

- Mobilitätslandschaft



kLK - MOBILITÄTSLANDSCHAFT
IST-ZUSTAND

 Von Mobilitätsinfrastrukturen geprägte Landschaft

 Projekte des Ergänzungs- und Kantonsstrassennetzes
 Infrastrukturprojekte für den Güterverkehr
 Projekte der Umsteigeinfrastruktur

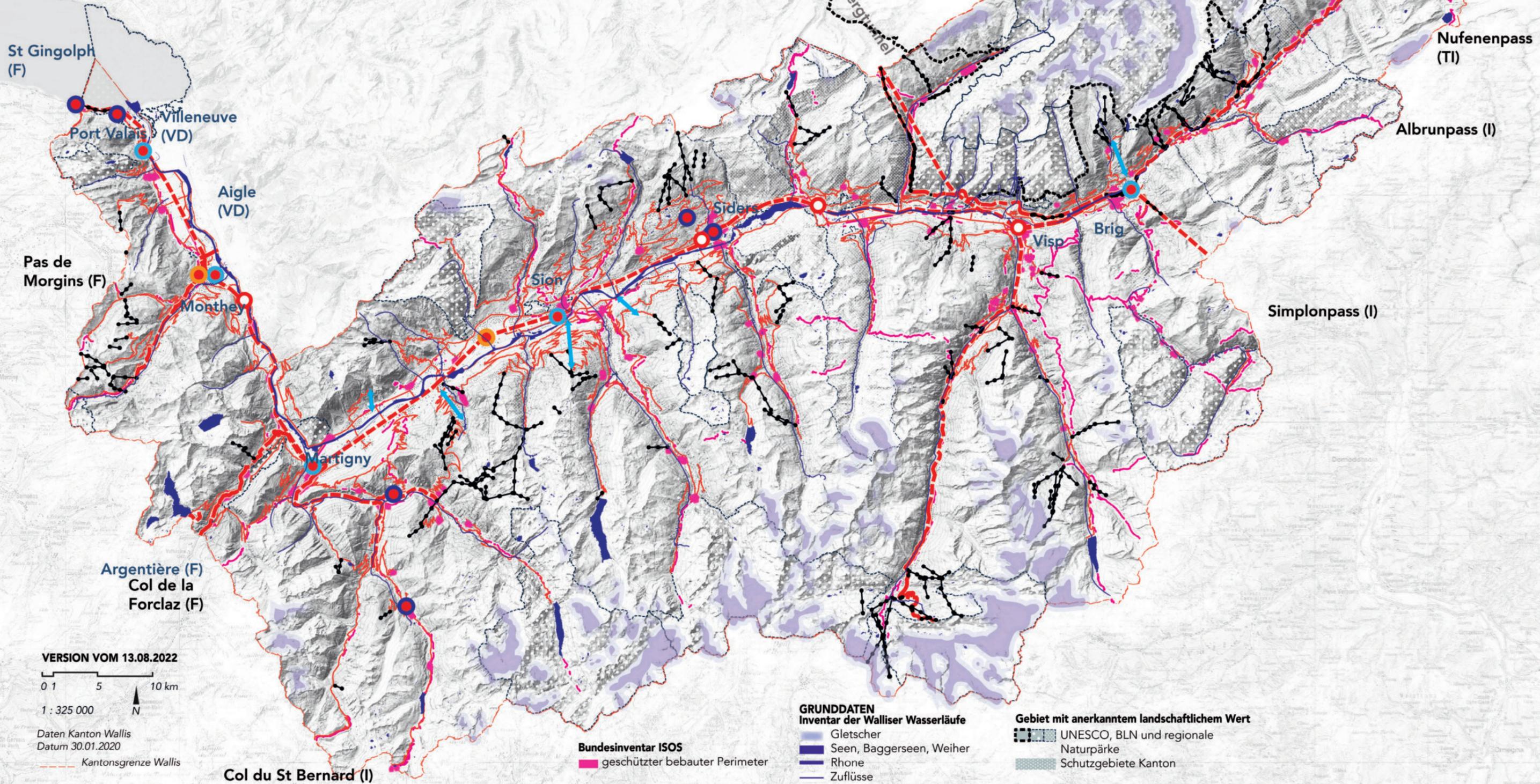
 Projekte für den öffentlichen Seilbahnverkehr

LANDSCHAFTSMOTIVE UND PROJEKTE, DIE IM kRP AUFGEFÜHRT SIND

-  Umsteigeinfrastrukturen (Bahnhöfe)
-  Eisenbahn (Katalog der swissTLM-Objekte)
-  Bergbahnen (Katalog der swissTLM-Objekte)
-  Kantonsstrassen (Inventar der Geodaten VS)
-  Projekte für den öffentlichen Seilbahnverkehr (Daten kRP)
-  Infrastrukturprojekte für den Güterverkehr (Daten kRP - Standort nicht festgelegt)
-  Projekte des Ergänzungs- und Kantonsstrassennetzes (Daten kRP)
-  Projekte der Umsteigeinfrastruktur (Daten kRP)

KULTURERBE

 Bundesinventar des historischen Verkehrswege IVS

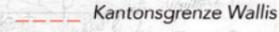


VERSION VOM 13.08.2022

0 1 5 10 km

1 : 325 000

Daten Kanton Wallis
Datum 30.01.2020

 Kantonsgrenze Wallis

Bundesinventar ISOS
 geschützter bebauter Perimeter

GRUNDDATEN
Inventar der Walliser Wasserläufe
 Gletscher
 Seen, Baggerseen, Weiher
 Rhone
 Zuflüsse

Gebiet mit anerkanntem landschaftlichem Wert
 UNESCO, BLN und regionale Naturpärke
 Schutzgebiete Kanton

Col du St Bernard (I)

KLK - MOBILITÄTSLANDSCHAFT
IST-ZUSTAND

— Landschaft, die vom Langsamverkehr geprägt ist

LANDSCHAFTSMOTIVE

Langsamverkehr

- Hauptveloweg (Inventar der Geodaten VS)
- Velo und Mountainbikeweg (Inventar der Geodaten VS)
- Fussweg (Inventar der Geodaten VS)
- Netz des Alltagslangsamverkehrs (ALV) in der Talebene

Öffentlicher Verkehr

- Bestehende Bergbahn (Inventar der Geodaten VS)
- ▶— Projektierter Bergbahn (Daten kRP)
- Umsteigeinfrastrukturen (Inventar der Geodaten VS)
- Projekte der Umsteigeinfrastrukturen (Daten kRP)

Kulturerbe

- Kantonales Suoneninventar
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege IVS

St Gingolph (F)
Villeneuve (VD)
Port Valais (VD)
Aigle (VD)
Pas de Morgins (F)
Monthey
Martigny
Argentière (F)
Col de la Forclaz (F)
Col du St Bernard (I)

Furkapass (UR)
Nufenenpass (TI)
Albrunpass (I)

Lötschberggumel (BE)

Siders

Visp

Brig

Sion

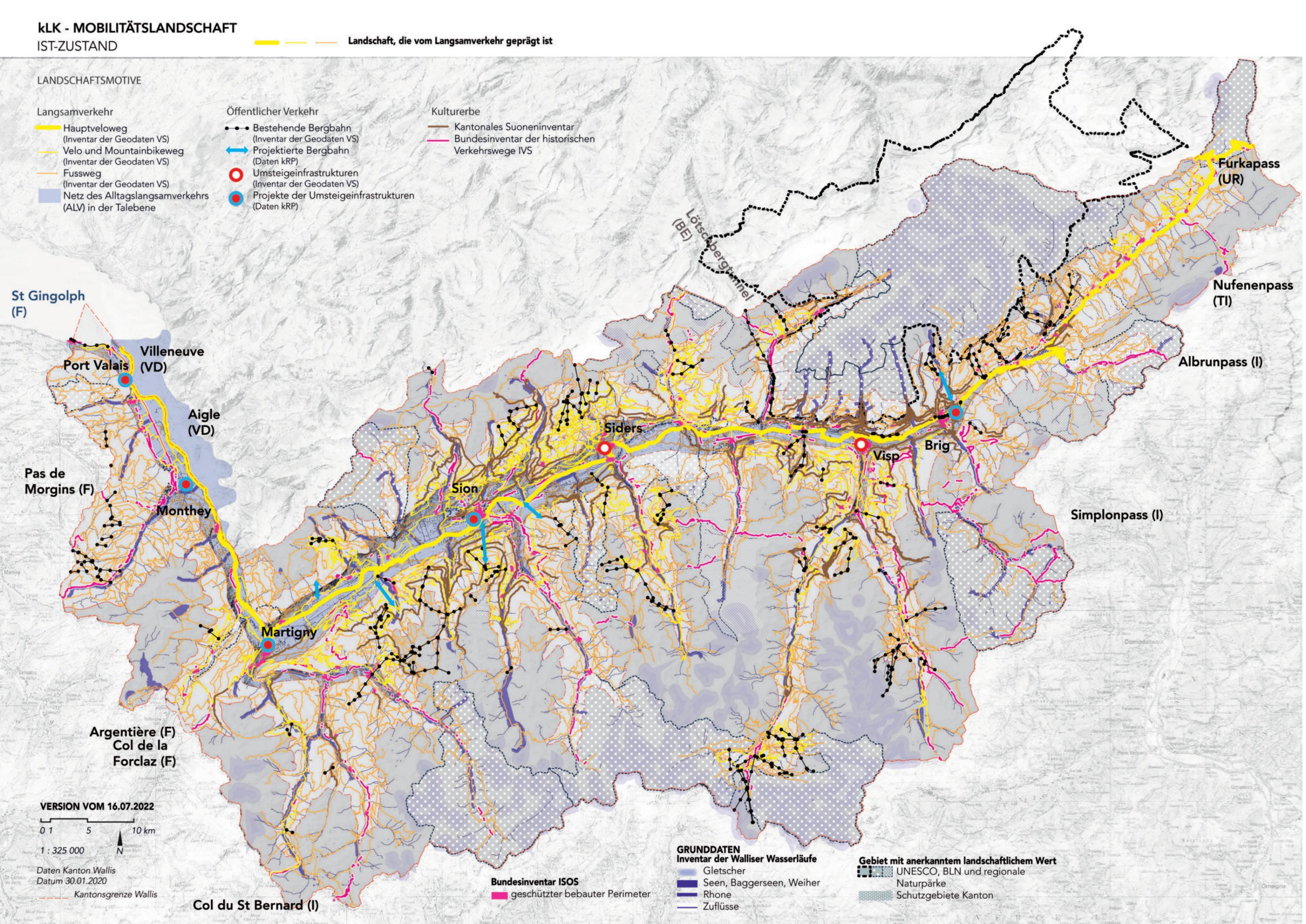
Simplonpass (I)

