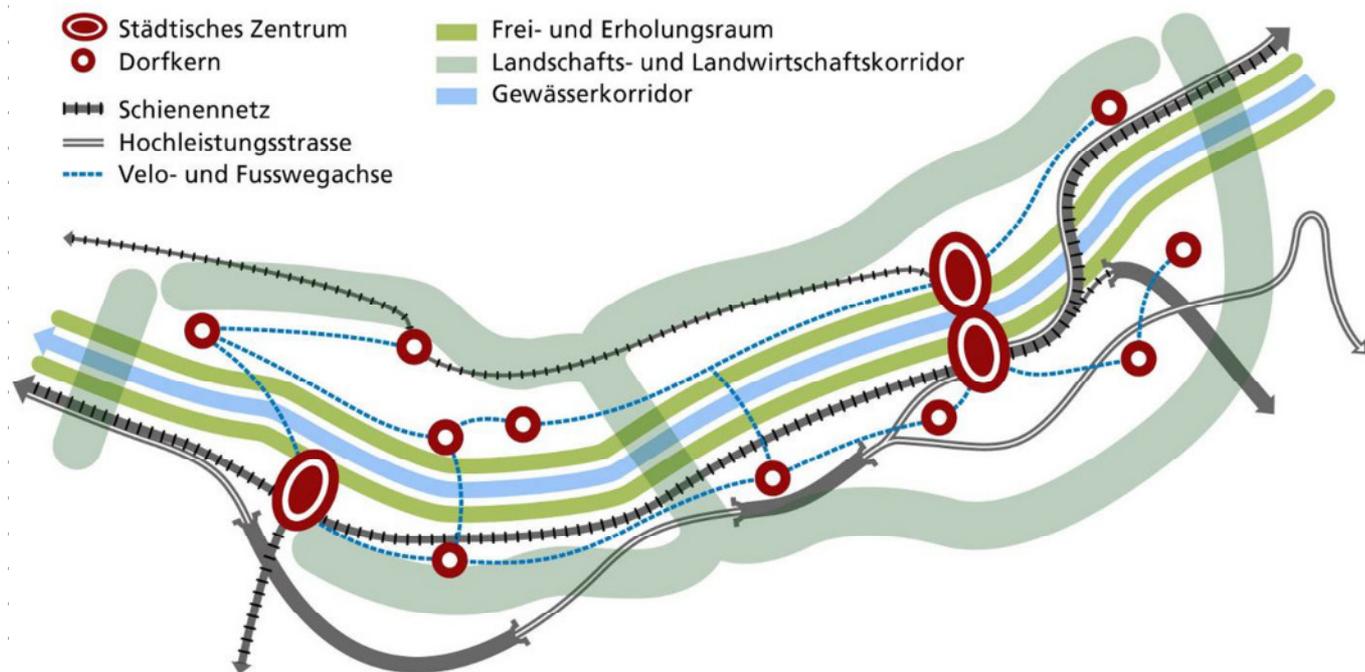


Agglomerationsprogramm 2. Generation

Massnahmenbericht in Ergänzung zum Schlussbericht

6. Juni 2012, Version Bericht an Bund



Auftraggeber

Agglomeration Brig-Visp-Naters c/o RW Oberwallis AG
Klinge Haus
Kehrstrasse 12
CH-3904 Naters

Mitglieder der Siedlungs- und Verkehrskommission (SUV)

Armin Imhof	Gemeinde Naters
Roland Imhof	Gemeinde Brig-Glis
Norbert Zuber	Gemeinde Visp
Georges Schnydrig	Gemeinde Lalden, Vertreter Umlandgemeinden
Stefan Burgener	Dienststelle für Verkehrsfragen Kanton Wallis
Damian Jerjen	Dienststelle für Raumentwicklung Kanton Wallis
Olivier Schalbetter	Dienststelle für Strassen- und Flussbau Kanton Wallis
Ivo Nanzer	RW Oberwallis

Bearbeitungsteam

Beatrice Dürr, Robert Salkeld, Magnus Gocke, Andi Erni

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Anton Andenmatten, Urs Juon, Thomas Andres

BSAP Ingenieure AG
Bau, Geomatik, Landmanagement
Napoleonstrasse 17
3930 Visp

Druck: 6. Juni 2012
T:210138

Inhaltsverzeichnis

1	Massnahmen AP 1. Generation	1
2	Prioritäten Massnahmen AP 2. Generation	4
3	Übergeordnete Massnahmen	5
	Regionaler Plan	5
	Autobahn A9	7
	Lärmschutzmassnahmen A9	9
4	Massnahmen Siedlung	11
	S1 Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach Aussen	11
	S2 Nutzungsänderung von Bauland(-reserven)	14
	S3 Siedlungsflächenmanagement	16
	S4 Siedlungsverdichtungsgebiete	18
	S5 Bauliche Mindestdichte	20
	S6 Entwicklungsschwerpunkte	22
	S7 Standortkriterien für verkehrsintensive Nutzungen	24
	S8 Attraktivierung Dorfkerne	26
	S9 Attraktivierung Gewerbezone	28
	S10 Rahmenplan und Entwicklungsplattform Bahnhof Brig	30
	S11 Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt im Zentrum	32
5	Massnahmen Strasseninfrastruktur / Inter-modalität	34
	V1 Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis	34
	V2 Aufwertung Hauptverkehrsachse - Talstrassenallee	36
	V3 Aufwertung Dorfkern Visp	38
	V4 Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	40
	V5 Aufwertung Dorfkern Eggerberg	42
	V6 Aufwertung Dorfkern Lalden	44
	V7 Aufwertung Dorfkern Ried-Brig	46
	V8 Begegnungszone Belalpstrasse Naters	48
	V9 Begegnungszone Bahnhof Brig	50
	V10 Begegnungszone Brückenweg Visp	53
	V11 Verkehrsberuhigung Kleegärtenquartier Visp	55
	V12 Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig	57
	V13 Parkplatzpolitik und -bewirtschaftung	59
	V14 MIV-Leitsystem	61
	V15 Mobilitätsmanagement	63
6	Massnahmen Öffentlicher Verkehr	65
	ÖV1 Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und Postauto	65
	ÖV2 Direktverbindung Bahnhof Brig - Aletschgebiet	68
	ÖV3 Nordzugang Bahnhof Brig	70
	ÖV4 Unterführung Bahnhof Visp	72
	ÖV5 Raumsicherung Bahnstation Gamsen-Glis	74
	ÖV6 Busnetz Visp und Umgebung	76
	ÖV7 ÖV-Randstundenangebot	79
	ÖV8 Spätverbindungen Domodossola	81
	ÖV9 Taktverdichtung PostAuto	82
	ÖV10 Tarifverbund	84
7	Massnahmen Langsamverkehr	86
	LV1 Fuss- und Veloweg entlang Rhone	86
	LV2 Fuss- und Veloweg entlang Vispa und Rhone	88
	LV3 LV-Verbindung Bitsch – Naters (Rote Meile)	90
	LV4 LV-Verbindung Brig-Glis - Eyholz (Rote Meile)	92
	LV5 LV-Verbindung Eyholz - Visp (Rote Meile)	94
	LV6 LV-Verbindung Visp – Baltschieder (Rote Meile)	96

	LV7	LV-Verbindung Ried-Brig - Termen	98
	LV8	LV-Brücke Eyholz - Brigerbad.....	100
	LV9	Velostationen / Publibike Brig und Visp.....	102
	LV10	Umsetzung LV-Konzept	104
8		Massnahmen Landschaft	106
	L1	Stadtparks	106
	L2	Kleinparks.....	108
	L3	Erholung entlang der Rhone.....	110
	L4	Querkorridor Brigerbad - Gamsen	112
	L5	Flussaufwertung durch 3. Rhonekorrektur	114
	L6	Nutzung Landschafts- und Landwirtschaftskorridore.....	116
	L7	Erhaltung historische Verkehrswege	118
	L8	Landschaftsentwicklungskonzept	120
	L9	Ökologische Waldbewirtschaftung.....	122

1 Massnahmen AP 1. Generation

Im Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms 2. Generation sind auch die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation enthalten. Die Massnahmen 1. Generation der A-Liste sowie die Eigenleistungen sind zur Information aufgeführt, die Massnahmen der B-Liste und mit Pflicht zur Umsetzung erhalten ein eigenes Massnahmenblatt. Der aktuelle Umsetzungsstand dieser Massnahmen ist im Umsetzungsbericht (vgl. Schlussbericht, Anhang A14) dargelegt.

Die Einbettung dieser Massnahmen ins Agglomerationsprogramm 2. Generation ist einerseits wichtig, da nur so die Gesamtwirkung des Programms aufgezeigt werden kann und andererseits notwendig, um die Übersicht für die Weiterentwicklung durch die Region und die Gemeinden zu gewährleisten.

A-Liste Agglomerationsprogramm 1. Generation

Gestützt auf Artikel 7 IFG (SR 725.13), Artikel 17a-d MinVG (SR 725.116.2) und 24 MinVV (SR 725.116.21) sowie auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen und Massnahmenpakete der Agglomeration Brig-Visp-Naters zu. Zu jeder Massnahme ist die Zweckmässigkeit respektive der Bezug zum Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms 2. Generation aufgeführt.

Nr.	Beschrieb	Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild AP 2
AP1-14*	Fussgängerverbindung Visp West – Bahnhof Visp	- Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.
AP1-17*	Fussgängersteg „im Sand“ über die Vispa	
AP1-18	Aufhebung und Umgestaltung FO Trasse in Naters	- Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.
AP1-19	Fussgängerbrücke zwischen Brig und Naters	
AP1-20*	Veloverbindung Brig-Naters	- Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.
AP1-26	Sanierung Furkastrasse Naters	- Kanalisierung des Binnenverkehrs auf die Hauptverkehrsstrassen für die Entlastung und Aufwertung der Wohngebiete und städtebauliche Aufwertung dieser Strassen in den Zentren von Brig, Visp und Naters (Entlastungszonen.)
AP1-37*	Zusätzliche Veloparkplätze	- Ausbau der Veloabstellanlagen an zentralen öffentlichen Lagen (Bahnhöfe, Einkaufszentren etc.).
AP1-40	Neugestaltung Einfahrt Neue Simplonstrasse	- Kanalisierung des Binnenverkehrs auf die Hauptverkehrsstrassen für die Entlastung und Aufwertung der Wohngebiete und städtebauliche Aufwertung dieser Strassen in den Zentren von Brig, Visp und Naters (Entlastungszonen.)
AP1-41*	Sicherung von gefährlichen Velo-Übergängen	- Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.
AP1-44*	Ausbau Velowege	
AP1-49*	Leitsystem Velo	- Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.

*Massnahmen auf A- und B-Liste Konzept LV

B-Liste Agglomerationsprogramm 1. Generation

Die nachfolgende Liste zeigt die Stossrichtung der weiteren Bearbeitung gemäss Bund für das Agglomerationsprogramm 2. Generation auf. Eine allfällige Änderung einer oder ein Verzicht auf eine B-Massnahme der 1. Generation ist seitens des Kantons, der regionalen Körperschaft oder des Bundes bei der Bearbeitung und Prüfung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Massnahmen der B-Liste der 1. Generation wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters weiterentwickelt und sind in diesem als Massnahmen mit Priorität A enthalten. Die Massnahmen wurden mit einer neuen Nummerierung und teilweise neuen Titeln versehen, vgl. nachfolgende Liste.

Agglomerationsprogramm 1. Generation		Agglomerationsprogramm 2. Generation	
Nr.	Titel	Nr.	Titel
AP1-37 AP1-41 AP1-44	Konzept LV_B-Liste	LV10	Umsetzung LV-Konzept
AP1-39	Begegnungszone Belalpstrasse Naters	V8	Begegnungszone Belalpstrasse Naters
AP1-47	Parkleitsystem Brig-Glis – Naters	V14	MIV-Leitsystem

Pflicht zur Umsetzung Agglomerationsprogramm 1. Generation

Mit der Leistungsvereinbarung (Ziffer 2.2) des Agglomerationsprogramms 1. Generation haben sich Kanton und regionale Körperschaft verpflichtet, die nachfolgend aufgeführten, nicht aus dem Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanzierbaren Massnahmen umzusetzen. Aufgrund von neuen Rahmenbedingungen und neuen Erkenntnissen wurden diese Massnahmen neu formuliert und ins Agglomerationsprogramm der 2. Generation aufgenommen. Sie tragen bedeutend zur Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters bei. Die Massnahmen wurden mit einer neuen Nummerierung und teilweise neuen Titeln versehen, vgl. nachfolgende Liste.

Agglomerationsprogramm 1. Generation		Agglomerationsprogramm 2. Generation	
Nr.	Titel	Nr.	Titel
AP1-30	Verbund-Abonnement ÖV innerhalb der Agglomeration	ÖV11	Tarifverbund
AP1-38	1/2Stunden Takt Brig – Ried-Brig - Termen	ÖV10	Taktverdichtung PostAuto
AP1-46	Spätverbindungen mit dem ÖV von und nach Domodossola	ÖV9	Spätverbindungen Domodossola
AP1-48	Koordinierte Parkplatzpolitik, einheitliche PP-Bewirtschaftung	V13	Parkplatzpolitik und -bewirtschaftung
AP1-53	Verdichtete Siedlungsentwicklung, Erneuerung bestehender Bausubstanz	S4	Siedlungsverdichtungsgebiete
AP1-54	Festlegung der Siedlungsbegrenzung	S1	Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach Aussen
AP1-56	Ausarbeitung Siedlungsflächenmanagement	S3	Siedlungsflächenmanagement
AP1-59	Erhaltung und Wiederbelebung der Dorfzonen (Dorfkerne)	S8	Attraktivierung Dorfkerne
AP1-60	Aufwertung Wohn- und Gewerbezone entlang Kantonsstrasse	S9	Attraktivierung Gewerbezone

Eigenleistung Agglomerationsprogramm 1. Generation

Der Bund berücksichtigt aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds insbesondere zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden.

Die folgende Massnahme wird nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie wurde jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 1. Generation berücksichtigt und wird als Eigenleistung durch die Agglomeration umgesetzt. Zu der Massnahme ist die Zweckmässigkeit respektive der Bezug zum Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms 2. Generation aufgeführt.

Nr.	Titel	Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild AP 2
AP1-45	Tempo 30-Zonen	Ausdehnung der bestehenden Zonen mit Verkehrsberuhigung auf sämtliche Wohngebiete.

2 Prioritäten Massnahmen AP 2. Generation

Die Priorisierung der Massnahmen durch die Agglomeration Brig-Visp-Naters hält sich an die Vorgaben des Bundes¹. Von der Trägerschaft wird eine Priorisierung in drei Listen (A, B und C) erwartet. Der Bund wird seinerseits eine Priorisierung über das gesamte Massnahmenportfolio vornehmen und die Vorschläge der Trägerschaft überprüft und gegebenenfalls angepasst. Bei der Priorisierung der Massnahmen AP 2. Generation werden entsprechend folgende Kategorien verwendet:

Hinweis „laufende Umsetzung“

Der Massnahme kann kein bestimmter Umsetzungshorizont zugewiesen werden, sie ist in den laufenden Prozessen zu berücksichtigen und umzusetzen. Dieser Hinweis wird nur bei Siedlungs- oder Landschaftsmassnahmen angewendet.

Sofortmassnahmen

- Umsetzung in den Jahren 2011-2014 aufgrund ihrer inhaltlichen Dringlichkeit
- teilweise durch Bund im Agglomerationsprogramm 1. Generation mit „Pflicht zur Umsetzung“ bezeichnet
- keine Mitfinanzierung durch Bund im Rahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation
- Berücksichtigung bei der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 2. Generation

Massnahmen mit Priorität A

- Umsetzung respektive Finanzierungs freigabe in den Jahren 2015-2018
- Mitfinanzierung durch Bund möglich, falls positive Beurteilung durch Bund bei Agglomerationsprogramm 2. Generation
- Berücksichtigung bei der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 2. Generation

Massnahmen mit Priorität B

- Umsetzung respektive Finanzierungs freigabe in den Jahren 2019-2022
- Mitfinanzierung durch Bund möglich, falls positive Beurteilung durch Bund bei Agglomerationsprogramm 3. Generation
- Berücksichtigung bei der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 2. Generation

Massnahmen mit Priorität C

- Umsetzung respektive Finanzierungs freigabe ab 2023
- Mitfinanzierung durch Bund möglich, falls positive Beurteilung durch Bund bei Agglomerationsprogramm 3. Generation
- Keine Berücksichtigung bei der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 2. Generation

Zusatz „Eigenleistungen“

Diese Massnahmen sind nicht durch den Bund mitfinanzierbar, da sie

- a) keine infrastrukturelle Massnahme (und somit nicht durch Bund finanziert) sind
- b) nur lokale Wirkung aufweisen
- c) Kosten durch Agglomeration tragbar sind.

Sie sind jedoch für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 2. Generation mitentscheidend.

Zusatz „Pflicht zur Umsetzung“

Die Massnahmen sind gemäss Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm 1. Generation umzusetzen.

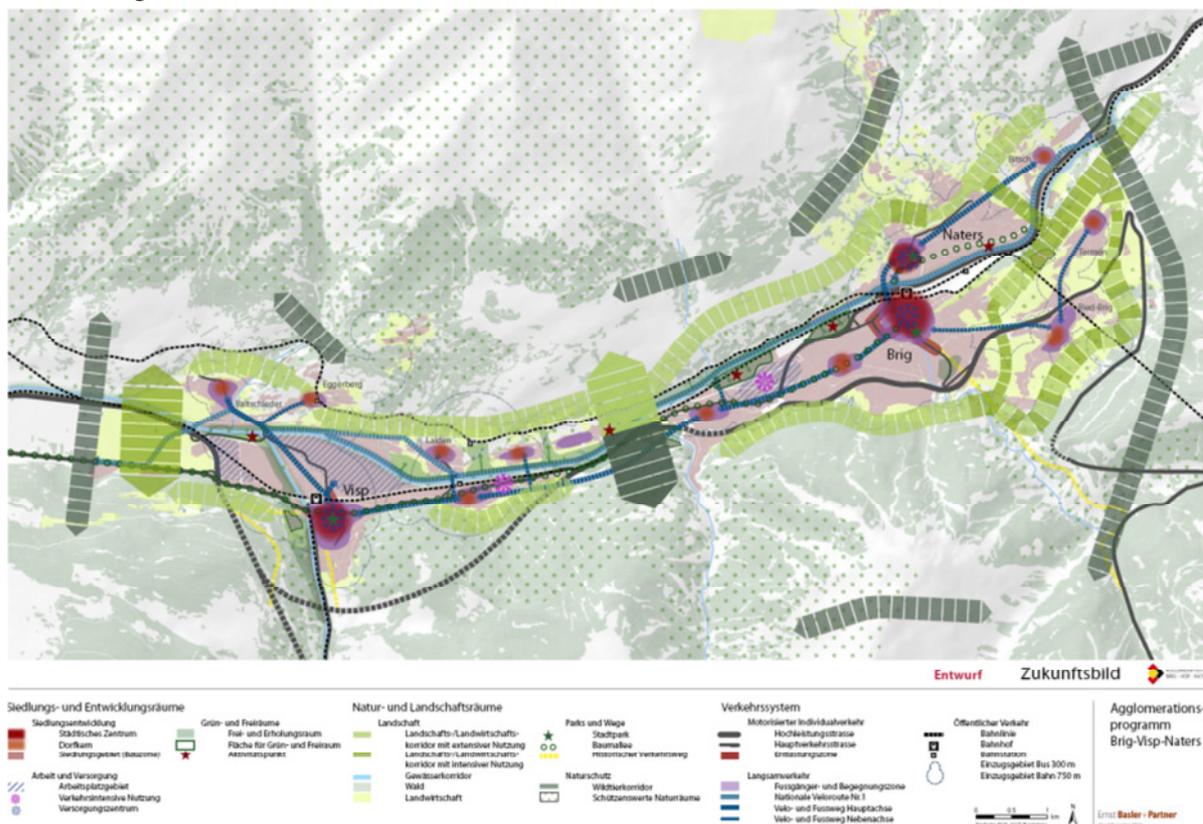
¹ ARE (2010). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. 14. Dezember 2010. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

3 Übergeordnete Massnahmen

Regionaler Plan

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
Übergeordnete Massnahme	Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration, Kanton

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mit einem regionalen Plan kann sichergestellt werden, dass eine regional übergeordnete Betrachtungsweise erfolgt und entsprechend eine optimale Abstimmung zwischen den Gemeinden erzielt wird. Gemäss kantonalem Gesetz zur Ausführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung können die Gemeinden regionale Pläne gemeinsam erarbeiten.

Ein regionaler Plan im Sinne von Art. 20 KRPG legt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung auf Stufe Region behördenverbindlich fest und ist ein Entwicklungsplan sowie Koordinationsinstrument. Er stimmt die raumwirksamen Aufgaben ab und bereitet die Nutzungsplanung der Gemeinden vor. Die Vorgaben des kantonalen Richtplans werden im regionalen Plan differenziert und auf die Bedürfnisse der Region abgestimmt. Nach der Genehmigung durch den Staatsrat ist diese Planung behördenverbindlich (Kanton und Gemeinden).

Inhalt

Auf Grundlage des Agglomerationsprogramms 2. Generation (Zukunftsbild, Leitsätze, Massnahmen) und in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan wird ein regionaler Plan ausgearbeitet. Weitere Grundlagen für den regionalen Plan werden im Rahmen von Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation erarbeitet. Zudem können mit dem regionalen Plan auch weitere, gemeindeübergreifende Themen (beispielsweise Ver- und Entsorgung, Sportanlagen etc.) erarbeitet werden. Die Erarbeitung des regionalen Plans erfolgt in Abstimmung mit der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans Wallis.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Behördenverbindliche Festsetzung der Elemente des Zukunftsbildes (Leitsätze, Strategien, Massnahmen).

Nutzen der Massnahme

<i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i>	<i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i>
-	-
<i>WK3 – Verkehrssicherheit</i>	<i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i>
-	-

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Agglomerationsprogramm 2. Generation
- Kantonales Gesetz zur Ausführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung
- Gesamtrevision kantonaler Richtplan
- Nutzungsplanungen Gemeinden

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	200'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 50-65% Gemeinden / 35-50% Kanton
<i>Investitionskosten</i>		

Autobahn A9

Priorität gemäss Agglomeration

Übergeordnete Massnahme

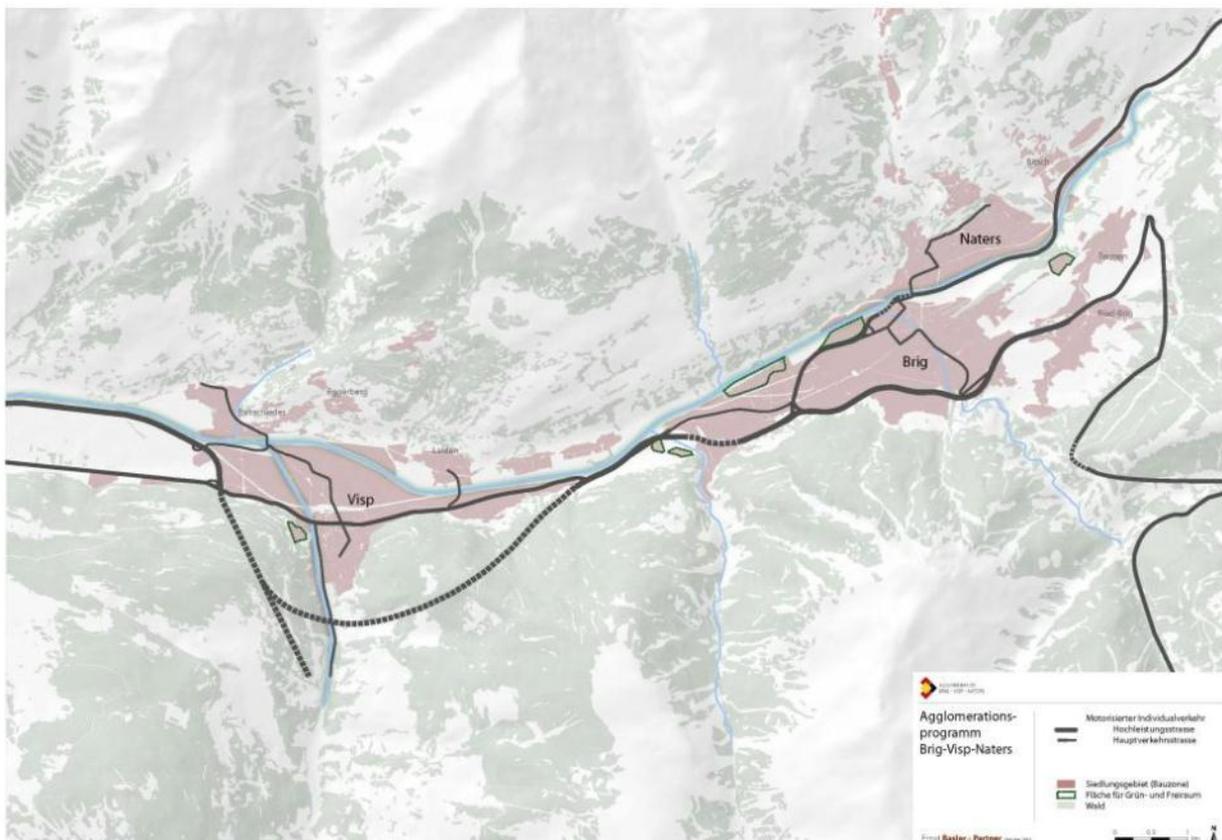
Federführung

Bund, Kanton Wallis

Beteiligte

Gemeinden Oberwallis

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Agglomeration, insbesondere die Gemeinde Visp, wird vom täglichen Berufs- aber auch Durchfahrtsverkehr stark belastet. Vor allem das Zentrum von Visp kann die Verkehrsmengen kaum aufnehmen, so dass täglich Stausituationen entstehen. Dies gilt besonders für Spitzenzeiten (Berufsangang/-end sowie Ferienzeiten). Durch das grosse Verkehrsaufkommen entstehen Lärm- und Schadstoffbelastungen in Wohn- und Innenstadtbereichen sowie ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für den Langsamverkehr. Darüber hinaus besteht eine erhebliche Trennwirkung durch die hohe Verkehrsbelastung.

Inhalt

Der Autobahnabschnitt zwischen Brig und Eyholz ist bereits erstellt. Die Inbetriebnahme des weiteren Abschnitts A9-Südumfahrung Visp in einer Fahrriichtung ist im Jahre 2013 vorgesehen, die Fertigstellung im Jahre 2019.

Mit der A9 werden die städtischen Zentren und Dorfkerne von Brig und Visp entlastet. Nach Naters wird jedoch der gesamte Verkehr durch den Dorfkern von Bitsch geführt. Ab Eröffnung der A9-Südumfahrung ist die Verkehrsentwicklung durch den Dorfkern Bitsch zu beobachten und bei Handlungsbedarf mit der längerfristigen Planung (Agglomerationsprogramm 3. Generation) eine Entlastungsmöglichkeit zu prüfen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Konzentration des Transitverkehrs auf die Hochleistungsstrassen zur Verkehrsentlastung der städtischen Zentren und der Dorfkerne.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i></p> <p>Verbesserung des Strassennetzes: Erhöhung der Verkehrskapazität und Verstetigung des Verkehrsflusses sowie Verminderung von Stausituationen; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten</p> <p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i></p> <p>Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte; Entlastung des Innenstadtbereiches, Reduktion des Risikos für den Langsamverkehr durch geringeres Verkehrsaufkommen.</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i></p> <p>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume: Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in dicht bewohnten Gebieten und Innenstadtbereichen.</p> <p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i></p> <p>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emission: Vermeidung von Stausituationen; Reduktion der Lärmimmissionen: Entlastung von Wohn- und Innenstadtbereichen.</p>
---	--

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.2/2 und C.203/2
- Weitere Grundlagen der A9 (Plangenehmigungsentscheide zum Ausführungsprojekt der einzelnen Abschnitte etc.)

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>											
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>	x										
<i>Inbetriebnahme</i>				x						x	

Lärmschutzmassnahmen A9

Priorität gemäss Agglomeration

Übergeordnete Massnahme

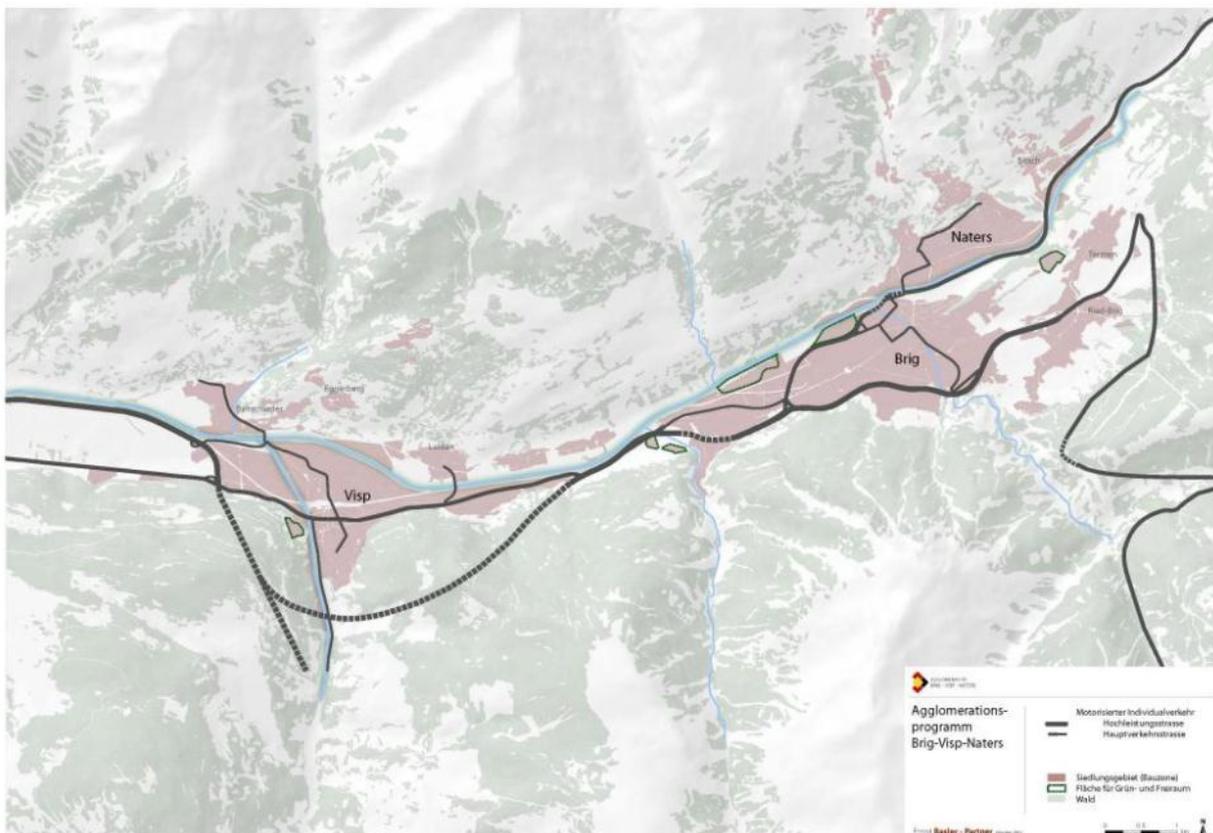
Federführung

Bund (ASTRA), Kanton Wallis

Beteiligte

Gemeinden Oberwallis

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Wichtigste Elemente der Hochleistungsstrassen stellen intensiv genutzte Kantonsstrassen und die Autobahn dar. Insbesondere die Zentren der Agglomerationskerne weisen eine deutliche Überlastung wichtiger Verbindungsachsen auf. Hier bestehen unter anderem wesentliche Lärmbelastungen. Vor allem bei der Kantonsstrasse T9 kommt es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Streckenführung durch das Siedlungsgebiet zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Bis zur Inbetriebnahme der Autobahn A9 ist keine Verbesserung dieser Situation zu erwarten.

Inhalt

Die Realisierung der Lärmschutzmassnahmen auf der A9 Simplonstrasse in Ried-Brig ist gemäss Angaben des ASTRA im Jahre 2015/2016 vorgesehen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Konzentration des Transitverkehrs auf die Hochleistungsstrassen zur Verkehrsentslastung der städtischen Zentren und der Dorfkerne.
- Reduktion der Lärmbelastungen von Naherholungsbereichen

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten; Verringerung der Zersiedlung; Attraktivierung von bereits erschlossenen Siedlungsgebieten durch geringere Lärmbelastung

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Lärmimmissionen; Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Reduktion der Lärmbelastung in Wohn- und Erholungsgebieten.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.2/2 und C.203/2

- Weitere Grundlagen der A9 (Plangenehmigungsentscheide zum Ausführungsprojekt der einzelnen Abschnitte etc.)

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

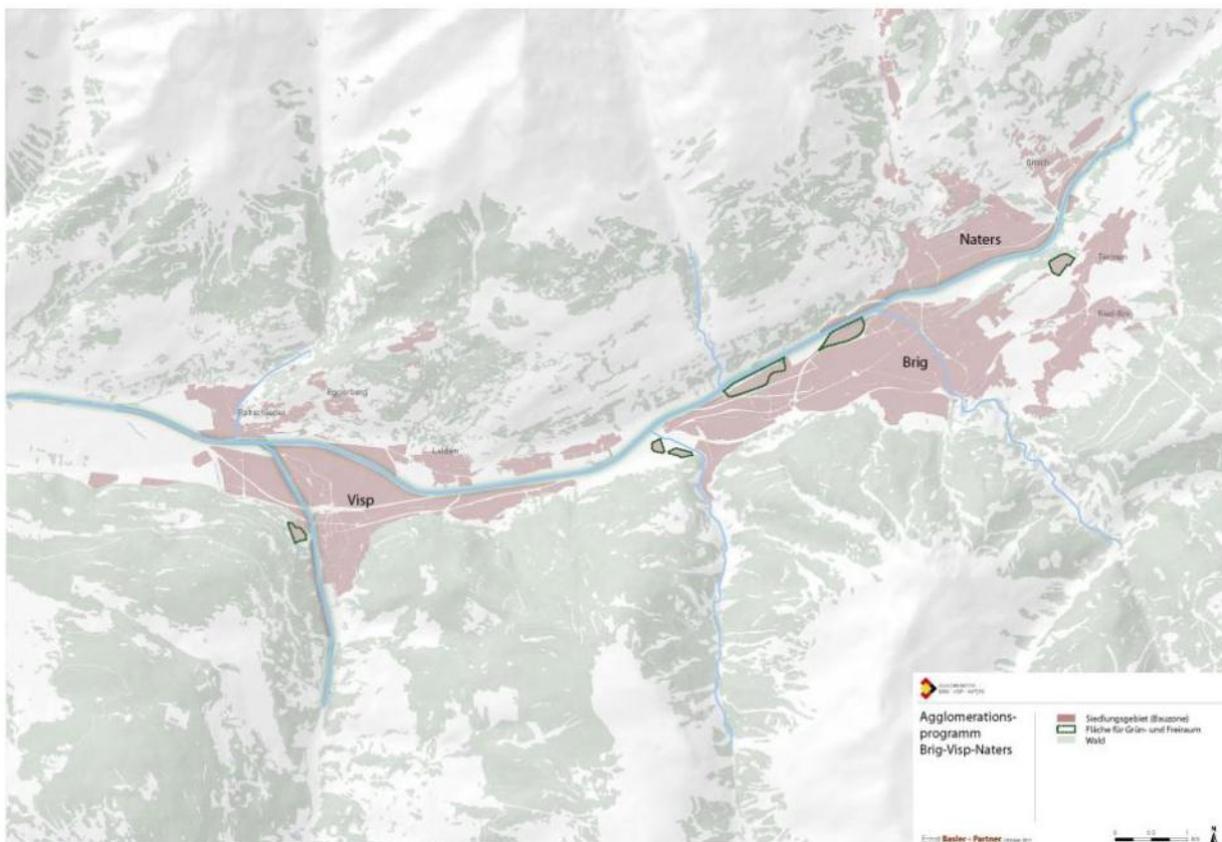
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>											
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>						X	X				
<i>Inbetriebnahme</i>								X			

4 Massnahmen Siedlung

S1 Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach Aussen

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
laufende Umsetzung (Eigenleistung)	Kanton	Gemeinden der Agglomeration, Agglomeration

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Agglomeration verfügt über grosse eingezonte und ungenutzte Flächenkapazitäten in den Siedlungsgebieten. In der gesamten Agglomeration Brig-Visp-Naters sind 966 ha Bauzonen rechtskräftig ausgeschieden. Davon sind 58% oder 557 ha überbaut, die anderen 42% (409 ha) sind noch nicht überbaut und stehen für die Siedlungsentwicklung der nächsten Jahre zur Verfügung. Vor einer Ausweisung neuer Flächen sind die bestehenden Bauzonen auszunutzen.

