



Testplanung «Entwicklung SteNiGa»

SCHLUSSBERICHT

25.11.2024



Impressum

Herausgeberin/Auftraggeberschaft

Kanton Wallis, Gemeinden Steg-Hohtenn, Niedergesteln und Gampel-Bratsch

Oktober, 2024

Redaktionelle Bearbeitung & Gestaltung

Markus Nollert, Marion Zängerle, Sarah Bühler
urbanista.ch

Fotografie

Titelblatt: Markus Nollert, urbanista.ch

| | |
|--|-----------|
| Kurzfassung | 4 |
| 1 Ergebnisse und Würdigungen der Arbeiten | 5 |
| 1.1 Team 01 BerchtoldKross | 5 |
| 1.2 Team 02 IBV Hüsler | 10 |
| 1.3 Team 03 WüestPartner | 14 |
| 1.4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge | 18 |
| 1.5 Erkenntnisse der Testplanung | 19 |
| 2 Empfehlungen des Begleitremiums | 22 |
| 2.1 Vorbemerkung | 22 |
| 2.2 Grundsätze der Entwicklung | 22 |
| 3 Die Empfehlungen im Einzelnen | 25 |
| 3.1 Umgang mit der ZAÖI SteNiGa | 25 |
| 3.2 Verkehrliche Erschliessung | 32 |
| 3.3 Entwicklung der Gemeinden | 38 |
| 3.4 Abhängigkeiten und mögliche Etappierung | 42 |
| 4 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen | 45 |
| 4.1 Aufgaben und Entscheidungen | 45 |
| 4.2 Organisation des weiteren Vorgehens | 50 |
| 4.3 Sicherung der Entwicklungspotenziale für das Oberwallis | 51 |
| 5 Beschlüsse der Steuerungsgruppe der Testplanung SteNiGa | 53 |
| 6 Anhang | 55 |
| 6.1 Vorschlag der Theler AG zur weiteren Entwicklung | 55 |

Kurzfassung

Der vorliegende Schlussbericht stellt das Ergebnis der Testplanung «Entwicklung SteNiGa» dar. Er basiert auf den Entwürfen der drei Teams und der Diskussion des Begleitgremiums an der Empfehlungsklausur vom 18. & 19.12. 2023 und besteht aus der Würdigung der Teambeiträge, den Erkenntnissen der Testplanung sowie den Empfehlungen des Begleitgremiums. Diese gliedern sich in drei Teile:

- Den Grundsätzen der Entwicklung (Kapitel 2)
- Den Empfehlungen zur ZAÖI, dem Verkehr sowie der Entwicklung der Gemeinden (Kapitel 3)
- Den Empfehlungen zum weiteren Vorgehen (Kapitel 4)

Die Aufgabe der Testplanung war es, herauszufinden, wie und unter welchen Bedingungen sich die «Zone mit Aktivitäten von öffentlichem Interesse von kantonaler Bedeutung» (ZAÖI) entwickeln kann. Die Beiträge der drei Entwurfsteams waren für die Klärung dieser Frage eine gute Grundlage. Jedoch haben sie Diskussionen im Begleitgremium angeregt, die viel tiefer gehen: Nämlich nicht nur wie, sondern ob eine Entwicklung der ZAÖI «SteNiGa» zukunftsfähig ist.

Nach eingehender Diskussion und Prüfung empfiehlt das Begleitgremium, eine Entwicklung der ZAÖI weiter voranzutreiben, aber unter klaren Bedingungen! Diese betreffen vor allem die verkehrliche Anbindung sowie die Entwicklung der Gemeinden. Es muss unter allen Umständen gelingen, eine MIV-orientierte Entwicklung zu vermeiden. Daher werden zahlreiche Empfehlungen zur Entwicklung eines attraktiven Angebots im ÖV sowie die Fuss- und Veloverkehr gemacht, gleichzeitig aber auch Restriktionen für den MIV empfohlen. Basis der verkehrlichen Entwicklung ist ein ¼-h Takt im Bahnverkehr und eine attraktive Fuss- und Veloverbindung in das Kerngebiet der ZAÖI.

Die Testplanung hat auch gezeigt, dass eine Entwicklung der ZAÖI mit arbeitsplatzintensiven Unternehmen weitreichende Folgen für die Entwicklung der Gemeinden hat. Diese müssen damit rechnen, dass die Entwicklung bis zu einer Verdoppelung der Bevölkerung nach sich ziehen kann. Daher wird den Gemeinden dringend empfohlen, so bald wie möglich ein gemeinsames Konzept für eine solche Entwicklung zu erarbeiten, um sowohl Lösungen und auch Bilder für die damit verbundene Veränderung ihres Siedlungsgebiets zu erhalten.

Für die ZAÖI selbst wird empfohlen, sie zu einem grossen Teil als „Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI« zu entwickeln, um das Potenzial – die grosse zusammenhängende Fläche – erhalten und nutzen zu können. Dies bedeutet für die Grundeigentümerschaften, dass nur ein kleiner Teil der heute un bebauten Fläche sowie das Bestandsgebiet ohne Mitsprache des Kantons weiterentwickelt werden können. Ebenso wird empfohlen einen Teil der ZAÖI in Richtung Bahnhof zu verschieben und das Gebiet des Bahnhofs in die ZAÖI zu integrieren.

Die Empfehlungen sind ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Entwicklung der ZAÖI, stellen aber noch keine Entscheidung dar. Einerseits konnten einige Fragen nicht abschliessend geklärt werden – wie beispielsweise die Lage der Erschliessungsstrasse des Kerngebiets – andererseits müssen weitere Arbeiten vorgenommen werden und kantonalen Kriterien zur Entwicklung für die ZAÖI vorliegen. Vor allem aber muss sich im weiteren Vorgehen zeigen, ob Kanton, Gemeinden und Grundeigentümerschaften bereit sind, die Entwicklung gemeinsam anzugehen. Die Testplanung konnte hierfür den Boden bereiten – die weiteren Schritte müssen zeigen, dass die Empfehlungen als gemeinsam getragene Entwicklungsrichtung gefestigt werden können.

1 Ergebnisse und Würdigungen der Arbeiten

Die Teams haben mit ihren Vorschlägen und Überlegungen einen wertvollen Beitrag zur Diskussion um eine mögliche Entwicklungsstrategie für das Gebiet geleistet. Den drei Teams ist es gelungen, die vielen offenen Fragen und dynamischen Rahmenbedingungen in ihre Überlegungen miteinzubeziehen und einen wertvollen Beitrag zur Klärung zu leisten. Mit Hilfe dieser Testplanung konnten auch wichtige Inputs in Parallelprozessen geliefert werden. So z.B. für die Ausarbeitung der Strategie zum kantonalen Arbeitsmanagement oder Überlegungen in der Region zur industriellen Entwicklung. Die Ergebnisse der Testplanung sind auch Grundlage für die Klärung der "Zone mit Aktivitäten von öffentlichem Interesse von kantonaler Bedeutung" (ZAÖI) gemäss Richtplanblatt C4.

Das Team 03 WüestPartner und Beteiligte verfolgte ab der ersten Zwischenpräsentation die Sonderaufgabe, die Machbarkeit und Auswirkung eines neuen LifeScience-Clusters in SteNiGa zu entwickeln. Diese «Abzweigung» führte zu einer klaren Differenzierung der einzelnen Beiträge der Bearbeitungsteams. Nichtsdestotrotz kamen die Teams während der Bearbeitung bei verschiedenen Stellen und Fragestellungen zu ähnlichen Lösungsansätzen oder Handlungsbedarf, während sich in anderen Themenbereichen drei klar differenzierte Ansätze nebeneinander auslegen und abwägen lassen. Dies stellte eine wertvolle Grundlage für die weitere Bearbeitung dar. Die in der Folge formulierte Zusammenfassung und Würdigung der einzelnen Beiträge der Bearbeitungsteams vermag ihren Ideenreichtum und die teilweise erreichte Tiefe der einzelnen Beiträge nicht darzustellen, daher stehen die Schlussabgaben der Teams bestehend aus Plänen und Erläuterungen für die folgende Diskussions- und Planungsphase als Download zur Verfügung.

1.1 Team 01 BerchtoldKrass

Unter dem Leitsatz «Mehr als ein Arbeitsplatzgebiet – mehr als eine Gemeinde» schlägt das Team 01 unter der Federführung von berchtoldkrass die Definition eines Landschaftsgerüsts als robuste Grundstruktur vor. Dadurch werden die Qualitäten der Landschaft wiederentdeckt, hervorgehoben und gesichert. Innerhalb dieses Landschaftsgerüsts ist die spezifische Entwicklung von Gewerbekammern unterschiedlicher Dimensionen vorgesehen, welche sich in Kombination zum Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung entwickeln. Das vorgeschlagene Konzept baut auf einer Kombination der Szenarien «Lonza extended» und «Brückenschlag The Ark» aus der Aufgabenstellung auf und schlägt dadurch von SteNiGA aus Brücken zu bestehenden Institutionen und Standorten im Oberwallis sowie im ganzen Kanton.

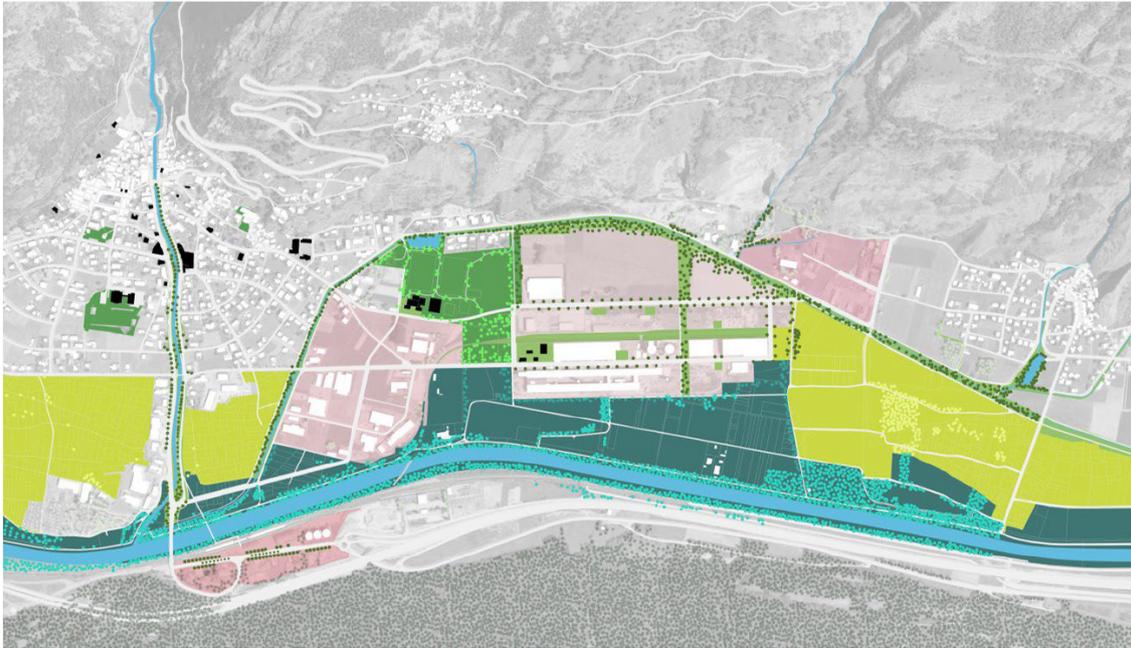


Abbildung 1: Landschaftsgerüst als robuste Grundlage (Team 01_berchtoldkrass)

Als Entwicklungsbasis steht bei Team 01 die Klärung der Erschliessungsfragen als eine Art Grundvoraussetzung im Fokus. Die Haupterschliessung erfolgt über die Alustrasse als Rückgrat für die Entwicklung SteNiGas. Im Zentrum steht dabei die verträgliche Abwicklung des Verkehrs und die Rücksichtnahme auf sensible Siedlungs- und Landschaftsräume. Trotz Beibehalten der ursprünglichen Erschliessungsachse soll eine Mehrbelastung der bestehenden Siedlungsstruktur vermieden werden. Dazu soll der westliche Abschnitt der Alustrasse nach Süden auf die Höhe des Knotens Bahnhofstrasse verlegt werden und der freigespielte Abschnitt zu einer attraktiven Fuss- und Veloverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. Neben einer Vielzahl an Massnahmen in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr werden wichtige strategische Massnahmen für die Reduktion des MIV-Aufkommens vorgeschlagen. Dabei steht eine attraktive Anbindung des Gebietes an das übergeordnete ÖV-Netz und eine dadurch begünstigte Verlagerung des Modal Splits im Fokus. Das vorgeschlagene ÖV-Konzept setzt auf Buslinien, welche auf Erweiterungen der bestehenden Linien und Taktverdichtungen aufbaut. Für den Fuss- und Veloverkehr wird neue Infrastruktur und ein durchgehendes Netz mit hochwertiger Gestaltung vorgeschlagen.

Die Schaffung respektive Definition des Landschaftsgerüsts als robuste Grundstruktur mit unterschiedlichen Charakteren und Identitäten baut auf fünf Pfeilern auf:

- Die Qualitäten der Landschaft wiederentdecken und sichern
- Die Rhonekorrektur als aktive Chance für SteNiGa nutzen
- Die fruchtbare Ebene am Fluss als Kulturlandschaft in Wert setzen
- Den Galdikanal als linearer Vernetzer längs des Hangfusses ansehen
- Den Sportpark Steg als Teil des Gerüsts mit Zugang für Alle etablieren

Innerhalb dieses Gerüsts sieht das Konzept die Entwicklung von fünf unterschiedlichen Gewerbekammern vor, welche von ihren Nutzungen und Positionierungen in das

Arbeitsplatzgebiet, das Bahnquartier sowie die lokalen Gewerbegebiete gruppiert werden. Innerhalb der Gewerbekammern des Arbeitsplatzgebietes sieht das Konzept drei Strukturtypen für unterschiedliche Bedarfe vor. Dabei wird im Konzept zwischen XL-, L- und M-Strukturen unterschieden, wobei erstere für flächenintensive Gewerbenutzungen wie Produktion, verarbeitendes Gewerbe oder Logistik und Lagerfunktionen geeignet sind. Die L-Strukturen bieten gemäss Konzept grössere Flächenpotenziale für produzierendes Gewerbe oder grössere Verwaltungseinheiten und die kleinsten Strukturen in M-Grösse sind attraktiv gelegen und bieten sich an für eher kleinteilige Nutzungen wie Produktion, Handwerk oder Verwaltung.

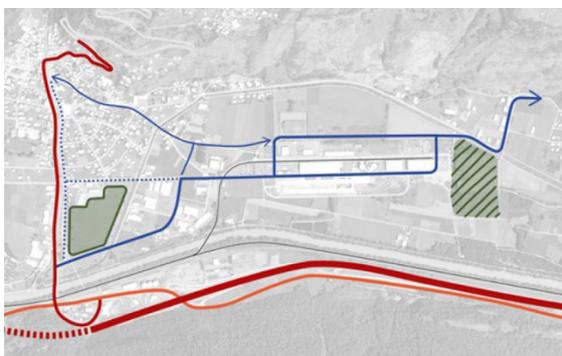


Abbildung 2: MIV-Erschliessung (Team 01: berchtoldkrass)

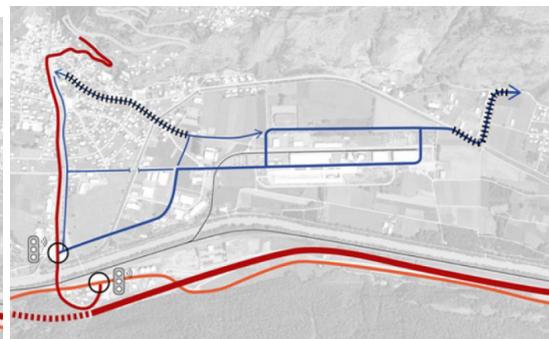


Abbildung 3: MIV-Massnahmen (Team 01: berchtoldkrass)

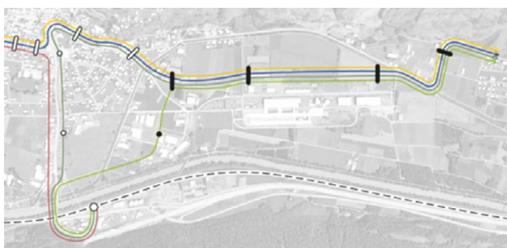


Abbildung 4: Massnahmen ÖV-Netz (Team 01: berchtoldkrass)

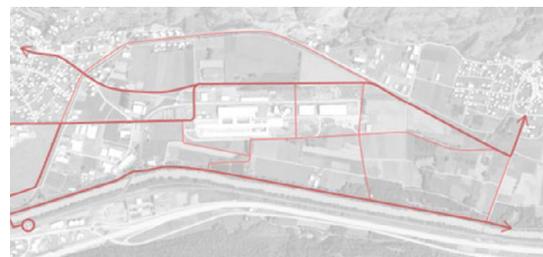


Abbildung 5: Massnahmen Velo-Netz (Team 01: berchtoldkrass)



Abbildung 6: Bauliche Entwicklung Arbeitsplatzgebiet (Team 01: berchtoldkrass)

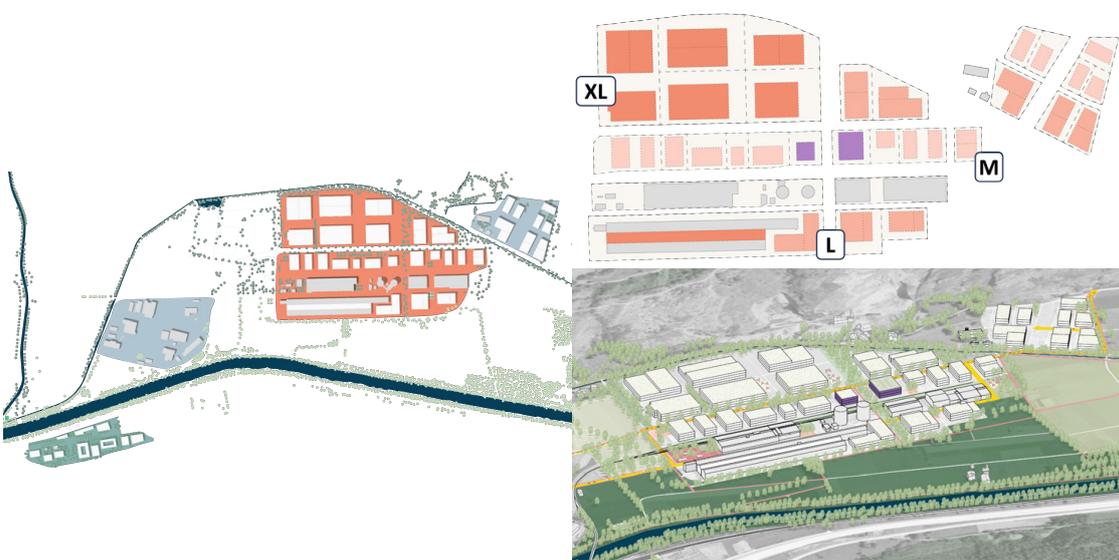


Abbildung 7: Überblick der Gewerbekammern (Team 01: berchtoldkrass)

Abbildung 8: Bauliche Strukturtypen (Team 01: berchtoldkrass)

Würdigung

Das Konzept von Team 01 berchtoldkrass zeichnet sich durch seinen spielerischen und dennoch präzisen Umgang mit den Ungewissheiten der künftigen Entwicklung aus, indem es ein robustes Landschaftsgerüst als stabile Basis der Entwicklung vorschlägt. Die Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Gebietes mit der Definition von unterschiedlichen Gewerbekammern zeigen auf,

welche Nutzungen an welchen Lagen aufgrund der jeweiligen Begabungen und Standortvorteilen am sinnvollsten wären und gibt wertvolle Hinweise auf eine spätere Definition von Anforderungen. Dieses reduzierte Gerüst, welches unabhängig von möglichen künftigen Nutzungen und Branchen funktioniert, ist für den Stand der Entwicklungsabsichten von grosser Bedeutung und stellt daher einen sehr wertvollen Beitrag für die nächsten Schritte dar. In der Offenheit, in der das Konzept von berchtoldkrass für sich steht, bietet es grosses Potenzial, mit konkreten Nutzungspositionierungen befüllt oder kombiniert zu werden.

Von besonderer Qualität ist der Erschliessungsansatz, welcher nicht auf einem kostspieligen Infrastrukturbauwerk aufbaut, welches sich nur in enger Abhängigkeit mit der Ansiedlung von Nutzungen realisieren lässt. Insofern leistet das Konzept von Bearbeitungsteam 01 einen sehr realitätsbezogenen und skalierbaren Ansatz, der möglicherweise zu einer Deblockierung der Positionen beitragen kann.

Das Hervorheben der landschaftlichen Qualitäten und Werte und deren Sicherung und Sichtbarmachung auch bei einer starken baulichen Entwicklung des Gebietes zeugt von einem sensiblen und verantwortungsvollen Umgang mit der wertvollen Ressource des Bodens und der wertvollen Kulturlandschaft des Rhonetals. Dies wird als eigentlicher Trumpf des Konzeptes wahrgenommen.

