes Jahr mit einem Cashflow von knapp 3 Mio. Franken. Bei voraussichtlichen Nettoinvestitionen von 4,46 Mio. Franken bleibt dennoch ein Defizit von 1,46 Mio. Franken, welches aufgrund der gesunden Finanzlagen aber zu verkraften sei, wie Gemeindepräsidentin Edith Nanzer-Hutter anlässlich einer Medienorientierung sagte.**
In der laufenden Rechnung sind die Einnahmen mit 20,451 Mio. Franken veranschlagt. Mit 14,520 Mio. Franken oder 71 Prozent des Gesamtertrags bilden die Steuern nach wie vor die Haupteinnahmequelle der Gemeinde. Die Entgelte, Gebühren und Arbeitnehmerbeiträge an Sozialleistungen betragen 2,677 Mio. Franken (13 Prozent), Regalien und Konzessionen (Wasserzinse) stehen mit 2,205 Mio. Franken zu Buche.
Die Ausgaben sind mit insgesamt 17,457 Mio. Franken budgetiert. Mit 5,399 Mio. Franken oder 36,4 Prozent des Gesamtaufwands) bildet der Personalaufwand den grössten Ausgabenposten, gefolgt von Transferausgaben in der Höhe von 3,690 Mio. Franken (18 Prozent) und den Löhnen des Lehrpersonals mit 3,609 Mio. Franken (17,64 Prozent).

Naters will über 7 Millionen investieren

Naters plant für nächstes Jahr Investitionen von insgesamt 7,883 Mio. Franken. Davon entfallen allein 6,467 Mio. Franken auf den Bereich «Sachgüter» (Grundstücke, Tief- und Hochbauten), wobei der Gerinneausbau am Kelchbach mit rund 3,5 Mio. Franken den grössten Investitionsbrocken darstellt. 1,416 Mio. Franken sind für «Darlehen und Beteiligungen» vorgesehen. Darin enthalten ist neben einer Million Franken für die Aktienzeichnung bei der Belalp Bahnen AG auch eine Tranche von 350 000 Franken für die Beteiligung an der Alterssiedlung St. Michael.
Die Gemeinde rechnet andererseits mit Investitionsbeiträgen von 3,421 Mio. Franken. Die Nettoinvestitionen belaufen sich demnach auf 4,462 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung des Cashflows von 2,994 Mio. Franken wird in der Gesamtrechnung ein Finanzierungsfehlbetrag von 1,468 Mio. Franken erwartet. Angesichts der gesunden Finanzlage, so Gemeindepräsidentin Edith Nanzer, sei dieses Defizit verkraftbar.

Budget soll erstmals genehmigt werden

Obwohl die einschlägigen Gesetzesänderungen noch nicht in Kraft getreten sind, will die Gemeinde Naters der Bevölkerung den Kostenvoranschlag nicht wie bisher nur zur Kenntnis bringen, sondern der Urversammlung am 17. November zur Genehmigung unterbreiten. Gleichzeitig sollen die stimmberechtigten Natischerinnen und Natischer auf Antrag des Gemeinderats erstmals auch die Rechnungsrevisoren für die Amtsperiode 2005 bis 2008 wählen.
Neu gestaltet wurde zudem die Informationsbroschüre zum Voranschlag, in der die wichtigsten Zahlen und Fakten in geraffter Form dargestellt sind. Für interessierte Kreise hält die Gemeindekanzlei aber auch den detaillierten Bericht bereit.

Danke, das wars: Die abtretende Gemeindepräsidentin Edith Nanzer-Hutter, flankiert von Finanzverwalter Damian Schmid (rechts), und Gemeindesekretär Alphons Epiney anlässlich ihrer letzten Medienorientierung. Foto wb

«Massvolle Investitionspolitik»

Der Gemeinderat wird der Urversammlung auch den Finanzplan 2004 bis 2008 präsentieren. Stiegen die Erträge in der Basisperiode im Jahresdurchschnitt lediglich um 1,3 Prozent an, dürften sie in der Planungsperiode vor allem wegen der Steuernachforderungen bei den natürlichen Personen (jährliche Veranlagung) mit über 10 Prozent markant zunehmen. Für laufenden Aufwand, der seit 1999 nur geringfügig zunahm, wird ein jährlicher Anstieg von durchschnittlich 3,7 Prozent prognostiziert. Ein solcher Zuwachs sei zu hoch und müsse reduziert werden, merkte Edith Nanzer an. Verbesserungsfähig erscheint der Präsidentin auch der Cashflow, der in der Basisperiode durchschnittlich etwa 18 Prozent des Gesamtertrags ausmachte und in der Planungsperiode noch auf rund 16 Prozent geschätzt wird.
Die Bruttoinvestitionen beliefen sich in den letzten fünf Jahren auf 35,757 Mio. Franken. Dies ergibt eine jährliche Investitionsquote von durchschnittlich 7,1 Mio. Franken. Bis 2008 will Naters schätzungsweise 46,5 Mio. Franken investieren, was einer jährlichen Investitionsquote von 9,3 Mio. Franken entspricht. Damit verfolgt die Gemeinde nach Darstellung von Edith Nanzer weiterhin eine «massvolle Investitionspolitik».
Hält die Gemeinde das Investitionsprogramm der nächsten Jahre ein, werden die mittel- und langfristigen Schulden bis 2008 von derzeit rund 30 Mio. Franken wieder auf über 36 Mio. Franken ansteigen. Daraus ergibt sich in der Planungsperiode eine Pro-Kopf-Verschuldung von durchschnittlich 3966 Franken. **fm**

Am Briger Bahnhof entsteht eine kluge Projekt-Kombination

160 Parkplätze für die Stadtgemeinde und der neue Verwaltungssitz für die MGB unter einem Dach

Brig-Glis. – **Was lange währt, wird endlich gut. Die Stadtgemeinde Brig-Glis löst das altbekannte Parkingproblem am Bahnhof durch einen gemeinsamen Bau mit der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) für deren neuen Verwaltungssitz. Gerechnet wird mit Investitionen von knapp zehn Millionen Franken.**

Letzte Woche wurden sich die Verhandlungspartner einig: Das gemeinsame Bauvorhaben soll auf dem Areal westlich der SBB-Unterführung und nördlich der alten FO-Depots direkt an den Schienensträngen der SBB realisiert werden. Die entsprechenden Vereinbarungen, auch mit der SBB als Bodenverkäuferin, sind unter Dach und Fach. Details werden noch zu regeln sein.

Optimale Anbindung

Der Standort erweist sich bezüglich unmittelbarer Bahnhofnähe wie in der direkten Anbindung an die Umfahrungsstrasse der A19 durch die besagte Unterführung Richtung Naters als optimal. Für die MGB gilt bezüglich ihres neuen Verwaltungsgebäudes dasselbe. Es kommt als zweistöckiger Aufbau auf das zweigeschossige Parkhaus mit dem Eingang just auf Perronhöhe des künftigen Hochbahnhofs der MGB zu stehen. Näher sein am direkten Betriebsgeschehen ist nicht mehr möglich.

Parking vors Volk

Das Projekt wird am 27. November dem Stimmvolk von Brig-Glis zur Genehmigung vorgelegt werden. Dies erfordert der Kostenrahmen von rund sechs Millionen Franken. Darin sind als wesentliche Posten der eigentliche Bau des Parkhauses, der dafür notwendige Landerwerb von rund 800 m² von der SBB sowie die Übernahme der MGB-Liegenschaft an der Nordstrasse zu nennen. Die MGB bringt ihrerseits den zusätzlichen Bodenbedarf ins Projekt ein.

Bis 2007 realisieren

Die Planung geht von zwei Parking-Stockwerken mit je 80 Stellplätzen aus. Sie ermöglicht zu einem späteren Zeitpunkt einen etappierbaren Ausbau Richtung Süden in nochmals gleicher Grösse. Das Parkhaus erhält eine Länge von 118 m und eine Breite von 18,50 m. Es wird statisch mit verstärkten Elementen bestückt, damit das zweigeschossige Verwaltungsgebäude aufgesetzt werden kann. Dieses wird Büroräumlichkeiten von rund 2500 m² umfassen. Die MGB rechnet für ihren Neubau mit Kosten von rund 3,5 Millionen Franken.

Die Realisierung soll zügig vorangetrieben werden. 2007 soll das Parkhaus, spätestens Mitte 2008 das Verwaltungsgebäude bezugsbereit sein.

Parking der Stadtgemeinde und Verwaltungsgebäude der MGB werden direkt an die SBB-Gleise westlich der Unterführung Richtung Naters gebaut. Fotos wb

Stadtpräsidentin Viola Amherd erläutert die Projektunterlagen. Sie ist von den Vorteilen des gemeinsamen Bauvorhabens überzeugt.

Ausbau möglich

Laut Stadtpräsidentin Viola Amherd «kommt uns ein Parkfeld bei diesem Projekt auf durchschnittlich 36 000 Franken zu stehen. Das ist ein sehr guter Preis, wenn man weiss, das beim vormaligen Parkplatz-Projekt gemeinsam mit der Post ein Platz auf 65 000 Franken zu stehen gekommen wäre». Jenes Projekt hätte 155 Stellplätze umfasst, allerdings hätten dafür 45 bestehende Parkplätze geopfert werden müssen.

Als weiterer Vorteil ergibt sich beim jetzt gewählten Standort, dass auf der Südseite des Parkhauses eine ganze Reihe von zusätzlichen Aussenparkplätzen möglich sind. Ist die Ostausfahrt der MGB einmal realisiert und der Hochbahnhof in Betrieb, wird das ganze Terrain bis zur Viktoriastrasse von der Stadtgemeinde umgezont werden. Bodeneigentümerin ist hier die MGB. «Das ist Bestandteil des Gesamtpaketes Bahnhof-Planung», so Amherd. Entsprechende Vorverträge seien diesbezüglich noch mit der FO 2002 abgeschlossen worden. Ein Teil davon sei nun durch das Parkhausprojekt eben vorzuziehen.

Viola Amherd rühmt in diesem Zusammenhang die fairen, sachlichen Verhandlungen von SBB und MGB. «Wir stiessen auf sehr korrekte Partner.»

Mosaikstein in einem Gesamtpaket

Gut zur Aufwertung des Bahnhofs Brig passt im Sinne der Stadtgemeinde, dass die SBB in die Sanierung des Bahnhofgebäudes 15 Millionen Franken investieren werden. Eine bauliche Verbesserung ist zudem auch für den Busterminal geplant. Auf dem alten FO-Areal (nordwestlich des Denner-Kreisels) wird derzeit von der Stadtgemeinde geprüft, ein Parkplatz-Provisorium anzubieten. Dies als Ersatz für die weggefallenen Parkplätze auf dem Dulio-Areal, das bekanntlich von privaten Investoren neu überbaut wird.

Positive Signalwirkung für Brig-Glis

Brig-Glis realisiert mit dem Bahnhof-Parking ein Werk mit zweifacher Signalwirkung. Die Stadtgemeinde wird damit zumindest etwas ihren Ruf los, investitionsscheu zu sein und primär sparen zu wollen. Zum andern kann mit dem Bauprojekt der Verwaltungssitz der MGB längerfristig an Brig gebunden werden. Der MGB-Geschäftsvorsitzende, Hans-Rudolf Mooser, macht keinen Hehl daraus, dass die MGB, die ihre Verwaltung derzeit auf die zwei ehemaligen Bürostandorte von BVZ (an der Nordstrasse) und FO (an der Überlandstrasse) aufgeteilt hat, sowie zusätzlich im Bahnhofareal präsent ist, eine neue Gesamtlösung suchte und dabei auch die Option Visp (mit dem neuen Knotenbahnhof ab 2007) prüfte. Zur Vereinbarung von Stadtgemeinde und MGB gehört, dass die Gemeinde das Verwaltungsgebäude an der Nordstrasse übernimmt. Über künftige Verwendungszwecke wird laut Amherd im Schloss noch nachgedacht. **tr**

Neue Programme auf DIGITnet

Visp. – **eing.) Ab Dienstag, 6. September 2005, werden auf dem DIGITnet neu die Programme WDR, NDR, SWR und 3SAT aufgeschaltet. Zugleich gilt eine neue Programmreihenfolge. Mit diesem Schritt entsprechen Valaiscom/Intercom den Ergebnissen ihrer Kundenumfrage von Anfang Jahr und verbessern damit ihr Angebot.**

Eine von der Fernfachhochschule Schweiz (FFHS) im Auftrag der Valaiscom durchgeführte Kundenumfrage hatte im Frühjahr ergeben, dass über drei Viertel der DIGITnet-Kunden mit der angebotenen Programmpalette zufrieden waren. Dennoch wurde der Wunsch nach einer Erweiterung der deutschsprachigen Programme oft aufgeführt.

Valaiscom/Intercom schalten deshalb ab Dienstag, 6. September 2005, neu die Programme WDR, NDR, SWR und 3SAT auf dem DIGITnet auf. Die notwendige Kapazität wird durch die Abschaltung der Programme Italia 1, France 3, NBC und BBC Prime geschaffen.

Zugleich wird die Reihenfolge angepasst. Damit sind die Programme nun in zusammenhängenden Sprachgruppen zusammengefasst, sodass die Navigation durch die 38 Fernsehprogramme erleichtert wird. Das Learn-TV erhält nun mit der Programmnummer 4, direkt hinter dem VS1, einen ihm gebührenden Platz.

Sofern sich auf der DIGITnet Set Top Box die neueste Software befindet, ist für den Empfang der neuen Programme keine Aktion seitens des Kunden notwendig. Die DIGITnet Set Top Box nimmt den Programmwechsel selbständig vor. Ältere Softwareversionen sollten unter Anleitung des Intercom-Kundendienstes unter Telefon 027 948 40 40 auf den neuesten Stand gebracht werden.

«Nouvelliste» steigt bei der RZ ein

Der Unterwalliser «Nouvelliste» übernimmt einen Drittel der Aktien der RZ («RhoneZeitung»)

Sitten/Brig. – **Der «Nouvelliste» steigt über die Rhône Média SA mit einer Minderheiten-Beteiligung bei der Alpmedia AG in Brig ein, welche die «RhoneZeitung» herausgibt. Die beiden Unternehmen streben eine enge und breite Kooperation an.**

Wie German Escher gestern auf Anfrage hin erklärte, wollen die beiden Partner möglichst Synergien in erster Linie im Druckbereich, dann aber auch bei der Verteilung, beim Marketing, in der Werbung bis hin zur Redaktion nutzen. Damit kommt seit der Gründung der Gratis-Wochenzeitung RZ im Jahre 1998 erstmals wieder Bewegung in die Walliser Zeitungslandschaft. Die beiden Verlagshäuser haben nach monatelangen Verhandlungen dieser Tage einer Absichtserklärung zugestimmt. Auf der Grundlage dieser Kooperation sollen auch neue Ideen entwickelt werden, wie die Verlage in einer Medienmitteilung schreiben.

Aus einer Position der Schwäche?

Lehnt sich die RZ aus einer Position der Schwäche heraus an den grossen und starken Partner im Unterwallis an? In den vergangenen Jahren war immer wieder die Rede davon, dass die RZ im harten Geschäftsumfeld des Oberwallis mit Ertragsproblemen kämpfe. Dies stellt German Escher in Abrede. Die RZ sei auf Erfolgskurs, die Auflage steige und der Erfolg bei den Inserenten sei gegeben. Die Wahl falle auf die Rhône Média SA und damit auf den «Nouvelliste», weil eine Beteiligung dieses Verlagshauses am ehesten Gewähr dafür biete, dass bei einer Nutzung der Synergien die wirtschaftliche und redaktionelle Unabhängigkeit gewahrt bleibe.

Bestandteil eines Druckauftrages

Die Beteiligung der Rhône Média SA, die den «Nouvelliste» herausgibt, ist zwar in erster Linie als Bestandteil eines Druckauftrages zu sehen. Bisher wurde die «RhoneZeitung» in Bern gedruckt. Ab dem 1. Januar 2006 übernimmt die Rhône Média SA den Druck der RZ. Für den Vertrieb wird die Messageries du Rhône zuständig sein, eine Tochterunternehmung der «Nouvelliste»-Herausgeberin Rhône Média SA. Für German Escher, zusammen mit seinem Bruder Bernhard der Hauptaktionär der RZ und gleichzeitig der Chefredaktor der Publikation, kommt damit ein Druckauftrag ins Wallis zurück.

Nicht der erste Ausflug ins Oberwallis

Der Einstieg der Rhône Média SA bei der Alpmedia AG erinnert an frühere Zeiten, als der «Nouvelliste» den «Walliser Volksfreund» übernommen hatte. Im Gegenzug wagte der Verlag des «Walliser Boten» den Schritt ins Unterwallis und gab während einiger Zeit das «Journal du Valais» heraus. Der damalige Pressekrieg zwischen den beiden Verlagshäusern endete damit, dass sich der «Nouvelliste» ins französischsprachige Wallis zurückzog und der «Walliser Bote» sich auf sein angestammtes Territorium im deutschsprachigen Oberwallis beschränkte.

«Walliser Bote» ist der Marktleader

Der «Walliser Bote» ist mit einer Auflage von 36 000 Exemplaren jeweils am Donnerstag und mit 27 500 an den übrigen Wochentagen der klare Marktführer im Oberwallis. Mit einer Abdeckung von 87 Prozent ist der WB der «Schweizer Meister» in der so genannten Reichweite, also bei dem Wert, mit dem die Zahl der Leserinnen und Leser im Verbreitungsgebiet gemessen wird. Im Gegensatz zum «Walliser Boten» werden bei der RZ keine Leserdaten von einer unabhängigen Stelle erhoben. **lth**

Schneller, sicherer, einfacher

Die Briger Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn soll innert zwei Jahren realisiert werden

Brig-Glis. – Die Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) ab dem Bahnhof Brig erlebte eine Woche nach Bekanntgabe der Baubewilligung gestern bereits den Spatenstich. Das Projekt soll in gut zwei Jahren realisiert und zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 in Betrieb genommen werden.

Auf dieses Datum hin ist bekanntlich auch die Inbetriebnahme des neuen Vollknotenbahnhofs Visp sowie die Aufnahme des Vollbetriebes am Lötschbergbasistunnel terminiert. Das alles wird zu einem Quantensprung in der Oberwalliser Bahnlandschaft führen.

25 Jahre Planung

«Es handelt sich um ein ehrgeiziges Bauvorhaben», hielt Hans-Rudolf Mooser, Vorsitzender der Unternehmensleitung der MGB, gestern anlässlich der Feier zum Spatenstich fest. Eingeladen worden waren dazu neben den Projektpartnern der SBB auch die Bauunternehmer und natürlich die politischen Vertreter von Bund, Kanton und Territorialgemeinden. Ständerat Rolf Escher, der MGB als vormaliger Direktor der FO und heutiger Verwaltungsrat nach wie vor mit viel Herzblut verbunden und eine der treibenden Kräfte des Projektes «Ostausfahrt», sagte in seiner Ansprache, dass die ganze Planungsphase rund 25 Jahre gedauert habe. Heute könne man stolz darauf sein, den Glauben an die Möglichkeit einer Ostausfahrt nie verloren zu haben, auch wenn man zwischendurch Rückschläge zu verkraften gehabt habe.

Hochbahnhof bis 2014

Die Richtigkeit der Ostausfahrt gilt umso mehr, als dass gestern seitens der SBB bekräftigt wurde, an den Plänen des Hochbahnhofs festzuhalten. Diese werden die Verlegung des gesamten MGB-Schienenverkehrs aufs heutige Perron 1 der SBB bedeuten. Die MGB hoffen, diese so genannte zweite Etappe der Ostausfahrt bis ins Jahr 2014 realisieren zu können. Damit würde der Bahnhofplatz definitiv schienenfrei.
Es ist wohl das Schicksal der Unternehmer, dass sie für die Umsetzung nur gut zwei Jahre zur Verfügung haben.

Bautechnische Tücken

Das wird für alle Beteiligten zu einer echten Herausforderung werden. Denn das Projekt hat seine Tücken. Das zeigen alleine schon die Kunstbauten auf diesem rund 2,5 km langen Teilstück bis zur Einmündung ins bestehende Trassee kurz vor dem Bahnhof Bitsch. Bernhard Gloor und Roland Oggier von der Projektleitung verwiesen auf die diversen Stützmauern mit einer Gesamtlänge von 480 m, die Wanne West (120 m), die Unterführung unter den SBB-Gleisen (180 m), die Wanne Ost (170 m), die Rhonebrücke (175 m) und die Unterquerung der Strasse Bitsch (5 m).

MGB-Direktor Hans-Rudolf Mooser (links) begrüsst die Gäste zum Spatenstich für den Bau der Ostausfahrt. Im Vordergrund ist der Abbruchhammer bereit, den letzten Prellbock aus dem Weg zu räumen. Fotos wb

10 Gebäude weichen

Bevor gebaut werden kann, gilt es vorerst einmal abzureissen und Platz zu schaffen. Dem neuen Trassee müssen insgesamt zehn Gebäude weichen, darunter das grosse Getreidedepot samt Hochbau. Gestern wurde während der Spatenstichfeier durch den Abbruchhammer als Erstes symbolisch ein Prellbock aus dem Weg geräumt.

62,5 Millionen Kosten

Der Kostenvoranschlag für das ganze Projekt beläuft sich auf 62,5 Millionen Franken. In den Jahren 2005 und 2006 sind laut Hans-Rudolf Mooser 40,5 Millionen Franken budgetiert. 17,3 Millionen Franken werden vom Bund übernommen. Die Kantone beteiligen sich mit 12,7 Mio. Franken (Wallis 10,5 Mio., Uri 1,4 Mio. und Graubünden 0,8 Mio.). Die restlichen 10,5 Millionen Franken werden durch Eigenmittel und aus Reserven für künftige Investitionen gedeckt. Der Mittelbedarf beträgt weitere 21,9 Millionen Franken, wobei die Finanzierung über eine noch abzuschliessende Leistungsvereinbarung zwischen Bund und der MGB Infrastruktur AG erfolgt. Die dazu massgeblichen gesetzlichen Bestimmungen werden in der aktuell diskutierten Bahnreform 2 zum Thema werden.

Zeitgewinn

Für den öffentlichen Verkehr im Oberwallis, für Brig-Glis, für Naters und für die MGB sei der Spatenstich zur Ostausfahrt ein erfreulicher Tag, sagte Rolf Escher. Die Gründe liegen auf der Hand. Der Bahnverkehr wird in der Oberwalliser Grossagglomeration schneller, sicherer und einfacher.
Schneller, weil die Fahrgäste künftig zwischen Visp und Bitsch (bei einem Lokwechsel im Sackbahnhof Brig/Wegfall der Halte in Naters) bis zu 30 Minuten Zeit gewinnen können. Das wird für die Reisenden Richtung Goms nicht zuletzt als grosser Vorteil gesehen, wenn einmal die NEAT die Tagesausflügler deutlich schneller ins Wallis bringen wird.

Mehr Sicherheit

Sicherer, weil in Naters 22 Niveauübergänge aufgehoben werden können. Übergänge, die in den vergangenen Jahren verschiedene Unfälle, leider auch mit tödlichem Ausgang, mit sich brachten. Der Rückbau der 2,8 km langen Strecke auf Natischer Territorium beginnt ab Frühjahr 2008. Der Gemeinderat lanciert betreffend der künftigen Nutzung des frei werdenden Terrains mit einer Gesamtfläche von 25 473 m² längs durchs Dorf einen Ideenwettbewerb. Dem Rückkauf des Bodens wurde durch die Gemeinde im November 2003 zugestimmt. Der Kaufvertrag tritt ab Inbetriebnahme der Ostausfahrt in Kraft, womit der Kaufpreis von insgesamt 2,747 Millionen Franken frühestens im Jahre 2008 fällig wird. Laut Gemeindepräsident Manfred Holzer ist der künftige Landstreifen für die Gemeinde Naters eine einmalige Gelegenheit, Fussgängern und Radfahrern eine eigene Zone zu schaffen.
Wird einmal der Hochbahnhof Tatsache sein, wird das auch wesentlich zur Verkehrs- und Personensicherheit auf dem ganzen Bahnhofplatzareal beitragen.

Betrieb vereinfacht

Einfacher wird die Ostausfahrt für den täglichen Betriebsablauf der MGB. Dieser kann deutlich optimiert werden. Durch den Wegfall der Schlaufe über Naters wird Brig zum Durchgangsbahnhof. Es müssen keine Lokwechsel mehr vorgenommen werden. Ausserdem können die Zugsfrequenzen beim Bahnhofübergang Dennerkreisel um fast zwei Drittel reduziert werden. Das heisst, die besagte Barriere wird danach noch zwischen 45 und 55 Schliessungen täglich erleben, heute sind es 130 bis 150. Der Innerortsverkehr zwischen Brig und Naters wird also wesentlich erleichtert werden.

Von Investitionen und Abgeltungen

Jean-Jacques Rey-Bellet, Vorsteher des kantonalen Departementes für Verkehr, Bau und Umwelt, kam in seinen Ausführungen auf die Investitionsbedürfnisse des öffentlichen Verkehrs im Wallis zu sprechen. Da stünden grosse Herausforderungen an, die zu einer echten Umgestaltungsphase im öffentlichen Verkehr geführt hätten. Neben allen Aufwendungen für die Ausrüstung des Angebotes müsse darauf hingewiesen werden, dass auf dem Gebiet der Bewirtschaftung jährlich von Bund, Kantonen und Gemeinden 120 Millionen Franken Abgeltungen ausbezahlt werden, um die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton sicherzustellen. Von einer Aufstockung dieser Beträge könne in naher Zukunft nicht ausgegangen werden. Das bedeute, dass Fahrpläne und Produkte immer optimierter einzusetzen seien. Die Basiserschliessung auch abgelegener Regionen sowie der Erhalt einer ausreichenden Bedienung für den ganzen Kanton sei politische Zielsetzung.
Von allen Rednern lobend erwähnt wurde die Kooperationsbereitschaft der SBB, die sich über ihre Infrastruktur AG als ein bewegliches, modernes Unternehmen erweise. **tr**

175 m lang wird die neue MGB-Brücke über die Rhone Richtung Bitsch.

Die Verantwortlichen von MGB und SBB mit Staatsrat Jean-Jacques Rey-Bellet. Ab heute gehts mit den Bauarbeiten los, am 7. Dezember 2007 soll die Ostausfahrt parallel mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels sowie des neuen Vollknoten-Bahnhofs Visp in Betrieb genommen werden.

Die MGB-Ostausfahrt braucht vom Kanton noch 8,5 Millionen

Zweite Finanzierungsetappe wegen Bundesgesetzgebung – Gesamtkosten von 62,5 Mio. werden eingehalten

Brig/Naters. – **Die Realisierung der Briger Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) geht planmässig voran. Derweil ist noch die definitive Finanzierung zu sichern. Der Kanton befindet dazu über einen Verpflichtungskredit von 8,442 Mio. Franken.**

Das Bauprojekt geht von Gesamtinvestitionen in der Höhe von 62,452 Millionen Franken aus. Über seine Notwendigkeit ist bereits verschiedentlich orientiert worden.

Im Dezember 2007 betriebsbereit sein

Die Ostausfahrt erübrigt auf dem Bahnhofplatz in Brig aufwändige Rangiermanöver (inklusive Lokwechsel) und ergibt für die Durchreisenden einen Zeitgewinn von 17 Minuten. Brig wird vom Sack- zum Transitbahnhof. Gleichzeitig werden durch die neue Linienführung 20 Bahnübergänge in Brig-Glis und Naters aufgehoben werden können, was einen grossen Sicherheitsgewinn darstellt. Naters wird zudem vom Verkehrslärm entlastet und erfährt entlang des Trassees, das die Gemeinde für 2,347 Millionen Franken gekauft hat, eine höhere Wohnqualität.

Die MGB hat mit den Bauarbeiten am 30. September 2005 begonnen. Sie rechnet damit, parallel zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels, also am 7. Dezember 2007, die neue Ostausfahrt in Betrieb nehmen zu können.

Unveränderte Kosten

An den Kosten hat sich seit Planungsstand 2004 nichts verändert. Dies wurde von Bund und Kanton, welche die Investitionen zu 92,7 Prozent finanzieren, auch gefordert. Wo sich in einzelnen Posten durch spezielle Aufwände Mehrkosten ergaben, mussten diese andernorts eingespart werden.

Die Bauarbeiten an der Briger Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn gehen planmässig voran. Der Tunnel unter den SBB-Gleisen hindurch besteht bereits. Die neue Strecke soll im Dezember 2007 verkehrsbereit sein. Foto wb

Der Kanton Wallis hat zur Finanzierung der MGB-Ostausfahrt im Februar 2005 bereits einmal einen Verpflichtungskredit von 10,5 Millionen Franken beschlossen. Das Geschäft war damals im Grossen Rat angesichts der unbestrittenen Notwendigkeit und der einstimmigen Empfehlungen der Thematischen Kommission für Bau und Verkehr völlig unbestritten.

Es bleiben 21,9 Mio.

