



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service du développement territorial

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Raumentwicklung

Technische Richtlinie

Wege des Freizeitverkehrs

Oktober 2018



Avenue du Midi 18, 1951 Sion
Tél. 027 606 32 51-50 · Fax 027 606 32 54 · e-mail : SDT-DRE@admin.vs.ch

Inhaltsverzeichnis

I. Wege des Freizeitverkehrs - Definition	4
II. Planung	5
III. Erarbeitung des technischen Dossiers	7
1. Änderungen ohne Bauwerke	7
2. Änderungen mit Bauwerken	8
3. Bauwerke ohne Änderung der Linienführung	9
4. GIS-Daten	9
IV. Verfahren und Bewilligungen	10
1. Genehmigung / Änderung	10
2. Forstliche Bewilligungen	11
V. Signalisation	12
VI. Kantonale Klassierung der Wanderwege	13
VII. Subventionierung	13
VIII. Koexistenz auf den Wegen des Freizeitverkehrs	13
1. Anwendungsbereich	13
2. Grundsätze	14
IX. Dokumente	15
X. Gesetzliche Grundlagen / Normen	16
XI. Zuständige Instanzen / Kontakte	17
XII. Überblick über das Planungs- und Genehmigungsverfahren	18

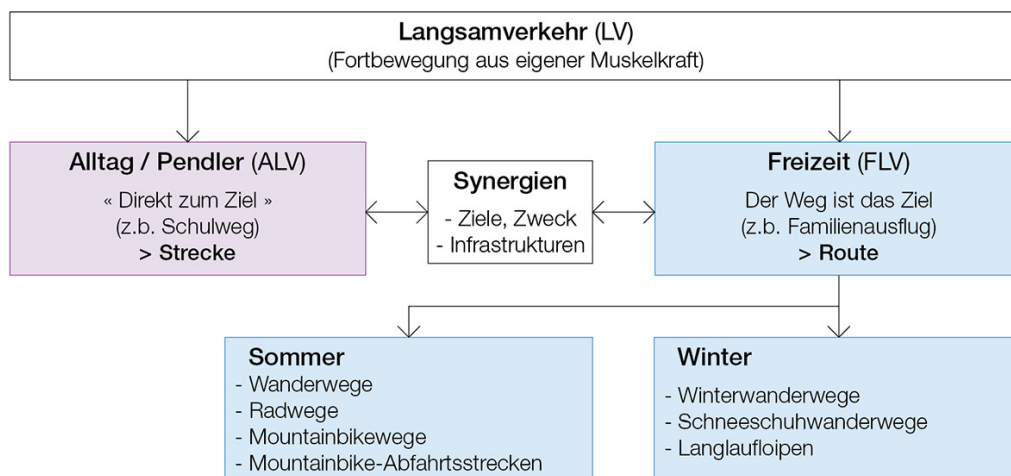
Das vorliegende Dokument enthält erklärende Angaben zur sachgemässen Umsetzung der Gesetzgebung über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV/RWFV). Es weist auf wichtige Punkte hin, die im Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Wege des Freizeitverkehrs zu berücksichtigen sind.

Das Dokument kann auf www.vs.ch/de/web/sdt/wege-des-freizeitverkehrs heruntergeladen werden.

Das am 1. Januar 2012 in Kraft getretene Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV) und das entsprechende Reglement (RWFV) **soll die Anlage, die Kennzeichnung, den Unterhalt und den Erhalt dieser Wege (Liste der Wege gemäss Art. 2 Abs. 3 GWFV) und der dazugehörigen Bauwerke gewährleisten sowie die Grundsätze für die Subventionierung festlegen.** Die mit der Raumplanung beauftragte Dienststelle erarbeitet in Zusammenarbeit mit den anderen beteiligten Dienststellen und den Gemeinden das generelle Konzept und die Planung für die Wege des Freizeitverkehrs (Art. 3 GWFV). Die vorliegende technische Richtlinie wurde im Sinne dieser gesetzlichen Bestimmung erlassen.

