

# **BEGLEITHEFT ZUR AUSSTELLUNG:**

# «ENTWICKLUNG BAHNHOFRAUM BRIG/NATERS»

Brig-Glis, Januar 2014













# **INHALT**

Der Weg durch die Ausstellung	4
Entwicklungen im Bahnhofraum Brig/Naters	6
Erkenntnisse aus der Testplanung 2011/2012	8
Plattform «Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters»	
Die Massnahmen des Rahmenplans im Einzelnen	IC
Beteiligte	15



Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste bekommen als Verkehrsteilnehmer die jetzige Situation am Bahnhof Brig täglich zu spüren. Entsprechend ist die Öffentlichkeit für das Thema sensibilisiert. Allerdings nehmen wir meist nur unsere eigene Rolle und unseren persönlichen Blickwinkel wahr. Die komplexe Situation auf diesem engen Raum braucht viele Ansichten und Durchsichten. Mit dieser Ausstellung sollen ein paar Sichtweisen aufgezeigt werden.

In den letzten 30 Jahren wurde die Option eines Hochbahnhofs der MGBahn kommuniziert, die nach der Absage der SBB im Juli 2011 nicht weiterverfolgt werden kann. Darum hat die Stadtgemeinde Brig-Glis in Zusammenarbeit mit der RW Oberwallis AG nach einem Weg gesucht, um die Bahnhofplanung neu aufzurollen.

Im Herbst 2011 konnten wir alle Akteure im Bahnhofraum vereinen. Unter der Leitung der Stadtgemeinde Brig-Glis wurde mit der MGBahn, der SBB, der PostAuto Schweiz AG, der Gemeinde Naters und dem Kanton Wallis eine Testplanung gestartet. Aufgrund deren Resultate wollten alle Partner einen Schritt weiter gehen und arbeiteten gemeinsam einen Rahmenplan aus. Die Ergebnisse der Testplanung und der Rahmenplanung präsentieren wir Ihnen in dieser Ausstellung. Gerne sind auch die Ausstellungsbetreuenden bereit, auf Fragen oder Anregungen einzugehen.

Besten Dank für Ihr Interesse

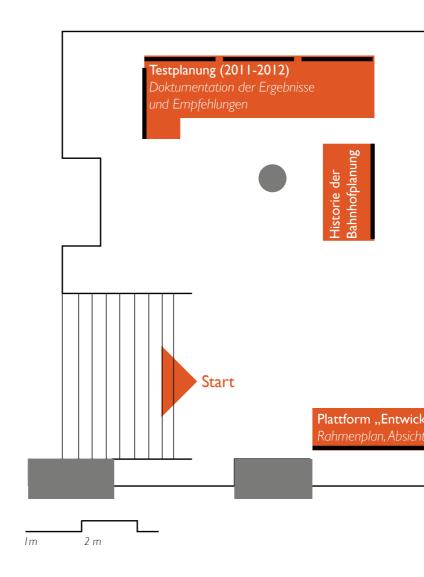
Louis Ursprung Stadtpräsident Brig-Glis

### DER WEG DURCH DIE AUSSTELLUNG

Das Ausstellungsmaterial basiert auf Plänen und Informationen, welche in der Testplanung und der Rahmenplanung erarbeitet wurden.

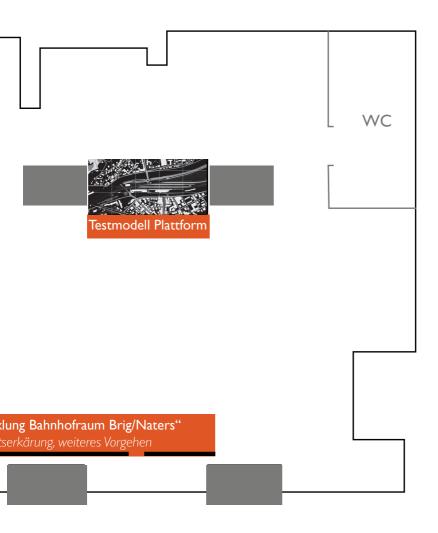
Der Rundgang beginnt mit einem geschichtlichen Rückblick zur *Historie zur Bahnhofplanung*, der über die vielen Berichterstattungen in den Medien die Geschichte und Geschichten der Bahnhofplanung aufzeigt.

Der Einblick in die Resultate der *Testplanung «Bahnhofraum Brig/Naters unter Berücksichtigung des BahnhofVisp»* macht bewusst, wie vielschichtig der Bahnhofraum ist und wie komplex die Situation sich hier in Brig-Glis und Naters präsentiert.



