



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Kantonale Strategie Langsamverkehr 2040

Inhaltsverzeichnis

VORBEMERKUNGEN

- S. 3 Einleitung und Auftrag
Ausrichtung der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040
- S. 5 Heutige Situation
- S. 8 Herausforderungen der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040

STRATEGIE

- S. 9 Allgemeine Ambitionen
- S. 11 Netze
- S. 15 Infrastrukturen
- S. 26 Förderung

UMSETZUNG

- S. 29 Wichtige Grundsätze für die Umsetzung
- S. 30 Mittel
Schlussbemerkung



VORBEMERKUNGEN

1. Einleitung und Auftrag

Im Wallis wurde der Langsamverkehr lange Zeit hauptsächlich als Freizeitaktivität betrachtet, die sich rund um die Attraktionen seiner Berglandschaft entfaltet hat (Wandern, Velotourismus, MTB). Die Rolle des Fuss- und Veloverkehrs im Alltag als ergänzende Verkehrsarten zum motorisierten Individualverkehr und zum öffentlichen Verkehr wurde erst vor Kurzem mit der Verabschiedung des kantonalen Mobilitätskonzepts 2040 (KMK 2040) durch den Staatsrat im Jahr 2018 anerkannt. Die Infrastrukturen und Gewohnheiten im Mobilitätsbereich widerspiegeln diesen Sachverhalt und offenbaren die Notwendigkeit, eine neue staatliche Politik zu definieren, um die zahlreichen Vorteile des Langsamverkehrs aufzuwerten und zu nutzen.

Die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 dient dem Ziel einer effizienten, umfassenden und inklusiven Mobilitätspolitik. Indem sie die Fortbewegungsmöglichkeiten diversifiziert, wird sie dazu beitragen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger für das Verkehrsmittel entscheiden, das in ihren räumlichen Verhältnissen am besten geeignet ist, um ihrem Mobilitätsbedarf gerecht zu werden. Sie gibt ein Leitbild zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vor, steckt die Aktionsbereiche ab, sorgt bei den Projekten und Aktionen des Kantons für Kohärenz und erleichtert die Koordination mit seinen Partnern (Bund, Gemeinden, Interessengruppen, private Akteure usw.).

2. Ausrichtung der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040

Stärken des Langsamverkehrs in einem sich verändernden Umfeld

Wirtschaftliche Attraktivität und Leistungsfähigkeit, Schonung der natürlichen Ressourcen, Aufrechterhaltung einer hohen Lebensqualität für Einwohner und Besucher: Die anstehenden Herausforderungen setzen das Kantonsgebiet unter Druck. Sich anbietende Mittel des Ausgleichs werden durch das Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum, die Zunahme der Probleme bei der öffentlichen Gesundheit und den Klimawandel geschwächt.

Der Langsamverkehr rückt als eine der Antworten auf diese Probleme immer wieder in den Vordergrund, denn er wirkt dem Bewegungsmangel entgegen und verringert gleichzeitig den Strassenverkehr und seine Belastungen (Staus, Lärm, CO₂-Emissionen). In Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln bietet er eine praktische und umweltfreundliche Alternative für mittlere und lange Strecken und ist ein schnelles und effizientes Verkehrsmittel für kurze Strecken auf Stadtgebiet. Menschen, die sich zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen, nehmen ihre Umgebung viel intensiver wahr, was sowohl für das lokale Gewerbe als auch für Tourismusziele von Interesse ist.

Elektroantrieb, Homeoffice, Sharing Economy, Serviceorientierung der Mobilität, neue Leichtfahrzeuge: Die in den letzten Jahren zu beobachtenden Entwicklungen bieten Potenziale, von denen der Langsamverkehr profitieren könnte. Insbesondere der Erfolg des Elektrovelos macht das Velofahren auch körperlich weniger fitten Personen zugänglich, verlängert die zurücklegbaren Distanzen, ebnet Höhenunterschiede ein und erleichtert den Transport von Lasten (Waren oder Personen).



Gesetzliche Grundlagen und übergeordnete Planungsunterlagen

Das Inkrafttreten von zwei wichtigen neuen Gesetzesgrundlagen Anfang 2023 unterstreicht die Bedeutung des Langsamverkehrs:

- Das Bundesgesetz über Velowege, das auf die «Velo-Initiative» zurückgeht, die von der Walliser Bevölkerung mit 74,4 % angenommen worden war (Schweizer Durchschnitt: 73.6 %), und das die Kantone verpflichtet, innerhalb von 5 bzw. 20 Jahren Velowegnetze für den Alltag und für die Freizeit zu planen und zu realisieren;
- Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV), das dem Kanton Wallis und den Gemeinden neue Verantwortlichkeiten im Bereich des Alltagslangsamverkehrs überträgt und Möglichkeiten für Subventionen eröffnet.

Diese Bestimmungen ergänzen das bis anhin bestehende gesetzliche Instrumentarium, das nur den Fussverkehr (Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege, FWG) oder den Freizeitverkehr (kantonales Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs, GWFV) regelte.

Die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 setzt diese gesetzlichen Pflichten um und verleiht ihnen Substanz, indem sie die kantonalen Absichten zur Förderung des Alltags- und Freizeitlangsamverkehrs präzisiert. Ausserdem:

- hält sie sich an die im Entwurf des kantonalen Klimaplanes enthaltenen Massnahmen und Ziele (Netto-Nullemissionen bis 2040, Übergang zu nachhaltigeren Lebensweisen);
- übernimmt und ermöglicht sie die Grundsätze des kantonalen Richtplans (kompakte und qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung, Aufwertung der öffentlichen Räume, differenzierte Entwicklung der Räume, die das Kantonsgebiet bilden);
- und formuliert den Teil «Langsamverkehr» des kantonalen Mobilitätskonzepts 2040 aus, der auf dem Prinzip der Komplementarität der Verkehrsarten aufbaut.

Reichweite der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040

Der Begriff Langsamverkehr bezieht sich auf die alltägliche Fortbewegung zu Fuss, mit dem Velo und anderen Verkehrsmitteln (Skates, Trottinets usw.) sowie auf Freizeit- und Sportaktivitäten (Wandern, Velotourismus, Mountainbike, Rennvelo, Winterwandern und Reiten usw.). Jede dieser Fortbewegungsarten weist ihre eigenen Bedürfnisse und Fragestellungen auf, und die Antworten der öffentlichen Behörden darauf sind sehr unterschiedlich weit fortgeschritten (siehe Kapitel 3).

In Anknüpfung an die oben genannten Herausforderungen konzentriert sich diese Strategie vor allem auf die Fortbewegungsarten mit dem grössten Transformationspotenzial, d. h. die Fortbewegung mit dem Velo (mit Muskel- od. Elektrobetrieb, Lastenvelo) und zu Fuss im Alltag und in der Freizeit.

Definitionen

- Alltagswege sind Wegstrecken zu Orten, wo Alltagsaktivitäten stattfinden (Arbeit und Ausbildung, Einkauf, Pflege, Dienstleistungen, Freizeit- und Sportanlagen).
- Freizeitwege dienen der Erholung. Der Weg an sich ist der Fahrtzweck.



3. Heutige Situation

Die heutige Bedeutung des Langsamverkehrs lässt sich anhand verschiedener Kriterien messen: Fortbewegungsarten und -gewohnheiten, Einrichtungen und Förderungsgrad.

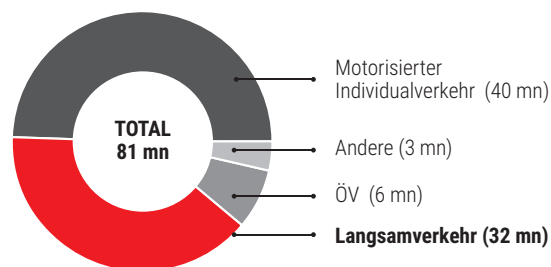
Fortbewegungsarten und -gewohnheiten¹

Der zu Fuss und mit dem Velo absolvierte Anteil an den täglich zurückgelegten Distanzen scheint recht gering zu sein ($\pm 6\%$). Die Bedeutung dieser Verkehrsarten zeigt sich jedoch in der Zeit, die täglich für sie aufgewendet wird ($\pm 40\%$ der Gesamtzeit). Die Fortbewegung zu Fuss trägt etwa vier Fünftel zu diesen Zahlen bei, während das Velo eine eher untergeordnete Rolle spielt. Die Rolle des Langsamverkehrs auf Alltagswegen variiert stark je nach den räumlichen Verhältnissen (Talebene, Talhänge, Seitentäler, Tourismusorte), was sich in Unterschieden bei der Einrichtung, der Mobilitätskultur und den Entfernungen zwischen den Aktivitätsorten zeigt.

