



BAHNHOFRAUM BRIG / NATERS 2011-2017

BEITRAG ZUM WETTBEWERB STADTLANDSCHAU,
BRIG-GLIS, AUGUST 2017



Stadgemeinde
Brig-Glis

CANTON DU VALAIS
KANTON VALAIS

BAHNHOFRAUM BRIG NATERS

...ODER: WIE SIEBEN AKTEURE DAS ENDE LANG GEHEGTER PLÄNE ZUM ANLASS NAHMEN, UM MIT EINEM INNOVATIVEN PLANUNGSVERFAHREN DEN GRUNDSTEIN FÜR EIN TRAGFÄHIGES PROJEKT UND EINE VERTRAUENSVOLLE ZUSAMMENARBEIT ZU LEGEN

Am Ende sieht alles ganz einfach aus: Der als Sieger gekürte Wettbewerbsentwurf für den Bahnhofplatz Brig von Luigi Snozzi wird als „elegant ausgemessen, leicht und doch robust, zeitlos und nicht modisch, sowohl durchlässig als auch lichtdurchflutet und schliesslich einfach aber dennoch vielschichtig“ gewürdigt. Auf zurückhaltende und dennoch klare Weise geht das Verfassersteam auf die historisch gewachsenen Elemente im Bahnhofraum ein und trägt mit seinem sehr zurückhaltenden Konzept zur „Entrümpelung“ des Bahnhofplatzes bei. Mit einem einzigen neuen architektonischen Eingriff – dem Bahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) – wird dem bestehenden Platz ein weiteres Element hinzugefügt, mit der Absicht, im derzeitigen geschäftigen Treiben auf dem Platz einen Pol der Ruhe einzuführen.

Tatsächlich wirkt der Bahnhofplatz jetzt aufgeräumter, ohne das sich scheinbar viel verändert hat. Wer genauer hinsieht, wird aber feststellen, dass alle heutigen Funktionen leicht verschoben sind und damit die verworrene Situation auflösen, die sich den heutigen Benutzerinnen und Benutzern des Platzes bietet. Diese beiden „Indizien“ sind die heute sichtbaren „Früchte“ eines Planungsprozesses, der 2011 mit einer Absage begann. Nach über 20 Jahren Planung stoppten die SBB das Projekt „Hochbahnhof“ Brig bevor es richtig losgehen konnte und stellte die beteiligten Akteure vor die Aufgabe, von vorne zu beginnen. Wie sie das taten und warum sie dabei möglicherweise viel mehr gewannen als sie 2011 verloren – davon erzählen die folgenden Seiten.

Doch der Reihe nach:



Siegerentwurf des Projektwettbewerbs Bahnhofplatz Brig, 2015, Luigi Snozzi

Bahnverkehr | Die Matterhorn Gotthard Bahn bleibt auf dem Briger Bahnhofplatz Die SBB beerdigen den Briger Hochbahnhof

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

Das definitive Verbot 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 schienenfremd zu bekommen und ihn damit erdbebaufähig neu zu gestalten. Über zehn Jahre versärgten 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 dem selber benötigten Gleiskapazitäten. Zu diesem Ergebnis kam eine Studie, welche von SBB, BLS und MGB im Auftrag des BAV (Grundsanierung für Verkehr) durchgeführt wurde. Durch die Inbetriebnahme des Lötschberg-Ba-



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

den Knoten Brig durch die NEAT entlastet würde, traf nicht ein. Zu stark habe sich die Verknüpfung mit dem Knoten Lausanne und Bern ausgewirkt, schreiben 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 deutsche Mehrverkehr lässt folglich nicht zu, der MGB auf den Gleisen 1 und 2 noch Platz zu machen. Dies sei noch mehr, als in Brig die Möglichkeit bestehen bläube, soll die Güter für den Verkehr vorzubereiten. »Der Briger Bahnhof wird damit Opfer seines Erfolges«, kommentiert Stadtpräsidentin und Nationalrätin Viola Amherd den Entschluss der SBB.

Folge einer erfolgreichen Einwicklung
Der MGB und der in die Planungsdiskussionen einbezogenen Agglomeration, Brig-Visp-Naters bleibt nicht anders übrig, als den Entschluss der SBB zu akzeptieren. »Natürlich ist es schade, dass wir die MGB-Gleise auf dem Bahnhofplatz

Situation 2011, Aus für den Hochbahnhof nach 20 Jahren Planung, Quelle: Walliser Bote, 15. Juli 2011

GROSSE PLÄNE - HARTE LANDING

ÜBERRASCHENDEN ENDE UND EIN NEUANFANG EINER TRANSFORMATIONSGESCHICHTE

Der Bahnhofraum Brig/Naters war in den letzten Jahrzehnten vielen Veränderungen unterworfen und hat eine lange Planungsgeschichte, die hier in aller Kürze erzählt werden muss. Bis 2007 war der Bahnhofplatz in Brig eigentlich nur Verkehrsraum. Der Bahnhof der Vorgängerbahnen der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGBahn), die Furka-Oberalp-Bahn und die Brig-Visp-Zermatt-Bahn, war ein Kopfbahnhof und bedeckte nahezu die gesamte Fläche des heutigen Platzes. Dazwischen drängte sich der motorisierte Individualverkehr durch zwei „Mauselöcher“ in Richtung Naters und die Postautos standen, wo noch Platz war.

Die Lösung dieses Problems erschien damals klar: Der Bahnhof der kleinen roten Bahnen muss weg.

Seit 1984 wurde in zwei Anläufen an der Befreiung des Bahnhofplatzes von den Anlagen der MGBahn gearbeitet. Beide Projekte sahen vor, die Situation des Kopfbahnhofs aufzulösen und die Schmalspurbahn – ähnlich wie heute in Visp – in den Bahnhof der SBB und BLS zu integrieren. Gemeinsam mit Lösungen für die Postautos und neuen Verbindungen für den MIV sollte der Bahnhofplatz weitestgehend vom Durchgangs- wie auch vom Regionalverkehr befreit werden.

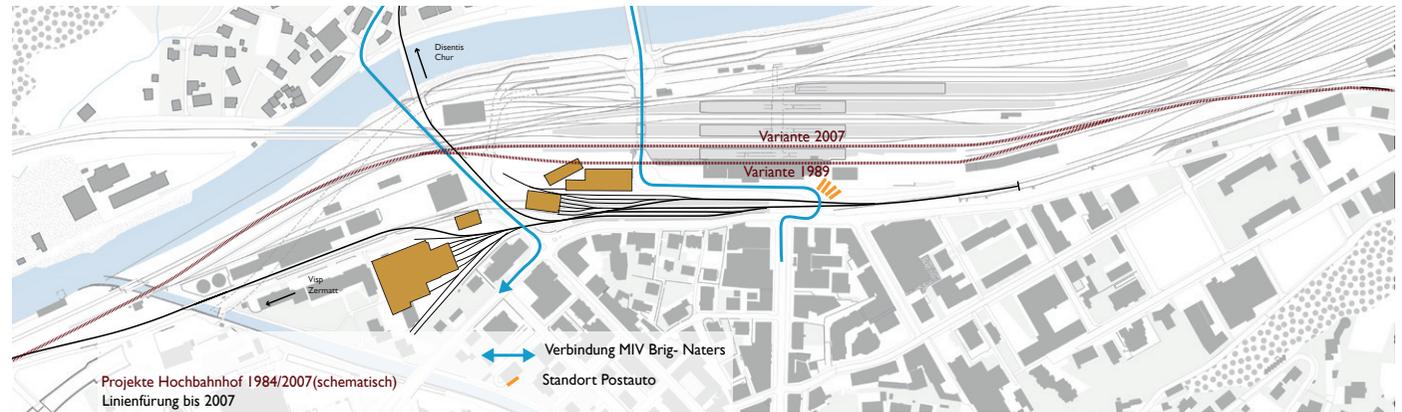
Im ersten Projektwettbewerb 1989/90 ging der Vorschlag „Gerade Elf“ von Gundula Zach als Sieger hervor, welcher - wie alle anderen Beiträge - von einer Ausweitung der Bahnanlagen der SBB nach Süden und einem neuen Empfangsgebäude ausging. Nach heftigen Protesten gegen den Abriss des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes wurden einzig die neue Verbindungsstrasse zwischen Brig und Naters sowie die Ostausfahrt der MGBahn umgesetzt. Diese Ostausfahrt machte den Kopf- zu einem Durchgangsbahnhof und reduzierte die aufwendigen Rangierfahrten auf dem Bahnhofplatz.

