

D.2 Umsteigeinfrastrukturen

Staatsratsentscheid: **14.06.2017**

Beschluss durch den Grossen Rat: **08.03.2018**

Genehmigung durch den Bund: **01.05.2019**

Interaktion mit anderen Blättern: **A.15, B.1, B.4, C.2, C.5, C.7, C.8, D.1, D.3, D.4, D.5, D.6, D.8**

Raumentwicklungsstrategie

- 4.1: Die Anbindung an die Metropolitanräume in der Schweiz und in Europa stärken
- 4.2: Sichere und leistungsfähige Verkehrsanbindung aller Walliser Gemeinden an die Zentren sicherstellen
- 4.3: Ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und umweltfreundliches ÖV-Angebot bereitstellen
- 4.4: Die kombinierte Mobilität unterstützen
- 4.5: Den Langsamverkehr fördern, insbesondere in städtischen Gebieten

Instanzen

Zuständig: DFM

- Beteiligte:**
- Bund
 - Kanton: DRE, DUW, DWTI
 - Gemeinde(n): Alle
 - Weitere: Verkehrsunternehmen

Ausgangslage

Die Umsteigeinfrastrukturen sind Orte, wo sich verschiedene Verkehrsmittel treffen und die einen Umstieg zwischen diesen Verkehrsmitteln in optimaler Weise ermöglichen (guter Komfort und kurze Umsteigezeiten), wie Bahnhöfe oder Park&Ride-Anlagen.

Das Wallis zeichnet sich durch eine zentrale Verkehrs- und Kommunikationsachse in der Rhonetalebene aus. Die grössten urbanen Zentren und Agglomerationen liegen entlang dieser Achse. Die sekundären Zentren wie Täsch, Vissoie und Le Châble an den Talflanken oder in den Seitentälern dienen als Auffang- und/oder Umsteigeplattformen von und zu den Tourismuszentren und Bergdörfern.

Diese lineare und zugleich dezentrale Anordnung wirkt sich ungünstig auf die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) aus. Folglich ist es schwierig, das gesamte Gebiet mit einem konkurrenzfähigen ÖV-Angebot zu bedienen. Eine sich gegenseitig ergänzende Struktur zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist daher notwendig. Insbesondere für den täglichen Pendlerverkehr zu sowie in den Agglomerationen muss das Potenzial des Langsamverkehrs (LV) berücksichtigt werden, insbesondere weil die Walliser Städte sich aufgrund ihrer Ausdehnung dafür eignen.

Durch ein effizienteres ÖV-System und punktuell durch den LV sollte es möglich sein, den MIV insbesondere beim Pendlerverkehr zu begrenzen. Das System muss während der Spitzenzeiten zu und in den Agglomerationen sowie zu den Zentren, den umliegenden Gebieten und zu den Tourismuszentren attraktive und im Vergleich zum MIV konkurrenzfähige Fahrpläne anbieten. Der ÖV muss ausserdem hervorragende Anschlüsse ans nationale und internationale Strassen- und Bahnnetz bieten, vor allem zu jenen Tageszeiten oder Perioden des Jahres, wo die Nachfrage am höchsten ist.

Konkurrenzfähige Reisezeiten bedingen aber auch leistungsstarke Umsteigeinfrastrukturen zwischen dem ÖV (Zug, Regional- und Agglomerationsbussen), dem MIV und dem LV. Es ist somit wichtig, die Qualität der Umsteigeinfrastrukturen zu verbessern und gleichzeitig die Attraktivität des ÖV zu erhöhen, um der Gestaltung des Quartiers in Verbindung mit der Entwicklung der gesamten Ortschaft eine Dynamik zu verleihen und um den Komfort der Nutzer und deren Sicherheit zu verbessern. Die Umsteigeinfrastrukturen, insbesondere die Bahnhofplätze entlang der Hauptachse in der Rhonetalebene, bilden Eingangstore und Ortszentren. Als stark frequentierte Orte generieren diese Plätze nicht nur Handels- und Dienstleistungsaktivitäten, sondern sind auch Orte der Begegnung.

D.2 Umsteigeinfrastrukturen

Über die Eisenbahngesetzgebung und die Agglomerationsprogramme fördert der Bund eine verbesserte Koordination zwischen Siedlung und Verkehr. Durch die nachhaltige Bewirtschaftung der verschiedenen Verkehrsmittel wird die Optimierung der Schnittstellen des Verkehrs zu einer prioritären Handlungsachse des Bundes.