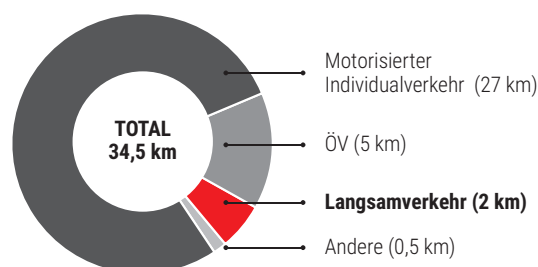
Bedeutung des Langsamverkehrs auf Alltagswegen im Wallis

(BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021)

Dauer



Distanz



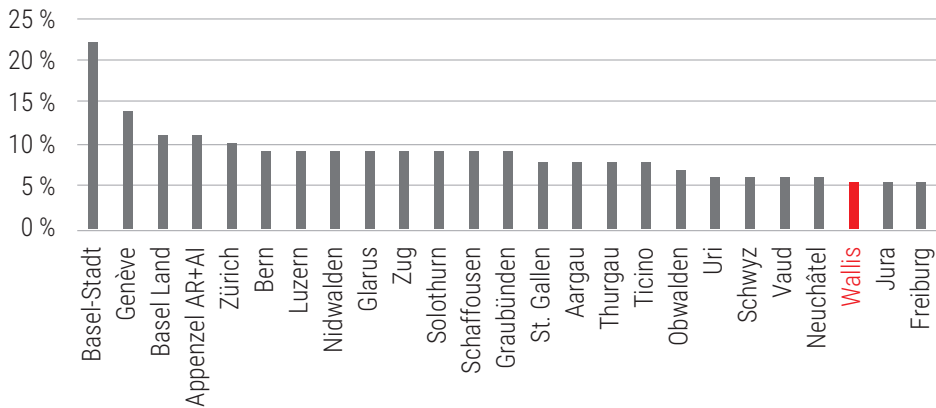
Die zeitliche Entwicklung der Fortbewegungsarten lässt sich nur schwer interpretieren, da 2021 das Pandemie-Jahr war. Wahrscheinlich stellt 2015 ein zuverlässigeres Bezugsjahr dar, aber dabei gilt zu bedenken, dass seither ein Jahrzehnt vergangen ist, das zahlreiche technische und gesellschaftliche Veränderungen mit sich gebracht hat. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Kanton Wallis nicht die positive Entwicklung mitgemacht hat, die auf Landesebene zu beobachten war. Im Vergleich zu anderen Kantonen, insbesondere solchen mit vergleichbaren räumlichen Verhältnissen (Graubünden, Tessin, Bern), weist das Wallis sogar einen erheblichen Rückstand auf.

Zeitliche Entwicklung der Bedeutung von Fuss- und Veloverkehr

	2015	2021
Bei den täglich zurückgelegten Distanzen	VS : 6 % CH : 7,6 %	VS : 5,4 % CH : 8,5 %
Bei der täglichen Wegzeit	VS : 40,2 % CH : 41,4 %	VS : 39,7 % CH : 46,8 %

¹ Bundesamt für Statistik BFS, Mikrozensus Mobilität und Verkehr

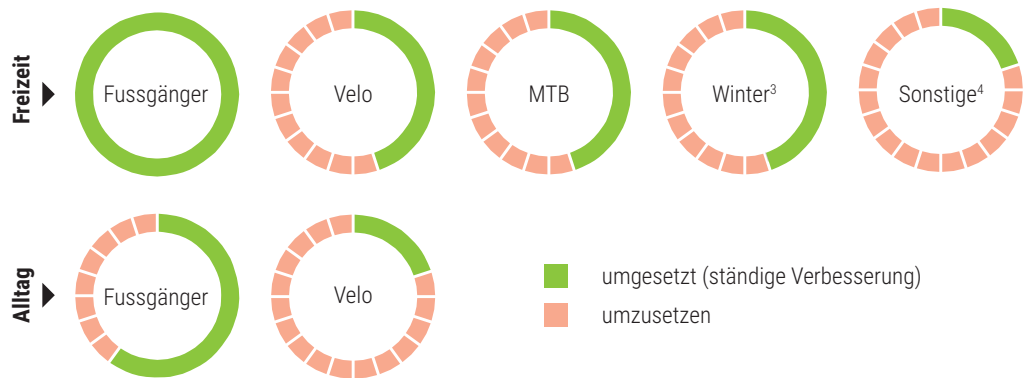
Vergleich der Bedeutung des Langsamverkehrs im Wallis und in anderen Kantonen (Verkehrsanteil nach zurückgelegten Distanzen) (BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021)



Einrichtungen: Wegnetze und Verkehrsanlagen

Der Realisierungsstand der Wegnetze ist sehr unterschiedlich: Während jene der Wanderwege (fast 9000 km homologierte Wege)² und Fusswege innerorts weit fortgeschritten sind, sind die Netze für den Velotourismus (± 400 km)², das Mountainbiken (± 1800 km)² und das Winterwandern³ deutlich weniger weit entwickelt. Für den Alltagsveloverkehr sind sie sogar fast gar nicht vorhanden, weder was die Planung noch was die Umsetzung betrifft. Beispielsweise zeigt eine Grobdiagnose der Kantonsstrassen in der Talebene, dass nur 20 % als sicherheitskonform in Bezug auf den Veloverkehr angesehen werden können.

Entwicklungsstand der Wegnetze und Verkehrsanlagen



² Daten 2022

³ Das Schneeschuhwandern, den Langlauf, das Wandern auf Schnee, etc.

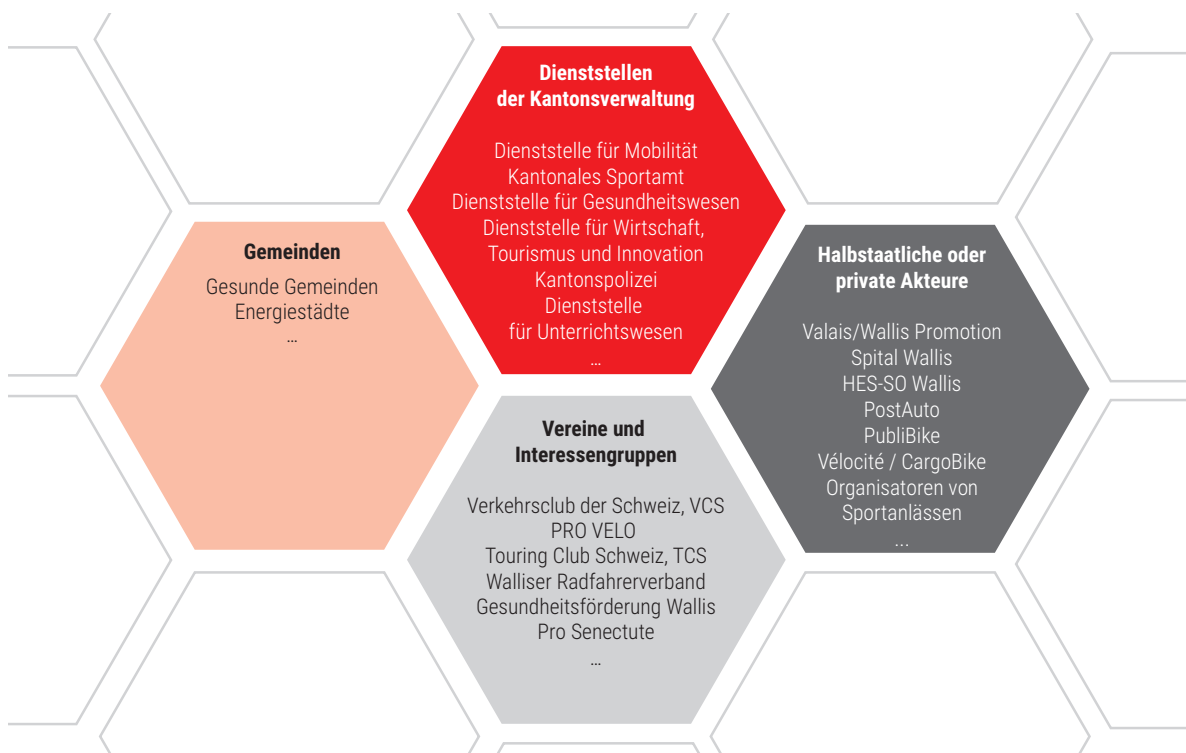
⁴ Rollerskating, Reiten, etc.

Förderung

In der Schweiz sind die für den Fuss- und Veloverkehr eingesetzten Fördermittel im Vergleich zu den Anstrengungen, welche für andere Verkehrsmittel betrieben werden, noch gering.

Die bisher im Kanton Wallis dokumentierten Förderaktionen werden von einer Vielzahl von Akteuren getragen. Innerhalb der kantonalen Verwaltung zeugt die Vielfalt der beteiligten Dienststellen von den zahlreichen Vorteilen des Langsamverkehrs für die Allgemeinheit. Auf Gemeindeebene ist der Erhalt eines Labels oft ein Antrieb für die Durchführung von Förderaktionen. Bei Privatunternehmen ist der Auslöser eher die Realisierung eines Mobilitätsplans. Viele Aktionen werden von Vereinen und Interessengruppen ins Leben gerufen und getragen, aber immer mehr halbstaatliche und private Akteure entwickeln aus dem Langsamverkehr eine Erwerbstätigkeit, insbesondere Veloservice-Anbieter.

Zusammenstellung der Akteure, die sich an der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beteiligen.



Die Förderaktionen erstrecken sich auf eine bunte Mischung von Bereichen:

- Schulweg (z.B. Pedibus, Velobus, Bike to school);
- Sport- und Festanlässe (z. B. slowUp, Ride the Alps);
- Dienstleistungen (z. B. Bike-Check, Einkaufsdienst);
- Erwerb neuer Fähigkeiten (z. B. Verkehrserziehung in Schulen, «DEFI VELO», Fahrkurse);
- Rollmaterial (z.B. Velobörse, Firmenveloflotte);
- Informationen (z. B. Karte mit Fuss- und Velowegen);
- Etc.

Manche Aktionen – zwischen Förderung und Einrichtung liegend – fügen sich nach und nach in die Landschaft ein und verleihen dem Langsamverkehr eine grössere Sichtbarkeit (Pumptracks und Verkehrsgärten, Trottinett- und Veloverleih in Selbstbedienung, Ladestationen für Elektrovers usw.).