In einem zweiten Anlauf wurde 2007 ein Studienauftrag durchgeführt, welcher weiterhin einem Hochbahnhof der MGBahn auf den Gleisen der SBB und den Erhalt des historischen Bahnhofgebäudes vorsah. Gleichzeitig sollten Teile des Bahnhofplatzes wie auch der Ostrampe überbaut werden. Dieser Studienauftrag wurde vom Büro Farra & Fazan gewonnen, welches in der Folge einen Masterplan ausgearbeitet hat.

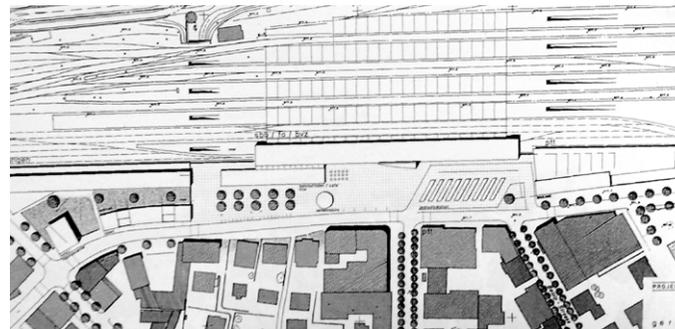
Mitte Juli 2011 gab die SBB während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation überraschend bekannt, dass sie die Gleise eins und zwei aus Kapazitätsgründen wegen den hohen Frequenzen seit der NEAT nicht frei geben kann.

«Nach noch nicht mal zwei Monaten im Amt als Stadtarchitekt von Brig-Glis stand ich vor einem Scherbenhaufen in der Bahnhofplanung. In der Situation sah ich jedoch eine grosse Chance, sich Grundsatzfragen zu stellen und einen kompletten Neubeginn der Bahnhofplanung zu wagen. Beim Bahnhofplatz Brig handelt es sich immerhin um das Eingangstor von Brig-Glis und mit Naters zusammen sind rund 30'000 Einwohner betroffen. Meine Absicht war von Anfang an, nicht nur die sich aufdrängenden Verkehrsfragen zu lösen, sondern auch eine städtebauliche Aufwertung der Bahnhofregion voranzutreiben.»

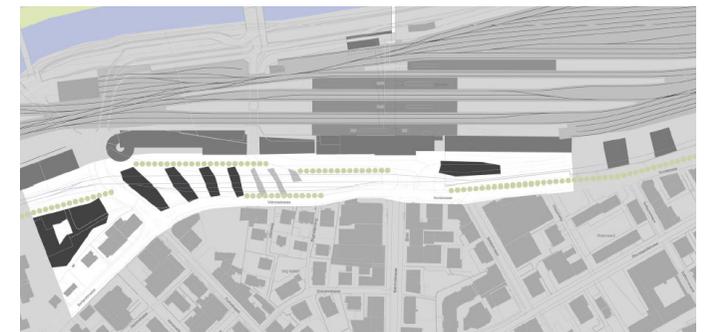
Roland Imhof, Stadtarchitekt Brig-Glis



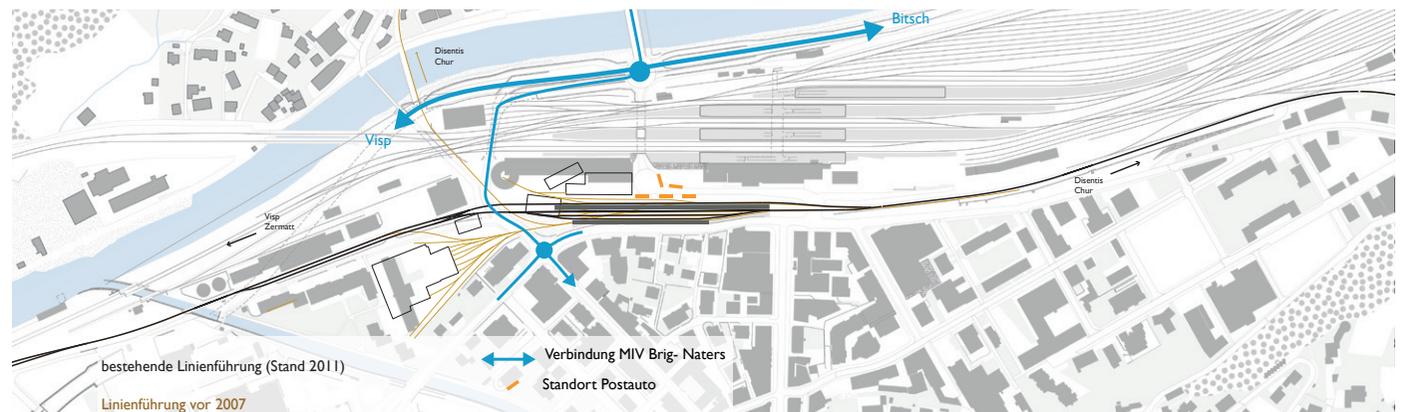
Bahnanlagen bis 2007 und schematische Darstellung der beiden Hochbahnhof-Konzepte von 1984 und 2007, Quelle: bureau für RAUMENTWICKLUNG, Zürich



Siegerentwurf des Projektwettbewerbs 1989, «Gerade Elf», Gundula Zach



Siegerentwurf des Studienauftrags 2007, Farra & Fazan, Lausanne



Bahnanlagen nach Fertigstellung der Ostausfahrt und des neuen Depots im Glisergrund nach 2007: Ausgangslage der Testplanung 2011, Quelle: bureau für RAUMENTWICKLUNG, Zürich

ALS DIE TESTPLANUNG NACH BRIG KAM

WIE ES GELANG, UNTER ZEITDRUCK EIN FÜR ALLE BE-TEILIGTEN NEUARTIGES VERFAHREN AUF DIE BEINE ZU STELLEN

Während verschiedene Akteure kurzfristig mit eigenen Projekten versuchten, neue Lösungen für ihre Anlagen auf dem Bahnhofplatz zu finden, ergriffen die MGBahn und die Stadtgemeinde Brig-Glis mit der Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG (RWO AG) die Initiative, neue Wege zu gehen. Die geplante Durchführung eines Masterplanverfahrens im Rahmen des Agglomerationsprogramms sollte sistiert und stattdessen ein kooperatives Planungsverfahren in Angriff genommen werden. Dieses hatte zum Ziel, gemeinsam mit allen betroffenen Akteuren eine tragfähige Lösung für die neue Situation zu finden. Doch die Zeit drängte: schon im März 2012 müssten Ergebnisse vorliegen, wenn diese noch in das Agglomerationsprogramm einfließen sollten.