Warum wird beim Kanton jetzt trotzdem nochmals um eine Finanzspritze nachgefragt? In der ersten Tranche wurde der Mittelbedarf von 40,5 Millionen Franken für die Jahre 2005 und 2006 budgetiert. Dies war wegen des 8. Bundesrahmenkredites, der am 31. Dezember 2006 ausläuft, gar nicht anders möglich. Die Finanzierung der restlichen Kosten von 21,9 Millionen Franken blieb damals abhängig von einem neuen Entscheid im Rahmen der Bahnreform 2, die auch andere Finanzierungsformen für das Schweizerische Bahnnetz (aufgeteilt in ein Grund- und Ergänzungsnetz) definieren sollte. Diese Reform wurde vom eidg. Parlament Ende 2005 dann jedoch zurückgewiesen.

Bundesrahmenkredit garantiert Mittel

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) lancierte daraufhin, bestehend auf den aktuellen Gesetzesbestimmungen und nach einer Vernehmlassung bei den Transportunternehmen, einen 9. Bundesrahmenkredit. Dieser wird im Sinne einer Übergangslösung in Jahrestranchen den Unternehmen zugeteilt. Was dann eine neue Bahnreformvorlage bringen wird, wird sich zeigen.

Im erwähnten 9. Rahmenkredit ist der Finanzierungsrestbetrag der eingeleiteten Bauarbeiten bei der Ostausfahrt Brig selbstverständlich enthalten. Die Beteiligungssätze von Bund und Kantonen entsprechen der heutigen Situation. Der Bund übernimmt gemäss geltendem Kostenverteilschlüssel 57,69 Prozent der Investitionen, der Kanton Wallis 35,01 Prozent. Mitbeteiligt sind ferner die Kantone Uri (4,64%) und Graubünden (2,66%) im Verhältnis zum Gebiet, welches die MGB in ihrem Kanton erschliesst.

Keine andere Wahl

Der Verpflichtungskredit dürfte nächste Woche im Grossen Rat keine hohen Wellen werfen. Dem Kantonsparlament bleibt kaum etwas anderes übrig, als die Beendigung des verkehrsstrategisch für die Region bedeutsamen Werkes zu finanzieren. Die etappenweise Finanzierung ist nicht das Ergebnis einer taktischen Mogelei, um mit grösserer Sicherheit an öffentliche Gelder zu kommen, sondern die Verpflichtung gegenüber den zu erwartenden neuen gesetzlichen Bundesbestimmungen per 1. Januar 2007. Dass diese durch die Ablehnung der Bahnreform 2 jetzt auf sich warten lassen, war damals nicht voraussehbar. Für die Gewissenhaftigkeit des Projektes spricht überdies, dass die Kosten im ursprünglichen Budgetrahmen gehalten werden konnten.

4,7 Mio. Eigenmittel

Die MGB liefert ihren finanziellen Beitrag an dieses Werk durch Eigenmittel in der Höhe von 4,7 Millionen Franken. Dieses Geld stammt aus Grundstückverkäufen an die Gemeinden Naters und Brig-Glis. Westlich der Briger Furkastrasse erstand die Stadtgemeinde das ehemalige FO-Areal (8081 m²) für 2,020 Millionen Franken. Für den Verkauf des Bahntrassees durch Naters sowie des Stationsareals wurden von der Standortgemeinde 2,747 Mio. Franken gelöst. **tr**

Neue Attraktion auf dem «Hannig»

Neuer Kinderspielplatz in aussichtsreicher Lage

Saas Fee. – **eing.) Die Tourismusstation Saas Fee verfügt seit Mitte September über eine neue Attraktion: Nach zehnmonatiger Planungs- und Bauzeit ist am vergangenen Sonntag der neue Kinderspielplatz auf dem Sonnenberg «Hannig» eröffnet worden.**

Da der bisherige Spielplatz den Anforderungen an diesem vielbesuchten Aussichtspunkt nicht mehr genügte, haben sich die Leistungsträger von Saas Fee Tourismus, der Saas Fee Bergbahnen AG sowie der Gemeinde Saas Fee entschieden, einen neuen Kinderspielplatz zu bauen. Die baulichen Massnahmen sind während des Sommers vor allem von Arbeitslosen im Rahmen des öffentlichen Beschäftigungsprogrammes (OPRA) unter Mithilfe der gemeindeeigenen Betriebe durchgeführt worden. Die thematische Gestaltung des Spielplatzes orientiert sich ganz am Sonnenberg «Hannig». Dies kommt bei prächtigen Regenbogen ebenso zum Ausdruck wie beim dreistöckigen Spielturm, dessen Dach die Form der Sonne hat. Der Turm ist so erstellt worden, dass auf vier Seiten Spielgeräte angebracht werden konnten. Die Hauptattraktion ist zweifellos eine 14 Meter lange Rutschbahn.

Am vergangenen Sonntag ist der neue Kinderspielplatz in einer schlichten Feier eingeweiht worden. In einem kurzen Rückblick zeigte Gemeinderat Egon Lehner kurz die Geschichte des neuen Platzes auf und dankte allen beteiligten Arbeitern für ihren Einsatz in den vergangenen Wochen und Monaten. Der Kinderspielplatz wurde daraufhin durch Ortspfarrer Konrad Rieder unter den Schutz Gottes gestellt. Mit dem Bau der neuen Anlage zeigt Saas Fee, dass es sich der Bedeutung des Labels «Familien willkommen» von Saas Fee Tourismus durchaus bewusst ist.

Rutschen, klettern, schaukeln – hier brauchen die Kinder ihren Spieltrieb nicht zu zügeln. Foto zvg

Powersound im Bahnhof – die Swiss MountainBrass in Bern. Foto wb

Feuertaufe bestanden

Swiss MountainBrass im Berner Hauptbahnhof

Oberwallis/Bern. – **Die Swiss MountainBrass gab am vergangenen Sonntag im Berner Hauptbahnhof ihr erstes offizielles Konzert. Am kommenden Samstag, 7. Oktober, wird die Formation in Naters und Brig zu hören sein.**

Die Swiss MountainBrass ist am 7. Januar 2006 als erste Walliser Powerbrass-Band gegründet worden. Seit rund einem halben Jahr haben sich nun über 55 Musikerinnen und Musiker aus allen Teilen des Oberwallis auf diese ersten Konzerte vorbereitet und dabei ein abwechslungsreiches Programm aus den Sparten Pop/Rock, Latino und Soul eingeübt.

Am vergangenen Sonntagnachmittag erfolgte im Berner Hauptbahnhof die Feuertaufe. Die Swiss MountainBrass präsentierte erstmals vor einem begeisterten Publikum ihr dreiviertelstündiges Programm mit eigens im neuartigen Powerbrass-Stil arrangierten Liedern. Das rockige «Poison» von Alice Cooper gehörte dabei genauso zum Programm wie das latinoverliebte «Conga» von Gloria Estefan oder das eher traditionelle «Olympic Spirit» von John Williams.

Im Oberwallis wird die Swiss MountainBrass erstmals am kommenden Samstag zu hören sein und zwar um 11.00 Uhr anlässlich des Merezmarktes in Naters und um 17.00 Uhr im Hof des Stockalperschlosses in Brig.

Freie Fahrt für die Ostausfahrt

Der Walliser Grosse Rat spricht einen Kredit von 8,4 Millionen Franken für die Matterhorn Gotthard Bahn

Aus dem Walliser Grossen Rat

Sitten. – **Der Walliser Grosse Rat hat alles Interesse, dass die Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) in Brig plangemäss zur Eröffnung der Neat am Lötschberg im Dezember 2007 in Betrieb genommen werden kann.**

Um dieses zu ermöglichen, sprach er gestern zur Finanzierung der zweiten Bautranche einstimmig (111:0) einen Verpflichtungskredit von (maximal) 8,4 Millionen Franken. Dabei handelt es sich um den Kantonsanteil an den Projekt-Restkosten in der Höhe von 21,9 Millionen Franken.

An der Briger Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn wird seit über einem Jahr intensiv gearbeitet. Jetzt beschloss der Grosse Rat die zweite Finanzierungsetappe mit dem Ziel, dass die Ostausfahrt gleichzeitig mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (Dezember 2007) in Betrieb gehen kann. Foto wb

Vorgaben des Bundes

Notwendig geworden war diese zweite Finanzierungsetappe nicht etwa wegen einer zweideutigen Salamitaktik der Begehrenssteller, sondern aufgrund der bundespolitischen Entwicklung betreffend die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. «Bern» hatte die erste Etappe des Projekts über den 8. Bundesrahmenkredit finanziert, der Ende 2006 ausläuft. Die weitere Finanzierung war, bedingt durch den Systemwechsel, stets im Rahmen der Bahnreform 2 geplant, die inzwischen jedoch vom Eidg. Parlament an den Bundesrat zurückgewiesen wurde. Dadurch wurde die Weiterfinanzierung durch einen 9. Rahmenkredit notwendig, der im Sinne von Übergangsbestimmungen inzwischen auch bereitgestellt wurde.

Keine Mehrkosten

Ausdrücklich festgehalten wurde von Kommissionspräsident Anton Andenmatten (CVPO) und Staatsrat Jean-Jacques Rey-Bellet übereinstimmend, dass es sich bei dieser zweiten Tranche nicht um die Finanzierung von Zusatzkosten handle. Der Bauherr hielt das Projekt, das seit gut einem Jahr bei einem engen Bauprogramm in der Realisierungsphase steht, bisher im geplanten Kostenrahmen von 62,452 Millionen Franken. Er ist dazu von Bund und Kanton auch verpflichtet worden.

Total 18 Millionen

Für die erste Finanzierungsetappe (bis Ende 2006) sprach der Grosse Rat dem Projekt bereits früher einen Verpflichtungskredit von 9,6 Millionen Franken. Der Kanton beteiligt sich an der Ostausfahrt also gesamthaft mit 18 Millionen Franken.

Die Bedeutung der MGB-Ostausfahrt in Brig wurde von keinem Fraktionssprecher infrage gestellt. Sie lässt Reisezeit gewinnen, vereinfacht die Abläufe (kein Lokwechsel mehr, weniger Rangierbewegungen) und dient der Sicherheit, insbesondere im dadurch völlig entlasteten Naters (mit insgesamt 20 Bahnübergängen). Den definitiven Nutzen wird das Projekt in Sachen Sicherheit für die vielen Briger Bahnhofplatz-Passanten freilich erst erhalten, wenn der Hochbahnhof realisiert ist. Gemäss Projekt ist bekanntlich, dass die Gleise der MGB mit der Zeit vom Bahnhofplatz verschwinden und auf Gleis 1 des SBB-Bahnhofs integriert werden.

Ausbau der Kantonsstrassen für 15,4 Millionen

Der Grosse Rat befasste sich verkehrstechnisch ferner mit zwei Strassenkorrektions-Projekten bei Vissoie und Nendaz. An beiden Orten plant das Baudepartement eine Verbreiterung der Strassen im Interesse der Verkehrssicherheit. Kommissionspräsident Andenmatten wie Staatsrat Rey-Bellet bezeichneten die Projekte als sinnvoll und der Situation angepasst. Von Luxusvarianten könne keine Rede sein. Zudem entsprächen sie dem ordentlichen Ausbaubedarf, seien also nicht neu. Denn das kantonale Strassennetz sei inzwischen zu 99 Prozent realisiert, sagte der zuständige Departementschef. Die verbreiterten Strassen würden insbesondere dem Bus- und Lastwagenverkehr entgegenkommen. Vom Ausbau der Kantonsstrassen würden in Sachen Sicherheit auch die Fussgänger profitieren.

Die beiden Geschäfte waren völlig unbestritten. Beim Projekt Vissoie – St. Luc – Chandolin handelt es sich um Investitionen von 9,7 Millionen Franken, jenes bei der Durch- und Ausfahrt von Haute-Nendaz kostet gemäss Budget 5,7 Millionen Franken. Gemäss Strassengesetz werden die beteiligten Gemeinden sich mit einem Kostenschlüssel von 25 Prozent an den Investitionen beteiligen müssen. **tr**

Der NEAT-Westanschluss liegt nicht in Walliser Hand

Der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels wird in Bern entschieden und hat dort keine Priorität

Sitten. – **Am gestrigen Morgen baute der Walliser Grosse Rat einen Berg von persönlichen Vorstössen seiner Mitglieder ab. Die meisten Motionen und Postulate wurden überwiesen. Die 24 Traktanden der Tagesordnung waren in weniger als drei Stunden durchberaten.**

Diskussionslos wurde zum Auftakt der Sitzung die Botschaft mit einer Serie von «Änderungen der kantonalen Gesetzgebung im Zivilverfahren zur Anpassung an das Bundesgesetz über das Bundesgericht» angenommen. Den Äusserungen von Kommissions-Vizepräsident Dr. Felix Zurbriggen (CSPO) wurde in dieser doch eher trockenen Juristenmaterie das Vertrauen geschenkt. Der Rat zeigte jedenfalls keine Lust, in die Details einzusteigen. Die erste Lesung wurde zügig und einstimmig abgeschlossen. Gleich anschliessend wurde angesichts der Einheit auf die für heute vorgesehene zweite Lesung verzichtet.

Die Polizeikorps fusionieren?

Widerspruch erfuhr das Postulat von André Vernay betreffend die Fusion der Kantons- und Gemeindepolizei «für eine effiziente und bürgernahe Polizei» seitens der SVP. Jean-Luc Addor befürchtet hier weitere Mittelbeschränkungen, was angesichts der vielen Aufgaben und Pflichten der Polizei nicht vertretbar sei. Staatsrat Jean-René Fournier sagte, dass die Zusammenarbeit zwischen Kantons- und Gemeinde-Polizeikorps sehr gut funktioniere, man aber in die angeregte Richtung trotzdem Überlegungen anstellen könne. Deshalb sei die Regierung für die Annahme des Postulates, auch wenn eine Fusion aus der Sicht des Staatsrates mittel- wie langfristig kein Thema sei. Das Postulat wurde mit 101:20 Stimmen überweisen.

Unvereinbarkeiten klären

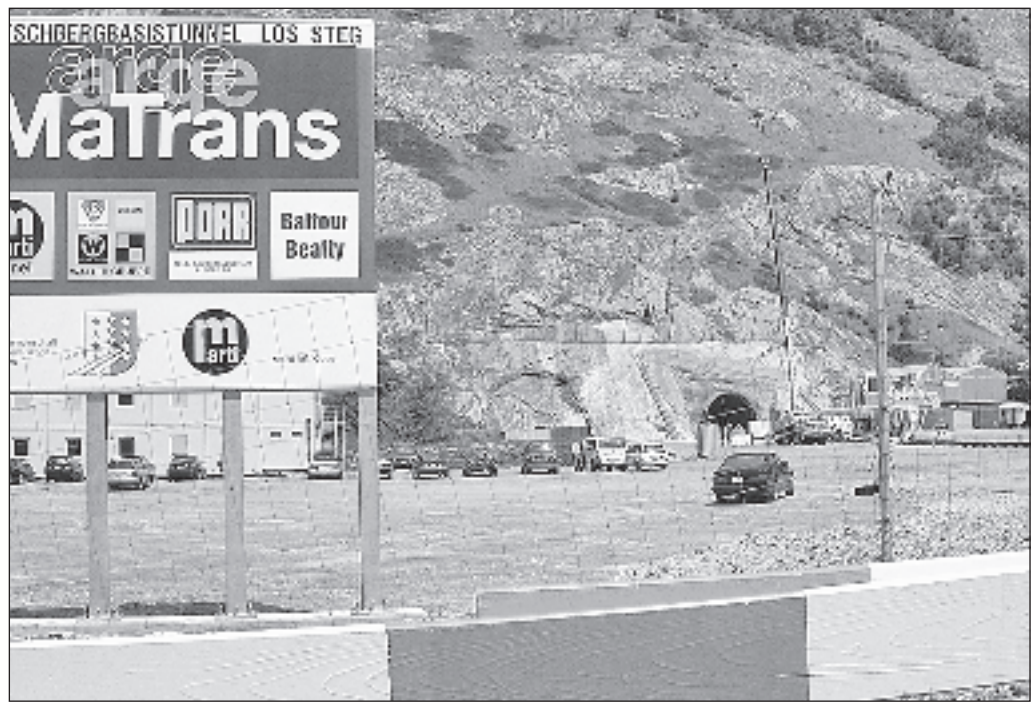
Von einer Motion in ein Postulat umgewandelt wurde das Begehren, die Unvereinbarkeiten von Kantons- und Gemeindeangestellten in gewissen Funktionen zu klären. Hier besteht in der Tat definitiver Klärungsbedarf, wenn zum Beispiel auf die Angestellten des Gesundheitsnetzes Wallis verwiesen wird, die nicht in den Grossen Rat gewählt werden können. Angeschaut werden soll in diesem Zusammenhang auch das seit vielen Jahren geltende Sonderstatut für Lehrpersonen (denen dies erlaubt ist).

Fusionen sind keine «Ultimo Ratio»

Eine Motion von Edmond Perruchoud betreffend die interkommunale Zusammenarbeit wurde vom Parlament deutlich abgewiesen. Der Motionär hatte vorgeschlagen, Möglichkeiten der Zusammenarbeit von Gemeinden auf der Grundlage des Privatrechts abzuklären. Er erwähnte als Beispiel den Zusammenarbeitsvertrag der drei Gemeinden Leukerbad, Inden und Varen. Auf diese Weise liessen sich Synergien nutzen und der «steinige Weg der Fusion» müsse nicht beschritten werden. Denn Gemeindefusionen seien die «Ultima Ratio». Die Mehrheit wollte von dieser Sichtweise nichts wissen.

Einmal mehr: Westanschluss Lötschberg

Sorgen macht sich Jacques-Roland Coudray zur Realisierung des Westastes des NEAT-Lötschbergtunnels. Wird er Realität oder ist er Mythos, wollte Coudray wissen. Er befürchtet, dass sich hier nichts mehr tut und verlangt vom Staatsrat einen klaren Positionsbezug. Jean-Jacques Rey-Bellet sagte, dies sei mittlerweile die 13. Anfrage in dieser Sache. Vielleicht bringe sie ja Glück. Die Regierung werde aber auch diesmal nicht eine definitive Antwort geben können. Entschieden werde in dieser Sache frühestens, wenn der übrige Tunnel vollumfänglich doppelspurig ausgebaut sei, was bekanntlich nicht der Fall sei. Es seien hier beim Bund, der in dieser Sache entscheidet, auch noch keine entsprechenden Planungen vorgesehen. Dies bedeute aber nicht, dass man sich beim Kanton nicht weiter für den Vollausbau des Lötschbergs inklusive Westanschluss einsetzen wolle, insbesondere auch unter dem Blickwinkel der Kostenexplosion am Gotthard. Längerfristig rechne man in der Kantonsregierung mit dem Vollausbau. Rey-Bellet nannte dafür Kosten von rund einer Milliarde Franken. Diese Gelder zu sprechen sei in Bern jedoch momentan kein prioritäres Thema.



Das Loch des NEAT-Anschlussstollens West in Steg/Niedergesteln weckt die Begierden der Walliser an einem Vollausbau des Basistunnels. Foto wb

Brandschutzvorschriften anpassen

Franz Ruppen (SVP) und Graziella Walker Salzmann (CSPO) hinterlegten erfolgreich Motionen, die sich mit Unvereinbarkeiten von neuen Brandschutzvorschriften mit dem kantonalen Baugesetz befassen. Hier sind geltende Gebäudeabstände nicht aufeinander abgestimmt. Die neuen Vorschriften haben laut Ruppen unzulässigerweise das Baugesetz abgeändert. Die Motionäre verlangen vom Staatsrat, die Unstimmigkeiten auszuräumen.

Klare Weisungen für die Verwaltung

Zum Schluss der Sitzung wurde ein Bericht der Geschäftsprüfungskommission (GPK) diskutiert, der eine Anzeige der kantonalen Steuerverwaltung gegen die Dienststelle der Vermessung beinhaltete. In den hektischen Tagen nach der A9-Problematik (Riedbergtunnel) sei hier lediglich aufgrund von Vermutungen übers Ziel hinausgeschossen worden. Die Verdachtsmomente liessen sich in der Folge jedenfalls nicht erhärten. Die Parlamentssprecher stellten in Unterstützung der GPK fest, dass die Verwaltung sich intern in solchen Fällen auf klare Vorgehensweisen müsse stützen können. Diese sollen Irritationen verhindern und auch die Beamten selbst schützen.

Staatsrat Thomas Burgener pflichtete dieser Sichtweise bei und kündigte das Erarbeiten klarer Weisungen an. Dazu werde auch die Justizkommission des Grossen Rates kontaktiert.

Das Parlament wird sich heute, zum Abschluss der Oktober-Session, zur Schlussberatung der beiden wichtigen Gesetze über das Gesundheitsnetz Wallis sowie die zu sanierenden staatlichen Vorsorgeeinrichtungen treffen. **tr**

Erarbeitung eines Masterplans

Architekturbüro «Farra & Fazan» soll den Briger Bahnhofplatz gestalten

B r i g - G l i s. – **Wenn dereinst die Gleise der Matterhorn Gotthard Bahn vom Briger Bahnhofplatz verschwinden werden, eröffnen sich neue städtebauliche Chancen. Ein Masterplan soll Klarheit bringen.**

Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) realisiert derzeit die Briger Ostausfahrt. Im Dezember dieses Jahres soll sie in Betrieb genommen werden, womit sich aufwendige Rangiermanöver auf dem Briger Bahnhofplatz künftig erübrigen werden. In einem weiteren Schritt soll dann ein Hochbahnhof entstehen. Die Schienen der MGB werden auf Gleis 1 des SBB-Bahnhofs integriert und verschwinden damit also definitiv vom Bahnhofplatz. Vor dem Jahr 2015 dürfte es zwar kaum so weit sein, dann aber werden sich für die Stadtgemeinde Brig-Glis neue städtebauliche Chancen ergeben. «Und damit wir auf alles vorbereitet sind, haben wir mit der Planung längst begonnen», sagt Stadtpräsidentin Viola Amherd. Im Mai des letzten Jahres erteilten die Stadtgemeinde Brig-Glis, die Matterhorn Gotthard Bahn und die SBB Immobilien einen entsprechenden Studienauftrag. Am gestrigen Montagmorgen informierten die Verantwortlichen über den aktuellen Stand des Projekts.

Sie berichteten über den Masterplan Bahnhof Brig (von links): Manfred Holzer, Gemeindepräsident Naters, Hans-Rudolf Mooser, Geschäftsführer MGB, Jurypräsident Carl Fingerhuth, Stadtpräsidentin Viola Amherd, Martin Zobrist, SBB Immobilien, und Stadtarchitekt Hans Ritz. Foto wb

Zeitraum: 25 Jahre

Demnach soll ein Masterplan erarbeitet werden, der unter Berücksichtigung städtebaulicher, verkehrsplanerischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Aspekte aufzeigt, wie die künftige räumliche Entwicklung über einen Zeitraum von gut 25 Jahren erfolgen soll und welche Etappen auf diesem Weg zurückzulegen sind. Der Gesamtperimeter gliedert sich in die Bereiche «Bahnhofplatz», «altes FO-Depot» und «Zirkusplatz Rhonesand». Ein weiterer Perimeter beinhaltet die Fussgänger- und Veloverbindung nach Naters. Im Zentrum steht aber freilich die Gestaltung des Bahnhofplatzes, der sowohl für die Stadt, wie auch für die MGB, die SBB, die Post und weitere Partner eine wichtige Rolle spielt.

Architekturbüro «Farra & Fazan»

In einer ersten Stufe wurden im Mai des letzten Jahres sechs Architekturbüros damit beauftragt, eine städtebauliche Vision zu entwickeln. Ende August 2006 wurden die Vorschläge bewertet und die Auswahl auf drei Architekturbüros reduziert. Am 7. Dezember 2006 kürte die Jury unter dem Präsidium des Zürcher Architekten Carl Fingerhuth schliesslich das Siegerteam. Mit der Erarbeitung des Masterplans wird demnach das Architekturbüro «Farra & Fazan» aus Lausanne beauftragt. «Die Jury beschliesst, den Beitrag von Farra & Fazan als Siegerprojekt auszuwählen und den Grundeigentümern dieses zur weiteren Bearbeitung zu empfehlen, da es sich städtebaulich gut einfügt, sein Potenzial und die Funktionalität vielversprechend sind und die Realisierbarkeit eine hohe Wahrscheinlichkeit besitzt», lautete die Begründung der Jury. Wie deren Präsident Carl Fingerhuth weiter ausführte, ist das Konzept des Lausanner Architektenteams nicht zwingend von der Hochlage der MGB abhängig. Ausserdem werde der Raum zwischen historischer Struktur und Bahnhof als Einheit verstanden, seine Grosszügigkeit respektiert, gewisse kommerzielle Nutzungen seien bereits mittelfristig realistisch und die Verkehrskonzeption ermögliche eine sinnvolle Umstrukturierung, welche die gesamte Situation entspanne.

Optimale Lage

Das Konzept des Architekturbüros «Farra & Fazan» ist derzeit noch sehr vage gehalten. Eine detailliertere Planung wird erst noch stattfinden. Der Vorschlag der Lausanner Architekten sieht aber mehrere Neubauten auf der Westseite des Bahnhofs vor, für deren Realisierung freilich noch Investoren gefunden werden müssten. Allerdings ist die Realisierung nicht zwingend notwendig. Der Masterplan wird ohnehin auf einen Zeitraum von über zwei Jahrzehnten ausgelegt. Die Stadtgemeinde jedoch wird die Trümpfe in der Hinterhand haben und bei Bedarf jederzeit Räumlichkeiten an bester Lage erstellen können. Die Grundlage für die Entwicklung des Bahnhofgebietes sollte damit also geschaffen sein. **rob**

Ausstellung der Beiträge

Die Beiträge der sechs Architekturbüros für den städtebaulichen Wettbewerb rund um den Bahnhof Brig können in den nächsten Tagen besichtigt werden. Die Beiträge werden vom 17. bis 21. Januar 2007 im Alten Werkhof an der alten Simplonstrasse 31 in Brig ausgestellt. Eröffnet wird die Ausstellung am morgigen Mittwoch um 14.00 Uhr im Rahmen einer Vernissage. Alsdann wird die Ausstellung jeweils von 16.00 bis 18.00 Uhr geöffnet sein.

Eugenio Rüegger verstärkt temporär die Geschäftsleitung

Neue Strukturen für die Aletsch Riederalp Bahnen AG

M ö r e l. – **Der Verwaltungsrat der Aletsch Riederalp Bahnen AG gibt sich selbstkritisch. Man habe die Ziele der Fusion nicht alle erreicht. Jetzt gibt man Gegensteuer und verstärkt die Geschäftsleitung mit Eugenio Rüegger.**

Die im Jahr 2004 getätigte Fusion zwischen den Riederalp Bahnen und den Verkehrsbetrieben Riederalp hatte zum Zweck, Synergien zur Optimierung der betriebswirtschaftlichen Situation und die Erhöhung des Cashflows zu erzielen.

«Nicht alle Ziele erreicht»

Die Aletsch Riederalp Bahnen AG erwirtschaftet heute einen Umsatz von rund 11 Mio. Franken und wies 2005 einen Cashflow von 2,6 Mio. Franken aus. «Im letzten Jahr ist er eingebrochen; wir haben nur 2,1 Mio. Franken ausgewiesen. Das ist zu wenig», bemerkt VR-Präsident Albert Bass.

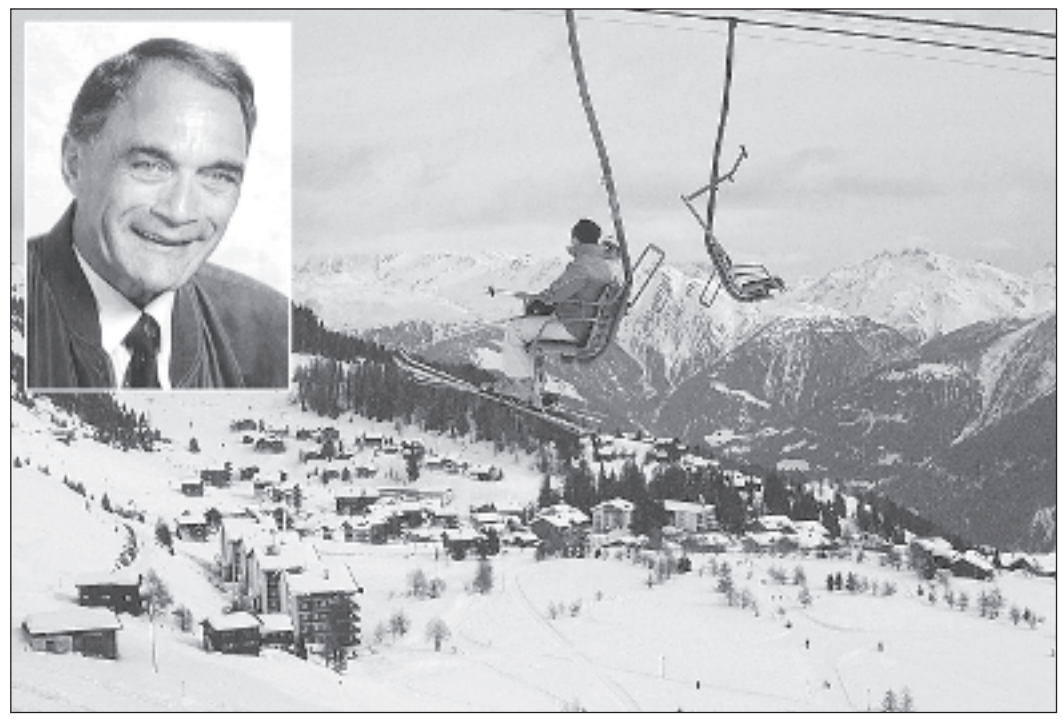
Heute müsse festgestellt werden, dass nicht alle Zielsetzungen des Verwaltungsrats erreicht worden seien, so Bass. Der Verwaltungsrat sei jedoch bestrebt, rasche und wirksame Massnahmen zu treffen, um dieser Situation gerecht zu werden: «Dabei ist es notwendig, dass einzelne Dienstleistungen auf verschiedenen Stufen angepasst werden.»