Zusammensetzung des Teams

| | |
|--------------------------|--|
| Städtebau (Federführung) | berchtoldkrass space&options |
| Schlüsselpersonen | Philipp Krass Saskia Niklas Charlotte Reiher |
| Freiraum | Studio Vulkan |
| Schlüsselpersonen | Dominik Bueckers Zoé Auberson |
| Verkehr | Basler & Hofmann |
| Schlüsselperson | Karin Derstroff |
| Positionierung | BSS |
| Schlüsselperson | Michael Lobsiger |

1.2 Team 02 IBV Hüsler

Der Beitrag des Bearbeitungsteams 02 unter der Federführung von IBV Hüsler steht unter dem Titel «Zirkular-SteNiGa» und schlägt die Ausrichtung des Areals auf das Thema Kreislaufwirtschaft vor. Durch diese gezielte Positionierung soll ein Mehrwert für die lokale Wirtschaft, die Standortgemeinden und die Region geschaffen werden, indem höhere regionale Wertschöpfung generiert werden kann, eine geringere Abhängigkeit von globalen Handelsströmen angestrebt wird sowie das Innovationspotenzial gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Die Entwicklung von «Zirkular-SteNiGa» folgt der aufgezeigten «Vision Zirkular-SteNiGa». Diese stellt die planerische Grundlage für die Entwicklung dar, innerhalb derer eine strategisch geförderte, schrittweise aus dem Bestand heraus entwickelte Umsetzung stattfinden soll. Dabei wird es sich um einen Ort im Wandel handeln, welcher sich an die sich ändernden Ansprüche der Kreislaufwirtschaft anpasst, sowie durch Umbauen, Umnutzungen und Zwischennutzungen sowie Neunutzungen, Neuansiedlungen und Ergänzungen zu einem Ort neuer, branchenübergreifender Ideen und Innovationen für zirkuläre Wirtschaft wachsen soll.



Abbildung 9: Vision Zirkular-SteNiGa (Darstellung Team 02: IBV Hüsler)

Das Konzept von Team 02 sieht in SteNiGa mehr als ein Industrie- und Gewerbegebiet. Vielmehr zeigt das Konzept einen Raum für künftige Arten des Wirtschaftens auf, in dem ein sorgfältiger Umgang mit den Bedürfnissen der Standortgemeinden insbesondere in Bezug auf Wohn- und Landschaftsqualität Platz findet.

Zentraler Baustein des vorgeschlagenen Konzepts ist das multifunktionale Rückgrat, welches als leistungsfähige Erschliessungsachse eine identitätsstiftende Rolle im Konzept übernimmt. Das Rückgrat wird durch die darüber liegende Erschliessungsachse der Seilbahn, die ab Bahnhof Gampel-Steg bis ins Gewerbegebiet östlich von Niedergesteln führt, architektonisch und erschliessungstechnisch akzentuiert. Das Rückgrat und die Seilbahn stellen das «Gesicht» von

Zirkular-SteNiGa in der Öffentlichkeit dar und definieren sich in ihrer Ausgestaltung und Materialisierung ebenfalls über den zirkulären Ansatz. Durch architektonisch attraktiv ausgestaltete Gebäude und Nutzungen soll das Rückgrat gestärkt werden. Gleichzeitig übernimmt das Rückgrat auch die Funktion als Grün- und Freiraumversorger: es wird von einem ökologischen System begleitet mit Regengärten und einer doppelten Baumreihe sowie einer Reihe von punktuellen Pocket Parks für den Aufenthalt von Beschäftigten und Besuchenden von SteNiGa.

Das Konzept präsentiert das Rückgrat als multifunktionale und entwicklungsfähige Achse, auf der unterschiedliche Verkehrsträger möglichst konfliktfrei geführt werden sollen: Das «Schwerverkehrs-Band» im südlichen Teil mit zwei Bahngleisen und zwei Fahrspuren für das Fahren, Parkieren und den Umschlag von Lastwagen wird separat geführt. Im nördlichen Teil wiederum ist ein vom Schwerverkehr entlasteter Strassenraum geplant.

Team 02 schlägt in seinem Beitrag ein Erschliessungsnetz vor, welche ein effizientes multimodales Angebot ermöglicht: Die ÖV-Erschliessung wird durch die Kombination der Seilbahn mit Bahn- und Busangeboten vorgeschlagen. Für die MIV-Erschliessung empfiehlt Team 02 als einziges Team die Realisierung der Rottudornabücke, um eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz zu ermöglichen und eine Leistungsfähigkeitsreserve auf der Strasse für eine möglichst flexible Entwicklung des Areals bereitzustellen.

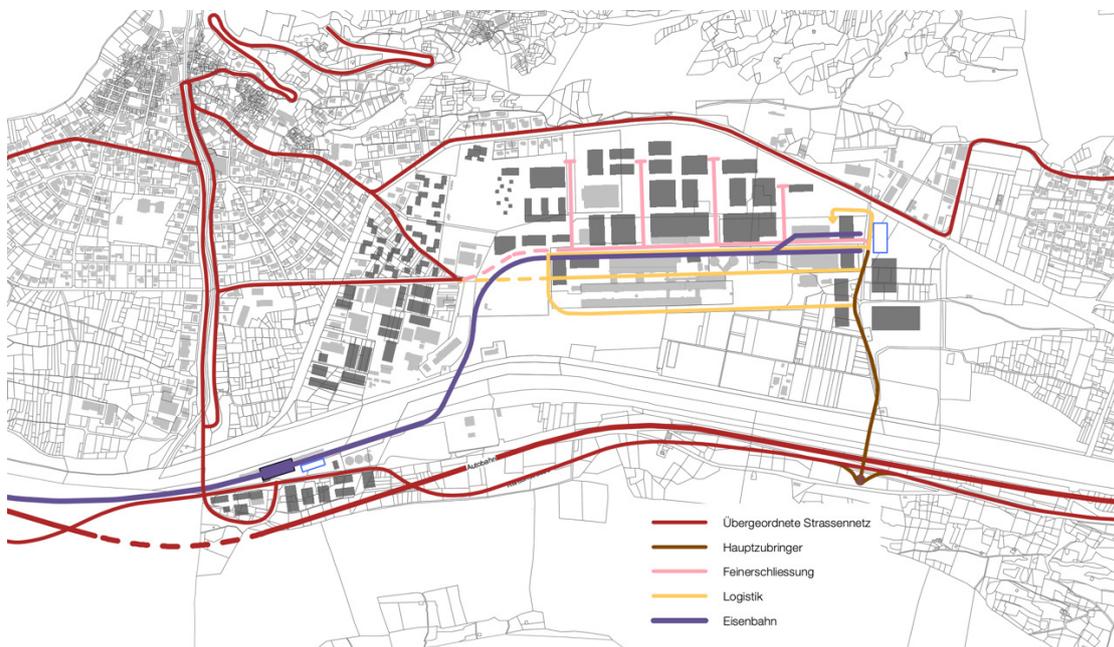


Abbildung 10: Verkehrsnetz nach Verkehrsfunktion (Darstellung Team 02: IBV Hüsler)

Herangehensweise kann ein wichtiger Beitrag zur Klärung der künftigen Erschliessungsfrage leisten. Insbesondere die Diskussion über das Potenzial eines Schienen-Shuttles auf dem Industriegleis, welches vom Team verworfen wurde oder der letztendlich vorgeschlagenen Seilbahn ab Bahnhof Gampel-Steg hat zu wichtigen Erkenntnissen über die Routenführung und die Leistungsfähigkeit einer künftigen Erschliessung der ZAÖI beigetragen.

Die bereits sehr detaillierte Ausarbeitung der Rückgrats als zentrales Element des Konzepts «Zirkular-SteNiGa» hat im Prozess massgeblich dazu beigetragen, die Diskussion darüber zu führen, welcher Ort mit welchem Gesicht SteNiGa als ZAÖI künftig werden könnte.

Zusammensetzung des Teams

| | |
|------------------------|------------------------------------|
| Verkehr (Federführung) | IBV Hüsler |
| Schlüsselpersonen | Luca Urbani |
| Städtebau | helsinki zurich |
| Schlüsselpersonen | Tommi Mäkynen Thilo Loose |
| Freiraum | LAND |
| Schlüsselperson | Federico Scopinich |
| Positionierung | Zeugin Gölker Immobilienstrategien |
| Schlüsselperson | Ulrike Gölker |

1.3 Team 03 WüestPartner

Der Beitrag von Bearbeitungsteam 03 unter der Leitung von WüestPartner steht aufgrund der im laufenden Verfahren angepassten Aufgabenstellung mit Zusatzabklärung ab Zwischenpräsentation 1 etwas separiert von den beiden ersten Beiträgen. In Abweichung zur ursprünglichen Aufgabenstellung wurde das Team 03 ab Zwischenpräsentation 1 damit beauftragt, die Realisierung eines neuen LifeScience-Clusters am Standort SteNiGa zu prüfen und dessen Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden aufzuzeigen. Durch diese Vorgabe war die Positionierung der Nutzungen im Konzept 03 weitgehendst vorgegeben.

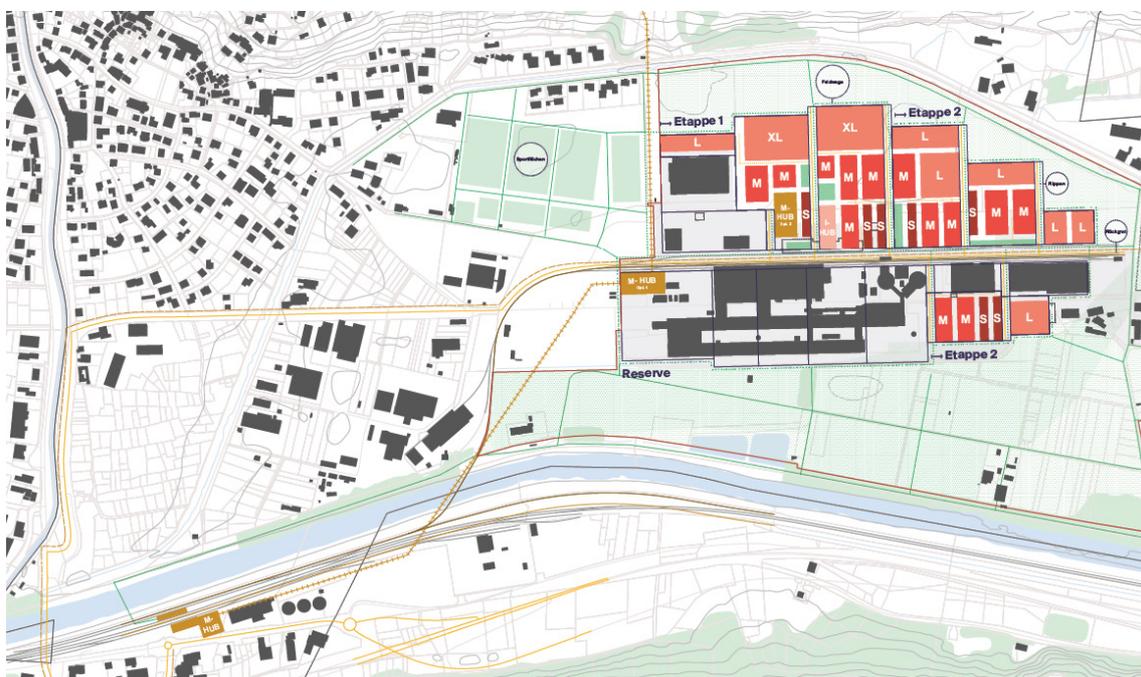


Abbildung 14: Konzept Life-Science-Cluster SteNiGa (Darstellung Team 03: Wüest Partner)

Der Beitrag von Team 03 fokussiert sich auf die Eckwerte und Anforderungen an einen Life-Science-Cluster sowie dessen Bedeutung, Auswirkung und Chancen für die drei Gemeinden, das Oberwallis und den gesamten Kanton. Dabei wurde SteNiGa mit Blick auf die Lagekriterien geprüft und der Standort grundsätzlich als geeignet eingestuft. Es wird aufgezeigt, welche Begleitnutzungen für die Schaffung eines Campus' in SteNiGa neben der reinen Arbeitsnutzung zudem notwendig wären.

Die vorgegebenen quantitativen Anforderungen wurden in einem räumlichen Konzept ausformuliert, welches Aussagen zur städtebaulichen Anordnung, möglichen Erschliessungsoptionen sowie der Einbettung in die Landschaft des Rhonetals macht. Innerhalb der vorgeschlagenen Baufelder wird die Ansiedlung von Nutzungen unterschiedlicher Grundtypologien (S, M, L, XL) vorgeschlagen. Diese werden ab dem Rückgrat hin zum Campusrand in abnehmender Höhe, Dichte und Körnigkeit angeordnet und punktuell durch Innovations- und Mobilitätshubs ergänzt. Eingebettet wird der Campus in einen umgebenden Grüngürtel, welcher landwirtschaftlich genutzt wird und von Feldwegen durchquert wird.

Innerhalb des Campus werden Plätze, Pärke und Rippen für die arealinterne Freiraumversorgung geschaffen.

Die Realisierung innerhalb des Entwicklungsperimeters wird in zwei Etappen aufgezeigt. Auf diese Etappierung stützen sich auch die Aussagen des Konzeptes zur Erschliessung und dem Mobilitätsangebot. In der Etappierung berücksichtigt werden die Bestandsgebäude. Das Konzept macht jedoch keine konkreten Aussagen zur künftigen Nutzung und Bedeutung dieser Flächen in Bezug auf den Life-Science-Cluster.

Die Haupteerschliessung des Areals erfolgt auch künftig über die bestehende Alustrasse. Eine Ergänzung der Infrastruktur wird einzig für die Erreichbarkeit mittels Hochbahn ab Bahnhof Gampel-Steg vorgeschlagen. Diese führt zum westlichen Mobilitätshub und knüpft dort an eine Pendelbahn in Richtung Hochtann an. Einen weiteren Anteil der Zupendelnden soll – insbesondere in der ersten Etappe – via Bus-Shuttle ähnlich dem «Lonza-Link» zugeführt werden, welcher zwischen SteNiGa, dem Bahnhof Gampel-Steg und Visp verkehren soll.

Der Beitrag von Team 02 zeichnet sich insbesondere auch durch seine Aussagen zu künftigem Infrastrukturbedarf in den drei umliegenden Gemeinden bei einer Entwicklung in der aufgezeigten Dimension auf: Neben einem gesteigerten Wohnraumbedarf für zusätzliche Einwohnende im Umfang von 3-6'000 zusätzlichen Einwohnenden werden zusätzliche Angebote des täglichen Bedarfs, Bildung oder Freizeit nachgefragt sein.



Abbildung 15: Bebauungskonzept mit städtebaulichen Typologien (Darstellung Team 03: Wüest Partner)

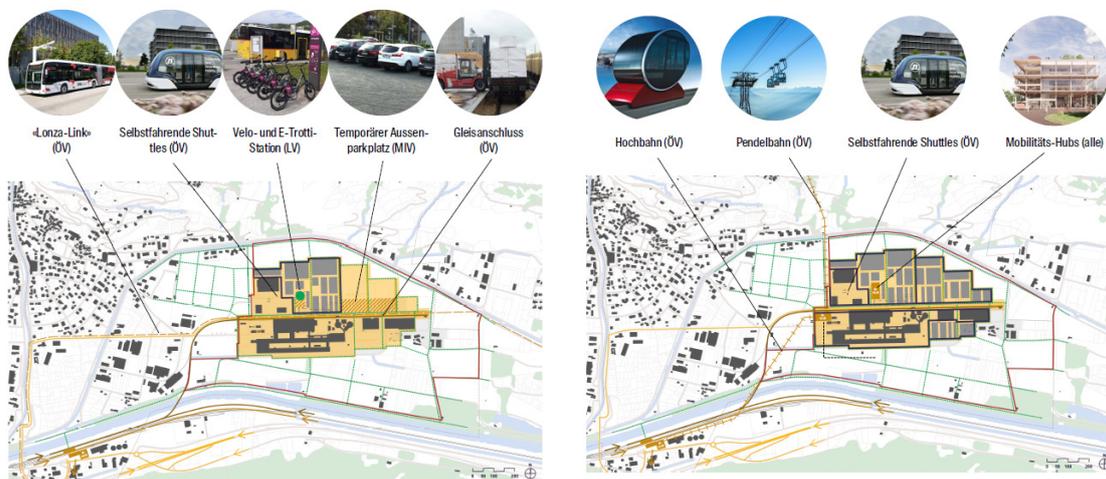


Abbildung 16: Mobilitätsangebot Etappe 1 und 2 (Darstellung Team 03: Wüest Partner)

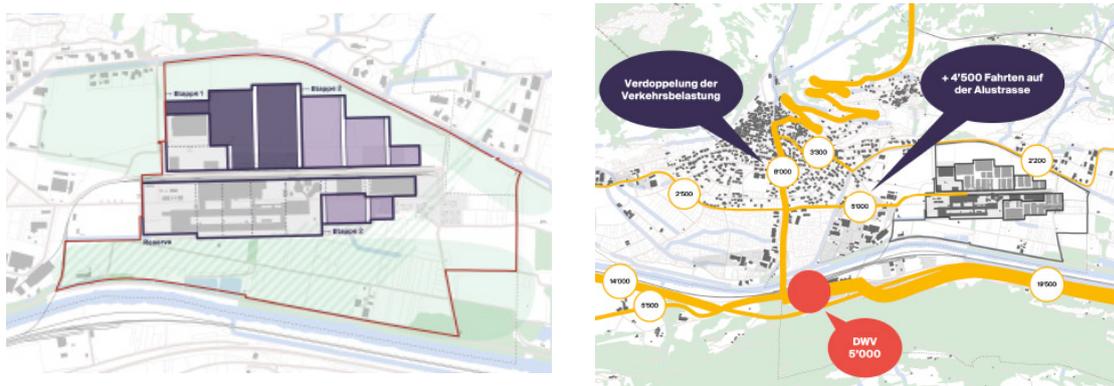


Abbildung 17: Umsetzung in zwei Etappen (Darstellung Team 03: Wüest Partner) Abbildung 18: MIV-Verkehrsbelastung in den Gemeinden nach Etappe 2 (Darstellung Team 03 Wüest Partner)

Würdigung

Der vorliegende Beitrag stellt mit seiner vertieften Auseinandersetzung mit einem möglichen zweiten Life-Science-Cluster im Oberwallis am Standort SteNiGa eine fundierte Grundlage hinsichtlich der Positionierung des Areals dar und gibt wichtige Hinweise zu den Vor- und Nachteilen einer entsprechenden Entwicklung. Die vertiefte und detaillierte Auslegeordnung zu den Anforderungen eines Life-Science-Cluster zeugt von einer präzisen und fundierten Auseinandersetzung mit der angepassten Aufgabenstellung. Der Beitrag ist für die Diskussion über die Konsequenzen eines neuen Life-Science-Clusters für die umliegenden Gemeinden hinsichtlich Bevölkerungsentwicklung, Infrastrukturangebot und Verkehrsnetz von grosser Bedeutung. Gleichzeitig kann über die im räumlichen Konzept aufgezeigten Dichten und Kubaturen bei

Unterbringung der geforderten Flächen und Arbeitsplatzdichten die Diskussion über die Verträglichkeit im weiteren Prozess geführt werden, auch wenn diese im Gegensatz zur anderen Aspekten nur sehr holzschnittartig aufgezeigt wurde.

Neben den möglichen Dichten und Kubaturen bei einer Unterbringung der geforderten Flächen innerhalb des Perimeters von SteNiGa sind die weiteren Aussagen in Bezug auf die Auswirkungen einer solchen Entwicklung von grossem Interesse: Welche Konsequenzen die Schaffung eines Life-Science-Clusters für die umliegenden Gemeinden hinsichtlich Bevölkerungsentwicklung aber auch Infrastrukturangebot und Verkehrsnetz hätte.

Mit dem zwar sehr groben Freiraumansatz, welcher den Fokus auf einen grünen Gürtel um die ZAÖL legt, hebt sich das Konzept von Team 03 von den beiden übrigen Beiträgen ab, lässt aber dennoch Potenzial für eine Kombination einzelner Elemente.

Des Weiteren leistet der Beitrag von Team 03 um Wüest Partner einen wertvollen Beitrag in Bezug auf mögliche künftige Organisationformen mit unterschiedlich starkem Grad an Abgabe der Eigentumsrechte. Diese stellen eine wichtige Grundlage für einen späteren Aushandlungs- und Findungsprozess zwischen den beteiligten Akteuren dar.