Trotz anfänglicher Vorbehalte entschieden die Gemeinden Brig-Glis und Naters, gemeinsam mit der SBB, der MGBahn und der PostAuto Schweiz AG Region Wallis, schon im August eine Testplanung durchzuführen, um die neue Ausgangslage zu klären und eine integrierte Lösung für den Bahnhofplatz in Brig und seine nähere Umgebung zu erarbeiten.

«Ohne den Mut der damaligen Stadtpräsidentin und des damaligen MGBahn-Direktors eine gemeinsame Planung mit externer Projektleitung in Angriff zu nehmen und die dann noch unbekannt Methode der Testplanung innert kürzester Zeit auszuprobieren, gäbe es heute vermutlich kein breit abgestütztes Raumkonzept mit Verkehrslösungen und Stadtentwicklungspotentialen.»

Tamar Hosennen, Projektleiterin RWO AG

«Als die SBB im Juli 2011 verkündete, dass sie die Gleise 1 und 2 in Brig nicht abgeben kann, mussten wir über die Bücher. Mir war schnell klar, dass eine zukunftsfähige Lösung nur gemeinsam mit den betroffenen Akteuren – SBB, Stadtgemeinde Brig-Glis, PostAuto und uns – gefunden werden kann. Darum gelangten wir an die RW Oberwallis AG als Geschäftsführerin der Agglomeration Brig-Visp-Naters, um uns einen Weg aufzuzeigen. Rückblickend kann man sagen, dass das der richtige Weg war.»

Hans-Rudolf Mooser, ehemaliger Unternehmensleiter MGBahn

Unter der Gesamtkoordination der Stadtgemeinde Brig-Glis und der RW Oberwallis AG wurde die Arbeitsgemeinschaft BeOW (bureau für RAUMENTWICKLUNG, Zürich und Studi Associati SA, Lugano) ausgewählt, den Prozess fachlich zu konzipieren und zu leiten. Dieser sah eine Testplanung mit drei Teams vor, welche die Aufgabe hatten:

- die unbefriedigende Verkehrssituation am Bahnhofplatz Brig zu klären,
- konzeptionelle Ideen zur Gestaltung des Bahnhofplatzes, Potentiale für die Stadtentwicklung sowie für die Verbindung von Brig und Naters aufzuzeigen.
- mögliche Synergien zwischen der Entwicklung und Verbindung der Bahnhöfe von Brig und Visp zu prüfen.

Die hochgesteckten Ziele, die grosse Anzahl an Akteuren und der Zeitdruck, unter dem vor allem die Klärung der Situation auf dem Bahnhofplatz stand, forderten schon bei der Vorbereitung des Verfahrens von allen Beteiligten viel. Dank den methodischen Kenntnissen der Fachplaner über das Verfahren, die Entscheidungsdynamiken bei Verfahren mit vielen Akteuren sowie die Rolle der Entwurfsteams konnte ein auf die Situation in Brig massgeschneidertes Verfahren entwickelt werden. Die Beharrlichkeit der Gesamtkoordination ermöglichte es schliesslich, alle für die Durchführung desselben zu gewinnen.

«Wenn die Teams die Arbeit leisten sollten, die von Ihnen erwartet wurde, würden zunächst wir eine gute Vorbereitung leisten müssen. Dank des Vertrauens der Auftraggeber und der intensiven Zusammenarbeit mit den Akteuren konnten wir die methodischen Rahmenbedingungen für einen intensiven und vor allem zielführenden Diskurs setzen und einige Veränderungen gegenüber vergleichbaren Verfahren testen»

Markus Nollert, bureau für RAUMENTWICKLUNG

DIE METHODIK DER TESTPLANUNG FÜR DEN BAHNHOF- RAUM BRIG/NATERS

Zwei **Bearbeitungsperimeter** ermöglichten es, konkrete Lösungen für den Bahnhofplatz, als auch konzeptionelle, langfristige Vorschläge für sein Umfeld zu erhalten, ohne das Verfahren zu überladen.

Um für den Bahnhof möglichst schnell Klarheit zu erhalten, wurde für den engeren Planungsperimeter ein **„Raumprogramm“** formuliert, welches der Summe der Forderungen aller Akteure entsprach. So sollten die Entwurfsteams in die Lage versetzt werden, von Beginn an mit den Interessen der Beteiligten zu arbeiten – oder sie eben auch in Frage zu stellen.

Darüber hinaus wurde von Beginn an explizit Wert darauf gelegt, **nicht umsetzbare Varianten qualifiziert zu verwerfen**, um in der öffentlichen und politischen Diskussion über mögliche Lösungen genügend Argumente zu haben.

Den Entwurfsteams wurden **methodische Hinweise** zur Verfügung gestellt, um ihnen die unterschiedlichen **„Aufgaben“ ihres Entwurfs** im Laufe des Verfahrens klarer zu machen.

Dem **Austausch zwischen Teams und Akteuren** wurde mit zusätzlichen, themenspezifischen Workshops **so viel Raum wie möglich** gegeben, in denen die einzelnen Teams mit Teilen des Begleitgremiums alleine diskutieren konnten.

Juli 2011

August 2011

September 2011

Oktober 2011

November 2011

Dezember 2011

Ende des Projekts Hochbahnhof

Vorstoss: Testplanung angehen (MGBahn, Stadtgemeinde Brig-Glis, RWO/Agglomeration)

Alle Akteure stimmen dem Vorgehen zu
Fachplanung wird ausgeschrieben

Fachliche Vorbereitung des Verfahrens beginnt

Präqualifikation der Entwurfsteams wird durchgeführt

Finanzierung des Verfahrens wird gesichert

Aufgabenstellung wird verabschiedet

Verfahren startet

DIE TESTPLANUNG „BAHNHOFRAUM BRIG/NATERS UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DES BAHNHOFVISP

WIE GEMEINSAM OPTIONEN GETESTET UND ÜBERRASCHENDES ZUTAGE GEFÖRDERT WURDE

Die teilnehmenden Teams wurden in einer Präqualifikation aus 10 eingegangenen Bewerbungen ausgewählt. Dabei wurden drei „Töpfe“ („erfahren“, „jung/international“ und „Wallis“) gebildet, um eine Vielfalt von Perspektiven zu erhalten. Aus dieser Auswahl gingen folgende Teams hervor:

- «bkso» – Lead: Berchtoldkrass space&options, Karlsruhe
- «agps» – Lead: agps, Zürich
- «Walliser» – Lead: Walliser Architekten, Brig

Neben den lokalen und kantonalen Akteuren, die allesamt im Begleitemium vertreten waren, wurde das Verfahren durch externe Experten begleitet (siehe Anhang).