Ein erfahrener Bergbahnprofi

Für den effizienten Vollzug dieser Massnahmen hat der Verwaltungsrat der Aletsch Riederalp Bahnen AG beschlossen, die Geschäftsleitung zu verstärken. Als erste konkrete Massnahme hat der VR gestern Eugenio Rüegger ad interim zum Sonderbeauftragten und Vorsitzenden der Geschäftsleitung ernannt. Rüegger übt ein 60-Prozent-Pensum aus. Der VR gibt ihm zwei klare Ziele mit: «Er muss einen neuen Direktor suchen und dann aufbauen. Und er muss den Cashflow auf mindestens 3 Mio. Franken erhöhen.» Zeit dazu hat er bis Ende 2008.

Eugenio Rüegger sei ein erfahrener Bergbahnunternehmer und habe jahrelang mit Erfolg die Titlisbahnen geführt. Rüegger ist mit der Aletsch Riederalp Bahnen AG ein befristetes Dienstverhältnis in Teilzeitanstellung eingegangen. Der bisherige Geschäftsführer Max Müller verbleibt weiterhin als Mitglied in der Geschäftsleitung. Er nimmt aber in Zukunft vor allem die technische Führung des Unternehmens wahr.

Bass ist überzeugt, dass es mit den personellen und sachlichen Massnahmen gelingen wird, den Unternehmenserfolg bald und entscheidend nach oben zu korrigieren.



Eugenio Rüegger (kleines Bild): «Nothelfer» auf Zeit bei den Aletsch Riederalp Bahnen. Foto wb/zvg

Betriebsabläufe hinterfragen

Hierzu bedarf es der massiven Straffung von Betriebsabläufen. Der Verwaltungsrat wie die Geschäftsleitung hoffen auf das Verständnis, das in dieser schwierigen Phase für die notwendigen Umstellungen aufgebracht werden muss. In diesem Sinne wurde gestern Abend auch das Personal orientiert. «Das oberste Ziel ist es, dass die Aletsch Riederalp Bahnen AG das Grundangebot wie gute Pisten, schöne Wanderwege und freundliche Angestellte auf hohem Niveau aufrechterhalten kann», betonte Bass. Die Aletsch Riederalp Bahnen beschäftigen 82 Angestellte; davon rund 60 Jahresangestellte.

Dank künstlich beschneiter Pisten und des milden Winterwetters ist der Saisonstart auch auf der Riederalp geglückt. Bis jetzt liegt man 8 Prozent über dem Vorjahr und 5 Prozent über dem Mittel der letzten drei Jahre. **hbi**

AZ 3900 Brig • Dienstag, 16. Januar 2007 • Nr. 12 • 167. Jahrgang • Fr. 2.20

Walliser Bote

KFS
KÖNIG FINANCIAL SERVICES AG
Ihr Partner für Vermögensverwaltung
und Anlageberatung
Seit 1990 in Brig
Alfred König
Marc König
Pius Borter
TEL. +41-27-922 11 55
FAX +41-27-922 11 59
BAHNHOFSTRASSE 4
3900 BRIG

www.walliserbote.ch • Redaktion Telefon 027 922 99 88 • Abonnentendienst Telefon 027 948 30 50 • Mengis Annoncen Telefon 027 948 30 40 • Auflage 27 127 Expl.

Neugestaltung des Bahnhofareals

Erarbeitung eines Masterplans für den Briger Bahnhofplatz

Brig-Glis/Naters. – (wb) Das Gebiet rund um den Bahnhof Brig muss bald schon neu gestaltet werden. Ab Dezember werden die Züge der Matterhorn Gotthard Bahn die Briger Ostausfahrt befahren. Zu einem späteren Zeitpunkt soll dann auch noch der Hochbahnhof realisiert werden, so dass die Gleise der MGB auf dem Briger Bahnhofplatz gänzlich verschwinden werden.
Für die Stadtgemeinde eröffnen sich damit neue Chancen. Die sind aber auch verbunden mit grossen Herausforderungen an die Koordination der verschiedenen Verkehrsströme, die räumliche Entwicklung und die städtebauliche Ordnung. Deshalb soll nun ein Masterplan erarbeitet werden. Das Lausanner Architekturbüro «Farra & Fazan» hat sich im Rahmen eines Ideenwettbewerbs durchsetzen können. Sämtliche Visionen werden in den kommenden Tagen im alten Werkhof ausgestellt. **Seite 3**

Weichenstellung: Das künftige Gesicht des Briger Bahnhofplatzes soll minutiös geplant werden. Foto wb

KOMMENTAR

Hart durchgreifen!

Das Thema Jugendgewalt ist sehr komplex. Pauschalrezepte dagegen gibt es keine. Die Gründe für Gewalt unter Jugendlichen und von Jugendlichen reichen von schlechter Integration, überforderten Eltern und Lehrern über mangelnde Berufschancen bis hin zur Langeweile.
Gewalttaten von Jugendlichen nehmen zu. Immer öfter ist es brutale Gewalt. So wie an diesem Wochenende. In Mecklenburg haben zwei Jugendliche ein Ehepaar an der Tür ihres Hauses erstochen.
Nun ist Mecklenburg natürlich weit weg. Schon näher ist das zürcherische Hedingen. Hier ist ein 39-jähriger Mann bei einer Auseinandersetzung mit Jugendlichen getötet worden. Der Haupttäter war ein 16-Jähriger. Nach einer verbalen Auseinandersetzung versetzte der Jugendliche dem Mann einen Schlag gegen den Kopf. Der Mann stürzte, schlug mit dem Hinterkopf auf dem Boden auf und starb.
Sehr nahe geschah die dritte Tat. Eine junge Frau und ihr Begleiter wurden in Monthey ebenfalls brutal zusammengeschlagen. Die Frau erlitt mehrere Frakturen im Gesicht und musste ins Lausanner Universitätsspital transportiert werden. Auch hier konnten zwei Beschuldigte rasch identifiziert werden. Es handelt sich um eine 17-Jährige und einen 18-Jährigen.
Dass nach solchen Taten der Ruf nach härteren Strafen aufkommt, ist verständlich. Junge Leute müssen spüren, dass sie etwas Verbotenes getan haben. Sie müssen erfahren, wo die Grenzen des Erlaubten sind.
Das zeigt gerade auch der Fall von Monthey exemplarisch. Beide Inhaftierten sind der Polizei bekannt. Der junge Mann ist zudem ein Wiederholungstäter. Er beschuldigte und bedrohte bei der Anhörung auch die Agenten der Kantonspolizei.
Da darf es kein Wenn und Aber mehr geben, da braucht es auch keine Analysen von Psychologen – sondern hartes Durchgreifen! ***Herold Bieler***

CDA expandiert weiter

Compagnie des Alpes hegt weitere Fusionspläne

Wallis. – (wb) Die Compagnie des Alpes (CDA) geht schon wieder auf Freiersfüssen: Sie befindet sich in «exklusiven Verhandlungen» mit der Sofival SA, der Nummer zwei im französischen Bergbahnengeschäft. Die CDA, die im vergangenen Geschäftsjahr 455,6 Mio. Euro umgesetzt hat, würde nach diesem Zusammengehen auf einen Umsatz von rund 850 Mio. Franken kommen. Im Val d'Illiez, im grenzüberschreitenden Skigebiet Portes du Soleil, nimmt man die Fusionsverhandlungen zwischen den früheren Konkurrenten mit einer Mischung aus Bewunderung und einigen Befürchtungen zur Kenntnis. Die CDA ist auch im Wallis aktiv. **Seite 2**

Die Compagnie des Alpes (CDA) will weiter wachsen. Foto wb

Von Erfolg zu Erfolg

Bo Katzmann Chor interpretierte Gospelsongs in Reinkultur

Brig. – (wb) Mit seiner neuen Chor- und Bühnenshow «The Gospel Road» gastierte der legendäre Bo Katzmann Chor am Sonntagabend in der Simplonhalle in Brig. 750 Katzmann-Fans und Gospel-Liebhaber waren begeistert und spendeten dem Leadsänger, dem Chor und der Begleitband stehenden Applaus. Zu Recht: Bo Katzmann hielt, was Europas erfolgreichster Chor verspricht: Gospelsongs in Reinkultur.
In seiner 19. Schweizertournee mit 27 Konzerten in 17 Städten setzte Bo Katzmann vollumfänglich auf Gospel-Interpretationen. Die Begründung: «In einer Zeit, wo die Verpackung oft wichtiger als der Inhalt zu sein scheint, erlebt der Gospel heute seine Renaissance. Mehr denn je wollen die Menschen wieder Inhalte, statt leere Worthülsen.» Bo Katzmann, ein begnadeter Musiker, Sänger und Chorleiter, der schon mehrmals im Oberwallis das Publikum von den Sitzen riss, führte in seiner sympathischen Moderation geschickt in die englisch gesungenen Songs. **Seite 12**

Bo Katzmann mit seinem Chor fand dankbare Zuhörer. Foto zvg

WB HEUTE

Wallis	Seiten 2 – 12
Traueranzeigen	Seite 10
Sport	Seiten 13 – 15
Ausland	Seite 17
Schweiz	Seiten 18/19
Wirtschaft/Börse	Seite 21
TV-Programme	Seite 22
Wohin man geht	Seite 23
Wetter	Seite 24

9 771660 065005 2 0003

WALLIS

Kläranlage erhält Preis

Bis zum Jahr 2003 mussten die Gäste der Zermatt Bergbahnen auf der 3286 Meter hohen Bergstation Hohtälli mit einer Trocken-WC-Anlage vorliebnehmen. Der fehlende Komfort sowie die Geruchtsprobleme veranlassten die Bergbahnen dazu, eine biologische Kleinkläranlage zu installieren. Dank der Kläranlage kann seither eine Toilettenanlage mit Wasserspülung betrieben werden. Jetzt wurde das Projekt mit einem Preis ausgezeichnet. **Seite 7**

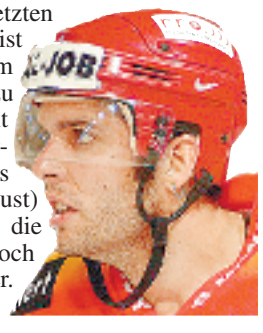
SCHWEIZ

Kritik an Agrarpolitik

Die 15 Organisationen der Agrarallianz haben am Montag in Bern eine umwelt- und tierfreundliche Agrarpolitik 2001 gefordert. Die Beschlüsse des Ständerats seien zu stark auf die Milchindustrie ausgerichtet, kritisierten die Konsumenten-, Bio-, IP- und Umweltorganisationen sowie die Tierschützer vor den Medien. Die Reform der Agrarpolitik solle nicht abgewürgt werden; sie müsse aber nachhaltiger als bisher gestaltet werden. **Seite 19**

SPORT

Playoff-Verstärkungen



Für die vier letzten NLB-Teams ist die Saison am 4. Februar zu Ende, Zeit zum Ausverkauf. Siders (Bild: Faust) sucht auf die Playoffs hin noch zwei Spieler. **Seite 15**

Mengis Annoncen, Visp
Tel. 027 948 30 40

Das Bild ist bereits Geschichte. Der offiziellen Schlussfahrt ist die legendäre VZ-Dampflok «Breithorn» vorgespannt. Dampf und Rauch sind ein letzter Gruss an den nun entmachteten «Natischer Bahnhof» und an die aufgegebene Schmalspur durch das grosse Dorf.

Brunnendenkmal «Sonnengesang» von E. Bregy im Gegenlicht. Der Künstler schuf die Eisenplastik aus ausrangierten FO-Schienen.

Naters – letztmals Dampf abgelassen

Am 1. Dezember 2007 verabschiedete sich die MGB von der Ortsdurchfahrt Naters

N a t e r s. – **Die befahrene Schmalspur durch Naters samt dem vertrauten FO-Bahnhof ist bereits Geschichte.**

Seit Dienstag, 3. Dezember, rollen die Züge der Matterhorn Gotthard Bahn MGB von Brig über den Bahnhofplatz ostwärts über die neu angelegte Schmalspur, um in Bitsch in die alte Trasse einzumünden. Dem Abschied von der schienengebundenen Ortsdurchfahrt von Naters widmen wir die vorliegende Seite. Für Naters fügt sich mit der Aufhebung der Ortsdurchfahrt ein neues Kapitel in sein Geschichtsbuch. Der Bau des Simplontunnels und anschliessend der Bau der Lötschberglinie, dicht gefolgt von der Furka-Oberalp-Bahn, haben für Naters die neuere Geschichte geprägt. Sie widerspiegelt sich auch in der Bevölkerungsstatistik. Im Jahre 1888 zählte Naters 1075 Einwohner (Brig 1172). 1900 beim Bau des Simplontunnels waren in Naters 3953 (Brig 2182) Personen wohnsässig. Der erste Spatenstich für die Furkabahn wurde am 22. Juni 1911 in Naters vollzogen. Auf der Strecke zwischen Naters und Disentis waren rund 3000 Arbeiter – grösstenteils Italiener – beschäftigt.

Mit Dampf und Rauch hat also die Bahn von Naters Abschied genommen. Stellvertretend für den schon längst aufgegebenen Dampfbetrieb war der offiziellen Schlussfahrt die «Breithorn» vorgespannt. Die VZ-Dampflok übernahm diesen mit Dampf bezeugten Gruss für die einstmals durch Naters dampfenden Loks der Furka-Oberalp-Bahn FO. Man mag sich an die alte Eingabe der Gemeinde Naters erinnern, die von der SBB begehrte, man möge den grossen Bahnhof links des Rottens als Bahnhof Brig-Naters bezeichnen. Das Gesuch wurde ebenso abgelehnt wie später die Forderung der «Fusionisten». Sie meinten der Grenzbahnhof Brig müsse neu Brig-Glis heissen. Naters begnügte sich seither mit dem sogenannten FO-Bahnhof. Die Natischer haben ihn sogar lieb gewonnen, wie wir aus den Begegnungen heraushörten.

Die «Umfahrung» von Naters auf der Neubaustrecke beträgt ca. 2,5 Kilometer, bahntechnisch ausgedrückt auf der Strecke Brig–Oberwald, km 0,150 bis km 2,700. Die Baukosten beliefen sich auf 62,5 Mio. Franken. Nicht eingerechnet sind die Kosten für den noch auszuführenden Rückbau-Naters. Die Bauzeit betrug etwas mehr als zwei Jahre, September 2005 bis November 2007. **gtg**

Brig. Die Arbeiten am Bahnhofe der Furkabahn, in dem bisherigen Gehöfte v. Jos. Seiler und der Sandmatte, südlich des alten Bahnhofplatzes, haben begonnen.

Auch an der Herstellung einer Eisenbrücke neben der alten Rhonebrücke wird emsig gearbeitet. Auf dem alten Bahnhofe steht schon eine aus der schweiz. Lokomotivfabrik in Winterthur stammende neue Lokomotive, System Abt, und noch eine andere ältere Maschine bereit, um den Materialnachschub baldmöglichst aufzunehmen.

Brig-Naters. Die neue Rhonebrücke ist, wie durch den Inseratenteil bekannt gemacht wurde, bis zum 10. April 1913 für jeglichen Verkehr gesperrt. Die ungefähr 50 Meter lange und 120 Tonnen schwere Eisenbrücke wurde heute Dienstag mittelst Rollen um 13 Meter gegen Naters zu verlegt. Die Verschiebung war nicht so einfach, da die Brücke auch seitlich verschoben werden mußte. Das Eisengerippe wurde mit hydraulischen Stockwinden gehoben und mit 2 Flaschenzügen durch je 5 Mann auf die neuen Pfeiler gezogen.

Bahnhof Naters, als Kreuzungspunkt in wichtiger Bahnfunktion. – Schlusslichter anlässlich der letzten Fahrt? Unten: Die Matterhorn Gotthard Bahn auf der neuen 2,5 km langen Trasse bei der SBB-Rotonde. – Meldungen aus dem «Briger Anzeiger», 29. März 1913.

Der letzte Einsatz der Clean-Mannschaft im aktiven Leben des Bahnhofs Naters.

Mutig haben die Ingenieure für die neue Gleisführung der MGB den Hang des Rafjis angeschnitten.

UNTERWALLIS

CVP Siders für Jacques Melly

Siders. – Die Mitglieder der 20 Sektionen der CVP des Bezirks Siders stimmten am Dienstagabend über ihren Bezirkskandidaten für den Parteikongress ab. Als Siderser Bewerber für eine Staatsratskandidatur stand nur Grossrat Jacques Melly zur Verfügung. Er erhielt 361 der 388 eingegangenen Stimmen in diesen parteiinternen Primärwahlen, darunter jene der Anhänger seiner Konkurrentin und derer Ortspartei in Chalais.
Der Bezirk Siders zählt 956 wahlberechtigte und eingeschriebene Mitglieder der CVP. Diese erhielten von der Konkurrentin Marie-Françoise Perruchoud-Massy einen Rundbrief, in dem sie ihre Abwesenheit an der regionalen Vorausscheidung mit ihrem Kampf für eine offene Liste am Parteikongress vom 6. Juni begründet, wo sie sich der Wahl stellen will.
Vor der Bezirksversammlung wurde diese offene Liste vom früheren Konkurrenten Patrice Clivaz unterstützt, während Jacques Melly für eine geschlossene Zweierliste eintritt, die unter anderem den Oberwalliser Sitz besser sichern helfen soll.

Schwarze Zahlen für Sitten

Sitten. – Ein Rechnungsgewinn von 3,2 Mio. Franken, Abschreibungen von 24,3 Mio. Franken und getätigte Investitionen in der Höhe von 30,3 Mio. Franken sorgen für gute Stimmung bei Sittens Stadtpräsident François Mudry, der eine weitere Kandidatur für das Stadtpräsidium noch offen lässt. Die Erträge der Kraftwerke, des Kabelnetzwerks und der juristischen Personen erklären den Grossteil der positiven Ergebnisse.
Der Stadtrat schlägt dem Generalrat eine Sonderunterstützung der Familien in der Höhe von 5,9 Mio. Franken und die Senkung des Steuerkoeffizienten von 1,15 auf 1,10 Punkte sowie die automatische 10-prozentige Anpassung der kalten Progression vor. Der Betriebsaufwand der Verwaltung betrug im letzten Jahr 181,7 Mio. Franken und lag rund 10 Mio. über dem Voranschlag, während die Einnahmen mit 226,3 Mio. Franken über 35 Mio. Franken über den Erwartungen lagen.

100-Millionen-Grenze erreicht

Monthey. – Mit einem Rechnungsgewinn vom 7,5 Mio. – budgetiert waren 4,5 Mio. Franken – schliesst die Stadtgemeinde Monthey unter Fernand Mariétan sehr gut ab. Sie konnte ihre Einnahmen mit 101,9 Mio. Franken erstmals über die 100-Millionen-Grenze schieben. Höhere unvorhersehbare Quellensteuern, Kapitalgewinnsteuern, Erbschaftssteuern und Liegenschaftsgewinnsteuern erklären den Hauptteil der Mehreinnahmen.
Nicht unerwähnt blieb die Rückerstattung von 200 000 Franken aus der Solidarhaftung für die Schulden der Gemeinde Leukerbad, der Monthey 380 000 geliehen hatte.
Die Selbstfinanzierungsmarge liegt bei 15,4 Mio. Franken, die Brutto-Gemeindeschuld bei 83 Mio. Franken.

Betondecke stürzte ein

Sieben Arbeiter verletzt

Stalden. – **(wb/AP) Sieben Bauarbeiter sind am Mittwoch in Stalden beim Einsturz einer frisch gegossenen Betondecke verletzt worden. Ein Arbeiter erlitt einen offenen Unterschenkelbruch, die anderen kamen mit Prellungen davon.**
Die Bauarbeiter befanden sich gegen 11.00 Uhr auf der rund 30 Meter langen Decke einer Lastwagengarage, um das bereits gegossene Drittel auszuglätten, wie Polizeisprecher Renato Kalbermatten erklärte. Plötzlich stürzte der bereits gegossene Teil ab und riss auch den zum Guss vorbereiteten armierten Teil der Decke ein. Alle sieben Männer stürzten rund sechs Meter in die Tiefe. Einer erlitt laut Polizei einen offenen Unterschenkelbruch, während die anderen wie durch ein Wunder mit Prellungen überlebten. Sie wurden mit drei Ambulanzen ins Spital transportiert.
Wie die Walliser Kantonspolizei weiter mitteilte, ist die Ursache für den Einsturz bislang nicht geklärt. Das Untersuchungsrichteramt leitete entsprechende Ermittlungen ein. Für den Bau verantwortlich ist laut Kalbermatten eine Bauunternehmung aus der Region. Die Garage sollte für private Zwecke genutzt werden.
Das folgenschwerste Unglück mit einer herabstürzenden Betondecke ereignete sich am 9. Mai 1985 im Hallenbad Uster mit zwölf Toten. Am 27. November 2004 starben in Gretzenbach (SO) sieben Feuerwehrleute, als sie einen Brand in einer Tiefgarage mit verschiedenen planerischen und baulichen Mängeln löschten. Am vergangenen 6. Dezember kamen zwei Arbeiter in Strengelbach (AG) ums Leben, als beim Giessen einer Tiefgaragendecke die Schalungskonstruktion über ihnen zusammenbrach.

Die Arbeiter befanden sich auf dem bereits gegossenen Teil der Betondecke, als dieser plötzlich einstürzte. Foto Kantonspolizei

Grosser Bahnhof für Stadt und MGB

Spatenstich für den Bau des neuen Parkhauses mit 159 gedeckten und 69 Aussen-Parkplätzen der Stadtgemeinde Brig-Glis sowie des neuen Verwaltungsgebäudes der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) am Bahnhof

Brig-Glis. – **Grosser Bahnhof für ein grosses Werk. Am Mittwochnachmittag erfolgte am Bahnhof Brig der Spatenstich für das neue Briger Parkhaus und das Verwaltungsgebäude der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Es handelt sich dabei um ein Gemeinschaftsprojekt der MGB und der öffentlichen Hand. Im Sommer 2009 soll es bezugsbereit sein.**

Der Spatenstich erfolgte in Anwesenheit von Vertreterinnen und Vertretern beider Bauparteien. Stadtpräsidentin Viola Amherd und Hans-Rudolf Mooser, Direktor der Matterhorn Gotthard Bahn, brachten vor den geladenen Gästen ihre Freude darüber zum Ausdruck, dass einem guten Gedeihen des Parkhauses wie des zentralen Verwaltungsgebäudes nach langer und sorgfältiger Planung des Werkes nichts mehr im Wege steht. Gegenseitig sprach man sich den Dank für die fruchtbare Zusammenarbeit aus.

Ein lang gehegter Wunsch

Was wird gebaut? Auf der Westseite des bestehenden Bahnhofgebäudes der SBB realisiert die Stadtgemeinde Brig-Glis zwischen der Fussgänger- und der Strassenunterführung nach Naters ein zentrales zweigeschossiges Parkhaus mit 159 gedeckten und 69 im Freien angelegten Parkplätzen. «Die Parkplätze in unmittelbarer Bahnhofnähe erhöhen die Standortattraktivität von Brig-Glis und entsprechen einem lange gehegten Wunsch der Stadtgemeinde – also zwei Fliegen auf einen Schlag», wie Stadtpräsidentin Viola Amherd vor den Gästen ausführte. Das ganze Bauprojekt ist eingebettet in einen Masterplan, der sich über das gesamte erweiterte Bahnhofareal erstreckt. Fernziel, das betonten Amherd und Mooser in ihren Worten, ist der Hochbahnhof.

Zentrale Parkplätze und Bürotrakt

Auf dem Parkhaus, das sich auf einer Länge von 122 Metern entlang des Bahndamms erstreckt, kommt das viergeschossige neue Verwaltungsgebäude der Matterhorn Gotthard Bahn zu stehen. «Im neuen Verwaltungsgebäude finden die 153 Mitarbeitenden der bisherigen drei Standorte der Matterhorn Gotthard Bahn in Brig an der Nordstrasse, an der Überlandstrasse und im Betriebsgebäude, künftig an einem Ort Platz», schilderte Unternehmensleiter Mooser die MGB-Zielsetzungen. Neben der Nutzung von Synergien vereinfachen sich dadurch auch die Kommunikationswege.
Die Cablecom, die Bar Informatik und PAD Wallis ziehen als erste Untervermieter ins MGB-Gebäude ein.

Startschuss für die Bauarbeiten

Nachdem die Abbrüche der alten Gebäude sowie die Anpassungen der bahntechnischen Anlagen und die Einrichtung entsprechender Provisorien erfolgt sind, kann mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Vergabe des Gemeinschaftsprojekts erfolgte an den Generalunternehmer hrs AG Frauenfeld. «Mit dem Generalunternehmer hrs AG Frauenfeld hat die Matterhorn Gotthard Bahn schon bei der Realisierung des Matterhorn Terminals Täsch erfolgreich zusammengearbeitet», betonte CEO Mooser und ergänzte: «In Täsch wurden 75 Prozent aller Bauarbeiten lokal und regional vergeben, was im Rahmen der Möglichkeiten auch in Brig praktiziert werden soll.»

Das neue Verwaltungsgebäude der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) als ostseitiger Kopfbau mit Ausrichtung zum Bahnhofplatz Brig, aufgebaut auf dem zweigeschossigen Parkhaus der Stadtgemeinde Brig-Glis. Bild: Architekturbüro Sprung.

Parkhaus hat Priorität

Aus baulichen Gründen hat das Parkhaus absolute Priorität. Gemäss Stadtpräsidentin Amherd sollen die 159 Parkplätze bereits im Frühling 2009 bezugsbereit sein. Auf den Spätherbst 2009 wird dann mit der Inbetriebnahme des Verwaltungsgebäudes gerechnet. In einer zweiten Bauphase wird dann das alte Betriebsgebäude der Matterhorn Gotthard Bahn rückgebaut und die 69 Aussenparkplätze erstellt, war an der Bau-Präsentation zu erfahren. «Die Betriebszentrale», so Mooser vor den Anwesenden, «ist sozusagen das Herzstück eines Bahnunternehmens.» Der attraktive Standort des Parkhauses entspricht einem Begehren des Gewerbes und deren Kundschaft.

Architektur und Formensprache

«Die Architektur und Formensprache des neuen Parkhauses und Verwaltungsgebäudes setzt einen Kontrast zu den historischen Bauten der SBB und der Nachbarschaft», betonte Mooser bei der Vorstellung des Projektes. Der Neubau soll aber auch ein Gleichgewicht und eine Kontinuität zur heute städtebaulich gegebenen Situation entlang der Bahnlinie schaffen. Mitentscheidend für den relativ schnellen Bauentscheid eines neuen Verwaltungsgebäudes war sicher auch, dass die Stadtgemeinde Brig-Glis das heutige Verwaltungsgebäude an der Nordstrasse im Rhonesand übernimmt. Beide, die MGB und die Stadtgemeinde, profitierten dabei von einer Win-win-Situation.
Stadtpräsidentin Amherd brach in ihrem Votum auch eine Lanze dafür, dass der Bahnhof Brig, im System mit dem Vollknoten Visp und allen andern Partnern für die Qualität des OV-Angebots in der Region Oberwallis bürgt.
Zu den Gewinnern zählen schlussendlich auch die Bevölkerung, die Arbeitnehmer in der Simplonstadt und die Tourismusgäste im Oberwallis, die in zentraler Lage über eine zusätzliche Parkmöglichkeit verfügen. **pr**

Die Spitzen der MGB, der Gemeinde und der Planer beim Spatenstich mit dem Tagesdatum: 21. 05.08. Foto wb

Grundsatzentscheid ist gefragt

Die Studien zur Ausgestaltung des Hochbahnhofs liegen vor, nun gilt es wegweisende Entscheide zu treffen

B r i g - G l i s. – **Auf dem Briger Bahnhofplatz herrscht erhöhtes Verkehrsaufkommen. Busse, Privatautos, Fussgänger, Pendler und die Matterhorn Gotthard Bahn queren den Platz. Eine Entflechtung der Verkehrsströme tut not.**

Dienstag 10. März. Abends um 20.33 Uhr. Es herrscht dichtes Schneetreiben. Die Sicht ist schlecht. Der Schneefall dämpft Geräusche von Mensch und Maschine. P. R. (Name der Redaktion bekannt) überquert den Bahnhofplatz. Der Regenschirm schränkt sein Sichtfeld ein. Auf Höhe der Geleise der Matterhorn Gotthard Bahn geht sein Blick nach Westen – nicht jedoch nach Osten. Zwei Schritte weiter nimmt er im Augenwinkel eine Bewegung wahr. Vom Goms her kommend naht ein Zug. In der Hektik rutscht P. R. aus und kommt auf dem Geleise zu liegen. Im letzten Moment gelingt es ihm, sich zur Seite zu wälzen. Die Front des Zuges erwischt ihn noch leicht am rechten Unterschenkel. Zudem verletzt er sich an der Leiste.

