NEUGESTALTUNG BAHNHOFPLATZ BRIG

Klare Kante

Das Team um Luigi Snozzi gewinnt den Wettbewerb zur Gestaltung des Bahnhofplatzes in Brig mit einem radikalen städtebaulichen Ansatz. Der Platz wird entrümpelt und erhält prägnante und doch schlichte Zwillingsdächer.

Text: Jean-Pierre Wymann

Die Perrondächer könnten in ihrer Form nicht klarer sein. Der Blick in Richtung Osten.

Visualisierung und Pläne: Projektverfassende

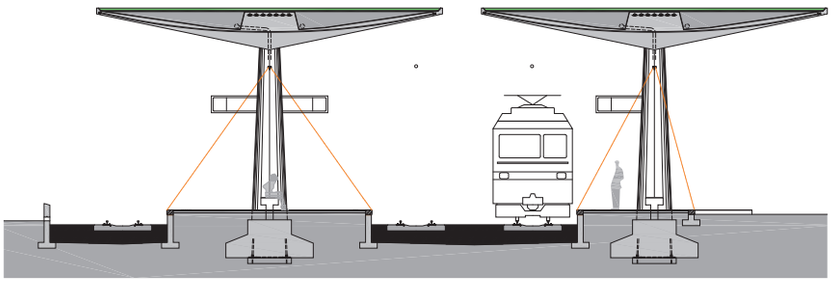
Der Bahnhofplatz von Brig soll in Zukunft nicht nur zu einer Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr werden, sondern gleichzeitig Aufenthaltsort für Einheimische und Reisende sein. Der langgestreckte Platz wird im Norden durch den erhöhten Bahndamm der Simplonbahn und im Süden durch den klar umrissenen Stadtkern von Brig begrenzt. Dazwischen durchquert die Matterhorn-Gotthard-Bahn den Bahnhofplatz mit drei Gleisen. Die überdachten Haltestellen werden auf der Westseite zusammengefasst.

An der Entwicklung des Bahnhofraums Brig/Naters sind neben der federführenden Stadtgemeinde Brig-Glis die Gemeinde Naters, die Matterhorn-Gotthard-Bahn, die PostAuto Schweiz AG, die Region Wallis sowie SBB Immobilien beteiligt. Nach einer Testplanung wurde mit dem Rahmenplan die Grundlage für den Projektwettbewerb gelegt – und damit für die weitere Entwicklung des Bahnhofraums. Aus 43 eingegangenen Bewerbungen wählte das Beurteilungsgremium zehn Teams aus Architekten, Landschaftsarchitekten und Bauingenieuren aus, jeweils unter Federführung einer der Disziplinen.

Das Dach als Linie …

Die Kernaufgabe des Wettbewerbs bestand darin, ein neues Dach für die Matterhorn-Gotthard-Bahn und den Postbahnhof zu entwerfen sowie den Bahnhofplatz und die Viktoriastrasse neu zu gestalten. Der erweiterte Wettbewerbsperimeter umfasste auch Anschlüsse an die Quartiere Bahnhof West und Ost sowie die Aufwertung der Unterführungen nach Naters. Es galt unter Berücksichtigung zahlreicher technischer Parameter, ein Konzept zu entwickeln, das die Zeit überdauert – gestalterisch wie bautechnisch.

Nach Meinung der Jury hat das Team um Luigi Snozzi diese Aufgabe am besten gelöst. Im Jurybericht heisst es dazu anerkennend: «Elegant angemessen, leicht und doch robust, zeitlos und nicht modisch, sowohl durchlässig als auch lichtdurchflutet und schliesslich einfach, aber dennoch vielschichtig – das sind Eigenschaften, mit welchen das Projekt beschrieben werden kann.» Der Altmeister analysiert die prägenden städtebaulichen Elemente präzise und formuliert daraus ein schlüssiges Gesamtkonzept. Das Bahnhofgebäude, der erhöhte Eisenbahndamm, die Stadtkante von Brig,



«Die Vielfalt ist das Präludium zur Monotonie; willst du sie vermeiden, dann wiederhole dein Element.» Luigi Snozzi bleibt seinem Aphorismus treu. Schnitt im Mst. 1:250.

der langgezogene Platz, der Bahnhofstrasse mit ihrer Allee, das Mauerwerk der Ostrampe, die bestehenden Platanenreihe entlang der Nordstrasse: All dies fliesst in die neue Überdachung mit ein.