„EINEN GLACIEREXPRESS VERGRÄBT MAN NICHT“ - WARUM VERWERFEN MANCHMAL GENAU SO WICHTIG IST, WIE ENTWERFEN

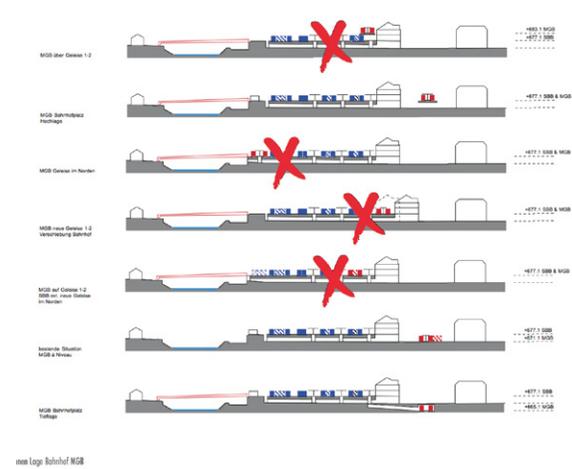
Das Verfahren entwickelte sich produktiv, vor allem weil die Teams ihre Aufgabe sehr ernst nahmen. Dies zeigte sich schon zu Beginn, als es galt, alle möglichen Optionen für einen Standort des Bahnhofes der MGBahn aufzuzeigen und gemeinsam mit dem Begleitemium zu diskutieren.

Ziemlich schnell konnten die 15 untersuchten Optionen auf vier reduziert werden. Die kurzen Umsteigewege zwischen allen Verkehrsträgern stellten sich als zentrales Kriterium heraus. Mit Ausnahme des sogenannten Variante „Rhonebahnhof“ - welche die MGBahn auf die Nordseite der SBB verlegte, sahen alle anderen Varianten eine Anordnung auf dem Bahnhofplatz vor: Als Tunnel, Brücke oder ebenerdig. Auch wenn die beiden Optionen über und unter dem Platz zunächst favorisiert wurden, konnte mit einer vertieften Untersuchung des Teams «agps» aufgezeigt werden, dass diese aufgrund ihrer Kosten, der technischen Anforderungen und – im Fall der Brücke – auch aufgrund ihrer Wirkung auf den Platz keine weiterzuverfolgenden Lösungen

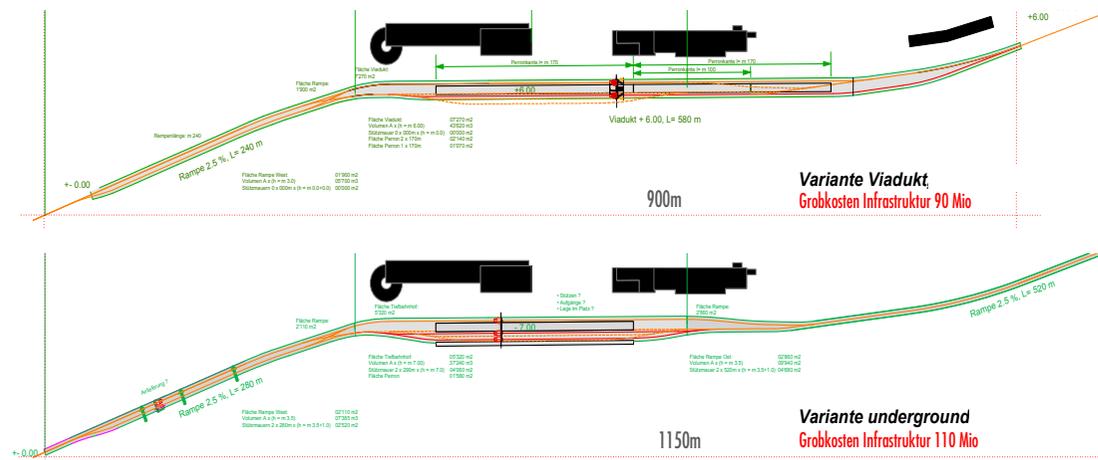
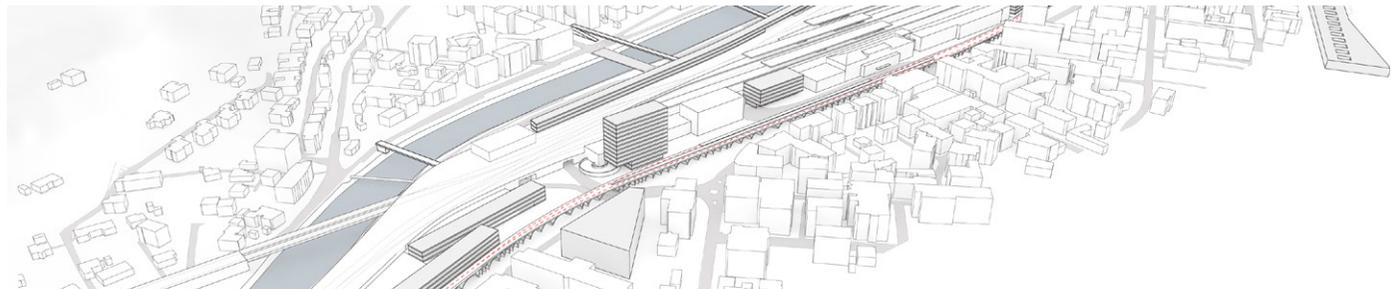
sind. Ebenso machten die Teams den beteiligten Akteuren klar, dass die MGBahn auf dem Platz nicht nur als Sicherheitsrisiko sondern eigentlich als die beste Werbung für Brig gesehen werden muss. Das Votum «Einen Glacier-Express vergräbt man nicht» des Teams «Berchtoldkrass space & options» wurde zum Leitspruch für diesen Perspektivwechsel.

«Das Testen der unterschiedlichsten Varianten für den Bahnhof der MGBahn erwies sich in der Rückschau als äusserst wertvoll für den weiteren Planungsprozess. Nicht nur, weil die heute verfolgte Lösung gefunden wurde. Mit Hilfe der begründet verworfenen Optionen konnte in der Diskussion mit der Bevölkerung und der Politik sachkundig Auskunft gegeben werden, warum insbesondere weder eine Hoch- noch eine Tieflage nicht weiterverfolgt werden. Das ist auch heute noch immer wieder notwendig.»

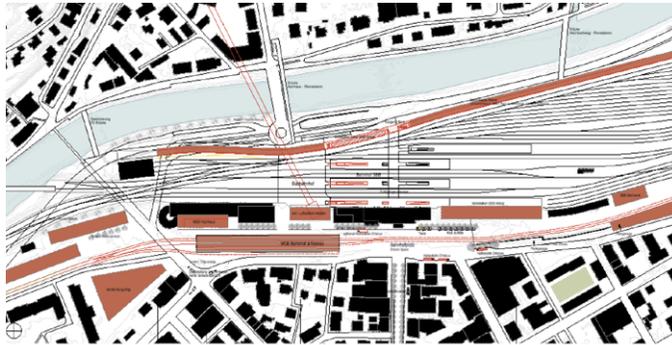
Tamar Hosennen, Projektleiterin RW Oberwallis AG



Auswahl der getesteten Optionen für den Bahnhof der MGBahn, Team «agps»



Entwürfe und Visualisierungen zum qualifizierten Verwurf der Ideen eines MGBahnhs über und unter dem Bahnhofplatz, Team «agps»



Gesamtkonzept Team «agps»: Innovationen für MGBahn und Bus und neue Stadtkanten

«DER ARME BAHNHOFPLATZ, ER MUSS SO VIEL LEISTEN..»