In den nächsten Jahren werden sich auf dem Bahnhofplatz Postauto und Zug auch weiterhin begegnen. Foto wb

Unbefriedigende Situation

Das Beispiel mag eine Ausnahme sein, illustriert aber die delikate Situation bezüglich der Sicherheit auf dem Bahnhofplatz. Seit der Inbetriebnahme der Ostausfahrt der MGBahn am 4. Dezember 2007 gesellen sich täglich mehr als 30 Züge zu den Postautos, den Autos, den Passanten und Pendlern. «Die Sicherheit ist ein zentrales Thema» bestätigt Hans-Rudolf Mooser, Vorsitzender der Geschäftsleitung der MGBahn. «Das Risiko ist vergleichbar mit einem Trambetrieb. Es ist nicht allzu gross – aber es besteht. Den einen oder anderen Zwischenfall hat es denn auch gegeben», so Mooser weiter.

Massnahmen

Die Situation auf dem Bahnhofplatz ist schweizweit jedoch nicht aussergewöhnlich. In jeder grösseren Stadt wird der öffentliche Verkehr mithilfe von Bussen und Trams abgewickelt. Auch Regionalbahnen queren des Öfteren Plätze und Strassen. In Chur beispielsweise ist die Problemstellung ähnlich wie in Brig. Hier quert die Arosabahn den Bahnhofplatz.
Die MGBahn nimmt die Problematik indes nicht auf die leichte Schulter. «Unsere Fahrzeugführer sind angewiesen, den Platz im Schritttempo zu überqueren. Zudem gibt es Ampeln, die den restlichen Verkehr bei einer Durchfahrt der Züge blockieren und nötigenfalls geben die Lokführer Signale», führt Mooser aus.

Hochbahnhof als letzte Etappe

Die Integration der MGBahn in den Hochbahnhof der SBB/BLS würde die aktuelle Situation entschärfen. Sie wäre die letzte Etappe des Gesamtkonzeptes für den Verkehr im Raum Brig-Naters. Ein Konzept, das mit der Verlegung des damaligen FO-Depots in den Glisergrund seinen Anfang nahm. Es folgte der Bau der Umfahrungsstrasse, die den Bahnhofplatz vom Durchgangsverkehr Richtung Naters/Goms entlastete. Vor zwei Jahren schliesslich fügte sich mit der Ostausfahrt der MGBahn ein weiterer Puzzleteil hinzu. Fehlt noch der Umzug in den Hochbahnhof. «Davon würden viele profitieren. Die Agglomeration, die Gemeinde Brig-Glis, der Kanton, die Postautobetriebe, der Individualverkehr – und natürlich auch die MGBahn», ist Mooser überzeugt. Die Entflechtung des Bahnhofes macht nicht nur aus verkehrstechnischer Betrachtungsweise Sinn. Sie ist in erster Linie auch eine Chance für die städtebauliche Entwicklung in Brig-Glis – mit Ausstrahlung aufs ganze Oberwallis.

Entscheid bis Ende Jahr

Eine Integration der MGBahn in den SBB/BLS-Bahnhof würde einiges leichter machen. Dessen ist sich auch Mooser bewusst: «Die notwendigen Abklärungen wurden getroffen. Jetzt geht es, zusammen mit allen beteiligten Partnern darum, bis Ende Jahr einen Grundsatzentscheid zu treffen.» Abhängig ist der Entscheid nicht zuletzt von den Plänen der SBB, die im Bahnhof Brig die Stellwerktechnik in den nächsten Jahren erneuern wollen. «Aber auch wenn wir in den Hochbahnhof gehen, reden wir von einer Zeitspanne von zehn Jahren. Falls es sich nicht machen lässt, dann bleiben wir die nächsten Jahrzehnte wo wir heute sind.» Der Zug wäre in diesem Fall dann tatsächlich abgefahren. **gsm**

Im Zeitplan

Verwaltungsgebäude MGB

Im Westen des Bahnhofgebäudes realisiert die Stadtgemeinde Brig-Glis zwischen der Fussgänger- und der Strassenunterführung nach Naters ein zweigeschossiges Parkhaus mit 159 gedeckten und 69 im Freien angelegten Parkplätzen. Auf dem Parkhaus, das sich auf einer Länge von 122 Metern entlang des Bahndammes erstreckt, entsteht das viergeschossige neue Verwaltungsgebäude der Matterhorn Gotthard Bahn MGB. Im Gebäude werden Mitarbeitende von drei bisherigen Standorten der MGB Platz finden.
Parkhaus und Verwaltungsgebäude sind Teil des Masterplans Bahnhofplatz, der im Auftrag der Stadtgemeinde, der SBB und der MGB vom Lausanner Architektenbüro «Farra & Fazan» erarbeitet wurde. Die Fertigstellung des Parkhauses war ursprünglich bis Ende 2008 geplant. Danach sollte die Fertigstellung des MGB-Verwaltungsgebäudes erfolgen. «Wir sind eigentlich ganz gut im Zeitplan. Im Dezember 2009 sollte das Gebäude bezugsbereit sein. Es kann sein, dass es eine kleine Verzögerung geben wird. Diese wird sich aber im Rahmen von einem oder zwei Monaten bewegen», weiss Hans-Rudolf Mooser. Das Gebäude wird etwa einen Drittel der Länge des Parkhauses beanspruchen. Ähnlich wie in Visp wird das neue Verwaltungsgebäude auch in Brig einen städtebaulichen Akzent setzen. **gsm**

So viele Fahrgäste wie noch nie

Erfolgreiches Geschäftsjahr 2008 für den BVZ-Konzern

B r i g. – **Die BVZ Holding AG konnte im vergangenen Geschäftsjahr den Konzernertrag um 8,8 Millionen Franken auf 130,8 Millionen Franken ausbauen. Geschmälert wurde das an und für sich sehr gute Jahresergebnis indes durch Rückstellungen zur Sanierung der Pensionskasse.**

Die Verantwortlichen der BVZ Holding AG informierten gestern über den Geschäftsverlauf 2008. «Ertragsseitig war das Geschäftsjahr mit einem Konzernertrag von 130,8 Millionen Franken sehr erfolgreich. Besonders erfreulich ist, dass sämtliche Tochtergesellschaften und Beteiligungen zu diesem Erfolg beigetragen haben», erklärte Verwaltungsratspräsident Daniel Lauber. Die Aktivitäten des Konzerns konzentrieren sich heute auf Geschäftsfelder in den Bereichen Bahnreisen, Regionalverkehr, Immobilien und Beteiligungen.

Rekordfrequenzen

Sowohl die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG wie auch die Gornergrat Bahn AG profitierten neben generellen Tariferhöhungen vorwiegend von Mehrfrequenzen im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, guten Witterungs- und Schneeverhältnissen sowie einem um rund 20 Prozent ausgebauten Fahrplanangebot.
Die Matterhorn Gotthard Bahn beförderte im letzten Jahr insgesamt 6,43 Millionen Fahrgäste. Das entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Zunahme um 13 Prozent oder 740 000 Fahrgästen. «Das sind so viele wie noch nie zuvor», freute sich CEO Hans-Rudolf Mooser.
Rekordergebnisse verzeichneten aber auch der Glacier Express mit 266 141 Reisenden und der Autoverlad Furka mit 217 017 Fahrzeugen. In allen Geschäftsfeldern der Matterhorn Gotthard Verkehrs AG konnte der Markterlös gesteigert werden, insgesamt um 7,8 Prozent auf 65,2 Millionen Franken.
Einen neuen Fahrgästerekord verzeichnete ebenso die Gornergrat Bahn. Mit 740 585 Reisenden besuchten 13,5 Prozent mehr Gäste den Gornergrat als noch im Jahr zuvor. Der Markterlös stieg um 18,6 Prozent auf 28,2 Millionen Franken.

Präsentierten das Geschäftsjahr 2008 der BVZ Holding AG (von rechts): CEO Hans-Rudolf Mooser, Verwaltungsratspräsident Daniel Lauber und Finanzchef Beat Britsch. Foto wb

Sanierung Pensionskasse

Letztlich konnte die BVZ Holding AG im Geschäftsjahr 2008 einen Jahresgewinn von 5,6 Millionen Franken verbuchen, was einer Steigerung um ebenfalls 5,6 Prozent entspricht. Auf der Aufwandseite wurde das Ergebnis jedoch durch Rückstellungen für die finanzkrisenbedingte Sanierung der Pensionskasse «Ascoop» – der Deckungsgrad liege knapp unter 70 Prozent – stark belastet. Hinzu kam ein höherer Personal- und Betriebsaufwand als Folge der Ausweitung des Fahrplanangebots um rund 20 Prozent. Diese beiden Faktoren trugen dazu bei, dass das Betriebsergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) im Berichtsjahr um 19,2 Prozent unter dem Vorjahr blieb. Ohne die Rückstellungen in der Höhe von rund 10 Millionen Franken für die Pensionskassensanierung wäre der EBITDA allerdings um 14,2 Prozent höher ausgefallen als im Jahr 2007.
Der Verwaltungsrat der BVZ Holding AG beantragt den Aktionären die Ausschüttung einer Dividende von neun Franken pro Aktie. Die Generalversammlung wird am 17. April 2009 im Hotel Mont Cervin Palace in Zermatt stattfinden. **rob**

Gedämpfte Zuversicht

«Die BVZ Holding AG blickt mit gedämpfter Zuversicht auf das Geschäftsjahr 2009», erklärte CEO Hans-Rudolf Mooser gestern vor den Medien. Die durch die Finanzmarktkrise ausgelöste Wirtschaftsflaute werde auch den Tourismus nicht verschonen und der als Fluchtwährung erstarkte Franken verteuere Ferien in der Schweiz.
«Die Folgen davon sind grössere Nachfrageschwankungen durch ein stärkeres Preisbewusstsein und ein kurzfristigeres Buchungsverhalten», so Mooser. Bislang hielten sich die Buchungszahlen für den Glacier Express allerdings noch vergleichsweise stabil. Annullationen seien lediglich aus dem englischen Markt zu verzeichnen gewesen und auch bezüglich Wintergeschäft 2009 werde bei der MGBahn und der Gornergrat Bahn mit einem stabil bleibenden Wintergeschäft gerechnet. Auswirkungen einer abgeschwächten Nachfrage seien dann jedoch im Sommer zu erwarten. Als Konsequenz will die BVZ Holding AG die Kommunikation in den umsatzstarken Nahmärkten verstärken und auch Massnahmen auf der Kostenseite seien vorbereitet worden. **rob**

UNTERWALLIS

74-jähriger Mann zu Tode gestürzt

C h o ë x. – Ein 74-jähriger Walliser ist in der Nacht auf Samstag in Choëx über eine Böschung gestürzt. Er wurde später im Bett des Baches Nant de Choëx tot aufgefunden. Der Mann hatte in Choëx an einer Feier teilgenommen und sich im Lauf des Abends von der Kantine entfernt, wie die Kantonspolizei Wallis mitteilte. Gegen 1.15 stürzte er aus noch ungeklärten Gründen rund 60 Meter über einen Abhang in den Bach. Der Mann erlag noch an der Unfallstelle seinen Verletzungen. Der Untersuchungsrichter des Unterwallis hat eine Untersuchung des Unfallhergangs eingeleitet.

Videoclips zum Jubiläum

M o n t h e y. – Die öffentlichen Verkehrsbetriebe des Chablais (Transports publics du Chablais) feiern im kommenden September ihr zehnjähriges Bestehen. Anlässlich dieses Jubiläums sind verschiedene öffentliche Veranstaltungen und Aktionen geplant, unter anderem auch ein Wettbewerb für Filmemacher und solche, die es werden wollen. Gefragt sind dreiminütige Videoclips, in denen Amateure und Profis das Unternehmen in ihrer subjektiven Wahrnehmung darstellen können. Die Wahl der Mittel – ob Spielfilm, Reportage, Dokumentarfilm oder Zeichentrickfilm – bleibt den Teilnehmern überlassen. Die Videoclips müssen bis zum kommenden 14. September eingereicht werden. Die Beiträge werden von einer Jury bewertet und die prämierten Filme am 26. September im Kino Cosmopolis in Aigle gezeigt.

Ayent baut Schulden ab

A y e n t. – Die Gemeinde Ayent hat im vergangenen Jahr ein gutes Rechnungsergebnis erzielt. Bei Erträgen von rund 18 Millionen Franken und einem Gesamtaufwand von 14,2 Millionen Franken belief sich die Selbstfinanzierungsmarge auf 3,8 Millionen Franken, wie «Le Nouvelliste» berichtete. Aufgrund der erfreulichen Zahlen konnte Ayent Schulden abbauen. Die Pro-Kopf-Verschuldung verringerte sich um 250 Franken auf 1021 Franken.

CVP schliesst Vincent Bonvin aus

M o n t a n a. – Die CVP des Bezirks hat den abtrünnigen Vincent Bonvin aus der Partei ausgeschlossen. Gemäss einer Meldung des «Nouvelliste» erfolgte der Ausschluss in einer geheimen Abstimmung mit 20 zu zehn Stimmen. Bonvin war bei den vergangenen Gemeinderatswahlen als Spitzenkandidat des «Mouvement Démarche citoyenne» (MDC) in den Gemeinderat von Montana gewählt worden, musste bei der Präsidentenwahl jedoch Francis Tapparel den Vortritt lassen. Bonvin bezeichnete den Entscheid der CVP zwar als bedauerlich. Gleichzeitig schäme er sich aber dafür, einer Partei angehört zu haben, die jetzt so kleinlich reagiere.

Die Glashülle verbirgt die Altbaustruktur nicht, sondern kontrastiert mit ihr und bringt sie damit zur Geltung. Fotos wb

Kathedrale der Mobilität

Die Architektur des Aufnahmegebäudes des Bahnhofs Brig spiegelt seine Geschichte

B r i g - G l i s. – **Seit 103 Jahren bildet das Bahnhofgebäude den mächtigen Endpunkt der Briger Bahnhofstrasse. Es zeugt vom Gründergeist und der Aufbruchstimmung zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Nach der ersten Totalsanierung lohnt sich ein Blick auf Einzelheiten des historischen Baus.**

Sieben Jahre ist es her, seit die mit der Aufgabe betraute architectum GmbH mit der Planung der Sanierung des Aufnahmegebäudes Bahnhof Brig begonnen hat. Eigentlicher Auslöser für das Umbauprojekt war das damalige Bahnhofbuffet, dessen Betreiber den Vertrag kündigte. Der gesamte Westflügel blieb damit ungenutzt. Für die SBB war der Zeitpunkt gekommen, das gesamte Gebäude einer Totalrenovation zu unterziehen. Denn erstaunlicherweise wurde der massige Bau nie in seiner Gesamtheit saniert. Wohl hat man ihn hier und da ausgebessert, den Begebenheiten angepasst, überstrichen – aber in 103 Jahren nie totalsaniert.

Grösstmögliche Transparenz

Seitens der Denkmalpflege waren zwei Vorgaben einzuhalten: horizontale und vertikale Transparenz. Man sollte also durch den neuen Anbau West hindurch den Altbau dahinter wahrnehmen können. Dergleichen sollte man, wenn man im Innern des «Glashauses» steht, die gesamte Altbaufassade einsehen können. Die realisierte Lösung erfüllt diese Forderungen beispielhaft. Nach Aussage der Architektin Marion Zahnd hat man sich für eine Art Bügel entschieden. «Dieser Bügel, ein grosser möbelähnlicher Körper, soll den Aussenraum einfangen und den Altbau nur wo nötig berühren», so Zahnd.

Verkehrte Rollen

Der heutige Bahnhof besteht im Grunde genommen aus zwei Wirtschaftszonen. Im Platzgeschoss empfängt die Schalterhalle die Reisenden. Auf demselben Niveau befinden sich Kiosk, Geschäfte, Restaurant. Auf dem Gleisgeschoss, im ersten Stock sozusagen, wird der Zugverkehr abgewickelt. Interessant ist, dass dem nicht immer so war. Ursprünglich war das Gleisgeschoss das eigentliche Herz des Bahnhofs. Hier befanden sich Vestibül, Wartesäle und Buffets; im Platzgeschoss nur Dienst- und Nebenräume. Beide Geschosse waren über eine monumentale Treppe über die Haupthalle miteinander verbunden.

Der Eindruck trügt

Nach Gewöhnung schreit die graue Farbe des Gebäudesockels. Dabei handelt es sich um die Originalfarbe, die vor hundert Jahren schon benutzt wurde, unter anderem um Steinquader vorzutäuschen. Denn an der gesamten Aussenfassade gibt es bis heute nur wenige Quadratmeter Sicht-Naturstein. Alles andere ist schlicht ein Vorgaukeln falscher Tatsachen. Der Bluff ist aber keine moderne Erfindung. Schon die Erbauer des Bahnhofs waren versiert im Imitieren von Naturstein. Meist handelt es sich dabei um geschickt bemalte Bruchsteinmauern.

Kunst am Bau

Viele mögen sich in den vergangenen Tagen gefragt haben, was die Augen oberhalb der Fenster zu bedeuten haben. 36 Augenpaare blicken auf den Bahnhofplatz, beäugen Volk und Verkehr. Die aus ausgestanztem Edelstahl gefertigten Halbkreise, deren Lochmuster Augen nachbilden, stammen vom Künstler Felix Weinold. Die Galeristin Graziosa Giger-Caminada, die in Leuk-Stadt gegenwärtig Malereien und Fotografien von Weinold ausstellt, meint dazu: «Einander zu sehen, ist der Grund für viele Reisen. Der Bahnhof lebt durch die Menschen, die ihn täglich benützen, die reisen. Felix Weinold gibt dem Bahnhof durch die Augen ein Gesicht und eine menschliche Gestalt.» **gsm**

Verkehrsknotenpunkt

Bahnhof Brig: Mehr als 100 Jahre alt

B r i g - G l i s. – **Der Grenzbahnhof mit seinem stattlichen Empfangsgebäude war für Brig und das Oberwallis seit jeher das Tor zur Welt.**

Städtebaulich und historisch ist der Bahnhof nach den stockalperschen Prachtbauten in der Altstadt das wichtigste Gebäude in Brig-Glis. Er begrenzt das Städtchen als veritables Wahrzeichen seit mehr als hundert Jahren nach Norden hin zum Rotten. Optisch wirkungsvoll als Ankerpunkt der (damals neuen) Bahnhofstrasse inszeniert, ist er Symbol für die Anbindung des weltabgeschiedenen Oberwallis zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Als eigentliche Kathedrale des Verkehrs definierte er seinerzeit die Rolle Brigs als Verkehrsknotenpunkt neu. 1878 erreichte die Bahngesellschaft «Compagnie du chemin de fer du Simplon» ihren Endpunkt in Brig. Im Mai 1906 wurde die erste Röhre des Simplontunnels dem Verkehr übergeben. Zur gleichen Zeit eröffnete man auch das Bahnhofsgebäude. Ein weiterer Meilenstein für den Bahnhof Brig war die Inbetriebnahme des Lötschbergtunnels 1913. Der historische Bau hat seinen Charakter auch nach dem neuesten Umbau bewahrt. Der moderne Anbau konkurrenziert den «alten» Bahnhof nicht, sondern setzt ihn auf eine elegante Weise besser in Szene. **gsm**

36 Augenpaare blicken auf den Bahnhofplatz herab.

Die Originalfarben der Fassade wurden von einem Restaurator ermittelt.

In den ehemaligen Lagerräumen befinden sich jetzt Geschäfte und Restaurant.

«Ein Wunsch geht in Erfüllung»

Einweihung des Parkhauses Bahnhof nach langwieriger Planung und rekordverdächtiger Bauzeit

Brig-Glis. – **Freudentag für die Gemeinde Brig-Glis. Nur zwölf Tage nach der Einweihung des sanierten Bahnhofsgebäudes konnte gestern das angrenzende, neu erstellte Parkhaus der Öffentlichkeit übergeben werden.**

«Ein Wunsch geht in Erfüllung. Ein Wunsch, den die Stadtgemeinde während Jahrzehnten gehegt hat» – Stadtpräsidentin Viola Amherd konnte und wollte an der gestrigen Einweihung des Parkhauses Bahnhof mit ihrer Freude und Genugtuung nicht hinter dem Berg halten. Nach jahrelanger Planungsphase wird die Parkplatzmisere in der Umgebung des Bahnhofs wesentlich entschärft. Visp hat es vorgemacht, Brig-Glis hat nun nachgezogen.

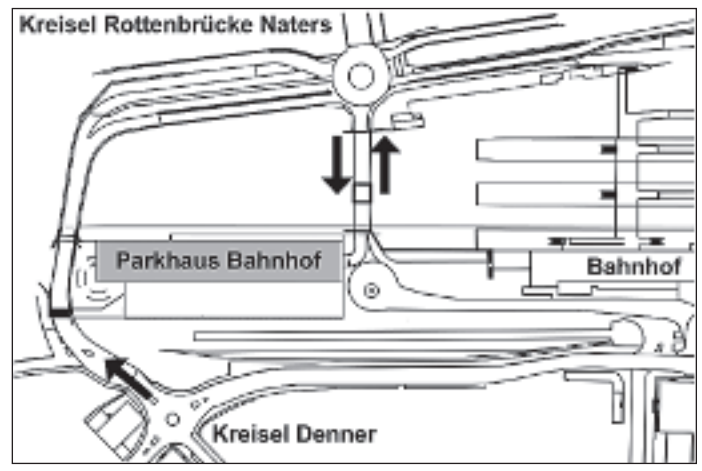
Parkplatzkonzept realisiert

Das Parkplatzkonzept der Gemeinde Brig-Glis sah seit jeher die Entlastung der historischen Altstadt vom motorisierten Verkehr vor. Dabei sollte dieser auf den Haupteinfallachsen vom Simplon und von Westen über die Überlandstrasse gen Bahnhof um den Altstadtkern geleitet werden. Zentraler Punkt dabei war die Erstellung von Parkmöglichkeiten im Norden und im Süden des Stadtkern. Was mit dem Bau des Parkhauses Weri im Jahr 1993 seinen Anfang nahm, durch die Umgestaltung der Verkehrsführung in der Innenstadt in der Folge der Unwetterkatastrophe im gleichen Jahr beschleunigt wurde, findet mit der Einweihung des Parkhauses Bahnhof einen vorläufigen Abschluss. Dementsprechend zufrieden zeigte sich Viola Amherd, die das Parkhaus als eines der übergeordneten Ziele ihrer Amtszeit bezeichnete: «Das Parkplatzkonzept ist erfolgreich realisiert. Von beiden Standorten (Weri und Bahnhof) kann man jetzt zu Fuss bequem das Zentrum der Stadt erreichen.»

Konnten gestern das Parkhaus Bahnhof seiner Bestimmung übergeben (von links): Rolf Escher, Verwaltungsratspräsident MGBahn; Viola Amherd, Stadtpräsidentin; Hans-Rudolf Mooser, Direktor MGBahn. Foto wb

Komplizierte Planung

Die neue Parkhalle ist ein Element des Masterplans für das Banhofsgelände. Dieser Masterplan sowie die Bodeneigentumsverhältnisse vor Ort sind Gründe, die die Planung des Gebäudes zu einer echten Knacknuss haben werden lassen. «Der Hauptgrund lag darin, dass die Gemeinde keinen Quadratmeter Boden besass und deshalb auf Dritte (SBB und MGB) angewiesen war», so Amherd. Erst nach einer umfassenden Bereinigung der Eigentumssituation konnte die Stadtgemeinde sowohl auf dem Gelände des ehemaligen FO-Depots offene Parkplätze erstellen, den Boden für die Studierendenheime des University Centers César Ritz zur Verfügung stellen als auch mit dem Bau des neuen Parkhauses beginnen.



Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt über Kreisel und Unterführung. Grafik zvg

Einfahrt von Norden

Weiter musste die Verkehrssituation sowie die optimale Anbindung des Parkhauses an den Verkehrsfluss berücksichtigt werden. «Es war uns immer wichtig, dass das Parkhaus einen direkten Anschluss an die Umfahrungsstrasse und insbesondere auch an den Bahnhof hat», meinte Amherd. Dafür bedurfte es hartnäckiger Verhandlungen mit dem Kanton, denn die Anbindung konnte nur mit dem Bau eines Kreisels an der Rottenbrücke sichergestellt werden. Weiterhin führt über den Bahnhofsplatz kein Weg ins Parkhaus. Er ist ausschliesslich dem Linienverkehr vorenthalten. Benutzerinnen und Benutzer erreichen das Parkhaus durch die Unterführung von Norden her.

Bahnhofsareal nimmt Gestalt an

Architekt Guido Sprung betonte an der Einweihung, dass die örtlichen Begebenheiten und der finanzielle Rahmen nur einen oberirdischen Bau zugelassen hätten. «Die Planungsphase hat eine halbe Ewigkeit gedauert. Der Bau hingegen war ein Kraftakt und wurde in Rekordzeit aufgestellt», so Sprung. Ziel sei es gewesen, eine Gesamtanlage Parkhaus/Verwaltungsgebäude mit einfacher, sachlicher Architektur zu verwirklichen. Sprung: «Eine Architektur, die sich einerseits durch betonte Einfachheit aufs Wesentliche konzentriert. Die aber andererseits auch Raum für den Bau des Verwaltungsgebäudes der Matterhorn Gotthard Bahn gelassen hat, welches repräsentativ sein will.» Das Baubudget für die gesamte Anlage betrug 6,5 Millionen Franken. Eine definitive Abrechnung der Kosten erfolgt allerdings erst nach Fertigstellung des MGBahn-Verwaltungsgebäudes. **gsm**

Fakten zum Parkhaus

160 Einstellplätze, bei Bedarf erweiterbar

Das neue Parkhaus Bahnhof ergänzt – nur zwölf Tage nach der Einweihung des sanierten Bahnhofsgebäudes – den Masterplan Bahnhof Brig. Noch im Bau befindet sich das über dem Parkhaus liegende, viergeschossige Verwaltungsgebäude der Matterhorn Gotthard Bahn. Es soll im Februar 2010 bezogen werden.
Das Parkhaus selber ist ein einfacher, lang gestreckter, linearer Körper mit einer Kantenlänge von 122 Metern und einer Breite von 18 Metern. In seinem Innern finden sich auf zwei Geschossen 160 gedeckte Parkplätze. Bei Bedarf kann das Gebäude erweitert werden. Aber nur wenn auch die MGBahn auf dem Hochbahnhof Einzug halten würde. Der Grundsatzentscheid dazu steht nächstens an. Bis zum nächsten Frühling entstehen weitere 70 Aussenparkplätze. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt durch die Unterführung der Geleise der Normalspurbahnen von der Natischer Seite her (siehe Skizze). Das Parkhaus in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof der SBB und der MGB soll eine wichtige «Zulieferrolle» für Benützer des öffentlichen Verkehrs übernehmen. Die Anlage ist eine weitere Etappe im Gesamtsystem Bahnhof Brig und Visp, die nur als Einheit funktionieren kann. Die Gebühren sind – für eine zentrale, direkt an die Innenstadt angrenzende Parkgelegenheit – moderat. Analog zum Parkhaus Altstadt/Weri belaufen sie sich tagsüber auf 80 Rappen die Stunde. Nachts kostet ein Stellplatz den Benutzer 40 Rappen pro Stunde, wobei die ersten 20 Minuten gratis sind. Zudem können die Wertkarten des Parkhauses Altstadt auch im neuen Parkhaus Bahnhof verwendet werden, da es sich um das gleiche System handelt. **gsm**

Alles neu machte der Juni…

Strasse durch den Pfynwald wieder in einem tadellosen Zustand

Leuk. – **Was lange währte, ist nun endlich gut. Die Strasse durch den Pfynwald ist frisch geteert und wunderbar befahrbar – für Motorfahrzeuge und Velos.**

Die Pfynwaldstrasse war seit mehreren Jahren oft Anlass zu Ärger. 2006 wurden in einer aufwendigen Aktion alle Markierungen durch eine Spezialfirma für viel Geld weggefräst. Gleichzeitig verschwanden die Überholspuren und wurden beidseits grosszügige Velostreifen angelegt.
Doch die gefräste Strasse wurde immer stärker beschädigt und war zuletzt mehr eine Schlaglochpiste: tiefe Rillen, Risse und Löcher auf beiden Fahrbahnen. Immer mehr Verkehrsteilnehmer wichen deshalb bereits in den letzten Monaten auf die neue Kantonsstrasse T9 via Salgesch aus. Im Februar dieses Jahres musste sie vorübergehend dann sogar ganz geschlossen werden. Die unhaltbaren Zustände nahm man seitens des Kantons damals zwar zur Kenntnis, doch gegen die Misere wollten die zuständigen Stellen nichts mehr tun. Eine Sanierung der Strasse, so hiess es im Februar, komme für den Kanton aus Kostengründen nicht mehr infrage.

