

# D.4 Strassennetze

Staatsratsentscheid:  
Genehmigung durch den Bund:

Interaktion mit anderen Blättern: **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:** DSVF
- Beteiligte:**
- Bund
  - Kanton: DAA, DJFW, DLW, DRE, DUS, DWE, DWL
  - Gemeinde(n): Alle
  - Weitere: Nachbarkantone und -länder

## Ausgangslage

Im Kanton Wallis umfassen das nationale und kantonale Strassennetz nahezu 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 dem Unterhalt des Strassennetzes, der Sicherstellung seiner Funktionsfähigkeit und dessen Schutz vor Naturgefahren prioritäre Bedeutung zu.

Die Klassierung in **Nationalstrassen der 1. 2. und 3. Klasse**, welche das Grundnetz bilden und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse bereits enthalten oder vorgesehen 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 entspricht einem Bedürfnis des Transitverkehrs und dient in erster Linie dem Bedürfnis des „Ziel-/Quellverkehrs“. Diese Verkehrsart zeichnet sich namentlich durch eine hohe räumliche und zeitliche Konzentration aus, aufgrund der geografischen Lage, der touristischen Rolle und der dezentralen Besiedlung des Kantons sowie der Bedeutung des Pendelverkehrs. Die Simplonpassstrasse 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. Dazu kommt noch das stark verzweigte Netz der Landwirtschafts-, Forst- und Gemeindestrassen. Diese werden aufgrund ihrer lokalen Bedeutung nicht im kantonalen Richtplan behandelt. Die hier genannten wichtigsten Grundlagen gelten jedoch für den Bau oder die Instandstellung aller Strasseninfrastrukturen.

## D.4 Strassennetze

Auf Bundesebene enthält der Sachplan Verkehr, Teil Programm eine generelle Verkehrsstrategie, welche die Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes in Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturen in seinem Kompetenzbereich 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.

Eines der wichtigsten Ziele der Walliser Verkehrspolitik ist die Sicherstellung und die Verbesserung der Erschliessung des gesamten Kantonsgebiets. Vier strategische sich ergänzende Handlungsachsen wurden dabei 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 weitläufiger und abgelegener Bauzonen, die Zunahme des Verkehrs oder die Vergrösserung des Lichtraumprofils der Fahrzeuge führen zu einer Zunahme der Strassenfläche (+ 15% zwischen 1985 und 2009 in der Schweiz). Fortan ist es notwendig, die Entwicklung und die Bewirtschaftung des Strassennetzes aktiv in den raumplanerischen Überlegungen des Kantons zu berücksichtigen, dies umso mehr da zwischen der Planung der Verkehrsinfrastrukturen und der Raumplanung ein enger Bezug besteht.

Im Hinblick auf die 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 gesetzt werden. Die Anzahl Fahrten kann auch durch finanzielle Anreize beeinflusst 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 beeinflussen, ist ebenfalls eine wichtige Zielsetzung, insbesondere durch bauliche und organisatorische Massnahmen, die darauf hinwirken, 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 wichtige und leistungsstarke nationale und internationale Verkehrsachse in der Talebene.
2. Sicherstellen eines attraktiven und sicheren Anschlusses des kantonalen Strassennetzes an das interkantonale und internationale Netz.
3. Sicherstellen einer qualitativ guten Verkehrsverbindung der Seitentäler, Bergdörfer und der Tourismuszentren untereinander sowie an die Zentren.