«... Jeder vertritt seine Interessen, aber jeder muss etwas geben. Es gibt endlos viele Einzelprojekte, aber von Gestaltung ist selten die Rede»

Team «agps», bei der ersten Zwischenpräsentation

Eine der zentralen Aufgaben bestand aber darin, das „Raumprogramm“ - also die Forderungen der Akteure - auf dem Platz unterzubringen und gleichzeitig die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Hier zeigten sich zwar früh Ansatzpunkte, doch wurde auch klar, dass bei den vorhandenen Platzreserven jeder der Akteure etwas geben musste, um eine Lösung zu erreichen.

Zentral für die Lösung dieses „gordischen Knotens“ war die Zwischenpräsentation mit ihren thematischen Workshops. Zusätzlich zu den üblichen Präsentationen und Diskussionen wurden die Teams von Teilen des Begleitgremiums reihum besucht, um Aspekte ihrer Entwürfe vertieft zu besprechen.

Im Nachhinein lässt sich sagen, dass einige der zentralen Erkenntnisse in diesen Workshops entstanden sind: Nämlich, dass die MGBahn auf ein bis zwei Gleise im Bahnhof verzichten kann, wenn sie eine doppelspurige Zufahrt erhält und dass es tatsächlich möglich ist, die Zufahrt der Postautos von Westen her zu organisieren.



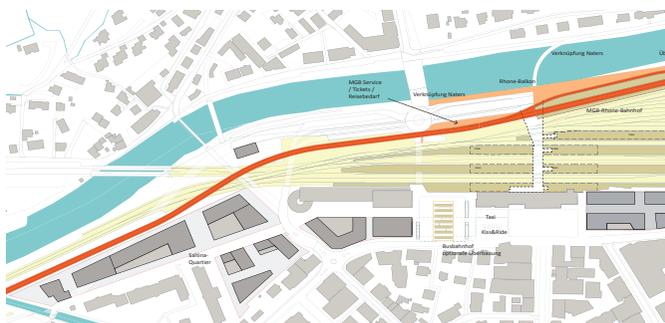
Gesamtkonzept Team «berchtoldkrass space & options»: ÖV-Hub und neue Quartiere im Osten und Westen

«Die erweiterten Möglichkeiten zum direkten Austausch zwischen Entwurfsteams, Akteuren und Experten waren aus unserer Sicht ein Alleinstellungsmerkmal und einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren dieser Testplanung. Ein zweiter war die spürbare Bereitschaft der beteiligten Akteure, gemeinsam nach einer Lösung zu suchen und dafür auch eigene Ansprüche zurückzustellen.»

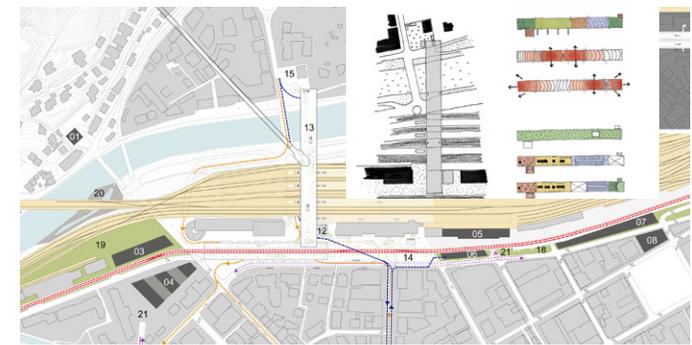
Philipp Krass, berchtoldkrass space&options

DER MIV IST EIN SCHLÜSSEL FÜR DEN BAHNHOFSPRAUM

Mit fortschreitender Dauer der Testplanung wurden den beteiligten Teams und der Begleitgruppe klar, dass die Lösung der Probleme im MIV 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 ausmacht. Auch wur-



Idee «Rohnebahnhof» mit neuer Ausfahrt nach Westen und «Saltina-Quartier», Team «bkso»



Gesamtkonzept Team «Walliser»: Eine Brücke von Bahnhofplatz zu Bahnhofplatz

de klar, dass viele Verkehrsteilnehmer die Verbindung über den Bahnhofplatz wählen, obwohl mit der NI9 eine meist ebenso schnelle und barrierefreie Alternativroute besteht. Die Reduktion des MIV rund um den Platz rückte damit neu in den Fokus der Beteiligten.

DER BAHNHOFPLATZ IST EIN PLATZ – ABER IM WESTEN SCHLUMMERT EIN QUARTIER

Die in der Aufgabenstellung geforderte Geschossfläche von 20'000 – 25'000 m² war ursprünglich auf dem Bahnhofplatz vorgesehen. In der Diskussion der Entwürfe wurde klar, dass der Bahnhofplatz von einer Bebauung freigehalten werden sollte, um seine Grosszügigkeit zu schützen, welche als Alleinstellungsmerkmal dieses Platzes gegenüber anderen Bahnhofplätzen angesehen wurde.

Gleichzeitig wurde aber auch deutlich, dass sich die geforderten Geschossflächenzahlen trotz alledem im Osten und Westen des Platzes realisieren lassen. Insbesondere im Westen des Platzes „schlummerte“ eines der bedeutsamsten Innenentwicklungspotentiale von Brig, welches durch die Teams der Testplanung „entdeckt“ wurde. Eine zentrale Erkenntnis für die weitere Entwicklung des Bahnhofraums war, dass dieses Potential als zusammenhängendes Quartier entwickelt werden kann, wenn man die Zufahrt der MGBahn nach Norden verschwenkt. Diese Idee des Teams „berchtoldkrass space&options“ stammte eigentlich aus der bald wieder verworfenen Option des „Rhone-Bahnhofs“ entwickelte sich aber zu einem festen Bestandteil der weiteren Planungen.

EINE GEMEINSAME HALTUNG ENTSTEHT

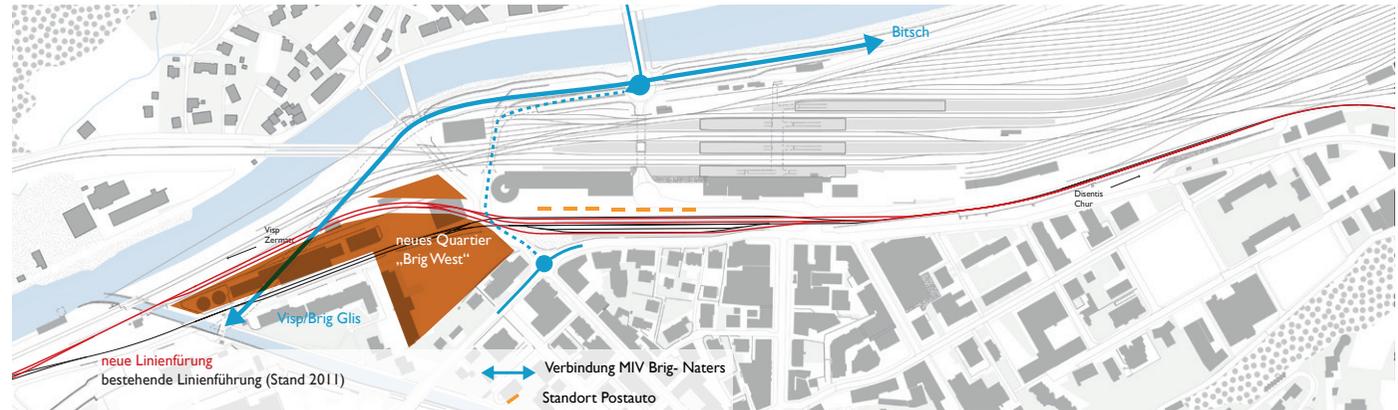
Nachdem man 30 Jahre lang den Bahnhofplatz von der MGBahn befreien wollte, sorgte das Verfahren der Testplanung für ein gemeinsames Umdenken. Durch die Arbeit der Teams und die vielen fruchtbaren Diskussionen konnte eine Entwicklungsrichtung empfohlen werden, die die heutigen Verkehrsprobleme auf dem Platz mit wenig Aufwand löst und gleichzeitig dem Bahnhofraum neue Entwicklungsimpulse gibt: Im Zentrum steht dabei der „ÖV-Hub“ für die MGBahn und die Postautos, der 20-30m gegenüber heute nach Westen verschoben wird. Dies ermöglicht es den Postautos und Ortsbussen den Platz zu verlassen, ohne den Fussgängerstrom zu queren. Der zweite Befreiungsschlag liegt im Westen des Platzes: Die neue Einfahrt für die Postautos erhöht die Anzahl der Standplätze und verringert trotzdem deren Platzbedarf, die Verschwenkung der MGBahn ermöglicht eine zusammenhängende Entwicklung der Quartiere und die Bereitschaft die Verbindung zwischen Brig und Naters für den MIV einzuschränken befreit den Bahnhofraum von unnötigem Durchgangsverkehr.