Die Strasse durch den Pfynwald: Von Susten bis Siders neu geteert. Fotos wb

Plötzlich geht es doch

Doch dann wurde im März gewählt im Wallis. Und plötzlich hat der Wind gedreht. Staatsrat Jacques Melly, der neue Vorsteher des Departements für Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU), versprach nur wenige Wochen nach seinem Amtsantritt Massnahmen. Und er hat Wort gehalten. Die Pfynwaldstrasse präsentiert sich jetzt wieder in einem wunderbaren Zustand. Für rund 400 000 Franken wurde sie zu einem grossen Teil neu geteert.
Wie lange die Kantonsstrasse durch den Pfynwald jetzt noch geöffnet bleibt, ist offen. Aufgrund einer A9-Autobahnbau-Projektänderung ist die Wahrscheinlichkeit allerdings recht gross, dass man sie länger als ein Jahr noch befahren kann. Wäre ja auch schade, um die schöne neue Strasse…
Eine Frage bleibt wohl unbeantwortet: Warum hat man die Strasse nicht schon vor drei Jahren für weniger als eine halbe Million Franken neu geteert statt für noch mehr Geld einfach die Markierungen abzufräsen? **hbi**

AZ 3900 Brig • Donnerstag, 2. Juli 2009 • Nr. 150 • 169. Jahrgang • Fr. 2.20

Walliser Bote

HEUTE GROSSAUFLAGE
36 851 EXEMPLARE

www.walliserbote.ch • Redaktion Telefon 027 922 99 88 • Abonnentendienst Telefon 027 948 30 50 • Mengis Annoncen Telefon 027 948 30 40 • Auflage 25 885 Expl.

Ende der Parkplatzmisere

Einweihung des Parkhauses beim Bahnhof Brig

B r i g - G l i s. – Mit der Inbetriebnahme des Parkhauses Bahnhof geht für die Gemeinde Brig-Glis ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung. Zusammen mit dem Parkhaus Altstadt/Weri stehen nun für das Stadtzentrum genügend Parkplätze zur Verfügung. Der neue Bau bietet auf zwei Geschossen 160 gedeckte Plätze. Zudem entstehen bis zum kommenden Frühling weitere 70 Aussenparkplätze. Stadtpräsidentin Viola Amherd zeigte sich bei der gestrigen Einweihung zufrieden, mass sie doch dem Parkplatzkonzept der Gemeinde höchste Priorität zu. Dem Bau vorausgegangen war eine aufwendige Planungsphase. Nach intensivem Variantenstudium sowie Verhandlungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB und der Matterhorn Gotthard Bahn konnte schlussendlich eine Lösung gefunden werden. Ein weiterer Mosaikstein im Masterplan Bahnhof ist somit gesetzt.
Seite 3

Mit dem Parkhaus Bahnhof ist eine weitere Etappe im Masterplan Bahnhof erreicht. Foto wb

Warnung vor Hochwasser

Kampagne der Walliser Stromproduzenten

S i t t e n. – (wb) Mit einer Kampagne weisen die Walliser Stromproduzenten die Öffentlichkeit auf die Gefahren von plötzlichem Hochwasser in Bergflüssen hin.
Hochwasser kann vor allem bei Spülungen der Kraftwerkbetreiber auftreten. Die Strömung kann so stark sein, dass Kinder oder sogar unachtsame Erwachsene mitgerissen werden und ertrinken.
Wie in den letzten beiden Jahren lancieren die Walliser Stromproduzenten deshalb zu Beginn der Sommersaison eine Aufklärungskampagne. Für 50 000 Franken macht die Vereinigung in Radiospots und Inseraten mit originellen Texten und Bildern die Walliser Bevölkerung und die Touristen auf die Gefahren aufmerksam. Dieses Jahr mit Comics.
Seite 2

Achtung Hochwasser: Mit Faltprospekten wird auf die Gefahr hingewiesen. Foto Keystone

Federer weiter auf Kurs

Nach Sieg über Karlovic im Halbfinal in Wimbledon

W i m b l e d o n. – Roger Federer hat mit dem «Aufschlagmonster» Ivo Karlovic kurzen Prozess gemacht. Der Basler setzte sich gegen den Kroaten mit 6:3, 7:5, 7:6 durch. Das Spiel war weniger umstritten, als es das Resultat vermuten liesse. Der Schweizer zeigte gegen den auf Rasen gefährlichen Gegner eine äusserst konzentrierte Leistung. Als Schlüssel zum Erfolg erweisen sich wie erwartet Federers Returns. Zwar deckte Karlovic sein Gegenüber mit hart geschlagenen Aufschlägen ein, Federer retournierte jedoch aggressiv von der Grundlinie. Erstmals musste Karlovic im Turnier Aufschlagspiele abgeben. Federer schaffte schon in den ersten 57 Minuten zwei Breaks. Mit seinem Sieg hat sich Federer die Chance bewahrt, sein 14. Grand-Slam-Turnier zu gewinnen. Dazu fehlen ihm noch zwei Siege. In den Halbfinals trifft Federer auf den Deutschen Tommy Haas, der seinerseits die Nummer 4 der Weltrangliste, den Serben Novak Djokovic, in vier Sätzen bezwang.
Seite 16

Hat weiterhin Grund zum Jubeln: Roger Federer. Foto Keystone

KOMMENTAR

Die neue Lust am Verbot

Seit gestern ist alles anders. In den Restaurants unseres Kantons darf nicht mehr geraucht werden. Dass Rauchen eine Gefahr für die Gesundheit darstellt, ist bereits seit Längerem bekannt und unbestritten. Das Bundesamt für Gesundheit schätzt die volkswirtschaftlichen Kosten des Passivrauchens auf rund eine halbe Milliarde Franken pro Jahr. Es gibt also gute Argumente für ein Rauchverbot.
Allerdings gibt es auch vereinzelte Experten, die der Meinung sind, dass die Schädlichkeit des Passivrauchens überbewertet werde. Sie vertreten den Standpunkt, dass es bei einigen Krankheiten praktisch unmöglich sei festzustellen, wie viel das Passivrauchen zur Entstehung dieser beigetragen habe. Hinzu kommt: Ein Verbot in Gaststätten schränkt sowohl die Wirte als auch die rauchende Kundschaft ein. So plädierten die Gegner des Rauchverbots für mehr Eigenverantwortung und Rücksichtnahme der Bevölkerung. Sie sind der Meinung, dass jeder selbst entscheiden könne, ob er sich dem Qualm aussetzen wolle oder nicht. Auch bemängeln sie einen weiteren Eingriff des Verbots in die persönliche Freiheit der Raucher sowie die Freiheit der Wirte.
Was ist nun besser: Eine liberale verantwortungsbewusste Gesellschaft oder eine durch Verbote gemassregelte? Man mag es bedauern – doch zu ändern ist es kaum: Statt Respekt, Toleranz und Rücksichtnahme werden immer mehr Verbote das gesellschaftliche Zusammen- beziehungsweise Nebeneinanderleben regeln. Vergessen sollte man dabei nicht: Mehr Verbote bringen automatisch mehr Kontrollen mit sich.
Hier verfestigt sich eine Politik, die sich mehr und mehr der Regulation der persönlichen Lebensführung widmet und sich zur selben Zeit von ihrer ursprünglichen Aufgabe abwendet. ***Armin Bregy***

WB HEUTE

Wallis	Seiten 2 – 13
Traueranzeigen	Seiten 12/13
Sport	Seiten 15 – 18
Ausland	Seite 19
Wirtschaft/Börse	Seite 21
Schweiz	Seiten 22/23
TV-Programme	Seite 24
Wohin man geht	Seiten 26/27
Wetter	Seite 28

9 771660 065005 40027

WALLIS

Aprikosen-Run

An zahlreichen Ständen am Strassenrand werden im Wallis wieder Aprikosen verkauft. Astrid Zumofen ist seit mehreren Jahren im Aprikosengeschäft.
Seite 5

WALLIS

Rauchverbot in Kraft

Seit gestern darf in Restaurants nicht mehr geraucht werden. Die ersten Reaktionen der Wirte lesen Sie auf
Seite 7

SPORT

Wyatt, der Beste

Er ist der Mann, der die internationale Berglauf-Szene seit über zehn Jahren dominiert. Am Samstag geht Jonathan Wyatt (Bild) in St. Niklaus an den Start des Zermatt Marathons. Ein Interview über Geld, Berglauf und Heirat.
Seite 15

Schenker Storen AG, Visp
Kantonsstrasse 57, 3930 Visp-Eyholz
Telefon 027 945 79 90
schenker.visp@storen.ch
0800 202 202
www.storen.ch
Schenker Storen

UNTERWALLIS

Roch empfing Studierende der PH-VS

St-Maurice. – Etwa 50 Studentinnen und Studenten der Grundausbildung der Pädagogischen Hochschule Wallis (PH-VS) trafen sich in der letzten Woche mit Staatsrat Claude Roch. Die Begegnung hatte zum Ziel, Fragen, Bemerkungen und Vorschläge der Studierenden in Bezug auf die Ausbildungen, die von der PH-VS angeboten werden, einzubringen. Durch das Treffen wurden gewisse Meinungsverschiedenheiten zwischen den Studierenden der Grundausbildung und jenen der Ausbildung für Sekundarstufe I-II in einigen Punkten aufgedeckt. Im Verlaufe des Abends konnten die Anwesenden eindeutig den Willen des Departementschefs erkennen, den zukünftigen Lehrpersonen einen qualitativ guten Unterricht zu ermöglichen. Die Diskussion endete nach neunzig Minuten, die geprägt waren von einem äusserst konstruktiven Austausch.

Büros bleiben geschlossen

Sitten. – Die Büros der Kantonsverwaltung sind laut einer Medienmitteilung über die kommenden Festtage von heute Mittwochabend bis am kommenden Dienstagmorgen, dem 29. Dezember 2009, 8.00 Uhr geschlossen.

Finhaut investiert drei Millionen

Finhaut. – Finhaut investiert im kommenden Jahr fast drei Millionen Franken. Die kleine, weniger als 400 Einwohner zählende Gemeinde muss sich dafür nicht einmal neu verschulden. Der Grund der neuen finanziellen Möglichkeiten ist laut einer Meldung von Radio «rhonefm» das Bauwerk Nant-de-Drance. Die laufende Rechnung wird mit einem Überschuss von 1,75 Millionen Franken abschliessen und per Ende 2010 soll das Nettovermögen pro Einwohner immer noch bei 9000 Franken liegen. Naheliegend, dass das Budget ohne Gegenstimme angenommen wurde.

Föhn stoppt SBB-Zug

St-Maurice. – Probleme wegen des Föhnsturms und eines anschliessenden Gewitters gab es am Dienstagmorgen für die SBB im Unterwallis. Auf der Strecke Lausanne–Brig blieb ein Zug zwischen St-Maurice und St-Triphon stecken und musste zurückgezogen werden. Der Abschnitt war vorübergehend nur einspurig befahrbar, was zu Verspätungen führte. Ganz unterbrochen war auf der gegenüberliegenden Seite des Rhonetals nach einer Fahrleitungsstörung die Strecke St-Maurice–St-Gingolph. Hier setzten die SBB Busse ein.

Erfolgreicher Weihnachtsmarkt

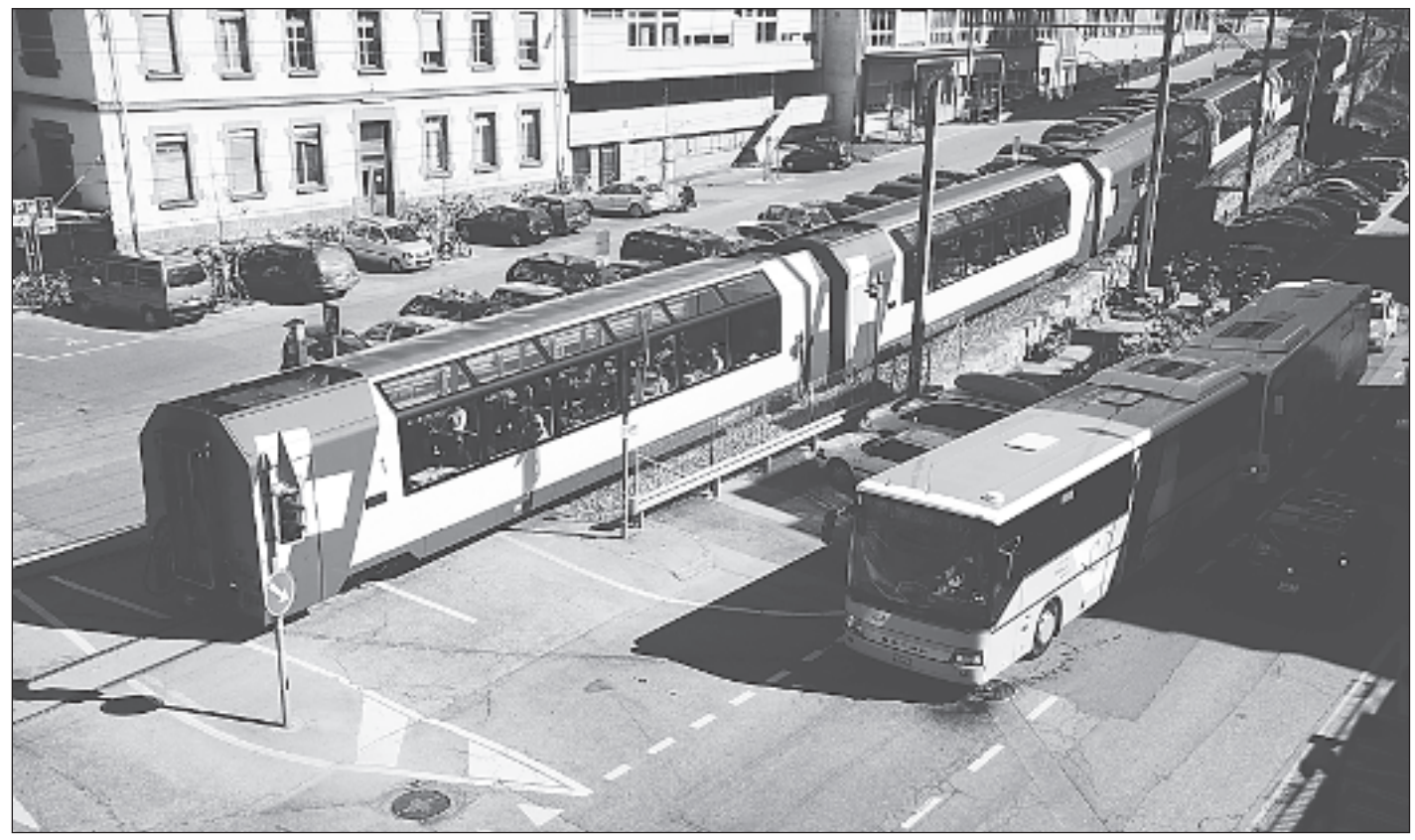
Monthey. – Die fünfte Auflage des Weihnachtsmarktes von Monthey war ein voller Erfolg. Während fünf Tagen sind laut Angaben der Organisatoren fast 10000 Personen ins Stadtzentrum gekommen. Insgesamt waren an rund 50 Ständen Aussteller präsent.

Hochbahnhof Brig gestorben?

SBB unterstützen das Projekt eines Hochbahnhofs für die Matterhorn Gotthard Bahn nicht mehr

Brig-Glis. – **(wb) Die SBB haben dem Hochbahnhof Brig ihre Unterstützung entzogen. Damit dürfte das 70-Millionen-Projekt gestorben sein. Denn die SBB setzen andere Prioritäten und geben den nötigen Platz im Hochbahnhof nicht frei.**

«Die SBB haben den Planungspartnern des Hochbahnhofs Brig mitgeteilt, dass sie die Versetzung der Matterhorn Gotthard Bahn in die Hochlage aufgrund veränderter Voraussetzungen nicht mehr unterstützen können», liessen die Stadtpräsidentin von Brig-Glis, Viola Amherd, und die Matterhorn Gotthard Bahn gestern in einer Medienmitteilung wissen.



Die SBB haben dieser Tage mitgeteilt, dass sie das Geleise 1 und 2 im Bahnhof Brig nicht für den Hochbahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn freigeben werden. Damit fehlen die technisch unabdingbaren Voraussetzungen für die Verschiebung. Foto wb

Der Grund ist die Sparpolitik

Der Grund für die plötzliche Kehrtwendung der SBB liegt in der Sparpolitik des Bundes: Die knappen Finanzmittel bei der öffentlichen Hand führten zum vorläufigen Verzicht auf die Realisierung des zusätzlichen 4. Geleises zwischen Visp und St. German, der Einfahrt zum Basistunnel. Damit sei es für die SBB nicht mehr möglich, der Matterhorn Gotthard Bahn die Geleise 1 und 2 im Briger Bahnhof abzutreten. Dies ist seit dem Jahr 2006 in einer gemeinsamen Planung vorgesehen gewesen. Neben den noch offenen finanziellen Fragen, wie der Beschaffung von 50 Mio. Franken, sind mit dem Entscheid der SBB nun auch die technischen Voraussetzungen für das Projekt nicht mehr gegeben.

Jahrelange Vorarbeit in den Sand gesetzt

Die Spitzkehre der SBB setzt ein dickes Fragezeichen unter eine jahrelange und ausgesprochen aufwendige Planungsarbeit, in die nicht nur die SBB, sondern auch die Agglomeration Brig-Glis/Naters/Visp, der Kanton Wallis und die BLS involviert waren. Der Hochbahnhof bedeutete für die Matterhorn Gotthard Bahn die logische Konsequenz aus der Ostausfahrt von Brig. Die Vorarbeiten (technische Machbarkeit, Kosten-Nutzen-Verhältnis) führten dazu, dass die SBB versicherten, sie würden die Geleise 1 und 2 für das Projekt freigeben. «Die Kehrtwende der SBB bezüglich dieser Hauptvoraussetzung für die Realisierung des Briger Hochbahnhofs stellt nun alle übrigen beteiligten Projektpartner vor eine vollständig neue Situation», halten die Matterhorn Gotthard Bahn und die Stadtgemeinde Brig-Glis im Namen der Projektpartner der SBB fest.

Regionaler Nutzen unbestritten

Der regionale Nutzen des Hochbahnhofs, verbunden mit den dadurch sich ergebenden städtebaulichen Möglichkeiten und Perspektiven, sei «unbestritten» gewesen, betonen die enttäuschten Partner der SBB. Das Zentrum von Brig-Glis hätte verkehrstechnisch und städtebaulich weiter entwickelt werden können. Alle Beteiligten hätten sich bemüht, die zugegebenermassen hohen Kosten von insgesamt 70 Mio. Franken aufzubringen. Unter der Federführung der Agglomeration hätten die Partner inklusive des Kantons Wallis begonnen, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen.

Ein herber Dämpfer für die Region

Dies wäre durchaus im Bereich des Möglichen gelegen, weil die Mittel über einem Zeitrahmen von fünf bis zehn Jahren hätten bereitgestellt werden müssen. Es seien unter der Federführung des Kantons und der Matterhorn Gotthard Bahn auch schon konkrete Finanzierungsoptionen aufgezeigt worden. «Der jüngste Entscheid der SBB hat diesen Bemühungen vorerst einen herben Dämpfer versetzt», halten die Projektpartner der SBB fest. «Die regionalen Projektpartner setzen sich jedoch gemeinsam weiter dafür ein, dass dieses für die Region Oberwallis wichtige Projekt mithilfe des Kantons doch noch einer langfristig sinnvollen Lösung zugeführt werden kann», heisst es.

Feuerwehrfusion zeichnet sich ab

Die Gemeinde Brig-Glis beantwortet eine Fusionsanfrage der Gemeinde Bitsch positiv

Bitsch/Brig-Glis. – **Die Gemeinde Bitsch hatte der Stadtgemeinde Brig-Glis im September einen Fusionsantrag betreffend die Feuerwehren gestellt. Die Antwort aus Brig-Glis ist positiv ausgefallen.**

Die Marschrichtung ist seit längerer Zeit vorgegeben. Der Kanton Wallis hat in einem Bericht die Strukturen des Walliser Feuerwehr- und Zivilschutzwesens unter die Lupe genommen und 2007 seine Vorschläge in einem Bericht präsentiert. Gemeindefeuerwehren, die in der Evaluation weniger als 55 Belastungspunkte erreichten, müssen sich nach dem Willen des Kantons nach einem Fusionspartner umsehen.

Galgenfrist bis 2012

Die kleineren Feuerwehren stehen unter Zugzwang. Noch bis ins Jahr 2012 werden sie vom Kanton finanziell unterstützt. Ab 2013 jedoch fallen die kantonalen Subventionen weg. Konkret hätte der Verlust der staatlichen Unterstützung zur Folge, dass die Gemeinden bei einem Kauf eines neuen Feuerwehrfahrzeuges oder beim Bau neuer Feuerwehrlokale sämtliche Kosten selber tragen müssen. Nur die Talgemeinden Brig-Glis, Naters, Visp, Gampel-Steg, Leuk-Susten sowie die dezentralen Zentren Fiesch, Lötschental, Saas-Grund und die Tourismusorte Saas-Fee, Zermatt und Leukerbad verfügen laut dem Bericht des Kantones über die kritische Grösse, um zumindest als Stützpunktfeuerwehren B anerkannt zu werden. Stützpunktfeuerwehren A sind im Oberwallis allein Brig-Glis und Visp.

Fusionen absehbar

Noch haben die kleineren Korps zwei Jahre Zeit, Fusionsverhandlungen zu führen. Im Bezirk Brig favorisierte der Kanton in seinem Bericht aus dem Jahr 2007 ein Zusammengehen der Feuerwehrkorps der Gemeinden südlich des Rottens (Termen, Ried-Brig, Simplonsüdseite mit Brig-Glis) und derjenigen nördlich des Rottens (Mund, Birgisch, Bitsch mit Naters). Letztendlich ist es aber den einzelnen Gemeinden freigestellt, mit wem sie fusionieren wollen.

Verhandlungen laufen

In Bitsch hat sich der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 28. September 2009 entgegen dem Vorschlag des Kantons, welcher eine Fusion mit Naters nahegelegt hatte, entschieden, der Gemeinde Brig-Glis einen Fusionsantrag zu stellen. Schon im Frühling 2009 hatten Gespräche zwischen dem Bitscher Gemeinderat und den Vertretern der Gemeinde Brig-Glis stattgefunden. Die Gemeinde Brig-Glis hat nun an ihrer letzten Sitzung dem Ansinnen aus Bitsch grundsätzlich zugestimmt und der Gemeinde Bitsch die positive Antwort zukommen lassen. Nach Aussage von Stadtpräsidentin Viola Amherd ist damit der Weg frei, die Details und Bedingungen zwischen den beiden Gemeinden auszuhandeln. Wenn die Verhandlungen nach den Vorstellungen beider Gemeinden verlaufen, ist damit zu rechnen, dass sie in naher Zukunft in eine Vereinbarung münden werden.

Nachwuchsprobleme

Finanzielle Überlegungen sind ein Grund für das Drängen des Kantons nach einem Zusammengehen der kommunalen Feuerwehren. Man verspricht sich von der Harmonisierung sowohl eine Professionalisierung der Führungsstrukturen als auch der Aus- und Weiterbildung der Feuerwehrleute. Dass diese Bestrebungen nicht immer die gewünschten Effekte erzielen oder gar neue Probleme nach sich ziehen können, zeigt sich bei der Rekrutierung des Nachwuchses. Schon heute kämpfen verschiedene Feuerwehren im Oberwallis mit sinkenden Beständen. In Zermatt beispielsweise gibt das Gemeindereglement eine Mindestgrösse der Stützpunktfeuerwehr von 100 Mann vor. Momentan leisten aber nur etwas mehr als 60 Männer und Frauen freiwillig Feuerwehrdienst, Tendenz sinkend. Ähnliche Nachwuchsprobleme kennen auch die Verantwortlichen kleinerer Korps. Dem Vernehmen nach führen Fusionen vor allem bei den Juniorpartnern zu einer Abnahme derjenigen Bürgerinnen und Bürger, die freiwillig Feuerwehrdienst leisten wollen. Es scheint, als ob sich die Verbundenheit mit einer «ortsfremden» Feuerwehr in Grenzen hält. Sollte diese Entwicklung anhalten – und davon ist auszugehen – bleiben wohl nur zwei Auswege aus der Misere: Entweder werden die freiwilligen Feuerwehren durch Berufsfeuerwehren ersetzt. Oder die Gemeinden sehen sich gezwungen, die Freiwilligkeit durch ein Obligatorium zu ersetzen. Letzteres Vorgehen dürfte nicht auf grosse Gegenliebe stossen. **gsm**

Viele Oberwalliser Feuerwehren müssen sich bis 2013 nach einem Fusionspartner umsehen. Foto wb

AZ 3900 Brig • Mittwoch, 18. März 2009 • Nr. 64• 169. Jahrgang • Fr. 2.20

K wie Kundennähe
Kundennähe ist uns wichtig!
Ihre Wünsche sind unsere Herausforderung.
mengis
Druck und Verlag AG, 3930 Visp

Walliser Bote

SZ CONSULTING
FINANCIAL SERVICES
Bernhard M. Schwery
Josef Zurbriggen
Anlageberatung und Vermögensverwaltung
Postfach 592 • Bahnhofstrasse 4
3900 Brig • Telefon 027 922 11 51

www.walliserbote.ch • Redaktion Telefon 027 922 99 88 • Abonnentendienst Telefon 027 948 30 50 • Mengis Annoncen Telefon 027 948 30 40 • Auflage 25 885 Expl.

Vision Hochbahnhof

BVZ-Konzern kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken

B r i g - G l i s.– (wb) Auf dem Briger Bahnhofplatz treffen tagtäglich verschiedene Verkehrsteilnehmer aufeinander: Züge der Matterhorn Gotthard Bahn, Postautos, der motorisierte Individualverkehr, Pendler und Passanten. Das erhöhte Verkehrsaufkommen beinhaltet Risiken. Eine Entflechtung der Verkehrsströme würde einiges zur Erhöhung der Sicherheit beitragen. Für die Matterhorn Gotthard Bahn wäre der Einbezug in den Hochbahnhof der SBB/BLS eine Erleichterung. Die Studien dazu sind abgeschlossen, technisch wäre die Sache machbar. Bis Ende des Jahres wird entschieden, ob die Option Hochbahnhof für die MGB realisierbar ist.
Die Verantwortlichen der BVZ Holding AG präsentierten gestern das Geschäftsjahr 2008. Das insgesamt sehr gute Ergebnis wird einzig durch Rückstellungen zur Sanierung der Pensionskasse geschmälert. Matterhorn Gotthard Bahn und Gornergrat Bahn verzeichneten Rekordfrequenzen. **Seite 3**

Über 30 Züge der Matterhorn Gotthard Bahn fahren pro Tag über den Bahnhofplatz. Foto wb

Studie zu Raumplanung

Kanton Wallis will koordinierte Raumplanung

S i t t e n. – (wb) Der Kanton Wallis will eine koordinierte und bodensparende Raumentwicklung begünstigen. Im Dialog mit den Gemeinden und dem Grossen Rat will Staatsrat Cina über eine Studie als Grundlage die nötigen Voraussetzungen dafür schaffen. Übergeordnetes Ziel ist dabei die nachhaltige und haushälterische Verwendung der knappen Ressource Boden. Der Kanton hat in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine Studie erarbeitet, die aufzeigt, welche Massnahmen in welchen der sechs Räume nötig sind, um die Stärken dieser verschiedenen, aber miteinander vernetzten Räume auszuspielen. Die Raumplanung werde in den nächsten Jahren vermehrt an Bedeutung und auch an Aktualität gewinnen, sagte Staatsrat Jean-Michel Cina vor den Medien. **Seite 3**

Staatsrat Cina (Mitte), Dienstchef Schwery, Adjunkt Schnydrig.