In der *Plattform «Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters»* konnte eine zukunftsorientierte Lösung für den Bahnhofraum ausgearbeitet werden, welche Hauptgegenstand der Ausstellung ist. Der Rahmenplan dokumentiert den Stand der Abklärungen als Basis der Absichtserklärung vom 9.12.2013 und weiterer Schritte. Ebenso ist ein *Testmodell* im Massstab 1:500 ausgestellt, anhand dessen die vertiefenden Arbeiten überprüft wurden.

Weitergehende Informationen wie die Beschreibung der einzelnen Massnahmen auf dem Rahmenplan sind auf den folgenden Seiten aufgeführt.



# ENTWICKLUNGEN IM BAHNHOFRAUM BRIG/NATERS

#### WAS BISHER GESCHAH

Die Bahnhofplanung Brig/Naters hat eine lange Geschichte. Die vielen Planungen, Absichten und Optionen konnten über ein Medienarchiv bis in die 80er-Jahre zurückverfolgt werden.

Nach dem Entscheid der SBB vom 21. Juni 2011, die Geleise 1 und 2 im Bahnhof Brig langfristig zu behalten, musste für den langjährig geplanten Hochbahnhof der MGBahn eine Alternative gesucht werden.



Vom 30.11.2011 bis 31.04.2012 führten die Stadtgemeinde Brig-Glis, die Gemeinde Naters, der Kanton Wallis, die MGBahn, die SBB und die PostAuto Schweiz AG gemeinsam eine Testplanung durch. Aufgrund der Resultate der Entwürfe der drei Planungsteams erarbeitete eine Expertengruppe eine Empfehlung, worin ein Konzept für eine realistische Lösung ausgearbeitet, sowie nicht zielführende Varianten qualifiziert verworfen wurden.

Im November 2012 haben die betroffenen Akteure die «Plattform Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters» gegründet, um mit Hilfe einer Gesamtprojektkoordination (Prozess- und Fachplanung) das Konzept zu vertiefen und das weitere Vorgehen zu klären.

### DIE ABSICHTSERKLÄRUNG VOM 9.12.2013

Mit der am 9.12.2013 unterzeichneten Absichtserklärung ist der Wille aller Partner dokumentiert, gemeinsam an der Realisierung der geplanten Massnahmen weiterzuarbeiten.

Insbesondere bestätigen sie, die Festsetzungen in ihre eigenen Abklärungen und Planungen zu übernehmen und diese nicht ohne gemeinsamen Beschluss der Plattform «Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters» zu verändern.

Ebenso verpflichten sich die Partner, den Prozess der Plattform «Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters» weiterzuführen und eine Realisierung der beschlossenen Massnahmen nach Planungsreife etappenweise ab 2017 anzustreben.



### NÄCHSTE SCHRITTE

Mit der Absichtserklärung ist die zweite Phase in der Bahnhofplanung bzw. die Vorstudie abgeschlossen. Bis zur Fertigstellung des Bahnhofraums Brig/Naters müssen noch drei weitere Phasen durchlaufen werden: Projektierung, Ausschreibung und Realisierung.

In Abhängigkeit der Sicherstellung der Finanzierung – welche als einer der nächsten Schritte angegangen werden soll – stellt der abgebildete Zeitplan einen exemplarischen Ablauf dar. So wird die Projektierung der einzelnen Massnahmen inklusive eines Projektwettbewerbs zur Gestaltung des Bahnhofplatzes bis Ende 2015 angestrebt.

### ERKENNTNISSE AUS DER TESTPLANUNG 2011/2012

Die Testplanung «Bahnhofraum Brig/Naters unter Berücksichtigung des Bahnhof Visp» lieferte viele wichtige Erkenntnisse für den heutigen Stand der Bahnhofplanung. Drei davon erwiesen sich für die Entwicklungsrichtung des Bahnhofraums als zentral:

### «EINEN GLACIEREXPRESS VERGRÄBT MAN NICHT»

Während der Testplanung wurden von den Teams insgesamt 15 Varianten für einen Bahnhofsstandort der MGBahn untersucht. Viele davon wurden schon in der Zwischenpräsentation wieder verworfen, da sie die Nähe zur SBB und den Postautos als wesentliches Kriterium nicht erfüllten. Die näher untersuchten Varianten waren