4. Herausforderungen der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040

Die Herausforderungen in der Entwicklung des Langsamverkehrs sind zahlreich, sei es bei den Alltags- oder bei den Freizeitwegen: Beitrag zur Gesamteffizienz des Verkehrssystems, Unterstützung der Gesundheitsförderpolitik und Übernahme einer Rolle sowohl beim Klimaschutz als auch bei der Entwicklung eines Vier-Jahreszeiten-Tourismus. Fuss- und Veloverkehr geben den öffentlichen Behörden einen neuen Hebel in die Hand, dessen Potenzial je nach den räumlichen Verhältnissen unterschiedlich ist:

- In den städtischen Gebieten, in denen 3/4 der Bevölkerung und der Arbeitsplätze des Kantons angesiedelt sind, als wesentliche Bausteine eines «Raums der kurzen Wege», der die natürlichen Ressourcen und die Lebensqualität bewahrt;
- An den Talhängen als mögliche Option, um die nahe gelegenen städtischen Zentren der Talebene zu erreichen, vor allem mithilfe von Elektrovelos;
- In den alpinen Tourismusgebieten als Motoren der Wirtschaftstätigkeit und als Träger der Nachhaltigkeit;
- Im gesamten Kantonsgebiet als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr für die ersten oder letzten Kilometer und als wichtiger Bestandteil von touristischen Ausflügen und Naherholung.

Um das volle Potenzial des Langsamverkehrs auszuschöpfen und seine zahlreichen Vorteile zu nutzen, müssen die bisherigen Anstrengungen intensiviert werden. Die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 zielt insbesondere darauf ab, die Wirksamkeit der staatlichen Politik zu erhöhen, indem sie ein kohärentes und nachvollziehbares Vorgehen auf Ebene Kantonsgebiet gewährleistet. Indem sie auf die jeweiligen Gebiete zugeschnittene Antworten geben, werden die Behörden, im Sinne einer Rationalisierung der Mittel, ihre Anstrengungen und Ressourcen dort konzentrieren können, wo es sinnvoll ist.



STRATEGIE







5. Allgemeine Ambitionen

5.1 Vision 2040

Die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 verfolgt die Vision eines Langsamverkehrs, der für Alltagswege zur Reflexhandlung wird, allein oder in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr, und der sich für Freizeitwege als Schlüsselprodukt etabliert. Die Intensität und die Art der Massnahmen nutzen das hinsichtlich der Verkehrsverlagerung und der Zielverkehrsart unterschiedliche Potenzial der Walliser Gebiete. Ambitionierte Antworten gewährleisten ein hohes Dienstleistungs- und Qualitätsniveau. Das Gebiet ist gastfreundlich und jedermann zugänglich, die angebotenen Dienstleistungen stellen eine attraktive Palette dar, in einem koordinierten Bemühen der beteiligten Parteien. Das so geschaffene umfassende Ökosystem ermöglicht es Menschen mit sehr unterschiedlichen Profilen und Bedürfnissen, sich im Alltag und in der Freizeit mit dem Velo und zu Fuss fortzubewegen. Die Werte und Emotionen, die mit dem Fuss- und Veloverkehr in Verbindung gebracht werden, sind ausgesprochen positiv.

5.2 Ziele bis zum Jahr 2040

Diese Vision kommt in den folgenden Zielen zum Ausdruck:

-  **Den Modalanteil des Langsamverkehrs von 5 % auf 15 % nach den täglich zurückgelegten Distanzen erhöhen, entsprechend dem vom Klimaplan vorgegebenen Rahmen.**
Dies entspricht einer Steigerung der mittleren Distanz von 2 km auf 6 km pro Person und Tag.
-  **Den Langsamverkehr wieder in den Mittelpunkt der Alltagsmobilität stellen.**
Die Fussgängerfreundlichkeit innerhalb von Ortschaften, die Velofreundlichkeit innerhalb und zwischen Ortschaften, die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander und die Intermodalität stehen im Mittelpunkt der alltäglichen Fortbewegung.
-  **Den «Langsamverkehr-Reflex» für jeden Weg von weniger als 5 Kilometern entwickeln.**
43 % der im Individualverkehr zurückgelegten Etappen sind nicht länger als 5 km⁵ und sind daher potenziell zu Fuss oder mit dem Velo machbar.
-  **Die Einführung eines umfassenden Systems begleiten, das den Langsamverkehr begünstigt.**
Die Aufwertung des praktizierten Langsamverkehrs stützt sich auf ein System, das sich aus miteinander interagierenden Akteuren, Einrichtungen und Dienstleistungen zusammensetzt. Jede Innovation bietet eine Chance, dieses System zu dynamisieren.
-  **Vor allem Jugendliche, Pendler und schutzbedürftige Personen (Verkehrsanfänger, Kinder, Betagte oder Personen mit eingeschränkter Mobilität) ins Auge fassen.**
Ein grosser Teil des Verkehrsverlagerungspotenzials liegt bei diesen drei Zielgruppen. Jugendliche, die «Zukunftsgeneration», werden durch früh erworbene Gewohnheiten und Fähigkeiten geprägt. Die Pendlerwege geben den Alltagsaktivitäten und der Funktionsweise der Lebensräume den Takt an. Vulnerable Personen sind die Bezugsgrösse für die Gewährleistung einer uneingeschränkten Barrierefreiheit.
-  **Den touristischen Stellenwert des Langsamverkehrs als Freizeitangebot festigen und die territoriale Attraktivität für dessen Ausübung gewährleisten.**
Es gibt bereits zahlreiche Freizeitwege (insbesondere für Wanderer), aber eine Verbesserung ihrer Qualität ist möglich und notwendig. Um den stark wachsenden Vier-Jahreszeiten-Tourismus zu konsolidieren, müsste rund um das Dienstleistungsangebot für die Kunden noch eine komplette Wertschöpfungskette entwickelt werden.

⁵ BFS, ARE, Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

Diese strategischen Ziele sind mit operativen Zielen verbunden:

- Dem Langsamverkehr einen höheren Stellenwert bei den kantonalen Investitionen einräumen,
- Qualitativ hochwertige Netze für den Alltagslangsamverkehr definieren und realisieren,
- Das kantonale Velowegenetz qualitativ hochwertig und benutzergerecht einrichten,
- Einen hohen Unterhaltsstandard der Alltagslangsamverkehrsnetze sicherstellen.

5.3 Grundlagen der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040

Qualitätsanforderungen, die erfüllt werden müssen, um das Zufussgehen und des Velofahren zu fördern.

Mit dem Ziel, das Zufussgehen und das Velofahren im Alltags- und Freizeitverkehr zu fördern, müssen die folgenden Qualitätsanforderungen erfüllt werden:

Sicherheit	<ul style="list-style-type: none">• Schutz aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der vulnerabelsten• Trennung der Verkehrsarten, wenn durchführbar und zweckmässig• Längs (Wegführung) und quer (Kreuzungen und Verzweigungen)
Durchgängigkeit	<ul style="list-style-type: none">• Durchgängigkeit der Verkehrsanlagen• Übergänge von hoher Qualität• Besonderes Augenmerk auf Kreuzungen und Verengungen
Direkte Streckenführung	<ul style="list-style-type: none">• Berücksichtigung von Umwegen, Höhenunterschieden und Haltestellen, insbesondere auf Alltagswegen
Attraktivität und Komfort	<ul style="list-style-type: none">• Qualität der durchquerten Umgebung (Lärm, Abgase, Landschaft), insbesondere auf Freizeitwegen• Qualitativ hochwertige Abstellplätze und öffentliche Räume• Hohes Serviceniveau (Lichtraumprofile, die das Kreuzen, Überholen und sogar das Nebeneinanderfahren ermöglichen, Strassenbelag, Beleuchtung, Markierung, Unterhalt)
Homogenität	<ul style="list-style-type: none">• Einheitlichkeit der Verkehrsanlagen und/oder intuitiv erfassbare, lesbare Anlagen

Pfeiler der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040

Die Umsetzung der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 beruht auf drei Pfeilern, die im Folgenden in einem eigenen Kapitel näher erläutert werden:

NETZE
(Kap. 6)



INFRASTRUKTUREN
(Kap. 7)



FÖRDERUNG
(Kap. 8)





6. Netze

Die Entwicklung von sicheren, durchgängigen und attraktiven Wegnetzen ist der erste Pfeiler der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040.

6.1 Allgemeine Grundsätze

Obwohl Fussgänger und Velofahrer über eine sehr grosse Bewegungsfreiheit verfügen und sich grundsätzlich überall sicher bewegen können müssen, benötigen die Behörden Instrumente, um ihre Interventionen zu kanalisieren und zu koordinieren, im Bestreben um einen effizienten und sparsamen Einsatz ihrer Mittel. Ein solches Instrument sind die Fuss- und Velowegnetze. Sie heben Wege hervor, die aufgrund ihres Nutzerpotenzials, als direkte und/oder attraktive Verbindungen oder wegen ihres Interesses für die Region (Vernetzung und Erschliessung von Anziehungspunkten) von besonderer Bedeutung sind.

Der unterschiedliche Aktionsradius von Fussgängern und Velofahrern sowie die spezifischen Bedürfnisse der jeweiligen Verkehrsart (Alltag oder Freizeit) erfordern die Definition unterschiedlicher Wegnetze. Synergien und Überschneidungen sind jedoch möglich und sollten begünstigt werden.

Kantonal, regional oder lokal: Verschiedene Arten von Netzen existieren nebeneinander und sollten sich im Hinblick auf eine optimale territoriale Abdeckung ergänzen. Es gibt keine systematische Übereinstimmung zwischen Grundeigentum und Netzart. Die massgebende Logik – die des Netzbenutzers – ist nicht institutions-, sondern funktionsorientiert. Daher kann ein Weg, der im kantonalen Netz verzeichnet ist, auch über Gemeinde- oder Privatstrassen führen, und umgekehrt.

Bestehende Strassen und Wege werden bevorzugt. Wege, die derzeit bestimmten Nutzungen (Landwirtschafts- oder Anliegerverkehr) vorbehalten sind, können in vielen Fällen auch für den Langsamverkehr genutzt werden. Durch eine Mehrfachnutzung, sofern sie keine Funktion benachteiligt, kann den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und der haushälterischen Nutzung des Bodens entsprochen werden.

