

B.6 Freizeitlangsamverkehr (FLV)

Staatsratsentscheid:

Genehmigung durch den Bund:

Interaktion mit anderen Blättern: **A.14, A.15, B.1, B.4, C.3, D.1, D.4, D.5**

Raumentwicklungsstrategie

- 2.1 : Den Tourismus in einem ganzheitlichen Ansatz weiterentwickeln
- 2.5 : Im Tourismus eine Zusammenarbeit über die kommunalen, regionalen, kantonalen und nationalen Grenzen hinaus anstreben
- 2.6 : Den touristischen Sektor mit einem sich ergänzenden extensiven und intensiven Angebot im ländlichen Raum stärken, indem das Natur-, Landschafts- und Kulturerbe genutzt wird
- 2.7 : Ein abwechslungsreiches Angebot an Freizeitverkehr bereitstellen
- 3.5 : Hohe baulichen Dichten in geeigneten Gebieten anstreben und gleichzeitig öffentliche Räume aufwerten
- 4.5 : Den Langsamverkehr fördern, insbesondere in städtischen Gebieten

Instanzen

Zuständig: SDT

Beteiligte:

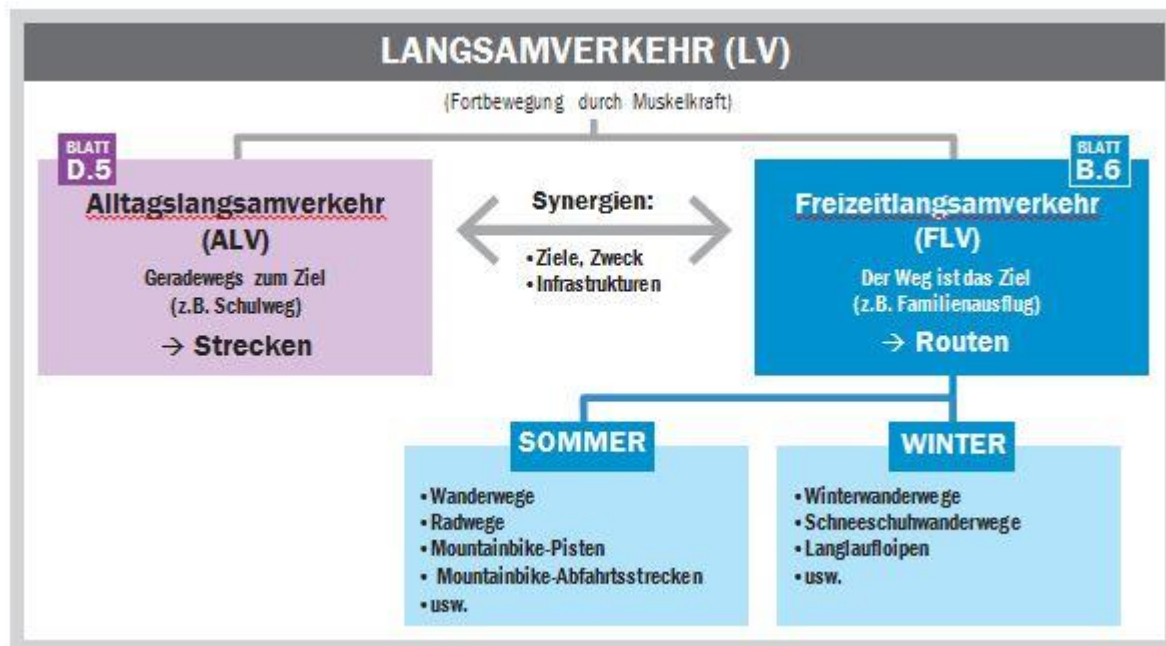
- Bund
- Kanton: DJFW, DLW, DSVF, DUS, DWE, DWL, VRDVBU
- Gemeinde(n): Alle
- Weitere : SchweizMobil, Valais/Wallis Promotion, Valrando

Ausgangslage

Der Freizeitlangsamverkehr (FLV) umfasst die Fortbewegung durch menschliche Muskelkraft für Aktivitäten im Zusammenhang mit Freizeit, Sport und Erholung (siehe Schema unten). Der FLV unterscheidet sich vom Alltagslangsamverkehr (ALV), obwohl ihnen mehrere wichtige Kriterien (z.B. Sicherheit, Komfort, Netzkontinuität) gemeinsam sind. (siehe D.5 « Alltagslangsamverkehr (ALV) »). Der Zweck des Alltagslangsamverkehrs besteht vorwiegend darin, so schnell und direkt wie möglich von Punkt A nach Punkt B zu gelangen. Dabei ist die Effizienz wichtiger als das Vergnügen, die Landschaftsqualität und die Ruhe.

Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) verfügte der Kanton Wallis seit Anfang der 1990er-Jahre über ein ausgedehntes und qualitativ hochstehendes Wanderwegnetz. Mit dem Aufkommen des Mountainbiking und Winterwanderns um die Mitte der 1990er-Jahre wurden lokal viele Pisten und Wege neu erstellt, die oftmals namentlich mit den Wanderwegen nicht koordiniert wurden und bezüglich Verantwortlichkeit und Verfahren über keine rechtliche Grundlage verfügen. Um diesem Problem zu begegnen, wurde das Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV) geschaffen. Das im Jahre 2012 in Kraft getretene GWFV schafft somit die Basis «jeden Weg, der einer nicht motorisierten Art der Fortbewegung dient, deren primärer Zweck in der Freizeitgestaltung, der körperlichen Betätigung oder der Erholung liegt» zu regeln und/oder anzuerkennen. Die Alpinwanderwege (ausserhalb des Geltungsbereichs) oder die kommunalen Wege (Kantonales Strassengesetz) werden vom GWFV jedoch nicht behandelt. Dasselbe gilt auch für Pisten, die innerhalb einer klar abgrenzbaren Fläche angeordnet sind und den Boden intensiv beanspruchen (z.B. bei Crossstrecken, Schlittelpisten, Rollerparcs, Bikeparcs, Langlaufstadien, technisch beschneite Pisten), diese Fälle erfordern raumplanerische Massnahmen und anschliessend, falls notwendig, eine Baubewilligung.

B.6 Freizeitlangsamverkehr (FLV)



Zudem beabsichtigt der Kanton im Sinne der Agenda 21, über den FLV einen nachhaltigen Tourismus zu fördern und dabei namentlich die alpine Umwelt zu erhalten und die saisonalen Schwankungen im Tourismus auszugleichen. Weiter unterstreicht das kantonale Gesamtverkehrskonzept 2030 (CCM 2030) die Wichtigkeit, das Wanderweg- und Mountainbikenetz bis 2030 zu optimieren. In diesem Zusammenhang erarbeitet der Kanton die generellen Konzepte, die eine Unterscheidung eines Haupt- und Nebenwanderwegnetzes beinhalten. Der Kanton ist zudem für die Anlage, den Unterhalt und die Kennzeichnung der kantonalen Fahrradrouten verantwortlich.

Eine gute Koordination mit der touristischen Vermarktung (z.B. SchweizMobil, Valais/Wallis Promotion) ist ebenfalls von prioritärer Bedeutung, insbesondere um die Nachfrage der Nutzer auf die homologierten Routen abzustimmen. Zudem bedarf es einer sorgfältig Koordination zwischen den neuen Routen des FLV und den bestehenden Wegen, namentlich den Wanderwegen und den historischen Verkehrswegen.

Somit ist die Planungsphase für den Aufbau eines qualitativ hochstehenden FLV-Netzes unerlässlich. Diese Planung definiert die Ausgangspunkte, Ziele und die Zwischenziele der Routen, legt deren Linienführung fest und verknüpft die Gesamtheit der Wege zu einem zusammenhängenden Netz, welches auf die Schnittstellen mit dem öffentlichen Verkehr abgestimmt ist. Es ist daher wichtig, gut strukturierte, attraktive und sichere Wegnetze und Routen zu schaffen, die mit den anderen Raumnutzungsansprüchen und mit den Interessen der Fauna, Natur, Landschaft und der Landwirtschaft koordiniert sind und welche Aspekte der Naturgefahren berücksichtigen. Eine besondere Herausforderung besteht darin, Konflikte zwischen dem Alltags- und dem Freizeitlangsamverkehr (ALV und FLV) zu vermeiden und vor allem deren Synergiepotenziale zu identifizieren und zu nutzen, indem die entsprechenden Strategien und Planungen aufeinander abgestimmt werden. Dem Unterhalt, der Markierung sowie dem Erhalt eines geeigneten Belags der Wege gilt es ein besonderes Augenmerk zu schenken, um deren Attraktivität langfristig gewährleisten zu können.

Koordination

Grundsätze

1. Ausrichten der Priorität auf die Qualitätssicherung und -verbesserung der bestehenden homologierten Netze im Hinblick auf deren Erweiterung (insbesondere des Hauptwanderwegnetzes und der kantonalen Fahrradrouten).

