

D.1 Öffentlicher Verkehr

Staatsratsentscheid: **14.06.2017**

Beschluss durch den Grossen Rat: **08.03.2018**

Genehmigung durch den Bund: **01.05.2019**

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

Raumentwicklungsstrategie

2.7: Ein abwechslungsreiches Angebot an Freizeitmobilität bereitstellen

3.1: Die Funktionsfähigkeit und den Bevölkerungsbestand in den Dörfern und Gemeinden erhalten

3.5: Hohe baulichen Dichten in geeigneten Gebieten anstreben und gleichzeitig öffentliche Räume aufwerten

3.7: Die Siedlung und den Verkehr aufeinander abstimmen

4.1: Die Anbindung an die Metropolitanräume in der Schweiz und in Europa stärken

4.2: Sichere und leistungsfähige Verkehrsanbindung aller Walliser Gemeinden an die Zentren sicherstellen

4.3: Ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und umweltfreundliches ÖV-Angebot bereitstellen

4.4: Die kombinierte Mobilität unterstützen

Instanzen

Zuständig: DFM

Beteiligte:

- Bund
- Kanton: DEWK, DRE, DUW, DWTI
- Gemeinde(n): Alle
- Weitere: Öffentliche Verkehrsunternehmen

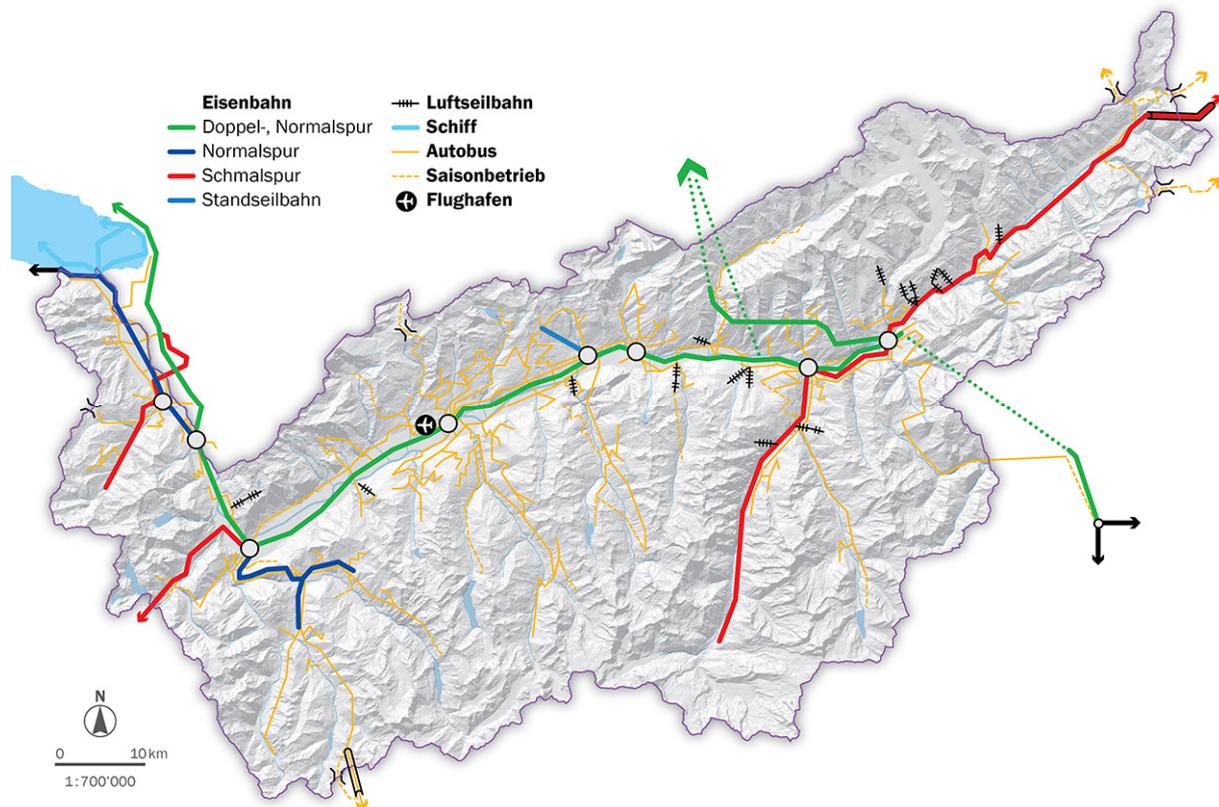
Ausgangslage

Im Wallis ist der Betrieb des öffentlichen Verkehrs (ÖV) durch die topografischen Verhältnisse und die dezentrale Siedlungsstruktur erschwert. Obwohl die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von der Bevölkerung als Synonym für Unabhängigkeit, Freiheit und Lebensqualität aufgefasst wird, geht dieser mit grossen Nachteilen einher (z.B. Umweltbelastungen, Überlastung der Strassen während der Stosszeiten). Die ständige Zunahme der Fahrten und des MIV wird zusätzliche Belastungen mit sich bringen und Kapazitäts- und Verkehrsregelungsprobleme verursachen. Folglich ist es wichtig, eine verantwortungsvolle, nachhaltige Mobilität zu fördern, insbesondere durch eine Verlagerung des MIV auf den ÖV.

Im Wallis erfolgt bereits rund eine von fünf Personenverschiebungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit acht Eisenbahnlinien, davon zwei von nationaler und internationaler Bedeutung (Simplon und Lötschberg), 14 Seilbahnen mit regionalen Tal-Berg Verbindungen und über 100 Buslinien verfügt das Wallis über ein öffentliches Verkehrsnetz mit einer Länge von mehr als 1'750 km. Nahezu alle Gemeinden unseres Kantons sind heute mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Hinzu kommen die Schifffahrt auf dem Genfersee und der regionale Flughafen Sion.