VERSION VOM 16.07.2022
0 1 5 10 km
1 : 325 000
N
Daten Kanton Wallis
Datum 30.01.2020
Kantonsgrenze Wallis

Bundesinventar ISOS
geschützter bebauter Perimeter

GRUNDDATEN
Inventar der Walliser Wasserläufe
Gletscher
Seen, Baggerseen, Weiher
Rhone
Zuflüsse

Gebiet mit anerkanntem landschaftlichem Wert
UNESCO, BLN und regionale
Naturpärke
Schutzgebiete Kanton



KLK - MOBILITÄTSLANDSCHAFT ZIELE

— Landschaft, die vom Langsamverkehr geprägt ist (gelbe Armierung in Zusammenhang mit dem Gerüst)

○ Von Mobilitätsinfrastrukturen geprägte Landschaft

● Projekte des Ergänzungs- und des Kantonsstrassennetzes
 ● Infrastrukturprojekte für den Güterverkehr
 ● Projekte der Umsteigeinfrastrukturen

↔ Projekte für den öffentlichen Seilbahnverkehr

ZIEL 1 - GERÜST

- 1.A.** Suche nach Lösungen für die Gestaltung der Mobilitätslandschaften, die es ermöglichen, die Kontinuitäten des blau-grünen Gerüsts von den Gletschern bis zum Genfersee zu erhalten oder sogar zu stärken
- 1.B.** Aufwertung und Entwicklung des Landschaftsgerüsts der vom Langsamverkehr durchquerten Landschaft
- 1.C.** Fortsetzung der interkantonalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Gesamtplanung der Mobilitätsinfrastrukturen

ZIEL 2 - VIELFALT

- 2.A.** Erhaltung und Unterstützung der harmonischen Entwicklung grosser Naturlandschaften
- Auf jeder Stufenhöhe**
- 2.B.** Förderung der Entwicklung von Tourismusorten (inkl. Skigebiete), die sich auf die Landschaft als Leistung stützen und gleichzeitige Verbesserung ihrer Erschliessung
- 2.C.** Verbesserung der Attraktivität und Erschliessung von Tourismusorten und Lebensräumen in den Bergregionen
- 2.D.** In Agrarlandschaften: Vermeidung von Konflikten zwischen Mobilitätsinfrastrukturen und landwirtschaftlichen Betrieben

ZIEL 3 - ENTWICKLUNG

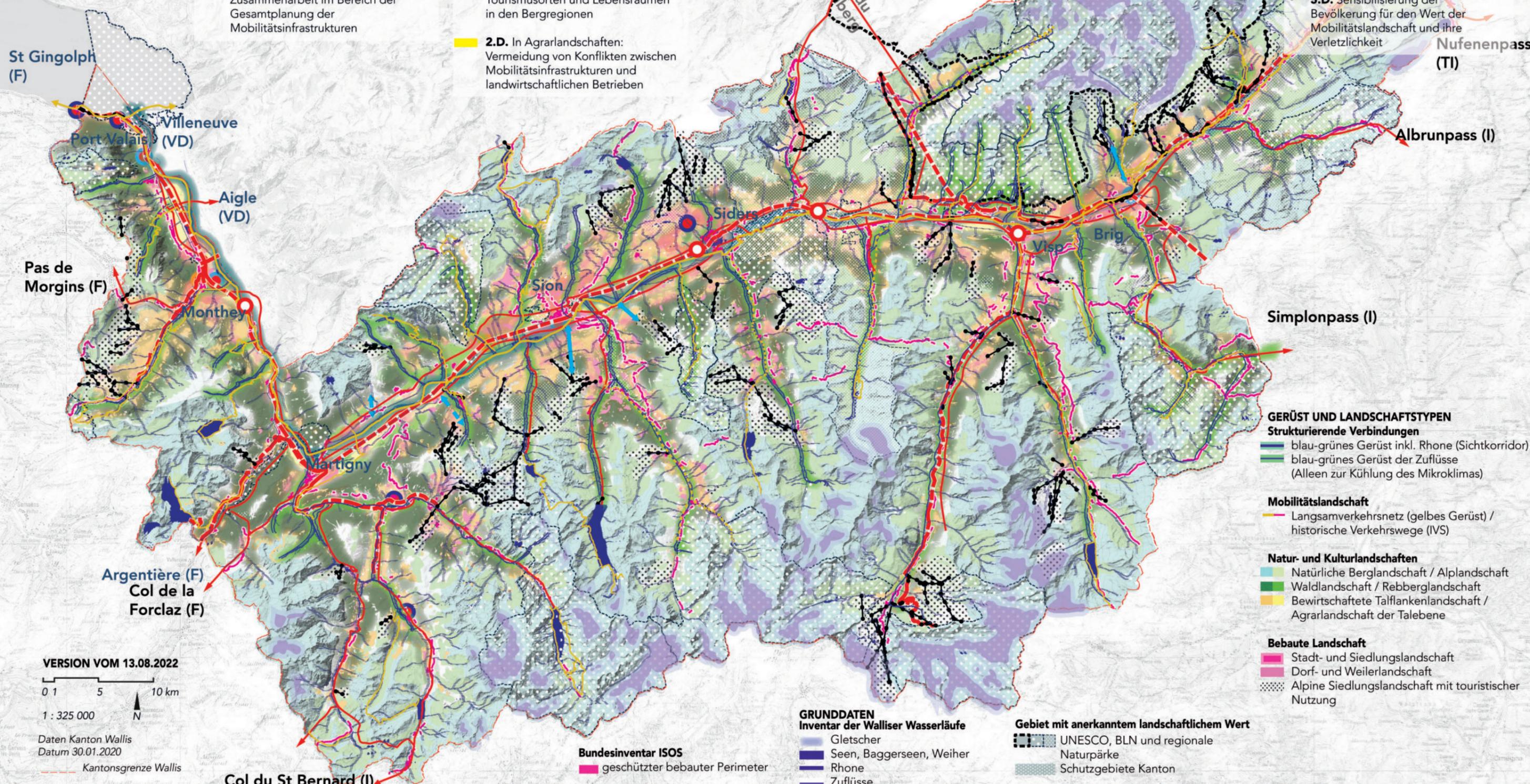
- 3.A.** Planung und Gestaltung der Mobilitätsinfrastruktur, sodass die Übergänge zwischen den verschiedenen Landschaften gepflegt werden

ZIEL 4 - GLEICHGEWICHT

- 4.A.** Vermeidung – so weit wie möglich – der Fragmentierung offener strukturierender Räume durch Verkehrsinfrastrukturen
- 4.B.** Förderung einer hohen Qualität der Mobilitätsinfrastrukturen
- 4.C.** Herstellung eines Gleichgewichts zwischen den Interessen des Kulturerbes und der Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur

ZIEL 5 - BEISPIELHAFTIGKEIT

- 5.A.** Durchführung von Modellprojekten der Mobilitätslandschaft mit einem territorialen und multidisziplinären Ansatz
- 5.B.** Auslösen von Best Practices anhand von Modellvorhaben
- 5.C.** Grossprojekte als Modellvorhaben angehen, soweit dies technisch, betrieblich und wirtschaftlich möglich ist
- 5.D.** Sensibilisierung der Bevölkerung für den Wert der Mobilitätslandschaft und ihre Verletzlichkeit



GERÜST UND LANDSCHAFTSTYPEN
Strukturierende Verbindungen
 — blau-grünes Gerüst inkl. Rhone (Sichtkorridor)
 — blau-grünes Gerüst der Zuflüsse (Alleen zur Kühlung des Mikroklimas)

