AGGLOMERATION
BRIG - VISP - NATERS

Agglomerationsprogramm 3. Generation

Schlussbericht
Dezember 2016, Version Bericht an den Bund

RW Oberwallis
Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG

PLANAX

Ernst Basler + Partner

Impressum

Titelbild

Realisierte Massnahmen der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation (im Uhrzeigersinn): Fussgängersteg in Visp; Innenverdichtung in Naters und Brig-Glis; Pfarrgarten in Naters; Rote Meile; Begegnungszone Bahnhofstrasse in Visp; Veloabstellanlage Saltinaplatz in Brig-Glis.

Auftraggeber

Agglomeration Brig-Visp-Naters c/o RW Oberwallis AG
Aletsch Campus
Bahnhofstrasse 9c
CH-3904 Naters

Mitglieder der Siedlungs- und Verkehrskommission (SUV)

Armin Imhof	Gemeinde Naters
Roland Imhof	Gemeinde Brig-Glis
Deborah Eggel	Gemeinde Visp
Georges Schnydrig	Gemeinde Lalden, Vertreter Umlandgemeinden
Stefan Burgener	Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau, Sektion Verkehr Kanton Wallis
Martin Belwald	Dienststelle für Raumentwicklung Kanton Wallis
Olivier Schalbetter	Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau, Sektion Zentralstelle Kanton Wallis
Ivo Nanzer	RW Oberwallis AG
Tamar Hosennen	RW Oberwallis AG

Bearbeitungsteam

Fabienne Perret, Kaspar Fischer, Beatice Dürr, Lukas Beck

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Anton Andenmatten

PLANAX AG
Ingenieure, Geometer, Raumplaner
Furkastrasse 3
3900 Brig-Glis

Stand Dezember 2016

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1
1.1 Agglomerationspolitik des Bundes 1
1.2 Agglomerationsprogramm 1. Generation 1
1.3 Agglomerationsprogramm 2. Generation 2
2 Erarbeitung Agglomerationsprogramm 3. Generation 4
2.1 Perimeter der Agglomeration 4
2.2 Inhaltliche Schwerpunkte AP 3G 6
2.3 Grundlagen, Methodik und Vorgehen 7
2.4 Projektorganisation 10
2.5 Partizipation 11
2.6 Erfüllung Grundanforderungen 12
3 Ist-Zustand, Entwicklungspotentiale 13
3.1 Siedlungsstruktur 13
3.2 Verkehrssystem 20
3.3 Mobilitätsverhalten und -beeinflussung 32
3.4 Tourismus und Freizeit 36
3.5 Landschaftsstruktur und Umweltsituation 39
3.6 Bisherige Entwicklung, Prognosezustand 2030 43
3.7 Potenziale, Schwachstellen und Herausforderungen 56
4 Zukunftsbild der Agglomeration 62
4.1 Übergeordnete Einbettung 62
4.2 Zukunftsbild 67
5 Strategische Leitsätze 70
5.1 Übersicht mit abgeleiteten Massnahmen 70
5.2 Erläuterungen zu den Leitsätzen 75
5.3 Quantitative Ziele 83
6 Umsetzungsstand AP 1G und AP 2G 86
6.1 Massnahmen AP 1G 89
6.2 Massnahmen AP 2G 93
7 Massnahmen AP 3G 100
7.1 Kernprojekte Bahnhofraum Brig und Visp 100

7.2 Massnahmen Siedlung 104
7.3 Massnahmen Verkehr 106
7.4 Massnahmen Landschaft 109
7.5 Übersicht und Priorisierung der Massnahmen 110
8 Umsetzung und Controlling 112
8.1 Behördenverbindlichkeit, Verpflichtung 112
8.2 Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben 112
8.3 Umsetzungscontrolling der Massnahmen 113
8.4 Monitoring Agglomerationsprogramm 113
8.5 Finanzieller Rahmen 114
9 Grundlagen und Literaturverzeichnis 116

Anhang

A1 Ist-Zustand und Defizite Siedlung und Strassenraum
A2 Ist-Zustand und Defizite Motorisierter Individualverkehr
A3 Ist-Zustand Öffentlicher Verkehr
A4 Ist-Zustand und Defizite Fuss- und Veloverkehr
A5 Ist-Zustand Landschaft
A6 Zukunftsbild 2030
A7 Infrastrukturelle Massnahmenkarte
A8 Entwicklungsschwerpunkte
A9 Umsetzungsreporting-Tabellen

1 Einleitung

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Starkes Wachstum in den Agglomerationen

In den Schweizer Agglomerationen fand in den letzten Jahrzehnten ein starkes Wachstum statt. Die Siedlung hat sich teilweise in Gebieten entwickelt, die mit dem öffentlichen Verkehr nur schwer oder gar nicht erschlossen werden können. Ausserdem wurde dem Fuss- und Veloverkehr oft zu wenig Beachtung geschenkt. Diese Entwicklung führte zu einer starken Belastung des Strassen- und Eisenbahnnetzes. Es zeigte sich immer deutlicher, dass die Agglomerationen die Herausforderungen, welche mit dieser Entwicklung entstanden sind, nicht mehr alleine bewältigen können.

Bund lanciert Agglomerationspolitik

Aus diesem Grund ist die Agglomerationspolitik des Bundes lanciert worden. Sie befasst sich mit der Entwicklungsdynamik in den Agglomerationen wie der fortschreitenden Urbanisierung, der wachsenden Polarisierung, der Suburbanisierung sowie mit den sich daraus ergebenden institutionellen Herausforderungen. Einer der Bereiche, wo die Agglomerationspolitik zum Tragen kommt, ist der Agglomerationsverkehr.

Infrastrukturfonds zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

Zu diesem Zweck ist der Infrastrukturfonds geschaffen worden. Durch ihn kann der Bund Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanzieren, wenn diese verschiedene Bedingungen erfüllen. So haben die Agglomerationen ein Agglomerationsprogramm auszuarbeiten, in dem sie darlegen, wie sie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen, die verschiedenen Verkehrsmittel optimieren und auf die Ziele einer nachhaltigen Raumentwicklung ausrichten. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes an die Verkehrsinfrastruktur. Hierfür werden auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr sowie die Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft berücksichtigt.

1.2 Agglomerationsprogramm 1. Generation

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters 1. Generation (AP 1G)

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters hat im Rahmen eines Modellvorhabens die Festigung der Zusammenarbeitsstrukturen in der Agglomeration vorangetrieben und ein AP 1G ausgearbeitet. In insgesamt acht thematischen Kommissionen wurden geeignete Handlungsfelder geprüft und entsprechende Vorschläge erarbeitet. Zwei dieser Handlungsfelder hatten den

Verkehr und die Siedlung zum Thema und flossen in das AP 1G [1] ein, welches Ende 2007 beim Bund eingereicht worden ist.

Prüfbericht des Bundes

Der Bund macht in seinem Prüfbericht[2] zum AP 1G geltend, dass die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr noch nicht in allen Teilen gelungen sei. Positiv sind die Massnahmen in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit gewertet worden. Hingegen fehlt ein klarer konzeptioneller Rahmen für die Steuerung der Siedlungsentwicklung nach innen und den Umgang mit Neueinzonungen und verkehrsintensiven Nutzungen. Eine Schwäche des Programms liegt darin, dass Massnahmen in verschiedenen Bereichen in der Prioritätensetzung zurückgestellt werden, obwohl bereits heute Handlungsbedarf besteht und die Kosten verhältnismässig gering sind. Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) beantragte der Bund dem eidgenössischen Parlament, den Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen auf 40% festzulegen.

1.3 Agglomerationsprogramm 2. Generation

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters 2. Generation (AP 2G)

Das AP 2G Brig-Visp-Naters hat die vom Bund geäusserte Kritik ernst genommen und insbesondere im Bereich Siedlungsentwicklung nach Innen konkretisierte Strategien und weitergehende Massnahmen präsentiert. So zeigt das AP 2G u.a. die Absichten im Umgang mit verkehrsintensiven Einrichtungen auf. Als neues Kernprojekt wurde die Bahnhofsplanung Brig aufgenommen. Darüber hinaus wurden die erfolgreich umgesetzten Projekte des AP 1G für den Veloverkehr weitergeführt.

Prüfbericht des Bundes

Der Bund hat in seinem Prüfbericht zum AP 2G[3)] diese Konkretisierungen positiv hervorgehoben. Er erwähnt in diesem Zusammenhang sowohl die Kohärenz zwischen den Generationen als auch den erkennbaren roten Faden. Als zentrale Stärke nennt der Bund den Umgang mit den Bahnhöfen Brig und Visp und die darauf abgestimmte Erweiterung des Busangebots sowie die Verbesserungen der Zugänge. Auch die Erweiterung der „Roten Meile" für den Fuss- und Veloverkehr findet positive Erwähnung. Als Schwäche im Verkehrsbereich wurden die fehlenden Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl genannt. Diese Herausforderung ist aus Sicht des Bundes zu wenig konsequent angegangen worden. Auch fehlt dem Bund eine klare Lenkungswirkung bezüglich der Konzentration

[1] Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters (2007). Teilbereich Siedlung & Verkehr – Bericht an den Bund. Agglomeration Brig-Visp-Naters.

[2] ARE (2009). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters - Prüfbericht des Bundes. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.

[3] ARE (2014). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters - Prüfbericht des Bundes. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.

der Siedlungsentwicklung auf zentrale ÖV-Achsen oder an zentralen Lagen sowie eine Verminderung der Zersiedelung. Ebenfalls als ungenügend beurteilt der Bund die lediglich rudimentäre strategische Behandlung des Themas Verkehrssicherheit.

2 Erarbeitung Agglomerationsprogramm 3. Generation

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters 3. Generation (AP 3G)

Die Agglomerationskonferenz hat nach einer Analyse der Situation beschlossen, ein AP 3G zu erarbeiten und beim Bund einzureichen. Der Schluss- und Massnahmenbericht fassen die Arbeiten zum AP 3G zusammen und dienen als Beurteilungsgrundlage für den Entscheid zur Mitfinanzierung durch den Bund. Der Aufbau und die Inhalte der Berichte orientieren sich an der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung AP 3G[4].

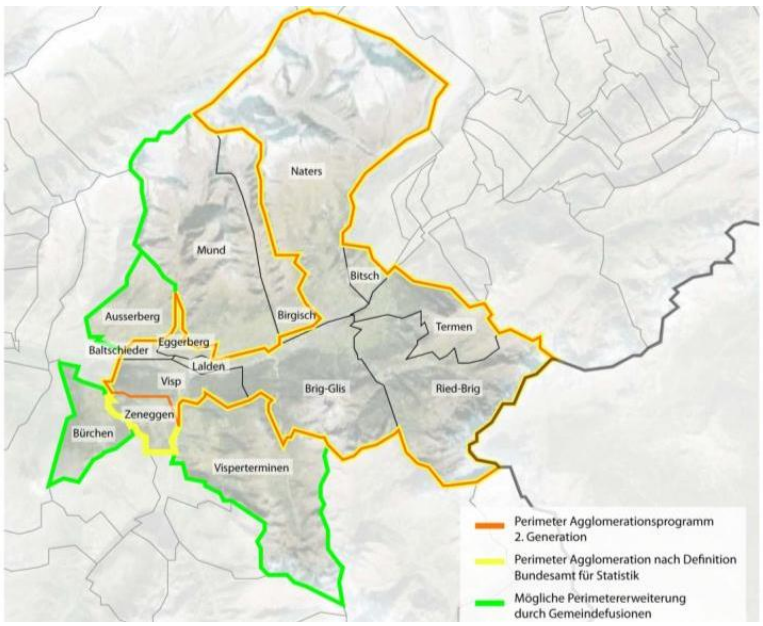
2.1 Perimeter der Agglomeration

Perimeter der Agglomeration Brig-Visp-Naters

Entsprechend der offiziellen Definition des Bundesamtes für Statistik[5] umfasst die Agglomeration Brig-Visp-Naters die folgenden zehn Gemeinden (geordnet nach Höhe der Wohnbevölkerung):

- Brig-Glis
- Naters
- Visp
- Ried-Brig
- Baltschieder
- Termen
- Bitsch
- Lalden
- Eggerberg
- Zeneggen

Abbildung 1: Unterschiedliche Perimeter des AP 3G



[4] ARE (2015). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.

[5] BfS (2000). Eidgenössische Volkszählung - Die Raumgliederungen der Schweiz. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

Der Kern der Agglomeration wird durch die drei Gemeinden Brig-Glis, Naters und Visp gebildet. Die Gemeinde Zeneggen hat entschieden, sich nicht am Agglomerationsprogramm zu beteiligen (vgl. Abbildung 1). Sie ist die kleinste Gemeinde mit ca. 250 Einwohnerinnen und Einwohner, liegt hoch über dem Tal der Vispa und positioniert sich als touristisch geprägte Gemeinde im ländlichen Raum.

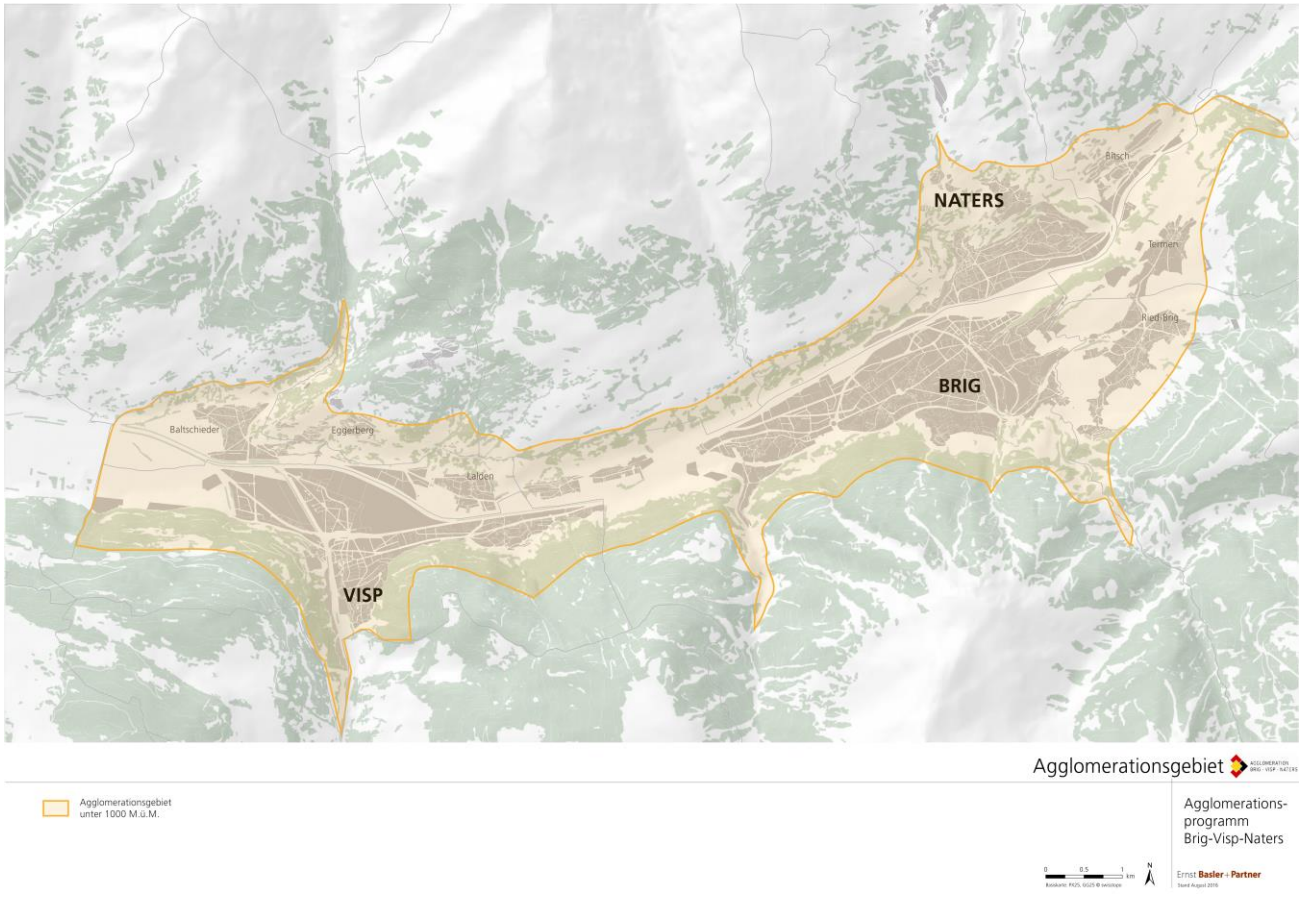
Fusionen momentan nicht im Vordergrund

Es waren Bestrebungen im Gang, verschiedene Gemeinden im Bereich der Agglomeration Brig-Visp-Naters miteinander zu fusionieren (vgl. Abbildung 1). Die Fusion der Gemeinde Naters mit den beiden Berggemeinden Mund und Birgisch auf das Jahr 2013 wurde mit klaren Mehrheiten angenommen. Ein Zusammenschluss der Gemeinden Visp, Ausserberg, Baltschieder, Bürchen, Eggerberg und Visperterminen für das Jahr 2013 wurde geprüft, 2011 jedoch vom Stimmvolk abgelehnt.

Funktionalräumlicher Perimeter für das AP 3G

Die Herausforderungen in der Agglomeration liegen hauptsächlich in der Talebene. Die alpinen Gebiete in den Gemeinden (z.B. Naters) sind weniger mit den typischen Herausforderungen einer Agglomeration konfrontiert. Die Leitsätze und Massnahmen des AP 3G betreffen deshalb vor allem den Bereich unter 1'000 Meter über Meer (vgl. Abbildung 2). Dieser Bereich entspricht funktionalräumlich der Definition einer Agglomeration.

Abbildung 2: Agglomerationsgebiet unter 1000 Meter über Meer.



2.2 Inhaltliche Schwerpunkte AP 3G

Prüfbericht und aktuelle Herausforderungen setzen inhaltliche Schwerpunkte

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters bearbeitet im AP 3G einerseits die vom Bund genannten Schwächen der letzten beiden Agglomerationsprogramme. Andererseits begegnet sie mit den neuen Massnahmen den neu beurteilten Herausforderungen im Agglomerationsgebiet. Entsprechend setzt sie im AP 3G die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte:

Schwerpunkt Verkehrssicherheit

Verschiedene Strategien und neue Massnahmen haben zum Ziel, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Dies primär entlang der Hauptachsen im Siedlungsgebiet und in den Dorfkernen. Darüber hinaus sind aber auch bei der Erschliessung von Gewerbegebieten und punktuell entlang von stark befahrenen oder gefährlichen Ausserortsstrassen Sicherheitsmassnahmen vorgesehen, welche nicht zu Letzt auch dem Tourismusverkehr zu Gute kommen.

Schwerpunkt Siedlungsentwicklung nach innen

Mit dem AP 3G soll die Steuerung der Siedlungsentwicklung massgeblich weiterentwickelt werden. Parallel zur Überarbeitung der kantonalen Richtplanung wurden die Strategien und Massnahmen für das Agglomerationsprogramm geschärft und gegenüber der kantonalen Richtplanung vertieft, beispielsweise mit einer neuen Massnahme für Siedlungsverdichtungsgebiete oder bei der Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten.

Schwerpunkt Verkehrsführung Brig-Glis

Gleichzeitig mit der Erarbeitung des AP 3G hat die Stadtgemeinde Brig-Glis zusammen mit dem Kanton Wallis und dem Bund eine Studie zur übergeordneten verkehrlichen Erschliessung des Stadtgebietes von Brig erarbeitet. Ausschlaggebend waren die überlasteten Schnittstellen zwischen dem National-, dem Kantons- und dem Gemeindestrassennetz. Da sich Engpässe in Brig rasch auf das ganze Oberwallis auswirken, sind die im Erschliessungskonzept aufgezeigten Massnahmen für die ganze Agglomeration relevant und haben daher Eingang in das AP 3G gefunden.

Schwerpunkt Tourismus- und Freizeitverkehr

Weiter wird im AP 3G der Tourismus- und Freizeitverkehr systematisch betrachtet. Das Oberwallis ist eine im schweizweiten Vergleich stark vom Tourismus geprägte Agglomeration. Aus diesem Grund nimmt sich die Agglomeration der vom Bund gestellten Anforderung zur Behandlung von Tourismus- und Freizeitverkehr im AP 3G gerne an. Insbesondere der Tourismusverkehr führt punktuell zu zusätzlichen Herausforderungen auf dem Strassennetz, u.a. in der Sicherheit. Entsprechend werden neue Massnahmen auch mit Verbesserungen für den Tourismus begründet. Es sind jedoch keine Massnahmen vorgesehen, welche nur dem Tourismusverkehr dienen.

2.3 Grundlagen, Methodik und Vorgehen

Planungsgrundlagen

Planungsgrundlagen für Siedlung, Verkehr, Landschaft

Die Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsanalysen im Rahmen des AP 3G sowie die Massnahmenherleitung stützen sich im Wesentlichen auf folgenden Grundlagen (vgl. Kapitel 9 Grundlagen und Literaturverzeichnis).

- Kantonaler Richtplan Wallis (Stand öffentliche Auflage 2016 und Vorprüfung Bund)
- Kantonales Raumentwicklungskonzept Wallis
- AP 1G und 2G Brig-Visp-Naters
- Erschliessungskonzept Brig-Glis 2015
- Masterplan Visp 2013
- Hochhausstudie Visp 2014
- Bebauungsleitbild Bahnhof Nord Visp 2015
- Verkehrsstudie Bahnhof Nord Visp 2015
- Leitbild Verkehr und Mobilität Brig-Glis 2015
- Projekt 3. Rhonekorrektion
- Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig-Salgesch
- Regionales Naturschutzkonzept (RNSK) 2015 Brig-Salgesch

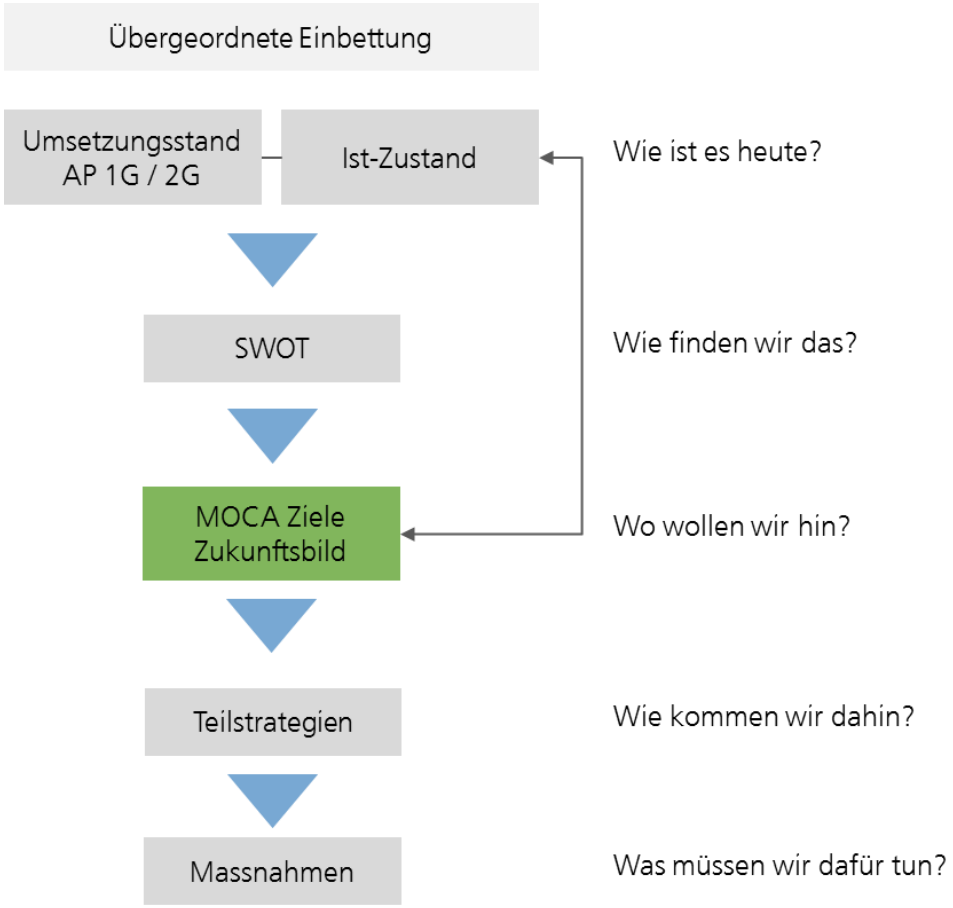
Ergänzungen aus laufenden Entwicklungsplanungen und konkreten Projekten in der Agglomeration und in den beteiligten Gemeinden konnten im Rahmen diverser Veranstaltungen eingebracht werden (vgl. Kapitel 2.5).

Methodischer Aufbau, Vorgehen

Erarbeitung AP 3G

Die inhaltliche Erarbeitung des AP 3G Brig-Visp-Naters basiert massgeblich auf dem AP der 2G und hält sich stark an die Vorgaben des Bundes. Nach einer Analyse des *Ist-Zustandes* der verschiedenen Bearbeitungsthemen (Siedlung, Verkehr, Landschaft) und dem *Umsetzungsstand AP 1G und 2G*, ist aufbauend auf den daraus formulierten Herausforderungen und der *übergeordneten Einbettung* der Agglomeration ein *Zukunftsbild* entwickelt worden. Neben dem Zukunftsbild wurden die anzustrebenden MOCA-Ziele definiert. Damit das Zukunftsbild Eingang in die Politik und in das Handeln verschiedener Akteure finden kann, wurden *Teilstrategien* entwickelt und daraus konkrete und priorisierte *Massnahmen* abgeleitet (Methodischer Aufbau vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Methodischer Aufbau des AP 3G



Zukunftsbild gibt Richtung vor

Basis eines Agglomerationsprogramms ist die gemeinsame Diskussion über die Zukunft der Agglomeration. In welche Richtung will sich die Agglomeration Brig-Visp-Naters entwickeln? Mit dem Zukunftsbild wird aufgezeigt, wie sich die Agglomeration bezüglich der Siedlungsstruktur, dem Verkehrssystem und der Landschaftsstruktur in Zukunft (Ist-Zustand 2030) präsentiert. Das Zukunftsbild beantwortet die Frage, aus WAS die wichtigsten Elemente der Siedlungsstruktur, des Verkehrssystems und der Landschaftsstruktur bestehen und WO diese liegen werden.

Strategie konkretisiert das Zukunftsbild

Das Zukunftsbild wird durch die Strategie (strategische Leitsätze) konkretisiert. Mit den strategischen Leitsätzen wird genau aufgezeigt, wie auf den Handlungsbedarf, welcher auf der Ist-Analyse und dem Umsetzungstand AP 1G und AP 2G basiert, eingegangen wird.

Massnahmen setzen das Zukunftsbild um

Basierend auf den strategischen Leitsätzen werden Massnahmen entwickelt und priorisiert. Sie stellen die eigentliche Umsetzungsebene dar, beseitigen offengelegte Schwachstellen und tragen zur Umsetzung des Zukunftsbildes bei.

Verwendete Begrifflichkeiten

In Tabelle 1 ist dargestellt, welche Begrifflichkeiten bei Darstellung und Text für die methodischen Elemente im AP 3G Brig-Visp-Naters verwendet wurden und in welchem Kapitel / Anhang die Ausführungen zu finden sind.

Tabelle 1: Zuordnung der im AP 3G verwendeten Begrifflichkeiten zu den methodischen Elementen

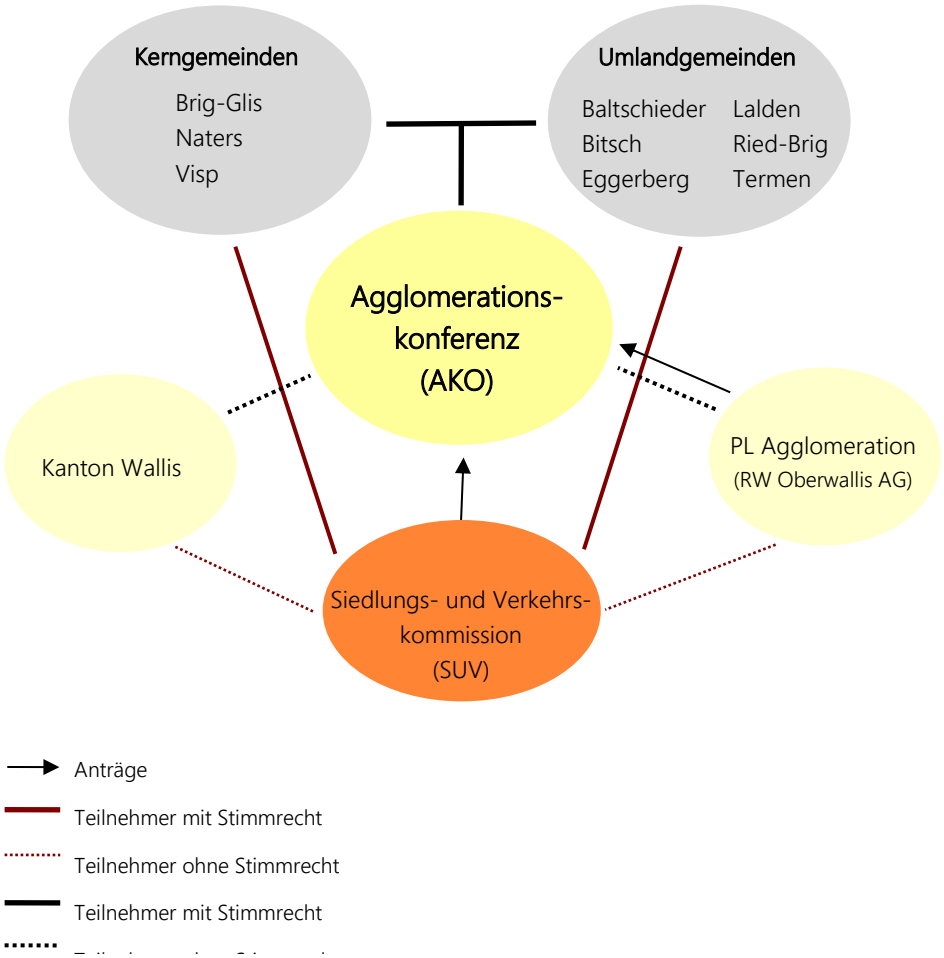
Methodische Elemente	Darstellung	Text	Kapitel / Anhang
Übergeordnete Einbettung	Skizze	Beschreibung	- Kapitel 4.1 Übergeordnete Einbettung
Vision / Ziel (Zukunftsbild)	- Zukunftsskizze - Zukunftsbild	Beschreibung Sollzustand	- Kapitel 4.2 Zukunftsbild - Kapitel 4.2.2 Zukunftsbild Tourismus - Anhang A6 Zukunftsbild 2030
Strategie	Layer Zukunftsbild (Teilstrategien)	Strategische Leitsätze	- Kapitel 5 Strategische Leitsätze - Anhang A6 Zukunftsbild 2030
Massnahmen	- Massnahmenkarte - Kartografische Darstellung je Massnahme (wo möglich)	- Kurzbeschreibung Massnahmen - Massnahmenblätter	- Kapitel 7 Massnahmen - Kapitel 5 Strategische Leitsätze - abgeleitete Massnahmen - Kapitel 7.5 Übersicht und Priorisierung Massnahmen - Anhang A7 Infrastrukturelle Massnahmenkarte - Massnahmenbericht

2.4 Projektorganisation

Projektorganisation und Gremien

Die Gemeinden der Agglomeration Brig-Visp-Naters bilden zusammen die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms. Die Agglomerationskonferenz (AKO) ist das oberste Organ in der Agglomeration und somit die Entscheidungsinstanz (vgl. Abbildung 4). Das Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG (RW Oberwallis AG) stellt die Projektleitung (PL) der Agglomeration Brig-Visp-Naters sicher. Die Siedlungs- und Verkehrskommission (SUV) setzt sich aus Fachpersonen aus den Kerngemeinden, den zuständigen Dienststellen des Kanton Wallis, dem Vertreter der Umlandgemeinden und der Projektleitung der Agglomeration Brig-Visp-Naters zusammen. Die SUV begleitet die Arbeiten am Agglomerationsprogramm aus fachlicher Sicht. Die Agglomerationskonferenz entscheidet abschliessend über die einzelnen Anträge der Siedlungs- und Verkehrskommission.

Abbildung 4: Projektorganisation und Gremien



2.5 Partizipation

Partizipation des Kantons

Der Kanton ist mit dem Chef der Dienststelle für Raumentwicklung in die Erarbeitung und Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm integriert gewesen. Dies, indem er oder seine Stellvertretung an den Sitzungen der Projektleitung, der Siedlungs- und Verkehrskommission (SUV) und der Agglomerationskonferenz teilgenommen hat (vgl. Abbildung 5). Die weiteren relevanten kantonalen Dienststellen (Verkehr, Strassen- und Flussbau) sind ebenfalls in der SUV integriert. Weitere kantonale Dienststellen (3. Rhonekorrektur, Landschaft etc.) wurden mit Direktabsprachen in die Erarbeitung integriert. Alle Dienststellen waren in die Erarbeitung des Schlussberichts und des Massnahmenberichts über die Vernehmlassung einbezogen.

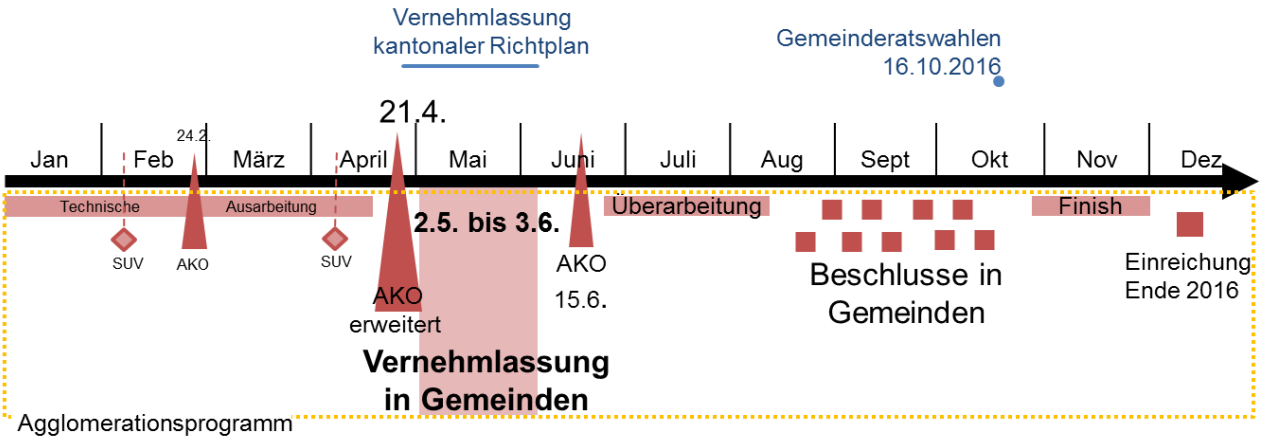
Beteiligung der Gemeinden

Die Gemeinden sind mit ihren Gemeindepräsidenten über die Agglomerationskonferenz (AKO) in die Erarbeitung und die Beschlussfassungen zum Agglomerationsprogramm involviert. Des Weiteren sind in der Siedlungs- und Verkehrskommission Fachpersonen aus den Kerngemeinden und einer Umlandgemeinde vertreten. Die Gemeinderäte und die kommunalen Bauämter wurden in diversen Gemeindegesprächen, in erweiterten AKO's als Workshops sowie in der Vernehmlassung in die Erarbeitung der verschiedenen Programmelemente einbezogen.

Einbezug der Bevölkerung

Das Regions- & Wirtschaftszentrum Oberwallis AG berichtet mit dem Infomagazin FOKUSOberwallis halbjährlich über seine Aktivitäten. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters informiert darin regelmässig über Inhalte und Projekte der Agglomerationsprogramme. Auf der Homepage www.agglomeration-oberwallis.ch sind zudem alle wichtigen Informationen der Agglomeration für die Bevölkerung zugänglich. Das AP 3G wird bei seiner Einreichung beim Bund über diese Internetseite öffentlich zugänglich gemacht. Ferner wird der AggloTrail in Zukunft der Öffentlichkeit angeboten.

Abbildung 5: Ablaufplan Erarbeitung AP 3G



2.6 Erfüllung Grundanforderungen

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme sechs Grundanforderungen formuliert[6]. In Tabelle 2 ist aufgezeigt, in welchen Kapiteln respektive Dokumenten die Detailinformationen zu den Grundanforderungen zu finden sind.

Tabelle 2: Erfüllung der Grundanforderungen

Grundanforderung	Detailinformationen in:
GA1: Partizipation gewährleistet	- Kapitel 2 Erarbeitung Agglomerationsprogramm 3. Generation *Grundanforderung 1 erfüllt*
GA2 Bestimmung einer Trägerschaft	- Kapitel 2 Erarbeitung Agglomerationsprogramm 3. Generation *Grundanforderung 2 erfüllt*
GA3: Analyse von Ist-Zustand, Entwicklungstrends; Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	- Kapitel 2 Erarbeitung Agglomerationsprogramm 3. Generation: Allgemeine Angaben - Kapitel 6 Umsetzung AP 1G und AP 2G: Ist-Zustand, SWOT, Entwicklungstrends - Karten Anhang A1 bis A5 *Grundanforderung 3 erfüllt*
GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung	- Kapitel 4 Zukunftsbild der Agglomeration - Kapitel 5 Strategische Leitsätze, Übersicht strategische Leitsätze - Kapitel 7 Massnahmen AP 3G - Kapitel 7.4 Übersicht und Priorisierung der Massnahmen - Massnahmenkarte Anhang A7 - Massnahmenbericht *Grundanforderung 4 erfüllt*
GA5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen	- Kapitel 7 Kurzbeschreibung Massnahmen - Kapitel 7.4 Übersicht und Priorisierung der Massnahmen - Massnahmenbericht *Grundanforderung 5 erfüllt*
GA6: Umsetzung und Controlling gesichert	- Kapitel 6: Umsetzungsstand AP 1G und AP 2G - Kapitel 8: Umsetzung und Controlling *Grundanforderung 6 erfüllt*

[6] ARE (2015). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

3 Ist-Zustand, Entwicklungspotentiale

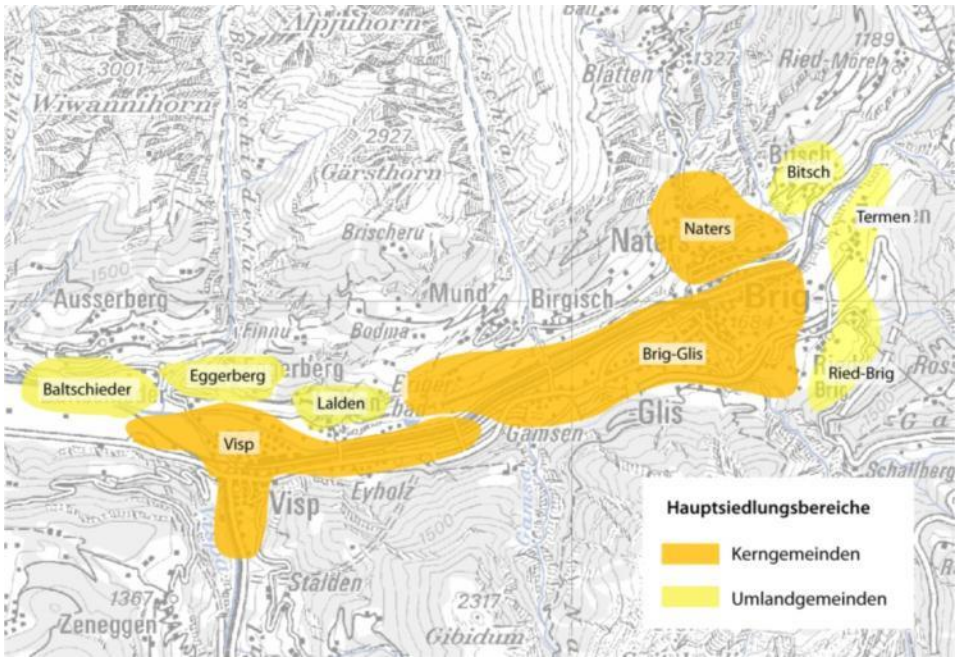
3.1 Siedlungsstruktur

3.1.1 Räumliche Gliederung

Topografische Struktur des Agglomerationsraums

Der Agglomerationsraum wird stark durch die Topografie geprägt. Die Kerngemeinden Brig-Glis, Naters und Visp liegen in der flachen Rhoneebene und umfassen den grössten Teil der Arbeitsplätze sowie über 80% der Wohnbevölkerung. Von den übrigen Gemeinden liegen Baltschieder und Lalden sowie ein Teil der Gemeinde Bitsch ebenfalls in der Talebene. Die restlichen Umlandgemeinden befinden sich auf den Hangflanken links und rechts des Rhonetals. Obwohl einige Gemeinden über grosse Flächen bis hinauf in die alpinen Bereiche verfügen, befinden sich die Siedlungskerne alle im Talgrund oder den unmittelbar anschliessenden Bergflanken (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Hauptsiedlungsbereiche der Agglomeration Brig-Visp-Naters



Enge Platzverhältnisse – haushälterische Nutzung

Die Platzverhältnisse in der Agglomeration sind eng, da sie nur über wenige ebene Gebiete entlang der Rhone verfügt. Hier müssen verschiedene wichtige Nutzungen nebeneinander Platz finden wie die grösseren Arbeitsplatzgebiete, die Siedlungskerne im Umfeld der Bahnhöfe, die Hauptwohngebiete sowie verschiedene öffentliche Nutzungen und Verkehrsinfrastrukturen. Eine haushälterische Nutzung dieser knappen Flächen ist demnach angezeigt. Zudem kann in den flachen Gebieten die verkehrliche Erschliessung (insbesondere mit dem Fuss- und Veloverkehr) besser und effizienter gewährleistet werden als auf den Hangflanken.

3.1.2 Siedlungsflächenpotenziale

Grösse und Lage der nicht überbauten Bauzonen

In der Agglomeration Brig-Visp-Naters (Agglomerationsperimeter) sind 722 ha Bauzonen für die Wohnnutzung (Definition gemäss kRP Koordinationsblatt C.1 – Stand Vernehmlassung Juni 2016) rechtskräftig ausgeschieden. Davon sind rund 78% oder 566 ha überbaut, die anderen 23% (rund 156 ha) sind noch nicht überbaut. Ein grosser Teil der unüberbauten Bauzonen liegt in den eher ländlichen Gebieten der Agglomeration sowie ausserhalb der Rhonetalebene. Ausserhalb des Agglomerationsperimeters oberhalb der 1000 M.ü.M. Grenze verfügen einzelne Gemeinden über weitere Bauzonenreserven. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass einige Ferienhauszonen vorhanden sind, in welchen aufgrund der Zweitwohnungsinitiative praktisch ein Baustopp gilt.