In diesem Zusammenhang wurden die Agglomerationsprogramme Brig-Visp-Naters, Valais Central, Martigny und Chablais mit der Unterstützung des Kantons eingereicht, von denen gewisse Infrastrukturmassnahmen mit Umsteigeinfrastrukturen in unmittelbarem Zusammenhang stehen, namentlich die Massnahmen ÖV1 „Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und Postauto“ in Brig und TP1a „Réaménagement de la gare de Sion (1^{ère} étape)“. Angesichts ihrer bedeutenden Auswirkungen auf die Raumordnung und deren Mitfinanzierung durch den Bund werden diese Massnahmen in diesem Koordinationsblatt behandelt (siehe Anhang).

Die Rolle der Umsteigepunkte ist von grosser Bedeutung, sei es zur Förderung des täglichen Pendlerverkehrs zu und in den Zentren, zur Optimierung der nationalen und internationalen Anschlüsse oder zur Erschliessung der Tourismuszentren und der Berggebiete. Neben allen Aspekten der Mobilität muss deren Planung die Interessen der Siedlungsentwicklung und der Umwelt umfassend berücksichtigen und erfordert eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Instanzen sowie den ÖV-Unternehmen.

Koordination

Grundsätze

1. Fördern der Entwicklung attraktiver, komfortabler und sicherer Umsteigepunkte, um damit die Komplementarität der verschiedenen Verkehrsmittel aufzuwerten und die Nutzung des ÖV zu fördern, insbesondere entlang der Hauptachse in der Talebene.
2. Koordinieren einer umfassenden Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Umgebung der Umsteigepunkte namentlich über die Agglomerationsprogramme durch Festlegen und Fördern von baulichen Massnahmen im Hinblick auf die Verdichtung der Bauzonen, die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Errichtung publikumsintensiver Anlagen sowie die Integration des LV.
3. Fördern der Entwicklung einer umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsstrategie unter Berücksichtigung der Umsteigeinfrastrukturen.
4. Bestmögliches Nutzen der Umsteigepunkte als attraktive Orte der Begegnung und als Dienstleistungszentren.
5. Sicherstellen eines optimalen Zugangs zu allen Verkehrsmitteln von und zu den Umsteigepunkten.
6. Vorkehren aller notwendigen Massnahmen, um die Risiken beim Transport gefährlicher Güter zu minimieren.
7. Fördern der ÖV-Verbindung zwischen den Tourismusstationen und der Talebene.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) berät und unterstützt die Gemeinden und die ÖV-Unternehmen, um die Attraktivität der wirtschaftlich interessanten multimodalen Umsteigeinfrastrukturen zu verbessern;
- b) fördert die Erstellung von publikumsintensiven Einrichtungen in der Nähe der Umsteigepunkte;
- c) sorgt in Absprache mit den Gemeinden für gute Verbindungen zwischen den Umsteigepunkten und den verschiedenen Verkehrsnetzen (z.B. Strasse, Schiene, LV);
- d) unterstützt die Gemeinden und Verkehrsunternehmen bei der Planung der Umsteigeinfrastrukturen.

D.2 Umsteigeinfrastrukturen

Die Gemeinden:

- a) überprüfen, beispielsweise durch einen interkommunalen Richtplan die Kohärenz zwischen den Verkehrsnetzen und den Umsteigeinfrastrukturen in Zusammenarbeit mit den kantonalen Instanzen und den betroffenen Verkehrsunternehmen;
- b)passen, falls notwendig, ihren Zonennutzungsplan an, um die notwendigen Bauten, Anlagen und Erschliessungsvorhaben zu integrieren;
- c)legen falls notwendig mittels eines Sondernutzungsplanes die einzuhaltenden Bedingungen fest, um die Koordination zwischen den Umsteigepunkten und dem angrenzenden Siedlungsgebiet sicherzustellen;
- d)realisieren, bei Bedarf, in der Nähe der Umsteigepunkte die erforderlichen Parkieranlagen für Fahrzeuge und Fahrräder.

Einzuhaltende Bedingungen für die Festsetzung

Die Projekte mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden der Kategorie **«Festsetzung»** zugeordnet, wenn im Rahmen der Koordination nachgewiesen wird, dass das Projekt die folgenden Bedingungen erfüllt:

- I. das Projekt ist von kantonalen Bedeutung bzw. wird vom Bund über die Agglomerationsprogramme und/oder durch das Eisenbahngesetz mitfinanziert;
- II. die gewählte Variante optimiert die Mobilitätsfunktionen und die sozio-ökonomischen Funktionen innerhalb des Einzugsgebiets und berücksichtigt die Grundsätze der Innenentwicklung;
- III. die potenziellen Konflikte mit der Raumplanung, der Umwelt (z.B. Störfälle, Lärm, Gewässer), dem Natur- und Landschaftsschutz (z.B. BLN, IVS, ISOS, Biotopen), den Anlagen Dritter und mit den Naturgefahren wurden identifiziert und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt;
- IV. die Kohärenz zwischen der Umsteigeinfrastruktur und den Verkehrsnetzen ist überprüft worden, z.B. durch ein Agglomerationsprogramm oder einen interkommunalen Richtplan.