Die Zukunftstrends bzgl. Einwohner und Arbeitsplätze zeigen auf längere Sicht ein relativ geringes Wachstum auf. Es wird nicht damit gerechnet, dass die momentane starke Bautätigkeit in Visp-Brig-Naters auf eine längere Dauer anhalten wird. Vor dem Hintergrund der angestrebten Landschafts- und Freiraumqualitäten ist der Umgang mit eingezonten und unüberbauten Flächen zu überdenken. Umzonungen bzw. Neuausrichtung der Nutzung der Flächen sind hierbei als Optionen zur berücksichtigen.

Inhalt

Im kantonalen Richtplan sind die Grundsätze bei der Festlegung von Bauzonen und das Vorgehen für die Umsetzung dieser Grundsätze detailliert beschrieben. Folgende Ausführungen nehmen diese Grundsätze auf und präzisieren diese für die Agglomeration.

Die Siedlungsgebiete in der Agglomeration werden auf den heutigen Stand der Flächen (ohne Reservegebiete d.h. Flächen für Grün- und Freiräume) beschränkt. Falls ein regionaler Bedarf an Wohnfläche ausgewiesen werden kann (vgl. Massnahme S3 Siedlungsflächenmanagement), gelten für die Einzonung von Wohnflächen folgende Kriterien :

- Nachweis eines regionalen Baulandbedarfs
- Nachweis, dass vorhandene Siedlungsverdichtungsgebiete aktiviert sind (vgl. Massnahme S4)
- Keine Beeinträchtigung der Landschafts-, Landwirtschafts-, Wildtierkorridor und den Frei- und Erholungs-räumen gemäss Zukunftsbild
- ÖV-Erschliessungsgüte bei Wohnen: Kerngemeinden mit C , Umlandgemeinden mit D
- Festlegung der AZ in der Zone in Abhängigkeit zur Zentralität: Kern AZ 0.8 oder höher, Randlage AZ 0.4 oder höher.
- Festlegung einer baulichen Mindestdichte (vgl. Massnahme S5)

Falls ein regionaler Bedarf an Gewerbe- und Industriezonen ausgewiesen werden kann (vgl. Massnahme S3 Siedlungsflächenmanagement), sind bei der Einzonung von respektive Umzonung zu Gewerbe- und Industriezonen folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Nachweis des regionalen Bedarfs an Industrie- und Gewerbezone
- Nachweis, dass vorhanden Siedlungsverdichtungsgebiete aktiviert sind
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse C (personenintensive Betriebe / Dienstleistungen) und D (produzierende und verarbeitenden Betriebe)
- MIV Erschliessung bzw. Eignung für Gewerbeverkehr (Lastwagen, Lieferwagen etc.)

Der Kantonale Richtplan gibt zudem bei überdimensionierten Bauzonen vor, dass die Nutzungspläne mittels Rückzonung / Umzonung, Nutzungsverlegung oder Ausscheidung einer Zone für spätere Nutzung angepasst werden müssen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Beschränkung der Siedlungsgebiete (Bauzone) auf heutigen Stand.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems; Nachfrage-seitige Massnahmen: Erhöhte Ausnutzung/Rentabilität des ÖV-Angebotes durch Siedlungsentwicklung in tendenziell gut erschlossenen Räumen; Erreichbarkeit: Siedlungsentwicklung in weitgehend erschlossenen Räumen.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verringerung der Zersiedlung: Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender öV-Erschliessung; Überkommunale Kompensationsme-chanismen

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verminderung der Flächeninanspruchnahme und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Nutzungsplanungen Gemeinden
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter A.1/3; A.2/2 und A.3/2: Die im kantonalen Richtplan formu-lierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Peri-meter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

<i>Planungsphase (laufende Umsetzung)</i>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>												
<i>Baubeginn</i>												
<i>Inbetriebnahme</i>												

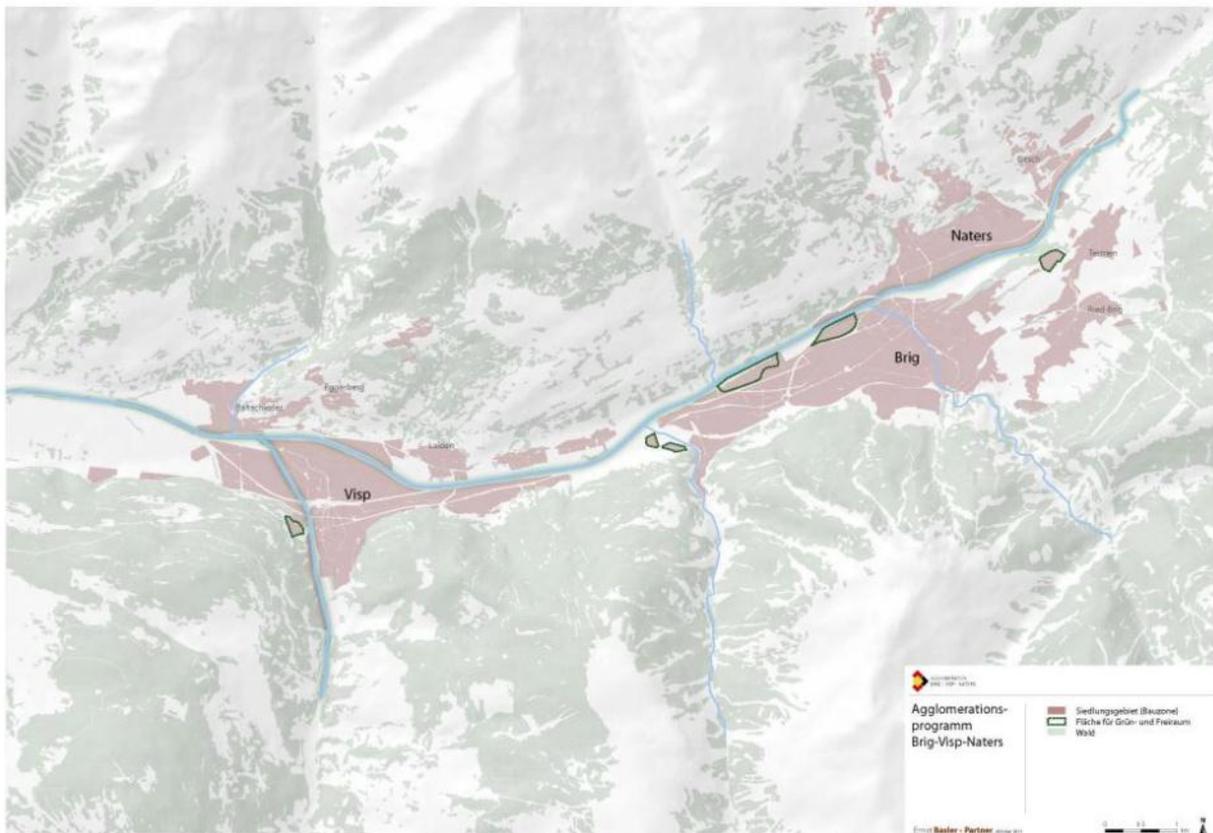
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>												
<i>Investitionskosten</i>												

S2 Nutzungsänderung von Bauland(-reserven)

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung)	Gemeinden Brig-Glis, Visp, Termen	Agglomeration, Kanton
<input checked="" type="checkbox"/> A (Eigenleistung)		
<input checked="" type="checkbox"/> B (Eigenleistung)		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Gemeinden der Agglomeration verfügen im Allgemeinen über rechtskräftig ausgeschiedene Baulandreserven, die den tatsächlichen Bedarf zum Teil beträchtlich übersteigt. Nutzungsänderungen sind in der Vergangenheit kaum erfolgt, da ausreichende Flächenpotentiale vorhanden sind und kein entsprechender Druck auf die Flächen besteht. Unbebaute Flächen werden zum Teil gehortet. Fehlentwicklungen sind kaum zu unterbinden. Entwicklungen ausserhalb weitgehend bebauter Bereiche oder in attraktiven Landschaftslagen sind möglich.

Inhalt

Die Agglomeration verfügt über diverse grosse Flächen an Reservegebieten, deren Verwendungszweck erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt wird (Zonen mit zukünftiger Nutzungsbestimmung). Diese Flächen befinden sich mehrheitlich an Lagen, die gemäss Zukunftsbild einem Landschafts-, Landwirtschafts-, Wildtierkorridor oder den Frei- und Erholungsräumen zugeordnet sind. Folgende Reservegebiete werden im Rahmen von Gesamt- oder Teilrevision der Nutzungsplanungen wieder in diesem Sinne genutzt und einer entsprechenden Zone (Landwirtschaftszone, Zone für öffentliche Bauten etc.) zugeführt:

- Gebiet Schlüsselacher, Visp
- Gebiet unterhalb des Dorfes Termen

Des Weiteren wird aufgrund der Lagequalität und (Zentralität der Bauzone folgende Umzonung in der Agglomeration geprüft:

Visp: Gewerbezone beim Bahnhof in eine Zentrumszone (längerfristig, vergleiche Massnahme S11)

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Beschränkung der Siedlungsgebiete (Bauzone) auf heutigen Stand.
- Ausdehnung und Aufwertung der Frei- und Erholungsräume entlang den Gewässerkorridoren (Rhone und übrige Seitenflüsse) und innerhalb des Siedlungsgebiets (Flächen für Grün- und Freiräume).

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i></p> <p>-</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i></p> <p>Verringerung der Zersiedlung: Reduktion der Bauzonenreserve.</p>
<p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i></p> <p>-</p>	<p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i></p> <p>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen, Sicherung von Landschaftskorridoren.</p>

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Aktueller Planungsstand

- Nutzungsplanungen Gemeinden
- Kantonaler Richtplan namentlich Koordinationsblätter A.1/3 und A.3/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Brig-Glis: Bodenkauf zur Sicherung des Naherholungsgebietes durch die Urversammlung am 15.12.2012

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	
<i>Investitionskosten</i>	

S3 Siedlungsflächenmanagement

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung) AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung	Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration, Kanton

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Agglomeration verfügt rein rechnerisch betrachtet über genügend unbebaute und rechtskräftig ausgeschiedene Bauzonen (vgl. Massnahme S1 Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach Aussen). Die Einzonung dieser Gebiete erfolgte mehrheitlich vor über 30 Jahren. In der Zwischenzeit haben sich sowohl das Infrastrukturangebot, das Umfeld und die Standortanforderungen der verschiedenen Nutzungen teilweise verändert. Dies trifft insbesondere für industrielle und gewerbliche Nutzungen zu, teilweise aber auch auf Wohnnutzungen.

Inhalt

Für die Positionierung von Wohnflächen sowie Gewerbe- und Industriestandorten und der Realisierung weiterer Grossprojekte kann ein kooperatives Siedlungsflächenmanagement einen wesentlichen Beitrag zur erfolgreichen Entwicklung der Standorte beitragen. Das Siedlungsflächenmanagement erlaubt den Gemeinden, aus einem grösseren Flächenpool die jeweils besten Standorte konzentriert zu entwickeln. Die beteiligten Gemeinden sorgen für ein gemeinsames Marketing. Überdimensionierten und kostenintensiven lokalen Angebotsplanungen und Infrastrukturaufwendungen können somit effektiv entgegengetreten werden und eine agglomerationsbezogene Ansiedlungsstrategie verfolgt werden.

Um diese Massnahme umzusetzen, sind folgende Schritte vorzusehen:

- Analyse Erhebung Siedlungsflächenpotentiale sowie Ist-Zustand Arbeitsplatzgebiete (bebaut, nicht bebaut, unternutzt, Qualität, Eignung, Verfügbarkeit -> mittels Methode Raum+)
- Bedarfsabschätzung (bis 2030) nach Art/Qualität/Lage
- Ist-Soll Vergleich (Erfüllen die verfügbaren Bauzonen die zukünftigen Anforderungen (quantitativ und qualitativ) der verschiedenen Nutzungstypen?)
- Massnahmen auf regionaler und kommunaler Ebene (Umzonung, Auszonung, Einzonung)

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Beschränkung der Siedlungsgebiete (Bauzone) auf heutigen Stand.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Erreichbarkeit: Verbesserung von ÖV-Kapazität für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten: Planerische Aufbereitung von entsprechenden Gebieten, inkl. Industriebrachen; Aktive Förderung für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in den genannten Gebieten; Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in den genannten Gebieten; Festlegung einer griffigen Politik für die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verminderung der Flächenbeanspruchung: Verminderung des Siedlungsflächenwachstums.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Nutzungsplanungen der Gemeinden (inkl. Bericht gemäss Art. 47 RPV)
- Kantonaler Richtplan namentlich die Koordinationsblätter A.1/3 und A.2/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perime-

ter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
 - Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig – Salgesch, Schlussbericht 2008

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

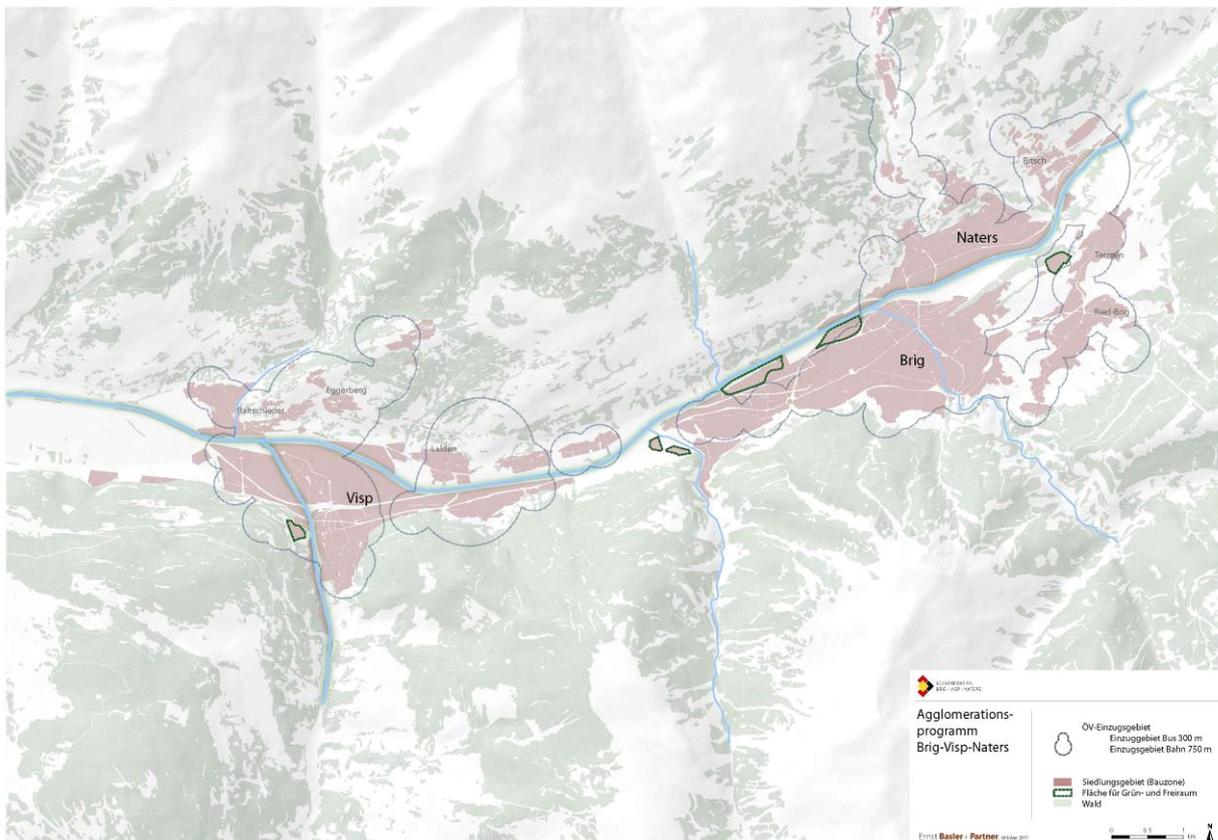
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	150'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> Agglomeration
<i>Investitionskosten</i>		

S4 Siedlungsverdichtungsgebiete

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung) AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung	Agglomeration	Kanton, Gemeinden der Agglomeration

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

In den Kern- als auch in den Umlandgemeinden werden die planungsrechtlich möglichen respektive geeigneten baulichen Dichten nicht realisiert. In den Kerngemeinden sind im Rahmen der Nutzungsplanungsrevisionen Nutzungserhöhungen in einzelnen Bauzonen vorgenommen worden, was die noch nicht voll ausgeschöpften baulichen Dichten teilweise erklärt. In den Umlandgemeinden dürfte die geringe bauliche Dichte wegen der eher lockeren Bauweise mit den vielen Einfamilienhäusern und grosszügigen Gärten entstanden sein (Umgang mit dieser Problematik vgl. Massnahme S5 Bauliche Mindestdichte). Neben den Bauzonen mit nicht ausgeschöpfter, aber gemäss kommunaler Nutzungsplanung möglichen baulichen Dichten existieren auch Gebiete, welche für eine Verdichtung geeignet wären. Diese sind in den kommunalen Nutzungsplanungen jedoch noch nicht entsprechend ausgeschieden. Wie im 1. Agglomerationsprogramm bereits festgehalten wurde, ist in den Gemeinden eine höhere bauliche Dichte anzustreben, insbesondere in ÖV-Nähe.

Inhalt

Die Verdichtung und Aktivierung der innerer Reserven (z.B. Bahnhofgebiete, Brachen oder zentral gelegene, unternutzte Bauzonen), ist auf gut erschlossene Lagen zu konzentrieren. Dabei ist eine hohe städtebauliche Qualität anzustreben.

Die Siedlungsverdichtung in der Agglomeration erfolgt nur in Gebieten, die folgende Kriterien erfüllen:

- ÖV-Erschliessungsgüteklasse mindestens C
- Anzustrebende Ausnutzungsziffer von mindestens 0.8

- Grösseres, zusammenhängendes Gebiet
- Genügend Kapazität im bestehenden Verkehrsnetz

Im Rahmen der Massnahme S3 Siedlungsflächenmanagement und der Anwendung der Methode Raum+ werden die inneren Reserven identifiziert und quantifiziert. Anhand dieser Resultate und mit obigen Kriterien sind anschliessend die geeigneten Verdichtungsgebiete zu bestimmen und in die Bau- und Nutzungsordnungen der Gemeinden zu übernehmen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeiten beim Langsamverkehr.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem: Kohärenz der Teilstrategie Siedlung mit dem Zukunftsbild; Kohärenz der Massnahmen mit der Teilstrategie Verkehr; Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und Verkehrsintensiven Einrichtungen. Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume: Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verminderung der Flächenbeanspruchung: Verbesserung des Modal-Splits zu Gunsten des Langsamverkehr und des ÖV.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Nutzungsplanungen Gemeinden

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	20'000 CHF	<i>Kostenteiler Agglomeration</i>
<i>Investitionskosten</i>		

S5 Bauliche Mindestdichte

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung)	Agglomeration	Kanton, Gemeinden der Agglomeration
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

In der Vergangenheit wurde festgestellt, dass die erlaubte bauliche Ausnutzung (respektive Anzahl Geschosse) bei neuen Wohnbauten in den Kern- als auch in den Umlandgemeinden nicht ausgeschöpft wird. Eine Unternutzung und ein hohes Flächenwachstum sind die Folgen. In den Kerngemeinden sind im Rahmen der Nutzungsplanungsrevisionen Nutzungserhöhungen in einzelnen Bauzonen vorgenommen worden, was die noch nicht voll ausgeschöpften baulichen Dichten teilweise erklärt. In den Umlandgemeinden dürfte die geringe bauliche Dichte wegen der eher lockeren Bauweise mit den vielen Einfamilienhäusern und grosszügigen Gärten entstanden sein

Inhalt

Um einen haushälterischen Umgang mit dem Boden zu gewährleisten, soll wo notwendig und sinnvoll in den Bau- und Zonenreglementen der Gemeinden eine bauliche Mindestdichte (minimale Ausnützungsziffer oder Mindestanzahl Geschosse) für Wohnzonen angestrebt werden, die jedoch in Einzelfällen und aufgrund von spezifischen situativen Gegebenheiten unterschritten werden darf.

Auf Grundlage der Resultate der Massnahme S3 Siedlungsflächenmanagement sind die Gebiete mit Unternutzung in den einzelnen Gemeinden zu evaluieren und die Zweckmässigkeit der Festlegung von baulichen Mindestflächen zu prüfen. Um eine Vereinheitlichung bzgl. der Bestimmung der baulichen Mindestdichte zu fördern, ist eine entsprechende Empfehlung für die Agglomerationsgemeinden auszuarbeiten. Dabei wird auf die unterschiedlichen Voraussetzungen (Erschliessung etc.) der Kern- und Umlandgemeinden eingegangen. Ebenfalls ist vorzuschlagen, in welchen Gebieten überhaupt noch Einfamilienhäuser zugelassen werden sollen. Die Empfehlung wird agglomerationsübergreifend unter Mitarbeit der Gemeinden erarbeitet, die Umsetzung einer baulichen Mindestdichte ist Sache der Gemeinden.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verringerung der Zersiedlung: Reduktion der Bauzonen pro Kopf durch Festsetzung einer minimalen Ausnutzung der Bauzonen.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verminderung der Flächenbeanspruchung: Verminderung der Zersiedlung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Nutzungsplanungen Gemeinden
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A-2/2: : Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	60'000 CHF	<i>Kostenteiler Agglomeration</i>
<i>Investitionskosten</i>		

S6 Entwicklungsschwerpunkte

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung)	Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration, Kanton
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mit Entwicklungsschwerpunkten (ESP) wird die Entwicklung auf raumplanerisch geeignete Standorte mit spezifischer Nutzung fokussiert und dort eine an den Bedürfnissen orientierte Verkehrserschliessung angeboten. Mit den ESP Wohnen werden Siedlungs-, Wohnumfeld- und Lebensqualität erhalten beziehungsweise gefördert. Dank den ESP Wirtschaft sollen attraktive Voraussetzungen für die Wirtschaft und ihre Beschäftigten geschaffen werden.

Der im Rahmen des Agglomerationsprogramms erarbeitete Bericht zum Ist-Zustand identifiziert diverse Entwicklungsschwerpunkte Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe / Industrie, welche kurz- bis mittelfristig entwickelt werden. Im Zukunftsbild der Agglomeration sind die grössten und aus übergeordneter Sicht wichtigen Arbeitsplatzgebiete (ohne Differenzierung) eingetragen. Für die objektive Festlegung von langfristigen und übergeordneten Entwicklungsschwerpunkten ist jedoch auf eine vertiefte Grundlagenuntersuchung zurückzugreifen.

Inhalt

Auf Grundlage der Resultate der Massnahme S3 Siedlungsflächenmanagement werden die langfristig geeigneten, regionalen Entwicklungsschwerpunkte Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe / Industrie festgelegt. Der Kanton, die Agglomeration und die Gemeinden unterstützen die Entwicklung und Vermarktung dieser Standorte. Folgende Kriterien werden für die Festlegung der ESP beachtet:

Wohnen

- grösseres, zusammenhängendes Gebiet
- das Gebiet ist verfügbar und zweckmässig erschliessbar
- ausgerichtet auf bestehende Infrastrukturen (MIV, ÖV, LV) bzw. auf effiziente Weise neu zu erschliessen
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse C
- hohe Qualität im Städtebau und in der Gestaltung des öffentlichen Raumes

Dienstleistung

- eher zentral gelegen
- ausgerichtet auf bestehende Infrastrukturen (MIV, ÖV, LV) bzw. auf effiziente Weise neu zu erschliessen
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse C
- hohe Qualität im Städtebau und in der Gestaltung des öffentlichen Raumes

Gewerbe

- ausgerichtet auf bestehende Infrastrukturen (MIV, ÖV, LV) bzw. auf effiziente Weise neu zu erschliessen
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse D
- qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raumes

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der städtischen Zentren Brig, Naters und Visp in ihren Zentrumsfunktionen
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden.
- Konzentration der gewerblich-industriellen Entwicklung auf gut erschlossene Arbeitsplatzgebiete

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i> Erreichbarkeit: Verbesserung von ÖV-Kapazität für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten.</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i> Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem; Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume.</p>
<p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i> -</p>	<p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i> -</p>

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Nutzungsplanungen Gemeinden

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

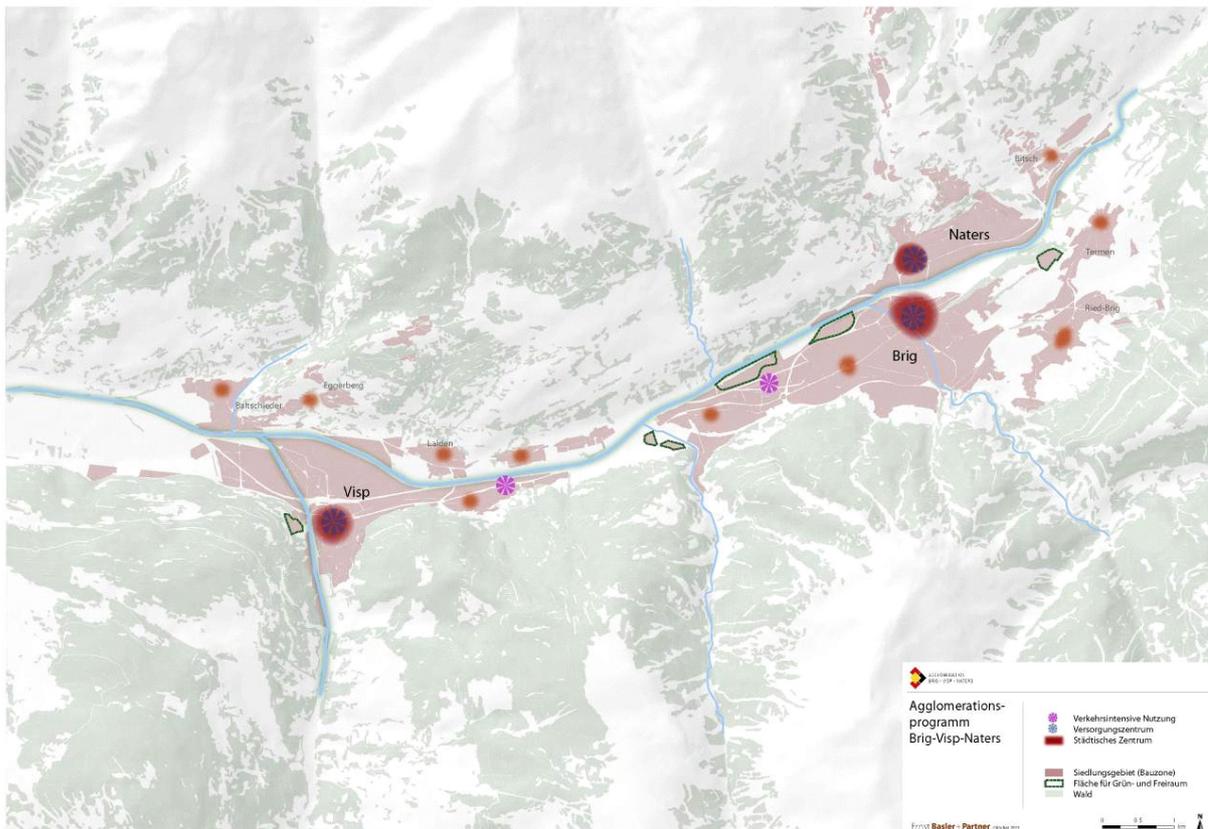
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	20'000 CHF	<i>Kostenteiler -</i>
<i>Investitionskosten</i>		

S7 Standortkriterien für verkehrsintensive Nutzungen

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung)	Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration, Kanton
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Als verkehrsintensive Einrichtungen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bauten und Anlagen im Bereich Konsum und Freizeit bezeichnet, welche eine hohe Anzahl MIV-Fahrten pro Tag generieren. Sie verfügen meistens über eine grosse Nutzfläche.

Die meisten verkehrsintensiven Einrichtungen befinden sich in zentraler Lage. Es sind jedoch auch einige Standorte vorhanden, welche sich in peripherer Lage am Rand des Siedlungsgebietes in Gewerbegebieten abseits der grösseren Wohngebiete befinden. So etwa bei Visp Eyholz aber auch beim Glisergrund (Brig-Glis).

Die im Agglomerationsprogramm 2. Generation definierten Versorgungszentren beschreiben hingegen Bereiche, die durch eine Konzentration von publikumsintensiven Nutzungen gekennzeichnet sind, wie beispielsweise zentrale Einkaufsbereiche. Diese Bereiche stellen vor allem die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs sicher, bieten aber auch Güter an, die weniger oft nachgefragt werden. Die Versorgungszentren sind in den städtischen Zentren der Agglomeration lokalisiert.

Inhalt

Mit der Ausweisung von Standorten für verkehrsintensive Nutzungen (wie Fach- und Baumärkte, Freizeiteinrichtungen) werden Überlastungen im Strassenverkehr vermieden und bedeutende Verkehrsleistungen eingespart. Zudem können so optimale Voraussetzungen (z.B. Erschliessung) für Investoren geschaffen werden. Die Standorte müssen folgende Kriterien erfüllen:

- Gut integrierte Standorte, welche auch potenzielle Nutzer / Investoren ansprechen
- Zusammenhängendes, grösseres Gebiet
- Sehr gute Einbindung ins übergeordnete Strassennetz
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse C
- Sehr gut mit Langsamverkehr zugänglich
- Mit Luftreinhalterecht und Lärmschutzanforderungen abgestimmt

Aufgrund dieser Kriterien werden in der Agglomeration die Standorte Gamsen/Glisergrund und Eyholz für verkehrsintensive Nutzungen festgelegt, die sich für eine Lokalisierung in die städtischen Zentren nicht eignen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Konzentration von verkehrsintensiven Nutzungen (wie Fach- und Baumärkte, Freizeiteinrichtungen) auf Standorte mit guter Verkehrsanbindung in Gamsen/Glisergrund und Eyholz.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem; Verringerung der Zersiedlung.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung der Fahrleistungen im MIV.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verringerung der Fahrleistungen im MIV; Reduktion der Lärmimmissionen: Konzentration an Standorten mit guter Verkehrsanbindung; Verminderung der Flächenbeanspruchung.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Kantonaler Richtplan, namentlich die Koordinationsblätter A.3/2; B.1/3; B.3/5; H.4/2; H.5/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			x	x							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

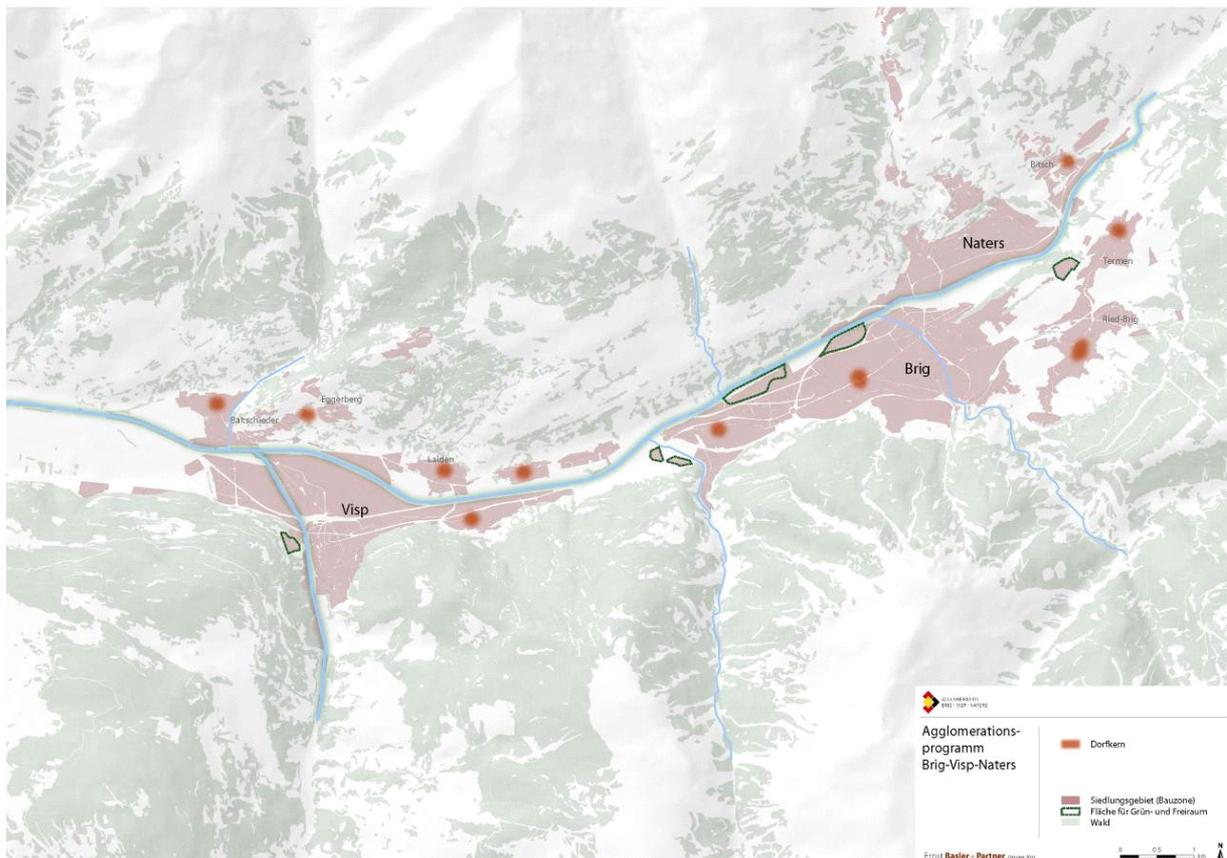
Planungskosten

Investitionskosten

S8 Attraktivierung Dorfkerne

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung) AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung	Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration, Kantonale Heimatschutzkommission

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Agglomerationsgemeinden verfügen über wertvolle Ortsbilder. Die Gemeinden verfügen auch über die entsprechenden Inventare. Die Eigentümer werden zum Teil durch die unter Schutzstellung bei einem allfälligen Neu-, Um-, und/oder Anbau durch entsprechende Auflagen baulich eingeschränkt. Oftmals ist die Auflage mit grossen zusätzlichen finanziellen Eigenleistungen verbunden. Probleme entstehen insbesondere auch durch die Einhaltung der baurechtlichen Bestimmungen, Nachbarrechte (Unterabstände) und durch die Eigentümerstruktur einer Liegenschaft. Im Speziellen in den Randgemeinden führt dies zu einer „Abwanderung“ aus den bzw. „Entleerung“ der Dorfzentren (normalerweise Kern-, Dorf- und Dorfkernezonen).

