AGGLOMERATION
BRIG - VISP - NATERS

Agglomeration Brig-Visp-Naters
Agglomerationsprogramm 4. Generation

Massnahmenbericht

Verkehrsplanung
Raumentwicklung
Beratung
Analysen
Konzepte
mrs

GGau
Güller Güller architecture urbanism

Zürich / Naters,
03.09.2021

Agglomeration Brig-Visp-Naters

Agglomerationsprogramm 4. Generation

Massnahmenbericht

03.09.2021

J:\Projekte zib\1021.367_BriViNa_AP4G\3_Ber\8_Definitive\BriViNa_AP4G_Massnahmenbericht_210902_def.docx

Auftraggeber

Agglomerationskonferenz Brig-Visp-Naters
c/o RW Oberwallis AG
Bahnhofstrasse 9c info@agglo-oberwallis.ch
3904 Naters https://www.agglo-oberwallis.ch

Bearbeitung

mrs partner ag
Benoît Ziegler, Colin Grojer, Charlotte Berthoud Tel +41 (0)44 245 46 18
Birmensdorferstrasse 55 benoit.ziegler@mrspartner.ch
8004 Zürich https://www.mrspartner.ch

Güller Güller architecture urbanism
Michael Güller Tel +41 (0)44 212 38 91
Grubenstrasse 12 michael@ggau.net
8045 Zürich

Inhalt

1. Einführung ... 1

1.1. Vorwort ... 1

1.2. Massnahmennummerierung ... 1

1.3. Massnahmenlisten ... 2

2. Übergeordnete Massnahmen ... 4

3. Massnahmen Siedlung und Landschaft ... 6

4. Einzelmassnahmen Verkehr ... 38

5. Massnahmenpakete Langsamverkehr ... 48

5.1. Massnahmenpaket Langsamverkehr A-Horizont ... 48

5.2. Massnahmenpaket Langsamverkehr B-Horizont ... 56

6. Massnahmenpakete Betriebs- und Gestaltungskonzepte ... 58

6.1. Massnahmenpaket BGK A-Horizont ... 58

6.2. Massnahmenpaket BGK B-Horizont ... 62

7. Massnahmenpaket Verkehrsmanagement ... 66

7.1. Massnahmenpaket Verkehrsmanagement A-Horizont ... 66

1. Einführung

1.1. Vorwort

Dieser Bericht enthält die Massnahmenblätter des Agglomerationsprogramms der vierten Generation. Die Massnahmen leiten sich aus den Teilstrategien ab, die wiederum auf dem Zukunftsbild und den Handlungsprioritäten beruhen, die auf der Grundlage des aktuellen Zustands des Ballungsraums definiert wurden.

Die folgenden Massnahmen werden durch Massnahmenblätter abgedeckt:

- Übergeordnete Massnahmen
- Massnahmen Siedlung und Landschaft
- Einzelmassnahmen Verkehr
- Massnahmenpakete Langsamverkehr (A- und B-Horizont)
- Massnahmenpakete Betriebs- und Gestaltungskonzepte (A- und B-Horizont)
- Massnahmenpaket Verkehrsmanagement (A-Horizont)

Die weiteren Massnahmen und Aktionen sind in den jeweiligen Teilstrategien in Kapitel 6 des Hauptberichts dargestellt.

1.2. Massnahmennummerierung

Die Massnahmennummern sind wie folgt zu lesen.

A1.4G.1

Teilstrategie	Generation	Einzelnummer in der Teilstrategie
(siehe Kap. 6 Hauptbericht)	Für ehemalige B-Massnahmen sind, aus Gründen der Vereinheitlichung, neue Nummer generiert worden.	Die Nummerierung erfolgt nicht in fortlaufender Reihenfolge. Aufgrund des Priorisierungsprozesses (Finanz- und Baureife) wurden einzelne Massnahmen nach der Erhebung nicht weiterverfolgt und deren Nummer nicht weiter vergeben.

1.3. Massnahmenlisten

Einzelmassnahmen Verkehr A-Horizont

Massnahmen AP4G	Nr.	Kosten
Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)	B2.4G.1	3'500'000
LV Passerelle Dorf - Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)	B2.4G.2	3'500'000
Aufwertung Gliserallee	B3.4G.1	5'500'000

Massnahmenpaket Langsamverkehr A-Horizont

Massnahmen AP4G	Nr.	Kosten
Rote Meile: Verbreiterung Saltinabrücke (Brig-Glis)	B1.4G.2	800'000
Saltina LV-Querung bei der Einmündung in den Rotten, nördlich der SBB-Brücke (Brig-Glis)	B1.4G.3	500'000
LV-Verbindung: Zugang zum Rotten "Finstern Feld" (Naters)	B1.4G.4	150'000
Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr auf der Laldnerbrücke	B1.4G.6	1'000'000
LV-Verbindungen im Quartier Oberdorf West (Brig-Glis)	B1.4G.7	350'000
Rhonezugang bei Saltinabrücke (Verlängerung Spitalweg bis zur Rhone) (Birg-Glis)	B1.4G.8	500'000
LV-Verbindung auf der Höhe Geschina (Brig-Glis)	B1.4G.9	1'400'000
LV-Verbindungen Untere Bina (Naters)	B1.4G.10	1'350'000
Fussgängerquerung der KS20 als Zugang zum IBEX (Visp)	B1.4G.11	2'000'000
Lokale LV-Vernetzungen (Baltschieder)	B1.4G.12	100'000
Lokale LV-Vernetzungen (Bitsch)	B1.4G.13	300'000
Lokale LV-Vernetzungen (Lalden)	B1.4G.14	200'000
Lokale LV-Vernetzungen (Ried-Brig)	B1.4G.15	300'000
Lokale LV-Vernetzungen (Termen)	B1.4G.16	200'000
LV-Passerelle Einmündung Baltschiederbach (Baltschieder)	B1.4G.20	800'000

Massnahmenpaket BGK A-Horizont

Massnahmen AP4G	Nr.	Kosten
Aufwertung Marktplatz (Naters)	B3.4G.6	3'800'000
Aufwertung Kleegartenstrasse (Visp)	B3.4G.8	3'800'000
Begegnungszone "Alte Gasse" (Ried-Brig)	B3.4G.11	820'000
Aufwertung "Neue Dorfstrasse" (Ried-Brig)	B3.4G.12	500'000
Verkehrsberuhigung Dorfplatz (Termen)	B3.4G.13	200'000
Aufwertung Dorfeingang Lalden (Lalden)	B3.4G.19	500'000

Massnahmenpaket Verkehrsmanagement A-Horizont

Massnahmen AP4G	Nr.	Kosten
Verkehrsmanagement T9: Sofort Massnahme A9 (Visp)	B3.4G.9	500'000

Einzelmassnahmen Verkehr B-Horizont

Massnahmen AP4G	Nr.	Kosten
Visp Bahnhof Unterführung Ost	B2.4G.10	180'000'000
Aufwertung T9 als FlaMA A9 (Visp)	B3.4G.17	4'500'000

Massnahmenpaket Langsamverkehr B-Horizont

Massnahmen AP4G	Nr.	Kosten
LV-Verbindungen: Zugang zum Rotten B-Horizont (Naters)	B1.4G.17	440'000
LV-Querung der Entlastungsstrasse als Zugang zum Rotten (Lalden)	B1.4G.21	100'000
LV Verbindung Visp West - Lonza, inkl. Vispa Brücke (Visp)	B1.4G.27	1'000'000

Massnahmenpaket BGK B-Horizont

Massnahmen AP4G	Nr.	Kosten
Aufwertung Furkastrasse, Abschnitt Kreisel - Kelchbachstrasse (Naters)	B3.4G.5	1'400'000
Aufwertung Kantonsstrasse (Baltschieder)	B3.4G.10	4'500'000
Aufwertung Neue Simplonstrasse Etappe 2 (Brig-Glis)	B3.4G.14	3'400'000
Aufwertung Industriestrasse (Brig-Glis)	B3.4G.15	1'500'000
Aufwertung Termenstrasse (Termen)	B3.4G.20	2'500'000
Aufwertung Terbinerstrasse (Visp)	B3.4G.21	3'750'000

Massnahmen Siedlung und Landschaft

Massnahmen AP4G	Nr.
Zentrumsgebiete mit Aufwertung der öffentlichen Räume erweitern mit konkreten Definitionen der Perimeter	A1.4G.1
Entwicklung Gestaltungscharta	A1.4G.2
Abstimmung mit der 3. Rhonekorrektion	A2.4G.1
Siedlungsstrukturierende Landschaften stärken	A2.4G.2
Entwicklung Planungsinstrumente	A3.4G.1
Entwicklungsschwerpunkte (mit Subfichen 1-10 pro ESP)	A3.4G.2
Prioritäre Verdichtungsgebiete entlang der strukturierenden ÖV-Achsen im Talboden	A3.4G.3
Arbeitszonen-Management	A3.4G.4
Priorisierung / Stabilisierung Bauzonen	A3.4G.5

2. Übergeordnete Massnahmen

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*
B3.4G.Ü1	**Autobahn A9**

Beschreibung der Massnahme

Der Kanton Wallis baut im Rahmen der Netzvollendung des schweizerischen Nationalstrassennetzes die noch fehlende Strecke der Autobahn A9 im Oberwallis zwischen Siders und Brig. Die Projektleitung obliegt der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB) mit Sitz in Brig-Glis (Gamsen). Die Oberaufsicht für den Bau der Autobahn A9 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Das Hauptziel der Autobahn ist eine nachhaltige und zukünftige Entwicklung zu ermöglichen, welche das ganze Wallis verbindet und der Bevölkerung, dem Gewerbe und dem Tourismus einen echten Mehrwert bringt.

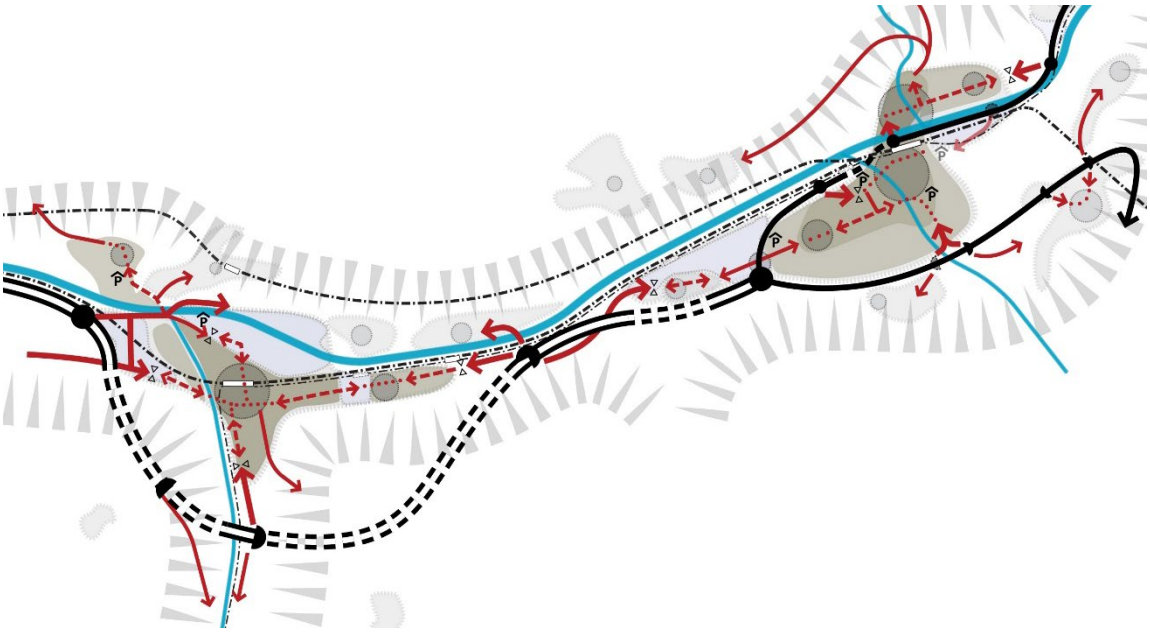
Rund 50 % durch Tunnels. Eine rücksichtsvolle Linienführung orientiert sich an bestehenden Verkehrsachsen wie Eisenbahn oder Kantonsstrasse und versucht die Verkehrswege im relativ engen Rhonetal so stark als möglich zu bündeln. Entsprechend verlaufen rund 50 % der Autobahnstrecke im Oberwallis grosszügig unterirdisch und erhalten dadurch das Landschaftsbild in einem wichtigen Tourismuskanton.

Vielzahl an Anschlüssen. Die Dichte an Auf- und Abfahrten auf dem künftigen Autobahnabschnitt im Oberwallis ist einzigartig in der Schweiz. Entsprechend wichtig wird die Funktion der Nationalstrasse als Verkehrsentlastung und direkter Zubringer sein.

Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Die steigende Verkehrsbelastung sowie ein hoher Motorisierungsgrad der Bevölkerung sprechen für eine rasche Vollendung des Nationalstrassen-netzes im Oberwallis. Die Autobahn mit ihren vielen Anschlüssen entlastet Dörfer und Städte vom Durchgangsverkehr und soll die Lebensqualität der Bewohner erhöhen.

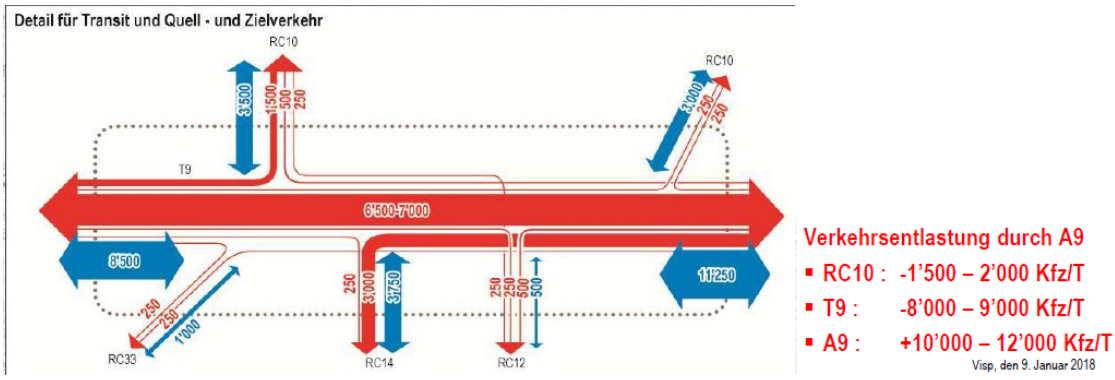
Quelle: https://www.a9-vs.ch/a9/eine-autobahn-fuers-wallis/

Koordination mit der Teilstrategie Agglomerationsprogramm



Die nationale Infrastruktur ist Bestandteil der Teilstrategie Verkehr (insbesondere der Teilstrategie MIV).

Die neue Autobahn entlastet markant die Hauptstrasse T9 innerhalb von Visp. Die Abbildung hier unten zeigt die Verkehrsbelastungen ab 2025 und die Verkehrsreduktion innerhalb von Visp.



Quelle: "Durchfahrt Visp, Verkehrsanalyse 2025-2030", 09.01.2018

Die Entlastung innerhalb von Visp wird genutzt, um umfangreiche Aufwertungsmassnahmen auf dem lokalen Strassen durchzuführen. Die Massnahmen sind:

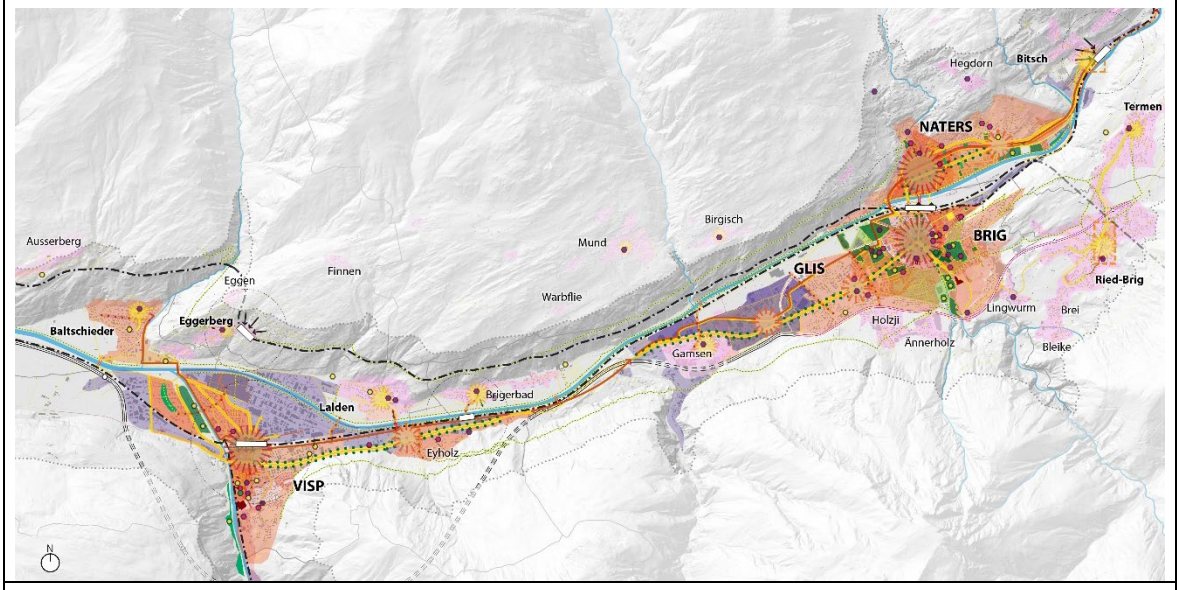
- Verkehrsmanagement T9: Sofort Massnahme A9 (B3.4G.9)
- Aufwertung T9 als FlaMA A9 (B3.4G.17)

3. Massnahmen Siedlung und Landschaft

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A1.4G.1	**Zentrumsgebiete mit Aufwertung der öffentlichen Räume erweitern**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A1 Attraktive öffentliche Räume gestalten und schaffen	Siedlung / Landschaft

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ Spezifische Massnahme

Die erfolgreiche Aufwertung der öffentlichen Räume in den Dorf- und Stadtzentren in der Agglomeration wird weitergeführt. Bereits geplante Massnahmen werden umgesetzt und Gebiete für einen nächsten Schritt der Ausweitung der bestehenden Zentren oder der Schaffung neuer Zentren werden festgelegt, in Übereinstimmung mit den Strategien Verkehr und den Entwicklungsschwerpunkten. Es handelt sich um eine Daueraufgabe, die anlässlich jeder Generation Agglomerationsprogramm von neuem gestellt wird.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Mit dieser Massnahme werden die Begegnungsorte in den Siedlungsgebieten weiter gestärkt und das lokale Lebensumfeld aufgewertet. Damit wird ein Beitrag zur Stadt der kurzen Wege geleistet. Die Hauptsiedlungsgebiete und Entwicklungsschwerpunkte werden attraktiver. Der Verkehr wird in den Zentren beruhigt, und entsprechend unterstützt die Aufwertung der Zentren die Weiterentwicklung der Hierarchie der Verkehrsnetze.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Aufwertung der Zentren geht eng einher mit den Strategien im Verkehr (alle Verkehrsträger) sowie mit der Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen und der Verdichtung des Siedlungsgebiets in den gut erschlossenen Lagen, wozu die Zentren in den Städten ganz allgemein, und jene in den Dörfern bezüglich ihres lokalen Umfelds gehören.

Umsetzungsschritte

Planungsstand / vorhandene Studien

2020 Interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020

2021 Planungsstand in den Gemeinden s. Tabelle unten

Weitere Planungsschritte für nicht verkehrsinfrastrukturelle Massnahmen

Gemeinde	*Zentrum*	*Planungsstand*
Baltschieder	Naherholung an der Rhone und Baltschieder-bach mit Verbindung zum Zentrum	Vorstudie. Massnahmen sind Teil des AP4G und der 3. Rhonekorrektion und Hochwasserschutz Baltschieder-bach.
Bitsch	Gestaltung Dorfplatz im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt Bitsch.	In Umsetzung.
Brig-Glis	Dorfplatzgestaltung Glis, Bahnhofplatz Brig, Spitalzentrum Oberwallis, Bahnhof West	Teilweise in Umsetzung. Teilweise in Planung (Baueingabe).
Eggerberg	Gemeindezentrum neugestaltet.	Umgesetzt 2010.
Lalden	Gemeindezentrum neu gestaltet inkl. Fuss-wege. Eingang zum Zentrum im AP4G.	Umgesetzt 2020 und Vorstudie.
Naters	Bahnhof Brig Nord, Quartierplan untere Bina, Marktplatz. Massnahmen im AP4G.	Vorprojekte, teils Vorstudie
Ried-Brig	Gestaltung Dorfplatz im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt Ried-Brig.	Baueingabe
Termen	Neugestaltung Dorfplatz	Teils umgesetzt (2018)
Visp	9 Quartierpläne, Bahnhof Visp Nord	Umgesetzt, teilweise Baueingabe oder Vorprojekt

Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme

- AP2G, Massnahme S2 Attraktivierung Dorfkerne;
- AP1G, Massnahme MS9 Erhaltung und Neubelebung der Dorfzonen und -kerne

Federführung	Gemeinden der Agglomeration (siehe Massnahmen Verkehr)
Weitere beteiligte Akteure	Kanton Wallis DFM (z.B. falls Kantonsstrassen betroffen sind), SBB / MGBahn (Bahnhofsumfelder), PostAuto (Bushaltestellen in Zentren)

Richtplanrelevanz

Nicht richtplanrelevant

Abschätzung Flächenbeanspruchung

Keine zusätzliche Fläche notwendig (Strassengestaltungsmassnahmen)

Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kein Konflikt identifiziert

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A1.4G.2	**Entwicklung Gestaltungscharta**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A1 Attraktive öffentliche Räume gestalten und schaffen A2 Die Landschaft im Talboden und im Siedlungsgebiet aufwerten A3 Das Siedlungsgebiet sorgfältig gestalten und weiterentwickeln	Siedlung / Landschaft

Beschreibung der Massnahme

☐ Daueraufgabe ☒ spezifische Massnahme

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung einer erhöhten «urbanen Qualität» legt der interkommunale Richtplan einen Schwerpunkt auf die Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums, der Landschaft und des Siedlungsgebiets. Auch die Frage der gestalterischen Qualität und Integration der vielfältigen Verkehrsinfrastrukturen im multifunktionalen Talboden wird angesprochen. Die Vorschläge des interkommunalen Richtplans sollen zu einer gemeinsam getragenen Gestaltungscharta für die Agglomeration oder Teilgebiete davon verdichtet werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Mit der Gestaltungscharta erhalten die Gemeinden ein Instrument, um gegenüber Dritten eine hohe Gestaltungsqualität einfordern zu können und gleichzeitig die eigenen Investitionen mit einem hohen Gestaltungsanspruch zu hinterlegen. Dies ist insbesondere bedeutungsvoll bezüglich infrastruktureller Massnahmen, wie sie auch seitens des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen werden, sowie bezüglich der vielfältigen baulichen Vorhaben und der Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete in der Agglomeration.