Mobilitätslandschaft
 — Langsamverkehrsnetz (gelbes Gerüst) / historische Verkehrswege (IVS)

Natur- und Kulturlandschaften
 ■ Natürliche Berglandschaft / Alplandschaft
 ■ Waldlandschaft / Rebberglandschaft
 ■ Bewirtschaftete Talflankenlandschaft / Agrarlandschaft der Talebene

Bebaute Landschaft
 ■ Stadt- und Siedlungslandschaft
 ■ Dorf- und Weilerlandschaft
 ■ Alpine Siedlungslandschaft mit touristischer Nutzung

GRUNDDATEN
Inventar der Walliser Wasserläufe
 ■ Gletscher
 ■ Seen, Baggerseen, Weiher
 ■ Rhone
 ■ Zuflüsse

Gebiet mit anerkanntem landschaftlichem Wert
 ■ UNESCO, BLN und regionale Naturpärke
 ■ Schutzgebiete Kanton

Bundesinventar ISOS
 ■ geschützter bebauter Perimeter

VERSION VOM 13.08.2022
 0 1 5 10 km
 1 : 325 000
 N

Daten Kanton Wallis
 Datum 30.01.2020
 --- Kantonsgrenze Wallis

ALLGEMEINE QUALITÄTEN

Definition

Die Mobilitätslandschaft bezieht sich auf die Landschaften, die von Mobilitätsinfrastrukturen (Strassen, Tunnel, Brücken, Stege, Eisenbahnstrecken, Verkehrsschnittstellen, Güterbahnhöfe, Flughäfen, Anlegestellen und Kabelbahnverbindungen) und Routen für den Langsamverkehr durchquert werden.

Kantonaler Rahmen

Die Ziele der Strategie für Mobilitätsinfrastrukturlandschaften stehen im Kontext des kantonalen Mobilitätskonzepts (KMK) 2040 (DFM, 2018), des Sachplans Verkehr (UVEK, 2020) und des «Landschaftskonzept Schweiz» (UVEK, 2020).

Der Kanton Wallis verfügt über ein ausgedehntes Mobilitätsnetz, das sich im Laufe des 20. Jahrhunderts entwickelt hat. Es zeichnet sich durch ein Netz aus, das sich von der Rhoneebene (kolline Stufe) über die Talflanken und Seitentäler (montane Stufe) bis hin zu den Alpengipfeln (alpine Stufe) verzweigt. Die Mobilität wird stark von der Topografie bestimmt. «Diese Situation erzwingt zahlreiche Zwangsübergänge oder lange Parallelitäten zwischen den Verkehrsmitteln» (KMK 2040).

Jede Stufe umfasst spezifische Herausforderungen in Bezug auf die Auswirkungen auf die Landschaft:

- Kolline Stufe: In der Ebene ist die Integration neuer Mobilitätsinfrastrukturen aufgrund der Konzentration der verschiedenen Funktionen von Wohnen und Aktivitäten, Mobilität, landwirtschaftlicher Produktion und Naturräumen besonders schwierig;
- Montane Stufe: An den Talflanken und in den Seitentälern sind die Behandlung des Hanges und die Wahl der Trasse sowie Konflikte mit Schutz- und Ruhezonen für Wildtiere die wichtigsten Herausforderungen;
- Alpine Stufe: Der Abbau von Seilbahnverbindungen und die Pläne für neue Verbindungen wirken sich auf die Landschaft aus.

In allen Stockwerken kann die Lärmbelästigung auch durch den Resonanzeffekt zwischen zwei Bergwänden verstärkt werden.

Darüber hinaus ist die Sicherung des Netzes vor Naturgefahren eine wichtige Herausforderung. Seilbahnen sind besonders gut an diese Einschränkungen angepasst, und es werden zahlreiche Projekte sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr entwickelt.

Qualitäten

Die Mobilitätslandschaften werden von den Mobilitätsinfrastrukturen durchquert. Sie sind das Ergebnis einer intelligenten Kombination und Interessenabwägung zwischen technischen Anforderungen (Zugänglichkeit, Bauwerke usw.), natürlichen und geomorphologischen Bedingungen und der Einhaltung von Umweltschutzgrundsätzen.

Während Mobilitätsinfrastrukturen in den Alpen im Allgemeinen als Symbol des Fortschritts gut akzeptiert wurden, sind heute die Reduzierung von Beeinträchtigungen und der Respekt vor dem Ort Voraussetzungen. So muss bei der Wahl des Standorts, der Architektur des Hauptbauwerks und seiner Nebengebäude sowie der Wahl der Materialien mit grosser Sorgfalt vorgegangen werden, um den Respekt für die Landschaft sichtbar zu machen.

Um die Akzeptanz neuer Infrastrukturen zu erhöhen, sind diese ausserdem in eine kohärente Verkehrspolitik eingebettet, die von der Bevölkerung verstanden und mehrheitlich unterstützt wird: sichere und leistungsfähige Verkehrsanbindung, effizientes

öffentliches Verkehrsnetz, Ergänzung der Verkehrsmittel nach dem Prinzip «das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort», attraktive und multifunktionale Verkehrsschnittstellen, Aufwertung der Landschaft und des Lebensumfelds (KREK, 2014).

Alte Infrastrukturen werden saniert, um die Sicherheit zu erhöhen, oder umgebaut: Infrastrukturen mit Erbgutwert werden restauriert, solche, die nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen entsprechen, werden abgebaut oder umgenutzt. Durch die Umnutzung kann die bestehende Landschaft aufgewertet werden (Beispiel: Umleitung der Kantonsstrasse in Euseigne, um das Geotop der Pyramiden durch den Bau eines Umfahrungstunnels freizulegen).

Darüber hinaus verfügt das Wallis über ein ausgedehntes Netz für den Langsamverkehr, welches die grosse Vielfalt der Walliser Landschaften durchzieht, insbesondere in der montanen und alpinen Stufe. Auf der kollinen Stufe machen günstige topografische Bedingungen den Langsamverkehr zu einem Fortbewegungsmittel mit grossem Potenzial. Dennoch sind die Rad- und Fusswegnetze hier noch lückenhaft, teilweise diskontinuierlich und wenig attraktiv. Mit der Umsetzung von Massnahmen u. a. aus den Agglomerationsprogrammen und dem sektoriellen Mobilitätsplan wird ein durchgängiges und sicheres Radwegenetz die verschiedenen Ortschaften und die wichtigsten Sehenswürdigkeiten miteinander verbinden.

Die neu gestaltete Rhone wird das Rückgrat dieses Netzes bilden, dessen landschaftliches Gerüst seine Verzweigungen von der Talebene bis zu den Talflanken, Seitentälern und Bergen finden wird:

- einige Routen, die kühlen Alleen ähneln, führen an der Rhone und ihren Zuflüssen oder sogar an den Kanälen der Talebene entlang
- an den Talflanken bieten Pfade entlang der Suonen und andere Wald- oder Rebberg-Wege Ausblicke auf die Landschaft der landwirtschaftlichen Talebene und des Rhonegebiets.

Zwischen den Städten und Dörfern überlagert das Netz des Langsamverkehrs manchmal die alten Verkehrswege, die die Städte und Dörfer im Rhonetal am rechten und linken Ufer, am Fuss der Hänge (z. B. Route Napoléon) oder entlang der Seitentäler (z. B. Route des Diligences Vernayaz-Chamonix, Passstrassen) miteinander verbunden haben. Diese alten Strassen sind zum Teil zu starken Verkehrsachsen geworden, die Langsamverkehr, öffentlichen Verkehr und Individualverkehr miteinander verbinden und durch vielfältige und oft sensible Landschaften führen. In Ortsdurchfahrten werden diese Achsen manchmal neu aufgewertet, um dem Langsamverkehr und der Landschaftsgestaltung im öffentlichen Raum mehr Platz einzuräumen.



Stalden - Umfahrungsstrasse



Stalden - Kabelbahnverbindung von Staldenried



Gletsch - Passstrasse

ALLGEMEINE QUALITÄTEN

Referenzen

- UVEK, 2021: Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm
- BAFU, 2020: Landschaftskonzept Schweiz (LKS)
- Studienaufträge für die öffentlichen Räume der Rhone, 2019: Siegerprojekt Gruppierung BASE
- DFM, 2018: Kantonales Mobilitätskonzept 2040 (KMK)
- Dritte Rhonekorrektur, 2015: Landschaftsleitlinien, nomad architectes
- Kanton Wallis, 2014: Kantonales Raumentwicklungskonzept (KREK)
- DFM, (in Vorbereitung): Sektorenpläne für Langsamverkehr in der Alltagsmobilität

Gesetzliche Grundlagen

- Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr (TG)
- Bundesgesetz über die Strassen (SG)
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)
- Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV)
- Reglement über die Wege des Freizeitverkehrs (RWFV)



Place du Midi in Sitten - Gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums



Gorges de la Borgne - In den Weinbergen des Kulturerbes



Niederwald - Unterirdische Parkanlage des im ISOS erfassten Dorfes



Vétroz - Ortsdurchfahrtsprojekt



Place du Midi in Sitten



Weissenried - Dorfdurchfahrt ISOS



Binntal



Gornergrat



Gornergrat - Ausgangspunkt Wanderungen

SPANNUNGSFELDER

Zwischen Träger- und Lebensraumleistungen

Das Mobilitätsbedürfnis der heutigen Bevölkerung bedingt den Bau neuer oder den Umbau bestehender Verkehrsinfrastrukturen. Diese Lineare fragmentieren die Landschaft und verändern sie weiter, wenn der Bau von Schutzanlagen gegen Naturgefahren notwendig ist.