«Der Hochbahnhof war lange das erklärte Ziel der MGBahn. Die gemeinsame Planung zeigte jedoch auf, dass mit dem Verbleib der MGBahn auf dem Bahnhofplatz Vorteile für alle geschaffen werden können. Diese Lösung bietet uns die Möglichkeit, dass unsere Produkte wie der Glacier Express in Brig sichtbar bleiben.»

Egon Gsponer, Leiter Infrastruktur und stellvertretender Unternehmensleiter MGBahn

IM ENDPURT INS AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Die wesentlichen Elemente der empfohlenen Lösung konnten trotz knappen Zeitplan im März 2012 noch in das Agglomerationsprojekt der 2. Generation integriert werden. Insbesondere der ÖV-Hub für MGBahn und Postauto, sowie diverse Massnahmen zur Steuerung des MIV und zur Verbesserung des Langsamverkehrs, wurden vom Bund mit der Priorität A versehen und entsprechend gefördert.



Neue Linienführung MGBahn und weitere wesentliche Elemente der Empfehlungen der Testplanung, Darstellung: bureau für RAUMENTWICKLUNG

VON DER GEMEINSAMEN HALTUNG ZUM STABILEN RAHMENPLAN

GEHT DAS WIRKLICH SO? UND MACHEN ALLE MIT?

In der sogenannten Konsolidierungsphase wurden die Empfehlungen der Testplanung auf Herz und Nieren geprüft und so weit konkretisiert, dass sie eine tragfähige Basis für eine gemeinsame Absichtserklärung bilden konnten. Das Verfahren wurde vom Stadtarchitekten in Brig-Glis und der Projektleiterin der RW Oberwallis AG geleitet und vom bureau für RAUMENTWICKLUNG fachlich und methodisch unterstützt. Die beteiligten Akteure waren wie in der Testplanung sowohl in der Arbeitsebene wie auch in der Steuerungsgruppe (siehe Anhang) vertreten und mussten jeden Erkenntnisschritt (Welche sind die offenen Fragen? Welche Lösungen gibt es dafür? Für welche entscheiden wir uns?) beschliessen. Unterstützt wurde diese Phase vom Entwurfsteam „agps“, für die Organisation des Platzes und des Quartiers West sowie der Firma transitec, für den Gesamtverkehr.

Die Vertiefung der kritischen Elemente des Konzepts deckte nicht nur einige ungelöste Fragen auf, sondern offenbarte auch den Verhandlungsbedarf unter den beteiligten Akteuren. Im Fokus standen dabei der Platzbedarf respektive die Vorstellungen von MGBahn und Postauto und die Einschränkungen im MIV, welche mit den Bedürfnissen der Bahnhofsfunktionen und des Einzelhandels teilweise in Konflikt standen.

«Es zeigte sich, wie ernst die beteiligten Akteure die Planung nahmen, denn ihre Forderungen nahmen zu Beginn dieser Phase zunächst einmal drastisch zu. Ohne die erneut hervorragende Arbeit der beiden Entwurfsteams und die beharrliche Verhandlungsarbeit von der RWO AG und der Stadtgemeinde Brig-Glis wäre der Bahnhofplatz heute nicht so weit.»

Markus Nollert, bureau für RAUMENTWICKLUNG.

RAHMENPLAN UND ABSICHTSERKLÄRUNG

Die eigentliche Herausforderung war es, die Erkenntnisse der Testplanung soweit als möglich zu verteidigen, ohne dabei der Realisierbarkeit des Vorhabens im Wege zu stehen. Dies verlangte ein behutsames Austarieren und Verhandeln zwischen fachlichen Erkenntnissen und den einzelnen Akteurswünschen. Hierbei half die Funktion des Rahmenplans, welcher von Beginn an als „gezeichnetes Protokoll“ mitgeführt wurde und die einzelnen Elemente des Konzepts in den Reifegraden der Richtplanung als „Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung“ mitführte. So konnte die Verfahrensleitung auch steuern, welche Elemente zu welchem Zeitpunkt noch mehrere Optionen erlauben und wann man sie „scharf“ diskutieren muss.

Bei der Konkretisierung einzelner Elemente und Massnahmen wurde Wert drauf gelegt, mehrere Optionen zu entwerfen, diese zu diskutieren und anschliessend diejenigen auszuwählen, die sowohl technisch als auch „politisch“ am umsetzbarsten erschienen. So nahm der Rahmenplan nach und nach Form an.

DIE FRÜCHTE DER TESTPLANUNG I

DER PROJEKTWETTBEWERB BAHNHOFPLATZ

Die Vorbereitungen des Projektwettbewerbs für die Gestaltung des «ÖV-Hubs» sowie des Bahnhofplatzes schlossen nahezu unmittelbar an die Konsolidierungsphase an. Auf der Basis des Rahmenplans mit seinen klaren Vorgaben konnte ein Wettbewerbsprogramm zusammengestellt werden, welches über präzise planerische Grundlage verfügte.

«Die gut vorbereitete Testplanung in Brig erlaubte es den teilnehmenden Teams, sich auf das Wesentliche konzentrieren zu können – in unserem Fall nämlich, den Versuch zu unternehmen, die vorhandenen städtischen Strukturen weiterzudenken und in einem Projektentwurf zu verankern. Die Ergebnisse wiederum bildeten eine hervorragende Ausgangslage für den Architekturwettbewerb des Bahnhofplatzes in Brig»

Marc Angelil, Team agps und Jurypräsident des Projektwettbewerbs

«Der Projektwettbewerb Bahnhofplatz war überdurchschnittlich gut vorbereitet. Die vorangegangenen Abklärungen der verkehrlichen Organisation liessen keine Fragen offen und ermöglichten es uns als Entwurfsteam, uns ganz auf unsere Aufgabe - die Gestaltung der Dachfigur und des Platzes - zu konzentrieren.»

Jürg Senn, Mitinhaber 10:8 Architekten, Entwurf «Jodok»

Die Interdisziplinarität der Teams war auch beim Projektwettbewerb ein zentrales Kriterium. Es sollten Lösungen entwickelt werden, die sich städtebaulich bestmöglich einpassen und sowohl in der Freiraumgestaltung als auch in der Tragwerksplanung Massstäbe setzen.

