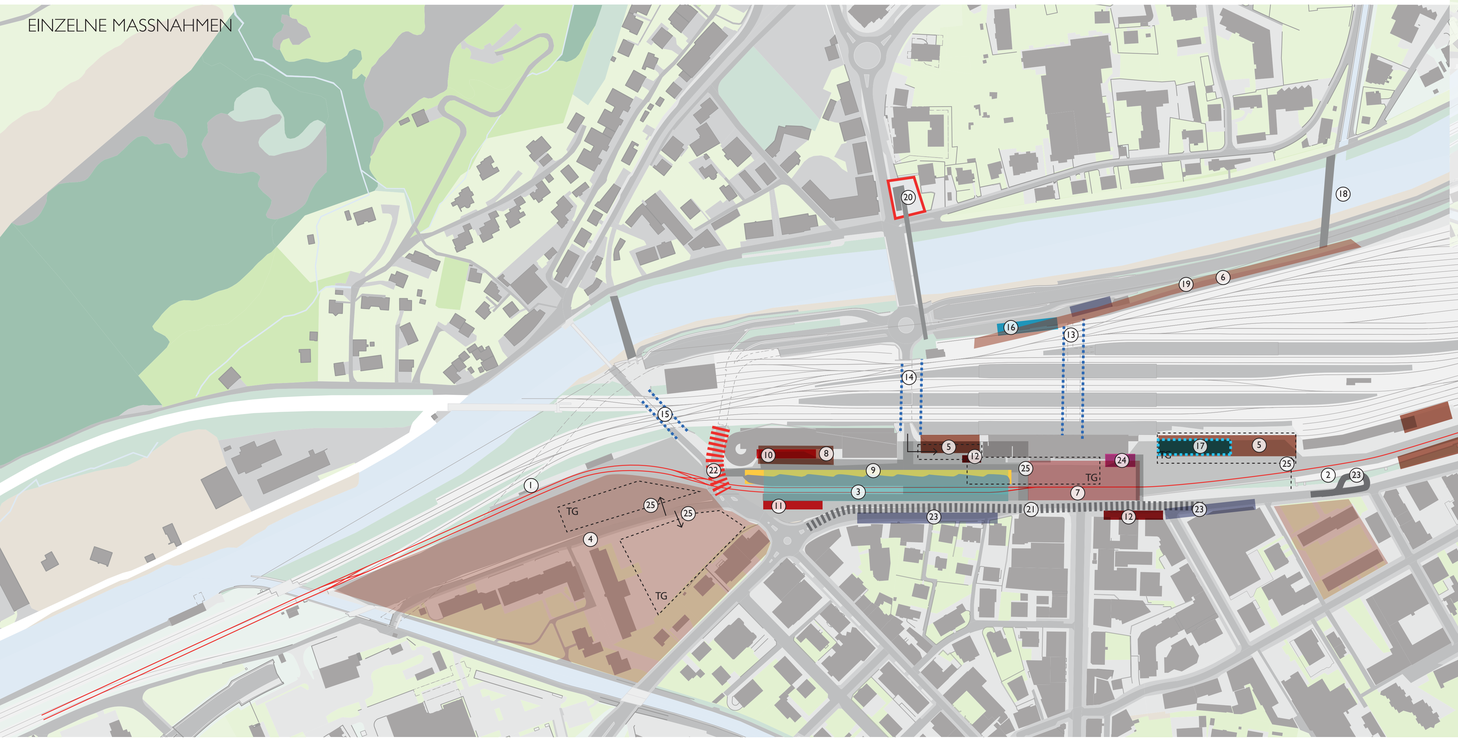
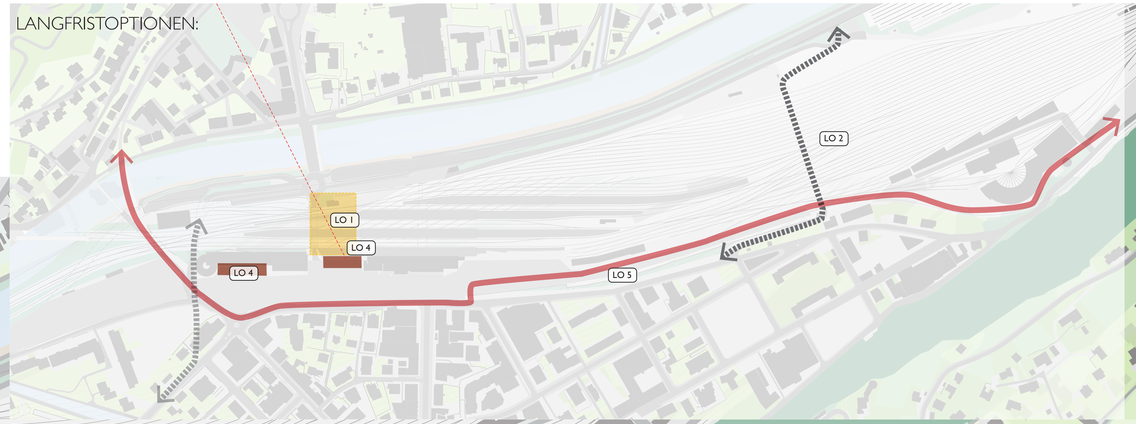
TESTPLANUNG „BAHNHOFRAUM BRIG/NATERS“
– Empfehlungen des Begleitgremiums, vom 18.04.2012