Vorübergehende oder endgültige Auswirkungen durch Infrastrukturen, selbst wenn sie nur vorübergehend sind (Zugänge, Wege usw.), nehmen auch innerhalb geschützter Landschaften zu. Die noch erhaltenen Landschaften neigen dazu, zu verschwinden.

Die Notwendigkeit und Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen führt zu verschiedenen Beeinträchtigungen von Lebensräumen und offenen Flächen (Fragmentierung von Lebensräumen, Lärm, Luft, Bodenverbrauch).

Ausgleichsmaßnahmen ohne Berücksichtigung der Landschaft im Vorfeld des Projekts führen nicht zu einer signifikanten Verringerung der Auswirkungen auf die Landschaft.

Lichtinstallationen entlang der Mobilitätsinfrastrukturen und in bewohnten Gebieten (öffentliche oder private Beleuchtungen, Leuchtreklamen usw.), die oft aus Sicherheitsgründen notwendig sind, beeinträchtigen sowohl die nächtliche Landschaft als auch die empfindliche Tierwelt in natürlichen Lebensräumen oder die Anwohnerinnen und Anwohner.

Zwischen Trägerleistungen und kulturellen Leistungen (ästhetischer Genuss)

Infrastrukturen können offene Landschaften visuell beeinträchtigen, insbesondere aufgrund der Bedeutung von Ausblicken mit der Topographie des Wallis.

Bauwerken, die in erster Linie funktional sind, kann es an architektonischer Qualität und landschaftlicher Integration fehlen.

Neue Trassen können die Landschaft beeinträchtigen, auch während des Baus (Baustellenphase).

Zwischen Trägerleistungen und kulturellen Leistungen (Lebensumfeld und Erholung)

Der Behandlung öffentlicher Räume in der Umgebung von Mobilitätsinfrastrukturen, wie z. B. Verkehrsschnittstellen, wird manchmal wenig Aufmerksamkeit geschenkt.



Stalden - Umfahrungsstrasse



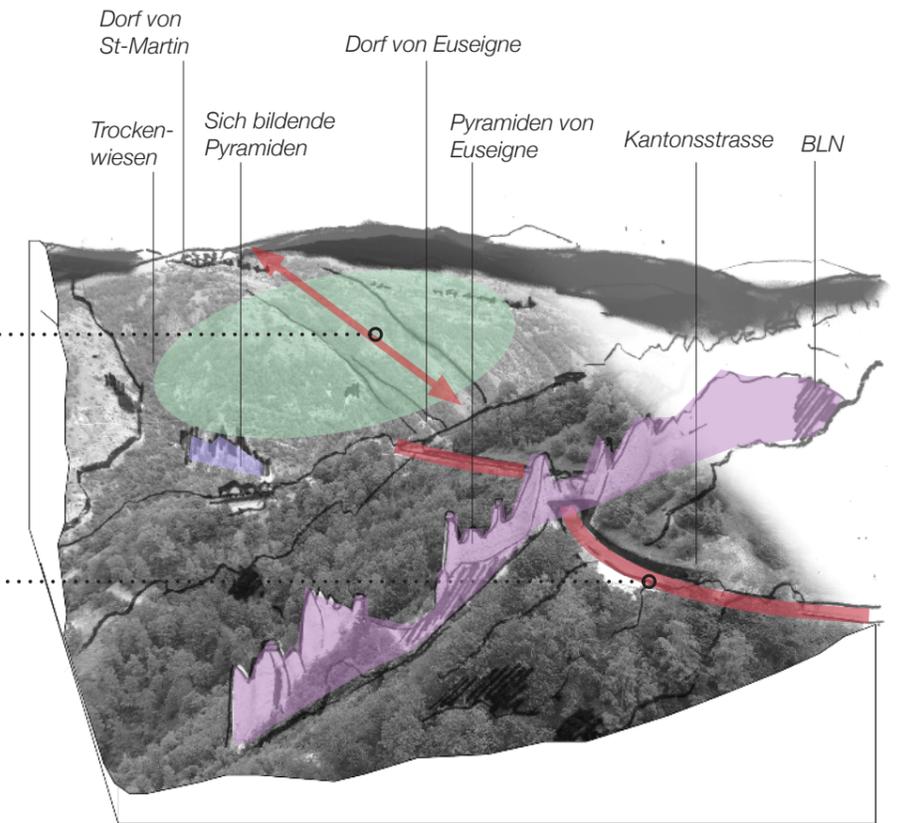
Euseigne - Seilbahnverbindungsprojekt und Kantonsstrasse



Fiesch - Station



Fiesch - Station



Seilbahnverbindungsprojekt im Konflikt mit Trockenwiesen und durch kantonalen Entscheid geschütztem Gebiet

Kantonsstrasse im Konflikt mit dem Geotop der Pyramiden und dem BLN (Umfahrungsprojekt in Arbeit). Wenig eingerichtete Halteplätze für Besichtigungen

Euseigne - Seilbahnverbindungsprojekt nach St-Martin



Geringe Lesbarkeit des öffentlichen Raums in Nähe zu Verkehrsschnittstellen

Fiesch - Station

SPANNUNGSFELDER

Zwischen Trägerleistungen und kulturellen Leistungen (Identität und Zugehörigkeitsgefühl)

Der «natürliche» oder «kulturelle» Charakter der Landschaft wird durch die Projekte beeinflusst.

Die Zugänglichkeit von Bergregionen ist schwierig und unterliegt Naturgefahren.

Zwischen Träger- und Produktionsleistung

Die schnelle Entwicklung führt zu einer Überlastung der Infrastruktur, einer Zersplitterung der Räume und dem Verbrauch von Agrarland.

Zwischen Träger- und Regulierungsleistungen

Verkehrsinfrastrukturen führen zur Versiegelung von Böden und zur Entstehung von Hitzeinseln.



Pfynwald - Autobahnprojekt



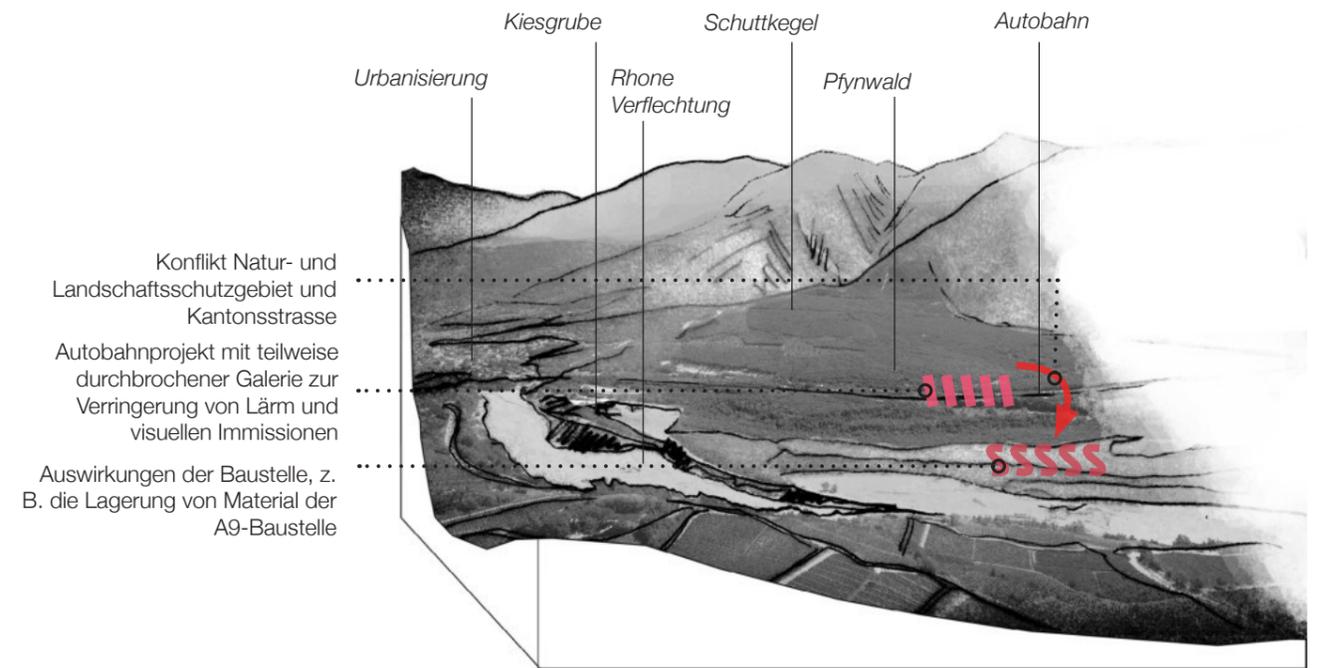
Grosser St. Bernhard - Passstrasse mit Schutzdamm