Die Schweizer Verkehrspolitik zielt auf ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Strasse und Bahn ab, namentlich mittels der Agglomerationsprogramme. Die Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) hat die Kompetenzen und die Verantwortung des Kantons im Bereich Regionalverkehr spürbar gestärkt. Seit Inkrafttreten des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) am 01.01.2016 sind nun die Kantone für die regionale Planung zuständig. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) leitet und koordiniert dabei als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen unter Berücksichtigung der regionalen Planungen (Art. 48d EBG). Eine Anpassung der Verantwortlichkeiten bei diesen neuen Aufgaben ist somit in Zusammenhang mit der Bereitstellung und der Nutzung der erforderlichen Ressourcen des Regionalverkehrs notwendig.

D.1 Öffentlicher Verkehr



Das öffentliche Verkehrsnetz im Kanton Wallis (Quelle: DFM)

Der Kanton Wallis ist daran, das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) anzupassen, da die Sicherstellung und die Entwicklung eines attraktiven Angebots des öffentlichen Verkehrs von zentraler Bedeutung sind, um eine zweckmässige Erschliessung der Bauzonen zu garantieren und um die Mobilität der Bevölkerung und unserer Gäste im Hinblick auf eine nachhaltige Alternative zum MIV sicherzustellen. In diesem Sinne strebt der Kanton eine nachhaltige Entwicklung der verschiedenen Mobilitätsformen und eine langfristige Weiterentwicklung des multimodalen Verkehrssystems an.

Die Umsteigebedingungen und die Fahrpläne sind teilweise noch schlecht aufeinander abgestimmt und schränken somit das Angebotspotenzial des öffentlichen Regionalverkehrs ein. Die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs hängt grösstenteils von seiner Verflechtung mit dem Siedlungsgebiet ab. Es ist daher wichtig, die Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr und den öffentlichen publikumsintensiven Bauten und Anlagen aufzuwerten und zweckmässig zu planen. In der Rhonetalebene gruppieren sich die wichtigsten wirtschaftlichen Aktivitäten um die urbanen Zentren herum. Im Hinblick auf eine gute Integration und den Zusammenhalt des Kantons, ist es somit dringend erforderlich, dass die Seitentäler optimal an die Zentren angeschlossen werden.

Die Fahrten mit dem städtischen Agglomerationsverkehr (kommunal und interkommunal) fallen in den organisatorischen und finanziellen Zuständigkeitsbereich der Gemeinden oder der betroffenen Agglomerationen. Die Aufgabe des Kantons ist die Gewährleistung der Koordination zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln und dabei namentlich die optimale Nutzung der finanziellen und technischen Ressourcen sicherzustellen. Der kantonale Anteil an den Finanzhilfen für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs (unterteilt nach Transportmittel und dessen Bedeutung) ist im GöV festgelegt.