Abstimmung Verkehr, Siedlung und Landschaft

Mit der breiten Anlage der Gestaltungscharta vom öffentlichen Raum über die Landschaft bis zur Siedlungsgestaltung verfolgt diese Massnahme das Ziel eines gesamtheitlichen Gestaltungsansatzes in der Stadtentwicklung.

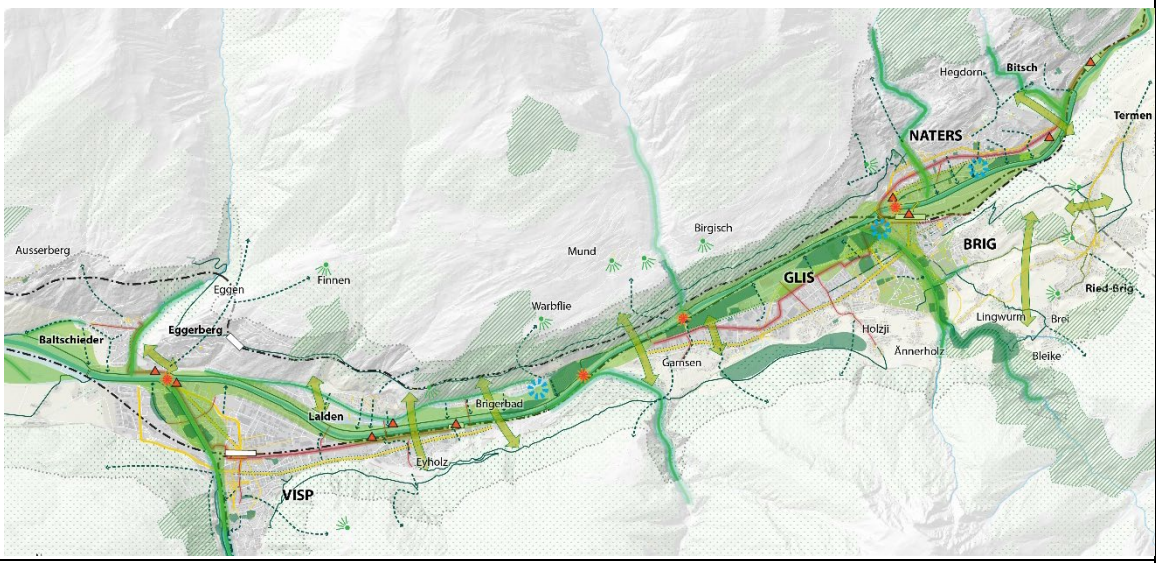
Die Gestaltungscharta hat Vorgaben betreffend die Qualität der Grünflächen zu machen, damit das ökologische Potenzial bestmöglich genutzt werden kann.

Umsetzungsschritte	
Planungsstand / vorhandene Studien	
2020	Interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020, Elemente einer Gestaltungscharta
Weitere Planungsschritte	
2022	Erarbeitung der Gestaltungscharta
Vor AP5G	Genehmigung
Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme	
-	
Federführung	RWO und Stadtgemeinden Brig-Glis, Naters und Visp
Weitere beteiligte Akteure	Umlandgemeinden
Richtplanrelevanz	
Die Vorgaben des Koordinationsblatts C.2 «Bauzonenqualität» und A.9 «Naturschutz und Pflege der Natur» des kantonalen Richtplans werden bei der Erarbeitung der Gestaltungscharta berücksichtigt.	
Abschätzung Flächenbeanspruchung	
Kein Flächenbeanspruchung	
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Kein Konflikt identifiziert	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A2.4G.1	**Abstimmung mit der 3. Rhonekorrektion**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A2 Die Landschaft im Talboden und im Siedlungsgebiet aufwerten	Siedlung / Landschaft

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Die 3. Rhonekorrektion bewirkt seit rund 10 Jahren eine wesentliche Projekt- und Umsetzungsdynamik in der Agglomeration und wird dies in den nächsten 3 Jahrzehnten weiter tun. Mit der vorliegenden Massnahme wird sichergestellt, dass mögliche Synergien der Vorhaben in der Agglomeration mit der Rhonekorrektion maximal ausgenutzt werden, bezüglich Landschaftsentwicklung, Langsamverkehr (Dammwege, Flussquerungen), Landwirtschaft und anderem. Es geht um regelmässige Koordinationssitzungen mit der Rhonekorrektion (Monitoring), frühzeitige Erkennung von möglichen Synergien bei Umsetzungsschritten und die Einbringung von Vorhaben der Agglomeration in die Vorprojektphasen der verschiedenen Massnahmen der Rhonekorrektion.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Die Rhonekorrektion ist sowohl ein Infrastrukturprojekt wie auch ein Vorhaben zur Stärkung der landschaftlichen Strukturen des Talbodens innerhalb des Gewässerraums de Rhone («plan guide» der Rhonekorrektion). Die maximale Nutzung von Synergien bedingt es, sich zeitlich und inhaltlich eng mit der Rhonekorrektion abzustimmen. Dadurch kann die Umsetzung von für die Agglomeration wichtigen Massnahmen vereinfacht oder beschleunigt werden. Umgekehrt ist dort, wo seitens der Agglomeration Vorhaben frühzeitig umgesetzt werden sollen, bevor die Rhonekorrektion im gleichen Abschnitt tätig wird, sicherzustellen dass allfällige Vorinvestitionen oder temporäre Übergangslösungen nachhaltig sind.

Abstimmung Verkehr, Siedlung und Landschaft

Insbesondere in den Abschnitten, wo die Rhone Siedlungsgebiet quert (Brig-Naters / Lalden-Visp / Baltschieder-Visp) sind vielfältige Abhängigkeiten zwischen dem Vorhaben und den baulichen Massnahmen der Rhonekorrektion, der Siedlungsentwicklung und der Abwicklung des Verkehrs zu beachten. Dazu gehören z. B. Massnahmen für die Sicherstellung des Langsamverkehrs in den Bauphasen, die verbesserte Zugänglichkeit zum Rotten, etc.

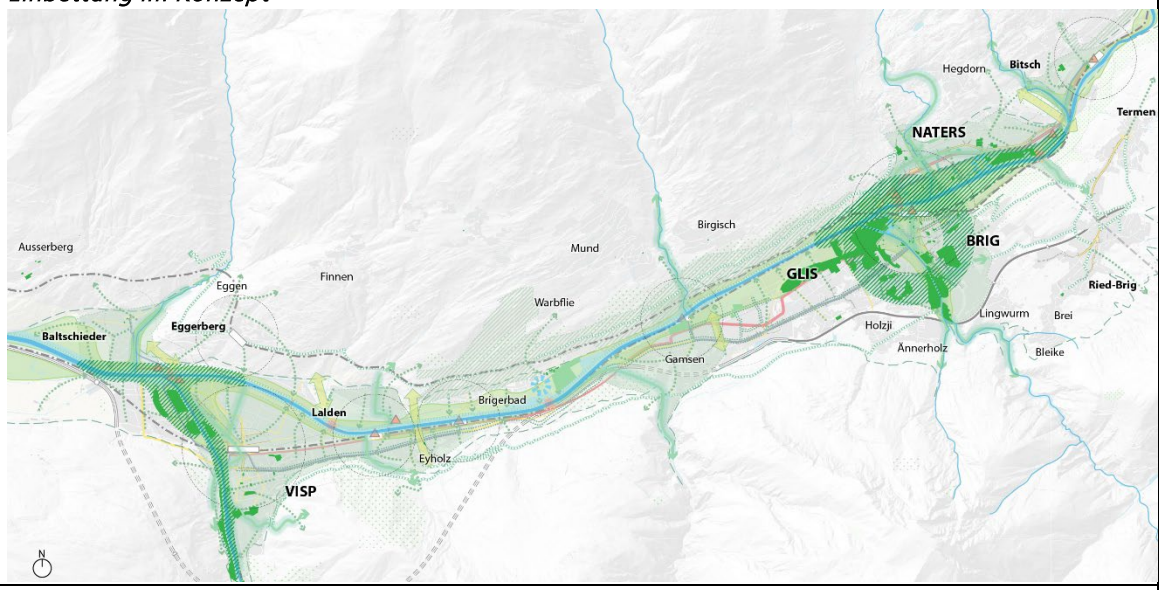
Jegliche Nutzung der Rhoneufer hat dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Flusslebensräume nicht beeinträchtigt werden. Geplante Nutzungen müssen auf die Ansprüche der im Projekt definierten Zielarten abgestimmt werden.

Umsetzungsschritte	
Planungsstand / vorhandene Studien	
2021	3. Rhonekorrektion, «plan guide» (Arbeitsdokument)
2020	Interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020
2016	Genehmigung generelles Projekt der 3. Rhonekorrektion durch den Staatsrat
2008	Seit 2008 Umsetzung prioritäre Massnahme von Visp
Weitere Planungsschritte	
2021	Aufbau einer gemeinsamen Koordinations- und Projektierungsstruktur zwischen Agglomeration und Rhonekorrektion
Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme	
- AP3G, Massnahme L1 Erholung entlang der Rhone; AP2G Massnahme L5 Flussaufwertung durch 3. Rhonekorrektion	
Federführung	RWO, Kanton Wallis DHWSR
Weitere beteiligte Akteure	Betroffene Gemeinden des Talbodens, Kanton Wallis DFM (Die DFM ist gemäss Art. 3 Abs. 3 GWFV zuständig für die kantonale Fahrradroute und die Anbindung an die wichtigsten Bahnhöfe.)
Richtplanrelevanz	
Die Richtplanrelevanz ist über das Projekt der 3. Rhonekorrektion gegeben und abgesichert (Richtplan-Koordinationsblatt A.12 «Dritte Rhonekorrektion» des kantonalen Richtplans).	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A2.4G.2	**Siedlungsstrukturierende Landschaften stärken**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A2 Die Landschaft im Talboden und im Siedlungsgebiet aufwerten	Siedlung / Landschaft

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Die Stadtgemeinden erarbeiten Nutzungs- und Gestaltungskonzepte für ihre siedlungsstrukturierenden Landschaften. Wo nötig und sinnvoll wird ein enger Bezug zum Landschaftsraum des Rottenkorridors hergestellt. Die Nutzungs- und Gestaltungskonzepte werden insbesondere mit einem Blick auf die Verdichtungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in den Entwicklungsschwerpunkten und den prioritären Verdichtungsgebieten erarbeitet. Die Nutzungs- und Gestaltungskonzepte sollen auf die Bedürfnisse der Natur abgestimmt werden.

Nota bene: die Grüntrenngürtel zwischen Siedlungsgebieten, die ebenfalls und in der ganzen Agglomeration eine siedlungsstrukturierende Rolle spielen, werden in den einschlägigen Planungsdokumenten gesichert (Massnahme A3.4G.1), vorderhand jedoch nicht weiter vertieft. Dies kann zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

In Zusammenhang mit der Verdichtung des Siedlungsgebiets und dem Wachstum in den Quartieren nimmt der Bedarf an unmittelbar vor Ort zur Verfügung stehenden Naherholungsräumen zu, und die Herausforderung des Klimakomforts im Siedlungsgebiet und täglichen Lebensumfeld gewinnt an Bedeutung. Mit der vorliegenden Massnahme wird ein wichtiger Beitrag zur Lebensqualität in den verdichteten, urbanen Quartieren geleistet. Damit wird die Verdichtung unterstützt.

Abstimmung Verkehr, Siedlung und Landschaft

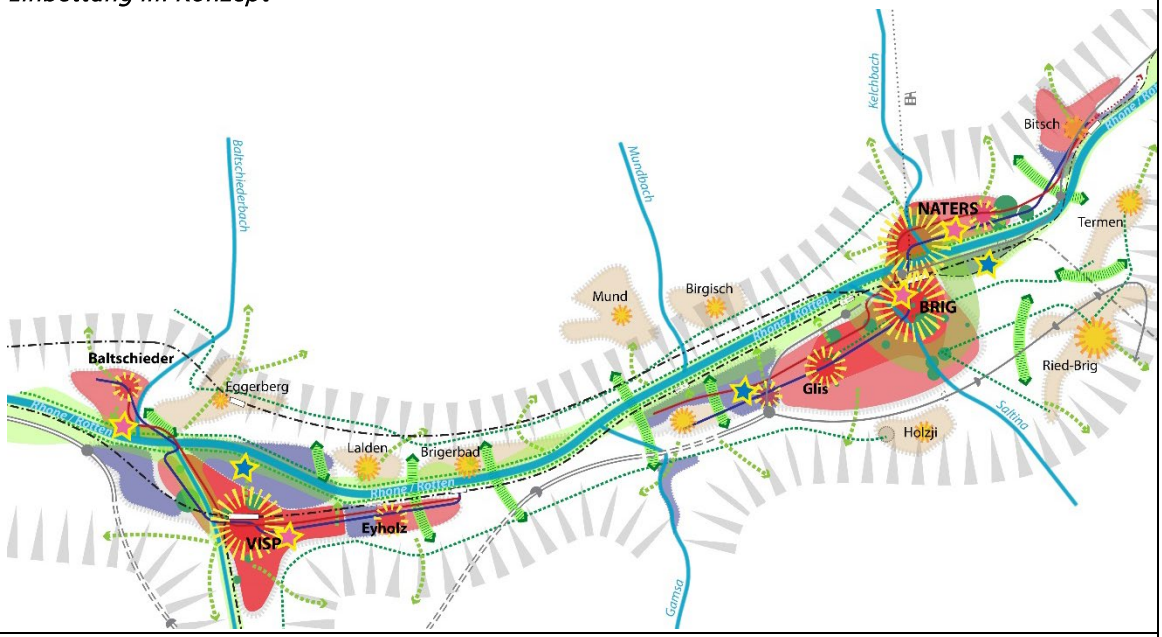
Es handelt sich um eine unterstützende Massnahme für eine auf die Erschliessungsqualität abgestimmte Siedlungsentwicklung mit Verdichtungsgebieten in den besterschlossenen Lagen namentlich der Stadtgemeinden und dem sich daraus ergebenden Bedarf nach Naherholungsflächen. Die Nutzung- und Gestaltungskonzepte müssen auf die Bedürfnisse der Natur abgestimmt werden (hochwertige Lebensräume, ökologische Vernetzung, usw.)

Umsetzungsschritte	
Planungsstand / vorhandene Studien	
2021	Gemeinde Naters, Masterplan Stadtentwicklung
2020	Interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020
2020	3.Rhonekorrektion, Plan guide
2017	Stadt Visp, Gestaltungshandbuch Visp West
2014	Stadt Brig-Glis, Leitbild Räumliche Entwicklung mit Prinzip des Grüngürtels
Weitere Planungsschritte	
Ab 2022	Erarbeitung Nutzungs- und Gestaltungskonzepte für die siedlungsstrukturierenden Landschaften: Grüngürtel Brig, Grünraum Visp West, Grünraum / Rotten Naters Süd
Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme	
- AP2G Massnahme L1, Stadtparks	
Federführung	RWO (falls ein gemeinsames Projekt) oder Stadtgemeinden der Agglomeration
Weitere beteiligte Akteure	DHWSR (Rhonekorrektion)
Richtplanrelevanz	
Keine Richtplanrelevanz	
Abschätzung Flächenbeanspruchung	
Kein Flächenbeanspruchung	
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Kein Konflikt identifiziert	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A3.4G.1	**Entwicklung Planungsinstrumente**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A3 Das Siedlungsgebiet sorgfältig gestalten und weiterentwickeln	Siedlung / Landschaft

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Die Strategien und Stossrichtungen des interkommunalen Richtplans (und darauf aufbauend des AP4G) werden in den anderen einschlägigen Planungsdokumenten auf kantonaler und kommunaler Ebene soweit nötig und gesetzlich vorgesehen verankert und präzisiert. Der Abgleich betrifft auch umsetzungsorientierte Angaben zu den Strategien, um eine kohärente und reibungslose Umsetzung der dringenden Massnahmen und Vorhaben in den nächsten Jahren / Jahrzehnten zu vereinfachen. Die Umsetzung der interkommunalen Richtpläne in die kommunalen Nutzungspläne ist Aufgabe der Gemeinden. Die Dienststelle für Raumentwicklung des Kantons (DRE) begleitet die Gemeinden bei dieser Arbeit und achtet darauf, dass die kommunalen Zonennutzungspläne den Vorgaben der interkommunalen Richtpläne entsprechen.

Falls nötig werden gesetzliche Grundlagen für diese Verankerung resp. für die Umsetzung geschaffen. Dies würde seitens des Kantons (Leitung: SDT / DRE) erfolgen unter Berücksichtigung aller interkommunalen Richtpläne im Kanton Wallis, sobald diese vorliegen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Die Massnahme garantiert Kohärenz zwischen den Planungsdokumenten und die Berücksichtigung des integralen Ansatzes Siedlung – Verkehr – Landschaft des interkommunalen Richtplans / Agglomerationsprogramms in den einschlägigen Planungsdokumenten. Dies ist eine wichtige planerische und rechtliche Grundlage für die Umsetzung der Massnahmen u.a. des Agglomerationsprogramms.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung, wie sie dem interkommunalen Richtplan zugrundliegt und ihren Niederschlag konkret im Gebiet der Agglomeration Brig-Visp-Naters findet, wird in allen einschlägigen Dokumenten verankert.

Umsetzungsschritte

Planungsstand / vorhandene Studien

2019 Kantonaler Richtplan, Genehmigung des Bundesrats (1. Mai 2019)

2020 Interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020

… Kommunale Planungen, Stand s. Übersicht unten

Weitere Planungsschritte

2021 Fertigstellung interkommunaler Richtplan

2026 Revision kommunale Nutzungsplanungen (Gesamtrevision der Nutzungsplanung ist gemäss kantonalem Richtplan (Koordinationsblatt C.1) bis 2026 abzuschliessen)

Gemeinde	*Planungsstand*	*Revision geplant / Zeitraum*
Baltschieder	Das Siedlungsgebiet ist in Erarbeitung und wurde noch nicht beim Kanton eingereicht.	Bis 2026
Bitsch	Im August 2020 wurde das Siedlungsgebiet und die entsprechende Planungszone (12 ha) definiert.	Bis 2026
Brig-Glis	Im Mai 2019 wurde das Siedlungsgebiet und die entsprechende Planungszone (18 ha) definiert.	Bis 2026
Eggerberg	Das Siedlungsgebiet wurde im April 2020 definiert und die Planungszonen im Oktober 2020 erlassen.	Bis 2026
Lalden	Das Siedlungsgebiet ist in Erarbeitung, Die Einreichung bei Kanton ist im Sommer 2021 vorgesehen.	Bis 2026
Naters	Das Siedlungsgebiet und die entsprechende Planungszone werden im September 2021 definiert. Vorgabe gemäss kantonalem Richtplan.	Bis 2026
Ried-Brig	Das Siedlungsgebiet wurde im Oktober 2020 definiert und die Planungszonen im September 2017 erlassen.	Bis 2026
Termen	Im Dezember 2020 wurde das Siedlungsgebiet und die entsprechende Planungszone definiert.	Bis 2026
Visp	Das überarbeitete Siedlungsgebiet wurde im Juni 2021 beim Kanton eingereicht. Erlass von Planungszonen vorgesehen.	Bis 2026

Federführung Kanton Wallis DRE, Gemeinden der Agglomeration

Weitere beteiligte Akteure RWO

Richtplanrelevanz

Die allgemeinen Vorgaben des kantonalen Richtplans sind zu berücksichtigen.