Die Einzeichnung eines Wegs in den Netzplan bedeutet nicht immer, dass ein Ausbau notwendig ist. Der Handlungsbedarf richtet sich nach anderen Kriterien (siehe Kapitel 7.2)

Um schliesslich das Potenzial der Verkehrsmittelkombinierung auszuschöpfen, müssen die Netze des Langsamverkehrs an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.

6.2 Alltagsverkehrsnetze

6.2.1 Alltagsvelowegnetz



Die Ausgestaltung des Alltagsvelowegnetzes, der vom Bundesgesetz über die Velowege vorgeschrieben wird, hat für den Kanton eine hohe Priorität.

Das Alltagsvelowegnetz von kantonaler Bedeutung⁶ verbindet die folgenden Typen von Angelpunkten:

- Agglomerationszentren,
- Hauptorte in der Ebene und an den Talhängen,
- besondere Orte von kantonaler Bedeutung (VS, VD),
- Bahnhöfe des Fern- und Regionalverkehrs.

Nicht alle Angelpunkte sind miteinander verbunden: Der Typ eines Punkts bestimmt, mit welchen anderen er verbunden ist. Agglomerationszentren sind beispielsweise mit allen anderen Angelpunkten in ihrer Umgebung verbunden, während Orte an Talhängen nur mit Bahnhöfen und Orten in der Ebene verbunden sind. Eine Verbindung zwischen zwei Angelpunkten wird in das Velowegnetz aufgenommen, wenn sie nicht mehr als 5 Kilometer (Luftlinie) misst.

Der in der Rhoneebene gelegene Teil der kantonalen Velowanderroute⁷ ist Teil des Alltagsverkehrsnetzes, da er eine besonders direkte und attraktive Verbindung für längere Distanzen bietet. Die gewählten Verbindungen berücksichtigen die Topografie, unüberwindbare physische Barrieren und gewährleisten eine Durchgängigkeit zu den benachbarten Gebieten.

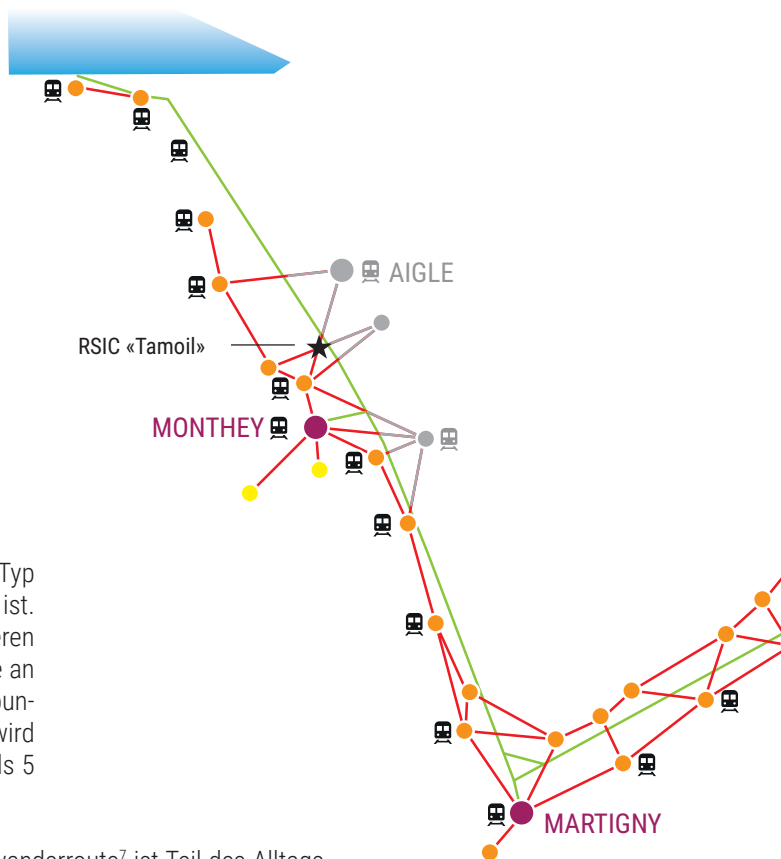
Die ausgewählten Angelpunkte, die nach Typ klassiert sind, sowie die Verbindungen des kantonalen Velowegenetzes sind im nebenstehenden Plan schematisch dargestellt. Eine erste Schätzung der Länge dieses Netzes ergibt rund 300 Kilometer, wovon die Hälfte auf Kantonsstrassen, ein Viertel auf der kantonalen Velowanderroute und ein Viertel auf Gemeindestrassen verlaufen würde.

Das kantonale Netz ist ein wichtiges Grundgerüst, aber seine Dichte reicht nicht aus, um alle Bedürfnisse des Alltagsveloverkehrs abzudecken. Die territoriale Abdeckung wird daher durch regionale und lokale Velowegnetze («Ergänzungsnetz») ergänzt und verdichtet, was zu folgender Hierarchie führt:

- das kantonale Velowegnetz, das aus Verbindungen von kantonalem Interesse besteht,
- das Ergänzungsvelowegnetz, das aus Verbindungen von regionalem und lokalem Interesse besteht.

Die raumplanerische Verankerung des Velowegenetzes, des kantonalen und des Ergänzungsnetzes, erfolgt durch die Erstellung von Sektorplänen für den Alltagsveloverkehr. Bei dieser raumplanerischen Arbeit Rechnung getragen werden möglichen Synergien zwischen den Netzen, der Beachtung sensibler und/oder geschützter Gebiete und technischen Schwierigkeiten, die gleichbedeutend mit komplexen und kostspieligen Verkehrsanlagen sind. Kurze Variantenstudien werden gegebenenfalls dazu beitragen, die optimale Streckenführung zu wählen.

Diese mit den Gemeinden gemeinsam erstellten Sektorpläne werden auf interkommunaler Ebene erstellt, um die territoriale Kohärenz des Netzes zu gewährleisten. Sie müssen gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben bis Ende 2027 fertiggestellt sein. Zwei Pilotprojekte wurden bereits durchgeführt – in einem Sektor in der Ebene⁸ und einem am Talhang⁹ –, in welchen sich die in dieser Strategie angeführten Grundsätze bestätigt haben.



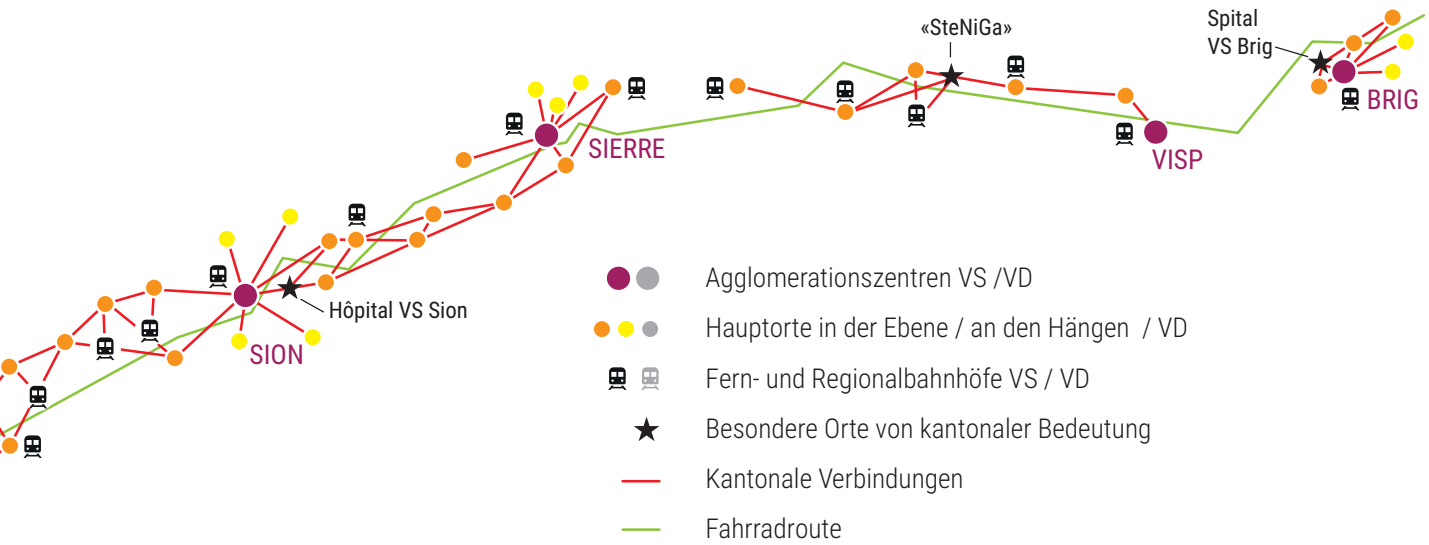
⁶ Laut GöVALV: «kantonales Netz des Alltagsradverkehrs»

⁷ Route von Saint-Gingolph bis Oberwald

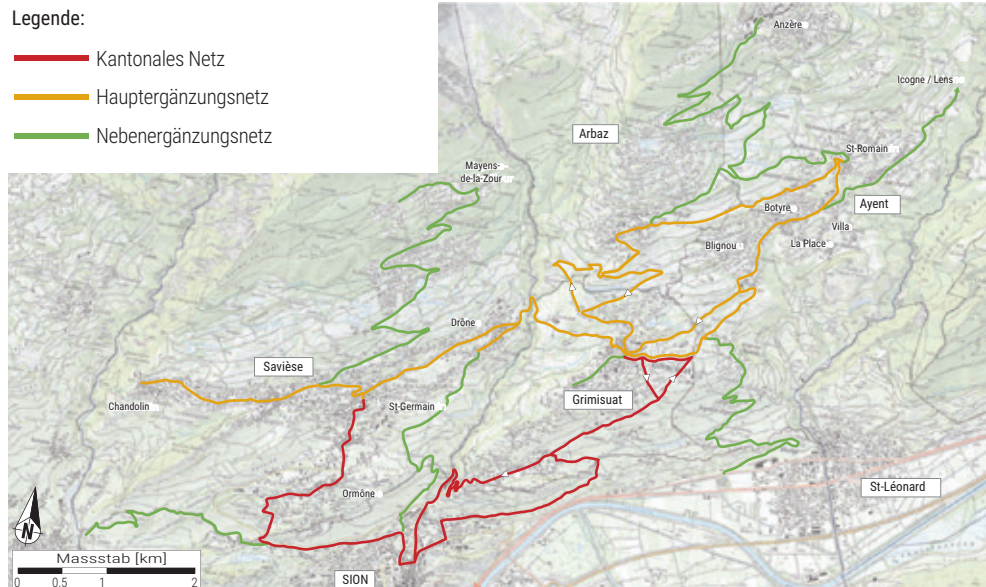
⁸ Sektor in der Ebene: Chamoson-Isérables-Leytron-Riddes-Saillon