Inhalt

Die Massnahme fördert ein aktives Bewohnen und Nutzen im Speziellen in den Dorf- und Dorfkernezonen. Durch die Schaffung von Anreizen soll ein Abwandern aus diesen Wohngebieten verhindert werden. Im Agglomerationsprogramm 1. Generation waren folgende Arbeitsschritte vorgesehen: Erfassung Ist-Situation - Festlegung von Massnahmen - Ausarbeitung einer Wegleitung zuhanden der Gemeinden. Auf Grund der Ausgangslage und auf Wunsch der Agglomerationsgemeinden wurde bei der Umsetzung der Massnahme beschlossen, die bestehende Gesetzgebung so zu optimieren, dass das Bauen in den Dorfzonen attraktiver gestaltet werden kann.

Entsprechend wurde im Juni 2010 der Auftrag „Harmonisierung und Optimierung der Gesetze bezüglich Dorfkerne-Entwicklung“ an das Arbeitsgemeinschaft Michlig und Partner (Raumplanung) und Büro Dreipunkt (Architektur) vergeben. In einem ersten Schritte zeigte eine Analyse auf, welche Gesetze und Reglement relevante Aussagen zur

Dorfzonen-Entwicklung beinhalten. In einem zweiten Schritt wurden die Lücken und die Widersprüche aufgezeigt und nach einer Würdigung mögliche Lösungsvorschläge erarbeitet. Der Agglomeration wird als weiteres Vorgehen empfohlen, ein gemeinsames Reglement „Dorfzone(-kerne)“ anhand einer Pilotgemeinde zu erarbeiten und damit die Harmonisierung innerhalb der Agglomerationsgemeinden weiter zu verfolgen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Revitalisierung der Dorfkerne für attraktives Wohnen und Gewährleistung einer angemessenen Dorffunktion.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i></p> <p>Einfluss auf das Mobilitätsverhalten: Reduktion der Verkehrsnachfrage; Verbesserung der Intermodalität.</p> <p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i></p> <p>-</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i></p> <p>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem: Kohärenz der Teilstrategie Siedlung mit dem Zukunftsbild, Kohärenz der Massnahmen mit der Teilstrategie Verkehr.</p> <p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i></p> <p>Verminderung der Flächenbeanspruchung: Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums; Reduktion der Lärmimmissionen: Verringerung der Fahrleistungen im MIV.</p>
---	--

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- ISOS
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A.7/3: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Sachplan Ortsbild Kanton Wallis
- Nutzungsplanungen Gemeinden (inkl. Bericht gemäss Art. 47 RPV)
- „Harmonisierung und Optimierung der Gesetze bezüglich Dorfkern-Entwicklung“, Michlig und Partner (Raumplanung) und Büro Dreipunkt (Architektur), Dezember 2011
- Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig – Salgesch, Schlussbericht 2008

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>	X	X		X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	40'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinden der Agglomeration
<i>Investitionskosten</i>		

S9 Attraktivierung Gewerbezone

Priorität gemäss Agglomeration

Sofortmassnahme (Eigenleistung)
AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung

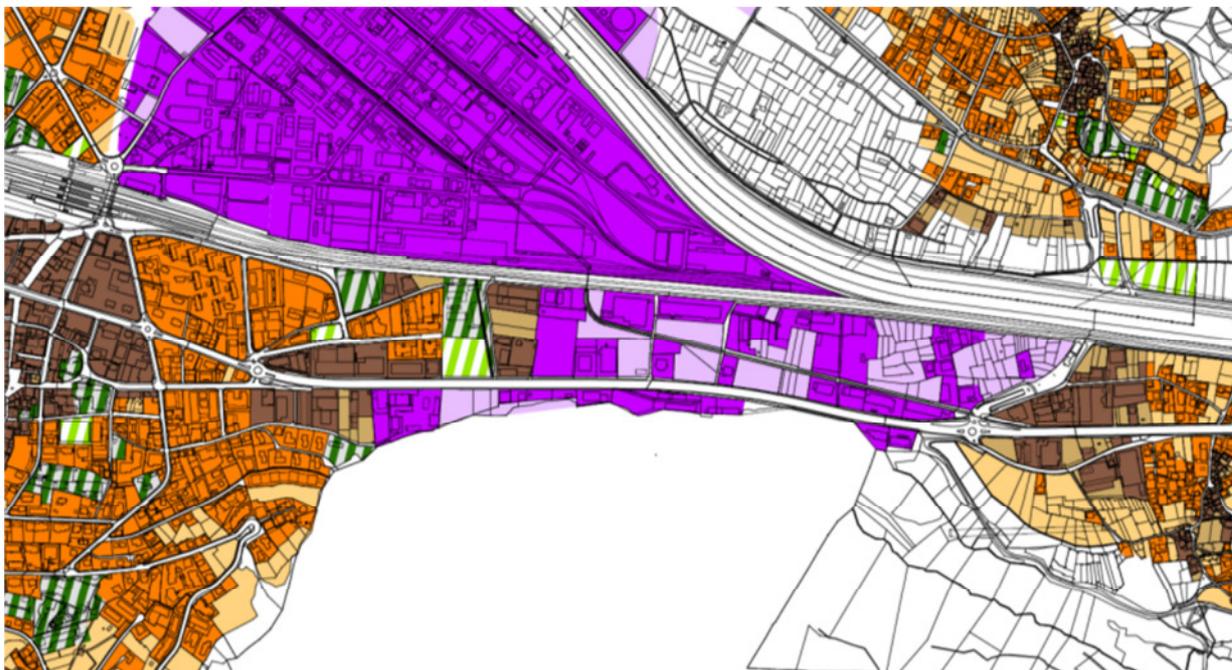
Federführung

Gemeinden Brig-Glis und Visp

Beteiligte

Agglomeration, Kanton

Beschreibung der Massnahme



Gewerbezone (violett = bebaut, lila = un bebaut) entlang Kantonsstrasse, Quelle: Michlig + Partner GmbH, Naters

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Gewerbezone entlang der Kantonsstrasse zwischen Visp und Brig-Glis, im Speziellen der obere Teil zwischen Eyholz und dem Kreisel Abzweigung Simplon, ist landschaftlich und städtebaulich unattraktiv. Die Standorte liegen am Eingang zu den grossen Tourismuszentren Zermatt, Saas Fee und Aletschregion.

Inhalt

Die Gewerbezone soll landschaftlich und städtebaulich aufgewertet werden. Eine attraktive Gestaltung und Infrastrukturausstattung der Gewerbestandorte kann sich zudem positiv auf die Ansiedlung von Unternehmen auswirken. In diesem Sinne sind insbesondere Verbesserungen der Strassenraumgestaltung notwendig sowie grünpflegerische Massnahmen vorzusehen. Vorgeschlagen wird, dazu einen gemeindeübergreifenden Studienwettbewerb durchzuführen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Konzentration der gewerblich-industriellen Entwicklung auf gut erschlossene Arbeitsplatzgebiete.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i> Einfluss auf das Mobilitätsverhalten: Reduktion der Verkehrsnachfrage; Verbesserung der Intermodalität.</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i> Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem; Verringerung der Zersiedlung.</p>
<p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i> Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung der Fahrleistungen im MIV.</p>	<p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i> -</p>

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A.3/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

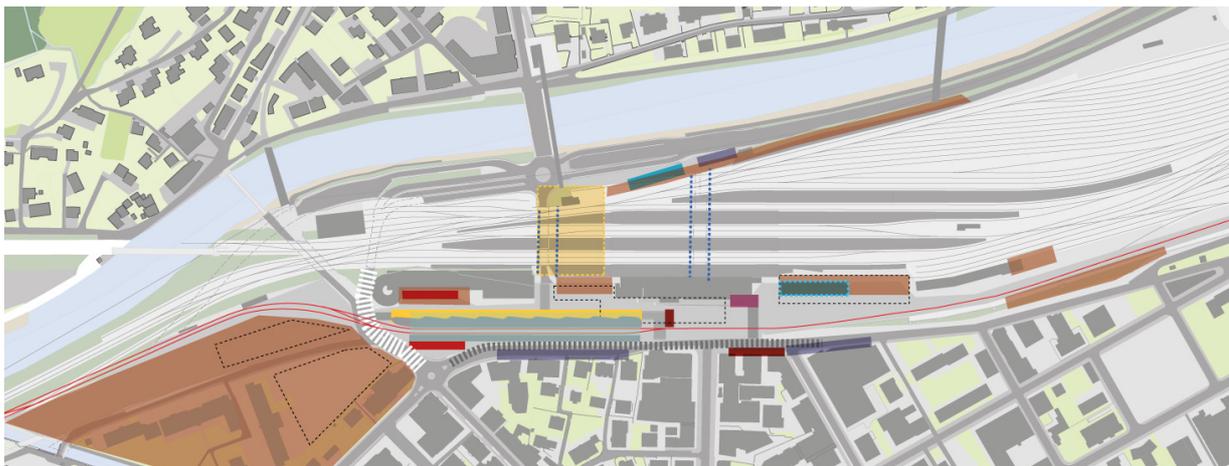
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	80'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinden
<i>Investitionskosten</i>	noch offen	<i>Kostenteiler</i> noch offen

S10 Rahmenplan und Entwicklungsplattform Bahnhof Brig

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung)	Agglomeration	Gemeinden Brig-Glis und Naters, Kanton, SBB, MGB, Postauto AG und weitere Grundeigentümer
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Prinzipalskizze der Bahnhofplanung als Resultat der Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“, (Quelle: Empfehlungen aus der Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“ 1. Mai 2012)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Bahnhof Brig stellt bereits heute eine Verkehrsdrehscheibe dar. Diese Funktion wird in der Zukunft durch den Anstieg der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und insbesondere durch den Faktor Tourismus weiter an Bedeutung gewinnen. Durch die Nähe zum Stadtzentrum ist zudem ein besonderer Anziehungspunkt geschaffen. Der Bahnhof und die Bahnhofsumgebung entsprechen nicht den daraus erwachsenden Ansprüchen. Probleme bestehen unter anderem in nicht reibungslosen Umsteigevorgängen zwischen den Verkehrsträgern, ungünstige Verkehrsabläufe und ungeordnete Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz sowie eine wenig attraktiver Zugang zu den Perrons von Naters her.

Inhalt

Der Bahnhof in Brig wird von Bewohnern, Besuchern und Pendlern genutzt und stellt entsprechend einen lebendigen Standort in der Stadt dar. Die jeweiligen Nutzergruppen stellen dabei unterschiedliche Ansprüche an den Bahnhof. In Anbetracht dieser Ansprüche und der komplexen Situation ist eine strukturierte Planung als Prozess (Entwicklungsplattform) einzurichten, welche sich einerseits mit der Entwicklung des Bahnhofs und seines städtischen Umfeldes sowie den dort zu findenden Nutzungen und andererseits mit der Verbesserung der Verkehrsabläufe und Zugänglichkeiten befasst. Zu ersterem sind vor allem die Areale in unmittelbarer Nachbarschaft zu entwickeln und von Seiten des Stadtzentrums zu erschliessen. Zu letzterem sind bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigeabläufe zwischen Bus und Bahn zu konzipieren sowie Zu- und Abfahrtswege für den MIV und Langsamverkehr auf die Nutzeransprüche abzustimmen (P+R, Haltezonen, etc.).

Die Entwicklungsplattform wird auf der Grundlage eines Rahmenplans geführt, welcher aus den Resultaten der Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“ hervor geht. Die Entwicklungsplattform besteht aus der Steuerungsgruppe (Entscheidungsträger aller Bahnhofnutzer) und einer operativen Unterstützung (Projektleitung), welche je nach Themenbereich projektspezifisch ausgebaut werden kann.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der städtischen Zentren Brig, Naters und Visp in ihren Zentrumsfunktionen.
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden.
- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.
- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Einfluss auf das Mobilitätsverhalten: Reduktion der Verkehrsnachfrage; Verbesserung der Intermodalität; Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verringerung der Warte und Umsteigezeiten, Ausbau der Kapazitäten, Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems (Fahrgastinformationen, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen); Erreichbarkeit :Verbesserung von ÖV-Kapazität zu Entwicklungsschwerpunkten.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem; Verbesserung der Qualität im öffentlichen Raum: Erweiterung Verkehrsberuhigter Zonen.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung der Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmimmissionen: Verringerung der Fahrleistungen im MIV.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.8/2 und C.803/1: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“ unter Berücksichtigung des Bahnhofs Visp (Empfehlungen 01.05.2012)

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

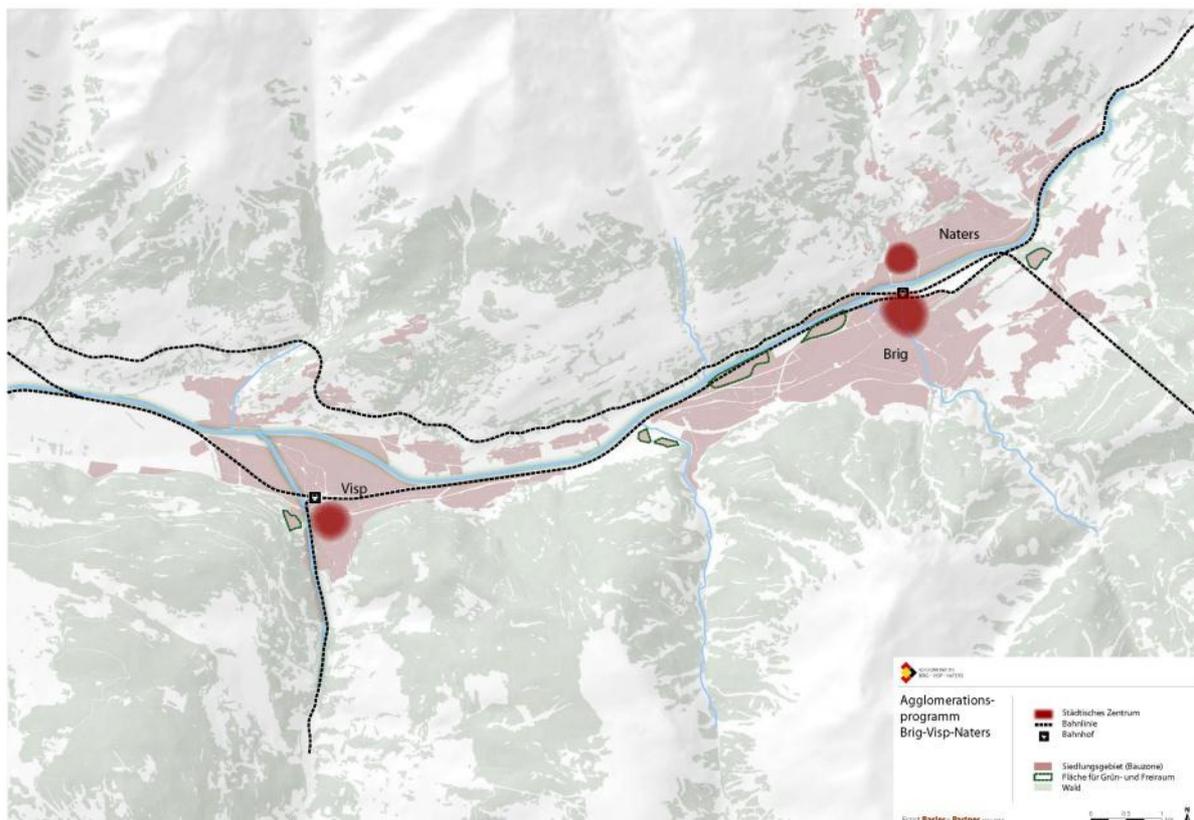
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	300'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> Gemeinden, Transportunternehmen
<i>Investitionskosten</i>		

S11 Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt im Zentrum

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinden Brig-Glis, Visp, Naters	Agglomeration, Gemeinden der Agglomeration, Private
<input type="checkbox"/> A		
<input checked="" type="checkbox"/> B (Eigenleistung)		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Zentrale Wohn- und Arbeitslagen stellen einen wichtigen Standortfaktor für Städte und Gemeinden dar. In Visp und Brig-Glis sind in diesem Sinne noch grosse Entwicklungspotentiale vorhanden. Insbesondere im Umfeld der Bahnhöfe werden die vorhandenen Liegenschaften nicht entsprechend der Lagegunst genutzt. In Naters ist mit dem Aletsch Campus im Zentrum bereits ein attraktiver Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt in Planung.

Inhalt

Die Zentren von Visp und Brig-Glis sind mit ihren Bahnhöfen sowohl regional als auch national ausgezeichnet erschlossen. Auf der nördlichen Seite des Bahnhofes Visp wird dieses Potential zu wenig ausgeschöpft. Dies gilt ebenso für das Zentrum von Brig-Glis mit dem Bahnhofareal. Durch die Ansiedlung eines Dienstleistungs- und Wohnschwerpunktes auf der nördlichen Seite des Bahnhofs Visp und in Umgebung des Bahnhofs Brig kann einerseits die Entwicklung einer Nutzung vorangetrieben werden, die auch der guten verkehrstechnischen Erschliessung gerecht wird. Andererseits wird das Zentrum von Visp und von Brig-Glis durch eine intensivere Nutzung an dieser zentralen Lage gestärkt.

Flexible Mietbedingungen (bezüglich Grösse der Fläche, Mietdauer etc.) sowie zusätzliche Angebote (stundenweises Mieten von Sitzungszimmer, gemeinsame Infrastruktur) machen diese Flächen Brig-Glis und Visp zu attraktiven Arbeitsorten für kleine Unternehmungen aus den Bereichen Dienstleistung, Forschung und High-Tech. Ein gemeinsamer Betrieb und eine gemeinsame Vermarktung der Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkte in Brig-Glis, Visp und Naters unter einem Brand sind zu prüfen. Die Gemeinden passen ihre Nutzungsplanungen im Hinblick auf obige

Nutzung der Flächen an.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der städtischen Zentren Brig-Glis, Naters und Visp in ihren Zentrumsfunktionen.
- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Einfluss auf das Mobilitätsverhalten: Reduktion der Verkehrsnachfrage; Verbesserung der Intermodalität.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung der Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen, Reduktion der Lärmimmissionen: Verringerung der Fahrleistungen im MIV.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Nutzungsplanungen Gemeinden
- Forschungsberichte zu easy2work.vs, Hochschule Wallis (HES-SO Valais), 2008

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>					X	X					
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	je 20'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	noch offen	<i>Kostenteiler</i> noch offen

5 Massnahmen Strasseninfrastruktur / Intermodalität

V1 Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis

Priorität gemäss Agglomeration

- Sofortmassnahme
 A
 B
 C

Federführung

Gemeinde Brig-Glis

Beteiligte

Kanton, Agglomeration, Ortsbus Brig-Naters, PostAuto Oberwallis

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Brig

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Glismattenstrasse ist die am meisten frequentierte Strasse innerhalb der Stadtgemeinde Brig-Glis. Sie beinhaltet inmitten ihres Abschnittes die vierarmige Kreuzung Romantica, bei welcher die Englischgrusstrasse sowie der Jesuitenweg einmünden und jeweils an den Enden einen Kreislauf, wo der Anschluss an die Überlandstrasse respektive der Gliserallee gewährleistet wird. Innerhalb des Strassenabschnittes werden zudem über Zufahrten die angrenzenden Grundstücke erschlossen, wie etwa das Einkaufszentrum Aldi oder der öffentliche Parkplatz Glismatta.

Neben dem rollenden Verkehr überquert diese Kreuzung täglich eine hohe Zahl an Schulkindern und Studenten, was gerade bei Stosszeiten Engpässe verursacht. Ein grosser Nachteil bei der Kreuzung sind die Platzverhältnisse, da die Geometrie nicht für diese hohe Verkehrsmenge dimensioniert ist. Dies führt zu teilweise gefährlichen Manövern. Innerhalb der erwähnten Stosszeiten wird dem Verkehr zum Schutz der Fussgänger mittels Lichtsignalanlage ein Regime aufgezwungen.

Im südlichen Bereich der Glismattenstrasse befinden sich beidseits zwei Bushaltestellen. Jene auf der Ostseite ist innerhalb des Fahrstreifens angeordnet. Dieser Zustand führt gerade bei Halt des ÖV's zu Überholmanövern, welche für den entgegenkommenden als auch den querenden Verkehr (Fussgänger) überaus gefährlich sind.

Nicht zuletzt gilt es die Ausleuchtung der Verkehrsflächen zu verbessern. Die beidseitigen Baumalleen resp. deren Kronen beschatten aufgrund der vorliegenden Beleuchtung die Verkehrsfläche.

Inhalt

Kreuzung Romantica

Die Ein- und Ausfahrt der Einmündungen bei der Kreuzung Romantica müssen nach den geltenden Strassenbaunormen dimensioniert werden (Schleppkurven). Die Standorte der Lichtsignalanlagen bedürfen dadurch teils einer Verschiebung. Zusätzlich muss bei der Einmündung des Jesuitenweges kurz vor der Kreuzung auf einer Strecke von ca. 40 m eine Entflechtung des ÖV's und des übrigen Verkehrs realisiert werden. Die Strassenüberquerungen für Fussgänger sowie deren Führung werden in diesem Rahmen ebenfalls optimiert.

Bushaltestellen, Verkehrsführung

Mit der Verschiebung des heutigen Gehstreifens auf die Ostseite der Baumallee wird Platz für eine Bushaltestelle geschaffen. Die Führung der Fussgänger sowie des Rollenden Verkehrs wird dadurch entflechtet.

Beleuchtung

Mittels Unterhaltsarbeiten an den Baumalleen kann die erhoffte Verbesserung der Ausleuchtung der Verkehrsfläche nicht erzielt werden. Aus diesem Grund sind alternative Beleuchtungstypen (LED-Technologie etc.) zu prüfen und umzusetzen. Die Lage der Leuchten über der Verkehrsfläche muss den Gegebenheiten vor Ort Rechnung tragen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Kanalisierung des Binnenverkehrs auf die Hauptverkehrsstrassen für die Entlastung und Aufwertung der Wohngebiete und städtebauliche Aufwertung dieser Strassen in den Zentren von Brig-Glis, Visp und Naters (Entlastungszonen).
- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten.; Verbesserung des Strassennetzes: Optimierung des Verkehrsleitsystems, Verstetigung des Verkehrsflusses.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung der Qualität im öffentlichen Raum: Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum, Verbesserung für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte; Erhöhung der subjektiven Sicherheit: Definition einer Hierarchie des Strassennetzes.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modal-splits zu Gunsten des LV.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Stadtratsentscheid vom 22.03.2012 (Projektmodifikation/ergänzung am 06.03.2012)
- Planungsauftrag ist bereits vergeben

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			x	x	x						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					x						
<i>Baubeginn</i>						x					
<i>Inbetriebnahme</i>						x					x

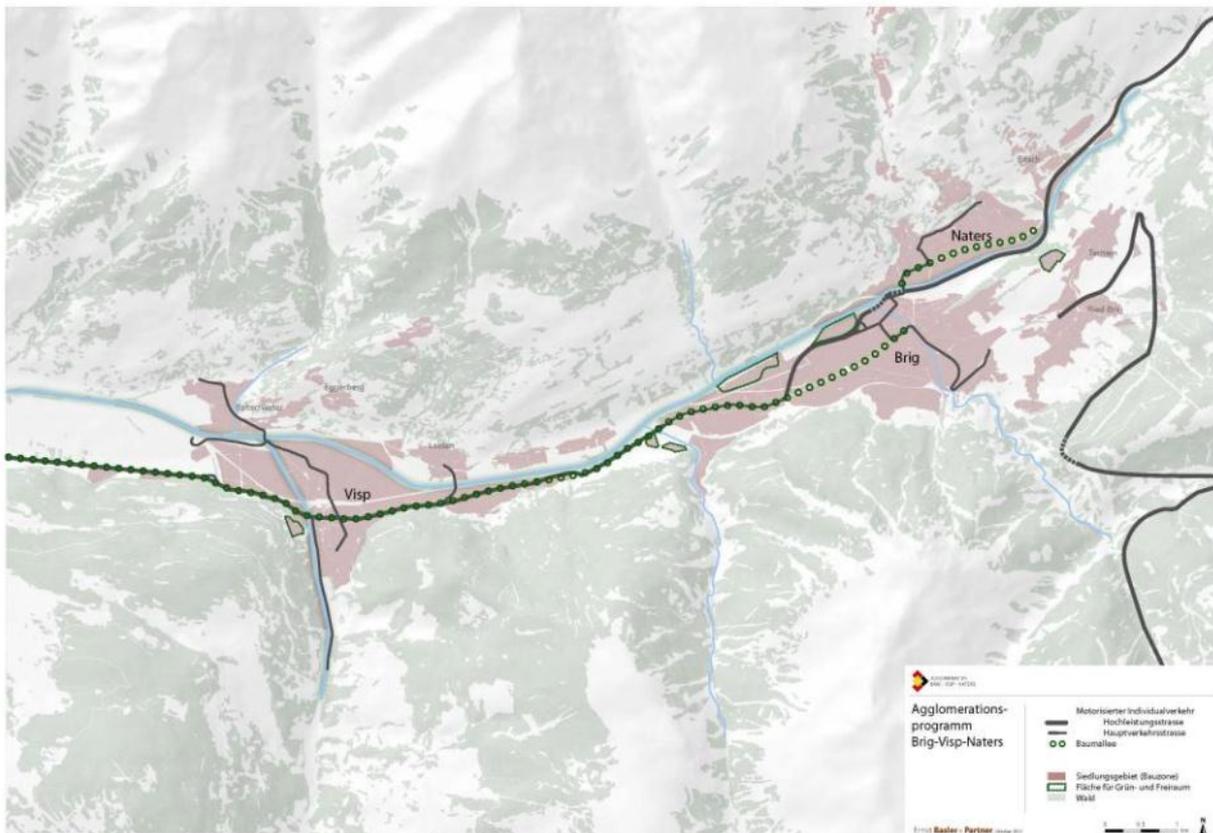
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.12 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	1.05 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde

V2 Aufwertung Hauptverkehrsachse - Talstrassenallee

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	Kanton	Agglomeration, Gemeinden Bitsch, Brig-Glis und Visp
<input checked="" type="checkbox"/>	A		
<input type="checkbox"/>	B		
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Kantonsstrasse T9, welche von Visp über Brig-Glis und Naters bis nach Bitsch verläuft, ist eine wichtige Visitenkarte der Agglomeration und bedarf einer entsprechenden Gestaltung. Ausgangspunkt hierfür stellen die verbliebenen historischen Alleestrukturen dar.

Inhalt

Die Kantonsstrasse T9 wird mittelfristig wieder zu einer durchgehenden Allee gestaltet. Somit wird ein weiteres, durchgehendes Landschaftselement in der Agglomeration geschaffen, welches für das Erscheinungsbild gewinnbringend ist. Dazu sind folgende Schritte zu vollziehen:

- Vorgehens- und Gestaltungskonzept „Talstrassenallee“ erstellen
- Bei jeder substantiellen Unterhalts-, Sanierungs-, Umbau- und Neubaumassnahme entlang der Talstrassenachse das Konzept anwenden und laufend umsetzen

Im Konzept ist zu verankern, dass die Allee nur aus standortgerechten, einheimischen Baum- und Straucharten angepflanzt wird. Weitere Handlungsempfehlungen zur Erhaltung und Förderung von Alleien können der von der SL im Jahre 2008 realisierten Studie „Bestand und Bedeutung von Alleien und Alleienlandschaften in der Schweiz entnommen werden.“

Die SL setzt sich zudem im Rahmen konkreter Projekte für die Förderung und Pflanzung von Baumalleen ein. Sie hat 2010 den Vorschlag gemacht, ein Aktionsprogramm für den Schutz der Pappelalleen als kulturelles und landschaftliches Erbe zu lancieren. Allenfalls könnte zwischen der SL und der Agglomeration ein gemeinsames Projekt gestartet werden.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente.
- Erhöhung der Lesbarkeit der Landschaft im Siedlungsgebiet u. a. durch Schaffung einer Baumallee als durchgehendes Landschaftselement.

Nutzen der Massnahme

<i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i>	<i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i>
-	Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet
<i>WK3 – Verkehrssicherheit</i>	<i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i>
-	Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.6/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X		X		X	
<i>Baubeginn</i>						X		X		X	
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	33'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton
<i>Investitionskosten</i>	333'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton

V3 Aufwertung Dorfkern Visp

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Visp	Kanton, Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Visp

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Kaufplatz und die obere Bahnhofstrasse in Visp waren früher das Zentrum zum Einkaufen und Wohnen. Durch die Verlagerung insbesondere der Lebensmittelgeschäfte an den Rand des alten Dorfkerns verlor das Gebiet seine ursprüngliche Bedeutung als Einkaufszentrum. Auch die Wohnbautätigkeit konzentrierte sich vermehrt ausserhalb des alten Dorfkerns. Alte Gebäude wurden zum Teil nicht mehr erhalten und ursprüngliche landwirtschaftliche Gebäude nicht den neuen Gegebenheiten angepasst. Die Lage inmitten des Zentrums von Visp als Wohn- und Geschäftszentrum ist grundsätzlich immer noch attraktiv. Die Aufwertung des alten Dorfkern durch eine Gestaltung des öffentlichen Raumes stellt dabei ein wichtiges Element dar.

Inhalt

Die Verbindungsachse zwischen dem Parkhaus La Poste und dem Parkhaus Müra über die Napoleonstrasse, die Märtmattenstrasse und die Sägematte stellen eine wichtige Langsamverkehrsverbindung durch den alten Dorfkern dar. Mit einer städtebaulichen Aufwertung und Neugestaltung dieser Verbindung kann der alte Dorfkern als Wohn- und Geschäftszentrum eine grosse Aufwertung erhalten, die Bedingungen für den Langsamverkehr werden optimiert.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der städtischen Zentren Brig, Naters und Visp in ihrer Zentrumsfunktion.
- Revitalisierung der Dorfkerne für attraktives Wohnen und Gewährleistung einer angemessenen Dorffunktion.
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Optimiertes Verkehrsleitsystem auf lokaler Ebene; Verbesserung der Erreichbarkeit; LV: Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten; Verbesserung des Strassennetzes: Verstetigung des Verkehrsflusses.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte; Erhöhung der subjektiven Sicherheit: Definition einer Hierarchie des Strassennetzes

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Zunahme Anzahl und Dichte an EW, AP an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen; Verringerung von Neueinzonungen abseits genügender ÖV-Erschliessung; Verbesserung Qualität öffentlicher Räume: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Lärmimmissionen; Verminderung Flächenbeanspruchung; Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des LV

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A.7/3, A.9/1, C15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.54 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde Visp
<i>Investitionskosten</i>	2.7 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde Visp

V4 Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Brig-Glis	Kanton, Agglomeration, Ortsbus Brig-Naters, Postauto Oberwallis
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Brig-Glis

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Dorfkern Glis bildet das Zentrum des bevölkerungsreichsten Stadtteils von Brig-Glis. Glis war lange Zeit ein eigenständiges Dorf. In den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde es mit Gamsen, Brigerbad und Brig zur Stadtgemeinde Brig-Glis fusioniert. Seit dieser Zeit wurden im Bereich des Dorfplatzes von Glis keine grösseren Baumassnahmen getätigt. Der Dorfplatz wird durch die Kantonsstrasse durchquert und damit von der gegenüberliegenden Kirche und dem historischen Friedhof abgeschnitten. Obwohl durch eine Bäckerei und drei Restaurants viel Leben vorhanden ist, bietet der Platz nicht die Aufenthaltsqualität, die an diesem Ort möglich und angebracht wäre. Die Anzahl der historischen Gebäude um den Dorfplatz ist beeindruckend. Der Platz selber wird zurzeit als Parkplatz benutzt.

Inhalt

Eine Platzgestaltung und optische Aufwertung der Ortsdurchfahrt im Dorfkern Glis drängen sich auf, dabei werden folgende Ziele angestrebt:

- Platzcharakter des Dorfplatzes wiederherstellen und seine Rolle als Dorfzentrum wieder wahrnehmen.
- Präsenz der Kantonsstrasse durch gestalterische Massnahmen zurücknehmen.
- Parkplätze vom Dorfplatz entfernen, damit der Platz seine Identität zurückerhält und eine hohe Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung entsteht. Dazu muss der Parkplatz im Westen des Dorfplatzes umgestaltet und bewirtschaftet werden.
- Sicherheit der Fussverbindung Dorfplatz – Friedhof / Kirche erhöhen.
- Beleuchtung des Platzes sowohl aus gestalterischer als auch aus Sicherheitssicht optimieren.
- Anbindung des Platzes an die Gliserallee, sowie dessen zukünftige Gestaltung in die Betrachtung miteinbeziehen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der städtischen Zentren Brig, Naters und Visp in ihrer Zentrumsfunktion.
- Revitalisierung der Dorfkerne für attraktives Wohnen und Gewährleistung einer angemessenen Dorffunktion.
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Optimiertes Verkehrsleitsystem auf lokaler Ebene; Verbesserung der Erreichbarkeit; LV: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Zunahme Anzahl und Dichte an EW, AP an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen; Verringerung von Neueinzonungen abseits genügender ÖV-Erschliessung; Verbesserung Qualität öffentlicher Räume

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Lärmimmissionen; Verminderung Flächenbeanspruchung

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A.7/3, A.9/1, C15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Stadtratsentscheid vom 13.12.2011
- Studienauftrag wird im Jahr 2012 ausgeschrieben

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>							X				

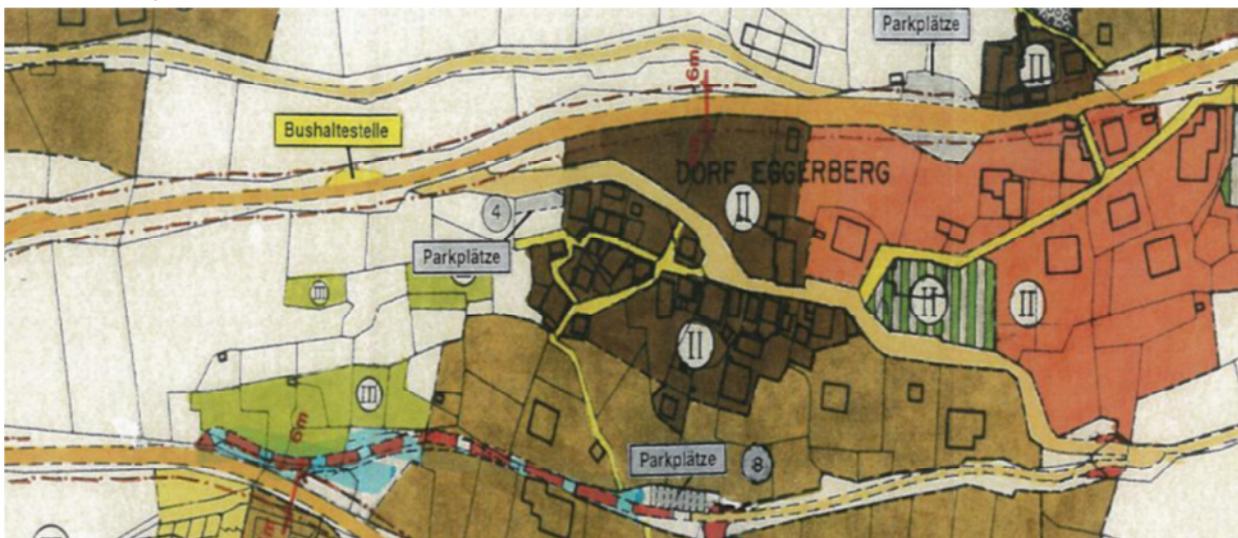
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.85 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 30% Kanton; 70% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	6.5 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 30% Kanton; 70% Gemeinde

V5 Aufwertung Dorfkern Eggerberg

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Eggerberg	Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Entlastung und Optimierung Dorfkern (Weiler „Mühlkern“ durch einen neuen Anschluss (rot-blau markiert) an die Kantonsstrasse, Quelle: Gemeinde Eggerberg, Planausschnitt Zonennutzungsplan



Verbindungsstrasse unteres Dorf Tenneri-Wild, Quelle: Vorprojekt, alp Bauingenieure

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Eggerberg erstreckt sich am nördlichen Hang des Rhonetals oberhalb Visp. Die verschiedenen Weiler liegen zerstreut auf diesem verhältnismässig steilen Nordhang in einer Höhe von 800 bis 1'400 m.ü.M. Der Weiler Mühlackern ist die Hauptsiedlung, welche mit dem neueren Dorfteil Wirumsland das Zentrum des Dorfes (Dorfkern Eggerberg) bildet. Der sehr enge Dorfkern ist zusammengesetzt aus Wohn- und Wirtschaftsgebäuden. Die historisch gewachsene, schützenswerte Siedlung ist in ihrem ursprünglichen Baubestand möglichst wenig zu verändern und verlangt nach einem angemessenen Umgebungsschutz.