B.6 Freizeitlangsamverkehr (FLV)

2. Entwickeln des Angebots insbesondere an Mountainbike- und Winterwanderwegen.
3. Planen der Netze im grossmasstäblichen Zusammenhang 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).
4. Realisieren der Routen im Speziellen unter Berücksichtigung der Kriterien Ruhe, Umweltqualität und Schönheit der durchquerten Landschaften, wobei der Hauptschwerpunkt auf eine abwechslungsreiche attraktive Linienführung und die Kontinuität der Routen zu legen ist.
5. Schonen der sensiblen Lebensräume (z.B. Wald, Landwirtschaft) sowie der Lebensräume mit seltenen und/oder bedrohten Arten, Sorgen, dass die Wildtierkorridore nicht unterbrochen werden und Beschränken der Störungen innerhalb der Jagdbanngebiete und der Wildruhezonen oder der Rückzugsgebiete des Wilds während des Winters.
6. Planen der Routen in der Art, dass ihre Ausgangspunkte und Ziele mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind.
7. Fördern der Erhaltung und Instandstellung der historischen Verkehrswege, insbesondere diejenigen, die im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) klassiert sind oder deren geschichtliche Bedeutung nachgewiesen werden kann.
8. Erleichtern des Zugangs zu den Seeufern, Wasserläufen und Suonen und derer freien Begehbarkeit, insbesondere zum Ufer des Genfersees und den Rhonedämmen;
9. Gewährleisten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (z.B. Querungen, Naturgefahren, stark befahrene Strassen) durch Ergreifen von geeigneten planerischen, organisatorischen und baulichen Massnahmen und Anbringen einer den eidgenössischen und kantonalen Normen und Richtlinien entsprechenden Markierung.
10. Fördern eines harmonischen Mit- und Nebeneinanders (Koexistenz) der verschiedenen Wegnutzer durch Ergreifen von angepassten organisatorischen und/oder baulichen Massnahmen und falls erforderlich aus Sicherheitsgründen trennen der verschiedenen Wegarten;
11. Sicherstellen des Erhalts eines geeigneten natürlichen Belags auf den homologierten Wanderwegen ausserhalb der Siedlungsgebiete.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) erarbeitet die generellen Konzepte namentlich via die technischen Richtlinien für die Planung und Genehmigung der Wege des Freizeitverkehrs;
- b) stellt bei der Erstellung und Abänderung der Wegnetzpläne die Koordination mit den Gemeinden sicher und genehmigt diese;
- c) klassiert die Wanderwege (Hauptwanderwegnetz und Nebenwanderwegnetz) und plant bzw. erstellt den kantonalen Hauptradweg und unterhält diesen;
- d) sorgt dafür, dass die Routen durch die Gemeinden unterhalten und markiert werden und genehmigt nur die Wegabschnitte mit einem geeigneten Belag;
- e) aktualisiert ein GIS gestütztes Inventar der homologierten FLV-Netze.

Die Gemeinden:

- a) planen in Zusammenarbeit mit dem Kanton ihre FLV-Netze unter Berücksichtigung der Strecken des ALV in Übereinstimmung mit den eidgenössischen und kantonalen Normen und Richtlinien;

B.6 Freizeitlangsamverkehr (FLV)

- b) leiten vor der Realisierung der Routen ein Plangenehmigungsverfahren gemäss GWFV ein;
- c) ergreifen raumplanerische Massnahmen (Anpassung des Zonennutzungsplans und/oder des kommunale Bau- und Zonenreglements) für die Nebenanlagen und die nahe beieinanderliegenden Pisten innerhalb einer klar definierten Fläche (z.B. Bikepark, breit angelegte Langlaufloipen, technisch beschneite Pisten);
- d) ergreifen sämtliche Massnahmen für die Planung, die Markierung, die Benutzung und den Unterhalt der Wege und ersetzen die Wanderwegabschnitte, deren Belag nicht geeignet ist oder stellen diese instand;
- e) liefern dem Kanton anlässlich jedes neuen Homologationsverfahrens die auf dem kantonalen Datenmodell basierenden GIS-Daten.

Dokumentation

ASTRA, Schweizer Wanderwege, **Wanderwegnetzplanung – Handbuch**, 2014

DRE, **Datenmodell Wege des Freizeitverkehrs**, 2013

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

Schweizer Wanderwege, **Signalisation wandernaher Angebote**, 2008

Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, **VSS-Norm 640 829a**, 2006

ASTRA, EKD, ENHK, **Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe**, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8, 2008

DRE, **Technische Richtlinie Wege des Freizeitverkehrs**, (in Erarbeitung)

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