Siedlungsflächenpotenziale übersteigen Bevölkerungsprognose

Aufgrund des aktuellen und prognostizierten Wachstumstrends für die Agglomeration ist von einem eher geringen Bevölkerungszuwachs auszugehen. Die Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2030 gemäss hohem Szenario des kantonalen Amtes für Statistik und Finanzausgleich geht von maximal 3'841 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern im Agglomerationsperimeter aus (vgl. Ausführungen im Kapitel 3.6.2). Für die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten werden rund 60 ha an Bauzonen für Wohnnutzungen innerhalb der nächsten 15 Jahre benötigt. Demgegenüber stehen Potenziale von rund 115 ha für die Wohnnutzung. Aufgrund des Überangebots besteht ein klarer Handlungsbedarf bei der Dimensionierung der weiteren Bauzonenentwicklung.

Zweitwohnungsinitiative

Aktuell sind in der Agglomeration rund 50% der Ferienhauszonen unbebaut. Mit der Annahme der Zweitwohnungsinitiative im Jahr 2012 galt ab der Annahme der Initiative ein Bewilligungsverbot für Zweitwohnungen in Gemeinden mit einem Zweitwohnungsanteil von mehr als 20%. Seit dem 1. Januar 2016 ist das Bundesgesetz über Zweitwohnungen sowie die Zweitwohnungsverordnung in Kraft. Das Gesetz besagt, dass in Gemeinden mit einem Zweitwohnungsanteil von über 20% neue Wohnungen nur noch erstellt werden dürfen, wenn diese als Erstwohnung genutzt werden. Zweitwohnungen in Gemeinden mit einem Anteil unter 20% dürfen nur bewilligt werden, wenn dadurch der Anteil nicht über 20% steigt. Dieser Umstand hat den Entwicklungsdruck auf die Ferienhauszone auch im Oberwallis deutlich reduziert. Die von der Regelung betroffenen Gemeinden (Stand 2014) in der Agglomeration Brig-Visp-Naters sind Eggerberg (49.3% Zweitwohnungsanteil), Naters (38.2%), Termen (52.6%) und Bitsch (33.6%).

3.1.3 Erschliessungsgüte mit öffentlichem Verkehr

Erschliessungsgüte der Kerngemeinden

Die Zentren der Kerngemeinden Visp, Brig-Glis und teilweise Naters sind dank den beiden Bahnhöfen mit den ÖV-Güteklassen A erschlossen (vgl. Anhang A3). Die weiteren Gemeindegebiete in Brig-Glis und Naters verfügen u.a. dank dem Ortsbus über eine flächendeckende Erschliessung der Kategorie D. In den dichten Wohngebieten von Naters Ost stellt sich längerfristig die Frage, ob die ÖV-Güteklasse D noch ausreichend ist. In Visp weisen insbesondere die Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe/Industrie und Wohnen (Visp West) keine ÖV-Anbindung auf. Die meisten verkehrsintensiven Einrichtungen sind mit der Kategorie C erschlossen.

Erschliessungsgüte der Umlandgemeinden

Weitere gute ÖV-Erschliessungsverhältnisse (Güteklassen B und C) weisen das Wohn- und Gewerbegebiet zwischen Visp und Brig-Glis (inklusive Brigerbad) und die Wohngebiete um den Bahnhof Bitsch auf. Die weiteren Umlandgemeinden sind mehrheitlich durch Postauto-Kurse (Baltschieder, Eggerberg Lalden, Blatten-Naters) mit teilweise Güteklasse D erschlossen.

Erschliessungsgüte der Einwohner

Im Jahr 2014 wohnten in der Agglomeration rund 23.3% der Einwohner in Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse A, 19.6% in der Klasse B, 19.5% in der Klasse C, 29% in der Klasse D und 8.6% in keiner Klassierung (vgl. Abbildung 7). Der sehr hohe Anteil an Einwohner in der Güteklasse A und B ergibt sich dadurch, dass der grösste Teil der Einwohner in den Talregionen entlang der Rohne wohnt sowie nahe den beiden Bahnhöfen und somit sehr gut mit dem ÖV erschlossen ist (vgl. Abbildung 8). Trotzdem leben rund ein Drittel aller Einwohner der Agglomeration ausserhalb einer angemessenen ÖV-Erschliessung. Diese Personen sind mehrheitlich auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen.

Abbildung 7: ÖV-Erschliessung der Einwohner in der Agglomeration (Quelle Daten: Bfs)

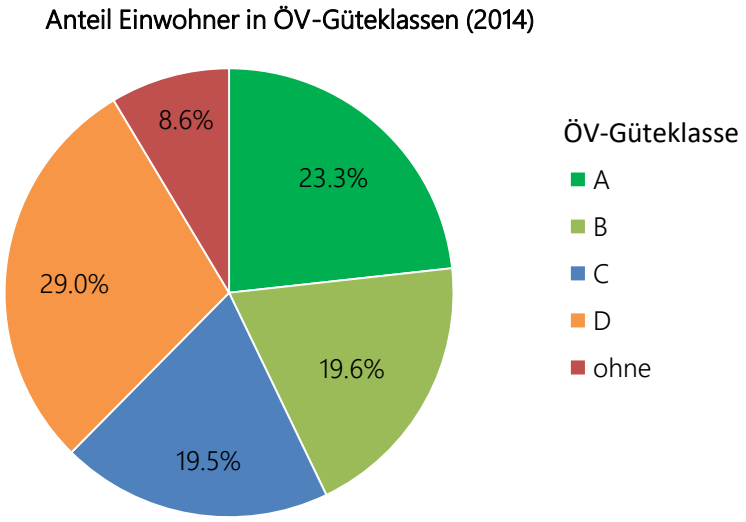
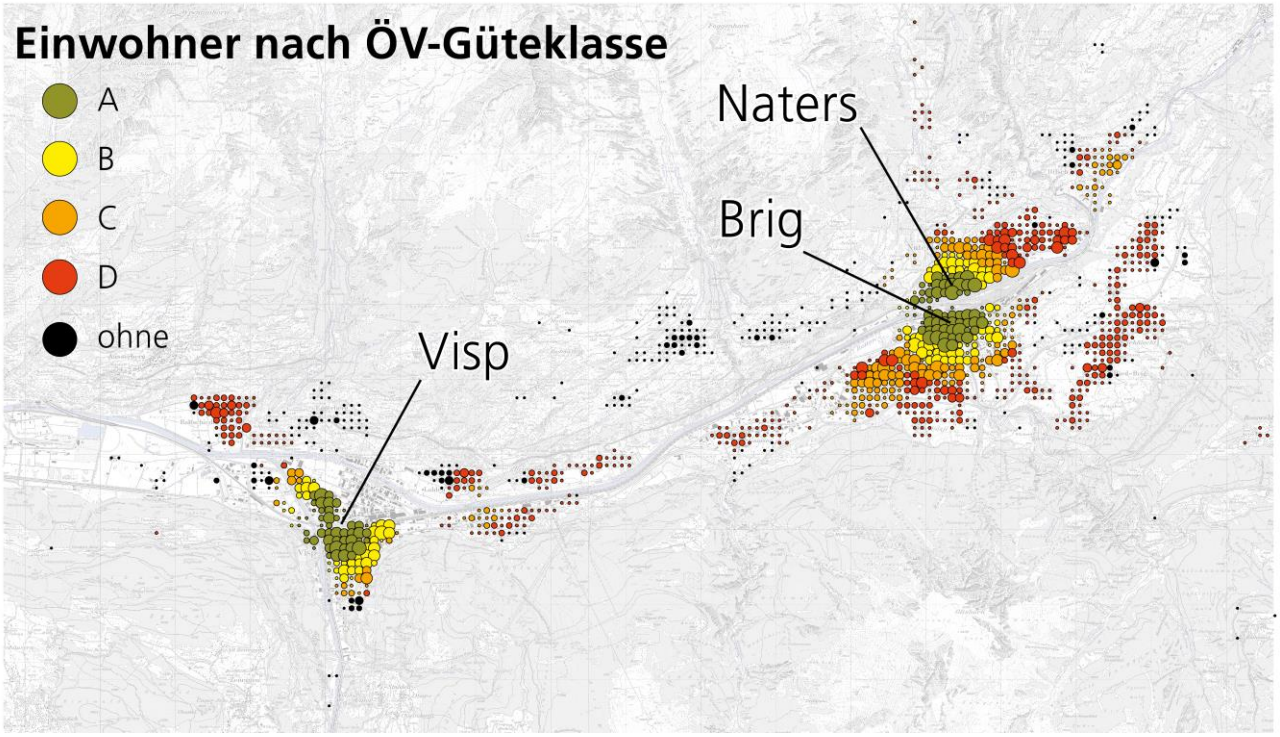


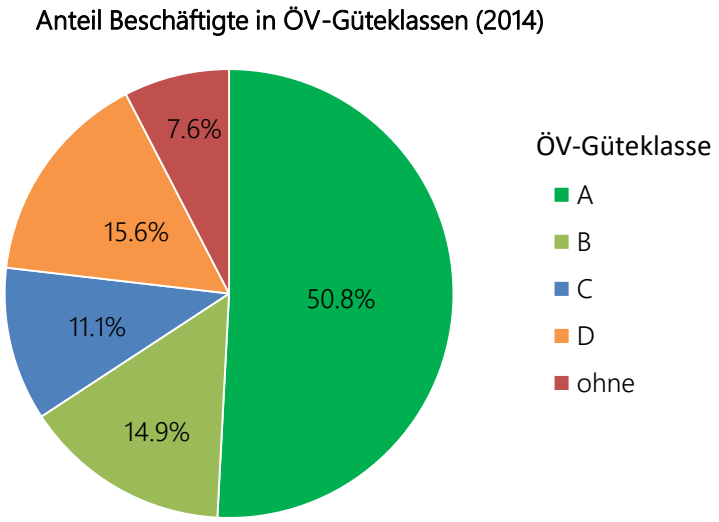
Abbildung 8: Verteilung der Einwohner nach ÖV-Erschliessungsgüte (Quelle Daten: ARE 2015)



Erschliessungsgüte der Beschäftigten

Die Arbeitsstätten in der Agglomeration sind sehr gut erschlossen. Knapp über die Hälfte aller Beschäftigten arbeiten in Gebieten mit der ÖV-Güteklasse A, etwa 15% in der Güteklasse B, 11.1% in der Güteklasse C und 15.6% in der Güteklasse D. Nur gerade etwa 7.6% der Beschäftigten arbeiten an einem Ort ohne ÖV-Erschliessungsgüte (vgl. Abbildung 9). Da die Gewerbe- und Mischzonen in der Agglomeration mehrheitlich sehr zentral liegen und Dienstleistungsunternehmen grösstenteils in Kernzonen angesiedelt sind, sind die vorliegenden Werte gut erklärbar.

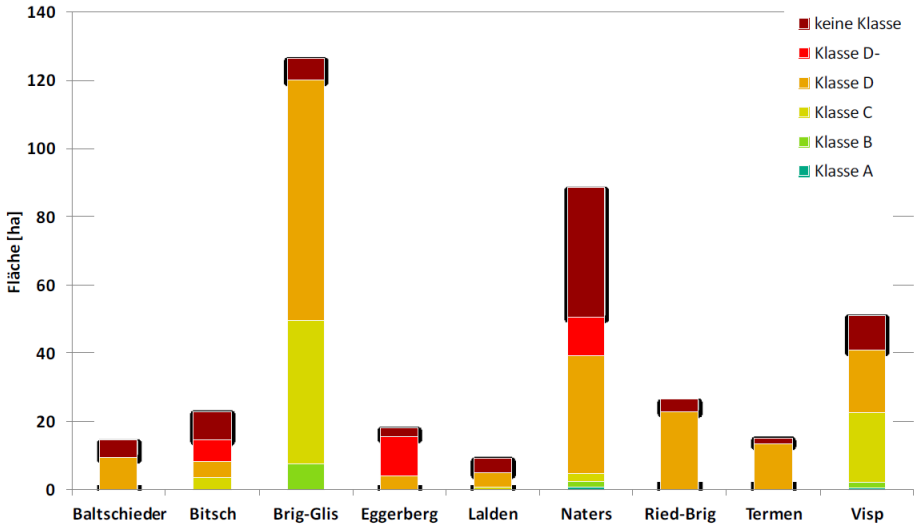
Abbildung 9: ÖV-Erschliessung der Beschäftigten in der Agglomeration (Quelle Daten: Bfs)



ÖV-Erschliessung der Siedlungsflächenpotenziale

Die vorhandenen Siedlungsflächenpotenziale der Agglomeration befinden sich mehrheitlich in schlecht mit dem öffentlichen Verkehr angeschlossenen Lagen. Knapp 183 ha, also etwa 50% der Flächenpotenziale, liegen in der Erschliessungsklasse D und sind somit nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Ganze 80 ha (21%) der Siedlungsflächenpotenziale sind überhaupt nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden (vgl. Abbildung 10). Nur gerade 3% der Flächen weisen eine sehr gute bis gute Erschliessung (Klasse A und B) auf. Diese liegen in den Gemeinden Brig-Glis, Visp und Naters. Etwa 19% fallen in die Güteklasse C. Die Daten hierzu sind jedoch aus der Raum+ Analyse aus dem Jahr 2013 und entsprechen nicht mehr den neuesten Bauzonendaten des DRE (vgl. Kapitel 3.1.2)

Abbildung 10: Siedlungsflächenpotenziale nach ÖV-Güteklassen (Quelle: Raum+ Agglomeration BriViNa, ProRaum 2013)



3.1.4 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration

Bevölkerung insbesondere in Kerngemeinde Naters dicht konzentriert

Die Bevölkerungskonzentration ist insbesondere im Zentrum von Naters hoch, wo einige Flächen mehr als 150 Einwohner pro Hektar aufweisen (vgl. Anhang A1). In Naters sind auch Bestrebungen erkennbar, die Bevölkerungsdichte in weiteren Gebieten zu erhöhen. Ebenfalls über hohe Bevölkerungskonzentrationen verfügen die Zentren von Visp und Brig. In den Umlandgemeinden ist einzig in Ried-Brig eine Fläche mit erhöhter Konzentration auszumachen.

Arbeitsplatzkonzentration in Kerngemeinden Visp und Brig-Glis hoch

Die Arbeitsplatzkonzentration ist u.a. aufgrund des Dienstleistungsangebots in den Zentren der Kerngemeinden hoch (vgl. Anhang A1), und im Zusammenhang mit den publikumsintensiven Einrichtungen (Hallenbad, Einkauf) auch an einigen peripher gelegenen Standorten. Das Gebiet der Lonza mit ihren rund 3'000 Angestellten ist wegen der industriellen Produktion mit grosser Flächennutzung kein Gebiet mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration pro Hektare.

3.1.5 Entwicklungsschwerpunkte, verkehrsintensive Einrichtungen

Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungsschwerpunkte mehrheitlich in den Kerngemeinden

In der Agglomeration sind verschiedene Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Rahmen der Umsetzung der Massnahme S6 AP 2G (6002.2.050) als Gebiete mit besonderem Entwicklungspotenzial definiert worden (vgl. Anhang A8). Bei einigen ESP sind die Gemeinden aktuell aktiv oder möchten in Zukunft aktiv werden. Bei anderen ESP möchten die Gemeinden der Agglomeration dagegen eher regulierend agieren. Entwicklungsschwerpunkte müssen für ihre Aufnahme ins AP 3G bestimmte Kriterien erfüllen. Eine gewisse Flächengrosse (ca. 4 ha) und eine gute Erschliessung, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr, sind grundlegend. Die ESP werden zudem in die Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen eingeteilt. Das Massnahmenblatt S3 erläutert die bestehenden ESP sowie die in Zukunft aktivierten ESP.

Verkehrsintensive Einrichtungen

Definition des Begriffs "Verkehrsintensive Einrichtungen"

Als verkehrsintensive Einrichtungen des AP 3G werden 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 und/oder über eine hohe Anzahl an Parkplätzen. Aufgrund der verkehrlichen Wirkung werden die Spitäler in der Ist-Analyse ebenfalls als verkehrsintensive Einrichtungen bezeichnet.

Standorte an zentraler wie auch peripherer Lage

Viele der definierten verkehrsintensiven Einrichtungen (vgl. Anhang A1) befinden sich in den Zentren der Kerngemeinden beziehungsweise in Zentrumsnähe. 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). Das Spital Brig-Glis befindet sich an zentraler und mit ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gut erschlossener Lage. Der Spital Visp wurde mit einer Massnahme aus dem AP 2G (ÖV6 6002.2.056) besser an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. In Zukunft wird es in der Agglomeration jedoch nur noch einen Spital geben. Im Dezember 2014 hat sich die Walliser Regierung für den Standort Brig entschieden.

Badeanstalten und Skigebiete als Freizeiteinrichtungen

Im Freizeitbereich sind die Badeanstalten in Visp, Brig-Glis, Naters und Brigerbad verkehrsintensive Einrichtungen. Sie verfügen mehrheitlich über eine zentrumsnahe Lage oder sind mit dem Ortsbus erschlossen. Ebenfalls sind diese Anlagen an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden (vgl. Anhang A4). Als weitere verkehrsintensive Anlagen sind insbesondere im Winter die Skigebiete zu nennen. Neben der Belalp (Blatten, Naters) ist dies auch das Skigebiet Rosswald (Territorium Termen), welches unter an-

derem über eine Gondelbahn von Ried-Brig her erschlossen ist (ohne Darstellung in Anhang).

3.1.6 Gewerbegebiete

Projekt „Attraktivierung Gewerbezone"

Nach Abschluss der Massnahme im AP2 (Attraktivierung Gewerbezone S9) zu den Gewerbegebieten gibt es immer noch grossen Handlungsbedarf. Die Gemeinden haben zwar gewisse Anpassungen in den Bau- und Zonenordnungen vorgenommen, eine regionale Koordination und Weiterführung der Anliegen wurde weiterhin als sinnvoll erachtet. Deshalb wurde im Januar 2016 eine Studie über die Gewerbegebiete zwischen Visp und Brig durchgeführt, welche ergeben hat, dass in vielen dieser Gewerbegebiete eine Reihe von Defiziten, aber auch Potenziale vorhanden sind.

Defizite

Oft sind die Gewerbezonen schlecht an das lokale Verkehrsnetz angeschlossen und es fehlen geeignete Fuss- und Veloanbindungen. Dazu sind die Gewerbegebiete meist unterversorgt mit Grünräumen und vorhandene Potenziale wie zum Beispiel Gewässer sind wenig zugänglich. Darüber hinaus ist die städtebauliche Qualität oft sehr gering. Es gibt eine Vielzahl an passiv genutzten Flächen (Parkflächen, Lager) und Restflächen sowie wenig Abstimmung über Grösse, Höhe und Farbgestaltung. Ferner sind die Gewerbezonenränder ungenügend auf die angrenzenden Wohngebiete abgestimmt. Allgemein wird die Aufenthaltsqualität als gering bewertet.

Potenziale

Die Nähe zur Eisenbahn und Autobahn verleihen den Gewerbezonen eine optimale Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz. Unüberbaute Gewerbeflächen können zur Einbettung in die Landschaft gestärkt, oder für eine stärkere Nutzungsmischung verwendet werden. Die Gewerbegebiete verfügen zudem über wertvolle Wassergräben, welche identitätsstiftend und orientierend wirken können.

3.2 Verkehrssystem

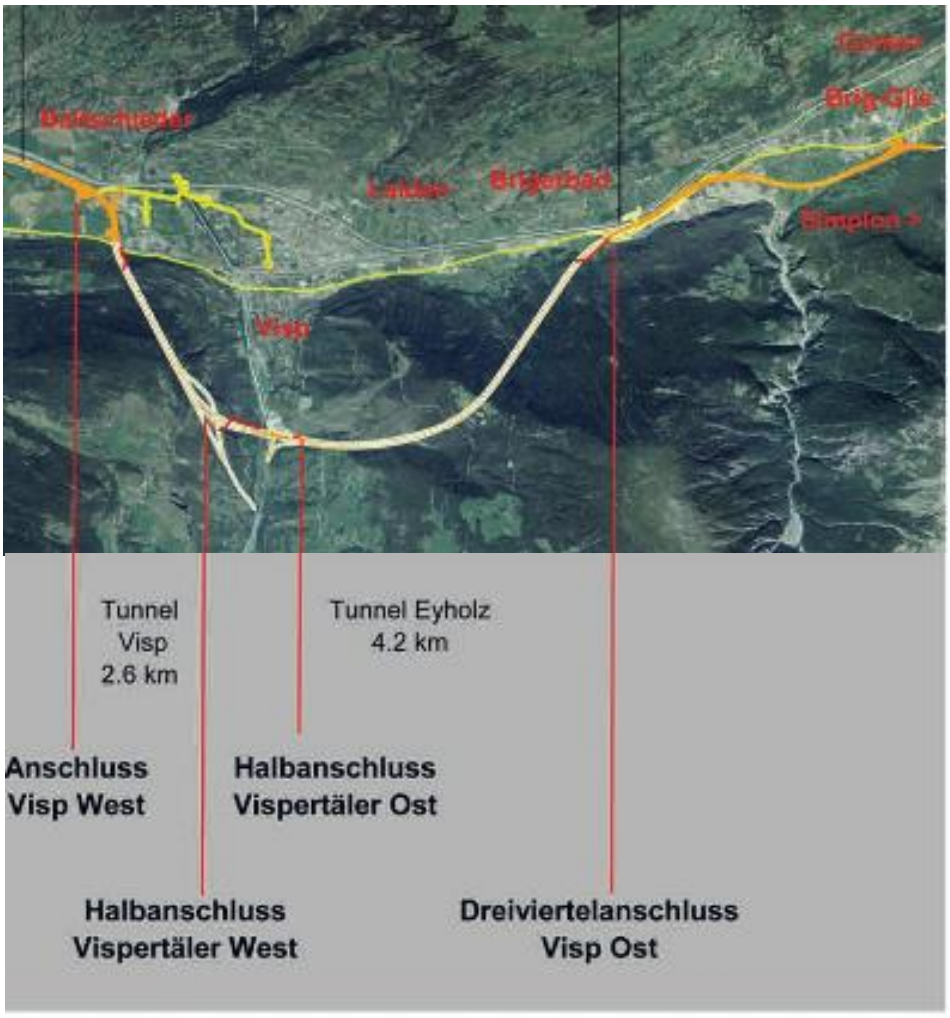
3.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Struktur und Hierarchie des Strassennetzes

Hochleistungsstrassen bringen teilweise Entlastung

Die Agglomeration ist über die Autobahn A9 ans nationale Strassennetz angebunden. Diese führt heute vom Unterwallis als Hochleistungsstrasse bis Sierre und ab da als vierspurige Hauptverkehrsstrasse bis nach Gamsen (Bildackerkreisel) auf Gemeindegebiet von Brig-Glis. Von hier führen zwei Äste der A9 weiter Richtung Simplon (Nationalstrasse) und die Umfahrungsstrasse Brig-Naters Richtung Goms (Kantonsstrasse H19, vgl. Anhang A2). Derzeit realisiert der Bund die Weiterführung als Hochleistungsstrasse ab Sierre bis Brig zur Verbindung mit dem Simplonpass ausserhalb des Siedlungsgebietes (Abbildung 11). Die Eröffnung erfolgt etappenweise ab dem Jahr 2018.

Abbildung 11: Eröffnungsetappen A9, Ausschnitt Visp West – Visp Ost [Quelle: ASTRA http://www.a9-vs.ch/eroeffnungsdaten.php, besucht am 22.4.16]



Entlastung Visp

Nach Fertigstellung der Tunnels Visp und Eyholz wird die T9 in Visp merklich entlastet, in Brig-Glis wird dies nur bedingt der Fall sein. Nach Naters wird zudem der Verkehr durch den Dorfkern von Bitsch geführt, wo längerfristig mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung zu rechnen ist.

Kantonsstrassen sind stark belastet

Die stark befahrene Kantonsstrasse T9 führt durch die Siedlungsgebiete von Visp und Brig-Glis. Die Verkehrsstaus in Visp konnten durch den Bau der neuen Entlastungsstrasse Baltschieder – Lalden – Brigerbad etwas entschärft werden. Von den beiden Kerngemeinden Visp und Naters führen Kantonsstrassen in die Umlandgemeinden. Diese Strassen führen durch das Siedlungsgebiet respektive durch die Dorfkerne (Bitsch, Glis, Eggerberg, Ried-Brig) und weisen zum Teil recht hohe Frequenzen auf (Visp – Visperterminen, Naters – Blatten). Die übrigen Strassen sind zum grossen Teil nutzungsorientierte Strassen, die sich mehrheitlich in Tempo 30 Zonen befinden. Im AGP 2G wurde mit der Massnahme V2 (6002.2.002) eine Aufwertung dieser Hauptverkehrsachse formuliert und auch zu den Dorfkernen in Visp (AP 2G V3, 6002.2.003) sowie Ried-Brig (AP 2G V7, 6002.2.007) aufwertende Massnahmen aufgenommen.

Verkehrsströme

Es liegen keine umfassenden Angaben zur den Verkehrsströmen in der Agglomeration Brig-Visp-Naters vor. Eine isolierte Abschätzung der Verkehrsstruktur von Brig-Glis im Rahmen des Erschliessungskonzepts[7] hat zu folgenden Aussagen geführt:

- Die Verkehrserzeugung im Untersuchungsperimeter (Gemeinde Brig-Glis) beläuft sich auf rund 130'000 Fz/Tag
- Der Durchgangsverkehr durch Brig-Glis ist mit 5% sehr gering und konzentriert sich hauptsächlich auf die H19
- Der Ziel-Quellverkehr (40%) und Binnenverkehr (55%) machen den Hauptteil des MIV in Brig-Glis aus. Der Ziel-Quellverkehr ist zu 60% in Richtung Visp ausgerichtet, zu 25% in Richtung Goms/Birgisch und zu 15% Richtung Simplon.
- Auf Stadtgebiet von Brig-Glis ist die untergeordnete Ortsdurchfahrt Glismatterstrasse mit rund 12'000 bis 15'000 DTV gleich hoch belastet wie die H19, welche eigentlich den Grossteil des Verkehrs aufnehmen sollte.

[7] Transitec / sbp (2015). Erschliessungskonzept Brig-Glis. ASTRA, Kanton VS, Stadtgemeinde Brig-Glis.

Belastung und Auslastung

Regelmässige Überlastungen mit negativen Auswirkungen auf Sicherheit und Verkehrsfluss

Die Schnittstellen zwischen dem National-, dem Kantons- und dem Gemeindestrassennetz in der Agglomeration Brig-Visp-Naters sind heute grösstenteils an ihrer Auslastungsgrenze angelangt, insbesondere beim Bildackerkreisel in Brig. Es kommt regelmässig während den Spitzenstunden zu Überlastungserscheinungen an den übergeordneten Knoten, was sich einerseits kurzfristig mit Eröffnung der im Bau befindlichen Zollanlage und mittelfristig mit den geplanten Siedlungsentwicklungen weiter verschärfen wird. Dabei kommt es zum Teil auch zu Rückstau, zu Sicherheitsproblemen und zu Beeinträchtigungen von benachbarten Knoten.

Parkierungsangebot und Parkierungsgebühren

Parkierungsangebot

Brig-Glis und Visp bieten in etwa gleichviele Parkplätze im Zentrum an, Naters knapp die Hälfte (vgl. Tabelle 3). Dabei wurden grössere private Parkplätze – vorwiegend Einkaufsgeschäfte – ebenfalls mit eingerechnet[8]. Im Plan "Ist-Zustand und Defizitkarte MIV" (vgl. Anhang A2) sind die grösseren Parkplatz-Anlagen der Agglomeration dargestellt, unterteilt in Anlagen mit 20 bis 99 Parkfelder und mit mehr als 100 Parkfelder. Stützt man sich auf die Einwohnerzahlen 2014 der drei Kern-Gemeinden Brig-Glis (12'935 Einwohner), Naters (9'729 Einwohner) und Visp (7'498 Einwohner), so ergibt dies folgendes Bild bezüglich den Parkplatz-Zahlen im Zentrum:

Tabelle 3: Parkplatzangebot in den Zentren der Kerngemeinden [Quelle Daten: Swisstraffic AG, Studie Parkplatz-Politik Teil 1; Transitec 2013]

Zentrum der Kerngemeinde	Anzahl Parkplätze	Anzahl Parkplätze pro 100 Einwohner
Brig-Glis	2'537 PP	19 PP/ 100 Ew.
Naters	431 PP	5 PP/ 100 Ew.
Visp	1'082 PP	16 PP/ 100 Ew.

Parkierungsgebühren

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.

[8] Swisstraffic (2009). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters – Studie Parkplatz-Politik Teil 1. Swisstraffic AG, Brig-Glis.

Motorisierungsgrad

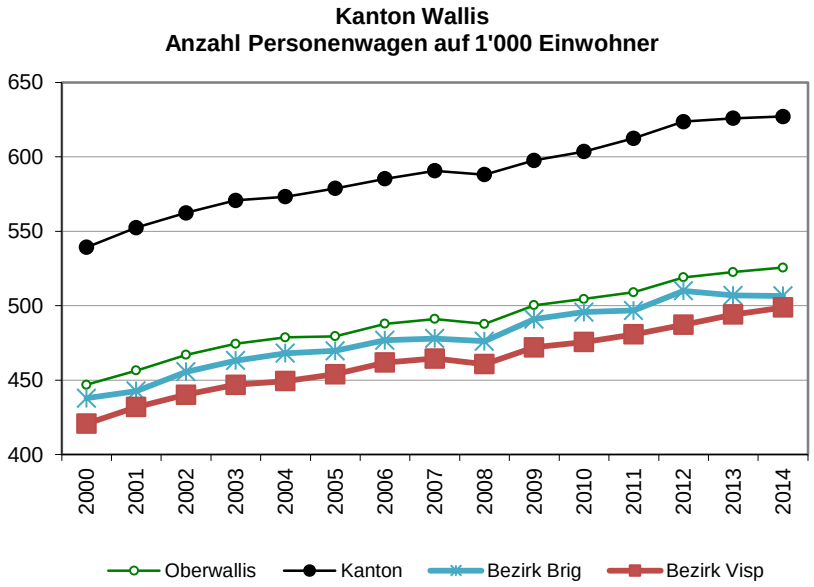
Motorisierungsrad des Kantons überdurchschnittlich, der Bezirke Brig und Visp etwas unter CH-Durschnitt

Der Motorisierungsgrad hat in den letzten fünfzehn Jahren stetig zugenommen, scheint aber seit 2012 ein Plateau erreicht zu haben (vgl. Abbildung 12). Im Gesamtkanton waren im Jahr 2014 627 Personenwagen pro 1'000 Einwohner registriert, in den Bezirken Brig und Visp liegt dieser Wert bei 507, respektive bei 499 Personenwagen. In der Agglomeration sind es rund 540 Personenwagen pro 1'000 Einwohner. Nicht dazugezählt sind Motorräder, Landwirtschaftsfahrzeuge, Transporter und Industriefahrzeuge.

Grosse Unterschiede zwischen den Walliser Gemeinden zu vermuten

Die Zahlen lassen erkennen, dass es in der Agglomeration Brig-Visp-Naters pro Person deutlich weniger registrierte Personenwagen hat als im Gesamtkanton und etwas weniger als im ganzen Oberwallis. Es ist zu vermuten, dass die höhere ÖV-Erschliessungsgüte sowie die besseren Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr den Unterschied zwischen dem Motorisierungsgrad in der Agglomeration und den Gemeinden ausserhalb der Talebene machen. Entsprechende Zahlen zum Motorisierungsgrad, welche diese Aussage bestätigen könnten, liegen jedoch nicht vor.

Abbildung 12: Motorisierungsgrad im Kanton Wallis (Quelle Daten: KASF Wallis, BfS 2015)



3.2.2 Öffentlicher Verkehr

Struktur und Angebot

ÖV-Qualitätssprung dank NEAT

Dank der NEAT (Eröffnung Lötschbergbasistunnel für Personenverkehr am 9. Dezember 2007) und der Realisierung eines Vollknotenbahnhofs in Visp erfuhr das ÖV-Angebot in der Agglomeration und im Oberwallis/Wallis einen bedeutenden Qualitätssprung. Durch den teilweise nur einspurigen Lötschbergbasis-Tunnel kommt es bereits zu Kapazitätsengpässen, die

Zugsverspätungen oder die Umleitung der Züge über die Bergstrecke zur Folge haben. Diese Störungen hielten sich bis jetzt allerdings in Grenzen.

Verschiedene Anbieter gewährleisten gutes ÖV-Liniennetz

Die Agglomeration verfügt über verschiedene Anbieter an öffentlichen Verkehrsmitteln (vgl. Tabelle 4), welche das ÖV-Angebot der Agglomeration sicherstellen (vgl. Anhang A3). Innerhalb der Agglomeration besteht zwischen den Kerngemeinden Brig-Glis und Visp durch SBB, MGBahn und PostAuto ein sehr gutes ÖV-Angebot. Die Umlandgemeinden der Agglomeration verfügen mit PostAuto und MGB über attraktive ÖV-Anbindungen an die Bahnhöfe. Grosse Teile von Brig, Naters und Bitsch sind zudem dank dem Ortsbus gut mit dem ÖV erschlossen. Innerhalb von Visp besteht ein ÖV-Angebot durch die PostAutolinien zu den Umlandgemeinden, ein Ortsbus besteht aufgrund der hohen Betriebskosten nicht. Seit 2013 fährt das PostAuto aber ein verdichtetes Angebot innerhalb des Ortsverkehrs Visp (vgl. AP 2G Massnahme ÖV6, 6002.2.056).

Tabelle 4: ÖV-Anbieter in der Agglomeration und ihr Liniennetz

Anbieter	Liniennetz
SBB	Lausanne - Sion - Visp - Brig - Domodossola – Milano Brig - Bern via Lötschberg Basistunnel
RegionAlps	St. Gingolph - Brig-Glis
BLS Lötschbergbahn	Goppenstein – Kandersteg via Lötschberglinie über den Berg
Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB	Zermatt – Visp – Eyholz – Brig – Goms
PostAuto	sternförmig ab Brig-Glis und Visp linienförmig zwischen Brig-Glis und Visp
Ortsbus Brig-Glis – Naters - Bitsch	3 Linien in Brig-Glis, Bitsch und Naters

Nachfrage

ÖV-Nutzung insbesondere durch Arbeitspendler, Schüler und Touristen

Die Agglomeration Brig-Naters-Visp bildet ein relativ kleines städtisches Gebiet mit einer starken ländlichen Prägung. Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung ist mit rund 500 Personenwagen pro 1'000 Einwohner durchschnittlich hoch. Die Nutzung des privaten Fahrzeuges ist aber attraktiv. Durch die Realisierung der Umfahrungsstrasse in Lalden sind die Verkehrsstaus in der Region Visp praktisch verschwunden. In den Agglomerationsgemeinden bestehen auch genügend Parkierungsmöglichkeiten. Der ÖV wird zum grossen Teil von Arbeitspendlern, Schülern und Touristen (z.B. Linie 651 Richtung Saas-Fee, vgl. Tabelle 5) genutzt. Eine Ausnahme bildet der Ortsbus in Brig/Naters sowie die internationalen/nationalen Zugsverbindungen, die in Bezug auf die Fahrzeit gegenüber den Strassenverbindungen deutlich im Vorteil sind.

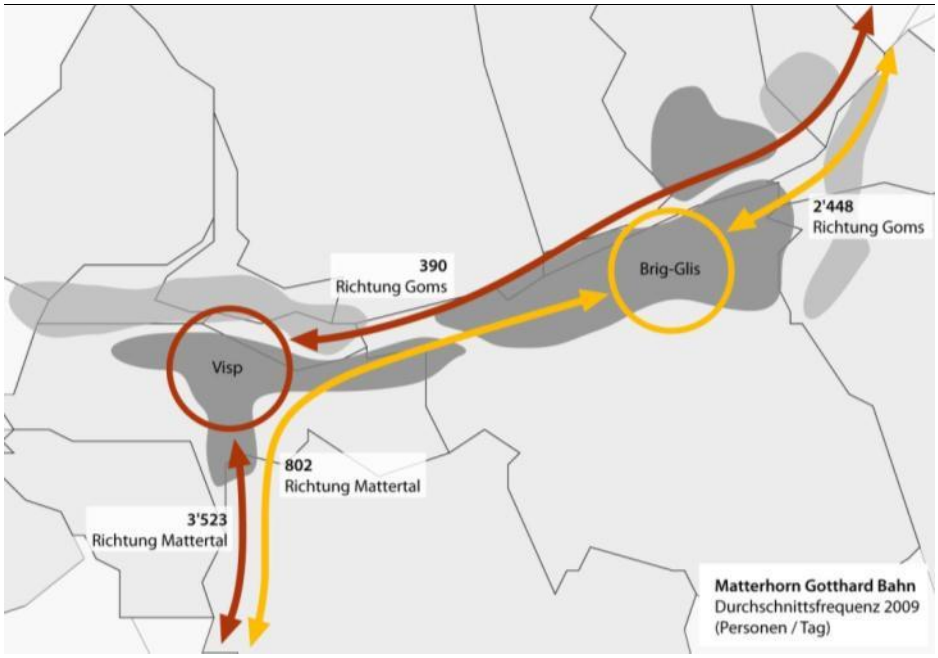
Tabelle 5: Einsteiger pro Tag auf den Postautolinien der Agglomeration [Quelle Daten: Angaben PostAuto, 2015]

Linie	Strecke	Durchschnittliche Einsteiger pro Tag
621	Visp - St. German	328
622	Visp - Bürchen - Moosalp	368
623	Visp - Ausserberg	312
624	Visp - Zeneggen - Gstei - Egga - (Bürchen-Moosalp)	158
625	Visp - Eggerberg - Eggen - Finnen	185
627	Visp - Visperterminen	612
650	Brig - Brigerbad - Visp	497
651	Brig - Visp - Stalden-Saas - Saas Fee	3'779
653	Brig - Naters - Birgisch - Mund	299
654	Brig - Naters - Blatten bei Naters	691
655	Brig - Termen - Rosswald - Termen - Brig	687
656	Brig - Simplon - Gondo - Iselle - Domodossola	267
666	Linie 1 Brig - Glis - Naters - Bitsch	1'538
667	Linie 2 Brig Bahnhof - Glis Holzji	628
668	Linie 3 Brig Bahnhof - Brig Biela	586
679	Linie 4 Brig - Rhonesand	25
678	Oberbitsch - Bitsch	112

Visp und Brig als Umsteigepunkte für naheliegende Touristikzentren

Die Matterhorn Gotthard Bahn transportiert täglich durchschnittlich rund 4'300 Personen auf der Zufahrtsachse ins Mattertal und rund 2'800 Personen auf der Achse ins Goms (vgl. Abbildung 13). Dabei haben sich Visp als Umsteigepunkt für Reisende ins Mattertal und Brig als Umsteigepunkt für das Goms etabliert. Durch die gute Anbindung mit dem Lötschbergtunnel an die übrige Schweiz dürfte diese Torfunktion weiter an Bedeutung gewinnen.

Abbildung 13: Durchschnittsfrequenz 2009 der Matterhorn Gotthard Bahn [Quelle Daten: Angaben der MBG



Starke Nachfrageveränderung durch Eröffnung Lötschberg Basistunnel

Durch die Eröffnung des Lötschberg Basistunnels haben sich die durchschnittlichen Personenfrequenzen (Personen/Tag) stark verändert[9]. Am Bahnhof Visp steigerte sich die Frequenz von 6'000 auf 13'500 Personen pro Tag (Daten 2011), insbesondere wegen den Umsteigern nach Zermatt und Saas-Fee sowie nach Sierre-Sion. Im Wintersportverkehr werden an Samstagen Spitzenwerte von rund 20'000 Personen pro Tag erzielt (Ferienwechsel, Einsatz von mehreren Extrazügen). Am Bahnhof Brig sind hingegen die Frequenzen durch den Basistunnel von 11'000 auf ca. 9'000 Personen pro Tag gesunken.

Es zeigt sich, dass die Walliser Bevölkerung seit der Eröffnung des Basistunnels deutlich mehr mit dem Zug reist, wobei der Effekt nicht nur im Oberwallis, sondern bis nach Martigny spürbar ist. Aus der Deutschschweiz reisen 50% zusätzliche Kunden mit der Bahn ins Wallis, davon sind gemäss Schätzungen 75% reiner Neuverkehr und 25% haben eine Änderung ihrer Routenwahl vorgenommen.

Image und Benutzerfreundlichkeit des ÖV-Systems

Erneuerung und Optimierungen bei Bahn und Bus

Das Angebot des ÖV wird in der Region grundsätzlich als positiv beurteilt. Durch die Realisierung des Vollknotenbahnhofs in Visp und dem Bahnhof in Brig wurde ein attraktives und abgestimmtes Angebotes im regionalen öffentlichen Verkehr geschaffen. Brig-Glis und Naters verfügen mit dem Ortsbus zudem über ein attraktives Angebot, das in den letzten Jahren auf neue Bedürfnisse angepasst und optimiert wurde. Mit der Realisierung des neuen Bahnhofs Visp inkl. neuem Busterminal und Parking und der Er-

[9] Angaben gemäss Schweizerische Bundesbahnen SBB, Fernverkehrszentrale Brig.

neuerung des Bahnhofs Brig und der Realisierung des Bahnhofparkings wurden attraktive und behindertenfreundliche Umsteigepunkte geschaffen. Zudem haben alle ÖV-Transportunternehmen der Region (SBB, RegionAlps, MGB, Postauto, BLS, Ortsbus) in den letzten Jahren ihren Fahrzeugpark stark erneuert.

City-Ticket

Im Rahmen des AP 1G wurde die Frage nach einem Verbund Abonnement ÖV innerhalb der Agglomeration aufgeworfen (Massnahme M30, 6002.206) und im AP 2G (Massnahme ÖV10, 6002.2.023) präzisiert. Eine im Jahr 2012 durchgeführte Studie von Rapptrans hat ergeben, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis (u.a. hohe Initial- und Betriebskosten, geringe Zusatznachfrage) für die Einführung eines Tarifverbundes im Oberwallis nicht gegeben ist und die Variante Status quo optimiert umgesetzt werden soll. Punktuelle Verbesserungen wurden im Jahr 2012 (Fahrplanwechsel) umsetzt. Der Ortsbus Brig-Naters-Bitsch akzeptiert das City- Ticket-Angebot, es besteht zudem eine Gemeinschaftsstrecke zwischen Brig und Visp zwischen den Transportunternehmen SBB (inkl. Regioalps), MGB und Postauto.