Die einzige Zufahrt zum unteren Teil der Bauzone führt durch den Dorfkern. Die Platzverhältnisse mit steigendem Verkehrsaufkommen sind zu eng, um den verschiedenen Ansprüchen an ein Dorfzentrum gerecht zu werden.

Inhalt

Der untere Teil der Bauzone wird durch einen neuen Anschluss (vgl. rot-blaue Markierung in der Abbildung) optimal erschlossen und so der Dorfkern vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Zufahrt zum Dorf wird durch diese neue, direkte Verbindungsstrasse zudem optimiert, indem von Visp her eine direkte Verbindung ins Dorf möglich wird, ohne den 1km langen Umweg in Kauf nehmen zu müssen. Der Dorfkern kann durch die Verkehrsentlastung seinen Funktionen als Zentrum von Eggerberg gerecht werden und die verschiedenen Nutzungsansprüche (Langsamverkehr, Aufenthaltsqualität etc.) erfüllen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Revitalisierung der Dorfkerne für attraktives Wohnen und Gewährleistung einer angemessenen Dorffunktion.
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Optimiertes Verkehrsleitsystem auf lokaler Ebene; Verbesserung der Erreichbarkeit; LV: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Zunahme Anzahl und Dichte an EW, AP an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen; Verringerung von Neueinzonungen abseits genügender ÖV-Erschliessung; Verbesserung Qualität öffentlicher Räume

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Lärmimmissionen; Verminderung Flächenbeanspruchung

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A.7/3, A.9/1, C15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Bericht „Siedlungsbild Eggerberg“
- Erschliessungsprogramm Eggerberg
- Nutzungsplanung Gemeinde
- Vorprojekt vorliegend: Neubau Verbindungsstrasse Unteres Dorf, Wildi-Tenneri, Vorprojekt – Technischer Bericht, 26. Januar 2012, alp Bauingenieure

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>						X	X				
<i>Inbetriebnahme</i>							X	X			

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.09 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	0.9 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde

V6 Aufwertung Dorfkern Lalden

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Lalden	Kanton, Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Lalden

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Dorfkern von Lalden bildet die Grundlage der örtlichen Identität. Erhalt und Aufwertung der dörflichen Strukturen, (Gassen, Plätze und Gebäude) sind als identitätsstiftende Grundelemente unerlässlich. Die engen Platzverhältnisse bringen Konflikte zwischen dem motorisierten Verkehr und dem nicht-motorisierten Verkehr mit sich. Der Aufwertung und dem Ausbau der Nutzungszonen für den nicht-motorisierten Verkehr ist entsprechend Vorrang zu gewähren.

Inhalt

Der Dorfplatz von Lalden ist Empfangsraum und Dorfkernabschluss zugleich. Mit der räumlichen Gestaltung der Platzfläche kann die Zentrumsbildung und Begegnungsförderung unterstützt werden. Ab diesem öffentlichen Raum wird die Konzentration des Erschliessungsverkehrs entflochten. Der Langsamverkehr wird zusätzlich über die Verästelung der Gassen im Dorfkern verteilt. Durch den Erhalt, Ausbau und die Erneuerung der Fusswegstruktur sowie eine attraktive Gestaltung wird die Dorfstruktur gestärkt. Die Aufwertung schafft das notwendige Potenzial zur Entwicklung und Wiederbesiedlung. Die Bewohnung des Dorfkerns bietet wiederum Gewähr zur Erhaltung und zum Schutz der kulturhistorischen Baukultur.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Revitalisierung der Dorfkerne für attraktives Wohnen und Gewährleistung einer angemessenen Dorffunktion.
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

<i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i> LV: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten;	<i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i> Zunahme Anzahl und Dichte an EW, AP an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen; Verringerung von Neueinzonungen abseits genügender ÖV-Erschliessung; Verbesserung Qualität öffentlicher Räume
<i>WK3 – Verkehrssicherheit</i> Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit.	<i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i> Reduktion der Lärmimmissionen; Verminderung Flächenbeanspruchung

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A.7/3, A.9/1, C15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Masterplan Dorfkern Lalden

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				x	x						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						x					
<i>Baubeginn</i>							x	x			
<i>Inbetriebnahme</i>								x	x		

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	85'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	0.55 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde

V7 Aufwertung Dorfkern Ried-Brig

Priorität gemäss Agglomeration

- Sofortmassnahme
- A
- B
- C

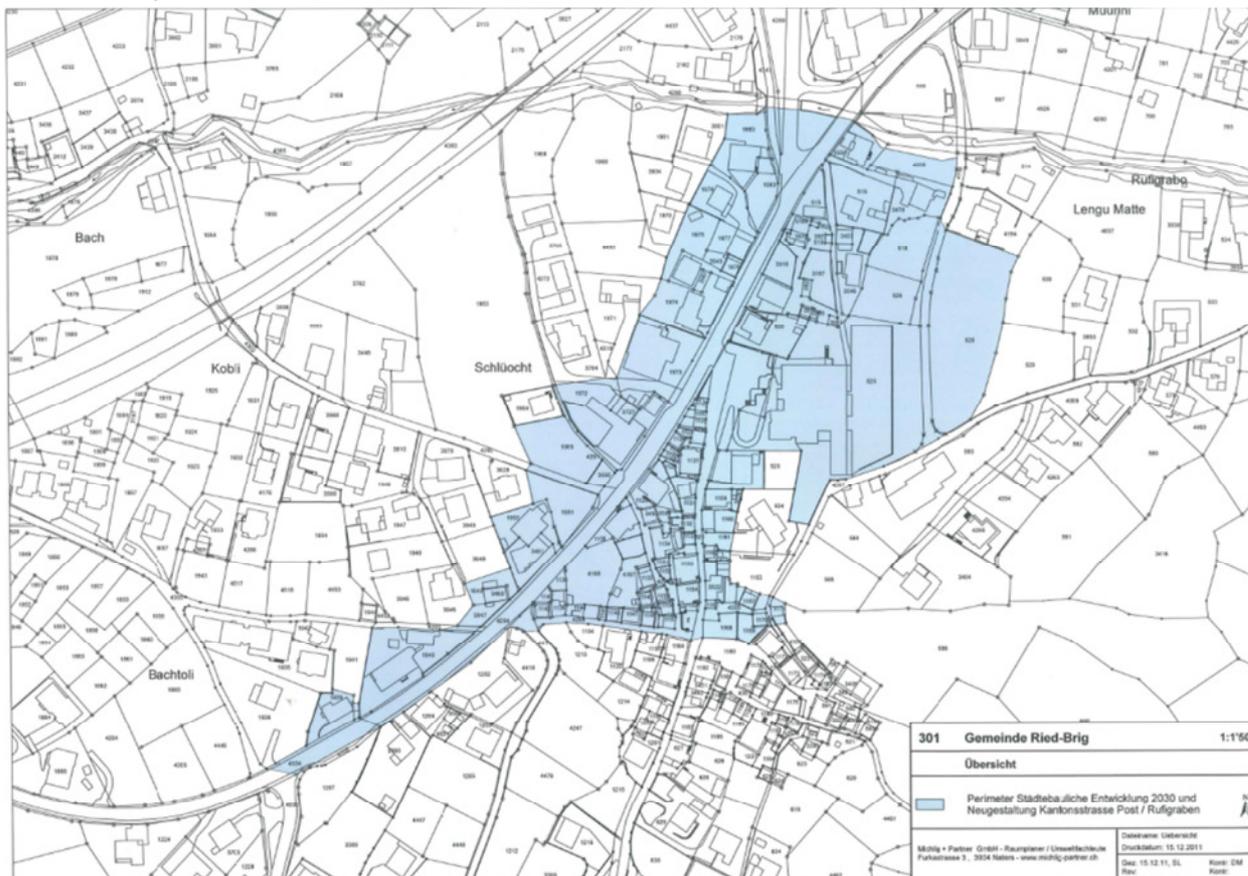
Federführung

Gemeinde Ried-Brig

Beteiligte

Kanton, Agglomeration

Beschreibung der Massnahme



Perimeter städtebauliche Entwicklung, Neugestaltung Kantonsstrasse Post/Rufigraben, Quelle: Gemeinde Ried-Brig

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Gemeinde Ried-Brig kennt kein eigentliches Dorfkern, es fehlt an einem Treffpunkt für Jung und Alt. Im Dorfkern ist die Bausubstanz zudem mangelhaft (diverse alte und marode Häuser, Unterstände, Ställe etc.), in den nächsten 10 – 15 Jahre werden viele dieser Gebäude baufällig. Hinzu kommt, dass die Gemeindeverwaltung aufgrund des Bevölkerungswachstums einen erhöhten Platzbedarf aufweist. Entlang der Kantonsstrasse im Zentrum steht jedoch nur noch wenig unbebautes Bauland zur Verfügung.

Um die Verkehrssicherheit im Dorfkern zu optimieren, sind entsprechende Massnahmen notwendig. Allenfalls ist auch eine Linienänderung der Kantonsstrasse in Betracht zu ziehen.

Inhalt

Anlässlich eines gemeindeinternen Work-Shops hat sich der Gemeinderat Ried-Brig die Frage gestellt, wie sich die Siedlung im Dorfkern weiter entwickeln soll. Kurzfristig wird eine Planungszone geschaffen, um eine geordnete Weiterentwicklung zu ermöglichen. Längerfristig soll ein Konzept „Städtebauliche Entwicklung 2030 und Neugestaltung entlang der Kantonsstrasse Post – Rufigraben“ erarbeitet und umgesetzt werden, mit folgenden Zielsetzungen:

- Neugestaltung Kantonsstrasse
- Städtebauliche Aufwertung des Dorfkerns mit Integration der privaten und öffentlichen Bedürfnisse
- Überprüfung verdichtetes Bauen, Siedlungsentwicklung nach Innen

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Revitalisierung der Dorfkerns für attraktives Wohnen und Gewährleistung einer angemessenen Dorffunktion.
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

LV: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten;

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Zunahme Anzahl und Dichte an EW, AP an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen; Verringerung von Neueinzonungen abseits genügender ÖV-Erschliessung; Verbesserung Qualität öffentlicher Räume

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Lärmimmissionen; Verminderung Flächenbeanspruchung

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt A.7/3, A.9/1, C15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Studie Hochschule Luzern
- Revision kommunale Nutzungsplanung

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X	X	X	X	X		
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>										X	
<i>Baubeginn</i>										X	
<i>Inbetriebnahme</i>											X

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.1 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 30% Kanton / 70% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	3 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 30% Kanton / 70% Gemeinde

V8 Begegnungszone Belalpstrasse Naters

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Naters	Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/> A (AP 1. Gen.: B)		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Legende

bestehend	projektiert	
		Gebäude
		Fahrbahn
		Plätze / Gehbereich
		Parkplätze
		Keijchbach
		Mauern
		Strassenrand
		Randstejn
		Baum
		Kandalaber

Bahnhof- und Belalpstrasse, Auflageprojekt, Quelle: Auflageprojekt, ARGE Naters innerorts

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die städtischen Zentren stellen einen wichtigen Anziehungspunkt im öffentlichen Leben der Agglomeration dar. Sie sollen keine reinen Durchgangsräume sein. Der nicht-motorisierten Verkehr geniesst in diesen Räumen dementsprechend eine Vorrangbedeutung gegenüber dem motorisierten Verkehr. Während dem in den Ortzentren von Brig-Glis und Visp attraktive Fussgängerzonen bestehen, sind solche im Dorfzentrum von Naters nicht vorhanden

Inhalt

Mit einer städtebaulich attraktiven Neugestaltung der Bahnhof- und Belalpstrasse in Naters und der Umwandlung in eine Tempo-30 bzw. Begegnungszone kann ein attraktives Dorfzentrum für Geschäfte, Dienstleistungen und Wohnen geschaffen werden.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Ausdehnung der bestehenden Zonen mit Verkehrsberuhigung auf sämtliche Wohngebiete.
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation / Orientierungshilfen, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten; Verbesserung des Strassennetzes: Verstetigung des Verkehrsflusses.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte; Erhöhung der subjektiven Sicherheit: Definition einer Hierarchie des Strassennetzes.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem; Verbesserung der Qualität im öffentlichen Raum: Erweiterung Verkehrsberuhigter Zonen.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des LV.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Bahnhof- und Belalpstrasse, Auflageprojekt, ARGE Naters innerorts: öffentliche Auflage erfolgte im 2009
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.15/2: : Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	250'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton
<i>Investitionskosten</i>	2.5 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton

V9 Begegnungszone Bahnhof Brig

Priorität gemäss Agglomeration

- Sofortmassnahme
- A
- B
- C

Federführung

Gemeinde Brig-Glis

Beteiligte

SBB, PostAuto, RW Oberwallis,
Dienststelle für Verkehrsfragen
Kanton Wallis

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Brig-Glis

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Bahnhof Brig ist neben dem Bahnhof Visp der wichtigste Verkehrsknotenpunkt der Agglomeration. Das attraktive Angebot im regionalen öffentlichen Verkehr wurde in den letzten Jahren laufend ausgebaut. Neben Bahn und Postauto wird der Bahnhofplatz auch von MIV und LV benutzt. Die Hauptverbindung LV zwischen Brig und Naters führt über den Bahnhofplatz. Die unkoordinierte Vielfalt an Verkehrsträgern führt regelmässig zum Verkehrskollaps auf und um den Bahnhofplatz.

Durch die intensive Beanspruchung von Bahnhofplatz und Viktoriastrasse durch MIV und ÖV entsteht eine massive Trennwirkung zwischen Bahnhof und Zentrum, und insbesondere zwischen den Siedlungsschwerpunkten Brig und Naters.

Inhalt

Der Verkehr auf und um den Bahnhofplatz soll entflochten werden. Postauto und MGB Bahnhof werden auf dem westlichen Teil vom Bahnhofplatz konzentriert. Der zentrale Bahnhofplatz bleibt LV und Ortsbus vorbehalten und soll städtebaulich aufgewertet werden. Für den MIV wird der Bahnhofplatz gesperrt. Um den Verkehr zu beruhigen wird die Viktoriastrasse als Begegnungszone ausgebildet.

Der Bahnhofplatz soll von einer Bebauung freigehalten werden. Das Raumprogramm und die Städtebaulichen Rahmenbedingungen sind so schwierig, dass eine Bebauung des Platzes die Grosszügigkeit, welche als Alleinstellungsmerkmal dieses Platzes gegenüber anderen Bahnhofplätzen angesehen wird, nur gezielt möglich ist. Im Osten und Westen des Platzes und entlang der Dammkante lassen sich Städtebauliche Entwicklungen von über 20'000 m² Bruttogeschossfläche erstellen. Diese Potenziale leisten überdies einen wesentlichen Beitrag zur Fassung des Platzes.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen
- Stärkung der städtischen Zentren Brig, Naters und Visp in ihren Zentrumsfunktionen
- Stärkung LV-Verbindung Brig-Naters
- Ausdehnung der bestehenden Zonen mit Verkehrsberuhigung auf sämtliche Wohngebiete
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen
- Siedlungsentwicklung in Bahnhofsnähe
- Förderung von dichten Wohngebieten mit attraktiv gestalteten öffentlichen Räumen in den städtischen Zentren und flächensparenden, gestalterisch ansprechenden Siedlungsformen in den Umlandgemeinden.

Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen (ohne Darstellung im Zukunftsbild)

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation / Orientierungshilfen, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten; Verbesserung des Strassennetzes: Verstetigung des Verkehrsflusses.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte; Erhöhung der subjektiven Sicherheit: Definition einer Hierarchie des Strassennetzes.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem; Verbesserung der Qualität im öffentlichen Raum: Erweiterung Verkehrsberuhigter Zonen.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des LV.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.7/2, C.8/2 und C.803/1: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Auflageprojekt von Architekt Guido Sprung
- Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“ unter Berücksichtigung des Bahnhofs Visp (Empfehlungen 01.05.2012)

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			x	x	x						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						x					
<i>Baubeginn</i>							x				
<i>Inbetriebnahme</i>									x		

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.93 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> Gemeinde, Transportunternehmen
<i>Investitionskosten</i>	5.4 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> Gemeinde, Transportunternehmen

V10 Begegnungszone Brückenweg Visp

Priorität gemäss Agglomeration

- Sofortmassnahme
- A
- B
- C

Federführung

Gemeinde Visp

Beteiligte

Agglomeration, Kanton

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Visp



Quelle: Gemeinde Visp

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die städtischen Zentren stellen einen wichtigen Anziehungspunkt im öffentlichen Leben der Agglomeration dar. Sie sollen keine reinen Durchgangsräume sein. Der nicht-motorisierten Verkehr geniesst in diesen Räumen dementsprechend eine Vorrangbedeutung gegenüber dem motorisierten Verkehr.

Inhalt

Der Brückenweg in Visp ist unter anderem ein Teil des Bahnhofsplatzes und wird entsprechend als offener öffentlicher Raum wahrgenommen. Der Brückenweg muss überquert werden, um in das Stadtzentrum zu gelangen. Mit einer attraktiven Gestaltung und einer Neuordnung der Verkehrsrechte zu Gunsten des Langsamverkehrs, wird ein neuer öffentlicher Raum geschaffen, der Potenzial für Entwicklungen in einer hochwertigen Umgebung bietet. Die Ansiedlung von nicht auto-affinen Dienstleistungen und Geschäften wird somit gestärkt.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Ausdehnung der bestehenden Zonen mit Verkehrsberuhigung auf sämtliche Wohngebiete.
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.
- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten; Verbesserung des Strassennetzes: Verstetigung des Verkehrsflusses.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte; Erhöhung der subjektiven Sicherheit: Definition einer Hierarchie des Strassennetzes

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem; Verbesserung der Qualität im öffentlichen Raum: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modal-splits zu Gunsten des LV

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Betriebskonzept Brückenweg, Büro Weber + Brönimann, 2011

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>											

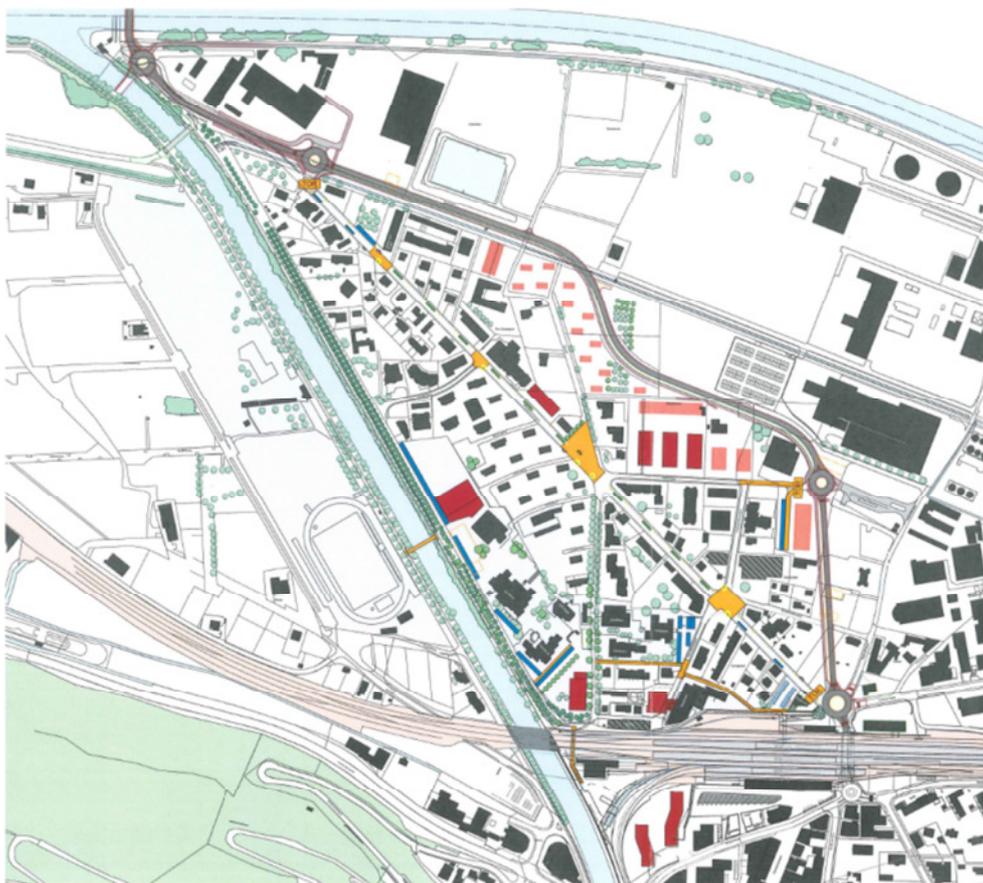
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.17 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde Visp
<i>Investitionskosten</i>	2.0 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde Visp

V11 Verkehrsberuhigung Kleegärtenquartier Visp

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Visp	Agglomeration, Kanton
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Visp

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die städtischen Zentren stellen einen wichtigen Anziehungspunkt im öffentlichen Leben der Agglomeration dar. Sie sollen keine reinen Durchgangsräume sein. Der nicht-motorisierten Verkehr geniesst in diesen Räumen dementsprechend eine vorrangige Bedeutung gegenüber dem motorisierten Verkehr.

Die ursprünglich als Kantonsstrasse klassierte Kleegärtenstrasse wurde durch den Bau einer neuen Strasse im Norden des Kleegärtenquartiers (Visp) mit direktem Anschluss der Lonza AG ersetzt.

Inhalt

Nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Kleegärten Nord wurden die Voraussetzungen für die Realisierung einer Verkehrsberuhigung inklusive Verkehrsflussregulierung für das ganze Kleegärtenquartier geschaffen. Ein entsprechender Studienwettbewerb wurde 2011 durchgeführt. Das Vorprojekt liegt vor.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Ausdehnung der bestehenden Zonen mit Verkehrsberuhigung auf sämtliche Wohngebiete.
- Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren, den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i> Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten.</p> <p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i> Erhöhung der subjektiven Sicherheit: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Geschwindigkeitsreduktion.</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i> Verbesserung der Qualität im öffentlichen Raum: Erweiterung Verkehrsberuhigter Zonen,</p> <p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i> Reduktion der Luftschadstoff und CO2-Emissionen: Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV.</p>
---	---

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Studienwettbewerb 2011
- Vorprojekt in Erarbeitung
- Finanzplanung 2013-2018 Gemeinde Visp
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>							X				
<i>Inbetriebnahme</i>							X				

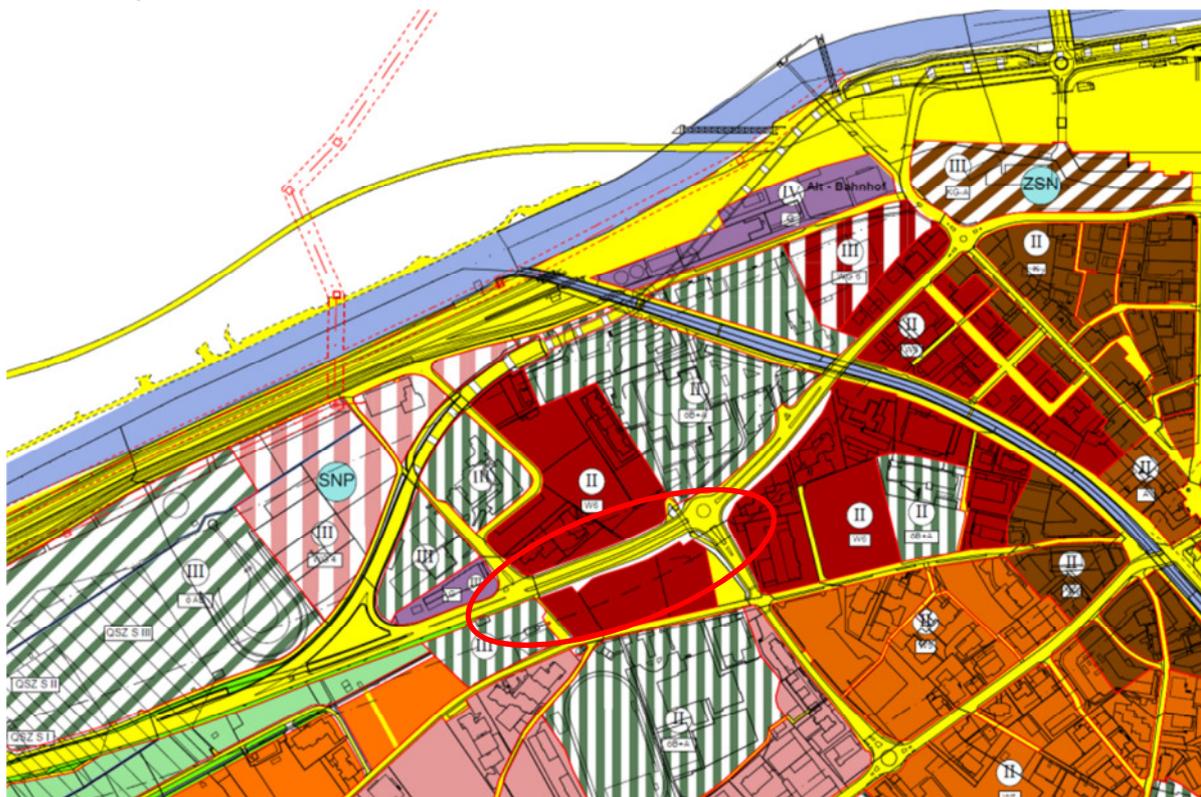
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.3 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde Visp
<i>Investitionskosten</i>	3.5 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde Visp

V12 Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	Gemeinde Brig-Glis	Kanton
<input checked="" type="checkbox"/>	A		
<input type="checkbox"/>	B		
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Perimeter der Verkehrsoptimierung Überlandstrasse (rote Umrandung), Quelle: Zonenplan Gemeinde Brig-Glis

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Spital Kreis im Süden des Spitals in Brig führt mit der Überlandstrasse (Ost, West) und der Glismattenstrasse drei stark befahrene Verkehrswege zusammen. Entsprechend sind Überlastungen des Kreisels sowie Behinderungen des ÖV täglich vorhanden. Da mittelfristig weiterhin von einer Überlastung ausgegangen werden muss, sind in der Übergangszeit die ÖV-Ansprüche prioritär zu berücksichtigen.

Inhalt

Eine Massnahme besteht darin, den Verkehr zwischen Naters und Brig-Glis mit einem MIVLeitsystem vermehrt auf die Umfahrungstrasse zu lenken und damit den Strassenabschnitt zwischen Denner- und Spitalkreis zu entlasten (vgl. Massnahme V14 MIV-Leitsystem). Zur Unterstützung dieser Massnahme ist es zweckmässig, dass der Anschluss der Umfahrungstrasse A 19 an die Überlandstrasse benutzerfreundlicher und sicherer gemacht wird. Durch den Ersatz des bestehenden Knotens durch einen Kreisel kann dies erreicht werden. Zudem wird die Möglichkeit geschaffen, einen direkten Anschluss an die Jesuitenstrasse zu realisieren.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Kanalisierung des Binnenverkehrs auf die Hauptverkehrsstrassen für die Entlastung und Aufwertung der Wohngebiete und städtebauliche Aufwertung dieser Strassen in den Zentren von Brig-Glis, Visp und Naters (Entlastungszonen).
- Städtebauliche Aufwertung und Verbesserung der Strassenraumgestaltung.
- Verbesserung der Intermodalität.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i></p> <p>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verringerungen der durchschnittlichen Reisezeiten, bauliche Eigenstrassierung der strassengebundenen ÖV; Verbesserung des Strassennetzes: Optimierung des Verkehrsleitsystems, Verstärkung des Verkehrsflusses.</p> <p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i></p> <p>Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte; Erhöhung der subjektiven Sicherheit: Definition einer Hierarchie des Strassennetzes.</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i></p> <p>-</p> <p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i></p> <p>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modal-splits zu Gunsten des ÖV.</p>
--	--

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

-

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>							X				
<i>Inbetriebnahme</i>									X		

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.09 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton
<i>Investitionskosten</i>	0.7 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton

V13 Parkplatzpolitik und -bewirtschaftung

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung) AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung	Agglomeration	Gemeinden Brig-Glis, Visp und Naters

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Zentrum von Brig-Glis weist einen hohen Anteil an Parkplätzen auf mit Parkkosten von Fr. 1.- und mehr für die erste Stunde und einer Parkzeitbeschränkung auf maximal zwei Stunden. Die vielen Kurzzeitparkplätze im Briger Zentrum erzeugen eine hohe Anzahl an Fahrten. Auffällig ist in Naters die grosse Anzahl Parkplätze, bei denen die erste Stunde gratis ist. Fast alle Parkplätze im Zentrum von Visp kosten Fr. 1.- und mehr und haben eine unbeschränkte Parkdauer. In Anbetracht der hohen Verkehrsbelastungen in den zentralen Bereichen der Kerngemeinden ist die Verteilung von Parkflächen und deren Bewirtschaftung als verkehrsleitende Massnahmen zu überdenken. Darüber hinaus gibt es Optimierungspotential bei der Abstimmung des Parkplatzangebots mit dem ÖV-Angebot.

Inhalt

In der Agglomeration ist eine koordinierte Parkplatz-Politik vorgesehen bei der Dimensionierung der Zahl der Parkplätze unter Integration der VSS-Norm, welche den Grad der Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln einschliesst. Zudem ist eine einheitliche Parkplatz-Bewirtschaftung auf öffentlichen Parkplätzen von verkehrsintensiven Einrichtungen geplant. Eine Studie zur Parkplatzpolitik wurde bereits erarbeitet, deren Massnahmen nun vertiefter überprüft werden.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Kanalisierung des Binnenverkehrs auf die Hauptverkehrsstrassen für die Entlastung und Aufwertung der Wohngebiete und städtebauliche Aufwertung dieser Strassen in den Zentren von Brig-Glis, Visp und Naters (Entlastungszonen).
- Konzentration des Transitverkehrs auf die Hochleistungsstrassen zur Verkehrsentslastung der städtischen Zentren und der Dorfkerne.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung der Intermodalität: Verbesserung der Zugänge zu den Haltestellen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Studie Parkplatz-Politik Teil 1 Agglomeration Brig-Visp-Naters, Swisstraffic AG, 2009

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>											
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>					X						

Kostenschätzung

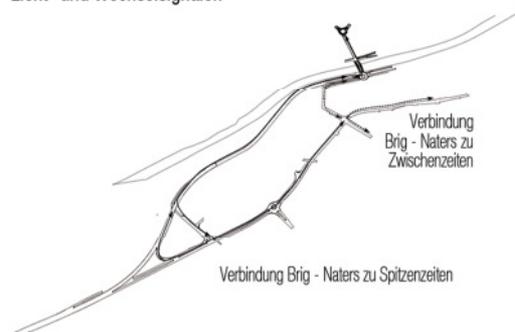
<i>Planungskosten</i>	8'000.- CHF	<i>Kostenteiler 100% Agglomeration</i>
<i>Investitionskosten</i>	60'000.- CHF	<i>Kostenteiler 100% Agglomeration</i>

V14 MIV-Leitsystem

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Agglomeration	Kanton, Gemeinden Brig-Glis, Naters
<input checked="" type="checkbox"/> A (AP 1. Gen.: B)		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme

Variante Lenkungssystem mit Licht- und Wechselsignalen



Quelle: agps architecture

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Leit- und Lenkungssystem Bahnhofraum Brig / Naters

Der motorisierte Individualverkehr stellt eine der grossen Herausforderungen im Bahnhofraum Brig / Naters dar. Zum einen entsprechen die Sicherheitsmassnahmen für den Langsamverkehr nicht den heutigen Anforderungen. Zum anderen treten an verschiedenen Stellen Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern auf (MIV, Matterhorn Gotthard Bahn MGB, Busse und LV). Bei geschlossener Barriere der MGB kommt es zu einem Rückstau auf dem Dennerkreisel, der den Verkehr auf der Furka-, Viktoria- und Überlandstrasse teilweise zum Erliegen bringt. Dieser Rückstau wirkt sich zudem auf die Fahrplanstabilität des Busverkehrs aus. Darüber hinaus wird die Verbindung zwischen Naters und Brig-Glis von Autofahrern als Abkürzung verwendet, statt die Umfahrungsstrasse N19 zu benutzen.

Parkleitsystem

Mit einem Parkleitsystem, welches die Gemeinden Brig-Glis, Naters und Visp einbezieht, soll der Verkehr systematisch und rasch zum geeigneten Parkhaus geführt werden und damit belastete Achsen im Zentrum gezielt zugunsten des ÖV und des LV entlastet werden.

Leitsystem Autoverlad Bahnhof Brig

Für den Autoverlad durch den Simplontunnel bestehen zwar Anzeigetafeln auf der Hauptstrasse, die Auskunft über die nächsten Abfahrtszeiten der Züge geben. Sie geben jedoch keine Auskunft über die noch verfügbaren Plätze.

