

## 2. Raumentwicklung, Mobilität und Infrastrukturen



### Vision

*Der Walliser Raum ist entsprechend seiner alpinen klimatischen und topographischen Gegebenheiten strukturiert; er verbindet dicht besiedelte Gebiete, in denen es sich gut leben lässt, mit offenen und naturbelassenen Gegenden. Attraktive landwirtschaftliche Nutzflächen finden sich in der Talebene sowie an den Hängen der höher gelegenen Regionen. Die Qualität und die Diversität der Landschaft sind erhalten. Die Sicherheit und die Lebensqualität der Bevölkerung sind durch angepasste und funktionale Infrastrukturen garantiert. Mobilität und Raumentwicklung werden einvernehmlich geplant und fördern die regionale Integration. Wesentliche Dienstleistungen sind der Bevölkerung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und über sanfte Mobilität zugänglich.*

### Herausforderungen

Die geografische Ausbreitung der Bevölkerung und die Tendenz zur Zersiedelung des Walliser Raums stellen erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur und üben starken Druck auf die Landschaft, die Umwelt und die Landwirtschaft aus. Aufgrund der erwarteten Bevölkerungszunahme sind die im KREK und im kRP identifizierten Massnahmen für eine Verdichtung der bewohnten Zonen unter Beibehaltung der Lebens- und Bauqualität von zentraler Bedeutung.

Die Walliser Infrastrukturen, darunter Verkehrsanlagen, spielen eine zentrale Rolle in Zusammenhang mit den manchmal widersprüchlichen Herausforderungen in den Bereichen Sicherheit, Wirtschaft, Raumentwicklung und Umweltschutz. Die gebirgige Topografie des Kantons lässt den Infrastrukturen wenig Platz. Somit haben diese grosse Auswirkungen auf den Raum, insbesondere Grossprojekte wie die Vollendung der Autobahn A9. Zusätzliche Einschränkungen resultieren aus der Exponiertheit gegenüber Naturgefahren (Erdbeben, Hochwasser, Erdbeben, Steinschlag, Bergstürze, Lawinen).

Durch seine besonderen topografischen Bedingungen ist das Wallis in hohem Masse auf ein dichtes Strassennetz angewiesen und der Aufwand für dessen Instandhaltung ist hoch. Die Möglichkeiten, die Anschlussfähigkeiten für die Tier- und Pflanzenwelt durch einen entsprechende Grünflächenunterhalt entlang der Transportwege zu verbessern, werden heute noch weitaus zu wenig ausgeschöpft. Im nationalen Vergleich benutzen nur wenige den öffentlichen Verkehr für ihren Arbeitsweg, obwohl das Transportnetz für den Grossteil der Bevölkerung einfach zugänglich ist. Oftmals sind die Verbindungen besonders abends nicht regelmässig genug oder gar fehlend. Die existenten übergreifenden Visionen des Kantons verlangen effektive Synergien und eine ständige Kommunikation zwischen den Sektoren, um die Entwicklung von gemeinsamen Projekten in Regionen und Agglomerationen sowie die Ausarbeitung von nachhaltigen und multimodalen Verkehrslösungen zu fördern.

### Strategische Ziele

- Die Entwicklung in bestehenden Siedlungsbereichen konzentrieren, Landwirtschaftsflächen und natürliche Landschaften erhalten, sowohl in der Talebene wie in den Bergregionen.
- Den Schutz von Personen und Gütern durch die Umsetzung des R3-Projektes sicherstellen indem die Landschaft, das touristische bzw. Freizeitangebot und die Mobilität entlang des Flusses sowie in der Talebene verbessert werden.
- Direkte und indirekte Beiträge der Ökosysteme an die Überlebenschancen der Menschheit sowie an deren Lebensqualität (ökosystemische Dienste wie zum Beispiel die Abschwächung der Erosion, die Bestäubung, die Kohlenstoffspeicherung) in Entscheidungsprozesse miteinbeziehen, welche eine räumliche Auswirkung haben.
- Die Verkehrsinfrastruktur mit den Zielen der Raumplanung abstimmen.
- Aktivitäten innerhalb der Regionen organisieren, um Fahrwege zu verkürzen.
- Mobilitätsbedürfnisse durch ein multimodales, miteinander vernetztes, effizientes, wirtschaftliches und ökologisches Transportsystem mit minimalen Treibhausgasemissionen abdecken.
- Angemessenen Grünflächenunterhalt einführen, welcher entlang der Transportwege die Anschlussfähigkeiten der Tier- und Pflanzenwelt verbessert.

- Städte und Dörfer auf koordinierte Art und Weise und über die administrativen Grenzen hinaus entwickeln.
- Eine Siedlungsentwicklung sicherstellen, welche Lebensqualität, Inklusion und sozialen Zusammenhalt miteinander verbindet und umweltschonend ist (Wohnräume, öffentliche Räume, Kultur-, Sport- und Freizeitinfrastruktur, Lärmemissionen).
- Gebäude und Anlagen auf ökonomische, ressourcenschonende, finanziell erschwingliche und schadenbegrenzende Weise bauen und nutzen.
- Das bauliche Erbe erhalten und unterhalten sowie eine Kultur hoher Bauqualität gewährleisten.
- Personen, Wohn- und Infrastrukturzonen gegen Naturgefahren schützen und die Entstehung neuer Risiken durch entsprechend sinnvolle Investitionen begrenzen.

### **Kennzahlen**

- +12%: Wachstum der ständigen Wohnbevölkerung im Wallis zwischen 2015 und 2025 (mittleres Szenario, CH: +10%).<sup>5</sup>
- 73%: Anteil der Walliser Bevölkerung, die im städtischen Raum wohnt (Rhonetalebene) (CH: 82.5%, 2015).<sup>6</sup>
- 522m<sup>2</sup>/Einw.: Bauzonenfläche pro Einwohner (CH: 291 m<sup>2</sup>/Einw.).<sup>7</sup>
- 640m<sup>2</sup>/Einw.: Wohn- und Infrastrukturfläche pro Einwohner im Wallis (CH: 407m<sup>2</sup>/Einw., 2009).<sup>8</sup>
- -10.7% : Verlust an Kulturland in den Zentral- und Ostalpen zwischen 1985 und 2009 (CH: 5.4 %).<sup>9</sup>
- 25%: Fläche des Kantons, welche im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgeführt ist (BLN).<sup>10</sup>
- 13%: Anteil Berufspendler, welche in erster Linie die öffentlichen Verkehrsmittel benützen (CH: 27%, 2015).<sup>11</sup>
- 71%: Anteil der Walliser Bevölkerung, die weniger als 2km von einem Bahnhof entfernt wohnt.<sup>12</sup>
- 34%: Anteil der Bevölkerung, die im Wallis in Überschwemmungsgebieten wohnt.<sup>13</sup>
- 20%: Anteil der Schweizer Bevölkerung, welche tagsüber übermässigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt ist (17% in der Nacht).<sup>14</sup>