



Schneebedeckte Gipfel spiegeln sich in der Ganzglasfassade des Bahnhofsterminals, der eine neue Qualität ins Zentrum des Ortes bringt.

Nähere Anbindung

Mit der NEAT rückt das Wallis etwas näher zur Welt. Die kleine Stadt will diesem Vorgang einen Urbanisierungs- und Verdichtungsschub abgewinnen. Architektonischer Ausdruck dieser Entwicklung ist der Bahnhof von Visp, der eine dem Ort angemessene urbane Aussage macht.

Text: Bericht der Architekten, Fotos: Ruedi Walti



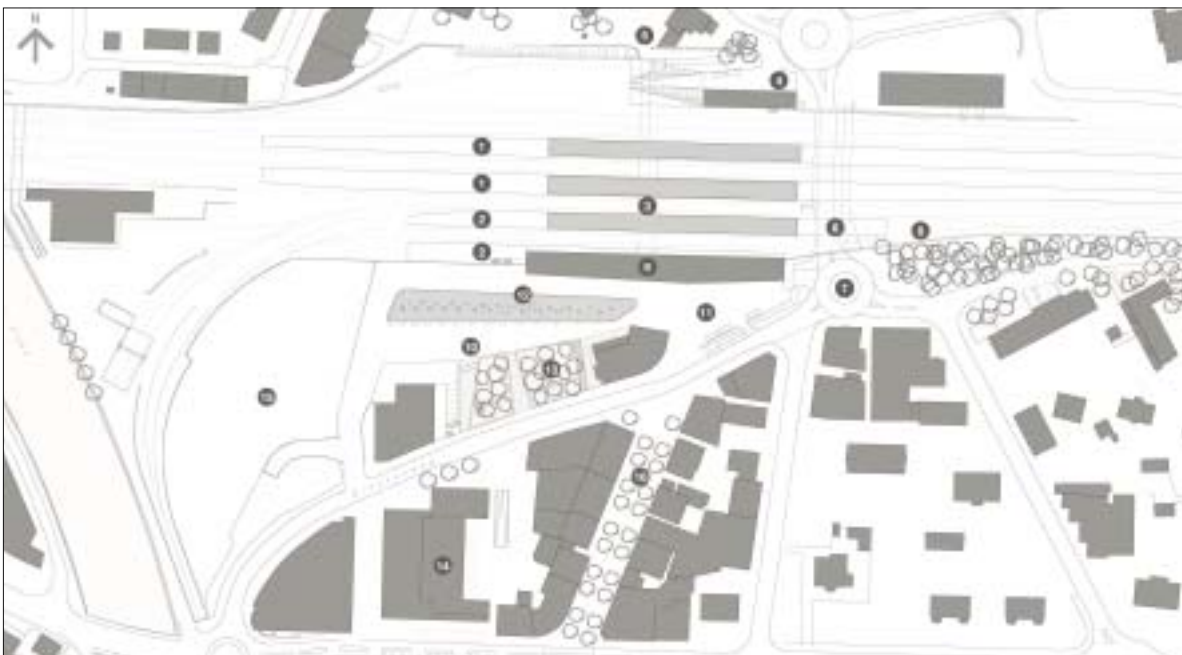
Visp statt Brig

Nach der Entscheidung, die NEAT sowohl am Gotthard wie am Lötschberg durch einen Basistunnel zu realisieren, wurde im Oberwallis bald über den Standort des neuen NEAT-Bahnhofs diskutiert: Sollte es Brig sein, das bisher als Verkehrsknoten funktionierte, oder Visp, das örtlich näher am Südportal des neuen, 37 Kilometer langen Tunnels liegt? Die Tatsache, dass Visp in weniger als einer Stunde Fahrzeit ab dem Zentrum Bern erreicht werden kann, gab den Ausschlag für das Industriestädtchen. 1999 wurde ein nationaler Studienauftrag für die Projektierung des neuen Bahnhofs ausgeschrieben, damals in einem weit bescheideneren Rahmen als heute realisiert. Er wurde von einem Team um Steinmann & Schmid Architekten AG aus Basel gewonnen.