Koordination

Grundsätze

1. Fördern des öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf eine Verbesserung der Komplementarität zwischen dem öffentlichem Verkehr und dem MIV im Sinne der nachhaltigen Entwicklung.
2. Abstimmen des öffentlichen Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung (z.B. Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Freizeit und Erholung) durch geeignete raumplanerische Massnahmen (z.B. verdichtetes Bauen, verkehrsintensive Einrichtungen in unmittelbarer Nähe der Haltestellen des ÖV) namentlich über die Agglomerationsprogramme.
3. Sicherstellen der Komplementarität der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel und Fördern der Realisierung von Umsteigeinfrastrukturen.
4. Aufwerten des Angebotes des Regionalverkehrs unter Berücksichtigung des nationalen und internationalen Angebotes im Hinblick auf die Förderung der touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons.
5. Verbessern der Infrastrukturen und des Angebotes des öffentlichen Verkehrs in allen Regionen und Agglomerationen unter Berücksichtigung der Nachfrage der Bevölkerung und der Gäste sowie Gewährleisten der Grundversorgung.
6. Fördern von neuen Formen des öffentlichen Verkehrs und Unterstützen von entsprechenden innovativen Lösungen (z.B. Flexibilisierung der Angebote, Angebote am Abend/während der Nacht, Rufbus, Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen anstatt Verbrennungsmotoren).
7. Fördern des Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und/oder Behinderungen.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) erarbeitet ein kantonales Gesamtverkehrskonzept in Übereinstimmung mit den bundesgesetzlichen Vorgaben und setzt dieses um;
- b) fördert die erforderlichen Restrukturierungen des öffentlichen Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und der zukünftigen Siedlungsentwicklung;
- c) harmonisiert das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf kantonaler Ebene durch die Gestaltung von abgestimmten Fahrplänen, attraktiven Verbindungen oder durch die Vereinbarungen, welche namentlich durch Tarifverbunde umgesetzt werden;
- d) unterstützt die Verbesserung der Verbindungen zwischen den Seilbahnen und den Anlagen des öffentlichen Verkehrs;
- e) entwickelt attraktive Lösungen im öffentlichen Verkehr, um die Mobilität der Gäste in der Talebene und innerhalb der Tourismusstationen sicherzustellen (z.B. saisonale Fahrpläne und Verbindungen, kombinierte Tarifangebote);
- f) stellt eine statistische und analytische Erhebung des Angebots sicher, um den Anteil des öffentlichen Personenverkehrs zu erhöhen und stellt diese Daten den Gemeinden zur Verfügung;
- g) fördert die ÖV-Verbindungen zwischen den urbanen Zentren, den Talflanken und den Seitentälern, insbesondere zu den Stosszeiten, um für den Pendlerverkehr zwischen Berg und Tal eine wettbewerbsfähige Alternative zum MIV zu bieten.

D.1 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinden:

- a) schlagen in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton eine generelle Verkehrsstrategie auf kommunaler Ebene vor, falls notwendig mittels regionalen Verkehrskonzepten oder interkommunalen Richtplänen;
- b) setzen ihr Konzept oder ihre interkommunalen Richtpläne im Rahmen der Anpassung des Zonen-nutzungsplans oder bei der Erstellung von öffentlichen Bauten und Anlagen um;
- c) planen geeignete Massnahmen, um die Erstellung von Park&Ride-Anlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe oder von peripher gelegenen Parkings in der Nähe der Autobahnausfahrten, welche gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, zu ermöglichen;
- d) erstellen, bei Bedarf, in unmittelbarer Nähe der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Veloabstellplätze und stellen den Zugang zum öffentlichen Verkehr für die Fussgänger sicher;
- e) entwickeln ihr lokales öffentliches Verkehrsnetz und sorgen dafür, dass es das kantonale und regionale Angebot sinnvoll ergänzt.

Dokumentation

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

Transportplan, urbaplan, **Conception directrice Entremont – Rapport de synthèse**, 2012

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