ErlebnisCard

Die ErlebnisCard bietet Touristen ein breites Angebot an spannenden Ausflügen im Oberwallis, in Disentis-Sedrun, in der Region Andermatt und im Berner Oberland. Für die Region Oberwallis bietet die Karte einerseits freie Fahrt auf der BLS-Strecke Brig - Kandersteg, der SBB-Strecke Brig - Salgesch und auf allen PostAuto-Linien im Oberwallis, andererseits gibt die Karte 50% Ermässigung auf eine ganze Reihe an Bahnen, Bergbahnen, Schiffen, Sport-, Freizeit- und Kulturanlagen. Die Karte kann für zwei, drei oder fünf Tage erworben werden. Die Tage sind innerhalb eines Monats frei wählbar. Während das einheitliche Tarifsystem (vgl. Massnahme 2.G, 6002.2.023) nicht umgesetzt werden konnte, bietet dieses Angebot den Touristen eine deutlich vereinfachte Nutzung des regionalen ÖV-Angebots.

3.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Nachfrage und Struktur des Velonetzes und Veloparkierung

Nachfrage

Der Pendler-Fuss- und Veloverkehr hat einen hohen Stellenwert innerhalb der Agglomeration. Der Fuss- und Veloverkehr beschränkt sich innerhalb der Agglomeration auf zwei Schwerpunkte, nämlich auf die Region Visp einerseits und auf die Region Brig-Glis-Naters andererseits[10]. Ein Grund für den hohen Anteil Fuss- und Veloverkehr ist, dass 34% aller Binnenpendler der Agglomeration ihren Wohn- und Arbeitsort in derselben Gemeinde haben (vgl. Kapitel 3.3.1).

[10] Swisstraffic (2009). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters – Teilbereich Siedlung&Verkehr – Studie Veloverkehr. Swisstraffic AG, Brig-Glis.

Struktur des Velonetzes

Für die Agglomeration wurde ein Wunschliniennetz definiert (vgl. Anhang A4), welches aus Verbindungen in drei Kategorien besteht: Hauptrouten, welche viel Veloverkehr aufnehmen müssen und die wichtigen publikumsintensiven Orte und Ortszentren miteinander verbinden (inkl. Nationale Veloroute Nr. 1, Rhoneroute). Die zweite Kategorie, Erschliessungsstrassen, verbindet wichtige Orte ausserhalb der Hauptrouten (insbesondere Dorfzentren an topographisch ungünstiger Lage). Als dritte Kategorie gibt es die Feinerschliessungsstrassen, welche alle velogängigen Wege ausserhalb der beiden ersten Kategorien umfassen, z.B. Quartierstrassen in Wohnquartieren.

Allgemeine Beurteilung des Velonetzes

Bereits im AP 1G und weiterführend im AP 2G wird dem Veloverkehr besondere Beachtung geschenkt. Das Velonetz wurde mit regionalen Routen (Kategorie Hauptrouten) aufgewertet (vgl. Massnahmen zur roten Meile sowie weitere Veloverbindungen im AP 1G und 2G, Kapitel 6 Umsetzungsstand). Aufgrund der neuen Entlastungsstrasse Baltschieder – Lalden – Brigerbad hat der Autoverkehr auf dem Veloweg zwischen Brig-Glis, Brigerbad und Baltschieder merklich zugenommen. Damit verliert der Veloverkehr auf dieser beliebten Freizeitstrecke der Schweizerischen Radroute Nr. 1 an Attraktivität. Eine Verbesserung ist mit der Massnahme AP 2G LV1 (6002.2.026) geplant. Bezüglich Signalisation wurden im AP 1G (Massnahme M49, 6002.03) ebenfalls Optimierungen angestrebt, die Tourismus-Signalisation ist jedoch noch verbesserungsfähig.

Rote Meile in Naters als Vorzeigeprojekt

Der Hauptpreis des Prix Flaneur d'Or 2011 ging an die Gemeinde Naters, die auf dem stillgelegten Trassee der Furka-Oberalp-Bahn einen Fuss- und Veloweg als «fil rouge» (Rote Meile) durch das Dorf eingerichtet hat. Im AP 1G wurde diese Massnahme vom Bund auf die A-Liste gesetzt (AP 1G M18, 6002.007). Die Erweiterung von Naters nach Bitsch wurde im Rahmen des AP 2G bereits umgesetzt (Massnahme LV3, 6002.2.028) und die Weiterführung der Roten Meile zwischen Eyholz und Visp ist mit Baubeginn im 2018 in Planung (AP 2G Masssnahme LV5, 6002.2.030). Aufgrund des grossen Erfolgs der Roten Meile, möchte die Agglomeration die Strecke von Bitsch nach Mörel erweitern.

Veloparkierung

Die heutigen Veloparkieranlagen (vgl. Anhang A4) in der Agglomeration umfassten im Jahr 2009 1'500 Plätze, welche durchschnittlich zu 22% ausgelastet waren[11]. An gefragten Standorten (insbesondere Bahnhöfe Visp, Brig sowie dem Zugang von Naters zum Bahnhof Brig) waren teilweise trotz Ausbau zu wenig Abstellplätze vorhanden, so dass 15 Standorte um bis zu 100% erweitert werden sollen. Zudem sind an diversen Orten wo ein

[11] Swisstraffic (2009). Agglomeration Brig-Visp-Naters – Veloparkierungskonzept – technischer Bericht. Swisstraffic AG, Brig-Glis.

Bedarf besteht keine Veloparkieranlagen vorhanden, so bei diversen Schulen in Brig und Glis, bei Einkaufsmöglichkeiten (Eyholz Coop Megastore, Glis Migros), aber auch bei der Gemeindeverwaltung Naters. Die Anzahl Abstellplätze sind aufgrund dieser Analyse mit den Massnahmen AP 1G M37 (6002.03/6002.031) und AP 2G LV9 (6002.2.034) bereits erhöht worden respektive werden erhöht.

Struktur des agglomerationsrelevanten Fussgängernetzes

Grosse verkehrsberuhigte Zonen vorhanden

Das Alltagsnetz des Fussverkehrs deckt die Bedürfnisse Erwerbstätiger, Schüler und Einkaufender ab. Es ermöglicht die Feinerschliessung der Siedlungsgebiete und den Zugang zu den anderen Verkehrsmitteln. Neben den offiziellen Fussgängerwegen (vgl. Anhang A4) bestehen in den Stadtzentren von Brig und Visp grosse Fussgängerzonen. Mitten durch Naters und nach Bitsch führt zudem die Fussgängerzone auf dem ehemaligen MGB-Trassee (Rote Meile). Die angrenzenden Wohnquartiere wie auch die weiter entfernten Quartiere der Kerngemeinden und die Quartiere der Umlandgemeinden sind grossmehrheitlich als Tempo 30 Zonen ausgestaltet und nehmen so stark auf die Bedürfnisse der Fussgänger Rücksicht. Daneben ist ein attraktives Freizeitnetz für Naherholungstätigkeiten wie Spazieren, Wandern sowie für die Erreichbarkeit der Freizeiteinrichtungen in der Agglomeration vorhanden. Die bestehenden Hauptwander- und Bergwege sowie Nebenwander- und Bergwege verbinden verschiedene Gemeinden über die Talflanken miteinander und führen in die Naherholungsgebiete der Gegend. Teilweise bedürfen diese Fusswege (Bsp. Naherholungsgebiet Vispa oder entlang der Rhone) einer Aufwertung (vgl. AP 2G Massnahme L3, 6002.2.038 und LV2, 6002.2.027).

3.2.4 Erreichbarkeit

Vergleich MIV- und ÖV-Erreichbarkeit in der Agglomeration

Teilweise lange ÖV-Fahrzeiten im Vergleich zum MIV

Die beiden Bahnhöfe Visp und Brig mit ihrem städtischen Umfeld als wichtige Mobilitätspunkte der Agglomeration sind mit dem MIV wie auch dem ÖV aus dem gesamten Agglomerationsgebiet innert kürzester Zeit erreichbar (vgl. Abbildung 14). Die Fahrt zwischen den beiden Zentren Brig und Visp dauert mit dem ÖV und MIV in etwa gleich lang (ca. 14 min bei Abfahrtszeit 07:00 Uhr). Die Erreichbarkeit (Fahrzeit in Minuten) des Briger Stadtplatzes aus den Umlandgemeinden ist mit dem ÖV nur wenig länger als mit dem MIV. Die ÖV-Fahrten nach Blatten und Brigerbad und den etwas weiter entfernten wichtigen Tourismusanziehungspunkten sind jedoch im Vergleich zum MIV unattraktiv. Der Bahnhof von Visp weist eine weitgehend mit dem MIV konkurrenzfähige ÖV-Erreichbarkeit zu den Umlandgemeinden auf.

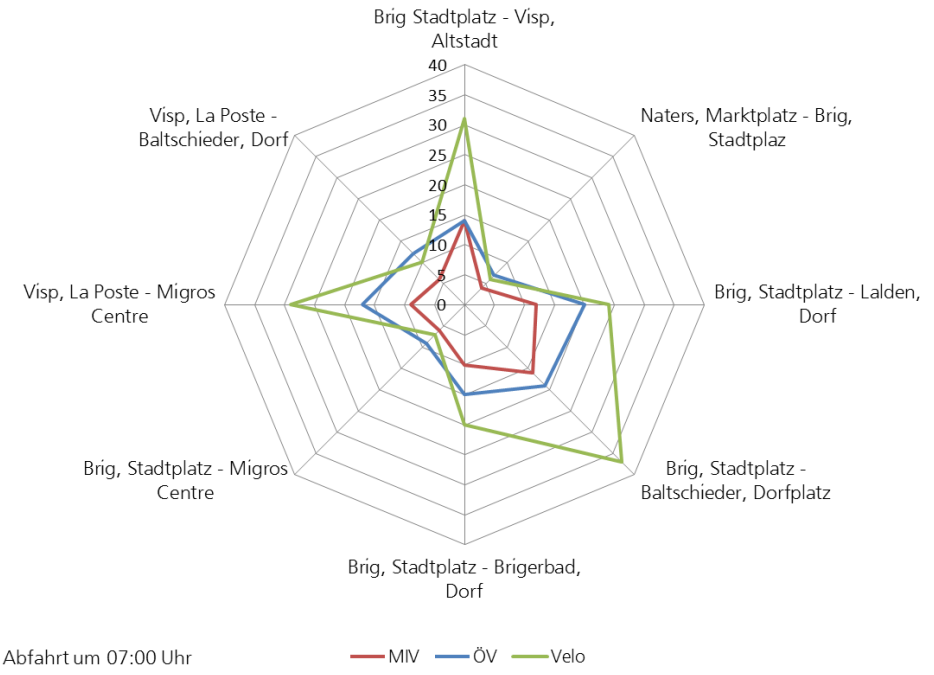


Abbildung 14: MIV- und ÖV-Erreichbarkeiten innerhalb der Agglomeration (Quelle Daten: SBB, GoogleMaps)

3.2.5 Intermodalität

Visp und Brig als multimodale Drehscheiben

Die Bahnhöfe Visp und Brig sind wichtige multimodale Drehscheiben der Agglomeration. Hier stimmen die verschiedenen ÖV-Anbieter (SBB, RegionsAlps, MBG, BSL, Postauto, Ortsbus) ihre Anschlüsse aufeinander ab. Beide Bahnhöfe wurden in den letzten Jahren u.a. im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschbergbasis-Tunnels neu gestaltet, wobei viel Augenmerk auf die Zugänglichkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (inklusive Fussgänger) gerichtet wurde. So verfügen auch beide Bahnhöfe über einen P+R sowie über diverse, jedoch teilweise knapp bemessene Veloabstellanlagen. Eine Verbesserung ist mit den Massnahmen AP 1G M 37 (6002.03, 6001.031) in Planung respektive schon umgesetzt (AP 2G LV9, 6002.2.034).

Intermodalität bei den Bahnhöfen Brig und Visp verbesserungsfähig

Die Abstimmung der Verkehrsträger auf dem Bahnhof Brig und die Anbindung an das städtische Verkehrsnetz sind teilweise suboptimal. Die Kreuzung verschiedener Verkehrsmittel (MIV, ÖV und Velo- und Fussverkehr) auf dem Bahnhofplatz führt zu einem hohen Unfallrisiko. So ist beispielsweise die „Kiss an Ryde"- Vorfahrt nicht eindeutig geregelt bzw. es kommt verschiedentlich zu Stausituationen. Die Überquerung des Bahnhofplatzes durch die MGB ist für Fussgänger und Velofahrer ungewohnt. Zudem wird die Fussgängerbeziehung zwischen dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstrasse durch die stark befahrene Viktoriastrasse beeinträchtigt. Im Weiteren entstehen durch den Bahnübergang MGB bei der neuen Verbindungsstrasse Brig – Naters oft Verkehrsstaus beim „Dennerkreisel". Mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofareals Brig (vgl. Massnahmen AP2G S10, 6002.2.054 und ÖV1, 6002.2.016 und V9, 6002.2.2009) kann eine be-

deutende Verbesserung der Verkehrssituation erreicht und städtebaulich wichtige Flächen am Bahnhof besser genutzt werden.
Beim Bahnhof Visp ist die Fussgängeranbindung an die Fussgängerzone der Bahnhofstrasse aufgrund der Querung der Fussgängerbeziehung durch den stark befahrenen Brückenweg erschwert. Die Trennwirkung des Bahnhofs im Siedlungsgebiet ist trotz der Neugestaltung des Bahnhofs weiterhin vorhanden.

3.2.6 Verkehrssicherheit

Unfälle mehrheitlich entlang stark befahrener Strecken innerorts

Die Unfallstatistik der Kantonspolizei aus dem Jahr 2014 zeigt, dass sich die meisten Unfälle auf den stark befahrenen Strecken innerorts ereignen. Wie im Plan "Ist-Zustand und Defizite MIV" (Anhang A2) ersichtlich, betrifft dies insbesondere die Kantonsstrasse T9, die H19, die Gliserallee, die Glismattenstrasse, die Neue Simplonstrasse und die Viktoriastrasse in Brig-Glis sowie die Furkastrasse und die Kelchbachstrasse in Naters. Als Schnittpunkt verschiedener oben aufgeführten Achsen stellt insbesondere der Bildackerkreisel ein Sicherheitsproblem dar. Mit der baldigen Eröffnung der im Bau befindlichen Zollanlage wird sich das Sicherheitsproblem an diesem Knoten weiter verschärfen. Das ASTRA plant derzeit Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit.

Unfallauswertung

Von den insgesamt 100 registrierten Unfällen sind 58 mit Blechschaden, 41 mit Verletzten und einer mit Todesfolge zu verzeichnen. Von den 41 Unfällen mit Verletzten waren 52 Personen betroffen. Beim Unfall mit Todesfolge war eine Person gestorben. Dies entspricht einer Rate von 1.46 verletzten Personen pro 1'000 Einwohner, was vergleichsweise eher tief ist (Gesamtschweiz: 2.69 verletzte Personen pro 1'000 Einwohner). Trotzdem ist der Anteil an involvierten Akteuren des Fuss- und Veloverkehrs mit 50% relativ hoch (vgl. Tabelle 6). In ca. 75% der Unfälle im Jahr 2014 waren die Verursacher männlich.

Tabelle 6: Anzahl Verletzte und Getötete nach Verkehrsmitteln 2014 in der Agglomeration [Quelle: Kantonspolizei Wallis, 2015]

Verkehrsteilnehmer	Anzahl verletzte Personen 2014 bei 41 Unfällen	Anzahl getötete Personen 2014 bei 41 Unfällen	Anteil Verletzte Personen [%] 2014
Fahrzeuginsasse	13	0	25
MotorradfahrerInn	13	0	25
VelofahrerInn	7	0	13
FussgängerInn	19	1	37
Total	52	1	100

Erhöhung der Sicherheit durch Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen nicht möglich

Für die betroffenen Gemeinden wäre eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Ortsdurchfahrten, welche grösstenteils Kantonsstrassen sind, mit-

tels Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 eine erwünschte Lösung. Leider scheitern entsprechende Anstrengungen wie auch in anderen Teilen der Schweiz an den Anforderungen von Kanton und Bund an die Kantonsstrassen. Ein aktuelles Beispiel dafür ist das Begehren der Stadt Brig zur Integration des Saltinaplatzes in die umliegende Tempo 30-Zone, welches von übergeordneter Stelle nicht gutgeheissen wurde.

Sicherheitsdefizite auf der Strasse nach Blatten

Aber aus ausserorts bestehen punktuell grössere Sicherheitsdefizite, beispielsweise auf der Verbindung Naters – Blatten (– Belalp). Die Bergstrasse ist nur ungenügend für das teilweise grosse Verkehrsaufkommen und den relativ hohen Anteil an Schwerverkehr (v.a. Reisebusse) ausgebaut. Bei der Wendekehre Massacheer sowie der Abzweigung Mund werden immer wieder Unfälle registriert. Die Hauptprobleme sind die fehlende Sicht und dass das Kreuzen von Bussen nicht überall möglich ist. Von diesen Gefahrenstelle sind sowohl der Agglomerations- als auch der Tourismusverkehr in speziellem Masse betroffen.

Taskforce Verkehrssicherheit A9

Ebenfalls sehr häufig ereignen sich Unfälle auf der A9 Richtung Simplon. Weil es sich um eine Nationalstrasse handelt, haben die Gemeinden und die Agglomeration aber keinen direkten Einfluss darauf. Seit dem Unfall in Gamsen im Januar 2015, bei dem ein Tanklastwagen involviert war, existiert aber eine Taskforce, bestehend aus Vertretern des Kantons, der Gemeinden und ASTRA. Diese Taskforce koordiniert das Vorgehen für Massnahmen und Projekte, um die Sicherheit auf der A9 zu erhöhen.

3.3 Mobilitätsverhalten und -beeinflussung

Datenverfügbarkeit

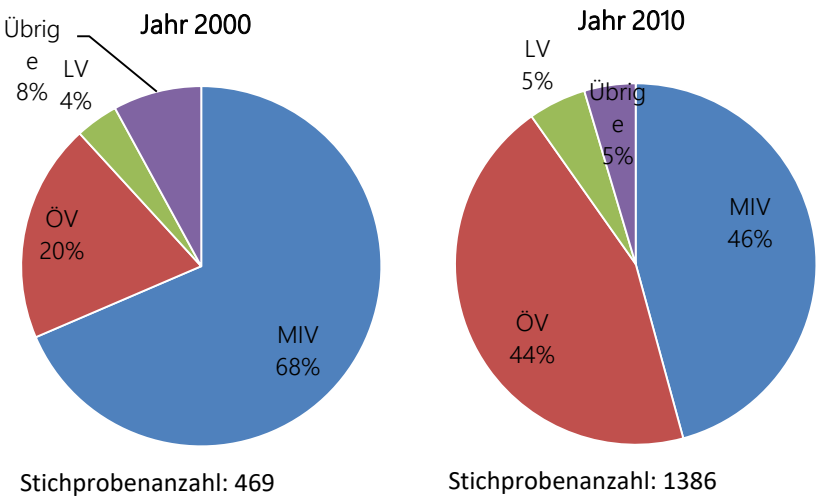
Im AP 2G wurde das Mobilitätsverhalten detailliert anhand der der Pendlerstatistik aus dem Jahr 2000 aufgezeigt. Da diese seither nicht mehr in der gleichen Detaillierung durchgeführt wurde, werden in den folgenden Unterkapiteln die wichtigsten Erkenntnisse aus der Pendlersaldo-Statistik (2010 - 2012) sowie aus dem Mikrozensus (2010) aufgezeigt.

Modal Split gemäss Mikrozensus 2010

In der Agglomeration Brig-Visp-Naters werden heute im Schnitt ca. 42% aller Wegstrecken mit dem Motorfahrzeug unternommen (Grundgesamtheit: Wohnbevölkerung). Dieser Wert basiert auf den Auswertungen des Bundes (Mikrozensus 2010). Die geringe Stichprobenanzahl in der Agglomeration von 261 Personen lässt aber an der Belastbarkeit zweifeln. Die Auswertung für das gesamte Oberwallis mit 1'386 Stichproben deutet mit einem MIV Anteil von 46% auf einen höheren MIV-Anteil in der Agglomeration hin. Der durchschnittliche Wert in allen Agglomerationen der Schweiz liegt bei rund 63%, für die kleinen Agglomerationen bei 67%. Vergleicht man die Werte im Jahr 2000 und 2010 (vgl. Abbildung 15) für das

ganze Oberwallis, so kann trotz der kleinen Stichprobenzahl ein Trend in Richtung ÖV erkannt werden.

Abbildung 15: Modal Split im Oberwallis bezogen auf die durchschnittliche Wegdistanz 2000 und 2010 (Quelle: BfS 2010 Mikrozensus)



Einfluss Lötschbergtunnel (Quelle: Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels, ARE 2012)

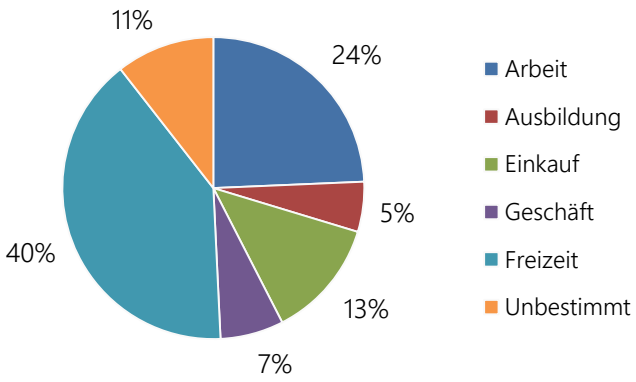
Während die Eröffnung des Lötschbergtunnels eine deutliche Nachfragezunahme von ca. 74% (2007 bis 2011) zur Folge hatte und damit etwa 5'600 Personen pro Tag mehr die Lötschbergachse querten, sind die Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten weniger klar. Die Fahrten für den Verkehrszweck Freizeit nahmen erwartungsgemäss deutlich zu, doch auch die Fahrten für Ausbildung und Arbeit sind im Zeitraum 2007 bis 2011 von 5% auf 9% gestiegen. In einer Vorher-Nachher-Untersuchung[12] wurde ermittelt, dass für rund zwei Drittel der Fahrgäste der Lötschbergtunnel keine Auswirkung auf das Reiseverhalten im Sinne der ausgewählten Zieldestination zur Folge hatte. Ohne den Tunnel wären im Binnenverkehr Schweiz rund 1'250 bis 1'750 Personenfahrten nicht durchgeführt worden. Etwa 4% der Befragten hätten die Reise anstelle mit dem ÖV mit dem Auto durchgeführt. Trotzdem wurde im Zeitraum zwischen 2007 und 2011 keine Nachfragezu- oder Abnahme auf dem Strassenverkehr festgestellt.

Verkehrszwecke schweizweit gemäss Mikrozensus 2010

Abbildung 16 zeigt die Anteile der Verkehrszwecke in der Schweiz für das Jahr 2010. Klar bedeutendster Verkehrszweck war im Jahr 2010 die „Freizeit" mit einem Anteil von insgesamt 40%. Hierzu können aber aufgrund der oben erwähnten wenig verlässlichen Daten keine detailliertere Aussagen zum Modalsplit gemacht werden.
Für den Verkehrszweck „Arbeit" hingegen liefert die Pendlerstatistik aus dem Jahr 2010 zusätzliche Daten, welche im nächsten Kapitel für das Mobilitätsverhalten im Pendlerverkehr ausgewertet wurden.

[12] Sigmaplan (2012): Erfolgskontrolle Lötschberg-Basistunnel, Erhebung Personenverkehr Lötschberg. Bern.

Abbildung 16: Bedeutung der einzelnen Verkehrszwecke, bezogen auf die Schweiz (Anteil der Verkehrszwecke am Total der tägl. Distanzen) [Quelle Daten: Mikrozensus 2010]

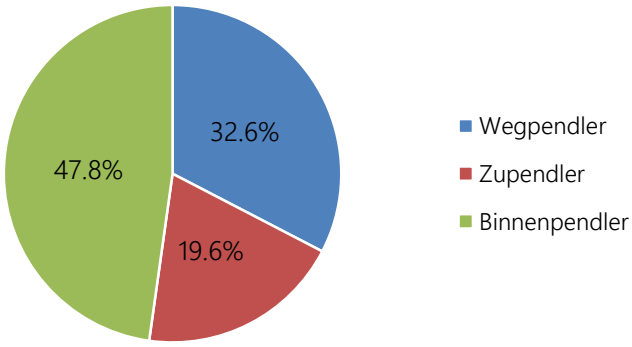


3.3.1 Pendlerverkehr von Erwerbstätigen und Schülern

Abnahme der Binnenpendler innerhalb der Agglomeration

Der tägliche Pendlerverkehr der Agglomeration Brig-Visp-Naters kann aufgrund der Datenlage nur mittels der Proxy-Einheit des Bezirks Brig aus der Pendlerstatistik annähernd beschrieben werden. Die kumulierten Daten über die Jahre 2010 bis 2012 zeigen auf, dass der Anteil der Binnenpendler knapp die Hälfte ausmachte (vgl. Abbildung 17). Dieser Wert betrug im Jahr 2000 noch rund 68%. Andererseits ist der Stellenwert der Wegpendler gegenüber dem Jahr 2000 von 8% auf rund 32% gestiegen. Der Anteil der Zupendler ist von 24% auf knapp 20% gesunken.

Abbildung 17: Pendler-Anteile für den Bezirk Brig aufgeteilt in Binnen-, Ziel- und Quellverkehr [Quelle Daten: Pendlersaldostatistik 2010-2012 kumuliert]



3.3.2 Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Mobilitätsforum mit kostenloser Beratung

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters hat im August 2009 die Massnahme „Mobilitätsmanagement in Unternehmen" (vgl. AP 1G Massnahme M32 und AP 2G V15, Eigenleistung) beschlossen. Am 30. März 2010 wurde ein Mobilitätsforum durchgeführt. Dabei sind die Unternehmen und Verwaltungen im Oberwallis über das Angebot einer kostenlosen Mobilitätsberatung sowie über das Umsetzen von innovativen Mobilitätslösungen informiert worden. Die Verwaltungen der Gemeinden Brig-Glis und Naters sowie vier Firmen wurden bereits beraten: die Lonza AG, die EnBAG, die EnAlpin AG und das Spitalzentrum Oberwallis. Des Weiteren ist die SBB nach Anfrage durch die Agglomeration an einer Beratung interessiert.

Mobilitätsmanagement der Lonza AG

Die Lonza AG verfügt bereits über eine langjährige und erfolgreiche Implementierung des Mobilitätsmanagements in das Unternehmen. Zudem leistet sie seit Jahren einen beträchtlichen Unterstützungsbeitrag an das Oberwallis, damit die Frequenzen im bestehenden Angebot des öffentlichen Verkehrs gehalten und das Verkehrsangebot nicht weiter gekürzt werden.

3.4 Tourismus und Freizeit

3.4.1 Struktur, Angebot und Nachfrage Übernachtungsmöglichkeiten

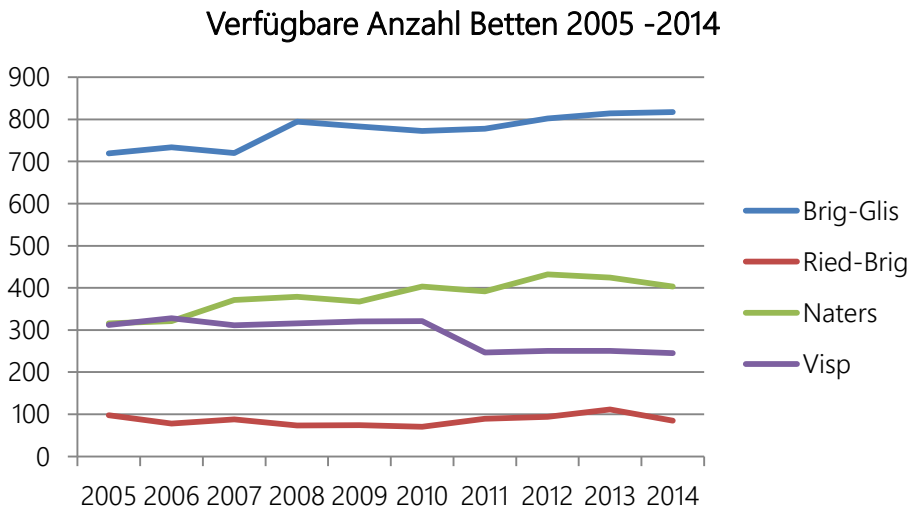
Struktur

Übernachtungsmöglichkeiten in der Agglomeration gibt es in der Hotellerie, Jugendherbergen, Parahotellerie, aber auch in Hütten und auf 3 Campingplätzen. Ferner bietet die Agglomeration eine Grosszahl an Ferienwohnungen zur Kurzmiete. Das Beherbergungsgewerbe ist im Kanton Wallis der mit Abstand bedeutendste touristische Wirtschaftszweig. Nahezu zwei Drittel des touristischen Umsatzes wird im Oberwallis erzielt. Im Oberwallis lag im Jahr 2000 der Beitrag der touristischen Leistungsträger zur Beschäftigung bei 54% (BAKBasel 2013[13]). Die Umsatzanteile aller Wirtschaftszweige, welche direkt oder indirekt dem Tourismus zugesprochen werden können, sind in den Talgebieten aber deutlich kleiner als in den Berggebieten.

Verfügbare Betten

Für die Gemeinden Brig-Glis, Ried-Brig/Rosswald, Naters und Visp sind Daten zu den Hotelleriebetrieben erhältlich. Brig-Glis stellt mit etwas über 800 Betten im Jahr 2014 das grösste Bettenkontingent in der Agglomeration. Die Anzahl Betten hat sich in den Jahren seit 2005 kaum verändert (vgl. Abbildung 18). Der Sprung in der Anzahl verfügbare Betten in Brig-Glis zwischen 2007 und 2008 ist der Eröffnung des Lötschberg Basistunnels zuzuschreiben.

Abbildung 18: Verfügbare Anzahl Betten in ausgewählten Gemeinden der Agglomeration zwischen 2005 und 2014. Quelle: Bundesamt für Statistik, HESTA 2015



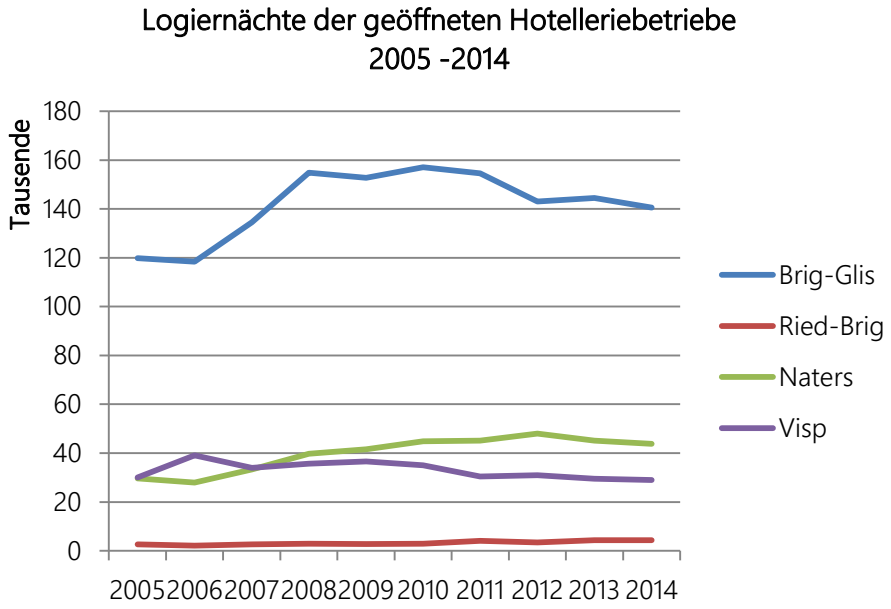
Übernachtungen

Während der Gesamtkanton Wallis ca. 4 Millionen Logiernächte im Jahr 2014 vorweisen konnte, verzeichnete Brig-Glis ca. 140'000, Naters ca.

[13] BAKBasel (2013). Auswirkungen der Zweitwohnungsinitiative auf die touristische und regionalwirtschaftliche Entwicklung – Ausgangslage, Wirkungszusammenhänge und Szenarioanalysen. Auftrag des SECO.

43'000, Visp ca. 28'000 und Ried-Brig etwa 4'000 Logiernächte (vgl. Abbildung 19). Der grosse Sprung an Logiernächten in Brig-Glis vom Jahr 2007 zu 2008 ist auf die Eröffnung des Lötschberg Basistunnels zurückzuführen, welche eine Fahrtenzunahme von rund 74% über die Lötschberg-achse zur Folge hatte.

Abbildung 19: Logiernächte der geöffneten Hotelleriebetrieben zwischen 2005 und 2014. Quelle: Bundesamt für Statistik, HESTA 2015



Auswirkungen der Zweitwohnungsinitiative

Aufgrund der Zweitwohnungsinitiative und der seit dem 1. Januar 2016 in Kraft getretenen Gesetzgebung wird mit einem Wandel im strukturellen Angebot der Tourismusbranche gerechnet. Die BAK Basel Studie 2013, welche im Auftrag des SECO durchgeführt wurde, geht von einer in etwa gleich bleibenden Nachfrage im Tourismussektor aus. Diese wird aber im Bereich der Eigenheimbesitzer (nicht kommerziell genutzte Zweitwohnungen) tiefer liegen. Andererseits wird die Nachfrage bei den Hotels und kommerziell genutzten Zweitwohnungen tendenziell eher etwas steigen (BAK Basel Studie, Szenario Basis). Grössere Auswirkungen sieht die BAK-Basel Studie, im Bereich der Baubranche, speziell auch bei den Hotelbauinvestitionen. Diese werden 2016 schweizweit rund 200 Millionen tiefer liegen als im theoretischen Szenario ohne Zweitwohnungsinitiative. Dies hat deutliche Auswirkungen auf die gesamtschweizerische Erwerbstätigenzahl, welche im Jahr 2020 um rund 6'000 Erwerbstätige niedriger liegen dürfte.

3.4.2 Freizeitverkehr

Freizeit- und Tourismusverkehr

Freizeit- und Tourismusverkehr zeigt sich in den Verkehrsdaten häufig durch Spitzenwerte am Wochenende, speziell am Samstag, und eine ausgeprägte saisonale Schwankung. Die Zählstelle zwischen Naters und Bitsch erfasst die Anzahl Fahrzeuge auf der H19 in Richtung Naters und Brig sowie in Richtung Fiesch und Obergoms (vgl. Abbildung 20). Die Daten im

Monatsmittel zeigen einen starken Anstieg des Verkehrs an den Samstagen für die Monate Januar bis März. In den Sommermonaten nimmt der Verkehr für alle Wochentage stark zu. Die Unterschiede des Samstagsverkehrs in den Wintermonaten sprechen für einen Skitourismus orientierten Freizeitverkehr zu den bekannten Skigebieten (z.B. Fiesch). Ferienwohnungen, Skihütten und andere Übernachtungsmöglichkeiten werden vielfach von Samstag bis Samstag gebucht. In den Sommermonaten hingegen gleicht sich das Verkehrsaufkommen über die Wochentage aus. Dies spricht für eine Zunahme des Tourismus in der Agglomeration selber. Bestärkt werden diese beiden Annahmen durch die Analyse der Logiernächte in der Gemeinde Brig-Glis (vgl. Abbildung 21), welche aufzeigt, dass die Anzahl Logiernächte im Winter niedrig, im Sommer aber hoch ist.

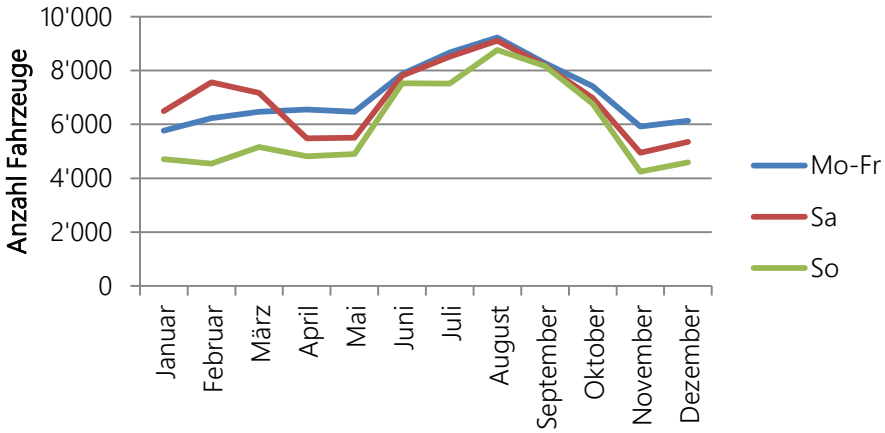


Abbildung 20: Monatsmittel des 24-stündigen Verkehrs im Jahr 2014 bei der Zählstelle Naters/Bitsch an der H19. Quelle: Bundesamt für Strassen und Verkehrsmonitoring 2015.

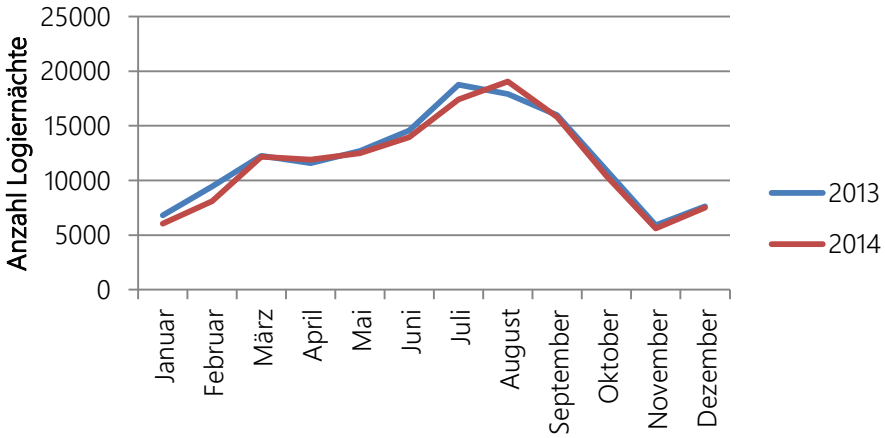


Abbildung 21: Logiernächte in der Gemeinde Brig-Glis für die Jahre 2013 und 2014. Quelle: Bundesamt für Statistik, HESTA 2015.

Zusätzlicher Tages- und Mehrtagestourismus seit der Eröffnung des Lötschberg Basistunnels

Dank der Eröffnung des Lötschbergbasis-Tunnels (LBT) haben im Bereich des Tagestourismus im Schnitt zwischen 55'000 und 82'000 zusätzliche Personen pro Jahr das Wallis besucht[14]. Der Mehrtagestourismus ist in den Jahren nach der LBT Eröffnung nicht gestiegen, sondern konnte in einem

[14] ARE (2012). Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels. Schlussbericht, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

Zeitraum sinkender Übernachtungszahlen in der Schweiz gehalten werden. Insgesamt hat der zusätzliche Tagestourismus Auswirkungen auf die Nachfrage auf der Schiene und Strasse. Etwa 1'000 zusätzliche Personenfahrten mit Reisezweck „Freizeit" werden pro Tag seit der LBT Eröffnung auf der Schienenverbindung verzeichnet. Die Nachfrage auf der Strasse hat sich durch den Lötschbergbasis-Tunnel indes kaum verändert.

3.5 Landschaftsstruktur und Umweltsituation

3.5.1 Landschafts- und Freiraumstruktur

Landschafts- und Freiraumstruktur

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters ist geprägt durch ihre west-ost laufende Tallage (vgl. Anhang A5). Der nördliche Bergkamm, der südliche Bergkamm und die dazwischen fliessende Rhone sind die Grossmerkmale der Landschaft. Die Talebene und die untersten flachen Talhänge nehmen alle wesentlichen zivilisatorischen Funktionen und Aktivitäten auf und sind somit stark genutzt und bebaut. Der Talboden ist zum grössten Teil eingezontes Bauland. Flächenintensive Nutzungen wie Industrien, Materialabbau, Deponien, Verkehrsanlagen dominieren das Erscheinungsbild[15]. Der Landwirtschaft bietet die Talebene nur noch Restflächen an. Wälder und insbesondere naturnahe Räume befinden sich nur noch auf den Talflanken. Talquerende ökologische Vernetzungen sind höchstens noch rudimentär auszumachen. Das Hauptlandschaftselement, die Rhone, fliesst in einem Korsett eingezwängt. Insulär sind zwischen und am Rande der Siedlungen einzelne Naherholungsstrukturen vorhanden. Vereinzelt beginnen sich aber in den Siedlungszentren attraktive städtische Freiräume zu entwickeln.

Schutzzonen

In der Agglomeration Brig-Visp-Naters sind verschiedene Natur- oder Landschaftsschutzzonen ausgeschieden. An der südexponierten Talflanke befinden sich einige Trockenwiesengebiete und in den höheren Lagen der nordexponierten Talseite grössere zusammenhängende Waldgebiete. Das Gebiet der Agglomeration weist zudem einige wichtige Wildtierkorridore von regionaler und nationaler Bedeutung auf. Der südliche Teil des BLN-Gebietes der Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschorn-Gebiets reicht noch knapp ins Agglomerationsgebiet hinein. Im Gemeindegebiet von Ried-Brig besteht ein national und kantonal geschütztes Auengebiet sowie das kantonale Naturschutzgebiet Achera-Biela. Moorlandschaften sowie Flach- und Hochmoore sind im Agglomerationsgebiet keine vorhanden.

[15] KOLEK (2008). Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig-Salgesch – Schlussbericht. Regionale Kommission KOLEK, Wallis.

Lesbare Kulturgeschichte im Landschaftsbild

Die traditionellen landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsstrukturen widerspiegeln sich weiterhin in der Landschaft und auch in den Zonenplänen der Gemeinden. Neben in Landwirtschaftszonen ausgeschiedenen Maiensässzonen (Bsp. Südflanke Visp) sind diverse Gebiete als Sömmerungsweiden gekennzeichnet. Insbesondere in der Kerngemeinde Visp mit ihren Umlandgemeinden sind zudem diverse Rebbaugebiete auszumachen, welche jedoch oft nur noch als kleine Flächen existieren. Als weiteres, kulturgeschichtliches Merkmal sind in der Agglomeration diverse historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung aufzufinden. Bei Brig-Glis ist der Stockalperweg als wichtige Nord-Süd-Handelsroute über den Simplon noch mit viel Substanz vorhanden. Diese damals international wichtige Strecke wurde von der in Brig ansässigen Familie Stockalper als Handelsweg betrieben. Als weiteres wichtiges geschichtliches Zeugnis ist der öffentliche Park des Stockalper Palastes in Brig zu nennen. Der zweite wichtige historische Verkehrsweg führte als wichtige Tal- respektive Erschliessungsroute von Visp ins Mattertal.

