

D.5 Alltagslangsamverkehr (ALV)

Staatsratsentscheid:
Genehmigung durch den Bund:

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:** DSVF
- Beteiligte:**
- Bund
 - Kanton: DAA, DRE, DUS
 - Gemeinde(n): Alle
 - Weitere

Ausgangslage

Der Alltagslangsamverkehr (ALV) oder Pendelverkehr 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), der 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, dem aktuellen und künftigen Bedarf in Sachen Mobilität zu entsprechen und dabei die Umwelt zu berücksichtigen. ALV birgt ein erhebliches Potenzial zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt und zur 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 durch die Herausgabe von Richtlinien und das Betreiben von Grundlagenforschungen. Zudem beteiligt sich der Bund finanziell an ALV-Infrastrukturen im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Aufgrund der günstigen Bedingungen in der Talebene erfährt der Fuss- und Veloverkehr 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 im Wallis sehr profilierten motorisierten Individualverkehr (MIV). Obschon der ALV nur dort entwickelt werden kann, wo die topographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten 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 Verkehrskonzept 2030 analysiert, besteht auf kantonaler Ebene die wichtigste Herausforderung bezüglich der Förderung des ALV darin, das Netz innerhalb der Agglomerationen und zwischen den Ortschaften der Talebene sowie in den 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 ein grosses Potenzial. Die Radwegnetze sind jedoch im Allgemeinen noch lückenhaft. Dasselbe gilt für den Zugang zu den Umsteigeinfrastrukturen und dem dortigen Angebot an Veloabstellplätzen. Eine grosse Herausforderung besteht auch darin, Konflikte zwischen dem Alltags- und dem Freizeitlangsamverkehr (ALV und FLV) zu vermeiden und vor allem ihr Synergiepotenzial zu identifizieren und inwertzusetzen, indem die entsprechenden Strategien und Planungen aufeinander abgestimmt werden.

Auch wenn sich der kleine Verkehrsanteil des ALV im Wallis teils durch die ungünstigen topographischen Gegebenheiten in den Seitentälern erklären lässt, ist es doch unverzichtbar, das Angebot bezüglich der ALV-Netze und der ALV-Infrastrukturen zu verbessern. Das Ziel soll 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 einen der drei Grundpfeiler der multimodalen Mobilität bildet.

Koordination

Grundsätze

1. Sicherstellen der Kontinuität der ALV-Netze, Verbinden der Netze untereinander und Fördern von 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. Steigern der Attraktivität und des Komforts der Infrastrukturen, insbesondere durch die Sicherstellung des Zugangs zu geeigneten und sicheren Veloabstellplätzen sowie deren Verfügbarkeit.
4. Fördern der Verbindungen zwischen zentralen Orten in einer Agglomeration (z.B. stark frequentierte Gebäude, 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 der Verkehrsmittel und der Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum.
7. Sicherstellen des Unterhalts und der Erhaltung der ALV-Netze sowie Gewährleisten des Schutzes vor Naturgefahren und Störfällen.

D.5 Alltagslangsamverkehr (ALV)

8. Gewährleisten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, falls erforderlich durch die Schaffung von ALV-Netzen, die vom motorisierten Verkehr getrennt sind.
9. Anbringen einer den eidgenössischen und kantonalen Normen und Empfehlungen entsprechenden Markierung.
10. Planen und umsetzen von flächendeckenden ALV-Netzen innerhalb der grösseren Städte.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) koordiniert die verschiedenen Verkehrsarten im Rahmen seiner Tätigkeiten;
- b) berücksichtigt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden alle Verkehrsarten bei der Planung und Realisierung der Infrastrukturen, welche in seinen Zuständigkeitsbereich fallen;
- c) stellt sicher, dass bei der Erarbeitung der Netze zwischen den Gemeinden eine Koordination stattgefunden hat;
- d) beschliesst die planerischen Massnahmen bezüglich dem ALV bei der Erarbeitung der Ausführungsprojekte der 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 Umsetzung, 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 deren Anbindung an die Haltestellen des ÖV sicher;
- b) setzen bei der Erfüllung ihrer Planungs- und Unterhaltsaufgaben in Bezug auf das Gemeindestrassennetz und im Rahmen der Erschliessung der Bauzonen die obgenannten Grundsätze um;
- c) integrieren die ALV-Netze in ihren Erschliessungsplan und ergreifen sämtliche Massnahmen für deren Umsetzung, Markierung, Unterhalt und Betrieb;
- d) schaffen und verbessern die fehlenden bzw. die mangelhaften und die zu sichernden Verbindungen;
- e) schaffen attraktive, komfortable und sichere Infrastrukturen (z.B. Radwege und -streifen, Veloabstellplätze).

Dokumentation

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

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

Infras, **Kantonales Gesamtverkehrskonzept 2030**, DVBU, (in Erarbeitung)