Nach einer Überarbeitung folgte 2002 der Entscheidung, Visp zu einem Vollknoten auszubauen. Dies bedingte zusätzliche Peronkanten. Das Projekt musste in Varianten grundsätzlich überarbeitet werden. Um den gestiegenen Bedürfnissen der SBB und der Matterhorn Gotthard Bahn gerecht zu werden, musste das bestehende Gleisfeld um rund 20 Meter nach Süden verbreitert werden. Dies bedingte den Abbruch mehrerer Liegenschaften südlich des alten Bahndamms. Insgesamt wurden für die neuen

«Ausblick 2010» aus das Bahnhofquartier von Visp:

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1 Gleisanlage SBB | 10 Bahnhofparking |
| 2 Gleisanlage MGB | 11 Bahnhofvorfahrt |
| 3 Personenunterführung | 12 Gedeckter Busterminal |
| 4 Neues Stellwerk SBB | 13 Öffentlicher Grünbereich |
| 5 Zugang Nord zur Bahnanlage | 14 Postareal |
| 6 Verlängerung Strassenführung, Lonza | 15 Areal Brückenweg |
| 7 «Lonza-Kreisel» | 16 Bahnhofstrasse |
| 8 Stützmauer Bäretstrasse | |
| 9 Aufnahme- und Dienstleistungsgebäude | |





Infrastrukturanlagen und Hochbauten des neuen Bahnhofs Visp zwölf Liegenschaften (Wohn- und Geschäftsbauten, ehemalige Lagerhallen und Werkstätten) abgebrochen. Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 wurde der durchgehende Betrieb für Personenzüge durch den Lötschberg-Basistunnel aufgenommen. Seither ist der Bahnhof von Visp zum wichtigsten Verkehrsknoten im Oberwallis geworden. Die neue Schnellverbindung zu den grossen Zentren der Deutschschweiz wird weitreichende Konsequenzen auf die Entwicklung von Visp und für das gesamte Oberwallis haben.

Städtebauliche Aspekte

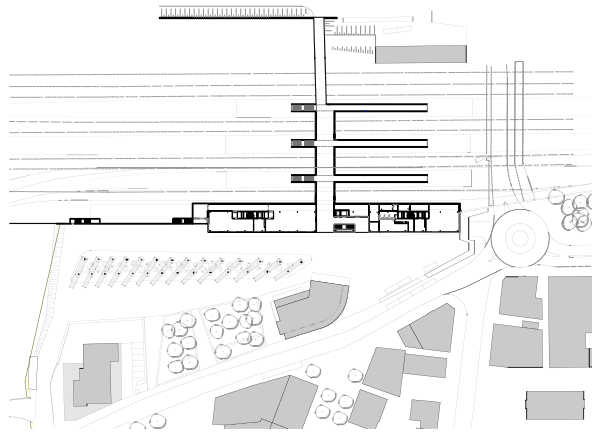
Visp ist mit rund 7 000 Einwohnern und 7 500 Arbeitsplätzen regionales Zentrum und wichtiger Arbeitsort im Oberwallis. Das Dorf entwickelte sich vom historischen Zentrum südlich der Bahnanlage und Kantonsstrasse aus in mehreren Etappen Richtung Norden. Im letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts wurde das Zentrum vorwiegend mit Wohnbauten verdichtet. In den vergangenen Jahren wurde westlich der Vispa ein neues Wohnquartier erschlossen, das bis heute jedoch noch nicht erfolgreich entwickelt werden konnte. Das Chemie-Unternehmen Lonza be-

setzt in einem streng orthogonalen Bebauungsraster einen flächenmässig mit dem Siedlungsgebiet vergleichbaren Landanteil im Nord-Osten von Visp zwischen Rhone und Bahnanlage.