Abschätzung Flächenbeanspruchung

Kein Flächenbeanspruchung

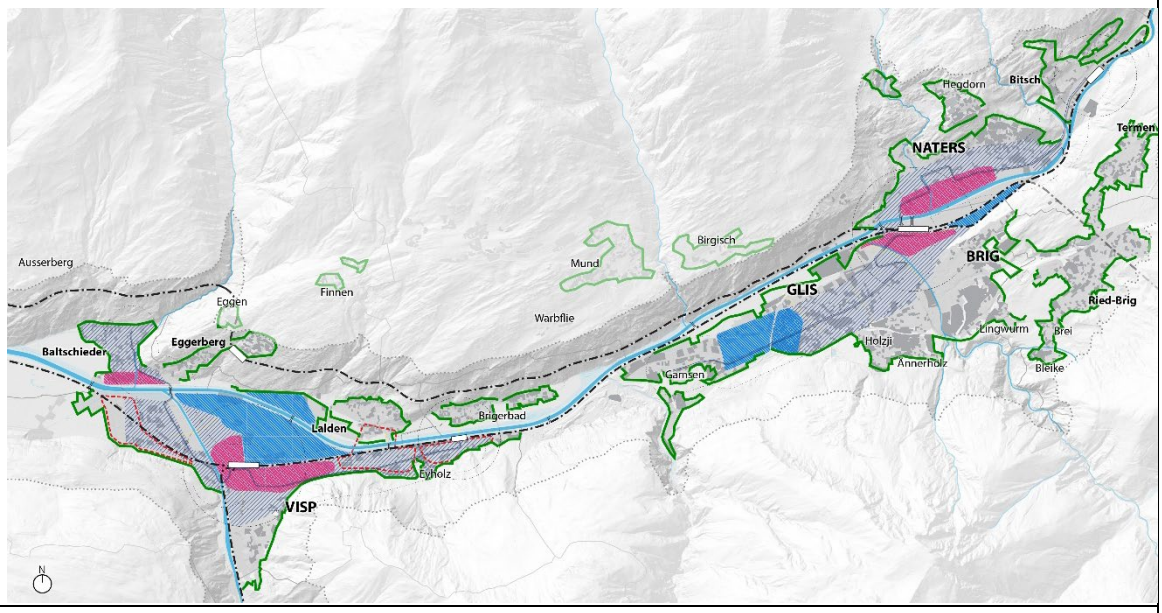
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kein Konflikt identifiziert

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A3.4G.2	**Entwicklungsschwerpunkte**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A3 Das Siedlungsgebiet sorgfältig gestalten und weiterentwickeln	Siedlung / Landschaft

Massnahmenplan



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Für die Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration (Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Arbeiten – rot in obiger Abbildung; Arbeitsplatzschwerpunkte – blau in obiger Abbildung) werden in den kommenden Jahren weitere Planungs- und Umsetzungsschritte vorgenommen. Der Planungsstand je Gebiet ist dabei unterschiedlich, s. Sub-Fichen.

Da es sich bei solchen städtebaulichen Vorhaben um Massnahmen mit einer langen Laufzeit handelt, werden sie als Daueraufgabe bezeichnet. Die Priorität für das Agglomerationsprogramm definiert sich darüber, ob nächste Planungsschritte im gegebenen Zeitraum anstehen oder aber ob ein Gebiet erst wesentlich später in entsprechende Planungsverfahren überführt wird.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Die Entwicklungsschwerpunkte (Arbeitsplatzschwerpunkte und Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Arbeiten) sind zusammen mit den prioritären Verdichtungsgebieten entlang der strukturierenden Achsen des öffentlichen Verkehrs im Talboden die wichtigsten Gebiete, wo in den kommenden Jahren und Jahrzehnten Siedlungsentwicklung und Wachstum stattfinden sollen in der Agglomeration. Sie definieren sich a priori über ihre gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Bahnhöfe, Bahnhaltestellen, strukturierende Busachsen) und ihre gute Erreichbarkeit im Langsamverkehr aus den Hauptsiedlungsgebieten im Talboden. Damit kann sichergestellt werden, dass die grosse Mehrheit der Entwicklung in solch gut erschlossenen Lagen erfolgt in den nächsten Jahren und Jahrzehnten.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Arbeiten befinden sich mit einer Ausnahme alle im nahen Umfeld eines Bahnhofs (750m Umkreis) oder einer Bahnhaltestelle (500m Umkreis) sowie entlang der strukturierenden Busachsen und sind damit hervorragend erschlossen. Einzelne Teile der Entwicklungsschwerpunkte können über diese Perimeter hinausgehen, falls sie Teil eines Gesamtprojektes sind (z.B. Naters Süd / Rotten). Das Gebiet Sittersch Eija in Baltschieder liegt zwar nicht an einer Bahnhaltestelle; es stellt jedoch ein grosses Entwicklungspotenzial mit Zugang zu einer strukturierenden Busachse sowie fussläufiger Nähe zum Lonza-Areal sowie zum Zentrum von Visp dar und wird daher ebenfalls als Entwicklungsschwerpunkt betrachtet.

Für die Arbeitsplatzschwerpunkte steht ebenfalls eine gute ÖV-Anbindung im Gebiet der Agglomeration im Vordergrund. Einzig für Visp West kann dies nicht garantiert werden; hier steht die fussläufige Nähe zur Drehscheibe Bahnhof Visp im Vordergrund.

Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme

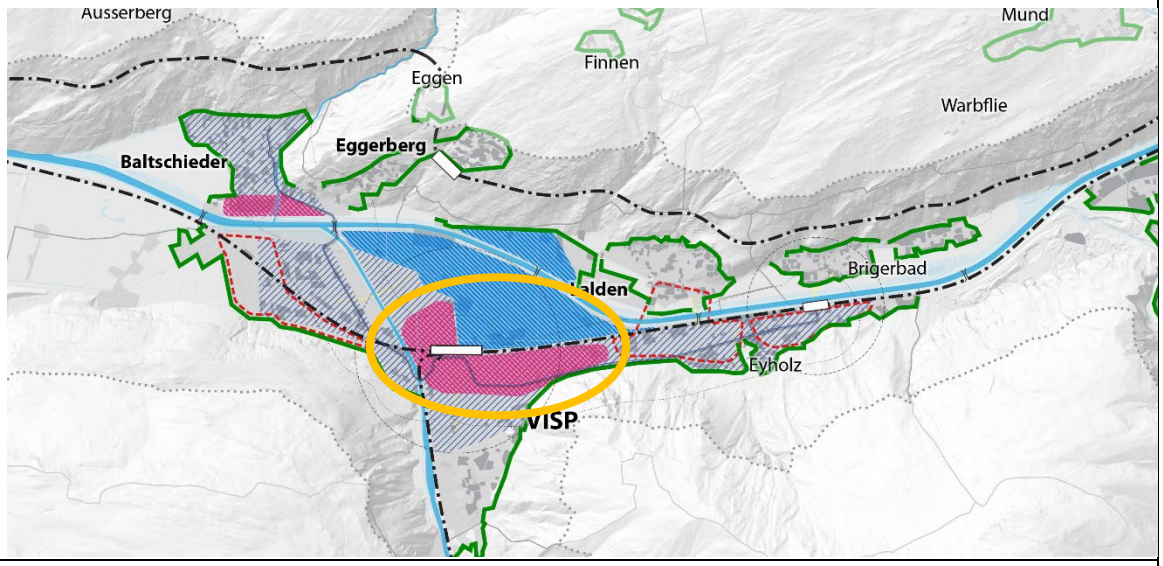
- AP3G Massnahme S3 / AP2G Massnahme S6, Entwicklungsschwerpunkte ESP

Richtplanrelevanz

Regionale Entwicklungsschwerpunkte werden im kantonalen Richtplan nicht lokalisiert ausgewiesen. Der Kanton ist jedoch über Wirtschaftsförderung wie auch Raumentwicklung und Verkehr ein massgeblicher Akteur bei der Entwicklung dieser Gebiete.

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme (Sub-Fiche der Massnahme A3.4G.2)*	*Priorität*
A3.4G.2-1	**Entwicklungsschwerpunkt Visp Mitte / Bahnhof**	**A**

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Erarbeitung einer Gesamtsicht Stadtentwicklung / öffentlicher Raum / Entwicklung Bahnhof für das Gebiet des Entwicklungsschwerpunkts Visp Mitte / Bahnhof. Die verschiedenen Planungen der letzten Jahre (Quartierpläne, Bahnhofplatz Süd) und laufende Vorhaben (Hub-Strategie der SBB, Testplanung Gestaltungskonzept T9) sowie offene Fragen (Bahnhofplatz Nord, Lonza-Platz, zukünftige Erschliessung Lonza-Areal) werden in eine Gesamtsicht gebracht, um die nächsten Entwicklungsschritte und Teilprojekte koordiniert vorzubereiten.

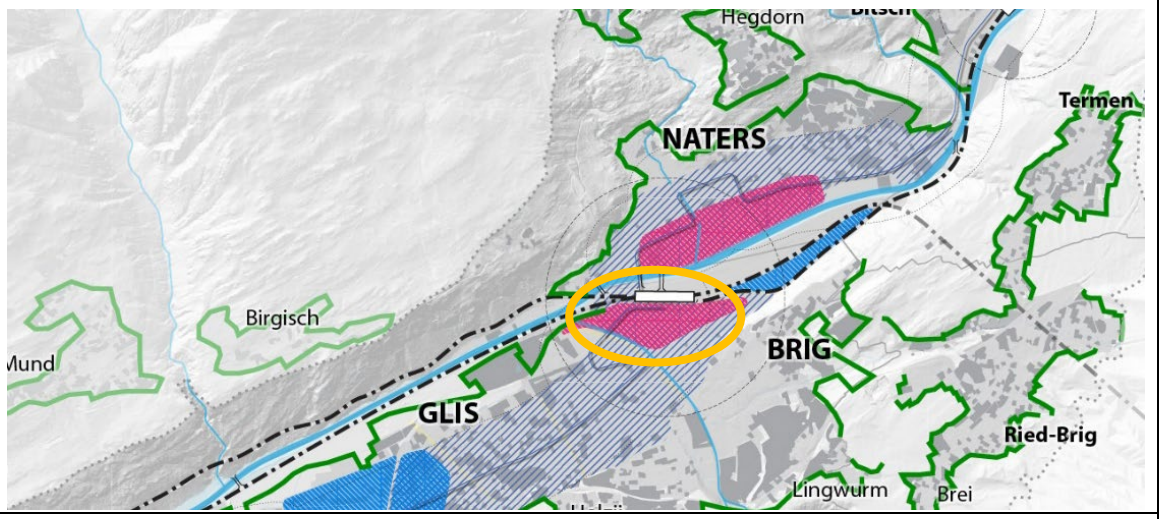
Abstimmung Verkehr und Siedlung

Das Bahnhofsgebiet und Zentrum Visp ist ein Gebiet, wo sich viele Mobilitätsbedürfnisse (z.B. Bahnhof, Zugang Lonza, Ortsdurchfahrt inkl. anstehende Entlastung durch die Fertigstellung der Umfahrung) mit vielfältigen Fragen des öffentlichen Raums (Bahnhofplätze Süd und Nord, Aufwertung Zentrum Visp) und wesentlichen Siedlungsentwicklungspotenzialen (u.a. 7 Quartierpläne im Bahnhofumfeld in den letzten Jahren) überlagern. All dieses Vorhaben sind gut aufeinander abzustimmen, und die vorliegende Massnahme bezweckt diese Abstimmung.

Umsetzungsschritte
Planungsstand / vorhandene Studien 2020 interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020 Quartierplan «Litterna», homologiert 2018 Quartierplan «Bäret», homologiert 2018 Quartierplan «Stockmatten Süd», homologiert 2018 Quartierplan «G-Areal», Lonza, homologiert 2018 Quartierplan «Sägematte », in Homologation Quartierplan « Dreiecksparzelle », in Homologation Quartierplan «Bahnhof Nord», in Homologation
Weitere Planungsschritte Für die Umsetzung der Quartierpläne sind die geeigneten Planungsinstrumente zu evaluieren und anzuwenden.
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms - Aufwertung Kleegartenstrasse (B1.4G.8) - Verkehrsmanagement T9: Sofort Massnahme A9 (B3.4G.9) - Aufwertung T9 als FlaMA A9 (B3.4G.17) - Visp Bahnhof Unterführung Ost (B2.4G.10) - Aufwertung Terbinerstrasse (B3.4G.21)
Federführung Stadt Visp Weitere beteiligte Akteure Lonza, SBB, MGB, PostAuto, Kanton Wallis DFM
Richtplanrelevanz s. Massnahmenblatt Massnahme A3.4G.2
Abschätzung Flächenbeanspruchung - Keine Erweiterung des Siedlungsgebietes
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung - Vorgaben Störfallvorsorge Lonza-Areal - Vorgaben Störfallvorsorge Bahnlinien SBB / BLS

Mn-Nr	*(Sub-Fiche der Massnahme A3.4G.2)*	*Priorität*
A3.4G.2-2	**Entwicklungsschwerpunkt Brig Zentrum / Bahnhof**	**A**

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Das Projekt Bahnhofraum Brig / Naters wird überarbeitet und erweitert, um den anstehenden und sich abzeichnenden Entwicklungen (Bahnhof Brig, Hub-Studie, Bahnhof West, Bahnhofplatz Nord / Rottenquerung, 3. Rhonekorrektion, Rhonesand) einen passenden und kohärenten Rahmen zu geben. Die Frage der Verdichtung und baulichen Entwicklung im Bahnhofsumfeld rückt dabei stärker ins Blickfeld als dies im Projekt bisher der Fall war.

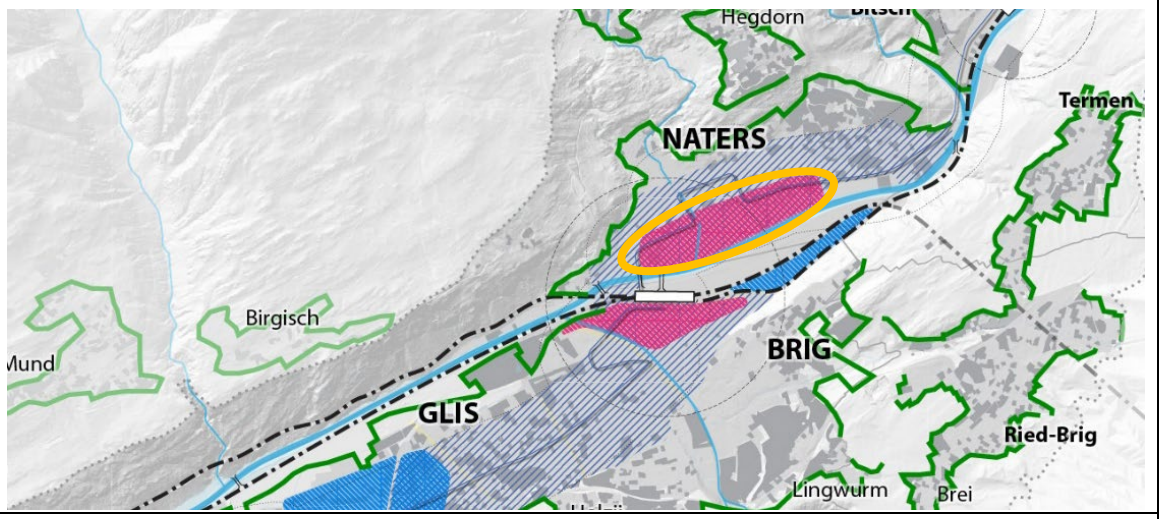
Abstimmung Verkehr und Siedlung

Vielfältige Fragen der Verkehrsabwicklung (ÖV, LV, MIV) sowie der Siedlungsentwicklung stellen sich im Umfeld des Bahnhofs Brig. Ein kohärentes Gesamtbild, das die anstehenden Entwicklungen erfasst und zeitliche wie räumliche Abhängigkeiten aufzeigt, ist dringend notwendig. Dies ist für eine neuralgische Stelle der Agglomeration, wie es der Bahnhof Brig / Naters ist, von zentraler Bedeutung.

Umsetzungsschritte	
Planungsstand / vorhandene Studien	
2020 interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020 2012 Testplanung Bahnhof Brig 2018 Entwicklungsraum Bahnhof Brig/Naters	
Weitere Planungsschritte	
Sinnvoll könnte eine Revision des Richt- oder Masterplans für das Bahnhofsgebiet sein, welche die Gesamtsicht herstellen soll für dieses Gebiet.	
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden und Agglomerationsprogramms	
- A2.4G.1 Rhonekorrektion - Bahnhofplatz Naters (B2.4G.1)	
Federführung	Stadtgemeinde Brig-Glis
Weitere beteiligte Akteure	Gemeinde Naters, SBB, MGB, BLS, PostAuto, Kanton Wallis DFM und DRE
Richtplanrelevanz	
s. Massnahmenblatt Massnahme A3.4G.2	
Abschätzung Flächenbeanspruchung	
- Keine Erweiterung des Siedlungsgebietes	
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
- Vorgaben Störfallvorsorge Bahnanlagen SBB / BLS - Vorgaben Störfallvorsorge Oberwalliser Kohlenkontor	

Mn-Nr	*(Sub-Fiche der Massnahme A3.4G.2)*	*Priorität*
A3.4G.2-3	**Entwicklungsschwerpunkt Naters Süd / Rotten**	**A**

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Der Masterplan der Gemeinde Naters für das Siedlungsgebiet wird für das Gebiet zwischen Furkastrasse und Rotten konkretisiert und festgelegt. Damit wird ein verbindlicher Rahmen für die Verdichtung und qualitätsvolle Entwicklung des Gebiets geschaffen, der gleichzeitig erlaubt, die Schnittstellen mit weiteren massgeblichen Vorhaben im Umfeld – 3. Rhonekorrektion, Langsamverkehrsbrücke zum Bahnhof Brig / Naters – zu klären und in einem konkreten Umsetzungsplan festzuhalten.

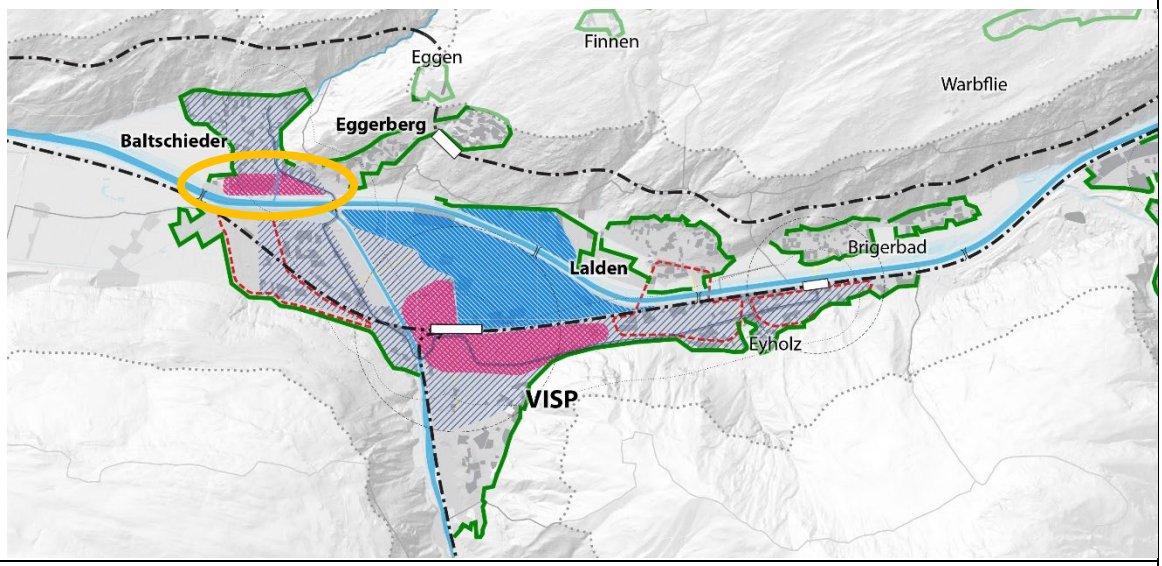
Abstimmung Verkehr und Siedlung

Das Gebiet Naters Süd / Rotten ist ein wichtiges Verdichtungsgebiet der Agglomeration. Die Gemeinde Naters sieht eine ausserordentlich hohe Dichte vor für dieses Gebiet, gestützt auf die Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Brig / Naters sowie zu einer strukturierenden Buslinie, und die Position zwischen den beiden Stadtzentren von Brig und Naters, mit kurzen Wegen zu allen wichtigen öffentlichen Einrichtungen im östlichen Teil der Agglomeration.

