

D.4 Strassennetze

Staatsratsentscheid: **14.06.2017**

Beschluss durch den Grossen Rat: **08.03.2018**

Genehmigung durch den Bund: **01.05.2019**

Interaktion mit anderen Blättern: **A.11, B.1, C.2, C.5, C.6, C.7, C.8, D.1, D.2, D.3, D.5, D.6, D.7**

Raumentwicklungsstrategie

2.2: Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der alpinen Tourismuszentren fördern

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

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

Instanzen

Zuständig: DFM

Beteiligte:

- Bund
- Kanton: ANSB, DAA, DJFW, DLW, DRE, DUW, DWFL, DWTI, KAR3, VRDMRU
- Gemeinde(n): Alle
- Weitere: Nachbarkantone und Nachbarländer

Ausgangslage

Das nationale und kantonale Strassennetz im Kanton Wallis umfasst eine Länge von fast 2'000 km, davon sind 1'850 km Kantonsstrassen. Dieses muss eine qualitative Erschliessung sowie die Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen innerhalb aller Raumtypen gewährleisten, um namentlich den Erhalt der einheimischen Bevölkerung zu gewährleisten. Aufgrund der dezentralen Siedlungsstruktur des Kantons kommen der Instandhaltung des Strassennetzes, der Anpassung und der Sicherstellung seiner Funktionalität und dessen Schutz vor Naturgefahren eine zentrale Bedeutung zu.

Die Klassierung in **Nationalstrassen der 1., 2. und 3. Klasse**, welche das Grundnetz bilden und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) bereits enthalten sind, erfolgt aufgrund des Lichtraumprofils und der Anzahl Spuren dieser Strassen. Im Wallis ist keine Nationalstrasse der 1. Klasse zugewiesen. Die Autobahn A9 gehört zu den Nationalstrassen 2. Klasse (siehe Anhang 2). Sie deckt die Bedürfnisse des Transitverkehrs ab und dient in erster Linie den Anforderungen des „Ziel-/Quellverkehrs“. Dieser Verkehr zeichnet sich aufgrund der geografischen Lage, der touristischen Rolle und der dezentralen Besiedlung des Kantons sowie des Pendlerverkehrsaufkommens insbesondere durch eine hohe räumliche und zeitliche Dichte aus. Die Simplonpassstrasse, welche erstellt ist und für welche der Bund hohe Investitionen tätigt, gehört zum Nationalstrassennetz 3. Klasse.

Das **Ergänzungsnetz**, welches durch die Schweizerischen Hauptstrassen gebildet wird, vervollständigt das oben erwähnte Grundnetz, indem es die Grunderschliessung der Tourismus- und Randregionen gewährleistet. Diese Strassen sind im Eigentum des Kantons, der diese mit finanzieller Unterstützung des Bundes erstellt und unterhält.

Das **Kantonsstrassennetz** (Haupt- und Nebenstrassen in der Talebene und im Gebirge) einschliesslich der kantonalen Wege, hat das primäre Ziel, sämtliche Walliser Gemeinden zu erschliessen. Es enthält ebenfalls die interkantonalen und grenzüberschreitenden Verbindungen, insbesondere über die Pässe. Die entsprechenden Strassen und Wege sind im Eigentum des Kantons, der diese erstellt und unterhält. Der Kanton finanziert diese Aufgaben mit einer Beteiligung der Gemeinden. Hinzu kommt noch das stark verzweigte nicht kantonale Netz der Landwirtschafts-, Forst- und Gemeindestrassen. Diese werden aufgrund ihrer lokalen Bedeutung nicht im kantonalen Richtplan behandelt. Die hier genannten allgemeinen Grundlagen gelten jedoch auch für den Bau oder die Instandstellung aller Strasseninfrastrukturen.

D.4 Strassennetze

Auf Bundesebene enthält der Sachplan Verkehr (SPV), Teil Programm eine generelle Verkehrsstrategie, welche die Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes in Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturen in seinem Zuständigkeitsbereich festlegen, insbesondere für Bahn- und Strasseninfrastrukturen. Der Sachplan definiert ausserdem die Koordination der Massnahmen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und mit der gewünschten räumlichen Entwicklung, mit einem besonderen Augenmerk auf die Sicherheits- und die Umweltaspekte. Die Strasseninfrastrukturen von nationaler Bedeutung erfüllen verschiedene Funktionen, insbesondere den internationalen Transitverkehr, die Verbindung zwischen den grossen und mittleren Agglomerationen, die Erschliessung der grossen alpinen Tourismuszentren oder stellen die Grundversorgung der Randregionen sicher.