Mit der Zusammenstellung einer hochkarätigen Jury unter der Leitung von prof. Marc Angelil konnten viele namhafte Büros für den zweistufigen Wettbewerb gewonnen werden, welcher von Dezember 2014 (PQ) bis Mai 2015 (Juryentscheid) dauerte. Die Qualität der Einsendungen war aussergewöhnlich hoch, und versetzte die Jury in die angenehme aber auch schwierige Situation, in der letzten Runde aus fünf hochinteressanten Entwürfen einen Gewinner auszuwählen.



Siegerentwurf «Linie»: Luigi Snozzi architetto, Locarno (Federführung)

«Als Luigi Snozzi an der Startveranstaltung des Projektwettbewerbs wie erwartet fragte, warum wir überhaupt einen Wettbewerb machen, wenn die städtebaulichen Fragen bereits geklärt sind, musste ich schmunzeln. Die Vielfalt, die hohe Qualität der Wettbewerbsbeiträge und insbesondere Luigis städtebauliche Vision, den Bahnhof der Stadt näher zu bringen, haben gezeigt, dass das Wettbewerbsverfahren mit vorgelagerter Testplanung funktioniert hat. Luigis Vision für Brig war nicht wie in anderen Wettbewerben ein Gegenprojekt, sondern durchaus aufwärts kompatibel mit der gestellten Wettbewerbsaufgabe.»

Roland Imhof, Stadtarchitekt Brig

Mit dem gewählten Siegerprojekt „Linie“ des Teams von Luigi Snozzi erhielt die Bahnhofplanung nach drei Jahren auch ein gestalterisches Gesicht, welches nicht nur architektonisch ein Ausrufezeichen setzte, sondern auch die Kommunikation der Planungen mit der Bevölkerung wesentlich erleichterte.

«Dem Team um Luiggi Snozzi gelang es, die in der Testplanung begonnene Lektüre der historisch gewachsenen, morphologischen und strukturellen Merkmale der Stadt nachzuvollziehen und aufgrund dieser ein selbstverständlich erscheinendes, architektonisches Projekt zu definieren.»

Marc Angelil, Team agps und Jurypräsident des Projektwettbewerbs



2. Rang, «Jandl»: Lorenz Eugster GmbH, Zürich (Federführung)



3. Rang, «Jodok»: 10:8 Architekten GmbH, Zürich (Federführung)

DIE FRÜCHTE DER TESTPLANUNG II

EIN NEUES QUARTIER ENTSTEHT!

Die „Entdeckung“ des neuen Quartiers im Westen des Bahnhofraums wurde zeitgleich zum Wettbewerb weiterverfolgt und konkretisiert. Damit sollte einerseits die Dynamik dieser neuen Idee erhalten bleiben, andererseits war die Machbarkeit der Entwicklung ausreichender Geschossflächen und Qualitäten auch eine Bedingung dafür, den Gesamtprozess am Laufen zu halten – denn die Realisierung ausreichender Geschossflächen war von Anfang an eine Forderung der beteiligten Akteure.

«Das Verschieben der Bebauungspotentiale nach Westen hat den Vorteil, dass der Bahnhofplatz „unbebaut“ bleibt und trotzdem direkt angrenzend ans Stadtzentrum intensive Nutzungen wie ein Einkaufszentrum, Dienstleistungs- und Hotelflächen angesiedelt werden können. Diese haben das Potential, das Stadtzentrum zu beleben. Durch die Lage des Quartiers zwischen Spitalzentrum Oberwallis und Bahnhof Brig ist garantiert, dass genügend Leben ins Quartier kommt. Durch öffentliche Erdgeschossnutzungen und attraktive Freiräume wollen wir dieses gezielt fördern.»

Roland Imhof, Stadtarchitekt Brig

Die Entwicklung des Quartiers Brig West ist ein weiteres Beispiel für die Bedeutung, alle Akteure weiterhin am Planungs-



Diskussion der städtebaulichen Entwürfe am Modell (Marc Angelil und Stadtarchitekt Roald Imhof)

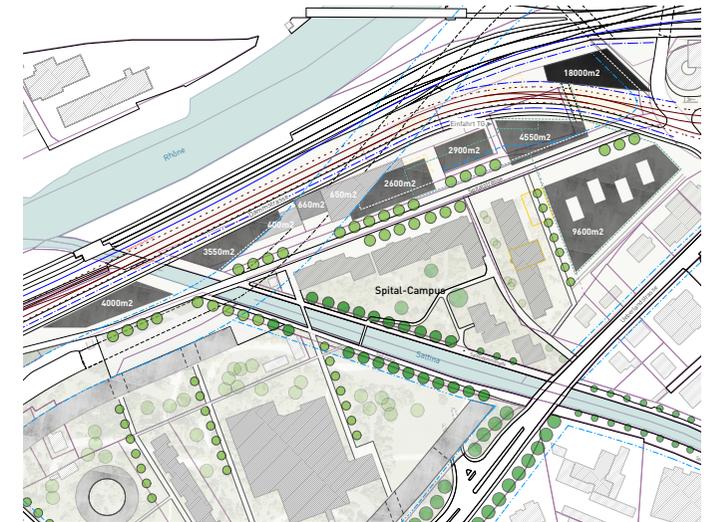
verfahren zu beteiligen. Die schnelle Weiterbearbeitung war nur möglich, da alle Beteiligten ihr zustimmten, bevor geklärt war, wie sich die Verschiebung auch finanziell auswirken wird – denn in dieser Planung waren andere Grundstücksbesitzer betroffen als mit dem ursprünglichen Vorhaben (siehe Anhang).

2013 wurde das Büro „agps“ beauftragt, eine städtebauliche Studie durchzuführen, welche ständig mit den Planungen auf dem Bahnhofplatz koordiniert wurde. Die Studie befasste sich mit dem in der Testplanung identifizierten Quartier; öffnete aber auch den Blick über die Grenzen des Quartiers hinaus in Richtung Westen. Ähnlich dem Vorgehen für den Bahnhofplatz wurden dabei unterschiedliche Szenarien getestet und gegeneinander abgewogen.

Die Verschwenkung der Westausfahrt der MGBahn – die Idee des Teams «bkso» aus der Testplanung – gewann weiter an Bedeutung. Erst diese Massnahme ermöglichte die zusammenhängende Entwicklung eines Quartiers und erlaubte es der MGBahn gleichzeitig, die notwendigen Anpassungen an der Infrastruktur – inklusive der dringend benötigten Erneuerung der Saltinabrücke – vorzunehmen, ohne die bestehende Strecke zu sperren. Daher wurden die Bahnplanungen in dieser Phase eng mit den städtebaulichen Vorstellungen verzahnt, um ein optimales Ergebnis erreichen zu können.

Aufgrund neuer Randbedingungen, welche in der Folge der Diskussion der Szenarien zu Tage traten, wurden 2015 die Erkenntnisse und Festlegungen der ersten Studie hinsichtlich der wachsenden Komplexität vertieft analysiert, hinterfragt und weiter ausgearbeitet. Hierbei hat sich eine zentrale Rolle der Bestandsbauten herauskristallisiert, die dem Quartier nicht nur seine Identität geben, sondern auch den nicht bebaubaren Bereich unter dem Nationalstrassentunnel bespielen. Mit der bestehenden Parzellierung korrespondierende Baufelder reduzieren die Abhängigkeiten verschiedener Eigentümer in der Umsetzung.