WESENTLICHE ERKENNTNISSE

«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.

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-Glis und Naters nutzen, obwohl mit der N19 eine meist ebenso schnelle und barrierefreie Alternativroute besteht.

DIE EMPFEHLUNGEN DES BEGLEITGREMIUMS

GRUNDSÄTZLICH ZU VERFOLGENDE ENTWICKLUNGS-RICHTUNG

- Freihalten des zentralen Bahnhofsvorplatzes von Verkehr (ausser MGB) – Stärkung des Platzes als Aufenthaltsraum und Eingangstor zur Stadt Brig
- Keine Bebauung auf dem Bahnhofplatz – Bebauung im Ost- und Westteil als Begrenzung des Platzes und Weiterentwicklung der Stadt Brig (>25'000 m2 möglich)
- Zweigleisiger kombinierter MGB/Bus-Bahnhof als ÖV Hub ‚à-niveau' im Westen des Platzes. Gemeinsame Gestaltung der Anlage inklusive Perrondach (und Fahrgastinformation)
- Beruhigung und Neugestaltung der Viktoriastrasse im Sinne eines ‚Shared Space'
- Verkehrsleitsystem Brig zur Reduktion des Verkehrs Brig-Naters über den Dennerkreisel und zur Bevorzugung der Busverkehre
- Aufwertung des Nordausgangs des Bahnhofs SBB und Schaffung einer „Stadtkante" an der Rhone
- Luftseilbahn Brig-Blatten als Option offenhalten

EINZELNE MASSNAHMEN:

EIN NEUER BAHNHOF FÜR DIE MGBAHN:

- (1) Verlagerung der Westausfahrt der MGB nach Norden; 2-gleisig bis Depot Glisegrund. Bau einer neuen hochwassersicheren Saltinabrücke
- (2) Abflachung der Ostampe auf max. 25 ‰ Steigung und Verschiebung nach Osten
- (3) Bahnhof MGBahn mit 2 überdachten Perronkanten à 170 m

STADTENTWICKLUNG BRIG/NATERS:

- (4) Neues Quartier westlich der Saltina und rund um die Spitalstrasse für Wohnen und Gewerbe – die Verlegung MGBahn nach Norden ermöglicht die zusammenhängende Entwicklung dieses wichtigen Potenzials
- (5) Entwicklung der Dammkante SBB durch lineare Baufelder vom zentralen Bahnhofplatz Richtung Osten
- (6) Rhonekante als Potenzial für Stadt- und Freiraumentwicklung

BAHNHOFPLATZ:

- Freihaltung des Bahnhofplatzes von Bauten. Gestaltung des Platzes als Ganzes unter Einbezug aller Akteure
- (7) Zentraler Teil des Platzes als verkehrsfreie Zone (mit Ausnahme der MGBahn). Entwicklung und Gestaltung als Eingangstor nach Brig
- (8) Der westliche Abschluss des Platzes – entlang dem Parkhaus MGB kann bebaut werden, wenn dies verkehrstechnisch möglich ist.