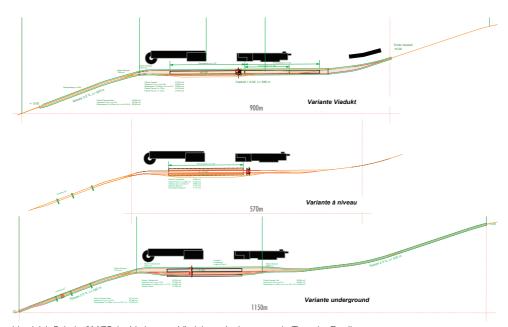
- Der Bahnhof MGBahn ,à-niveau' auf dem Bahnhofplatz
- Der Bahnhof MGBahn auf einem Viadukt über dem Bahnhofplatz
- Der Bahnhof MGBahn im Tunnel unter dem Bahnhofplatz
- Der Bahnhof MGBahn zwischen SBB und Rhone

Mit fortschreitender Dauer der Testplanung wurde deutlich, dass der Bahnhof der MGBahn auf dem Bahnhofplatz verbleiben kann und soll. Neben städtebaulichen Überlegungen sprachen vor allem die Investitionskosten und die teilweise massiven baulichen Eingriffe gegen die anderen untersuchten Varianten. Beispielsweise hätte eine Lösung im Tunnel ein Bauwerk von über 1,1 km Länge zur Folge und müsste 13 m Höhenunterschied überwinden. Es wurde ebenso deutlich, dass die MGBahn ein wesentliches Identifikationsmerkmal für Brig und den Bahnhofplatz darstellt.

### DER BAHNHOFPLATZ IST EIN PLATZ

Während der Testplanung wurde anhand verschiedener Testentwürfe ermittelt, welche Chancen und Konsequenzen mit einer teilweisen Bebauung des zentralen Bahnhofplatzes einhergehen würden. Dies auch im Hinblick auf die in der Aufgabenstellung geforderte Geschossfläche von 20'000 – 25'000 m². In der Diskussion dieser Entwürfe wurde klar, dass der Bahnhofplatz von einer Bebauung freigehalten werden kann und sollte. Das Raumprogramm und die städtebaulichen Rahmenbedingungen sind so schwierig, dass eine Bebauung des Platzes mit unzufriedenstellenden städtebaulichen Situationen verbunden wäre. Gleichzeitig ginge dem Platz die Grosszügigkeit verloren, welche als Alleinstellungsmerkmal dieses Platzes gegenüber anderen Bahnhofplätzen angesehen wurde.

Die geforderten Geschossflächenzahlen lassen sich trotz alledem im Osten und Westen des Platzes und entlang der Dammkante erreichen. Diese Potenziale leisten überdies einen wesentlichen Beitrag zur Fassung des Platzes.

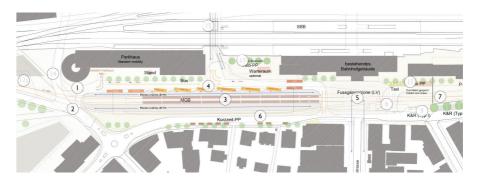


Vergleich Bahnhof MGBahn: Varianten «Viadukt», «à-niveau» und «Tunnel»; Quelle: agps

# DER MIV IST EIN SCHLÜSSEL FÜR DEN BAHNHOFSRAUM

Mit fortschreitender Dauer der Testplanung wurden den beteiligten Teams und der Begleitgruppe klar, dass die Lösung der Probleme im Motorisierten Individualverkehr (MIV) als Schlüsselthema für die Qualifizierung des Bahnhofraums essenziell ist. Sowohl auf dem Platz als auch auf den umliegenden Strassen verkehrt der MIV zu ungeordnet, was einen wesentlichen Anteil an den betrieblichen Problemen des Bahnhofsumfelds und der Sicherheitssituation auf dem Bahnhofplatz hat. Ebenso wurde klar, dass die Problematik des Staus vor den Barrieren der MGBahn auch damit zu tun hat, dass viele Verkehrsteilnehmer diese Verbindung zwischen Brig und Naters nutzen, obwohl mit der N19 eine meist ebenso schnelle und barrierefreie Alternativroute besteht

### DIE MASSNAHMEN DES RAHMENPLANS IM EINZELNEN



#### "ÖV-Hub"

1 Knoten West & Bahnübergang MGBahn:

Ein- und Ausfahrt PW, Einfahrt ÖV | Bahnübergang mit Barrieren inkl. Fussgängerüberweg (gesichert) auf beiden

Strassenseiten

Stand: geometrisch und betrieblich machbar

2 Verkehrsreduktion Überlandstrasse: Betriebskonzept "Einbahn Naters-Brig" | Zufahrten ins

Parkhaus von Naters und Brig aus möglich

Stand: Machbarkeit verkehrstechnisch abgeklärt | Anpassung Landi-Knoten und Spitalkreisel notwendig und

möglich

(3) Bahnhof MGBahn:

3-gleisig - 3 Perronkanten á 215 m | Beginn der Perrons max. 22 m westlich des heutigen Perrons, Optimierung

nach Osten ist anzustreben | Überdachung

Stand: Trassierungsentwürfe liegen vor

(4) Bushof:

6 Haltebuchten Postauto, 2 Haltestellen Ortsbus, 2 Haltekanten Glacier-Express-Busse, Aufstellfläche Reserve- und Zusatzbusse | PostAuto: Einfahrt West, Ausfahrt Nord und Süd | Ortsbus: Einfahrt West, Ein- und Ausfahrt Nord-Süd

Stand: Untersuchungen abgeschlossen.