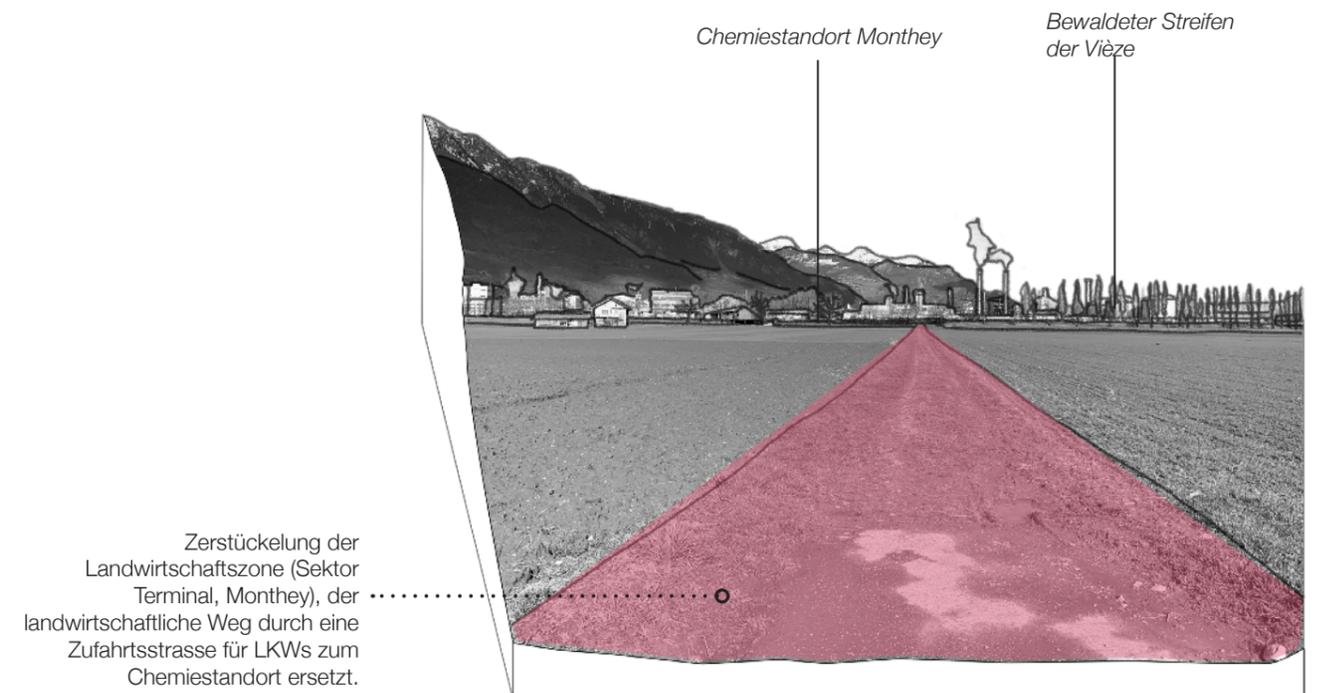
Südliche Zufahrt von Monthey - Talebene



Südliche Zufahrt von Monthey - Talebene



Pfynwald - Autobahnprojekt



Südliche Zufahrt von Monthey - Talebene

SPANNUNGSFELDER

Zwischen Trägerleistungen und kulturellen Leistungen (Lebensumfeld und Erholung)

Die Qualität des Lebensumfelds wird durch die von der Infrastruktur verursachten Immissionen (Luft, Lärm, Lichtverschmutzung, Bodenverbrauch) beeinträchtigt.

Der Behandlung öffentlicher Räume in der Umgebung von Mobilitätsinfrastrukturen, wie z. B. Verkehrsschnittstellen, wird manchmal wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Kontinuität der Verbindungen für Langsamverkehr zu Freizeit-anlagen und Sehenswürdigkeiten ist nicht immer gewährleistet.

Der zur Verfügung stehende Platz und die Sicherheitsanforderungen erlauben nicht immer die Einrichtung eines Radwegs oder Bürgersteigs oder gar einer landschaftlichen Begleitung (z. B. Anlegen einer durchgehenden Pflanzgrube usw.).

Die Besucherströme können die Natur- und Landschaftswerte beeinträchtigen und die Tierwelt insbesondere durch freie Wege und Parkplätze stören.

Die Entwicklung von Achsen für Langsamverkehr (Wanderwege, Mountainbikes, Downhill-Pisten usw.) und die Ausübung bestimmter Aktivitäten (Skifahren, Schneeschuhwandern usw.) können die Natur- und Landschaftswerte beeinträchtigen. Beispielsweise kann die Nachfrage nach Freizeitmobilität dazu führen, dass bestehende Wege verbreitert oder neue, «wilde», nicht zugelassene Routen geschaffen werden, was zu Lasten der natürlichen Umgebung geht.



Gornergrat - markierte Wege abseits der markierten Wanderwege



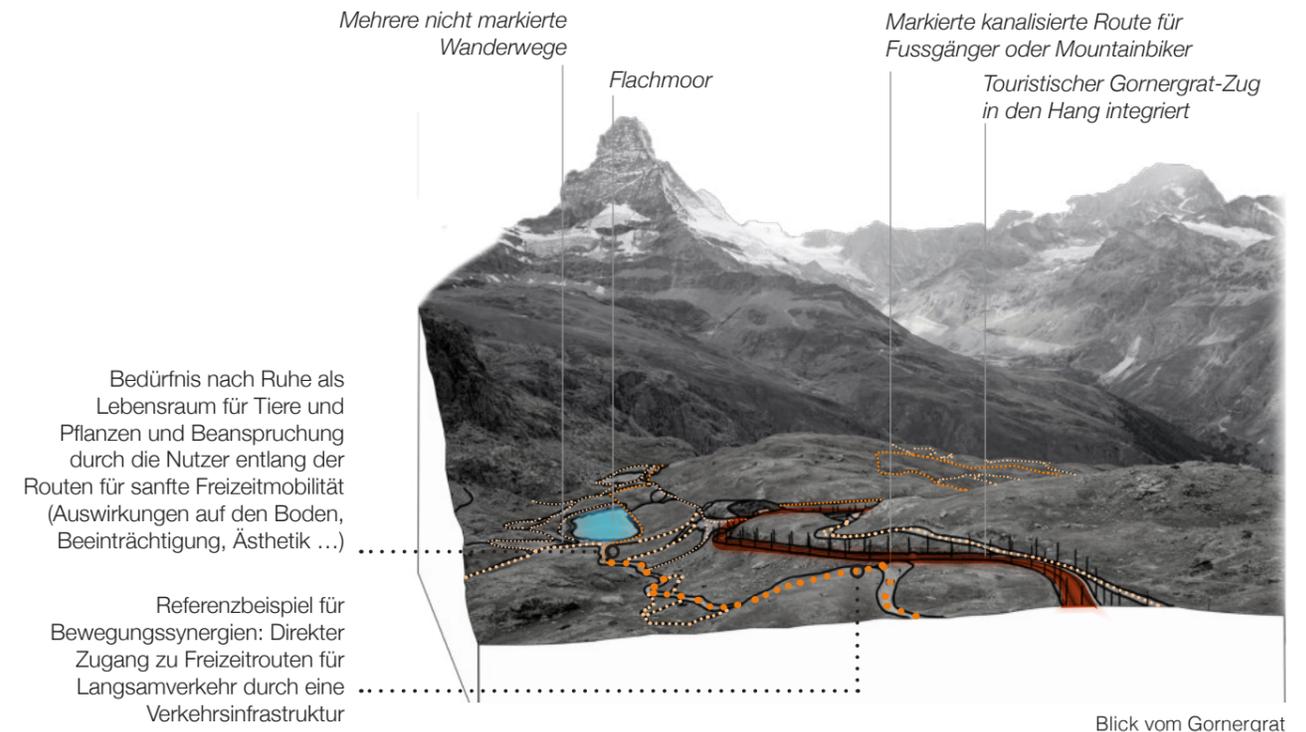
Gornergrat



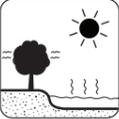
Bouveret - Diskontinuität des Uferwegs und Nutzungskonflikte