Der FC Sitten lebt doch

Cup: Dank 2:1-Sieg in St. Gallen in Cup-Halbfinals

(wb) Wie gross doch der Respekt, ja vielleicht sogar die Angst gewesen war beim FC Sitten vor diesem schweren und vor allem unsicheren Gang zum Challenge-Leader St. Gallen. Wie ausgeprägt doch die Verunsicherung war in der Meisterschaft nach der kürzlichen 0:4-Heimschlappe gegen ein nicht überzeugendes Basel.
Doch nach diesem 2:1-Cup-Viertelfinal-Sieg in der Ostschweiz ist klar: Der FC Sitten ist noch nicht tot, er lebt weiter. Selbst ein früher 0:1-Rückstand durch ein Eigentor Sarnis liess die Walliser nicht zerbrechen. Denn Monterrubio und Dominguez kehrten das Spiel dank ihrer Erfahrung, ihrer Technik und vor allem ihren beiden Toren in der zweiten Halbzeit. Auch Reset brachte nach der Pause Schwung in die Offensive.
Damit steht Sitten wie die Berner Young Boys in den Halbfinals des Schweizer Cups. Die beiden anderen Halbfinalisten werden heute Abend im grossen Klassiker Zürich gegen Basel und Concordia Basel gegen Luzern bestimmt. **Seite 15**

Sitten und Brellier (hinten): Bedrängt, aber siegreich. Foto Keystone

KOMMENTAR

Raumplanung ist hoffnungslos

Es gab im Kanton Wallis eigentlich nur vier raumplanerisch wirksame Erscheinungen: der Golfplatz von Crans-Montana, die Lawinenzüge, die Kriegsflugplätze und die Lonza-Deponie.
Die Lonza-Deponie mag als Beispiel dafür dienen, was Raumplanung eben nicht vermag, weil sie immer toter Buchstabe bleibt: Ohne diese wichtige Entsorgungseinrichtung der Lonza wäre der Raum zwischen Eyholz und Gamsen unweigerlich auch noch mit unordentlichen Baudepots und hässlichen Hallen vollgestopft worden. Und bald schon werden auch die Areale der früheren Militärflugplätze wahllos überbaut. Dann sterben die letzten Tallandschaften an der Rhone.
Das liegt auch daran, dass jede einzelne Gemeinde ihre eigene «Raumplanung» betreibt: Auf Wiesen und Äckern entstehen «Bidonvilles» mit schlecht konzipierten und meist einstöckigen Zweckbauten, fein säuberlich verstreut über die verschiedenen kommunalen Territorien. An den Talflanken grüssen die fabrikartigen Gemeinschaftsstallungen, natürlich an den exponiertesten Standorten, die man sich aussuchen konnte. Unsere Dorfzentren verludern; fernab der Siedlungen werden dafür fleissig alte Ställe umgebaut.
Raumplanung ist eine Aufzählung aller frommen Wünsche und löblichen Vorsätze, die dann von jeder einzelnen Gemeinde, von jedem Kanton und sogar vom Bund nach Belieben ausser Kraft gesetzt werden, wenn eine Chemiefabrik auch nur leise andeutet, dass sie vielleicht käme – und dann doch nicht kommt.
Die Raumplanung ist so gesehen ein hoffnungsloses Unterfangen, das sogar dann extrem schwierig wäre, wenn der politische Wille dazu in Sitten und Bern wirklich vorhanden wäre. Unter den heutigen Voraussetzungen bleibt sie eine reine Alibiübung: viel, viel Papier, aber alles Makulatur.

Luzius Theler

WB HEUTE

Wallis	Seiten 2 – 14
Traueranzeigen	Seite 12
Sport	Seiten 15 – 18
Wirtschaft/Börse	Seite 19
Ausland	Seite 21
Schweiz	Seiten 22/23
TV-Programme	Seiten 24/25
Wohin man geht	Seiten 26/27
Wetter	Seite 28

9 771660 065005 30012

WALLIS

Kampagnenstart

Die Komplementärmedizin soll in der Verfassung verankert werden. Aus diesem Grund ist gestern im Wallis die Kampagne lanciert worden. Die Co-Präsidenten der Kampagne (im Bild Dr. Hanna Schnyder-Etienne) präsentierten ihre Argumente. **Seite 5**

WALLIS

Hilfe für Hirten

Der WWF begrüsst die Wiederansiedlung des Wolfes. Doch Herdenschutzmassnahmen sind mit Mehrkosten verbunden. Nun sollen Hirtenhelfer die Schäfer unterstützen. **Seite 9**

SPORT

Röthlin, was nun?

Die Karriere des Marathon-Stars Viktor Röthlin (Bild) hat einen Knick erlitten. Der Schweizer muss wegen einer Lungenembolie mindestens einen Monat aussetzen. London, wo Röthlin Europarekord laufen wollte, ist damit dahin. **Seite 15**

PRESSE
Café
Furkastrasse 21, 3900 Brig
Tel. 027 922 99 85
Jeden Morgen die aktuellsten Zeitungen und den besten Kaffee!

«Es gibt keinen Plan B»

Wie weiter mit dem Hochbahnhof Brig nach der Kehrtwende der SBB?

Brig-Glis. – Die Spitzkehre der SBB bezüglich Realisierung des Hochbahnhofs stellt alle Projektpartner vor eine neue Situation. Das Vorhaben hängt am seidenen Faden, denn einen Plan B gibt es nicht.

Nach der Hiobsbotschaft der SBB ist bei den regionalen Projektbeteiligten eine gehörige Portion Ratlosigkeit und Enttäuschung nicht von der Hand zu weisen. Alle – die Agglomeration Brig-Visp/Naters, die Stadtgemeinde Brig-Glis, die Matterhorn Gotthard Bahn, der Kanton – sind mit grundlegend veränderten Voraussetzungen konfrontiert. Wie es konkret weitergehen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt völlig offen.

Hochbahnhof Brig: Momentan stehen alle Ampeln auf Rot. Die Projektpartner wollen zuerst die Antwort der SBB abwarten. Foto wb

Kehrtwende der SBB

Rückblick: Kurz vor Weihnachten hatten die SBB den Projektpartnern ein unheilvolles Geschenk unter den Baum gelegt. Den Planungspartnern wurde eröffnet, dass man die Versetzung der MGBahn in die Hochlage des Bahnhofs Brig nicht unterstützen könne. Die SBB führten die knappen Finanzmittel ins Feld, aufgrund derer das 4. Gleis zwischen Visp und St. German nicht gebaut werden könne. Das wiederum habe zur Folge, dass man die Gleise 1 und 2 im Bahnhof Brig der MGBahn nicht zur Verfügung stellen könne. Damit fiel die Hauptvoraussetzung für die Realisierung des Hochbahnhofs weg.

Handlungsbedarf unbestreitbar

Der plötzliche Hinschied der anvisierten Lösung, an der die Planungspartner seit 2006 gearbeitet haben, hat direkte verkehrstechnische und städtebauliche Folgen. Bleibt es bei der jetzigen Lösung mit zwei Bahnhöfen, wird einerseits eine dringend notwendige Entflechtung der Verkehrsströme auf dem Bahnhofplatz bis auf Weiteres verhindert. Andererseits wird Brig-Glis, ja die gesamte Agglomeration, dadurch einer grossen städtebaulichen Chance beraubt. Alternative Lösungen sind gesucht. Denn eines ist auch für Hans-Rudolf Mooser, Direktor der MGBahn klar: «Der Handlungsbedarf am Bahnhofplatz ist unbestreitbar. Auf die Dauer kann es nicht so weitergehen wie bisher.» Wobei Mooser auch betont, dass die MGBahn mit der jetzigen Situation leben kann. «Rein betrieblich kann die MGBahn am heutigen Standort wie ein Tram in der Stadt gut funktionieren. Aber wir sind willens, zu einer besseren, nachhaltigen Lösung beizutragen.» Man will die Flinte nicht vorzeitig ins Korn werfen. Denn die Hochlage ist für die MGBahn nach der Erstellung der Ostausfahrt und des neuen Verwaltungsgebäudes immer noch die logische Folge der Entwicklung.

Am Projekt festhalten

Auch die Standortgemeinde Brig-Glis will nicht vorschnell aufgeben. «Es wäre falsch, jetzt den Bettel hinzuschmeissen. Die städtebaulichen Möglichkeiten eines umgestalteten Bahnhofplatzes im Sinne des Masterplanes Bahnhof Brig sind gross. Wir wollen am Projekt festhalten», so Stadtpräsidentin Viola Amherd. Ein kompakter Bahnhof würde auch den Vorgaben des Bundesamtes für Raumplanung bezüglich einer Verdichtung der Siedlungsräume nach innen entsprechen.

Man sei über die plötzliche Kehrtwende der SBB doch sehr überrascht gewesen, meint Amherd: «Die SBB waren von Anfang an in die Planungen involviert. Umso mehr hat es uns erstaunt, dass wir das Argument des angeblich nicht zu finanzierenden 4. Geleises als Hauptgrund für den Rückzug an der Sitzung vom 13. Dezember 2009 erstmals vorgetragen bekommen haben.»

Wie weiter?

Vorerst stehen alle Ampeln auf Rot. Die Planungspartner wollen zuerst die Antworten auf Fragen abwarten, die man nach der Sitzung an die SBB eingereicht hat und die Philippe Gauderon, Leiter Infrastruktur, bis Ende Januar in Aussicht gestellt hat. Klar ist eines: Es gibt keine Alternativlösungen, die man aus der Schublade ziehen kann. Hans-Rudolf Mooser dazu: «Seitens der MGBahn haben wir zurzeit keine weitere Lösung. Und schon gar keinen Plan B.» Viola Amherd betont, dass neben der Agglomeration und der MGBahn auch der Kanton in der Pflicht stehe. «Sitten muss erkennen, dass der Bahnhof siedlungspolitisch ein enorm wichtiges Projekt für die Agglomeration ist. Wirtschaftspolitisch sind die Agglomerationen die Motoren der Regionen.» Und diese Motoren müssen entsprechend gefüttert werden, sollen sie nicht ins Stocken geraten. **gsm**

KOMMENTAR

Aus und vorbei?

Seit Jahren haben sich die Agglomeration, die Standortgemeinde, die Matterhorn Gotthard Bahn, die SBB und andere intensiv mit dem Hochbahnhof Brig auseinandergesetzt. Ausgerechnet an einem Freitag, den 13. haben die SBB die Reissleine gezogen. Damit steht ein städtebaulich höchst interessantes Vorhaben vor dem Aus.
Oder handelt es sich beim Vorgehen der SBB «nur» um einen taktischen Zug? Die Ausbauwünsche bei der Bahninfrastruktur sollen sich schweizweit auf bis zu 60 Milliarden Franken belaufen. Viel Geld, das die SBB im Moment nicht in Aussicht gestellt bekommen. Auch in andern Kantonen hat die Bahn verschiedene Projekte auf der Prioritätenliste weit zurückgestuft. Wohlwissend, dass dies den Unmut der kantonalen und lokalen Politik wecken wird. Und wohl in der Hoffnung, dass dieser Unmut das Parlament bei der nächsten Budgetrunde gnädig stimmen soll.

Mathias Gsponer

WB
Redaktion
Telefon 027 922 99 88

Kennen Sie Ihre Fähigkeiten?

Oberwallis/Visp. – Zu diesem Thema findet vom 19. Januar bis 4. März ein Kurs statt. Planen Sie die eigene Laufbahn neu – möchten Sie ins Berufsleben wieder einsteigen oder sich beruflich verändern? Sind Sie sich aber nicht ganz bewusst, welche Fähigkeiten Sie besitzen und wie Sie diese nutzen können? Der Kurs dauert zehn Halbtage, jeweils am Dienstag- und Mittwochvormittag. Er beginnt am Dienstag, 19. Januar. Kursleiterin ist Ruth Imseng, Psychologin FH und Erwachsenenbildnerin. Informationen und Auskünfte erhält man bei der Informations- und Beratungsstelle freuw frauen einsteigen, umsteigen, weiterkommen in Visp.

Frauenfrühstück

Brig. – Am kommenden Dienstag, 12. Januar, findet von 9.00 bis 11.00 Uhr das nächste Frauenfrühstück im Haus Schönstatt an der Kettelerstrasse 27 in Brig statt. Die Teilnehmenden erwartet ein gemeinsames Frühstück, Impuls, Austausch und Stille. Eingeladen sind alle interessierten Frauen. Thema beim Impuls: «Gespür für sich selbst». Anmeldungen sind ans Haus Schönstatt bis Montagabend zu richten.

Startschuss für Feierlichkeiten

Neujahrsempfang: Von Erinnerungen und Filmen

Turtmann. – (wb) Turtmann feiert 2010 seinen 800. Geburtstag. Der Neujahrsempfang war gleichbedeutend mit dem Startschuss der Feierlichkeiten.

Am Sonntag, 3. Januar 2010, lud die Gemeinde Turtmann zum offiziellen Neujahrsempfang und eröffnete die Feierlichkeiten anlässlich des 800. Geburtstags von Turtmann. Dem öffentlichen Anlass in der Mehrzweckhalle ging ein feierliches Konzert des «ensemble da capo» mit dem Oberwalliser Streichquartett in der Pfarrkirche voraus.

Rückblick

1210 rückt Turtmann erstmals ins Licht der Geschichte. Ein Wilhelm de la Cour (Wilhelm de Curia) kaufte im Jahre 1210 von den Söhnen seines Verwandten Uldericus alle Rechte und Pflichten über die «Terra de Thortemanei» für 12 Pfund zurück. Obwohl hier noch nicht von einem rechtlichen Werden der Selbstständigkeit der Gemeinde die Rede sein kann, wird Turtmann urkundlich erstmals erwähnt. Dieses Ereignis der historischen Wurzeln Turtmanns gab der Munizipal- und Burgergemeinde den Anlass, das Geburtsjahr gebührend zu feiern. Während des ganzen Jahres werden bestehende sowie einmalige Anlässe nach dem Leitgedanken «gestern – heute – morgen» organisiert.

Neujahrsempfang als Startschuss

Die Bevölkerung von Turtmann fand sich zahlreich in der festlich dekorierten Mehrzweckhalle ein. Anlässlich des Neujahrsempfangs richteten die Präsidenten der Munizipal- und Burgergemeinde – Christian Jäger und Lukas Jäger – sowie OK-Präsident Pierre-Alain Grichting Worte zu den bevorstehenden Festlichkeiten an die Anwesenden. Höhepunkt des Abends bildete eine Lesung von Dr. Donat Jäger. Mit «als wär es gestern gewesen» erzählte Donat Jäger von Jugenderinnerungen seiner Schulzeit, fokussiert auf die Wintermonate. Während des Jubiläumsjahres wird der Heimwehturtmänner den Jahreszyklus seiner Jugenderinnerungen immer wieder ergänzen und im November abschliessen.

Ehrung und Willkommensgruss

Zum Abschluss wurde der Turtmänner Nicolas Steiner für seinen preisgekrönten Beitrag an den Internationalen Kurzfilmtagen geehrt. Der junge Filmschaffende dankte für die grossartige Unterstützung innerhalb seiner Heimatgemeinde, sah er doch etliche Mitwirkende seines Kurzfilms im Publikum sitzen. Im Weiteren hiess der Gemeindepräsident den Priester Miron Hanus in Turtmann herzlich willkommen. Mit dem gelungenen Auftakt zur 800-Jahr-Feier ist der Reigen für die kommenden Anlässe definitiv eröffnet und das Programm verspricht viel Interessantes für das Festjahr 2010.

Donat Jäger blickt auf seine Turtmänner Jugend zurück. Foto zvg

Walliser Bote
gegründet 1840
mengis DRUCK UND VERLAG AG 3930 VISP

Unabhängige Tageszeitung

Herausgeber und Verleger
Ferdinand Mengis (F. M.)
E-Mail: f.mengis@walliserbote.ch

Geschäftsführer
Nicolas Mengis
E-Mail: n.mengis@mengis-visp.ch

Mengis Druck und Verlag AG
Terbinerstrasse 2, 3930 Visp
Tel. 027 948 30 30, Fax 027 948 30 31
E-Mail: mdv@mengis-visp.ch

Redaktion
Furkastrasse 21, Postfach 720,
3900 Brig
Tel. 027 922 99 88, Fax 027 922 99 89
E-Mail Redaktion: lokal@walliserbote.ch
E-Mail Sekretariat: info@walliserbote.ch

Chefredaktor: Thomas Rieder (tr)

Stv. Chefredaktor: Herold Bieler (hbi)

Ausland/ Inland: Stefan Eggel (seg)
E-Mail: ausland@walliserbote.ch

Region: Luzius Theler (lth), Franz Mayr (fm), Karl Salzmann (sak), Werner Koder (wek), Sebastian Glenz (gse), Armin Bregy (bra), Mathias Gsponer (gsm), Martin Kalbermatten (mk), Melanie Stoffel (mst)
E-Mail: lokal@walliserbote.ch

Kultur: Lothar Berchtold (blo)
E-Mail: kultur@walliserbote.ch

Sport: Hans-Peter Berchtold (bhp), Roman Lareida (rlr), Alban Albrecht (alb), Samuel Burgener (sbr)
E-Mail: sport@walliserbote.ch

Blattmacher / WB-Online
Mathias Forny (fom)

Ständige Mitarbeiter
Georges Tscherrig (gtg), Hildegard Stucky (hs), Dr. Alois Grichting (ag.)

Zuschriften
Die Redaktion behält sich die Veröffentlichung oder Kürzung von Einsendungen und Leserbriefen ausdrücklich vor. Es wird keine Korrespondenz geführt.

Nachrufe
Die Nekrologe erscheinen gesammelt auf einer sporadischen Sonderseite.

Abonnentendienst
Terbinerstr. 2, 3930 Visp
Tel. 027 948 30 50; Fax 027 948 30 41
E-Mail: abodienst@walliserbote.ch

Auflage
25 261 Expl. (beglaubigt WEMF)
jeden Donnerstag Grossauflage
36 851 Expl.

Jahresabonnement
Fr. 309.– (inkl. 2,4% MWSt.)
Einzelverkaufspreis: Fr. 2.20
(inkl. 2,4% MWSt.)

Annahmeschluss Todesanzeigen
21.00 Uhr, Telefon 027 922 99 88
E-Mail: korrektorat@walliserbote.ch

Inseratenverwaltung
Mengis Annoncen
Administration und Disposition:
Terbinerstrasse 2, 3930 Visp
Tel. 027 948 30 40; Fax 027 948 30 41
PC 19-290-6
E-Mail: inserate@walliserbote.ch

Inseratenannahmestellen
3900 Brig, Furkastrasse 21
3930 Visp, Terbinerstrasse 2
3920 Zermatt, Mengis Druckzentrum, Tempelareal

Technische Angaben
Satzspiegel: 282 x 440 mm
Inserate: 10-spaltig, 25 mm
Reklame: 6-spaltig, 43 mm

Anzeigenpreise
Grundtarif: Annoncen-mm Fr. 1.07
(Donnerstag Fr. 1.18)
Kleinanzeigen bis 150 mm Fr. 1.18
(Donnerstag Fr. 1.30)
Rubrikenanzeigen: Automarkt, Immobilien, Stellenmarkt Fr. 1.18
(Donnerstag Fr. 1.30)
Reklame-mm Fr. 4.28
(Donnerstag Fr. 4.71)
Textanschluss Fr. 1.39
(Donnerstag Fr. 1.53)
Alle Preise exkl. 7.6% MWSt.

Zentrale Frühverteilung
Alois Seematter
E-Mail: verteiler@walliserbote.ch

WB extra
Alle 14 Tage erscheint das «WB extra» als Gratisbeilage zum «Walliser Boten».

Urheberrechte
Inserate, die im «Walliser Boten» abgedruckt sind, dürfen von nicht autorisierten Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder anderweitig verwendet werden. Insbesondere ist es untersagt, Inserate – auch in bearbeiteter Form – in Online-Dienste einzuspeisen. Jeder Verstoss gegen dieses Verbot wird gerichtlich verfolgt.

ISSN: 1660-0657

Publikationsorgan CVPO

Die Hoffnung stirbt zuletzt

Die SBB haben den definitiven Entscheid betreffend Hochbahnhof Brig noch nicht getroffen

B r i g - G l i s. – **Die SBB wollen für den Unterhalt des Schienennetzes massiv mehr Geld. Dass beim Erhalt der geforderten Summe von 850 Millionen Franken die Realisierung des Hochbahnhofes Brig wieder zum Thema werden wird, verneint die Bahn.**

Die Hiobsbotschaft traf kurz vor Weihnachten ein: Die SBB teilten den Planungspartnern mit, dass sie dem Projekt Hochbahnhof Brig ihre Unterstützung entziehen. Begründet wurde die Kehrtwende nach jahrelanger Planungsarbeit mit dem Spardruck bei den Bundesbahnen. Die knappen Finanzmittel der öffentlichen Hand würden dazu führen, dass auf die Realisierung eines vierten Geleises zwischen dem Bahnhof Visp und der Einfahrt zum NEAT-Basistunnel verzichtet werden müsse. Damit sei es für die SBB nicht mehr möglich, die Geleise 1 und 2 im Bahnhof Brig an die Matterhorn Gotthard Bahn abzutreten, was in letzter Konsequenz bedeutet, dass die technischen Voraussetzungen für einen Hochbahnhof Brig nicht mehr gegeben sind.

Auf Gedeih und Verderb

Der regionale Nutzen eines Hochbahnhofes ist unbestritten. Dies betonen sowohl die Gemeinde wie auch die Matterhorn Gotthard Bahn unisono. Die Standortgemeinde und die MGB wollen am Projekt festhalten. Um sich Gedanken über das weitere Vorgehen machen zu können, wollte man zuerst offen gebliebene Fragen geklärt wissen. Ausser Frage steht einzig, dass das Projekt Hochbahnhof auf Gedeih und Verderb vom endgültigen Entscheid der SBB abhängig ist. Verschiedentlich war spekuliert worden, dass es sich beim negativen Entscheid der SBB Ende Dezember nicht um ein kategorisches Nein zum Hochbahnhof als vielmehr um einen taktischen Zug gehandelt habe. Will man seitens der Bahn mit der Bekanntgabe auf Verzicht verschiedener Projekte den politischen Druck erhöhen, in der Hoffnung, dass Bundesrat und Parlament sich der klammen SBB erbarmen?

Ist der Zug für den Hochbahnhof Brig endgültig abgefahren? Bei verbesserter Finanzlage sind die SBB bereit, auf den Entscheid zurückzukommen. Foto wb

Vorläufiges Nein

Die Bundesbahnen brauchen Geld für Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur – viel Geld, das momentan nicht zur Verfügung steht. Am vergangenen Freitag hat SBB-Chef Andreas Meyer vorgerechnet, dass der Unterhalt der Bahninfrastruktur deutlich teurer kommt als erwartet. 850 Millionen Franken zusätzlich will die Bahn, damit das Schienennetz nicht verlottert. Die Forderung dürfte die Hoffnung der regionalen Projektpartner nähren. Werden die SBB – die gewünschte Erhöhung der öffentlichen Mittel vorausgesetzt – auf ihren Entscheid zum Hochbahnhof Brig zurückkommen? SBB-Sprecher Frédéric Revaz bestätigt: «Der Entscheid der SBB betreffend Hochbahnhof Brig ist vorläufig. Bei einer verbesserten Finanzlage des Bundes ist die SBB bereit, auf den Entscheid zurückzukommen.» Keinen direkten Zusammenhang gebe es hingegen zwischen dem Mehrbedarf für den Unterhalt des Schienennetzes und dem Hochbahnhof. Frédéric Revaz: «Die erwähnten 850 Millionen Franken betreffen den Unterhalt des Schienennetzes und nicht dessen Erweiterung.»

Antwort ausstehend

Unmut herrscht derweil bei den Betroffenen. Die Stadtgemeinde Brig-Glis, die MGB und die Agglomeration Brig-Visp-Naters hatten aufgrund der damaligen Mitteilung der SBB an die Planungspartner den Bundesbahnen einen Fragekatalog zukommen lassen, um die veränderte Ausgangslage im Detail analysieren zu können. Die Verantwortlichen der SBB hatten bis Ende Januar eine Antwort in Aussicht gestellt. Bis heute liegt jedoch noch immer keine Stellungnahme der SBB auf den Tischen der Planungspartner. «Weder die Stadtgemeinde noch die Matterhorn Gotthard Bahn haben bis zum heutigen Tage etwas von den SBB vernommen. Eine Antwort ist mittlerweile überfällig», so Viola Amherd, Stadtpräsidentin von Brig-Glis. Aus diesem Grunde will man bei SBB-Infrastruktur-Chef Philippe Gauderon mit Nachdruck Antworten auf die gestellten Fragen einfordern. Auf Anfrage teilten die SBB mit, dass die Fragen in den nächsten Tagen beantwortet werden. **gsm**

Vortragsabend

V i s p e r t e r m i n e n. – (wb) Schule Visperterminen und Kinderkompetenzzentrum «Chinderwält» präsentieren am Donnerstag, 25. Februar, um 20.00 Uhr im Pfarreisaal im Schulhaus einen Vortragsabend für Eltern und Fachleute mit Paul Burgener, Jugenddelegierter des Kantons Wallis, mit dem Thema «Praktische Hilfestellungen für die Erziehung von Kindern und Jugendlichen. Der Vortrag soll alle Erziehenden ermuntern, wesentliche Punkte der Erziehungsarbeit zu reflektieren und zu überprüfen, inwieweit sich die Anregungen des Referenten mit den eigenen Erziehungserfahrungen decken.

Tochter verletzt Mutter mit Messerstichen

58-jährige Frau schwer verletzt

S i d e r s. – **(wb) Am Sonntag gegen 19.30 Uhr wurde eine Frau an ihrem Wohnort schwer verletzt. Wie die Kantonspolizei gestern mitteilte, versetzte die Tochter der Mutter bei einer Auseinandersetzung mehrere Messerstiche.**

Die Tochter lebt mit ihrer Mutter im gemeinsamen Haushalt. Aus noch nicht geklärten Gründen kam es zu einer Auseinandersetzung zwischen den beiden Frauen. Die 26-jährige Tochter ergriff, wie die Polizei weiter bekannt gab, plötzlich ein Messer und versetzte der Mutter mehrere Messerstiche in Brust und Rücken. Die 58-jährige Frau flüchtete anschliessend zu ihren Nachbarn, welche die Kantonspolizei informierten. Schwer verletzt wurde das Opfer ins Spital von Siders und anschliessend aufgrund der gravierenden Verletzungen ins Spital von Sitten transportiert.
Die Tochter wurde in der Wohnung angehalten und anschliessend in Untersuchungshaft gesetzt.
Das zuständige Untersuchungsrichteramt Mittelwallis hat eine Untersuchung eingeleitet.

Die Herausforderung (4)

Vor ein paar Tagen konnte Julia*, meine Freundin, ihren Schädel betrachten – ihr Gehirn anschauen. Die Magnetresonanztomographie (MRI) hatte Schnittbilder aufgezeichnet, welche ihr der Dr. Radiologe sehr nett und in verständlicher Sprache erklärte. Sie sah ihre Hirnwindungen und den Verlauf der Blutgefässe. «Eindrücklich!» Nichts Negatives hatte sich abgezeichnet, selbst keine ihrer «Guginaden». Diese Untersuchung war von ihrer Ärztin verordnet worden, weil Julia zusätzlich an einer medizinisch unerklärlichen Störung leidet. Die Ärzte lassen Vieles abklären – leider ohne Befund.

Seit Mitte Januar rückt Julias eigentliche Krebserkrankung in den Hintergrund. Ihr hatte sie ohnehin schon den Kampf angesagt. Zudem kümmern sich Fachleute darum. Nun sucht sie den Verursacher ihrer unerklärlichen Leiden in den Strahlenquellen und bei Menschen, welche Ähnliches erleiden oder erlitten haben. In ihrem Haus sind viele Veränderungen getroffen worden. Nun wird Julia auch alternative Heilmethoden in Anspruch nehmen, denn sie möchte ihre Lebensqualität zurückhaben.
Julia und ihre Mitpatienten/-innen können gut überlegen – deshalb auch Schlussfolgerungen ziehen. Heute fragt sie

Elise Bregy

sich, auf welcher Stufe der Patient gegenüber dem Arzt oder der Ärztin steht. Darauf kommt sie, weil sie auf eine – für sie sehr wichtige Frage – die Antwort bekommt: «Das ist heute kein Thema.» Sie möchte als mündige Patientin wahrgenommen werden. Julia erlebt zum zweiten Mal, dass Ärzte in den wichtigsten Fragen ungleicher Meinung sind. Das verursacht bei ihr – wie auch bei anderen Patienten – Verunsicherungen. Sie meint zu glauben, dass dies vielleicht – eventuell – unter Umständen – an der Kommunikation liegen könnte.

Dass die Zusammenarbeit optimiert werden muss, bestätigt die Zeitung «Le Nouvelliste» am 14. Januar 2010: «Dès cette année, un réseau réunira sous un faîte unique les nombreux intervenants qui combattent le cancer et accompagnent les malades.» Ein Netz soll geflochten werden, worin sich die Krebspatienten und ihre Betreuer zusammenfinden! «Wie gut sich das liest!»

Kürzlich machte die Brustkrebspatientinnen eine weitere gute Meldung hellhörig: Zum 100-jährigen Bestehen der Schweizerischen Krebsliga lanciert diese Organisation ein Qualitätslabel für Brustkrebsmedizin. Das Label soll nur an jene Spitäler und Brustzentren vergeben werden, welche die bestmögliche Medizin für ihre Patientinnen anbieten (Radio DRS, 4. Februar 2010).
*Name geändert

PS: «Liebe Julia, noch etwas: Alle Menschen haben selber – oder Angehörige mit einer Krankengeschichte. Hör ihnen auch zu!» Netter Leser, nette Leserin! Hier werden Sie mehr über Julia und ihre Herausforderung erfahren.

AZ 3900 Brig • Mittwoch, 9. Juni 2010 • Nr. 130 • 170. Jahrgang • Fr. 2.20

Jetzt einsteigen und geniessen!

Fafleralp, Mattmark, Moosalp, Finnen, Zwischbergen, Binntal ...

PostAuto fährt bereits seit 5. Juni zu den schönsten Aussichtspunkten im Oberwallis.

Infos auf www.postauto.ch/wallis

Die gelbe Klasse.
PostAuto
DIE POST

Walliser Bote

Polonaise.
Gerne. Ausser, wenns ums Geld geht. Da tanzen wir lieber aus der Reihe.
Mit tiefen Gebühren und attraktiven Hypotheken.
MIGROSBANK
Es geht auch anders.

www.walliserbote.ch • Redaktion Telefon 027 922 99 88 • Abonnentendienst Telefon 027 948 30 50 • Mengis Annoncen Telefon 027 948 30 40 • Auflage 25 261 Expl.