## D.4 Strassennetze

4. Anstreben einer Verminderung des unnötigen Verkehrs, insbesondere durch raumplanerische und organisatorische Massnahmen, (z.B. Erhalt der dezentralen Aktivitäten, Telearbeit) sowie durch Anreize (z.B. ÖV-Angebote, Steuern, Subventionen).
5. Verlagern eines Teils des MIV im Rahmen der topografischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten auf den ÖV und den LV.
6. Gestalten der Ortsdurchfahrten nach qualitativen Aspekten und Berücksichtigen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bei der Erarbeitung von Projekten im öffentlichen Raum.
7. Sicherstellen des Unterhalts und der Instandhaltung der bestehenden Strassen sowie Gewährleisten deren Schutzes vor Naturgefahren (z.B. Schutzwälder, bauliche Massnahmen) und des Schutzes vor Störfällen.
8. Koordinieren der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung, um namentlich der Zersiedlung des Baugebiets und der Zunahme des Verkehrs innerhalb der Ortschaften entgegenzuwirken.
9. Verbessern der Attraktivität, des Komforts, der Sicherheit und der Vernetzung der Infrastrukturen des LV.
10. Ergreifen von angepassten baulichen und präventiven Massnahmen (z.B. Wildtierüberführungen), um das Kollisionsrisiko mit Wildtieren zu begrenzen.
11. Gestalten und Unterhalten der Strassenböschungen und -randbereiche, 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 derselben unter Berücksichtigung der Instrumente der anderen institutionellen Ebenen, insbesondere des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse;
- b) erfüllt die Aufgaben bezüglich Planung, Koordination, Information und Beratung im 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 territorialen Planung der Strassennetze fort;
- e) berücksichtigt bei der Planung und beim Bau der Kantonsstrassen sämtliche raumwirksame Tätigkeiten sowie alle Verkehrsarten;
- f) achtet im Rahmen seiner Kompetenzen auf die auf die optimale Integration der Strassen in den durchquerten Ortschaften.

#### 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 in den durchquerten Ortschaften;
  - c) realisieren und vernetzen attraktive, komfortable und sichere Infrastrukturen für den Alltagslangsamverkehr;
  - d) erfüllen ihre Planungs- und Unterhaltsaufgaben im Zusammenhang mit dem Gemeindestrassennetz sowie ihre Aufgaben bezüglich der Erschliessung der Bauzonen.
-

### Einzuhaltende Bedingungen für die Festsetzung

Die Koordination der Projekte im Kompetenzbereich des Bundes erfolgt auf Stufe Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse. Die Projekte im Kompetenzbereich des Kantons mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden in der Kategorie «**Festsetzung**» klassiert, wenn im Rahmen der Koordination nachgewiesen wird, 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 sind identifiziert und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt.