I. Wege des Freizeitverkehrs - Definition

Unter Freizeitlangsamverkehr (FLV) versteht man die Fortbewegung aus eigener Muskelkraft, die der Erholung, sportlichen Betätigung oder Freizeitgestaltung dient (siehe Schema unten). Der Freizeitlangsamverkehr (FLV) ist vom Alltagslangsamverkehr (ALV) bzw. Pendlerverkehr zu unterscheiden, auch wenn viele Kriterien in beiden Bereichen gleich sind (z.B. Sicherheit, Komfort, Kontinuität). Beim ALV geht es vor allem darum, möglichst rasch und auf direktem Wege von A nach B zu gelangen, also eher um Effizienz als um Vergnügen, Erlebniswert, Landschaftsqualität oder Ruhe.



Gut zu wissen: Mountainbike-Abfahrtsstrecken unterscheiden sich aufgrund der erforderlichen Infrastrukturen und deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt von den Mountainbikewegen. Deshalb ist ein detaillierteres technisches Dossier erforderlich (siehe Kapitel «Erarbeitung des technischen Dossiers»)

Gut zu wissen: Die homologierten Wege des Freizeitverkehrs entsprechen einer logischen übergeordneten Planung. So sind beispielsweise Themenwege oder Vita-Parcours nicht systematisch ins Homologationsdossier zu integrieren.

Alpinwanderwege, Skitouren, Schlittelpisten, Trottnettwege sowie kommunale Fusswege unterstehen nicht dem Geltungsbereich des GWFV. In gewisse Fällen können im Einvernehmen mit den zuständigen Dienststellen Planungsmassnahmen (Anpassung des Zonennutzungsplans und/oder des kommunale Bau- und Zonenreglements) für nahe beieinanderliegende Pisten innerhalb einer klar definierten Fläche ergriffen werden (z.B. für Bikeparks¹, Rollerparks, Cross-Strecken, breit angelegte Langlaufloipen, technisch beschneite Pisten).

Umgekehrt ist es jedoch möglich, dass bestimmte nicht genannte Mobilitätsarten in den Geltungsbereich des GWFV fallen. Die zuständigen Dienststellen analysieren die Gesuche der Gemeinden von Fall zu Fall.

II. Planung

Die Planungsphase ist für den Aufbau eines qualitativ hochstehenden Freizeitverkehrsnetzes 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. 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, Landwirtschaft und der Umwelt koordiniert sind. 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. In diesem Sinne legt der kantonale Richtplan, im Speziellen das Koordinationsblatt B.6 «Freizeitlangsamverkehr (FLV)», verschiedene behördenverbindliche Grundsätze fest.

Gut zu wissen: Ziel der Planung ist es, die verschiedenen vorhandenen Interessen zu koordinieren und nicht, diese gegeneinander auszuspielen. Zum Beispiel ist es durchaus denkbar, dass Schneeschuhwanderwege durch eidgenössische Jagdbanngebiete, homologierte Wildruhezonen oder Auenschutzgebiete führen, wenn bestimmte Auflagen respektiert werden.

Die Wege des Freizeitverkehrs dienen in erster Linie der Erholung. Der Hauptschwerpunkt liegt demnach auf der Sicherheit sowie einer abwechslungsreichen, attraktiven Linienführung mit

¹ Gemäss der Definition der Fachbroschüre „Skate- und Bikeparks“ der bfu, siehe Kapitel IX «Dokumente»

kleineren «Umwegen» und angepassten Höhenunterschieden. Lange monotone Wegabschnitte sind zu vermeiden. Trotzdem muss aber eine gewisse Direktheit und logische Linienführung gegeben sein. Von zentraler Bedeutung bei der Planung ist auch die sinnvolle Verbindung der besonders schönen Landschaften und der touristischen Sehenswürdigkeiten. Beim Bau neuer Wege sollte man – mit Ausnahme der Markierung – möglichst auf neue Infrastrukturen (Bauten und Anlagen) verzichten. Bestehende Infrastrukturen (z.B. Brücken) sollten wo immer möglich miteinbezogen werden. Zusätzliche Infrastrukturen bilden die Ausnahme und sind in einem separaten Dossier zu erläutern (siehe Kapitel «Erarbeitung des technischen Dossiers»).