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 den Bundesbeschluss zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) angenommen. Dieser Fond schafft die Grundlage, damit der Bund weiterhin in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen investieren, seine Beiträge für das Schweizerische Hauptstrassennetz, welches sich im Eigentum des Kantons befindet, bezahlen und die Agglomerationsprogramme auch in Zukunft finanziell ausreichend unterstützen kann.

Eines der wichtigsten Ziele der Walliser Verkehrspolitik ist die Sicherstellung und die Verbesserung der Erschliessung des gesamten Kantonsgebiets. Diesbezüglich wurden vier strategische sich ergänzende Handlungsachsen festgelegt:

- Alltagsverkehr in und zu den Agglomerationen;
- Nationale und internationale Anbindung;
- Erschliessung der touristischen Zentren;
- Dezentrale Erschliessung der Randregionen.

Diese Zielsetzung erfordert den Bau und die Verbesserung eines bedeutenden Teils des Strassennetzes sowie dessen Sicherheit, Instandhaltung und Unterhalt (siehe Anhang 1). Gewisse Tendenzen, insbesondere die Erschliessung ausgedehnter und abgelegener Bauzonen, die Zunahme des Verkehrs oder die Vergrösserung des Lichtraumprofils der Fahrzeuge führen zu einer grösseren Strassenfläche (schweizweit + 15% zwischen 1985 und 2009). Fortan ist es notwendig, die Entwicklung und die Bewirtschaftung des Strassennetzes aktiv in die raumplanerischen Überlegungen des Kantons zu integrieren, dies umso mehr da die Planung der Verkehrsinfrastrukturen und die Raumentwicklung eng miteinander verbunden sind.

Im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung verpflichtet sich der Kanton Wallis, Massnahmen umzusetzen, die in erster Linie die Mobilität optimieren sollen. Dies ist durch eine effiziente Koordination zwischen der Siedlungsentwicklung (Wohnort, Arbeitsort, Angebot an Konsumgütern, öffentliche Dienstleistungen, Freizeitangebot) und der Mobilität erreichbar. Der Schwerpunkt muss auf raumplanerische Massnahmen gelegt werden. Die Anzahl Fahrten kann auch durch finanzielle Anreize gelenkt werden (z.B. Steuer- und Gebührenpolitik). Zudem muss eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) angestrebt werden, indem die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) gesteigert wird. Die Anpassung des Verkehrsnetzes, um die Mobilität nachhaltiger zu lenken, ist ebenfalls eine wichtige Zielsetzung, insbesondere durch bauliche und organisatorische Massnahmen. Diese zielen darauf ab, den Verkehr zu verflüssigen, die Sicherheit und den Schutz vor Naturgefahren zu erhöhen, die Verkehrsemissionen zu vermindern, die Zerschneidungseffekte zu reduzieren, die Bedürfnisse des LV zu berücksichtigen, die Strasseninfrastrukturen bei der Erarbeitung von qualitativ hochstehenden Projekten im öffentlichen Raum zu integrieren sowie die aktuelle Klassierung der Kantonsstrassen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Koordination