(5) Zentraler Platz:

Verkehrsfrei (mit Ausnahme MGBahn & Anlieferung) | optische und akustische Sicherung der Gleise

Stand: Taxi im Osten am Gebäude

6 Beruhigung / Verlegung Viktoriastrasse:

Querschnitt gesichert | Tempo 30 | Begegnungszone im

Bereich Bahnhofstrasse

Stand: Abklärungen abgeschlossen

## (7) MGBahn Ostrampe:

 $25\ \%$  - nach Osten verlegt | Stand: Ostausfahrt eingleisig | Abflachung

auf aktuellem Trassee möglich (Sperrung)

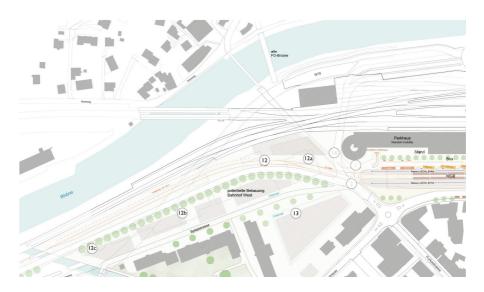
Offene Fragen: Ab wo ist eine Durchfahrt PW möglich

(Option: Tiefgarage SBB)



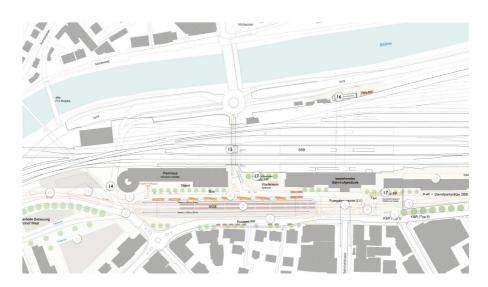
### "Parken SBB und Zufahrten Ost"

8	Zufahrt "SBB"	Zufahrt nur für Taxis und Anlieferung   Sperrung der Rampe   Zufahrt mit Schwerverkehr in Ausnahmen möglich Sperrung erst nach Sicherstellung Massnahme 10 möglich <b>Option:</b> Sperrung mit versenkbarem Poller an Nordstrasse
9	Kiss&Ride Nordstrasse	Kiss&Ride an der Nordstrasse (Typ I "bringen" als Vorfahrt und Typ II "holen" als Kurzzeit-PP) Stand: verkehrstechnisch abgeklärt
10	Bahnübergang Rampe Ost	Öffnung des Bahnübergangs (gesichert) für die Erschliessung der Parzellen SBB und der Parkplätze Stand: Zufahrt mit 40-Tonner nachgewiesen
11)	P+R   Dienstparkplätze SBB	Erschliessung über Rampe Ost   Wendemöglichkeit.



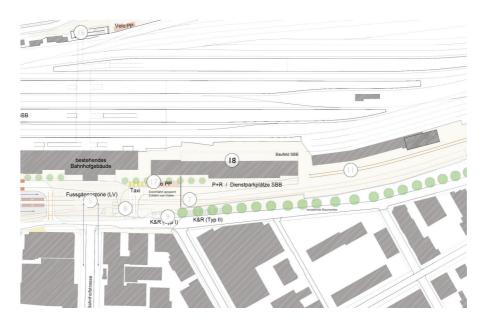
# "MGBahn West & Quartier Spitalstrasse"