Umsetzungsschritte
Planungsstand / vorhandene Studien 2020 interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020 2021 Masterplan Naters
Weitere Planungsschritte Nächste Schritte: Verbindliche Festlegung des Masterplans
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms - A2.4G.1 Rhonekorrektion - LV-Verbindung: Zugang zum Rotten "Finstern Feld" (B1.4G.4) - LV-Verbindungen Untere Bina (B1.4G.10) - LV-Verbindungen Untere Bina (B1.4G.17)
Federführung Gemeinde Naters
Weitere beteiligte Akteure Kanton Wallis DFM
Richtplanrelevanz s. Massnahmenblatt Massnahme A3.4G.2
Abschätzung Flächenbeanspruchung - Keine Erweiterung des Siedlungsgebietes
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung - Vorgaben Störfallvorsorge Swissgasleitung

Mn-Nr	*(Sub-Fiche der Massnahme A3.4G.2)*	*Priorität*
A3.4G.2-4	**Entwicklungsschwerpunkt Baltschieder Süd / Sittersch Eija**	**A**

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Finalisierung des Masterplans für die Gebiete Sittersch Eija und Mischi/Chrommjini von der oberen bis zur unteren Baltschiederbrücke, Abstimmung mit der Planung der 3. Rhonekorrektion, Erarbeitung eines Quartiersplans für den westlichen Teil des Entwicklungsschwerpunkts (westlich vom Baltschiederbach)

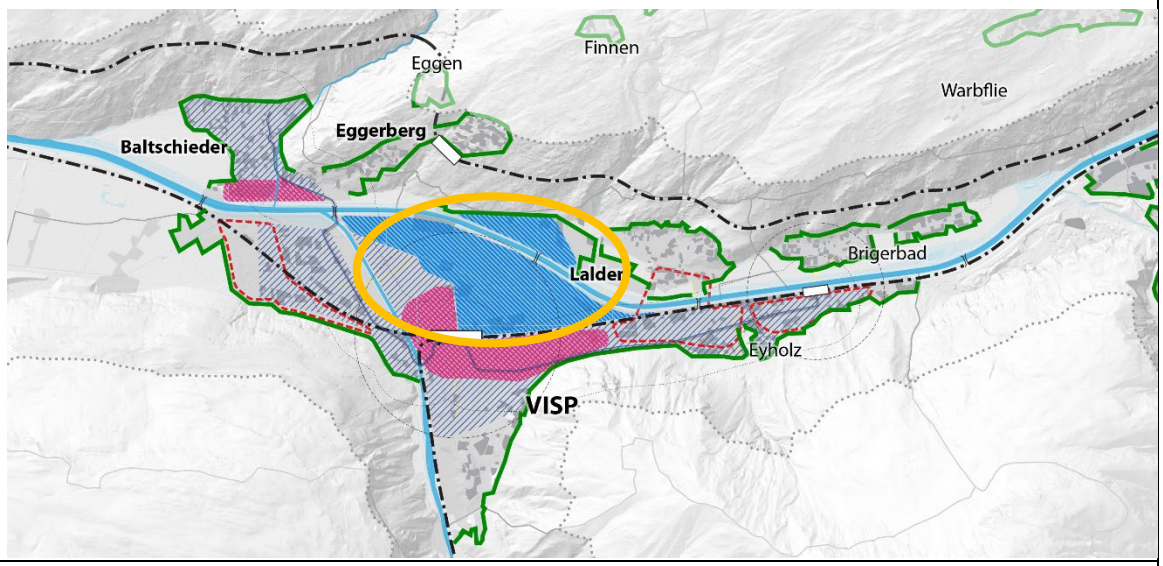
Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die komfortable Erreichbarkeit des Lonza-Areals sowie der Stadt Visp, und die Position an einer der strukturierenden Busachsen des Talbodens, machen aus diesem Gebiet einen Entwicklungsschwerpunkt, der sich für eine verdichtete Siedlungsentwicklung eignet. Neben dem Gebiet Naters Süd / Rotten ist es das einzige grössere Gebiet, das direkt am Rotten entwickelt werden kann. Die Einbettung in den Flussraum, sowohl in landschaftlicher Hinsicht wie auch bezüglich der starken Ausrichtung auf die Langsamverkehrsrouten entlang des Rotten und der Vispa nach Visp hinein, sind hier von grosser Bedeutung.

Umsetzungsschritte
Planungsstand / vorhandene Studien 2020 interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020 2020 Arealentwicklung Sittersch Eija und Bauerwartungsland Mischi/Chrommjini, Vorstudie
Weitere Planungsschritte Sinnvoll scheinen eine Finalisierung des Masterplans für das ganze Gebiet; dazu die Abstimmung mit der Rhonekorrektion, sowie dem Hochwasserschutz unterer Baltschiederbach; und dann darauf aufbauend die Erarbeitung eines Quartierplans für den westlichen Teil. Die Umsetzung ist in den 5 nächsten Jahren vorgesehen.
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms - A2.4G.1 Rhonekorrektion - LV-Passerelle Einmündung Baltschiederbach (B1.4G.20)
Federführung Gemeinde Baltschieder Weitere beteiligte Akteure Kanton Wallis DFM und DHWSR
Richtplanrelevanz s. Massnahmenblatt Massnahme A3.4G.2
Abschätzung Flächenbeanspruchung - Keine Erweiterung des Siedlungsgebietes
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung Kein Konflikt identifiziert

Mn-Nr	*(Sub-Fiche der Massnahme A3.4G.2)*	*Priorität*
A3.4G.2-5	**Arbeitsplatzschwerpunkt Visp / Lonza**	**A**

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Masterplanung Lonza-Areal, mit Klärung der Erschliessungsfragen, der Schnittstellen mit der Stadt Visp (KS20, Lonza-Platz zum Bahnhof hin, Querung des östlichen Teils des Areals für den Langsamverkehr), sowie des Bezugs und Zugangs zum Rotten.

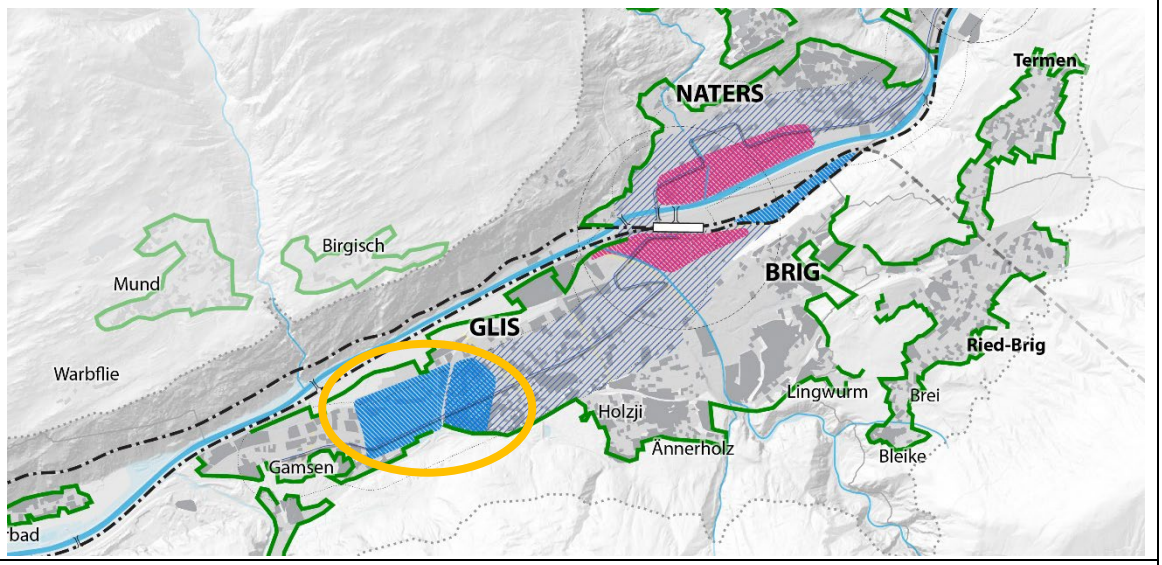
Abstimmung Verkehr und Siedlung

Das Lonza-Areal wird sich in den nächsten Jahren stark verändern, sowohl im Innern (Neudefinition Kernareal und Erschliessungsstruktur für Schwerverkehr wie auch für Arbeitnehmende vom Bahnhof Visp her) wie auch in seiner Beziehung nach aussen (wichtige Bauten mit Bezug aus dem Areal hinaus entlang der KS20, Erschliessung für den Schwerverkehr von Nordwesten her statt durch das Zentrum von Visp, etc.). Hier ist eine kohärente Planung notwendig, welche die innere Entwicklung des Areals und seine Beziehungen nach aussen klärt und in ein Gesamtbild bringt.

Umsetzungsschritte
Planungsstand / vorhandene Studien 2020 interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020 2018 Quartierplan G-Areal
Weitere Planungsschritte 2022 Interne Masterplanung Lonza-Areal
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms - A2.4G.1 Rhonekorrektion - Fussgängerquerung der KS20 als Zugang zum IBEX (B1.4G.11) - Aufwertung "Lonzaplatz" (Eigene Leistung)
Federführung Stadt Visp, Lonza Weitere beteiligte Akteure Kanton Wallis DFM und DHWSR
Richtplanrelevanz s. Massnahmenblatt Massnahme A3.4G.2
Abschätzung Flächenbeanspruchung - Keine Erweiterung des Siedlungsgebietes
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung - Vorgaben Störfallvorsorge Lonza-Areal / DSM - Vorgaben Störfallvorsorge Bahntrassee SBB - Vorgaben Störfallvorsorge Swissgasleitung

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme (Sub-Fiche der Massnahme A3.4G.2)*	*Priorität*
A3.4G.2-6	**Arbeitsplatzschwerpunkt Glis West / Bildackerkreisel**	**A**

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Start eines Planungs- und Aufwertungsverfahrens für den Arbeitsplatzschwerpunkt Glis West / Bildackerkreisel, mit dem Ziel der Verdichtung des Arbeitsplatzgebiets und seiner Aufwertung als Arbeitsort, sowie der Klärung der Verkehrssituation am und um den Bildackerkreisel

Abstimmung Verkehr und Siedlung

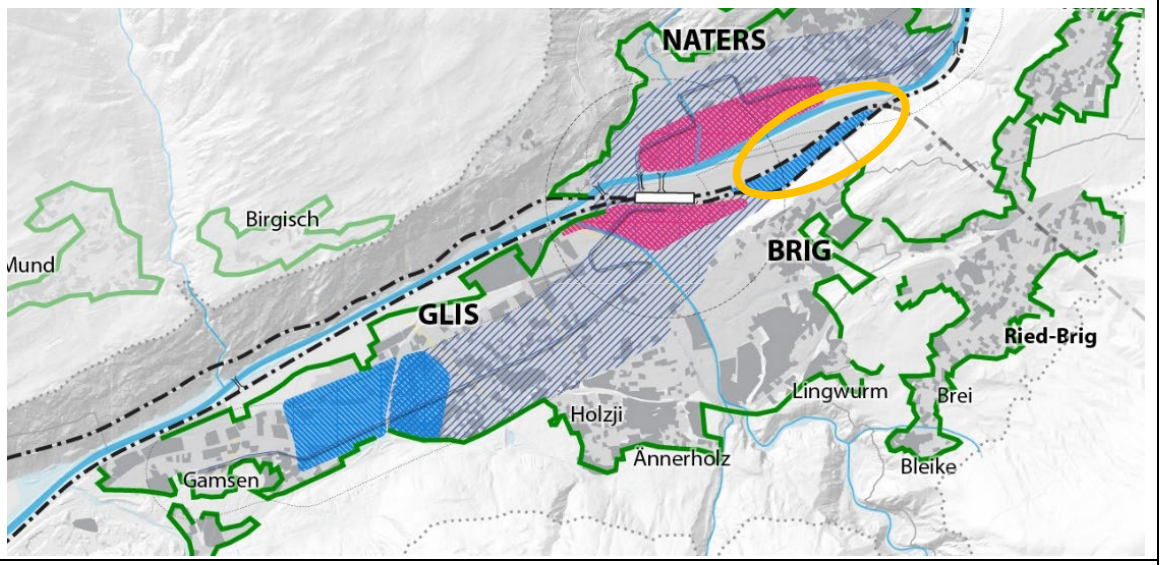
Der Arbeitsplatzschwerpunkt Glis West ist heute schlecht genutzt. Grosse Flächen werden für Parkierung genutzt. Es bestehen kaum gemeinschaftlich genutzte Angebote für die hier Arbeitenden. Die Zugänge für den Langsamverkehr sind ungenügend und unübersichtlich. Die landschaftliche Gestaltung des Gebiets und seine Aufenthaltsqualität insgesamt sind schlecht.

Umgekehrt ist der Arbeitsplatzschwerpunkt sowohl im MIV wie auch mit dem ÖV (strukturierende Busachse) gut erreichbar. Daher soll hier eine Verdichtung stattfinden, mit Baulandmobilisierung, Massnahmen gegen Baulandhortung, zentraler Parkierung anstelle von verstreuten grossen Parkierungsflächen, guter Erschliessung für den Langsamverkehr usw.

Umsetzungsschritte	
Planungsstand / vorhandene Studien	
2020 interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020	
Weitere Planungsschritte	
2022 Ab dem Jahr 2022 wird das geeignete Planungsinstrument evaluiert und angewendet.	
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms	
- Aufwertung Industriestrasse (B3.4G.15))	
Federführung	Stadtgemeinde Brig-Glis
Weitere beteiligte Akteure	Kanton Wallis DFM, ASTRA; allenfalls Dritte (Grundeigentümer / Unternehmen)
Richtplanrelevanz	
s. Massnahmenblatt Massnahme A3.4G.2	
Abschätzung Flächenbeanspruchung	
- Keine Erweiterung des Siedlungsgebietes	
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Kein Konflikt identifiziert	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme (Sub-Fiche der Massnahme A3.4G.2)*	*Priorität*
A3.4G.2-7	**Arbeitsplatzschwerpunkt Brig Ost / SBB**	**A**

Einbettung im Konzept



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Start eines Planungsverfahrens zur Ermittlung der Potenziale und Möglichkeiten des Areals Brig Ost / Bahnhof

Abstimmung Verkehr und Siedlung

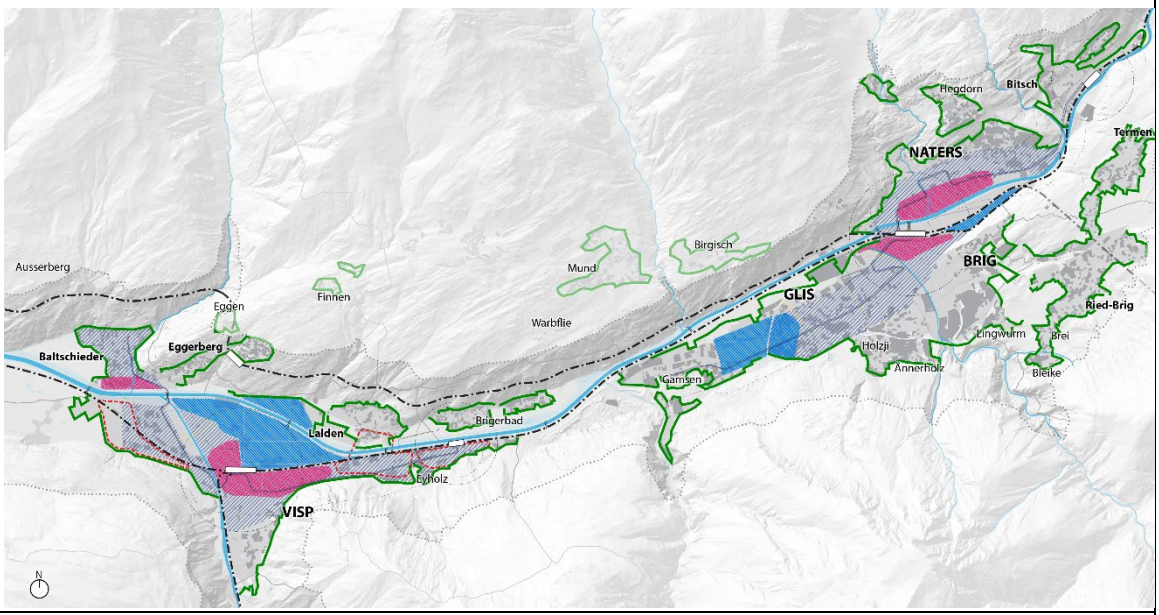
Auf der Seite der Stadtgemeinde Brig-Glis ist dieser Arbeitsplatzschwerpunkt die einzige grosse und zentrums- wie auch bahnhofsnahe Entwicklungsreserve für Arbeitsplätze. Die Lage unmittelbar beim Bahnhof und beim Zentrum machen das Areal zu einem spannenden Ort für innovative Unternehmen. Die Erschliessung des Gebiets könnte zum allergrössten Teil mit dem ÖV via Bahnhof Brig / Naters sowie mit dem Langsamverkehr erfolgen, aus dem ganzen östlichen Teil der Agglomeration.

Umsetzungsschritte	
Planungsstand / vorhandene Studien	
2020 interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020	
Weitere Planungsschritte	
2023 Ideenkonkurrenz für die Zukunft des Areals (z.B. über Europan)	
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms	
- Zu- und Ausfahrt Rhonesand - H19 (mittel- bis langfristig; noch keine Mn-Nummer)	
- Aufwertung Rhonesandplatz und Umgebung (mittel- bis langfristig; noch keine Mn-Nummer)	
Federführung	Stadtgemeinde Brig-Glis / SBB
Weitere beteiligte Akteure	Dritte (z.B. Fernuni Schweiz)
Richtplanrelevanz	
s. Massnahmenblatt Massnahme A3.4G.2	
Abschätzung Flächenbeanspruchung	
- Keine Erweiterung des Siedlungsgebietes	
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
- Vorgaben Störfallvorsorge Bahnanlagen SBB / BLS und Swissgas	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A3.4G.3	**Prioritäre Verdichtungsgebiete entlang der strukturierenden ÖV-Achsen im Talboden**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A3 Das Siedlungsgebiet sorgfältig gestalten und weiterentwickeln	Siedlung / Landschaft

Massnahmenplan



Beschreibung der Massnahme

☐ Daueraufgabe ☒ spezifische Massnahme

Die 3 Stadtgemeinden Brig-Glis, Naters und Visp sowie Baltschieder entwickeln parallel zur Konkretisierung des Netzwerks strukturierender Busachsen im Talboden eine Strategie und / oder eine Toolbox zur Förderung der Verdichtung in den prioritären Verdichtungsgebieten. Dazu können erleichterte Verfahren, Ausnützungsbonus, planerische Unterstützung und dergleichen gehören, aber auch eine aktive Bodenpolitik der Gemeinden, um das betroffene Bauland zu mobilisieren.

Zweckmässigkeit und Nutzen

In Anbetracht der umfangreichen Bauzonenreserven in der Agglomeration ist es wichtig, dass die Gemeinden über spezielle Instrumente verfügen, um die Entwicklung in den prioritären Verdichtungsgebieten und den Entwicklungsschwerpunkten fördern zu können.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

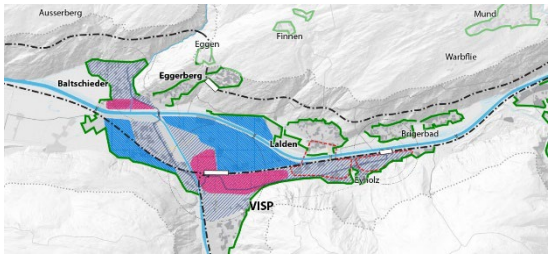
Die prioritären Verdichtungsgebiete liegen alle entlang der strukturierenden Busachsen im Talboden. Ihre Entwicklung garantiert daher eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

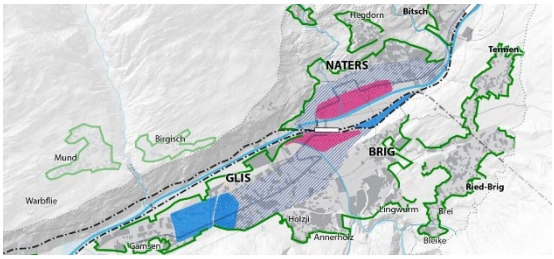
Umsetzungsschritte
Planungsstand / vorhandene Studien 2020 Interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020
Weitere Planungsschritte 2022 Erarbeitung Strategie / Tool-Box zur Förderung der Verdichtung in den prioritären Verdichtungsgebieten
Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme - AP3G Massnahme S2 / AP2G Massnahme S4, Siedlungsverdichtungsgebiete - AP1G Massnahme MS3, Verdichtete Siedlungsentwicklung / Erneuerung der bestehenden Bausubstanz primär in der Nähe von ÖV-Haltestellen
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms - Aktion: Gesamtstudie ÖV Synergien Regionale – und Ortsbuslinien
Federführung Gemeinden Brig-Glis, Naters, Visp, Baltschieder
Weitere beteiligte Akteure Kanton Wallis DRE (Unterstützung)
Richtplanrelevanz Regionale Verdichtungsgebiete werden in kantonalen Richtplan nicht als lokalisierte Projekte ausgewiesen. Die allgemeinen Grundsätze der Koordinationsblätter des kantonalen Richtplans sind jedoch bei der weiteren Planung dieser Gebiete (kommunale Nutzungsplanung) zu berücksichtigen.
Abschätzung Flächenbeanspruchung Keine neue Siedlungsfläche
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung Kein Konflikt identifiziert

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A3.4G.4	**Arbeitszonenmanagement**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A3 Das Siedlungsgebiet sorgfältig gestalten und weiterentwickeln	Siedlung / Landschaft

Einbettung im Konzept





Prioritäre Verdichtungsgebiete (blau schraffiert), Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Arbeite (pink) und Arbeitsplatzschwerpunkte (blau)

Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Das Arbeitszonenmanagement ist ein Werkzeug zur Bewirtschaftung und ggfs. Bereitstellung von Gewerbe- und Industriezonen. Es soll die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration unterstützt und gestärkt werden. Dafür sollen Flächen gemäss den Bedürfnissen der Wirtschaft bereitgehalten werden (erschlossene Parzellen zu erschwinglichen Konditionen verfügbar machen).

Mit dem Arbeitszonenmanagement sollen die notwendigen Informationen bezüglich Angebots und Nachfrage in einer regelmässig aktualisierten Form bereitgestellt werden. Die Bewirtschaftung dieser Arbeitszonen wird durch folgende Aktivitäten gewährleistet:

- Führen einer Übersicht der Arbeitszonen und Betreiben eines Flächenmonitorings unter Einbezug der Planungsbehörden (Bezirke und Gemeinden)
- Unterstützung von Unternehmen bei der Suche nach Immobilien und Flächen
- Unterstützung bei der Entwicklung von Flächen mit hohem wirtschaftlichem Potenzial
- Bei Bedarf: Einzonen von neuen Arbeitszonen (Nachweis des spezifischen Bedarfes, siehe kantonaler Richtplan, Koordinationsblatt C.4)

Zweckmässigkeit und Nutzen

Arbeitszonen liegen oft exponiert am Eingang des Siedlungsgebietes und prägen den Zugang zur Siedlung und den Übergang zur Landschaft. Eine möglichst gute Einbettung in die Landschaft muss gewährleistet werden.

