

ALLGEMEINE QUALITÄTEN

Definition

Die Mobilitätslandschaft bezieht sich auf die Landschaften, die von Mobilitätsinfrastrukturen (Strassen, Tunnel, Brücken, Stege, Eisenbahnstrecken, Verkehrsschnitstellen, 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.e Jahrhunderts entwickelt hat. Es zeichnet sich durch ein Netz aus, das sich von der Rhoneebene (kolline Stufe) über die Talfanken und Seitentäler (montane Stufe) bis hin zu den Alpengipfeln (alpine Stufe) verzweigt. Die Mobilität wird stark von der Topografie bestimmt. «Diese Situation erzwingt zahlreiche Zwangsumgehungen 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 Talfanken 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

öffentliche 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 Kantsstrasse 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 sektoruellen 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 Talfanken, 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 Talfanken 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 Verkehrswägen, 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 Rhonekorrektion, 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)



Vétroz - Ortsdurchfahrtsprojekt



Place du Midi in Sitten



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



Binntal



Weissenried - Dorfdurchfahrt ISOS



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).

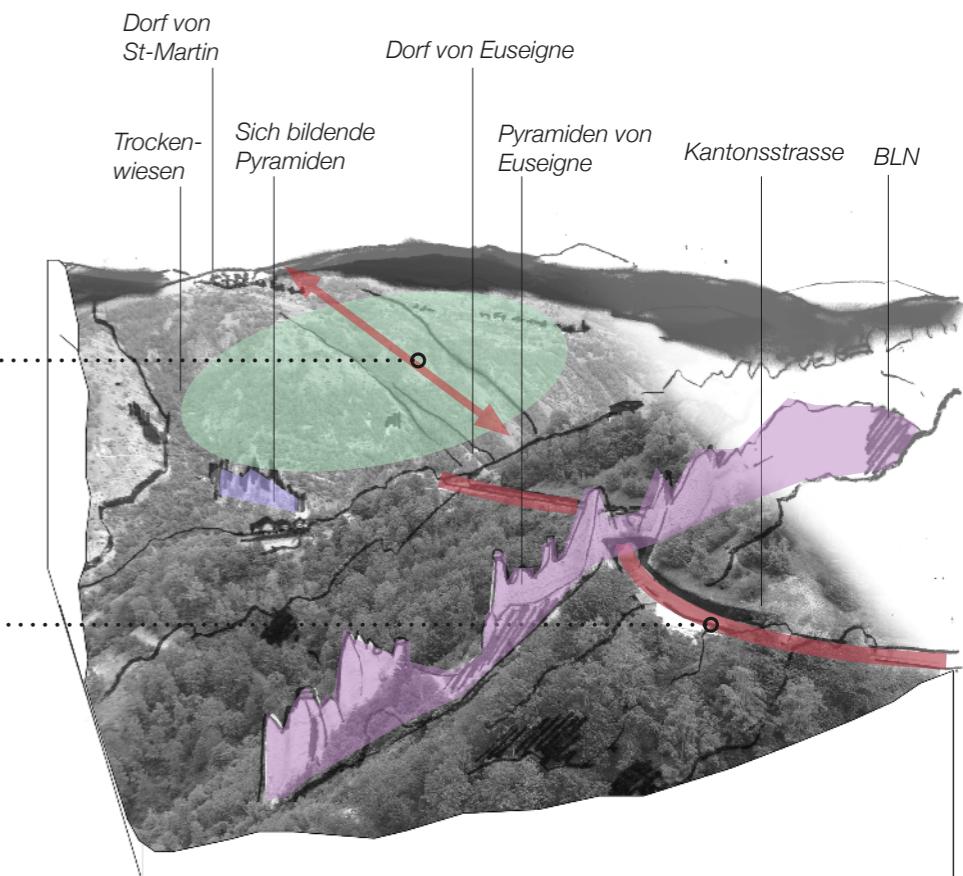
Zwischen Trägerleistungen und kulturellen Leistungen (Lebensumfeld und Erholung)

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



Seilbahnverbindungsprojekt im Konflikt mit Trockenwiesen und durch kantonalen Entscheid geschütztem Gebiet

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



Geringe Lesbarkeit des öffentlichen Raums in Nähe zu Verkehrsschnittstellen



SPANNUNGSFELDER

Zwischen Trägerleistungen und kulturellen Leistungen (Identität und Zugehörigkeitsgefühl)

