

D.5 Alltagslangsamverkehr (ALV)

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.6, C.2, C.5, C.8, D.1, D.2, D.4**

Raumentwicklungsstrategie

- 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
- 4.2: Sichere und leistungsfähige Verkehrsanbindung aller Walliser Gemeinden an die Zentren sicherstellen
- 4.4: Die kombinierte Mobilität unterstützen
- 4.5: Den Langsamverkehr fördern, insbesondere in städtischen Gebieten

Instanzen

- Zuständig:** DFM
- Beteiligte:**
- Bund
 - Kanton: DAA, DRE, DUW
 - Gemeinde(n): Alle
 - Weitere

Ausgangslage

Der Alltagslangsamverkehr (ALV) oder Pendlerverkehr umfasst das Zurücklegen von Strecken im Alltag – insbesondere zu Fuss und mit dem Velo – zwischen der Wohnung, dem Arbeitsort, dem Ausbildungsort, dem Einkaufsort und den Dienstleistungen. Der ALV, dessen Ziel es ist, so schnell und direkt wie möglich von Punkt A nach Punkt B zu gelangen, muss von einer zweiten Art von Langsamverkehr unterschieden werden, obschon ihnen mehrere grundlegende Kriterien (z.B. Sicherheit, Komfort, Kontinuität) gemeinsam sind. Die Rede ist vom Freizeitlangsamverkehr (FLV), welcher eher auf das Vergnügen, das Erlebnis ausgerichtet ist und für welchen Kriterien wie Landschaft und Ruhe wichtiger sind als Effizienz.



D.5 Alltagslangsamverkehr (ALV)

Die Verkehrspolitik des Bundes hat zum Ziel, den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Mobilität unter Berücksichtigung der Umwelt Rechnung zu tragen. Der ALV hat ein erhebliches Potenzial bezüglich der Verbesserung des Verkehrssystems, der umweltschonenden Mobilität und der Förderung der Gesundheit. Die schweizerische Verkehrspolitik strebt deshalb seit einigen Jahren eine Erhöhung des ALV-Anteils an, sei es als eigenständige Mobilitätsform oder in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln. In diesem Sinne unterstützt der Bund die Kantone namentlich mittels der Erarbeitung von Richtlinien und über die Grundlagenforschung. Zudem beteiligt sich der Bund finanziell an ALV-Infrastrukturmassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Aufgrund der günstigen Bedingungen in der Talebene erfährt der Fahrradmarkt und -verkehr seit einigen Jahren einen neuen Aufschwung. Dieser stösst allerdings auf sehr ausgeprägte, jahrelang auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Strasseninfrastrukturen sowie auf die Gewohnheiten und einen stark verankerten motorisierten Individualverkehr (MIV) im Wallis. Obschon der ALV nur dort entwickelt werden kann, wo die topographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dies ermöglichen, haben Beispiele zur Förderung des ALV gezeigt, welche wichtige Rolle der ALV zukünftig spielen kann – sei es aus ökologischer, wirtschaftlicher, gesundheitlicher oder sogar gesellschaftlicher Sicht.

Wie im kantonalen Mobilitätskonzept 2040 analysiert, besteht auf kantonaler Ebene die wichtigste Herausforderung bezüglich der Förderung des ALV darin, das Netz innerhalb der Agglomerationen und zwischen den Ortschaften in der Talebene sowie innerhalb der Tourismuszentren auszubauen, die sich dafür eignen oder dort wo ein bedeutendes Potenzial für die Verkehrsverlagerung besteht. Aufgrund der günstigen topographischen Bedingungen in der Rhonetalebene hat der ALV hier ein grosses Potenzial. Die Radwegnetze weisen jedoch im Allgemeinen noch Lücken auf. Dasselbe gilt für den Zugang zu den Umsteigeinfrastrukturen und dem entsprechenden Angebot an Veloabstellplätzen. Eine grosse Herausforderung besteht ebenfalls darin, Konflikte zwischen dem Alltags- und dem Freizeitlangsamverkehr (ALV und FLV) zu vermeiden und vor allem deren Synergiepotenziale zu identifizieren und zu nutzen, indem die entsprechenden Strategien und Planungen aufeinander abgestimmt werden.

