



Walliser Bote



Heute mit
Stellenmarkt



DANKE! Christel Koger
5 Jahre BRINGHEN Group

bringhen.ch **BRINGHEN GROUP**

www.1815.ch

Redaktion Telefon 027 948 30 00 | Aboservice Telefon 027 948 30 50 | Mediaverkauf Telefon 027 948 30 40

Auflage 18 753 Expl.



Wallis

Intergalaktisch

Die Konzepte und Themen der diesjährigen Foire du Valais sind bekannt. Es geht ins All. | **Seite 14**



Schweiz

Agrarpolitik

Landwirtschaftsminister Guy Parmelin bleibt seinen Plänen weitgehend treu. | **Seite 22**



Sport

Meilenstein

Martin Anthamatten ist der Architekt der «Extreme»-Strecke am Matterhorn Ultraks. | **Seite 15**

INHALT

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

Brig-Glis | Ein einziges Oberwalliser Ingenieurbüro in der ARGE für Neugestaltung des Bahnhofplatzes

Wie es ein Kleiner schaffte, bei den Grossen mitzuplanen



60-Mio.-Projekt. Wie der Bahnhofplatz in Brig dereinst aussehen soll und was es hierfür bei der Planung braucht. | **Seite 6**

FOTO WB/ANDREA SOLTERMANN

KOMMENTAR

Zu kleines Ego

Wie bei praktisch jedem Grossprojekt flammt rund um die geplante Neugestaltung des Brig-Gliser Bahnhofplatzes seit Jahren immer wieder Kritik auf. Verkehrsknotenpunkte, an denen aus verschiedenen Richtungen Privatverkehr, Busse und auf verschiedenen Ebenen Eisenbahnen zusammenkommen, sind planerisch eine gewaltige Herausforderung. So verwarf die Projektgruppe während der Testplanung über ein Dutzend verschiedene Varianten für eine Ump Platzierung des Standorts der MGBahn. Das gefällt nicht allen. Ein Blick auf andere Bahnhöfe wie Zürich, Bern, Basel, Thun, Freiburg offenbart aber: Auch deren Bahnhofvorplätze werden von Bus- oder Schienenlinien zerschnitten. Ein Viadukt für die MGBahn oder gar ein Tunnel wäre deshalb geradezu grotesk. Schliesslich sind Bahnhofvorplätze keine Verweilräume. Wer auf Passagiere oder einen abfahrenden Zug wartet, soll dies nach altem Drehbuch in den pompösen Bahnhofhallen machen, mit denen viele grössere Städte Fahrgäste beeindrucken wollen. In Brig-Glis setzt man hierfür auf grosse Steinplatten, mit denen man den neuen Platz grossflächig überdecken will. Das macht was her. Und soll Grossstadt-Flair vermitteln. Was das geplante Neugestaltungsprojekt nicht enthält: Rund um den neuen Wiener Bahnhof stehen zahlreiche Bäume. Selbes gilt für Dortmund und den dort neu geplanten Bahnhof – und begrenzt auch für Bern. Die Bäume kühlen das Klima vor Ort deutlich ab. Ankommende Fahrgäste müssen somit an sonnigen Tagen nicht auf den Platz hinaus in die auf den versiegelten Flächen angestaute Hitze treten. Das würde einen schlechten ersten Eindruck hinterlassen. Aufgrund der steigenden Temperaturen werden richtig platzierte Bäume weiter an Bedeutung gewinnen. In mancher Grossstadt scheint man dies erkannt zu haben. In Brig-Glis fehlt dieses städtische Selbstvertrauen noch. **Martin Schmidt**

Sitten | Kantonsgericht bestätigt erstinstanzliches Urteil

Kein Freispruch



Menschenrechtsaktivistin Anni Lanz stand am Mittwoch für ihr Berufungsverfahren vor Kantonsgericht. Der Einzelrichter bestätigte das vorinstanzliche Urteil.