Inhalt

Leit- und Lenkungssystem Bahnhofraum Brig / Naters

Der Motorisierte Individualverkehr im Bahnhofraum Brig / Naters muss primär beruhigt und die Zahl der Verkehrsbe-
 wegungen – hauptsächlich jene des Durchgangsverkehrs – massgeblich reduziert werden. Dies gilt nicht nur für jene
 Bereiche des Bahnhofplatzes, die im Sinne eines shared space mehrere Verkehrsträger auf der gleichen Fläche zulas-
 sen. Vielmehr sollen die verkehrsberuhigenden Massnahmen den gesamten Bahnhofplatz – einschliesslich Viktori-
 astrasse und Dennerkreisel – betreffen, um den Platz als Begegnungszone mit hoher Aufenthaltsqualität ausbilden zu
 können (vgl. Massnahme V9 Begegnungszone Bahnhof Brig). Während eine Geschwindigkeitsbeschränkung prob-
 lemlös eingeführt werden kann, steht als hauptsächliche Massnahme die Einführung eines Leit- und Lenkungssys-
 tems für den MIV im Vordergrund.

Leitsystem Autoverlad Bahnhof Brig

Mit einem Ausbau des vorhandenen Informationssystems zu einem zweckmässigen Leitsystem kann der Autoverlad
 effizienter und kundenfreundlicher gestaltet werden.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.
- Kanalisierung des Binnenverkehrs auf die Hauptverkehrsstrassen für die Entlastung und Aufwertung der Wohnge-
 biete und städtebauliche Aufwertung dieser Strassen in den Zentren von Brig-Glis, Visp und Naters (Entlastungszo-
 nen).
- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung der Intermodalität: Verbesserung der Zugänge
 zu den Haltestellen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen;
 Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht
 besiedelten Gebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer
 Unfallschwerpunkte; Erhöhung der subjektiven Sicherheit:
 Definition einer Hierarchie des Strassennetzes.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-
 Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugun-
 sten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“ unter Berücksichtigung des Bahnhofs Visp (Aufgabenstellung 28.11.2011)
- agps architecture (2012). Konzept MIV-Verbindung Brig-Naters – Reduktion MIV Bahnhofraum Brig / Naters. agps
 architecture, 9. März 2012.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>						X					

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.15 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	0.85 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde

V15 Mobilitätsmanagement

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung)	Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration, Öffentliche und private Unternehmen, Öffentliche Verkehrsbetriebe, Schulen, Altersheime

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Verkehrsbelastungen in den Kerngemeinden der Agglomeration sind nicht allein durch die Ausweitung der Verkehrsinfrastrukturen zu bewältigen. Dies gilt insbesondere, da ein Grossteil dieser Massnahmen (z.B. Umfahrung Kleegartenquartier) bereits realisiert ist. In den Bereichen Mobilitäts-Beratung und -Dienstleistungen sowie Information bestehen jedoch Verbesserungsmöglichkeiten, die zu einer Reduzierung des Verkehrsbelastungen bzw. das Umsteigen auf LV und ÖV fördern können. Ansätze zu Mobilitätsberatung von Unternehmen müssen intensiviert werden.

Der Prüfbericht vom 30. Oktober 2009 zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation der Agglomeration Brig-Visp-Naters bemängelt u.a. dass die Massnahme AP1-32 Mobilitätsmanagement innerhalb der Agglomeration trotz bereits bestehendem Handlungsbedarf und trotz verhältnismässig geringen Kosten zurückgestellt wurde (Priorität C). Aufgrund dieser Kritik hat die Agglomerationskonferenz (AKO) der Agglomeration Brig-Visp-Naters entschieden, diese Massnahme bereits im Zeitraum zwischen 2011 bis 2014 umzusetzen. Im Rahmen des 1. Agglomerationsprogramms wurden die Verwaltungen der Gemeinden Brig-Glis und Naters sowie vier Firmen bereits beraten: die Lonza AG, die EnBAG, die EnAlpin AG und das Spitalzentrum Oberwallis.

Inhalt

Mittels eines Massnahmensets in den Bereichen Information - Auskunft – Verkauf, Consulting, kombinierte Mobilität und Bewusstseinsbildung soll die Fortbewegung mit dem ÖV, dem Velo und zu Fuss sowie die Unterstützung eines effizienten Einsatzes des motorisierten Individualverkehrs optimal gefördert werden. Massnahmen bezüglich:

- Infoplattform „Mobil in der Agglo Brig-Visp-Naters“
- Mobilitätsberatung für Betriebe
- Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen
- Optimierung CarSharing Angebot
- Mobilität in Schulen
- Mobilitätskurse für Senioren

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen.
- Stärkung der Bahnstationen in ihrer Funktion der regionalen Gebietserschliessung.
- Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.
- Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung der Intermodalität: Verbesserung der Zugänge zu den Haltestellen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs; Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur und Landschaft: Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums durch Infrastrukturmassnahmen.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Mobilitätsmanagement in Unternehmen Agglomeration Brig-Visp-Naters, Büro für Mobilität, Bern

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>	X	X	X	X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

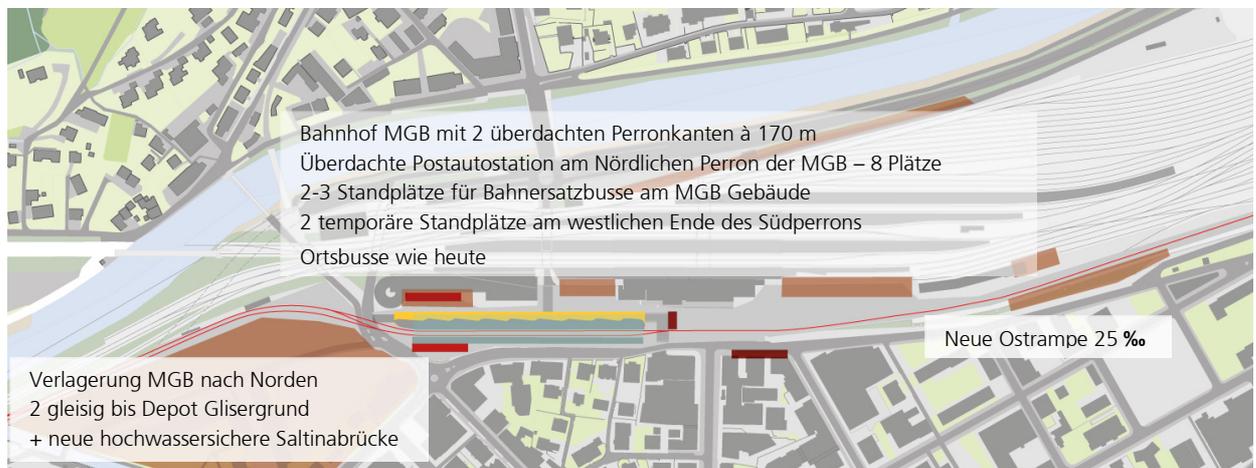
<i>Planungskosten</i>	100'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Agglomeration
<i>Investitionskosten</i>		

6 Massnahmen Öffentlicher Verkehr

ÖV1 Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und Postauto

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	MGB	Bundesamt für Verkehr, Dienststelle für Verkehrsfragen Kanton Wallis, Raumentwicklung und Wirtschaftsentwicklung Kanton Wallis, Gemeinden Brig-Glis und Naters
<input checked="" type="checkbox"/>	A	Postauto AG	
<input type="checkbox"/>	B	Gemeinde Brig-Glis	
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Situation und Problembereiche MGB Bahnhof Brig, Quelle: Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“, Arbeitsgemeinschaft BeOW

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Auf der Grundlage der im Jahre 1988 begonnenen Gesamtplanung Bahnhofplatz Brig konnten durch die Realisierung von verschiedenen Vorhaben die Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz Brig sukzessive verbessert werden. So wurden die Umfahrungsstrasse (A19) mit der neuen Verbindungsstrasse zwischen Brig-Glis und Naters realisiert, die Werkstätten und Depots der früheren FO vom Bahnhofplatz in den Glisergrund verlegt und die Ostausfahrt der MGB gebaut werden. Als letztes Element war die Verlegung der Gleise der MGB auf das Niveau der SBB-Gleise (Hochbahnhof) vorgesehen. Gemäss den kürzlich erfolgten Abklärungen und Verhandlungen ist der Hochbahnhof aufgrund der eigenen Bedürfnisse der SBB nicht mehr möglich. Es gilt daher für den Bahnhofplatz eine attraktive Lösung bezüglich Verkehrsabwicklung und Städtebau mit dem Bahnhof der MGB zu finden. Vom 30. November 2011 bis 30. April 2012 fand eine Testplanung zum „Bahnhofraum Brig/Naters“ unter Berücksichtigung des Bahnhofs Visp statt. Aus dieser ging hervor, dass der Bahnhof MGB und die Postautostandplätze zusammen entwickelt werden sollen.

Inhalt

Der zukünftige MGB-Bahnhof Brig soll als zweigleisiger Durchgangsbahnhof gebaut werden, wobei nach den beiden Perrongleisen der Bahnhof Richtung Osten auf ein Gleis reduziert wird und die Ostrampe auf 25 ‰ Steigung (heute 37 ‰) gesenkt wird. Die beiden Aussenperrons sollen überdacht werden. An der nördlichen Aussenkante soll der Platz für 8 Postautos des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen. Auch diese Standplätze sollen mit einem Dach geschützt werden. Auf der westlichen Südseite des Aussenperrons sollen noch zwei Busstandplätze für unregelmässige Fahrten (z.B. MGB Glacier Express-Zubringer) zur Verfügung stehen. Damit der zweigleisige Bahnhof betrieblich funktioniert muss eine doppelspurige Verbindung zum MGB-Depot im Glisergrund erstellt werden.

Im Zuge des Ausbaus der Doppelspur bis ins MGB-Depot, soll im Westen eine Optimierung von Siedlung und Verkehr erlangt werden. Als Lösung wird eine Verschiebung der heutigen MGB-Linienführung nach Norden vorgesehen, so kann die Saltinaquerung dem Hochwasserschutz angepasst werden und eine hochattraktive zentrumsnahe Siedlungsentwicklung zwischen Saltina und Bahnhof entstehen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.
- Optimale Nutzung der Bahnlinien für den überregionalen und regionalen Schienenverkehr.
- Siedlungsentwicklung an Bahnhofsnähe

Nutzen der Massnahme*WK1 – Qualität Verkehrssystem*

Verbesserung ÖV-System: Lesbarkeit, Benutzerfreundlichkeit und Image; Verbesserung der Intermodalität: Zugänge zu den Haltestellen, Umsteigebeziehungen.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit: Aufwertung und Verkehrsberuhigung von städtischen Räumen und Ortsdurchfahrten.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume: Aufwertung öffentlicher Raum, Sicherheit, Flächen-gewinn Fuss- und Veloverkehr.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.7/2, C.8/2 und C.803/1: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert. Im Rahmen einer Testplanung wurde mit allen betroffenen Akteuren ein Prinzipienkonzept ausgearbeitet. Die Bahnhofplanung soll koordiniert weiterverlaufen, in dem die Steuerungsgruppe mit operativer Unterstützung die Planung schrittweise angeht und die Projekte modular umsetzt.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X	X	X				
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>								X			
<i>Baubeginn</i>									X	X	
<i>Inbetriebnahme</i>											X

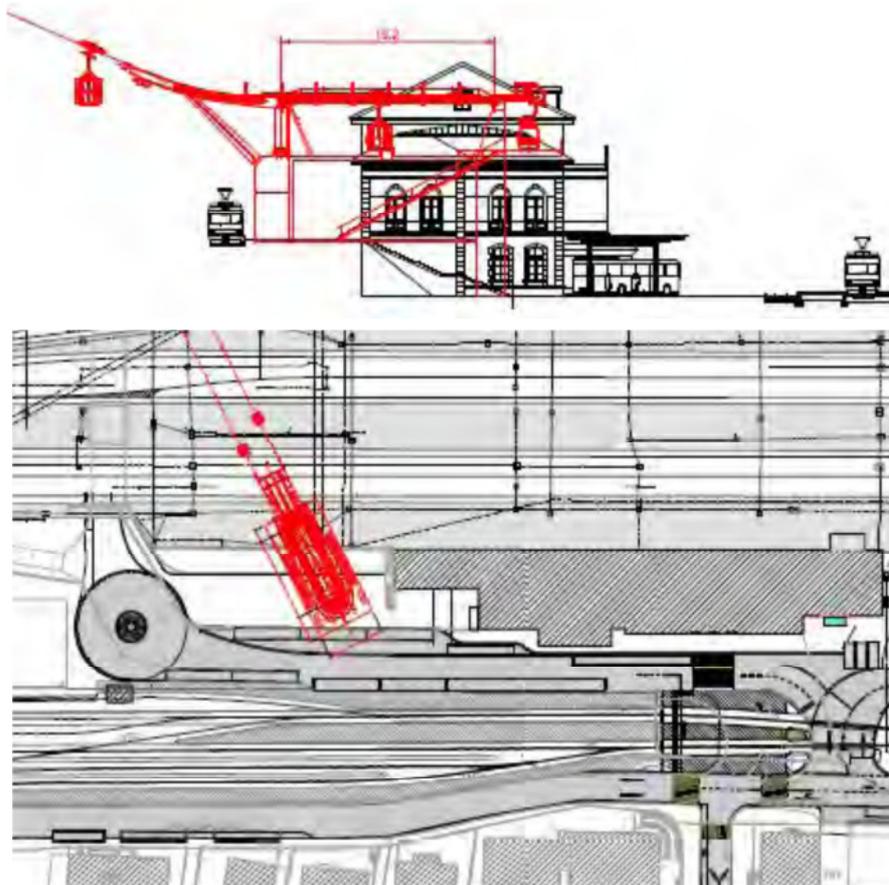
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	1.5 Mio. CHF	<i>Kostenteiler: MGB, Gemeinde</i>
<i>Investitionskosten</i>	30 Mio. CHF	<i>Kostenteiler: MGB, Gemeinde</i>
	(18 Mio. CHF	<i>Ausbau Doppelspur inkl. Verlegung der MGB-Geleise nach Norden)</i>
	(12 Mio. CHF	<i>ÖV-Hub auf Bahnhofplatz inkl. Ostrampe anpassen)</i>

ÖV2 Direktverbindung Bahnhof Brig - Aletschgebiet

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinden Brig-Glis und Naters	Kanton, Agglomeration, SBB
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input checked="" type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Allfälliger Standort für die Talstation der Seilbahnverbindung Brig-Blatten-Bellalp, Quelle: Cygnus Engineering AG

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Tourismusgebiet Aletsch stellt mit seinen Ski- und Wandergebieten ein attraktives Reiseziel für Touristen dar. Zurzeit wird das Gebiet ausschliesslich über Strassen erschlossen. Der Hauptzugang führt durch Wohngebiete in Naters, welche aufgrund des Verkehrsaufkommens erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Darüber hinaus wird durch den Autoverkehr eine zusätzliche Belastung des Strassensystems hervorgerufen.

Der Bahnhof in Brig stellt eine Verkehrsdrehscheibe dar. Dies gilt insbesondere auch für den Tourismus. Eine Entlastung der Wohnquartiere und des Verkehrssystem kann über eine Seilbahnverbindung vom Bahnhof Brig ins Tourismusgebiet gewährleistet werden.

Inhalt

Erstellung einer neuen Seilbahnverbindung vom Bahnhof Brig direkt in die Tourismusgebiete Belalp und Riederalp (Aletsch). Die Planung sieht eine direkte Seilbahnverbindung zwischen dem Bahnhof Brig und Blatten vor. Das Projekt würde die Zufahrt nach Blatten durch das Gemeindegebiet von Naters entlasten und die Engpässe auf der Strasse nach Blatten sowie bei den Parkplätzen entschärfen. Im ursprünglichen Projekt ist eine Talstation über den Gleisen der SBB vorgesehen. Das Projekt ist jedoch mit der von den Belalp-Bahnen beschlossenen neuen Seilbahnverbindung Blatten – Kühmatt nicht abgestimmt. Für die Weiterverfolgung des Projektes der direkten Seilbahnverbindung vom Bahnhof Brig ins Aletschgebiet ist diese Abstimmung noch vorzunehmen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Ausdehnung der guten ÖV-Erschliessung auf alle dicht besiedelten Siedlungsgebiete und Erhaltung attraktiver ÖV-Verbindungen zu den Umlandgemeinden.
- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung der Intermodalität: Verbesserung der Zugänge zu den Haltestellen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von Tourismusgebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit: Aufwertung und Verkehrsberuhigung von städtischen Räumen und Ortsdurchfahrten.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.7/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>								X	X	X	X
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

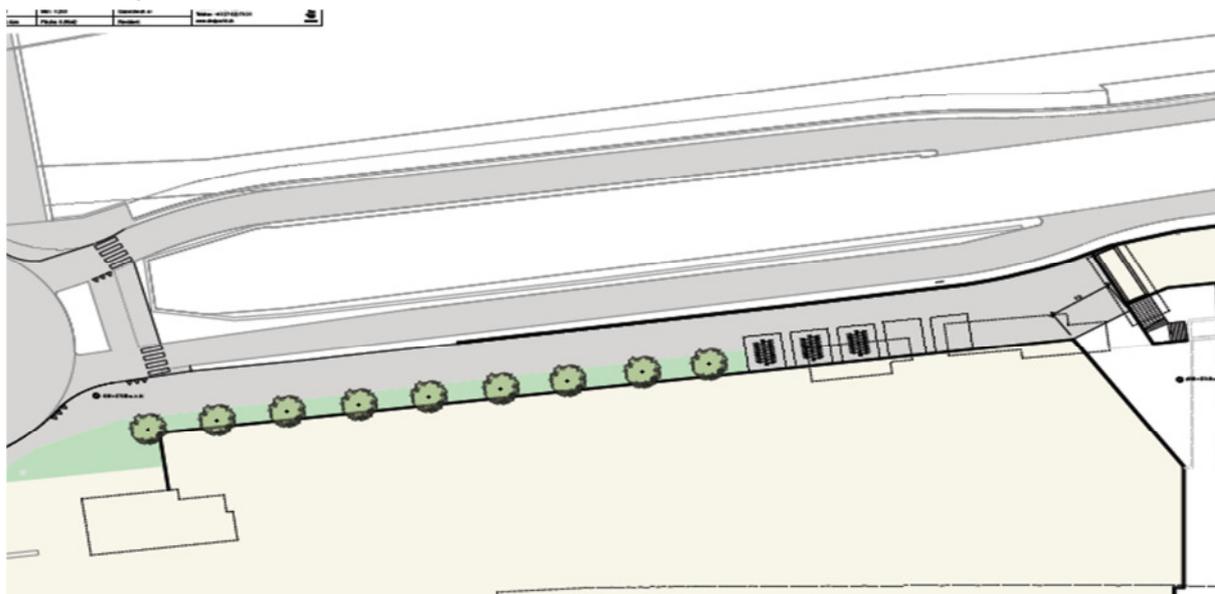
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	ca. 8 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen
<i>Investitionskosten</i>	ca. 40 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen

ÖV3 Nordzugang Bahnhof Brig

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Brig-Glis	SBB, Gemeinde Naters
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Nordzugang Bahnhof Brig, Quelle: Gemeinde Brig

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Bahnhof in Brig ist durch seine trennende Wirkung (Zentren Brig und Naters) geprägt. Der Bahnhof wurde in den letzten Jahren u.a. im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschbergbasis-Tunnels neu gestaltet. Dabei wurde viel Augenmerk auf die Zugänglichkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (inklusive Fussgänger) gerichtet. Die trennende Wirkung ist jedoch prinzipiell erhalten geblieben und stört den Austausch zwischen den Ortsteilen. Insbesondere der Zugang zum Bahnhof vom Zentrum Naters ist wenig attraktiv. Zudem sind die Veloabstellplätze auf nördlicher Bahnhofseite nicht mehr genügend in Anzahl und Qualität. Des Weiteren ist eine Verlängerung der Perronüberdachung beim Bahnhof Brig insbesondere beim Perron 4 (Gleis 8/9) vorzusehen.

Inhalt

Beim Bahnhof Brig ist die Unterführung zu optimieren und insbesondere ein attraktiverer Zugang von Naters her notwendig. Mit dem aktuell vorgesehenen Projekt können die Fussgänger nach Überquerung der Brücke von Naters über die Rhone auf gleichem Niveau und auf direktem Weg (ohne Treppe und ohne Umweg) in die Bahnstufunterführung gelangen. Zudem werden neue Veloabstellplätze direkt beim Unterführungseingang geschaffen (Massnahme AP1-37 Zusätzliche Veloparkplätze). Die Massnahme kann umgesetzt werden, sobald die SBB ihr Stellwerk verlegt haben (vorgesehen im 2015).

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.
- Ausbau der Veloabstellanlagen an zentralen öffentlichen Lagen (Bahnhöfe, Einkaufszentren etc.) (ohne Darstellung im Zukunftsbild).
- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen (ohne Darstellung im Zukunftsbild).

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i> Verbesserung der Intermodalität: Verbesserung der Zugänge zu den Haltestellen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i> -</p>
<p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i> Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit.</p>	<p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i> Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.</p>

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.8/2 und C.803/1: : Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Konzeptstudie Fussgänger- und Veloanbindung Ausgang Nord, Architekturbüro Dreipunkt AG, September 2011
- Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“ unter Berücksichtigung des Bahnhofs Visp (Aufgabenstellung 28.11.2011)

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>		X	X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>							X				
<i>Inbetriebnahme</i>									X		

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.65 Mio. CHF	<i>Kostenteiler SBB / Gemeinde</i>
<i>Investitionskosten</i>	4.3 Mio. CHF	<i>Kostenteiler SBB / Gemeinde</i>

ÖV4 Unterführung Bahnhof Visp

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinden Visp	Agglomeration, SBB
<input type="checkbox"/> A		
<input checked="" type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Lage der bestehende Unterführungen am Bahnhof Visp, Quelle: Gemeinde Visp

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Bahnhof in Visp ist durch seine trennende Wirkung (Zentrum Visp - Gewerbegebiet/Kleergartenquartier) geprägt. Er wurde in den letzten Jahren u.a. im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschbergbasis-Tunnels neu gestaltet. Dabei wurde viel Augenmerk auf die Zugänglichkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (inklusive Fussgänger) gerichtet. Die trennende Wirkung ist jedoch prinzipiell erhalten geblieben und stört den Austausch zwischen den Ortsteilen mit dem LV. Mit dem Velo ist aktuell die bestehende Autounterführung zu nutzen, wo knappe und unübersichtliche Platzverhältnisse herrschen.

Die Frequenzen des neuen Bahnhofs Visp haben zudem die Erwartungen übertroffen. Den Fussgängern und Bahnhoftnutzern stehen aktuell zwei Bahnhoftunterführungen für die Querung des Bahnhoftareals respektive für den Zugang auf die Gleise zur Verfügung.

Inhalt

Beim Bahnhof Visp sind die beiden bestehenden Unterführungen zu optimieren, indem sie auf die gestiegenen Benutzerfrequenzen ausgerichtet werden. Die Machbarkeit einer dritten und zusätzlichen Unterführung westlich der bestehenden Unterführungen muss abgeklärt werden, wobei insbesondere die Bedürfnisse der Velofahrer zu berücksichtigen sind. Die Realisierung dieses zusätzlichen Perronzugangs inklusive Verlängerung der Perronüberdachung drängt sich für ein sicheres, kundenfreundliches Umsteigen auf.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.
- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen (ohne Darstellung im Zukunftsbild).

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung der Intermodalität: Zugänge zu den Haltestellen, Umsteigebeziehungen.

WK3 – Verkehrssicherheit

Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.8/2 und C.803/1: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>								x	x		
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>										x	
<i>Baubeginn</i>											x
<i>Inbetriebnahme</i>											

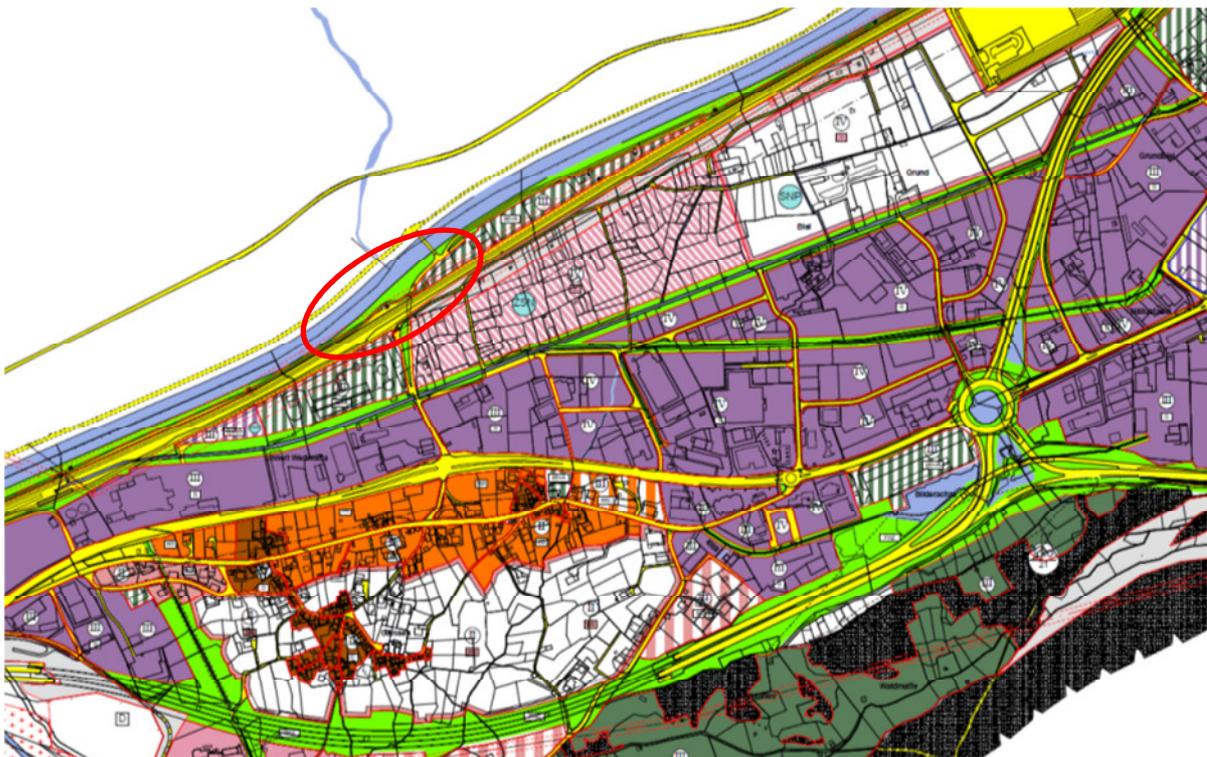
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.4 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen
<i>Investitionskosten</i>	4 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen

ÖV5 Raumsicherung Bahnstation Gamsen-Glis

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Brig-Glis	Agglomeration, Kanton, MGB
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Standort ehemalige Bahnstation Glis (rote Umrandung), Quelle: Zonenplan Gemeinde Brig-Glis

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Talbereich zwischen Gamsen und Glis ist weitgehend durch eine fragmentarische Bebauung geprägt und weist dementsprechend eine grosse Anzahl von Baulücken und Restflächen auf. Diese sind baurechtlich und infrastrukturell erschlossen und liegen im bebauten Siedlungsgebiet. Aufgrund der baurechtlichen Voraussetzungen ist mit einer weiteren Bautätigkeit in diesem Bereich zu rechnen. Das Gebiet ist mit dem Bus gut erschlossen, eine Anbindung an den übergeordneten ÖV (Schienenverkehr) besteht jedoch nicht. Die Bahnstation Gamsen der damaligen BVZ wurde nach der Aufgabe der Seilbahnverbindung Gamsen-Mund geschlossen.

Im Bau- und Zonenplan der Gemeinde Brig-Glis ist das Gebiet als Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ausgedehnt.

Inhalt

Im Hinblick auf die zunehmende Überbauung im Glisergrund kann diese Bahnstation in Zukunft allenfalls wieder von Interesse sein. Diese Option ist auch längerfristig aufrecht zu erhalten und das Gebiet in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zu belassen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Stärkung der Bahnstationen in ihrer Funktion der regionalen Gebietserschliessung.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Zonennutzungsplanung Gemeinde Brig-Glis
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.7/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase (laufend)</i>		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

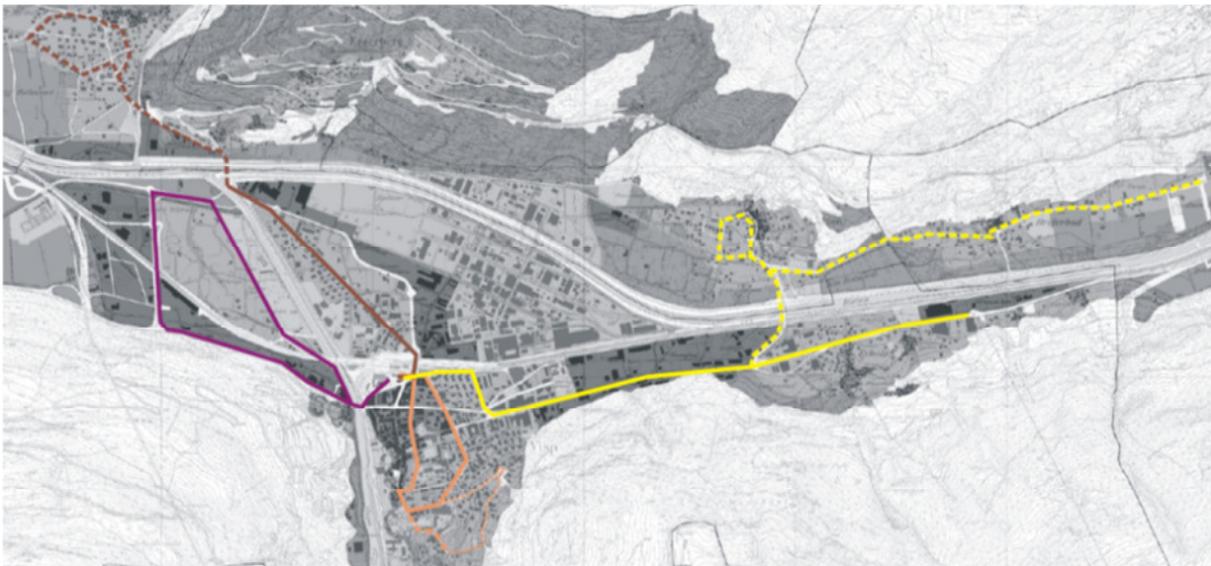
Planungskosten

Investitionskosten

ÖV6 Busnetz Visp und Umgebung

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinden Baltschieder, Eggerberg, Lalden, Visp	Öffentliche Verkehrsbetriebe, Agglomeration, Kanton
<input checked="" type="checkbox"/> A (Etappe 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> B (Etappe 2)		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Vision zukünftiges Busnetz, Quelle: Swisstraffic AG, ohne Abbildung der PostAuto-Kurse

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Gemäss heutigem Trend wird es beim Strassenverkehr in Zukunft auch nach der Fertigstellung der A9 auf gewissen Teilstrecken vermehrt zu Kapazitätsüberlastungen und Verkehrsstaus kommen. Lösungen bei der Strasseninfrastruktur sind beschränkt. Die grossräumigen Umfahrungsstrassen im Raume Brig-Glis / Naters sind gebaut. Um diesen Trend zu brechen, muss insbesondere versucht werden, die Attraktivität des ÖV und des Langsamverkehrs zu erhöhen.

Das Zentrum der Kerngemeinde Visp ist dank dem Bahnhof mit der ÖV-Gütekategorie A erschlossen. Die weiteren Gemeindegebiete von Visp sowie Teile der Gemeinden Baltschieder, Lalden und Eggerberg verfügen u.a. dank PostAuto über eine ÖV-Erschliessung der Kategorie C oder D. In Visp weisen jedoch insbesondere das Entwicklungsgebiet Visp West (Gewerbe/Industrie, Wohnen) keine ÖV-Anbindung auf, zudem ist das Spital nicht optimal an den Bahnhof angeschlossen.

Inhalt

Die Gemeinden Visp, Baltschieder, Lalden und Eggerberg beabsichtigen, ihre ÖV-Erschliessung durch einen neuen Ortsbus (in Visp) sowie durch den Ausbau des Angebots von PostAuto (Baltschieder, Eggerberg, Lalden) zu verbessern. Dabei soll die Verbindung des neuen Vollknoten- und PostAutobahnhofes mit allen häufig frequentierten Anlagen sowie mit öffentlichen Anlagen (wie Regionalspital, Sport- und Erholungsanlagen, usw.) optimal mit dem ÖV erschlossen werden. Die Ortsbus-Funktion soll durch eine zusätzliche Betriebsoptimierung (soweit als dies möglich ist) und durch Nutzung von Stillstandzeiten im Busterminal von Visp seitens der PostAuto Oberwallis erreicht werden. Die Umsetzung dieser Massnahme ist einerseits von den Subventionen des Kantons Wallis an die Betriebskosten abhängig, andererseits von der Nachfragerdichte in den neu respektive verstärkt zu erschliessenden Gebieten abhängig.

Etappe 1: Spital Visp und Visp West (Priorität A, Umsetzung 2015-2022):

Prioritär ist eine Anbindung von Spital, Friedhof und Schule (Schleife Spital) an den Bahnhof Visp (lachsrosa gestrichelte Linie in Vision). Als Voraussetzung für dessen optimale Erschliessung ist eine Kehrplatte als Infrastrukturprojekt für eine Busbevorzugung notwendig. Zudem sind Investitionen in die Haltestellen (1 Wartehäuschen bei Spital, 3 einfache Haltestellen mit Schild, Fahrplan, Bodenmarkierung) sowie die Busse und die Sicherstellung der Betriebskosten notwendig.

Das Gebiet Visp West wird an den Bahnhof Visp und über Ringstrasse an das übergeordnete Netz (Zubringer zu A9) angebunden (violette Linie in Vision). Es sind Investitionen in die Haltestellen (5 einfache Haltestellen mit Schild, Fahrplan, Bodenmarkierung) sowie die Busse und die Sicherstellung der Betriebskosten notwendig.

Etappe 2: weitere Gemeinden (Priorität B, Umsetzung ab 2019)

Ausbau des Angebots im Rahmen des regionalen Personenverkehrs (PostAuto) auf die Gemeinden Baltschieder (braune Linie in Vision), Eggerberg (ohne Darstellung in Vision) und Lalden (gelb gestrichelte Linie in Vision).

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Ausdehnung der guten ÖV-Erschliessung auf alle dicht besiedelten Siedlungsgebiete und Erhaltung attraktiver ÖV-Verbindungen zu den Umlandgemeinden.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verringerung der Warte und Umsteigezeiten, Ausbau der Kapazitäten; Erreichbarkeit :Verbesserung von ÖV-Kapazität zu dicht besiedelten Gebieten und Umlandgemeinden.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Koordination Siedlung mit Verkehrssystem; Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume: Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in dicht bewohnten Gebieten.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Studienauftrag Ortsbus Visp, Swisstraffic AG, 2009

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>						X	X				
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>								X	X		

Kostenschätzung Etappe 1 (Spital Visp und Visp West)

<i>Planungskosten</i>	150'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten *</i>	2.102 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Betriebskosten</i>	noch offen CHF	<i>Kostenteiler</i> 15% Kanton; 70% bediente Gemeinden, 15% Gemeinden Oberwallis

Kostenschätzung Etappe 2 (weitere Gemeinden)

<i>Planungskosten</i>	50'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> -
<i>Investitionskosten</i>	- CHF	<i>Kostenteiler</i> -
<i>Betriebskosten</i>	noch offen CHF	<i>Kostenteiler</i> 15% Kanton; 70% bediente Gemeinden, 15% Gemeinden Oberwallis

* Kostenschätzungen:

- Haltestellen: 52'000.- CHF

- Busse gemäss Studienauftrag Ortsbus Visp, Swisstraffic AG, 2009: 750'000.- CHF

- Wendeplatte und Anschluss Ringstrasse Visp West an Zubringer A9 gemäss Gemeinde Visp: 1.3 Mio. CHF

ÖV7 ÖV-Randstundenangebot

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Agglomeration	Dienststelle für Verkehrsfragen Kanton Wallis, Gemeinden der Agglomeration, SBB, MGB, weitere öffentliche Verkehrsbetriebe
<input checked="" type="checkbox"/> A (Eigenleistung)		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Regional setzt sich das ÖV-Angebot aus dem Bahnangebot (SBB, MGB) und dem Busbetrieb (PostAuto, Ortsbusse) zusammen. In den Randstunden sind diese Angebot teilweise auf einen 2h-Takt reduziert oder nur bis 20.30 Uhr vorhanden (bspw. Ortsbus Brig-Glis – Naters – Bitsch oder ÖV-Erschliessung Gemeinde Eggerberg).