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

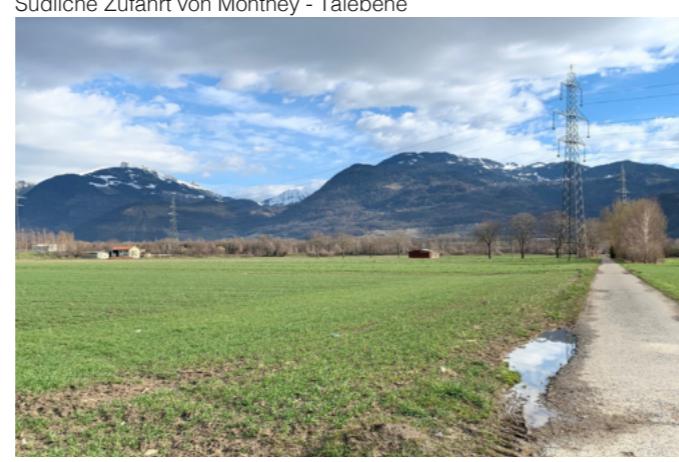
Die Zugänglichkeit von Bergregionen ist schwierig und unterliegt Naturgefahren.

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

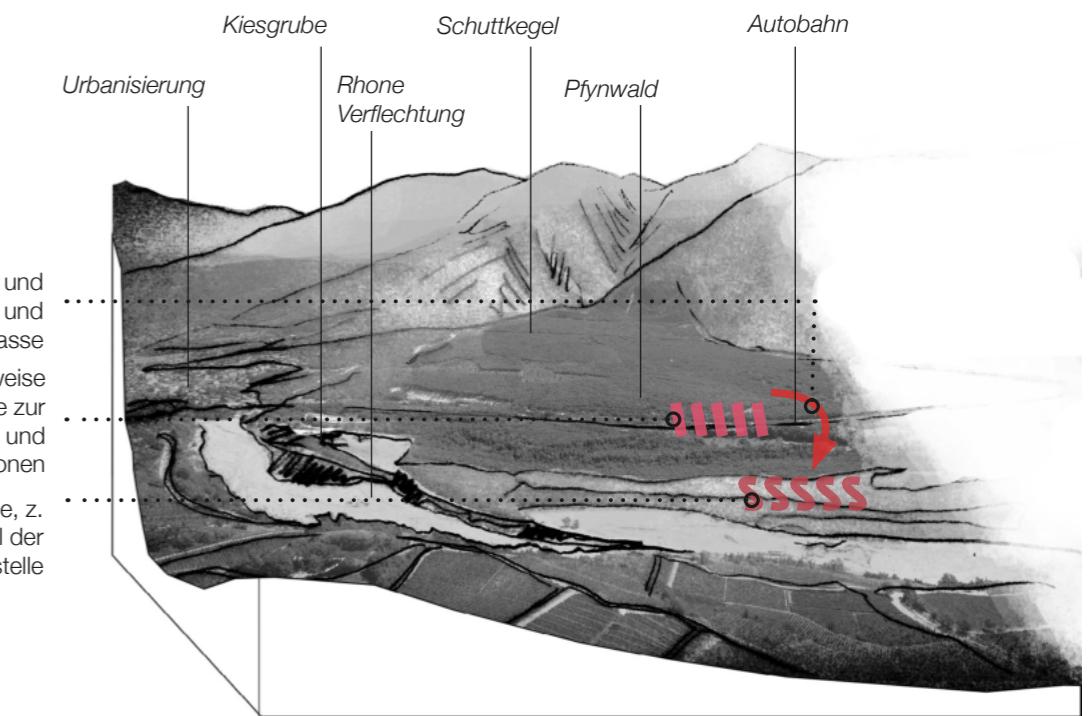
Verkehrsinfrastrukturen führen zur Versiegelung von Böden und zur Entstehung von Hitzeinseln.



