

Massnahmen mit Wirkung

Entwurf zum Prüfbericht des Bundes liegt vor



Weniger Staus, besseres Wohnen und ausreichend Raum für Freizeit: Als Planungs- und Führungsinstrument zielt das Agglomerationsprogramm 2. Generation darauf ab, die interkommunale Zusammenarbeit in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr zu verbessern. Die Agglomerationskonferenz Brig-Visp-Naters (AKO) hat ihr Programm im Juni 2012 beim Bund eingereicht. Der Entwurf zum Prüfbericht des Bundes liegt inzwischen vor und bescheinigt dem Programm seine Wirkung.

In den Schweizer Agglomerationen fand in den letzten Jahrzehnten ein starkes Wachstum statt. Es zeigte sich immer deutlicher, dass sie die daraus entstandenen Herausforderungen nicht alleine bewältigen können. Aus diesem Grund hat der Bund die Agglomerationspolitik lanciert. Einer der Bereiche, in dem die Agglomerationspolitik zum Tragen kommt, ist der Verkehr. Durch den 2008 geschaffenen Infrastrukturfonds kann der Bund Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanzieren, wenn diese bestimmte Kriterien erfüllen. Zwischen 2011 und 2013 hat der Bund in der Agglomeration Brig-Visp-Naters Massnahmen mit 1.3 Millionen Franken unterstützt.

Wirksamkeit bestimmt Beitrag

Ivo Nanzer, Geschäftsführer der Agglomeration Brig-Visp-Naters: «Im Agglomerationsprogramm müssen wir darlegen, wie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt ist, die verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Raumentwicklung ausgerichtet sind.» Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms, das heisst das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahmen, bestimmt den Beitragsatz des Bundes an die Verkehrsinfrastruktur.

Beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wurden letzten Sommer insgesamt 41 Agglomerationsprogramme 2. Generation mit einem Investitionsvolumen von 20 Milliarden Franken eingereicht. 35 Städte und Agglomerationen sollen ab 2015 vom Bund rund 1.6 Milliarden Franken zur Verbesserung ihrer Verkehrsinfrastrukturen erhalten. Auch die Agglomeration Brig-Visp-Naters hat die Wirksamkeitskriterien erfüllt. Der Entwurf zum Prüfbericht hat bestätigt, dass der rote Faden von der Analyse über das Zukunftsbild bis hin zu den abgeleiteten Mass-



nahmen vorhanden ist. «Wir haben die Ansätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die im Agglomerationsprogramm 1. Generation bereits ersichtlich waren, deutlich konkretisiert», erklärt Ivo Nanzer. Die Investitionskosten aller Massnahmen belaufen sich auf 76.8 Millionen Franken. Der Bund hat diese als mittel eingestuft und wird aufgrund der Programmwirkung dem Parlament beantragen, die Massnahmen mit einem Beitragsatz von 35 Prozent der Investitionskosten mitzufinanzieren. Die Mittel sollen dann bis Anfang 2015 von den eidgenössischen Räten freigegeben werden.

Rote Meile führt nach Westen

Die Stärke des Programms im Bereich Verkehr liegt im Umgang mit den zentralen Bahnhöfen, wo insbesondere der Bahnhof Brig stark aufgewertet wird. Die Intermodalität, das heisst die Kombination verschiedener Verkehrsträger, kann unter anderem über die Aufwertung des Bahnhofumfelds Brig-Naters und die Erweiterung der Begegnungszonen um die Bahnhöfe Brig und Visp gestärkt werden.

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation sieht zudem vor, die Rote Meile weiter auszubauen. «Die Qualität des Angebots für den Langsamverkehr wird dadurch verbessert. Uns schwebt vor, dass die Rote Meile eines Tages durchgehend von Bitsch bis nach Baltschieder führt.» Die Gemeinden Brig-Glis und Visp werden demnächst gemeinsam einen Wettbewerb für die Planung der Velo- und Fusswegverbindung zwischen Brig, Glis, Gamsen, Eyholz, Visp und Baltschieder ausschreiben. Eine weitere Massnahme für den Langsamverkehr besteht in der Verbindung zwischen Termen und Ried-Brig. Der relativ flache

Weg mit prächtiger Aussicht Richtung Rhonetal kann mit wenig Aufwand und hohem Nutzen optimiert werden. Die Umsetzung der Massnahmen soll bis Ende 2018 erfolgen.

Zukünftige Finanzierung in Abklärung

Die Agglomerationsprogramme 2. Generation zeigen, dass die Bedürfnisse die vorhandenen Mittel bei Weitem übersteigen. Deshalb hat der Bund sich auf diejenigen Programme und Massnahmen konzentriert, die ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und vor 2019 bau- und finanzreif sind. Die im Infrastrukturfonds verbleibenden Mittel reduzieren sich bis dahin auf rund 370 Millionen Franken. Um künftig die Mitfinanzierung im Agglomerationsverkehr sicherzustellen, will der Bundesrat einen neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) schaffen. Dieser soll auf Verfassungsstufe verankert werden. Strasse und Schiene werden damit gleich behandelt. Dieses Modell wird auch von Seiten des Kantons Wallis klar begrüsst. Es zielt darauf ab, die Agglomerationsprogramme als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik langfristig zu sichern.