Arbeitszonen haben oft spezielle Anforderungen wie z.B. die Gewährleistung eins gewissen Masses an Emissionen, sinnvolle Grösse, gute Verkehrsanschlüsse etc. Es macht daher Sinn diese interkommunal anzulegen und «nicht überall alles» zu haben.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

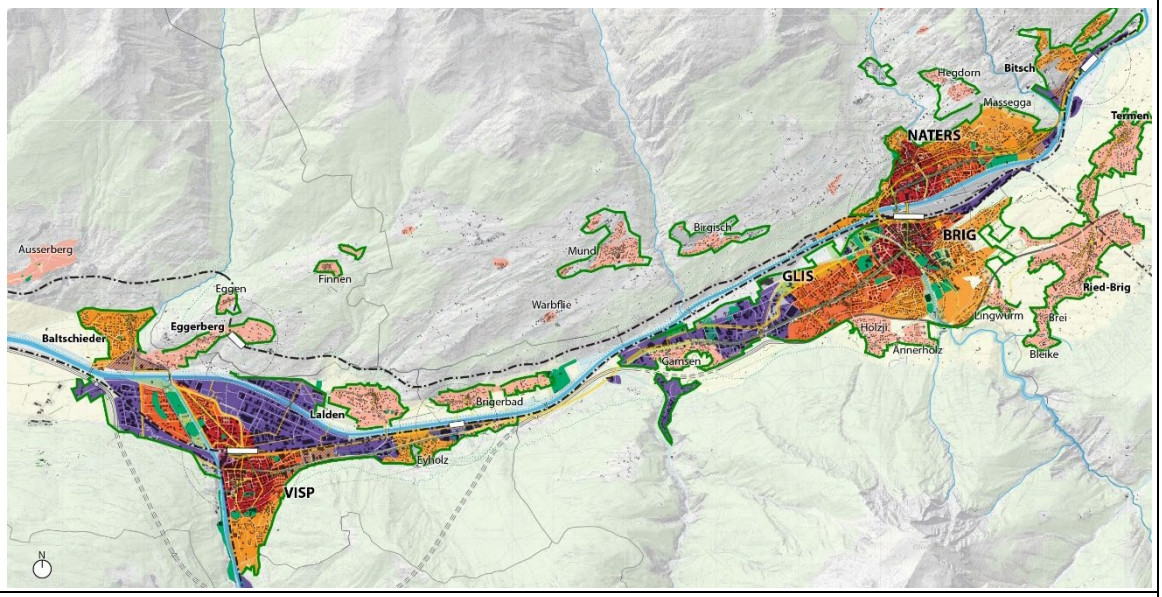
- Berücksichtigung/Verbesserung der Erreichbarkeit (gute Anbindung an Verkehr/ÖV/Lieferanten)
- Gemeinsame Nutzung von Dienstleistungen, Anlagen und Ressourcen (Energie, Rohstoffe, Abfälle)
- Berücksichtigung der städtebaulichen und architektonischen Qualität und Integration in die Landschaft
- Möglichkeiten der Verdichtung (höhere Nutzung / Umstrukturierung)

Umsetzungsschritte	
Planungsstand / vorhandene Studien Attraktivierung der Gewerbezoen Brig-Glis / Visp (6. April 2016) Etude des zones d'acticités EZAV, iconsulting	
Weitere Planungsschritte - Monitoring und Betrieb der Arbeitszonen - Ergänzung der Methodik RAUM+ (Identifikation von Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen) - Aktive Baulandbewirtschaftung (Instrument zur Verfügbarmachung von eingezontem Bauland) - Prüfen einer Zertifizierung Natur & Wirtschaft.	
Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme - AP3G Massnahme S4, Attraktivierung Gewerbezonen	
Bezug zu Massnahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms - Massnahme A3.4G.2 «Entwicklungsschwerpunkte» - Massnahmenpaket B1.4G.P-LV-A «Langsamverkehr A-Horizont» - Massnahmenpaket B1.4G.P-LV-B «Langsamverkehr B-Horizont» - Massnahmenpaket B3.4G.VM-A «Verkehrsmanagement A-Horizont»	
Federführung	RWO
Weitere beteiligte Akteure	Gemeinden der Agglomeration, Kantonale Dienststellen
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltschutzgesetzgebung	
Richtplanrelevanz Die allgemeinen Grundsätze sind im Koordinationsblatt C.4 «Arbeitszonen» des kantonalen Richtplans festgelegt. Es gibt jedoch keine lokalisierten Projekte.	
Abschätzung Flächenbeanspruchung Keine Flächenbeanspruchung	
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung Kein Konflikt identifiziert	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*
A3.4G.5	**Priorisierung / Stabilisierung Bauzonen**	**A**

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie RPAV:*
A3 Das Siedlungsgebiet sorgfältig gestalten und weiterentwickeln	Siedlung / Landschaft

Konzept Siedlungsstruktur und –entwicklung



Beschreibung der Massnahme

☒ Daueraufgabe ☐ spezifische Massnahme

Das Siedlungsgebiet der Agglomeration wird aus einer Gesamtsicht weiter überprüft und priorisiert. Die Ansätze des Interkommunalen Richtplans (Entwicklungsschwerpunkte und prioritäre Verdichtungsgebiete; Grenzen des Siedlungsgebiets und Siedlungstrenngürtel; Ziel- und Mindestdichten; Quartierplanpflicht) werden konsolidiert.

Das Gesamtsiedlungsgebiet in der Agglomeration wird aus regionaler Sicht periodisch überprüft; bei Bedarf wird die zeitliche Priorisierung angepasst, um sicherzustellen, dass die Hauptentwicklungsgebiete prioritär und mit sinnvollen Dichten entwickelt werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

In der Agglomeration sind weiterhin umfangreiche Bauzonenreserven vorhanden, auch nach ihrer Überprüfung durch Kanton und Gemeinden im Rahmen der Anpassung an die Anforderungen der RPG. Sie sind auf einen Zeitraum von 30 Jahren ausgelegt mit Unterscheidung von Gebieten für die ersten 15 Jahre und jenen für die zweiten 15 Jahre dieses Zeitraums.

In einem weiteren Schritt sollen somit die verbleibenden Flächen in eine regionale Gesamtsicht eingebracht und dann aus dieser Optik gegebenenfalls angepasst werden. Dies bedeutet nicht erneute Auszonungen oder Arrondierungen des Siedlungsgebiets, sondern zielt insbesondere darauf ab, dass sich die Akteure in der Agglomeration darüber verständigen, welche Gebiete in erster Linie entwickelt werden sollen, und welche anderen Gebiete allenfalls nur zurückhaltend oder zeitlich verzögert entwickelt werden sollen.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Ein wichtiger Faktor bei der Priorisierung, wie er bereits bei der Bestimmung der Entwicklungsschwerpunkte und der prioritären Verdichtungsgebiete zum Zug gekommen ist, ist die Erschliessung der Bauzonenreserven mit dem öffentlichen Verkehr. Die regionale Gesamtsicht wird dies neben anderen Faktoren berücksichtigen.

Umsetzungsschritte

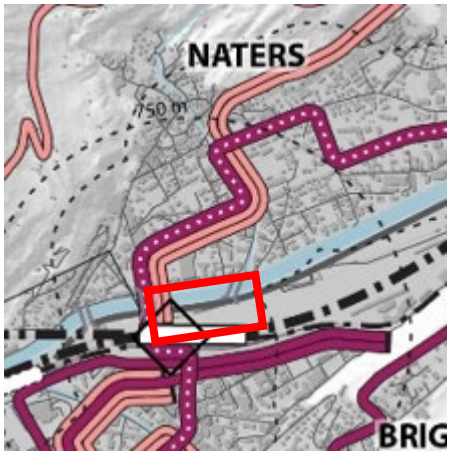
Planungsstand / vorhandene Studien	
2020 Interkommunaler Richtplan, Vernehmlassungsversion August 2020	
2021 Bestimmung Siedlungsgebiet zwischen Kanton und Gemeinden gemäss Anforderungen des revidierten RPG	
Weitere Planungsschritte	
2021	Fertigstellung interkommunaler Richtplan
Ab 2022	Runder Tisch Siedlungsgebiet / Bauzonen Agglomeration Brig-Visp-Naters
Bezug zu Massnahmen vorangehender Agglomerationsprogramme	
- AP3G Massnahme S1 / AP2G Massnahme S1, Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach aussen	
- AP1G Massnahme S4, Festlegung der Siedlungsbegrenzung innerhalb der Agglomeration und der Umlandgemeinden	
Federführung	RWO
Weitere beteiligte Akteure	Gemeinden der Agglomeration
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltschutzgesetzgebung	
Einschätzung der Trägerschaft	
Das Koordinationsblatt C.1 «Dimensionierung der Bauzonen für die Wohnnutzung» des kantonalen Richtplans enthält keine lokalisierten Projekte.	
Abschätzung Flächenbeanspruchung	
Noch nicht einschätzbar	
Mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Kein Konflikt identifiziert	

4. Einzelmassnahmen Verkehr

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B2.4G.1	**Intermodalität Bahnhof Brig Nord**	**A**	**3'500'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV:*
B2 Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausbauen	Multimodale Drehscheibe

Einbettung im Konzept



Massnahmenplan

Machbarkeitsstudie Nordzugang

Beschreibung und Machbarkeit

Der Bahnhof Brig auf der Natischer Seite soll attraktiv gestaltet werden. Einerseits soll die Fussgängerbrücke zwischen Brig-Glis (Massnahme M19, 1. Generation) gebaut werden und anderseits ein attraktiver Zugang zum Bahnhof Brig geschaffen werden (Massnahme ÖV3, 2. Generation). Im Rahmen der Detailplanung wurde zusätzlich die Möglichkeit der Intermodalität MIV-ÖV auf dieser Seite des Bahnhofes anzuordnen geprüft. Die Machbarkeit ist gegeben, braucht aber eine Anpassung der Plattform und der Zu- und Abfahrten. Die Massnahme muss zusammen mit der Massnahme ÖV3 gebaut werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

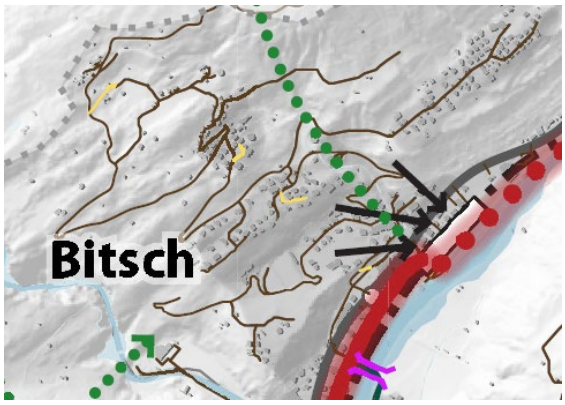
Die Hauptdrehscheiben von Brig und Visp sind für das Konzept ÖV und für die Gesamtverkehrsstrategie von sehr hohen Bedeutung. Die Steigerung der Nutzungen und der Passagiere rund um den Bahnhof ermöglicht eine Ausdehnung der Mobilitätsfunktionen. In diesen Rahmen ist eine Verbesserung der Intermodalität auf der nördlichen Seite des Bahnhofes Brig zweckmässig, damit der südlichen Seite von einem Teil des Verkehrs entlastet und zugunsten der Intermodalität ÖV – LV und LV - ÖV widmen werden kann.

Planungsstand	Nr: 2
Vorhandene Studien	Machbarkeitsstudie
Weitere Planungsschritte	Projektierung
Bau- und Finanzierungsreife	
Projektierung	2021
Plangenehmigung / Baubewilligung	2022
Finanzierung	2023
Voraussichtlicher Baubeginn	2024
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026
Kosten	3'500'000 CHF (exkl. MwSt.)
Aufteilung	Kanton Wallis DFM: 100%
Federführung	Kanton Wallis DFM
Weitere beteiligte Akteure	SBB
Richtplanrelevanz	
Nicht Richtplanrelevant	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Die Verbesserung des Nordzugangs des Bahnhofes wurde in der 2. Generation mitfinanziert (Massnahme ÖV3, 2. Generation). Die Intermodalität des Bahnhof Brig Nord besteht aus drei Teilmassnahmen. Einerseits soll die Fussgängerbrücke zwischen Brig-Glis (Massnahme M19, 1. Generation) gebaut werden und anderseits ein attraktiver Zugang zum Bahnhof Brig geschaffen werden (Massnahme ÖV3, 2. Generation). Im Rahmen der Detailplanung wurde zusätzlich die Möglichkeit der Intermodalität geprüft. Um die Machbarkeit sicherzustellen, braucht es eine Anpassung der Plattform und der Zu- und Abfahrten.	
Umweltverträglichkeit	
Kein Konflikt vorhanden	
Keine Flächenbeanspruchung	

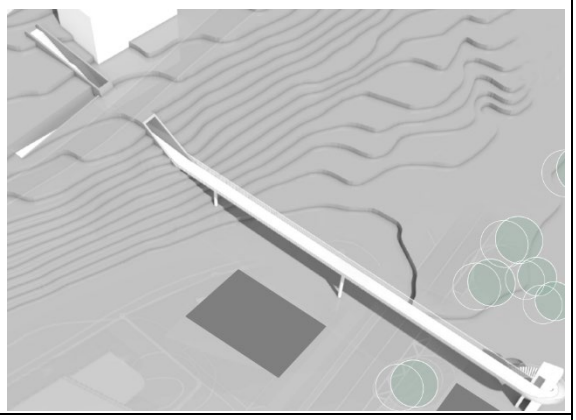
Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B2.4G.2	**LV Passerelle Dorf - Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)**	**A**	**3'500'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV:*
B2 Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausbauen	Multimodale Drehscheibe

Einbettung im Konzept



Massnahmenplan



Aktuelle Situation: informelle Fusswege infolge der mangelnden direkten Verbindung

Beschreibung und Machbarkeit

Bitsch hat neben mehreren Weilern zwei wichtige Zentren. Einerseits das Schulhaus, die Turnhalle, die Kirche und der Gemeindesaal und anderseits der Bahnhof, die Ortsbusstation, die Gemeindeverwaltung, das Restaurant und der Einkaufladen. Die Distanz zwischen diesen Dorfzentren beträgt rund 250 Meter und sie sind durch drei Strassen (u.a. H19) voneinander getrennt. Der Höhenunterscheid der beiden Dorfzentren beträgt 40 Meter, was eine sinnvolle und einfache Verbindung erschwert. Die heutigen Fusswege zwischen den beiden Zentren sind unattraktiv und gefährlich. Viele Schulkinder müssen auf ihrem Schulweg diese drei Strassen überqueren (die H19 hat in den Spitzentagen über 10'000 DTV). Die Gemeinde Bitsch will mit einer neuen Fussgänger- und Veloverkehrsbrücke eine attraktive und sichere Verbindung schaffen. Die Langsamverkehrsbrücke überquert die H19 und die Gemeindestrasse Wasserport und unterquert die Kantonstrasse Richtung Ried-Mörel, so dass die Schulkinder und die Bevölkerung keine Strassen mehr queren müssen, um von einem Zentrum zum anderen zu gelangen.

Zweckmässigkeit und Nutzen	
Die Teilstrategie B2 "Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausbauen" zielt darauf ab, den öffentlichen Verkehr zum Hauptträger der grosse Verkehrsmengen innerhalb der Agglomeration zu machen. Um die Attraktivität der Bahn zu erhöhen, ist ein optimaler Zugang von den Wohnbereichen zu den Bahnsteigen notwendig. In Bitsch ist der Zugang zum Bahnhof noch zu verbessern Die Massnahme verstärkt somit die Multimodalität Fussverkehr/Veloverkehr - öffentlicher Verkehr und bietet somit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr ¨für die Pendlerbeziehungen zu den Hauptzentren (Brig, Naters und Visp). Sie trägt zur Verlagerung der Verkehrsströme auf den öffentlichen Verkehr bei.	
Planungsstand	Nr: 1
Vorhandene Studien	Vorstudie Albrecht Architekten
Weitere Planungsschritte	Vorprojekt
Bau- und Finanzierungsreife	
Projektierung	2022 -2023
Plangenehmigung / Baubewilligung	2023
Finanzierung	2024
Voraussichtlicher Baubeginn	2025
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026-2027
Kosten	3'500'000 CHF (exkl. MwSt.)
Aufteilung	Kanton Wallis DFM 50% Gemeinde Bitsch 50%
Federführung	Gemeinde Bitsch
Weitere beteiligte Akteure	Kanton Wallis DFM
Richtplanrelevanz	
Nicht richtplanrelevant	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Anschluss an die rote Meile (Verlängerung der roten Meile von Naters bis Bitsch mitfinanziert in der 2. Generation, Massnahme 2G LV3, 6002.2.028) Anschluss an den Veloweg Bitsch-Mörel (Mitfinanziert in der 3. Generation, Massnahmen FV2, 6002.3.016) Anschluss an den LV-Netz im Dorf (Massnahme vorgeschlagen in der 4. Generation, Massnahme B1.4G.13 im Paket Pauschal-LV A) Komplementarität mit der Aufwertung der Kantonsstrasse: der Steg bietet eine vertikale Verbindung mit Lift, insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität und eine Verbindung ohne Strassenüberquerung für die schwächsten Benutzer (Sanierung der Kantonsstrasse mitfinanziert in der 3. Generation, Massnahme VS1, 6002.3.027)	
Umweltverträglichkeit	
Kein Konflikt vorhanden Keine Flächenbeanspruchung	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B3.4G.1	**Aufwertung Gliserallee (Visp)**	**A**	**5'500'000 CHF** (exkl. MwSt.)

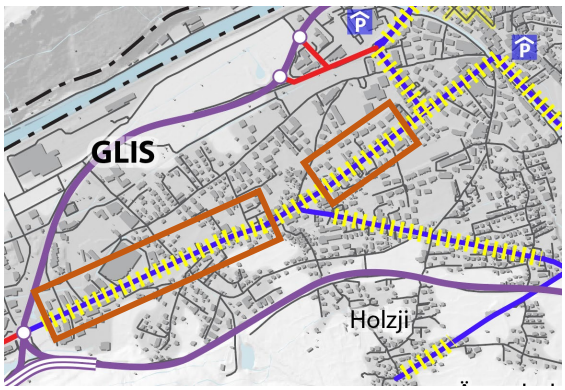
Teilstrategie Agglomerationsprogramm:

B3 Den motorisierten Individualverkehr siedlungsverträglich gestalten

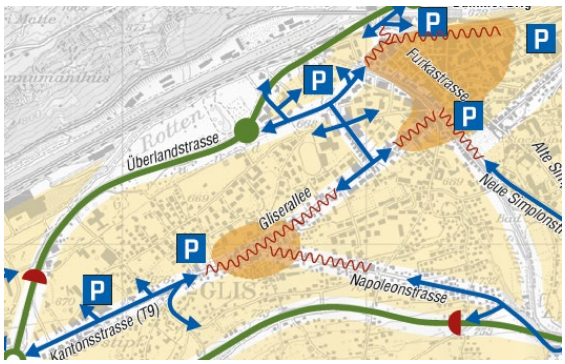
Massnahmenkategorie gemäss RPAV:

Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Einbettung im Konzept



Massnahmenplan



Ausschnitt Mobilitätsleitbild Brig

Beschreibung und Machbarkeit

Die Gliserallee ist die innerstädtische Hauptverkehrsachse von Glis, des bevölkerungsreichsten Stadtteils der Gemeinde Brig-Glis. Die historische Pappelallee zwischen den Zentren von Brig und Glis, im Barockzeitalter angelegt, wurde in den 1970er Jahren zu Gunsten des MIV gefällt und durch eine breite Strasse mit schmalen Trottoirs und einzelnen Baumreihen ersetzt. Der Abschnitt östlich der Glismattenstrasse wurde bereits im Rahmen des Projekts "Saltinaplatz" saniert und zu Gunsten des LV, ÖV und der Aufenthaltsqualität aufgewertet. Ebenso das Zentrum von Glis.

Das Ziel der vorliegenden Massnahme ist, die Gliserallee zwischen Glismattenstrasse und Zentrum Glis, sowie der Abschnitt zwischen Zentrum Glis und Bildackerkreisel als wichtigste innerstädtische Achse für den LV und ÖV aufzuwerten und den Durchfahrtswiderstand für den MIV zu erhöhen. Gleichzeitig soll mit einem Bepflanzungs- und Möblierungskonzept die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit zu erhöht und der lokalen Klimaerwärmung entgegengewirkt werden. Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens soll die beste Lösung ausgewählt werden.

Die Massnahme steht im Einklang mit dem Leitbild Gesamtmobilität Brig-Glis, das vorsieht, den Durchgangsverkehr auf die übergeordneten Verkehrsachsen zu führen, um auf den innerstädtischen Achsen Platz für LV und ÖV zu schaffen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Die Konzepte Strassenhierarchie und Verkehrsregime zielen darauf ab, die Hauptverkehrsströme auf das übergeordnete Netz (National- und Kantonsstrassen) zu lenken und die Abschnitte durch städtische Gebiete zu beruhigen.