Das Bahnhofgebäude soll von störenden Erweiterungen befreit werden und «als neues Denkmal über die ganze Stadt herrschen». Die geforderten Nutzungen wie Parkplätze für Autos, Motorräder und Velos sowie Restaurants, Bars und Büros werden im Bahndamm untergebracht, der ganze Bahnhofplatz somit von Bauten befreit. Befahrbare Flächen werden asphaltiert und die Fussgängerbereiche mit Granitplatten ausgelegt. Bewusst sind keine weiteren Massnahmen zur Platzgestaltung vorgesehen. Die bestehenden Bäume werden akzentuiert, der kleine mit Kastanienbäumen bestandene Seitenplatz westlich des Bahnhofgebäudes wird aufgewertet. Durch die spartanische Ausstattung wirkt der Platz übersichtlich und weitläufig.

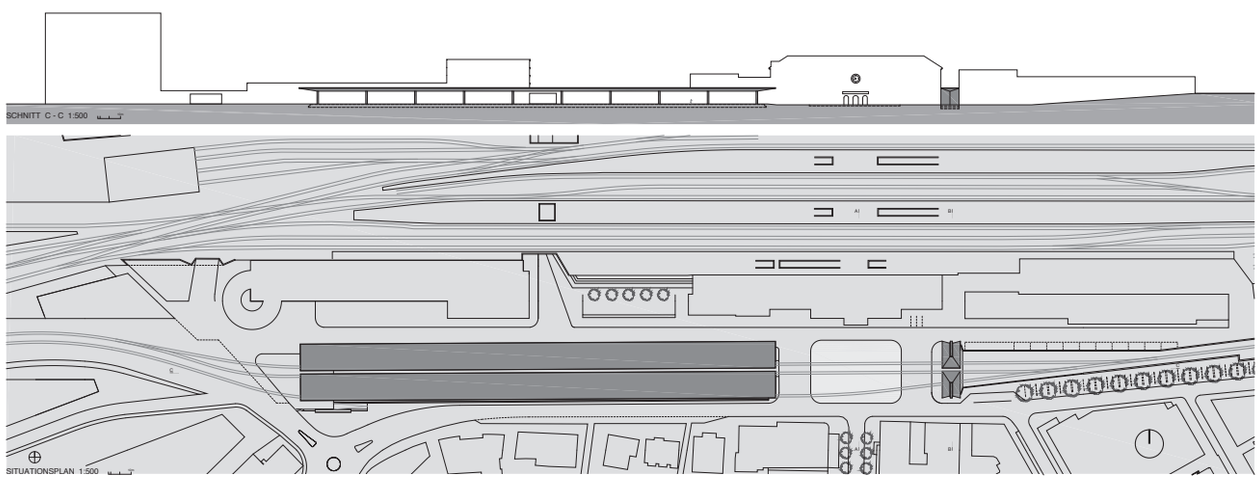
Die Zwillingsdächer überdecken die Perrons der Matterhorn-Gotthard-Bahn und den Postautobahnhof. Eine schmale Fuge zwischen den Dächern öffnet den Blick zum Gebirgspanorama und belichtet die Perrons gleichzeitig natürlich. Die Bauwerke sind je 210 m lang und 12 m breit. Getragen werden sie durch Pfeiler mit elliptischem Querschnitt am Fuss und rundem Querschnitt am Kopf. Darüber verläuft ein vorgespannter torsionssteifer Durchlaufträger mit Spannweiten von 21.5 m und sich leicht nach obenw verjüngenden Konsolen. Für die Erdbebensicherheit sorgt in Längsrichtung die Rahmenwirkung von Streifenfundament, Pfeiler und Träger, in Querrichtung die Einspannung der Pfeiler im Fundament. Der Trägerquerschnitt soll mit Blähton aufgefüllt und extensiv begrünt werden. Das Tragwerk kommt mit wenigen Stützen aus und wirkt leicht und durchlässig. Die einheitliche Materialisierung aus aufgehelltem Beton ist zurückhaltend.