Der derzeitige Vorschlag sieht die schrittweise Realisierung eines neuen Stadtteils mit knapp 45'000 m² Geschossfläche vor - 20'000 m² mehr als 2011 als Forderung im Raum standen. Ein Hochhaus am Angelpunkt zwischen Bahnhofplatz, Rhonedamm und der historisch bedeutenden Achse der Furkastrasse bildet den Auftakt zum neuen Quartier.



Situation, mögliche Höhenentwicklung und Realisierungsretappen des Quartiers Brig-West, agps

BAHNHOFRAUM BRIG / NATERS 2024

EIN BLICK ZURÜCK...

«Mit der Testplanung haben die Akteure am Bahnhof Brig ein informelles Verfahren für die Bahnhofplanung gewählt und damit Mut bewiesen. Der anschliessend erarbeitete Rahmenplan brachte die nötige Verbindlichkeit, damit die Akteure das Vertrauen haben, gemeinsam zu planen und die koordinierten Lösungen weiter zu verfolgen. Für den Kanton Wallis hat ein solches Vorgehen Modellcharakter, weshalb wir die Testplanung auch ideell und finanziell unterstützt haben.»

Damian Jerjen, Kantonsplaner

Doch was führte eigentlich zum Erfolg? Der Wettbewerb Stadtlandschau ist ein willkommener Anlass und ein geeigneter Zeitpunkt, um darüber zu reflektieren, worauf es ankommt und was den Erfolg der Entwicklungen rund um den Bahnhofplatz ausmacht.

Mut, neue Wege zu gehen: Die Neuausrichtung der Bahnhofplanung und die Wahl des Verfahrens erforderte viel Mut. Keiner der beteiligten Akteure kannte das Verfahren der Testplanung aus eigener Erfahrung und es brauchte viel Überzeugungsarbeit, um allen klar zu machen, dass es sich lohnen kann, zu einem Zeitpunkt, in dem klare Ansagen gefordert wurden, die Aufgabe nochmals komplett zu öffnen.

«Ohne die Akteure in Verwaltung und Politik, können wir Planer und Architekten noch so innovative Verfahren und Lösungen entwickeln – es braucht Mut – so wie in Brig – solche Verfahren auch einzusetzen.»

Markus Nollert, bureau für RAUMENTWICKLUNG

Gemeinsam nach Lösungen zu suchen erweitert die Möglichkeiten: Die Lösung, welche in der Testplanung gemeinsam mit den Entwurfsteams und den beteiligten Akteuren erarbeitet wurde ist einfach und effektiv: Durch die Verschiebung aller Funktionen auf dem Platz kann die Sicherheit und Aufenthaltsqualität des Bahnhofraums ohne grosse Kunstbauten massiv gesteigert werden. Der eigentliche Erfolg der Testplanung ist aber, dass alle Akteure bereit sind, sich für diese Lösung zu "bewegen" - sowohl physisch als auch was ihre Anforderungen angeht.

Dranbleiben und Entscheiden: Die Testplanung allein wäre aber nicht genug gewesen. Erst mit der Konsolidierungsphase sowie der Erarbeitung des Rahmenplans und der Unterzeichnung der Absichtserklärung konnten die verbleibenden Fragen ausgeräumt und eine verlässliche Grundlage zur weiteren Zusammenarbeit der Akteure geschaffen werden.

«Mit der gemeinsame Unterzeichnung der Absichtserklärung konnte im Inhalt, im Vorgehen und in den Verantwortlichkeiten eine Verbindlichkeit für alle Akteure und für die nächste Planungsphase geschaffen werden. Dies erleichterte die weiteren Planungen der vergangenen 4 Jahre enorm. Durch die kürzlich unterzeichnete Nutzungsvereinbarung auf Basis des Vorprojektes wurden die Absichten nochmals verbindlich konkretisiert»

Roger Michlig, Geschäftsleiter RW Oberwallis AG

Vertrauen gewinnen und gemeinsam handeln: Die Testplanung hat unter den Akteuren ein Vertrauen geschaffen, dass es sich lohnt gemeinsam über der Zukunft des Bahnhofraums zu diskutieren und zu entscheiden. Auch wenn weiterhin hart verhandelt wird und natürlich die eigenen Interessen vertreten werden besteht die 2011 gegründete Steuerungsgruppe noch immer und entscheidet gemeinsam über das weitere Vorgehen. Denn allen ist klar, dass sie den Bahnhofraum nur zusammen entwickeln können.

„Als ich die Ausstellung der Ergebnisse des Projektwettbewerbs besuchte, war ich nicht nur durch die vielen wirklich gute Beiträge beeindruckt. Es hat mich richtig gefreut zu sehen, dass alle Beteiligten noch immer gemeinsam vorwärts gehen – mehr kann man sich als Planer nicht wünschen“

Markus Nollert, bureau für RAUMENTWICKLUNG

Nicht entweder oder sondern eins nach dem anderen: In der Rückschau stellt sich die anfängliche Frage, ob man nun eine Testplanung oder einen Wettbewerb durchführen soll, so nicht mehr. Die Erfahrungen im Bahnhofraum Brig / Naters zeigen, wie diese beiden Verfahren zusammenspielen können und möglicherweise müssen: Ohne die klaren Rahmenbedingungen, die in der Testplanung entwickelt und erstritten wurden, wäre der Wettbewerb nicht so erfolgreich gewesen wie er war. Aber ohne Wettbewerb würde dem Bahnhofraum das „Gesicht“ fehlen, dass es braucht um weiterzugehen.

... UND EIN BLICK NACH VORNE

Im Juni 2017 konnte eine weitere wichtige Projektphase für die Neugestaltung des Bahnhofs Brig wie geplant abgeschlossen werden. Das Vorprojekt des Teams um den Architekten Luigi Snozzi wurde von den Partnern genehmigt.

Mit der Genehmigung des Vorprojekts liegt nun auch ein Zeitplan für die Neugestaltung des Bahnhofs Brig vor. Auf die abgeschlossene Vorprojektphase folgen unter anderem die Erarbeitung des Bauprojekts und des Baueingabedossiers sowie das Plangenehmigungsverfahren durch das Bundesamt für Verkehr. Die Bauarbeiten können dem Zeitplan entsprechend 2022 beginnen. Die Inbetriebnahme des Bahnhofs ist für Mitte 2024 vorgesehen.

Die Neugestaltung umfasst die Realisierung von insgesamt 20 Teilprojekten in einem Perimeter, welcher sich von der Saltinamündung bis zur Nordstrasse erstreckt. Die kumulierten Kosten liegen bei rund 60 Mio. Franken.

„Was und wie wir es machen wollen haben wir in den letzten Jahren gemeinsam bestimmt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Ich bin zuversichtlich, dass wir uns auch über Finanzierungsschlüssel partnerschaftlich einigen und zeitnah in den Umsetzungsmodus wechseln können.“

Fernando Lehner, Unternehmensleiter der MGBahn

«Sechs Jahre nach dem „Scherbenhaufen“ des Konzepts Hochbahnhof und der Neuausrichtung der Planungen im Bahnhofraum haben Brig-Glis und Naters eigentlich nur gewonnen. Mit der Vorprojektphase rücken wir der Umsetzung dieses Generationenprojektes einen Schritt näher. Mit Blick auf die Annahmen im Vorprojekt und die bereits einkalkulierten Zeitpuffer, halten wir eine Inbetriebnahme Mitte 2024 für realistisch»

Louis Ursprung Stadtpräsident Brig-Glis