Zusammensetzung des Teams

| | |
|---|--|
| Raumentwicklung (Federführung) Schlüsselpersonen | Wüest Partner AG Dr. Anne Mikoleit Lisa Neuenschwander |
| Städtebau Schlüsselperson | Salewski Nater Kretz Christian Salewski |
| Positionierung Schlüsselperson | acasa Immobilien-Marketing GmbH Benny Ruhstaller |
| Mobilität Schlüsselperson | Denkfabrik Mobilität Heinz Vögeli |

1.4 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Beiträge

1.4.1 Gemeinsamkeiten

Wesentliche Übereinstimmungen der Konzepte sind:

- Die drei Beiträge bauen auf den **bestehenden Strukturen** auf und beziehen den baulichen Bestand mehrheitlich mit ein.
- Das **Yellowfield** wird als langfristige Reserve für die NEAT freigehalten und nicht als bauliche Reserve für kurz- bis mittelfristige Entwicklungen vorgesehen; Nutzung als erweiterter Landschaftspark resp. grüner Gürtel um das Areal
- Weiterentwicklung der **kommunalen Gewerbegebiete** für lokales Gewerbe mit nur indirekten Bezug zum Hauptareal; keine starke Steuerung der Entwicklung
- Das **Rückgrat** ist bei Team 02 und 03 zentraler Aspekt des städtebaulichen Konzepts und liegt auf der zentralen Achse innerhalb des heute geschlossenen Werkgelände der Constellium.
- Empfehlung einer Entwicklung ohne **Rottudornabrigga** durch alle drei Teams; einzig Team 02 zeigt die Erschliessung über die Brücke in mittlerer Etappe (Szenario 1 – kurzfristig) auf
- Keine /wenig vertiefte Aussagen zur Erreichbarkeit des Areals mittels **Fuss- und Veloverkehr**
- Wenig vertiefte Aussagen zur **Parkierung**
- **Bahnhof und Bahnhofsumfeld** bei Team 01 und 02: Bauliche Entwicklung und Umbau zu Knotenpunkt; Stadteingang / Identifikationsraum; Fokus auf Dienstleistung und Bildung
- Zwischenraum Siedlung-Industrie / Areal **Hallenbad** mit Fokus Sport und Freizeit bei Team 01 und 03 vorgesehen

1.4.2 Unterschiede

In diesen Punkten verfolgen die Beiträge unterschiedliche Ansätze:

- **Nutzungspositionierung** LifeScience (Team 03) vs. Zirkulär (Team 02) vs. offene Positionierung (Team 01)
- Unterschiedliche Aussagen über die quantitative Entwicklung der umliegenden **Gemeinden**.
- Unterschiedlicher Umgang mit der aus Sicht Gemeinden problematischen **Haupterschliessung via Alustrasse**: Neue Alustrasse und Signalisationsvorschläge bei Team 01; Rottudornabrigga als spätere Erschliessungsmöglichkeit bei Team 02; keine Anpassung am Haupterschliessungssystem bei Team 03
- Die Haupterschliessung des Areals für den MIV und den strassengebundenen Transport erfolgt bei Team 01 über die «**Neue Alustrasse**», welche weiter südlich ab der Bahnhofsstrasse abzweigt und somit die Bahnhofsstrasse sowie die Alustrasse durchs Wohngebiet von Verkehr entlastet.
- Im Gegensatz zu den **arealinternen Erschliessungen** bei Teams 02 und 03 schlägt Team 01 eine Erschliessung via einer **neuen "Nordstrasse vor"**, welche das Firmengelände Constellium erst in späterer Etappe zur Schliessung des Loops durchquert; solange das Areal geschlossen funktionieren soll, erfolgt die Erschliessung via neue Nordstrasse.
- **Gewerbegebiet Niedergesteln** bei Team 01 als Teil von SteNiGa gedacht mit Anschluss via Galdi
- Bei Team 03 dient der **Bahnhof Gampel-Steg** in erster Linie als Umsteige- und Knotenpunkt. Es ist keine bauliche Entwicklung vorgesehen; Aufwertung und Modernisierung der Infrastruktur.
- Das am Siedlungsrand liegende **Siedlungsgebiet** in Steg wird bei Team 02 als Reallabor "Zirkuläres Bauen" vorgesehen. Zwischen dem Siedlungs- und dem Industriegebiet kommt ein reduzierter Grünpuffer und Sport- und Spiel, Aus- und Weiterbildung angrenzend ans Industriegebiet zu liegen.

- **Zwischenraum Siedlung und Industrie:** Story "Puffer zwischen Siedlungs- und Industriegebiet" bei Teams 02 und 03; «verbindender Ort durch Sportangebote für verschiedene Nutzende» bei Team 01
- Einzig im Beitrag von Team 01 werden Teilflächen der kommunalen Gewerbegebiete zur **Auszonung** vorgesehen. Die anderen Beiträge machen keine Aussagen zur Dimensionierung der kommunalen Gewerbeflächen.

1.5 Erkenntnisse der Testplanung

Die Konzepte der drei Teams haben mögliche Entwicklungen für das Gebiet SteNiGa aufgezeigt. Sie stellen die räumliche und verkehrliche Entwicklung, sowie mögliche städtebauliche Strukturen in den Vordergrund zeigen – mit ihren Unterschieden – ähnliche Chancen und Herausforderungen einer Entwicklung der ZAÖI auf.

Es hat sich gezeigt, dass die Frage der Entwicklung der Zone von kantonaler Bedeutung auf grundsätzlicher Ebene diskutiert werden muss. Die Erkenntnisse gehen daher teilweise weiter als die Beiträge der Teams.

Konzepte für eine kompakte bauliche Entwicklung der ZAÖI liegen vor

Die Beiträge der Teams zeigen nachvollziehbar auf, dass eine Entwicklung der noch freien Flächen in ein dichtes und attraktives Gewerbe- und Industriegebiet möglich ist. Ebenso liefern sie Ideen, wie der Übergang zwischen den Neuentwicklungen und dem Bestand funktionieren könnte. Alle drei Vorschläge streben eine kompakte Entwicklung des Gebiets an und liefern Ansätze, wie dies gelingen könnte. Ebenso stellen sie die Bedeutung der städtebaulichen Qualität und der Freiräume in den Vordergrund. Die Entwürfe können daher – wenn auch mit Einschränkungen – als gute Grundlage für eine allfällige Entwicklung der ZAÖI SteNiGa gesehen werden.

Die verkehrliche Erschliessung bestimmt die Zukunftsfähigkeit der Entwicklung und ist noch nicht geklärt

Die Ergebnisse der Testplanung zeigen deutlich, dass die verkehrliche Erschliessung der Schlüssel für eine nachhaltige Entwicklung des Industriegebiets ist. Sie bestimmt, welche Auswirkungen eine allfällige Entwicklung des Areals auf die umliegenden Gemeinden und das Verkehrssystem hat. Die Testplanung hat gezeigt, dass die Rottudornabrigga nur durch Verkehrszahlen nicht zu rechtfertigen ist. Gleichzeitig stösst die bestehende Erschliessung über die Alustrasse weiterhin auf Widerstand, da der zu erwartende Verkehr nahe der Wohngebiete der Gemeinde Steg-Hohtenn durchgeleitet würde. Eine Verlegung der Alustrasse scheint ein vielversprechender Kompromiss zu sein, muss aber noch weiter geprüft werden.

Die Testplanungsergebnisse und die Diskussionen machen deutlich, dass die zu erwartende verkehrliche Entwicklung eine ZAÖI mehrheitlich durch den ÖV und durch Fuss- und Veloverkehr erfolgen soll, um eine autoorientierte Entwicklung zu verhindern. Die Lage der Industriezone SteNiGa ist hierfür nicht optimal. Ebenso überzeugen die Vorschläge der Teams für die Verbindung der Industriezone mit dem Bahnhof noch nicht.

Eine Entwicklung der Industriezone SteNiGa als ZAÖI hätte weitreichende Folgen für die Entwicklung der drei Gemeinden

Mit zunehmender Dauer der Testplanung wurde immer deutlicher, dass eine allfällige Entwicklung der Industriezone SteNiGa als ZAÖI weitreichende Folgen für die Entwicklung der drei Gemeinden haben würde. Je nach Anzahl der geschaffenen Arbeitsplätze ist damit zu rechnen, dass sich die Bevölkerung der drei Gemeinden im maximalen Fall verdoppelt. Die Konsequenzen einer solchen Entwicklung sowohl für die Siedlungsentwicklung als auch für den Charakter der drei Gemeinden wurden zwar diskutiert, mögliche Auswirkungen sind aber durch die Teambeiträge noch nicht klar sichtbar gemacht worden. Die Testplanung hat gezeigt, dass eine solche allfällige Entwicklung von den drei Gemeinden aktiv angenommen und auch begleitet werden muss.

Ein Nutzungsprofil für die ZAÖI ist wichtig, aber noch nicht bestimmt.

Die Beiträge der Teams stellen einige mögliche Nutzungsprofile für die Entwicklung der ZAÖI zur Diskussion. Es hat sich aber gezeigt, dass sich noch kein Nutzungsprofil für die allfällige Entwicklung durchsetzen konnte. Die Diskussionen machten auch deutlich, dass es von Vorteil sein könnte, das Industriegebiet SteNiGa mit einer bestimmten Nutzungsausrichtung zu entwickeln, um einen attraktiven Standort schaffen und Synergien gemeinsamer Einrichtungen nutzen zu können.

Die vom Team 03 geprüfte Entwicklung eines weiteren, eigenständigen LifeScience-Clusters im Gebiet SteNiGa stellt eher keine Option dar. Dies liegt vor allem in der schwierigen verkehrlichen Erschliessung und der durch die möglichen Arbeitsplatzzahlen noch grösseren Auswirkungen für die Entwicklung der drei Gemeinden. Das bedeutet jedoch nicht, dass ein mögliches Nutzungsprofil nicht mit dem bestehenden LifeScience-Cluster in Visp verbunden sein kann.

Die Entwicklungen rund um den Bahnhof Gampel-Steg ist möglicherweise von grösserer Bedeutung als ursprünglich gedacht.

Alle Teams schlagen am Bahnhof Gampel-Steg einen Mobilitätshub vor, der für die Erschliessung der ZAÖI SteNiGa von grosser Bedeutung ist. Die Vorschläge des Teams 01 rund um den Bahnhof die Entwicklung eines Arbeitsgebiets anzustossen, wurden kontrovers diskutiert. Als Ort, welcher vom ÖV als auch von der Autobahn bestens erschlossen ist, bietet der Raum um den Bahnhof ein Potenzial für die Entwicklung gut erschlossener Arbeitsplätze, welcher möglicherweise eine grössere Bedeutung hat als ursprünglich angenommen. Dies gilt auch für die Flächen nördlich der Rhone, die nur teilweise eingezont sind.

Die Abgrenzung sowie die Kriterien der Entwicklung für die ZAÖI SteNiGa sind entscheidend für die weitere Entwicklung

Die Frage, welche Ausdehnung die ZAÖI hat und welche Regeln für ihre Entwicklung gelten, muss für das weitere Vorgehen zwingend geklärt werden. Es hat sich gezeigt, dass vor allem das Wissen über die Rahmenbedingungen der Entwicklung einer ZAÖI, sowohl für die Erarbeitung der Empfehlungen als auch für die weiteren Planungsschritte zwingend notwendig ist. Da sich die parallele Erarbeitung der Kriterien durch den Kanton verzögert, wurde die Formulierung der Empfehlungen deutlich erschwert.

Dies ist nicht nur für die Entwicklung des Kerns der Industriezone SteNiGa relevant, sondern auch für die Frage nach der Entwicklung der weiteren Gewerbe- und Industriezonen in den drei Gemeinden. Angesichts der Verpflichtung des Kantons, mehrere hundert Hektar Gewerbezone auszuweisen, besteht für die drei Gemeinden weiterer Klärungsbedarf, der durch die Beiträge der Teams noch nicht vollständig aufgezeigt werden konnte.

2 Empfehlungen des Begleitgremiums

2.1 Vorbemerkung

Die folgenden Empfehlungen sind das Ergebnis der Diskussion anlässlich der Empfehlungsklausur vom 18. und 19.12.2023. Sie basieren auf den Erkenntnissen der drei Teambeiträge und der Diskussion des Begleitgremiums. Sie sind zuhanden der Projektträgerschaft bestehend aus dem Kanton Wallis und den drei Gemeinden Steg-Hohtenn, Niedergesteln und Gampel-Bratsch formuliert.

Die Empfehlungen sind als fachliche Empfehlungen zu verstehen. Ausgangspunkte sind die Einschätzungen der vier fachlichen Expertinnen und Experten, die mit den Interessen und Vorbehalten der zahlreichen direkt betroffenen Akteurinnen und Akteure abgeglichen wurden. Dieser Abgleich fiel nicht immer leicht, da die Interessen der Beteiligten und Betroffenen sehr unterschiedlich sind und die möglichen Entwicklungen teilweise massive Auswirkungen für einzelne haben. Aus verschiedenen fachlichen Erkenntnissen und zum Teil widersprüchlichen Positionen wurden auch Prüfaufträge für den weiteren Verlauf der Planungen formuliert.

Bei der Beurteilung der Empfehlungen muss berücksichtigt werden, dass die Kriterien für den Umgang mit der ZAÖI zum Zeitpunkt der Formulierung noch nicht vorlagen. Auch aus diesem Grund gehen die formulierten Empfehlungen über die Beiträge der Entwurfsteams hinaus, da sie klären sollen, ob und unter welchen Bedingungen die Entwicklung der Industriezone SteNiGa als ZAÖI zielführend ist. Daher Sie sind der Anknüpfungspunkt für einen weiteren Prozess der interdisziplinären Zusammenarbeit und der gemeinsamen Lösungsfindung, der explizit auch die allfälligen wirtschaftlichen Folgen für einzelne Akteure beinhalten soll.

Grundvoraussetzung für die Entwicklung einer ZAÖI SteNiGa ist es, dass eine gemeinsame Vorstellung bzw. eine klare Vision über die Zukunft des Talbodens der drei Gemeinden entwickelt ist. In jedem Fall braucht es bezüglich Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets kantonaler Bedeutung eine kooperativen Planung um weiter vorwärtsgehen.

Die derzeitige Eignung des Gebiets besteht vor allem in seiner grossen zusammenhängenden Fläche – demgegenüber steht die Schwierigkeit, das Gebiet mit dem ÖV sowie der aktiven Mobilität zu erschliessen. Dies gilt als Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung eines solchen Arbeitsplatzgebietes. Die Herausforderungen zur Entwicklung der Flächen als ZAÖI sind gross und können nur gemeinsam durch Kanton, Gemeinden und Grundeigentümerschaften bewerkstelligt werden. Der Wille zur Entwicklung dieses Arbeitsgebietes wie auch zur damit einhergehenden Entwicklung des Siedlungsgebietes der Gemeinden muss daher von allen Beteiligten gemeinsam getragen und von der Bevölkerung gestützt werden.

2.2 Grundsätze der Entwicklung

Die folgenden Grundsätze der Entwicklung, welche sich aus den diversen Diskussionen und Erkenntnissen der Testplanung ergeben, fassen die fachliche Meinung und Empfehlungen der Experten und Verfahrensleitung in sieben Grundsätzen zusammen, die die Entwicklung rund um die Industriezone SteNiGa zukünftig lenken sollen. Sie gehen weitgehend vom Szenario 1 aus, wie im Kapitel 1.6 beschrieben. Die Grundsätze zielen auf eine nachhaltige Entwicklung der drei

Gemeinden sowie der bestehenden Potenziale des Standorts ab. Ziel ist, dass die Grundsätze gemeinsam von allen Beteiligten getragen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten beachtet werden.

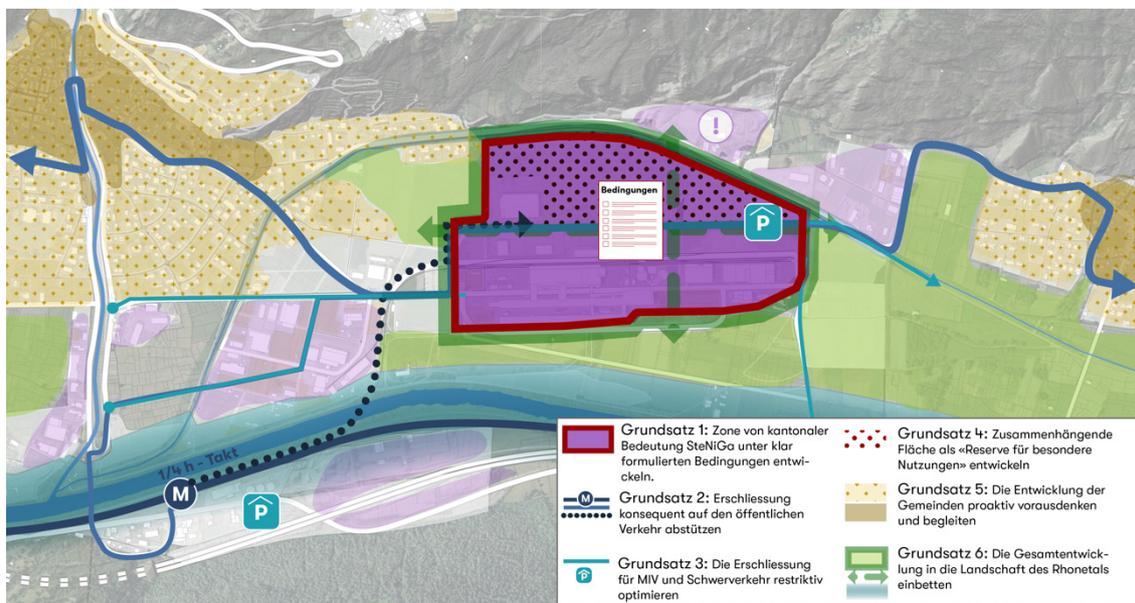


Abbildung 19: Grafische Illustration der Grundsätze 1-6 der Entwicklung – Vereinfachte Darstellung; es gilt das geschriebene Wort.

1. Die «Zone von kantonalen Bedeutung» SteNiGa unter klar formulierten Bedingungen entwickeln.

Die bestehende ZAÖI wird aufgrund ihrer grossen zusammenhängenden und eingezonten Fläche sowie der bestehenden Infrastrukturen anerkannt. Insbesondere bei einer Entwicklung mit einer hohen Arbeitsplatzdichte besteht aber die Gefahr einer hohen Belastung der umliegenden Gemeinden. Um Fehlentwicklungen zu vermeiden, ist die Entwicklung der unbebauten Flächen der Zone von kantonalen Bedeutung an Bedingungen zu knüpfen. Diese sind von der öffentlichen Hand zu formulieren und betreffen insbesondere die Nutzung sowie die verkehrliche Erschliessung. Gleichzeitig ist eine Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungen zu gewährleisten.

2. Die Erschliessung der ZAÖI konsequent auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abstützen

Um eine nachhaltige Entwicklung der ZAÖI zu ermöglichen und die Gemeinden vor einer massiven Zunahme des MIV zu schützen, ist die verkehrliche Erschliessung der Industriezone SteNiGa konsequent auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr abzustützen. Rückgrat der Erschliessung ist die Bahn mit einem verdichteten Takt. Der MIV und insbesondere die Parkierung ist möglichst restriktiv zu behandeln, da sonst davon auszugehen ist, dass der öffentliche Verkehr nicht angenommen wird.

3. Die Erschliessung für MIV und Schwerverkehr optimieren ohne Fehlanreize zu schaffen

Für den MIV und insbesondere den Schwerverkehr ist die Zufahrt zur Industriezone zu optimieren. Dazu sind die vorliegenden Erschliessungsoptionen auf der Strasse zu erweitern und vorurteilsfrei gegeneinander abzuwägen. Ziel muss es sein, eine Erschliessung

sicherzustellen, die keine Fehlanreize für eine MIV-orientierte Entwicklung schafft, zu einer möglichst geringen Beeinträchtigung der Anwohnenden führt und gleichzeitig unter den bestehenden finanziellen Rahmenbedingungen machbar ist. Dabei ist auch eine etappierte Entwicklung anzudenken. Ebenso ist der bestehende Gleisanschluss für einen möglichst grossen Anteil der Logistik zu nutzen und dessen Kapazitäten zu optimieren.

4. Zusammenhängende Fläche als „Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI«entwickeln

Die Grösse der zusammenhängenden verfügbaren Fläche der Industriezone SteNiGa ist nur dann von Vorteil, wenn diese als Ganzes entwickelt werden kann. Daher ist ein Grossteil der heute unbebauten Industriezone als „Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI« zu entwickeln und als Ganzes oder in möglichst grossen Teilen an geeignete Investoren und Betriebe abzugeben. Hierfür ist ein Nutzungsprofil zu entwickeln, eine geeignete und schnell handlungsfähige Organisation zu etablieren und die Finanzierung für notwendige Vorinvestitionen zu sichern. Ein Teil der soll Fläche für kurzfristige Entwicklungsmöglichkeiten verfügbar gemacht werden. Ebenso sollen sich die ansässigen Betriebe auf ihren Flächen weiterentwickeln können.

5. Die Entwicklung der Gemeinden proaktiv vorausdenken und begleiten

Die zu erwartende Arbeitsplatzentwicklung wird weitreichende Konsequenzen für die Entwicklung der drei Gemeinden haben. Durch das zu erwartende drastische Einwohnerwachstum ist davon auszugehen, dass sich der Charakter der drei Gemeinden ändern wird. Um diese Konsequenzen ohne einen massiven Flächenzuwachs aufzufangen, ist die Entwicklung proaktiv anzugehen. Dazu sind Entwicklungskonzepte für die drei Gemeinden zu erarbeiten, die auf Basis der Innenentwicklung verdichtete Typologien und die Anpassung der sozialen Infrastrukturen ausloten müssen. Diese Konzepte sollten mit der Agglomeration koordiniert und schliesslich in den formalen Dokumenten wie ZNP und ikRP verankert werden.

6. Die Gesamtentwicklung in die Landschaft des Rhonetals einbetten

Die Industriezone SteNiGa und ihr Umfeld stellen einen der wenigen Orte im Talboden des Rhonetals dar, der in grossen Teilen noch unbebaut ist. Die Gesamtentwicklung ist darauf auszurichten, dass sie konsequent in die Landschaft eingebettet wird. Dies hat zur Folge, dass die Entwicklung der ZAÖI möglichst kompakt gehalten werden soll und Freiraumverbindungen in Längs- und Querrichtung zu erhalten und neu zu schaffen sind. Eine solche Entwicklung dient nicht nur der Landwirtschaft und der Biodiversität, sondern auch der Erholung und Qualität des Standortes. In diesem Sinne ist die bevorstehende Rhonekorrektur zu integrieren.

7. Die ZAÖI gemeinsam entwickeln

Die beschriebenen Grundsätze sind als integrale Bedingungen zu verstehen unter denen eine Entwicklung der Industriezone SteNiGa funktionieren kann und sinnvoll erscheint. Um diese Bedingungen zu erfüllen, müssen alle Beteiligten bereit sein, sich gemeinsam einer nachhaltigen Entwicklung zu verschreiben und gemeinsam an der Umsetzung der ZAÖI SteNiGa zu arbeiten. Dies bedingt auch, dass nun folgende Abklärungen und Entscheidungen von den Beteiligten im Sinne einer gemeinsamen Entwicklung zu treffen sind, die auch die bestehenden Betriebe mit einschliesst. Es wird auch anerkannt, dass der Status als ZAÖI die sicherste Möglichkeit darstellt, die bestehenden unbebauten Arbeitszonen im heutigen Umfang zu erhalten.