Curala - Umsteigeinfrastruktur in den Bergen



Blick vom Gornergrat

GRUNDSÄTZE DES KRP	ZIELE DES KLK	SPEZIFISCHE MASSNAHMEN	WERKZEUGE	ERBRACHTE LEISTUNGEN
ZIEL 1 - GERÜST				
<p>D.4G11 Gestalten und Unterhalten der Strassenböschungen und -ränder, im Hinblick auf den Erhalt und die Förderung der Biodiversität und die Schaffung interessanter Biotope für Tiere und Pflanzen</p>	<p>1.A. Suche nach Lösungen für die Gestaltung der Mobilitätslandschaften, die es ermöglichen, die Kontinuitäten des blau-grünen Gerüsts von den Gletschern bis zum Genfersee zu erhalten oder sogar stärken</p>	<p>Für bestehende Mobilitätsinfrastrukturen</p> <ul style="list-style-type: none"> Instandhalten und ggf. aufwerten der Infrastruktur, um das Landschaftsgerüst an geeigneten Orten zu stärken <p>Für neue Infrastrukturen</p> <ul style="list-style-type: none"> Stärken des landschaftlichen Gerüsts, indem Grünanlagen unter Einhaltung der geltenden Normen - je nach Art der Mobilitätslandschaft - und auf Grundlage einer Interessenabwägung gefördert werden <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> Verringern der Fragmentierung von Lebensräumen, biologischen Verbindungen und Wildtierkorridoren Integrieren der Infrastrukturen in die durchquerten Landschaften und dabei die mit der Strassenklasse verbundenen Sicherheitserfordernisse beachten 	<p>Regionales Natur- und Landschaftskonzept (RNLK)</p> <p>Kantonales ökologisches Netzwerk (REC)</p> <p>Projekte zur Vernetzung von Flächen zur Förderung der Biodiversität</p> <p>Plan für landschaftliche und ökologische Kompensationen</p> <p>Umweltbezogene Analyse</p> <p>Interkommunaler Richtplan (ikRP)</p> <p>Agglomerationsprogramm (AP)</p>	   
<p>D.4 G6 Gestalten der Ortsdurchfahrten gemäss qualitativen Aspekten und Berücksichtigen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bei der Erarbeitung von Projekten im öffentlichen Raum (z.B. reservierte Fahrspur, Begegnungszonen)</p> <p>B.6 G7 Erleichtern des öffentlichen Zugangs zu den Seeufern, Wasserläufen und Suonen und deren freie Begehbarkeit, insbesondere zum Ufer des Genfersees und den Rhonedämmen</p> <p>D.5 G1 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</p> <p>D.5 G2 Optimieren der Netze, insbesondere durch das Vermeiden von Umwegen und bedeutenden Höhenunterschieden</p> <p>D.5 G10 Planen und umsetzen von ALV-Netzen, namentlich in den Agglomerationen</p>	<p>1.B. Aufwertung und Entwicklung des Landschaftsgerüsts der vom Langsamverkehr durchquerten Landschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> Abstützen, unter Beachtung der ökologischen und sicherheitsrelevanten Einschränkungen und – unter anderem - auf dem bestehenden blau-grünen Gerüst und qualitativ hochwertigen Orientierungspunkten (geeignete Orte zum Verweilen, z. B. Aussichtspunkte oder Sehenswürdigkeiten) Begleiten der Landschaften des Langsamverkehrs mit einer Struktur, die durch die Mobilitätslandschaft geprägt ist Aufbauen auf dem Netz der Ortsdurchfahrten, die manchmal dem Verlauf historischer Wege entsprechen und die Zentren und Dorfkern am direktesten verbinden 	<ul style="list-style-type: none"> Integrieren der Planung des Landschaftsrahmens in die Planungen der Netzwerke für Langsamverkehr <p>Begleiten des landschaftlichen Rahmens der Netze des Langsamverkehrs, um der Bevölkerung mit Bäumen und Pflanzen bepflanzte Flächen zum Flanieren zu bieten. Ausgehend von den Ufern der Rhone, der kantonalen Hauptachse für den Langsamverkehr, und den Nebenflüssen verzweigt sich das Landschaftsgerüst bis ins Herz der bebauten Landschaften der Ebene und der Seitentäler:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Flussarmatur der Rhone-Ufer, kantonale Fahrradachse, und andere Längsverbindungen, insbesondere entlang der Kanäle Die Armatur der Talebene, die sich in Alleen gliedert, die die Ortschaften auf beiden Seiten der Rhone auf direkteste Weise miteinander verbinden, in kühle Zugänge, die entlang der Nebenflüsse verlaufen, und in Zugänge, die die Armatur ergänzen, indem sie darauf abzielen, Orte von Interesse (Landschaften, Freizeitorde, Kulturerbeobjekte usw.) miteinander zu verbinden, wenn möglich auf Strecken abseits des Verkehrs. Die Feinarmatur innerhalb von Ortschaften <ul style="list-style-type: none"> Identifizieren von Trennungen, um die Kontinuität der Mobilitätslandschaften zu vervollständigen, insbesondere durch die Schaffung neuer Übergänge 	<p>Interkommunaler Richtplan (ikRP)</p> <p>Agglomerationsprogramm (AP)</p> <p>Andere regionale Planungen</p> <p>Sachplan Langsamverkehr</p> <p>Projekte zur Renaturierung von Wasserläufen</p>	 

GRUNDSÄTZE DES KRP	ZIELE DES KLK	SPEZIFISCHE MASSNAHMEN	WERKZEUGE	ERBRACHTE LEISTUNGEN
<p>B.6 G5 Schonen der sensiblen Lebensräume (z.B. Wald, Landwirtschaft) sowie der Lebensräume mit seltenen und/oder bedrohten Arten, Achten, dass die Wildtierkorridore nicht unterbrochen werden und Beschränken der Störungen innerhalb der Jagdbanngebiete, der Wildruhezonen und der Rückzugsgebiete des Wilds während des Winters</p> <p>B.6 G3 Planen der Routen in der Art, dass ihre Ausgangspunkte und Ziele mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind und Koordinieren der neuen Wege des Freizeitverkehrs mit den bestehenden Routen (z.B. mit den weiteren Wegen des Freizeitverkehrs, den Routen von SchweizMobil, den ALV-Strecken, den FLV-Netzen der Nachbargemeinden, -kantone und -länder)</p>	<p>ZIEL 1 - GERÜST</p> <ul style="list-style-type: none"> Finden eines Gleichgewichts zwischen Freizeitaktivitäten und den durchquerten sensiblen Umgebungen (z. B. Wald, Landwirtschaft, geschützte Biotope) 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellen der Information und der Lenkung von Besucherinnen und Besucher sensibler Orte durch geeignete Beschilderung oder die Präsenz von Personal zu geeigneten Zeiten und an geeigneten Orten sowie Schulung /Sensibilisierung des Personals von Tourismusbüros Anpassen der Wege und Mountainbike-Strecken, wenn der Eingriff in die Natur übermässig zunimmt. Schliessen und wiederherstellen nicht genehmigter Strecken. Schaffen, in bestimmten Fällen, von Beobachtungspunkten für natürliche Lebensräume, wenn diese nicht begangen werden können Einschränken des Individualverkehrs durch Massnahmen zur Parkraumbewirtschaftung und schaffen eines angemessenen Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln und Langsamverkehr in und zu Naturlandschaften 	<p>GWFFV, Planung von Wegen des Freizeitverkehrs</p>	
<p>Querschnittsthema « Interkantonale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit »</p> <p>G4 Koordinieren und Aufwerten von raumwirksamen grenzüberschreitenden Vorhaben, namentlich in den Themenbereichen der regionale Naturpärke, der Energie, der Skigebietsentwicklung und des Verkehrs</p>	<p>1.C. Fortsetzung der interkantonalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Gesamtplanung der Mobilitätsinfrastrukturen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzen von interkantonalen und grenzüberschreitenden Strategien 	<p>Sachplan Verkehr</p> <p>Schéma de Cohérence des Transports Lémanique</p> <p>Agglomerationsprogramm (AP)</p> <p>Interkommunaler Richtplan (ikRP)</p>	

GRUNDSÄTZE DES KRP

ZIELE DES KLK

SPEZIFISCHE MASSNAHMEN

WERKZEUGE

ERBRACHTE LEISTUNGEN

ZIEL 2 - VIELFALT

2.A. Erhaltung und Unterstützung der harmonischen Entwicklung grosser Naturlandschaften

D.6 G2 Fördern der Erstellung neuer Anlagen deren Bedarf nachgewiesen ist und welche die Auswirkungen auf die Landschaft und die Umwelt berücksichtigen

- Keine Beeinträchtigung – im Rahmen des Möglichen – von Landschaften und Biotopen, die nach dem NHG geschützt sind, sowie Wildschutzgebieten nach dem JSG bei der Planung neuer Infrastrukturen bzw. für deren bestmögliche Schonung sorgen
- Durchführen einer Interessenabwägung bei Konflikten mit zu schützenden Objekten, die den tatsächlichen Bedürfnissen Rechnung trägt und den wirtschaftlichen Wert der Landschaft berücksichtigt (positive wirtschaftliche Auswirkungen in vielen Bereichen, die mit der Landschaft verbunden sind)

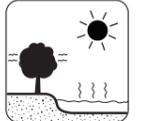
- Bevorzugen des Baus von Infrastrukturen ausserhalb von geschützten oder besonders empfindlichen Gebieten oder Gebieten mit einzigartigem Charakter. Meiden insbesondere der Kammgebiete.
- Vermeiden der Fragmentierung von Lebensräumen (Bodenschutz) und die Zerstückelung der Landschaft. Bei Bedarf Interessenabwägung und ggf. Variantenvergleich durchführen

Koordinieren der Projekte im kRP und durchführen von Basisstudien

Konsultieren der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutz-kommission (ENHK bei Projekten, die sich auf ein BLN oder ISOS-Gebiete auswirken) (Art. 7 NHG)

Konsultieren der kantonalen Landschaftskommission (Art. 5 NHG), zu aktivieren

Empfehlungen des BAFU zur Vermeidung von Lichtemissionen



- Verhindern und beheben von Auswirkungen auf die Landschaft, soweit dies möglich ist

- Verhindern von Geländeänderungen in Räumen mit einem bestimmten geomorphologischen Wert
- Achten darauf - bei der Planung neuer Infrastrukturen, dem Ersatz oder der Demontage stillgelegter Anlagen - dass die Auswirkungen auf die Landschaft durch die sorgfältige Wahl von Standort, Grösse und Farbe begrenzt werden
- Anpassen der Beleuchtungsinstallationen bei ihrer Erneuerung, um ihre Auswirkungen auf die natürlichen Lebensräume, die Bevölkerung und die Nachtlandschaft zu begrenzen

**Auf jeder Höhenstufe
2.B. Förderung der Entwicklung von Tourismusorten (inkl. Skigebiete), die sich auf die Landschaft als Leistung stützen und gleichzeitige Verbesserung ihrer Erschliessung**

D.6 G5 Verbessern der Erreichbarkeit der Tourismusstationen von der Talebene aus mit dem öffentlichen Verkehr und Verbessern der Erreichbarkeit der bestehenden Skigebiete

- Fördern effizienter und konzentrierter Tourismuseinrichtungen, insbesondere in Skigebieten
- Abbauen von stillgelegten Skiliften
- Achten auf die Auswirkungen neuer Mobilitätsinfrastrukturen auf die Landschaft (Lärmimmissionen, Aussicht, etc.)