Gut zu wissen: Was die gemeinsame Nutzung (Koexistenz) der verschiedenen Wege des Freizeitverkehrs angeht, ist jede Situation von Fall zu Fall zu beurteilen. Dabei sind insbesondere folgende Kriterien massgebend: Frequentierung, Breite, Gefälle, Übersichtlichkeit, Topografie, Gegenverkehr, Beschaffenheit, Wegoberfläche, usw. Bei einer Überlagerung von zwei Wegen auf einem bestimmten Abschnitt muss der technische Bericht Erläuterungen enthalten (detaillierte organisatorische und bauliche Massnahmen, Signalisation und Markierung der Wege). Dies gilt ebenfalls bei Kreuzungen (für weitere Details siehe Kapitel «Koexistenz auf den Wegen des Freizeitverkehrs» und «Dokumente»).

Für die Koordination mit den anderen raumwirksamen Tätigkeiten und Interessen gelten die diesbezüglichen spezifischen Grundsätze des kantonalen Richtplans. In diesem Sinne müssen bei der Planung von Wegen des Freizeitverkehrs unter anderem die Interessen der Landwirtschaft (Fruchtfolgefleichen, Landwirtschaftszonen, Suonen/Wasserleiten, Kanäle der Talebene, usw.), der Fauna (Eidgenössische und kantonale Jagdbanngelände, Wildruhezonen, Rückzugsgebiete für Wildtiere, usw.), der Umwelt (Gewässer, Gewässerraum, Grundwasser- und Quellschutzzonen, usw.), der Natur und Landschaft (Waldareal, Natur- und Landschaftsschutzzonen, Bundesinventare (BLN, IVS, TWW, Auenschutzgebiete, usw.) sowie die Naturgefahren berücksichtigt werden.

Bei Winterwanderwegen müssen noch zusätzliche spezifische Aspekte im Zusammenhang mit den Naturgefahren, der Fauna und dem Wald miteinbezogen werden. Hierzu ist eine Koordination mit der Dienststelle für Jagd, Fischerei und Wildtiere (DJFW) und der Dienststelle für Wald, Flussbau und Landschaft (DWFL) erforderlich.

Es gibt eine Vielzahl von Dokumenten, Normen und Empfehlungen, die bei der Planung der verschiedenen Wegnetze helfen (siehe Kapitel «Dokumente»). Es wird empfohlen, von Projektbeginn an mit der Dienststelle für Raumentwicklung (DRE) zusammenzuarbeiten, um Verzögerungen im späteren Projektverlauf zu vermeiden (siehe Kapitel «Überblick über das Planungs- und Genehmigungsverfahren»). Zudem ist es ratsam, vor der öffentlichen Auflage dem Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (VRDMRU) das Dossier zur formellen Prüfung zuzustellen.

Gut zu wissen: Eine übergeordnete Planung bzw. Konzeption (kommunal oder interkommunal) ist sinnvoll, um eine bessere Gesamtübersicht zu erhalten und dadurch die verschiedenen Wegnetze zu optimieren und Planungs- bzw. Baukosten zu senken. Sinnvollerweise werden die verschiedenen Mobilitätstypen (unterteilt nach Sommer- und Winterwegen) gleichzeitig geplant.

Gut zu wissen: Eine kommunale oder interkommunale Gesamtplanung ist sehr zu empfehlen, damit Synergien mit anderen Wegarten und bestehenden touristischen Angeboten genutzt werden können. Bei der Planung eines Mountainbikenetzes kann es sinnvoll sein, die Dichte des vorhandenen Wanderwegnetzes zu analysieren und je nach dem einzelne Wege aufzuheben und in Mountainbikewege umzuwandeln, dies um insbesondere den zunehmenden Bedarf an Singletrails zu decken.

III. Erarbeitung des technischen Dossiers

Art. 6 und 7 RWFV geben Aufschluss über die Dokumente, die bei der Erstellung von neuen Wegen des Freizeitverkehrs und der entsprechenden Bauwerke einzureichen sind. Vor der öffentlichen Auflage werden die formellen Aspekte vom VRDMRU geprüft.