Grundsätze

1. Fördern der A9 als zentrale und leistungsstarke nationale und internationale Verkehrsachse in der Talebene.

D.4 Strassennetze

2. Sicherstellen eines attraktiven und sicheren Anschlusses des kantonalen Strassennetzes an das interkantonale und internationale Netz.
3. Sicherstellen qualitativ guter Verkehrsverbindungen zwischen den Seitentälern, den Bergdörfern und den Tourismuszentren untereinander sowie zu den Zentren.
4. Anstreben einer Verminderung des unnötigen Verkehrs, insbesondere durch raumplanerische und organisatorische Massnahmen, (z.B. Erhalten der dezentralen Aktivitäten, Telearbeit) sowie durch Anreize (z.B. ÖV-Angebote, Gebühren, Subventionen).
5. Verlagern eines Teils des MIV im Rahmen der topografischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten auf den ÖV und den LV.
6. Gestalten der Ortsdurchfahrten gemäss qualitativen Aspekten und Berücksichtigen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bei der Erarbeitung von Projekten im öffentlichen Raum (z.B. reservierte Fahrspur, Begegnungszonen).
7. Sicherstellen des Unterhalts und der Instandhaltung der bestehenden Strassen sowie Gewährleisten des Schutzes vor Naturgefahren (z.B. Schutzwälder, bauliche Massnahmen) und des Schutzes vor Störfällen.
8. Koordinieren namentlich über die Agglomerationsprogramme der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung, um namentlich der Zersiedlung und der Zunahme des Verkehrs innerhalb der Ortschaften entgegenzuwirken.
9. Verbessern der Attraktivität, des Komforts, der Sicherheit und der Vernetzung der LV-Infrastrukturen.
10. Ergreifen baulicher (z.B. Wildtierüberführungen) und präventiver Massnahmen, welche den Umständen angepasst sind, um das Kollisionsrisiko mit Wildtieren zu begrenzen.
11. Gestalten und Unterhalten der Strassenböschungen und -ränder, im Hinblick auf den Erhalt und die Förderung der Biodiversität und die Schaffung interessanter Biotope für Tiere und Pflanzen.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) identifiziert die Bedürfnisse im Bereich der Strassennetze und koordiniert die Planung dieser Netze unter Berücksichtigung der Instrumente der anderen institutionellen Ebenen, insbesondere des SIN;
- b) erfüllt die Aufgaben bezüglich Planung, Koordination, Information und Beratung in Zusammenhang mit den Strassennetzen, welche in seinen Zuständigkeitsbereich fallen und berücksichtigt diese bei der Erfüllung all seiner Tätigkeiten;
- c) fördert die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel;
- d) setzt die interkantonale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Planung der Strassennetze fort;
- e) berücksichtigt bei der Planung und beim Bau der Kantonsstrassen sämtliche raumwirksame Tätigkeiten sowie alle Mobilitätstypen;
- f) achtet im Rahmen seiner Kompetenzen auf die optimale Integration der Strassen bei Ortsdurchfahrten.

Die Gemeinden:

- a) schaffen im Rahmen der Anpassung ihres Zonennutzungsplans die raumplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der obgenannten Grundsätze;
- b) achten im Rahmen ihrer Kompetenzen auf die optimale Integration der Strassen bei Ortsdurchfahrten;
- c) vernetzen attraktive, komfortable und sichere Infrastrukturen für den LV;

D.4 Strassennetze

- d) erfüllen ihre Planungs- und Unterhaltsaufgaben in Bezug auf das Gemeindestrassennetz sowie ihre Aufgaben bezüglich der Bauzonenerschliessung.

Einzuhaltende Bedingungen für die Festsetzung

Die Koordination der Projekte im Zuständigkeitsbereich des Bundes erfolgt auf Stufe SIN. Die Projekte im Zuständigkeitsbereich des Kantons mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden der Kategorie «**Festsetzung**» zugeordnet, wenn im Rahmen der Koordination nachgewiesen wurde, dass das Projekt die folgenden Bedingungen erfüllt:

- I. es ist nachgewiesen, dass die geplante Infrastruktur den Bedürfnissen entspricht;
- II. die Linienführung ist festgelegt, deren Lokalisierung ist begründet und eine optimale Verbindung mit den anderen Verkehrsnetzen ist nachgewiesen;
- III. die potenziellen Konflikte mit der Raumplanung, der Landwirtschaft, dem Wald, der Umwelt (z.B. Störfälle, Lärm, Gewässer), dem Natur- und Landschaftsschutz (z.B. BLN, IVS, ISOS, Biotopen), den Anlagen Dritter sowie mit den Naturgefahren wurden identifiziert und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt.

