

D.1 Öffentlicher Verkehr

Staatsratsentscheid:
Genehmigung durch den Bund:

Interaktion mit anderen Blättern: **A.15, B.1, C.2, C.5, C.7, 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:** DSVF
- Beteiligte:**
- Bund
 - Kanton: DEWK, DRE, DUS, DWE
 - Gemeinde(n): Alle
 - Weitere: öffentliche Verkehrsunternehmen

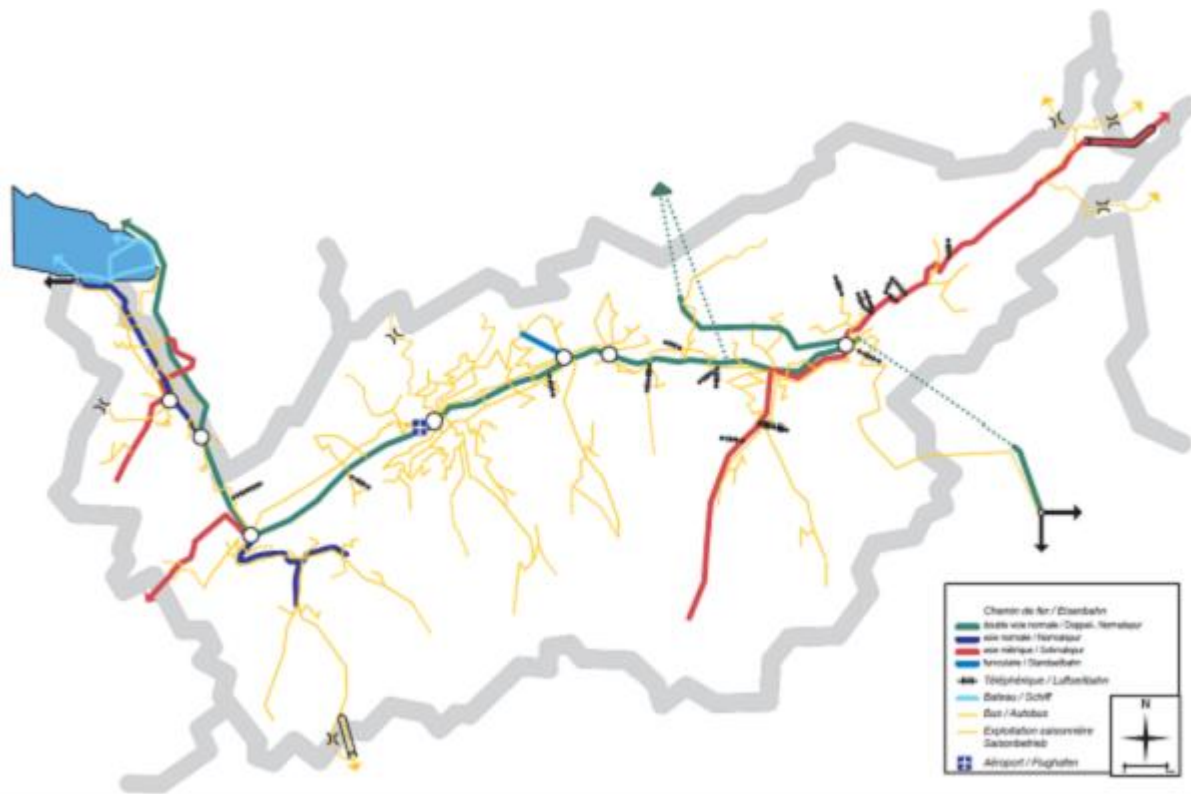
Ausgangslage

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. Umweltbelastung, Verkehrsüberlastung 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 von mehr als 1'750 km. Nahezu alle Gemeinden unseres Kantons sind heute mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Dazu kommen die Schifffahrt auf dem Genfersee und der regionale Flughafen von Sitten.

Die Schweizer Verkehrspolitik zielt auf ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Strasse und Bahn ab, namentlich mittels der Agglomerationsprojekte. Die Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes hat die Kompetenzen und die Verantwortung des Kantons im Bereich Regionalverkehr spürbar gestärkt. Eine Anpassung der Lenkungsformen für diese neuen Aufgaben ist somit zusammen mit der Bereitstellung und der Nutzung der erforderlichen Ressourcen für die Bedürfnisse des Regionalverkehrs notwendig.

D.1 Öffentlicher Verkehr



Das öffentliche Verkehrsnetz im Kanton Wallis (Quelle: DSVF)

Der Kanton ist daran, das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) anzupassen, da der Erhalt und die Entwicklung eines attraktiven Angebots im öffentlichen Verkehr von zentraler Bedeutung sind, um eine zweckmässige Erschliessung der Bauzonen zu garantieren und um die Mobilität der Bevölkerung und der Gäste unseres Kantons sicherzustellen. Dabei wird eine nachhaltige Alternative für den motorisierten Individualverkehr gesucht. In diesem Sinne strebt der Kanton eine nachhaltige Entwicklung der verschiedenen Mobilitätsformen und langfristig die Entwicklung eines multimodalen Verkehrssystems an.

Die Umsteigebedingungen und Anschlusszeiten sind teilweise noch schlecht aufeinander abgestimmt und beschränken somit das Potenzial des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr. Die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs hängt zum grossen Teil von seiner Einbindung in das Siedlungsgebiet ab. Es ist daher wichtig, die Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs und die öffentlichen publikumsintensiven Bauten und Anlagen zweckmässig zu entwickeln und zu stärken. In der Rhonetalebene gruppieren sich die wichtigsten wirtschaftlichen Aktivitäten um die verschiedenen urbanen Zentren herum. Im Hinblick auf eine gute Integration und den Zusammenhalt des Kantons, ist es notwendig, dass die Seitentäler an die Zentren angebunden 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 eine optimale Nutzung der finanziellen und technischen Ressourcen sicherzustellen. Der kantonale Anteil an den Finanzhilfen für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs ist im GöV unterteilt nach Transportmittel und deren Bedeutung festgelegt.

Koordination

Grundsätze

1. Fördern des öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf eine Verbesserung der Komplementarität zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem MIV im Sinne der nachhaltigen Entwicklung.

D.1 Öffentlicher Verkehr

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 von Haltestellen des ÖV).
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 jeder Region und Agglomeration unter Berücksichtigung der Nachfrage der einheimischen Bevölkerung und der Gäste sowie Gewährleisten einer minimalen 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 als Verbrennungsmotoren).

Vorgehen

Der Kanton:

- a) erarbeitet ein kantonales Gesamtverkehrskonzept in Übereinstimmung mit dem 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 Tarifverbünde;
- 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.

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 zu ermöglichen;
- d) erstellen, in unmittelbarer Nähe der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Fahrradstationen und stellen den Zugang der Fussgänger zum öffentlichen Verkehr sicher;
- e) entwickeln ihr lokales öffentliches Verkehrsnetz und sorgen dafür, dass es das kantonale und regionale Angebot sinnvoll ergänzt.

Dokumentation

Transportplan-urbaplan, **Conception directrice Entremont**, rapport de synthèse, 2012

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

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