3.5.2 Naturgefahren: Hochwasserschutz - Freiraumgestaltung

Hochwasser der Rhone als grosse Gefahr

In der räumlich begrenzten Talebene der Agglomeration ist das durch die Rhone verursachte Hochwasser die hauptsächlichste Naturgefahr mit direkter Einwirkung auf das Siedlungsgebiet. Die Rhone fliesst auf einem engen Korridor zwischen zwei Dämmen, welche gegenüber der Ebene erhöht sind. Bei Hochwasser liegt der Wasserspiegel um 3 bis 4 Meter über der Ebene. Bei grösseren Hochwassern ist momentan mit Dammbrüchen und Überflutungen zu rechnen[16].

Hochwasser der Seitenbäche

In Bezug auf die Hochwassergefahren von den Seitenbächen, insbesondere dem Kelchbach, der Saltina, den Kanälen Glisergrund, der Vispa und dem Baltschiederbach, wurden in den letzten Jahren bedeutende Hochwasserschutzmassnahmen definiert, welche teilweise im Bau oder in Ausführung sind.

3. Rhonekorrektur verkleinert den Überschwemmungsperimeter

Durch die Verkleinerung des heutigen Überschwemmungsperimeters (vgl. Anhang A5) 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: Flussausweitung, Sohlenabsenkung (in Ballungsgebieten), Dammverstärkungen und grössere punktuelle Aufweitungen u.a. für Gestaltung und Retention. Im Flussabschnitt Visp mit Prioritätsstufe 1 haben die Arbeiten im Jahr 2009 begonnen. Aufgrund des fehlenden Budgets

[16] Kanton VS (2008). Dritte Rhonekorrektur – Sicherheit für die Zukunft. Umweltverträglichkeitsbericht. Kanton Wallis, Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Dienststelle für Strassen- und Flussbau, Sitten.

wurden diese Arbeiten jedoch im Jahr 2013 eingestellt. Dank der Abstimmung vom 14. Juni 2015 zum speziellen Finanzierungsfonds, konnten die Arbeiten im November 2015 fortgesetzt werden. Zudem hat der Staatsrat am 31. März 2016 das Generelle Projekt Dritte Rhonekorrektur (R3) verabschiedet, mit welchem landwirtschaftliche Begleitmassnahmen in der Höhe von 300 Millionen umgesetzt werden.

Aufwertung der städtischen Bereiche und des Naherholungsraums

Bei der 3. Rhonekorrektur wird 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. Im städtischen Bereich werden die Uferböschungen so umgestaltet, dass Kais, Promenaden und Plätze entstehen können. Damit sind die Flussufer in der Stadt für die urbane Freiraumgestaltung nutzbar. Zudem wird der Rhoneraum ausserhalb des Siedlungsgebietes neben seiner wichtigen Funktion als Natur- und Landschaftsraum auch als Naherholungsraum aufgewertet. Im Bereich des neuen Damms ist auch eine biologische Vernetzungsachse vorgesehen.

3.5.3 Lärmbelastung

Die Lärmbelastung (vgl. Anhang A1) wird wie auch in vergleichbaren Agglomerationen hauptsächlich vom Strassen- und Bahnverkehr sowie der Grossindustrie im Raum Visp verursacht.

Lärmbelastung durch Strassenverkehr

Beim Strassenverkehr kommt es insbesondere bei der Kantonsstrasse T9 aufgrund dem hohen Verkehrsaufkommen und der Streckenführung durch das Siedlungsgebiet zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und teilweise der Alarmwerte nach LSV. Bis zur Inbetriebnahme der Autobahn A9 ist keine Verbesserung dieser Situation zu erwarten.

Lärmbelastung durch Bahnverkehr

Beim Bahnverkehr ist insbesondere die SBB-Linie zwischen Brig und Visp problematisch, da diese seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels auch dem internationalen Gütertransitverkehr dient. Entlang des Siedlungsgebietes wurden Lärmschutzmassnahmen getroffen. In Brig-Glis und Naters ist die Lärmproblematik vor allem in Bahnhofnähe jedoch noch nicht gelöst.

Lärmbelastung durch Grossindustrie

Die Lärmbelastung im Umkreis des Industrieareals in Visp hat sich in den vergangenen Jahren merklich verringert, wie die Resultate periodischer Messungen zeigen. Dies, weil bei Ersatz- und Neuinvestitionen in Anlagen dem Lärmaspekt vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet wird.

3.5.4 Luftschadstoffbelastung

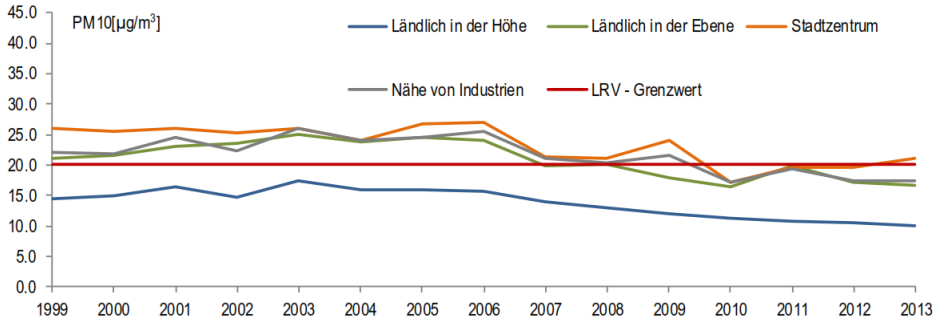
Messnetz Resival mit Walliser Standorttypen

Die Schadstoffbelastung im Kanton Wallis wird mit dem Messnetz Resival[17] bewertet. Dieses erfasst nicht die örtlichen Besonderheiten, sondern das Niveau der Luftverschmutzung in Referenzregionen. Die Messstationen repräsentieren folgende Walliser-Standorttypen: ländlich in der Höhe, ländlich in der Ebene, Nähe von Industrien und Stadtzentrum. Im Agglomerationsgebiet Brig-Visp-Naters befinden sich die beiden Messstationen Eggerberg (Standorttyp ländlich in der Höhe) und Brigerbad (Standorttyp Nähe von Industrien). In den folgenden Analysen werden die allgemeinen Aussagen der Walliser Luftschadstoffmessung betrachtet, mit vertiefter Analyse dieser beiden Messstationen.

Feinstaub PM 10

Die Feinstaub-Konzentrationen im Jahresmittel sind seit Beginn der Messungen (1999) relativ stabil geblieben, weisen aber seit 2006 eine leicht rückläufige Tendenz auf und liegen, mit Ausnahme der Stadtzentren, im Jahr 2013 knapp unter dem Grenzwert. (vgl. Abbildung 22). Die rückläufige Entwicklung der Jahresmittelwerte seit 2006 ist den auf Bundesebene und auf kantonaler Ebene ergriffenen Massnahmen zu verdanken und entspricht der landesweiten Tendenz. Die Anzahl Tage an denen der maximale Tageswert überschritten wird, liegt jedoch in allen Regionen, mit Ausnahme der Höhenregionen, über der Luftreinhalteverordnungs-Norm (LRV-Norm). Die Tageswert-Überschreitungen schwanken zudem seit 2007 ohne klare Tendenz.

Abbildung 22: PM10 – Jahresmittelwerte von 1999 bis 2013 nach Standorttypen [Quelle Daten und Abbildung: Resival Bericht 2013]



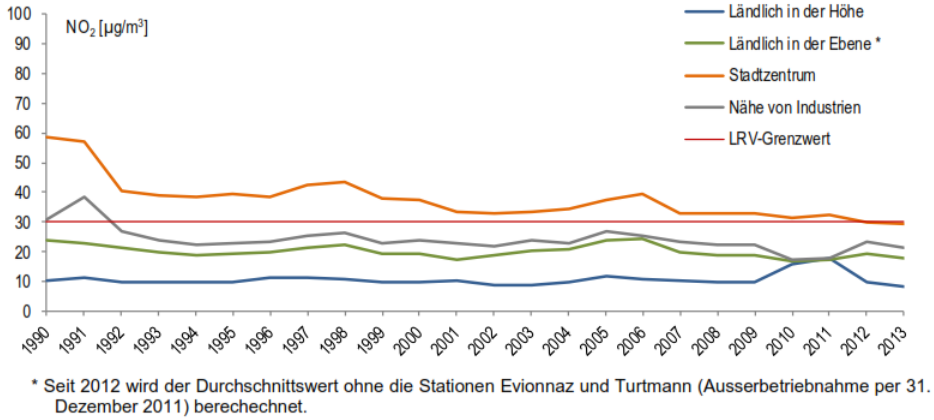
Stickstoffdioxid NO_2

Die NOx-Emissionen haben im Kanton Wallis von 8'300 Tonnen (1990) auf 3'060 Tonnen (2012) abgenommen. Dieser Rückgang ist auf Massnahmen in den Bereichen Strassenverkehr (Abgasreduktion dank Katalysatoren), Industrie (Sanierung der Anlagen) und Heizung (Systematische Kontrolle) zurückzuführen. Die LRV-Grenzwerte werden im Jahresmittel seit 2012 in allen Regionen eingehalten. Die Tagesnorm wurde jedoch in den Stadtzentren und Regionen in der Nähe von Industrien in den Jahren 2012 und 2013 mehrmals überschritten. In Abbildung 23 ist ersichtlich, dass die Werte

[17] Kanton Wallis (2013). Luftqualität im Wallis – Resival – Bericht 2013. Kanton Wallis, Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Dienststelle für Umweltschutz, Sitten.

vom Stadtzentrum zu den ländlich in der Ebene und den ländlich in der Höhe gelegenen Standorten abnehmen.

Abbildung 23: NO2 – Jahresmittelwerte von 1999 bis 2013 nach Standorttypen [Quelle Daten und Abbildung: Resival Bericht 2013]



3.6 Bisherige Entwicklung, Prognosezustand 2030

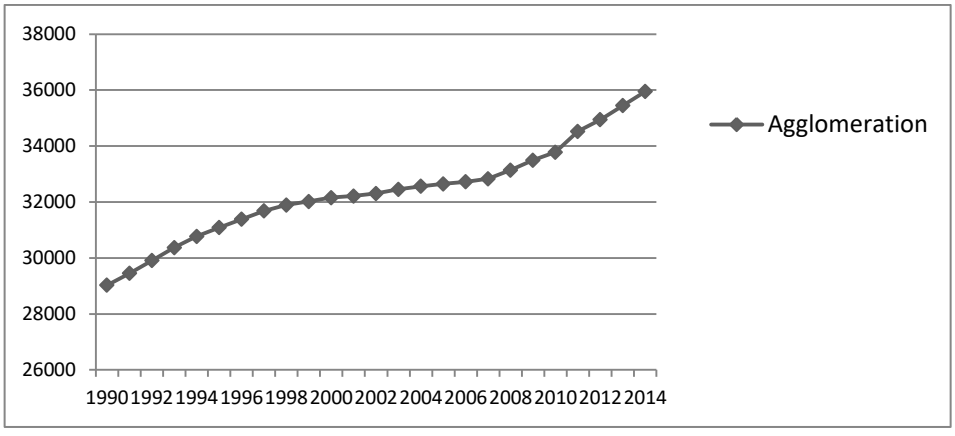
3.6.1 Vergangene Entwicklung

Bevölkerung

Unterschiedliche jährliche Wachstumsraten je nach betrachteter Zeitperiode

Im Zeitraum zwischen 1990 und 2014[18] ist die Bevölkerung der Agglomeration Brig-Visp-Naters von 29'028 auf 35'951 Personen gewachsen (vgl. Abbildung 24). Dies entspricht einer Zunahme von rund 28% in 24 Jahren (durchschnittlich 0.9% pro Jahr). Das Wachstum war aber nicht über ganze Zeitperiode gleich. Betrug in den Jahren 1991 bis 1996 das jährliche Wachstum 1.3%, flachte es zwischen 2000 und 2007 auf 0.3% ab, um dann zwischen 2010 und 2014 wieder auf 1.6% anzuwachsen.

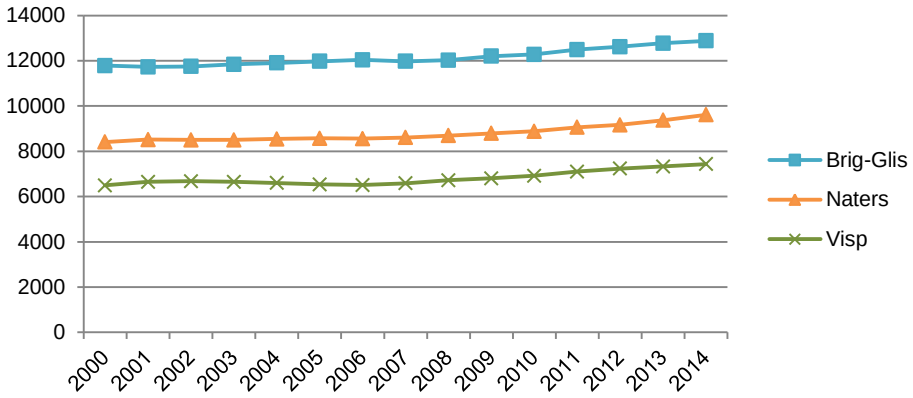
Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung in der Agglomeration 1990 – 2014 [Quelle Daten: Bundesamt für Statistik]



[18] Bundesamt für Statistik BfS. STATPOP. Ständige Wohnbevölkerung der Gemeinden, am 31.12, von 1990 bis 2014.

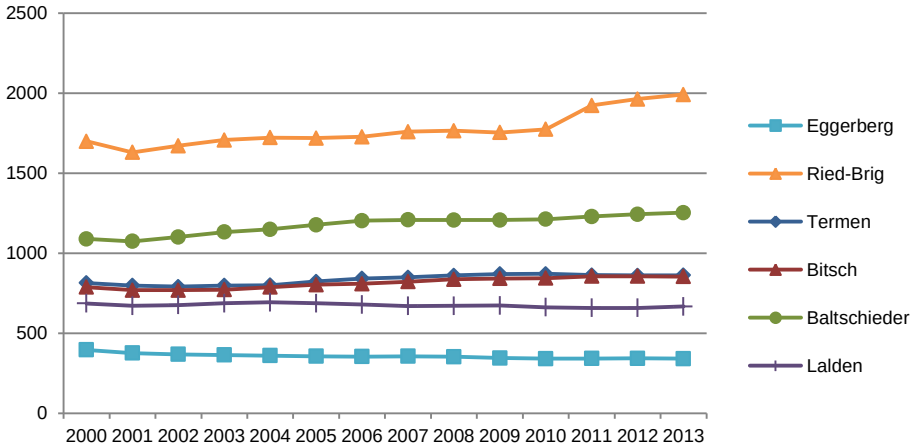
Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2014 in den einzelnen Gemeinden, ergibt sich folgendes Bild: Das grösste absolute Wachstum fand in den Kerngemeinden Brig-Glis (plus 1'095 Personen), Visp (plus 944 Personen) statt (vgl. Abbildung 25). Diese Gemeinden sind für 87% des gesamten Wachstums in der Agglomeration verantwortlich.

Abbildung 25: Bevölkerungsentwicklung in den Kerngemeinden 2000 – 2014 [Quelle Daten: Bundesamt für Statistik]



Gemeinden mit eher bescheidenem Zuwachs waren Baltschieder und Ried-Brig (vgl. Abbildung 26). Baltschieder wuchs zwischen 2000 und 2014 um 191 Personen (plus 18%) und Ried-Brig nahm um 304 Personen (plus 18%) zu. Bitsch weist ein Wachstum um 73 Personen auf (plus 9%), ebenso Termen mit einer Zunahme um 57 Personen (plus 7%). Die weiteren Umlandgemeinden haben ein geringes bis negatives Wachstumssaldo vorzuweisen. Während Lalden stagnierte verzeichnete Eggerberg sogar einen kleinen Bevölkerungsrückgang um 59 Personen (minus 15%).

Abbildung 26: Bevölkerungsentwicklung in den Umlandgemeinden 2000 – 2014 [Quelle Daten: Bundesamt für Statistik]



Das Wachstum in der Vergangenheit (2000 – 2014) war in der Agglomeration Brig-Visp-Naters mit 15.2% tiefer als im gesamten Kanton Wallis (ca. 20.1% Zunahme). Im Oberwallis stellt die Agglomeration Brig-Visp-Naters jedoch den zentralen Wachstumskern dar, da die Region Oberwallis insgesamt nur ein Wachstum von rund 6% aufwies. Das leicht akzentuierte Wachstum der Agglomeration in den letzten Jahren kann einerseits mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und der dadurch verbesserten Er-

reichbarkeit der Agglomeration zusammenhängen und andererseits mit der Zuwanderung aus peripher gelegenen Gemeinden in die Zentren im Tal. Wie weit diese Effekte in Zukunft anhalten werden, ist schwer einschätzbar.

Beschäftigte

Die Beschäftigtenentwicklung stagnierte in der Agglomeration Brig-Visp-Naters seit 1995 (vgl. Abbildung 27). Im Jahr 1995 verfügte die Agglomeration über 18'110 Beschäftigte. Dieser Wert stieg bis 2008 nur leicht auf 19'276 Beschäftigte an. Der Sprung von 2008 zu 2011 in allen nachfolgenden Diagrammen zur Beschäftigungslage ist der neuen Erfassungsmethode vom Bundesamt für Statistik seit 2011 zuzuschreiben. Die Betriebszählung BZ wurde 2008 zum letzten Mal durchgeführt und 2011 durch die Statistik der Unternehmensstruktur STATENT ersetzt. Dabei wurden erstmals auch Kleinstunternehmen berücksichtigt, was zu diesem markanten Sprung bei den Beschäftigten geführt hat. Seit 2011 sind in der Agglomeration die Beschäftigtenzahlen konstant bei etwa 22'000 geblieben.

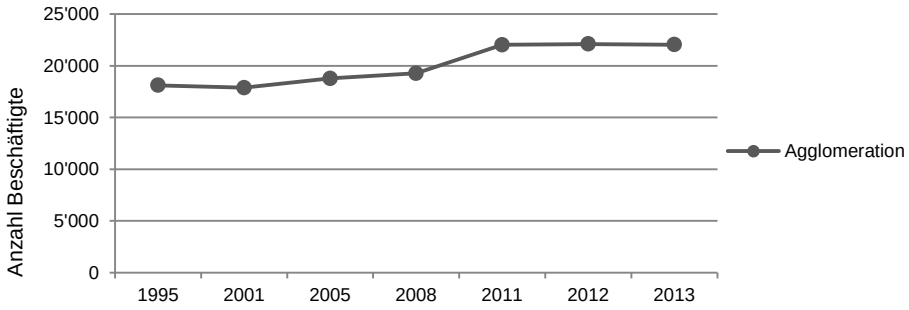
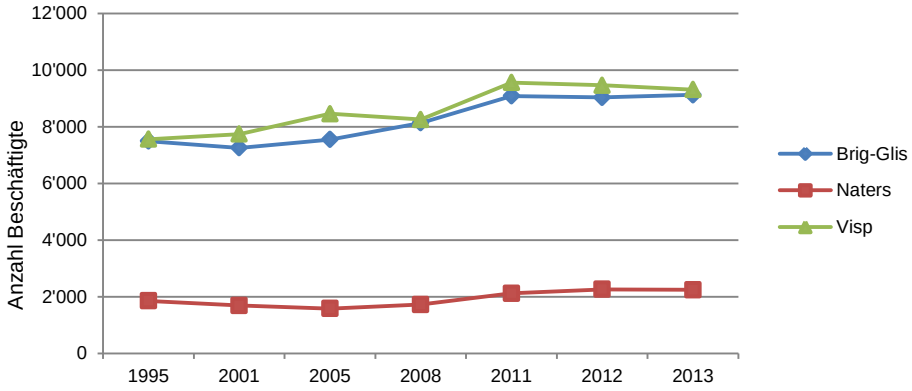


Abbildung 27: Beschäftigtenentwicklung in der Agglomeration Brig-Visp-Naters [Quelle Daten: Bundesamt für Statistik]

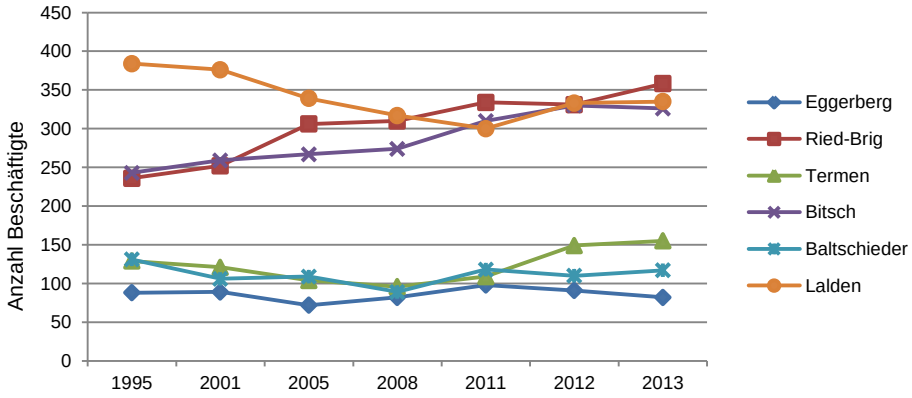
Die wichtigsten Motoren des wirtschaftlichen Wachstums waren die beiden Kerngemeinden Brig und Visp (vgl. Abbildung 28). In Visp ist vor allem die Lonza mit ihren chemischen Erzeugnissen als wichtige Arbeitgeberin zu nennen. In Brig hat das Transport- und Speditionsgewerbe einen überdurchschnittlichen Stellenwert. Weiter nimmt Brig die Rolle des Dienstleistungszentrums für das Oberwallis ein. In Brig nahmen die Beschäftigen von 1995 bis 2008 von 7'489 auf 8'135 Beschäftigte zu, in Visp von7'559 auf 8'252. Danach stagnierten für beide Gemeinden die Beschäftigtenzahlen zwischen 2011 und 2013. Die Beschäftigtenentwicklung in Naters stagnierte während der letzten rund zwanzig Jahre.

Abbildung 28: Beschäftigtenentwicklung in den Kerngemeinden der Agglomeration [Quelle Daten: Bundesamt für Statistik]



Innerhalb der Agglomeration Brig-Visp-Naters haben sich die Arbeitsplätze in den letzten zwanzig Jahren von den Umlandgemeinden ins Zentrum verlagert (vgl. Abbildung 29). In einigen Umlandgemeinden stagnierte die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen. Die Zunahmen, welche einzelne Gemeinden verzeichnen konnten, bewegen sich nominal auf tiefem Niveau (Bsp. Ried-Brig: Zunahme von 74 Beschäftigten zwischen 1995 und 2008).

Abbildung 29: Beschäftigtenentwicklung in den Umlandgemeinden der Agglomeration [Quelle Daten: Bundesamt für Statistik]



Das Beschäftigtenwachstum zwischen 1995 und 2008 lag im Kanton Wallis bei 6.5% (von 132'691 auf 141'290 Beschäftigte). Die Agglomeration Brig-Visp-Naters verzeichnete im gleichen Zeitraum ein Wachstum von 6.4%. Damit ist die Beschäftigtenlage der Agglomeration ähnlich dem kantonalen Durchschnitt gewachsen.

Neue Bevölkerungs- und Arbeitsplatzgebiete; verkehrsintensive Einrichtungen

Schaffung von neuen Flächen konzentriert sich auf Kerngemeinden

Die wichtigsten neuen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzgebiete und verkehrsintensiven Einrichtungen der letzten 15 bis 20 Jahre sind im Anhang A1 räumlich dargestellt. Neue, grössere Bevölkerungs- respektive Wohngebiete (Neueinzonungen) sind in Glismatten (Brig-Glis) und in Naters West entstanden. Neue, relevante Arbeitsplatzgebiete wurden in Visp West (Pomona und Wereya), Eyholz (Visp) und Gamsen respektive Glisergrund (Brig-Glis) geschaffen. Verkehrsintensiven Einrichtungen sind mehrheitlich im Segment Einkauf und zwar deckungsgleich mit dem neuen Arbeits-

platzgebiet beim Eyholz (Visp) und in der Nähe zum Glisergrund (Brig-Glis) entstanden.

Unfälle

Abnahme der Verkehrsunfälle

Während die Anzahl Personenfahrzeuge im Verkehr über die Jahre hinweg stetig zugenommen hat, sind die gemeldeten Unfälle im gleichen Zeitrahmen gefallen. Pro Zehntausend Fahrzeuge im Verkehr haben die Unfälle seit 1996 im Kanton Wallis deutlich abgenommen (vgl. Abbildung 30, der grosse Sprung zwischen 1996 und 1997 ist auf die Pflicht zur Benützung des Europäischen Unfallprotokolls zurückzuführen). Seit 2006 stagniert diese Unfallrate, obwohl im gleichen Zeitraum ca. 50'000 zusätzliche Fahrzeuge im Verkehr dazugekommen sind. Der Rückgang der Unfälle ist mehrheitlich auf verbesserte Fahrzeugtechnik und Strasseninfrastruktur sowie Temporeduktionen zurückzuführen. Dies zeigt sich insbesondere in der Anzahl Unfälle mit Verletzten und Toten. Die Anzahl Unfälle mit Todesfolge ist seit dem Jahr 2000 bis 2014 von 29 auf 17 Unfälle leicht gesunken. Die Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten ist seit 2000 bis 2014 von 385 auf 217 und die Anzahl Unfälle mit Leichtverletzten von 392 auf 296 deutlich gesunken (vgl. Abbildung 31).

Abbildung 30: Verkehrsunfälle pro Fahrzeuge im Verkehr, Kanton Wallis (Quelle: Kantonspolizei Wallis 2015)

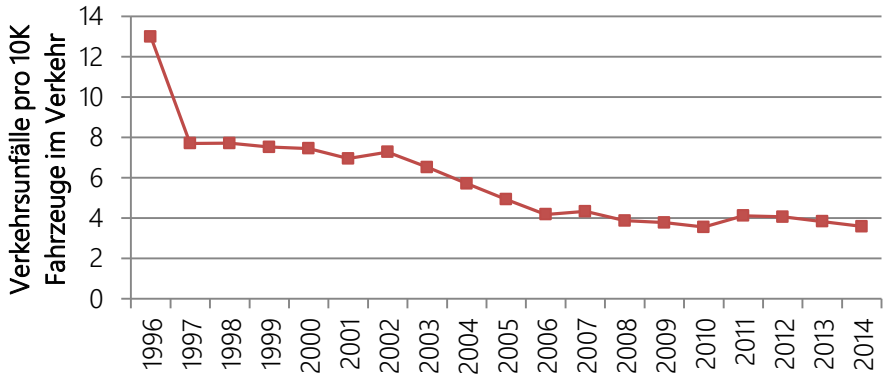
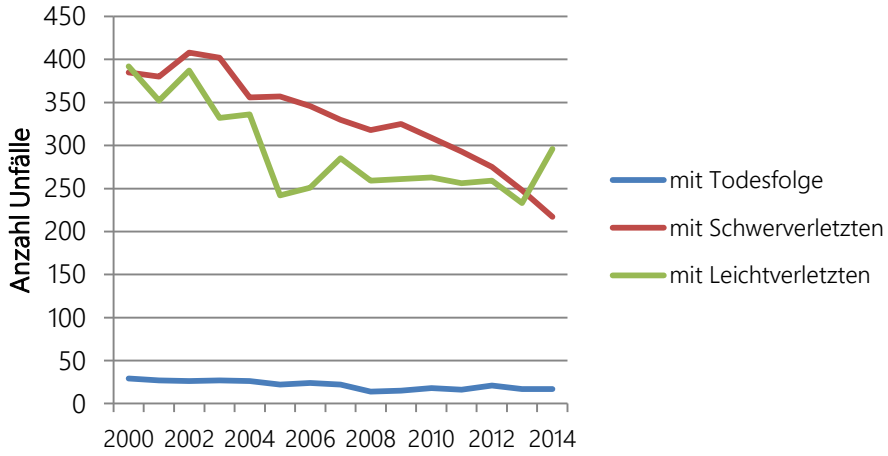


Abbildung 31: Anzahl Unfälle mit Personenschaden im Kanton Wallis zwischen dem Jahr 2000 und 2014 (Quelle: ASTRA, 2015)



Zunahme der Unfälle mit Fussgängern

Während sich die Anzahl verletzter Autoinsassen seit dem Jahr 2000 deutlich verringert hat (vgl. Abbildung 33), ist die Anzahl verletzter Fussgängerinnen und Fussgänger nicht im selben Masse gesunken (vgl. Abbildung 32).

Abbildung 32: Anzahl zu Schaden gekommene FussgängerInnen in Verkehrsunfällen im Kanton Wallis (Quelle: ASTRA, 2015)

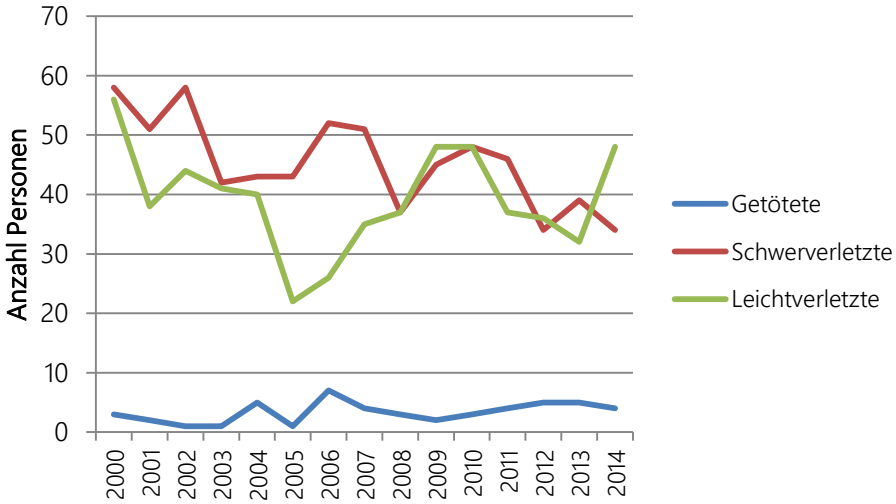
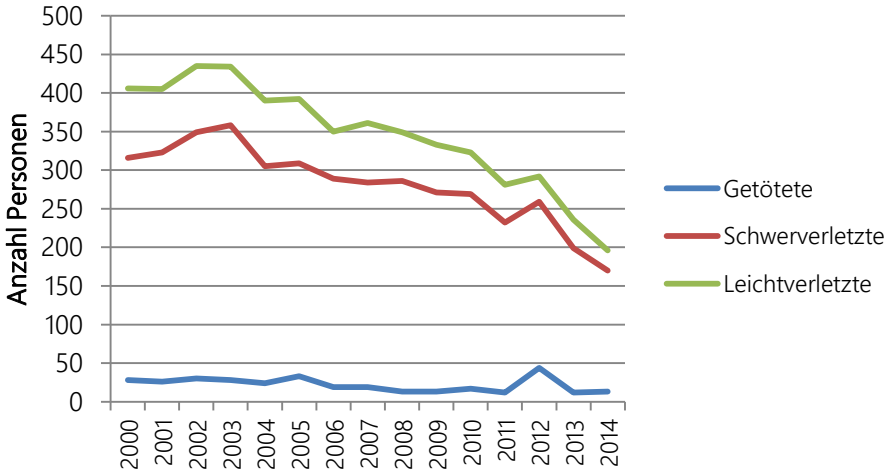


Abbildung 33: Anzahl zu Schaden gekommene Autoinsassen (FahrerInnen und MitfahrerInnen) im Kanton Wallis (Quelle: ASTRA, 2015)



3.6.2 Hypothesen 2030

Bevölkerung

Rahmenbedingungen der Bevölkerungsentwicklung

Das demografische Wachstum des Kantons in den nächsten 25 Jahren ist in erster Linie auf den Einwanderungsüberschuss aus dem Ausland zurückzuführen. Der interkantonale Wanderungssaldo trägt ebenfalls zu diesem Wachstum bei. Der Geburtenüberschuss wird ab 2018 zu einem Sterbe-

überschuss[19]. Diese Rahmenbedingungen gelten grundsätzlich auch für die Agglomeration Brig-Visp-Naters.

Bevölkerungsprognose Kanton

Der Kanton hat für seine Bevölkerungsprognosen drei mögliche Szenarien (tief, mittel, hoch) erarbeitet. Diese Szenarien gehen von unterschiedlichen jährlichen Wachstumsraten im Zeitraum 2011 bis 2020 und 2021 bis 2030 sowie 2031 bis 2040 aus (vgl. Tabelle 7). Der Kanton Wallis hat im Rahmen des kantonalen Richtplans das hohe Szenario des kantonalen Amtes für Statistik und Finanzausgleich als Basis genommen. Dieses entspricht in etwa dem mittleren BfS-Szenario 2015. Die Agglomeration übernimmt dieses Szenario vom Kanton als Grundlage für die weiteren Festlegungen im AP 3G und hält sich demnach an die übergeordneten Festlegungen des Kantons. Die Wahl des Szenarios hat insbesondere Auswirkungen auf den Handlungsbedarf im Bereich der Siedlungsentwicklung. Auch mit Annahme des hohen Szenarios wird der Handlungsbedarf bezüglich der Dimensionierung der Bauzonen weiterhin gross bleiben.

Tabelle 7: Jährliche Wachstumsraten der Bevölkerungsprognosen [Quelle Daten: KASF Kanton Wallis]:

	Jährliche Wachstumsrate		
Kanton Wallis	2011 - 2020	2021 - 2030	2031 - 2040
Gemäss hohem Szenario	1.3 %	0.9 %	0.6 %
Gemäss mittlerem Szenario	1.2 %	0.5 %	0.2 %
Gemäss tiefem Szenario	1.0 %	0.1 %	- 0.2 %

Wachstum im Oberwallis

Im Vergleich zu den anderen Regionen des Kantons Wallis wächst das Oberwallis zwar auch, ein stärkeres Wachstum findet aber im Mittelwallis und Unterwallis statt. Die kantonale Prognose ist nicht bis auf die Ebene der Gemeinden heruntergebrochen. Deshalb lassen sich keine eindeutig belastbaren Rückschlüsse auf die Entwicklung der Gemeinden der Agglomeration Brig-Visp-Naters ziehen.

Vom Kantonalen Amt für Statistik und Finanzausgleich (KASF) wurde allerdings eine Schätzung für die Sub-Regionen (MS2) Visp-Raron und Brig-Naters im Kanton Wallis für das Jahr 2030 erstellt. Daraus wurde eine Abschätzung für die Agglomeration abgeleitet (vgl. Tabelle 8). Diese Schätzung basiert auf dem hohen Szenario des KASF Kanton Wallis, welches dem mittleren BfS-Szenario 2015 entspricht.

[19] KASF (2014). Demografische Perspektiven bis 2040 – Wallis und seine Regionen. Kantonales Amt für Statistik und Finanzausgleich, Sion.

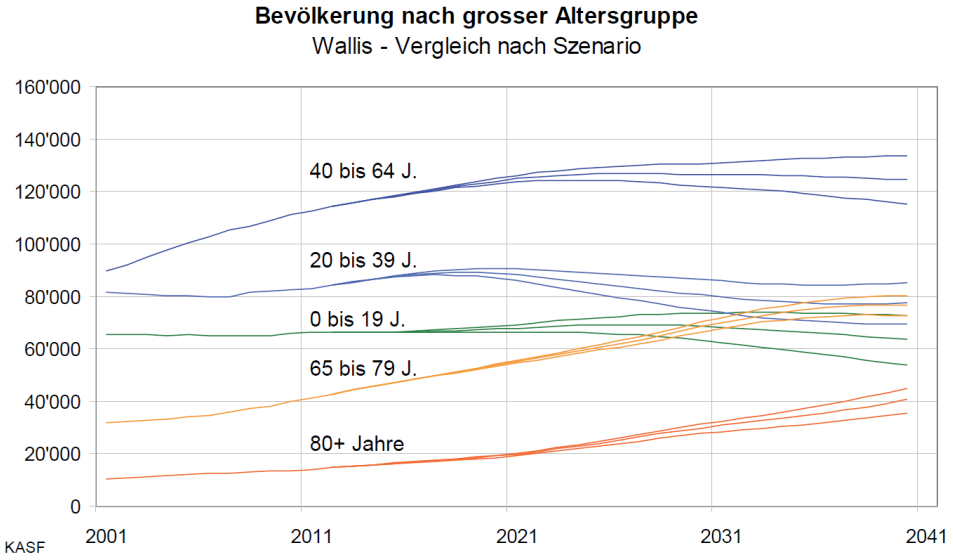
Tabelle 8: Schätzung Einwohnerwachstum [Quelle Daten: KASF Kanton Wallis]

Schätzung Einwohnerwachstum		
	2014	2030 (hohes Szenario)
Kanton Wallis	331'763	391'925
Agglomeration (Schätzung KASF)	36'134	39'975

Entwicklung der Altersstruktur

Zurzeit weist die Bevölkerung im Kanton Wallis eine ausgeglichene Altersstruktur auf[20]. Dies wird sich in den nächsten zwanzig bis dreissig Jahren jedoch ändern. Der Anteil der 0-19-Jährigen sinkt gemäss kantonaler Prognose von 21% im Jahr 2010 auf 18% im Jahr 2030 und auf 17% im Jahr 2040. Der Anteil der 65-Jährigen und Älteren steigt zwischen 2010 und 2030 von 17% auf 26% und erreicht Ende 2040 31%. Der Anteil der 20-64-Jährigen sinkt von 62% (2010) auf 55% im Jahr 2030 und auf 53% im Jahr 2040. Dieser Trend zur Überalterung dürfte im ganzen Kanton spürbar sein und demnach auch auf das Gebiet der Agglomeration Brig-Visp-Naters zutreffen. Dieser Entwicklung soll insbesondere bei der Planung der öffentlichen Infrastrukturen und beim Wohnungsbau Rechnung getragen werden.

Abbildung 34: Bevölkerungsentwicklung im Kanton Wallis (Quelle Abbildung: KASF, 2015)



Beschäftigte

Eine Beschäftigtenprognose für den Kanton Wallis liegt nicht vor. Die mutmassliche Beschäftigtenentwicklung für die Agglomeration erfolgt deshalb mit Hilfe einer Trendextrapolation.

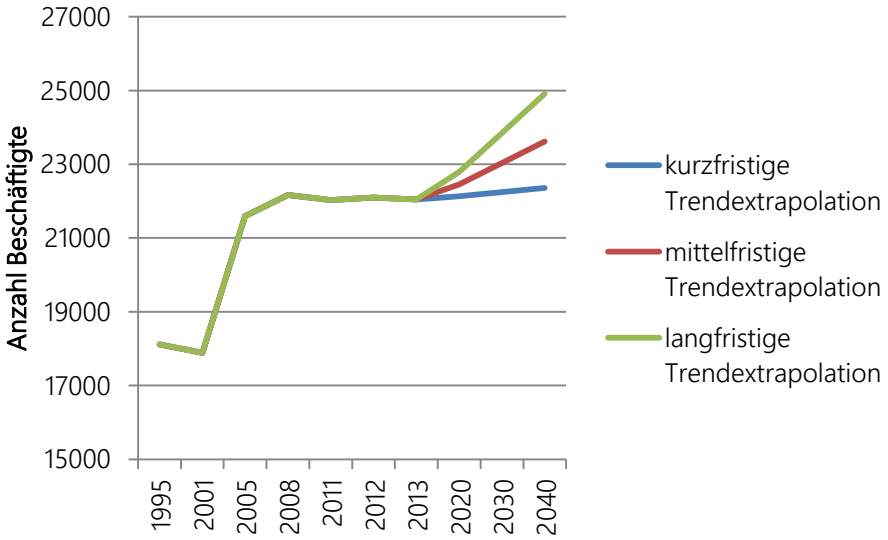
[20] BfS (2015). Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Kantone 2005-2050, Kanton Wallis. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

Tabelle 9: Trendextrapolationen Beschäftigte [Quelle Daten: BfS STATENT 2013]:

	Jährliche Wachstumsrate		
	Kurzfristige Trend-extrapolation (2011 – 2013)	Mittelfristige Trend-extrapolation (2005 – 2013)	Langfristige Trend-extrapolation (1995 – 2008)
Kanton Wallis	0.56%	1.2*%	1.33%
Agglomeration	0.05%	0.3*%	1.1%
*Zahlen für 2005 und 2008 geschätzt nach STATENT Methode für Vergleichbarkeit			

Die verschiedenen Trends für die Agglomeration zeigen ein jährliches Beschäftigtenwachstum zwischen 0.05% und 1.10% (vgl. Tabelle 9). Die Wachstumsraten liegen erwartungsgemäss unter denjenigen des Kantons (0.56 - 1.33%). Die Trends wurden so gewählt, um der Thematik der neuen Datenerfassung und der globalen Wirtschaftskrise gerecht zu werden. Zwischen 2008 und 2011 wurde die Erhebungsmethode geändert (neu STATENT). Für die Jahre 2005 und 2008 wurden vom Bundesamt für Statistik Schätzungen erstellt, um die älteren Betriebszählungsdaten vergleichbar zu machen. Abbildung 35 zeigt die drei Trendextrapolationen für die Agglomeration. Bis 2030 heisst das, dass es rund 900 zusätzliche Beschäftigte in der Agglomeration geben wird (ca. 1'500 bis 2040).

Abbildung 35: Trendextrapolationen Beschäftigte für die Agglomeration Brig-Visp-Naters



Werden die bisherigen kurz- bis langfristigen Entwicklungstrends der Beschäftigten extrapoliert, kann bis ins Jahr 2030 mit einem Zuwachs zwischen 2'00 und 2'000 Beschäftigen gerechnet werden (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Trendextrapolationen Beschäftigte für die Agglomeration Brig-Visp-Naters

Beschäftigte Agglomeration	1995	2008	2013	2030	2040
Bisherige Entwicklung	18'110	19'276	22'049	-	-
Kurzfr.Trendextrapolation (2011 – 2013)	-	-	22'049	22'245	22'360

Mittelfr.Trendextrapolation (2005 – 2013)	-	-	22'049	23'036	22'616
Langfr. Trendextrapolation (1995 – 2008)	-	-	22'049	23'852	24'913

Es scheint plausibel, dass sich die Entwicklung für die nächsten zwanzig Jahre in diesen Grössenordnungen bewegen kann. Wie immer bei Trendexplorationen können aber kurzfristige Events nicht antizipiert werden. Vergleicht man den Zuwachs an Beschäftigten mit den noch nicht überbauten Flächen der Bauzonen, so zeigt sich, dass die Beschäftigtenentwicklung durch die ausgeschiedenen Potentiale problemlos aufgenommen werden kann. Ein gewisses Klumpenrisiko bildet die Firma Lonza, welche eine grosse Anzahl Personen in Visp beschäftigt. Entscheide dieses Unternehmens können einen grossen Einfluss auf die Beschäftigtenentwicklung der Agglomeration haben.

Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels auf die Beschäftigung

Die Vorher-Nachher-Analyse über die Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels vom Amt für Raumentwicklung[21] kommt zum Schluss, dass die Auswirkungen des Tunnels aufgrund der globalen Wirtschaftskrise noch nicht bemerkbar, bzw. auswertbar sind. Die Studie argumentiert aber, dass der grösste Zuwachs eher in der Parahotellerie aufgrund der erhöhten Tourismusnachfrage zu finden sei und dies die strukturellen Risiken bei starken Nachfrageschwankungen in Zukunft verstärken wird.

Motorisierter Individualverkehr

Die Entwicklung der Verkehrsmengen auf den wichtigsten Strassenachsen (Hochleistungsstrassen sowie Umfahrungsstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets und wichtige Innerortsachsen innerhalb Siedlungsgebiet) werden wie folgt abgeschätzt (vlg. Tabelle 11).

Tabelle 11: Entwicklung der Verkehrsmengen auf den wichtigsten Strassenachsen [Quelle Daten: Zählstellen 2014 und Prognosen gemäss Kanton Wallis]

	DTV 2014 [Fz/d]	DTV 2030 [Fz/d]
A9 Vispertaltunnel	3'100	13'600
A9 Tunnel Eyholz	-	11'400
A9 Tunnel Gamsen	14'600	20'600
T9 Visp Grosseya	17'000	2'500
Entlastungsstrasse Lalden	3'500	3'100
Tunnel Umfahrung Brig- Naters	13'500	15'800
T9 Visp Ost (Eyholz)	21'000	12'100

[21] ARE (2012). Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels. Schlussbericht, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

T9 Brig (Gliserallee)	10'100	11'700
T9 Brig (Gliserallee / Saltina)	13'000	15'000
Brig Glismattenstrasse	13'300	16'000
Naters Furkastrasse	7'200	9'400

Aufgrund der ausgewiesenen Entwicklungspotenziale der Gemeinden Brig-Glis und Naters könnte jedoch die Verkehrserzeugung allein auf dem Gebiet der Gemeinde Brig-Glis um 40 bis 45% bis 2030 zunehmen (55'000 Fz/Tag)[22]. Die Umlegung des Neuverkehrs auf die bestehenden Strasseninfrastrukturen könnte zu hohen Verkehrszunahmen von + 30 bis 130% führen. Dies würde zu massiven Überlastungen der heute bereits kritischen Knoten führen und die Lebensqualität im Siedlungsraum stark verschlechtern.

Verkehrsentlastung in Visp, Zunahme in Brig-Glis und Naters

Aufgrund der geschätzten Verkehrsentwicklung begünstigt die Fertigstellung der A9 das Verkehrswachstum. Im Raume Visp wird eine teilweise Verkehrsverlagerung von der T9 auf die A9 stattfinden. Die Innerortsstrecken in Visp werden deutlich entlastet, in Brig-Glis und Naters wird der Verkehr jedoch auf den Innerortsstrecken zunehmen. Auf der Glismattenstrasse und der Gliserallee in Brig ist mit hohen Verkehrsbelastungen und damit mit vermehrten Staus zu rechnen. Dabei handelt es sich zu einem grossen Teil um Binnenverkehr, der nicht durch Umfahrungsstrassen vermindert werden kann.

Öffentlicher Verkehr

Nachfrageerhöhung durch Bevölkerungswachstum

Beim öffentlichen Verkehr wird angenommen, dass das gute Angebot der nationalen / internationalen Zugsverbindungen noch intensiver genutzt wird. Innerhalb der Agglomeration wird sich die Nachfrage aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums generell erhöhen. Bei den regionalen Verbindungen in die Umlandgemeinden wird sich die Nachfrage entsprechend der Bevölkerungsentwicklung verändern. Die interregionale und internationale Nachfrage hat mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels stark zugenommen und wir in Zukunft weiterhin durch die strukturellen Schwankungen (globale Wirtschaft und Frankenstärke) beeinflusst werden. In einzelnen Gemeinden ist mit einer Zunahme der Nachfrage zu rechnen, in anderen wird es schwierig sein, ein notwendiges Nachfragepotential aufrecht zu erhalten. In der Kerngemeinde Visp wird das Bedürfnis nach einem eigenen Ortsbus weiterhin bestehen bleiben.

[22] Transitec / sbp (2015). Erschliessungskonzept Brig-Glis. ASTRA, Kanton VS, Stadtgemeinde Brig-Glis.

Mobilitätsverhalten

Die aktuellen Daten zum Modal-Split im Agglomerationsgebiet sind mit grossen Unsicherheiten belastet (vgl. Kapitel 3.3), deshalb können im Folgenden nur allgemeine Prognosen getroffen werden.

Mobilitätsverhalten abhängig von der räumlichen Entwicklung

Die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens ist abhängig von der räumlichen Bevölkerungsentwicklung. Findet die Entwicklung mehrheitlich in den Kerngemeinden statt, werden sich beim Modalsplit keine grossen Änderungen ergeben. Falls die Bevölkerungsentwicklung u.a. auch aufgrund des grossen Angebots an Bauland vorwiegend in den Umlandgemeinden stattfindet, ist mit einer Verschiebung des Modalsplits in Richtung MIV zu rechnen. Die vermehrte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs kann sicher durch den entsprechenden Ausbau des Angebots unterstützt werden. Wichtig sind zudem weitere Anstrengungen im Bereich des Mobilitätsmanagements.

Unfälle

Analysiert man die aktuellen Trends zu den Unfällen im Kanton Wallis, so kann davon ausgegangen werden, dass Unfälle mit Verletzten weiter rückläufig sein werden. Der Rückgang wird aber nicht für alle Verkehrsbeteiligten gleichermassen stark sein. Während die verbesserte Technik der Autos die Insassen immer besser schützen kann (vgl. Abbildung 36), bleiben Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer weiterhin gefährdet (vgl. Abbildung 37). Hier gilt es die Infrastruktur sowie die Übersichtlichkeit bei Strassenquerungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, aber auch für Velofahrerinnen und Velofahrer, bei Unfallschwerpunkten vertiefter zu analysieren.

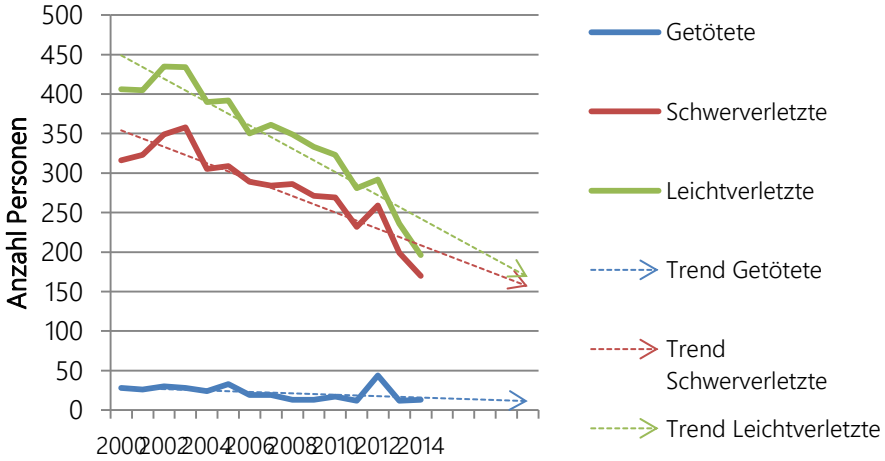
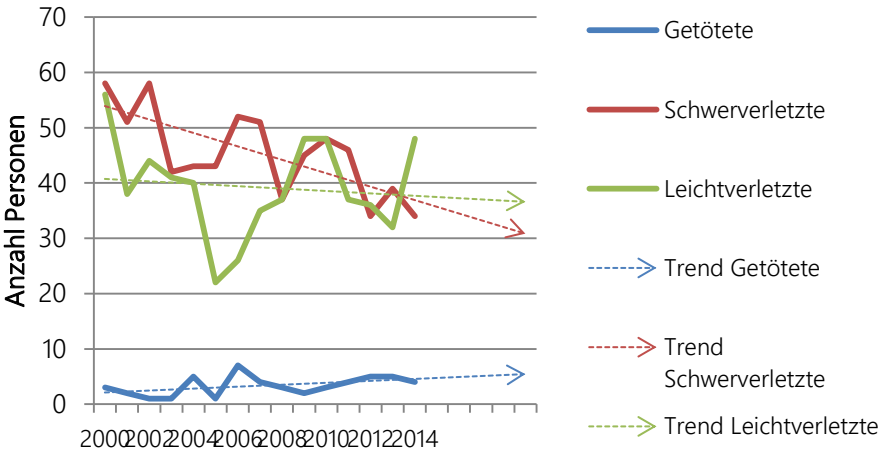


Abbildung 36: Trendextrapolation verletzte Autoinsassen (Quelle Daten: ASTRA, eigene Prognose)

Abbildung 37: Trendextrapolation verletzte FussgängerInnen (Quelle Daten: ASTRA, eigene Prognose)



3.7 Potenziale, Schwachstellen und Herausforderungen

Die folgenden dargestellten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) basieren auf der vorliegenden Analyse des Ist-Zustand und den Entwicklungspotenzialen. Die Herleitung dieser Punkte und insbesondere auch der Herausforderungen gestaltete sich jedoch als iterativer Prozess und wurde bei der Erarbeitung der AP 2G und AP 3G laufend vertieft.

3.7.1 Siedlung und Landschaft

In Tabelle 12 sind die wichtigsten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Agglomeration im Themenbereich Siedlung und Landschaft dargestellt.

Tabelle 12: Wichtigste Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Themenbereich Siedlung

Siedlung und Landschaft	
Stärken	**Schwächen**
Siedlung • Attraktive Kernzonen • Gute Wohnqualität • Relativ dichte Zentren in den Kerngemeinden • Verbesserte Gestaltung öffentlicher Räume mit Stadt- und Kleinparks • Gemeinsame Standortkriterien für VE	*Siedlung* • Entleerung der Dorfkerne in den Umlandgemeinden • Teilweise unternutzte Zonen (EFH anstelle MFH) in Kern- und Umlandgemeinden • Ungenügende Gestaltung der Gewerbegebiete entlang der T9 • Teilweise ungenügende Erschliessung der Gewerbegebiete entlang der T9
Landschaft • Klar strukturierte Grossform (Alpenflanken, Talboden, Hauptfluss) • Wichtige Gebiete sind geschützt (Biela Ried-Brig, Schlüsselacker Visp etc.) • Intakte kulturhistorische Zeugnisse	*Landschaft* • Wichtige Landschaften und Erholungsräume sind nicht konsequent ausgeschieden • Zersplitterung des landschaftlichen Zusammenhangs • Keine zusammenhängenden, nur bruchstückhafte Freiräume im Talboden
Tourismus und Freizeit • Attraktive und intakte Landschaft • Zentrale Lage zwischen international bekannten Tourismusdestinationen • Gute Erreichbarkeit für Tagestouristen	*Tourismus und Freizeit* • Unzureichende Hotellerie und Gastronomie • Kerngemeinden häufig nur als Umsteige resp. Durchfahrtsorte genutzt
Chancen	**Risiken**
Siedlung • Koordinierte Siedlungsentwicklung in der Agglomeration • Reservezonen an optimalen Lagen für Freizeit- und Erholungsnutzung • Gemeinsame Definition von Entwick-	*Siedlung* • Verlust an Wohnqualität durch Verdichtung von Siedlungsgebieten • Starker Einfluss der Eigeninteressen vieler Grundeigentümer und der Gemeinden • Zu grosse Bauzonenreserven erschweren

lungsschwerpunkten • Zweitwohnungsinitiative sorgt kurzfristig für weniger Zersiedlung	Siedlungsentwicklung nach Innen • Zersiedelung resp. unkoordinierte Entwicklung • Eingezonte wertvolle Kulturlandschaft wird zunehmend überbaut • Unattraktive Gewerbezonen machen Agglomeration unattraktiv
Landschaft • Aufwertungsmöglichkeiten durch 3. Rhonekorrektur • Reservezonen an optimalen Lagen für Freizeit- und Erholungsnutzung	*Landschaft* • Starker Siedlungsdruck auf Freiflächen
Tourismus und Freizeit • Ergänzende Tourismus- und Freizeitangebote entwickeln • Stärkung von autoarmen Freizeitnutzungen • Verbesserung der Wirtschaftskraft durch Erhöhung der Inlandnachfrage • Zweitwohnungsinitiative stärkt organisierte Hotelleriebetriebe	*Tourismus und Freizeit* • Entwicklung der Angebotsinfrastruktur in Konkurrenz zu den umliegenden Destinationen • Zunehmender Druck auf Landschaft, Siedlung und Verkehrsinfrastrukturen durch Zunahme von Gästen • Zweitwohnungsinitiative reduziert Ferienwohnungstourismus

Herausforderungen im Themenbereich Siedlung

- Generell haushälterischer Umgang mit dem Boden, Ausrichtung der Siedlungsentwicklung nach Innen insbesondere in den Umlandgemeinden mit ihrer tiefen Siedlungsdichte und grossen Bauzonenreserven.
- Wahrung des Gleichgewichts zwischen Siedlungsdichte und Wohnqualität in den Kerngemeinden.
- Entwicklung einer gemeindeübergreifenden Strategie für die Siedlungsentwicklung im Agglomerationsgebiet.
- Entwicklung einer gemeindeübergreifenden Strategie für die Attraktivierung der Gewerbezonen in den drei Kerngemeinden, Koordination und Aufwertung der Flächen für gewerbliche Nutzungen.
- Entleerung der Dorfkerne in den Umlandgemeinden vermeiden.

Herausforderungen im Themenbereich Landschaft

- Aufwertung und Sicherung der noch bestehenden Landschaftselemente im heutigen Umfang.
- Sicherung der heute noch vorhandenen Freiräume zwischen den Gemeinden (Kern- und Umlandgemeinden, Umland- und Umlandgemeinden sowie zwischen den Kerngemeinden Visp und Brig-Glis).
- Ästhetisches, soziales und ökologisches Potenzial sehen, nutzen und ausbauen.
- Aktive Gestaltung und Inwertsetzen der Landschaft.

- Schaffung eines ausgewogenen Angebots an Freiraumtypen im Siedlungsgebiet.

Herausforderungen im Themenbereich Tourismus und Freizeit

- Touristische Positionierung ohne Konkurrenzierung der umliegenden Destinationen
- Schaffung und Förderung von Angeboten für Tourismus und Freizeit mit autoarmer Mobilität

3.7.2 Verkehr (MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr)

In Tabelle 13 sind die wichtigsten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Agglomeration im Themenbereich Verkehr nach MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr dargestellt.

Tabelle 13: Wichtigste Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Themenbereich Verkehr

Verkehr	
Stärken	Schwächen
Motorisierter Individualverkehr • Gute Infrastruktur vorhanden • Parkplatzbewirtschaftung in den Kerngemeinden • Mit 1.46 verunfallte Personen pro 1'000 Einwohner wenig Unfälle mit Verletzten oder Getöteten	*Motorisierter Individualverkehr* • Verkehrskonzentration in Brig (Bildackerkreisel, Glismattenstrasse, Dennerkreisel) • Überlastete Knoten und Strassenabschnitte mit entsprechender Lärmbelastung, u.a. verursacht durch durchfahrenden Tourismus-/Freizeitverkehr • Trennwirkung Verkehr in Dorfkernen • Sicherheitsdefizite auf stark belasteten Ortsdurchfahrten und an überlasteten Knotenpunkten • Sicherheitsdefizite ausserorts • Gratis-Parkierung in den Gewerbegebieten
Öffentlicher Verkehr • Gutes Angebot vorhanden, seit Eröffnung des Lötschbergtunnels insbesondere auch im Fernverkehr • Bahnhöfe mit ÖV-Erschliessungsgüte A in Visp und Brig	*Öffentlicher Verkehr* • Beschränktes Nachfragepotenzial in Umlandgemeinden • Trennwirkung der Bahnhöfe Visp und Brig im Siedlungsgebiet
Fuss- und Veloverkehr • Tempo 30- Zonen bringen gute Verkehrssicherheit und Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger • Attraktive Fussgängerzonen • „Rote Meile" im gesamten Agglomerationsgebiet • Attraktives Wander- und Bikewegenetz für Einheimische und Gäste	*Fuss- und Veloverkehr* • Mischflächen mit hohen Tempounterschieden • Zu hohe Anzahl verunfallter Fuss- und Veloverkehrsteilnehmender in der Agglomeration, sowohl innerorts als auch ausserorts • Enge Platzverhältnisse für Velofahrende in den Siedlungsgebieten • Ungenügende Erschliessung von Arbeits-

platzstandorten und Gewerbegebieten

Chancen	Risiken
Motorisierter Individualverkehr • Verkehrsentlastung durch A9 im Siedlungsgebiet • Senkung der Unfallhäufigkeiten und -schwere	*Motorisierter Individualverkehr* • Verkehrszunahme durch Eröffnung A9 • Entlastungseffekte innerorts werden ohne flankierende Massnahmen wieder kompensiert • Unkoordinierte Erschliessung von Gewerbezonen führt zu Umwegfahrten und Verkehrszunahmen
Öffentlicher Verkehr • Gute Anschlussmöglichkeiten durch Bahnhöfe in Visp und Brig • Potenzial grosser Firmen für Mobilitätsmanagement (Förderung ÖV) • Laufende Umgestaltung Bahnhof Brig	*Öffentlicher Verkehr* • Abbau beim ÖV-Regionalverkehr (Postauto) • Veränderung Modalsplit zugunsten MIV (bei Zersiedelung)
Fuss- und Veloverkehr • Potenzial für weitere Verkehrsberuhigungen im Siedlungsgebiet • Vorhandene Fusswege zu / in Naherholungsgebieten aufwerten	*Fuss- und Veloverkehr* • Abnahme Anteil Fuss- und Veloverkehr durch stärkere Trennung Wohn- und Arbeitsplatz • Abnahme Fuss- und Veloverkehrsanteil durch unzureichende Verkehrssicherheit

Herausforderungen im Themenbereich Verkehr

Gemäss heutigem Trend wird es beim Strassenverkehr in Zukunft insbesondere in Brig (Bildackerkreisel/Überlandstrasse/Glismattenstrasse), zu vermehrten Kapazitätsüberlastungen und Verkehrsstaus kommen. Diese werden die Verkehrsabwicklung und -sicherheit der ganzen Agglomeration betreffen. Die grossräumigen Umfahrungsstrassen sind gebaut resp. im Bau (A9). Um diesen Trend zu brechen, muss insbesondere versucht werden, die Attraktivität des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs weiter zu erhöhen. Die Stadt Brig-Glis hat dies erkannt und zusammen mit Kanton und Bund eine Studie[23)] erarbeitet. Die Erkenntnisse daraus sind ins vorliegende AP 3G eingeflossen:

- MIV: Überlastungen des Strassennetzes in Brig-Glis und damit ÖV-Behinderungen durch neues Strassenregime und ÖV-Priorisierung vermeiden.
- ÖV: Erhaltung und Optimierung der heutigen Postautokurse in die Umlandgemeinden.
- Fuss- und Veloverkehr: Schaffung von genügend Platz auf den engen Strassen im Siedlungsgebiet für Fussgänger und Velofahrerinnen. Temporeduktionen für mehr Sicherheit und Attraktivität.

23) Transitec / sbp (2015). Erschliessungskonzept Brig-Glis. ASTRA, Kanton VS, Stadtgemeinde Brig-Glis.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass der Ausbau der Tourismusangebote nicht zu mehr MIV in der Agglomeration führt. Hier sind insbesondere autoarme Freizeit- und Tourismusnutzungen zu fördern.

4 Zukunftsbild der Agglomeration

4.1 Übergeordnete Einbettung

4.1.1 Kantonales Raumentwicklungskonzept

Koordination von raumwirksamen Tätigkeiten im Wallis

Das seit 1. Januar 2015 vorliegende Kantonale Raumentwicklungskonzept (KREK) ist Teil des kantonalen Richtplans Wallis im Sinne von Art. 6 RPG. Es bildet den übergeordneten strategischen Rahmen für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten im Kanton und für die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans.

Mittel- und langfristige Perspektiven

Das KREK zeigt den Gemeinden die mittel- und langfristigen Raumplanungsperspektiven des Kantons auf und gibt Impulse für die Entwicklung auf interkommunaler Ebene. Das KREK trägt damit zu einer koordinierten Raumentwicklung zwischen den verschiedenen institutionellen Ebenen und einer rationellen Bodennutzung bei.

Breite Abstützung und AkzeptanzBreite Abstützung und Akzeptanz

Das KREK wurde durch eine Arbeitsgruppe erarbeitet, der unter anderem Vertreter der sozioökonomischen Regionen angehörten und die methodisch und technisch durch externe Experten unterstützt wurde. Anschliessend wurde der Entwurf mit den betroffenen kantonalen Dienststellen sowie den Gemeinden im Rahmen von Workshops diskutiert und zur öffentlichen Vernehmlassung unterbreitet. Das KREK wurde am 11. September 2014 durch den Grossen Rat genehmigt und ist am 1. Januar 2015 in Kraft getreten[24)].

Grundsätze der kantonalen Raumentwicklung

Im KREK formuliert der Kanton Wallis seine Grundsätze für die Raumentwicklung:

- Entwickeln von differenzierten, sich ergänzenden und solidarischen Räumen im Wallis
- Nutzen und schützen des Lebensraums und der natürlichen Ressourcen in ausgewogener Weise
- Stärken der Verbindung mit und der Offenheit gegenüber den Nachbarräumen
- Fördern der überkommunalen Zusammenarbeit

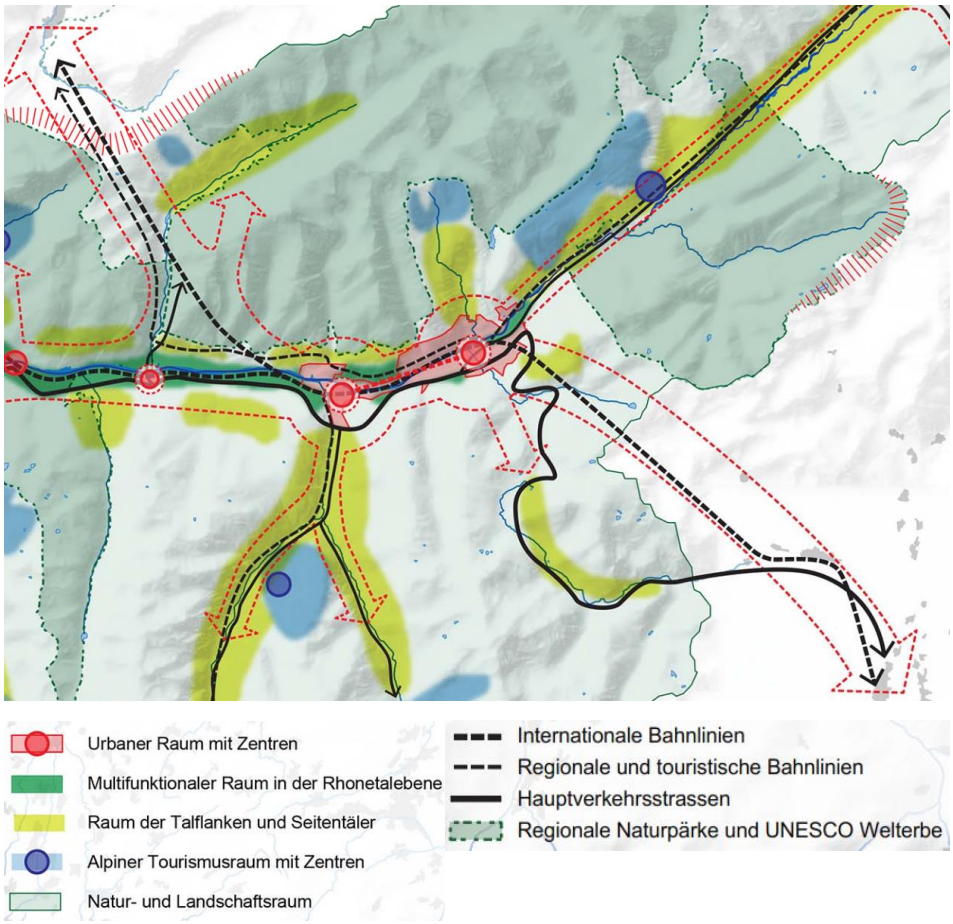
Raumtypologie im KREKRaumtypologie

Das KREK unterscheidet fünf Raumtypen, welche für das Oberwallis gemäss Abbildung 38 differenziert werden. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters

[24] Kanton VS (2015). Kantonales Raumentwicklungskonzept. Dienststelle für Raumentwicklung, Sitten.

wird im Raumtyp „Urbaner Raum mit Zentren" als das wirtschaftliche und industrielle Zentrum und der Verkehrsknoten des Oberwallis ausgewiesen.

Abbildung 38:
Ausschnitt aus dem KREK



Raumentwicklungsstrategien im KREK

Das KREK formuliert zudem detaillierte Raumentwicklungsstrategien für folgende Bereiche, wobei darauf verzichtet wird, die Inhalte der einzelnen Strategien an dieser Stelle wiederzugeben.

- Landwirtschaft, Walf, Landschaft und Natur
- Tourismus und Freizeit
- Siedlung
- Verkehr und Mobilität
- Versorgung und Infrastrukturen

Auch für Agglomeration bindend

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters erachtet die Grundsätze des KREK bei der Ausarbeitung des AP 3G als bindend. Mit dem KREK vergleichbare Absichten wurden von der Agglomeration bereits im AP 1G und AP 2G verfolgt. Zudem orientiert sich die Agglomeration in der Agglomerationsplanung an den Strategien des KREK, insbesondere im Bereich Siedlung, Verkehr und Mobilität sowie Tourismus und Freizeit.

Agglomeration im funktionalen Raum Oberwallis

Funktionsteilung Berg und Tal

Das Oberwallis ist geprägt durch seine Lage im Herzen der Alpen. Das Matterhorn und der Aletschgletscher sind die bekanntesten Wahrzeichen der Region. Das Oberwallis beschränkt sich aber nicht nur auf die hochalpine Landschaft. Die meisten Aktivitäten – mit Ausnahme des Tourismus – konzentrieren sich auf die Ebene des Haupttals[25]. Bedingt durch die spezielle Topographie ergibt sich eine Funktionsteilung zwischen Berg und Tal: image- und identitätsstiftende Landschaft und touristische Nutzung in den Berggebieten, städtische Zentren im Tal.

Agglomeration als städtisches Zentrum

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters übernimmt die Rolle des städtischen Zentrums für das gesamte Oberwallis. Sie ist der wirtschaftliche Mittelpunkt, ein wichtiger Bildungsstandort und dient als Dienstleistungszentrum für die ganze Region. Brig-Glis und Visp sind zudem wichtige Verkehrsknotenpunkte, wo sich nationale und internationale Strassen und Schienenwege kreuzen. Beide Knoten dienen als Drehscheibe für die Erschliessung der touristischen Zentren.

Touristische Zentren generieren hohe Nachfrage in Agglomeration

Die wichtigsten touristischen Zentren im Oberwallis sind insbesondere Zermatt, Saas-Fee, Leukerbad, Aletschgebiet und Goms. Sie zählen zu den führenden Tourismusdestinationen in der Schweiz mit einer starken internationalen Ausstrahlung. Für die Agglomerationsbevölkerung spielen die touristischen Zentren eine wichtige Rolle mit ihrem reichhaltigen Angebot im Freizeit- und Unterhaltungsbereich. Umgekehrt generieren die touristischen Zentren eine hohe Nachfrage an Dienstleistungen und Produkten in der Agglomeration. Welche Rolle die Agglomeration Brig-Visp-Naters für die umliegenden Top-Destinationen wahrnimmt, ist im Kapitel 4.2.2 dargelegt.

Gebiete mit ländlichen Gemeinden übernehmen wichtige Ergänzungsfunktionen

Die beiden Raumtypen „Agglomeration" im Tal und „touristische Zentren" in den Bergen werden ergänzt durch die Gebiete mit ländlichen Gemeinden. Sie übernehmen eine wichtige Rolle als Naherholungsgebiete (inklusive sanfter Tourismus) der Agglomerationsbevölkerung und zum Teil auch als Wohngebiete für die Arbeitnehmenden der Agglomeration und der touristischen Zentren. Die Bewohner der Agglomeration stammen oft aus dem ländlichen Raum und sind nach wie vor darin verwurzelt. Sie verfügen in ihren Herkunftsgemeinden oft über einen Zweitwohnsitz, machen dort aktiv in den lokalen Vereinen mit und nehmen am kulturellen Leben teil.

[25] CS (2009). Der Kanton Wallis – Struktur und Perspektiven. Credit Suisse Economic Research, Zürich.

Abbildung 39 illustriert die Rolle der Agglomeration Brig-Visp-Naters in der Region. Die Funktionszuordnung der Räume ist dabei an die Studie ProTer VW angelehnt[26].

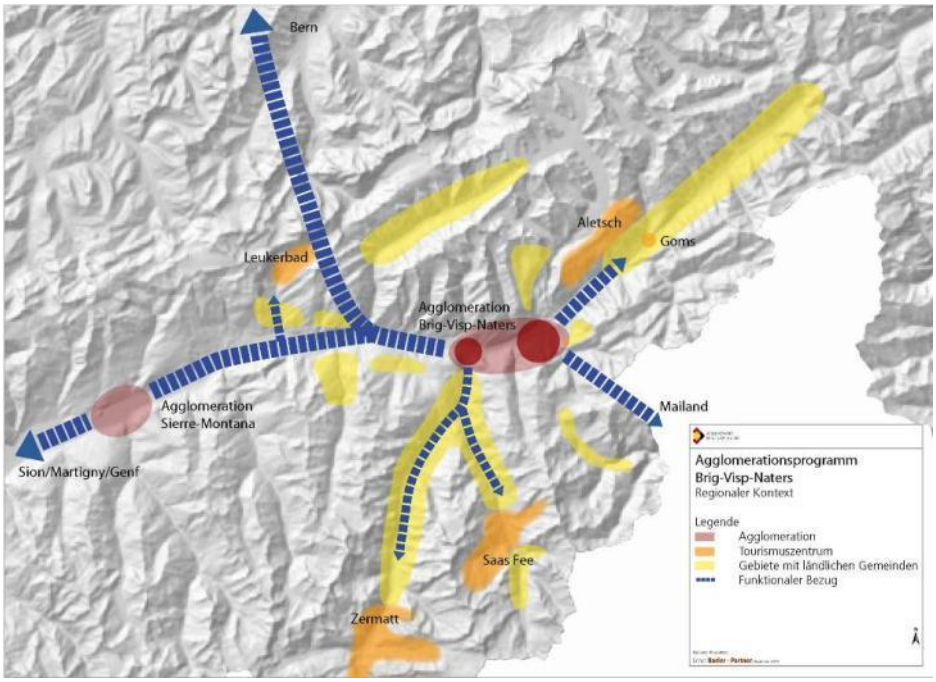


Abbildung 39: Das Oberwallis mit seinen funktionalen Räumen (Quelle: Ernst Basler + Partner AG in Anlehnung an ProTer VW)

Die komplementären Funktionen der verschiedenen Raumtypen sind auf einer grundsätzlichen Ebene auch im KREK behandelt und für die Agglomeration Brig-Visp-Naters konkret in Tabelle 14 beschrieben. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters mit ihrer Zentrumsfunktion und als Verkehrsknotenpunkt steht in einem aktiven Wechselspiel mit den alpinen touristischen Zentren als internationale Magnete des Oberwallis sowie den Gebieten mit ländlichen Gemeinden und ihren Ergänzungsfunktionen.

[26] Kanton VS (2008). Projekt Raumentwicklung Valais-Wallis. Kantonale Dienststelle für Raumplanung, Sitten.

Tabelle 14: Raumtypen im Oberwallis und ihre Funktionen

Raumtypen	Agglomeration	Alpine touristische Zentren	Gebiete mit ländlichen Gemeinden
Räumliche Zuordnung	Agglomeration Brig-Visp-Naters	Zermatt, Saas Fee, Aletsch, Leukerbad, Goms	Weitere Gemeinden der Talflanken und Seitentäler
Funktionen der Raumtypen	Zentrumsfunktion • Verkehrsdrehscheibe • Arbeitsplatzschwerpunkt • Dienstleistungszentrum • Bildungsstandort • städtisches Kulturangebot • Ergänzende touristische Angebote • Städtisches, urbanes Wohnen	Internationale Magnete • Freizeit, Sport • Nachtleben (Clubs, Bars etc.) • Feriendestinationen (Zweitwohnsitze) • Arbeitgeber für die Agglomeration und Gebiete mit ländlichen Gemeinden	Ergänzungsfunktion • Naherholung • Zweitwohnsitze • Vereinsleben und lokales Kulturangebot • Regionale Produkte • Wohngemeinden für Arbeitnehmer der Agglomeration und der touristischen Zentren

Agglomeration geprägt von Gegensätzen

Die Agglomeration besteht heute aus städtischen Zentren (Brig, Visp, Naters) und ländlich geprägten Orten. Die Menschen in der Agglomeration sind in ihren Heimatorten – welche oft nicht in der Agglomeration liegen – stark verwurzelt und identifizieren sich mit den Wahrzeichen ausserhalb der Agglomeration. Die Agglomeration dient als Verkehrsknotenpunkt und Versorgungszentrum der Region, eine eigene Identität ist erst am Entstehen.

Identität mit der Agglomeration stärken

Es besteht weiterhin ein Bedarf für eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration Brig-Visp-Naters. Fragen des Verkehrs, der Siedlungsentwicklung, des Tourismus und der Landschaftsgestaltung machen nicht Halt an den Gemeindegrenzen. Nur über gemeinsame Projekte kann die Agglomeration die gemeinsame Identität stärken, welche wiederum ein erfolgreiches Zusammenarbeiten und damit eine gemeinsame Problemlösung ermöglicht. Die Bevölkerung der Agglomeration identifiziert sich so stärker mit ihren Lebensraum und engagiert sich dadurch auch vermehrt für die Agglomeration.

4.1.2 Zukünftige Funktion der Agglomeration

Städtische Zentren und Umlandgemeinden in Wechselwirkung

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters baut ihre Zentrumsfunktionen für das gesamte Oberwallis weiter aus. Die städtischen Zentren Brig, Visp und Naters stärken ihre Funktion als attraktive Wohn- und Arbeitsgebiete mit hoher Lebensqualität. Sie verfügen über ein vielseitiges und hochstehen-

des Angebot an Gütern und Dienstleistungen und sind untereinander sowie mit ihren Einzugsgebieten stark vernetzt. Die ländlichen Gemeinden innerhalb der Agglomeration (genannt Umlandgemeinden) entwickeln sich zu vitalen Siedlungsgebieten, welche vielfältige funktionale Beziehungen zu den städtischen Zentren unterhalten und eigenständige kulturelle Aktivitäten bieten[27]. Über die Formulierung von gemeinsamen Zielen und die Erarbeitung gemeinsamer Projekte wird eine eigene Identität geschaffen[28]. Die Bevölkerung identifiziert sich mit der Agglomeration und engagiert sich für ihren Lebensraum.

Zwei zentrale Aufgaben der Agglomeration

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters übernimmt somit in Zukunft zwei zentrale Aufgaben:

- Funktion nach aussen: Zentrum und Drehscheibe für das Oberwallis und für die nationalen und internationalen Beziehungen
- Funktion nach innen: Identität und Lebensqualität für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Agglomeration

4.2 Zukunftsbild

Stärkung der Agglomerationsfunktionen mit dem Zukunftsbild

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters ist Dienstleistungszentrum und Verkehrsdrehscheibe gegen aussen und bietet gegen innen Identität und Lebensqualität für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Diese zwei Funktionen werden mit dem Zukunftsbild (vgl. Anhang A6) aufgenommen und gestärkt.
Das Zukunftsbild ist nach den drei Hauptbereichen Siedlungs- und Entwicklungsräume, Natur- und Landschaftsräume und Verkehrssystem gegliedert (vgl. Anhang A6).

Zukunftsskizze zeigt Hauptelemente des Zukunftsbildes

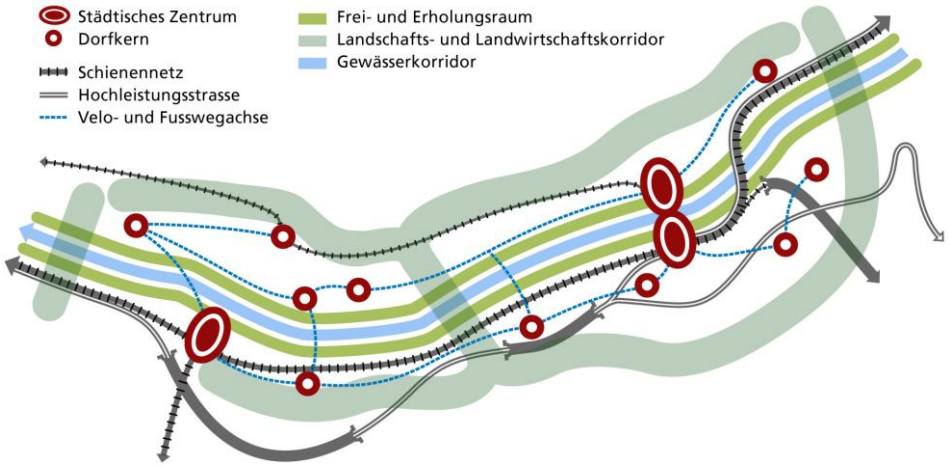
Die Zukunftsskizze (vgl. Abbildung 40) zeigt in einer vereinfachten Darstellung die Hauptelemente des Zukunftsbildes auf. Die in der folgenden Beschreibung zur Zukunftsskizze fett hervorgehobenen Textstellen beziehen sich auf die Legende der Zukunftsskizze.

[27] Kanton VS (2008). Projekt Raumentwicklung Valais-Wallis. Kantonale Dienststelle für Raumplanung, Sitten.

[28] RW Oberwallis (2009). Leitbild Oberwallis – Wirtschafts- und Lebensraum. Verein Region Oberwallis, Naters.

4.2.1 Zukunftsskizze Agglomeration

Abbildung 40: Zukunftsskizze der Agglomeration Brig-Visp-Naters



Zustand 2030: Siedlungs- und Entwicklungsräume

Die Agglomeration zeichnet sich durch das Zusammenspiel und die Vernetzung der städtischen Zentren und den ländlichen Dorfkernen aus. Die Siedlungsentwicklung ist auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet mit dichten, städtischen Zentren. Die Agglomeration bietet für ihre Bevölkerung, das gesamte Oberwallis und die Gäste aus dem In- und Ausland eine hohe Qualität an Versorgungs-, Bildungs- und Dienstleistungsangeboten und verfügt über attraktive Arbeitsplatzgebiete und Gewerbezonen. Die Frei- und Erholungsräume im Siedlungsgebiet und entlang den Gewässerkorridoren ergeben eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Zustand 2030: Verkehrssystem

Mit dem Schienennetz und den Hochleistungsstrassen (National- und Kantonsstrassennetz) verfügt die Agglomeration über eine optimale übergeordnete Anbindung als auch über eine schnelle Verbindung zwischen den städtischen Zentren. Die Hauptachsen im Siedlungsgebiet sind vom übergeordneten Verkehr entlastet und städtebaulich aufgewertet, die Zentren und Wohngebiete verkehrsberuhigt. Mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr von den Bahnhöfen Brig und Visp aus, sind die dichten Wohngebiete und die Arbeitsplatzgebiete optimal erschlossen. Innerhalb des Siedlungsgebiets existieren attraktive Fusswege und für den Alltagsverkehr ist ein überregional eingebundenes, dichtes und sicheres Velonetz vorhanden, welches sämtliche Siedlungsschwerpunkte erschliesst. Ausserhalb der Siedlungsgebiete werden Wander- und Bike-/Velowege für eine autoarme Freizeitmobilität und touristische Nutzung gepflegt.

Zustand 2030: Natur- und Landschaftsräume

Die Landschafts- und Landwirtschaftskorridore rund um die Agglomeration, zwischen Brig-Naters und Visp und entlang den Gewässerkorridoren grenzen das Siedlungsgebiet klar ab. Sie sind für die Bevölkerung und Gäste erfahr- und nutzbar und bieten Raum für die Landwirtschaft, die Natur, den Schutz vor Naturgefahren und die Erholung. Die Uferbereiche der

Gewässerkorridore entlang der Rhone und der Seitenflüsse sind ausgeweitet und an diversen Stellen gut zugänglich.

4.2.2 Zukunftsskizze Tourismus

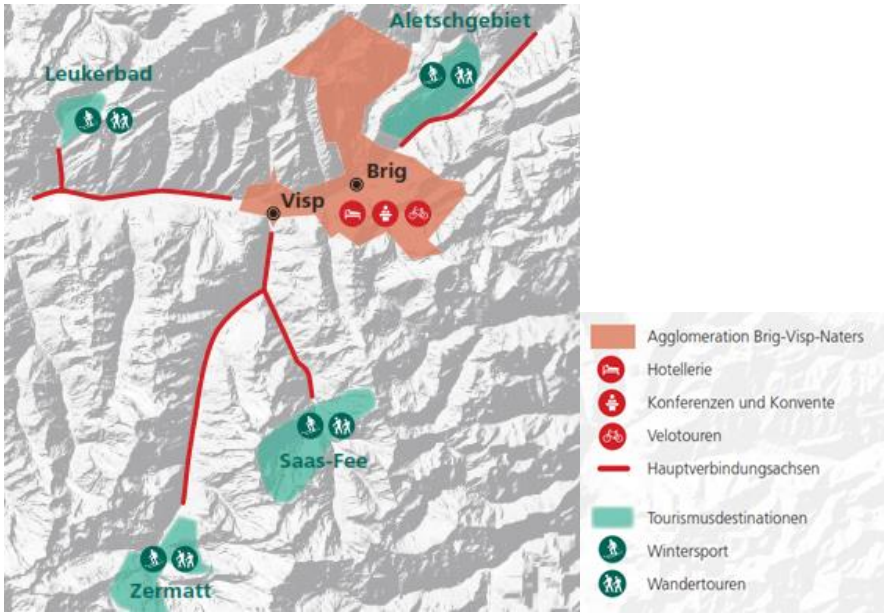


Abbildung 41: Zukunftsskizze Tourismus

Die Agglomeration bietet ein ergänzendes Angebot zu den Top-Destinationen im Umkreis (z.B. Zermatt, Saas-Fee, Leukerbad und Aletscharena). Dabei sind in erster Linie Angebote im Bereich Wellness, Veloerlebnisse, Spazier- und Wanderangebote oder Räumlichkeiten für Tagungen und Klausuren in der Agglomeration vorhanden. Entlang der Rhone befinden sich qualitativ hochwertige Landschaften für Naturliebhaber. Freizeitangebote für Familien nahe den Versorgungszentren Brig und Visp ermöglichen abwechslungsreiche Ferientage. Als strategisch ideal gelegener Standort eignet sich die Agglomeration zudem als Ausgangspunkt und Verkehrsdrehscheibe für Touristen, welche verschiedene Destinationen im Oberwallis besuchen möchten.