Autobahnbau kommt in Fahrt

2019 ist die Autobahn im Oberwallis durchgehend befahrbar

Oberwallis. – (wb) Die A9 erstreckt sich im Oberwallis über 31,8 Kilometer, rund die Hälfte verläuft unterirdisch. Immer wieder sorgte dies für Probleme, etwa beim gedeckten Einschnitt Turtmann oder beim Riedbergtunnel beim Bahnhof Gampel-Steg. Bodenbewegungen und Setzungen erschwerten Ingenieuren und Tunnelbauern das Leben. Wie Jean-Pierre Jaeger, Chef des Amtes für Nationalstrassenbau beim Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, gegenüber dem «Walliser Boten» bestätigt, ist man beim Oberwalliser Autobahnbau mittlerweile auf Kurs. «Die Arbeiten schreiten gut voran», sagt Jaeger. Auch beim Riedbergtunnel zeichne sich eine Lösung ab – wenn auch vage.
Die Gesamtkosten der Autobahn im Oberwallis belaufen sich voraussichtlich auf rund 3,7 Milliarden Franken, wovon eine Milliarde Franken bereits verbaut wurde. Jaeger rechnet damit, dass die Autobahn 2019 fertig erstellt ist. **Seiten 6 und 7**

Die Autobahn im Bau. Der Abschnitt Leuk Ost–Gampel West soll Ende 2017 in Betrieb genommen werden. Foto zvg

Eine neue Chance

Hochbahnhof könnte doch noch kommen

Brig-Glis. – (wb) Der Briger Hochbahnhof für die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) ist doch nicht definitiv vom Tisch. Für die SBB ist er technisch wie betrieblich machbar, wenn das neue Stellwerk im Bahnhof Brig sowie das 4. Gleis zwischen St. German und Visp gebaut werden.
Das Stellwerk ist inzwischen für den Zeitrahmen 2018–2020 beschlossene Sache, der Bauentscheid für das 4. Gleis steht noch aus. Das Projekt gilt nicht als prioritär. Für die Mitfinanzierung des Hochbahnhofs haben die SBB kein Geld. Die MGB würde bestenfalls 15 Millionen beisteuern. Jetzt haben Stadtgemeinde, Agglomeration und Kanton die Finanzierung der «restlichen» 60 Mio. Franken zu klären. **Seite 3**

Gleis 1 bis 3 auf dem Briger Bahnhof. Verkehren hier eines Tages auch die MGB-Züge? Foto wb

Nein hat sich abgezeichnet

Nationalrat lehnt UBS-Staatsvertrag ab

Bern. – (sda) Der Nationalrat hat am Dienstag den Staatsvertrag mit den USA zur Herausgabe von UBS-Kundendaten abgelehnt. Dagegen stimmten die SVP und die SP. Sie sahen ihre Bedingungen für ein Ja nicht erfüllt.
Der Entscheid fiel mit 104 zu 76 Stimmen bei 16 Enthaltungen. Dies ist jedoch nicht das endgültige Aus für den Vertrag: Das Geschäft geht zurück an den Ständerat, der vergangene Woche zugestimmt hatte. Der Nationalrat kann im Verlauf der Differenzbereinigung immer noch zustimmen.
Anders als der Ständerat hat der Nationalrat am Dienstag auch entschieden, eine Volksabstimmung über den Staatsvertrag zuzulassen. Die Grosse Kammer sprach sich dafür aus, den Vertrag dem fakultativen Referendum zu unterstellen.
Das Nein zum Staatsvertrag hatte sich bereits am Montagabend abgezeichnet. Die SVP machte ihre Zustimmung davon abhängig, dass das Parlament keine Boni-Steuern beschliesst. **Seite 19**

Bundesrätin Eveline Widmer-Schlumpf konsultiert während der Debatte zum UBS-Staatsvertrag ihre Unterlagen. Foto Keystone

KOMMENTAR

Das Tauziehen geht weiter

Das Oberwallis ist in der Schweiz wohl jener Landstrich, der am längsten auf seine Autobahn warten muss. Dies hat wohl weniger damit zu tun, dass das Land am oberen Rhonestrand mit seinen knapp 80 000 Einwohnern über eine kleine Lobby verfügt, als dass sich die Oberwalliser mit ihren zahlreichen Einsprachen und den ewig dauernden Variantenstreitigkeiten selber auf den Füssen gestanden sind.
Nun scheint es aber endlich mit voller Fahrt voranzugehen. Die grössten Schwierigkeiten, der gedeckte Einschnitt Turtmann sowie das lockere Gestein der Südumfahrung Visp, sollten im Griff sein. Und auch der Riedbergtunnel dürfte mit Anpassungen an die geologischen Gegebenheiten erstellt werden können. Nicht auszurechnen, was es bedeutet hätte, wenn sich der Riedbergtunnel als nicht realisierbar erwiesen hätte. Abgesehen von den massiven Zusatzkosten wäre ein neues Auflageverfahren und mit Sicherheit ein weiterer deftiger Variantenstreit nach Oberwalliser Art entbrannt.
Nach dem heutigen Wissensstand dürfte die insgesamt 31,8 Kilometer lange Autobahn im Jahre 2019 in ihrer vollen Länge für den Verkehr freigegeben werden. Das sind zwar immer noch neun lange Jahre, bis die dringend notwendige Verkehrsader in Betrieb ist, aber ein Pappenstiel zu jener Dauer, welche die staugeplagten Verkehrsteilnehmer in der Vergangenheit durchleiden mussten. Leider gibt es seit einigen Monaten abseits der Autobahn einen neuen Nebenkriegsschauplatz: Die Gemeinde Raron zofft sich mit der Fluggruppe Oberwallis um die Aufhebung des dortigen Flugplatzes. Was mit Sicherheit Verzögerungen bei der Realisierung der Autobahnraststätte samt Wassersportzentrum nach sich ziehen wird. Das gute alte Oberwalliser Tauziehen geht also in eine neue Runde. ***Werner Koder***

WB HEUTE

Wallis	Seiten 2 – 12
Traueranzeigen	Seite 10
Sport	Seiten 13 – 17
Ausland	Seite 18
Schweiz	Seiten 18/19/21
Wirtschaft/Börse	Seite 20
TV-Programme	Seite 22
Wohin man geht	Seite 23
Wetter	Seite 24

9 771660 065005 30023

WALLIS

Walliser Fernsehfieber

Im Oberwallis agieren derzeit drei regionale Fernsehsender: Kanal 9, Tele Oberwallis und TV Oberwallis. Kanal 9 ist via Swisscom TV empfangbar, Tele Oberwallis nicht. Christian Stärkle will das ändern. **Seite 2**

WALLIS

In Literatur baden

Vom 2. bis 4. Juli geht in Leukerbad das internationale Literaturfestival (Bild: Hans Ruprecht, Leiter) über die Bühne. 23 Autorinnen und Autoren sind im Bäderdorf dabei. **Seite 12**

SPORT

Das Leben in Südafrika

Südafrika, Austragungsland der Fussball-WM, ist für uns ein weitgehend unbekanntes Land. Der Visper Nestor Lengacher lebt seit 13 Jahren in Johannesburg. Er gibt Einblicke in diese faszinierende Stadt. **Seite 14**

famoos Müüsig
12.+13. Juni 2010
75. Oberwalliser Musikfest
www.mgronalp.ch Bäcchen

Hochbahnhof Brig ist realisierbar

SBB sprechen von technischer und betrieblicher Machbarkeit – Umsetzung hängt von den Finanzen ab

B r i g - G l i s. – **Die Verlegung des Briger MGB-Bahnhofs vom Bahnhofplatz auf die Gleise 1 und 3 der SBB wird wieder zum Thema. Die SBB gestehen dem Projekt die Machbarkeit zu, hängen diese aber an Bedingungen.**

Wie Philipp Gauderon, Leiter Infrastruktur der SBB AG und in dieser Funktion auch Mitglied der SBB-Konzernleitung, kürzlich an einer CVP-Parteiversammlung in Brig-Glis sagte, kommen die SBB auf den vor Weihnachten 2009 kommunizierten Entscheid zurück, der Hochbahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn sei für Brig «gestorben».

Bahnhof Brig, Perron 1. Falls der Hochbahnhof kommen sollte, würde die MGB von den SBB die Perronkanten 1 und 2 mitbenutzen können. Das Gleis 2 in der Mitte bliebe ausschliesslich für die Normalspur reserviert. Foto wb

Zwei Projekte als Vorbedingung

Die Integration auf die Gleise 1 und 3 mit den Perronkanten 1 und 2 (das Gleis 2 würde weiterhin ausschliesslich von den SBB benützt) gilt gegenüber früheren Aussagen nun technisch wie betrieblich wieder als machbar. Dies allerdings nur, wenn zwei Bedingungen erfüllt sind. Die SBB wollen und müssen das Stellwerk im Bahnhof Brig erneuern. Dies stand bis anhin infrage. Nun steht es auf der Prioritätenliste für den Zeitraum 2018 bis 2020. Als zweite Voraussetzung gilt der Bau des vierten Gleises zwischen St. German und Visp. Dies würde die Kapazitäten auf dem Teilstück, das für den Verkehr in/aus Richtung Lausanne und Bern benutzt wird, erhöhen und so den im Bahnhof Brig für die MGB-Halte benötigten Freiraum schaffen. Das Bauprojekt «viertes Gleis» mit einem Kostenrahmen von 40 Millionen Franken ist von den SBB noch nicht beschlossen.

Zusammengefasst: Das neue Stellwerk im Bahnhof Brig kommt, das vierte Gleis St. German–Visp ist noch unsicher. Für den MGB-Hochbahnhof sind beide notwendig.

Die MGB würde 15 Millionen zahlen…

Definitiv ist, dass die SBB den MGB-Bahnhof nicht mitfinanzieren werden. Sie begründen dies mit einer langen Liste zwingenderer Projekte, zumal für sie durch den Hochbahnhof kein Mehrwert entsteht. Im Gegenteil: Der Zusatzbetrieb wirkt sich eher nachteilig aus.

Den Mehrwert des Hochbahnhofs bezeichnet für sich auch die MGB nicht als absolut zwingend. Hans-Rudolf Mooser, Vorsitzender der MGB-Geschäftsleitung: «Der Hochbahnhof wäre zwar die Krönung als logische Fortsetzung der Ostausfahrt. Aber entscheidend ist er für uns nicht.» Die MGB könnte mit dem Schienenbetrieb auf dem Bahnhofplatz auch längerfristig leben. Sobald die Entscheide der Behörden klar sind, «werden wir, falls wir auf dem Bahnhofplatz bleiben, Bereinigungsinvestitionen von rund 15 Millionen Franken vornehmen», so Mooser. Dieselbe Summe würde bei einer Züglete in den Hochbahnhof investiert. «Weitere Mittel stehen uns hierfür aber nicht zur Verfügung.»

… und wer den Rest?

Der Hochbahnhof würde zwischen 70 und 80 Millionen Franken kosten. Damit fragt sich, wer den grossen «Rest» von rund 60 Millionen übernimmt. Stadtpräsidentin Viola Amherd spricht von einem Projekt, «an dem die Gemeinde, die Agglomeration und der Kanton Interesse haben». Also gilt es für die Politik nun, die die Mittelbeschaffung zu klären. Die Führung hat dafür namens der Agglomeration Brig/Naters/Visp die RWO (Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG) übernommen. Die Kontakte zum Kanton sind erfolgt.

Ziel ist eine raschmögliche Klärung des Kostenverteilschlüssels. Für den Fall, dass gebaut werden kann, muss das Projekt spätestens 2018 fixfertig vorliegen. Dann realisieren die SBB nämlich das neue Stellwerk.

Städtebauliche Chance

Der Hochbahnhof würde Brig-Glis die einmalige Chance bieten, den Bahnhofplatz völlig neu zu gestalten. Dies könnte auch für die Bodenbesitzer, SBB und MGB, interessant werden. «Die Gemeinde möchte diese Chance städtebaulich nutzen», sagt Amherd. Man läge hiermit genau in der Vorgabe des Bundes, der in den urbanen Zentren eine Entwicklung nach innen fördert. Das heisst, der Boden soll für Benutzer und Besitzer nutzbar statt durch Infrastruktur blockiert sein. Eine positive Vormeinung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) liegt vor. Agglo-Projekte dieses Stils können bis zu 40 Prozent finanziert werden.

Eine Nutzniesserstudie hat übrigens ergeben, dass von einem schienenfreien Bahnhofplatz vorab der Privatverkehr und in zweiter Linie die Fussgänger profitieren würden. Dies vorab in Sachen Sicherheit. **tr**

Jugendschreibwettbewerb des WSV

W a l l i s. – (wb) Der Walliser Schriftstellerinnen- und Schriftstellerverband (WSV) lädt auch in diesem Jahr alle jungen Schreibenden zur Teilnahme an seinem Jugendschreibwettbewerb ein. Alle im Kanton Wallis wohnhaften Jugendlichen zwischen 16 und 22 Jahren dürfen je einen beliebigen Prosa- oder Lyrikbeitrag (in schriftdeutscher Sprache, mit Computer geschrieben, maximal zwei A4-Seiten oder drei Gedichte) einsenden. Die Adresse lautet: jugendschreibt@bluewin.ch. Einsendeschluss ist der 31. Juli 2010.

Der Text sollte als Anlage in der E-Mail eingesandt werden; in der Textdatei selbst darf sich kein Name befinden. Mit dem Text wird eine separate Datei mitgeschickt, in der neben Name und vollständiger Adresse sowie dem Titel des Beitrags folgende Erklärung steht: «Ich bestätige, dass ich diese Arbeit ohne fremde Hilfe geschrieben habe.» Die öffentliche Prämierung der Siegertexte findet im Spätherbst 2010 statt. Die Gewinner werden vorgängig benachrichtigt, der genaue Zeitpunkt der Preisfeier wird rechtzeitig über die Medien bekannt gegeben.

57 Projekte mit 3,7 Millionen unterstützt

Positive Bilanz 2009 der Stiftung «The Ark»

W a l l i s. – **2009 war ein unruhiges und turbulentes Wirtschaftsjahr. Dennoch sind laut François Seppey, Präsident des Stiftungsrates von «The Ark», viele kleine und mittlere Unternehmer nicht davor zurückgeschreckt, sich mit Innovationen für die Zukunft zu wappnen.**

Im vergangenen Jahr unterstützte die öffentlich-rechtliche Stiftung «The Ark» 57 Projekte, die dadurch verwirklicht werden konnten.

Die Innovationsförderung bei Walliser Unternehmen und zukünftigen Unternehmern stellt eines der Hauptziele der Stiftung dar. Die Plattform wurde 2004 auf Initiative des Staates Wallis durch das Departement für Volkswirtschaft und Raumentwicklung zur Stärkung der Wirtschaft im Kanton gegründet.

Sechs Standorte

Auch 2009 lag der Fokus auf den drei Hauptbereichen Informations- und Kommunikationswissenschaften, Life Sciences und Ingenieurwissenschaften. Deren Zentren befinden sich in den Städten Brig (TeleArk), Visp (BlueArk), Siders (TechnoArk), Sitten (PhytoArk), Martinach (IdeArk) und Monthey (BioArk).

Die Standorte in Monthey und Sitten setzen den Schwerpunkt auf Biotechnologie. Martinach ist auf die Interaktion zwischen «Mensch und Maschine» spezialisiert. TechnoArk in Siders befasst sich mit Ökonomie in Verbindung mit den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien. Die beiden Technologiestandorte in Visp und Brig sind derzeit noch im Aufbau. BlueArk konzentriert sich auf die Entwicklung erneuerbarer Energien. Im Zentrum steht die Steigerung der Stromerzeugung aus Wasserkraft. TeleArk deckt den Sektor Informations- und Kommunikationswissenschaften ab.

TeleArk ist in der Nähe der Fernfachhochschule Schweiz in Brig angesiedelt. Der Standort befindet sich jedoch noch im Aufbau. Foto wb

Verschiedene Kompetenznetzwerke konnten aufgebaut werden, woraus sich ein Mehrwert für das Wallis entwickeln soll. Somit fördert «The Ark» ebenfalls die Entwicklung neuen Wissens in den spezialisierten Schulen, wie beispielsweise der HES-SO Wallis, und den Forschungsinstituten.

«The Ark» unterstützt zudem Unternehmen bei der Einrichtung, der Entstehung und letztendlich der Etablierung auf dem Arbeitsmarkt. Dabei vermag die Stiftung eine vielversprechende Bilanz zu ziehen. 79 Prozent der Unternehmen, die in den letzten fünf Jahren von Anfang an begönnert wurden, konnten sich behaupten. 58 neue Unternehmen wurden ins Finanzierungsprogramm aufgenommen, wovon 46 bis heute tätig sind.

3,7 Millionen Franken

Die finanziellen Mittel erhält die Stiftung zu je etwas mehr als einem Drittel von den Hauptgeldgebern Staat Wallis und Bund. Den Rest steuern die Gemeinden und Private wie beispielsweise die Loterie Romande bei. 2009 gewährte «The Ark» eine Unterstützung von 3,7 Millionen Franken. **ez**

Monte-Rosa-Hütte | Sprengung verlief wie geplant – trotz kleiner Verzögerung

Petrus verlängerte Galgenfrist

ZERMATT | Gestern um 13.55 Uhr wurde die Monte-Rosa-Hütte gesprengt. 107 Kilogramm Plastiksprengstoff haben ein 116-jähriges Kapitel Alpinismusgeschichte beendet.

Für die Sprengung war eine WK-Einheit des Katastrophenhilfe-Bataillons 1 der Territorialregion 1 verantwortlich. «Die Sprengung erfolgte exakt um 13.55 Uhr», so Oberst Jean-Michel Landert gegenüber dem «Walliser Boten». «Alles verlief wie geplant.» Einzig Wettergott Petrus machte den Verantwortlichen anfänglich einen kleinen Strich durch die Rechnung: Vorgesehen war, die alte Monte-Rosa-Hütte, gelegen auf 2883 m ü. M. bereits am Vormittag zu sprengen. Aufgrund des aufkommenden Nebels war dies nicht möglich. «Wir konnten das Material, welches noch bei der Monta-Rosa-Hütte stationiert war, nicht ausfliegen. Daher gab es eine kleine Verzögerung», erklärte Landert.

Das Auf und Ab der Monte Rosa Hütte

116 Jahre ist es her, als die damalige Bétemps-Hütte mit 25 Plätzen als Eigentum des SAC-Zentralkomitees errichtet wurde. 1929 schenkte das Zentralkomitee das Gebäude der Sektion Monte Rosa, welche die Hütte in mehreren Etappen erweiterte – bis auf 160 Schlafplätze. Die Cabane Monte-Rosa gehörte während vieler Jahre zu den beliebtesten SAC-Hütten, 1982 wurde mit über 10 000 Übernachtungen ein Spitzenwert erreicht. Als die Hütte vor zwei Jahren geschlossen wurde, waren es noch halb so viele. Grund: Die Hütte entsprach nicht mehr den gewünschten Standards. Für 160 Schlafplätze standen bloss 70 Essplätze zur Verfügung. «Wir hätten Millionen investieren müssen, um die Hütte zu sanieren», erklärt Peter Planche von der SAC-Sektion Monta Rosa. Eine Alternative zur Sprengung habe es nicht gegeben, erfolglos habe man verschiedene Varianten geprüft. Letztlich habe auch die Gemeinde Zermatt abgelehnt, die Hütte zu übernehmen. Der Rückbau der Monte-Rosa-Hüte war zudem Teil der Baubewilligung für die Neue-Monta-Rosa-Hütte, die am 10. März 2010 in Betrieb genommen wurde. Die Anzahl der Übernachtungen übersteigt hier bei Weitem die Erwartungen: 2010 wurden bereits über 10 000 Übernachtungen verbucht.

Armee arbeitet gratis

Was der Rückbau kostet, konnte Planche nicht sagen. Die Armee verrechnet ihre Arbeiten nicht. Für den SAC fallen lediglich Transport-, Entsorgungs- und Verpflegungskosten an.

Planche wird ein wenig wehmütig, blickt er auf die Geschichte der Monte-Rosa-Hütte zurück. «Auf einen ‹Chlapf› ist die Hütte zusammengefallen. Übrig bleibt lediglich ein Steinhaufen. Ein Stück Alpinismusgeschichte geht zu Ende. Doch die Zeiten ändern sich nun mal. Was will man tun?», sagt Planche, doch er fügt an: «Wenn man nichts unternommen hätte, wäre die Hütte früher oder später sowieso in sich zusammengefallen.»

In den kommenden Tagen und Wochen wird die Armee den Rückbau zu Ende bringen. **bra**

Am Boden: 107 Kilogramm Plastiksprengstoff zerlegten die SAC-Hütte gestern in ihre Einzelteile. FOTOS ZVG

Bahnverkehr | Die Matterhorn Gotthard Bahn bleibt auf dem Briger Bahnhofplatz

Die SBB beerdigen den Briger Hochbahnhof

BRIG-GLIS | Der Briger Hochbahnhof, die jahrelang gehegte Integration der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) auf Gleis 1 und 2 der SBB, ist endgültig vom Tisch.

Das definitive «Njet» der SBB kam für die Partner vor Ort an einer Sitzung mit SBB-Generaldirektor Andreas Meyer in Bern. Der Hochbahnhof hätte ermöglicht, den Briger Bahnhofplatz schienenfrei zu bekommen und ihn damit städtebaulich neu zu gestalten. Über zehn Jahre verfolgten die Partner vor Ort dieses Ziel in verschiedenen Schritten – nun ist es keine Option mehr.

Kapazitäten werden selber gebraucht

Die SBB begründeten ihren Entschluss, der sich schon länger abgezeichnet hatte, mit den selber benötigten Gleiskapazitäten. Zu diesem Ergebnis kam eine Studie, welche von SBB, BLS und MGB im Auftrag des BAV (Bundesamt für Verkehr) durchgeführt wurde. Durch die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Juni 2007 hat der Bahnverkehr nach Visp und Brig massiv zugenommen. Die ursprüngliche Annahme, dass der Knoten Brig durch die NEAT entlastet würde, traf nicht ein. Zu stark habe sich die Verknüpfung mit den Knoten Lausanne und Bern ausgewirkt, schreiben die SBB. Zudem wollen BAV, Kantone, SBB und BLS den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse sowie den Regional- und Fernverkehr auf der Strecke weiter stärken. Der deutliche Mehrverkehr lässt folglich nicht zu, der MGB auf den Gleisen 1 und 2 noch Platz zu machen. Dies umso mehr, als in Brig die Möglichkeit bestehen bleiben soll, die Züge für den Verkehr vorzubereiten. «Der Briger Bahnhof wird damit Opfer seines Erfolges», kommentiert Stadtpräsidentin und Nationalrätin Viola Amherd den Entscheid der SBB.

«Folge einer erfreulichen Entwicklung»

Der MGB und der in die Planungsdiskussionen einbezogenen Agglomeration Brig-Visp-Naters bleibt nichts anderes übrig, als den Entscheid der SBB zu akzeptieren. «Natürlich ist es schade, dass wir die MGB-Gleise auf dem Bahnhofplatz belassen müssen», sagt Amherd. «Anderseits spricht dies für die Bedeutung des Bahnknotens Brig und die erfreuliche Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.» Davon profitiert seit der NEAT-Eröffnung auch die MGB mit einem deutlichen Zuwachs an Reisenden. Für die SBB galt letztlich, den in Visp gemachten «Fehler» in Brig nicht zu wiederholen. Inzwischen ist nämlich offensichtlich, dass das Verkehrsaufkommen in Visp unterschätzt wurde und der neue Bahnhof «zu klein» geraten ist.

Nix mit Schmalspur. Die Gleise 1 und 2 auf dem Bahnhof Brig bleiben in SBB-Hand. FOTO WB

Neuplanung angehen

Nun ist die Neuplanung des Briger Bahnhofs an die Hand zu nehmen. Die Partner sind sich einig, dass Brig ein noch kundenfreundlicherer Bahnhof werden soll. Dazu gehören verbesserte Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Bahnen und Postautos. Entsprechende Ideen sind im Raum. Amherd wünscht sich von den SBB, «dass sie uns nach dieser Absage nun auch helfen, eine bestmögliche Lösung zu realisieren». Als bedeutende Bodenbesitzerin werden die SBB bei der Neugestaltung eh ein gewichtiges Wort mitzureden haben. Die MGB nennt auf dem Briger Bahnhofareal ebenfalls grössere Flächen ihr eigen, die Stadtgemeinde Brig-Glis besitzt hier kaum Boden. Noch in diesem Jahr wird über das weitere Vorgehen informiert. **tr**

Städteplanung | Testplanung soll eine neue Vision des Bahnhofraums Brig schaffen

Bahnhofräume, Bahnhofträume…

BRIG-GLIS | Die Stadtgemeinde Brig-Glis und die Agglomeration wollen eine neue städtebauliche Lösung für den Bahnhofplatz. Eine Testplanung soll bis Mitte April 2012 Empfehlungen hervorbringen.

MATHIAS GSPONER

Der Bahnhof Brig hat regionale Bedeutung. Seit Jahrzehnten jedoch ist die städtebauliche und verkehrstechnische Positionierung des Areals mangelhaft. Spätestens mit der Inbetriebnahme der Ostausfahrt der Matterhorn Gotthard Bahn MGB wurde die Situation unbefriedigend. Und seit die Schweizerischen Bundesbahnen SBB am 14. Juli 2011 bekannt gegeben haben, dass es ihnen nicht möglich ist, der MGB zwei Geleise freizugeben, – was faktisch den Todesstoss für den seit zwanzig Jahren angestrebten Hochbahnhof Brig bedeutete – ist unklar, wie es mit dem Sorgenkind Bahnhofplatz Brig weitergehen soll. Unter Führung der Region- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG wollen alle Beteiligten nun einen neuen Anlauf nehmen.

Nochmals von vorn

Die Zeit drängt. Denn mittlerweile ist es offensichtlich, dass die Situation rund um den Bahnhofplatz Brig nicht nur ein Unding, sondern gefährlich ist. Bisher hatte man Glück. Ausser einigen glimpflich verlaufenen Zwischenfällen, die mit Blechschäden und leichten Blessuren endeten, waren im zeitweiligen Verkehrschaos am Bahnhofplatz keine schweren Unfälle zu beklagen. Letztlich ist es aber nur eine Frage der Zeit, bis der schlimmstmögliche Fall eintreffen wird. Nicht nur darum (siehe unten), aber auch wegen der vertrackten Verkehrssituation haben sich die Kerngemeinden der Agglomeration Brig/Visp/Naters, die Matterhorn Gotthard Bahn, Post-Auto Schweiz AG Region Oberwallis, der Kanton Wallis und die SBB entschlossen, Lösungen herbeizuführen. Die Handlungsgrundlagen sollen mit einer Testplanung erarbeitet werden. Gestern informierten die Projektpartner. «Wir nehmen erneut Anlauf und verfolgen eine Vorwärtsstrategie», meinte die Briger Stadtpräsidentin Viola Amherd nüchtern.

Das Vorgehen

In einem ersten Schritt will man die Ausgangslage nach dem «Njet» der SBB vom Juli klären. Dann sollen drei Planungsteams («Walliser Architekten» aus Brig, «AGPS» aus Zürich, «space&options» aus Karlsruhe) sich parallel in einer Ideenkonkurrenz der vordefinierten Aufgabenstellung annehmen. Begleitet werden die Planer von fünf externen Fachexperten aus den Bereichen Städtebau, Verkehr, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung. Diesen zur Seite stehen rund ein Dutzend technische Experten der lokalen Leistungserbringer am Bahnhof Brig (Öffentlicher Verkehr und Verwaltung). Geleitet wird die Testplanung von der Arbeitsgemeinschaft BeOW, in der der Raumplaner Markus Nollert und der Architekt Paolo della Bruno Einsitz nehmen. Die Auftraggeber der Testplanung (Agglomeration Brig/Visp/Naters, der Kanton sowie die vorhin genannten Verkehrsbetriebe) sind mittels einer neunköpfigen Steuergruppe in den Prozess einbezogen. Sie treffen während und nach dem Ende der Testplanungen die Entscheidungen. Tönt reichlich kompliziert. Ist es auch.