… und als Bogen

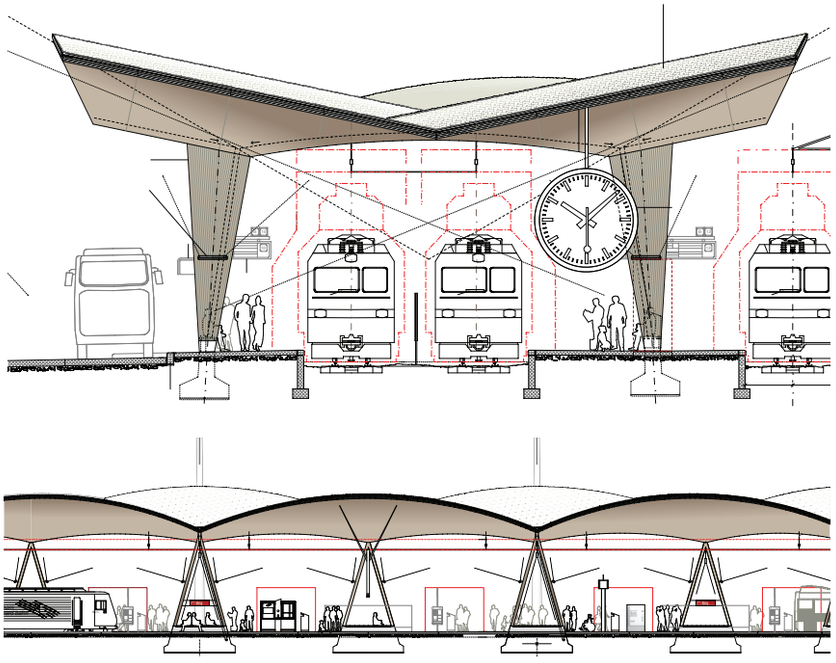
Einen anderen Ansatz verfolgt das Team um Lorenz Eugster mit dem Beitrag «Jandl». Es legt ein Projekt vor, das sorgfältig ausgearbeitet ist und in vielen Details überzeugt. Mit kleinen Interventionen entwickeln die Verfassenden den Gebäudebestand weiter und passen ihn an neue Bedürfnisse an. Aus der Nische westlich des Bahnhofsgebäudes wird beispielsweise die «Placette des Marronniers» – ein geschützter Aussenraum für das Restaurant mit direkter Verbindung zu den Zügen Richtung Lausanne – und aus der nicht mehr benötigten Zufahrt zum Parkhaus ein gedeckter Velo-Cluster.

Die Bedachung der Gleise und des Busbahnhofs besteht aus dreieckigen Tonnengewölben. Der trapezförmige Grundriss hält geschickt die Blickachse vom Bahnhofgebäude zur Bahnhofstrasse frei. Die Aufwölbung nimmt Bezug zur Reihung der Bogenfenster des neoklassizistischen Bahnhofgebäudes und öffnet sich zur Umgebung. Die Konstruktion aus einheimischem Brettschichtholz weist viele Vorteile auf: Im Gegensatz zum Ortbeton entfällt die Schalung, das Gewicht ist gering, der Aufwand zur Fundation entsprechend kleiner, die Energiebilanz ist gut, und die Montage der Elemente beeinträchtigt den Bahnbetrieb kaum. Ein Projekt, das Ernst Jandls Aussage «ein Ganzes aus Teilen die ein Ganzes sind» gerecht wird.

→ Fortsetzung S. 10



Ein langes Dach im Osten und ein Tor im Westen. **Situationsplan Siegerprojekt** «Linie» im Mst. 1:3000.

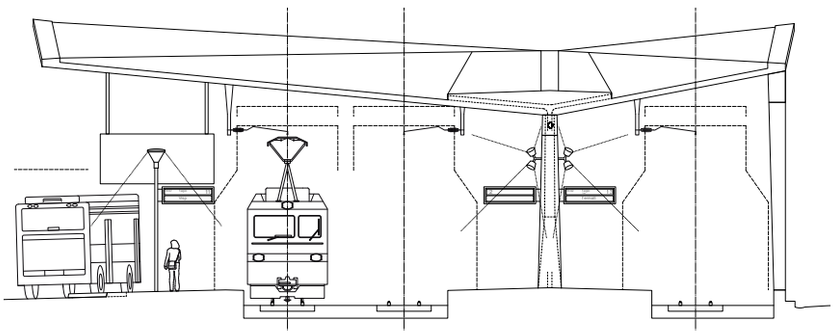


Die Tonnengewölbe des Projekts «Jandl» nehmen Bezug auf das Bahnhofgebäude. Querschnitt im Mst. 1:250, Längsschnitt im Mst. 1:500.

