

D.2 Umsteigeinfrastrukturen

Staatsratsentscheid:
Genehmigung durch den Bund:

Interaktion mit anderen Blättern: **A.15, B.1, B.4, C.2, C.5, C.7, 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:** DSVF
- Beteiligte:**
- Bund
 - Kanton: DRE, DUS, DWE
 - Gemeinde(n): Alle
 - Weitere: Unternehmen des öffentlichen Verkehrs

Ausgangslage

Die Umsteigepunkte 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.

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 Châbles 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 Pendelverkehr 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 muss es möglich sein, den MIV insbesondere den Pendelverkehr 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, um 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 im Rhonetal, bilden die Eingangstore und die Zentren der Ortschaften. 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 Agglomerationsprojekte 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 Rahmen haben die Agglomerationen Brig-Visp-Naters, Sitten und Chablais mit der Unterstützung des Kantons Projekte eingereicht, von denen gewisse Infrastrukturmassnahmen im Zusammenhang mit Umsteigeinfrastrukturen stehen, namentlich die Massnahmen ÖV1 «Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und Postauto» in Brig und TP1a «Réaménagement de la gare des Sion (1. Etappe)». 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 Pendelverkehrs 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 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Koordination

Grundsätze

1. Fördern der Entwicklung attraktiver, komfortabler und sicherer Umsteigepunkte, um damit die Komplementarität der verschiedenen Verkehrsmittel aufwerten und die Nutzung des ÖV zu fördern, insbesondere entlang der Hauptachse in der Talebene.
2. Koordinieren einer generellen Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Umgebung der Umsteigepunkte durch Beschliessen 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, namentlich via die Agglomerationsprojekte.
3. Fördern der Entwicklung einer umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsstrategie unter Einbezug der Umsteigeinfrastrukturen.
4. Nutzen der Umsteigepunkte als attraktive Orte der Begegnung und als Dienstleistungszentren auf optimale Weise.
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 auf der Schiene zu minimieren.
7. Fördern der ÖV-Verbindung zwischen den Tourismusstationen und der Talebene.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) berät und unterstützt die Gemeinden und die Unternehmen des ÖV, 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, Langsamverkehr);
- d) unterstützt die Gemeinden und Transportunternehmen bei der Planung der multimodalen Umsteigeinfrastrukturen.

D.2 Umsteigeinfrastrukturen

Die Gemeinden:

- a) überprüfen, beispielsweise durch einen interkommunalen Richtplan die Kohärenz zwischen den Verkehrsnetzen und den multimodalen Umsteigeinfrastrukturen in Zusammenarbeit mit den kantonalen Instanzen und den betroffenen Transportunternehmen;
- b)passen, falls notwendig, ihren Zonennutzungsplan (ZNP) an, um die erforderlichen Bauten, Anlagen und Erschliessungsvorhaben zu integrieren;
- c)definieren, falls notwendig, mittels eines Sondernutzungsplanes die besonderen Bedingungen, um eine Koordination zwischen den Umsteigepunkten und dem angrenzenden Siedlungsgebiet sicherzustellen;
- d)realisieren 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 in der Kategorie **«Festsetzung»** klassiert, 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 Agglomerationsprojekte 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 sind identifiziert und nichts deutet darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt;
- IV. die Kohärenz zwischen Umsteigepunkt und Verkehrsnetzen ist überprüft worden, z.B. durch ein Agglomerationsprojekt oder einen interkommunalen Richtplan.

Dokumentation

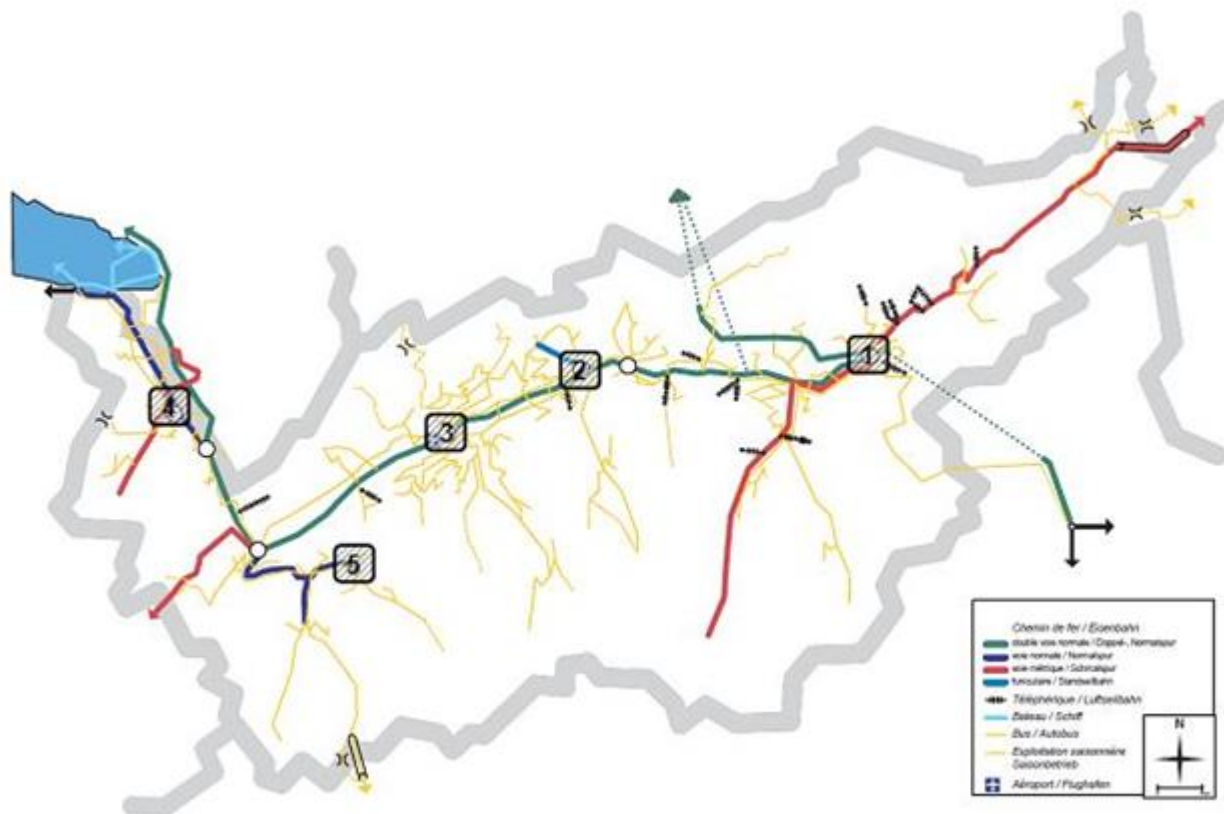
UVEK, **Sachplan Verkehr – Teil Programm**, 2006

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

Infras, **Kantonales Gesamtverkehrskonzept 2030**, DVBU, (in Erarbeitung)

D.2 Umsteigeinfrastrukturen

Anhang: Projektstand der Umsteigeinfrastrukturen (Stand am 31.12.2015)



Nr.	Anlagen	Gemeinde(n)	Koordinationsstand	Datum des erläuternden Berichts
1	Bahnhofraum Brig/Naters	Brig-Glis/Naters	Festsetzung	15.04.2014
2	Bahnhofraum Siders	Siders	Vororientierung	
3	Bahnhofraum Sion	Sion	Festsetzung	01.10.2014
4	Bahnhofraum Monthey	Monthey	Vororientierung	
5	Bahnhofraum le Châble	Bagnes	Festsetzung	