Inhalt

Sofern für ein Randstundenangebot ein Bedürfnis nachgewiesen werden kann, soll ein zusätzlicher Ausbau des regionalen ÖV-Randstundenangebots geprüft werden. Folgende Angebote können in Frage kommen:

- Fahrzeitenverlängerungen reguläres Angebot
- Rufbus
- Busangebote anstelle von schwach frequentierten Bahnlinien

Des Weiteren ist eine Verdichtung des Fahrplans auch tagsüber in verschiedenen Agglomerationsgemeinden zu prüfen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Optimale Nutzung der Bahnlinien für den überregionalen und regionalen Schienenverkehr.
- Ausdehnung der guten ÖV-Erschliessung auf alle dicht besiedelten Siedlungsgebiete und Erhaltung attraktiver ÖV-Verbindungen zu den Umlandgemeinden.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Koordination Siedlung mit Verkehrssystem; Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume: Abnahme der Verkehrsmenge im MIV in dicht bewohnten Gebieten.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

-

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>						X				X	X
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>							X				

Kostenschätzung

Planungskosten

Investitionskosten

ÖV8 Spätverbindungen Domodossola

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> A (Eigenleistung)	Bundesamt für Verkehr, Dienststelle für Verkehrsfragen Kanton Wallis	Agglomeration, Gemeinden der Agglomeration, SBB
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung		

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Dank der NEAT (Eröffnung Lötschbergbasistunnel für Personenverkehr am 9. Dezember 2007) und der Realisierung eines Vollknotenbahnhofes in Visp erfuhr das ÖV-Angebot in der Agglomeration und im Oberwallis/Wallis einen bedeutenden Qualitätssprung. Trotz der NEAT sieht der Fahrplan kurzfristig jedoch keine Verbesserung der Spätverbindungen von und nach Domodossola vor. Durch den teilweise nur einspurigen Lötschbergbasis-Tunnel kommt es zudem zu Kapazitätsengpässen, die Zugsverspätungen oder die Umleitung der Züge über die Bergstrecke zur Folge haben. Diese Störungen hielten sich bis jetzt allerdings in Grenzen. Aufgrund der Sanierung des Simplontunnels kann ein Angebotsausbau erst nach 2014 in Betracht gezogen werden.

Inhalt

Mit Unterstützung von Bund und Kanton sollen Spätverbindungen von und nach Domodossola eingeführt werden. Nach dem Abschluss der Sanierungsarbeiten des Simplontunnels (ca. 2014) wird ein Ausbau des Angebots durch das Bundesamt für Verkehr und den Kanton Wallis geprüft.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Optimale Nutzung der Bahnlinien für den überregionalen und regionalen Schienenverkehr.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

-

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Planungsphase						X	X				
Einreichung Vorprojekt beim Bund											
Baubeginn											
Inbetriebnahme								X	X		

Kostenschätzung

Planungskosten

Investitionskosten

ÖV9 Taktverdichtung PostAuto

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung ist erfolgt AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung	Agglomeration	Bundesamt für Verkehr, Dienststelle für Verkehrsfragen Kanton Wallis, PostAuto

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf / Inhalt

Im Agglomerationsprogramm 1. Generation wurden folgende Massnahmeninhalte formuliert:

„Innerhalb dicht bewohnter Siedlungsteile besteht heute bereits eine relativ gute ÖV-Anbindung. Insbesondere im Hinblick auf potentielle Verdichtungsräume ergeben sich jedoch Notwendigkeiten zur Ausweitung des ÖV-Angebotes. Die betrifft einerseits die Aufwertung von Dorfkernen und ihres unmittelbaren Umfeld, andererseits betrifft dies Räume, die zwar bebaut, aber grosse Nachverdichtungsmöglichkeiten aufweisen. Parallel zu den bereits bestehenden Siedlungskörpern entlang der Hauptachsen des ÖV zwischen Ried-Brig und Termen sollen die PostAuto-Kurse im durchgehenden Takt Ried-Brig/Termen mit dem Bahnhof Brig verbinden. Allfällige Siedlungsentwicklungen innerhalb der ausgeschiedenen Bauzonen tragen zur Rentabilität der PostAuto-Angebote bei.“

Gegenüber dem Stand Agglomerationsprogramm 1. Generation kann folgender Angebotsausbau festgestellt werden:

- PostAuto-Fahrplan nach Ried-Brig und Termen 2007 bis 2008: 25 PostAuto-Kurse
- PostAuto-Fahrplan nach Ried-Brig und Termen 2009 bis 2010: 28 PostAuto-Kurse.
Neu eingeführte PostAuto-Kurse um 06.02 Uhr und 06.33 Uhr ab Brig Bahnhof. Somit verkehren neu vier Kurse zwischen 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr zwischen Termen – Ried-Brig nach Brig (Termen ab 06.13 / 06.23 / 06.31 / 06.53). Diese Massnahme garantiert einen optimalen Frühanschluss in Richtung Visp – Sion – Lausanne und Bern.
Neu eingeführter PostAuto-Kurs um 08.02 ab Brig Bahnhof. Dieser PostAuto-Kurs fährt um 08.23 Uhr ab Termen und gewährt somit einen optimalen Anschluss auf die Züge Richtung Bern (08.49) und Lausanne (08.57)
- PostAuto-Fahrplan nach Ried-Brig und Termen Fahrplan 2011: 29 PostAuto-Kurse .Neu fährt um 20.18 Uhr ein zusätzlicher Abendkurs nach Ried-Brig und Termen. Rückfahrt 20.35 Uhr nach Brig.
- Veränderung der Simplonlinie zwischen 2007 bis 2011: Von Mitte Oktober bis Mitte Juni verkehrt zusätzlich ein PostAuto-Kurspaar, welches die Gemeinde Ried-Brig ebenfalls bedienen.

Das Angebot wurde seit 2008 ständig ausgebaut und insgesamt mit vier PostAuto-Kursen verstärkt. Auf der Linie Brig-Termen-Rosswald Talstation besteht heutzutage ein gutes ÖV-Angebot. Da beide Dörfer (Termen, Ried-Brig) ein kleines Wachstum verzeichnen, wird auch längerfristig kein Angebotsausbau notwendig sein.

Bei 29 PostAuto-Kursen entspricht der aktuelle Fahrplan faktisch einem Halbstundentakt-Angebot zwischen 06.00 Uhr und 20.00 Uhr, welche nach den Kundenbedürfnissen bzw. den Fahrgastfrequenzen ausgerichtet ist. Die Fahrgastfrequenzen müssen jedoch in den nächsten Jahren weiterhin kontinuierlich ansteigen, damit das heute bestehende Angebot langfristig gesichert werden kann. Bei einem Ausbau als Ortsbusbetrieb würden die Gemeinden Termen und Ried-Brig mit nicht zu tragenden Mehrkosten von über CHF 650'000.- belastet. Daher gilt es für das Siedlungsgebiet Termen - Ried-Brig das heutige Angebot zu sichern und die Taktverdichtung ist somit erfolgt bzw. die Massnahme gilt als umgesetzt.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Ausdehnung der guten ÖV-Erschliessung auf alle dicht besiedelten Siedlungsgebiete und Erhaltung attraktiver ÖV-Verbindungen zu den Umlandgemeinden.

Nutzen der Massnahme*WK1 – Qualität Verkehrssystem*

Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV; Erreichbarkeit: Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Angebotsplanung PostAuto

ÖV10 Tarifverbund

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (Eigenleistung) AP 1. Gen.: Pflicht zur Umsetzung	Dienststelle für Verkehrsfragen Kanton Wallis	Agglomeration, SBB, RegionAlps, MGB, PostAuto, BLS, LLB

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Zurzeit sind keine Verbundabonnementsangebote vorhanden. Die Attraktivität des Fahrkartenangebotes ist dem entsprechend eingeschränkt und das Wechseln zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsverbundgebieten wird hierdurch verkompliziert.

Der Prüfbericht vom 30. Oktober 2009 zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation der Agglomeration Brig-Visp-Naters bemängelt u.a. dass die Massnahme M30 Verbund-Abonnement ÖV innerhalb der Agglomeration (Tarifverbund) trotz bereits bestehendem Handlungsbedarf und trotz verhältnismässig geringen Kosten zurückgestellt wurde (Priorität C). Aufgrund dieser Kritik hat die Agglomerationskonferenz (AKO) der Agglomeration Brig-Visp-Naters entschieden, die Massnahme Tarifverbund bereits im Zeitraum zwischen 2011 bis 2014 umzusetzen.

Inhalt

Einführung eines Verbundabonnements für alle Verkehrsmittel innerhalb der Agglomeration. Knapp ein Jahr (Stand Oktober 2011) nach Beginn der Arbeiten einer Studie zur Einführung eines Tarifverbundes sind folgende Erkenntnisse vorhanden:

- Den Perimeter des Tarifverbundes auf die Agglomeration zu beschränken macht keinen Sinn, da nur 2.1 Millionen Umsatzeinnahmen (Abo und Einzelfahrkarten) in diesem Perimeter getätigt werden. Setzt man diese Umsätze in das Verhältnis zu den Einführungskosten (z.B. Werbung) und den wiederkehrenden Kosten (z.B. Betrieb) ist ein Tarifverbund kaum umsetzbar.
- Der Fokus ist auf das Oberwallis (möglicherweise auch Teile davon) zu erweitern. In diesem Perimeter werden 17.5 Millionen Umsatzeinnahmen getätigt. Mit dem Tarifverbund soll jedoch nicht der touristische Freizeitverkehr subventioniert werden, sondern der Pendlerverkehr attraktiver gestaltet werden.
- Der Nutzen für einen Abo-Tarifverbund ist sehr klein (nur 20% der Erträge sind Abo-Erträge). Ein Integraler Tarifverbund d.h. Einzelfahrkarten und Abos ist anzustreben.
- Der Kanton plant eine mögliche Einführung eines Schüler-GA's für den gesamten Kanton Wallis. Ein solches Schüler-GA würde den Nutzen eines Tarifverbundes schwächen.

Bis Frühling 2012 werden folgende Varianten bewertet:

- Status quo optimiert (inkl. Ortsbus Agglomeration)
- Abonnementsverbund Oberwallis
- Integraler Tarifverbund Oberwallis
- Schüler GA
- Walliser GA (auch für Senioren und Erwachsene; analog Bündner-GA)

Bis Ende Oktober 2012 soll entschieden werden, ob und wie ein Tarifverbund eingeführt werden kann. Das Ziel ist die Einführung auf Fahrplanwechsel 2014.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem
Verbesserung der Intermodalität.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Studie Tarifverbund, Rapp Trans AG (noch in Erarbeitung)

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>		X	X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>					X						

Kostenschätzung

Planungskosten 120'00 CHF *Kostenteiler* Agglomeration, Kanton

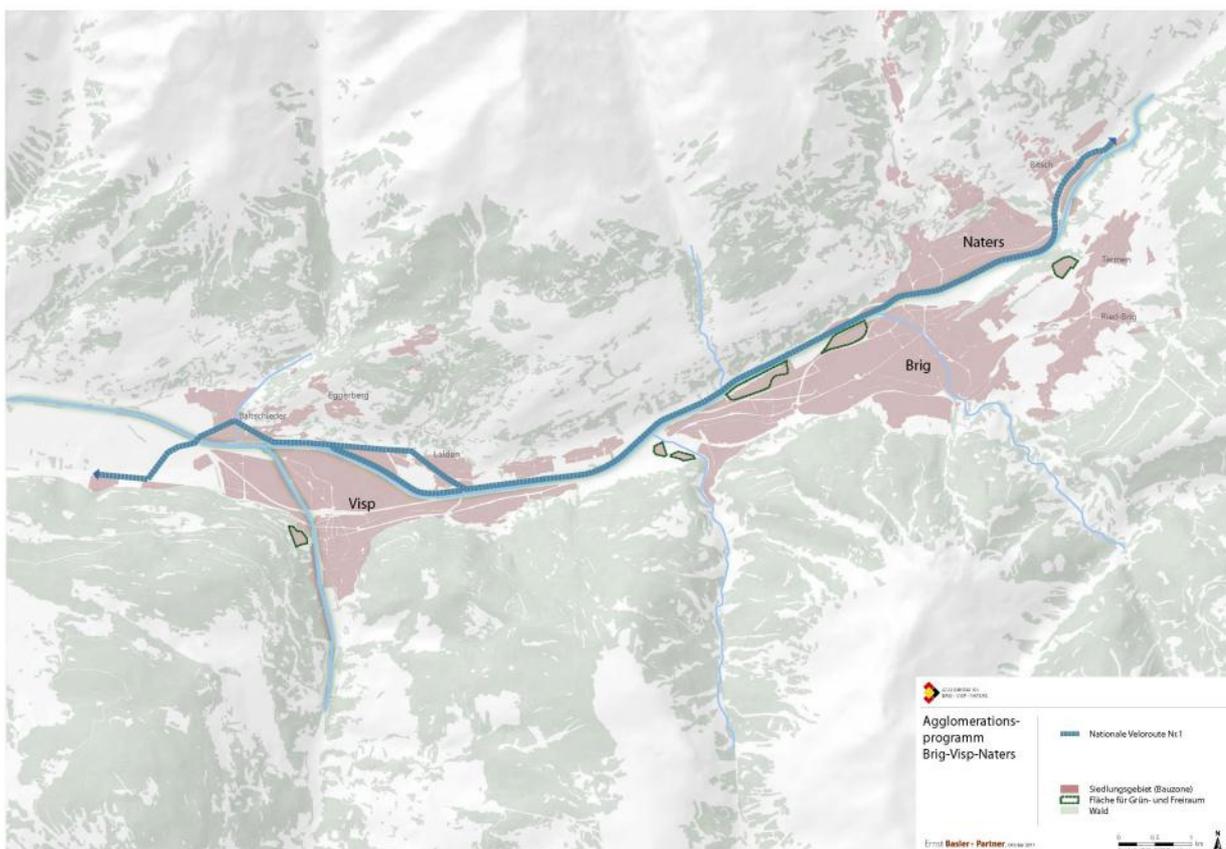
Investitionskosten

7 Massnahmen Langsamverkehr

LV1 Fuss- und Veloweg entlang Rhone

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	Kanton Wallis	Gemeinden Baltschieder, Brig-Glis, Naters, Visp
<input checked="" type="checkbox"/>	A		
<input type="checkbox"/>	B		
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die nationale Veloroute Nr.1 auf der rechten Rhone-Uferseite dient insbesondere dem Freizeitverkehr. Im Rahmen der 3. Rhonekorrektur ist diese Veloroute entlang der Rhone neu anzulegen und als attraktive Velo- und Fusswegverbindung auszubauen.

Inhalt

Der Fuss- und Veloweg auf der Nordseite der Rhone soll zwischen Brig-Glis-Naters und Visp attraktiver und sicherer gestaltet werden. Die Massnahme ist im Zusammenhang mit der 3. Rhonekorrektur umzusetzen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Attraktive Gestaltung der nationalen Veloroute Nr. 1 als wichtige überregionale und touristische Langsamverkehrs-Achse.
- Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung)

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.14/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- 3. Rhonekorrektur
- Schwachstellenanalyse Velo – Nationalroute R1, Streckenbereich in der Agglomeration Brig-Visp-Naters, RW Oberwallis, 2012
- Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig – Salgesch, Schlussbericht 2008

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>							X	X			
<i>Inbetriebnahme</i>									X		

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	83'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton
<i>Investitionskosten</i>	0.83 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton

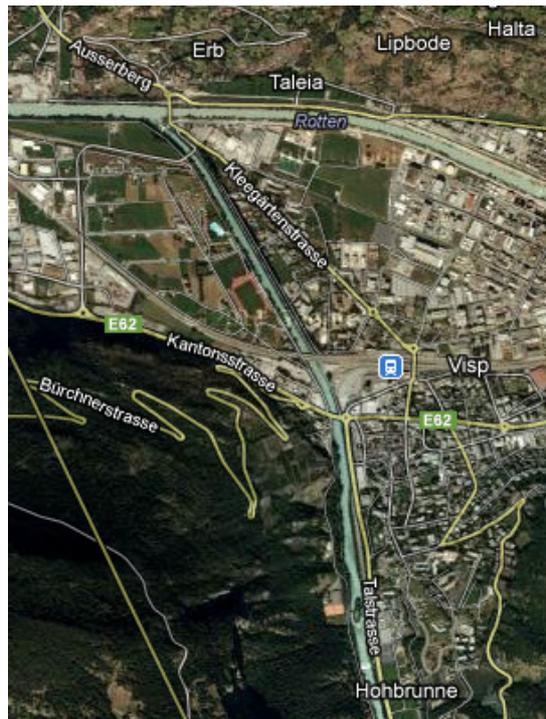
LV2 Fuss- und Veloweg entlang Vispa und Rhone

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Visp	Agglomeration, Kanton Wallis
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Quelle: Gemeinde Visp



Quelle: Gemeinde Visp

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Direkt angrenzend an das Siedlungsgebiet von Visp befindet sich das Naherholungsgebiet der Vispa. Der Rundweg ab dem Gebiet Südegg, der Vispa entlang zum Naherholungsgebiet der Rhone (Aktivitätspunkt Zukunftsbild) und am anderen Ufer der Vispa entlang wieder zurück, ist eine unter der Bevölkerung beliebte Naherholungs- und Freizeitstrecke. Sie stellt zudem eine wichtige Fuss- und Veloverbindung innerhalb des Siedlungsgebietes von Visp dar.

Inhalt

Damit diese Fuss- und Veloverbindung auch zukünftig erhalten bleibt, ist der bestehende Fussgängersteg „Südegg“ zu ersetzen und die Attraktivität der bestehenden Wegverbindungen entlang der Vispa zu verbessern. Zudem ist der LV-Anschluss an das Gebiet Visp West über die Ringstrasse sicherzustellen.

Hinweis: Die Massnahme steht im Zusammenhang mit der 3. Rhonekorrektur: Koordination und Integration sind durch die Agglomeration sicherzustellen

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Ausdehnung und Aufwertung der Frei- und Erholungsräume entlang den Gewässerkorridoren (Rhone und übrige Seitenflüsse) und innerhalb des Siedlungsgebietes.
- Ausweitung zugänglicher Uferbereiche entlang den Gewässerkorridoren.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung.

WK3 – Verkehrssicherheit

-Erhöhung der objektiven Sicherheit: Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte.

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.14/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>						X*	X**	X**			
<i>Inbetriebnahme</i>						X*		X**			

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.15 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten*</i>	1.7 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde

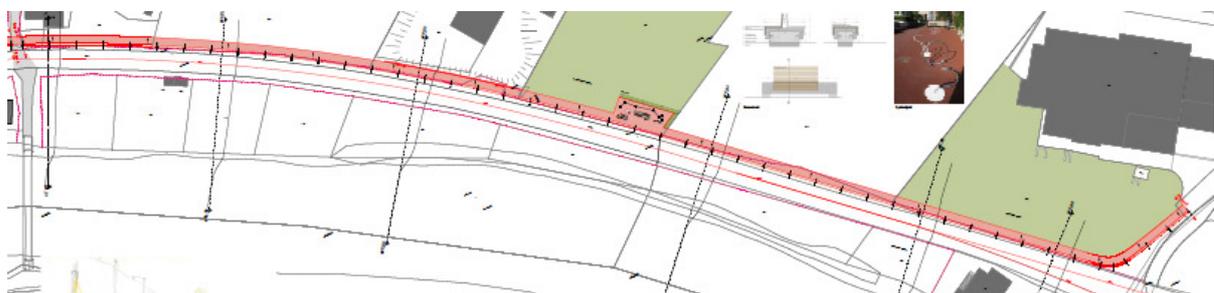
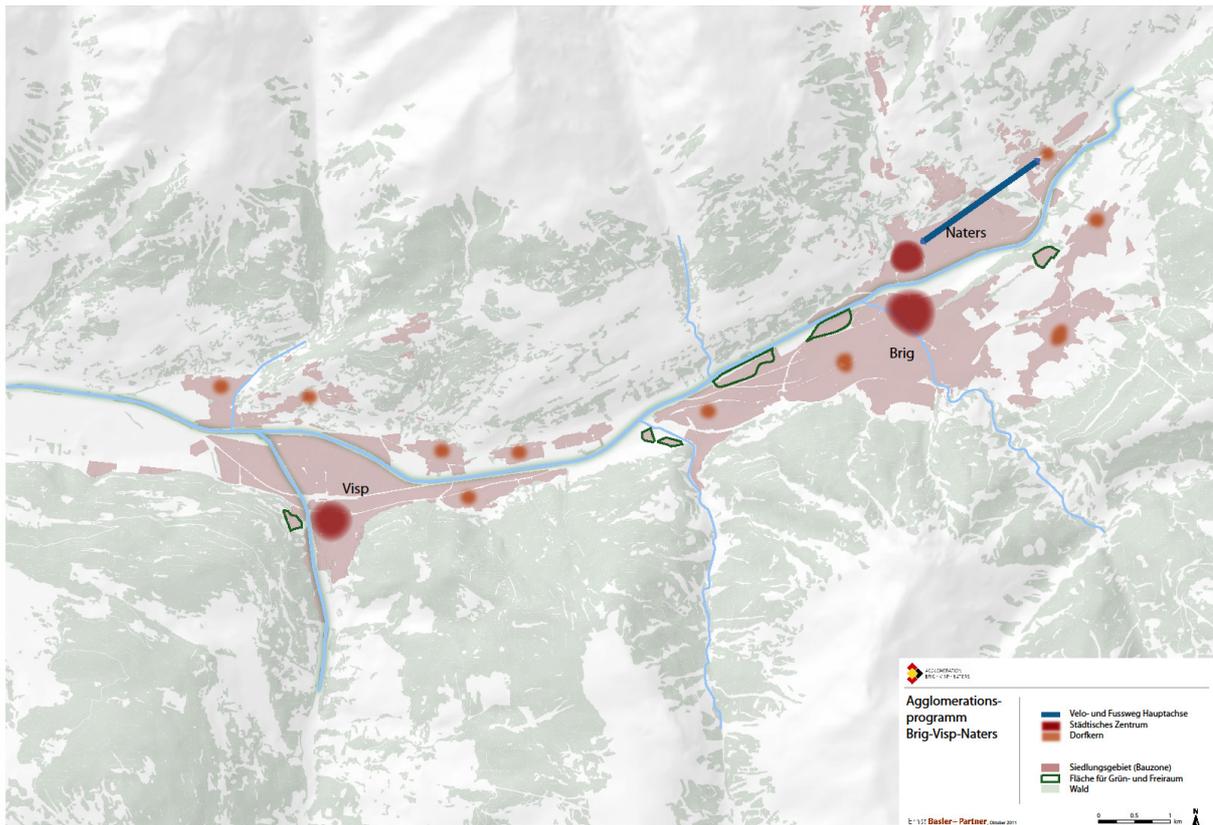
*Kostenschätzung

- Fussgängersteg „Südegg“ über Vispa: 0.45 Mio. CHF
- Aufwertung bestehende Wegverbindungen beidseitig der Vispa: 0.35 Mio. CHF
- LV-Anschluss über Ringstrasse an Visp West: 0.75 Mio. CHF
- Übrige Aufwendungen: 0.15 Mio. CHF

LV3 LV-Verbindung Bitsch – Naters (Rote Meile)

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	Gemeinde Bitsch	Kanton, Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/>	A		
<input type="checkbox"/>	B		
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Grundsätzlich sind bereits heute Velo- und Radwegerouten innerhalb der Agglomeration und der einzelnen Gemeindeteile vorhanden. Es bestehen zum Teil jedoch Verbindungslücken und Konfliktstellen an neuralgisch wichtigen Punkten. Die Anbindung der einzelnen Dorfkerne ist bisher als unzureichend einzustufen.

Inhalt

Massnahmenpaket Rote Meile: Die „Rote Meile“ in Naters (Umgestaltung des alten FO-Trasses) soll im Osten Richtung Bitsch weitergeführt werden, indem ein durchgehender attraktiver Veloweg geschaffen wird, der durch die Wohn- und Arbeitsgebiete führt. Direkt neben dem MGB-Trasseee wird eine attraktive Veloverbindung von der Gemeindegrenze zu Naters bis zur Unterführung beim Bahnhof Bitsch und damit bis ins Zentrum der Gemeinde Bitsch entstehen. Die erste Etappe dieser Strecke (Gemeindegrenze zu Naters bis FO-Brücke) wird über das Agglomerationsprogramm 1. Generation finanziert, die zweite Etappe (FO-Brücke bis Unterführung Bahnhof Bitsch) als A-Massnahme ins Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen.

Mit dieser Velo- und Fussweghauptachse kann dem Langsamverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes eine neue Qualität und ein bedeutender Impuls gegeben werden. Gleichzeitig wird ein Erholungsraum für die Bevölkerung im Siedlungsgebiet der Gemeinde Bitsch geschaffen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung

WK3 – Verkehrssicherheit

Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung).

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung Qualität öffentlicher Raum: Aufwertung und Ausweitung Grün- und Freiräume, Abnahme MIV-Verkehrsmenge, Flächengewinn für Fuss- und Veloverkehr.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.14/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Vorstudie „Rote Meile“ - Fussgängerweg Bitsch, VomSattel Wagner Architekten, November 2011

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>						X					

Kostenschätzung

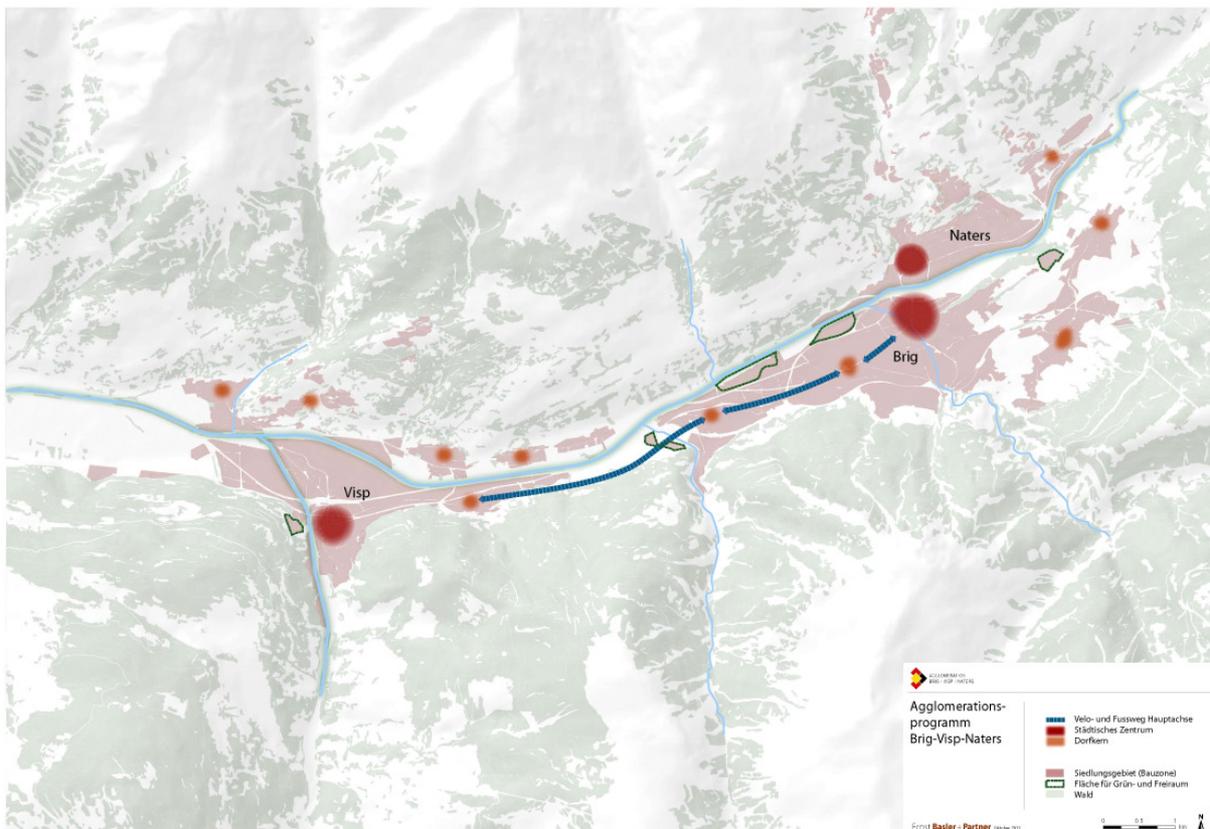
<i>Planungskosten</i>	0.06 Mio. CHF*	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	0.73 Mio. CHF*	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde

*2. Etappe von FO-Brücke bis Unterführung Bahnhof Bitsch

LV4 LV-Verbindung Brig-Glis - Eyholz (Rote Meile)

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	Gemeinde Brig-Glis	Kanton, Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/>	A		
<input type="checkbox"/>	B		
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Grundsätzlich sind bereits heute Velo- und Radwegerouten innerhalb der Agglomeration und der einzelnen Gemeindeteile vorhanden. Es bestehen zum Teil jedoch Verbindungslücken und Konfliktstellen an neuralgisch wichtigen Punkten. Beispielsweise gib es keine durchgehende Radwegeverbindung südlich des Flusslaufs. Auch die Anbindung der einzelnen Dorfkern ist bisher als unzureichend einzustufen.

Inhalt

Massnahmenpaket Rote Meile: Die „Rote Meile“ in Naters (Umgestaltung des alten FO-Trasses) soll weitergeführt werden, indem zwischen dem Städtischen Zentrum Brig und den Dorfkernen Glis – Gamsen - Eyholz ein durchgehender attraktiver Veloweg geschaffen wird, der durch die Wohn- und Arbeitsgebiete führt. Diese durchgehende Veloverbindung baut auf bestehenden Strecken auf und ergänzt diese. Einzelne Teilstrecken, insbesondere zwischen Gamsen und Eyholz, müssen neu gebaut werden. Mit dieser Velo- und Fussweghauptachse kann dem Langsamverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes eine neue Qualität und ein bedeutender Impuls gegeben werden.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung

WK3 – Verkehrssicherheit

Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung).

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung Qualität öffentlicher Raum: Aufwertung und Ausweitung Grün- und Freiräume, Abnahme MIV-Verkehrsmenge, Flächengewinn für Fuss- und Veloverkehr.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.14/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Ideenskizze BSAP AG, Brig-Glis, 2011

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>									X		

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.49 Mio. CHF*	<i>Kostenteiler 100% Gemeinde</i>
	0.25 Mio. CHF**	
<i>Investitionskosten</i>	5.7 Mio. CHF*	<i>Kostenteiler 100% Gemeinde</i>
	2.5 Mio. CHF**	

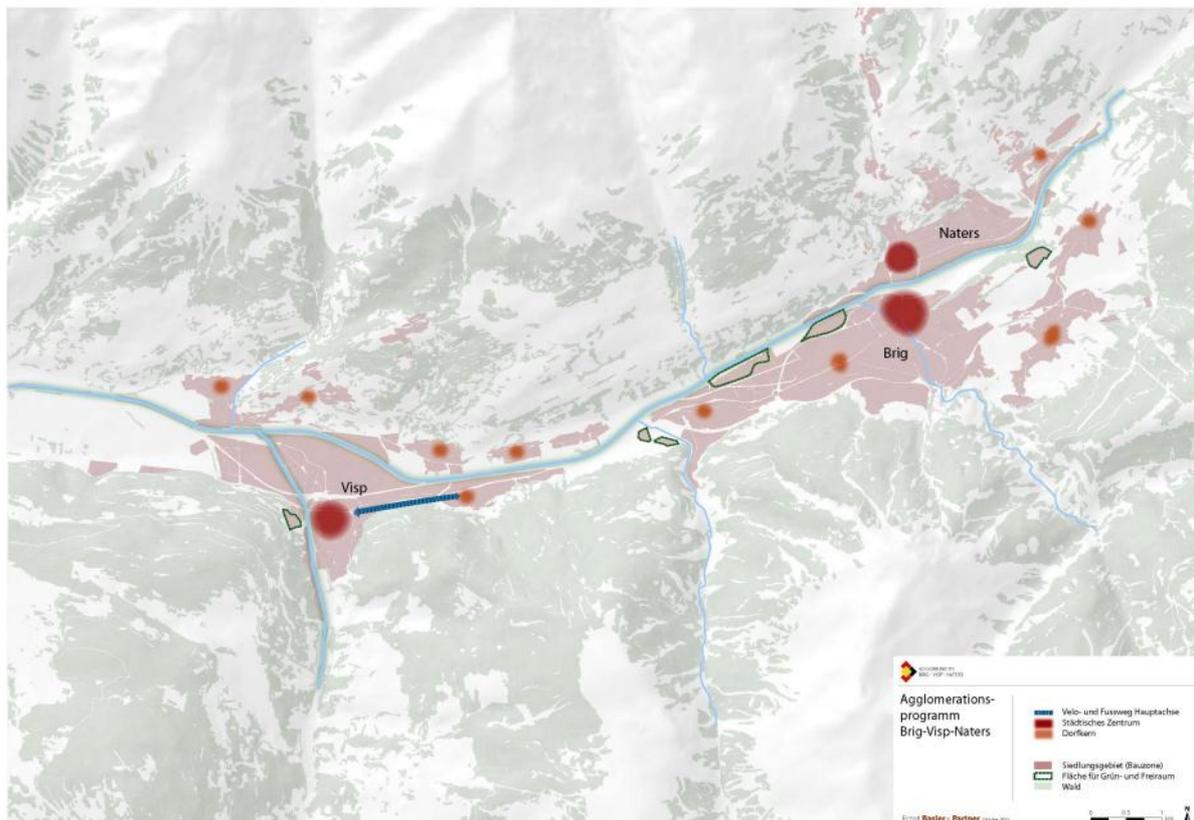
* 1. Etappe Brig – Glis - Gamsen

**2. Etappe Gamsen - Eyholz

LV5 LV-Verbindung Eyholz - Visp (Rote Meile)

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Visp	Kanton, Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Grundsätzlich sind bereits heute Velo- und Radwegerouten innerhalb der Agglomeration und der einzelnen Gemeindeteile vorhanden. Es bestehen zum Teil jedoch Verbindungslücken und Konfliktstellen an neuralgisch wichtigen Punkten. Beispielsweise gibt es keine durchgehende Radwegeverbindung südlich des Flusslaufs. Auch die Anbindung der einzelnen Dorfkerns ist bisher als unzureichend einzustufen.