1. Änderungen ohne Bauwerke

Folgende Dokumente sind bei der Neuerstellung oder Änderung von Wegen des Freizeitverkehrs einzureichen (Art. 6 RWFV):

- 1) **Situationsplan im Massstab 1:25'000.** Dieser Plan soll in erster Linie Konflikte und Synergien zwischen den verschiedenen Mobilitätstypen aufzeigen (z.B. Kreuzung eines Wanderwegs mit einer Mountainbike-Abfahrtsstrecke) und präsentiert kartografisch ausschliesslich die verschiedenen rechtsgültigen Wegabschnitte. Er ist integrierender Bestandteil des Dossiers, wird jedoch nicht wie die Wegnetzpläne (Detailpläne) homologiert. Ist nur ein einziger Mobilitätstyp betroffen und wurde noch kein anderer Mobilitätstyp im Sinne des RWFV genehmigt/anerkannt, ist dieser Plan nicht notwendig. Sommer- und Winterwege (siehe Schema auf Seite 2) müssen auf zwei verschiedene Pläne übertragen werden. Wenn es aus Gründen der Lesbarkeit notwendig ist, kann auch ein kleinerer Planmassstab verwendet werden.
- 2) **Zwei Wegnetzpläne im Massstab 1:10'000: der erste enthält die Abänderungen, der zweite zeigt die Situation nach den Abänderungen.** Diese beiden Detailpläne, die für jeden Mobilitätstyp separat erstellt werden, bilden das Herzstück des Dossiers. Sie präsentieren die neuen zu ergänzenden bzw. die aufgehobenen Abschnitte und die Situation nach der Abänderung. Die grafischen Regeln, welche für die Wanderwege erarbeitet wurden, wurden übernommen und leicht angepasst. Sie sind im beiliegenden Dokument «Modell-Legenden» aufgeführt (siehe Kapitel «Dokumente»).
- 3) Falls bestimmte Abschnitte vor oder nach der öffentlichen Auflage angefochten werden, kann der Kanton von der Gemeinde verlangen, dass sie zusätzlich die erforderlichen Planausschnitte im Massstab 1:500 - 1:2'000 je nach Fall nachliefert.
- 4) **Einen technischen Bericht.** Dieser ist integrierender Bestandteil jedes Dossiers, das öffentlich aufgelegt wird. Der Bericht enthält einen Beschrieb der Änderungen und begründet diese (je nach Fall kann dafür der Kurzbericht verwendet werden, siehe Kapitel «Dokumente»). Je nach Ausgangslage ist dem Dossier auch ein Übersichtsplan hinzuzufügen, der über folgende Punkte Auskunft gibt:

- › Auswirkungen auf **die Raumordnung**
- › Auswirkungen auf **die Umwelt, den Wald, die Natur und die Landschaft**
- › Auswirkungen auf **die Fauna**
- › **Naturgefahrenrisiken**
- › Konflikte mit **anderen Freizeitverkehrsarten** / weiteren Verkehrsarten (Strassenverkehr, Forst- und Landwirtschaftsverkehr, usw.)
- › Konflikte mit **Ski- und Schlittelpisten**

Gut zu wissen: Je nach Fall reicht ein Kurzbericht aus (siehe Kapitel «Dokumente»), sofern keine bauliche Massnahmen vorgesehen sind und keine Konflikte mit Naturgefahren und Schutzzonen festgestellt wurden.

- 5) **Für Winter- und Schneeschuhwanderwege sowie für Langlaufloipen** ist ein detaillierteres Dossier notwendig. In diesen Fällen werden zu den obgenannten Dokumenten zusätzlich Angaben zu folgenden Punkten verlangt:
- › Informationen zu Nutzungszweck, -typ und -intensität
 - › Analyse und Regelung der Konflikte mit anderen Sportarten und Synergienutzung
 - › Erläuterungen zu allfälligen Schutzmassnahmen, falls Gefahrenzonen (z.B. Lawinengefahrenzonen), durchquert werden gegebenenfalls über ein generelles Sicherheitskonzept
 - › Beschreibung der organisatorischen Massnahmen bei Sperrungen einzelner Streckenabschnitte
 - › Unterhalt der Wege
 - › Konformitätsnachweis bezüglich sämtlicher vom Staatsrat homologierter Wildruhezonen oder anderer Schutzzonen (eidgenössische Jagdbanngebiete, usw.)

Gut zu wissen: Es ist empfehlenswert, sich bereits bei der Vorbereitung des Dossiers insbesondere mit der DWFL, DJFW, DFM, DUW und DLW in Verbindung zu setzen. Diese Dienststellen können beispielsweise bereits Auskunft darüber geben, ob das Dossier mit einem Kurzbericht zu Raum und Umwelt (eventuell mit einem Übersichtsplan mit potenziellen Konflikten oder einem speziellen Bericht) zu ergänzen ist.