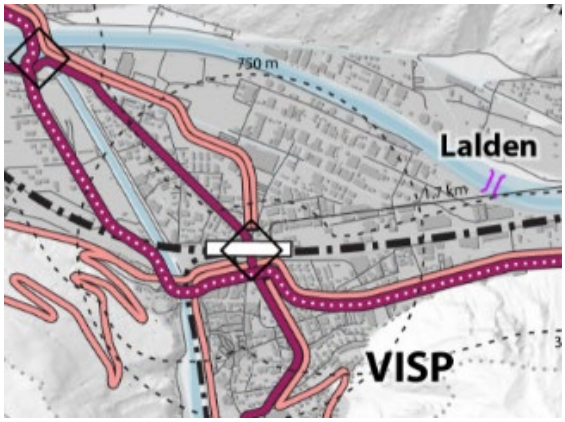
Die Massnahme bettet sich in dieser Logik und stellt einen grossen Schritt der Umsetzung der Strategie zwischen Brig und dem Bildackerkreisel dar.

Planungsstand	Nr: 1
Vorhandene Studien	Leitbild Räumliche Entwicklung Brig-Glis Leitbild Gesamtmobilität Brig-Glis
Weitere Planungsschritte	Wettbewerb, Vorprojekt, Baueingabe, Ausführung
Bau- und Finanzierungsreife	
Projektierung	2022 – 2024
Plangenehmigung / Baubewilligung	2025
Finanzierung	2025
Voraussichtlicher Baubeginn	2025
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026
Kosten	5'500'000 CHF (exkl. MwSt.)
Aufteilung	Gemeinde Brig-Glis: 100%
Federführung	Gemeinde Brig-Glis
Weitere beteiligte Akteure	keine
Richtplanrelevanz	
Nicht Richtplanrelevant	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Strecke Zentrum Glis mitfinanziert und umgesetzt Massnahme 2. Generation (6002.2.004)	
Strecke Glismattenstrasse – Saltina mitfinanziert und umgesetzt Massnahme 1. Generation (6002,004)	
Umweltverträglichkeit	
Kein Konflikt vorhanden	
Keine Flächenbeanspruchung	

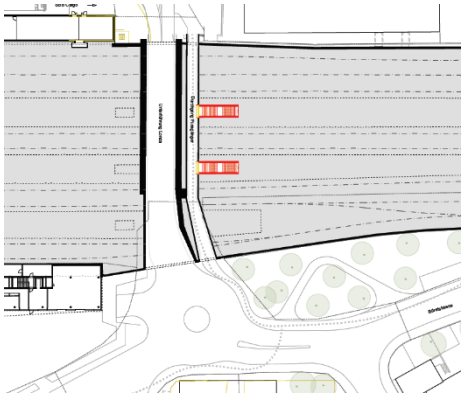
Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B2.4G.10 ARE-Code: 6002.3.036	**Visp Bahnhof Unterführung Ost**	**B**	**4'500'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV:*
B2 Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausbauen	Multimodale Drescheibe

Einbettung im Konzept



Massnahmenplan



Bericht BAV 25. Februar 2021

Beschreibung und Machbarkeit

Die bestehende Unterführung vom südlichen Bahnhofbereich Richtung Lonza wird optimiert und an die Gleisebene angeschlossen. (Personenflüsse/ Personensicherheit).

Die Massnahme berücksichtigt sowohl eine Verbesserung des Zugang zur Bahn wie eine Attraktivierung der Unterführungen des Bahnhofs als Stadtverbindung.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Die Massnahme ist Teil der Strategie zur Anpassung der lokalen Infrastruktur, damit die sehr gute Erreichbarkeit in der Agglomeration noch besser genutzt wird.

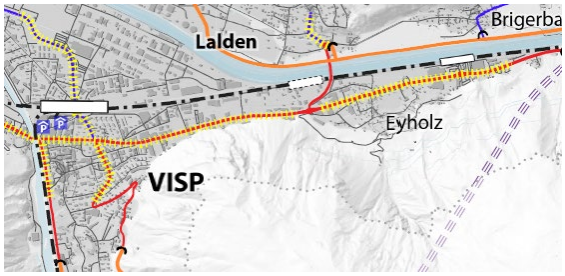
Die Massnahme bettet sich in die Verbesserung der wichtigsten multimodalen Drehscheiben in Visp und Brig/Naters, um die Intermodalität Bahn-Langsamverkehr noch attraktiver zu machen.

Planungsstand	Nr: 1
Vorhandene Studien	Machbarkeitsstudie Bahnhof Nord, 29.08.2018 Bahninfrastrukturprojekt
Weitere Planungsschritte	Projektierung
Bau- und Finanzierungsreife	
Projektierung	ab 2025
Plangenehmigung / Baubewilligung	2027
Finanzierung	2027
Voraussichtlicher Baubeginn	2028
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029
Kosten	4'500'000 CHF (exkl. MwSt.)
Aufteilung	Noch zu präzisieren
Federführung	Gemeinde Visp
Weitere beteiligte Akteure	SBB
Richtplanrelevanz	
Nicht Richtplanrelevant	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Kompatibel mit Massnahmen: "Knoten Bahnhof-Nord Visp: Bahnhofplatz", Massnahme 3. Generation (6002.3.004) Kompatibel mit Massnahmen: Aufwertung Lonzaplatz, Massnahme 4. Generation (B3.4G.7)	
Umweltverträglichkeit	
Kein Konflikt vorhanden Keine Flächenbeanspruchung	

Mn-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B3.4G.17 ARE-Code: 6002.3.008	**Aufwertung T9 als FlaMA A9 (Visp)**	**B**	**18'000'000 CHF** (exkl. MwSt.)

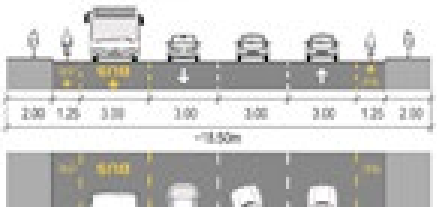
Teilstrategie Agglomerationsprogramm:	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV:*
B3 Den motorisierten Individualverkehr siedlungsverträglich gestalten	Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Einbettung im Konzept

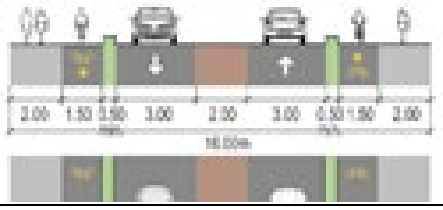


Darstellung aus der Vorstudie

Vorher



Nachher



Beschreibung und Machbarkeit

Im Hinblick auf die Fertigstellung der A9 soll die Fahrspur für den MIV auf das Minimum reduziert werden und dafür Platz für eine separate Velo- und Fussgängerführung gemacht werden.

Der Strassenbereich der T9 ist heute zwischen 16 und 18.50 m breit. Diese Breite umfasst zwei Fahrspuren, eine Busspur, einen Mehrzweckstreifen und zwei Fahrradbereiche.

Nach der Eröffnung der A9, Umfahrung Visp, was eine Reduktion des Transitverkehrs bewirkt, wird der DTV von heute 23'000 Kfz/ Tag auf ca. 15'000 Kfz/ Tag sinken. Visp als "Arbeitsort" wird nach wie vor eine hohe Zahl an Quell- / Ziel-Verkehr haben. Jedoch wird der Transit, insbesondere Schwerverkehr, nicht mehr durch das Stadtzentrum fahren.

Die heute bestehende Strassenbreite ermöglicht eine Umgestaltung problemlos. Die gestalterischen Massstäbe sollen durch ein Wettbewerbsverfahren evaluiert werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Die T9 soll für den LV aufgewertet werden. Ein städtisches Boulevard mit Bepflanzung und einem Nebeneinander der Verkehrstypen ist anzustreben. Diese Verkehrsqualität würde die Wohn- und Aufenthaltsqualität des Ortes erhöhen. Zudem würde die T9 den Nord und Südbereich des Ortes nicht mehr so stark trennen.

Hauptziele der Massnahme sind: Sicherung der Entlastungswirkung A9 mit flankierenden Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz; funktionale Einbettung der T9 ist in Bezug auf die angrenzenden Gewerbegebiete und Wohngebiete; Stärkung der Velo- und Fussweghauptachsen als wichtige Verbindungen für den Alltagsverkehr zwischen den urbanen Zentren und Anbindung der entlang verlaufenden Siedlungsgebiete; Gestaltung von Strassenraum, Markierung und Übersichten so, dass bei Ortsdurchfahrten die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist.

Planungsstand	Nr: 2
Vorhandene Studien	Verkehrsstudien Citec, vorhanden
Weitere Planungsschritte	Wettbewerb mit Kanton, 2022
Bau- und Finanzierungsreife	
Projektierung	Wettbewerb 2022 Projektierung 2023
Plangenehmigung / Baubewilligung	2024
Finanzierung	2024 – 2025
Voraussichtlicher Baubeginn	2024
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2025
Kosten	18'000'000 CHF (exkl. MwSt.)
Aufteilung	Noch zu präzisieren
Federführung	Kanton Wallis DFM
Weitere beteiligte Akteure	Gemeinde Visp
Richtplanrelevanz	
Nicht Richtplanrelevant	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
Definitive flankierende Massnahme zur Eröffnung Autobahn A9 (B3.4G.Ü1) Da diese Massnahme erst nach der komplette Eröffnung der Autobahn realisiert werden kann, ist eine Sofortmassnahme vorgesehen: " Verkehrsmanagement Visp: Temporäre Massnahmen Eröffnung Autobahn", Massnahme 4. Generation (B3.4G.9)	
Umweltverträglichkeit	
Kein Konflikt vorhanden Kein Flächenbeanspruchung	

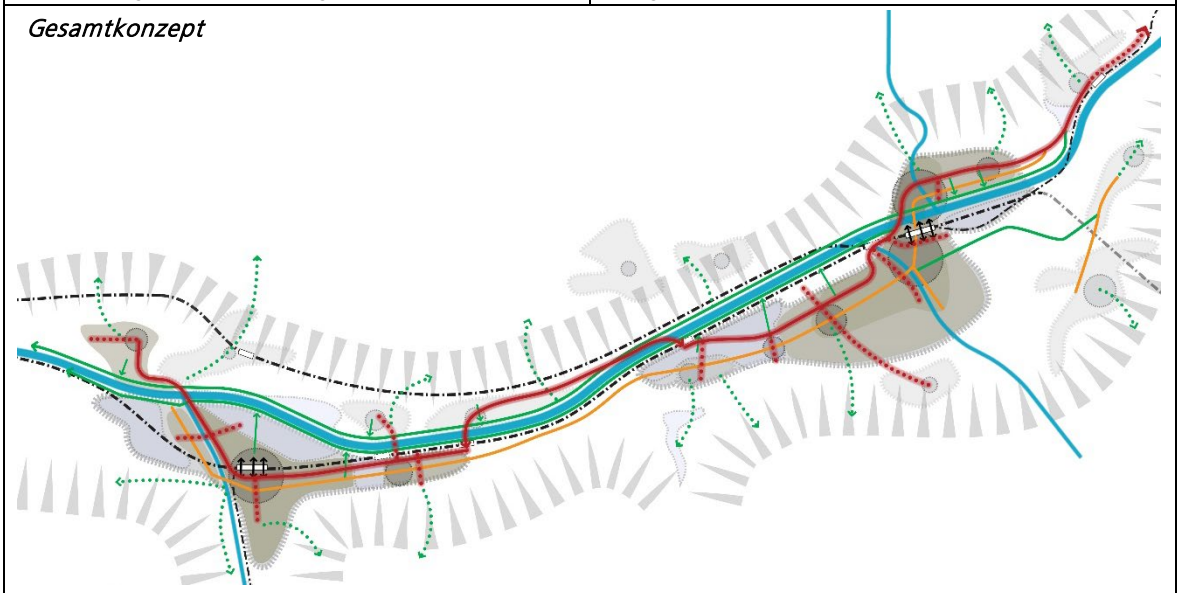
5. Massnahmenpakete Langsamverkehr

5.1. Massnahmenpaket Langsamverkehr A-Horizont

Paket-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B1.4G.P-LV-A	**Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr A-Horizont**	**A**	**9'950'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV*
B1 Das Angebot für den Langsamverkehr stärken	Langsamverkehr

Gesamtkonzept



Beschreibung der Konzeption

Die Langsamverkehrsstrategie zielt darauf ab, ein umfassendes Netz von differenzierten Rad- und Fussgängerwegen weiterzuentwickeln. Die Funktionen dieser verschiedenen Typen von Wegen sind im Hauptbericht in Kapitel 4.3.4 beschrieben. Kurz zusammengefasst: Es gibt drei Haupttypen von Wegen: die rote Meile als Rückgrat durch die Agglomeration (bereits von den vorherigen Generationen mitfinanziert), die direkten Alltagswege, die oft im städtischen Strassennetz liegen, und die ruhigeren, verkehrsärmeren landschaftlichen Verbindungen.

In dieser Generation wird ein besonderes Augenmerk auf das Landschaftsnetz gelegt, mit mehreren Verbindungsmassnahmen, die insbesondere den Zugang zur Rhone und zur roten Meile ermöglichen. Darüber hinaus wird eine Reihe von lokalen Fusswegen entwickelt, um die Feinheit des Fussgängernetzes zu stärken.

Liste der Teilmassnahmen

- B1.4G.2
- B1.4G.3
- B1.4G.4
- B1.4G.6
- B1.4G.7
- B1.4G.8
- B1.4G.9
- B1.4G.10
- B1.4G.11
- B1.4G.12
- B1.4G.13
- B1.4G.14
- B1.4G.15
- B1.4G.16
- B1.4G.20

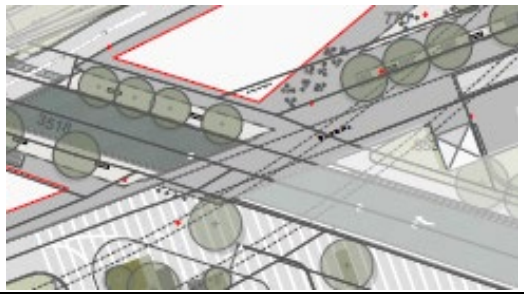
B1.4G.2	*Titel* Rote Meile: Verbreiterung Saltinabrücke (Brig-Glis)	*Kosten* 800'000 CHF (exkl. MwSt.)

Federführung *Gemeinde Brig-Glis*

Kurzbeschrieb

Die Spitalstrasse wird im Rahmen der Neugestaltung vom Bahnhofplatz Brig, der Planung des neuen Stadtquartiers "Bahnhof West" und dem Bau des neuen Spitalzentrums Oberwallis zur wichtigsten LV-Verbindung zwischen Bahnhof und Spital und zu einem Teil der Roten Meile. Im Rahmen vom Quartierplan wird die Spitalstrasse aufgewertet zur mit Bäumen gesäumten Flaniermeile (AP 2.Generation). Die bestehende Brücke ist abgeknickt, für den MIV konzipiert und liegt nicht auf der Wunschlinie der neuen LV-Verbindung und Flaniermeile. Sie soll durch eine reine Fussgänger- und Velobrücke ersetzt werden und stellt somit eine kontinuierliche hochwertige und sichere Fuss- und Veloverbindung sicher.

Darstellung



Quantitative Angaben

Fläche: 160m²

B1.4G.3	*Titel* Saltina LV-Querung bei der Einmündung in den Rotten, nördlich der SBB-Brücke (Brig-Glis)	*Kosten* 500'000 CHF (exkl. MwSt.)

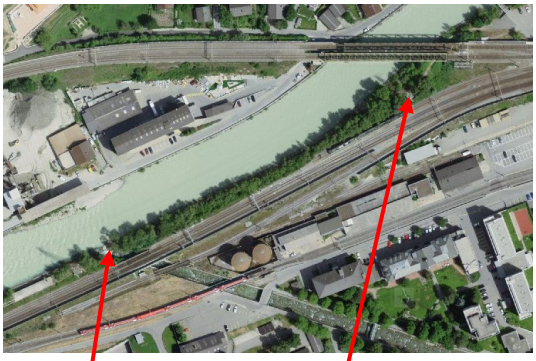
Federführung *Gemeinde Brig-Glis*

Kurzbeschrieb

Der Rhonedamm Süd zwischen den Bächen Gamsa und Saltina ist ein beliebter Spazierweg in der Agglomeration und einer der einzigen Orte in Brig-Glis, wo auch im Winter die Sonne scheint. Aktuell endet der Weg als Sackgasse an der Saltina. Östlich der Saltina führt ein Trampelpfad von der Roten Meile bis zur Saltina.

Durch eine neue Brücke über die Saltina könnte der beliebte Spazierweg auf dem Rhonedamm Süd mit der Roten Meile verbunden werden. Mit wenig Aufwand könnte so ein immenser Mehrwert geschaffen werden.

Darstellung



Quantitative Angaben

Fläche: ca. 90m² (Brücke)

Laufmeter: ca. 300m (Weg)

B1.4G.4	*Titel* LV-Verbindung: Zugang zum Rotten "Finstern Feld" (Naters)	*Kosten* 150'000 CHF (exkl. MwSt.)

Federführung *Gemeinde Naters*

Kurzbeschrieb

Naters will das Angebot für den Langsamverkehr sowie die Nord-Süd Vernetzung stärken. Heute ist der Ort von Ost-West Verbindungen geprägt. Die Vernetzung orthogonal dazu ist eines der Ziele des Masterplans Naters. Die geplante Nord-Süd Verbindung „Finstern Feld" stellt eine Stärkung der bestehenden sowie Verlängerung dieser Achse dar und stellt eine Verbindung zwischen der Roten Meile und der Rottenpromenade Nord dar.

Fuss- und Veloverbindung zwischen Rottenpromenade und Roter Meile mit qualitativer Versiegelung sowie Bäume und Sträucher.

Darstellung

Quantitative Angaben

Laufmeter: ca. 180m

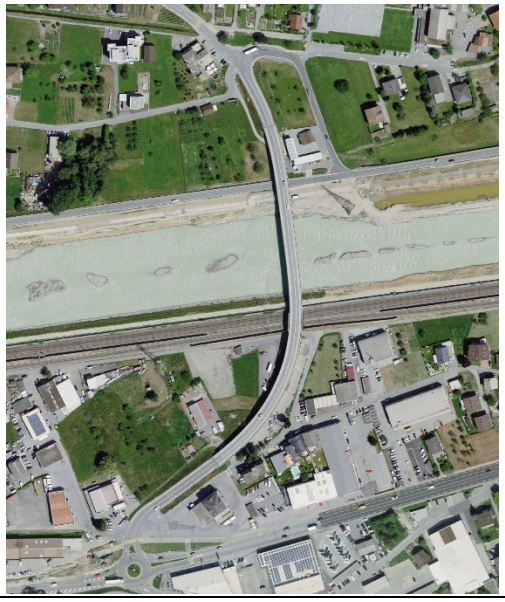
B1.4G.6	*Titel* Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr auf der Laldnerbrücke	*Kosten* 1'000'000 CHF (exkl. MwSt.)

Federführung *Kanton Wallis DFM*

Kurzbeschrieb

Die Brücke gehört dem Kanton und muss saniert werden (Gesamtkosten 6. Mio. CHF). Die Gelegenheit der Sanierung wird genutzt, um die Gestaltung der Strasse den Ansprüchen im Bereich des Langsamverkehrs anzupassen: Kreierung von Trottoirs, Velofahrbahn und Verschmälerung der MIV-Fahrbahn. Die 12 Meter breite Fahrbahn wird neu gestaltet. Die anrechenbaren Kosten betreffen nur der Teil Langsamverkehr inkl. Zu- und Abgänge.

Darstellung



Quantitative Angaben

Laufmeter: 1000m

B1.4G.7	*Titel* LV-Verbindungen im Quartier Oberdorf West (Brig-Glis)	*Kosten* 350'000 CHF (exkl. MwSt.)

Federführung *Gemeinde Brig-Glis*

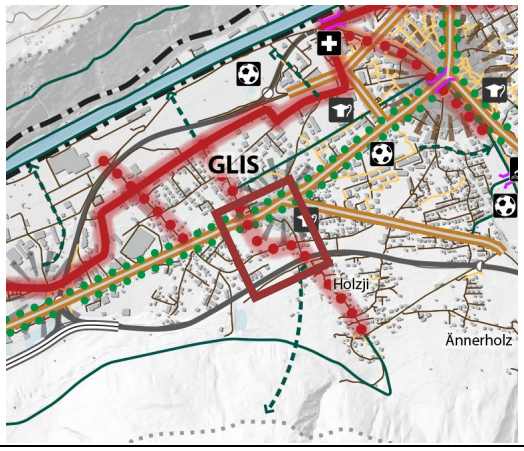
Kurzbeschrieb

Herstellung eines Fusswegnetzes durch ein neues Wohnquartier, um die übergeordnete LV-Verbindungen (Rote Meile – Gliserallee (Zwingarten) – Klosmattenstrasse – Oberdorfgasse – Schulhaus Glis) sicherzustellen.

Die Massnahme wurde innerhalb einer Testplanung für die Innenentwicklung vom Zentrum Glis entwickelt.

Die Wege haben die Breite einer Gasse (3-4m).

Darstellung



Quantitative Angaben

Laufmeter: ca. 520m

B1.4G.8	*Titel* Rhonezugang bei Saltinabrücke (Verlängerung Spitalweg bis zur Rhone) (Birg-Glis)	*Kosten* 500'000 CHF (exkl. MwSt.)