Lanz hatte am 24. Februar 2018 versucht, einen afghanischen Asylbewerber in die Schweiz zurückzubringen, der nach Italien ausgeschafft worden war. Lanz hatte den Asylbewerber dank einem gemeinsamen Bekannten am Bahnhof Domodossola bei Minustemperaturen völlig unterkühlt und in desolatem Zustand vorgefunden, weshalb sie keine andere Lösung sah, als ihn in die Schweiz zurückzubringen. Beim Grenzposten in Gondo wurden sie angehalten und mittels Strafbefehl verurteilt. Das Bezirksgericht Brig hatte Lanz mit Urteil vom 7. Dezember 2018 bereits der leichten Widerhandlung gegen das Ausländergesetz schuldig gesprochen und zur Bezahlung einer Busse verurteilt. | **Seite 5**

«Zu weit gegangen». Anni Lanz vor Kantonsgericht. FOTO KEYSTONE

Wallis/Bern | Klimafonds aus dem CO₂-Gesetz

Schäden vermeiden



Unwetter in Chamoson. Besserer Schutz und Warnsysteme erfordern entsprechende Mittel. FOTO KEYSTONE

Wie lassen sich Schäden durch Naturereignisse vermeiden oder wenigstens mindern? Durch starke Schutzbauten und moderne Warnsysteme. Ständerat Beat Rieder sieht dafür eine neue Finanzierungsquelle.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele wurde innerhalb des zu revidierenden CO₂-Gesetzes von der zuständigen

ständerrätlichen Kommission ein ganzer Massnahmenkatalog entwickelt. Dazu zählt ein Klimafonds. Dessen nicht zweckgebundene Mittel von jährlich rund 100 Millionen Franken sollen auch Massnahmen finanzieren, die durch den Klimawandel bedingte Schäden vermeiden helfen. Rieders Vorschlag ist in der UREK mehrheitsfähig. Im Herbst kommt der Entwurf in den Erstrat. | **Seite 3**





Neue Ära. Der neue Bahnhofplatz Brig verspricht, ein städtebaulicher Glanzpunkt zu werden.

Infrastruktur | Fabian Loretan arbeitet als Ingenieur bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes Brig mit

«Der neue Briger Bahnhofplatz wird glasklar ein Eyecatcher»

RARON | Für 60 Millionen Franken erhält der Bahnhofplatz Brig in den kommenden Jahren eine massive Aufwertung. In die Planungsarbeiten involviert ist auch das einheimische Ingenieurbüro Schneider-Bregy und Partner AG aus Raron.

Die Neugestaltung des Bahnhofs Brig soll zahlreichen Ansprüchen an Sicherheit, Funktionalität und Ästhetik gerecht werden. Nach verschiedenen Planungsschritten mit Testplanung (2012), Rahmenplan (2013), Architekturwettbewerb (2015) und Vorprojekt (2017) hat die Steuerungsgruppe vor zwei Wochen den Gesamtplaner bestimmt. Die Ingenieurgemeinschaft Brig+ hat sich aufgrund der besten Gesamtwirtschaftlichkeit das Mandat für dieses aussergewöhnliche Bauvorhaben gesichert. Sie setzt sich aus den Ingenieurunternehmen B+S AG, Diggelmann+Partner AG, Schneider-Bregy und Partner AG sowie Transitec Beratende Ingenieure AG zusammen und weist Referenzprojekte wie den Zurich Airport, die Tramverbindung Hardbrücke Zürich sowie die Bahnhofplätze Bern und Sitten aus. Mit der Schneider-Bregy und Partner AG aus Raron ist zudem die lokale Verankerung sichergestellt. Wir unterhielten uns mit dem zuständigen Ingenieur Fabian Loretan über die Herausforderungen, die ein solches 60-Millionen-Franken-Projekt für ein kleines Ingenieurbüro mit sich bringt.

Fabian Loretan, es gibt Ingenieur- und Architekturarbeiten. Beschreiben Sie uns grob den Unterschied.

«Während der Architekt vor allem die gestalterische Planung vornimmt, beschäftigt sich der Ingenieur mit der Tragwerksplanung und der statischen Überprüfung sowie deren Bemessung.»

Der Ingenieur hat somit praktisch keinen Einfluss auf die Gestaltung?

«Bei Kunstbauten wie etwa Brücken oder Lawinschutzgalerien haben wir selbstverständlich auch einen Einfluss auf die Gestaltung. Doch es empfiehlt sich auch da, einen auf Tiefbauprojekte spezialisierten Architekten hinzuzuziehen, um den Bauwerken den letzten

Schliff zu geben. Beispiele sind da etwa die Umfahrung Stalden oder die Galerie Zen Hohen Flühen, wo auch ein Architekt für die Gestaltung beigezogen worden ist.»