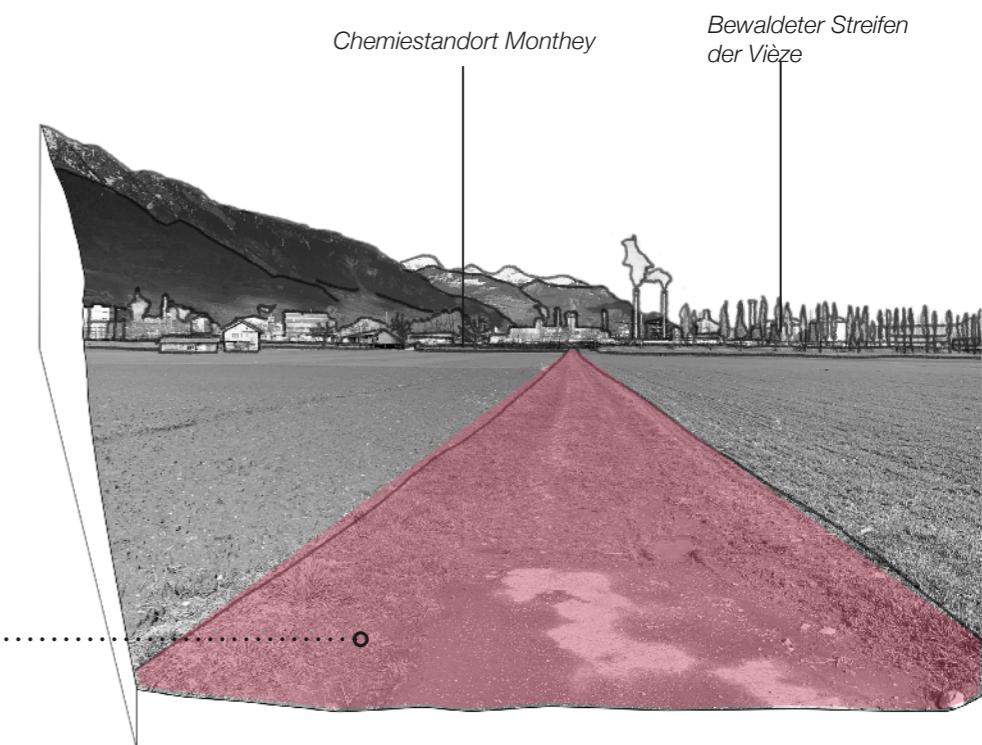
Konflikt Natur- und Landschaftsschutzgebiet und Kantonsstrasse

Autobahnprojekt mit teilweise durchbrochener Galerie zur Verringerung von Lärm und visuellen Immissionen

Auswirkungen der Baustelle, z. B. die Lagerung von Material der A9-Baustelle



Zerstückelung der Landwirtschaftszone (Sektor Terminal, Monthey), der landwirtschaftliche Weg durch eine Zufahrtsstrasse für LKWs zum Chemiestandort ersetzt.



SPANNUNGSFELDER

Zwischen Trägerleistungen und kulturellen Leistungen (Lebensumfeld und Erholung)

Die Qualität des Lebenumfelds 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



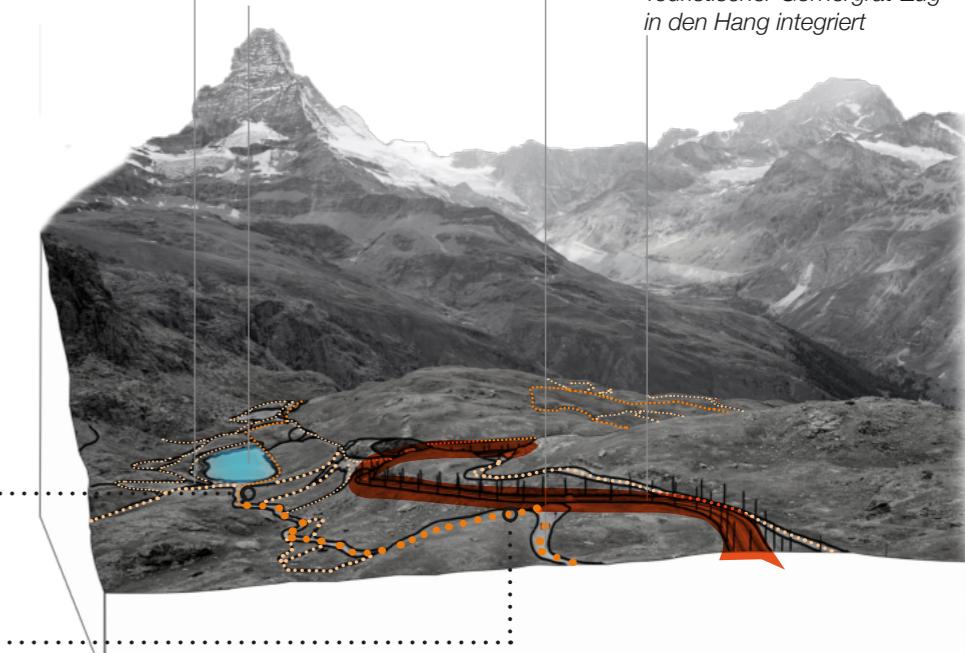
Bouveret - Diskontinuität des Uferwegs und Nutzungskonflikte



Curala - Umsteigeinfrastruktur in den Bergen

Mehrere nicht markierte
Wanderwege

Flachmoor



Blick vom Gornergrat