

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: 3

Artikel: Visp ist aufgeleist : neuer Neat-Bahnhof
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123442>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Visp ist aufgegleist

Text: Werner Huber

Fotos: Ruedi Walti

Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels machte Visp zum Vollknoten im Schweizer Eisenbahnnetz. Der Bahnhof von Steinmann & Schmid Architekten hat das Antlitz des Städtchens verändert; die Gemeinde hofft, dass dank dem Tunnel mehr Leute nach Visp ziehen werden.

• «Heisse Marroni, Marroni ganz heiss», schallt es über den Visper Bahnhofplatz. Die Worte verhallen meist ungehört; der Nabel der Welt ist anderswo. Doch dann, zur vollen Stunde, spuckt der Bahnhof einen kaum abreissenden Strom von Leuten aus, bepackt mit Koffern, Skiern und Snowboards. Zwei Stunden sind vergangen, seit die einen in Basel, die anderen in Zürich in den Zug gestiegen sind. Vor einer Stunde waren die Berner abgefahrene und gerade mal eine Viertelstunde ist es her, seit der Zug in Frutigen in den Tunnel brauste. Der Lötschberg-Basistunnel hat den Bahnverkehr zwischen der Üsserschwyz und dem Wallis umgekrepelt. Seit dem 9. Dezember gibt Visp als Vollknoten den Fahrplantakt an, spielt in der gleichen Liga wie Bern, Basel oder Zürich.

Zum Fahrplanwechsel ist auch der neue Bahnhof fertig geworden, ein Gemeinschaftswerk der SBB, der Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) und der Gemeinde Visp. Das über 100 Meter lange Aufnahmegebäude beherrscht den Bahnhofplatz, auf dem unter einem silbernen Betondach die Postautos warten. Eine über 400 Meter lange Betonwand trennt den Bahndamm von der Ebene. Oben liegen die Gleise mit sieben Perronkanten, an denen die SBB und die MGBahn auf gleicher Höhe verkehren. Die zentrale Unterführung garantiert rasches Umsteigen.



1

1999, bevor Visp als Vollknoten vorgesehen war, veranstalteten die SBB, die damalige Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) und die Gemeinde einen Studienauftrag für den Neubau des Bahnhofs. Die alte Anlage mit drei SBB-Gleisen und der Station der Schmalspurbahn auf dem Vorplatz genügte nicht mehr. Die Gleise beider Bahnen sollten auf der Höhe der SBB-Gleise in den Bahnhof geführt, die Perronanlage auf fünf Gleise ausgebaut werden. Das Aufnahmegebäude war neu zu bauen, der Bahnhofplatz – mit Haltemöglichkeit für drei Postautos – umzugestalten, das bestehende Parkhaus zu erweitern. Steinmann & Schmid Architekten gewannen (Portrait in HP 3/2004). Sie setzten das Bahnhofgebäude an die Kante des Gleisfelds und leiteten den Vorplatz direkt in die Personenunterführung. Das Aufnahmegebäude von 1915 und eine Remise der BVZ waren zum Abbruch, eine Shedhalle zum Umbau vorgesehen.

2002 beschlossen die SBB, anstelle des Oberwalliser Hauptorts Brig das benachbarte Visp zum Vollknoten auszubauen. Nur so liess sich die Reisezeit zwischen dem Wallis und Bern auf unter eine Stunde drücken, wie es das Fahrplankonzept verlangte. Die Architekten mussten ihr Projekt um einen Zwischenperron erweitern und vor dem Bahnhof Platz für 14 Postautos schaffen – mit einschneidenden Folgen für Visp. Die nahe liegende Lösung, den Bahnhof nach Norden zu erweitern, scheiterte an der Gleisgeometrie. Also rückte er gegen die Stadt. Die Shedhalle war nicht zu retten und auch das Hotel 'Touring' und weitere Wohn- und Geschäftshäuser fielen dem Vollknoten zum Opfer – insgesamt fast ein Dutzend Gebäude.