5 Strategische Leitsätze

5.1 Übersicht mit abgeleiteten Massnahmen

Die strategischen Leitsätze konkretisieren das Zukunftsbild der Agglomeration Brig-Visp-Naters (vgl. Anhang A6) und sind in Ergänzung zu diesem zu lesen. Die strategischen Leitsätze sind nach den drei Hauptbereichen Siedlungs- und Entwicklungsräume, Natur- und Landschaftsräume und Verkehrssystem (Teilstrategien) gegliedert. Die in den strategischen Leitsätzen fett hervorgehobenen Textstellen beziehen sich auf die Legende des Zukunftsbildes. Die für die Umsetzung der strategischen Leitsätze definierten Massnahmen der AP 1G bis AP 3G sind je Leitsatz aufgeführt.

Teilstrategie Siedlungs- und Entwicklungsräume

Themen	Strategische Leitsätze	Abgeleitete Massnahmen AP 1G bis AP 3G
Siedlung	○ Stärkung der städtischen Zentren Brig, Naters und Visp in ihren Zentrumsfunktionen.	AP3-E1 Erschliessung Spital-Neubau / Saltina AP3-VS2 Knoten Bahnhof-Nord, Visp AP2-S9 Attraktivierung Gewerbezone AP2-S10 Rahmenplan und Entwicklungsplattform Bahnhof Brig AP2-S11 Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt im Zentrum AP3-S3 / AP2-S6 Entwicklungsschwerpunkte
	○ Revitalisierung der Dorfkerne für attraktives Wohnen und Gewährleistung einer angemessenen Dorffunktion.	AP3-VS1 Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne AP2-S8 Attraktivierung Dorfkerne AP2-V3-V7 Aufwertung Dorfkerne
	○ Beschränkung des Siedlungsgebiets (Bauzone) auf die erwünschte Entwicklung in den nächsten 25-30 Jahren.	AP3-S1/AP2-S1/AP1-54 Begrenzung Siedlungsentwicklung nach Aussen AP3-S2/AP2-S4/AP1-53 Siedlungsverdichtungsgebiete AP2-S2 Nutzungsänderung von Bauland(-reserven)
	○ 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)*.	AP3-S2 / AP2-S4 Siedlungsverdichtungsgebiete AP2-S5 Bauliche Mindestdichte AP3-S3/AP2-S6 Entwicklungsschwerpunkte
	○ Fokussierung auf Entwicklungsschwerpunkte an zentralen und gut erschlossenen Lagen	AP3-S3/AP2-S6 Entwicklungsschwerpunkte AP3-VE1 Spital-Neubau / Saltina AP3-VE2 Erschliessung Gewerbegebiet Brig AP3-VE3 Erschliessung Gewerbegebiet Visp AP3-VE4 Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen AP3-VE5 Erschliessung Rohnesandquartier
Arbeit und Versorgung	○ Konzentration der gewerblich-industriellen Entwicklung auf gut erschlossene Arbeitsplatzgebiete.	AP3-VE1 Spital-Neubau / Saltina AP3-VE2 Erschliessung Gewerbegebiet Brig AP3-VE3 Erschliessung Gewerbegebiet Visp AP3-VE4 Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen AP2-S3 Siedlungsflächenmanagement

		AP3-S3/AP2-S6 Entwicklungsschwerpunkte AP2-S9 Attraktivierung Gewerbezone
	○ Einbettung der Versorgungszentren in die städtischen Zentren.	AP2-S11 Dienstleistungs-, Wohnschwerpunkt im Zentrum
	○ Konzentration von verkehrsintensiven Nutzungen (wie Fach- und Baumärkte, Freizeiteinrichtungen) auf Standorte mit guter Verkehrsanbindung in Gamsen/Glisergrund und Eyholz.	AP3-VE1 Erschliessung Spital-Neubau / Saltina AP3-VE2 Erschliessung Gewerbegebiet Brig AP3-VE3 Erschliessung Gewerbegebiet Visp AP3-VE4 Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen AP2-S7 Standortkriterien verkehrsintensive Nutzungen
	○ Gestaltung von attraktiven Gewerbezonen und Koordination der verfügbaren Flächen.	AP3-VS6 Umgestaltung T9 als FlaMa A9 AP3-S4/AP2-S9 Attraktivierung Gewerbezonen AP3-VE2 Erschliessung Gewerbegebiet Brig AP3-VE3 Erschliessung Gewerbegebiet Visp AP3-VE4 Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen AP3-L4 Aufwertung Landschaftsraum Gewerbezone
Grün- und Freiräume	○ Ausdehnung und Aufwertung der Frei- und Erholungsräume entlang den Gewässerkorridoren (Rhone und übrige Seitenflüsse) und innerhalb des Siedlungsgebiets (Flächen für Grün- und Freiräume).	AP3-S4/AP2-S9 Attraktivierung Gewerbezonen AP3-L1/AP2-L3 Erholung entlang Rhone AP2-S2 Nutzungsänderung Bauland(-reserven) AP2-LV1 Fuss- und Veloweg entlang Rhone AP2-LV2 Fuss- und Veloweg entlang Vispa und Rhone AP2-L1 Stadtparks AP2-L2 Kleinparks
	○ Aufwertung des Siedlungsgebiets durch strukturgebende Grünelemente *(ohne Darstellung im Zukunftsbild)*.	AP3-VS1 Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne AP3-L4 Aufwertung Landschaftsraum Gewerbezone AP2-V2 Aufwertung Hauptverkehrsachse - Talstrassenallee AP2-L2 Kleinparks
	○ Einrichtung von Aktivitätspunkten zur Erholung und für die Sport- und Freizeitnutzung entlang der Rhone.	AP3-L1/AP2-L3 Erholung entlang Rhone AP2-S2 Nutzungsänderung von Bauland(-reserven)
Freizeit und Tourismus	○ Entwicklung ergänzender Angebote zu umliegenden Destinationen.	AP3-L1/AP2-L3 Erholung entlang Rhone AP2-L1 Stadtparks AP2-L2 Kleinparks
	○ Anbindung verkehrsintensiver Freizeitanlagen an das ÖV-Netz sowie an den Fuss- und Veloverkehr.	AP3-FV1 Erschliessung Eis- und Eventhalle Visp AP3-FV2 Radweg Bitsch-Mörel AP2-LV1 Fuss- und Veloweg entlang Rhone AP2-LV2 Fuss- und Veloweg entlang Vispa und Rhone AP2-LV10 Umsetzung LV-Konzept

Teilstrategie Verkehrssystem

Themen	Leitsätze	Abgeleitete Massnahmen AP 1G bis AP 3G
Motorisierter Individualverkehr	○ Konzentration des Transitverkehrs auf die Hochleistungsstrassen zur Verkehrsentlastung der städtischen Zentren und der Dorfkerne.	Übergeordnete Massnahme: Autobahn A9 Übergeordnete Massnahme: Lärmschutzmassnahmen A9 AP3-VÜ1 A9-Halbanschluss Süd-Simplon AP3-VE5 Erschliessung Rohnesandquartier AP3-VE6 Halb-Anschluss A9 Brig-West AP3-VÜ2 Tieflegung Verkehrsbeziehung A9 - H19
	○ Sicherung der Entlastungswirkung A9 mit flankieren-	AP3-VÜ1 A9-Halbanschluss Süd-Simplon

Themen	Leitsätze	Abgeleitete Massnahmen AP 1G bis AP 3G
	den Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz.	AP3-VE6 Halb-Anschluss A9 Brig-West AP3-VS3 Umgestaltung Knoten West „Dennerkreisel", Brig-Glis AP3-VS6 Umgestaltung T9 als FlaMa A9
	○ 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).	AP3-VS2 Knoten Bahnhof-Nord, Visp AP3-VS3 Umgestaltung Knoten West „Dennerkreisel", Brig-Glis AP3-VE5 Erschliessung Rohnesandquartier AP3-VÜ1 A9-Halbanschluss Süd-Simplon AP3-VÜ2 Tieflegung Verkehrsbeziehung A9 - H19 AP3-VE6 Halb-Anschluss A9 Brig-West AP2-V1 Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis AP2-V12 Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig AP2-V13 Parkplatzpolitik und –bewirtschaftung AP2-V14 MIV-Leitsystem AP1-40 Neugestaltung Einfahrt neue Simplonstrasse AP1-26 Sanierung Furkastrasse Naters
	○ Ausdehnung der bestehenden Zonen mit Verkehrsberuhigung auf sämtliche Wohngebiete *(ohne Darstellung im Zukunftsbild)*.	AP3-VS1 Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne AP2-V11 Verkehrsberuhigung Kleegärtenquartier Visp AP1-45 T30 Zone
Öffentlicher Verkehr	○ Optimale Nutzung der Bahnlinien für den überregionalen und regionalen Schienenverkehr.	AP2-ÖV9 Spätverbindungen Domodossola
	○ Stärkung der beiden Bahnhöfe Brig und Visp durch attraktive Gestaltung der intermodalen Schnittstellen.	AP3- VS2 Knoten Bahnhof-Nord, Visp AP2-S10 Rahmenplan und Entwicklungsplattform Bahnhof Brig AP2-V14 MIV-Leitsystem AP2-ÖV1 Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto AP2-ÖV3 Nordzugang Bahnhof Brig AP2-ÖV4 Unterführung Bahnhof Visp AP2-LV9 Velostationen / PubliBike Brig und Visp
	○ Stärkung der Bahnstationen in ihrer Funktion der regionalen Gebietserschliessung.	AP3-VS4 Bushaltestelle Schwendibiel AP3-VE2 Erschliessung Gewerbegebiet Brig AP2-ÖV6 Raumsicherung Bahnstation Gamsen-Glis
	○ Ausdehnung der ÖV-Feinerschliessung (letzte Meile) auf alle dicht besiedelten Siedlungsgebiete und Erhaltung attraktiver ÖV-Verbindungen zu den Umlandgemeinden *(ohne Darstellung im Zukunftsbild)*.	AP2-ÖV7 Busnetz Visp und Umgebung AP2-ÖV8 ÖV-Randstundenangebot AP2-ÖV9 Spätverbindungen Domodossola AP2-ÖV10 Taktverdichtung PostAuto AP2-ÖV11 Tarifverbund
Fuss- und Veloverkehr	○ Attraktive Gestaltung der nationalen Veloroute Nr. 1 als wichtige überregionale und touristische Veloachse.	AP3-FV2 Radweg Bitsch-Mörel AP3-L1/AP2-L3 Erholung entlang Rhone AP2-LV1 Fuss- und Veloweg entlang Rhone
	○ Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.	AP3-VS2 Knoten Bahnhof-Nord, Visp AP3-VS6 Umgestaltung T9 als FlaMA A9 AP3-VE2 Erschliessung Gewerbegebiet Brig AP3-VE3 Erschliessung Gewerbegebiet Visp AP3-VE4 Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen AP3-FV2 Radweg Bitsch-Mörel AP2-LV3-6 LV-Verbindungen Bitsch-BrigGlis-Eyholz-Visp-Baltschieder AP2-LV10 Umsetzung LV-Konzept

Themen	Leitsätze	Abgeleitete Massnahmen AP 1G bis AP 3G
		AP1-14 Fussgängerverbindung Visp-West-Bhf Visp AP1-17 Fussgängersteg "im Sand" über Vispa AP1-19 Fussgängerbrücke Brig -Naters AP1-20 Veloverbindung Visp-Naters AP1-41 Sicherung von gefährlichen Veloübergängen AP1-44 Ausbau Velowege AP1-49 Leitsystem Velo
	○ Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.	AP3-FV2 Radweg Bitsch-Mörel AP2-LV7 LV-Verbindung Ried-Brig - Termen AP2-LV8 LV-Brücke Eyholz-Brigerbad AP2-LV10 Umsetzung LV-Konzept AP1-41 Sicherung von gefährlichen Veloübergängen AP1-44 Ausbau Velowege
	○ Ausbau der Veloabstellanlagen an zentralen öffentlichen Lagen (Bahnhöfe, Einkaufszentren etc.) *(ohne Darstellung im Zukunftsbild)*.	AP2-LV9 Velostationen /PubliBike Brig und Visp AP1-37 Veloparkplätze
	○ Förderung und Ausbau von Fussgänger- und Begegnungszonen in den städtischen Zentren und den Dorfkernen.	AP3-VS1 Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne AP2-V8-10 Begegnungszonen Belalpstrasse Naters, Bahnhof Brig, Brückenweg Visp AP1-18 FO-Trassee Naters
	○ Ausbau Velo- und Fusswege für Naherholung und für autoarme touristische Angebote *(ohne Darstellung im Zukunftsbild)*..	AP3-FV1 Erschliessung Eis- und Eventhalle Visp AP3-FV2 Radweg Bitsch-Mörel AP2-LV1 Fuss- und Veloweg entlang Rhone AP1-14 Fussgängerverbindung Visp-West – Bhf Visp AP1-17 Fussgängersteg "im Sand" über Vispa AP1-19 Fussgängerbrücke zwischen Brig-Naters AP1-20 Veloverbindung Visp-Naters AP1-41 Sicherung von gefährlichen Veloübergängen AP1-44 Ausbau Velowege AP1-49 Leitsystem Velo
Intermodalität / Verkehrswahl	○ Förderung der kombinierten Mobilität MIV, ÖV und Fuss-/Veloverkehr gemäss deren besonderen Vorteilen *(ohne Darstellung im Zukunftsbild)*.	AP3-FV1 Erschliessung Eis- und Eventhalle Visp AP2-V13 Parkplatzpolitik und –bewirtschaftung AP2-V14 MIV-Leitsystem AP1-32/AP2-V15 Mobilitätsmanagement AP2-LV9 Velostationen / PubliBike Brig und Visp
Verkehrssicherheit	○ Gestaltung von Strassenraum, Markierung und Übersichten so, dass bei Ortsdurchfahrten die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist *(ohne Darstellung im Zukunftsbild)*.	AP3-VS1 Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne AP3-VS2 Knoten Bahnhof-Nord, Visp AP3-VS4 Bushaltestelle Schwendibiel AP3-VS5 Ausweichstellen Naters-Blatten (mittelfristig) AP3-VS6 Umgestaltung T9 als FlaMA A9 AP3-VE2 Erschliessung Gewerbegebiet Brig AP3-VE3 Erschliessung Gewerbegebiet Visp AP3-VE4 Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen AP3-VÜ2 Tieflegung Verkehrsbeziehung A9 - H19

Teilstrategie Natur- und Landschaftsräume

Themen	Leitsätze	Abgeleitete Massnahmen AP 1G bis AP 3G
Landschaft	○ Verbindung und Aufwertung der unterschiedlichen Naturräume durch die Einbindung in Landschafts- und Landwirtschaftskorridore als grüne Achsen und prägende Raumelemente.	AP3-S4/AP2-S9 Attraktivierung Gewerbezonen AP3-L2/AP2-L6 Nutzung Landschafts-, Landwirtschaftskorridore AP3-L4 Aufwertung Landschaftsraum Gewerbezone AP2-L8 Landschaftsentwicklungskonzept
	○ Ausweitung zugänglicher Uferbereiche entlang den Gewässerkorridoren.	AP3-L1/AP2-L3 Erholung entlang Rhone AP2-LV1 Fuss- und Veloweg entlang Rhone AP2-LV2 Fuss- und Veloweg entlang Vispa und Rhone AP2-L5 Flussaufwertung durch 3. Rhonekorrektur
	○ Pflege und Nutzung des Waldes in seinen für die Agglomeration relevanten Funktionen.	AP2-L9 Ökologische Waldbewirtschaftung
	○ Sicherung von ausreichenden Flächen für die Landwirtschaft an geeigneten Lagen in der Talebene und den dafür nutzbaren Talflanken.	AP3-L2/AP2-L6 Nutzung Landschafts-, Landwirtschaftskorridore AP2-L8 Landschaftsentwicklungskonzept
Parks und Wege	○ Aufwertung der urbanen Siedlungsbereiche durch Stadtparks.	AP2-L1 Stadtparks AP2-L2 Kleinparks
	○ Erhöhung der Lesbarkeit der Landschaft im Siedlungsgebiet u. a. durch Schaffung einer Baumallee als durchgehendes Landschaftselement.	AP2-V2 Aufwertung Hauptverkehrsachse – Talstrassenallee
	○ Substanzerhaltung und Pflege der historischen Verkehrswege.	AP3-L3/AP2-L7 Erhaltung historischer Verkehrswege
Naturschutz	○ Stärkung der nationalen und regionalen Wildtierkorridore.	AP3-L2/AP2-L4 Querkorridor Brigerbad - Gamsen
	○ Erhaltung und Vernetzung der schützenswerten Naturräume (Schutzgebiete und Schutzzonen) in Umfang und Qualität.	AP3-L2/AP2-L6 Nutzung Landschafts-, Landwirtschaftskorridore AP2-L8 Landschaftsentwicklungskonzept

5.2 Erläuterungen zu den Leitsätzen

Im Folgenden werden die bei den strategischen Leitsätzen verwendeten Begrifflichkeiten für das allgemeine Verständnis definiert und ihre Funktion im Zukunftsbild detailliert erläutert.

5.2.1 Siedlungs- und Entwicklungsräume

Siedlung

Städtische Zentren

Die städtischen Zentren stellen den funktionalen (insbesondere Versorgungsfunktionen) und gestalterischen sowie strukturellen (Bautypologie, Gestaltung öffentlicher Räume etc.) Mittelpunkt des Siedlungsgebietes dar. Die Konzentration auf die Zentren und deren Stärkung schafft urbane Qualitäten in einem an sich ländlich geprägten Raum. Hierdurch ergänzen sich die beiden Raumtypen (urban / ländlich) gegenseitig, ohne ineinander zu verschwimmen.

Dorfkerne

Dorfkerne bezeichnen jene kleinteiligen Strukturen, die über eine gewisse Wohndichte verfügen und aufgrund ihrer langen Geschichte eine Identität prägende Ausstrahlung besitzen.
Attraktive Dorfkerne sind ein Ankerpunkt für Wohnraumentwicklungen und wirken somit der stetigen Entleerung der ländlich geprägten Wohngegenden entgegen. Durch die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf diese dezentralen kleinen Dichtepole wird der Zerschneidung verbleibender Freiflächen entgegengewirkt.

Siedlungsgebiete

Das Siedlungsgebiet umfasst die bestehenden Bauzonen und orientiert sich an der erwünschten Entwicklung der nächsten 25–30 Jahre. Das Siedlungsgebiet entspricht damit den Grenzen einer längerfristigen Bauzonenerweiterung. Neben den Zonen für die Wohnnutzung umfasst das Siedlungsgebiet grundsätzlich alle weiteren Arten von Bauzonen (Arbeitszonen, Zonen für öffentliche Nutzungen, Tourismus- und Freizeitzonen).

Dichte Wohngebiete

Dichtere Bauweisen mit Zentrum- und Dorfkernbezug führen zu einer verbesserten Ausnutzung der städtischen Infrastrukturen und reduzieren Wegdistanzen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft. Bei einer verdichteten Bauweise ist ein besonderes Augenmerk auf die Wohnumfeldqualität zu richten.

Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungsschwerpunkte konzentrieren die Entwicklung an geeigneten Standorten. Entwicklungsschwerpunkte mit primärer Wohnnutzung liegen an Örtlichkeiten mit kurzen Wegen zu Arbeitsplätzen, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen. Entwicklungsschwerpunkte für Industrie und Gewerbe befinden sich an Standorten mit guter ÖV-Erreichbarkeit, aber auch einer

guten Anschliessung für den motorisierten Anlieferverkehr sowie einer Erschliessung an das übergeordnete Verkehrsnetz.

Arbeit und Versorgung

Arbeitsplatzgebiete

Unter Arbeitsplatzgebieten werden die Bereiche verstanden, die überwiegend gewerblich-industriell genutzt werden und eine besondere Konzentration an Arbeitsplätzen bzw. Unternehmen aufweisen.
Um eine weitere Flächenausdehnung zu verhindern, soll sich die gewerbliche Entwicklung auf diese zentrumsnahen und gut erschlossenen Bereiche konzentrieren. Hierzu sind insbesondere die inneren Flächenpotentiale zu nutzen. Die verkehrsgünstigen Lagen werden so bestmöglich genutzt und die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration gesichert. Die Nähe der Arbeitsplatzgebiete zu zentralen Wohnungslagen ermöglicht es zudem, eine Stadt der kurzen Wege zu realisieren. Hieraus resultiert auch eine verbesserte Ausnutzung der vorhandenen Infrastrukturen.

Versorgungszentren

Versorgungszentren beschreiben Bereiche, die durch eine Konzentration von publikumsintensiven Nutzungen gekennzeichnet sind, wie beispielsweise zentrale Einkaufbereiche. 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.

Verkehrsintensive Nutzungen

An diesen Standorten werden vor allem spezialisierte/sperrige und nur periodisch nachgefragte Güter angeboten. Autoaffine Infrastrukturaufwertungen (insb. Parkraummöglichkeiten, Zufahrten) sind hier notwendig. Die Standorte zwischen den beiden städtischen Zentren Brig und Visp werden aufgrund ihrer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zur Autobahn, erhalten. Somit wird nicht nur die Bevölkerung der Agglomeration, sondern auch die Bevölkerung der Umlandgemeinden durch dieses Angebot angesprochen. Die Vorrangbedeutung dieser Standorte sorgt insbesondere dafür, dass vergleichbare und i.d.R. flächenintensive Nutzungen nicht an zusätzlichen, weniger geeigneten Standorten entstehen.

Attraktivierung Gewerbezonen

Attraktive Gewerbezonen verfügen über eine Gestaltung, welche auf den Landschafts- und Siedlungsraum abgestimmten ist. Die Einbettung in den erweiterten Landschafts- und Siedlungskontext erhöht die Standortqualitäten der Gewerbenutzungen. Die Koordination der verbleibenden Flächen garantiert eine effiziente und nachhaltige Nutzung. Die Ansiedlung neuer Gewerbenutzungen wird auf die Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und verkehrliche Anschliessung der vorhandenen Kapazitäten abgestimmt.

Grün- und Freiräume

Frei- und Erholungsräume

Frei- und Erholungsräume sind Natur- und Landschafträume, die für die Bevölkerung erfahr- und nutzbar sind. Neben den vorwiegend bewaldeten Talhängen stellt die Rhone dabei das prägende Element der Agglomeration dar und verknüpft mehrere Landschafts- und Naturbereiche. Dieser Charakter wird durch die Ausweisung von Freiräumen entlang des Flusses und den übrigen Seitenflüssen gestärkt. Darüber hinaus stellen Grün- und Freiräume innerhalb der Stadt (Parks, Freizeitflächen) einen wichtigen Beitrag zur Wohnumfeldqualität dar.

Grünelemente

Unter Grünelementen versteht man beispielsweise Einzelbäume (punktuelle Elemente), Baumalleen und Hecken (lineare Elemente), Rabatten (flächige Elemente) oder Baumgruppen (räumliche Elemente). Sie übernehmen eine siedlungs- oder landschaftsgestalterische Funktion. Neben ihrer identitätsbildenden Wirkung im Siedlungsraum verbessern sie auch die atmosphärischen und klimatischen Verhältnisse.

Aktivitätspunkte

Aktivitätspunkte stellen besondere Anziehungspunkte entlang der Rhone dar, die insbesondere der lokalen Bevölkerung als Ort zur Erholung bzw. für Sport- und Freizeitnutzungen dienen.
Die Aktivitätspunkte ergänzen das eher urbane/kulturelle Freizeitangebot der Zentren um eine weitere Komponente. Durch ihre unmittelbare Anbindung an national und regional bedeutende Velorouten bieten sie darüber hinaus die Möglichkeit, als Rastplatz genutzt zu werden.

Freizeit und Tourismus

Ergänzende Angebote

Die Agglomeration positioniert sich mit ergänzenden Angeboten zu den umliegenden top Tourismusstandorten. Die gute Erreichbarkeit dank dem Lötschbergtunnel ermöglicht es Einrichtungen für Seminare, Verbands-, Partei- und Vereinsversammlungen sowie Kur- und Wellnessangebote stärker auszubauen und zu vermarkten.

Autoarme Freizeit- und Tourismusangebote

Autoarme Freizeit- und Tourismusangebote fördern eine nachhaltige Mobilität. Freizeitnutzungen und Tourismusangebote sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und sind zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar.

5.2.2 Verkehrssystem

Motorisierter Individualverkehr

Hochleistungsstrassen

Mit Hochleistungsstrassen sind Autobahnen und übergeordnete Strassenverbindungen gemeint, welche sich durch einen entsprechenden Ausbaustandard, eine hohe Verkehrskapazität und Höchstgeschwindigkeit von den örtlichen Verkehrswegen abheben. Sie sorgen in einem überörtlichen und regionalen Kontext für eine gute Erreichbarkeit der Agglomeration sowie seiner wichtigsten Wohn- und Arbeitsplatzstandorte. Insbesondere

für autoaffine Wirtschaftszweige stellen die Hochleistungsstrassen (vor allem die Autobahn) einen wichtigen Standortfaktor dar. Für die Agglomeration bewältigen sie darüber hinaus den Hauptanteil des Tourismus- und Durchgangverkehrs.

Flankierende Massnahmen A9

Flankierende Massnahmen begleiten die Realisierung der A9 in der Agglomeration. Durch geeignete Strassenraumgestaltung und Elemente der Verkehrsberuhigung auf dem Kantonsstrassennetz wird die Entlastungswirkung der A9 begünstigt.

Hauptverkehrsstrassen / Entlastungszonen

Hauptverkehrsstrassen nehmen den grössten Teil des innerörtlichen Verkehrs auf und stellen die Groberschliessung der Wohnquartiere und wichtiger Versorgungsstandorte sicher. Die Attraktivität von Wohnquartieren wird bedeutend durch Verkehrsbelastungen beeinflusst. Durch die Kanalisierung werden die belasteten Bereiche auf ein notwendiges Minimum reduziert.

Zonen mit Verkehrsberuhigung

Mit einer Verkehrsberuhigung (Tempo 30, Begegnungszone, Fussgängerzone etc.) kann die Sicherheit im Verkehr erhöht und eine bessere Wohn- und Wohnumfeldqualität für die Anwohnenden erreicht werden. Wohnen ohne Belastungen durch den Verkehr (Lärm, Schadstoffe) stellt einen wichtigen Standortfaktor dar. In Zonen mit Verkehrsberuhigung wird die Wohn- und Wohnumfeldqualität durch die Minimierung dieser Belastungen verbessert und die Attraktivität der Agglomeration als Wohnstandort steigern.

Öffentlicher Verkehr

Bahnlinien

Durch eine optimierte Abstimmung der Fahrpläne, sowie durch punktuelle Verdichtung der Takte erfährt die Region sowohl im Alltagsverkehr als auch in Bezug auf den Umgang saisonaler Spitzen eine spürbare Aufwertung.

Bahnhöfe

Mit den beiden Bahnhöfen in Brig und Visp verfügen die Kernbereiche der Agglomeration über eine gute ÖV-Erschliessung. Sowohl für Touristen aber auch für Pendler erfüllen die Bahnhöfe eine wichtige Verteilerfunktion, die einen reibungslosen Umsteigevorgang zu anderen ÖV-Angeboten notwendig macht. Darüber hinaus erfüllen die Bahnhöfe und ihr direktes Umfeld wichtige Funktionen für die Kerngemeinden, da sie die Zugangsbereiche zu den Zentren mit ihren Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten darstellen.

Bahnstationen

Bahnstationen bieten eine hohe Erreichbarkeit in tendenziell peripheren Stadtlagen und erschliessen wichtige Ziel- und Quellgebiete. Darüber hinaus ermöglichen sie eine direkte Anbindung an die Bahnhöfe in Brig und Visp, sowie die daran angeschlossenen städtischen Zentren.

Gute ÖV-Erschliessung

Die Definition einer guten ÖV-Erschliessung ist abhängig von der Nutzung des zu erschliessenden Gebietes. Generell gilt, dass von jedem bereits bestehenden Siedlungsteil eine ausreichende Anbindung zu den zentralen Infrastrukturen der jeweiligen Kerngemeinde gewährleistet wird. Darüber hinaus setzt eine gute Erschliessung mit dem ÖV voraus, dass wichtige Arbeitsplatzgebiete und Versorgungszentren in akzeptabler Zeit erreicht werden können. Städtische Zentren, Versorgungszentren und Arbeitsplatzgebiete sind aufgrund ihrer essentiellen Bedeutung für die Agglomeration multimodal und in enger Taktung angebunden.

Fuss- und Veloverkehr

Nationale Veloroute Nr. 1

Die nationale Veloroute verbindet die Agglomeration mit den Nachbargemeinden und darüber hinaus. Durch gestalterische Aufwertungen, den Erhalt und Qualifizierung von Natur- und Landschaftsräumen entlang der Fahrbahn, erhält die Veloroute eine neue Bedeutung und stärkt das Tal als touristischen Raum.

Velo- und Fussweghauptachsen

Velo- und Fussweghauptachsen sind einerseits speziell eingerichtete Wegeverbindungen, welche für den MIV ausgeschlossen sind. Andererseits werden Fussgängern und Velofahrern besonderer Raum entlang anderer Verkehrsachsen angeboten. Die Velo- und Fussweghauptachsen verbinden Brig, Naters und Visp sowie die Dorfkerne entlang des Tals.
Die Aufwertung der Velo- und Fussweghauptachsen (insbesondere die damit verbundenen Reisezeitverkürzungen und die Steigerung der Verkehrssicherheit) trägt einen wesentlichen Betrag zur Entlastung des MIV-Strassennetzes bei. Durch die verbesserte Verknüpfung der Stadtkerne wird das Velo attraktiver für Freizeit- und Arbeitsverkehr, der in und zwischen Brig und Visp entsteht.

Velo- und Fusswegnebenachsen

Die Velo- und Fusswegnebenachsen stehen im engen Zusammenhang mit den Velo- und Fussweghauptachsen. Sie ergänzen die Hauptverbindungsrouten durch Stichstrassen und Verbindungen zu den Dorfkernen und stellen somit eine flächendeckendere Erreichbarkeit her, die vor allem für den Alltagsverkehr von Bedeutung ist. Aufgrund der Topographie und den Pendlerströmen sind sie als Velo- und Fusswegnebenachsen eingeordnet.

Veloabstellanlagen

Die Intermodalität und die Förderung des Veloverkehrs sind auf eine Angebotsplanung angewiesen, welche den Velofahrern ein sicheres Abstellen der Velos an zentralen Orten der Kerngemeinden ermöglicht. Dies betrifft

im besonderen Masse die Bahnhofsumgebung und die städtischen Zentren.

Fussgänger- und Begegnungszonen

In Fussgänger- und Begegnungszonen ist der Autoverkehr nur in beschränktem Masse zugelassen. Innerhalb dieser attraktiv gestalteten, zentralen Räume, findet ein bedeutender Teil des öffentlichen Lebens statt. Neben den wichtigen Einkaufsmöglichkeiten findet sich hier ein breites Spektrum unterschiedlicher Nutzungen in fussläufiger Distanz zueinander. Die Attraktivität der Fussgänger und Begegnungszonen bestimmt das Image der Gemeinden und fördert den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gleichermassen.

Freizeit und Tourismus

Die Agglomeration fördert autoarme Freizeitnutzungen und touristische Angebote, wie Velofahren, Spazieren und Wandern mit geeigneter Infrastruktur und Informationsangeboten. Das Velo- und Fusswegnetz wird ausgebaut und erschliesst publikumsintensive Freizeit- und Naherholungsnutzungen.

Kombinierte Mobilität

Wer um von A nach B zu gelangen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, nutzt die kombinierte Mobilität. Um das gesamte Verkehrssystem zu optimieren und die kombinierte Nutzung zu fördern, sind die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung. Der öffentliche Verkehr ist mit dem Fuss- und Veloverkehr und dem Individualverkehr (Taxi, CarSharing etc.) optimal zu verknüpfen.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wird systematisch bei allen Planungen berücksichtigt. Neben der konsequenten Behebung von erfassten Unfallschwerpunkten und -häufungsstellen wird die Verkehrssicherheit insbesondere durch die Umgestaltung von Strassenräumen und die Behebung von Schwachstellen in den Netzen für Fuss- und Veloverkehr erhöht. Die subjektive Sicherheit wird durch eine geeignete Strassenrandgestaltung und Beleuchtung erhöht.

5.2.3 Natur- und Landschaftsräume

Landschafts- und Landwirtschaftskorridore

Landschaftskorridore greifen Frei- und Landwirtschaftsräume auf, die als identitätsstiftende Landschaftsbilder fungieren. Sie stehen in starker Abhängigkeit zur Einhaltung der Siedlungsbegrenzungen. Die Landschaftskorridore verbinden als grüne Achsen unterschiedliche Naturräume miteinander und machen diese für die Bewohner erfahrbar. Diesbezüglich sind zwei unterschiedliche Korridortypen von Bedeutung.
Korridore mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung sind vor allem durch die vergleichsweise grossen Flächen und den Ackerbau geprägt. Besonde-

res Potential bietet sich hierbei durch die landwirtschaftlich geprägte Siedlungszäsur zwischen Brig/Naters und Ried-Brig/Termen/Bitsch aber auch durch die Bereiche westlich von Visp.
Korridore mit extensiver Nutzung sind durch ihre Kleinteiligkeit und wechselnde Nutzungen (insbesondere für Viehhaltung) geprägt. Vor allem entlang der Hanglagen ziehen sich diese Nutzungen als verbindendes Element zwischen unterschiedlichen Naturräumen und (Natur-)Schutzzonen durch die Agglomeration.

Gewässerkorridore

In der Agglomeration stellen die Rhone und ihre Uferbereiche den grössten Gewässerkorridor dar. Darüber hinaus sind mit den Zuläufen in den Seittälern weitere Gewässerkorridore vorhanden. Zusammen zeichnen sie sich durch eine besondere landschaftliche Qualität aus. Eine attraktive Gestaltung dieser Landschaftsräume trägt massgeblich dazu bei, dass die Bevölkerung diesen Raum aktiv nutzt.

Wald

Der Wald fungiert in erster Linie als Naturraum und somit als Rückzugsraum für die Tierwelt. Um auch zukünftig diese Funktion ausüben zu können, sind anderwertige Nutzungen touristischer oder gewerblicher Art bezüglich ihres Einflusses auf die Tier- und Pflanzenwelt gezielt vorzusehen.

Landwirtschaft

Die Landwirtschaft ist auch heute noch ein identitätsstiftendes Merkmal der Agglomeration. Weitere Siedlungsentwicklungen dürfen nicht dazu führen, dass landwirtschaftlich wertvoller Boden zerschnitten bzw. für wenig wertschöpfende Nutzungen aufgegeben wird. Die traditionellen landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsstrukturen sollen sich weiterhin in der Landschaft spiegeln.

Stadtparks

Stadtparks stellen innerhalb urbaner Räume eine besondere Akzentuierung des jeweiligen Ortes dar. Durch Lage und Gestaltung heben sie sich von den Freiräumen ab und tragen wesentlich zur Identitätsprägung bei. Sie dienen einerseits als Treffpunkt und andererseits als Ruheraum innerhalb städtischer Hektik.

Baumallee

Im Agglomerationsgebiet sind zahlreiche historische Alleensegmente erhalten geblieben, welche zu Zeiten Napoleons angelegt wurden. Als gestalterisch-verbindendes Element, welches den Naturraum in und durch die städtischen Zentren und Dorfkerne führt, wird die Baumallee neben der Rhone als weiteres Landschaftsband etabliert.

Historische Verkehrswege

Unter historischen Verkehrswegen werden Wegeverbindungen zusammengefasst, die in der Geschichte der Agglomeration eine Bedeutung für ihre Entwicklung spielten. Alte Handelswege und sonstige Verbindungen

sind von kultureller Bedeutung und werden als Wanderwege oder kulturhistorische Denkmäler wieder erfahrbar gemacht.

Wildtierkorridore

Das Gebiet der Agglomeration weist einige wichtige Wildtierkorridore von regionaler und nationaler Bedeutung auf. In der zukünftigen Siedlungsentwicklung werden diese Korridore berücksichtigt. Neben den in Höhenlagen verlaufenden Korridoren, sind insbesondere die Talquerungen westlich von Visp, zwischen Visp und Brig und östlich von Brig von besonderer Bedeutung.

Schützenswerte Naturräume

Schützenswerte Naturräume (Schutzgebiete und Schutzzonen) bieten rechtlich fest definierte Rückzugsräume für die Tier und Pflanzenwelt und begrenzen Art und Umfang möglicher Nutzungen in diesen Räumen. Der Charakter des Agglomerationsgebietes wird wesentlich durch sein Umland, im Besonderen durch die umgebenden Naturräume, geprägt. Der Schutz und die Vernetzung dieser Räume tragen zur Sicherung dieses Charakters bei.

5.3 Quantitative Ziele

Neben den Teilstrategien Siedlungs- und Landschaftsräume, Verkehrssystem, und Natur- und Landschaftsräume werden im Rahmen der vier Indikatoren „Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme" MOCA zudem folgende quantitativen Ziele bis 2030 angestrebt:

5.3.1 Modal Split

Ausgangslage

In der Agglomeration Brig-Visp-Naters werden heute im Schnitt ca. 42% aller Wegstrecken mit dem Motorfahrzeug unternommen (vgl. Kapitel 3.3). Dieser Wert basiert auf den Auswertungen des Mikrozensus 2010. Da die Stichprobengrösse für die Agglomeration eher bescheiden ausgefallen ist und der Kanton keine Stichprobenverdichtung durchgeführt hat, muss dieser Wert mit der angemessenen Vorsicht interpretiert werden. Die Agglomeration geht von einem höheren Wert aus. Für die Region Oberwallis zum Beispiel liegt eine etwas grössere Stichprobe vor. Dort liegt der MIV-Anteil bei 46%.

Ziel

Für eine nachhaltige und funktionsfähige Verkehrsabwicklung soll in der Agglomeration Brig-Visp-Naters der Anteil an den Wegstrecken bis 2030, welcher durch den motorisierten Individualverkehr geleistet wird, mindestens auf dem gleichen Niveau wie heute gehalten werden. Die Agglomeration ist mit dem heutigen Modal-Split im schweizweiten Vergleich gut aufgestellt. Ausserdem sind die anstehenden Veränderungen, wie z.B. die Fertigstellung der A9 oder die verbleibenden, schlecht an den ÖV angeschlossenen Baulandreserven, dem MIV eher förderlich. Zwar hat der öffentliche Verkehr einen grossen Qualitätssprung gemacht, es gilt die Quartiere aber noch besser an diese ÖV-Haltestellen anzubinden (z.B. mit geeigneter Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr oder einem bedarfsgerechten Ortsbusssystem).

Unterstützende Teilstrategien

Zur Erreichung des quantitativen Ziels sind folgende Teilstrategien von Bedeutung:

- Fokussierung auf Entwicklungsschwerpunkte an zentralen und gut erschlossenen Lagen.
- Konzentration der gewerblich-industriellen Entwicklung auf gut erschlossene Arbeitsplatzgebiete.
- Konzentration von verkehrsintensiven Nutzungen (wie Fach- und Baumärkte, Freizeiteinrichtungen) auf Standorte mit guter Verkehrsanbindung in Gamsen/Glisergrund und Eyholz.

- Ausdehnung der guten ÖV-Erschliessung auf alle dicht besiedelten Siedlungsgebiete und Erhaltung attraktiver ÖV-Verbindungen zu den Umlandgemeinden.
- Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete.
  Ausbau der Veloabstellanlagen an zentralen öffentlichen Lagen (Bahnhöfe, Einkaufszentren etc.)

5.3.2 Beschäftigte und Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Ausgangslage

Die Prognosen und Schätzungen gehen von einem Anstieg der Bevölkerung bis 2030 von rund 2'000 zusätzlichen Einwohnern und rund 900 zusätzlichen Beschäftigten aus. Die sehr gute Erschliessung der bestehenden Bevölkerung (vgl. Kapitel 3.2) soll auch bis 2030 gehalten und wenn möglich verbessert werden. Da die verbleibenden Siedlungspotenziale aber mehrheitlich in den schlecht erschlossenen Lagen vorhanden sind, braucht es eine umsichtige Planung, um die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten in den gut erschlossenen Lagen anzusiedeln. Gemäss Raum+ Studie sind gerade mal 3% der verbleibenden Potenziale (Stand 2013) in den Erschliessungsgüteklassen A und B sowie etwa 19% in der Güteklasse C.

Ziel

Die zusätzlichen Einwohner bis 2030 sollen zu 70% in den ÖV-Güteklassen A, B und C angesiedelt werden. Dies soll mit einer massvollen Verdichtung und der Fokussierung auf die Entwicklungsschwerpunkte gemäss Zielbild ermöglicht werden. Falls nötig sollen die ÖV-Angebote bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die zusätzlichen Beschäftigten bis 2030 sollen zu 80% in den ÖV-Güteklassen A, B und C zu liegen kommen. Folgende Teilstrategien sind für die Umsetzung dieser Ziele von Bedeutung:

- Beschränkung der Siedlungsgebiete (Bauzone) auf heutigen Stand.
- Fokussierung auf Entwicklungsschwerpunkte an zentralen und gut erschlossenen Lagen.
- Konzentration der gewerblich-industriellen Entwicklung auf gut erschlossene Arbeitsplatzgebiete.
- Ausdehnung der guten ÖV-Erschliessung auf alle dicht besiedelten Siedlungsgebiete und Erhaltung attraktiver ÖV-Verbindungen zu den Umlandgemeinden

5.3.3 Verkehrssicherheit

Ausgangslage

In der Agglomeration verunfallten im Jahr 2014 53 Personen und wurden entweder verletzt oder sind gestorben (vgl. Kapitel 3.2.6). Dies ergibt einen Wert von rund 1.46 Personen pro 1'000 Einwohner.

Ziel

Auch wenn dieser Wert im Vergleich zur Gesamtschweiz (2.69) schon sehr niedrig ist, soll dieser auf 1.2 Person pro 1'000 Einwohner gesenkt werden. Dieser Wert soll primär durch eine Reduktion des eher hohen Anteils an Unfällen unter Beteiligung von Fussgängern und Velofahrenden erreicht werden. Um dies zu erreichen sind vor allem folgende Teilstrategien von Bedeutung:

- Strassenraum, Markierung und Übersichten werden bei Ortsdurchfahrten so gestaltet, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist.
- Sicherung der Entlastungswirkung A9 mit flankierenden Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz.
- Ausdehnung der bestehenden Zonen mit Verkehrsberuhigung auf sämtliche Wohngebiete.
- Förderung der Velo- und Fusswegnebenachsen als sichere Verbindungen zwischen den urbanen Zentren und den Dorfkernen.