### Dokumentation

---

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

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

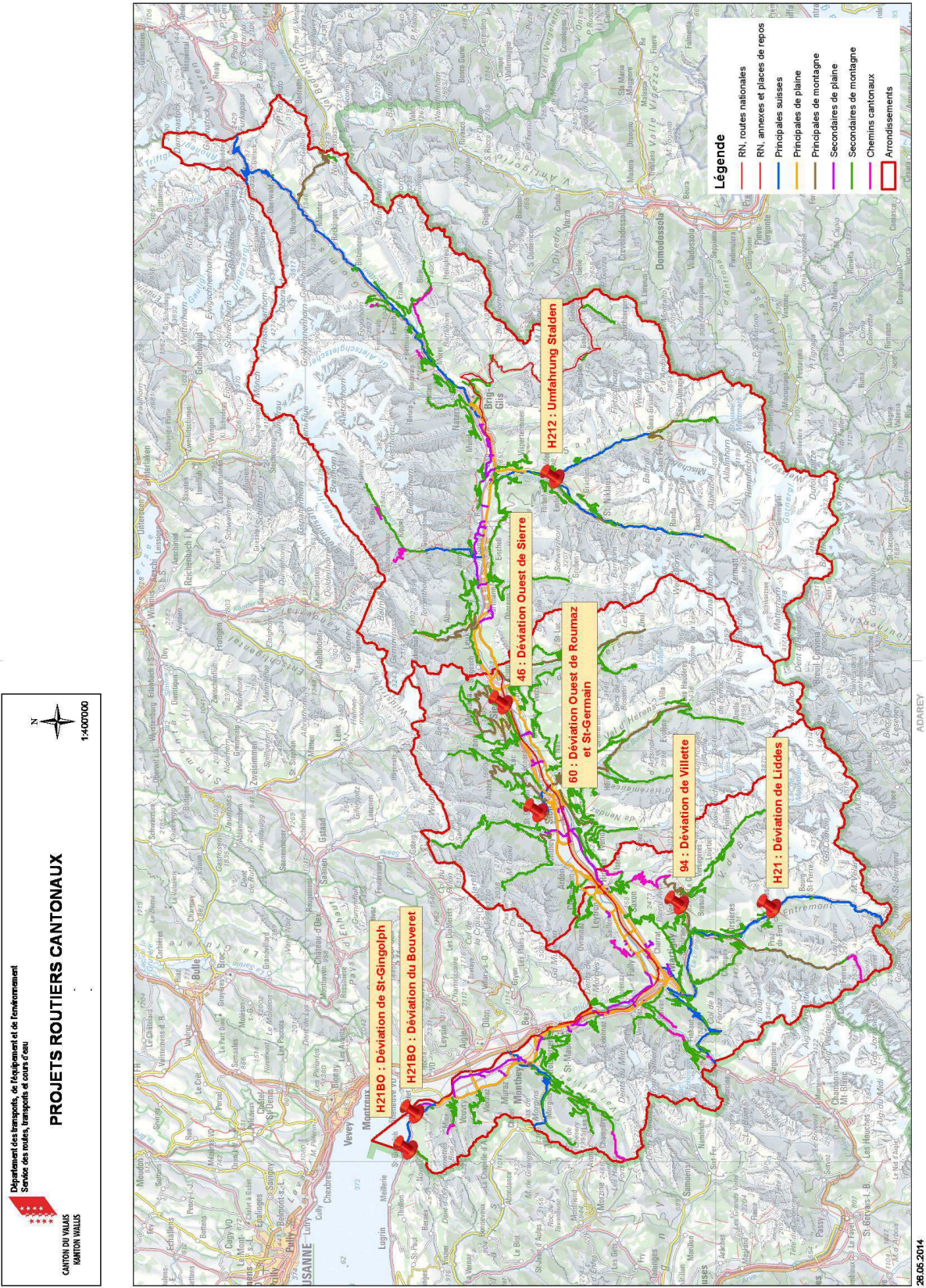
Infras, **Kantonales Gesamtverkehrskonzept 2030**, DVBU, (in Erarbeitung)

## D.4 Strassennetze

### Anhang 1: Stand der Projekte des Ergänzungs- und des Kantonsstrassennetzes (Stand am 31.12.2015)

Nr	Projekt	Projektart	Gemeinde(n)	Koordinationsstand	Datum des erläuternden Berichts
1	H212	Umfahrung Stalden	Stalden	Festsetzung	
2	VS46	Déviation Ouest de Sierre	Sierre	Zwischenergebnis	
3	VS60	Déviation Ouest de Roumaz et St-Germain	Savièse	Vororientierung	
4	VS94	Déviation de Villette	Bagnes	Zwischenergebnis	
5	H212	Déviation de Liddes	Liddes	Zwischenergebnis	
6	H21B0	Déviation du Bouveret	Port-Valais	Vororientierung	
7	H21B0	Déviation de St-Gingolph	St-Gingolph	Festsetzung	07.10.2015





## D.4 Strassennetze

### Anhang 2: Stand der Nationalstrassenprojekte (2. und 3. Klasse) im Wallis (Stand am 31.12.2015)

---

Projekt	Gemeinde(n)	Koordinationsstand
Fertigstellung der Autobahn A9 im Oberwallis	Siders bis Brig-Glis	Zwischenergebnis
Sanierung A9 im Bereich Sitten	Vétroz bis Sitten	Festsetzung
Unterhaltsarbeiten auf der Simplonpassstrasse (A9)	Brig-Glis bis Zwischbergen	Festsetzung