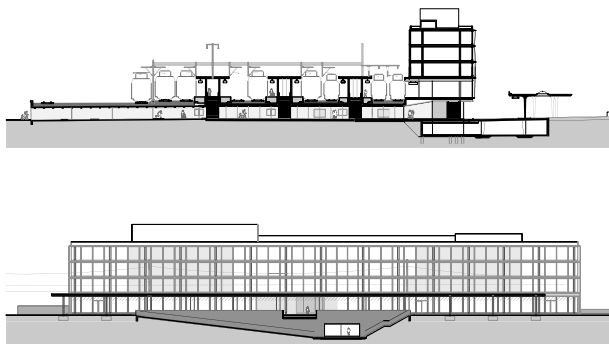
Die Bahn trennt durch ihre Hochlage das Städtchen in einen nördlichen, vorwiegend durch die Industrie geprägten, und in einen südlichen Siedlungsbereich. Ähnlich wie vor mehr als hundert Jahren, als wesentliche städtebauliche Impulse durch den Bau der Bahnlinie Lausanne-Brig ausgingen, wird durch den im Zusammenhang mit dem Bau des Lötschberg-Basistunnels realisierten neuen Bahnhof in Visp eine nachhaltige Veränderung des gesamten Quartiers um den Bahnhof einsetzen. Das neue Aufnahme- und Dienstleistungsgebäude setzt als städtebaulicher Akzent ein erstes Zeichen in der Entwicklung des Quartiers. Das rund hundert Meter lange Gebäude strukturiert das Bahnhofsquartier neu. Es fasst die Bebauungsstruktur gegen den Bahndamm und wird so Ausgangspunkt für eine Neuordnung des Quartiers.

Infrastruktur, Hochbau

Im Rahmen des Projektes Neugestaltung Personenbahnhof Visp realisierte man mit Gesamtinvestitionen von über 150 Millionen



Schnitt Perronanlage, Nordfassade



Querschnitt durch die Unterführung



Der scharf geschnittene Körper des neuen Bahnhofgebäudes kontrastiert mit den weichen Formen des Daches über der Busvorfahrt.

Franken einen neuen Umsteigebahnhof mit moderner Kundenplattform. Das Projekt gliederte sich in einen Bereich Infrastruktur und einen Bereich Hochbau. Der Projektbereich Infrastruktur beinhaltete Gleise und Perronanlagen der SBB und der Matterhorn Gotthard Bahn, eine neue Personenunterführung als Erschließung der Bahnanlagen und als Fussgängerverbindung zwischen den Stadtteilen Süd und Nord, ein neues Stellwerk auf der Bahnhofnordseite, die Aufwertung des Zugangs Nord mit Veloabstellplätzen, eine Verlängerung der Strassenunterführung Lonza um rund 20 Meter, den «Lonza-Kreisel» mit Zufahrt zum Parking sowie eine neue, rund 400 Meter lange Stützmauer entlang der Bäretstrasse mit integrierter Lärmschutzwand.

Der Projektbereich Hochbau umfasste ein fünfgeschossiges Aufnahme- und Dienstleistungsgebäude mit integriertem Hausperon der Matterhorn Gotthard Bahn, ein neues Bahnhofparking mit 150 Plätzen als Ergänzung zum bestehenden Parking, eine Bahnhofvorfahrt mit Taxistandplätzen und Kurzzeitparkplätzen, ein gedeckter Busterminal mit direkten Umsteigebeziehungen zu den Bahnen und ein öffentlicher Grünbereich entlang des Brückenwegs. Steinmann & Schmid Architekten oblag dabei die architektonische Gestaltung des Gesamtprojektes.