Ebene Flächen, scharfe Kanten

Wer aus dem Bahnhof tritt, merkt zunächst nicht, wie grundlegend der Stadtplan neu gezeichnet wurde. Einzig das UBS-Gebäude, das den Ankommenden seine Brandmauer entgegenhält, steht ungelten in der Gegend. Präzis definierte Volumen, klare Flächen und die Beschränkung auf wenige Elemente sind typisch für die Architektur von Steinmann & Schmid. Dieses Repertoire setzten sie auch in Visp ein. Fast massstabslos sitzt das in dunkles Glas gehüllte Bahnhofgebäude am Platz. Ein Rauchquarz stand Pate. Erst auf den zweiten Blick entdeckt man, dass die Gläser leicht gegeneinander gekippt sind und – falls das Licht mitspielt – die Fassade zum Tanzen bringen. Noch sind die Obergeschosse nicht ausgebaut, weshalb das Gebäude an trüben Tagen und im Winter, wenn die Sonne früh verschwindet, zum dunklen Block wird. Das soll sich ändern, sobald das Haus belebt ist und das Licht in den Räumen den Blick ins Innere ermöglicht.

Das Herzstück des Bahnhofs ist die breite Unterführung. Die Architektur ist auf farblich voneinander abgesetzte Flächen reduziert, die Technik unsichtbar eingebaut. Allerdings hängt die Decke tief, etwas mehr Luft hätte dem Raum gut getan – und die Abfahrtsanzeiger hätte man besser sichtbar platzieren können. So frei von Bindungen, wie es die Tabula rasa erwarten liesse, waren die Planer eben nicht: Oben bestimmte die Gleisgeometrie die Lage und die Höhenkote der Perrons, unten definierte der zu erhaltende Nordarm der alten die Achse der neuen →

1 Endlich im gleichen Bahnhof: SBB und Matterhorn Gotthard Bahn teilen sich die sieben Gleise an vier Perrons.

2-3 Die Topografie ausgenützt: Die Unterführung mündet ebenerdig auf den Bahnhofplatz und verbindet Visp Süd und Nord.