⁹ Sektor am Talhang (Nord Sion) : Arbaz-Ayent-Grimisuat-Savièse-Sion

Schemaplan des kantonalen Velonetzes: Pole und Wunschlinien



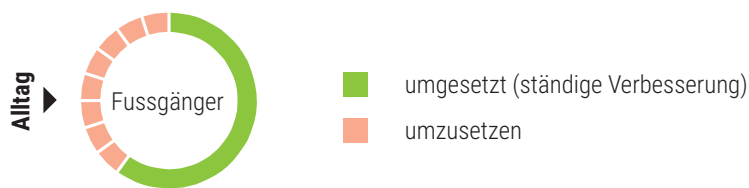
Beispiel eines Sektorplans für den Alltagsveloverkehr, Sektor Nord Sion: kantonales und Ergänzungnetz



Die Hierarchieebene bestimmt die jeweiligen Zuständigkeiten:

- Für das kantonale Velowegenetz ist der Kanton zuständig, auch wenn es auf Gemeindestrassen oder Privatstrassen verläuft.
- Das Ergänzungvelowegenetz fällt in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden, es sei denn, es verläuft auf einer Kantonsstrasse. In diesem Fall bleibt die Zuständigkeit beim Kanton.

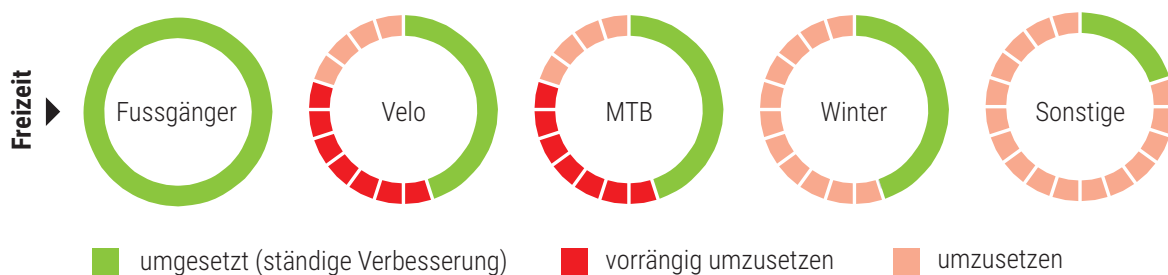
6.2.2 Alltagsfusswegnetz



Die Festlegung des Fusswegnetzes liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden. In der Regel noch nicht in Plänen formalisiert, weisen die Fusswege jedoch bereits einen fortgeschrittenen Realisierungsstand auf.

Der Kanton unterstützt und berät die Gemeinden bei der Planung durch die Subventionierung von Studien und den Austausch guter Praktiken. Er beteiligt sich auch an der Realisierung von Massnahmen entlang der Kantonsstrassen, gemäss den im Strassengesetz festgelegten Finanzierungsmodalitäten und den geltenden Gepflogenheiten der Zusammenarbeit. Dabei handelt es sich hauptsächlich um den Bau neuer Trottoirs, die Instandsetzung alter Trottoirs und die Einrichtung sicherer Fussgängerübergänge.

6.3 Freizeit-Langsamverkehrsnetze



Der Entwicklungsstand der Freizeit-Langsamverkehrsnetze ist sehr unterschiedlich (siehe Kapitel 3).

Die Festlegung und Realisierung dieser Netze (Wandern, Velotourismus, MTB, Winterwandern, Reiten, Skaten usw.) fällt in die Zuständigkeit der Gemeinden. Die kantonale Velowanderroute, auf welcher insbesondere die Rhone-Route Nr. 1 (RR1) verläuft, bildet eine Ausnahme und fällt in den Zuständigkeitsbereich des Kantons.

Die Priorität des Kantons liegt bei den Velowegenetzen (Velotourismus, MTB), da deren Wegraster und Konkretisierung vor Ort vorläufig nur grob vorhanden sind. Es wurde eine Strategie «Velo/Mountainbike Valais Wallis» festgelegt, welche die Aktionen der Gemeinwesen durch Mehrjahrespläne (Roadmaps) lenkt.

Der Kanton unterstützt und berät seine Partner und kann punktuell Impulse geben (z. B. Radsporttrouten und regionale Mountainbike-Routen). Bestimmte kantonale Aufgaben (Hilfe bei der Netzüberwachung, Beteiligung an der Beratung-Unterstützung usw.) werden im Rahmen eines jährlich erneuerten Leistungsauftrags auf Valrando übertragen.

Neben den im Kapitel 5.3 erwähnten Grundanforderungen wird bei der Festlegung von Wegen und Netzen des Freizeitlangsamverkehrs insbesondere darauf geachtet, dass die folgenden Grundsätze eingehalten werden:

- Erschliessung von touristischen Anziehungspunkten,
- Qualität und Vielfalt der durchquerten Umgebungen (Landschaften, Geräuschkulisse, Schatten, passender Belag),
- Wege überwiegend auf verkehrsarmen Strassen oder abseits des motorisierten Verkehrs,
- Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Berücksichtigung der Interessen betreffend Wildtiere, Natur, Landschaft, Landwirtschaft und Naturgefahren.



7. Infrastrukturen

Die Ausgestaltung der Langsamverkehrsnetze ist der zweite Pfeiler der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040.

7.1 Allgemeine Grundsätze für die Ausgestaltung

Die im Kapitel 5.3 genannten Grundanforderungen – insbesondere Sicherheit, Durchgängigkeit, Attraktivität, Komfort und Homogenität – sind die Richtlinie für die Wahl der einzurichtenden Fuss- und Veloverkehrsanlagen.

Der öffentliche Raum, der per Definition begrenzt und stark beansprucht ist, muss allen Nutzungen und Nutzern gerecht werden. Dies kann bedeuten, dass der Raum zwischen den Verkehrsarten neu aufgeteilt und klar getrennt oder dass eine Umgebung geschaffen werden muss, die eine Nutzungsmischung ermöglicht. Andere öffentliche Interessen und gesetzliche Auflagen müssen bei der Wahl der zu realisierenden Anlagen beachtet werden (Fruchtfolgeflächen, Gewässerraum, Grundeigentum usw.). Dies bedeutet, dass Schlichtungsverfahren geführt werden müssen, wenn keine einvernehmlichen Lösungen gefunden werden können.

Ausgestaltungsprojekte für den Langsamverkehr bieten die Möglichkeit, Stadtzentren und Ortschaften neu zu überdenken und die von Strassen durchschnittenen Siedlungsgebiete wieder zusammenzufügen, indem Überlegungen zur Vegetation, zur Landschaftsqualität, zur Beruhigung und zur Koexistenz in die Projekte einbezogen werden. So kommen Verbesserungen zugunsten von Fussgängern und Velofahrern letztlich allen Bürgern sowie der Biodiversität zugute.

Mit dem Ziel, dass mehr Menschen im Alltag zu Fuss gehen und Velo fahren, müssen die Anlagen so geplant werden, dass die Sicherheit der Schwächsten gewährleistet ist. Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Motorfahrzeugen, Velofahrern (langsamen und schnellen) und Fussgängern sind ein Schlüsselkriterium für die Bestimmung des zu gewährleistenden Schutzniveaus.

Der Typ der Anlage sollte unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungen und Nutzer (Spaziergänger oder eilige Pendler, gefährdete Schulkinder oder erfahrene Sportler usw.) sowie der potenziellen Verkehrsströme gewählt werden. Soweit möglich, können Synergien gefunden werden, um mehrere Bedürfnisse gleichzeitig zu befriedigen.

Die Bedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern betreffen sowohl ihre Mobilität (Fortbewegung) als auch ihre Immobilität (Parkieren, Pausen in öffentlichen Räumen usw.). Das Vorhandensein von Einrichtungen in ausreichender Quantität und Qualität betrifft sowohl den öffentlichen als auch den privaten Grund.

Der Unterhalt ist von strategischer Bedeutung, um die Benutzbarkeit der Wege auf Dauer, bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit, zu gewährleisten. Seine Prioritäten und Intervalle sollten in einem spezifischen Unterhaltskonzept festgelegt werden.

7.2 Ergänzenden Ausgestaltungsgrundsätze für den Alltagsverkehr

Die Ambitionen des Kantons bei der Entwicklung des Langsamverkehrs müssen sich in den Ausgestaltungsstandards widerspiegeln. Das Ziel der Verkehrsverlagerung bedeutet nämlich ein erhöhtes Anforderungsniveau an die Infrastruktur des Langsamverkehrs, insbesondere an die Netze von kantonalem Interesse. Als Grundsatz muss die Trennung der Verkehrsströme massgebend sein, sofern diese realisierbar und zweckmässig ist.