Nun ist der Bahnhof Brig ein 60-Millionen-Projekt. Wo liegt die besondere Herausforderung an einen Ingenieur?

«Die liegt in diesem Fall nicht darin, was man baut, sondern wie man es baut. Denn in Brig läuft der Betrieb des Bahnhofplatzes ja weiter, während neu Perrons mit Überdachungen gebaut werden. Das heisst, der ganze Verkehr mit Postautos, MGB-Zügen, Autos und Fussgängern wird während der gesamten Bauzeit weiterhin stattfinden. Das ist eine ganz grosse Herausforderung unter den Aspekten Qualität, Sicherheit, Termen und Kosten. Es ist schlichtweg nicht möglich, den Betrieb der MGB auszusetzen, um die Perrondächer zu realisieren. Es müssen immer ein bis zwei Gleise in Betrieb bleiben.»

«Als Tourismusregion sollten wir dem gestalterischen Aspekt bei Infrastrukturprojekten vermehrt Beachtung schenken»

Fabian Loretan, Ingenieur

Worin werden diese 60 Millionen Franken konkret investiert?

«Das Projekt ist in verschiedene Teilprojekte aufgliedert, wobei ein klarer Hotspot des Projekts die neue Perronüberdachung, der neue Bahnhof der MGB und die Verschiebung der Gleise der MGB in Richtung der SBB-Gleise beinhaltet. Der zweite Hotspot ist die neue Verkehrsplanung rund um den Dennerkreisel und das Parkhaus am Bahnhof.»

Für dieses Grossprojekt sind grosse renommierte Ingenieurbüros aus der Deutschschweiz zum Handkuss gekommen. Wie haben

Sie es mit Ihrem relativ kleinen Ingenieurbüro in diese Arbeitsgemeinschaft geschafft?

«Da muss ich ein wenig ausholen. Aufgrund des öffentlichen Beschaffungswesens ist es für eine kleine Firma, wie wir es sind, relativ schwierig, bei einem solchen Projekt dabei zu sein. Wir sind bei Grossprojekten glasklar auf Partner angewiesen. Denn die Einstiegsriterien, die man erfüllen muss, um überhaupt die Eignung zu erreichen, damit man an diesem Verfahren mitmachen kann, sind sehr hoch. In Brig war die Haupthürde der städtebauliche Aspekt. Im Oberwallis gibt es ja nur eine einzige Stadt. Und ein vergleichbares Projekt ist im Oberwallis noch nirgends realisiert worden. Somit konnten wir auch keine entsprechenden Referenzen vorweisen. Schon allein aus diesem Grund waren wir auf grosse Büros als Partner angewiesen. Hinzu kommt die reine Grösse des Projekts. Allein hätten wir dies nie stemmen können. Schade ist, dass man es bei offenen ausgeschriebenen Mandaten ohne grosse Partner als kleines Büro sehr schwer hat.»

Weil den kleinen Büros die Erfahrung fehlt?

«Nicht unbedingt. Was wir auf dem Bahnhof Brig bauen, können wir rein vom technischen Standpunkt aus betrachten. Das Problem ist aber das juristische Verfahren im öffentlichen Beschaffungswesen. Dieses stellt so hohe Kriterien auf, dass man es als kleines, lokales Büro sehr schwer hat. Was ich an diesen Verfahren ein wenig bemängle, ist die emotionale Verbundenheit mit dem Projekt, die in manchen Projekten fehlt. Meist sind es die kleinen lokalen Büros, die in einer ARGE wie der Wiesel voll motiviert sind.»

Also sind Sie in dieser konkreten ARGE das Wiesel? Sie stammen ja aus dem Oberwallis.

«Wenn man so will, ja. Ich bin ein reiner Oberwalliser, meine Eltern stammen aus Leukerbad, ich bin in Glis aufgewachsen, wohne in Naters und arbeite in Raron.»

Wie sind Sie nun konkret in diese ARGE reingekommen?