- Planen von Tourismuseinrichtungen, insbesondere in Skigebieten, im Rahmen einer territorialen Vision (z. B. eines IkRP), die bis zum ZNP koordiniert wird, und Einbeziehung von Ausgleichsmassnahmen im Zusammenhang mit ihren Auswirkungen
- Berücksichtigen der vertikalen Auswirkungen von Kabelinfrastrukturen und Strassenverwindungen bei der Infrastrukturplanung

Planung Skigebiete
Interkommunaler Richtplan (ikRP)
ZNP/BZR

Landschaftsstudie und Kompensationsplan Landschaft



ZIELE UND MASSNAHMEN

GRUNDSÄTZE DES KRP	ZIELE DES KLK	SPEZIFISCHE MASSNAHMEN	WERKZEUGE	ERBRACHTE LEISTUNGEN
--------------------	---------------	------------------------	-----------	----------------------

ZIEL 2 - VIELFALT

2.C. Verbesserung der Attraktivität und Erschliessung von Tourismusorten und Lebensräumen in den Bergregionen

D.2 G4 Bestmögliches Nutzen der Umsteigepunkte als attraktive Orte der Begegnung und als Dienstleistungszentren

D.4 G3 Sicherstellen qualitativ guter Verkehrsverbindungen zwischen den Seitentälern, den Bergdörfern und den Tourismuszentren untereinander sowie zu den Zentren

D.6 G3 Verstärken der Intermodalität zwischen den Seilbahnanlagen und den weiteren Verkehrsmitteln

D.6 G4 . Koordinieren der Siedlungsplanung mit der Erschliessungsplanung der Seilbahnen im Hinblick auf eine verdichtete und qualitativ hochstehende Überbauung der Tourismusstationen

B.6 G4 Realisieren der Routen in erster Linie unter Berücksichtigung der Kriterien Ruhe, Umweltqualität und Schönheit der Landschaft; der Schwerpunkt liegt dabei auf einer abwechslungsreichen, attraktiven Linienführung und der Kontinuität der Routen

- Bremsen der Landflucht, indem günstige Rahmenbedingungen für den Verbleib und das Wachstum der Bevölkerung durch Wohnqualität (Dienstleistungen, Mobilität ...) und dezentralisierte Arbeit (Telearbeit, lokale Gewerbegebiete) gewährleistet werden.
- Kombinierte Mobilität unterstützen
- Fördern des Langsamverkehrs in den Dörfern
- Anstreben einer Vielfalt an Streckenführungen (Suonenetz, Waldwege, historische Strassen und Wege) und verbinden von Orten von Interesse (Landschaften, Freizeitorte, Objekte von kulturellem Wert usw.), unter Berücksichtigung der bewirtschafteten Berglandschaften (Waldlandschaft, Agrar- und Rebberglandschaft) und der geschützten Naturgebiete

- Schaffen von qualitativ hochwertigen multimodalen Schnittstellen
- Begleiten der Planung und zulassen von Wegen der Freizeitmobilität

Interkommunaler Richtplan (ikRP)
 Agglomerationsprogramm (AP)
 Andere regionale Planungen
 Kantonales Mobilitätskonzept (KMK)



2.D. Vermeidung von Konflikten zwischen Mobilitätsinfrastruktur und landwirtschaftlichen Betrieben

- Begrenzen neuer Infrastrukturen inmitten intensiv genutzter Flächen
- Entwickeln des Netzes für Langsamverkehr unter Berücksichtigung von landwirtschaftlichen Betrieben und geschützten Gebieten

- Eindämmen der Mobilitätsströme in Ad-hoc-Netzwerken
- Einführung einer koordinierten Planung der Mobilitätsinfrastruktur und der landwirtschaftlichen Betriebe

GWfV, Planung von Routen für Freizeitmobilität
 Interkommunaler Richtplan (ikRP)
 Sachplan Mobilität



ZIEL 3 - ENTWICKLUNG

3.A. Planung und Gestaltung der Mobilitätsinfrastruktur sodass die Übergänge zwischen den verschiedenen Landschaften gepflegt werden

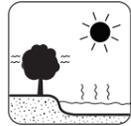
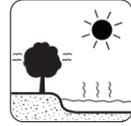
- Prüfen der Möglichkeiten, einer Kombination aus landschaftlicher Randgestaltung und der Entwicklung des Mobilitätsnetzes in der Bauzone, wenn das Randgebiet nicht landwirtschaftlich genutzt wird

- Identifizieren der Randbereiche, die für Routen des Langsamverkehrs geeignet sind, um eine Verbindung zwischen zwei Landschaften herzustellen (z. B. Rhonelandschaft und bebaute Landschaft oder Stadt- und Siedlungslandschaft). Übergangszonen in den Siedlungsrändern bieten ein hohes Potenzial für Erholung, körperliche und sportliche Aktivitäten und ökologische Vernetzung.
- Identifizieren von Strassen, die als klare Grenze für die Urbanisierung dienen können.
- Durchführen eines Modellvorhabens Landschaft, um das Nutzungspotenzial für Langsamverkehr an den Rändern zu ermitteln

Modellvorhaben und Charta der guten Praxis



ZIELE UND MASSNAHMEN

GRUNDSÄTZE DES KRP	ZIELE DES KLK	SPEZIFISCHE MASSNAHMEN	WERKZEUGE	ERBRACHTE LEISTUNGEN
ZIEL 4 - GLEICHGEWICHT				
4.A. Vermeidung – so weit wie möglich - der Fragmentierung offener strukturierender Räume durch Verkehrsinfrastrukturen				
<p>D.4 G8 Koordinieren namentlich über die Agglomerationsprogramme der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung, um namentlich der Zersiedlung und der Zunahme des Verkehrs innerhalb der Ortschaften entgegenzuwirken</p> <p>D.4 G6 Gestalten der Ortsdurchfahrten gemäss qualitativen Aspekten und Berücksichtigen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bei der Erarbeitung von Projekten im öffentlichen Raum (z.B. reservierte Fahrspur, Begegnungszonen)</p> <p>D.5 G5 Fördern im Rahmen der topographischen Möglichkeiten der Verlagerung eines Teils des MIV auf den ÖV und den ALV</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinieren der langfristigen Erhaltung und Aufwertung der landschaftlichen und natürlichen Qualitäten mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung durch Agglomerationsprogramme und andere regionale Planungen. (kRP D.4 S.8, LKS 10.D) • Reduzieren der direkten (Zersiedelung) und indirekten (Lärm, Helligkeit, etc.) Beeinträchtigungen der Landschaftsqualität, die durch den Bau von Verkehrsinfrastrukturen erzeugt werden • Den Boden schonen 	<p>Für bestehende Infrastrukturen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfen der Möglichkeit, die Strassenoberfläche zu optimieren, indem die Zugangsnetze zu den zentralen Orten neu organisiert werden, z. B. durch Herabstufung bestimmter Achsen, um Aufwertungsmassnahmen durchzuführen • Neues Ausbalancieren des in den Lebensräumen zur Verfügung stehenden Raum zugunsten des Langsamverkehrs nach dem Prinzip «richtige Mobilität am richtigen Ort» <p>Für neue Infrastrukturen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antizipieren der besten Standorte für neue Infrastrukturen entsprechend der Entwicklung der Gemeinden durch einen regionalen und dann lokalen Ansatz, der die Landschaft berücksichtigt • Suche nach Möglichkeiten für Synergien zwischen bestehender Infrastruktur und neuen Projekten oder zwischen verschiedenen Funktionen (z. B. Tunnel, die zur Verlegung von Stromnetzen genutzt werden, Anpflanzung von Bäumen entlang von Strassen) <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbessern der Landschaftsqualität in Ballungsräumen • Reduzieren des Verkehrslärms an der Quelle, um die Landschaftsqualität innerhalb und ausserhalb bebauter Gebiete zu erhalten, insbesondere in der Nähe sensibler Bereiche • Optimieren der Beleuchtung zukünftiger Verkehrsinfrastrukturen im Hinblick auf eine Reduzierung der Lichtemissionen innerhalb und ausserhalb der bebauten Umgebung • Verringern des Parkplatzbedarfs zugunsten von Freiflächen (öffentliche Räume und Grünflächen) 	<p>Interkommunaler Richtplan (IkRP)</p> <p>Agglomerationsprogramm (AP)</p> <p>Andere regionale Planungen</p> <p>Leitbild</p> <p>Mobilitätskonzept und Variantenanalyse</p>	     
4.B. Förderung einer hohen Qualität der Mobilitätsinfrastrukturen				
<p>A.9 G4 Koordinieren der Kompensationsmassnahmen bei grossen Infrastrukturprojekten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planen und gestalten der Mobilitätsinfrastruktur als Element der Aufwertung der Landschaft • Bewerten der Auswirkungen eines Projekts auf die bestehende Landschaft. Das Projekt soll nicht nur seine Auswirkungen auf die landschaftliche Qualität eines Ortes so weit wie möglich minimieren, sondern auch seine möglichen Beeinträchtigungen beheben, um sie zeitlich zu begrenzen. • Einbeziehen der Bevölkerung in Grossprojekte, damit sie diese als identitätsstiftende Elemente ihrer Region erkennen und die damit verbundenen Herausforderungen verstehen kann. 	<p>Für grosse Projekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Initiieren bei Grossprojekten - von Anfang an - eines Landschaftsprozesses (siehe gemeinsame Vision), der die Besonderheiten und Anfälligkeiten der Landschaft berücksichtigt • Einführen von regional koordinierten Begleit- oder Ausgleichsmassnahmen und damit Aufwertung von landschaftlichen Besonderheiten, die innerhalb einer Gesamtstrategie Sinn machen (z.B. Konzept Bois-Noir und seine 40 «naturnahen» Verbesserungen zur Stärkung der Biodiversität, Verschönerung der Landschaft und Förderung der Langsamverkehrsmittel). 	<p>Interkommunaler Richtplan (IkRP)</p> <p>DNP, Art. 12 kRPG</p> <p>Leitbild</p> <p>ZNP/BZR</p>	     