POSTAUTO UND ORTSBUSSE:

- (9) Überdachte Postautostation am Nördlichen Perron der MGB – 8 Plätze
- (10) 2-3 Standplätze für Bahnersatzbusse am MGB Gebäude
- (11) 2 temporäre Standplätze am westlichen Ende des Südperrons
- (12) Ortsbusse verkehren wie heute

LANGSAMVERKEHR:

- (13) Aufweitung der Qualifizierung der Personenunterfühung Bahnhof SBB + vollwertiger Eingang Nord
- (14) Aufweitung der Bahnhofunterfühung SBB als Qualifizierung für den Rad- und Fussverkehr prüfen
- (15) Fortsetzung Rote Meile – Naters in Brig
- (16) Gedeckte Veloabstellplätze im Norden
- (17) Velostation am zentralen Bahnhofplatz

VERBINDUNG BRIG/ NATERS:

- (18) Ersatz des Projekts Rhonebrücke durch Brücke gegenüber Kelchbach und Aufwertung der heutigen Brücke
- (19) Aufwertung der Nordkante Bahnhof SBB als Freiraumband mit Nutzungen für KMU und Kreativwirtschaft
- (20) Idee eines Mühleplatzes als „Bahnhofplatz Naters" prüfen

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR:

- (21) Viktoriastrasse bleibt innerstädtische Hauptachse und wird Begegnungszone
- (22) Verkehrsleitsystem zur Reduktion der Durchfahrten auf der Überlandstrasse/Dennerkreisel – Signalisation oder teilweise Sperrung prüfen
- (23) Kurzzeitparkplätze an der Südseite der Viktoriastrasse/Nordtrasse + Wendemöglichkeit Nordstrasse
- (24) Taxis weiterhin vor dem Bahnhofsgebäude
- (25) Langzeitparkplätze: Kein oberirdisches Angebot im Bahnhofbereich

LANGFRISTOPTIONEN:

Vier Massnahmen wurden als Langfristoptionen eingestuft, da sie als wertvolle Bausteine für die Entwicklung von Brig und Naters darstellen könnten, aber wegen Ihrer Kosten oder andere Gründe vorerst zurückgestellt werden müssen:

- (LO1) Busbahnhof unter dem Gleisfeld SBB
- (LO2) Ostspange N19-Rhonesand
- (LO3) Bebauung MGB Gebäude
- (LO4) Seilbahn Brig-Blatten
- (LO5) Erweiterte Rote Meile in Richtung Portal Simplontunnel (und zurück nach Naters)

EMPFEHLUNGEN WEITERES VORGEHEN

PLATTFORM „ENTWICKLUNG BAHNHOFRAUM BRIG/ NATERS"

Die Reorganisation des Bahnhofplatzes ist nach Ansicht des Begleitgremiums in den nächsten 10 Jahren realisierbar. Zur Nutzung der durch die Testplanung entstandene Dynamik und die bestehende Diskussionsbasis wurde die Etablierung einer zeitlich befristeten „Plattform Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters" vorgeschlagen.
Die Plattform hat zur Aufgabe, die einzelnen Massnahmen vertieft auf deren Machbarkeit zu prüfen und untereinander abzustimmen. Ein Rahmenplan koordiniert die einzelnen Massnahmen. Weitere mögliche Module sind:

- die Prüfung der Machbarkeit der Infrastrukturmassnahmen,
- Gespräche mit Eigentümern,
- die Auslobung von Wettbewerben
- und die Koordination mit dem Agglomerationsprogramm der zweiten generation

BEMERKUNGEN

Die hier aufgeführten Inhalte stellen den Stand der Empfehlungen des Begleitgremiums vom 18.04.2012 dar. Die meisten Massnahmen sind in dieser Form in die Plattform „Bahnhofentwicklung Brig/Naters" eingeflossen, haben sich jedoch im Zuge der weiteren Abklärungen teilweise verändert.
So wurde beispielsweise im Laufe dess Abklärungen klar, dass die Verdichtung des Angebots der MGBahn nur mit einem dreigleisigen Bahnhof zu bewältigen ist. Andere Massnahmen sind im Laufe der Plattform von den verantwortlichen Aktieuren verändert, zurückgestellt oder ganz gestrichen worden. Ebenso wurden neue Massnhamen in die Plattform integriert.