Farben, Oberflächen

Der Bereich Infra ist im Wesentlichen geprägt durch die klar geschnittenen Perrondächer, die markante Farbigkeit der Einschnitte der Perronerschlüssungen über Treppen und Rampen sowie die Neugestaltung der Personenunterführung. Das über hundert Meter lange Aufnahmegebäude begleitet den Bahndamm und schafft die räumliche Verbindung zwischen der Ebene der Bahn und der unteren Ebene der Stadt. Der fünfgeschossige Glasbau nimmt im Platz- und Gleisgeschoss kommerzielle Nutzungen und die Kundenplattform der Bahn auf. In den drei Obergeschossen sind je rund 1 300 m² Büroflächen angeordnet. Das nur südseitig orientierte Platzgeschoss bildet mit seiner gegen die Personenunterführung zulaufenden Fassade einen klaren Sockel.

Die Doppelfassade der oberen Geschosse überspielt die Nutzungen und bildet einen einheitlichen Überbau. Die äussere Glasschicht ist geschossweise unterschiedlich verkippt, was die horizontale Schichtung der Geschosse akzentuiert und eine differenziert gebrochene Spiegelung der Umgebung erzeugt. Die Nordfassade ist als einfache Pfosten/Riegel-Fassade ausgebildet. Das Gebäude ist mit einer innovativen Haustechnik ausge-



In der Dunkelheit präsentiert sich den Umsteigenden der Busbahnhof wie ein Märchenwald.

rüstet. Die Thermoaktiven Bauteil Systeme TABS werden wärmeseitig über den Rücklauf der Fernwärme Visp bedient. Die notwendige Kälte wird über eine Rhonewasserkühlung bereitgestellt. Der Sonnenschutz der südorientierten Glasfassade wird über die äussere VSG-Verglasung, in der eine Graufolie integriert ist, sichergestellt.

Einstiegskanten, Pilzstützen

Der dem Aufnahmegebäude vorgelagerte, rund 160 Meter lange Platz unterteilt sich in den eigentlichen Bahnhofplatz im östlichen Bereich und den Busterminal von Postauto Wallis mit 14 Haltekanten für die Regionalen Buslinien. Als gliederndes Raumelement steht das 100 Meter lange, auf Pilzstützen ruhende Betondach schützend über den Einstiegskanten der Busse. Unterschiedlich grosse Oberlichtkuppeln verleihen dem monolithischen Element Leichtigkeit und Eleganz.

Unter dem Platz vor dem Terminal befindet sich, in Ergänzung zum bestehenden Bahnhofparking, eine neue Einstellhalle mit 150 Parkplätzen. Die gemeinsame Zufahrt für sämtliche 450 Stellplätze erfolgt ab dem neu gebauten «Lonza-Kreisel». Ein grosszügig gestalteter Erschliessungsbereich verbindet das Parking mit den Bahnanlagen.

Entwicklungschance

Mit dem Bau des neuen Personenbahnhofs eröffnet sich für das Bahnhofsquartier von Visp eine nachhaltige Entwicklungschance. Durch die optimale Anbindung an den regionalen und nationalen öffentlichen Verkehr wird der Ort zu einem attraktiven Standort. Die Konzentration der Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn und Bahn-Bus setzt zwei zentrale Parzellen für Folgenutzungen frei. Das Postareal, als ehemaliger Standort der Postautos, sowie das ehemalige Gleisfeldareal der Matterhorn Gotthard Bahn werden mittelfristig zu einer städtebaulichen Verdichtung des Quartiers führen. Neue Läden, Dienstleistungsflächen und Wohnungen werden entstehen und das Bahnhofsquartier zu einem zweiten Zentrum neben der eigentlichen Kernstadt aufwerten. Der Bahnhof Visp wurde mit dem FLUX Preis 2007, für betrieblich und gestalterisch überzeugende Bahnhöfe ausgezeichnet. ■

Bauherrschaft:

Gemeinde Visp, SBB AG, Immobilien, Bern, Matterhorn Gotthard Bahn, Die Schweizerische Post, Regionalzentrum Wallis

Architektur:

Steinmann & Schmid Architekten AG BSA SIA, Basel/BS