Der Bedarf und die Art der Anlagen (getrennte oder nicht getrennte Wege, Schutzniveau von Kreuzungen und Verzweigungen) werden durch mehrere Kriterien bestimmt: die Verkehrsgeschwindigkeit, die motorisierten Verkehrsströme, die verfügbaren Lichtraumprofile sowie die örtlichen Gegebenheiten (physische Elemente, besondere Anziehungspunkte, Einrichtungen in der Nähe usw.).

Wenn eine Anlage nicht möglich ist oder ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist, kann die Lösung in der Suche nach einer alternativen Route oder in der Anpassung der Verkehrsgeschwindigkeiten liegen.

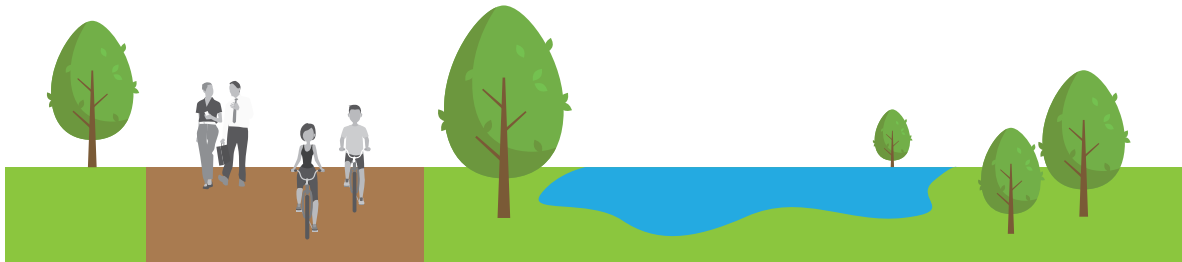
Es wird ein angemessenes Serviceniveau auf jeder hierarchischen Ebene des Netzes angestrebt.

Die untenstehenden Typenprofile geben eine Vorstellung von den angestrebten Standards für das Gebiet der Talebene. Es gelten die jeweils gültigen Normen und Empfehlungen.

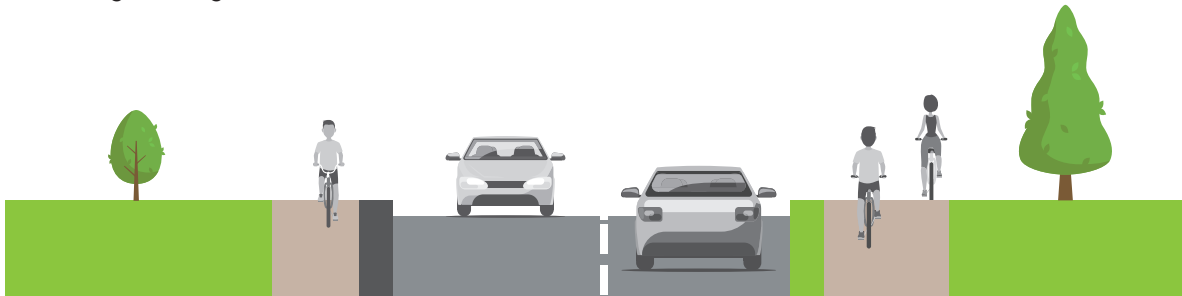
Ausserorts (80 km/h)

Bei hohen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen den Verkehrsarten empfehlen sich Verkehrsanlagen zu deren physischer Trennung.

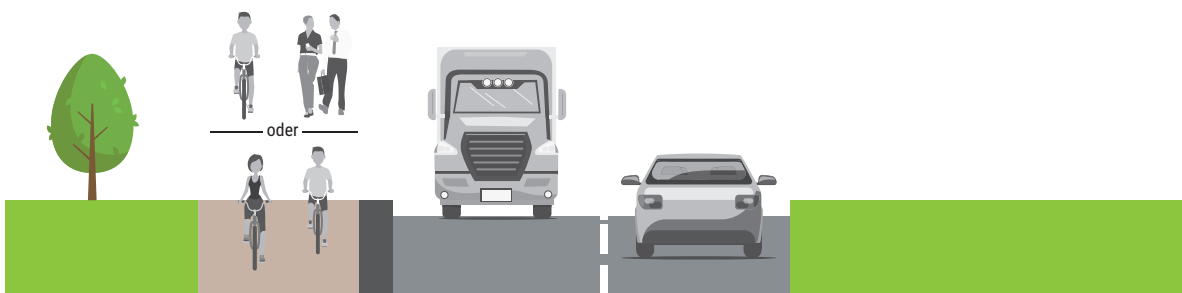
Gemischter Weg, vollkommen strassenfrei



Einrichtungselowege



Zweirichtungselowege oder gemischte Velo-/Fusswege (bei häufigen Überquerungen zu vermeiden)



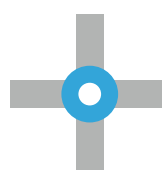
Velogerechte Kreisel



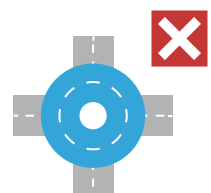
Bypässe für den Veloverkehr



Radwege an Kreiseln



Minikreisel



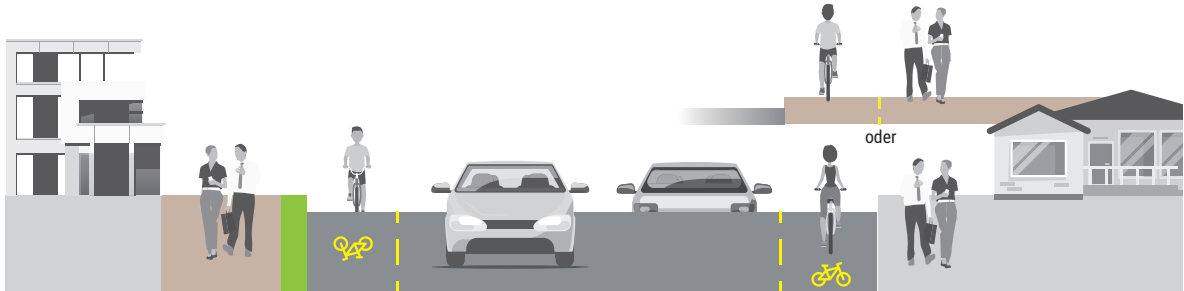
Zweistreifige Kreisel

©Vollzugshilfe ASTRA - Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen

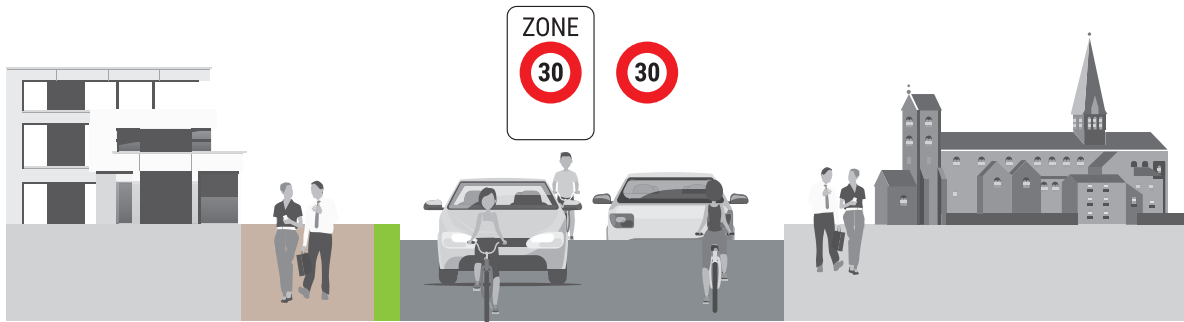
Innerorts (≤ 50 km/h)

Der geringere Geschwindigkeitsunterschied und die durch die Bebauung bedingten räumlichen Einschränkungen führen zu anderen Anlagenlösungen, die stärker auf Mischverkehr abstellen.

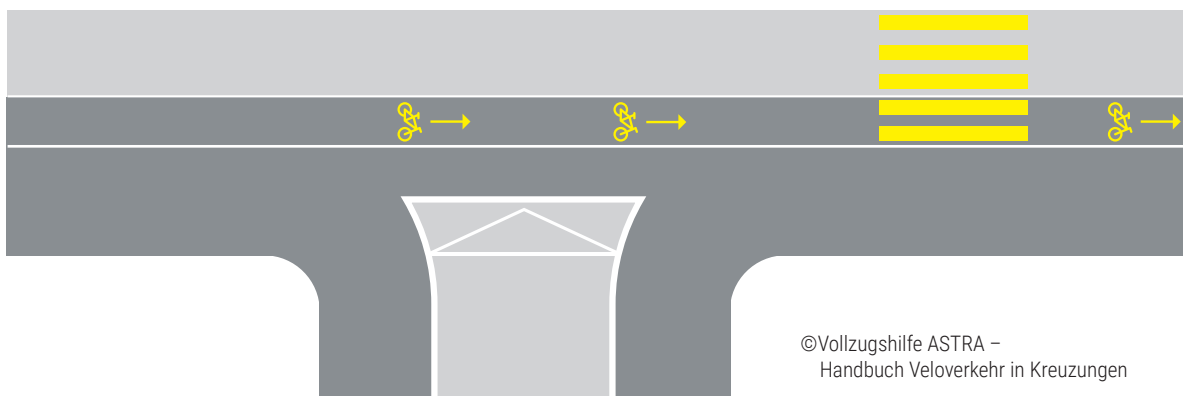
Trottoirs und Velostreifen (oder Velowege), wenn es der Platz erlaubt



Gestaltung von verkehrsberuhigten Zonen



Durchgängigkeit der Fuss- oder Veloverkehrs-anlagen an Verzweigungen (Beispiel: Trottoirüberfahrt).