Dokumentation

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

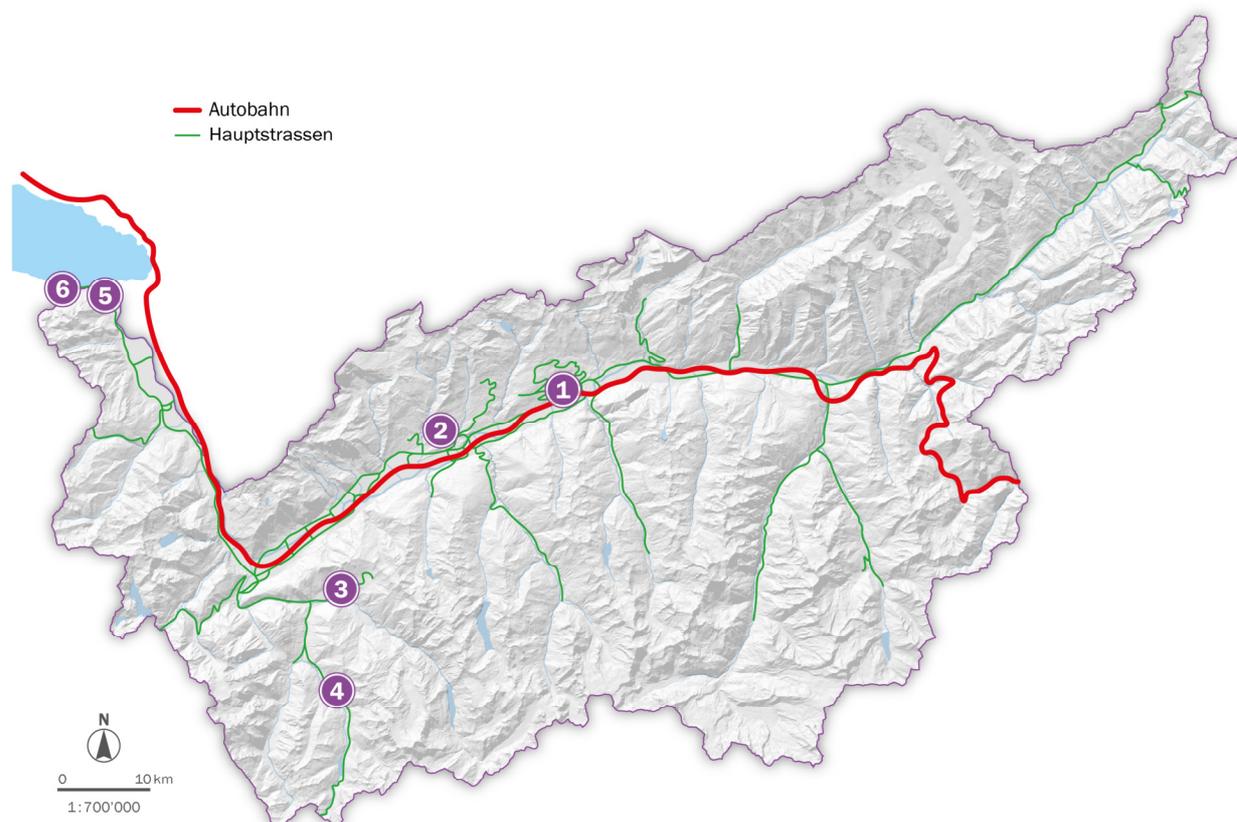
UVEK, **Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse**, 2018

ASTRA, SchweizMobil, FVS, **Planung von Velorouten – Handbuch**, 2008

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

D.4 Strassennetze

Anhang 1: Projekte des Ergänzungs- und des Kantonsstrassennetzes (Stand am 30.05.2018)



Nr	Projekt	Projekttyp	Gemeinde(n)	Koordinationsstand	Datum des erläuternden Berichts
1	VS46	Déviation Ouest de Sierre	Sierre	Zwischenergebnis	10.08.2017
2	VS60	Déviation Ouest de Roumaz et St-Germain	Savièse	Vororientierung	
3	VS94	Déviation de Villette	Bagnes	Zwischenergebnis	07.12.2017
4	H21	Déviation de Liddes	Liddes	Zwischenergebnis	07.12.2017
5	H21B0	Déviation du Bouveret	Port-Valais	Vororientierung	
6	H21B0	Déviation de St-Gingolph	St-Gingolph	Festsetzung	02.02.2017

D.4 Strassennetze

Anhang 2: Nationalstrassenprojekte (2. und 3. Klasse) im Wallis im SPV (Teil Programm und Teil Infrastruktur Strasse)

Nr. SIN	Projekt	Gemeinde(n)	Koordinationsstand
	Fertigstellung der Autobahn A9 im Oberwallis	Sierre bis Brig-Glis	Festsetzung
	Unterhaltsarbeiten auf der Simplonpassstrasse (A9)	Brig-Glis bis Zwischbergen	Festsetzung
OB 11.1	Pfynwald	Sierre, Salgesch, Varen, Leuk, Agarn, Turtmann-Unterems	Festsetzung
OB 11.2	Raron	Raron	Zwischenergebnis