Neugestaltung Bahnhof Visp, 2007

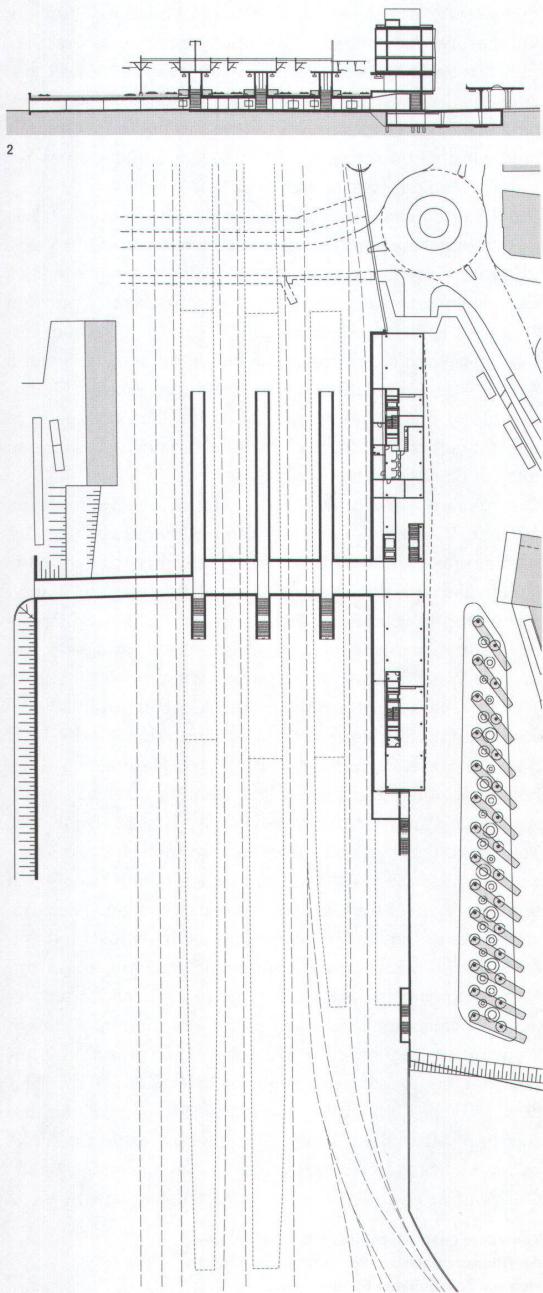
Projektbereich Hochbau

--> Bauherrschaft: Gemeinde Visp; SBB Immobilien, Bern; Matterhorn Gottard Bahn; Die Schweizerische Post, Regionalzentrum Wallis
--> Gesamtprojektleitung: Techdata, Bern
--> Generalplaner: Projektierungsgruppe Personenbahnhof Visp, Steinmann & Schmid Architekten, Basel (Leitung); Teyssire & Candolfi Ingenieure, Visp; WGG Schnetzer Puskas Ingenieure, Basel; BIAG Beratende Ingenieure, Visp; Weber + Brönnimann Landschaftsarchitekten, Bern; Eicher + Pauli, Energie- und Gebäudetechnik, Bern; Salzmann Elektrotechnik, Visp; Lauber IWISA, Naters; Emmer Pfenninger Partner, Münchenstein; Felice Dittli Lichtplanung, Luzern; Lengsfeld Designkonzepte, Basel
--> Ausführung: Frutiger Generalunternehmung, Thun; U. Imboden, Visp (Aushub und Spezialfundationen)

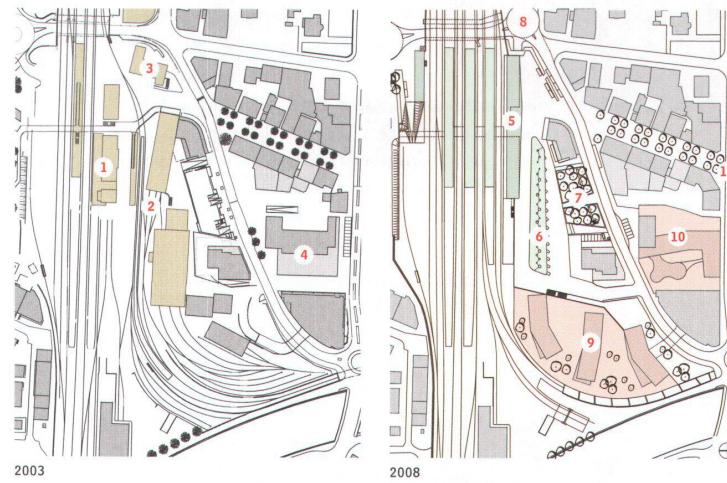
Projektbereich Infrastruktur

--> Bauherrschaft: SBB Infrastruktur PM Lausanne; Matterhorn Gotthard Bahn, Brig
--> Gesamtprojektleitung: Roland Heinmann, SBB
--> Planung/Bauleitung: IG E+B/SDI, Emch + Berger Ingenieurbüro, Bern
--> Architektur: Steinmann & Schmid Architekten, Basel
--> Bauleitung Ausbau: Atelier Thomas Tscherry, Gampel
--> Auszeichnung: FLUX-Preis 2007
--> Gesamtkosten: ca. CHF 120 Mio.
--> Kosten Hochbau: ca. CHF 35 Mio.

2



3



Bahnhofsviertel Visp 2003 und 2008

- abgebrochen
- neu gebaut
- projektiert
- 1 Bahnhof SBB
- 2 Anlagen MGBahn
- 3 Hotel 'Touring'
- 4 Post und Postautostation
- 5 Bahnhof SBB, MGBahn
- 6 Postautostation
- 7 Grünanlage
- 8 Lonza-Kreisel
- 9 Areal Gleisbogen
- 10 Areal Post
- 11 Hauptstrasse

→ Personenunterführung. Grosse Sprünge liess das mehrmals gekürzte Budget nicht zu. Die orange-rot gestrichenen Stahlplatten, die die Rampen und Treppen auf die Perrons flankieren, verleihen den Einschnitten eine messerscharfe Präzision. Auf den Perrons gelang es den Architekten, anstelle der Normdächer (HP 8/01) eine formal reduzierte Konstruktion aus Stahl und Holz zu realisieren. Einen Kontrapunkt zur orthogonalen Präzision des Bahnhofs setzt die Postautostation. Ein Wald von Pilzstützen trägt das von Oberlichtern perforierte Dach. Der silberne Anstrich verstärkt die homogene Wirkung und macht das Betonbauwerk zu einem filigranen Skelett. Die Planer zählen drauf, dass auf dem Platz das Nebeneinander von Postauto und Fussgänger dank dem aufeinander abgestimmten Takt von Bahn und Bus kollisionsfrei funktioniert.