©Vollzugshilfe ASTRA –
Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen

Bei geringem Verkehrsaufkommen, beengten Platzverhältnissen oder besonderem Gelände sind auch Velostreifen oder eine Verkehrsmischung möglich, wobei die Normen und Gepflogenheiten für die Sicherheit von Veloverkehrsanlagen beachtet werden müssen. Umgekehrt können bei hohem Verkehrsaufkommen auch andere Lösungen gesucht werden (z. B. alternative Routen auf weniger befahrenen Strassen).

7.3 Ergänzende Ausgestaltungsgrundsätze für den Freizeitverkehr

Beim Freizeitverkehr kann der Anlagenbedarf durch die Wahl von Routen mit geringem Verkehrsaufkommen oder abseits des motorisierten Verkehrs begrenzt werden. Die folgenden Punkte erfordern jedoch besondere Aufmerksamkeit:

- Da solche Wege von tendenziell schutzbedürftigen Personen (Familien, Betagte, unerfahrene Benutzer) genutzt werden, müssen Gefahrenstellen (Kreuzungen mit dem Strassennetz und gemeinsam genutzte Streckenabschnitte) minimiert und saniert werden.
- Es muss auf die sorgsame Wahl eines geeigneten Belags und dessen Unterhalt geachtet werden, insbesondere angesichts der unterschiedlichen Bedürfnisse der einzelnen Nutzungsweisen und unter Berücksichtigung der Umweltaforderungen (Durchlässigkeit des Bodens, Landschaftsqualität).
- Wenn sich auf einem Abschnitt verschiedene Nutzungsweisen überlagern – z. B. Wandern und Velotourismus/MTB – können Vorkehrungen erforderlich sein, um die Koexistenz zu erleichtern.
- Da bei Freizeitaktivitäten der Orientierungsbedarf besonders gross ist, sind Qualität und Einheitlichkeit der Markierungen wichtig.

7.4 Interventionsbereiche

Die Schaffung einer fuss- und veloverkehrsfreundlichen Umgebung betrifft mehrere Bereiche, von denen die wichtigsten im Folgenden anhand von Beispielen illustriert werden.

Sicherung und Gestaltung von Veloverbindungen



Verbindung zwischen Ortschaften in der Ebene (Martigny-Fully)

Maximale Sicherung durch Trennung der Ströme (hier: Zweirichtungsveloweg) wegen hohen Verkehrsgeschwindigkeiten und hohem Verkehrsaufkommen

Vortritt für Velos auf Verzweigungen mit Nebenstrassen für ein erleichtertes Vorankommen

Verbindung Ebene – Talhang
(Sion-Savièse)

Schutz für Velofahrer v.a. beim Bergauffahren
(hier durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung
auf 30 km/h und seitliche Verengungen)

Andere Möglichkeit: Suche nach einer Alternativenroute auf einer verkehrsarmen Strasse (z. B. Landwirtschaftsstrasse)



Ortsdurchfahrt
(Projekt Uvrier-St-Léonard)

Urbane Neugestaltung, die die Sicherheit der Langsamverkehrsarten gewährleistet, alle Verkehrsarten berücksichtigt und die Begrünung der durchquerten Räume verstärkt (hier durch Qualitätsfussgängerflächen, regelmässige Übergänge und Velowege)



**Streckenführung auf Eigentrasse
abseits des Verkehrs**
(Bitsch-Mörel)

Schaffung von Routen parallel zu stark befahrenen Kantonsstrassen in einer attraktiven Umgebung, wo Kreuzen und Überholen möglich sind, mit Rücksicht auf die Gegebenheiten der unmittelbaren Umgebung (hier Eisenbahn und Gewässerraum)



Gestaltung der öffentlichen Räume



Freizeitanlage

(Rosel, Martigny)

Einrichtung von Erholungsräumen und Infrastrukturen, die es ermöglichen, ein positives Sinneserlebnis mit dem Langsamverkehr zu verbinden



Fussgängerbrücke

(Fussgängerbrücke Le Mauvoisin, St-Maurice)

Stärkung der urbanen Durchlässigkeit (hier: Zugang zum Bahnhof) und Schaffung eines Mehrwerts als Natur- und Erholungsraum



Urbane Neugestaltung

(Vionnaz)

Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für Fussgänger in den Ortszentren (hier durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, eine weniger geradlinige Strassenführung, verstärkte Begrünung und Stadtmöblierung)

Sicherung von Kreuzungen und Verzweigungen

Velomarkierung (Monthey)

Markierung und Signalisierung, die auf die Anwesenheit von Velofahrern aufmerksam machen und deren Fahrweg durch potenzielle Konfliktzonen mit dem motorisierten Verkehr hervorheben



Umgehung eines Kreisels (Susten)

Verbesserung der Durchgängigkeit und Sicherheit beim Durchfahren von Kreuzungen (hier durch eine Parallelstrasse, die es Velos erlaubt, einen stark befahrenen Kreisels in beide Richtungen zu umfahren)



Überwindung physischer Hindernisse

Fussgängerbrücke über die A9 (Spital-Stadtzentrum, Sion)

Schaffung von Verbindungen, die ein physisches Hindernis überwinden, um eine Lücke im Netz zu schliessen und/oder einen wichtigen Anziehungspunkt zu verbinden



Veloabstellplätze



Frei zugängliche Plätze auf öffentlichem Grund (Stadtzentrum von Monthey)

Einrichtung von Ständern zum Anlehnen und Anbinden der Velos sowie von überdachten, wettergeschützten Abstellplätzen, in Zusammenhang mit Alltagsaktivitäten, in unmittelbarer Nähe von öffentlichen Orten



Gesicherter Abstellplatz am Bahnhof (Vionnaz)

Einrichtung geschlossener Anlagen (hier: einfacher Drahtzaun) für das sichere Langzeitparken von Velos an Bahnhöfen zur Förderung der Intermodalität



Veloabstellplatz auf Privatgrund (Martigny)

In den kommunalen Baureglementen den Anreiz schaffen, auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs Rücksicht zu nehmen (Dimensionierung, Lage und Ausstattung von Abstellplätzen auf Privatgrund)

Ausstattung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Barrierefreie Bushaltestelle (Grans-Montana)

Anpassung der Zugangswege und Einstiegskannten, um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für alle möglich zu machen (in Übereinstimmung mit dem BehiG)



Bikesharing-Station an einer Bushaltestelle (Granges)

Schaffung von Mini-Schnittstellen Velo – Bus zur Erweiterung der Gebietserschließung



Ausgestaltung für Freizeitaktivitäten



Kantonaler Radwanderweg Rhoneroute (Vouvry)

Einrichtung von Routen, die für den Velotourismus und das Wandern geeignet sind, die sich in einer attraktiven Umgebung befinden und breit genug für eine auch alltägliche Nutzung sind



Kantonaler Radwanderweg, städtischer Abschnitt (Naters)

Schaffung von Routen, die für die Naherholung (Spaziergänge, Spiel und Sport) geeignet sind



Rennrad-Routen (Ovronnaz)

Installation von Informationssäulen, einfachen und einheitlichen Markierungen, um die Entstehung neuer touristischer Angebote zu unterstützen

Regionalrouten MTB

(Valais Alpine Bike, Leukerbad-Unterbäch)

Planung und Einrichtung von drei Routen bestehend aus mehreren Etappen, um den Übergang zum Vier-Jahreszeiten-Tourismus zu begleiten



Wanderwege

(Hängebrücke Fürgangen-Mühlebach)

Unterstützung für eine fortlaufende Verbesserung des Wegnetzes, insbesondere durch die Subventionierung von Infrastrukturen





8. Förderung

Die Förderung des Langsamverkehrs ist der dritte Pfeiler der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040.

8.1 Grundlegende Prinzipien

Eine Änderung von Gewohnheiten – sei es des Lebensstils, des Konsums oder der Fortbewegung – stellt einen komplexen Prozess dar. Er setzt innere Mechanismen in Gang, wie die Bewusstseinsbildung, den Wunsch nach Veränderung und die Umwandlung der mentalen Vorstellungen. Eine sichere und attraktive Infrastruktur ist zwar eine Grundvoraussetzung für einen Wandel, aber es müssen auch andere Massnahmen – wie z. B. Fördermassnahmen – ergriffen werden, um den Schritt zur Tat auszulösen und den Wandel zu erleichtern.

Die Förderung stützt sich auf einer Segmentierung der Zielgruppen, um die Vielzahl der Profile und die spezifischen Bedürfnisse erkennen zu können. Jeder Gruppe entsprechen spezifische Produkte und Argumentationen. Zu den Zielgruppen gehören Personen, die den Langsamverkehr bereits praktizieren, aus fester oder weniger fester Überzeugung, sowie alle anderen Benutzer des öffentlichen Raums (insbesondere Auto- und LKW-Fahrer).

Die Förderung des Langsamverkehrs liegt in den Händen einer Vielzahl von Akteuren (öffentliche Hand, Verbände, Privatpersonen), die auf verschiedenen Ebenen (national, kantonal und lokal) tätig sind.

Mehrere Kriterien helfen zu bestimmen, ob eine Aktion von kantonalem Interesse ist und somit für eine Unterstützung durch den Kanton in Frage kommt:

- Subsidiarität: Der Kanton übernimmt Aufgaben, die auf unterer Ebene nicht erfüllt werden können;
- Territorialität: Die Aktion betrifft das gesamte Kantonsgebiet oder kann auf mehrere Gebiete übertragen werden;
- Menge der Begünstigten: Die Aktion erreicht eine grosse Zahl potenzieller Nutzer;
- Nachhaltige Wirkung: Die Wirkung der Massnahme ist voraussichtlich von anhaltender Dauer;
- Gemeinnützigkeit: Die Massnahme dient der Allgemeinheit (und nicht privaten Interessen).

Auch neue Initiativen, die Potenzial haben und eine Starthilfe benötigen, können vom Kanton unterstützt werden.