Auftraggeber und Adressat der Empfehlungen:

Steuerungsgremium Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters" unter Berücksichtigung des Bahnhof Visp

Agglomeration Brig-Visp-Naters:

Viola Amherd, Stadtpräsidentin Brig-Glis

Louis Ursprung, Stadtrat Brig-Glis

Manfred Holzer, Gemeindepräsident Naters

Niklaus Furger, Gemeindepräsident Visp

Roger Michlig, Geschäftsleiter RW Oberwallis AG

Verkehrsbetriebe:

Hans-Rodolf Mooser, Direktor Matterhorn Gotthard Bahn

Daniel Moser, Leiter Development Region West, SBB Immobilien

Anton Karlen, Leiter Region Oberwallis, PostAuto Schweiz AG

Kanton Wallis:

Damian Jerjen, Chef der Dienststelle Raumentwicklung

Pascal Bovey, Chef der Dienststelle für Verkehrsfragen

Stefan Burgener, Adjunkt der Dienststelle für Verkehrsfragen

Projektleitung

Tamar Hosennen, Projektleitern, RW Oberwallis AG

Roland Imhof, Stadtarchitekt Gemeinde Brig-Glis

Begleitgremium

Externe Experten:

Anne-Marie Wagner, Bachelard-Wagner Architekten, Basel

Prof. Günther Vogt, ILA, ETH Zürich

Urs Eichenberger, Verkehrsplaner Meteron AG, Brugg

Hans-Peter-Vetsch, Experte Bahnbetrieb, Bützberg

Dr. Hany Elgendy, Pro Raum Consult, Karlsruhe

Fachtechnische Experten:

Peter Rüttimann, Betriebsleiter, Matterhorn-Gotthard Bahn

Egon Gsponer, Leiter Projektmanagement, Matterhorn-Gotthan Bahn

Pascal Widmer, Immobilienentwicklung West SBB Immobilien

Claude Baur, Netzentwicklung – Westschweiz, SBB Infrastrukt

Jürg Zimmermann, Netzentwicklung – Konzepte, SBB Infrastruktur

Andreas Zenklusen, Betriebsleiter Postauto Oberwallis AG

Roland Imhof, Stadtarchitekt Gemeinde Brig-Glis

Björn Wyss, Stadtingenieur Gemeinde Brig-Glis

Armin Imhof, Bauverwalter Gemeinde Naters

Eduard Bonani, Kreisplanung Oberwallis, Dienststelle für Raumentwicklung

Dr. Viktor Kämpfen, Immobilienentwicklung, Brig-Glis

Bernhard Stucky, Altstadtkommission Brig-Glis

Anton Andenmatten, Agglomerationsprogramm 2. Generation

Teams der Testplanung;

Walliser Architekten, Brig
D. & L. Walliser, Stéphane Beel Architecten, Michel Desvigne, Michlig + Partner, Emch + Berger

AGPS, Zürich
M. Angélil, S. Graham, M. Martin, P. Hendrickx, F. Ringli, J. Dietiker, U. Wiedmann & L. Nägeli

„Space&Options", Karlsruhe
berchtoldkraus, dewald_baugenieure, bpv consult, RMP Stephan Lenzen

Fachplanung

Arbeitsgemeinschaft BeOW:

Markus Nollert, bureau für RAUMENTWICKLUNG, Zürich

Paolo Della Bruna, STUDIO ASSOCIATI sa, Lugano

Autoren der Empfehlungen:

Externe Experten
Arbeitsgemeinschaft BeOW

Zusammenstellung der Empfehlungen

Arbeitsgemeinschaft BeOW