Inhalt

Massnahmenpaket Rote Meile: Die „Rote Meile“ in Naters (Umgestaltung des alten FO-Trasses) soll weitergeführt werden, indem zwischen dem Dorfkern Eyholz und dem städtischen Zentrum Visp ein durchgehender attraktiver Veloweg geschaffen wird, der durch die Wohn- und Arbeitsgebiete führt. Diese durchgehende Veloverbindung baut auf bestehenden Strecken auf und ergänzt diese. Mit dieser Velo- und Fussweghauptachse kann dem Langsamverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes eine neue Qualität und ein bedeutender Impuls gegeben werden.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung

WK3 – Verkehrssicherheit

Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung).

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung Qualität öffentlicher Raum: Aufwertung und Ausweitung Grün- und Freiräume, Abnahme MIV-Verkehrsmenge, Flächengewinn für Fuss- und Veloverkehr.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.14/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Ideenskizze BSAP AG, Brig-Glis, 2011

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X		X			
<i>Inbetriebnahme</i>						X		X			

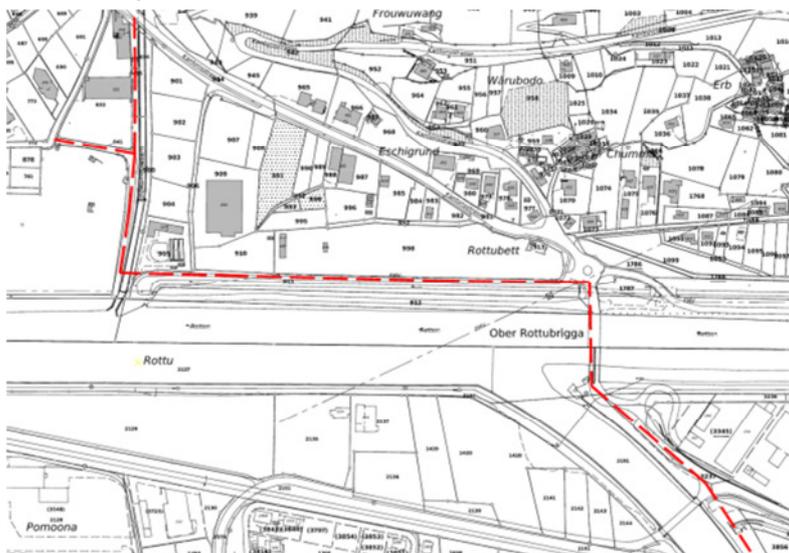
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.12 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen
<i>Investitionskosten</i>	1.2 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen

LV6 LV-Verbindung Visp – Baltschieder (Rote Meile)

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Gemeinden Visp und Baltschieder	Kanton, Agglomeration

Beschreibung der Massnahme



Abschnitt Baltschieder über die Rhone



Abschnitt Visp, Quelle: Gemeinde Visp

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Im Siedlungsgebiet von Visp bestehen attraktive Veloverbindungen in Richtung Baltschieder (Veloweg entlang Kleegärtenstrasse Nord, Vispa-Dammwege, Veloweg Visp West), der Anschluss nach Baltschieder ist jedoch nicht attraktiv. Durch die starke Zunahme des Verkehrs zwischen Visp und Baltschieder drängt sich die Schaffung eines sicheren Veloweges auf.

Inhalt

Massnahmenpaket Rote Meile: Die „Rote Meile“ in Naters (Umgestaltung des alten FO-Trasses) soll weitergeführt werden, indem zwischen Visp – Baltschieder ein durchgehender attraktiver Veloweg geschaffen wird, der durch die Wohn- und Arbeitsgebiete führt. Diese durchgehende Veloverbindung baut auf bestehenden Strecken auf und ergänzt diese. Einzelne Teilstrecken müssen neu gebaut werden. Mit dieser Velo- und Fussweghauptachse kann dem Langsamverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes eine neue Qualität und ein bedeutender Impuls gegeben werden.

Diese Massnahme ist im Zusammenhang mit der 3. Rottenkorrektur zu realisieren.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung.

WK3 – Verkehrssicherheit

Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung).

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung Qualität öffentlicher Raum: Aufwertung und Ausweitung Grün- und Freiräume, Abnahme MIV-Verkehrsmenge, Flächengewinn für Fuss- und Veloverkehr.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs..

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt C.14/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

- 3. Rhonekorrektur

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X					
<i>Baubeginn</i>							X				
<i>Inbetriebnahme</i>								X			

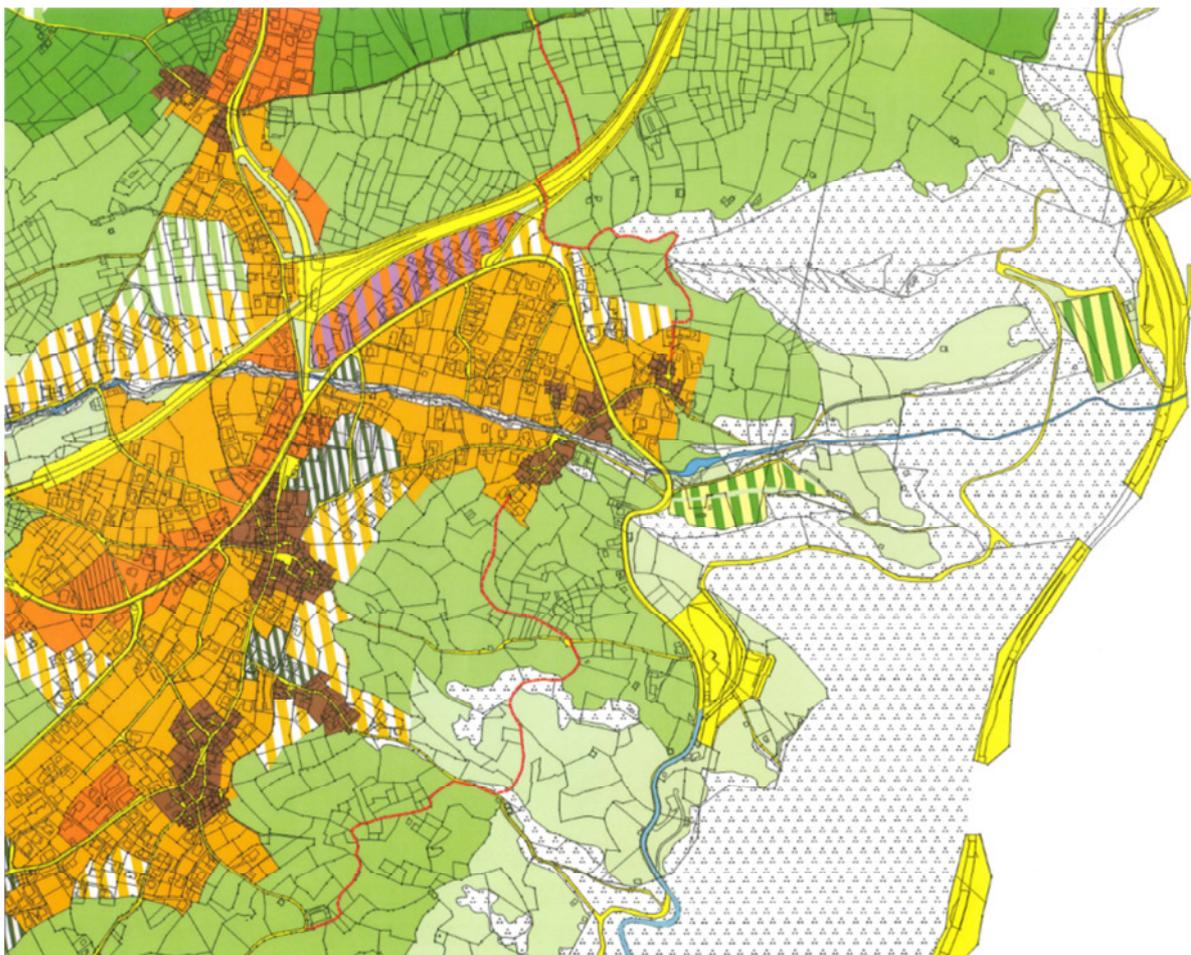
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	58'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinden
<i>Investitionskosten</i>	0.58 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinden

LV7 LV-Verbindung Ried-Brig - Termen

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinde Ried-Brig	Gemeinde Termen, Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Linienführung (rot eingezeichnet) LV-Verbindung Ried-Brig – Termen, Quelle: Gemeinde Ried-Brig

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Zwischen Ried-Brig und der Nachbargemeinde Termen existiert momentan keine optimale Verbindung für den Langsamverkehr. Diese soll sich u.a. zum Spazieren und zum Erholen eignen und deshalb rollstuhlgängig und familienfreundlich ausgestattet sein.

Inhalt

Mittels einer Langsamverkehrsverbindung können die beiden Umlandgemeinden Termen und Ried-Brig miteinander verbunden werden. Der relativ flache Weg liegt oberhalb des Siedlungsbereichs mit prächtiger Aussicht Richtung Rhonetal und kann mit wenig Aufwand und hohem Nutzen realisiert werden. Die Benutzung ist das ganze Jahr hindurch möglich. Allenfalls wird die LV-Verbindung mittels eines Lehrpfades aufgewertet.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung.

WK3 – Verkehrssicherheit

Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung).

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung Qualität öffentlicher Raum: Aufwertung und Ausweitung Grün- und Freiräume, Flächengewinn für Fuss- und Veloverkehr.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs..

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Linienführung vor Ort überprüft, Machbarkeit gegeben

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>					X						
<i>Baubeginn</i>						X					
<i>Inbetriebnahme</i>						X					

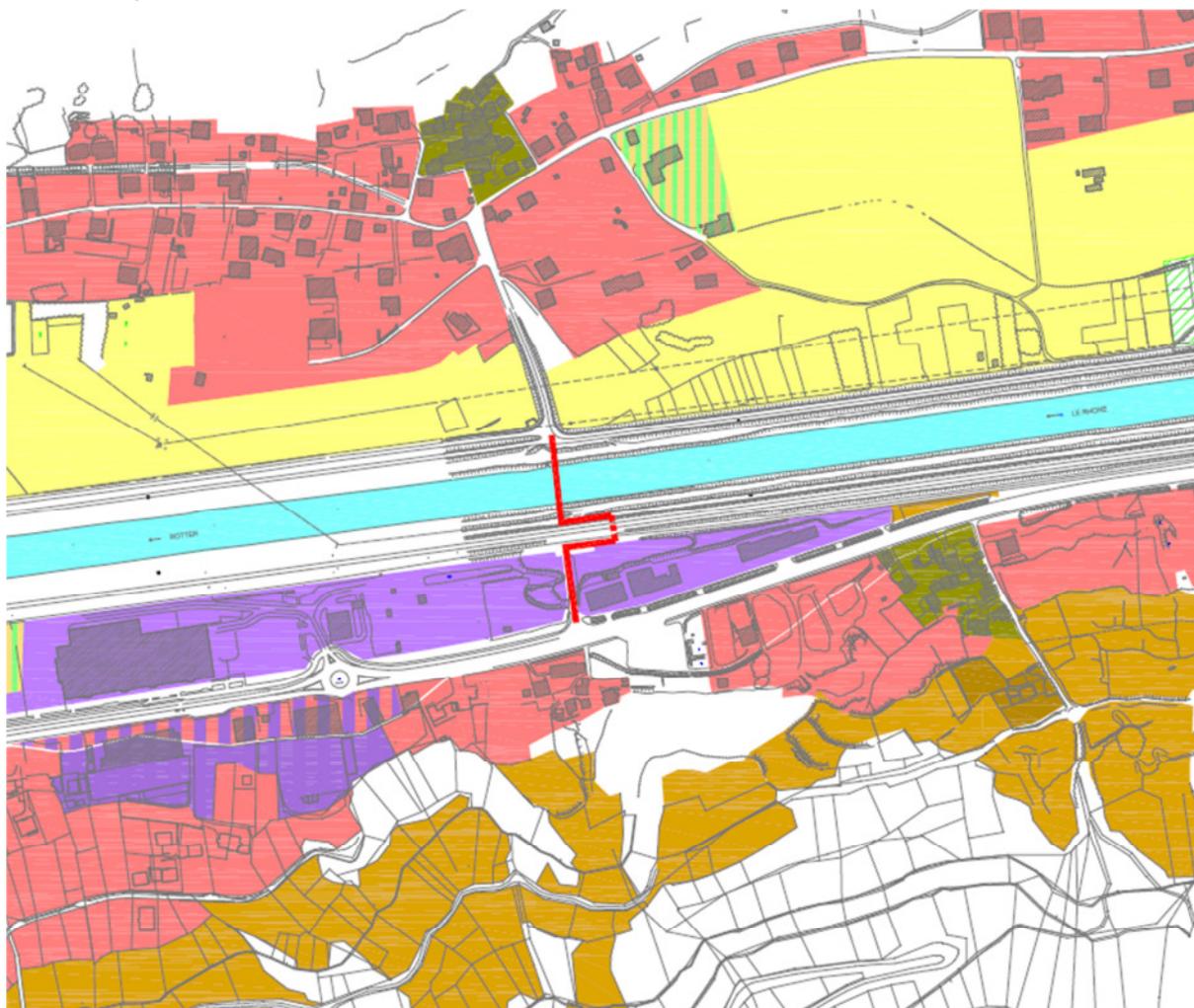
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	45'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Investitionskosten</i>	0.25 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde
<i>Betriebskosten</i>	18'000 CHF/a	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinde

LV8LV-Brücke Eyholz - Brigerbad

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	Agglomeration	Gemeinden Brig-Glis und Visp
<input type="checkbox"/>	A		
<input checked="" type="checkbox"/>	B		
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Quelle: BSAP AG

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Ost-West Veloverbindung entlang des Rhonetals stellt die zentrale Veloachse zwischen Brig/Naters und Visp dar (Nationale Veloroute 1.). Entlang dieser Strecke liegen attraktive Dorfzentren, welche zum Teil aufgrund der Trennwirkung der Rhone nur über längere Umwege erreichbar sind. Durch eine zusätzliche Verbindung im Bereich der ehemaligen Strassenverbindung zwischen Eyholz und Brigerbad würde ein attraktiver Zugang von Eyholz zur Rhone und dem Rhoneveloweg geschaffen. Andererseits würde Brigerbad im Langsamverkehr eine direkte Verbindung zu den Geschäften in Eyholz erhalten.

Inhalt

Im Zusammenhang mit der 3. Rhonekorrektur ist die Machbarkeit (Studie zur Prüfung) einer Velo- und Fussgänger-Verbindung von Eyholz nach Brigerbad mittels einer Unterführung unter die Bahngleise und einer Brücke über die Rhone abzuklären.

Als Variante ist zu prüfen, ob die bestehende „blaue Brücke“ für den Langsamverkehr ausgebaut werden kann. Aufgrund der räumlichen Lage und der direkten Verknüpfung von Eyholz – Brigerbad ist jedoch der Standort im Bereich der ehemaligen Strassenverbindung vorzuziehen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Attraktive Gestaltung der nationalen Veloroute Nr. 1 als wichtige überregionale und touristische Langsamverkehrs-Achse.
- Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung.

WK3 – Verkehrssicherheit

Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung).

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Regionales Leitbild Brig-Glis – Naters
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter C.14/2 und C.15/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X				X	X		
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>										X	
<i>Baubeginn</i>										X	X
<i>Inbetriebnahme</i>											X

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.3 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen
<i>Investitionskosten</i>	3 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen

LV9 Velostationen / Publibike Brig und Visp

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinden Brig-Glis und Visp	Agglomeration, SBB, evtl. MGB
<input type="checkbox"/> A		
<input checked="" type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die heutigen Veloparkieranlagen in der Agglomeration umfassen 1'500 Plätze,. Neben den heutigen Veloverleihstellen an den Bahnhöfen Brig und Visp stehen beim Bahnhof Brig zudem mit dem Veloverleihsystem PubliBike herkömmliche Velos und eBikes (Elektrovelos) rund um die Uhr in Selbstbedienung zur Verfügung. Im Durchschnitt sind die Veloparkieranlagen zu 22% ausgelastet, an gefragten Standorten (insbesondere Bahnhöfe Visp, Brig sowie dem Zugang von Naters zum Bahnhof Brig – insgesamt 15 Standorte) beträgt die Auslastung aber bis zu 100% - dies trotz vor kurzem erfolgtem Ausbau.

Inhalt

An den Bahnhöfen Brig und Visp besteht eine sehr grosse Nachfrage nach Veloparkplätzen. Die Grösse und die Anlage der Veloparkplätze sowie deren Bewirtschaftung sind heute zum Teil ungenügend. Es drängt sich ein Ausbau des Angebotes bis zur Realisierung von zweckmässigen, bewirtschafteten und überwachten Velostationen auf. Dabei besteht die Möglichkeit, diese Velostationen mit den heutigen Veloverleihstellen zu kombinieren. Zu prüfen ist zudem die Erweiterung von PubliBike auf zusätzliche Standorte.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Ausbau der Veloabstellanlagen an zentralen öffentlichen Lagen (Bahnhöfe, Einkaufszentren etc.).
- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen.
- Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters“ unter Berücksichtigung des Bahnhofs Visp (Aufgabenstellung 28.11.2011)

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung der Intermodalität: Verbesserung der Zugänge zu den Haltestellen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Veloparkierungskonzept Agglomeration Brig-Visp-Naters, Swisstraffic AG,2009

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Planungsphase				X	X						
Einreichung Vorprojekt beim Bund						X					
Baubeginn						X	X				
Inbetriebnahme											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	0.3 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> noch offen
<i>Investitionskosten</i>	1.3 Mio. CHF*	<i>Kostenteiler</i> noch offen
	0.04 Mio. CHF**	

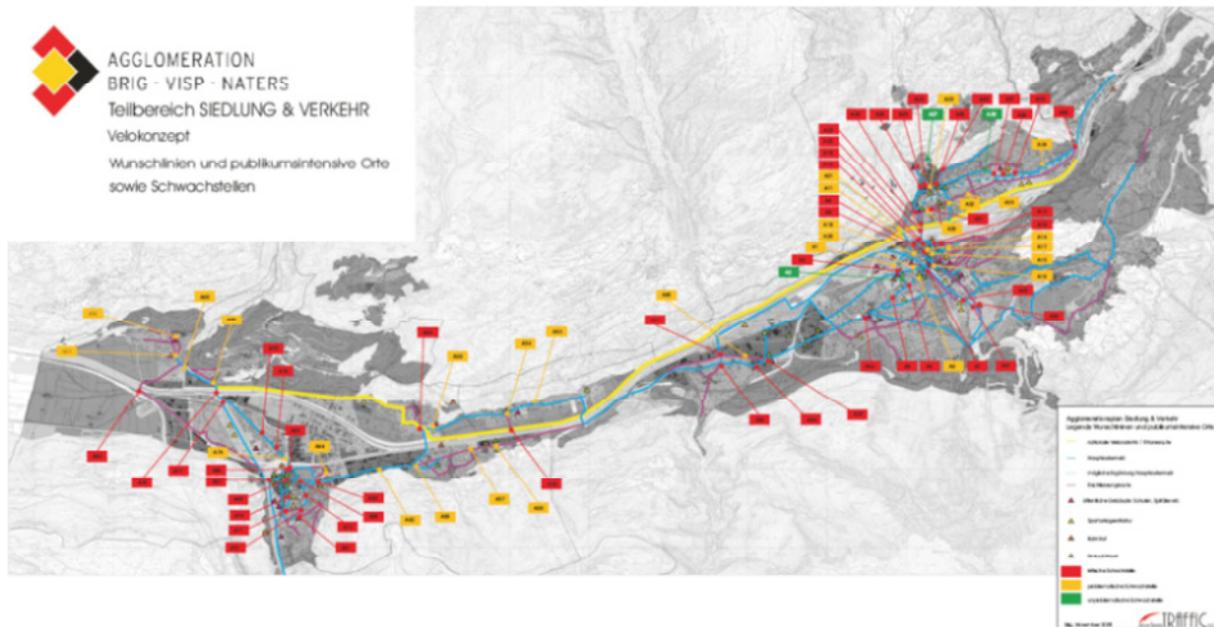
*Velostationen in Brig und Visp à je 150 Veloabstellplätzen (650'000.- CHF)

**PubliBike-Anlage in Visp, eine Station à 10 Velos = 40'000.- CHF

LV10 Umsetzung LV-Konzept

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration
<input checked="" type="checkbox"/> A (AP 1. Gen.: B)		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Velokonzept – Wunschlösung, publikumsintensive Orte, Schwachstellen, Quelle: Swisstraffic

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Mit dem Agglomerationsprogramm 1. Generation wurden durch den Bund folgende Massnahmen unter dem Überbegriff LV-Konzept auf die A- und B-Liste gesetzt:

- Zusätzliche Veloparkplätze (AP1-37)
- Sicherung von gefährlichen Velo-Übergängen (AP1-41)
- Ausbau Velowege (AP1-44)

Die Agglomeration hat daraufhin die Erarbeitung eines Veloparkierungskonzepts und einer Studie zum Veloverkehr in Auftrag gegeben.

Inhalt

Die Massnahmen der beiden Studien mit erster Priorität (kurzfristig: kritisch und relevant, problematisch und relevant, kritisch und mittelfristig relevant) werden mehrheitlich mit dem LV-Konzept A-Liste Bund umgesetzt (Umsetzungsjahre 2011-2014). Die verbleibenden Massnahmen erster Priorität sowie die Massnahmen zweiter Priorität (kurz- bis mittelfristig: problematisch und mittelfristig relevant, unkritisch aber relevant, kritisch mit tiefer Relevanz) werden in den Jahren 2015-2018 mit dem 2. Agglomerationsprogramm in Angriff genommen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Ausbau der Veloabstellanlagen an zentralen öffentlichen Lagen (Bahnhöfe, Einkaufszentren etc.).
- Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.
- Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.
- Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und LV gemäss deren besonderen Vorteilen.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Verkehrsnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr, Einfache Routenführung.

Verbesserung der Intermodalität: Verbesserung der Zugänge zu den Haltestellen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen.

WK3 – Verkehrssicherheit

Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte (u.a. durch getrennte Routenführung).

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verringerung der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen: Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Studie Veloverkehr (Velokonzept) Agglomeration Brig-Visp-Naters, Swisstraffic AG, 2009
- Veloparkierungskonzept Agglomeration Brig-Visp-Naters, Swisstraffic AG, 2009

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>				X	X						
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>						X	X	X			
<i>Baubeginn</i>						X	X	X	X		
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

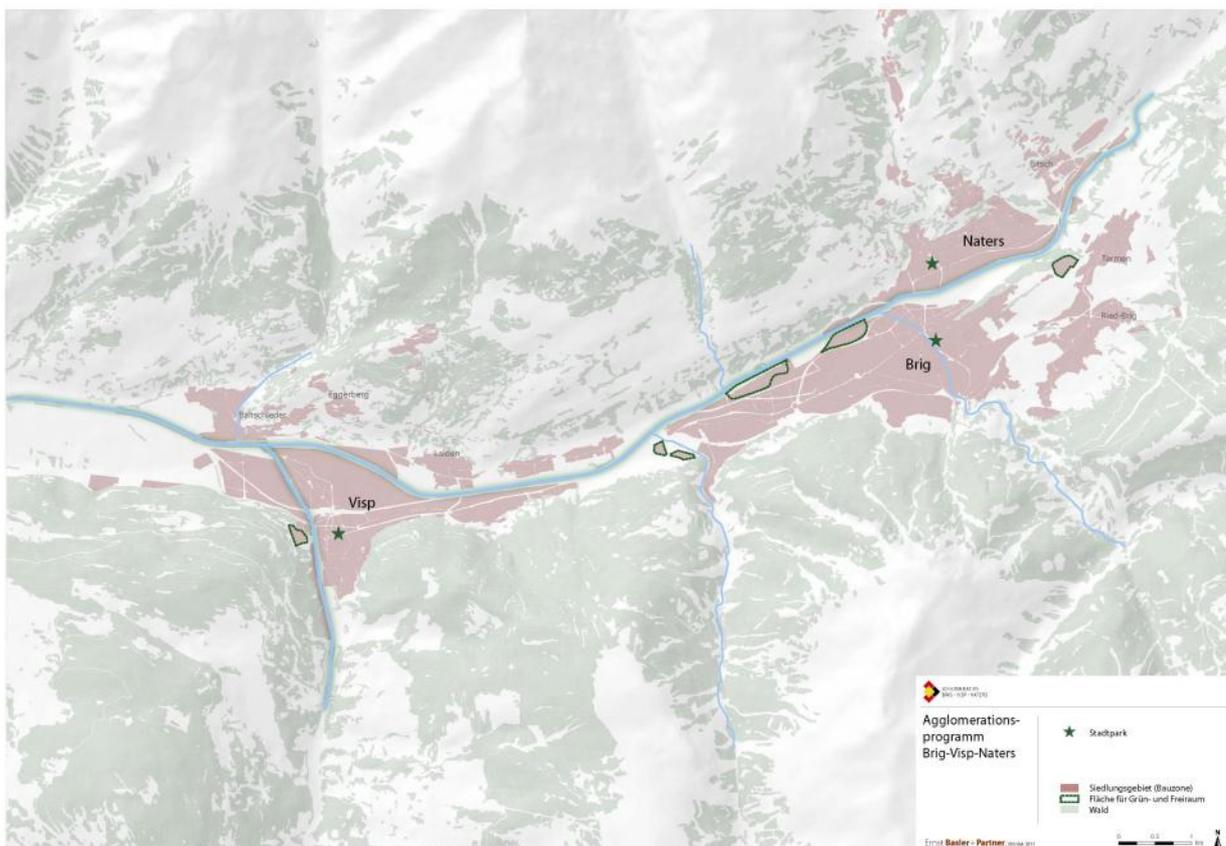
<i>Planungskosten</i>	0.4 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton oder Gemeinden (je nach Projekt)
<i>Investitionskosten</i>	2.01 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Kanton oder Gemeinden (je nach Projekt)

8 Massnahmen Landschaft

L1 Stadtparks

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinden Brig-Glis, Visp, Naters	Agglomeration
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Stadtparks stellen besondere Anziehungspunkte innerhalb der Kerngemeinden dar. In Brig-Glis wird diese Funktion insbesondere durch den Park des Stockalperpalasts, in Visp ansatzweise durch die Grünfläche des ehemaligen Tennisplatzes südlich des La Poste wahrgenommen, in Naters bestehen Möglichkeiten im Nahbereich des ehemaligen FO-Trassees. Je nach Standort sind entsprechende Vorkehrungen (Flächenbeschaffung, Gestaltungskonzepte) notwendig.

Inhalt

Die Gemeinden Brig-Glis, Visp und Naters gestalten und unterhalten ihre Stadtparks zugunsten einer angemessenen öffentlichen Nutzung. Für neu zu schaffende Stadtparks ist ein Gestaltungskonzept zu entwerfen. Im Konzept ist darauf zu achten, dass bei der Gestaltung und Pflege der Grünflächen die ökologischen Aspekte gebührend berücksichtigt werden (bspw. Gestaltung mit einheimischen Pflanzen). Die für die Stadtparks vorgesehenen Flächen befinden sich bereits im Besitz der Gemeinden.

- Brig-Glis: Stockalperpalast (bestehend)
- Visp: ehemalige Tennisplätze im Gemeindeeigentum sowie zentrale Freifläche in Visp West (neu)
- Naters: Pfarrgarten und prov. Parkplatz, ehemaliger Geleiseraum (neu)

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente.
- Aufwertung der urbanen Siedlungsbereiche durch Stadtparks.

Nutzen der Massnahme

<i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i>	<i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i>
-	-
<i>WK3 – Verkehrssicherheit</i>	<i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i>
-	Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Aufwertung von öffentlichen Räumen, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

Kommunale Nutzungsplanungen

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>					X						

L2 Kleinparks

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Gemeinden der Agglomeration	Agglomeration, private Grundeigentümer
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Landschafts- und Stadtbild wird bereits heute durch Bepflanzungen geprägt (z.B. Uferbestockungen entlang der Rhone). Die Qualität folgt jedoch keinem Konzept und schwankt stark in Abhängigkeit vom Standort. Durch eine abgestimmte Bepflanzung und Gestaltungen von Grünelementen entstehen neue Orientierungspunkte und Bänder innerhalb des Siedlungsgebietes. Hierdurch wird ein neues Stadtbild kreiert, welches wesentlich zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität beiträgt.

Kleinparks spielen dabei eine wichtige Rolle für eine ausreichende lokale Versorgung der Bevölkerung mit Grünräumen in einem urbanen Umfeld. Urbane Grünräume tragen wesentlich zu Wohn- und Aufenthaltsqualität bei und wirken sich positiv auf das Stadtklima aus. Insbesondere in den bereits dicht bebauten Bereichen der Stadt fungieren die Orte als Erholungsräume.

Inhalt

Um die unter der Ausgangslage aufgezeigten Funktionen innerhalb der bebauten Gebiete realisieren zu können, ist das Anlegen und Aufwerten von Kleinparks zu konzipieren. In diesem Zusammenhang ist eine stadträumliche Analyse der bestehenden Grünräume vorzunehmen, welche das Potential der Entwicklung und mögliche Umsetzungsmaßnahmen aufzeigt. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse und Kosten für Erstellung und Erhalt, ist für die Umsetzung insbesondere die Kooperation zwischen privaten und öffentlichen Initiatoren zu suchen. Die Gemeinden sprechen zu diesem Zwecke gezielt mögliche Partner aus den Bereichen Eigentümer, Quartiermanagement und Unternehmen an. Für ein geordnetes Stadtbild sind Qualitäts- und Gestaltungskriterien zu definieren, ohne jedoch die Kreativität der Initiatoren einzuschränken. Beispielsweise ist darauf zu achten, dass bei der Gestaltung und Pflege der Grünflächen die ökologischen Aspekte gebührend berücksichtigt werden (Gestaltung mit einheimischen Pflanzen etc.).

Kleinparks und anderen Stadtbild prägende Grünelemente sind in einen massnahmenorientierten Strategieplan zur städtischen Grünraumentwicklung zu integrieren.

Kleinparks können darüber hinaus auch in ländlich geprägten Umlandgemeinden eine positive Raumwirkung erzielen, indem sie attraktiv gestaltete Treffpunkte innerhalb der Landschaft bieten. In diesem Zusammenhang ist eine gemeindeübergreifende Kooperation zu initiieren, welche frühzeitig weitere mögliche Beteiligte anspricht, um sie für Kleinparkprojekte zu gewinnen. Touristenverbände, Landwirte, Forstbetriebe stellen hier mögliche Ansprechpartner dar. Die Integration in die Landschaft und das Wegenetz des Langsamverkehrs ist hier besonders zu berücksichtigen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente.
- Aufwertung der urbanen Siedlungsbereiche durch Stadtparks.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Aufwertung von öffentlichen Räumen, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

-

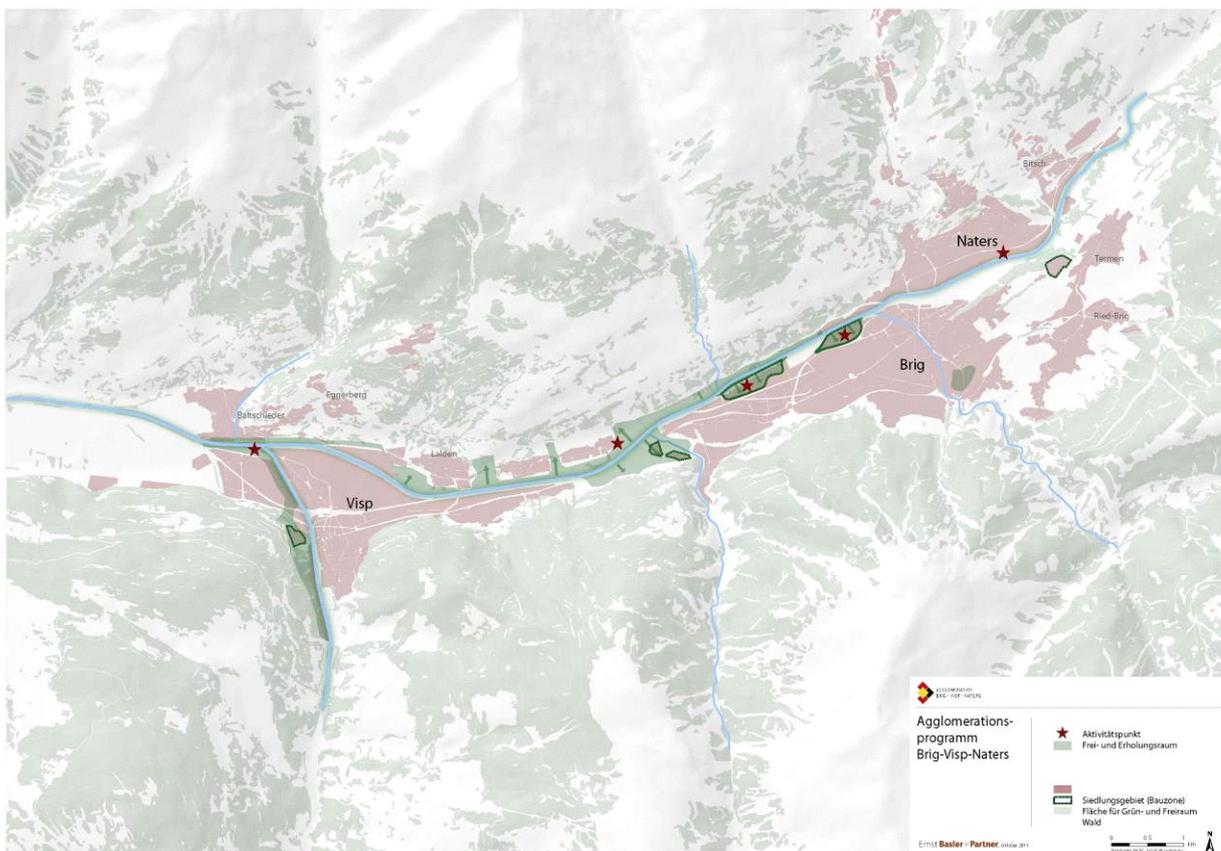
Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>		X	X	X	X	X	X	X	X		
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

L3 Erholung entlang der Rhone

Priorität gemäss Agglomeration		Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/>	Sofortmassnahme	Kanton	Gemeinden der Agglomeration, Agglomeration
<input type="checkbox"/>	A		
<input type="checkbox"/>	B		
<input type="checkbox"/>	C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Das Hauptlandschaftselement des Talbodens, die Rhone, fliesst eingezwängt in einem engen Korsett aus Verkehrsinfrastrukturen, Gewerbenutzungen und Wohnbebauung. Die Uferbereiche verfügen vielerorts über eine geringe Aufenthaltsqualität bzw. sind gänzlich unzugänglich.