8.2 Interventionsbereiche

Die Fördermassnahmen lassen sich in drei grosse Bereiche unterteilen:

Information und Sensibilisierung

Information und Sensibilisierung zielen darauf ab, die Bekanntheit und die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Beispiele: Sensibilisierungskampagnen für eine harmonische Koexistenz der Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum oder auf gemeinsam genutzten Wegen, Europäische Mobilitätswoche, Internationaler Tag «zu Fuss zur Schule», Erstellung von «Leitfäden für gute Praktiken» (z.B. Leitfaden «Mobilitätsplan für Unternehmen», herausgegeben vom Kanton und der WIHK), Verbreitung der SchweizMobil-Routen.



Ausbildung

In diesem Bereich wird der Erwerb neuer Fähigkeiten in den Mittelpunkt gestellt. Ausbildungsbedarf besteht bei Personen aller Altersgruppen (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen) sowie Entscheidungsträgern, Planern und Technikern (auch innerhalb der kantonalen Verwaltung). Er erstreckt sich auf verschiedene Themen (Orientierung, Beweglichkeit, Verkehrsregeln, Mechanik, gute Praktiken, Normen und Standards, Reglemente usw.). Das Aufkommen neuer Mobilitätsformen (z. B. Elektrovelos und -trotinetts) ist mit besonderer Aufmerksamkeit zu beobachten.

Beispiele: Velo-/Elektrovelo-Fahrkurse, DEFI VELO, Verkehrserziehung, kantonales Projekt VE-LOVE, Velo-Ausflüge des Verwaltungspersonals.





Anreizschaffung und Erleichterung

Anreiz wird geschaffen, indem positive Erfahrungen erzeugt werden, die den Wunsch nach Wiederholung wecken. Erleichterung meint Dienstleistungen, die es ermöglichen, wahrgenommene oder tatsächliche Hindernisse zu minimieren und so den Übergang zum Handeln zu vereinfachen.

Beispiele: Veranstaltungen (slowUp, Ride the Alps, Fugue chablaisienne usw.), Bike to work, Pedibus, Velobus, Bike-Check, Bereitstellung von Firmenfahrrädern, Apps und Plattformen (Routenplaner / Billetkauf / Platz- und Fahrzeugreservierungen), Kombitickets.

8.3 Zuständigkeiten bei der Förderung

Die Zuständigkeit für die Förderung verteilt sich auf eine Vielzahl von Akteuren. Die spezifischen Aufgaben des Kantons bestehen darin, technische oder finanzielle Unterstützung zu leisten, gute Praktiken zu verbreiten und bestimmte Aktionen auch selbst zu tragen. Eine gute Koordination zwischen den verschiedenen Dienststellen und mit externen Stellen (Gemeinden, Verbänden, Unternehmen usw.) sollte im Hinblick auf eine grössere Effizienz gefördert werden.



Die Priorität des Kantons liegt auf der Förderung des Langsamverkehrs im Alltag und zur Naherholung, so dass das von Valais Wallis Promotion abgedeckte Handlungsfeld ergänzt wird.

UMSETZUNG

9. Wichtige Grundsätze für die Umsetzung

Die vorliegende Strategie bietet eine langfristige Vision der Entwicklungen, die notwendig sind, um den Fuss- und Veloverkehr im Alltag und in der Freizeit zu fördern. Ihre schrittweise Umsetzung wird auf zwei parallelen Handlungslogiken beruhen:

- Nutzung aller sich bietenden Gelegenheiten, insbesondere Strassenbauprojekte (Instandhaltung, Bau), städtische Projekte (Aufwertung öffentlicher Räume), Tourismusprojekte usw., um die Infrastruktur und die Dienstleistungen für Fussgänger und Velofahrer auszubauen.
- Schaffung einer Eigendynamik für Projekte im Bereich Langsamverkehr durch einen Aktionsplan, in dem die Prioritäten mehrjährig festgelegt werden.

Die Priorisierung der kantonalen Aktionen wird sich aus der Berücksichtigung mehrerer Parameter ergeben:

- Die Prioritäten, die in den Sachplänen für den Alltagsveloverkehr und den Roadmaps für Fahrräder/Mountainbikes festgelegt wurden;
- Das Verhältnis zwischen Nutzen und Machbarkeit der Projekte (das ihr Potenzial und ihre Komplexität widerspiegelt);
- Die vorrangigen Zielgruppen;
- Sowie die Möglichkeiten und die Konkurrenz durch andere geplante kantonale Projekte.

Die Übergangsphase zwischen der bisherigen Praxis und den in der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 angekündigten Ambitionen wird eine gewisse Agilität und Flexibilität erfordern. Es wird darum gehen, die bestmögliche Verbindung zwischen diesen Ambitionen und bestimmten (technischen, finanziellen und personellen) Anforderungen zu finden, wobei die – nicht verkürzbare – Dauer der Projektprozesse zu berücksichtigen ist.

Nach dieser Übergangsphase müssen sich die Behörden und Interessengruppen generell flexibel und kreativ zeigen, um die ehrgeizigen Ziele der Strategie mit den möglicherweise widersprüchlichen Interessen und den zahlreichen zu berücksichtigenden Einschränkungen in Einklang zu bringen.

Das Bundesgesetz über Velowege schreibt eine Frist bis Ende 2027 für die Planung von Velonetzen für den Alltags- und Freizeitverkehr und bis Ende 2042 für deren Realisierung vor. Dies ist ein anspruchsvolles Tempo; um es einhalten zu können, müssen die Behörden im Rahmen des ordentlichen Budgets angemessene finanzielle und personelle Ressourcen bereitstellen.

Das Ziel der Verkehrsverlagerung, das den Kern der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 bildet, erfordert eine koordinierte Anstrengung aller institutionellen Akteure. Die kantonalen Planungen und Interventionen müssen durch politische Konzepte auf Gemeindeebene ergänzt werden, um eine möglichst kleinräumige Abdeckung zu gewährleisten. Das Vorhandensein eines geeigneten gesetzlichen Rahmens, von Richtplänen und kommunalen Projekten spielt nämlich eine entscheidende Rolle bei der Förderung des Langsamverkehrs in der Fortbewegung im Alltag und in der Freizeit.

Der Bedarf an Zusammenarbeit und Koordination betrifft auch andere Instanzen:

- Die Dienststellen der kantonalen Verwaltung, die von den in dieser Strategie genannten Interventionsbereichen betroffen sind, im Hinblick auf einen bereichsübergreifenden und interdisziplinären Ansatz;
- Interessengruppen, Verbände, private Akteure.

Die Umsetzung der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 muss von einem Monitoring begleitet werden, das es erlaubt, die Wirkung der getroffenen Massnahmen zu evaluieren und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen.

10. Mittel

Die Mittel, die notwendig sind, um die in der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 festgelegten Ziele zu erreichen, können zum jetzigen Zeitpunkt annäherungsweise beziffert werden.

Um das kantonale Velowegenetz einzurichten, wird der Finanzbedarf auf 10-12 Millionen Franken pro Jahr geschätzt, die tranchenweise bereitgestellt werden sollen, was Investitionen von 200-250 Millionen Franken über einen Zeitraum von 20 Jahren entspricht. Die Sektorpläne für den Alltagsveloverkehr, in denen die Länge des kantonalen Velowegenetzes und der Handlungsbedarf festgelegt werden, werden mehr Klarheit über diese Kosten bringen.

Investitionen im Zusammenhang mit bereichsübergreifenden und multimodalen Projekten (z. B. Ortsdurchfahrten) kommen auch Fussgängern und Velofahrern zugute und werden zu diesen spezifischen Beträgen hinzugefügt.

Die Förderung des Langsamverkehrs, die Subventionen, die den Gemeinden für Ergänzungs- und Freizeitverkehrsnetze gewährt werden, sowie die durchzuführenden Planungsarbeiten und Studien stellen weitere Kostenpunkte dar, die es einzuplanen gilt.

Auch die Personalressourcen müssen entsprechend angepasst werden, um das Monitoring der Verkehrsanlagen (Planung, Leitung der Projektstudien, Ausführung, Unterhalt) sowie die Förderung zu gewährleisten. Auch die finanzielle und technische Unterstützung des Kantons für die Gemeinden bei Aufgaben, die in ihre Zuständigkeit fallen (ergänzendes Alltagsveloverkehrsnetz, Alltagsfussverkehrsnetz, Freizeit-Langsamverkehr), muss sichergestellt werden.

Eine notwendige Präzisierung der einzusetzenden Mittel wird auch durch die Festlegung von regelmässigen Aktionsplänen erfolgen, in denen die Massnahmen und Projekte aufgelistet sind, die die kantonale Strategie für den Langsamverkehr schrittweise umsetzen sollen.

Schlussbemerkung

Die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 bietet den Walliser Behörden ein neues Instrument zur Begleitung der räumlichen und gesellschaftlichen Entwicklung, mit dem Ziel, die zunehmend empfindlichen Gleichgewichte zu erhalten.

Um die zahlreichen Vorteile des Fuss- und Veloverkehrs zu nutzen, sind substanzielle Anstrengungen in verschiedenen Bereichen erforderlich. Die zu entwickelnden Wegnetze werden Verbindungen über das gesamte Kantonsgebiet hinweg knüpfen. Die Qualität und Attraktivität der öffentlichen Räume werden durch die zu erbauenden Anlagen insgesamt verbessert. Die Förderung wird dazu beitragen, dass der Langsamverkehr zu einer in Betracht kommenden und attraktiven Option im Alltags- und Freizeitverkehr wird.

Das Engagement des Kantons wird nur dann Früchte tragen, wenn er die Aufgabe mit seinen Partnern – Institutionen, Verbände und Private – gemeinsam und koordiniert angeht.

Impressum:

Dienststelle für Mobilität
Januar 2024

Bildnachweise:

Alle Fotos ohne Copyright im vorliegenden Dokument : © Lindaphoto

Schemaplan des kantonalen Velonetzes: Pole und Wunschlinien