3 Die Empfehlungen im Einzelnen

In den folgenden Abschnitten werden die Empfehlungen im Einzelnen wiedergegeben. Aus verschiedenen fachlichen Erkenntnissen und zum Teil widersprüchlichen Positionen wurden Prüfaufträge für den weiteren Verlauf der Planungen formuliert oder Hinweise gegeben welche Beiträge in die laufenden Planungen einfließen können. Sie gliedern sich in drei Abschnitte:

1. Umgang mit der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung SteNiGa (3.1)
2. Verkehrlichen Erschliessung (3.2)
3. Entwicklung der Gemeinden (3.3)

Aufbau der einzelnen Empfehlungen

Die einzelnen Empfehlungen sind nach dem folgenden Schema aufgebaut:

| | |
|---|---|
| Einleitungstext | <i>In einem Einführungstext wird die Empfehlung zusammengefasst und wichtige Begründungszusammenhänge geliefert.</i> |
| Abbildung | <i>Die Abbildung illustriert und verortet die wesentlichen Inhalte der Empfehlungen.</i> |
| Empfehlungen | <i>Die hier aufgeführten Punkte stellen die Empfehlungen zur Entwicklung von SteNiGa dar. Werden konkrete Vorschläge eines Teams empfohlen, werden diese genannt.</i> |
| Zu prüfende/zu beachtende Aspekte | <i>Die zu prüfenden und zu beachtenden Aspekte stellen Begleitinformationen dar, die für die Einordnung der Empfehlungen wichtig sind. Dies können noch zu klärende Fragen, Hinweise auf zu beteiligende Akteurinnen und Akteure oder zu Gegebenheiten, die bei einer Umsetzung zu beachten sind, sein.</i> |
| Weiteres Vorgehen/ | <i>Wo sinnvoll werden Empfehlungen zum weiteren Vorgehen gemacht. Diese zeigen auf, welche möglichen nächsten planerische Schritte sinnvoll wären, welche Entscheidung zu treffen und welche Akteurinnen und Akteure zu beteiligen sind.</i> |
| Dokumentation abweichender Meinungen | <i>Wenn nötig, werden abweichende Meinungen zu den formulierten Empfehlungen dokumentiert.</i> |

3.1 Umgang mit der ZAÖI SteNiGa

Die Industriezone SteNiGa stellt durch ihre grosse zusammenhängende Fläche ein Potenzial für die Entwicklung als ZAÖI für das Oberwallis dar. Ob eine sinnvolle und in allen Belangen nachhaltige Entwicklung möglich ist, hängt davon ab, ob es gelingt, wertschöpfungsintensive, respektive arbeitsplatzintensive Betriebe anzusiedeln und gleichzeitig die Bedingungen zu schaffen, um das Areal, ohne eine massive Zunahme des MIV zu erschliessen. Daher können die Empfehlungen zum Umgang und der Widmung der Industriezone SteNiGa nicht für sich betrachtet werden, sondern sind an integrale Bedingungen zu koppeln, die in den Abschnitten

3.1 - 3.3 formuliert sind. Gleichzeitig sind die formulierten Empfehlungen als Ergebnis eines Abwägungsprozesses zwischen der fachlich besten Lösung sowie den Interessen der Gemeinden und der Grundeigentümerschaften zu verstehen.

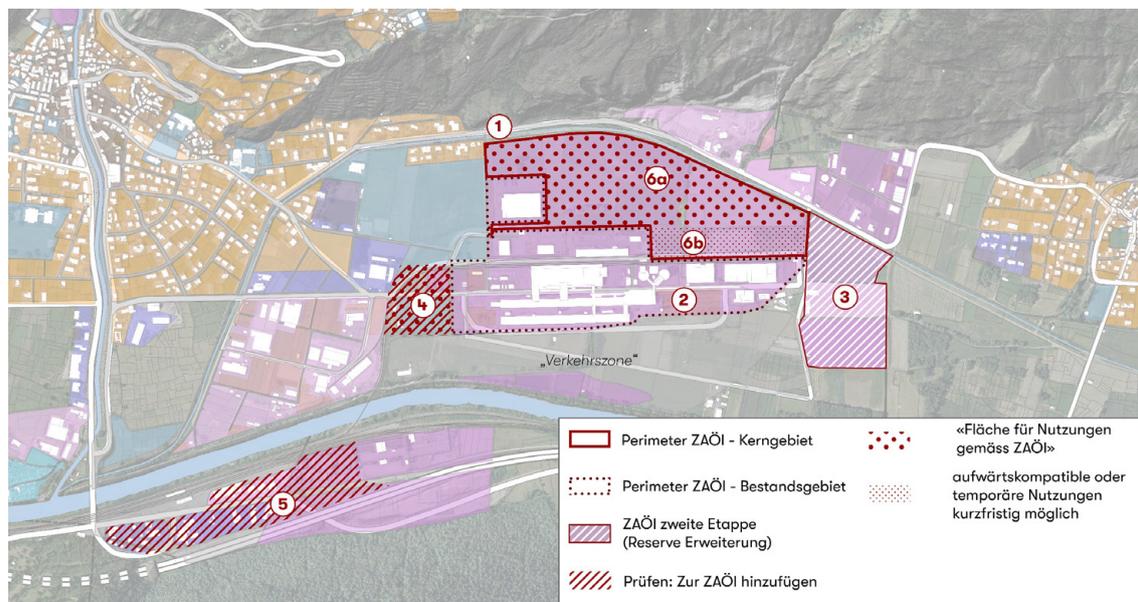


Abbildung 20: Grafische Illustration der Empfehlungen zum Umgang mit der ZAÖI SteNiGa (Zonen mit Aktivitäten von öffentlichem Interesse von kantonaler Bedeutung - ZAÖI) – es gelten die geschriebenen Empfehlungen. [Die Nummern verweisen auf einzelne Empfehlungen]

3.1.1 Perimeter der ZAÖI

- Empfehlungen**
- Es wird empfohlen, das Gebiet der Industriezone unter den in den Abschnitten 3.1 – 3.3 formulierten Bedingungen sowie den zu erarbeitenden kantonalen Kriterien weiterhin als ZAÖI zu behandeln.
 - Es wird empfohlen, alle unbebauten Flächen der Industriezone SteNiGa als ZAÖI zu definieren, um die koordinierte Entwicklung einer möglichst grossen zusammenhängenden Fläche zu ermöglichen (Abbildung 20, 1). Hierbei soll zwischen sofort entwickelbaren Arealen und einer «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI», unterschieden werden (Abbildung 20, 6a und 6b und Abschnitt 3.1.3).
 - Zusätzlich dazu wird empfohlen, das Gebiet rund um den Bahnhof Gampel-Steg zum Perimeter der ZAÖI hinzuzufügen, da dieses nachweislich am besten durch den ÖV und den MIV erschlossen (Abbildung 20, 5) und für die Gesamtentwicklung der Zone von kantonaler Bedeutung von entscheidender Bedeutung ist.
 - Auf den Flächen östlich der Hotestadlastrasse (Spizi Matte, Altlessler & Vordermoos) im Eigentum der beiden Burgergemeinden Steg und Niedergesteln wird empfohlen, diese als zweite Etappe der ZAÖI zu behandeln. (Abbildung 20, 3).
 - Es wird empfohlen, die bestehenden Betriebe als «Bestandsgebiet der ZAÖI» zu definieren (Abbildung 20, 2). In diesem Gebiet ist die Weiterentwicklung der bestehenden Betriebe ohne kantonale Kriterien garantiert.
-
- zu prüfende/ zu beachtende Aspekte**
- Die hier formulierten Empfehlungen sind abhängig von der Überprüfung des Standortes durch die Arbeitsgruppe des kantonalen Arbeitsflächenmanagements.

| | |
|--------------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu prüfen, ob die Arbeitszone kantonaler Bedeutung südlich und evtl. nördlich der Alustrasse auf die bisher als Sportfeld genutzten Flächen ausgeweitet werden kann, um die Entwicklung näher zum Bahnhof Gampel-Steg zu bringen (Abbildung 20, 4). Dazu sind alternative Standorte für den Parkplatz der Constellium sowie das bestehende Fussballfeld zu finden. Eine solche Entwicklung bedingt aber den Abtausch mit bestehenden Arbeitszonen. - Entwicklung der Flächen östlich der Hotestadlastrasse (Spizi Matte, Altleesser & Vordermoos) sind in besonderem Masse von der Klärung der verkehrlichen Erschliessung abhängig. Insbesondere bei den Flächen im Vordermoos ist daher zu prüfen, ob sie als Tauschmasse für eine Entwicklung an anderen Orten zur Verfügung stehen, da sie zusätzlich vom geplanten Westast des Lötschberg Basistunnels durchschnitten wird. - Um eine koordinierte Entwicklung der gesamten Zone sicherzustellen, ist zu prüfen, was mit den Flächen im Bestandsgebiet bei einer Besitzstands- oder einer Nutzungsänderung geschieht. Im Sinne einer ganzheitlichen Entwicklung wird aus fachlicher Sicht empfohlen, dass diese dann der ZAÖI zufallen. |
| weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> - Für die weiteren Schritte ist die Bestätigung der Industriezone SteNiGa als ZAÖI durch die Arbeitsgruppe des Kantons zum Arbeitszonenmanagement eine Grundvoraussetzung für die weitere Entwicklung. Die Standortgemeinden und Grundeigentümerschaften können diesen Prozess unterstützen, indem sie ein klares Bekenntnis zur gemeinsamen Entwicklung einer ZAÖI abgeben. |
| Dokumentation abweichender Meinungen | <ul style="list-style-type: none"> - Aus Sicht der Fachexpert:innen wäre die Verlegung der ZAÖI in Richtung Bahnhof Gampel-Steg eine zu prüfende Option gewesen. Diese würde die Erreichbarkeit mit dem ÖV markant verbessern und die Auswirkungen des MIV auf die Gemeinde Steg-Hohtenn minimieren. Diese Forderung wurde Aufgrund der Interessen der Grundeigentümerschaften und der Gemeinden verworfen. - Die Grundeigentümerschaften lehnen die Definition der ZAÖI und die Kopplung an die Kriterien des kantonalen Arbeitszonenmanagements des Kantons als Einschränkung in das Grundeigentum ab. |

3.1.2 Profilierung und Konsequenzen für die Ansiedlung von Betrieben

| | |
|--------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Der ZAÖI entsprechend wird empfohlen, die Industriezone SteNiGa für Betriebe mit einer hohen Wertschöpfung zu reservieren. Ebenso wird empfohlen, das Arbeitsplatzpotenzial der Zone auszuschöpfen. Mit dem Grundsatzentscheid für die Entwicklung der ZAÖI sind Kriterien für die Ansiedlung von Betrieben zu formulieren. Die Erarbeitung einer Vision ist entscheidend, um die Entwicklung anzustossen. Daher wird empfohlen, dass die Eigentümerschaft mit dem Kanton und den Gemeinden eine Entwicklungsvision skizziert. |
| Empfehlungen | <ul style="list-style-type: none"> - Auch wenn von Teams Vorschläge gemacht wurden, können zum heutigen Zeitpunkt noch keine Branchen oder Betriebe empfohlen oder explizit ausgeschlossen werden. Dennoch sollte die Entwicklung des Gebiets mit einer spezifischen Profilierung vorangetrieben werden, um den Standort bestmöglich zu nutzen. - Die vielen Diskussionen haben gezeigt, dass eine geeignete Form der Kooperation von Kanton, Gemeinden und Grundeigentümern zu finden ist. Innerhalb derer kann die gemeinsamen Kommunikations- und Vermarktungsanstrengungen, sowie die Organisation der Entwicklung der ZAÖI betrieben werden. |

| | |
|---|--|
| <p>zu prüfende/ zu beachtende Aspekte</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Von den Teams wurden ein Potenzial von 3000-5000 AP ermittelt. - Folgende Kriterien wurden von den externen Experten vorgeschlagen, die für die Entwicklung der ZAÖI Steniga geprüft werden sollten: <ul style="list-style-type: none"> - Neuansiedlungen erfüllen die zu formulierenden Vorgaben für die geforderte Arbeitsplatzdichte (Kriterien des ESP Altdorf, Kanton Uri geben folgende Spannweite an: von 30m² pro Dienstleistungsarbeitsplatz bis zu 100m² pro Industriearbeitsplatz). Klärung des Umgangs mit «unterstützenden» Betrieben und Dienstleistern wie bspw. Logistiker, die den geforderten Dichte- und AP-Vorgaben nicht entsprechen. - Ansiedlungen und Erweiterungsprojekte auf der Fläche erfüllen ein direktes und indirektes Ertragspotenzial für die öffentliche Hand (im Sinne von Steuereinnahmen juristischer/natürlicher Personen, andere Entgelte für Ressourcen etc.) - Die Nutzungen produzieren positive Effekte für die Adressbildung im Areal und für die volkswirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden und der Region - Massnahmen zur Erschliessung für MIV, Schwerverkehr und Langsamverkehr (siehe Empfehlungen 3.2.) müssen vorgängig geklärt sein. - Für die noch vorzunehmende Profilierung wurden vom Begleitgremium folgende Bereiche vorgeschlagen, die weiter zu prüfen sind: LifeSciences, Maschinen- und Fahrzeugbau (Präzisionstechnologie) oder Energie- und Kreislaufwirtschaft (insb. Building Technologies). - Das Team 3 («Wüest Partner») hat Organisationformen der gemeinsamen Kooperation von Kanton, Gemeinden und Grundeigentümern aufgezeigt. Es ist zu prüfen welche Organisationsform am passendsten und effektivsten für die Entwicklung ist. |
| <p>weiteres Vorgehen</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Für die weiteren Schritte sind die Kriterien für die Entwicklung der ZAÖI des kantonalen Arbeitszonenmanagements unabdingbar und Grundvoraussetzung für die weitere Entwicklung. - Zur Beschleunigung der Handlungsfähigkeit ist vorstellbar temporär beschränkte Kriterien festlegen, die im Sinne der kantonalen Strategie für Arbeitszonen sind und gelten, bis diese in Kraft ist. |
| <p>Dokumentation abweichender Meinungen</p> | <p>Aus Sicht der Grundeigentümer wird eine rasche Formulierung von Kriterien angemahnt, um die Entwicklung nicht weiter zu blockieren.</p> |

3.1.3 Entwicklung des Kernbereichs als «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI»

- | | |
|---------------------|---|
| <p>Empfehlungen</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Die Qualität von SteNiGa liegt heute in der Grösse der zusammenhängenden unbebauten Fläche als Reservezone für die Entwicklung von Industrie. Dies bedeutet, dass die Fläche für einen potenziellen grossen Investor oder eine Entwicklungsvision möglichst gesamthaft zur Verfügung stehen muss. Um diesen Standortvorteil zu erhalten, wird empfohlen, die Fläche der heutigen Planungszone als «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI» zu sichern und als zusammenhängendes Gebiet zu entwickeln (Abbildung 20, 6a). Dies bedeutet: <ul style="list-style-type: none"> - Die formelle Planung muss so weit vorangeschritten sein, dass eine Rechtssicherheit bzgl. der Bewilligungen innerhalb von 6 Monaten gewährleistet werden kann. |
|---------------------|---|

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Dazu müssen auch die Rahmenbedingungen und Kosten für die verkehrliche und technische Erschliessung geklärt und zum Teil bereits realisiert sein. - Zusätzlich zu den vorbereitenden Arbeiten ist die Fläche aktiv zu vermarkten und nach potenziellen Investoren zu suchen. - Es wird empfohlen, dass die unbebaute Fläche der ZAÖI südlich einer von Team #01 angedachten «Nordstrasse» (Abbildung 20, 6b) unabhängig von der „Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI» bereits kurzfristig entwickelt werden kann. Voraussetzung ist, dass die Nutzung eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllt: Sie verfügt über eine ausreichende Dichte, wertet den Standort auf, ist aufwärtskompatibel oder temporär. |
| zu prüfende/ zu beachtende Aspekte | <ul style="list-style-type: none"> - Die Theler AG hat im Zuge der Diskussion der Empfehlungen eine alternative Verteilung der Flächen der Kernzone vorgeschlagen (siehe Abschnitt 6.1 im Anhang). Diese ist im Zouge der weiteren Entwicklung zu prüfen und gegen die hier empfohlene Differenzierung zwischen der «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI» und den sofort entwickelbaren Flächen abzuwägen. Dabei werden folgende Kriterien als sinnvoll angesehen: <ul style="list-style-type: none"> - Grösse der «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI» sowie den sofort entwickelbaren Flächen - Flexibilität der Ansiedlung von Betrieben und der Aktivierung der Zone - Auswirkungen eines Beginns der Entwicklung am vom Bahnhof am weitest entfernten Punkt. - Allfällige Vorinvestitionen in die Erschliessung betreffen vor allem die verkehrliche Erschliessung des Areals, die heute noch nicht gegeben ist. Diese muss dafür räumlich und bezüglich ihrer Finanzierung geklärt sein. Damit einher geht die Klärung der Anschlüsse an Strom, Gas, Wasser und Abwasser. |
| weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> - Klärung der verkehrlichen Erschliessung der ZAÖI sowie der Lage der internen Erschliessungsachse (siehe Abschnitt 3.2) - Klärung des weiteren Vorgehens bezüglich der formellen Planungsschritte (siehe Abschnitt 4) |
| Dokumentation abweichender Meinungen | <ul style="list-style-type: none"> - Aus Sicht der externen Fachexpert:innen wären alle unbebauten Flächen als «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI» auszuweisen |

3.1.4 Integration des Bahnhofs Gampel-Steg und Bahnhofsumfelds in die ZAÖI

| | |
|--|---|
| Empfehlungen | <ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, den Bahnhof Gampel-Steg als Adresse und Brückenkopf für die ZAÖI zu entwickeln. Die dort anzusiedelnden Nutzungen sollen mit der Entwicklung des Kernbereichs der ZAÖI in Zusammenhang stehen (Abbildung 20, 6). Die Ansiedlung von Nutzungen mit vielen Arbeitnehmenden ist anzustreben. - Dazu ist ein Konzept zu erarbeiten, wie die Entwicklung aktiv angegangen werden kann. Die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes ist an den Ausbau der Anbindung Bahnhof-Stegerfeld zu koppeln. |
| zu prüfende/ zu beachtende Aspekte | <ul style="list-style-type: none"> - Es ist seitens Gemeinde Steg-Hohtenn und Niedergesteln zu prüfen, welche Flächen im Bahnhofsumfeld potenziell zur Verfügung stehen und wie diese mobilisiert werden können. Weiterhin ist zu prüfen, ob |

| | |
|-------------------|---|
| | <p>zusätzliche Flächen östlich des Bahnhofs durch Land- und Nutzungsabtausch verfügbar gemacht werden können.</p> <p>– Das Bahnhofsumfeld wird trotz gegenteiliger laufender Entwicklungen nicht als geeignete Wohnlage eingestuft. Um die vorhandenen Potenziale zu sichern, ist der Erwerb von Flächen durch die Gemeinde oder zu prüfen.</p> |
| Weiteres Vorgehen | <p>– Für das weitere Vorgehen wird ein Grundsatzentscheid seitens Kanton benötigt, ob das Umfeld des Bahnhofs Gampel-Steg in die ZAÖI aufgenommen werden kann und soll.</p> <p>– Die Vorschläge einer Entwicklung des Bahnhofareals des Teams 01 sind weiterzuentwickeln. Als Teil der Weiterentwicklung ist zu prüfen, welche Einrichtungen mit welchem Raumbedarf für die Entwicklung des Mobilitätshubs benötigt werden. Ebenso sind die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer zu erheben.</p> |

3.1.5 Bauliche Entwicklung der ZAÖI

| | |
|--|--|
| Vorbemerkung | <p>Die von den Bearbeitungsteams ausgearbeiteten Vorschläge zur baulichen Entwicklung zeigen mögliche Bebauungsmuster der ZAÖI. Wie diese letztlich aussehen, hängt stark davon ab, welche Unternehmen sich letztendlich ansiedeln wollen. Daher können nur Empfehlungen zu Grundsätzen einer Bebauungsstruktur gemacht werden.</p> |
| Empfehlungen | <p>– Es wird empfohlen, die Entwürfe der Teams 01 und 02 als Grundlage für die Weiterentwicklung der baulichen Struktur des Kerngebiets der ZAÖI zu verwenden. Folgende Elemente werden dabei als wichtig angesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gliederung einzelner Baufelder durch ein klares Raster an Stichstrassen, die auch als öffentliche Räume dienen können – Ausformulierung eines Repertoires an Baufeldern, mit genügend Möglichkeiten für die Realisierung von «XL» Gebäuden oder grösser – Flächensparende Entwicklung durch Stapelung von Gewerbe- und Industrienutzungen respektive das Zulassen von höheren Gebäuden <p>– Es wird empfohlen, die Höhenentwicklung von der Erschliessungsachse nach Norden abnehmend zu gestalten (alle drei Teams). Ebenso wird empfohlen, die höchsten Dichten im Westen anzuordnen, um die Wege für die Arbeitnehmenden möglichst gering zu halten</p> <p>– Im Gebiet sind ausreichend Freiräume mit hoher Qualität zu schaffen. Neben den Strassenräumen sind dazu 1-2 Plätze räumlich zu sichern und die empfohlene Freiraumverbindung quer zum Tal zu nutzen (siehe Abschnitt 3.3.2)</p> <p>– Es wird zudem empfohlen, die ZAÖI durch eine durchgängige Freiraumachse in Nord-Süd-Richtung vom Siedlungskörper Stegs zu trennen.</p> |
| zu prüfende/ zu beachtende Aspekte | <p>– Die Volumina der Gebäude hängen stark von den sich ansiedelnden Unternehmen ab. Es sollte damit gerechnet werden, dass die Gebäudevolumen auch deutlich grösser ausfallen können.</p> <p>– Für die Ausgestaltung der Strassenräume gilt es einen reibungslosen Betrieb der Unternehmen zu gewährleisten. Diese Funktionalität ist zwar sicherzustellen, jedoch soll nicht auf eine Schaffung von Freiraumqualitäten verzichtet werden.</p> <p>– Im Falle eines geschlossenen Betriebsareals ist zumindest auf der Ost-West-Achse sowie in den offenen Teilen des Areals für eine hochwertige Gestaltung und ausreichend Freiräume zu sorgen</p> |

| | |
|-------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Für die bestehende Bebauung gelten andere Bedingungen und Anforderungen, weswegen diese von den neuen Regelungen ausgenommen sind. |
| Weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> - Die oben formulierten Qualitäten sind in die Erarbeitung der notwendigen und für die Entwicklung geeigneten planungsrechtlichen Instrumente sowie der Projektierung der inneren Erschliessung mit einzubeziehen. Es ist zu prüfen, ob die Nutzungsplanung für die Steuerung der Entwicklung ausreicht oder ob es weiterer qualitätssichernder Instrumente bedarf. |