Federführung *Gemeinde Brig-Glis*

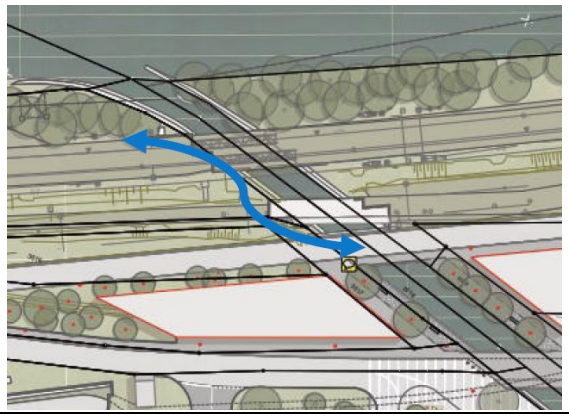
Kurzbeschrieb

Sicherstellung des Zugangs zur LV-Verbindung entlang des Rottens (Rhonedamm Süd).

Nördlich der Bahnlinie besteht eine kontinuierliche landschaftliche Verbindung bis Visp.

Südlich der Bahnlinie bestehen verschiedene LV-wege, die den Zugang zum Spitalzentrum Oberwallis und zu den Quartieren sicherstellen.

Darstellung



Quantitative Angaben

Fläche: ca. 340m^2

B1.4G.9	*Titel* LV-Verbindung auf der Höhe Geschina (Brig)	*Kosten* 1'400'000 CHF (exkl. MwSt.)

Federführung *Gemeinde Brig-Glis*

Kurzbeschrieb

Durch die neue LV-Verbindung, inkl. einer Brücke, werden die beiden dicht besiedelten Stadtteile Brig und Glis miteinander verbunden. Die Gliser Quartiere profitieren von der besseren Anbindung an diverse Bildungseinrichtungen und an die Sportanlagen östlich der Saltina. Der Stadtteil Brig profitiert gleichzeitig von einem besseren Zugang zu den Sportanlagen westlich der Saltina. Durch die neue LV-Verbindung wird eine bessere Anbindung der Wohngebiete an die öffentliche Sportzone und an Bildungseinrichtungen gewährleistet.

Anstelle der Schaffung zusätzlicher Parkplätze, werden durch den Bau der neuen LV-Verbindung bestehende Synergien zwischen Parkplatzanlagen, beidseitig der Saltina, genutzt. Durch die neue Brücke können leerstehenden Parkplätze im Sinne von Synergien genutzt werden.

Darstellung

Quantitative Angaben

Fläche: ca. 820m^2

B1.4G.10	*Titel* LV-Verbindungen Untere Bina (Naters)	*Kosten* 1’350’000 CHF (exkl. MwSt.)

Federführung *Gemeinde Naters*

Kurzbeschrieb

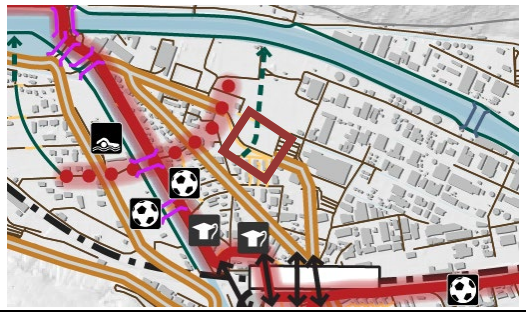
Das Quartier Untere Bina unterliegt in den kommenden Jahren einer starken Entwicklung. Unter dem Lead der Gemeinde Naters ist in den vergangenen Jahren ein Quartierplan entstanden.

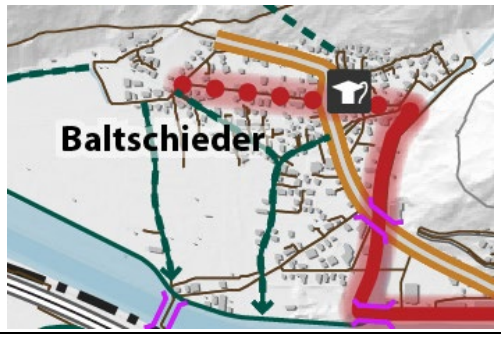
Neben den Themen Verdichtung, Lebens- und Wohnraum soll das Quartier auch mehr für den Langsamverkehr durchlässiger werden. Dabei sollen neue LV-Verbindungen geschaffen und bestehende erweitert werden.

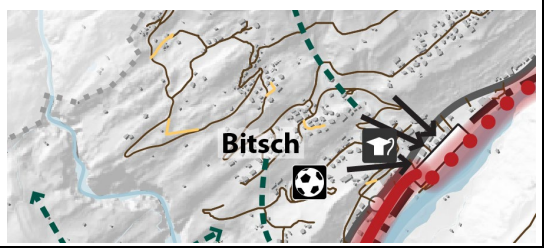
Darstellung

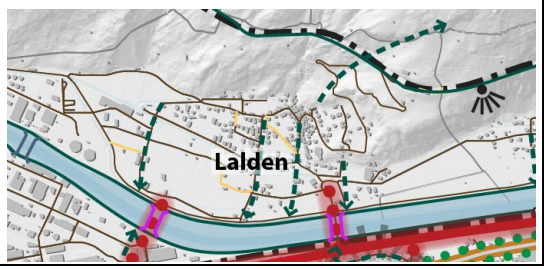
Quantitative Angaben

Laufmeter: ca. 400m

B1.4G.11	*Titel* Fussgängerquerung der KS20 als Zugang zum IBEX (Visp)	*Kosten* 2'000'000 CHF (exkl. MwSt.)
Federführung *Gemeinde Visp*		
Kurzbeschrieb Das neugeschaffene Industriegebiet der Lonza (IBEX) soll mit der Siedlung von Visp optimal für den Fussverkehr verbunden werden (weniger Laufwege, direkter). Dabei soll die Kantonsstrasse KS20 mittels eines Übergang gequert werden.	*Darstellung* 	
Quantitative Angaben Fläche: 125m²		

B1.4G.12	*Titel* Lokale LV-Vernetzungen (Baltschieder)	*Kosten* 100'000 CHF (exkl. MwSt.)
Federführung *Gemeinde Baltschieder*		
Kurzbeschrieb Die Fuss- und Velowege im Dorf sind qualitativ und sicherheitstechnisch zu verbessern. Durch lokale Verbindungen soll das Zentrum der Gemeinde für den Fussverkehr besser erschlossen werden.	*Darstellung* 	
Quantitative Angaben Laufmeter: 500m		

B1.4G.13	*Titel* Lokale LV-Vernetzungen (Bitsch)	*Kosten* 300'000 CHF (exkl. MwSt.)
Federführung *Gemeinde Bitsch*		
Kurzbeschrieb Die Fuss- und Velowege im Dorf sind qualitativ und sicherheitstechnisch zu verbessern. Durch lokale Verbindungen soll das Zentrum der Gemeinde, für den Fussverkehr besser erschlossen werden.	*Darstellung* 	
Quantitative Angaben Laufmeter: 1'200m		

B1.4G.14	*Titel* Lokale LV-Vernetzungen (Lalden)	*Kosten* 200'000 CHF (exkl. MwSt.)
Federführung *Gemeinde Lalden*		
Kurzbeschrieb Die Fuss- und Velowege im Dorf sind qualitativ und sicherheitstechnisch zu verbessern. Durch lokale Verbindungen soll das Zentrum der Gemeinde, für den Fussverkehr besser erschlossen werden.	*Darstellung* 	
Quantitative Angaben Laufmeter: ca. 1'000m		

B1.4G.15	*Titel* Lokale LV-Vernetzungen (Ried-Brig)	*Kosten* 300’000 CHF (exkl. MwSt.)
Federführung *Gemeinde Ried-Brig*		
Kurzbeschrieb Die Fuss- und Velowege im Dorf sind qualitativ und sicherheitstechnisch zu verbessern. Durch lokale Verbindungen soll die Gemeinde, für den Fussverkehr besser begehbar werden.	*Darstellung* 	
Quantitative Angaben Laufmeter: 1'200m		

B1.4G.16	*Titel* Lokale LV-Vernetzungen (Termen)	*Kosten* 200’000 CHF (exkl. MwSt.)
Federführung *Gemeinde Termen*		
Kurzbeschrieb Gewisse Fusswege in der Gemeinde existieren, bleiben aber "informell". Eine Ausgestaltung und Aufwertung sind vorgesehen, damit diese Wege erkennt und mehr benutzt werden. Durch Fusswegverbesserungen soll die Gemeinde, für den Fussverkehr besser begehbar werden, insbesondere Zugänge zu ÖV-Haltestellen.	*Darstellung* 	
Quantitative Angaben Laufmeter: 500m		

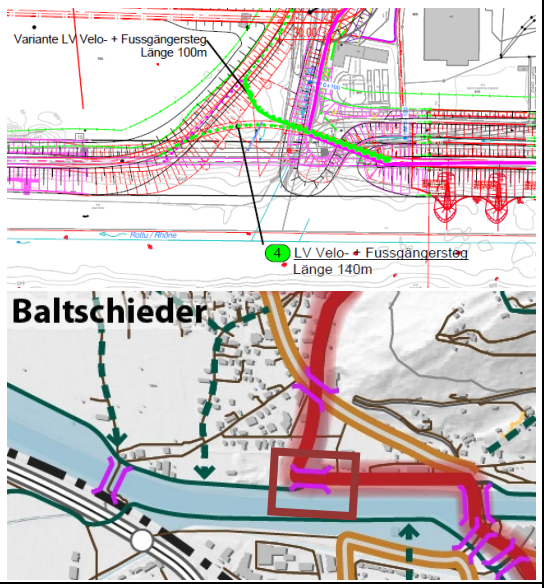
B1.4G.20	*Titel* LV-Passerelle Einmündung Baltschiederbach (Baltschieder)	*Kosten* 800'000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Im Rahmen der Renaturierung Baltschiederbach bei der Einmündung in den Rotten müssen die bestehenden Wege und Brücken ersetzt werden. Dabei soll insbesondere für den LV aber auch beschränkt für den MIV eine Brücke gebaut werden.

Finanziert wird die Massnahme zu 80% durch die Rhonekorrektion, 20% durch die Gemeinde (=Bedürfnisse der Gemeinde, damit die Brücke breiter erstellt wird für den LV). Die anrechenbaren Kosten sind nur der Teil der Gemeinde.

Darstellungen



Quantitative Angaben

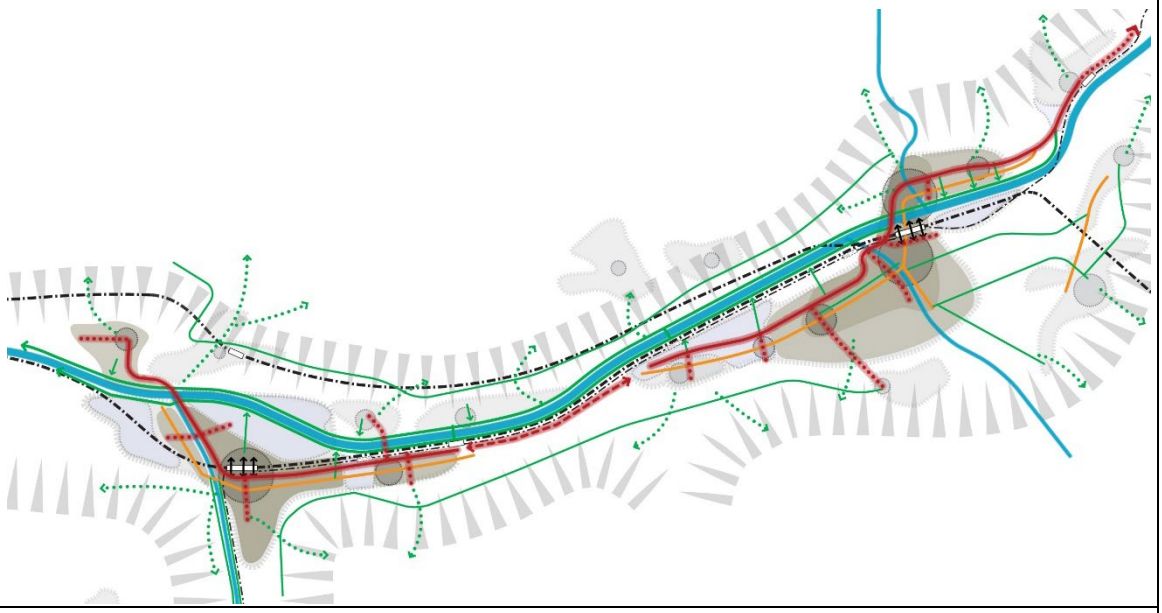
Fläche: 700m²

5.2. Massnahmenpaket Langsamverkehr B-Horizont

Paket-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B1.4G.P-LV-B	**Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr B-Horizont**	**B**	**1'540'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV*
B1 Das Angebot für den Langsamverkehr stärken	Langsamverkehr

Gesamtkonzept



Beschreibung der Konzeption

Die Langsamverkehrsstrategie zielt darauf ab, ein umfassendes Netz von differenzierten Rad- und Fussgängerwegen weiterzuentwickeln. Die Funktionen dieser verschiedenen Typen von Wegen sind im Hauptbericht in Kapitel 4.3.4 beschrieben. Kurz zusammengefasst: Es gibt drei Haupttypen von Wegen: die rote Meile als Rückgrat durch die Agglomeration (bereits von den vorherigen Generationen mitfinanziert), die direkten Alltagswege, die oft im städtischen Strassennetz liegen, und die ruhigeren, verkehrsärmeren landschaftlichen Verbindungen.

Für den B-Horizont sind zurzeit vor allem Zugänge zur Rhône und zur Lonza vorgesehen. Die Aktualisierung der Analyse während der Erarbeitung der 5. Generation kann neue Massnahmen generieren.

Liste der Teilmassnahmen

- B1.4G.17
- B1.4G.21
- B1.4G.27

B1.4G.17	*Titel* LV-Verbindungen: Zugang zum Rotten B-Horizont (Naters)	*Kosten* 440'000 CHF (exkl. MwSt.)

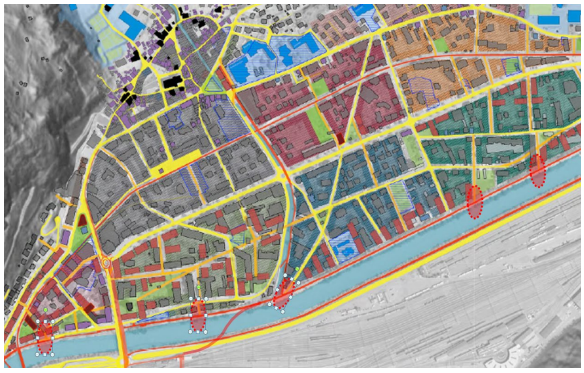
Kurzbeschrieb

Naters will das Angebot für den Langsamverkehr sowie die Nord-Süd Vernetzung stärken. Heute ist der Ort von Ost-West Verbindungen geprägt. Die Vernetzung orthogonal dazu ist eines der Ziele des Masterplans Naters. Die geplanten Nord-Süd Verbindung sollen die Verbindung zwischen der Roten Meile und der Rottenpromenade Nord ermöglichen.

Quantitative Angaben

Laufmeter*: ca. 250m*

Darstellung



B1.4G.21	*Titel* LV-Querung der Entlastungsstrasse als Zugang zum Rotten (Lalden)	*Kosten* 100'000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Neue Fussgängerquerungen, koordiniert mit der Siedlungsentwicklung von Lalden.

Quantitative Angaben

-

Darstellung

B1.4G.27	*Titel* LV Verbindung Visp West - Lonza, inkl. Vispa Brücke (Visp)	*Kosten* 1'000'000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Das Wohnquartier Visp West ist ein stark wachsendes Gebiet für Familien (westlich der Vispa).

Der Anschluss der Kinder an die Schulanlage Sand und der Anschluss der berufstätigen Eltern an den grössten Arbeitgeber in der Region, die Lonza, ist zwingend (östlich der Vispa).

Quantitative Angaben

Laufmeter: ca. 2 km

Darstellung

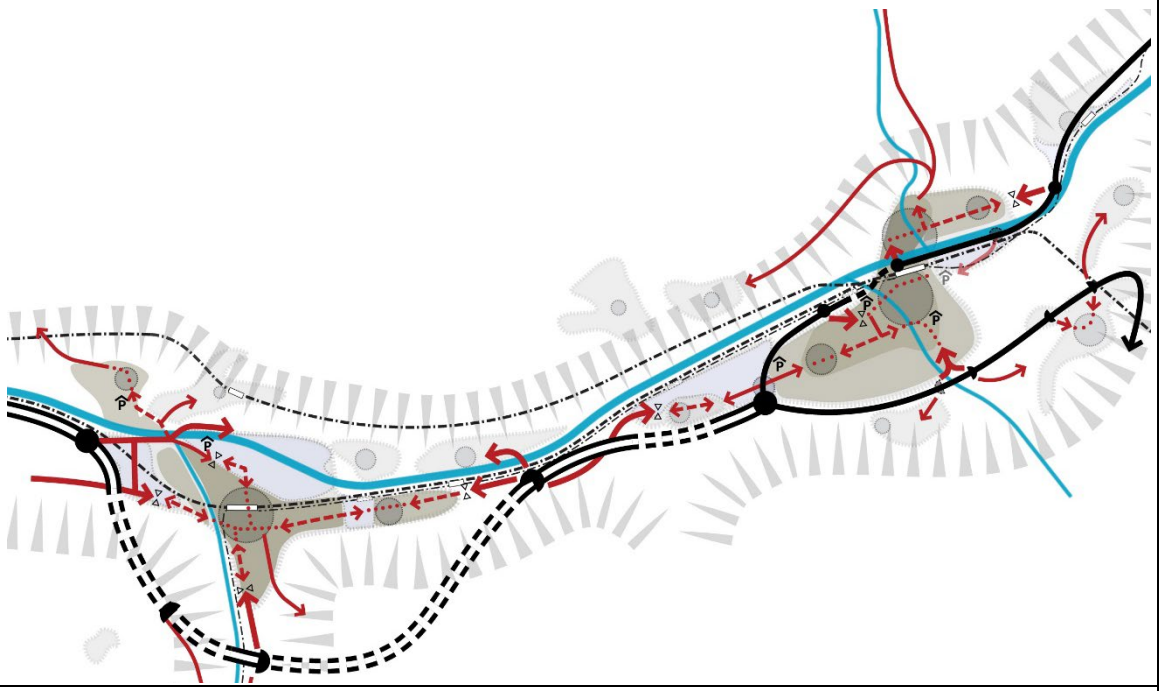
6. Massnahmenpakete Betriebs- und Gestaltungskonzepte

6.1. Massnahmenpaket BGK A-Horizont

Paket-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B3.4G.P-BGK-A	**Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Horizont**	**A**	**9'620'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV*
B3 Den motorisierten Individualverkehr siedlungsverträglich gestalten	Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Gesamtkonzept



Beschreibung der Konzeption

Die Teilstrategie MIV (Hierarchie und Verkehrsregime) zielt darauf ab, grosse Verkehrsmengen auf das übergeordnete Netz zu verlagern und die städtischen Netze zu beruhigen.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, die Betriebsregime mehrerer Standorte und Abschnitte umzugestalten und anders zu betreiben. Die Massnahmen der 4. Generation setzen die Strategie sowohl auf dem strukturierenden Netz in den Hauptzentren (Brig, Visp und Naters) als auch in den Dorfzentren um.

Liste der Teilmassnahmen

- B3.4G.6
- B3.4G.8
- B3.4G.11
- B3.4G.12
- B3.4G.13
- B3.4G.19

B3.4G.6	*Titel* Aufwertung Marktplatz (Naters)	*Kosten* 3’800’000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Die Verkehrssicherheit stösst auf und rund um den Markplatz von Naters aufgrund des Platzdargebotes, des Strassenlinienverlaufs, der Strassengeometrie sowie der vielartigen Verkehrsteilnehmenden an ihre Grenzen. Für die Zukunft muss hinsichtlich des Strassenlinienverlaufs, der Verkehrssicherheit sowie gestützt auf die heute geltenden Normen und Richtlinien sowie im Kontext der städtebaulichen Entwicklung von Naters eine adäquate und nachhaltige Strassenlinienführung gefunden werden. Der Markplatz soll dabei für die Zukunft verkehrsfrei gestaltete werden.

Darstellung

Quantitative Angaben

Fläche: 3'500 m^2

DTV: 5'500 Kfz/Tag (mobile Verkehrszählung 2017)

B3.4G.8	*Titel* Aufwertung Kleegartenstrasse (Visp)	*Kosten* 3’800’000 CHF (exkl. MwSt.)

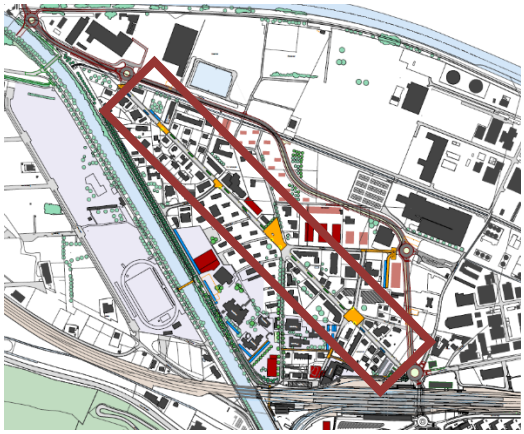
Kurzbeschrieb

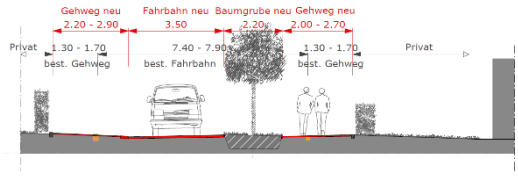
Die Strasse ist neu eine Gemeindestrasse.