Inhalt

Die Rhone stellt ein attraktives Landschaftselement dar, dessen Zugänglichkeit durch vergleichsweise geringen Aufwand (wieder-)hergestellt werden kann. Bereits mit den vorhandenen Velorouten werden landschaftlich ansprechende Bereiche angefahren. Der Mangel an Aufenthaltsorten soll durch das Ausnutzen vorhandener Flächenpotentiale entlang der Rhone mit der Einrichtung von Spiel-, Sport- und Rastplätzen entgegengewirkt werden. Hierzu ist eine Analyse der Standortqualitäten bzgl. der Einrichtung derartiger Plätze entlang der Rhone vorzunehmen und in ein Gesamtkonzept zu Freizeitnutzungen im Rhonetal einzubinden. Bei der Erarbeitung konkreter Vorschläge sind die Aspekte der Naturverträglichkeit frühzeitig zu berücksichtigen. Zudem ist auf die Sicherheit bei der Zugänglichkeit zum Wasser, auf die unterschiedliche Gestaltung der verschiedenen Plätze und die Koordination mit der nationalen Veloroute Nr.1 zu achten. Entsprechende Erschliessungsmöglichkeiten der Plätze sind sicherzustellen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Einrichtung von Aktivitätspunkten zur Erholung und für die Sport- und Freizeitnutzung entlang der Rhone.
- Ausweitung zugänglicher Uferbereiche entlang den Gewässerkorridoren.
- Attraktive Gestaltung der nationalen Veloroute Nr. 1 als wichtige überregionale und touristische Langsamverkehrs-Achse.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i></p> <p>Verbesserung im Veloverkehr: Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i></p> <p>-</p>
<p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i></p> <p>-</p>	<p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i></p> <p>Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Aufwertung von öffentlichen Räumen, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet.</p>

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- 3. Rhonekorrektur (generelles Projekt 2008, GP-R3)
- Rhone Projekt Prioritäre Massnahmen Visp (Plangenehmigung Juni 2008, Konzept Landschaftliche Integration Oktober 2010, IG LandArch)
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter D.2/2, C.15/2 und F.9/3: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Vorentwurf Koordinationsblatt F.901

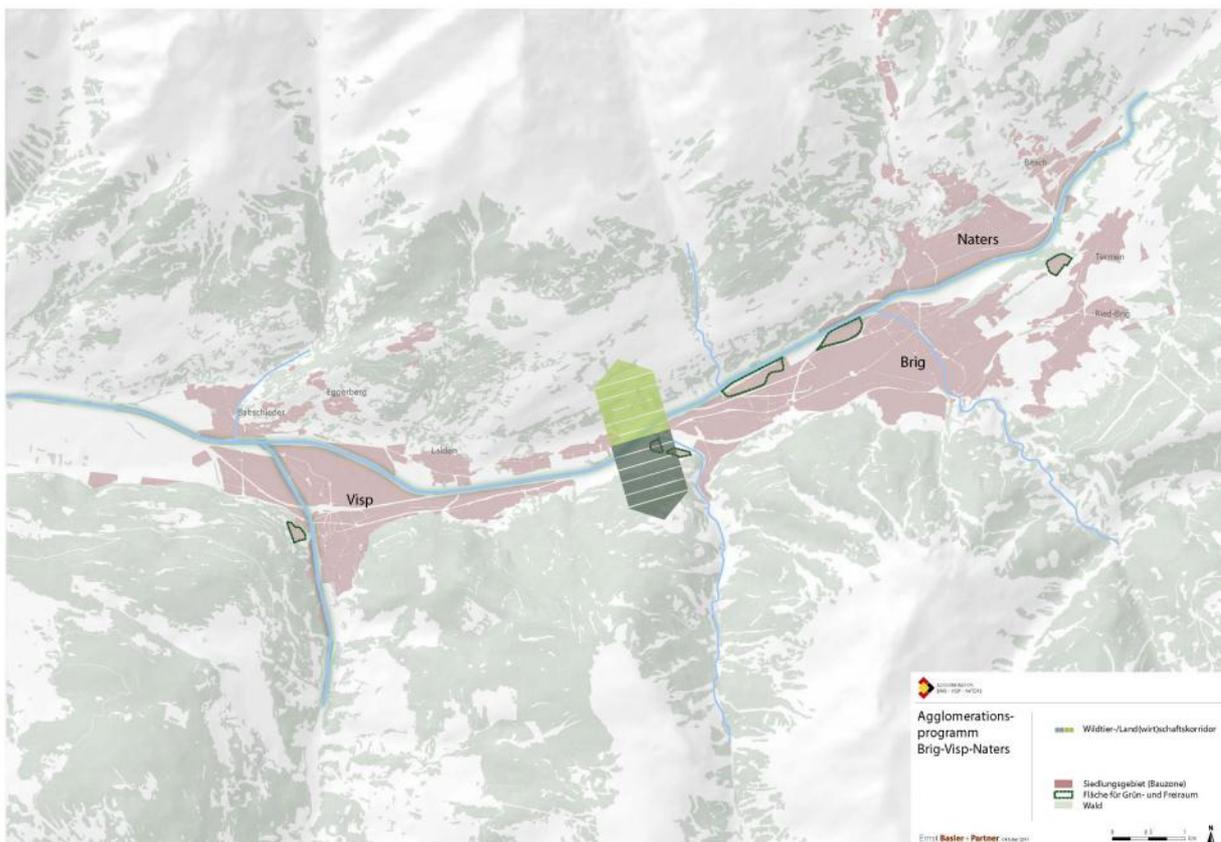
Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>		X	X	X							
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>					X						

L4 Querkorridor Brigerbad - Gamsen

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Agglomeration	Gemeinden Brig-Glis, Visp, Mund, Birgisch, Private Nutzer
<input type="checkbox"/> A		
<input checked="" type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Talquerende ökologische Vernetzungen sind in der Agglomeration höchstens noch rudimentär auszumachen. Der enge Talboden wird bei Brigerbad - Gamsen durch unterschiedliche Nutzungen, insbesondere jedoch durch die Deponienutzung, geprägt. Die landschaftliche Qualität ist aufgrund dieser Nutzungen stark eingeschränkt. Allerdings ist hier die einzige Möglichkeit zwischen Brig-Glis und Visp vorhanden, um Tieren das Queren des Tals zu ermöglichen, ohne vergleichsweise dicht besiedelte Räume zu durchlaufen.

Inhalt

Der Querkorridor bei Brigerbad – Gamsen ist ein wesentliches Landschaftselement, dessen heutiger Zustand einer gezielten Aufwertung bedarf. Dabei ist die aktuelle und auch zukünftige Nutzung des Standortes als Deponie- und Abbaubereich einzubeziehen. Das langfristige Potenzial eines funktionierenden, gestalteten Querkorridors muss deshalb auch mit langfristig funktionierenden Massnahmen angegangen werden.

Konzept und Planungsstudie mit folgendem Inhalt:

- Gestalterische Entwicklung, Zielform, Begrünung und nachfolgende Bewirtschaftung der Deponie- und Abbaubereiche- Allenfalls besteht die Möglichkeit, das Deponiematerial für die Aufhebung der Trennwirkung (Überbrückung) einzusetzen.
- Einbindung der Verkehrsträger (Überbrückung / Unterquerung der Landschaft)
- Einbindung der Hochwasserproblematik

- Einbindung der Gamsa und Ihrer Deltaentwicklung

Planungsrechtliche Sicherung der Zielform, Zonenbestimmung, Schutzbestimmungen

-Umsetzungskonzept mit:

- Ablaufplan, Lösung der Abhängigkeiten, Bestimmung der Zuständigkeiten
- Finanzierungsplan, Finanzierungsquellen, mögliche Private-Public-Partnerships

Festschreibung und Einbezug des Querkorridors in den kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

- Beschränkung der Siedlungsgebiete (Bauzone) auf heutigen Stand.
- Verbindung und Aufwertung der unterschiedlichen Naturräume durch die Einbindung in Landschafts- und Landwirtschaftskorridore als grüne Achsen und prägende Raumelemente.
- Stärkung der nationalen und regionalen Wildtierkorridore.
- Erhaltung und Vernetzung der schützenswerten Naturräume (Schutzgebiete und Schutzzonen) in Umfang und Qualität.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i></p> <p>-</p> <p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i></p> <p>-</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i></p> <p>-</p> <p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i></p> <p>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.</p>
--	---

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

-

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>										X	X
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

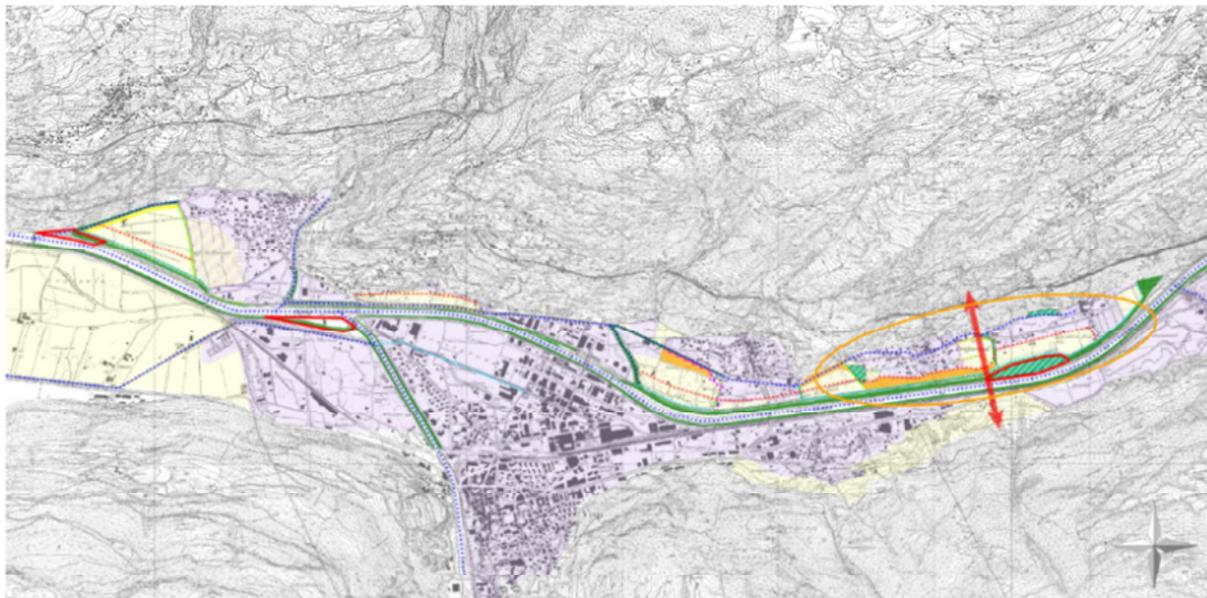
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	100'000 CHF	<i>Kostenteiler -Gemeinden</i>
<i>Investitionskosten</i>		

L5 Flussaufwertung durch 3. Rhonekorrektur

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	R3 (Kanton)	Betroffene Gemeinden
<input type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ökologische Funktionen entlang der Rhone, Quelle: Konzept Landschaftliche Integration Oktober 2010, IG LandArch

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Talebene und die untersten flachen Talhänge nehmen alle wesentlichen zivilisatorischen Funktionen und Aktivitäten auf und sind somit stark genutzt und bebaut. Dies trifft zu weiten Teilen auch auf die Rhone zu, welche entsprechend überformt (begradigt, kanalisiert, verdolt) wurde. Bei der nunmehr 3. Rhonekorrektur wurde jedoch darauf geachtet, dass alle Funktionen der Rhoneebene weiterhin gewährleistet sind und die raumplanerischen Anforderungen eingehalten werden können. So bleiben etwa die grossen, durch lineare Infrastrukturen (A9, Bahnlinien) vorgegeben Baulinien erhalten. Vom zusätzlich notwendigen Raumbedarf sind mehrheitlich Gebiete betroffen, welche einen relativ geringen ökonomischen Wert oder geringe ökologische Qualität aufweisen.

Inhalt

Durch die Verkleinerung des heutigen Überschwemmungsperimeters wird die Überflutungsgefahr auf ein Restrisiko verkleinert. Damit wird eine grosse Siedlungsfläche von der Hochwassergefährdung befreit. Im Perimeter der Agglomeration sind dafür folgende Interventionsarten vorgesehen: Flussaufweitung, Sohlenabsenkung (in Ballungsgebieten) und grössere punktuelle Aufweitungen u.a. für Gestaltung und Retention. Mit der 3. Rhonekorrektur werden zudem die ökologischen Funktionen entlang der Rhone aufgewertet.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Verbindung und Aufwertung der unterschiedlichen Naturräume durch die Einbindung in Landschafts- und Landwirtschaftskorridore als grüne Achsen und prägende Raumelemente.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- 3. Rhonekorrektur (generelles Projekt 2008, GP-R3)
- Rhone Projekt Prioritäre Massnahmen Visp (Plangenehmigung Juni 2008, Konzept Landschaftliche Integration Oktober 2010, IG LandArch)
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt F.9/3: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- Vorentwurf Koordinationsblatt F.901

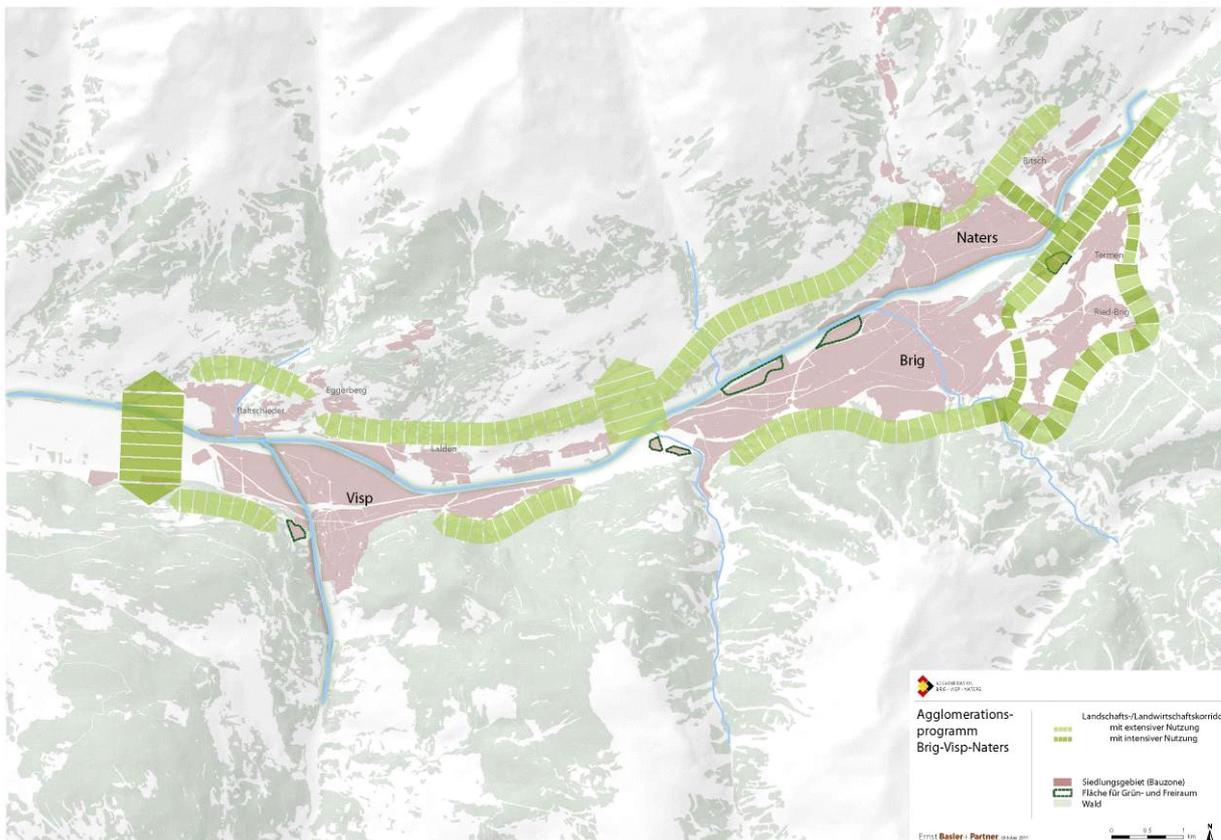
Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>		X	X								
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>				X	X						

L6 Nutzung Landschafts- und Landwirtschaftskorridore

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
laufend	Gemeinden der Agglomeration	Kanton

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Agglomerationsraum zeichnet sich durch sehr unterschiedlich genutzte Landschafts- und Landwirtschaftsräume aus. Von extensiv genutzten Hanglagen (u.a. als Verbindung zwischen unterschiedlichen Naturräumen und Naturschutzzonen) bis zu intensiver Agrarwirtschaft in den abgeflachten Bereichen ist ein breites Spektrum an Nutzungen und Landschaftsbilder vorhanden. Dieser landschaftlich ansprechende Mix wird einerseits von der lokalen Bevölkerung als Naherholungsraum genutzt und trägt andererseits zum charakteristischen Landschaftsbild bei.

Inhalt

Die Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen insbesondere in Hanglagen ist für die Erhaltung des Landschaftsbilds, den Schutz vor Naturgefahren und die Verhinderung der Einwaldung wichtig. Wo nötig sorgen die Gemeinden der Agglomeration für eine angepasste Erschliessung, um die Bewirtschaftung langfristig sicherzustellen.

Ein konkretes Projekt ist in den Gemeinden Eggerberg und Lalden vorgesehen. Im Landwirtschaftsgebiet unterhalb der BLS-Linie Eggerberg/Lalden wird die Erhaltung der Bewirtschaftung durch eine angemessene Erschliessung sichergestellt.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Verbindung und Aufwertung der unterschiedlichen Naturräume durch die Einbindung in Landschafts- und Landwirtschaftskorridore als grüne Achsen und prägende Raumelemente.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verringerung der Zersiedlung: Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung in innerhalb landschaftlich attraktiver Bereiche.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig – Salgesch, Schlussbericht 2008
- Naturschutzkonzept Brigs-Salgesch, Abschnitt Brig-Visp, 2011

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase (laufend)</i>			X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

Kostenschätzung

<i>Planungskosten*</i>	100'000 CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinden
<i>Investitionskosten*</i>	1 Mio. CHF	<i>Kostenteiler</i> 100% Gemeinden

*Erschliessung Landwirtschaftsgebiet Gemeinden Eggerberg / Lalden

L7 Erhaltung historische Verkehrswege

Priorität gemäss Agglomeration

laufend

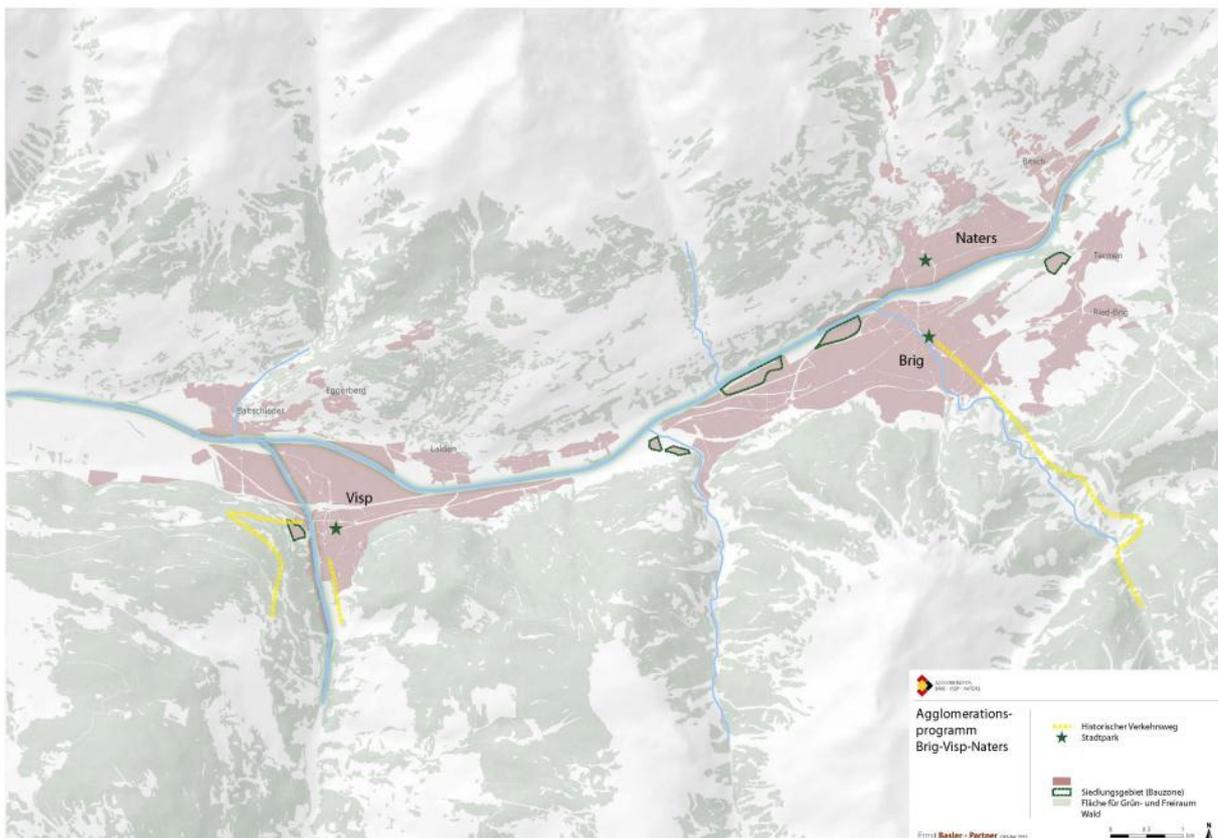
Federführung

Betroffene Gemeinden

Beteiligte

Kanton, ASTRA

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Historische Verkehrswege gehören heute zu den gefährdeten Objekten des Natur- und Heimatschutzes. Viele alte Verkehrswege, welche die Kulturlandschaft gliederten, wurden bereits beseitigt, aufgegeben oder durch neue Strassen abgelöst. Ihr Verschwinden bedeutet nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes des Landes, sondern auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt. Mit dem Schutz, der Erhaltung und der Pflege historischer Verkehrswege kann auch die touristische Nutzung historischer Wege gefördert werden.

Inhalt

Der Stockalperweg – als einer der bekanntesten historischen Verkehrswege der Agglomeration – wie auch weitere historische Verkehrswege wurden bereits Instand gesetzt und werden von den Gemeinden unterhalten. Die Substanz der historischen Verkehrswege von nationaler und regionaler Bedeutung soll weiterhin erhalten und gepflegt werden durch:

- Ausweisen in den kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen
- Instandsetzungs- und Unterhaltungsprogramm kurz-, mittel- und langfristig
- Routinemässiger Einbezug von Fachleuten bei Bauarbeiten im Bereich historischer Verkehrswege

Via Storia (Zentrum für Verkehrsgeschichte) bietet ein umfassendes Beratungsangebot für die Umsetzung des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) und die sachgerechte Instandstellung historischer Verkehrswege.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Substanzerhaltung und Pflege der historischen Verkehrswege.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Aufwertung von öffentlichen Räumen, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet.

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK4 – Umwelt und Ressourcen

-

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe ASTRA 2008
- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblatt D.2/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase (laufend)</i>		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

L8 Landschaftsentwicklungskonzept

Priorität gemäss Agglomeration

- Sofortmassnahme
- A
- B
- C

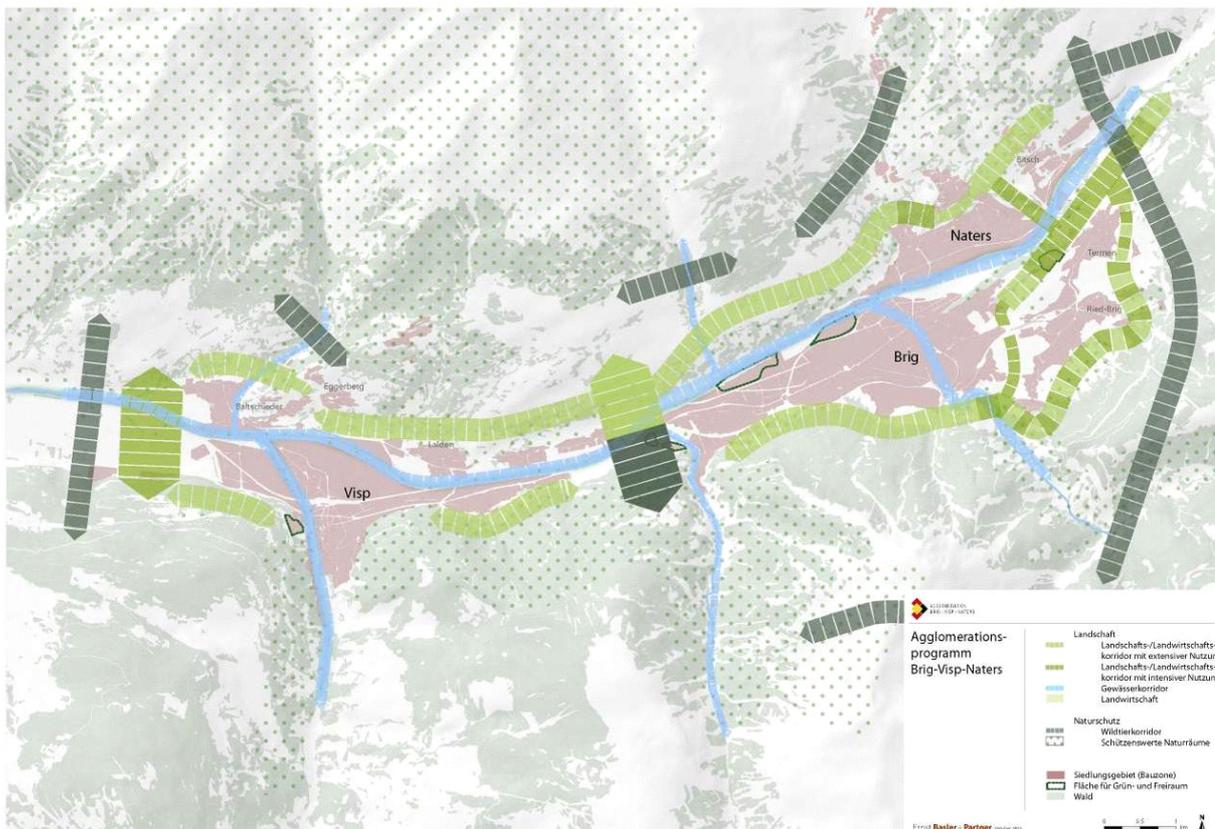
Federführung

Agglomeration

Beteiligte

Kanton, Gemeinden der Agglomeration

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die einzelnen Schutzgebiete und Schutzzonen innerhalb der Agglomeration sind vielerorts negativ beeinflusst worden, indem Verkehrsbelastungen und touristische Nutzungen zunahmten oder bestimmte Schutz- und Verbindungsräume durch die Siedlungsentwicklung eingeengt wurden.

Der gut erkennbare Wandel der Landschaft hat in den letzten Jahren zu einem neuen Planungsverständnis geführt. Nicht mehr die reine Schutzplanung steht im Vordergrund, sondern eine integrale Entwicklungsplanung.

Inhalt

Basierend auf den bereits vorhandenen Grundlagen wird ein Landschaftsentwicklungskonzept für die Agglomeration erarbeitet. In einem Landschaftsentwicklungskonzept wird die gewünschte Entwicklung der Landschaft in der Agglomeration skizziert. Es zeigt Möglichkeiten auf, wie die Landschaft nachhaltig genutzt sowie ökologisch und gestalterisch aufgewertet werden kann. Zudem ist es ein ideales Instrument, um verschiedene Aufgaben der Gemeinden in der Agglomeration zu koordinieren und gemeinsam umzusetzen. Die Erarbeitung eines Landschaftskonzepts beinhaltet folgende Punkte:

- Bestandsanalyse des Landschaftsraumes (u.a. mit Fokussierung auf besonders schutzwürdige Flora und Fauna, entwicklungsfähige Räume sowie der Darstellung der durch die vorherrschende Verkehrsbelastung besonders negativ beeinflussten Gebiete)

- Zielformulierung (welche Ziele sollen mit dem Konzept erreicht werden)?
- Massnahmenkatalog zur Umsetzung der Ziele
- Monitoring: um eine Erfolgskontrolle der Massnahmen zu erhalten, ist ein stetiges Monitoring notwendig
- Öffentlichkeitsarbeit: dadurch erfolgt die notwendige Sensibilisierung und eine mögliche Mitwirkung der lokalen Bevölkerung

Unter anderem können folgende Fragen mit dem Landschaftsentwicklungskonzept beantwortet werden:

- Welchen Beitrag kann die Landschaft an ein Standortmarketing leisten?
- Wie können die Waldränder für bestimmte Tier- und Pflanzenarten aufgewertet werden?
- Wo ist es sinnvoll, Fließgewässer auszudolen bzw. zu renaturieren und für Erholungssuchende zugänglich zu machen?
- Wie kann die Landwirtschaft in unserer Region überleben, welche Leistungen können von ihr für Natur und Landschaft erbracht werden?

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Erhaltung und Vernetzung der schützenswerten Naturräume (Schutzgebiete und Schutzzonen) in Umfang und Qualität.

Nutzen der Massnahme

WK1 – Qualität Verkehrssystem

-

WK3 – Verkehrssicherheit

-

WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen

Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume: Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Aufwertung von öffentlichen Räumen, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet.

WK4 – Umwelt und Ressourcen

Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig – Salgesch, Schlussbericht 2008
- Naturschutzkonzept Brig-Salgesch, Abschnitt Brig-Visp, 2011

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>					X	X					
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>											

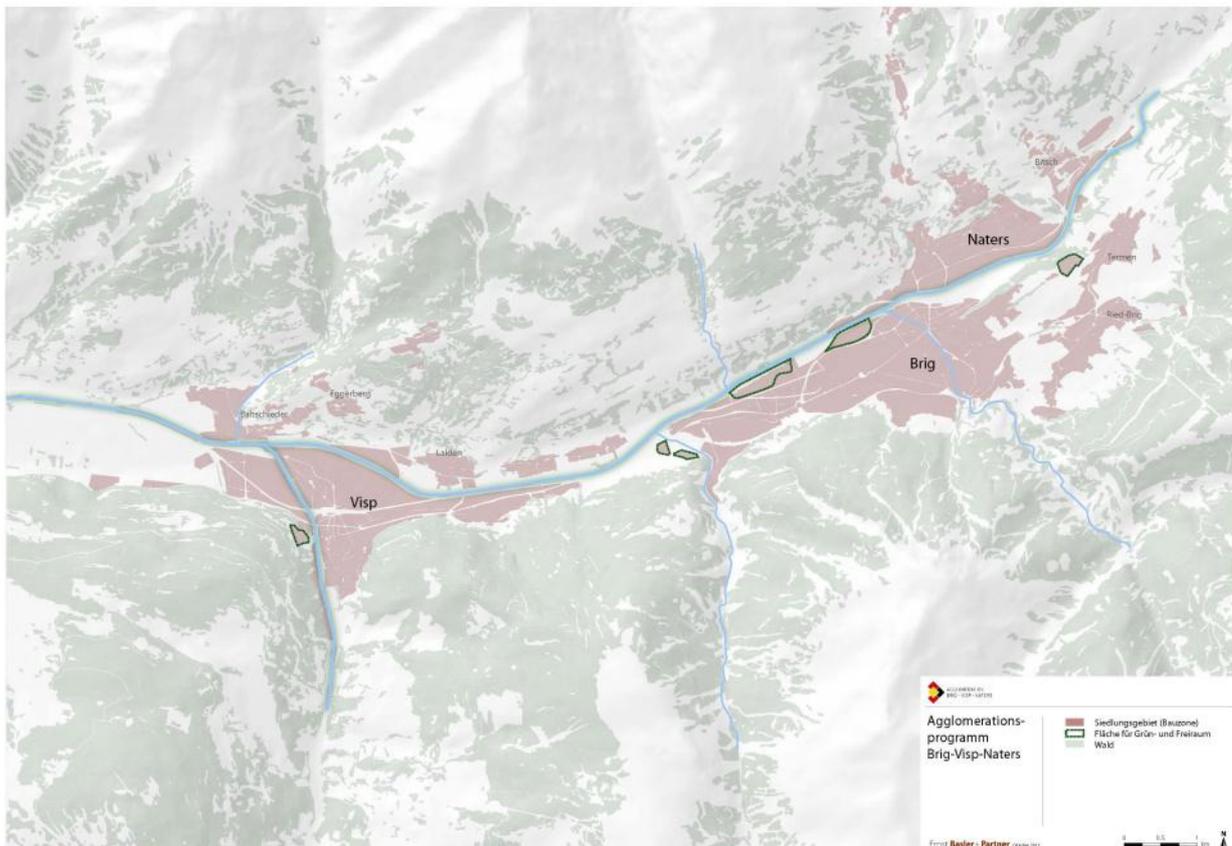
Kostenschätzung

<i>Planungskosten</i>	150'000.- CHF	<i>Kostenteiler</i> Gemeinden der Agglomeration
<i>Investitionskosten</i>		

L9 Ökologische Waldbewirtschaftung

Priorität gemäss Agglomeration	Federführung	Beteiligte
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Waldeigentümer (Bürgergemeinden), Agglomeration	Gemeinden der Agglomeration, Kanton
<input checked="" type="checkbox"/> A		
<input type="checkbox"/> B		
<input type="checkbox"/> C		

Beschreibung der Massnahme



Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Agglomeration stellt ein sehr waldreiches Gebiet dar, in der die wirtschaftliche Nutzung des Waldes einen wichtigen Faktor darstellt. Beidseitig des Rhonetals sind ausreichend Hanglagen vorhanden, die eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung ermöglichen. Neben der Einwaldung durch die Unternutzung der landwirtschaftlichen Flächen in den Hanglagen wird die nicht kostendeckende Pflege des Schutzwaldes zunehmend zu einer Herausforderung.

Inhalt

Die traditionelle, ökologisch orientierte Bewirtschaftung des Waldes ist an Talhängen zu erhalten, insbesondere wo die Waldflächen Schutzgebiete verknüpfen und für das Landschaftsbild prägend sind. Die noch vorhandenen, waldfreien Landschafts- und Landwirtschaftsflächen sind vor einer Einwaldung zu schützen (vgl. Massnahmen L6). Die Pflege und Nutzung des Waldes (insbesondere des Schutzwaldes) kann zudem gefördert werden durch das Schaffen von geeigneten Rahmenbedingungen und Anreizen für die Holznutzung (als Material und für die Energiegewinnung, siehe z. B. Energieregion Goms). Die Agglomeration prüft, ob ein Projekt „Energieregion“ verfolgt werden soll.

Zweckmässigkeit / Bezug zum Zukunftsbild

Pflege und Nutzung des Waldes in seinen für die Agglomeration relevanten Funktionen.

Nutzen der Massnahme

<p><i>WK1 – Qualität Verkehrssystem</i></p> <p>-</p> <p><i>WK3 – Verkehrssicherheit</i></p> <p>-</p>	<p><i>WK2 – Siedlungsentwicklung nach Innen</i></p> <p>-</p> <p><i>WK4 – Umwelt und Ressourcen</i></p> <p>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen: Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.</p>
--	---

Aktueller Planungsstand / Grundlagen (Berichte, Konzepte, Planungen)

- Kantonaler Richtplan, namentlich Koordinationsblätter F.1/2 und F.4/2: Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Diese werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.
- In Planung: Kantonale Wertschöpfungsstudie zum Thema „Holz“ (mit Schwerpunkt des ökonomischen Potentials der Holzverarbeitung im Wallis)

Umsetzung / Terminierung (Abschätzung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Planungsphase</i>			X*	X*			X	X			
<i>Einreichung Vorprojekt beim Bund</i>											
<i>Baubeginn</i>											
<i>Inbetriebnahme</i>									X		

*Kantonale Wertschöpfungsstudie „Holz“