3.1.6 Entwicklung der Verkehrszone Autoverlad

| | |
|--|---|
| Empfehlungen | <ul style="list-style-type: none"> - Südlich der heutigen bebauten Industrie ist derzeit eine grosse Fläche als Verkehrszone eingezont und für einen allfälligen Autoverlad reserviert. - Es wird empfohlen, diese Verkehrszone in seiner derzeitigen Widmung zu belassen. Die Fläche ist vor allem für die landschaftliche Verknüpfung und Erholungsnutzung zu nutzen. |
| zu prüfende/ zu beachtende Aspekte | <ul style="list-style-type: none"> - Mögliche temporäre Nutzungen eines Teils der Flächen für die Erzeugung und Speicherung von Energie sind vorstellbar und zu prüfen. Diese sollten aber unbedingt in ein Freiraumkonzept eingebettet sein und die landschaftliche Verknüpfung nicht komplett aufheben. Im Sinne der Empfehlungen zur Landschaftsentwicklung wird eine flächendeckende Nutzung als kritisch angesehen. Eine Entwicklung als AgriVoltaik-Anlage (Photovoltaik bei gleichzeitiger Nutzung des darunterliegenden Bodens für die Landwirtschaft) ist zu prüfen (siehe auch Abschnitt 3.3.2) - I3.3.2 - So lange der Eintrag für den Westast des Lötschberg-Basistunnels sowie ein allfälliger Autoverlad im Sachplan Infrastruktur, Teil Schiene Bestand hat, ist die Fläche als Reserve-Verkehrszone für diese Zwecke reserviert und kann nicht entwickelt werden. Falls dieser Eintrag aus dem Sachplan entfernt werden sollte, wird eine Einzonung und Entwicklung dieses Bereichs nicht empfohlen, da sie von besonderem Wert für die landschaftliche Vernetzung des Talraums ist. |
| Weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Landschaftskonzepts für die ZAÖI und ihre Umgebung. In diesem Konzept sind die Planungen zur dritten Rhonekorrektur einzubeziehen. Ebenso ist seitens der Gemeinde Steg-Hohtenn zu klären, ob die Verkehrszone Autoverlad als temporärer Standort für Anlagen der Energieerzeugung und Speicherung genutzt werden soll (Vorschlag Team 02) oder nicht (Vorschlag Team 01). (siehe auch Abschnitt 3.3.2). |
| Dokumentation abweichender Meinungen | <ul style="list-style-type: none"> - Aus Sicht der Grundeigentümers sollte ein Grossteil der Verkehrszone Autoverlad für die Erzeugung und Speicherung von Energie (Photovoltaik etc.) sowie für ökologische Anlagen (CO₂-Reduktion, Treibhäuser, etc.) zur Verfügung stehen. - Die Gemeinden Steg-Hohtenn und Niedergesteln fordern die Aufhebung der Verkehrszone Autoverlad. Da diese im Sachplan Verkehr eingetragen ist kann dies so nicht empfohlen werden. |

3.2 Verkehrliche Erschliessung

Die verkehrliche Erschliessung ist der Schlüssel für die Entwicklung der ZAÖI SteNiGa. Die Entwicklung muss so gestaltet sein, dass unter allen Umständen Fehlanreize einer MIV-orientierten Entwicklung vermieden werden. Die Schwierigkeit besteht darin, dass aufgrund der Lage der ZAÖI eine ÖV-orientierte Erschliessung erschwert ist. Um eine Entwicklung als Zone von kantonaler Bedeutung zu sichern, müssen folgende zusätzliche Bedingungen gegeben sein:

- Die Fläche muss über eine sehr hohe Erschliessungsgunst im öffentlichen sowie Velo- und Fussverkehr verfügen.
- Unter anderem muss Wohnraum für einen wesentlichen Anteil der Arbeitsplätze des Gebiets SteNiGa in unmittelbarer Nähe zur Zone von kantonaler Bedeutung angeboten werden, um möglichst kurze Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort zu ermöglichen.
- Die Erschliessung mit dem MIV muss reglementiert werden.
- Potenzielle Folgen des Schwerverkehrs müssen gelöst sein.

Die Empfehlungen zur Erschliessung basieren auf den Entwürfen der Teams, gehen aber teilweise über diese hinaus. Da die Erschliessung eine zwingend zu erfüllende Bedingung für die Entwicklung der ZAÖI ist, sind die folgenden Empfehlungen auch demensprechend formuliert.

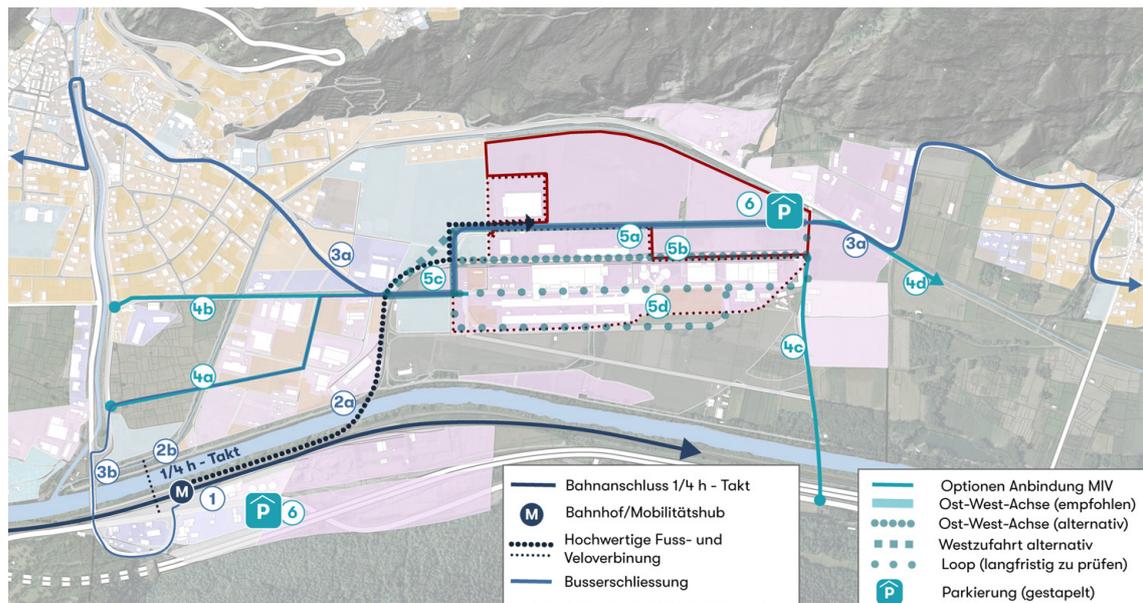


Abbildung 21: Grafische Illustration der Empfehlungen zur verkehrlichen Erschliessung der ZAÖI – es gelten die geschriebenen Empfehlungen. [Die Nummern verweisen auf einzelne Empfehlungen]

3.2.1 Mobilitätskonzept

Empfehlungen

- Für die Entwicklung der ZAÖI ist zwingend ein arealbezogenes, firmenübergreifendes Mobilitätskonzept erforderlich, welches Aussagen zur Erreichbarkeit und Anbindung des Gebiets für alle Verkehrsarten macht. Ziel des Konzeptes muss es sein, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit so viele Arbeitnehmende wie möglich mit dem ÖV, Velo und zu Fuss das Gebiet erreichen können. Ebenso muss sichergestellt werden, dass der werkbedingte Schwerverkehr die Siedlungsgebiete so wenig wie möglich belastet (Konkrete Empfehlungen zu spezifischen Inhalten siehe 3.2.2, 3.2.3 und 3.2.4)

| | |
|---|---|
| <p>zu prüfende/ zu beachtende Aspekte</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Als Grundlage zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und weiterer Elemente der Erschliessung ist ein Mengengerüst (Nutzungen, Dichte, erzeugter Mehrverkehr) zu erstellen. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Das Mobilitätskonzept regelt vor allem die Mobilitätsangebote innerhalb der ZAÖI sowie der anzusiedelnden Firmen. Bestandteile des Mobilitätskonzeptes sind aus Sicht des Begleitgremiums mindestens: <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote wie ÖV-Angebot, Fuss- und Veloverbindungen, Parkplätze, Fahrzeugflotten für Geschäfts- und Dienstreisen, etc. - Infrastrukturaus- oder -umbauten wie Fuss- und Velowege, Veloabstellplätze. - Parkplatzkonzept: Ermittlung des Parkplatzbedarfs aufgrund der effektiven Bedürfnisse und Erschliessungsgunst, Bestimmen der Lage der Parkplätze, Parkplatzbewirtschaftung mit Zuteilung von Parkierungsrechten anhand klar definierter Kriterien. - Anreize wie Beteiligung an ÖV-Angeboten, Belohnung der gefahrenen Velokilometer oder Priorisierung von Fahrgemeinschaften bei der Zuteilung von Parkplätzen, ... - Dienstleistungen und Services, welche weitere Mobilitätsbedürfnisse reduzieren wie z. Bsp. Kindertagesstätte auf dem Areal - Klärung des Liefer-/Schwerverkehrs - Etappierung der Entwicklung von Mobilitätsmassnahmen, je nach Kapazität und Ausbauschnitt auf dem Areal. - Bei der Etappierung der Entwicklung besteht die Herausforderung darin, schnell erste Entwicklungen angehen zu können, ohne damit das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu prägen. Eine vorrangige Erschliessung mit dem MIV zu Beginn wird aus diesem Grund ausdrücklich nicht empfohlen. - Die zu ermittelnde Ziele und Massnahmen des Mobilitätskonzeptes sind als Bedingung für die Ansiedlung von Nutzungen zu verstehen. |
| <p>weiteres Vorgehen</p> | <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Die Vorarbeiten für das Mobilitätskonzept müssen als einer der ersten Schritte vor der Planung und Realisierung der ZAÖI angegangen werden. Als zentraler Teil dieser Vorarbeiten muss die verkehrliche Anbindung des Areals geklärt werden (Multikriterienanalyse). - Im Rahmen der weiteren formellen Planungsschritte ist das arealbezogene und firmenübergreifende Mobilitätskonzept zwingend vorzuschreiben. |

3.2.2 ÖV, Fuss- und Veloverkehr

| | |
|---------------------|---|
| <p>Empfehlungen</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Für eine flächeneffiziente zukunftsorientierte Erschliessung des Gebiets sind folgende Anforderungen zu erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> - Möglichst direkte Bahnverbindungen aus dem erweiterten Einzugsgebiet nach Gampel-Steg (Abbildung 21, 1) - ¼h Takt im Bahn- und Busverkehr - Direkte, grosszügige und attraktive Fuss- und Veloverbindungen, insbesondere vom Bahnhof ins Areal, (Abbildung 21, 2a) - attraktive Buserschliessung auf der Nordseite der Rhone zur Anbindung der Nachbargemeinden (Abbildung 21, 3a) - Der ¼ h-Takt im Bahnverkehr ist als Schlüsselmassnahme zu verstehen, die daher dringend empfohlen wird. Die Hälfte der Verbindungen sollten IR/RE sein, damit aus grösseren Entfernungen eine attraktive und schnelle Anbindung der ZAÖI besteht. |
|---------------------|---|

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Auf der nördlichen Seite der Rhone ist eine attraktive Buserschliessung in das Gebiet sicherzustellen. Diese sollte zwischen Niedergesteln und Steg durch die ZAÖI zu führen (analog dem Vorschlag des Teams #01). Diese sollte ebenfalls mindestens über einen ¼ h-Takt verfügen (Abbildung 21, 3a). - Die Fuss- und Veloverbindung sollte auf möglichst direktem Weg vom Bahnhof Gampel-Steg in die ZAÖI führen, um die zurückzulegende Strecke nicht unnötig zu verlängern. Sie sollte grosszügig gestaltet und genügend breit sein. Es wird empfohlen, den Weg parallel zum bestehenden Anschlussgleis in das Gebiet zu führen (Abbildung 21, 2a). - Für die Fuss- und Veloverbindung in Richtung Steg und Gampel ist eine separate Rhonequerung zu erstellen, die derzeit bereits in den Gemeinden Gampel und Steg diskutiert wird (Abbildung 21, 2b). - Die priorisierte Erreichbarkeit des Areals durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr ist bereits zu Beginn der Entwicklung sicherzustellen, damit die Mobilitätsgewohnheiten von Anfang an angenommen werden. - Sowohl am Bahnhof Gampel-Steg als auch in der ZAÖI sind ausreichend Velostellplätze zur Verfügung zu stellen. |
| <p>zu prüfende/ zu beachtende Aspekte</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Für die Verbindung zwischen dem Bahnhof Gampel-Steg und der ZAÖI wird eine Fuss- und Veloverbindung empfohlen, da nur diese in der Lage ist, die Personenströme in den Spitzenstunden aufzunehmen. Zwar wird auch eine Busanbindung empfohlen, welche jedoch nicht für die Aufnahme aller Pendelnden ausreichend erscheint. Aufgrund der Distanz zwischen Bahnhof und der ZAÖI wird empfohlen, möglichst viele Arbeitsplätze am Bahnhof und im Westteil der ZAÖI anzusiedeln. - Die von den Teams 02 und 03 vorgeschlagene Hoch- und Seilbahn vom Bahnhof in das Gebiet werden als attraktiv hinsichtlich ihrer Leuchtkraft gewürdigt. Aufgrund eines schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis und ihrer beschränkten Leistungsfähigkeit werden sie nicht als zielführend empfunden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Systeme in der Spitzenstunde zu langen Wartezeiten führen würden. - Die Machbarkeit und die Kosten einer neuen Rhonequerung parallel der Anschlussgleise der Constellium ist zu prüfen. Dies bezieht sich einerseits auf die Frage, ob eine Querung konstruktiv an die bestehende Brücke angehängt werden kann oder separat erstellt werden muss und andererseits auf die Querung der Bahnstrecke Brig-Siders. Ziel muss es sein, dass die Nutzenden so wenig Höhenunterschiede wie möglich zu überwinden haben. Die Verbindung muss zwingend für den Veloverkehr nutzbar sein. - Als Ergänzung zur ÖV, Fuss und Veloerschliessung wird empfohlen, die Potenziale neuer oder betrieblicher Mobilitätsangebote zu prüfen. Dazu gehören Angebote der geteilten Mobilität, Shuttle-Busse der Betriebe und ähnliches. Ebenso wird empfohlen die Möglichkeit eines autonomen Schienen-Shuttles zwischen dem Bahnhof Gampel-Steg und der Industriezone auf seine Machbarkeit zu prüfen. Dabei ist aber zwingend die Leistungsfähigkeit des Anschlusses für den Güterverkehr zu erhalten. - Eine Kombination mit der derzeit diskutierten Fuss- und Veloverbindung nach Steg und Gampel wird deshalb nicht empfohlen, da sie die grosse Distanz zwischen Bahnhof und Arbeitsgebiet nochmals verlängern würde. Je grösser diese Distanz, desto unattraktiver wird es, die Fuss- und Veloverbindung zu benutzen. |
| <p>weiteres Vorgehen</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird dringend empfohlen, ein ÖV-Konzept für die der Agglomerationen Brig-Visp-Naters und Mittelwallis zu erarbeiten, welches die Entwicklung der ZAÖI SteNiGa mitbetrachtet. Das bereits in Auftrag gegebene Mobilitätskonzept der |

-
- Agglomeration Brig-Glis-Naters ist hierfür entgegen der ursprünglichen Annahme nicht geeignet.
 - Die Führung der Fuss- und Veloverbindung ist weiter zu konkretisieren. Dazu ist zwingend die Constellium AG als Eigentümerin des Anschlussgleises zu beteiligen.
-

3.2.3 Erschliessung MIV und Logistik

Vorbemerkung Durch den Autobahnanschluss Gampel-Steg ist die ZAÖI sehr gut an den überörtlichen Verkehr angebunden und für den MIV attraktiv. Daher ist zu erwarten, dass ohne flankierende Massnahmen die Mehrheit des Verkehrs mit dem MIV abgewickelt wird. Trotz der direkten Anbindung an das bestehende Strassennetz besteht die Gefahr, dass eine solche Entwicklung eine erhöhte Verkehrs- und Emissionsbelastung in den Gemeinden Steg und Niedergesteln insbesondere durch den Schwerverkehr verursacht. Um Fehlanreize zu verhindern, die Mobilitätsziele des Kantons zu unterstützen und die negativen Auswirkungen auf die Gemeinden zu minimieren, ist daher die Erschliessung für den MIV zu optimieren. Dabei ist auch der Umgang mit der Parkierung zentral.

-
- Empfehlungen**
- Zur Klärung der besten strassenseitigen Erschliessung der ZAÖI sind die folgenden vier möglichen und diskutierten Optionen in einer Multikriterienanalyse gegeneinander abzuwägen (Abbildung 21, 4a-d). Diese sind:
 - Die bestehende Erschliessung via Alustrasse (inkl. flankierender Massnahmen, 4b)
 - Die Verlegung Alustrasse mit zu definierender Routenführung durch die kommunale Gewerbezone (analog dem Vorschlag Team 01, 4a)
 - Anbindung zum Autobahnanschluss Raron mit Umfahrung Niedergesteln (analog Vorschlag Team 01 aus der ersten Zwischenpräsentation, 4d)
 - Die Verbindung über das bestehende Projekt Rottudornabrigga (analog dem Vorschlag Team 02 als Option/zweite Etappe, 4c)
 Dabei ist eine etappierte Entwicklung zu prüfen (siehe langfristige Entwicklungen, Abschnitt 3.4.3).
 - Zur weiteren Vermeidung von Fehlanreizen und einem übermässigen Flächenverbrauch sind in der ZAÖI folgende Bedingungen für den ruhenden Verkehr zu etablieren und einzuhalten:
 - Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist ein integrales Parkplatzkonzept zu erarbeiten, dass auf die Erstellung der minimal notwendigen Anzahl von Parkplätzen abzielt.
 - Die Parkplätze sollten in Abhängigkeit von der Erschliessung und abgestimmt auf das Mobilitätskonzept konzentriert an ein bis zwei Standorten an den Rändern der Industriezone und südlich der Rhone liegen und grundsätzlich gestapelt sein (Abbildung 21, 6).
 - Im gesamten Gebiet ist eine Parkplatzbewirtschaftung einzuführen.
 - Die Logistik ist so zu konzipieren, dass möglichst wenig Schwerverkehr durch die bestehenden Gemeinden verläuft. Dazu ist vorrangig die Bahn über den bestehenden Gleisanschluss zu nutzen. Ebenso ist eine Ansiedlung von Betrieben mit hohem strassenseitigen Schwerverkehrsaufkommen zu vermeiden.
-

zu prüfende/
zu beachtende
Aspekte

- Die Ergebnisse der Testplanung haben gezeigt, dass allein durch die zu erwartenden Verkehrszahlen ein Neubau von Strassenverbindungen nicht ausreichend begründet werden kann. Es wird jedoch anerkannt, dass die bestehende Erschliessung via Alustrasse für die Gemeinde Steg aufgrund der angrenzenden Wohngebiete, vor allem durch die zu erwartende Zunahme des Schwerverkehrs kritisch zu bewerten ist. Aus diesem Grund wird eine Multikriterienanalyse empfohlen, um eine tragfähige Entscheidungsgrundlage zu haben. Diese schliesst bewusst auch die Varianten ein, die von einzelnen Beteiligten abgelehnt werden. Es wird davon ausgegangen, dass es für die Entscheidung der MIV-Erschliessung Verhandlungs- und Kompromissbereitschaft zwischen Gemeinden und Kanton bedarf.
- Die empfohlene Multikriterienanalyse zur Prüfung der Erschliessungsoptionen ist unter Berücksichtigung mindestens folgender Kriterien durchzuführen: Technische Machbarkeit, Finanzierbarkeit, Emissionen, Verlust von Fruchtfolgefleichen, Beeinträchtigung von Gewässer- und Naturräumen und weiteren. Für die Bewertung sind die Erschliessungsoptionen so weit auszuarbeiten, dass sie auch vergleichbar bewertet werden können. Dies bedingt eine Vorstudie pro Variante (gilt für alle ausser der Rottudornabrigga). Diese sollten auch Möglichkeiten eines Abtausches von allfällig betroffenen Fruchtfolgefleichen oder anderen Naturflächen beinhalten
- Die vom Team #01 vorgeschlagene Verlegung der Alustrasse nach Süden durch das Gebiet «Beeschi Matte» wird gewürdigt, muss aber überprüft werden. Die vorgeschlagene Linienführung steht möglicherweise zu stark in Konflikt mit dem zukünftigen Gewässerraum der Rhone. Eine Führung durch die Fruchtfolgefleiche etwas weiter nördlich wird jedoch als generell verfolgenswert angesehen. Die Führung durch das bestehende Gewerbegebiet erzeugt nach ersten Rückmeldungen eher Synergien als Konflikte.
- Die Zuständigkeit liegt für die Erschliessung liegt aktuell bei der Gemeinde, da es sich um eine kommunale Erschliessungsstrasse des Industriegebiets handelt. Aufgrund der allfälligen Widmung als ZAÖI und der Betroffenheit von zwei Gemeinden ist die Federführung für die Multikriterienanalyse durch den Kanton zu übernehmen.
- Ebenso ist der Vorschlag zu prüfen die bestehende Kantonsstrasse zwischen Niedergesteln und Steg durch die ZAÖI zu führen.
- Die Ansiedlung eines schienengebundenen Logistikbetriebs ist unter den Gesichtspunkten «kantonale Bedeutung» und „Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI»» im Detail zu prüfen und hinsichtlich Verträglichkeit und allfälliger Realisierungszeitpunkt zu klären (siehe auch 0).