GRUNDSÄTZE DES KRP	ZIELE DES KLK	SPEZIFISCHE MASSNAHMEN	WERKZEUGE	ERBRACHTE LEISTUNGEN
	<p>ZIEL 4 - GLEICHGEWICHT</p> <ul style="list-style-type: none"> Einbeziehen der Bevölkerung in Grossprojekte damit sie diese als identitätsstiftende Elemente ihrer Region erkennen und die damit verbundenen Herausforderungen verstehen kann 	<ul style="list-style-type: none"> Informieren über die Entscheidungen, die das Projekt geleitet haben sowie über seinen Nutzen für die globale Mobilitätsstrategie. Fördern von partizipativen Planungsprozessen, wo dies sinnvoll ist 		
<p>B.6 G6 Fördern der Erhaltung und Wiederinstandstellung der historischen Verkehrswege, insbesondere derjenigen, die im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) klassiert sind oder deren historische Bedeutung nachgewiesen werden kann</p> <p>C.3 G3 Unterstützen der Konservierung, Restaurierung und Aufwertung von schützenswerten Bauten durch fachliche Beratung und durch Subventionen unter Berücksichtigung der Klassierung des Ortsbildes und der Objekte</p>	<p>4.C. Herstellung eines Gleichgewichts zwischen den Interessen des Kulturerbes und der Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Beibehalten der Qualitäten, die zur Einstufung dieser Objekte geführt haben, wenn die Interessenabwägung dies zulässt 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen der Möglichkeit, Kunstbauwerke mit kulturellem Wert durch Aussichtspunkte, Informationen oder Routen für Langsamverkehr aufzuwerten Erhalten historischer Wege in ihrer Substanz und Bewahren ihrer Einbettung in die Landschaft 		
	<p>ZIEL 5 - BEISPIELHAFTIGKEIT</p> <p>5.A. Durchführung von Modellvorhaben der Mobilitätslandschaft mit einem territorialen und multidisziplinären Ansatz</p>	<p>z.B. als Orientierung: Ortsdurchfahrt Uvrier-Saint-Leonard, Verbindung Talebene-Berge Bramois-Nax, Tonkin-Linie</p>		
<p>D.4 G6 Gestalten der Ortsdurchfahrten gemäss qualitativen Aspekten und Berücksichtigen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bei der Erarbeitung von Projekten im öffentlichen Raum (z.B. reservierte Fahrspur, Begegnungszonen)</p> <p>D.2 G4 Bestmögliches Nutzen der Umsteigepunkte als attraktive Orte der Begegnung und als Dienstleistungszentren</p>	<p>5.B. Auslösen von Best Practices anhand von Modellvorhaben</p>	<ul style="list-style-type: none"> Entwickeln von Kriterien auf der Grundlage der Modellvorhaben für die Bewertung von Bauprojekten sowohl auf kantonaler als auch auf kommunaler Ebene, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> Kohärenz und Qualität des Projekts (Architektur, Beziehung zum Grundstück, kultureller und landschaftlicher Kontext, Hecken, Haine, Trockenmauern, historische Wege usw.). Lösungen, die architektonisch individuell statt standardisiert sind und sich in die umgebende Landschaft einfügen Anpassen der Bauweise und der Materialien an den Standort Informieren über integrierende Modellvorhaben, die die Landschaft aufwerten 	<p>Erarbeitung von Richtlinien für die Dokumente der öffentlichen Auflage</p> <p>DNP, Art. 12 KRPG</p> <p>Ein Modell anfordern, um die Unterlagen für die öffentliche Ausschreibung zu vervollständigen</p> <p>Konsultation der kantonalen Landschaftskommission (Art. 5 NHG), zu aktivieren</p>	  

GRUNDSÄTZE DES KRP	ZIELE DES KLK	SPEZIFISCHE MASSNAHMEN	WERKZEUGE	ERBRACHTE LEISTUNGEN
ZIEL 5 - BEISPIELHAFTIGKEIT				
5.C Grossprojekte als Modellvorhaben angehen soweit dies technisch, betrieblich und wirtschaftlich möglich ist				
<p>D.4 G8 Koordinieren namentlich über die Agglomerationsprogramme der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung, um namentlich der Zersiedlung und der Zunahme des Verkehrs innerhalb der Ortschaften entgegenzuwirken</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analysieren der Standortwahl von Projekten durch einen territorialen Ansatz; zunächst auf regionaler, dann auf lokaler Ebene • Anpassen des Projekts an die Landschaft und nicht umgekehrt, durch multidisziplinäre Überlegungen, ab der Formulierung der ersten Absichten 		<p>Interkommunaler Richtplan (IkRP)</p> <p>Agglomerationsprogramm (AP)</p> <p>Kantonales Mobilitätskonzept (KMK)</p> <p>Studien zur Mobilität</p> <p>Projektwettbewerbe und Teststudien</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Rationalisieren der Infrastruktur durch die Entwicklung von Nutzungssynergien während und nach der Bauphase 	<ul style="list-style-type: none"> • Integrieren der Infrastruktur für Tiefbau bei Grossbaustellen bereits in der Bauphase (Zufahrten, Aufschüttungen, Depots etc.). • Wiederverwenden oder Abbauen von Einrichtungen, die von der Baustelle zurückgelassen wurden (z. B. um ein Informationszentrum oder Unterkünfte einzurichten) 		
<p>A.8 G6 Sicherstellen der landschaftlichen Integration aller Anlagen, Infrastrukturen und Gebäude (bestehende und neue) sowie der Instandstellung von Standorten nach einem Abbruch</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Begleiten der Integration von Bauten und Infrastrukturen, die sich im Bau befinden (wenn nötig, indem die Umsetzung nach Möglichkeit langfristig neu ausgerichtet wird) (Ändern von Projekten, die den aktuellen Kriterien nicht mehr entsprechen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuausrichten von nicht genehmigten Projekten, die nicht mehr der aktuellen Praxis entsprechen, spätestens zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage (z. B. zurückgezogene Projekte, deren Auswirkungen als zu gross eingeschätzt wurden) 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Ermitteln von Möglichkeiten, die geeignet sind, bestehende Gebäude und Infrastrukturen aufzuwerten, umzunutzen oder abzubauen (Instandhaltung, Abbau und Wiederherstellung oder Umnutzung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuqualifizieren von alten, sanierungsbedürftigen Infrastrukturen (Beispiel Ortsdurchfahrten) und abbauen oder umnutzen von Infrastrukturen, die nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen entsprechen. Die Umwidmung kann die Aufwertung der bestehenden Landschaft ermöglichen (Beispiel: Umwidmung der Kantonsstrasse in Euseigne, um das Geotop der Pyramiden durch den Bau eines Umfahrungstunnels freizulegen) 	<p>Bereitstellung von Garantien oder Stellung einer Bankgarantie zum Zeitpunkt der Baubewilligung</p>	
	<p>5.D. Sensibilisierung der Bevölkerung für den Wert der Mobilitätslandschaft und ihre Verletzlichkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwickeln von Ad-hoc-Kommunikationsmitteln 		