«Mit unseren anderen Partnern arbeiten



Partner vor Ort. Fabian Loretan vom Ingenieurbüro Schneider-Bregy und Partner AG

wir seit Jahren erfolgreich zusammen. Mit Diggelmann+Partner haben wir schon Kunstbauten gemacht wie etwa in Albinen die Lirschgrabenbrücke. Dann kam die Phase, in der Projekte der A9 ausgeschrieben wurden. Und da waren wir mit Diggelmann+Partner zusammen auch bereits zu klein. Nun hatten wir das grosse Glück, dass wir beim gedeckten Einschnitt Raron und anderen Projekten in der Region in einer ähnlichen Konstellation zusammen mit unseren jetzigen Partnern arbeiten. Das hat sich bisher gut bewährt. Wichtig ist, dass die Zusammenarbeit funktioniert.»

Wie muss man sich dieses Zusammenspiel vorstellen?

«Eine Firma hat den Lead. Das ist logischerweise meist der grösste Partner. In diesem Fall ist das die B+S AG. Eine

ARGE muss man sich vorstellen wie eine eigene Firma. Diese braucht eine eigene Versicherungsnummer und eine Mehrwertsteuer-Nummer. Die grossen Büros übernehmen dann die Führung dieser kleinen Firma.»

Wie viele Ingenieure arbeiten in dieser ARGE?

«Noch haben wir die interne Organisation nicht aufgestellt, das erfolgt in der nächsten Woche. Ich denke aber, dass maximal vier bis fünf Ingenieure daran arbeiten werden. Wir sind dabei der lokale Partner, der einen Teil der örtlichen Bauleitung übernimmt und die eine oder andere Projektierungsarbeit erledigt.»

Wann erfolgt die öffentliche Auflage?



GRAFIK ZVG



FOTO WB

wird einen Teil der Bauleitung übernehmen.

«Der Baubeginn soll 2023 erfolgen. Das Bewilligungsverfahren dauert mindestens 18 Monate, also mehr als ein Jahr. Folglich müssten wir in eineinhalb Jahren das Auflageprojekt erarbeitet haben. Der Zeitdruck, das Projekt durch alle Bewilligungsinstanzen zu bringen, ist sehr anspruchsvoll. Es ist nicht immer einfach, die Vorgaben der Behörden zu erfüllen.»

Das beste Beispiel ist die A9 mit ihrem Teilabschnitt durch den Pfywald. Dort musste man gar zurück auf Feld 1. Ein solches Szenario droht hier nicht?

«Das schliesse ich eigentlich aus. Denn der politische Support ist ja voll da. Die RWO hat den Lead und die politische Vernetzung. Und Brig-Glis und

Naters haben alles Interesse, dass das Bauwerk rasch erstellt wird. Es gibt aber noch Knackpunkte, vor allem verkehrstechnischer Natur. Macht man einen Kreislauf oder einen T-Anschluss? Technik ist nie schwarz-weiss. Es gibt immer mehrere Varianten, die Vor- und Nachteile haben.»

Wie beurteilen Sie das Projekt?

«Vom architektonischen wird der neue Bahnhofplatz glasklar ein Eyecatcher. Er wird gestalterisch massiv aufgewertet im Vergleich zur jetzigen Situation. Als Tourismusregion sollten wir dem gestalterischen Aspekt bei Infrastrukturprojekten vermehrt Beachtung schenken. Damit hat man in den letzten fünf bis zehn Jahren zum Glück bereits begonnen.»

Interview: Werner Koder

Politik | Ständerätliche CVP-Wahlturnee der besonderen Art

Grenzen überschreiten



Entspannt. Marianne Maret und Beat Rieder zeigen inmitten ihrer Supporter keine Müdigkeit.

FOTO WB

SALGESCH | Vor vier Jahren führte Ständerat Jean-René Fournier seinen Listenkollegen Beat Rieder vom Oberins Unterwallis. Diese Woche wandert nun Rieder mit seiner Listenkollegin Marianne Maret vom Genfersee nach Oberwald. Das Ziel ist dasselbe wie 2015: ein Wahlerfolg für das CVP-Duo im Oktober.

Die beiden wirken fit und entspannt, als sie gestern Nachmittag die Sprachgrenze zwischen Siders und Salgesch passieren und nach einer Tagesetappe von 16 Kilometern sich im Restaurant Barrique mit Freunden und Anhängern zu einem ungezwungenen Begegnungsfestchen treffen. Das CVP-Duo wählte dafür bewusst Salgesch. Um zu bekräftigen, dass die Überwindung von (Sprach-)Grenzen in einem zweisprachigen Kanton zum Profil einer erfolgreichen Politik gehört. In der ersten Wochenhälfte wurde in den spontanen Treffen mit den Leuten französisch gesprochen, am gestrigen Tagesziel auch von Marianne

Maret die Sprache gewechselt. «Ich will das Oberwallis besser kennenlernen und mit den Menschen in Kontakt kommen. Dafür lerne ich seit einigen Wochen in jeder freien Minute auch Deutsch.»