6 Umsetzungsstand AP 1G und AP 2G

In den Unterkapiteln 6.1 und 6.2 ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der ersten beiden Agglomerationsprogramme dokumentiert. Die Ampelfarbe in der Marginalie zeigt die zusammenfassende Beurteilung des Umsetzungsstandes:

- Abgeschlossen (realisiert)
- Planung und Projektierung auf Kurs (im Soll)
- Begründete zeitliche Verzögerungen bei Planung / Projektierung
- Keine Umsetzung (Planungsstopp / Sistierung)

Massnahmen mit grauer Farbe in der Marginalie werden entweder nicht weiterbearbeitet (gilt für B-Massnahmen) oder im Rahmen einer anderen Massnahme weitergeführt.

Umsetzung in beiden Programmen auf Kurs

Der aktuelle Stand der Umsetzung (September 2016) zeichnet für die mitfinanzierten A-Massnahmen, gewichtet nach Investitionskosten, ein erfreuliches Resultat: Im AP 1G sind bereits 17% der A-Massnahmen realisiert, 57% mit ihrer Planung respektive Projektierung auf Kurs (vgl. Abbildung 42). Begründete zeitliche Verzögerungen bei Planung oder Projektierung sind bei 26% der A-Massnahmen auszumachen.
Beim AP 2G sind 3% der A-Massnahmen abgeschlossen und 87% der Massnahmen bezüglich Planung und Projektierung auf Kurs. Nur bei 10% der Massnahmen ist aktuell eine begründete zeitliche Verzögerung ersichtlich (vgl. Abbildung 43).

Abbildung 42: Umsetzungsstand AP 1G, nur mitfinanzierte Massnahmen A-Liste, gewichtet nach Investitionskosten

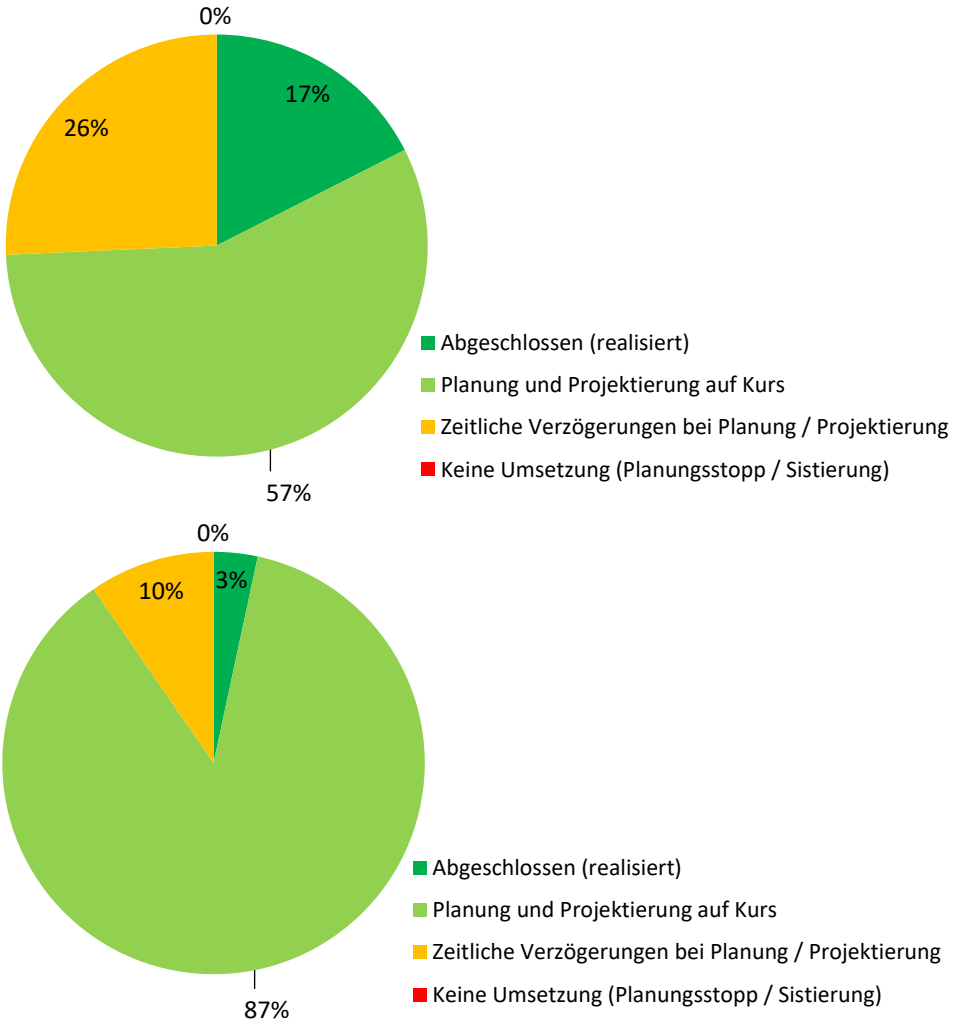


Abbildung 43: Umsetzungsstand AP 2G, nur mitfinanzierte Massnahmen A-Liste, gewichtet nach Investitionskosten

Schlussfolgerung zu Umsetzungsstand AP1G und 2G

Die Umsetzung der Massnahmen ist zeitlich mehrheitlich auf sehr gutem Kurs. Gründe für zeitliche Verzögerungen sind insbesondere auf folgende Ursachen zurückzuführen:

- Der Umsetzungsstand von übergeordneten Massnahmen hat sich verzögert respektive ist noch nicht so weit, dass die davon abhängigen Massnahmen umgesetzt werden konnten (3. Rhonekorrektur, Revision Kantonaler Richtplan, Autobahn A9).
- Die finanzielle Situation des Kantons sowie einzelner Gemeinden verlangt eine Priorisierung ihrer Projekte. Dies betrifft auch Massnahmen der Agglomerationsprogramme.
- Teilweise scheitern erwünschte Massnahmen trotz entsprechender Anstrengungen von Seite Gemeinden und Agglomeration an den Anforderungen von Kanton und Bund an die Kantonsstrassen.

Bei diversen Massnahmen (vgl. detaillierte Ausführungen in den folgenden Kapiteln) wurden teilweise inhaltliche Justierungen aufgrund von vertieften Untersuchungen und Studien am ursprünglichen Massnahmeninhalt vor-

genommen. Die Wirksamkeit der entsprechenden Massnahmen konnte aber erhalten bleiben.

Ableitung Handlungsbedarf für AP 3G

Allgemein wird versucht, die hohe Dynamik bezüglich Umsetzung aufrechtzuerhalten. Bei Massnahmen, welche aufgrund der Finanzsituation (noch) nicht umgesetzt werden können, wird je nach Ausgangslage resp. Zielsetzung eine kostengünstigere Variante angestrebt oder versucht, die Massnahmen in sinnvollen Etappen umzusetzen. Die Anstrengungen von Seite Agglomeration und Gemeinden, Lösungen zu übergeordneten Vorgaben anzustreben, werden weiterhin aufrechterhalten.

6.1 Massnahmen AP 1G

6.1.1 Massnahmen Verkehr – A-Liste

M18
6002.007
Priorität A

Aufhebung und Umgestaltung MGB-Trassee: Etappe 1 und 2 umgesetzt (Eigenleistung); Etappe 3, 4 und 5 im 2012 ebenfalls umgesetzt. Etappe 6 (Brücke über die Rhone) ist noch nicht realisiert, da keine Baubewilligung seitens des Kantons vorhanden ist (Hochwasserschutz in Zusammenhang mit dem Projekt 3. Rhonekorrektion).

M19
6002.001
Priorität A

Fussgängerbrücke zwischen Brig und Naters: Siegerprojekt aus Wettbewerb im Jahr 2009 liegt vor. Die Kosten sind mit CHF 4 Mio. bedeutend höher als bei der Eingabe des AP 1G vorgesehen. Die Umsetzung in Brig ist bewilligt, in Naters aber noch ausstehend (politisch umstritten wegen hohen Kosten und aufgrund fehlender Finanzmittel zurückgestellt). Zurzeit wird geprüft, ob trotz Wettbewerb eine kostengünstige Variante fachlich und rechtlich möglich wäre.

M26
6002.019
Priorität A

Sanierung Furkastrasse Naters: Die Massnahme ist baureif (Auflageprojekt Stand 2009 liegt vor). Die Umsetzung musste in Naters aufgrund anderer prioritärer Projekte zurückgestellt werden.

M40
6002.004
Priorität A

Neugestaltung Einfahrt Neue Simplonstrasse Brig-Glis: Auflageprojekt Mitte 2012 aufgelegt; Plangenehmigungsverfahren liegt seit Dezember 2013 vor. Baustart des Projektes war im Jahr 2014, Dauer bis Ende 2016.

6.1.2 Massnahmen Verkehr – Eigenleistungen/ohne Infrastrukturfonds

M30
6002.206
ohne Infrastrukturfonds

Verbund Abonnement ÖV innerhalb der Agglomeration: Präzisierung in AP 2G Massnahme ÖV10. Abgeschlossen, eine Studie (Rapptrans 2012) hat ergeben, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Einführung eines Tarifverbundes im Oberwallis nicht gegeben ist und die Variante Status quo optimiert umgesetzt werden soll. Punktuelle Verbesserungen (City-Tickets für Ortsbus Brig-Naters-Bitsch; ein Billet für MBG, Postauto und Ortsbus auf Gemeinschaftsstrecke) wurden auf den Fahrplanwechsel 2012 umgesetzt.

M38
6002.208
ohne Infrastrukturfonds

½ Stunden Takt Brig-Ried-Brig/Termen: Präzisierung in AP 2G Massnahme ÖV9. Abgeschlossen, das Angebot wurde seit 2011 kontinuierlich ausgebaut und mit insgesamt vier PostAuto-Kursen verstärkt. Bei 29 PostAuto-Kursen entspricht der aktuelle Fahrplan faktisch einem Halbstunden-Angebot zwischen 6.00 und 20.00 Uhr. In Zukunft geht es darum, das heutige Angebot zu sichern.

M45
6002.013
Eigenleistung

Tempo 30-Zonen in der Agglomeration: Abgeschlossen, die Massnahme wurde durch die Agglomerationsgemeinden im Zeitraum 2011 bis 2014 umgesetzt. Genaue Kostenangaben nicht eruierbar, effektive Kosten höher als 1.2 Mio. CHF.

M46
6002.207
ohne Infrastrukturfonds

Spätverbindung mit dem ÖV von und nach Domodossola: Präzisierung in AP 2G Massnahme ÖV8. Der Ausbau des Angebots war abhängig vom Abschluss der Sanierungsarbeiten am Simplontunnel (Bis Ende Jahr 2015) und konnte deshalb erst teilweise umgesetzt werden. Fahrplanverbesserungen inkl. Autoverlad wurden bereits auf den Fahrplanwechsel 2014 vollzogen. Die SBB sah in Absprache mit dem Kanton Wallis schrittweise Verbesserungen im Regionalverkehr zwischen Brig und Domodossola vor. Eine erste Etappe wurde mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 Wirklichkeit. In Zukunft wird die BLS die Konzession für den Regionalverkehr zwischen Brig und Domodossola erhalten. Somit ist eine Verbesserung des Angebotes ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2016 absehbar.

M48
6002.209
ohne Infrastrukturfonds

Koordinierte Parkplatzpolitik, einheitliche Parkplatzbewirtschaftung: Präzisierung in AP 2G Massnahme V13. Im 2009 wurde von Swisstraffic AG eine Studie zur Parkplatzpolitik erarbeitet. Die vertiefte Prüfung der Massnahmen hat ergeben, dass dem Handlungsbedarf in den Gemeinden Brig-Glis, Visp und Naters primär auf kommunaler Ebene begegnet werden kann. Seit 2011 wurden folgende Anpassungen vorgenommen: Gebührenerhöhung in Visp; Bau/Bewirtschaftung neues Parkhaus Aletsch Campus Naters; Bewirtschaftung weiterer Parkplätze Brig; Lonza-PP im Kleegartenquartier wird über Entwicklung Bahnhof Nord Visp (vgl. Massnahme VS2 AP 3G) behoben; Parkierung Bahnhof Brig über laufenden Bahnhofsplanung (vgl. Massnahme S10 AP 2G).

6.1.3 Massnahmen Siedlung – ohne Infrastrukturfonds

M53
6002.201
ohne Infrastrukturfonds

Siedlungsverdichtungsgebiete: Präzisierung in AP 2G Massnahmen S4 und S5, Weiterentwicklung in AP 3G S2. Die inneren Reserven sind gemäss Projekt Raum+ im Jahr 2013 identifiziert und quantifiziert. Brig-Glis hat im Siedlungsleitbild und Visp im Masterplan 2013 sowie in der daraus folgenden Hochhausstudie 2014 sowie den Quartierplänen 2016 entsprechende Verdichtungsgebiete inkl. Mindestdichten vorgesehen. Auch andere Gemeinden (z.B. Bitsch) haben Studienarbeiten zu einer Verdichtung erarbeiten lassen. Weitergehende Überlegungen bzgl. Bauzonendimensionierung sind im Zusammenhang mit dem teilrevidierten kRp ab 2017 möglich.

M54
6002.202
ohne Infrastrukturfonds

Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach Aussen: Präzisierung in AP 2G Massnahme S1, Weiterentwicklung in AP 3G S1. Die Teilrevision des kRP greift dieses Thema auf, die Gemeinden müssen diese Vorgaben nach Inkrafttreten (voraussichtlich ab 2018) binnen 5 Jahren umsetzen.

M56
6002.203
ohne Infrastrukturfonds

Siedlungsflächenmanagement: Präzisierung in AP 2G Massnahme S3 und Weiterentwicklung in AP 3G Massnahme S1 bis S3. Mit der Durchführung von Raum+ im Jahr 2013 wurden die Grundlagendaten für ein agglomerationsweites Siedlungsflächenmanagement erhoben. Mit einer gemeinsamen Festlegung der Entwicklungsschwerpunkte im 2014 wurde ein erster Schritt in Richtung eines gemeinsamen Siedlungsflächenmanagements gemacht.

M59
6002.204
ohne Infrastrukturfonds

Attraktive Dorfkerne: Präzisierung in AP 2G Massnahme S8 und Weiterentwicklung in AP 3G Massnahme VS1. Im Juni 2010 wurde der Auftrag „Harmonisierung und Optimierung der Gesetze bezüglich Dorfkern-Entwicklung" abgeschlossen. Die Rahmenbedingungen (Gesetze) sind entsprechend verbessert worden. Dorkerne Baltschieder: Aufwertung umgesetzt; Lalden: Masterplan Dorfentwicklung 2010, Gestaltungswettbewerb Dorfzentrum 2015; Termen: Wettbewerb Ortskern 2016); Bitsch: Aufwertung noch ausstehend. Von der Erarbeitung eines gemeinsamen Reglements wurde aufgrund den bevorstehenden reglementarischen Änderungen (kantonales Baureglement, Feuerpolizeiliche Abstände und Revision Richtplan) und den unterschiedlichen Ausgangslagen abgesehen.

M60
6002.205
ohne Infrastrukturfonds

Attraktivierung Gewerbezone: Präzisierung in AP 2G Massnahme S9 und Weiterentwicklung in AP 3G S4. Eine Defizit- und Potenzialstudie wurde im Jahr 2016 erstellt und damit ist diese Massnahme gemäss formulierten Inhalten im AP 2G umgesetzt. Brig-Glis und Visp haben zudem Auflagen bei Baubewilligungen formuliert (Bspw. Qualität Bepflanzung) und in den kommunalen Baugesetzen verankert.

6.1.4 Massnahmen Verkehr – Priorität B

M47
6002.017
Priorität B

MIV-Leitsystem: Präzisierung und Weiterentwicklung in AP 2G Massnahme V14.

M39
6002.020
Priorität B

Begegnungszone Belalpstrasse Naters: Präzisierung und Weiterentwicklung in AP 2G Massnahme V8 (Eigenleistung).

6.1.5 Konzept LV A- und B-Liste

M14
6002.03
Priorität A

Fussgängerverbindung Visp West – Bahnhof Visp: abgeschlossen, Umsetzung erfolgte im Jahr 2012.

M17
6002.03
Priorität A

Fussgängersteg „im Sand" über die Vispa: abgeschlossen, Umsetzung erfolgte im Jahr 2012.

M20
6002.03
Priorität A

Veloverbindung Brig-Naters: Umsetzung im Rahmen Bahnhofumbau Brig-Naters (vgl. ÖV1 und MIV14, AP 2G) und deshalb auch mit leichter Verzögerung: bestehende Unterführung SBB wird für MIV gesperrt, künftig dürfen nur noch Busse und Velos sowie Fussgänger verkehren, Trottoirs werden entsprechend zurückgebaut.

M37
6002.03/6002.031
Priorität A/B

Zusätzliche Veloparkplätze in der Agglomeration:. Im Jahr 2009 wurde die Studie Veloverkehr (Velokonzept) sowie die Studie Veloparkierungskonzept von Swisstraffic AG erarbeitet. Im Jahr 2013 und 2014 wurden in den Gemeinden Brig-Glis, Naters und Visp das Angebot an (um ca. 300) Veloparkplätzen erhöht. Im 2016 soll im Rahmen der Neugestaltung Einfahrt Neue Simplonstrasse Brig-Glis das Angebot an Veloparkpläzen rund um den Saltinaplatz verbessert werden.

M41
6002.03/6002.031
Priorität A/B

Sicherung von gefährlichen Velo–Übergängen: Die Agglomeration Brig-Visp-Naters hat in einem Schreiben im 2014 an das ARE beantragt die Teilmassnahmen M41 Sicherung von gefährlichen Veloübergängen und M49 Leitsystem Velo in der Wirkung in die Massnahme M44 Ausbau der Velowege zu integrieren. Dies wurde vom ARE so genehmigt.

M44
6002.03/6002.031
Priorität A/B

Ausbau Velowege in der Agglomeration: abgeschlossen, die Umsetzung erfolgte im Jahr 2013. Der bekannte Fuss- und Veloweg Rote Meile wurde auf der Ostseite bis zur grünen Brücke in Bitsch erweitert.

M49
6002.03
Priorität A

Leitsystem Velo: Die Agglomeration Brig-Visp-Naters hat in einem Schreiben im 2014 an das ARE beantragt, die Teilmassnahmen M41 Sicherung von gefährlichen Veloübergängen und M49 Leitsystem Velo in der Wirkung in die Massnahme M44 Ausbau der Veloweg zu integrieren. Dies wurde vom ARE so genehmigt.

6.2 Massnahmen AP 2G

6.2.1 Massnahmen Verkehr – A-Liste

V1
6002.2.001
Priorität A

Aufwertung Glismattenstrasse: Die Aufwertung wurde im Rahmen einer umfassenden Studie ASTRA-Kanton-Gemeinde im Jahr 2014 als Grundlage für das Leitbild Verkehr und Mobilität Brig-Glis untersucht. Die Projektierung ist in Erarbeitung (2016), die Umsetzung erfolgt ab 2017.

V4
6002.2.004
Priorität A

Aufwertung Dorfkern Glis: Die Projektierung im Nachgang an den Wettbwerb Dorfkern Glis von 2013 ist im Gang. Eine Koordination zwischen Gemeinde und Kanton ist Voraussetzung. Der Baubeginn ist ab 2018 vorgesehen.

V9
6002.2.009
Priorität A

Begegnungszone Bahnhof Brig: Die Zone auf der Kreuzung Bahnhofstrasse / Einfahrt Bahnhof wird ab 2019 umgesetzt mit laufender Planung resp. Wettbewerb Bahnhof Brig (AP 2G ÖV1). Die Viktoriastrasse ist eine Kantonsstrasse und wird zusammen mit dem Kanton geplant, Baubeginn ebenfalls ab 2019.

V12
6002.2.012
Priorität A

Verkehrsoptimierung Überlandstrasse: Die Optimierung wurde im Rahmen einer umfassenden Studie ASTRA-Kanton-Gemeinde im Jahr 2014 als Grundlage für das Leitbild Verkehr und Mobilität Brig-Glis untersucht. Das Vorprojekt wurde 2015 ausgeschrieben, die Umsetzung ist ab 2017 vorgesehen.

ÖV1
6002.2.016
Priorität A
teilweise übergeordnete Massnahme STEP

Erstellen eines ÖV-Hubs mit MGB und Postauto: Für die Gleisgeometrie liegt ein Vorprojekt aus dem Jahr 2014 vor. Basierend darauf wurde 2015 ein Wettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofplatzes und des Perronbereichs durchgeführt. Die Projektierung ist auf die Jahre 2016/17 terminiert, der Baubeginn ab 2018 vorgesehen.

ÖV3
6002.2.018
Priorität A

Nordzugang Bahnhof Brig: Die Rampe wurde als Eigenleistung durch die SBB umgesetzt. Die Projektierung des Ausbaus Nordzugang Bahnhof Brig ist ab 2017 geplant.

LV4
6002.2.029
Priorität A

LV-Verbindung Brig-Glis – Eyholz (Rote Meile): Ein Wettbewerb wurde zusammen mit der Massnahme LV5 AP 2G im Jahr 2014 durchgeführt. Das Vorprojekt wurde im 2015 gestartet, Baubeginn einzelner Etappen ist ab 2018 geplant.

ÖV6a
6002.2.056
Priorität A

Busnetz Visp und Umgebung: Die 1. Etappe inkl. Busse wurde im Jahr 2014 in einer vereinfachten Variante umgesetzt. Die Postautos werden während den Wartezeiten eingesetzt als Ortsbusse. Dadurch entstehen die neuen Linien Richtung Spital/Hügel und Visp West.

V14a
6002.063
Priorität A

MIV-Leitsystem (inkl. Leitsystem Autoverlad):. Abklärungen zum Leit- und Lenkungssystem im Bahnhofsbereich Brig / Naters im Jahr 2014 haben ergeben, dass es künftig ein Einbahnregime und damit einen Umbau des Knotens Bhf-West braucht. Eine temporäre Umleitung des Verkehrs während geschlossener Barrieren ist nicht ausreichend. Das neue Verkehrsregime wird im Rahmen des Gesamtprojekts Bahnhof Brig (Massnahme S10 AP 2G) ab 2018 inkl. Leitsystem Autoverlad umgesetzt.

6.2.2 Massnahmen Verkehr – Eigenleistungen

V7
6002.2.007
Eigenleistung

Aufwertung Dorfkern Ried-Brig: Die Ausgangslage und die Zielsetzung haben sich wesentlich geändert. Neu stehen die Sicherheit Ortsdurchfahrt, Schaffung eines Gemeindezentrums und die Gestaltung der Plätze an zentraler Stelle im Vordergrund. Die Massnahme wurde neu ausgearbeitet (AP 3G Massnahme VS1).

V8
6002.2.008
Eigenleistung

Begegnungszone Belalpstrasse Naters: Die Projektauflage hat im 2008 stattgefunden, ein Baubeginn ist aufgrund der finanziellen Lage des Kantons zurückgestellt. Die Gemeinde drängt darauf, die Realisierung voranzutreiben.

V10
6002.2.010
Eigenleistung

Begegnungszone Brückenweg Visp: Eine Verkehrsstudie aus dem Jahr 2014 liegt vor. Um die Situation kurzfristig zu verbessern wurde im Jahr 2015 eine Begegnungszone signalisiert und der Verkehr gelenkt um das Verkehrsaufkommen zu optimieren. Eine (Teil-)sperrung des Brückenwegs kommt aus verkehrlichen Gründen erst mit Eröffnung der A9 in Frage.

V11
6002.2.011
Eigenleistung

Verkehrsberuhigung Kleegärtenquartier Visp: Das Siegerprojekt eines Wettbewerbs aus dem Jahre 2011 liegt vor, ein Vorprojekt wurde im 2012 in Angriff genommen. Aufgrund der finanziellen Lage der Gemeinde kann jedoch die Massnahme nicht wie geplant ausgeführt werden. Deshalb wurde bisher Tempo 30 mit einfachen baulichen Massnahmen umgesetzt und so eine Verkehrsberuhigung herbeigeführt.

V6a
6002.2.061
Eigenleistung

Aufwertung Dorfkern Lalden, Dorfplatz: Ein Wettbewerb wurde im 2015 durchgeführt. Weitere Abklärungen zur Umsetzung werden aktuell vorgenommen. Eine Umsetzung ist ab 2017 vorgesehen.

V14b
6002.063
Eigenleistung

Parkleitsystem: In der Vorbereitung des AP 3G wurde abgeklärt, welche Aufgaben hier anstehen und welchen Bedarf die Gemeinden haben. Aktuell ist kein regionaler Handlungsbedarf erkennbar, die Gemeinden werden die bisherige Koordination der Parkplatzpolitik weiterführen und zu gegebenem Zeitpunkt nochmals überprüfen.

V3a
6002.2.003
Eigenleistung

Aufwertung Dorfkern Visp- Dorfkern: Der östliche Bereich wurde im Jahr 2014 saniert und dabei auch die Trottoirs verbreitert. Im westlichen Bereich wird eine Planung im Zusammenhang mit der privaten Aufstockung des

Parkhausgebäudes unterstützt. Die Platzgestaltung im südlichen Bereich wurde im Konzept zum öffentlichen Raum (2014) betrachtet und ab 2018 laufend umgesetzt.

ÖV7
6002.2.022
ohne Infrastrukturfonds

ÖV-Randstundenangebot: Seit dem 14. Dezember 2014 bietet die MGB zwischen Fiesch und Stalden einen Halbstunden-Takt an. Dies bedeutet auch in den Randstunden ein verbessertes ÖV-Angebot in der Agglomeration für Brig, Bitsch, Eyholz und Visp. Weitere Verbesserung (u.a. Ortsbus Brig-Naters-Bitsch) sind in Planung.

LV9c
6002.2.034
ohne Infrastrukturfonds

Publibike: Abgeschlossen, diese Idee (Marke „Publibike" stellvertretend genannt) wurde mit zwei verschiedenen Verleihangeboten in den letzten Jahren gestärkt und umgesetzt: Mit „Wallis rollt" stehen der Bevölkerung/dem Tourismus jeweils von Ende Mai bis Ende Oktober kostenlos ein Veloverleih in der Rhoneebene (Velostationen in Brig, Visp, Brigerbad) zur Verfügung. Rent-a-Bike bietet zudem (mehrheitlich für den Tourismus) Vermietstellen in Brig, Belalp und Riederalp an.

ÖV6a
6002.2.056
ohne Infrastrukturfonds

Busnetz Visp und Umgebung – Etappe 1 Busse: Abgeschlossen, die 1. Etappe inkl. Busse wurde im Jahr 2014 in einer vereinfachten Variante umgesetzt. Die Postautos werden während den Wartezeiten eingesetzt als Ortsbusse. Dadurch entstehen die neuen Linien Richtung Spital/Hügel und Visp West.

6.2.3 Massnahmen Siedlung / Landschaft

V2
6002.2.002
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Aufwertung Hauptverkehrsachse Talstrassenallee: Die Gemeinden überlegen sich derzeit im Austausch mit dem Kanton einen Rückbau der Strasse nach Eröffnung der A9, in diesem Zusammenhang wird auch die Gestaltung thematisiert. In der Studie Attraktivierung Gewerbezone (2016) wurden Gestaltungsvorschläge erarbeitet und im AP3G wurde ein Massnahmen VS6 Umgestaltung T9 als FlaMa A9 ausgearbeitet . Die aktuellen Budgetkürzungen beim Kanton könnten sich jedoch negativ auf eine Projektumsetzung auswirken.

L1
6002.2.036
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Stadtparks: Abgeschlossen, Brig-Glis: gemäss neuem Siedlungsleitbild 2015 wird der Grüngürtel zwischen Brig und Glis (bei Sportanlagen) erhalten und aufgewertet; Naters: der Pfarrgarten wurde im Jahr 2014 eröffnet; Visp: auf den ehemaligen Tennisplätzen wurde eine öffentliche zugängliche Grünfläche umgesetzt.

L2
6002.2.037
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Kleinparks: Die Thematik wird von den Gemeinden im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten bearbeitet. Bereits erfolgt ist dies in Visp (Konzept öffentliche Räume Visp 2014); Brig (Siedlungsleitbild 2015).

L3
6002.2.038
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Erholung entlang der Rhone: Aufgrund den Verzögerungen bei der 3. Rhonekorrektion startet die Umsetzung dieser Massnahme voraussichtlich im Jahr 2017.

L4
6002.2.039
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Querkorridor Brigerbad – Gamsen: Verbesserungen in diesem Korridor sind bezüglich landschaftlicher Vernetzung im Rahmen der 3. Rhonekorrektur betrachtet und ab 2018 vorgesehen. Aufgenommen in das regionale Naturschutzkonzept Brig-Salgesch August 2015 als Naturhotspot „Gamsusand", lokale Umsetzung Konzept bis 2018.

L5
6002.2.040
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Flussaufwertung durch 3. Rhonekorrektur: Einzelne Sofortmassnahmen wurden im 2013 unter Federführung des Kantons im Raum Visp-Baltschieder-Lalden bereits umgesetzt (Flussaufweitung, Dammaufschüttung). Dabei wurde auch die Fusswegführung zwischen Lalden, Visp und Baltschieder optimiert. Die weiteren Massnahmen werden im Rahmen der 3. Rhonekorrektur laufend umgesetzt (voraussichtlich bis 2040 abgeschlossen).

L6
6002.2.041
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Nutzung Landschafts- und Landwirtschaftskorridore: Die Weiterentwicklung und Umsetzung dieser Massnahme ist im Regionalen Naturschutzkonzept 2015 enthalten. Für die landwirtschaftliche Erschliessungsstrasse nach Brich wurde das Projekt im Jahr 2014 aufgelegt, ist aber aufgrund von Einsprachen derzeit blockiert.

L7
6002.2.042
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Erhaltung historische Verkehrswege: Naters: Die alte Bergstrasse Naters-Blatten-Belalp soll ins Inventar historischer Verkehrswege Schweiz aufgenommen werden. Naters hat dazu ein Unterstützungsgesuch beim Kanton und beim ASTRA eingereicht. Der Fonds Landschaft Schweiz FLS Bern, hat einen Unterstützungsbeitrag von 230'000 Franken zugesagt.

L8
6002.2.043
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Landschaftsentwicklungskonzept: Abgeschlossen, es wurde ein regionales Naturschutzkonzept Brig-Salgesch im 2015 erarbeitet. Dieses beinhaltet die in der Massnahme enthaltenen Punkte (Bestandesanalyse, Zielformulierung, Massnahmenkatalog) und beantwortet die gestellten Fragen. Die Koordination und Weiterentwicklung des Konzepts ist aktuell in Abklärung.

L9
6002.2.044
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Ökologische Waldbewirtschaftung: Abgeschlossen, es wurde eine kantonale Wertschöpfungsstudie Holz im Jahr 2013 ausgearbeitet. Darin wird festgehalten, dass das Holz insbesondere für Holzschnitzelheizungen und weniger für eine Weiterverarbeitung geeignet ist.

S2
6002.2.046
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Nutzungsänderungen von Bauland(-reserven): Brig-Glis hat im Siedlungsleitbild 2015 und Visp im Masterplan 2013 entsprechende Nutzungsänderungen vorgesehen. Als nächster Schritt steht die Umsetzung bei einer Revision der Nutzungsplanung an.

S5
6002.2.049
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Bauliche Mindestdichte: Die inneren Reserven sind gemäss Projekt Raum+ im Jahr 2013 identifiziert und quantifiziert (potenzielle Verdichtungsgebiete). Brig-Glis hat im Siedlungsleitbild und Visp im Masterplan 2013 sowie in der Hochhausstudie 2014 und den Quartierplänen 2016 entsprechende Verdichtungsgebiete inkl. Mindestdichten vorgesehen. Weitergehende Überlegungen bzgl. Bauzonendimensionierung sind im Zusammenhang mit dem teilrevidierten kRP ab 2017 möglich.

S6
6002.2.050
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Entwicklungsschwerpunkte: Abgeschlossen, die Festlegung der ESP gemäss AP 2G wurde im Jahr 2014 durchgeführt und bildet einen neuen Bestandteil des Zukunftsbildes und der Teilstrategien des vorliegenden AP 3G. Die Ergebnisse der Studie 2014 sind zudem ins Siedlungsleitbild 2015 von Brig-Glis eingeflossen.

S7
6002.2.051
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Standortkriterien für verkehrsintensive Nutzungen: Abgeschlossen, die Überlegungen bezüglich Standortfestsetzung sind ins Leitbild Verkehr und Mobilität von Brig-Glis sowie in den Masterplan Visp eingeflossen.

S10
6002.2.054
Priorität A/ohne Infrastruktur.

Rahmenplan und Entwicklungsplattform Bahnhof Brig: Abgeschlossen, der Rahmenplan wurde im Jahr 2014 erarbeitet, der städtebauliche Wettbewerb wurde im Jahr 2015 durchgeführt. Die Projektorganisation steht seit 2015 und ist operativ tätig bei der Planung und Projektierung aller Teilprojekte im Zusammenhang mit dem Bahnhof Brig.

S11
6002.2.055
Priorität B/ohne Infrastruktur.

Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt im Zentrum: Abgeschlossen, diese Schwerpunkte wurden im kantonalen Richtplan aufgenommen und in den Planungen der Gemeinden verankert. Brig-Glis: Aufnahme im Siedlungsleitbild 2015, Ansiedlung eines Warenhauses zwischen Bahnhof und Spital gewünscht um gute Zentrumslage aufzuwerten. Visp: Einbezogen in Masterplan 2013 respektive in daraus resultierender Hochhausstudie.

6.2.4 Massnahmen Verkehr – B-Liste

ÖV4
6002.2.019
Priorität B

Unterführung Bahnhof Visp: Die Entwicklungsplanung Bahnhof Nord macht breitere Unterführung mit Veloangebot und neue Perronzugänge notwendig. Derzeit läuft bei der SBB die projektinterne Abstimmung. Die Massnahme wird im AP 3G in den A-Horizont aufgenommen (AP 3G VS2).

LV8
6002.2.033
Priorität B

LV-Brücke Eyholz – Brigerbad: Die engen Platzverhältnisse u.a. auch im Zusammenhang mit der Rhonekorrektur verunmöglichen eine weitere Verfolgung des Projektes. Zur besseren Erschliessung des Thermalbades als eigentliches Ziel wird allenfalls eine Optimierung der blauen Brücke mit einem Velolift ab dem südlichen Veloweg ins Auge gefasst (Massnahmenaufnahme allenfalls in AP 4G).

ÖV6b
6002.2.057
Eigenleistung

Busnetz Visp und Umgebung – Etappe 2: Gemäss einer vorliegenden Wirtschaftlichkeitsstudie aus dem Jahr 2009 ist die Einwohnerzahl respektive -dichte im Norden (Baltschieder, Lalden) zu tief, um ein zusätzliches Angebot finanzieren zu können. Mit der vorgesehenen besseren Erschliessung von Brigerbad (1/2h-Takt statt Stundentakt) im Jahr 2014 wird jedoch auch Lalden besser erschlossen und hiermit ist die Massnahme abgeschlossen.

6.2.5 LV A- und B-Liste

LV1
6002.2.026
Priorität A

Ausbau Veloweg Brig-Glis / Naters – Visp (nationale Route 1): In Zusammenhang mit der 3. Rhonekorrektur ist geplant, die Radroute R1 auf den Rottendamm zu verlegen. Umsetzung voraussichtlich 2017.

LV2
6002.2.027
Priorität A

Fuss- und Veloweg entlang Vispa und Rhone: Der Anschluss des Velo- und Fusswegnetzes über die Ringstrasse an Visp-West und die Aussichtsplattform wurde im 2013 als A9-Projekt, ohne Finanzierung über das Agglomerationsprogramm umgesetzt. Die übrigen Teilmassnahmen sind abhängig vom laufenden Hochwasserschutzprojekt der Vispa und werden, sobald die Finanzierung gesichert ist, umgesetzt.

LV3
6002.2.028
Priorität A

LV-Verbindung Bitsch – Naters (Rote Meile): Abgeschlossen, Umsetzung erfolgte im Mai 2016.

LV5
6002.2.030
Priorität A

LV-Verbindung Eyholz – Visp (Rote Meile): Ein Wettbewerb wurde zusammen mit der Massnahme LV5 AP 2G im Jahr 2014 durchgeführt. Das Vorprojekt wurde im 2015 gestartet, Baubeginn einzelner Etappen ist ab 2018 geplant.

LV6
6002.2.031
Priorität A

LV-Verbindung Visp-Baltschieder: Die Umsetzung auf Visper Boden wurde im Jahr 2014 ebenfalls im Rahmen des A9-Projektes grösstenteils umgesetzt. Ausstehend ist noch die Massnahmenumsetzung in Baltschieder, welche mit der Ausweitung der Einmündung des Baltschiederbach in die Rhone koordiniert werden muss.

LV7
6002.2.032
Priorität A

LV-Verbindung Ried-Brig – Termen: Das Projekt wird nicht weiter verfolgt, da die bestehende Wegführung der heutigen Nutzung entspricht.

LV9a und 9b
6002.2.034
Priorität B

Velostationen Visp und Brig: Abgeschlossen, im Jahr 2013 wurden sowohl beim Bahnhof Brig wie auch beim Bahnhof Visp (jeweils auf deren Nordseite) die Anzahl der Veloparkplätze erhöht. Eine Realisierung einer Velostation beim Bahnhof Brig und beim Bahnhof Visp ist aufgrund der fehlenden Infrastruktur nicht realistisch und kann nicht umgesetzt werden.

LV10
6002.2.035
Priorität A

Umsetzung LV-Konzept: In den Zentren wird die Sicherung von Velo-Übergängen im Rahmen der übrigen Verkehrsmassnahmen verbessert. Im Oberwallis sind die Tourismus-Destinationen daran, Masterpläne-Bike auszuarbeiten. Hierbei wird der Langsamverkehr im Alltag wie in der Freizeit vermehrt auf einander abgestimmt und Synergien genutzt, so werden Konkurrenzsituationen und Konflikte vorgebeugt. Insbesondere auch die lateralen Verbindungen vom Berg ins Tal und zu Zentren bzw. zu den Bahnhöfen. Signalisationsmassnahmen sind in Erarbeitung und werden ab 2017 umgesetzt.

V6b
6002.2.062
Priorität A

Aufwertung Dorfkern Lalden, Erneuerung der Fusswege: Gegenüber der Skizze im Massnahmenblatt haben sich aufgrund vertiefter Abklärungen im Jahr 2015 neue Ideen ergeben (bspw. Schulweg Grossmattenquartier). Ein Baubeginn der Massnahmen ist ab 2018 geplant.

V3a
6002.2.003
Priorität A

Aufwertung Dorfkern Visp - LV: Der östliche Bereich wurde im Jahr 2014 saniert und dabei auch die Trottoirs verbreitert. Im westlichen Bereich wird eine Planung im Zusammenhang mit der privaten Aufstockung des Parkhausgebäudes unterstützt. Die Platzgestaltung im südlichen Bereich wurde im Konzept zum öffentlichen Raum (2014) betrachtet und ab 2018 laufend umgesetzt.

7 Massnahmen AP 3G

Die Massnahmen des AP 3G beinhalten die vom Bund aufgenommenen Massnahmen des AP 1G und 2G. In Kapitel 7.1 werden die Kernprojekte der Agglomeration Brig-Visp-Naters beschrieben und in den Kapiteln 0 bis 7.4 die Massnahmen des AP 3G, geordnet nach Siedlung, Verkehr und Landschaft. Eine Übersicht zu den Massnahmen inklusive Priorisierung bezüglich Wirkungskriterien, Kosten, Reifegrad, Verankerung im kantonalen Richtplan ist in Kapitel 7.5 zu finden. Die infrastrukturellen Massnahmen sind in einer Karte geografisch verortet (Anhang A7) und im Massnahmenbericht detailliert beschrieben.

7.1 Kernprojekte Bahnhofraum Brig und Visp

Die Gebiete rund um die Bahnhöfe Brig und Visp sind die zentralen Entwicklungsräume der Agglomeration Brig-Visp-Naters (Top-Entwicklungsstandort im Zukunftsbild) und sollen gemäss Absichtserklärung der Hauptstadtregion Schweiz innerhalb der nächsten 10 Jahre verfügbar gemacht werden. Diese beiden Kernprojekte in den städtischen Zentren Brig und Visp der Agglomeration sind bereits im AP 2G über diverse Massnahmen abgebildet und nun aufs AP 3G hin, durch die Gemeinden weiter konkretisiert worden.

Kernprojekt Bahnhofraum Brig

Im Rahmen eines Testplanungsverfahrens im Jahr 2012 wurde u.a. festgelegt, dass der Bahnhofplatz frei von Bauten bleiben soll, die Matterhorn Gotthard Bahn an ihrem heutigen Standort mit reduzierter Anzahl an Gleisen und Perronkanten bleibt, das angrenzende Quartier Spitalstrasse an Bedeutung gewinnen wird und der Übergang nach Naters verbessert werden soll. Seit Oktober 2015 ist zudem klar, dass das Spitalzentrum Oberwallis (SZO) in Brig konzentriert wird. Damit ergeben sich Synergien zwischen den beiden Entwicklungen.

Rahmenplan und städtebaulicher Wettbewerb

Im Dezember 2013 konnte der Rahmenplan (AP 2G Massnahme S10, 6002.2.051) für die weitere Entwicklung des Bahnhofraumes in Brig/Naters von sämtlichen für den Bahnhofplatz relevanten Partnern (Plattform Entwicklung Bahnhofsraum Brig/Naters) unterzeichnet werden. Auf dieser Grundlage haben die Projektpartner einen Projektwettbewerb zur baulichen Ausgestaltung des Bahnhofplatzes mit ÖV-Hub (AP 2G Massnahme

ÖV1, 6002.2.018) ausgeschrieben. In diesem Wettbewerb[29] wurden neben der Neugestaltung des Bahnhofplatzes (vgl. Abbildung 43) und der Viktoriastrasse auch die Anschlüsse an die Quartiere Bahnhof West (AP 3G Massnahme VS3 Umgestaltung Koten West „Dennerkreisel") und Ost sowie die Aufwertung der Unterführungen nach Naters (AP 2G Massnahme ÖV3, 6002.2.018) thematisiert. Des Weiteren wurde auch die Veloabstellsituation laufend verbessert (AP 1G Massnahme M37, 6002.03 / 6002.031; AP 2G Massnahme LV9, 6002.2.034), die Umsetzung der Begegnungszone am Bahnhof angedacht (AP 2G Massnahme V9, 6002.2.009) und das MIV-Leitsystem in die Überlegungen miteinbezogen (AP 2G Massnahme V14, 6002.063).