Weiteres Vorgehen

- Die empfohlene Multikriterienanalyse der Erschliessungsoptionen ist so bald wie möglich durchzuführen.

Dokumentation
abweichender Meinungen

- Aus Sicht der Fachexpert:innen sollten in der ZAÖI selbst keine Parkplätze erstellt werden, sondern diese südliche der Rhone direkt an der Autobahnausfahrt angeordnet werden. Dies hätte zur Folge, dass der Weg ins Areal für alle Nutzenden von ausserhalb gleich ist und keine Fehlanreize geschaffen werden. Diese Haltung der externen Fachexpert:innen wird zwar gewürdigt, im Sinne des Ziels einer gemeinsam getragenen Haltung jedoch nicht in dieser Form als Empfehlung abgegeben. Bezüglich der zu untersuchenden Varianten der externen Strassenerschliessung bestehen bei den jeweils betroffenen Gemeinden starke Vorbehalte. Aus diesem Grund wird die Multikriterienanalyse vorgeschlagen, damit eine Verhandlung über die zweckmässigste Erschliessung auf einer soliden Basis geführt werden kann.

3.2.4 Interne Erschliessung der ZAÖI

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Empfehlungen | <ul style="list-style-type: none"> - Auf Basis der Konzepte aller drei Teams wird empfohlen in der Industriezone SteNiGa eine strukturierende Ost-West-Achse zu erstellen. Diese soll nicht nur die Erschliessung im Areal sicherstellen, sondern einen attraktiven öffentlichen Raum bilden. Aus heutiger Sicht erscheint die «Nordstrasse» (Team #01) tragfähiger, da diese weniger Abhängigkeiten mit dem Gleisanschluss hat und nicht durch geschlossenes Betriebsgelände führt. Jedoch wird empfohlen zunächst beide von den Teams aufgezeigten Möglichkeiten weiter zu prüfen (siehe unten). - Die Durchquerung des Areals in West-Ost-Richtung mit Anbindung über das Areal hinaus soll mindestens für Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV sichergestellt werden. - Unabhängig von der Wahl der inneren Erschliessungsachse ist am Westrand der ZAÖI eine Strassenführung anzustreben, die als klar verständlicher Strassenraum und öffentlicher «Auftakt» in das Industrieareal dienen kann (Abbildung 21, 5c). - Ausser der Anbindung der Ost-West-Achse sind keine weiteren Anbindungen an das Strassennetz vorzusehen. Die weitere Erschliessung des Areals ist mit Stichstrassen sicherzustellen. - Die Ausstattung der Zonen mit der notwendigen Basisinfrastruktur (Wasser, Ab- und Löschwasser etc.) ist bei der Planung der Erschliessung integral mitzudenken. Die entsprechenden Anschlusspunkte sind bedarfsgerecht so rasch wie möglich zwischen den Gemeinden und den Bodeneigentümern festzulegen. |
| Zu prüfende/zu beachtende Aspekte | <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Für die konkrete Lage der Ost-West-Achse bestehen prinzipiell zwei Möglichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> - Das von den Team 02 und 03 vorgeschlagene «Rückgrat» (Abbildung 21, 5b) nördlich anschliessend an die bestehenden Gleise würde eine integrale Erschliessungsachse Strasse/Schiene ermöglichen, führt allerdings durch das derzeit geschlossene Betriebsareal der Constellium und ist für Constellium keine Option. - Die von Team 01 vorgeschlagene Erschliessung über die «Nordstrasse» (Abbildung 21, 5a) verläuft ausserhalb des Betriebsgeländes von Constellium und entlang des Südrands des Greenfields. Sie trennt schienen- und strassenseitige Erschliessung und umgeht dadurch mögliche Konflikte. - Unter der empfohlenen «klaren Strassenführung» westlich des heutigen Betriebsgeländes wird eine Strassenführung mit möglichst wenigen Richtungswechseln verstanden. Die von Team 01 vorgeschlagene Strassenführung ist weiter zu prüfen, wohlwissend, dass diese die Anschlussgleise zusätzlich kreuzt. Alternativ ist die heute bestehende Verbindung zu optimieren. - Der von Team 01 vorgeschlagene «Loop» (Abbildung 21, 5d) wird als langfristig sinnvolle Erweiterung gewürdigt, ist aber heute so nicht realisierbar (Betriebsgelände, Durchfahrtshöhen). Er ist als Langfristoption beizubehalten, inklusive der Möglichkeit, ihn auf der südlichen Alustrasse umzusetzen. - Der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz sollte nur von einer Seite möglich sein, entweder Osten oder Westen (siehe Erschliessung MIV und Logistik, oben). Die Durchfahrt sollte erschwert oder verhindert werden. Ein Anschluss an die Kantonsstrasse in Richtung Niedergesteln für den motorisierten Verkehr ist daher aufgrund des Risikos von Schleichverkehrs und der Durchfahrt durch den Ortskern von <hr/> |

| | |
|--------------------------------------|---|
| | Niedergesteln nur dann sinnvoll, wenn eine der Erschliessungsvarianten nach Osten respektive Süden umgesetzt wird (Abbildung 21, 4c,4d). |
| Weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> – Im Rahmen der Weiterentwicklung der ZAÖI ist die definitive Linienführung und Ausgestaltung der inneren Erschliessung zu klären. Dazu sind gemeinsam mit der Constellium AG und der Theler AG die Möglichkeit und die Bedingungen für die Realisierung einer der beiden möglichen Lagen der Ost-West-Achse auszuhandeln. |
| Dokumentation abweichender Meinungen | <ul style="list-style-type: none"> – Die Constellium AG äussert starke Vorbehalte über Strassenführungen durch ihr Betriebsareal. Dies gilt insbesondere für die mögliche neue Strassenführung am Westeingang zum Gebiet (Abbildung 21, 5c). Das Begleitgremium würdigt diese Vorbehalte. Aus Sicht einer städtebaulich stringenten Entwicklung wird empfohlen, für die Zufahrt zur internen Erschliessung aus Westen gemeinsam mit der Constellium AG eine tragfähige und für alle Seiten befriedigende Lösung zu erarbeiten. |

3.3 Entwicklung der Gemeinden

Wenn sich die ZAÖI mit den in Abschnitt 3.1 beschriebenen Werten entwickelt, können zwischen 3000 und 5000 Arbeitsplätze entstehen. Est ist davon auszugehen (und aus verkehrlichen Gründen anzustreben), dass 40-50% der Arbeitnehmenden mit ihren Angehörigen im Gebiet der drei Gemeinden wohnen. Bei der aus Visp bekannten Faustformel von 2 – 2.5 Bewohnenden pro Arbeitsplatz ergäbe dies einen potenziellen Zuwachs zwischen 2400 – 6200 Einwohnenden, bei einer derzeitigen Einwohnerzahl von 4500.

Die Zahlen zeigen, dass sich mit der Entwicklung der ZAÖI die Entwicklung der Gemeinden massiv verändern wird. Die drei Bearbeitungsteams haben zwar die Notwendigkeit aufgezeigt und erste Ideen ins Spiel gebracht, allerdings reichen diese nicht aus, um die notwendige Entwicklung der Gemeinden vorauszudenken. Daher gehen die Empfehlungen hier weiter als die Vorschläge der Teams.

Neben der Siedlungsentwicklung gewinnt auch die Landschaftsentwicklung an Bedeutung. Sowohl innerhalb als auch ausserhalb der ZAÖI. Neben dem Erhalt möglichst grosser zusammenhängender Landschaftszüge im Talboden und ihren Fruchtfolgeflächen sowie Naturwerten sind neue Angebote der Naherholung für die Gemeindebevölkerung und die Arbeiten von grosser Bedeutung.

Letztlich muss auch die die Entwicklung der kommunalen Gewerbeflächen überprüft und gesteuert werden. Auch ohne die ZAÖI verfügen die drei Gemeinden verglichen mit ihrer Grösse noch über grosse Gewerbeflächen, welche im Zuge des Arbeitszonenmanagements unter Druck geraten könnten.

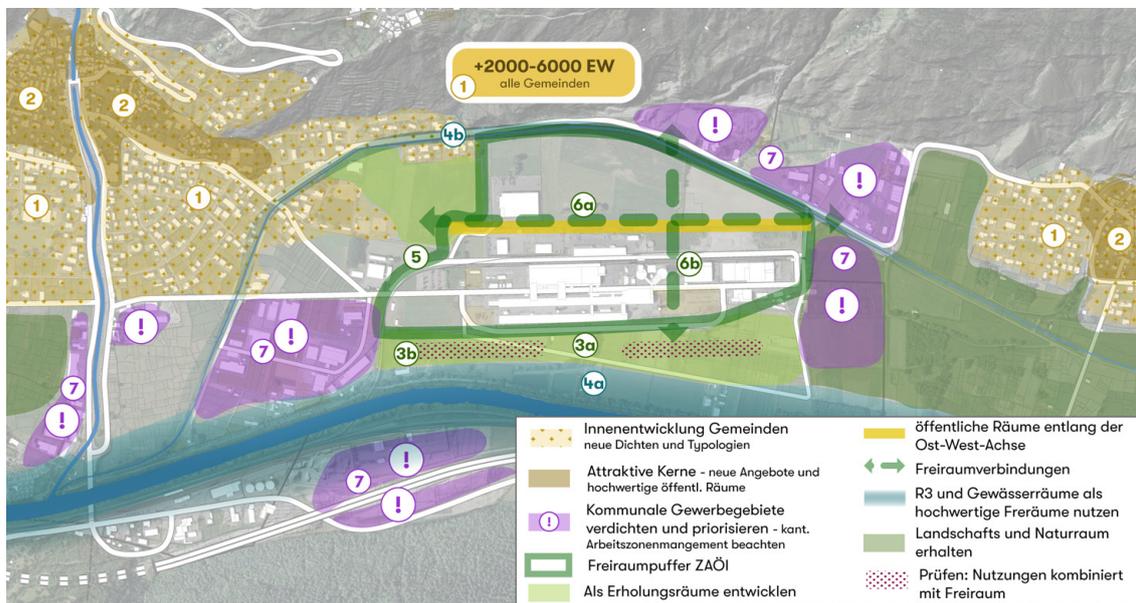


Abbildung 22: Grafische Illustration der Empfehlungen zur ortsbaulichen und landschaftlichen Entwicklung der Gemeinden und der ZAÖI – es gelten die geschriebenen Empfehlungen.
[Die Nummern verweisen auf einzelne Empfehlungen]

3.3.1 Siedlungsentwicklung der drei Gemeinden

Empfehlungen

Zu prüfende/zu beachtende Aspekte

- Als Grundvoraussetzung für eine Entwicklung der ZAÖI müssen sich die drei Gemeinden zu einer Entwicklung innerhalb ihrer jeweiligen Siedlungsgebiete bekennen, welche mit einer starken Entwicklung in der ZAÖI Schritt hält (Abbildung 22, 1).
- Die Siedlungsentwicklung ist städtebaulich vorzudenken (Bebauungsstruktur, Dichten, Quartierpläne etc.) und im Raumentwicklungskonzept aufzunehmen. Dafür ist neben der quantitativen Entwicklung der Gemeinden auch ein Augenmerk auf verdichtetes Bauen sowie städtische Qualitäten zu legen (Abbildung 22, 2).
- Es ist davon auszugehen, dass das Bevölkerungswachstum bei der Ansiedlung eines grossen Unternehmens nicht konstant linear verläuft, sondern dass sprunghafte Entwicklungen möglich sind. Die Gemeinden müssen auf solchen Entwicklungen vorbereitet sein.
- Auch für die Gemeindeentwicklung gilt, dass der Anteil der Fahrten mit dem MIV drastisch gesenkt werden muss, um bei einem Wachstum der Einwohnenden die Qualitäten der Ortszentren erhalten oder verbessert werden können.
- Hinweise zu verdichtetem Bauen sowie zu städtischen Qualitäten sind im Entwurf des interkommunalen Richtplan der Agglomeration Brig-Visp-Naters skizziert
- Es ist zu klären, wie unter diesen Voraussetzungen mit den aktuell laufenden Bauzonendimensionierungen weiter vorgegangen werden soll. Unter Umständen ist die Ermittlung der Bauzonkapazität durch die Entwicklungen in der ZAÖI nicht mehr gültig. Dafür sind auch die Angaben der Teams zu überprüfen, dass die bestehenden inneren Reserven für eine derartige Einwohnendenentwicklung ausreichen.

| | |
|--------------------------|---|
| Weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> - Das weitere Vorgehen bei der Abstimmung der Bauzonendimensionierung ist zwischen Kanton und Gemeinde aufgrund des Zeitdrucks baldmöglichst zu klären. Es wird ein Austausch mit der Agglomeration Brig-Visp-Naters empfohlen, da im Rahmen des Agglomerationsprogramms wichtige Prinzipien der Siedlungsentwicklung sowie Fragen zu Erschliessungsangeboten im ÖV und Verteilung / Aufnahme des demographischen Wachstums diskutiert werden. - Grundlage für die Klärung ist eine Vertiefung von Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung der drei Standort-Gemeinden inklusive städtebaulicher Vorstellungen für neue Typologien und ortsbauliche Strukturen. - Die politische Legitimation der Entwicklungsrichtung der ZAÖI SteNiGa und der Bedeutung für die umliegenden Gemeinden ist zumindest durch die Stimmbevölkerung der Gemeinde Steg-Hohtenn abzuholen – als Basis für eine solche Legitimation und die Anpassung der Nutzungsplanung ist ein (inter)kommunales Raumentwicklungskonzept zu erarbeiten. |
|--------------------------|---|

3.3.2 Freiräume und Naherholung

| | |
|---------------------|---|
| Empfehlungen | <ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, den kulturlandschaftlichen Wert eines der wenigen noch landschaftlich geprägten Bereiche des Talbodens Oberwallis zusammen mit dem Gewässer – und Naherholungsraum der Rhone zu schützen und behutsam weiterzuentwickeln. Dies beinhaltet folgende Elemente: <ul style="list-style-type: none"> - Insbesondere in der Verkehrszone Autoverlad sind dazu mögliche Erholungsnutzungen mit der Landwirtschaft und bestehenden Interessen der temporären Nutzung als Standort für Photovoltaikanlagen oder anderen temporären Nutzungen sorgfältig abzustimmen (siehe auch Abschnitt 3.1.6, Abbildung 22, 3a) - Das mit der dritten Rhonekorrektur mittelfristig entstehende blaue Rückgrat der Rhone ist als wichtiger neuer Naherholungsraum zu sehen (Abbildung 22, 4a). Es wird empfohlen, diesen in Kooperation mit den kantonalen Stellen für die Bedürfnisse der drei Gemeinden bestmöglich zu nutzen. - Der nördliche Galdibach mit seinem neuen Gewässerraum steht in keinem Konflikt mit der strategischen Reservefläche. Es wird daher empfohlen, diesen unabhängig von zukünftigen Entwicklungen als Naherholungsstreifen weiterzuentwickeln (Abbildung 22, 4b). - Der Übergang von der ZAÖI SteNiGa zum Siedlungs- und Landschaftsraum ist durch Grünpuffer und Landschaftselemente zu gestalten, die gleichzeitig als neue Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr dienen (Abbildung 22, 5). Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Nord-Süd-Achse entlang der Industriegleise und des Galdibachs zwischen der Industriezone und dem Siedlungskörper von Steg - - Innerhalb der ZAÖI wird empfohlen, die Ost-West-Achse auch als Freiraumstruktur für Beschäftigte und Kunden zu verstehen und entsprechend zu gestalten. Ebenso wird empfohlen mindestens eine Quervernetzung in Nord-Süd-Richtung zwischen Hang und Rhone in der Arbeitszone zu realisieren (Abbildung 22, 6a,b). |
|---------------------|---|

| | |
|-----------------------------------|--|
| Zu prüfende/zu beachtende Aspekte | <ul style="list-style-type: none"> - Bestehende Waldzonen sind wo möglich, in die Freiraumgestaltung miteinzubeziehen. Ist dies nicht möglich, sind diese entsprechend zu kompensieren. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu prüfen, an welcher Stelle der ZAÖI eine Querverbindung sinnvoll und machbar ist. Insbesondere die Querung durch die bestehenden Betriebe im Bestandsgebiet ist dabei mit den Grundeigentümerschaften abzustimmen. - Im Rahmen der landschaftlichen Entwicklung ist zu prüfen, ob temporäre Nutzungen in dieser Verkehrszone möglich sind. Bedingung für die Genehmigung solcher Nutzungen ist, dass sie mit der landwirtschaftlichen und Erholungsnutzung vereinbar oder kombinierbar sind (siehe Abschnitt 3.1.6) |
| Weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> - Es ist ein Landschaftskonzept für die drei Gemeinden und die Industriezone SteNiGa zu erarbeiten. Als Ausgangspunkt wird das Konzept des Teams #01 empfohlen. |

3.3.3 Umgang mit den kommunalen Gewerbebezonen

| | |
|-----------------------------------|--|
| Vorbemerkung | <p>Bei allen Überlegungen zur ZAÖI dürfen die übrigen Gewerbebezonen der drei Gemeinden nicht aus dem Fokus geraten. Der Kanton Wallis muss je nach Interpretation mehrere Hundert Hektar Gewerbebezonen auszonen. Da zumindest in den Gemeinden Steg-Hohtenn und Niedergesteln relativ grosszügig dimensionierte Gewerbebezonen bestehen, ist ein strategisch kluger Umgang mit den bestehenden unbebauten Gewerbebezonen notwendig.</p> |
| Empfehlungen | <ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, die Entwicklung der übrigen Gewerbegebiete insbesondere der unbebauten - über das regionale Arbeitszonenmanagement zu koordinieren und deren Entwicklung aktiv zu steuern. (Abbildung 22, 7). - Für die Entwicklung der bestehenden Gewerbegebiete sind ähnliche Entwicklungsprinzipien wie für die ZAÖI anzuwenden, um eine MIV-orientierte Entwicklung zu vermeiden (wie zum Beispiel verdichtets Bauen, zurückhaltende Dimensionierung der Parkierung, etc) Es wird empfohlen, eine Priorisierung der Entwicklung der einzelnen Gewerbegebiete vorzunehmen, um auf allfällige Redimensionierungen der Flächen aufgrund des kantonalen Arbeitszonenmanagements reagieren zu können |
| Zu prüfende/zu beachtende Aspekte | <ul style="list-style-type: none"> - Es wird den Gemeinden aus fachlicher Sicht geraten, davon auszugehen, dass die kommunalen Gewerbebezonen im Zuge des kantonalen Arbeitszonenmanagements unter Druck geraten. - Die Auswirkungen der dritten Rhonekorrektur auf das Gewerbegebiet «Beeschi Matte» sind in den Planungen mitzudenken. Nach den derzeitigen Plänen ist davon auszugehen, dass am Südrand Fläche verloren geht. - Bis der Status der ZAÖI geklärt ist, sollten im Sinne der Fairness keine Interessenten für eine Ansiedlung im Bereich der ZAÖI auf heute freie kommunale Gewerbebezonen abgeworben werden. - Scheitert die Widmung der der Industriezone SteNiGa aus irgendeinem Grund, ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass die Gemeinden bestehende Gewerbe- und Industriezonen im Zuge des kantonalen Arbeitszonenmanagements auszonen werden müssen. |
| Weiteres Vorgehen | <ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der empfohlenen Entwicklungsstrategie der drei Gemeinden, sollten unbedingt auch die kommunalen Gewerbe- und Industrieflächen mitbetrachtet werden. |

Dokumentation
abweichender Meinungen

Die Gemeinde Steg-Hohtenn betont, dass die ZAÖI keine Einschränkungen für die kommunalen Gewerbegebiete haben soll. Diese Forderung wurde nicht als Empfehlung aufgenommen, da erstens nicht garantiert werden kann, dass alle kommunalen Gewerbebezonen in den Gemeinden verbleiben können und zweitens gewisse Synergien zwischen der ZAÖI und den weiteren Gewerbegebieten bestehen können, die es zu nutzen gilt.

3.4 Abhängigkeiten und mögliche Etappierung

3.4.1 Zentrale Abhängigkeiten

Für die Entwicklung der ZAÖI SteNiGa bestehen einige zentrale Abhängigkeiten, die es zu beachten gilt. Diese werden in der Folge nochmals zusammengefasst.

Kantonale Kriterien für die
Entwicklung der ZAÖI

Für die weiteren Arbeitsschritte der ZAÖI SteNiGa müssen die kantonalen Kriterien für die Auswahl und Entwicklung von Zonen mit Aktivitäten von öffentlichem Interesse und kantonaler Bedeutung (ZAÖI) zwingend bekannt sein.. Ohne diese Kriterien ist nicht klar, an welchen Vorgaben sich die Entwicklung in SteNiGa orientieren soll. Zur Beschleunigung des Prozesses in SteNiGa ist zu prüfen, ob mit Übergangslösungen gearbeitet werden kann.