Mit dem dritten Preis ausgezeichnet wurde der Beitrag «Jodok» von 10:8 Architekten. Das auskragende Faltwerk aus vorfabrizierten Betonelementen ist asymmetrisch aufgebaut. V-förmige Druckstützen tragen das Dach, und ein Fachwerk aus Zugstützen ermöglicht die zum Postautobahnhof weit auskragende Konstruktion. Auf dem Mittelperron angeordnet, bilden sie einen räumlichen Filter zur Viktoriastrasse. Damit wird die Trennung durch die unpassierbaren Gleise im Bereich der Perrons als Fakt bekräftigt. Dafür ist der Postautobahnhof stützenfrei und bleibt in der Nutzung flexibel. Die Viktoriastrasse selbst soll neu parallel zu den Gleisen geführt, die angrenzenden Ziergärten sollen neu gestaltet werden. Die starke Faltung des Dachs ist statisch effizient. Sie erlaubt dünnwandige Querschnitte und ermöglicht durch die relativ hohen Giebel eine ausreichende Belichtung und gute Sichtbezüge.

Der zur Weiterbearbeitung empfohlene Beitrag «Linie» löst eine Aufgabe mit komplexen Rahmenbedingungen mit einfachen Mitteln. Das effiziente Tragwerk sorgt für gute Sichtbezüge und trägt wesentlich zur grosszügigen Gesamtwirkung bei. Luigi Snozzi und sein Team haben wieder einmal eine präzise städtebauliche Analyse vorgelegt und daraus ein stringentes Konzept entwickelt. Die Architektur überzeugt, weil sie schlicht ist und dennoch selbstbewusst den Bahnhofplatz in Brig besetzt. •

Jean-Pierre Wymann,
Architekt ETH SIA BSA, Basel



Die asymmetrische Auskragung prägt das Projekt «Jodok». Querschnitt im Mst. 1:250.

AUSZEICHNUNGEN

1. Preis «Linie»: Luigi Snozzi architetto, Locarno (Federführung); Mauro Mariani architetto, Piacenza (I); Michel Desvigne paysagiste, Paris; ingegneri pedrazzini guidotti, Lugano

2. Preis «Jandl»: Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau, Zürich (Federführung); burkhalter sumi architekten, Zürich; ROK Rippmann Oesterle Knauss Architekten, Zürich; Walt+Galmarini Ingenieure, Zürich

3. Preis «Jodok»: 10:8 Architekten, Zürich (Federführung); Andreas Geser Landschaftsarchitekten, Zürich; Haller Ingenieure, Baar

4. Preis: «Penninikum»: GOA – Gerber Odermatt Architekten, Zürich (Federführung); Manoa, Meilen; APT Ingenieure, Zürich; Gruner, Basel

5. Preis «Panoramateppich»: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich (Federführung); Penzel Valier, Zürich (Tragwerksplanung und Architektur); integral ruedi baur zuerich

WEITERE TEILNEHMENDE

«binario 7»: Vomsattel Wagner Architekten, Visp mit studio we architetti, Lugano (Federführung); Hager Partner Landschaftsarchitekten, Zürich; VWI Ingenieure, Naters+Ingenta Ingenieure, Bern

«Briva»: anton & ghiggi landschaft architektur, Zürich (Federführung); Buchner Bründler Architekten, Basel; Dr. Schwartz Consulting, Zug

«Cinétisme»: Steinmann & Schmid Architekten, Visp/Basel (Federführung); Fontana Landschaftsarchitektur, Basel; ZPF Ingenieure, Basel

«Parataxe»: Architekturbüro Miroslav Šik, Zürich (Federführung); Balliana Schubert Landschaftsarchitekten, Zürich; Thomas Boyle und Partner, Zürich

«Walden»: Architekturbüro Mühlebach, Zürich (Federführung); Andreas Baumgart Landschaftsarchitekten, Schondra (D); Dr. Ing. Neven Kostic, Zürich

JURY

Marc Angélil, Architekt, Zürich (Vorsitz); **Anne Marie Wagner**, Architektin, Basel; **Sibylle Aubort Raderschall**, Meilen; **Jürg Conzett**, Bauingenieur, Chur; **Roland Imhof**, Stadtarchitekt, Brig-Glis; **Jgnaz Burgener**, Kreischef Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau, Brig-Glis

Pläne: Projektverfassende