Architekturwettbewerb Spital in Abstimmung mit Bahnhofraum Brig

Im Frühjahr 2016 fand zudem ein Architekturwettbewerb für das Spitalzentrum statt. Hierbei wurde viel Wert darauf gelegt, dass die städtebaulichen Vorschläge mit den Massnahmen des angrenzenden Entwicklungsgebietes Bahnhof West / Saltina abgestimmt sind (AP 3G Massnahme VE1 Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis).

Zentrale Bedeutung des Bahnhofsraums

Mit der Festlegung von Verdichtungsgebieten im Siedlungsleitbild Brig-Glis wird die Stadtgemeinde der zentralen Lage und der Bedeutung des Bahnhofsraums als Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt (AP 2G Massnahme S11, 6002.2.055) sowie des Saltinaquartiers als Spitalzentrum gerecht. Sie greift so die zentralen Handlungsansätze des Kantonalen Richtplans respektive des Agglomerationsprogramms (AP 1G Massnahme M53, 6002.201; AP 2G Massnahme S4; AP 3G Massnahme S2) bezüglich Siedlungsentwicklung nach Innen auf.

Abbildung 44: Bahnhofplatz Brig, aktuelle Situation (Foto: RW Oberwallis) und Siegerprojekt Linie (Quelle: Jurybericht Projektwettbewerb 2015)

[29] Fachjurybericht (2015). Projektwettbewerb Bahnhofplatz Brig - selektives Verfahren durch Präqualifikation. Jurybericht, 7. Juni 2015. Stadtgemeinde Brig-Glis, Gemeinde Naters, Kanton Wallis, MatterhornGotthard Bahn, PostAuto, SBB.

Kernprojekt Bahnhofraum Visp; Bahnhof Süd

In der Gemeinde Visp wurden im südlichen Umfeld des Bahnhofs in einer ersten Phase das Bahnhofsgebäude, der Bahnhofvorplatz inkl. Busbahnhof und die Tiefgarage neu erstellt. Zusammen mit einer Reihe weiterer Projekte (u.a. städtebauliche Verdichtung im Bahnhofsumfeld AP 1G Massnahme M53, 6002.201; AP 2G Massnahme S4 und AP3G Massnahme S2; Verbesserung Veloabstellsituation AP 2G Massnahme LV9, 6002.2.034; Begegnungszone Brückenweg AP 2G Massnahme V10, 6002.2.010 in Umsetzung) präsentiert sich der südliche Teil des Bahnhofs heute als belebter und beliebter Ort in Visp und kann so seine Bedeutung als Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt stärken (AP 2G Massnahme S11, 6002.2.055).

Bahnhof Nord

Für das nördliche Umfeld des Bahnhofs wurde im Jahr 2015 ein Leitbild Bahnhof Nord[30] erarbeitet. Das in einem kooperativen Workshop-Verfahren erarbeitete Leitbild hält fest, dass die Nordseite des Bahnhofes und insbesondere ein neuer Bahnhofplatz Nord inklusive verbesserter Zugang zu den Gleisen (AP 2G Massnahme ÖV4, 6002.2.019; AP 3G Massnahme VS2) primär als Zugangsort zu den Schulanlagen, zum Werkareal Lonza und zu den Wohnquartieren dient (vgl. Abbildung 45). Auf Basis

[30] Visp (2015). Leitbild Bahnhof Nord - Kooperatives Workshopverfahren, Februar 2015, Gemeinde Visp.

dieses Leitbildes und den im Masterplan ausgewiesenen Verdichtungsgebieten (AP 1G Massnahme M53, 6002.201; AP 2G Massnahme S4; AP 3G Massnahme S2) wurden in Kooperation mit den Grundeigentümern bereits vier Quartierpläne (davon zwei auf der südlichen Bahnhofsseite) mit einer städtebaulichen Verdichtung des Bahnhofsraums erarbeitet (vgl. Abbildung 46). Diese wurden im Juni 2016 an der Urversammlung von der Bevölkerung verabschiedet. Bereits teilweise umgesetzt wurde zudem die Verkehrsberuhigung des Kleegärtenquartiers (AP 2G Massnahme V11, 6002.2.011).

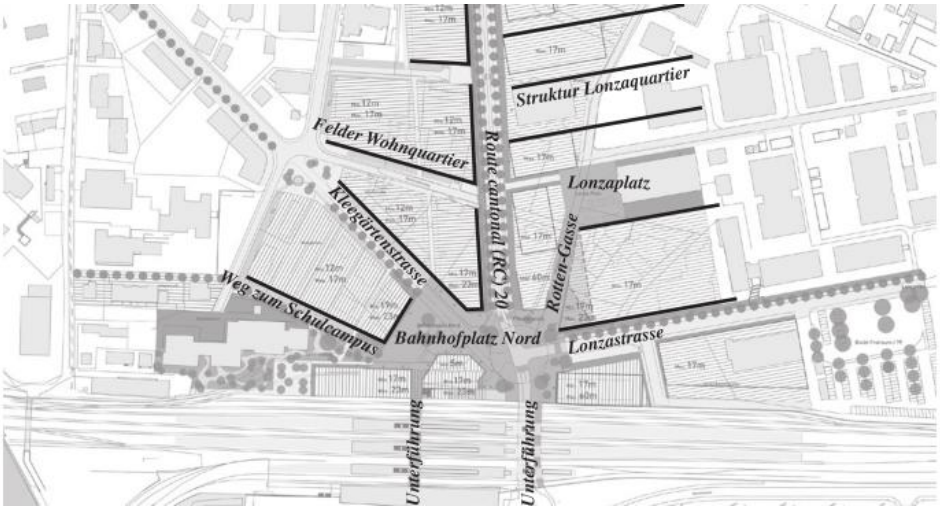


Abbildung 45: Gesamtleitbild Bahnhof Nord (Quelle: Bericht Leitbild Bahnhof Nord, Gemeinde Visp)

Abbildung 46: Übersicht Quartierpläne um Bahnhof Visp, Stand April 2016 (Quelle: Gemeinde Visp):

7.2 Massnahmen Siedlung

kRP Wallis – Handlungsansätze für zweckmässige Besiedlung (Entwurf, Stand öffentliche Auflage April 2016)

Um eine zweckmässige Besiedelung im Kanton zu gewährleisten, verfolgt der Kanton gemäss Richtplan, Stand öffentliche Auflage April 2016, folgende zwei Handlungsansätze:

- Durch eine verdichtete Bauweise soll der zukünftige Bodenverbrauch in Gemeinden mit starker Baulandnachfrage (insbesondere in der Rhonetalebene) klein gehalten werden (Koordinationsblatt C.2 Bauzonenqualität).
- In Gemeinden mit Überkapazitäten (insbesondere in Berggemeinden mit geringer Nachfrage und/oder grosser Ferienhauszonen) sollen die Bauzonen reduziert und dadurch weitere Zersiedlung vermieden werden (C.1 Dimensionierung der Bauzonen für die Wohnnutzung).

Gemäss Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG) Art. 15 lit. b umfassen die Bauzonen maximal die Flächen, welche voraussichtlich in den nächsten 15 Jahren (d.h. aktuell bis 2030) benötigt und erschlossen werden. Das Siedlungsgebiet (SG) entspricht der maximalen Fläche an Bauzonen, welche bis 2040-2045 benötigt wird um den Bedarf der erwarteten Bevölkerung und der Beschäftigten zu decken.

In Anlehnung an die Vorgaben des revidierten RPG verfügt der Kanton deshalb, dass bei Gemeinden, deren Siedlungsgebiet kleiner ist, als die Grösse der bestehenden Bauzonen für die Wohnnutzung, Rückzonungen vorzunehmen sind. Bei Gemeinden, deren Bauzonen für die Wohnnutzung über dem Bedarf für die nächsten 15 Jahre liegen, aber noch innerhalb des Siedlungsgebiets sind, müssen entsprechende Massnahmen (namentlich Festlegung einer langfristigen, verbindlichen Erschliessungsplanung, Rückstellung in eine Zone mit späterer Nutzungszulassung, Erarbeitung von Sondernutzungsplänen mit einer etappierten Überbauung) getroffen werden, um die Bautätigkeit innerhalb dieser Flächen vorübergehend zu blockieren.

Massnahmenpaket Siedlung AP 3G für zweckmässige Besiedlung

Wie in Kapitel 3.1.2 dargelegt, verfügt die Agglomeration Brig-Visp-Naters über Siedlungsflächenpotenziale, welche den Bedarf übersteigen. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters setzt gemäss den Leitsätzen daher eine Beschränkung der Siedlungsgebiete (Bauzone) auf die erwünschte Entwicklung in den nächsten 25-30 Jahren um und fördert dichte Wohngebiete in den städtischen Zentren sowie flächensparende, gestalterisch ansprechende Siedlungsformen in den Umlandgemeinden. Die dazu formulierten Massnahmen sehen analog zu den Handlungsansätzen des Kantons eine Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach Aussen (Massnahme S1) und Siedlungsverdichtungsgebiete (Massnahme S2) vor. Beide Massnahmen sind Weiterentwicklungen der Siedlungsmassnahmen des AP 2G und ge-

ben den Gemeinden weiterführende Anhaltspunkte für die konkrete kommunale Umsetzung. Unterstützend wirken die weiterhin umzusetzenden Massnahmen aus dem AP 2G „S2 Nutzungsänderung von Bauland(-reserven), 6002.2.046", „S3 Siedlungsflächenmanagement" und „S5 Bauliche Mindestdichten, 6002.2.049". Die Überführung dieser Thematik und weiterer Themen in einen interkommunalen Richtplan (regionalen Richtplan) ist gemäss übergeordneter Massnahme Siedlung AP 2G in Planung.

kRP Wallis – Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (Entwurf, Stand öffentliche Auflage April 2016)

Der Kanton definiert im kantonalen Richtplan (Koordinationsblatt C.4) die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) als Standorte, welche vom Kanton als prioritär eingestuft werden und ein wesentliches Element der Wirtschaftsentwicklung darstellen. Aus kantonaler Sicht gehören die ESP rund um die Bahnhöfe Brig und Visp zu den Topstandorten, welche gemäss einer Absichtserklärung der Hauptstadtregion Schweiz innerhalb der nächsten 10 Jahre verfügbar gemacht werden sollen.

Massnahme S3 Entwicklungsschwerpunkte auch für Wohnen

Die übergeordnete Vorgabe des Kantons wurde thematisch erweitert und um regionale Schwerpunkte ergänzt. Mit den ESP Wohnen verfolgt die Agglomeration das Ziel, die Innenentwicklung grossflächig und konzentriert voranzubringen. In der Massnahme S6 Entwicklungsschwerpunkte des AP 2G (6002.2.050) wurden Kriterien für die Festlegung von ESP Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe definiert. Aufbauend auf einer im Jahr 2013 erarbeiteten regionalen Grundlage auf Basis der Methode Raum+ sind inzwischen verschiedene Entwicklungsschwerpunkte definiert und im AP 3G abgebildet. In den nächsten 5 Jahren wird an den wichtigsten ESP (u.a. auch um die Bahnhöfe Visp und Brig) gemäss den aktuellen Planungen und teilweise schon gestarteten Bauvorhaben der grösste Teil der Entwicklung stattfinden. Die Weiterentwicklung der Massnahme wird auf die weiteren definierten ESP konzentriert und der Fokus auf eine koordinierte und qualitätsvolle Entwicklung gelegt.

7.3 Massnahmen Verkehr

Drei Gruppen von Verkehrsmassnahmen

Die Verkehrsmassnahmen des AP 3G lassen sich in drei Gruppen einteilen: Aufwertung und Verkehrssicherheit; Entlastung Siedlungsgebiet sowie Fuss- und Veloverkehr.

Massnahmen Aufwertung und Verkehrssicherheit

Massnahmen Aufwertung und Verkehrssicherheit

Von den sieben Massnahmen für die Aufwertung der Strassenräume sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit sind fünf im A-Horizont und zwei im B-Horizont priorisiert. Diese sollen insbesondere die erkannten Sicherheitsprobleme beheben.

Massnahmen VS1, VS2 und VS3: Aufwertung und Verkehrssicherheit innerorts

Das Paket „Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne" (Massnahme VS1) sieht in den Ortskernen von Bitsch, Naters, Ried-Brig und Termen Massnahmen vor, welche die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden integral erhöhen. Zwei weitere Massnahmen betreffen die fuss- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung von innerstädtischen Knoten in Brig (Massnahme VS3) und Visp (Massnahme VS2). Diese haben sowohl für den MIV, den ÖV als auch für den Fuss- und Veloverkehr eine zentrale Bedeutung im Verkehrsnetz der Agglomeration. Diese drei innerorts-Massnahmen sollen im A-Horizont umgesetzt werden.

Massnahmen VS4 und VS5 Aufwertung und Verkehrssicherheit ausserorts

Darüber hinaus gibt es drei Massnahmen(pakete) entlang der kantonalen Verbindungsstrasse Naters – Blatten, auf welcher heute Sicherheitsdefizite bestehen. Die A-Massnahme VS4 sieht eine neue Bushaltestelle vor, damit die Bewohner und Bewohnerinnen des relativ peripheren Quartiers Hegdorn sicher den ÖV benutzen können. Mit dem B-Massnahmenpaket VS5 „Ausweichstellen Naters – Blatten" werden mittelfristig gefährliche Situationen für den MIV entschärft, indem das sichere Kreuzen von Fahrzeugen ermöglicht wird. Diese Massnahmen kommen sowohl der Sicherheit im Agglomerations- als auch im Tourismusverkehr zu Gute.

Massnahme VS6 Flankierende Massnahmen zur Eröffnung A9

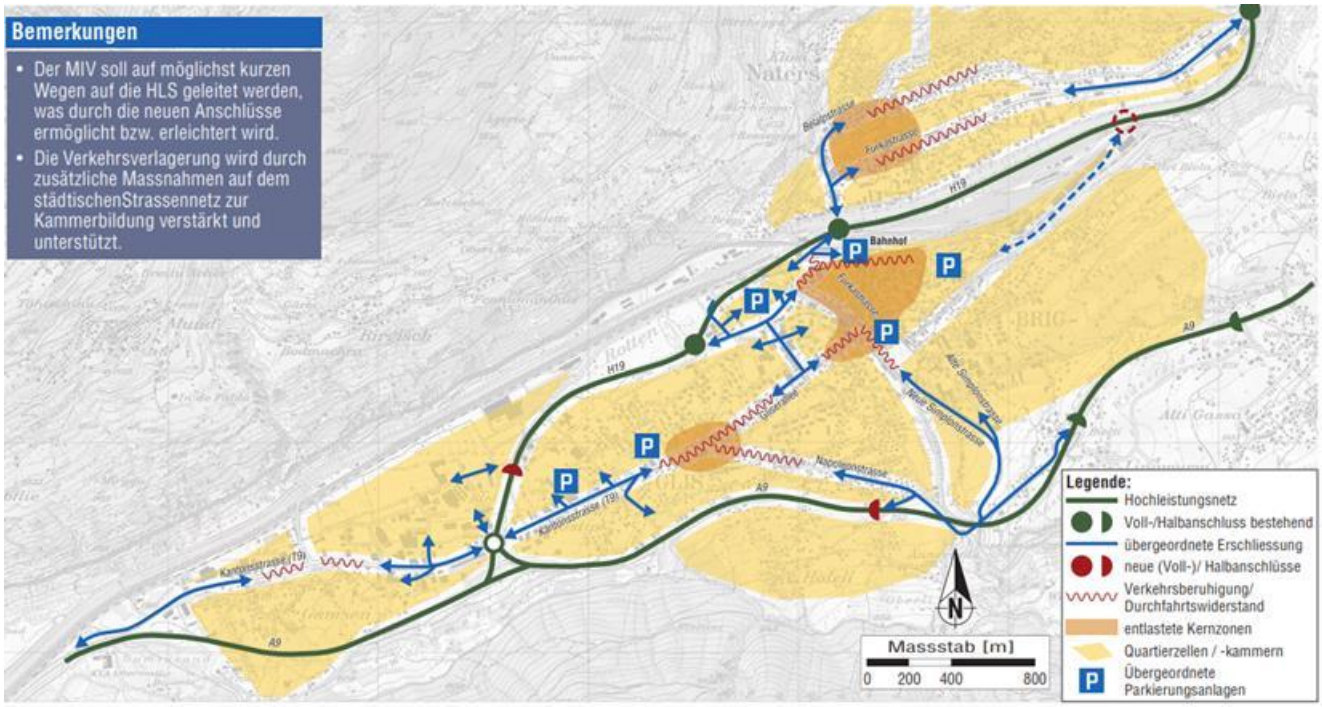
Mit Eröffnung der A9 zwischen Visp und Brig soll zudem auch die Sicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der Kantonsstrasse T9 verbessert werden. Dazu ist ein Massnahmenpaket VS6 mit flankierenden Massnahmen für den Zeithorizont nach Eröffnung der A9 vorgesehen (B-Horizont).

Massnahmen Entlastung Siedlungsgebiet

Massnahmen Entlastung Siedlungsgebiet

Die zweite Gruppe von Verkehrsmassnahmen ist abgeleitet aus dem Verkehrsleitbild der Stadtgemeinde Brig-Glis und dient der Entlastung des Siedlungsgebiets. Gemäss Erschliessungskonzept[31)] dienen die Massnahmen der Lenkung des motorisierten Individualverkehrs auf die übergeordneten Strassen (vgl. Abbildung 47).

Abbildung 47: Erschliessungskonzept Brig (Quelle: Erschliessungskonzept Brig-Glis vom Mai 2015, Transitec)



Massnahme VÜ1: Neuer Halbanschluss Simplon-Süd an die A9 als übergeordnete

Damit die Grundidee funktionieren kann, muss der Verkehr aus dem südöstlichen Teil der Agglomeration direkt auf die A9 geführt werden, statt zuerst durch das Zentrum von Brig und/oder Glis. Hierzu ist ein neuer Halb-Anschluss „Simplon-Süd" auf der A9 notwendig. Da die A9 eine Nationalstrasse ist, müsste der Anschluss vom Bund realisiert werden. Entsprechend ist er als übergeordnete Massnahme dargelegt. Im Erschliessungskonzept wurde die Machbarkeit bereits nachgewiesen. Die ganze Agglomeration und die Stadtgemeinde Brig-Glis haben höchstes Interesse an der baldigen Realisierung dieses Halbanschlusses im A-Horizont als wichtiger Teil des Gesamtkonzepts zur Entlastung des Siedlungsgebiets.

Massnahme VÜ2: Tieflegung Verkehrsbeziehung A9 - H19

Das zweite zentrale Element des Erschliessungskonzepts ist die Tieflegung der Beziehung A9-H19 unter dem Bildackerkreisel hindurch. So könnte der heute bereits hoch ausgelastete Knoten an der Schnittstelle zwischen Nati-

31) Transitec / sbp (2015). Erschliessungskonzept Brig-Glis. ASTRA, Kanton VS, Stadtgemeinde Brig-Glis.

onalstrasse und untergeordnetem Netz entlastet werden. Daraus entstünde auch der Anreiz, die H19 zu nutzen um Richtung Nordosten der Agglomeration zu gelangen, statt das städtische Strassennetz. Zudem kann die Sicherheit an diesem heute bereits als kritisch zu betrachtendem Knoten massgeblich verbessert werden. An der Planung und Umsetzung dieser A-Massnahme sind sowohl ASTRA, Kanton als auch Stadtgemeinde beteiligt. Das ASTRA sieht vor, im Rahmen von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit bereits vorbereitende Fundamente für die spätere Tieflegung zu realisieren.

Massnahme VE6: Anschluss Brig-West als Rückfallebene

Für den Fall, dass die Tieferlegung nicht realisiert werden kann, wäre längerfristig (C-Horizont) ein neuer Halb-Anschluss „Brig-West" an die H19 direkt ins Gewerbegebiet sinnvoll, um den Bildackerkreisel vom lokalen Erschliessungsverkehr zu entlasten. Für die Agglomeration steht jedoch die baldige Tieflegung im Vordergrund, da damit nicht nur die Überlastung sondern auch die Sicherheit verbessert werden kann. Um die Kosten des Anschlusses zu optimieren, könnte auch ein Viertelanschluss ins Auge gefasst werden.

Massnahme VE5: Erschliessung Rhonesandquartier längerfristig direkt über H19

Ebenfalls abgeleitet aus dem Erschliessungskonzept ist die langfristige Vorstellung, das für eine Verdichtung vorgesehene Rhonesandquartier ebenfalls direkt über die H19 anzuschliessen, damit der Verkehr nicht durch das Zentrum von Brig geführt werden muss. Dazu müsste östlich von Brig ein neuer Anschluss an die H19 realisiert werden. Da diese Massnahme sehr teuer ist und das Erschliessungskonzept auch ohne diese Massnahme funktionieren kann, ist diese Massnahme erst für den B-Horizont vorgesehen.

Massnahmen VE1, VE2, VE3 und VE4: Optimierung Erschliessung

Im Kleinen sollen weitere vier Massnahmen zur siedlungsverträglicheren Erschliessung von Verdichtungs- und Gewerbegebieten dienen. Die Zentrumsentwicklung Brig sieht eine Verdichtung des Saltina-Quartiers westlich des Bahnhofs vor (Massnahme VE1). Dort kommt auch der neue Spital-Campus zu liegen. Gemäss Erschliessungskonzept soll das Gebiet im A-Horizont über eine neue Strasse entlang den Geleisen und nicht über die ohnehin schon zu stark belastete Überlandstrasse erschlossen werden. Darüber hinaus hat die Studie „Attraktivierung Gewerbegebiete" verschiedene Optimierungen bei der Erschliessung der Gewerbegebiete in Brig, Visp und Gamsen aufgedeckt. Zwei A-Massnahmen erschliessen die noch nicht (oder nur zum geringen Teil) bebauten Kammern in Brig (Massnahme VE2) und Visp (Massnahme VE3). Die zweite Etappe der Optimierung transformiert die Gewerbezone Gamsen (Massnahme VE4) in neue Kammern, um das Gebiet effizient und langfristig nachhaltig zu erschliessen. Längerfristig ist neben einer neuen Haltestelle der Matterhorn-Gotthard-

Bahn in Gamsen (AP 2G AP2-ÖV6 Raumsicherung Bahnstation Gamsen-Glis) auch eine zusätzliche Haltstelle „Olympica" zur Erschliessung des Gewerbegebiets in Brig denkbar. Da es sich hierbei um eine sehr langfristige Option handelt, wurde diese nicht in einem separaten Massnahmenblatt erfasst.

Massnahmen Velo- und Fussverkehr

Die dritte Gruppe der Verkehrsmassnahmen betrifft ausschliesslich den Fuss- und Veloverkehr. In Weiterführung der vielen, erfolgreich umgesetzten Projekte aus der 1. und 2. Generation soll die nationale Veloroute 1 im A-Horizont von Bitsch weiter Richtung Osten verlängert werden (FV2). Zudem soll ebenfalls im A-Horizont die neue Eis- und Eventhalle in Visp sicher und attraktiv an den Bahnhof sowie das ganze Fuss- und Velowegnetz angeschlossen werden (FV1).

7.4 Massnahmen Landschaft

Massnahmen L1, L2 und L3: Daueraufgaben Landschaft

Die Erweiterung und Qualifizierung von Erholungsfunktionen entlang der Rhone (AP 2G Massnahme L3, 6002.2.038; AP 3G Massnahme L1) bleiben weiterhin eine Daueraufgabe für die Agglomeration, gerade auch in Anbetracht der Wiederaufnahme der Arbeiten zur 3. Rhonekorrektur. Weiter bedarf es einer kontinuierlichen Pflege der wertvollen Landschafts- und Landwirtschaftskorridore (AP 2G Massnahme L6, 6002.2.041; AP 3G Massnahme L2). Diese tragen zur Identifizierung des Landschaftsbildes bei. Dazu gehören auch wichtige historische Verkehrswege (AP 2G Massnahme L7, 6002.2.042; AP 3G Massnahme L3), welche die Kulturlandschaften gliedern und prägen.

Massnahme L4: Landschaft im Siedlungsgebiet

Mit der Analyse der Gewerbegebiete hat sich ein Handlungsbedarf bezüglich Grün- und Freiflächen in und um die Gewerbegebiete aufgezeigt (AP 3G Massnahme L4). Im Fokus stehen unter anderem die Aufwertung bestehender Grünflächen und die bessere Vernetzung untereinander. Eine Qualifizierung der Freiräume trägt mitunter zur verbesserten Aufenthaltsqualität bei und fördert Begegnungsräume für Arbeitskräfte und Anwohner.

7.5 Übersicht und Priorisierung der Massnahmen

Priorisierung gemäss Bundesvorgaben

Die Priorisierung der Massnahmen erfolgte gemäss den Vorgaben des Bundes[32].Die Massnahmen wurden anhand ihrer Agglomerationsrelevanz, ihres Reifegrades, ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses und ihrer Bau- und Finanzreife der A-, B- und C-Liste zugeordnet (vgl. Tabelle 15) respektive als Eigenleistung deklariert. Der Nutzen der Massnahme wurde dabei anhand der vier vorgegebenen Wirksamkeitskriterien qualitativ-argumentativ in den Massnahmenblättern begründet.

Reifegrad der Massnahmen bis 2019

Gemäss Vorgaben Bund ist bei weniger komplexen Massnahmen beispielsweise im Fuss- und Veloverkehr oder leichten Aufwertungen des Strassenraumes der Reifegrad nicht im gleichen Masse zu erfüllen, wie bei komplexen Planungs- und Entscheidungsprozessen. Die Massnahmen der Agglomeration Brig-Visp-Naters fallen mehrheitlich in den erstgenannten Bereich. Entsprechend ist die Erfüllung des Reifegrades im Jahre 2019 (und nicht zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms beim Bund) angegeben.

[32] ARE (2015). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

Tabelle 15: Übersicht und Priorisierung Massnahmen AP 3G

Massnahmen-Bereich		Massnahmen-Nummer	Massnahmen-Bezeichnung	keine Infrastruktur-Massnahme (Eigenleistung)	Wirksamkeits-beurteilung				Gesamtkosten		Reifegrad bis 2015						Verankerung kantonaler Richtplan
					WK1	WK2	WK3	WK4	Total [Mio. CHF]	Kategorie*	1	2	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (ab 2027)	Daueraufgabe (Eigenleistung)	
Siedlung		S1	Begrenzung Siedlungsentwicklung nach Aussen						-	-	-	-					
		S2	Siedlungsverdichtungsgebiete						-	-	-	-					
		S3	Entwicklungsschwerpunkte						-	-	-	-					
		S4	Attraktivierung Gewerbezonen						-	-	-	-					
Verkehr	Aufwertung und Verkehrssicher-heit	VS1	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne						16.1	hoch							
		VS2	Umgestaltung Knoten Bahnhof-Nord, Visp						33.3	hoch							
		VS3	Umgestaltung Knoten West „ Dennerkreisel“ , Brig-Glis						0.8	sehr tief							
		VS4	Bushaltestelle Schwendibiel, Naters						0.7	sehr tief							
		VS5	Ausweichstellen Naters-Blatten (mittelfristig)						3.15	tief							
		VS6	Umgestaltung T9 als FlaMa A9						18	hoch							
	Überg.	VÜ1	Halbanschluss N9 Simplon-Süd						4.2	mittel							
		VÜ2	Tieflegung Verkehrsbeziehung A9-H19						20	hoch							
	Entlastung Siedlungsgebiet	VE1	Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis						3.45	tief							
		VE2	Erschliessung Gewerbegebiet Brig-Glis						2.1	tief							
		VE3	Erschliessung Gewerbegebiet Visp						1.2	tief							
		VE4	Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen						1.75	tief							
		VE5	Erschliessung Rohnesandquartier, Brig-Glis						20	hoch							
		VE6	Halb-Anschluss H19 Brig-West						5.75	mittel							
	Fuss, Velo	FV1	Erschliessung Eis- und Eventhalle Visp						1	tief							
		FV2	Radweg Bitsch-Mörel						1.22	tief							
Land-schaft		L1	Erholung entlang der Rhone						-	-	-	-					
		L2	Nutzung Landschafts- und Landwirtschaftskorridore						-	-	-	-					
		L3	Erhaltung historische Verkehrswege						-	-	-	-					
		L4	Aufwertung Landschaftsraum Gewerbezone						-	-	-	-					

* Einteilung gemäss " ARE (2014). Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation - Erläuterungsbericht. 26. Februar 2014. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern."

8 Umsetzung und Controlling

8.1 Behördenverbindlichkeit, Verpflichtung

Aufnahme in den kantonalen Richtplan

Die Massnahmenübersicht (vgl. Kapitel 5.1) zeigt auf, welche Massnahmen im kantonalen Richtplan enthalten sind. Der aktuell behördenverbindliche Richtplan des Kantons Wallis enthält keine spezifischen Aussagen zu den Agglomerationsprogrammen. Mit der momentan stattfindenden Gesamtrevision des kantonalen Richtplans finden die Agglomerationen und ihre Programme Eingang in den kantonalen Richtplan (Koordinationsblatt C.5). Die Annahme des neuen Richtplans durch den Grossen Rat ist Ende 2016/Anfang 2017 und die abschliessende Genehmigung durch den Bund ab Ende 2017 vorgesehen.

Erarbeitung eines interkommunalen (regionalen) Plans

Gemäss kantonalem Gesetz zur Ausführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung Art. 20 kRPG, können die Gemeinden interkommunale Richtpläne gemeinsam erarbeiten. Im AP 2G ist mit einer übergeordneten Massnahme die gemeinsame Erarbeitung eines regionalen Plans durch die Gemeinden vorgesehen. Nach der Genehmigung durch den Staatsrat ist diese Planung behördenverbindlich (Kanton und Gemeinden).

Formelle Verpflichtung der Behörden

Mit den Staatsrats- und den Gemeinderatsbeschlüssen besteht eine formelle Verpflichtung der Behörden, die AP 1G und 2G umzusetzen. Für die Leistungsvereinbarungen und die entsprechenden Zusatzvereinbarungen waren ebenfalls Staatsrats- und Gemeinderatsbeschlüsse erforderlich. Dieses Vorgehen wird auch beim AP 3G angewendet.

8.2 Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben

Vereinbarkeit mit Vorgaben der Kantone

Alle richtplanrelevanten Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsbereich sind im kantonalen Richtplan eingetragen (vgl. Massnahmenübersicht im Anhang). Die Teilstrategie und die Massnahmen zur Siedlung sind mit dem kantonalen Richtplan und den übrigen kantonalen Planungsinstrumenten koordiniert. Dies wurde durch den Einbezug dieser Vorgaben in die Erarbeitung des Programms sichergestellt und durch die kantonalen Dienststellen im Rahmen der Vor- und Vernehmlassungsphase geprüft. Die im kantonalen Richtplan formulierten Grundsätze gelten für den Gesamtkanton Wallis. Sie werden im Agglomerationsprogramm auf den Perimeter der Agglomeration abgestimmt und konkretisiert.

Vereinbarkeit mit Vorgaben des Bundes

Das Agglomerationsprogramm hat sich an die kantonalen Vorgaben zu halten, welche ihrerseits mit den Vorgaben des Bundes in Einklang stehen. Entsprechend steht das Programm in keinerlei Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes, zum Raumkonzept Schweiz oder zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes. Ebenso steht das Agglomerationsprogramm in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen und Projekten.

Koordination mit Nachbarn

Die Koordination mit den Planungen der Nachbarn (Regionen, Gemeinden) hat über den Einbezug der kantonalen Departemente stattgefunden. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters ist zudem beim Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG angesiedelt, welche über die Projekte der Hauptstadtregion Schweiz und der Nachbargemeinden informiert ist und auf dieser Ebene die Koordination zusätzlich sichergestellt hat.

8.3 Umsetzungscontrolling der Massnahmen

Umsetzungscontrolling der Massnahmen AP 1G

Der Bund fordert im Rahmen des AP 2G einen Umsetzungsbericht für jede abgelaufene Vierjahresperiode für die Massnahmen des AP 1G. Der Bund hat eine entsprechende Berichtsvorlage zur Verfügung gestellt. Die Angaben haben sich auf den Stichtag 31. März 2012 zu beziehen. Der tabellarische Umsetzungsbericht ist im Anhang A9 eingefügt, die Detailbeschreibungen unter Kapitel 6 zu finden.

Umsetzungscontrolling der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen

Bei der Umsetzung der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen des Agglomerationsprogramms sind entweder der Kanton oder die Gemeinden federführend. Die Grundanforderung 6 des Bundes verlangt, dass Umsetzung und Controlling gesichert sind. Das Agglomerationsprogramm muss deshalb regeln, wie sichergestellt wird, dass ortsplanerische Massnahmen dem Programm entsprechen. In Absprache mit dem Departement für Raumentwicklung wurde festgehalten, dass die Gemeinden im Rahmen des Planungsberichtes gemäss Art. 47 RPV aufzeigen, ob die Vorlage dem Agglomerationsprogramm entspricht und wie dieses unterstützt wird.

8.4 Monitoring Agglomerationsprogramm

Datenerhebung im Rahmen des Bundes-Monitoring

Der Bund erhebt mit dem Monitoring Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr ein System von repräsentativen Indikatoren für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters gewährleistet, die vom Bund für das Monitoring benötigten Daten fristgerecht und in angemessener Form bereit zu stellen. Der vom Bund verlangte Indikator „Veloabstellplätze" wurde beispielsweise mit

dem Projekt Veloparkierungskonzept[33] erhoben und bereits in die vom Bund zur Verfügung gestellte Datenbank eingetragen.

Diskrepanz Agglomerations-Perimeter und Monitoring-Perimeter

Beim Monitoring des Bundes stützen sich die Datenerhebungen auf die vom Bundesamt für Statistik (BfS) festgelegten Agglomerationsgrenzen. Die eingereichten AP bezieht sich jedoch auf einen funktional gewachsenen Perimeter (ohne Gemeinden Zeneggen, vgl. Kapitel 2.1 und allgemein die Gebiete unter 1000 Meter über Meer). Entsprechend können die vom ARE zur Verfügung gestellten Datengrundlagen für ein Controlling nur beschränkt angewendet werden. Eine Vertiefung des Monitorings auf die Bedürfnisse der Agglomeration ist momentan nicht vorgesehen.

8.5 Finanzieller Rahmen

Kostenkategorie nach Agglomerationsgrösse

Gemäss Prüfbericht des Bundes zum AP 2G[34] wurde die Agglomeration Brig-Visp-Naters als kleine Agglomeration (< 50'000 Einwohner) eingestuft. Bei einer Bevölkerungszahl von 36'210 (Stand 2014) fällt die Agglomeration in die Kostenkategorie der Massnahmen einer kleinen Agglomeration.

Kostenschätzung für das AP 3G

Für das AP 3G ergibt sich aufgrund des heutigen Standes der infrastrukturellen Massnahmen folgende Investitionskostenschätzung. Die gesamten Kosten von 109.10 Mio. CHF (ohne übergeordnete Massnahmen) setzen sich zusammen aus 60.45 Mio. CHF der A-Liste, 28.65 CHF der B-Liste und 20.00 Mio. CHF der C-Liste.

Tabelle 16: Kostenschätzung zu infrastrukturellen Massnahmen der A- und B-Liste AP 3G

	Investitionskostenschätzung in Mio. CHF			
Massnahme / Massnahmenpaket	A-Liste	B-Liste	C-Liste	Total
Aufwertung und Verkehrssicherheit	50.9	21.15	0.00	72.05
Entlastung Siedlungsgebiet	6.75	7.50	20.00	34.25
Fuss- und Veloverkehr	2.80	0.00	0.00	2.80
TOTAL	60.45	28.65	20.00	109.10

Finanzielle Tragbarkeit der Planungs-, Investitions- und Betriebskosten

Die infrastrukturellen Massnahmen liegen entweder unter der Federführung des Kantons oder der Gemeinden und sind im kantonalen Richtplan, den kantonalen und kommunalen Strassenbauprogrammen respektive Investitionsprogrammen enthalten. Die Höhe der Gesamtkosten ist in den Massnahmenblättern dargelegt. Die Investitionen sind für die betroffenen Akteure (Kanton, Gemeinden) tragbar. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters

[33] Swisstraffic (2009). Agglomeration Brig-Visp-Naters – Veloparkierungskonzept– technischer Bericht. Swisstraffic AG, Brig-Glis.

[34] ARE (2013). Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation – Erläuterungsbericht. 3. Mai 2013. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

finanziert nur planerische, jedoch keine infrastrukturellen Massnahmen. Für die Betriebskosten gelten dieselben Aussagen. Wo diese bekannt sind, ist ein entsprechender Vermerk im Massnahmenblatt angebracht.

9 Grundlagen und Literaturverzeichnis

Das Grundlagen- und Literaturverzeichnis setzt sich zusammen aus den für den Schlussbericht und den Massnahmenbericht AP 3G verwendeten Grundlagen. Die kommunalen Nutzungsplanungen sind ebenfalls Bestandteil dieser Grundlagen, im Folgenden jedoch nicht abschliessend aufgeführt.

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters (2007). Teilbereich Siedlung & Verkehr – Bericht an den Bund. Agglomeration Brig-Visp-Naters.

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters (2007). Teilbereich Siedlung & Verkehr – Anhang zum Bericht an den Bund. Agglomeration Brig-Visp-Naters.

ARE (2002). Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus 2000

ARE (2011). Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.

ARE (2009). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters - Prüfbericht des Bundes. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.

ARE (2014). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters - Prüfbericht des Bundes. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.

ARE (2013). Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation – Erläuterungsbericht. 3. Mai 2013. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

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

ARE (2015). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ARE (2012). Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels. Schlussbericht, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

ASTRA (2008). Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8. ASTRA, Bern.

BAKBasel (2013). Auswirkungen der Zweitwohnungsinitiative auf die touristische und regionalwirtschaftliche Entwicklung – Ausgangslage, Wirkungszusammenhänge und Szenarioanalysen. Auftrag des SECO.

BfS (2000). Eidgenössische Volkszählung - Die Raumgliederungen der Schweiz. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

BfS (2015). Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Kantone 2005-2050, Kanton Wallis. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

Büro für Mobilität (2010). Mobilitätsmanagement Lonza AG - Grobanalyse und Empfehlungen. Büro für Mobilität, Bern.

CS (2009). Der Kanton Wallis – Struktur und Perspektiven. Credit Suisse Economic Research, Zürich.

Fachjurybericht (2015). Projektwettbewerb Bahnhofplatz Brig - selektives Verfahren durch Präqualifikation. Jurybericht, 7. Juni 2015. Stadtgemeinde Brig-Glis, Gemeinde Naters, Kanton Wallis, Matterhorn-Gotthard Bahn, PostAuto, SBB.

IG LandArch (2010). Rhone Projekt Prioritäre Massnahmen - Landschaftliche Integration. IG LandArch, Brig.

ISOS (1995, 2006). Bundesinventar der schützenwerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS).

IVS (2003). Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Kanton VS (1985/1991). Sachplan Ortsbild.

Kanton VS (1987). Gesetz zur Ausführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 23. Januar 1987.

Kanton VS (2008). Dritte Rhonekorrektur – Sicherheit für die Zukunft. Umweltverträglichkeitsbericht. Kanton Wallis, Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Dienststelle für Strassen- und Flussbau, Sitten.

Kanton VS (2008). Luftqualität im Wallis – Resival – Bericht 2008. Kanton Wallis, Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Dienststelle für Umweltschutz, Sitten.

Kanton VS (2015). Regionales Naturschutzkonzept Brigs-Salgesch. PRONAT Umweltingenieure AG, Brig.

Kanton VS (2014). Demografische Perspektiven bis 2040 – Wallis und seine Regionen. Kantonales Amt für Statistik und Finanzausgleich, Sion.

Kanton VS (2014). Kantonales Raumentwicklungskonzept. Kantonale Dienststelle für Raumplanung, Sitten.

Kanton VS. Kantonaler Richtplan. Kantonale Dienststelle für Raumplanung, Sitten.

KEEAS (2013). Masterplan Visp. KEEAS Raumkonzepte

KOLEK (2008). Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Brig-Salgesch – Schlussbericht. Regionale Kommission KOLEK, Wallis.

Michlig + Partner; dreipunkt AG (2011). Agglomeration Brig-Visp-Naters - Harmonisierung und Optimierung der Gesetze bezüglich Dorfkern-Entwicklung. Michlig + Partner GmbH, dreipunkt AG, Naters und Brig-Glis.

Rapp Trans AG (2012). Studie Tarifverbund Agglomeration Brig-Visp-Naters, Rapp Trans AG, Basel und Zürich.

RW Oberwallis (2009). Leitbild Oberwallis – Wirtschafts- und Lebensraum. Verein Region Oberwallis, Naters.

RW Oberwallis (2012). Testplanung „Bahnhofraum Brig/Naters" unter Berücksichtigung des Bahnhofs Visp. Verein Region Oberwallis, Naters.

Sigmaplan (2012): Erfolgskontrolle Lötschberg-Basistunnel, Erhebung Personenverkehr Lötschberg. Bern.

Stadtgemeinde Brig-Glis; Gemeinde Naters (2003). Regionales Leitbild Brig-Glis / Naters.

Statistisches Amt Kanton Wallis (2009). Ständige Wohnbevölkerung der Gemeinden, am 31.12, von 1991 bis 2008.

Swisstraffic (2009). Agglomeration Brig-Visp-Naters – Veloparkierungskonzept – technischer Bericht. Swisstraffic AG, Brig-Glis.

Swisstraffic (2013). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters – Studie Parkplatz-Politik Teil 1. Swisstraffic AG, Brig-Glis.

Swisstraffic (2009). Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters – Teilbereich Siedlung&Verkehr – Studie Veloverkehr. Swisstraffic AG, Brig-Glis.

Swisstraffic AG (2009). Studienauftrag Ortsbus Visp. Swisstraffic AG, Visp.

Transitec (2015). Leitbild Verkehr und Mobilität. Schlussbericht. Transitec, Brig-Glis

Transitec / sbp (2015). Erschliessungskonzept Brig-Glis. ASTRA, Kanton VS, Stadtgemeinde Brig-Glis.

VIVS (2010). Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) vom 14. April 2010.

Visp (2015). Leitbild Bahnhof Nord - Kooperatives Workshopverfahren, Februar 2015, Gemeinde Visp.

Visp (2014). Hochhausstudie, Gemeinde Visp

Visp (2014). Konzept öffentliche Räume, Gemeinde Visp

Visp (2013). Masterplan Visp, KEEAS Raumkonzepte, Gemeinde Visp

Anhang

A1 Ist-Zustand und Defizite Siedlung und Strassenraum

A2 Ist-Zustand und Defizite Motorisierter Individualverkehr

A3 Ist-Zustand Öffentlicher Verkehr

A4 Ist-Zustand und Defizite Fuss- und Veloverkehr

A5 Ist-Zustand Landschaft

A6 Zukunftsbild 2030

A7 Infrastrukturelle Massnahmenkarte

A8 Entwicklungsschwerpunkte

A9 Umsetzungsreporting-Tabellen