12	MGBahn Westausfahrt	Nordverlegung der Ausfahrt MGBahn   2 gleisig bis Saltinabrücke, Vorbahnhof mit min. 170 m Nutzungslänge nach Doppelkreuzungsweiche   Neubau Saltinabrücke auf Höhe alter Brücke "Tamoil"   Verlegung Erschliessung südlich neuem MGBahn-Trassee Stand: Linienführung verträglich mit SBB 3. Gleis Trassierung möglich   Nutzung Dienstgebäude SBB wird abgeklärt.
123	Scheibendepot Bund	Abzug 2017  Stand: Verhandlungen laufen, prinzipiell bestehen keine Einwände
1219	Private Grundeigentümer	<b>Stand:</b> Eigentümer "grundsätzlich interessiert"   NIS- Verordnung (Schutz vor nichtionisierender Strahlung) bei bestehenden Wohnbauten einhalten!
129	Tamoil	Stand Verhandlungen: "grundsätzlich möglich", Ausweichstandort wird gesucht Offene Fragen: Finanzierung/Kostenteilung
13	Quartier Spitalstrasse	Stand: Städtebauliche Studie abgeschlossen und durch Stadtrat von Brig-Glis genehmigt Nutzfläche bis zu 45'000 m2  Zu klären: Gefahrenabstand SBB   Verträglichkeit mit Westausfahrt MGBahn   Grundbesitz und Abtausch MGBahn/SBB/Stadtgemeinde Brig-Glis   Erschliessung

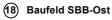


## "LV-Bahnhofplatz"

	.V-Übergang Überlandstrasse	Übergang für den LV ohne Lichtsignal (Fussgängerstreifen) in Richtung Quartier Spitalstrasse und Rote Meile Naters <b>Stand:</b> Verkehrstechnisch abgeklärt und mit Westeinfahrt kompatibel
$\sim$	Aufwertung LV - Interführung	Verbreiterung Trottoir   Mischverkehrsfläche BUS/Velo - Kein Autoverkehr Stand: Verkehrstechnisch abgeklärt Option: Verbreiterung Unterführung um 3m und Aufgänge zu Perrons 1, 3&4, (6&7)
16 A	Ausgang Nord	Etappe I - Neue Treppen Velostellplätze Stand: im Bau Offene Fragen: 2. Etappe (Aggloprogramm), Kiss&Ride Brücke
① v	/elostellplätze	gedeckte Stellplätze am heutigen Standort und östlich Taxistand   Zielgrösse 300-500 Plätze



#### Baufeld SBB-Ost



Ersatzneubauten für bestehende Dienstgebäude

Stand: keine konkreten Angaben | kompatibel mit Park- und

Verkehrsregime | Erschliessung von Osten

**Option:** Parkgarage unter Baufeld SBB/Rampe | Zufahrt von Nordstrasse guerend unter der Rampe MGBahn

Zu prüfen: Umgang mit Grenzsanität

Auf diesem Baufeld sind ebenfalls Entwicklungen geplant. Deren Ausmass und Einfluss auf die Umgebung sind mithilfe einer architektonischen Volumenstudie abzuschätzen. Die Resultate müssen mit der Stadtgemeinde Brig-Glis abgestimmt werden. Hierbei ist der Parkierung ein besonderes Augenmerk zu widmen, insbesondere sollte auch die Möglichkeit einer Zufahrt zum Baufeld unter den MGBahn Gleisen geprüft werden.













#### PLATTFORM «ENTWICKLUNG BAHNHOFRAUM BRIG/NATERS»

Fernando Lehner, Unternehmensleiter MGBahn

Egon Gsponer, Leiter Projektmanagement MGBahn

Martin Berchtold, Leiter Betrieb MGBahn

Anton Karlen, Leiter PostAuto Schweiz AG, Region Wallis

Andreas Zenklusen, Leiter Verkauf Tarifmanagement, PostAuto Schweiz AG, Region Wallis

Martin Zobrist, SBB Immobilien, Portfoliomanager Bahnhöfe

Pascal Widmer, SBB Immobilien, Development West

Claude Baour, SBB Infrastruktur, Netzentwicklung

Louis Ursprung, Stadtpräsident Brig-Glis

Roland Imhof, Stadtarchitekt Brig-Glis

Manfred Holzer, Gemeindepräsident Naters

Armin Imhof, Leiter Bauverwaltung Naters,

Roger Michlig, Geschäftsleiter Region Oberwallis

Damian Jerjen, Chef der Dienststelle für Raumentwicklung KtVS

Stefan Burgener, Chef Sektion Verkehr bei DSVF Kt VS

Ignaz Burgener, Kreischef Oberwallis bei DSVF Kt VS

Christoph Mayor, Bundesamt für Verkehr

#### **PLANUNGSBÜROS**

agps, Zürich | M. Angélil, S. Graham, M. Martin, P. Hendrickx, M. Draslar Transitec, Lausanne/Bern | Aline Renard, Christian Camandona

#### **GESAMTPROJEKTKOORDINATION**

RW Oberwallis AG, Naters | Tamar Hosennen Stadtgemeinde Brig-Glis | Roland Imhof, Stadtarchitekt bureau für RAUMENTWICKLUNG, Zürich | Dr. Markus Nollert

#### REDAKTION

Gesamtprojektkoordination