Sie mache fast täglich Fortschritte, wissen enge Begleiter. Und so wird sie denn auch Wege und Mittel finden, ihre politischen Schwerpunkte, die sie gestern unter die Begriffe Landwirtschaft, Tourismus, Energie und soziale, gesellschaftliche Fragen einordnete, zu bekräftigen.

Seit zehn Jahren kennen sich Maret und Rieder – und erfahren unterwegs jetzt täglich mehr voneinander. Sie sind überzeugt, als Team in Bern funktionieren zu können. «15 der 46 Ständeräte gehören der CVP an. Ohne uns geht da nichts», meinte Rieder gestern selbstbewusst. Dem Wahlkampfton lässt er in harter Arbeit Taten vorausgehen (siehe dazu Seite 3). Eine ungeteilte Walliser Standesstimme sei auch in Zukunft im Interesse aller, sind die beiden überzeugt. Das Rüstzeug für das anspruchsvolle Amt



Zügig unterwegs. Die Wahlkampf-Wanderer Rieder/Maret.

FOTO ZVG

holten sie sich in ihren Wohnge- meinden und im Kantonsparlament.

Heute ist das Duo Rieder/Maret zwischen Susten und Visp, morgen zwischen Visp und Naters (jeweils ab 9.00 Uhr), am Samstagnachmittag dann zwischen Reckingen und Oberwald auf direkter Tuchfühlung mit der Bevölkerung.

tr

Zmтт | UBS-Kulturstiftung spendet 8000 Franken

Spende für einen Kulturpfad

ZERMATT | Die Schaffung von fünf Lehrpfaden ist eines der Ziele der IG «Zermatt wandern und entdecken». Um den Weg im Weiler Zmтт mitzufinanzieren, erhielt sie gestern von der UBS-Kulturstiftung einen Check in der Höhe von 8000 Franken.

In Dörfern bei Zermatt sind alte Gebäude aus dem 13. und 14. Jahrhundert erhalten geblieben, darunter der älteste Garbenspeicher Europas aus dem Jahr 1261. Die IG «Zermatt wandern und entdecken» hat sich zum Ziel gesetzt, diese zu datieren, zu restaurieren und langfristig zu erhalten und mit einer thematischen Kulturreise zu bereichern. Mit der gestrigen Spende der UBS-Kulturstiftung in Höhe von 8000 Franken wird ein Kulturpfad im Dorf Zmтт eingerichtet.

Ein Projekt in mehreren Phasen

Das Projekt wird in fünf Phasen durchgeführt und dauert bis 2023. Die Gesamtkosten belaufen sich auf fast 380 000 Franken. Jeder dieser Schritte umfasst die Datierung ausgewählter Objekte, die historische Erforschung der Gebäude und ihrer Bewohner sowie die Verbreitung



Checkübergabe. Marc Willisch, René-Michael Biner, Jean-Claude Schmid, Viky Perren, Othmar Perren und Iwan Willisch (von links).

FOTO ZVG

der Ergebnisse durch Wanderkarten, Broschüren, eine Website und die Veröffentlichung eines Kulturführers.

«Wir freuen uns über diese Unterstützung von 8000 Franken von der UBS-Kulturstiftung. Mit dieser Summe erhalten wir wertvolle Unterstützung bei der Finanzierung der zweiten Phase dieses umfangreichen historischen Forschungs- und Datingprojekts in der Region Zermatt», sagt René-Michael Biner, Gründer der IG «Zermatt wandern

und entdecken». «Diese Gebäude sind unglaublich reichhaltig und die Forschungs-, Datierungs- und Denkmalpflege der IG «Zermatt wandern und entdecken» ist von grösster Bedeutung. Die fünf Bildungswege werden es der Öffentlichkeit ermöglichen, die faszinierende Geschichte einer Region zu entdecken, aber auch grundlegendes Wissen an zukünftige Generationen weiterzugeben», sagte Iwan Willisch, Regionaldirektor von UBS Wallis, bei der Checkübergabe.

wb