Die Gemeinde ist grosszügig

In Visp auszusteigen, ist für die meisten Wallis-Reisenden eine neue Erfahrung. Sie blickten bislang nur von oben auf den Ort, wenn ihr Zug die Lötschberg-Südrampe nach Brig hinunterrollte. Visp war für viele früher nur ein Zwischenhalt im Postauto auf dem Weg in die Täler oder im

Zug nach Zermatt. In seine neue Rolle setzt der Ort grosse Hoffnungen. Ohne Gegenstimme bewilligte die Gemeindeversammlung einen Kredit von 23 Millionen Franken, um die Obergeschosse des Bahnhofgebäudes zu erstellen und das Parkhaus um 150 Plätze zu erweitern. Der «Lonza-Kreisel» ordnet den Autoverkehr im Bahnhofsviertel, erschliesst Parkhaus und Unterführung und eine Grünanlage auf dem bestehenden Parkhausdach bildet einen ruhigen Pol in der Hektik des Verkehrs.

Die Rechnung scheint aufzugehen: Die Gemeinde hat alle Büroflächen im Bahnhof verkauft, zwei weitere Projekte in Bahnhofsnähe sind auf gutem Weg: auf dem Areal im Gleisbogen eine Wohn- und Geschäftsüberbauung, auf dem Areal der Post eine Überbauung, allenfalls mit einem Hotel. Auf beiden Grundstücken haben Steinmann & Schmid Architekten Testplanungen durchgeführt. Für Otto Imboden, den Hotelier des «Visperhofs», der das Postareal entwickelt, haben die Architekten 2005 bereits den Flachbau mit der Credit-Suisse-Filiale erstellt.

Die idealen Verkehrsverbindungen in alle Richtungen machen Visp zu einem attraktiven Wohnort, glaubt Gemeindepräsident René Imoberdorf. Noch arbeiten im Wirtschaftszentrum des Oberwallis mehr Leute als hier auch wohnen: den 6500 Einwohnern stehen 8300 Arbeitsplätze gegenüber. Die Zahl der Baugesuche ist steigend und in Visp West hat die Gemeinde zusammen mit Privaten 165 000 Quadratmeter Bauland erschlossen; für 3000 Personen steht baureifes Land zur Verfügung.

Das Agglomerationsprojekt Brig-Visp-Naters soll dazu beitragen, dass die Region die Chancen der schnellen Anbindung an die «Üsserschwyz» nutzen kann. Dank dem Tunnel ist das Oberwallis jetzt zwar schnell zu erreichen – doch man ist ebenso schnell auch wieder weg. Stiegen bis anhin in Visp jährlich 400 000 Personen ein, aus oder um, werden es fortan 3,5 Millionen sein. Die meisten von ihnen haben nur ein Ziel: das Postauto oder den Anschlusszug. Nur wenige gehen die Bahnhofstrasse hoch ins Städtchen, das durchaus lohnt, einen Zug zu überspringen. Auf dem Weg dorthin begegnen die Besucher Visps grösstem Problem: der Kantonsstrasse mit dem bekannten Stau. Eine provisorische Umfahrung nördlich der Rhone soll Abhilfe schaffen. Mitte des nächsten Jahrzehnts wird die Autobahnumfahrung im Süden fertig sein. Dann kann das Bahnhofsviertel mit dem Ortskern zusammenwachsen. •

Kontraste geschaffen: Das silbern glänzende, filigrane Dach der Postautostation hebt sich vor dem dunklen Gebäude ab.