Die Kleegärtenstrasse ist heute eine verkehrsorientierte Strassenanlage, und auf einer Länge von 1 km schnurgerade. Mit der Tempo 30 Zone wird der neue Quartiercharakter der Kleegärtenstrasse unterstrichen und damit für den Durchgangsverkehr im Vergleich zur neuen Kantonsstrasse unattraktiv gemacht.

Ein Wettbewerb wurde im Jahr 2010 gemacht. Die Neugestaltung des Areals Bahnhof Nord bleibt aber der Taktgeber für die Gestaltung der Kleegärtenstrasse

Darstellung





Quantitative Angaben

Fläche: ca. 10'000m^2

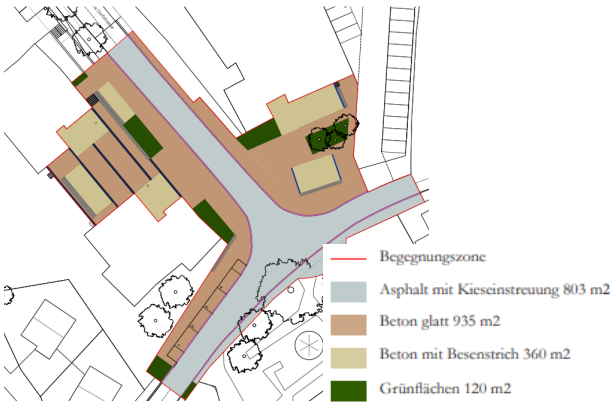
DTV: 5'500 Kfz/Tag

B3.4G.11	*Titel* Begegnungszone «Alte Gasse» (Ried-Brig)	*Kosten* 820'000 CHF (inkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Geplant ist der Bau einer öffentlichen Begegnungszone mit Dorfplatzcharakter. Unmittelbar östlich angrenzend ist das Altersheim, westlich die geplante Seniorenresident und südlich des öffentlichen Kinderspielplatzes. Zudem ist eine Verbreiterung der Neuen Dorfstrasse sowie die Errichtung einer Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h vorgesehen. Mit diesen Massnahmen wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Zudem wird die Wohn- und Lebensqualität gesteigert.

Darstellung



Quantitative Angaben

Fläche: 2200m²

B3.4G.12	*Titel* Aufwertung «Neue Dorfstrasse» (Ried-Brig)	*Kosten* 500'000 CHF (inkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Geplant ist die Aufwertung der «Neuen Dorfstrasse». Neben der Sanierung des Trottoirs kommt es zudem zur Verbreiterung der Strasse auf Normbreite. Neu soll eine Zone mit Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h eingerichtet werden. Mit diesen Massnahmen wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Durch diese Massnahme kommt es zur Anpassung einer zentralen Verkehrsachse auf die heutigen und zukünftigen Erschliessungsbedürfnisse.

Darstellung

Quantitative Angaben

Fläche: 3500m²

DTV: 4'800 Kfz/Tag (mobile Verkehrszählung 2019)

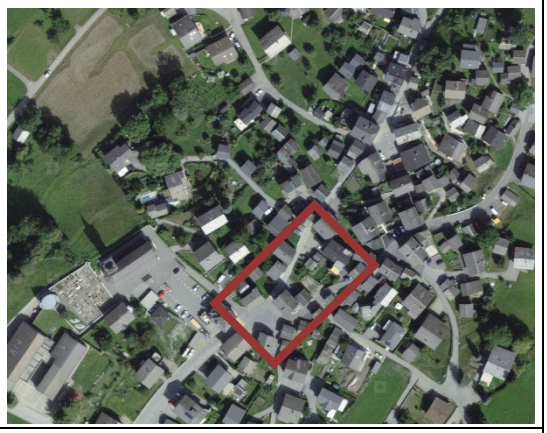
B3.4G.13	*Titel* Verkehrsberuhigung Dorfplatz (Termen)	*Kosten* 200'000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

In diesem Gebiet wird ein neues Gemeindezentrum gebaut. Im Zusammenhang mit dem Bau des Gebäudes, wird auch Platz umgestaltet.

Ein neuer Wendeplatz für Busse wurde ausserhalb des Dorfplatzes erstellt. Der Verkehr auf dem Platz muss neu gelenkt und beruhigen werden, damit mehr Platz vor Einkaufsladen entsteht.

Darstellung



Quantitative Angaben

Fläche: 550m^2

B3.4G.19	*Titel* Aufwertung Dorfeingang Lalden (Lalden)	*Kosten* 500'000 CHF (exkl. MwSt.)

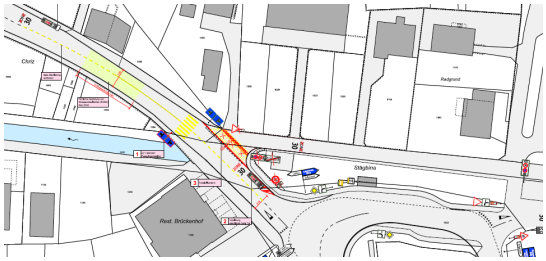
Kurzbeschrieb

Die Strassenraumgestaltung am Dorfeingang der Gemeinde Lalden ist im Bereich Sicherheit und Komfort des Fuss und Veloverkehr unbefriedigend. Eine neue Konzeption des Strassenraums ist notwendig, damit alle Verkehrsträger mitberücksichtigt werden. Diese Massnahme betrifft den Teil Gemeinde.

Quantitative Angaben

Fläche: 250 m^2

Darstellung

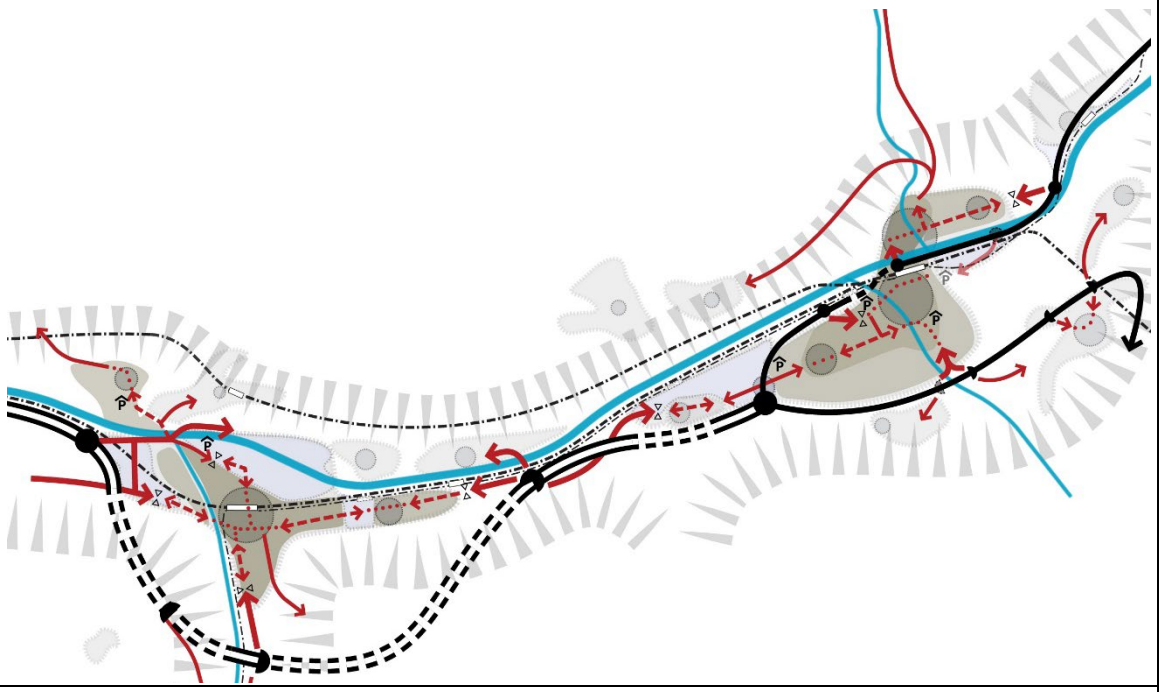


6.2. Massnahmenpaket BGK B-Horizont

Paket-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B3.4G.P-BGK-B	**Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum B-Horizont**	**B**	**17'050'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV*
B3 Den motorisierten Individualverkehr siedlungsverträglich gestalten	Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Gesamtkonzept



Beschreibung der Konzeption

Die Teilstrategie MIV (Hierarchie und Verkehrsregime) zielt darauf ab, grosse Verkehrsmengen auf das übergeordnete Netz zu verlagern und die städtischen Netze zu beruhigen.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, die Betriebsregime mehrerer Standorte und Abschnitte umzugestalten und anders zu betreiben. Die Massnahmen der 4. Generation setzen die Strategie sowohl auf dem strukturierenden Netz in den Hauptzentren (Brig, Visp und Naters) als auch in den Dorfzentren um.

Liste der Teilmassnahmen

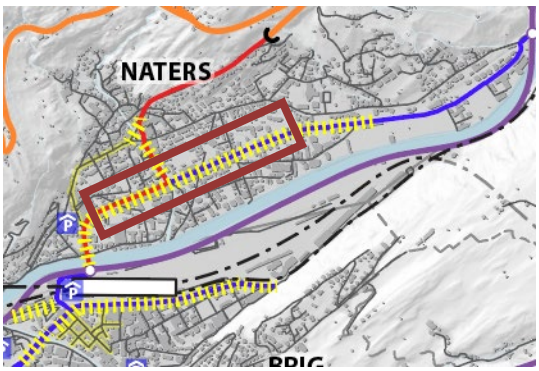
- B3.4G.5
- B3.4G.10
- B3.4G.14
- B3.4G.15
- B3.4G.20
- B3.4G.21

B3.4G.5	*Titel* Aufwertung Furkastrasse, Abschnitt Kreisel - Kelchbachstrasse (Naters)	*Kosten* 1’400’000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Diese Massnahme betrifft einen grösseren Abschnitt der Furkastrasse, die künftig als Kantonsstrasse klassiert wird. Durch die städtebauliche Entwicklung im Quartier Untere Bina sowie übergeordnet den Masterplan Naters, soll die Strassenkanalisierung (Furkastrasse, Bahnhofstrasse) und damit eingehend der Lötschbergkreisel modifiziert resp. neugestaltet werden. Mit dieser Massnahme soll der Fussverkehr gestärkt (die Velos werden durch das Quartier geführt), verdichtetes Bauen ermöglich sowie das Gewerbe entlang dieser aufwertenden Strassenräumen gestärkt werden.

Mit einer Massnahme der ersten Generation wird die Kreuzung Furkastrasse / Bahnhofstrasse aufgewertet. Die Konzeption der Massnahme muss vor der nächsten Generation des Agglomerationsprogramms weiterentwickelt werden.



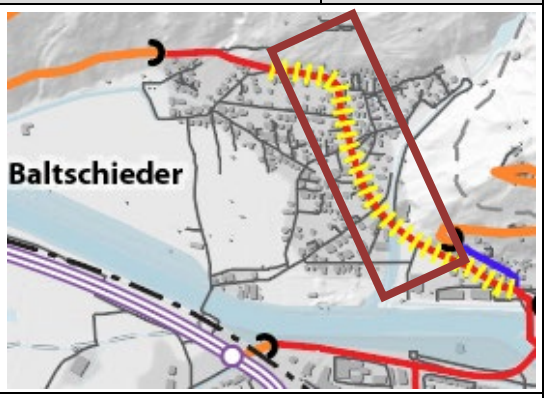
Quantitative Angaben

Fläche: 7'500 m^2

B3.4G.10	*Titel* Aufwertung Kantonsstrasse (Baltschieder)	*Kosten* 4'500'000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Die Gestaltung der Kantonsstrasse in Baltschieder ist nicht mit dem Charakter der herumliegenden Quartiere und der Zentralität abgestimmt. Eine neue Gestaltung kann die Sicherheit erhöhen und die Trennwirkung reduzieren.



Quantitative Angaben

Fläche: 10'000 m^2

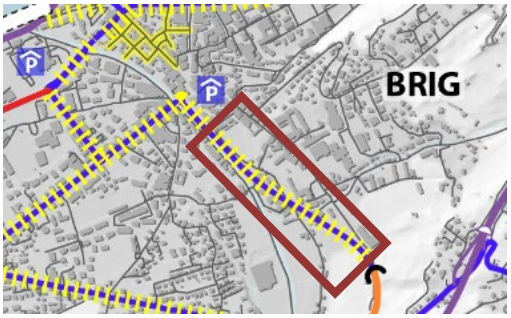
B3.4G.14	*Titel* Neue Simplonstrasse Etappe 2 (Brig-Glis)	*Kosten* 3'400'000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Die neue Simplonstrasse wurde bereits in der ersten Generation des Agglomerationsprogramms aufgewertet.

Nach der Umsetzung von Aufwertungsmassnahmen auf anderen prioritären Abschnitten des Strassennetzes kann die Neugestaltung der neuen Simplonstrasse weitergeführt werden. Der vorgesehene Abschnitt läuft vom Parkhaus Altstadt bis zur Abzweigung alte Simplonstrasse. Dieser Abschnitt führt zu wichtigen öffentlichen Nutzungen (Sportanlagen, Schwimmbad, Fussballplatz usw.)

Darstellung



Quantitative Angaben

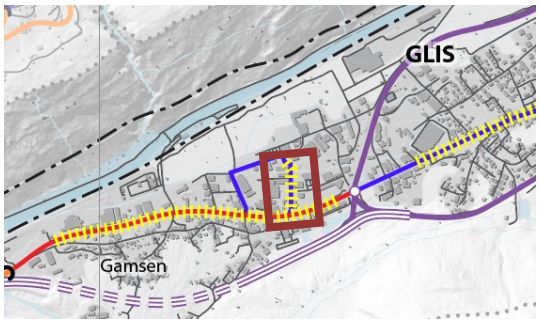
Fläche: 7'370 m^2

B3.4G.15	*Titel* Aufwertung Industriestrasse (Brig-Glis)	*Kosten* 1'500'000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Die Industriestrasse ist eine wichtige Strasse für die Strukturierung des Quartiers westlich des Bildackerkreisels. Eine neue Konzeption des Strassenraums ist notwendig, damit alle Verkehrsträger mitberücksichtigt werden.

Darstellung



Quantitative Angaben

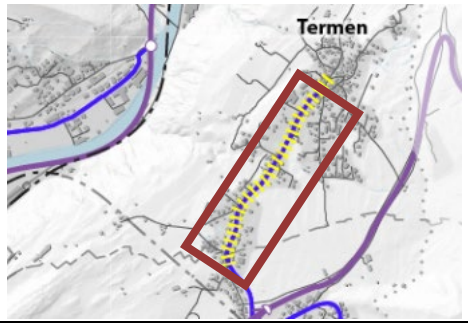
Fläche: 3'150 m^2

B3.4G.20	*Titel* Aufwertung Termenstrasse (Termen)	*Kosten* 2’500’000 CHF (exkl. MwSt.)

Kurzbeschrieb

Die Termenstrasse ist neu eine Gemeindestrasse. Die Gestaltung der Strasse ist für die Sicherheit der Schulwege nicht zielführend. Eine neue Konzeption der Strasse kann die Sicherheit und die Qualität der Fusswege verbessern.

Darstellung



Quantitative Angaben

Fläche: 8’200 m²

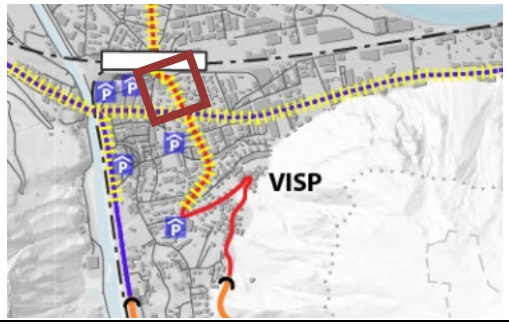
B3.4G.21 ARE-Code: 6002.3.036	*Titel* Aufwertung Terbinerstrasse (Visp)	*Kosten* 3’750’000 CHF (exkl. MwSt)

Kurzbeschrieb

Die Neugestaltung der Terbinerstrasse ist die logische Kontinuität der Aufwertung des Bahnhofgebietes in Visp.

Die Rolle den verschiedenen Akteure und die Konzeption der Neugestaltung müssen aber noch geklärt werden.

Darstellung



Quantitative Angaben

Fläche: 2’280 m²

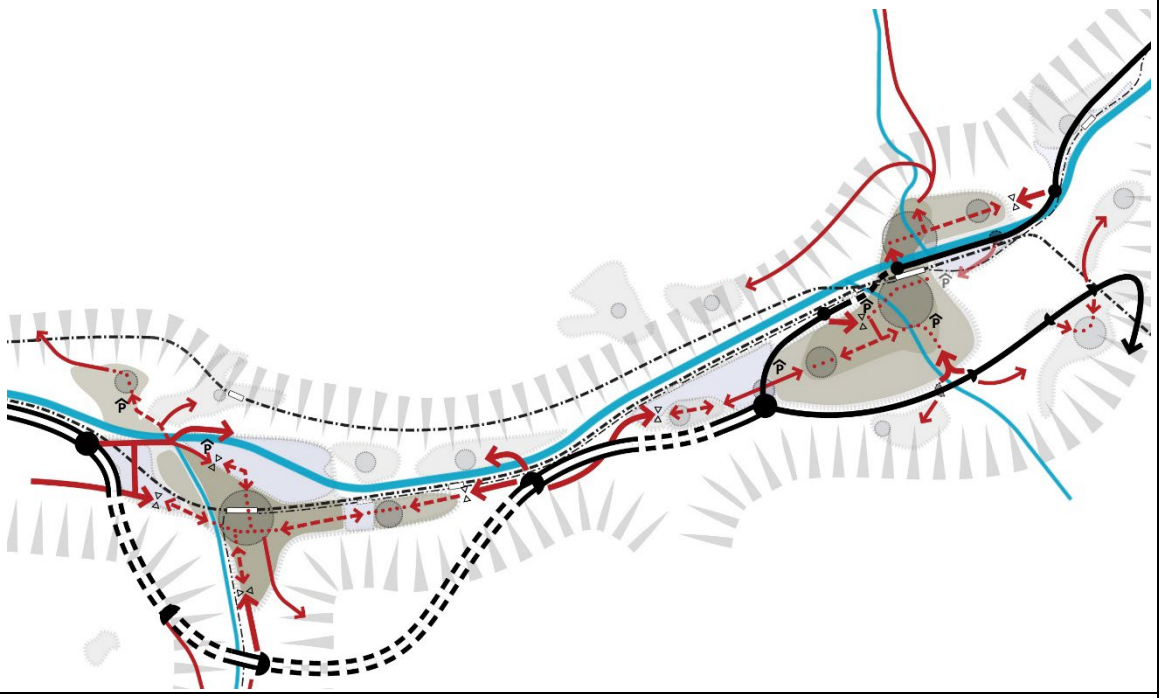
7. Massnahmenpaket Verkehrsmanagement

7.1. Massnahmenpaket Verkehrsmanagement A-Horizont

Paket-Nr	*Bezeichnung der Massnahme*	*Priorität*	*Kosten*
B3.4G.P-VM-A	**Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement A-Horizont**	**A**	**500'000 CHF** (exkl. MwSt.)

Teilstrategie Agglomerationsprogramm	*Massnahmenkategorie gemäss RPAV*
B3 Den motorisierten Individualverkehr siedlungsverträglich gestalten	Verkehrsmanagement

Gesamtkonzept



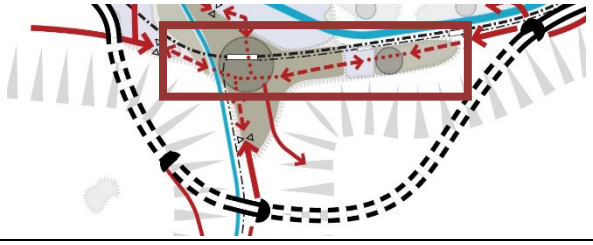
Beschreibung der Konzeption

Die Teilstrategie MIV (Hierarchie und Verkehrsregime) zielt darauf ab, grosse Verkehrsmengen auf das übergeordnete Netz zu verlagern und die städtischen Netze zu beruhigen.

Die wichtigsten Massnahmen sind im Massnahmenpaket BGK vorhanden (Neugestaltung des Strassenraumes). Für die Ortsdurchfahrt von Visp ist eine Verkehrsmanagement-Massnahme als Sofort-flankierende Massnahme zur Eröffnung der Autobahn vorgesehen.

Liste der Teilmassnahmen

- B3.4G.9

B3.4G.9	*Titel* Verkehrsmanagement T9: Sofort Massnahme A9 (Visp)	*Kosten* 500'000 CHF (exkl. MwSt.)
Kurzbeschrieb Um nach der Eröffnung der A9, Umfahrung Visp umgehend Massnahmen an der T9 für den LV treffen zu können, sind die entsprechenden Strassenräume sofort für den LV zu reservieren damit den künftigen, umfassenden Umgestaltungen nichts im Wege steht (kurzfristig: Markierung, Pflanzung, etc.)	*Darstellung* 	
Quantitative Angaben Anzahl Knoten: 5		