Dokumentation

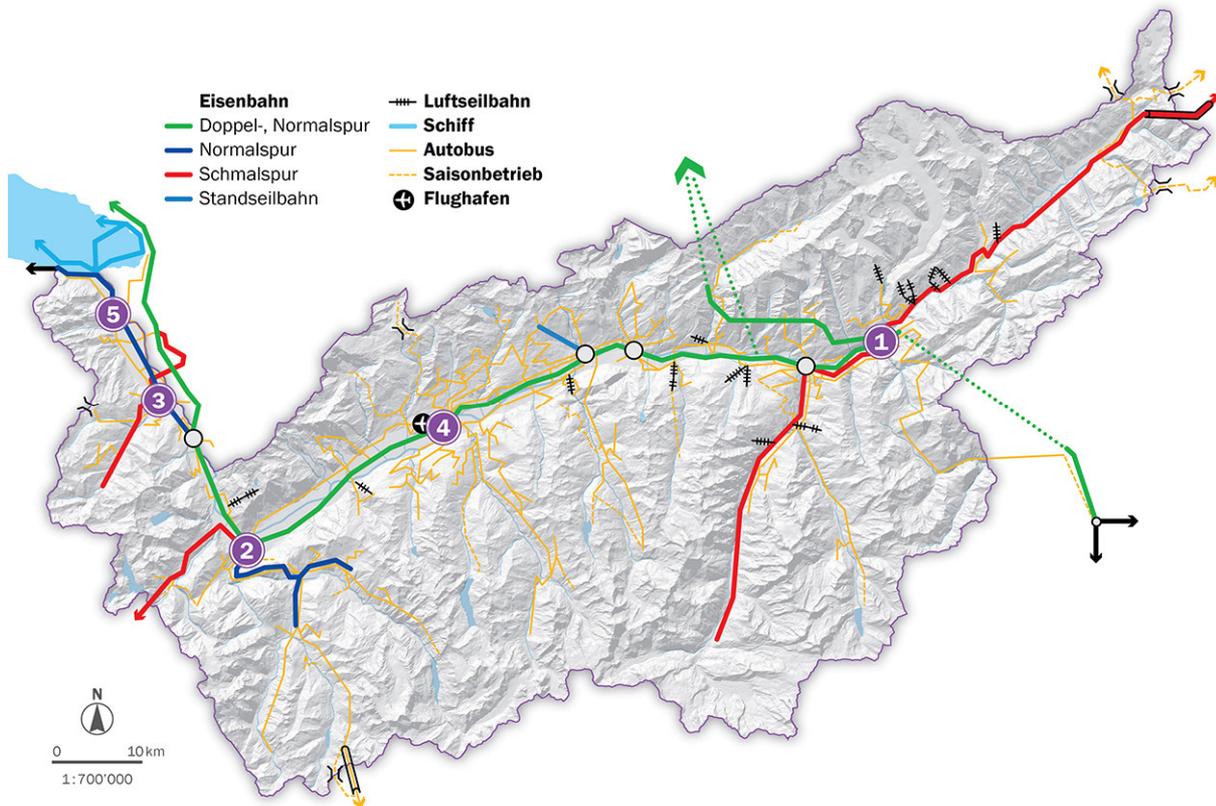
DFM, **Kantonales Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040)**, 2018

UVEK, **Sachplan Verkehr – Teil Programm**, 2006

DV, **Der öffentliche Verkehr im Wallis – kantonales Konzept**, 2000

D.2 Umsteigeinfrastrukturen

Anhang: Projekte der Umsteigeinfrastrukturen im Wallis (Stand am 17.01.2022)



Nr.	Projekt	Gemeinde(n)	Koordinationsstand	Datum des erläuternden Berichts
1	Bahnhofraum Brig/Naters	Brig-Glis/Naters	Festsetzung	02.02.2017
2	Bahnhofraum Martigny	Martigny	Zwischenergebnis	28.06.2017
3	Bahnhofraum Monthey	Monthey	Festsetzung	01.07.2020
4	Bahnhofraum Sion	Sion	Festsetzung	02.02.2017
5	Hub von Vouvy	Vouvy	Vororientierung	