Bedingungen für die
Entwicklung der ZAÖI
SteNiGa

Die Grundsätze sowie die einzelnen Empfehlungen formulieren zahlreiche Bedingungen an die Entwicklung der ZAÖI. Insbesondere die Vorgaben zur Wahrung einer «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI besondere Nutzung», die Bedingungen für die verkehrliche Erschliessung sowie die Bereitschaft der Gemeinden proaktiv ihre Entwicklung voranzutreiben, sind als Abhängigkeiten zu verstehen. (siehe auch Abschnitt 3.1.1)

¼ h -Takt SBB/ Rhone-Alpes

Die rechtzeitige Einrichtung eines ¼ h-Taktes im Bahnverkehr ist eine der wesentlichen Abhängigkeiten für die Bereitstellung eines genügend guten Angebots im ÖV. Ob ein solcher Takt mittel- bis langfristig realisiert werden kann, ist abhängig von der Bereitschaft der SBB respektive der Bestellung des Kantons. Daher wird empfohlen, möglichst frühzeitig Gespräche mit der SBB zu suchen und Möglichkeiten zu erkunden, wann und wie ein solcher Takt angeboten werden kann. Dies gilt insbesondere für den geforderten IR-Halt. Für das Angebot im Regionalverkehr ist eine entsprechende Bestellung so früh wie möglich im Kanton zu diskutieren und wenn möglich sicherzustellen,

Arbeitszonenmanagement
des Kantons

Der Kanton Wallis hat die Aufgabe, im Rahmen seines Arbeitszonenmanagements mehrere hundert Hektar Arbeitszonen im gesamten Kantonsgebiet auszuweisen. Dies kann vor allem die kommunalen Gewerbegebiete der drei Standortgemeinden betreffen, die auch ohne die ZAÖI über grosse Reserven verfügen. Für die nächsten Planungsschritte ist dazu die in Abschnitt 3.3 empfohlene Priorisierung der kommunalen Gewerbegebiete empfohlen, um eine solche Entwicklung zu antizipieren.

Entwicklungen in Visp

Die Gemeinde Visp macht sich aufgrund der aktuellen Entwicklungen (Ausbau Lonza, Fusion mit Gemeinden Balschieder und Eggerberg) konkrete Überlegungen wo die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung in Visp fortgeschrieben werden kann. Ein loser Austausch zwischen den Gemeinden Visp, Steg, Gampel und Niedergesteln sowie dem Kanton und der Region findet statt. Beide Planungsprozesse werden voraussichtlich weiter vertieft und der lose Austausch gepflegt. Eine Koordination ist dringend nötig und muss zu gegebenem Zeitpunkt (z.B. aufgrund der Strategie für Arbeitszonen oder bei Neueinzonung) aufgebaut werden.

3.4.2 Etappierung

Aufgrund der Erkenntnisse der Testplanung können einige Grundsätze für eine zu erarbeitende Etappierung formuliert werden.

| | |
|-----------------------------------|---|
| Angebot im ÖV von Beginn an | <p>Ein adäquates Angebot im ÖV inkl. einer attraktiven Verbindung zwischen dem Bahnhof Gampel-Steg und der ZAÖI muss bereits zu Beginn einer allfälligen Realisierung bestehen. Ansonsten muss damit gerechnet werden, dass sich ein MIV-orientiertes Pendelverhalten einstellt, welches nur noch schwer zu korrigieren ist. (siehe Mobilitätskonzept Etappierung)</p> <p>Dieses Angebot muss nicht von Beginn an in der in Abschnitt 3.2.2 beschriebenen Qualität bestehen, aber deutlich besser sein als heute.</p> |
| Entwicklung von West nach Ost | <p>Um eine auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr abgestimmte Entwicklung zu fördern, sollte die ZAÖI von West nach Ost entwickelt werden. Dies garantiert möglichst kurze Wege für die Pendelnden. Im Falle einer Integration der Areale um den Bahnhof Gampel-Steg in die ZAÖI, ist eine möglichst frühe Entwicklung in diesem Areal anzustreben, da es bereits über eine gute ÖV-Erschliessung verfügt.</p> |
| Bestand weiterbauen bis ZAÖI klar | <p>Die bestehenden Betriebe müssen sich entwickeln können. Es ist möglich, dass die Genehmigung der Entscheidungsgrundlagen zu den ZAÖI noch eins bis zwei Jahre dauert. Inzwischen soll es möglich sein, die Betriebe im Bestandsgebiet gemäss Kriterien (Siehe Abschnitt 3.1.2) auszubauen bzw. Betriebe anzusiedeln.</p> |

3.4.3 Langfristige Entwicklungen

Auch wenn die vorliegenden Empfehlungen bereits einen Planungshorizont von 15-20 Jahren in den Blick nehmen, sind einige langfristige Entwicklungen zu beachten, die auch teilweise die Ausgangslage verändern könnten.

| | |
|-----------------------------|---|
| Dritte Rhonekorrektur | <p>Die dritte Rhonekorrektur ist als langfristige und gesicherte Entwicklung zwingend zu beachten. Im Perimeter der Testplanung wird der Flussraum verbreitert, wovon sowohl Landwirtschaftsflächen als auch Bauzonen betroffen sein werden. Diese Entwicklung findet nach heutigem Wissen nicht vor 2035 statt. Sie ist jedoch insofern zu beachten, als dass die geplanten Entwicklungen darauf abgestimmt sein müssen. Dies betrifft insbesondere auch die Planung allfälliger neuer Brücken. Umgekehrt sollte das Projekt dazu genutzt werden, attraktive Erholungs- und Naturräume entlang der neuen Flussufer zu gestalten. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Dienststelle DNAGE R3 aktiv in den weiteren Prozess einzubinden.</p> |
| Westast LBT | <p>Auch wenn der Westast des Lötschberg Basistunnels derzeit nicht prioritär behandelt und auch nicht von einer Realisierung in greifbarer Zukunft ausgegangen wird, ist er trotzdem in die weitere Planung zu integrieren. Eine allfällige Realisierung würde nicht nur das Projektgebiet durchschneiden, sondern könnte auch die Möglichkeit bieten, neue Anschlüsse im Bahnhof Gampel-Steg zu realisieren. Mit einer solchen Verbindung wäre es möglich, die ZAÖI SteNiGa direkt aus Richtung Bern, Thun und Spiez zu erreichen.</p> |
| Veränderungen im Autoverlad | <p>Derzeit wird nicht davon ausgegangen, dass sich die Situation rund um den Autoverlad Goppenstein-Kandersteg verändert. Dennoch sind zwei mögliche Szenarien der Entwicklung im Auge zu behalten, die die Ausgangslage in den drei Standortgemeinden verändern könnten:</p> |

-
- Szenario I: Umfahrung Steg / Gampel in Richtung Goppenstein: Sollte am Autoverlad durch den Lötschberg-Scheiteltunnel festgehalten werden, sollte zumindest auf planerischer Ebene eine allfällige Umfahrung der Gemeinden Steg und Gampel für die langfristige Entwicklung mitbetrachtet werden. Diese könnte zur Folge haben, dass das Projekt der A509 wieder in den Fokus rücken könnte.
 - Szenario II: Autoverlad LBT: Auch wenn das Projekt des Autoverlads durch den Lötschberg Basistunnel derzeit nicht verfolgt wird, muss eine allfällige langfristige Realisierung weiterhin planerisch mitbedacht werden.

Beide Entwicklungen hätten Auswirkungen auf die verkehrliche Erschliessung der Nordseite der Rhone. Diese könnten auch für einen allfälligen Vollausbau der ZAÖI genutzt werden.

4 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Im Rahmen der Testplanung konnten mit den Empfehlungen wichtige Eckpunkte und Bedingungen einer Entwicklung der ZAÖI SteNiGa skizziert werden. Ebenso müssen aber noch einige offene Fragen geklärt werden. Die Empfehlungen zum weiteren Vorgehen beinhalten notwendige weitere Schritte.

4.1 Aufgaben und Entscheidungen

Die folgenden Aufgaben und Entscheidungen sind essenziell, um:

- eine gemeinsame Entscheidung treffen zu können, wie die ZAÖI SteNiGa unter den formulierten Bedingungen entwickelt werden kann («Planung und Einigung»)
- die Entwicklung planerisch zu sichern und schrittweise voranzutreiben («Entwicklung»)

| Phase 1: «Planung und Einigung» Kern- und Steuerungsgruppe der Testplanung | | Phase 2: «Entwicklung» Koordination durch die neu geschaffene Organisation für die Entwicklung | |
|---|---|---|--|
| Alle | 04_ Erarbeitung Entwicklungsplan | 13_ Auslösung planerischer Arbeiten | |
| Kanton | 02_ Kriterien Entwicklung der ZAÖI 05_ Mengengerüst Entwicklung 06_ Multikriterienanalyse Erschliessung 03_ Fristerstreckung ZNP | 11*_ Erarbeitung ÖV-Konzept | 14_ Planerische Sicherung Entwicklung |
| Agglomeration | 10*_ Massnahmenblätter ikRP | | 16_ Antrag auf Aufnahme in die Agglomeration Brig-Visp-Naters |
| Gemeinden | 07_ Siedlungsentwicklungskonzept(e) | 14_ Planerische Sicherung Entwicklung | 15_ Anpassung kommunale Zonennutzungsplanung |
| Grundeigentümerschaften | 08_ Entwicklungsvision Areal gemäss Kriterien ZAÖI | 17**_ Konzept Bahnhof Gampel-Steg | 18**_ Aufwärtskompatible Entwicklung Flächen südl. Nordstrasse |
| Meilensteine: | 01_ Verabschiedung Empfehlungen | 09_ Beschluss des Entwicklungsplans SteNiGa | 12_ Gründung Organisation für die Entwicklung |

* Vorgezogene Bausteine aufgrund laufender Verfahren, ** kann bei geklärten Verhältnissen auch wesentlich früher erfolgen

Abbildung 23: Entwurf Aufgaben und mögliche Abfolge

Die Aufgaben gliedern sich in Tätigkeiten, die bis zum Beschluss des Entwicklungsplans erfolgen müssen und Aufgaben, die danach angegangen werden können.

4.1.1 «Planung und Einigung»: Vorarbeiten zum Entwicklungsplan ZAÖI

| | Was? | Wer ? | Bis wann? |
|---|--|---|--|
| 01 | <p>Verabschiedung der Empfehlungen Die vorliegenden Empfehlungen werden von den allen Beteiligten des Begleitgremiums als Grundlage des weiteren Vorgehens verabschiedet.</p> <p>Bei den Grundeigentümerschaften kann zwischen einer Verabschiedung und Kenntnisnahme differenziert werden.</p> | Alle | 18.11.24 |
| 02 | <p>Kriterien für die Auswahl von Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung (ZAÖI) und deren Entwicklung. Die kantonale Arbeitsgruppe Arbeitszonenmanagement legt die Bedingungen fest, die für die Entwicklung der Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung gelten. Auf dieser Basis wird die Situation in SteNiGa eingeschätzt. Das Vorliegen der Kriterien ist eine Grundvoraussetzung für die weiteren Arbeiten.</p> | Kanton | Entwurf Q1 2025 Entscheid Q4 2025 (angestrebt) |
| 03 | <p>Fristerstreckung für die kommunale Nutzungsplanung der drei Gemeinden Damit die Abklärungen und Vorarbeiten für eine Entwicklung der ZAÖI SteNiGa seriös getroffen werden können, müssen die Gemeinden in der Lage sein, ihre laufende Nutzungsplanung an die veränderten Gegebenheiten anzupassen. Da dies im vorgegebene Zeitrahmen möglicherweise nicht machbar ist, wird dem Kanton empfohlen, den drei Gemeinden eine Fristerstreckung für die Fertigstellung der kommunalen Nutzungsplanung zu gewähren.</p> | Kanton Gemeinden | |
| 04 | <p>Erarbeitung Entwicklungsplan Die angestrebte Entwicklung sowie die (Zwischenentscheidungen der Akteure sind in einem Entwicklungsplan festzuhalten. Dieser dient als Koordinationselement für die Phase I und beinhaltet mindestens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Klärung und Festlegung des Perimeters der ZAÖI - Die Kriterien für die Entwicklung - Die verkehrliche Anbindung MIV und festgelegte Kriterien für das Angebot im ÖV - Grundsätze der räumlichen Entwicklung der drei Gemeinden - Eine Vision für die Entwicklung des Perimeters | Kanton Gemeinden Grundeigentümerschaften Externes Planungsbüro | Ab Q2 2024 |
| <p>Die folgenden Arbeitspakete sind idealerweise Teil des Entwicklungsplans und werden in diesen integriert. Aufgrund ihrer Bedeutung und unterschiedlicher Federführungen werden sie hier gesondert aufgeführt</p> | | | |
| 05 | <p>Mengengerüst Entwicklung ZAÖI Für die weiteren Abklärungen ist auf der Basis der Empfehlungen ein Mengengerüst für die Entwicklung der ZAÖI SteNiGa zu erarbeiten. Dieses soll belastbare Ober- und Untergrenzen der Zahl der potenziellen</p> | Kanton Externes Planungsbüro | |

| | | |
|----|---|--|
| 06 | <p>Arbeitsplätze, der Einwohnenden in den drei Gemeinden sowie der Fahrten im MIV und im Schwerverkehr abschätzen.</p> | |
| | <p>Vorstudien verkehrliche Erschliessung und Multikriterienanalyse Für die Klärung der Anbindung der ZAÖI SteNiGa ist eine Multikriterienanalyse auf Basis von Vorstudien aller vier Erschliessungsoptionen durchzuführen. Diese ist so bald wie möglich zu vergeben.</p> | <p>Kanton Gemeinden</p> <p>Externes Planungsbüro (Empfehlung: gemeinsames Mandat mit Baustein 04)</p> |
| 07 | <p>Siedlungsentwicklungs- und Innenentwicklungskonzept für die drei Gemeinden Um die Auswirkungen einer Entwicklung der ZAÖI SteNiGa abschätzen zu können, ist für die drei Standortgemeinden ein gemeinsames Siedlungs- und Innenentwicklungskonzept zu erarbeiten. Dieses sollte klären:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wie der im Mengengerüst abgeschätzte Zuwachs an Einwohnenden in den drei Gemeinden ohne grössere Einzonungen aufgefangen werden kann, – welche Siedlungstypologien dafür in Frage kommen, – welche technischen und sozialen Infrastrukturen für eine solche Entwicklung benötigt werden – und wie ein tragfähiges Landschaftsgerüst für die Gemeinden aussehen kann. <p>Alternativ kann ein solches Konzept durch jede einzelne Gemeinde oder im Rahmen des interkommunalen Richtplans erarbeitet werden.</p> | <p>Gemeinden</p> <p>Externes Planungsbüro</p> |
| 08 | <p>Erarbeitung einer Entwicklungsvision für das Areal gemäss Kriterien ZAÖI Potenzialabschätzung für Entwicklungsoptionen (z.B. Kreislaufwirtschaft, Life-Science) aufgrund von Gesprächen und Abklärungen mit potenziellen Investoren, Forschungsanstalten, Unternehmen etc. Erarbeitung einer Vision für die Entwicklung der ZAÖI.</p> | <p>Steg-Hohtenn Grundeigentümerschaft Kanton (DRE/DWTI)</p> |
| 09 | <p>Beschluss des Entwicklungsplans ZAÖI SteNiGa Auf der Basis der formulierten Vorarbeiten ist der Entwicklungsplan von allen Beteiligten zu beschliessen.</p> <p>Der positive Entscheid zum Entwicklungsplan bestimmt das weitere Vorgehen, dient aber auch als Sollbruchstelle für das Verfahren. Der Entscheid ist durch die Beteiligten gemeinsam zu treffen und in einer Absichtserklärung zum weiteren Vorgehen festzuhalten. Mit dem Entwicklungsplan und der Absichtserklärung wird empfohlen, die weitere Entwicklung der ZAÖI SteNiGa den politischen Entscheidungsträgern sowie dem Volk zur Abstimmung vorzulegen</p> | <p>Kanton Gemeinden Grundeigentümerschaften</p> |

4.1.2 «Entwicklung»: Weiteres Vorgehen für die Schaffung der planerischen Voraussetzungen und der Entwicklung der ZAÖI SteNiGa

| | Was? | Wer | Bis wann? |
|----|--|---|-----------|
| 10 | <p>Erarbeitung eines Themen-/Massnahmenblattes für die Entwicklung der Arbeitszone SteNiGa in den interkantonalen Richtplänen Agglomeration Brig-Visp-Naters und Pfynges</p> <p>Die Grundsätze der Entwicklung sind in geeigneter Form in den beiden interkommunalen Richtplänen zu verankern</p> <p>Da die beiden Richtpläne in der Finalisierung sind, ist diese Aufgabe parallel zur Entscheidungsfindung vorzunehmen.</p> | <p>Gemeinden Agglomeration</p> | |
| 11 | <p>ÖV-Konzept für den Raum Brig-Siders für die Entwicklung der ZAÖI SteNiGa</p> <p>Die Anbindung der ZAÖI SteNiGa an den ÖV ist eine zentrale Voraussetzung für deren Entwicklung. Um diese zu sichern, wird empfohlen, die Entwicklung in geeigneter Form in das laufende ÖV-Konzept der Agglomeration Brig-Visp Naters zu integrieren.</p> <p>Da noch zu klären ist, ob dieses Konzept in bereits laufende Arbeiten integriert werden kann, sollte es vorgezogen behandelt werden.</p> | <p>Kanton</p> | |
| 12 | <p>Gründung einer Organisation für die Entwicklung für die ZAÖI SteNiGa</p> <p>– Für die Auslösung weiterer Arbeiten und die gemeinsame und partnerschaftliche Entwicklung ist eine gemeinsame Organisation für die Entwicklung zu gründen. Diese soll nicht nur regeln, wie die Entwicklung und Ansiedlung von Unternehmen geschehen soll, sondern auch, wie die Vorarbeiten für die Entwicklung organisiert und finanziert werden sollen. Als Ausgangspunkt für die Wahl der Organisation sind die Vorschläge des Teams #03 zu diskutieren. Mögliche Beispiele einer solchen Organisation sind beispielsweise die ESP's Bern Ausserholligen und Thun-Nord</p> | <p>Kanton Agglomeration Gemeinden Grundeigentümer</p> | |
| 13 | <p>Auslösung planerischer Arbeiten zur Entwicklung der ZAÖI SteNiGa</p> <p>Die für die Entwicklung notwendigen planerischen Vorarbeiten sind auszulösen und umzusetzen. Nach heutigem Stand des Wissens sind diese mindestens:</p> <ul style="list-style-type: none"> – *Mobilitätskonzept für die ZAÖI – Vorprojektierung der Anbindung der Arbeitszone durch den MIV nach Ergebnis der Multikriterienanalyse – *Projektierung der hochwertigen Fuss- und Veloverbindung in das Gebiet – Projektierung eines Mobilitätshubs am Bahnhof – Projektierung der Ost-West-Achse in das Gebiet | <p>Entwicklungsorganisation (Kanton, Agglomeration, Gemeinden, Grundeigentümer)</p> | |

| | | |
|-----|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> – Machbarkeitsstudie für die Entwicklung des Bahnhofsgebiets als Standort für Arbeitsplatzintensive Nutzungen <p>Bei den mit * gekennzeichneten Massnahmen ist zu klären, ob diese bereits für die Entscheidungsfindung erarbeitet werden oder als Zwischenergebnis vorliegen müssen</p> | |
| 14 | <p>Planerische Sicherung der Entwicklung der ZAÖI und Nachfolgelösung kommunale Planungszone Die Entwicklungen in der ZAÖI sind entsprechend planerisch zu sichern. Aus heutiger Sicht kommen dafür zwei Möglichkeiten infrage:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung eines Quartierplans mit den bis dahin geklärten Vorgaben – Erarbeitung eines kantonalen Nutzungsplans <p>Diese Möglichkeiten sind zu prüfen und abzuwägen. Das Instrument der kantonalen Nutzungsplanung ist in der Vernehmlassung.</p> | <p>Organisation für die Entwicklung (Kanton, Agglomeration, Gemeinden, Grundeigentümer)</p> |
| 15 | <p>Anpassung der kommunalen Zonennutzungsplanung Finalisierung der kommunalen Zonennutzungsplanung auf Basis der Vorarbeiten und Erkenntnisse der Entwicklung</p> | <p>Gemeinden</p> |
| 16* | <p>Antrag auf Aufnahme aller der Gemeinden Steg-Hohtenn und Gampel-Bratsch in die Agglomeration Brig-Visp-Naters Zur Unterstützung der Entwicklungen wird den Gemeinden empfohlen, einen Antrag auf Aufnahme in die Agglomeration Brig-Visp-Naters zu stellen. Im Falle einer Entwicklung der ZAÖI wird davon ausgegangen, dass die drei Gemeinden die Voraussetzungen für eine Aufnahme erfüllen.</p> | <p>Gemeinden Agglomeration</p> |
| 17 | <p>Konzept Bahnhof Gampel-Steg Zur Erkundung und Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten rund um den Bahnhof Gampel-Steg wird empfohlen, baldmöglichst ein Konzept für den Raum um den Bahnhof Gampel-Steg zu erarbeiten. Der Erwerb von Grundstücken durch die öffentliche Hand ist zu prüfen.</p> | <p>Steg-Hohtenn/ (evtl. Niedergesteln) Externes Planungsbüro</p> |
| 18 | <p>Aufwärtskompatible Entwicklung der Flächen, die nicht als Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI ausgewiesen sind. Bei einem positiven grundsatzentscheid können die Flächen südlich der Achse der vorgeschlagenen Nordstrasse (siehe 3.2.4) entwickelt werden. Dies unter der Bedingung, dass diese die Entwicklung der ZAÖI unterstützen, für eine weitere Entwicklung aufwärtskompatibel sind oder temporär sind.</p> <p>Für das bestehende Projekt des Güterumschlags bedeutet dies nach heutigem Stand des Wissens, dass eine Entwicklung möglich wäre, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Projekt in den formulierten räumlichen Vorgaben realisiert werden kann – Eine Aufwärtskompatibilität im Sinne eines Logistikzentrums für die ZAÖI gegeben ist – Die Entwicklung einer hochwertigen Ost-West-Erschliessung für das Gebiet nicht verbaut wird – Ein Gleisanschluss für die „Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖI« weiterhin möglich ist | <p>Grundeigentümer/ Entwicklungs- Organisation</p> |