www.rw-oberwallis.ch/agglomeration

Kontakt Ivo Nanzer
ivo.nanzer@rw-oberwallis.ch
Tel. 027 921 18 84

Kanton und SAB für differenzierte Kriterien

Der Bund hat sechs Agglomerationsprogramme, vorwiegend in Berg- und Tourismusregionen, in seinem Beschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 nicht berücksichtigt, darunter das kantonsübergreifende Projekt im Chablais. Sowohl der Kanton Wallis als auch die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) stellen in Frage, ob es gerechtfertigt ist, bei Agglomerationen in Metropolitanräumen und solchen im Alpen- und Voralpenraum dieselben Prüfkriterien anzuwenden. Die SAB verweist darauf, dass etliche Agglomerationen innerhalb der Berggebiete und der ländlichen Räume liegen. Sie übernehmen dort in der Regel die Funktion regionaler Zentren und sind damit für die Funktionsfähigkeit der Berggebiete und ländlichen Räume von grosser Bedeutung. Diese funktionale Verflechtung mit den umliegenden Gebieten sei bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme kaum berücksichtigt worden. Das Bundesgesetz über die Regionalpolitik (NRP) zeige klar die Schnittstellen auf, indem es die Funktion der regionalen Zentren betont und letztlich sogar so weit geht, dass der Mitteleinsatz vor allem hier konzentriert werden soll. Die SAB fordert, dass die Agglomerationsprogramme künftig ebenfalls diese Schnittstellen aufzeigen müssen und konkrete Massnahmen vorsehen. Der Verkehr sei dabei geradezu prädestiniert. Nur so könne der Dialog Stadt-Land in die Praxis umgesetzt werden.

Brückenschlag in der Agglomeration

Fussgänger- und Velobrücke Visp West

Die neue Fussgänger- und Velobrücke über die Vispa soll im Herbst 2014 in Betrieb genommen werden. Sie ist Teil des Agglomerationsprogrammes 1. Generation und ein gutes Beispiel, wie sich eine einzige Massnahme positiv auf die drei Bereiche Verkehr, Siedlung und Landschaft auswirken kann.

Visp wurde letzthin von der Berner Zeitung als «Berns Wachstumszone im Wallis» betitelt. Nicht ohne Grund. Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ist Visp in Pendeldistanz zu Bern gerückt. Eine Studie belegt, dass die bessere Erreich-

barkeit auf die schnelle und starke Entwicklung einen gewissen Einfluss ausübt. Bereits vor der Eröffnung des Tunnels hat die Wohnbautätigkeit im Lonza-Städtchen merklich angezogen. Ivo Nanzer, Geschäftsleiter der Agglomeration Brig-Visp-Naters: «Es ist wichtig, dass der Verkehr mit der Siedlungsentwicklung mithält. Wohnquartiere müssen an den öffentlichen Verkehr angeschlossen und für den Langsamverkehr erschlossen werden. Nur so kann man von den Vorteilen im Pendlerverkehr profitieren.» Bestes Beispiel dafür ist Visp West. Mit der neuen Brücke für Fussgänger und Velofahrer stellt die Gemeinde Visp nun eine durchgehende Verbindung zum Bahnhof sicher.



AGGLOMERATION
BRIG - VISP - NATERS



Die neue Fussgänger- und Velobrücke über die Vispa stellt eine durchgehende Verbindung von Visp West zum Bahnhof sicher.

Mehr Lebensqualität

Aus Gemeindesicht bringt die neue Fussgängerbrücke noch weitere positive Entwicklungen als einzig die Erschliessung des Wohnquartiers Visp West. Norbert Zuber, Leiter Bau & Planung bei der Gemeinde Visp: «Mit der neuen Brücke werden neben dem stark wachsenden Wohngebiet Visp West auch die öffentlichen Anlagen wie Sportplätze, das Schwimmbad sowie der Camping optimal erschlossen. Dadurch verkürzt sich künftig

die Fuss- und Velowegdistanz vom Bahnhof aus sowohl für die Bewohner von Visp West wie auch für alle Bewohner aus der Region, die diese öffentlichen Gemeindevorhaben nutzen wollen.» Der Brückenschlag vom Visper Zentrum in den Westen fördert den Langsam- und damit indirekt den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und sorgt dadurch für ein Stück mehr Lebensqualität.

Mehr Ortsverkehr für Visp

Mit dem Fahrplanwechsel erhält Visp ein verdichtetes Busangebot. PostAuto Schweiz AG, Region Wallis, verlängert die Linie Nord (St. German–Ausserberg–Eggerberg) in Richtung Spital und die Linie Süd (Visperterminen) nach Visp West. Dadurch entstehen neue Haltestellen beim Friedhof, am Rosenweg, beim Schwimmbad und beim Sportplatz. Zusätzlich wird das Quartier Visp West auch noch über die Buslinie Leuk–Visp von Region-Alps erschlossen. Die Gemeinde hat sich für eine Verdichtung entschieden, weil die Voraussetzungen für die Einführung eines Ortsbusses laut einem Fachbericht derzeit nicht gegeben sind.

Im Herbst 2014

Das Projekt wurde von Savioz Fabrizzi Architectes aus Sitten für rund 1.3 Millionen Franken geplant. Es ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation, weshalb sich der Bund und Kanton an den Kosten beteiligen. Die erforderliche Plangenehmigung des Staatsrates für die Realisierung der Brücke liegt vor. Die Bauarbeiten beginnen, sobald die Finanzierungszusage durch Kanton und Bund vorhanden ist. Im Herbst 2014 soll die Fussgänger- und Velobrücke über die Vispa laut Bauprogramm in Betrieb gehen.

Kontakt

Ivo Nanzer
ivo.nanzer@rw-oberwallis.ch
Tel. 027 921 18 84