Auch wenn sich der kleine Anteil des ALV am Gesamtverkehr im Wallis teils durch die ungünstigen topographischen Verhältnisse in den Seitentälern erklären lässt, ist es doch unverzichtbar, das Angebot an ALV-Netzen und die ALV-Infrastrukturen insgesamt zu verbessern. Das Ziel muss darin bestehen, dass die Strasse zu einem attraktiven Begegnungsraum für alle wird und dass der ALV den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den MIV ergänzt und zu einem der drei Grundpfeiler der multimodalen Mobilität wird.

Koordination

Grundsätze

1. Sicherstellen der Kontinuität der ALV-Netze, Verbinden der Netze untereinander und Fördern der Synergien mit den Wegen des FLV und mit den Bedürfnissen der Personen mit eingeschränkter Mobilität.
2. Optimieren der Netze, insbesondere durch das Vermeiden von Umwegen und bedeutenden Höhenunterschieden.
3. Verbessern der Infrastrukturen und ihrer Attraktivität, insbesondere durch die Sicherstellung des Zugangs zu geeigneten und sicheren Veloabstellplätzen und deren Verfügbarkeit.
4. Fördern der Verbindungen zwischen zentralen Orten einer Agglomeration (z.B. publikumsintensive Bauten, öffentliche Räume, Freizeit- und Erholungsgebiete, Umsteigeinfrastrukturen) und zwischen den Ortschaften.
5. Fördern im Rahmen der topographischen Möglichkeiten der Verlagerung eines Teils des MIV auf den ÖV und den ALV.
6. Fördern des Nebeneinanders von Nutzungen und Nutzern im öffentlichen Raum.
7. Sicherstellen des Unterhalts und der Instandhaltung der ALV-Netze sowie Gewährleisten des Schutzes vor Naturgefahren und vor Störfällen.

D.5 Alltagslangsamverkehr (ALV)

8. Gewährleisten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer falls erforderlich durch die Schaffung von ALV-Netzen, die getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden.
9. Anbringen einer den eidgenössischen und kantonalen Normen und Empfehlungen entsprechenden Signalisation und Markierung.
10. Planen und umsetzen von ALV-Netzen, namentlich in den Agglomerationen.
11. Berücksichtigen der geografischen, topografischen und räumlichen Besonderheiten der Berggemeinden.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) koordiniert die verschiedenen Mobilitätstypen im Rahmen seiner Tätigkeiten;
- b) berücksichtigt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden alle Mobilitätstypen bei der Planung und Realisierung von Infrastrukturen, welche in seinen Zuständigkeitsbereich fallen;
- c) stellt sicher, dass zwischen den Gemeinden bei der Erarbeitung der Netze eine Koordination stattgefunden hat;
- d) beschliesst gestalterische Massnahmen bezüglich dem ALV im Rahmen der Erarbeitung der Ausführungsprojekte bei Kantonsstrassen, welche er erstellt und unterhält;
- e) realisiert attraktive, komfortable und sichere Infrastrukturen auf den Strassen, welche in seinen Zuständigkeitsbereich fallen (z.B. Radwege, -streifen) und ergreift in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden sämtliche Massnahmen für deren Anlage, Markierung, Unterhalt und Betrieb.

Die Gemeinden:

- a) planen und erstellen die ALV-Netze unter Berücksichtigung der FLV-Netze und stellen in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden, -kantonen und -ländern die Anschlüsse an die Haltestellen des ÖV sicher;
- b) setzen bei der Erfüllung ihrer Planungs- und Unterhaltsaufgaben in Bezug auf das Gemeindestrassennetz und im Rahmen der Bauzonenerschliessung die obgenannten Grundsätze um;
- c) integrieren die ALV-Netze in ihren Erschliessungsplan und ergreifen sämtliche Massnahmen für deren Anlage, Markierung, Unterhalt und Betrieb;
- d) schaffen neue Verbindungen und verbessern die fehlenden, die mangelhaften oder die zu sichernden Verbindungen, unter Berücksichtigung bestehender Planungen;
- e) schaffen, bei Bedarf, attraktive, komfortable und sichere Infrastrukturen (z.B. Radwege und -streifen, Veloabstellplätze).

Dokumentation

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

ASTRA, Fussverkehr Schweiz, **Fusswegnetzplanung – Handbuch**, 2015

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

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