4.1.3 Zeitliche Abhängigkeiten für das weitere Vorgehen

Für die empfohlenen planerischen Schritte sowie für eine Umsetzung der ZAÖI bestehen zahlreiche zeitliche Abhängigkeiten, die es zu beachten gilt.

| | |
|---|---|
| Kantonaler Richtplan, C4 | <p>Bei der Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bund (Mai 2019), wurde das Richtplanblatt C. 4 zur Kenntnis genommen. Der Kanton Wallis wird hierbei aufgefordert die Voraussetzung für eine angemessene ÖV-Erschliessung neuer Arbeitszonen genauer festzulegen, sowie die Festlegung der Kriterien zur Dimensionierung, Erschliessung, Dichte und Bebauungsqualität in den ZAÖI.</p> <p>Ein Entwurf könnte zwar im Sommer 2024 zur Verfügung stehen. Bis die Kriterien aber politisch rechtskräftig sind kann noch eine längere Zeit vergehen.</p> |
| Laufende Revision der Nutzungsplanung | <p>In den drei Gemeinden läuft derzeit die Revision der Nutzungsplanung, die 2025 abgeschlossen sein soll. Im Rahmen dieser Nutzungsplanung sind 2024 auch die Bedarfe für Wohn- und Mischgebiete für die nächsten 15 Jahre festzulegen. Aufgrund der grossen Unsicherheit über die mögliche Entwicklung der ZAÖI SteNiGa ist die Festlegung nicht möglich oder kann nur in Szenarien (mit und ohne Entwicklung der ZAÖI) angegeben werden. Der daraus entstehende zeitliche Konflikt ist zwischen Gemeinden und Kanton zu klären.</p> |
| Fertigstellung der interkommunalen Richtpläne | <p>Die beiden interkommunalen Richtpläne (Pfyn-Finges und Brig-Visp-Naters) sind derzeit in Erarbeitung und sollen 2024 fertiggestellt werden. Da sie den Perimeter der ZAÖI betreffen, kann ein allfälliges Richtplanblatt nur noch bis zum Sommer 2024 erstellt werden.</p> |
| Projekt Erneuerung Bahnhof Gampel-Steg | <p>Das laufende Projekt der SBB-Infrastruktur befasst sich mit dem behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs Gampel-Steg. Dieses soll ab 2027 realisiert werden. Es ist zu klären, inwieweit noch Spielraum für allfällige Modifizierungen aufgrund der Erkenntnisse der Testplanung bestehen oder ob das Projekt aufwärtskompatibel ist.</p> |
| Gemeinderatswahlen im Oktober 2024 | <p>Im Oktober 2024 finden in allen drei Standortgemeinden Wahlen des Gemeinderats statt. Allfällige personelle Veränderungen treten dann zum 01.01. 2025 in Kraft. Für das weitere Vorgehen bedeutet dies, so viele Grundsatzentscheidungen wie möglich vor diesem Zeitpunkt zu treffen.</p> |

4.2 Organisation des weiteren Vorgehens

Die empfohlenen Aufgaben und Entscheidungen sollten möglichst bald erfolgen, um für alle Beteiligten Planungssicherheit zu schaffen und die Entwicklung in der laufenden Revision der Zonenplanungen der Gemeinden sichern zu können. Um dies gewährleisten zu können, wird empfohlen, den Kern der Organisation der Testplanung beizubehalten aber die Besetzung und Federführungen an den Aufgaben zu orientieren:

- Für Aufgaben rund um die Erschliessung und Siedlungsentwicklung sowie wichtiger Beschlüsse sollte die **Steuerungsgruppe** der Testplanung aus den drei Standortgemeinden und den kantonalen Dienststellen für Raumentwicklung und der Dienststelle für Mobilität bestehen bleiben. Die **Steuerungsgruppe** vergibt Planungsaufgaben und fällt wichtige Zwischenentscheidungen. Die Steuerungsgruppe ist idealerweise durch eine Vertretung der

wichtigsten Grundeigentümerschaften zu ergänzen. Dies erfordert aber deren Bereitschaft, sich an den weiteren Planungsarbeiten finanziell zu beteiligen. Weitere Akteure werden bei Bedarf adhoc hinzugezogen oder bei wichtigen Meilensteinen konsultiert.

- Um ein effizientes Arbeiten sicherzustellen, sollen aus der Steuerungsgruppe Vertreter in eine **Kerngruppe** delegiert werden. Da viele der zu klärenden Fragen die Gemeinde Steg-Hohtenn betreffen, wird empfohlen, dass sich diese aus einem Vertreter der Gemeinde Steg-Hohtenn, der Dienststelle für Raumentwicklung und den betroffenen Grundeigentümerschaften zusammensetzt. Sie koordiniert die Arbeiten und bereitet Entscheidungen der Steuerungsgruppe vor.

Die zu leistenden Arbeiten und die Organisation der Kern- und Steuerungsgruppe ist durch eine **Projektleitung** zu koordinieren. Es wird vorgeschlagen, dass diese in der Gemeinde Steg-Hohtenn angesiedelt ist. Diese treibt die Arbeiten voran und steht als Ansprechpartner für die Bearbeitung der einzelnen Arbeitspakete zur Verfügung.

- Die beschlossenen Arbeitspakete haben unterschiedliche Federführungen (siehe Abschnitt 4.1.1) Die Federführungen sind für den Fortschritt der einzelnen Arbeitspakete verantwortlich. Neben externen Auftragnehmenden haben die Akteure auch selbst Aufgaben zu erledigen.
- Zur Koordination und Erarbeitung der Inhalte ist eine **Arbeitsgruppe** zu bilden. Diese setzt sich aus den Vertretern der oben genannten Akteure zusammen und wird von der Projektleitung koordiniert und moderiert. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, in Kapitel 4.1.1 aufgeführten Arbeitspakete voranzutreiben, die Zwischenstände der einzelnen Arbeiten zu diskutieren, die Schnittstellen zu prüfen und die Sitzungen und Entscheidungen der **Kern-** und **Steuerungsgruppe** vorzubereiten. Der Ortsplaner der drei Standortgemeinden soll ebenfalls Teil der Arbeitsgruppe sein.

Es wird empfohlen, dass die **Kerngruppe** einmal pro Quartal zusammenkommt, den Stand der Abklärungen bespricht und das weitere Vorgehen diskutiert. Die **Steuerungsgruppe** sollte sich einmal pro Halbjahr treffen.

Für die weiteren Abklärungen sind weitere Mittel erforderlich. Die Finanzierung ist inkl. eines Verteilungsschlüssels zu Beginn des weiteren Vorgehens zu klären. Der Finanzbedarf kann durch Eigenleistungen der Akteurinnen und Akteure reduziert werden.

Es wird zudem empfohlen bei den weiteren Arbeiten auf Büros und Fachpersonen zurückzugreifen, die im Rahmen der Testplanung oder anderen Arbeiten über Vorwissen zur Situation in SteNiGa verfügen. Eine Teilnahme der Teams an weiteren Planungen wird ausdrücklich nicht ausgeschlossen.

4.3 Sicherung der Entwicklungspotenziale für das Oberwallis

Die vorliegenden Empfehlungen zeigen auf, wie und unter welchen Bedingungen sich die Industriezone SteNiGa und ihr Umfeld entwickeln kann. Trotz einiger noch bestehender Interessenskonflikte sprechen sich alle Beteiligten für eine Entwicklung als ZAÖI aus und sind bestrebt, diese weiterzutragen. Die Entwicklung in SteNiGA ist nicht nur für die Grundeigentümerschaften und die Standortgemeinden von Bedeutung, sondern auch für das gesamte Oberwallis. Sie ist die letzte grosse zusammenhängende Landreserve für die

wirtschaftliche Entwicklung dieses Kantonsteils. Daher wird an alle Beteiligten appelliert, die nun anstehenden Abklärungen und Verhandlungen mit entsprechender Umsicht und auch Kompromissbereitschaft anzugehen, um diese strategisch wichtige Landreserve für das Oberwallis einer nachhaltigen Entwicklung zuzuführen.

5 **Beschlüsse der Steuerungsgruppe der Testplanung SteNiGa**

1. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe zur Testplanung Steniga nehmen die Ergebnisse und Empfehlungen des Schlussberichts zustimmend zur Kenntnis (Kapitel 1- 3).
2. Sie beschliessen, diese als Grundlage für die weiteren Planungsschritte anzuerkennen und in Folgeprojekten schrittweise umzusetzen (Kapitel 4):
 - a. Es wird in zwei Phasen weiter vorgegangen
 - b. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe zur Testplanung Steniga erklären, das im Schlussbericht vorgeschlagene weitere Vorgehen zur «Planung und Einigung» (Kap. 4.1.1) weiterzuverfolgen.
 - c. Es soll die an der Schlussitzung diskutierte Zeitachse verfolgt werden
 - d. Am Ende der Phase «Planung und Einigung» soll ein genehmigter Entwicklungsplan und eine Absichtserklärung der Akteure stehen.
 - e. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe verpflichten sich, das vorgeschlagene Vorgehen aktiv zu unterstützen.
 - f. Die in Kapitel 4.1.2 zusammengefassten Aktivitäten werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Diese sollen in einer Phase 2 auf Basis des Entwicklungsplans umgesetzt werden.
3. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe zur Testplanung Steniga stimmen der vorgeschlagenen Organisation im Grundsatz zu und vereinbaren , diese zu Beginn der Folgephase zu schärfen. Sie vereinbaren auch, für das weitere Vorgehen entsprechende Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Gemeinde Steg-Hohtenn

Astrid Hutter

Gemeindepräsidentin

Gemeinde Niedergesteln

Richard Kalbermatter

Gemeindepräsident

Gemeinde Gampel-Bratsch

Germann Gruber

Gemeindepräsident

Kanton Wallis



Adrian Zumstein

*Chef der Dienststelle für Raumentwicklung
(DRE)*



Stefan Luggen

Adjunkt der Dienststelle für Mobilität (DFM)

6 Anhang

6.1 Vorschlag der Theler AG zur weiteren Entwicklung

Im Laufe der Diskussion um die vorliegenden Empfehlungen wurde von der Theler AG als zentraler Grundeigentümerschaft ein Vorschlag eingereicht, wie die Entwicklung aus ihrer Sicht aussehen könnte. Dieser Plan berücksichtigt viele der oben formulierten Empfehlungen, weicht aber teilweise auch von ihnen ab.

Die wichtigsten Abweichungen sind:

- Veränderte Konfiguration und Grösse der «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖ!» und den sofort entwickelbaren Flächen. Die Theler AG schlägt vor, das Gebiet Mooslesser für die sofortige Entwicklung freizugeben und das Gebiet Stegerfeld als «Fläche für Nutzungen gemäss ZAÖ!» zu verwenden.
- Interne Verkehrserschliessung entlang der Gleise statt an der «Nordstrasse»
- Anordnung von Parkplätzen
- Intensivere Nutzungen der Verkehrszone Autoverlad

Trotz der Abweichungen wird der Vorschlag der Theler AG als wichtiger und konstruktiver Beitrag für die Entwicklung von SteNiGa gewürdigt. Es wird empfohlen diesen im weiteren Vorgehen zu berücksichtigen und als eine weitere Grundlage für Erarbeitung des Entwicklungsplans sowie die anstehenden Verhandlungen zu verwenden.

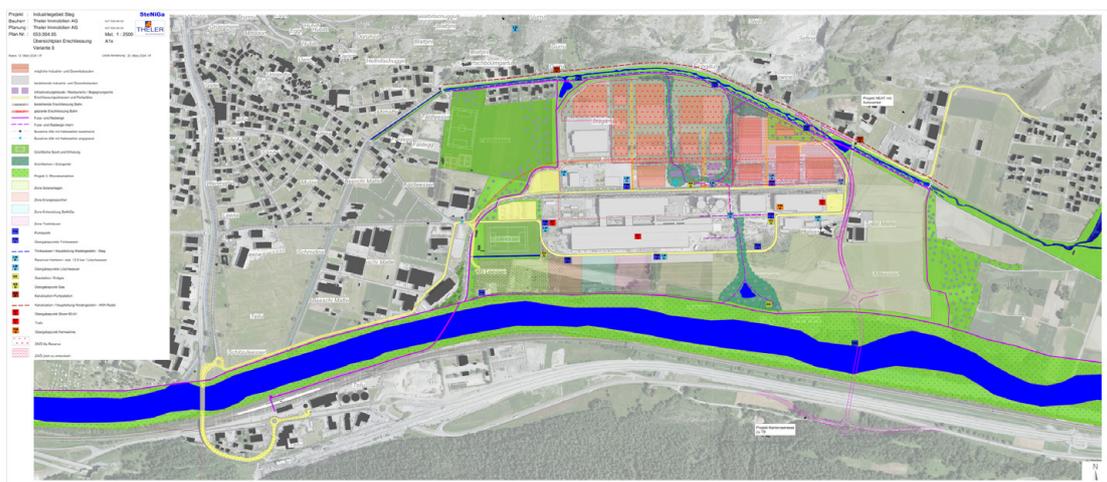
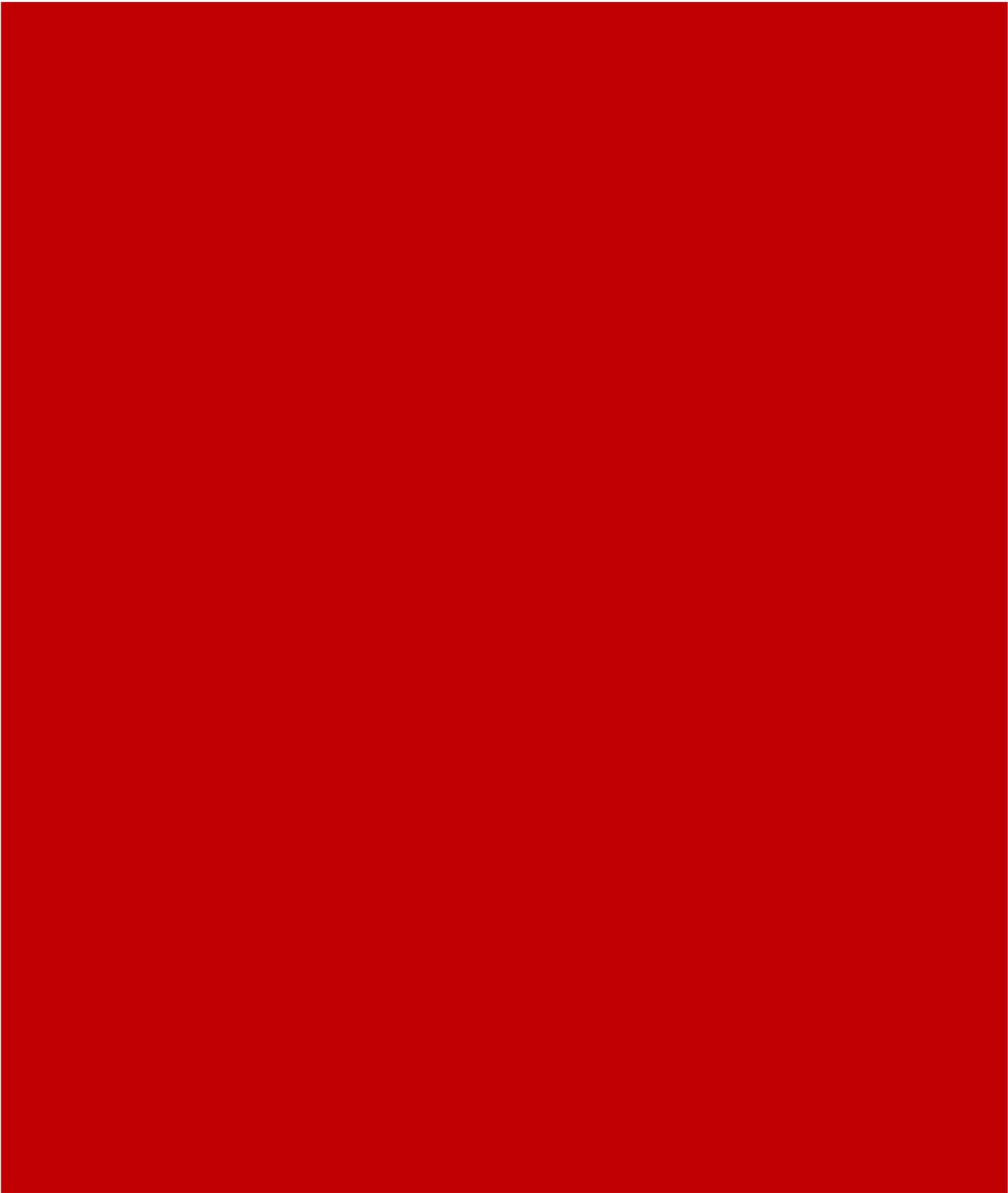


Abbildung 24: Vorschlag der Theler AG für die weitere Entwicklung



urbanista.ch AG
Seestrasse 367
8038 Zürich
t +41 44 500 85 76
office@urbanista.ch
www.urbanista.ch



Eingeben



Zeichnen



Bild



Mobilgerät



Sign

Gib deine Signatur oben ein

EIS_Schlussbericht Testplanung_final_241125_bereinigt_Unterschrift

Abschließender Prüfbericht

2024-12-05

| | |
|------------------|--|
| Erstellt: | 2024-11-26 |
| Von: | Markus Nollert (nollert@raum-ent-wickeln.ch) |
| Status: | Signiert |
| Transaktions-ID: | CBJCHBCAABAA7ik2vfpAXooKJ5Wni7tXXmhUBCanLR45 |

Verlauf für „EIS_Schlussbericht Testplanung_final_241125_bereinigt_Unterschrift“

-  Markus Nollert (nollert@raum-ent-wickeln.ch) hat das Dokument erstellt.
2024-11-26 - 21:23:31 GMT – IP-Adresse: 178.197.248.40
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an Astrid Hutter (astrid.hutter@steg-hohtenn.ch) gesendet.
2024-11-26 - 21:25:29 GMT
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an richard.kalbermatter@niedergesteln.ch gesendet.
2024-11-26 - 21:25:29 GMT
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an german.gruber@gampel-bratsch.ch gesendet.
2024-11-26 - 21:25:29 GMT
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an stefan.luggen@admin.vs.ch gesendet.
2024-11-26 - 21:25:29 GMT
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an adrian.zumstein@admin.vs.ch gesendet.
2024-11-26 - 21:25:30 GMT
-  richard.kalbermatter@niedergesteln.ch hat die E-Mail angezeigt.
2024-11-27 - 05:50:02 GMT – IP-Adresse: 83.77.86.219
-  Die signierende Person richard.kalbermatter@niedergesteln.ch hat bei der Signatur den Namen Richard Kalbermatter eingegeben
2024-11-27 - 06:07:40 GMT – IP-Adresse: 83.77.86.219
-  Richard Kalbermatter (richard.kalbermatter@niedergesteln.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-11-27 – 06:07:42 GMT – Zeitquelle: Server – IP-Adresse: 83.77.86.219

-  Astrid Hutter (astrid.hutter@steg-hohtenn.ch) hat die E-Mail angezeigt.
2024-11-27 - 07:53:18 GMT – IP-Adresse: 213.3.7.77
-  Die signierende Person Astrid Hutter (astrid.hutter@steg-hohtenn.ch) hat bei der Signatur den Namen Astrid eingegeben
2024-11-27 - 08:11:25 GMT – IP-Adresse: 213.3.7.77
-  Astrid (astrid.hutter@steg-hohtenn.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-11-27 – 08:11:27 GMT – Zeitquelle: Server – IP-Adresse: 213.3.7.77
-  stefan.luggen@admin.vs.ch hat die E-Mail angezeigt.
2024-11-27 - 23:51:54 GMT – IP-Adresse: 172.226.132.21
-  Die signierende Person stefan.luggen@admin.vs.ch hat bei der Signatur den Namen Stefan Luggen eingegeben
2024-12-03 - 13:52:54 GMT – IP-Adresse: 193.247.119.167
-  Stefan Luggen (stefan.luggen@admin.vs.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-12-03 – 13:52:56 GMT – Zeitquelle: Server – IP-Adresse: 193.247.119.167
-  adrian.zumstein@admin.vs.ch hat die E-Mail angezeigt.
2024-12-04 - 16:51:19 GMT – IP-Adresse: 193.247.119.167
-  Neue Dokument-URL angefordert von adrian.zumstein@admin.vs.ch
2024-12-04 - 16:51:25 GMT – IP-Adresse: 193.247.119.167
-  Die signierende Person adrian.zumstein@admin.vs.ch hat bei der Signatur den Namen Adrian Zumstein eingegeben
2024-12-04 - 16:56:41 GMT – IP-Adresse: 193.247.119.167
-  Adrian Zumstein (adrian.zumstein@admin.vs.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-12-04 – 16:56:43 GMT – Zeitquelle: Server – IP-Adresse: 193.247.119.167
-  german.gruber@gampel-bratsch.ch hat die E-Mail angezeigt.
2024-12-05 - 07:10:30 GMT – IP-Adresse: 104.28.98.105
-  Die signierende Person german.gruber@gampel-bratsch.ch hat bei der Signatur den Namen German Gruber eingegeben
2024-12-05 - 09:53:56 GMT – IP-Adresse: 185.5.33.226
-  German Gruber (german.gruber@gampel-bratsch.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-12-05 – 09:53:58 GMT – Zeitquelle: Server – IP-Adresse: 185.5.33.226
-  Vereinbarung abgeschlossen.
2024-12-05 - 09:53:58 GMT