Es geht nur gemeinsam

Geschuldet ist die austarierte Konstruktion der Testplanungen den Realitäten vor Ort. «Die Testplanung will die Situation klären, Visionen entwerfen und Varianten prüfen», so Markus Nollert, der den Ablauf der Testplanung steuert. Grundsätzlich boten sich zwei Lösungswege für die verfahrene Situation rund um den Bahnhof an: Entweder man haut den gordischen Knoten im Sinne eines Befreiungsschlages entzwei. Oder man dröselt die Problemstränge fein säuberlich auf. Ersterer, brachialer Ansatz ist mit dem Juli-Entscheid der SBB kein Thema mehr. Bleibt also nur noch die mühsame Kleinarbeit. «Die Klärung der Situation steht im Vordergrund. Die drei Planungsteams werden sich direkt mit den Akteuren vor Ort austauschen», erläutert Nollert das Vorgehen. Es soll ein gemeinsamer Lernprozess für alle Beteiligten sein. «Schlussendlich wird bei der Sache kein Gewinnerentwurf wie bei einem Architekturwettbewerb herausschauen, sondern eine Ideenkonkurrenz», sagt Nollert. Die Synthese aus den Resultaten der drei Planungsteams soll als Empfehlungen der Ausgangspunkt einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie sein. Geplant wurde rund um den Briger Bahnhof in den letzten Jahrzehnten schon viel. Läuft man nicht Gefahr, dass die leidige Geschichte nur um ein Kapitel verlängert wird? Roger Michlig widerspricht: «Der Prozess muss praxistaugliche Lösungen generieren. Hirngespinste und hypervisionäre Konzepte bringen uns nicht weiter.» Hans-Rudolf Mooser von der MGBahn doppelt nach: «Es dürfen keine neuen Luftschlösser gebaut werden.» Gerade der Matterhorn Gotthard Bahn hat das definitive Aus für die Hochlage ihres Bahnhofs arg zugesetzt. «Trotzdem oder gerade deswegen ziehen wir bei der Testplanung mit und leisten unseren Beitrag», so Mooser. Prämissen bezüglich Betriebssicherheit und Kundenfreundlichkeit bringe man bereits in den Prozess ein, stellte der CEO der MGBahn in Aussicht. Unterstützung signalisiert auch der Kanton Wallis. Damian Jerjen, Chef der kantonalen Dienststelle für Raumentwicklung, ist sich der Dringlichkeit der Neugestaltung des Bahnhofraums Brig bewusst. Stadtpräsidentin Amherd jedenfalls ist optimistisch: «Es gibt keine Scheuklappen. Ich bin gespannt auf die Resultate», meinte sie optimistisch.

Praxistaugliche Visionen. Luftschlösser sollen keine entstehen, aber Scheuklappen sind ebenfalls fehl am Platz. Stadtpräsidentin Viola Amherd, Roger Michlig von der RW Oberwallis AG und Raumplaner Markus Nollert (von links). FOTO WB

Bahnhof Brig | Auf dem Bahnhofplatz konfligieren die Interessen vieler Akteure

Die jetzige Situation ist unhaltbar

BRIG-GLIS | Seit Jahren harrt beim Bahnhofplatz Brig ein ganzes Bündel an Problemen seiner Lösung. Nachhaltige Verbesserungen können nur ganzheitlich angestrebt werden.

«Das Problem beim Bahnhofplatz ist, dass es ganz viele Probleme gibt», stellt Tamar Hosennen, die Projektleiterin der Bahnhofplanung vom Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG ernüchtert fest. Die völlig ungenügend gelöste Verkehrssituation auf dem Platz, die weit in die Zubringerstrassen rundum ausstrahlt, ist nur der sichtbare Teil eines ganzen Eisberges an Kalamitäten.

Probleme über Probleme

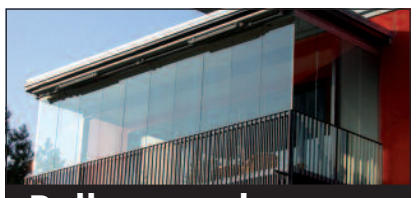
Eigentlich sind es acht Schlüsselthemen, die den Bahnhofplatz nicht nur zu einem kommunalen, sondern regionalen städtebaulichen und verkehrstechnischen Brennpunkt machen. Erstes Problem: Der Bahnhofplatz als Eingangstor zur Stadt Brig ist in seiner jetzigen Gestalt ein Hemmschuh für die Stadtentwicklung. Hosennen: «Tritt man aus der Bahnhofshalle, wird dem Reisenden durch die Postautos, die MGBahn und die Strasse der Zutritt zur Innenstadt regelrecht verwehrt.» Zweites Thema: die Rückseite des Bahnhofs. «Der Zugang vom Bahnhof zur Gemeinde Naters und umgekehrt ist heute nicht gut gelöst», analysiert Hosennen. Punkt drei: Unter dem Stichwort MGBahn lässt sich ein ganzer Problemkomplex zusammenfassen. Einerseits handelt es sich hierbei um die Sicherheitsproblematik, die durch die Fahrt der Zugskompositionen über den Bahnhofplatz entsteht. Daran gekoppelt ist ein technisches Hindernis: Die Rampe der Ostausfahrt ist mit einer Steigung von 38 Promille zu steil, was bei ungünstigen Wetterbedingungen und Volllast zu heiklen Situationen führen kann. Andererseits ist der Bahnhof der MGBahn eigentlich nur ein Provisorium. «Die Bahnsteige sind zu kurz, die Überdachungen sind ungenügend. Das hat direkt Auswirkungen auf die Beladung der Züge», erklärt Hosennen. Weiters ist bei der Brücke der MGBahn über die Saltina, im Westen des Bahnhofareals, die Überschwemmungsgefahr virulent.

Unter Zugzwang

Ein anderes Thema ist der Postautobetrieb auf dem Platz. Die Standplätze genügen den heutigen Ansprüchen nicht. Hosennen: «Die Fahrgastinformationen sind nicht optimal. Es gibt keine Überdachung.» Da die Busse den Platz und die Geleise der MGBahn queren müssen, kann es zu Wartezeiten kommen. Kurzum: Die Situation ist auch hier unübersichtlich, was in letzter Konsequenz zu Fahrplanverzögerungen führen kann. Fünftens haben auch die SBB verschiedene Herausforderungen zu bewältigen. Hier sind verschiedene Vorhaben in Planung. «Die SBB möchten ein neues Stellwerk in Betrieb nehmen. Die Bahn macht sich zudem Gedanken über ein drittes Geleise zwischen Brig und Visp», sagt Hosennen. Ein gesondertes Problemfeld sind die teilweise ungenutzten Immobilien der Bahn auf dem Areal.

Problem Nummer sechs: der Langsamverkehr. Der Zugang zum Bahnhof für Fussgänger und Velofahrer muss optimiert werden. «Man geht davon aus, dass täglich 9000 bis 12 000 Personen den Platz und die vorgelagerte Viktoriastrasse überqueren», weiss Projektleiterin Hosennen. Das Verbesserungspotenzial ist offensichtlich. Vor allem hinsichtlich des siebten Problemfeldes: des motorisierten Individualverkehrs. Die Verkehrsführung und die Anbindung des Individualverkehrs an den Bahnhof sind – gelinde gesagt – stark verbesserungsfähig. Das hohe Aufkommen an Fussgängern und der öffentliche Verkehr führen dazu, dass sich der Individualverkehr auf den Zubringerstrassen regelmässig rückstaut. Für Verkehrsbehinderungen sorgt auch die Westausfahrt der MGBahn mit der Barriere beim Dennerkreisel. Achtes und letztes Problem: Schon beim ersten Agglomerationsprogramm war der Bahnhof ein zentrales Thema und auch beim zweiten Agglomerationsprogramm soll er als wichtige Massnahme Aufnahme finden. Das Agglomerationsprogramm ist denn auch der eigentliche Taktgeber der gesamten Testplanung, die jetzt an die Hand genommen wird. Denn das Bundesamt für Raumentwicklung ARE verlangt, dass die Massnahmen für das zweite Programm bis Mitte 2012 ausgearbeitet und eingereicht werden. Auch darum die Eile. In drei Monaten müssen die Resultate der Testplanung vorliegen. Die Zeit drängt. **gsm**

Projektleiterin. Tamar Hosennen. FOTO WB


Balkon- und Sitzplatzverglasung
Febatec GmbH
3603 Thun
033 225 30 80
www.febatec.ch

Walliser Bote

AZ 3900 Brig | **Donnerstag, 1. Dezember 2011**
Nr. 278 | 171. Jahrgang | Fr. 2.20

Heute Grossauflage 34 904 Exemplare

www.1815.ch | Redaktion Telefon **027 922 99 88** | Abonnentendienst Telefon **027 948 30 50** | Mengis Mediaverkauf Telefon **027 948 30 40** | Auflage 34 904 Expl.

Wallis

Antennenbruch

Kommunikationsberater Klaus J. Stöhlker ist nicht mehr Walliser Vertreter der «Antenne Zürich». | **Seite 9**

Wallis

Auf Hochtouren

Rolet Gruber, Visper Gemeinderat, über die Vorbereitungsarbeiten für die neue Landbrücke. | **Seite 9**

Sport

Schnelle Frauen

Jetzt starten im Ski-Weltcup auch die Speed-Frauen. Dominique Gisin und Co. nehmen Anlauf. | **Seite 21**

INHALT

Wallis	2 – 20
Traueranzeigen	16/17
Sport	21 – 25
Ausland	27/31
Schweiz	29/31
Hintergrund	32
Wirtschaft/Börse	35
TV-Programme	36
Wohin man geht	37 – 39
Wetter	40

Öffentlicher Verkehr | RW Oberwallis mit Testplanung. Derweil baut PostAuto Schweiz Angebot aus.

Problemfelder und Visionen

Seit Juli ist klar, dass der Hochbahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn in Brig nicht realisiert werden kann. Eine Testplanung soll neue Wege aus der raumplanerischen Misere beim Bahnhofplatz aufzeigen.

Vielgestaltig sind die Probleme rund um den Bahnhof Brig. Zu viele Interessen stehen im Widerspruch. Die Ausgangslage für Fussgänger, den Langsamverkehr, den öffentlichen und privaten Verkehr ist völlig ungenügend. Unter Federführung des Regions- und Wirtschaftszentrums Oberwallis soll eine Testplanung bis April 2012 Alternativen zur jetzigen Situation aufzeigen. Bereits sicher ist, dass die PostAuto Schweiz AG ihr Fahrplanangebot im Oberwallis ausbaut. Und auch der Ortsbus Brig-Glis/Naters/Bitsch wird in nächster Zeit mit einigen Neuerungen auf sich aufmerksam machen. Geplant ist ein Echtzeit-Informationssystem. | **Seiten 2/3**

Brennpunkt. Der Bahnhofraum Brig muss laufend Mehrverkehr bewältigen. Die Bahnhofplanung soll Abhilfe schaffen. FOTO WB

KOMMENTAR

Mit Zug auf den Bus

PostAuto-Linien werden immer dann zu einem Politikum, wenn sie gestrichen werden. Besonders Randregionen bekommen das schmerzhaft zu spüren. Fehlen die Frequenzen, wird eingestampft. Über die Zukunft einer Linie entscheidet schliesslich in der Regel der Deckungsgrad. Dabei wäre es vor allem für einen Tourismuskanton wichtig, wenn ein gut ausgebautes öffentliches Netz vorhanden ist. Trotz oder gerade wegen der topografischen Schwierigkeiten. Umso erfreulicher sind die Meldungen, die gestern PostAuto Schweiz verkündete. Mit dem Fahrplanwechsel führt das Busunternehmen neue Kurse im Oberwallis ein und verdichtet den Fahrplan. Besonders dank der NEAT-Eröffnung haben die PostAuto-Linien neues Leben eingehaucht bekommen. Die Gäste kommen seither in Scharen, und sie kommen auch mit dem öffentlichen Verkehr. «Der öffentliche Verkehr hat in unserem Kanton in den letzten Jahren einen gewaltigen Sprung nach vorne gemacht», meint Anton Karlen, Leiter der PostAuto-Region Wallis, dazu. Das hört man gerne.

Sebastian Glenz

Wallis | Die CVPO will die Verwaltung durchleuchten lassen

Eine weitere Reform?

Verwaltungsreform. Ein neuer Anlauf im Grossen Rat. FOTO WB

In den letzten Jahrzehnten sind verschiedene Versuche zur Reform der Kantonsverwaltung gescheitert. Nun versucht es die CVPO erneut.

Eine Motion der CVPO gibt in der Kantonsverwaltung und darüber hinaus zu reden: Die Fraktion verlangt in einer Motion, dass die Kantonsverwaltung einer externen Überprüfung unterzogen wird. Bis diese Ergebnisse vorliegen, soll ein Personalstopp durchgezogen werden. Reformbestrebungen durch das Parlament sind bisher in weiten Teilen versandet. Kann ein externes Audit neue und taugliche Lösungsansätze bringen? Wir befassen uns mit den Hintergründen. | **Seite 5**

Schweiz | Maurer will Gripen-Kampfjet

«Die beste Lösung»

Im Anflug. Wenn es nach dem Bundesrat geht, wird der Gripen der Nachfolger der Tiger-Kampfjets. FOTO KEYSTONE

Der Bundesrat will den schwedischen Kampfflieger Gripen kaufen. Die Regierung folgt damit dem Antrag von VBS-Chef Ueli Maurer.

Der Gripen ist der günstigste der drei zur Auswahl stehenden Jets. Zur Diskussion standen auch die französische Rafale und der Eurofighter. «Wir wählen ein Flugzeug, das unseren Anforderungen entspricht», so Bundesrat Ueli Maurer. Entscheiden wird das Parlament im Rahmen des Rüstungsprogramms 2012. | **Seite 29**

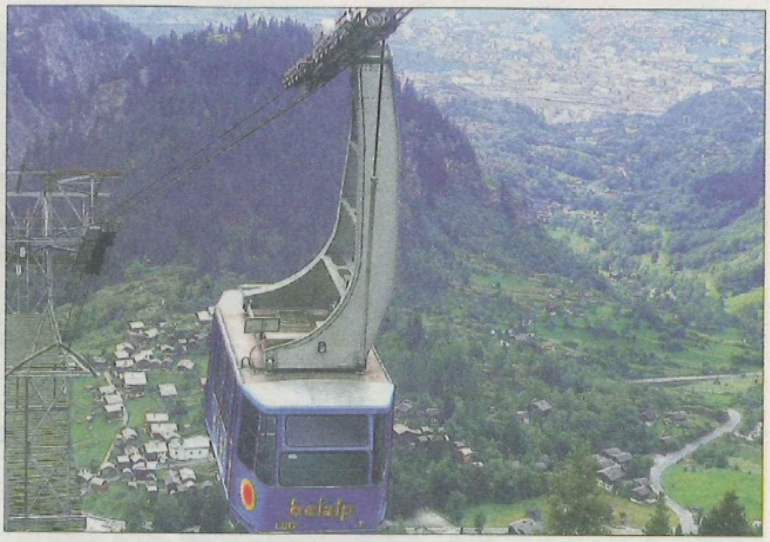
Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011
Die neuen Fahrpläne erhalten Sie einfach und bequem beim PostAuto-Fahrpersonal. Gratis-Wettbewerbsteilnahme und Informationen zum Fahrplanwechsel unter
www.postauto.ch/fahrplan
Grosser Wettbewerb
PostAuto
Die gelbe Klasse.

9 771660 065005 40048

MIGROS
Genossenschaft Migros Wallis
Aus der Region. Für die Region.
MIGROS
33% bis zum 5.12.2011
14.70 statt 22.-
Aletsch Raclettekäse
kg

Doch eine Belalp-Zubringerbahn ab dem Briger Bahnhof?

Brig / Naters Die Zubringerbahn ab dem Bahnhof Brig in Richtung Belalp ist im Rahmen der neuen Gesamtplanung wieder ein Thema.



Eine Bahn vom Talgrund auf die Belalp bleibt zumindest für Planer eine Option.

In anderthalb Stunden ab Bern oder zweieinhalb Stunden ab Mailand auf die Pisten der Belalp: Diese Vision einer direkten Zubringerbahn ab dem Bahnhof Brig in Richtung Belalp/Aletschgebiet würde dem Skitourismus völlig neue Perspektiven eröffnen. Diese Chance haben die Gemeinden Brig-Glis und Naters bereits vor Jahren erkannt. Sie gaben bekanntlich eine Machbarkeitsstudie für eine solche Zubringerbahn in Auftrag. Doch bis heute wird die über Steuergelder finanzierte Studie unter Verschluss gehalten. Offenbar wollte man damals die bevorstehenden Abstimmungen über die Neuerschliessung der Belalp ab Blatten nicht torpedieren. Inzwischen hat das Natischer Volk der Gondelbahn Blatten-Belalp zugestimmt, die Planungsarbeiten laufen. Einzig die Finanzierung scheint noch nicht ganz gesichert, so dass ein Darlehensbegehren auf dem Tisch des Briger Stadtrats liegt. Nun steht die Frage im Raum: In welchem Ausmass soll sich die Stadtgemeinde an der Erschliessung eines Skigebiets auf fremden Territorium beteiligen oder würde nicht doch die Zubringerbahn ab dem Bahnhof das Projekt in eine neue regionalpolitisch und überaus unterstützungswürdige Dimension katapultieren?

Bahnhof Brig als Ausgangspunkt?

Trotz den Beschlüssen der Belalp Bahnen scheint die Zubringerbahn ab dem Bahnhof Brig noch nicht ganz vom Tisch. Im Rahmen der im November lancierten Testplanung Neugestaltung Bahnhofplatz ist auch die Zubringerbahn in Richtung Belalp ein Thema. Das bestätigt die bei der Region- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG zuständige Projektleiterin Tamar Hosennen gegenüber der RZ. Alle bisher für den Raum durchgeführten Studien und Projektabklärungen fliessen in die neue Testplanung Bahnhofplatz ein, mit der drei verschiedene Teams beauftragt worden sind. Dazu gehört auch die bisher geheim gehaltene Machbarkeitsstudie für die Zubringerbahn auf die Belalp. «Alle Teams beschäftigen sich auch mit dieser Option», stellt Projektleiterin Hosennen aufgrund der bisherigen Arbeiten und einer ersten Präsentation fest. «Der Bahnhof Brig sollte für die direkte Anbindung ins Aletschgebiet genutzt werden.»

Enormer Zeitdruck

Eine weitere Präsentation der Ideen ist für Mitte Februar vorgesehen. Die Testplanungsphase läuft noch bis Ende April. In einem weiteren Schritt wird es dann darum gehen, die Umsetzung der vorgestellten Ideen zu prüfen und allfällige Massnahmen zu definieren. Ein Teil dieser Massnahmen sollten noch ins zweite Agglomerationsprogramm einfliessen, das bis im Sommer verabschiedet werden muss. Aufgrund dieses Agglomerationsprogramms werden vom Bund Unterstützungsgelder zur Umsetzung der Teilprojekte gesprochen.
Damit wird deutlich: Das Dossier Neuplanung Bahnhof ist nach dem SBB-Nein zum Hochbahnhof und dem möglichen Miteinbezug der Zubringerbahn komplex und der Zeitplan extrem eng, zumal die Belalp Bahnen die Planung der neuen Gondelbahn Blatten-Belalp weiter vorantreiben.

German Escher

DER RZ-STANDPUNKT German Escher Chefredaktor

VISION ODER HIRNGESPINST?

Die Tourismuspioniere des letzten Jahrhunderts wagten sich an gigantische Projekte. Auch damals wurde vieles geplant, beispielsweise eine Bahn von Brig bis aufs Jungfraujoch. Einiges wurde aber auch realisiert und gehört heute zu den Topangeboten des Tourismus, beispielsweise die Zahnradbahn auf den Gornergrat.

Und heute? Grossprojekte sind verpönt, stossen auf Widerstand der Umweltverbände oder scheitern am Zaudern der Einheimischen, die sich lieber auf fremde Investoren verlassen statt das Heft selber in die Hand zu nehmen. Doch auch da gilt: Die Liste der von fremden Investoren angekündigten Tourismusprojekte ist lang; deren erfolgreiche Umsetzung aber meist Wunschdenken, beispielsweise am Ernergalen.

Zugegeben: Im Tourismus herrscht derzeit alles andere als Goldgräberstimmung. Dennoch stellt man sich andernorts mutiger den neuen Herausforderungen als bei uns. Dabei besteht durchaus Handlungsbedarf. Das hat auch der Kanton erkannt, der letztes Jahr unter anderem eine Studie über die Erschliessung von Skigebieten ab dem Talgrund in Auftrag gegeben hat. Auf die Ergebnisse darf man gespannt sein.

Auf grosses Interesse würden auch die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Zubringerbahn ab Naters/Brig auf die Belalp stossen. Doch noch immer wird diese von den Gemeinden finanzierte Studie unter Verschluss gehalten. Dass eine solche Bahn heute technisch machbar ist, liegt ebenso auf der Hand wie die Wahrscheinlichkeit, dass ein solches Jahrhundertprojekt wohl einen dreistelligen Millionenbetrag verschlingen würde. Die Publikation der erwähnten Machbarkeitsstudie würde hier Klarheit schaffen. Dann würde auch die Frage beantwortet, ob es sich bei einer Zubringerbahn ab dem Bahnhof Brig in Richtung Aletschgebiet um eine ernstzunehmede Vision oder um ein Hirngespinst handelt.

Zumindest die mit der Gesamtplanung Bahnhof beauftragten Fachleute halten an der Option einer Zubringerbahn fest. Wird diese Variante ernsthaft in Erwägung gezogen, müsste man bei der Projektierung der Gondelbahn Blatten-Belalp ernsthaft über die Bücher. Hier ist auch der Staat, der die Bahnprojekte mit zinslosen Darlehen kräftig mitfinanziert, gefordert.

UNTERWALLIS

In flagranti erwischt

COLLOMBEY | Die Walliser Kantonspolizei hat drei Jugendliche bei ihrem Versuch, in ein Geschäft einzubrechen, auf frischer Tat geschnappt. Der Vorfall ereignete sich bereits am 17. Mai, wie die Kantonspolizei Wallis mitteilte. Drei Jugendliche kletterten über einen Zaun und betraten das Geschäftsgelände in Collombey. Anschliessend brachen sie in das Gebäude ein, um Werkzeuge zu stehlen. Dabei lösten sie einen Alarm aus und konnten von einem Sicherheitsmann entdeckt werden. Die Einbrecher wurden in der Folge von zwei Patrouillen der Kantonspolizei Wallis festgenommen.
Die Ermittlungen sind zurzeit noch im Gang. Das Diebesgut konnte von der Polizei sichergestellt werden. Bei den Tätern handelt es sich um einen 18-jährigen Berner und zwei 19-jährige Walliser, die in der Region wohnhaft sind.

Neu im Amt

UNTERWALLIS | Die CVP Unterwallis hat eine neue Generalsekretärin. Carole Furrer wird am 1. August dieses Jahres das Amt von Fabienne Luyet übernehmen. Die Betriebswirtin ist viersprachig und seit 2005 als Grossratssuppleantin tätig. In den letzten drei Jahren hat Furrer beim Schweizerischen Nationalfonds in Genf gearbeitet. Carole Furrer ist wohnhaft in Savièse und Mutter von vier Kindern.

Rossini verzichtet

UNTERWALLIS | Der Walliser Nationalrat Stéphane Rossini zieht sich als Vizepräsident der SP zurück. Vier Jahre nach seiner Wahl ins Parteipräsidium verzichtet er auf eine Kandidatur für eine weitere Amtszeit. Für Rossini ist es an der Zeit, die Führungsequipe der SP zu erneuern. Rossini kündigte seinen Abgang vom Vizepräsidium vier Monate vor der Erneuerungswahl am Parteikongress vom September in Lugano an. Damit wolle er eine interne Debatte anregen.

Milliarden-Auftrag

SIDERS | Der Aluminiumkonzern Constellium hat einen Milliardenauftrag vom Flugzeugbauer Airbus bekannt gegeben. Davon profitiert auch das Werk in Siders. Das Abkommen mit der Airbus-Mutter EADS habe ein Volumen von rund zwei Milliarden Dollar, wie der Konzern mitteilte. Man werde künftig Aluminiumteile für alle Flugzeugprogramme liefern. Siders ist eine Produktionsstätte für Grossprofile. Es handelt sich dabei um die ehemalige Alcan Aluminium Valais mit rund 950 Mitarbeitenden in Siders, Chippis und Steg.

Städteplanung | Neuausrichtung der Bahnhofsplanung Brig-Naters präsentiert

«Einen Glacier Express vergräbt man nicht»

BRIG-GLIS | Die Matterhorn Gotthard Bahn wird an ihrem heutigen Standort auf dem Briger Bahnhofsplatz mit reduzierter Anzahl an Gleisen, dafür aber mit längeren Perrons bleiben.

Das Chaos am Bahnhof Brig will man in den Griff kriegen, neben der Trennung von Individual- und motorisiertem Verkehr hat die Sicherheit oberste Priorität. Nachdem die SBB im vergangenen Jahr dem «Traum» Hochbahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn den Todesstoss gaben, rauften sich alle beteiligten Akteure unter der Führung der Region- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG nochmals zusammen, um mit einer sogenannten Testplanung nach neuen städtebaulichen Lösungen für das Sorgenkind Bahnhofsplatz zu suchen. Gestern präsentierten die Verantwortlichen erste mögliche, technisch und finanziell machbare Massnahmen.

Vorstufe. Noch befindet man sich in der Konzeptphase, dennoch, Stadtpräsidentin Viola Amherd (hier an der gestrigen Medienorientierung neben Staatsrat Jean-Michel Cina) ist zufrieden mit den neuen Plänen. FOTOS WB

«Finanziell machbare Lösung»

Zentral bei der Testplanung war die Frage nach dem Standort der MGBahn. Insgesamt wurden 15 Varianten für die Neugestaltung des Briger Bahnhofsplatzes geprüft. Viele Varianten, darunter zum Beispiel auch Überführungen oder Unterführungen für einzelne Verkehrsteilnehmer, mussten aus Kostengründen oder städtebaulichen Überlegungen verworfen werden. Die Briger Stadtpräsidentin zeigte sich mit den neuen Plänen zufrieden. «Hier haben wir eine nicht nur technisch, sondern auch finanziell machbare Lösung.» Die MGBahn soll an ihrem Standort bleiben. «Einen Glacier Express vergräbt man nicht. Die MGBahn ist ein Identifikationsmittel von Brig», so Raumplaner Markus Nollert.

Auch in Zukunft werden die MGBahn-Züge also über den Bahnhofsplatz geführt. Allerdings soll die Steigung der Rampe der Ostausfahrt abgeflacht werden, so könnten die Gefahren am Bahnhofsplatz weiter minimiert werden. Das vorliegende Konzept sieht einen schlankeren Bahnhof für die Matterhorn Gotthard Bahn vor, konkret soll es für die Bahn nur noch zwei statt vier Gleise geben.

Der neue schlankere Bahnhof der MGBahn soll im Westen dann an ein neues, ebenfalls überdachtes Busterminal grenzen. «Ein zentraler, überdachter ÖV-Umsteigeraum für den Agglomerations- und Tourismusverkehr soll hier entstehen», erklärt Nollert. Dank neuen Ein- und Ausfahrten für die Postautos reduzieren sich die Querungen der MGBahn-Geleise deutlich und befreien den Platz vor dem Bahnhofsgebäude vom Verkehr.

Kein Privatverkehr mehr

Neu angelegt wird die Westausfahrt des MGBahn-Bahnhofes. Hier steht die Verlegung des Geleises nach Norden an die SBB-Trassees im Vordergrund. Allerdings wird die Barriere beim Dennerkreisel nicht aufgehoben. Dank eines ausgeklügelten Verkehrsleitsystems soll den Autofahrern bereits einige Hundert Meter vor der Überquerung die baldige Durchfahrt eines Zuges angezeigt werden. «Dadurch sollen die Automobilisten dazu ermuntert werden, die Umfahrungsstrasse zu benutzen», so die Stadtpräsidentin. Das Ziel der Reorganisation des Bahnhofsraums ist klar: Der Bahnhofsvorplatz soll den Fussgängern und dem Langsamverkehr vorbehalten sein, darum wird er für den Privatverkehr gesperrt. Die Parkplätze im Osten des Bahnhofsplatzes sollen verschwinden.

Vorgesehen ist auch eine Aufwertung der Fussgängerverbindung nach Naters. Die Perronunterführung soll verbreitert werden. Weiter soll der Nordausgang mit Billettautomaten und gedeckten Fahrradunterständen attraktiver werden. **meb**

Bessere Erschliessung. Die Perronunterführung nach Naters soll verbreitert werden.

Reorganisation bis 2022 vorgesehen

Das Steuerungsgremium mit Vertretern der Gemeinden, des Kantons und der betroffenen Verkehrsbetriebe hat das aus der Testplanung empfohlene Konzept einstimmig angenommen. Erste grobe Kostenschätzungen belaufen sich auf bis zu 50 Millionen Franken, allerdings können aufgrund des jetzigen Planungsstandes dazu keine weiteren Angaben gemacht werden. Ausgereifte Massnahmen sollen bereits in das Agglomerationsprogramm zweiter Generation integriert werden, deren Baubeginn zwischen 2015 und 2019 liegen muss. Bis 2022 soll die Reorganisation des Bahnhofsraums abgeschlossen werden.

Heute auf 1815.ch

Spital Wallis: Rabatz wegen Rabatten
Ein Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates kritisiert das Spital Wallis wegen zu hoher Medikamentenpreise.
www.1815.ch/Rabatte

Umfrage: Blutspender im Oberwallis
Spenden die Oberwalliser Blut? Wir haben bei den 1815.ch-Lesern und den Leuten auf den Oberwalliser Strassen nachgefragt.
www.1815.ch/Blutspende

Umfrage-Ergebnis vom 25. Mai 2012
Glauben Sie an die Realisierung des Grossprojekts der Genesis Solartec?
Ja 5%
Nein 90%
Weiss nicht 5%
www.1815.ch