Gut zu wissen : Die Radrennrouten, welche auf homologierten Strassen verlaufen, die für den Verkehr geöffnet und asphaltiert sind, und für welche keine baulichen Massnahmen im Sinne von Art. 7 RWFV vorgesehen sind, richten sich nach der «Empfehlung Radrennrouten», die unter dem Kapitel «Dokumente» aufgeführt ist.

2. Änderungen mit Bauwerken

Folgende **Zusatzdokumente** sind notwendig, falls bei der Erstellung oder Änderung von Wegen des Freizeitverkehrs **Bauwerke (Erstellung von neuen Wegabschnitten, Stegen, Brücken, usw.) vorgesehen sind** (für nähere Informationen zum Begriff «Bauwerk» siehe Art. 7 Abs. 1 RWFV):

- 1) **Vollständiger technischer Bericht.** Dieser enthält Angaben über den Typ und die Begründung des Bauwerks, die Auswirkungen auf Raum und Umwelt, allfällige Konflikte

mit anderen Bauwerken (Kanalisationsleitungen, usw.) sowie die entsprechenden Baukosten (siehe Art. 7 Abs. 3 Bst. d RWFV).

- 2) **Situationsplan im Massstab 1:25'000** mit Angabe des Standorts des vorgesehenen Bauwerks.
- 3) **Detaillierter Bauplan** des Bauwerks im Massstab 1:1'000 (evtl. 1:2'000).
- 4) Grundsätzlich mindestens **drei verschiedene Querprofile**.
- 5) von den betroffenen **Grundeigentümern unterzeichnete Einverständniserklärung**.

Diese Unterlagen sind für jedes vorgesehene Bauwerk erforderlich.

Für Mountainbike-Abfahrtsstrecken (einschliesslich Flowtrails), enthält das Dossier folgende Elemente:

- › Bedürfnisnachweis
- › Informationen zu Nutzungszweck, -typ und -intensität
- › Analyse und Regelung der Konflikte mit anderen Sportarten
- › von den betroffenen Grundeigentümern unterzeichnete Einverständniserklärung
- › Unterhalt und allfälliger Rückbau der Piste

Gut zu wissen: Im Falle von Kreuzungen und Überlagerungen von Wegen sind die dafür notwendigen organisatorischen Massnahmen (z.B. Signalisation) im technischen Bericht genau zu beschreiben.

Gut zu wissen: Im Gegensatz zu Bauwerken die Bestandteil der Wege des Freizeitverkehrs bilden und in den Geltungsbereich des GWFV fallen, sind bauliche Elemente, die nicht direkt mit den Wegen des Freizeitverkehrs in Verbindung stehen (z. B. Anlagen für Erlebnis- und Themenwege), von der kantonalen Baukommission (KBK), zu bewilligen.

Für Nebenanlagen und nahe beieinanderliegenden Pisten innerhalb einer klar definierten Fläche (z.B. Bikeparks, breit angelegte Langlaufloipen, technisch beschneite Pisten), die nicht dem GWFV unterstehen, sind grundsätzlich raumplanerische Massnahmen zu ergreifen (Anpassung des Zonennutzungsplans und/oder des kommunalen Bau- und Zonenreglements).

3. Bauwerke ohne Änderung der Linienführung

Hierfür sind die in Art. 7 Abs. 3 RWFV aufgelisteten Dokumente sowie eine von den betroffenen Grundeigentümern unterzeichnete Einverständniserklärung erforderlich.

4. GIS-Daten

Die GIS-Daten (Geoinformationssystem) müssen dem Datenmodell entsprechen, das vom CCGeo und von der DRE in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen kantonalen Dienststellen ausgearbeitet wurde. Dieses ist zusammen mit dem Objektkatalog auf der Internetseite der DRE abrufbar. Das CCGeo stellt den Gemeinden und ihren Auftragnehmern eine Geodatabase und verschiedene Datenlayer (homologierte Wege, Zonennutzungspläne, usw.) zur Verfügung, um die Arbeit bei der Wegplanung zu erleichtern. Nach Abschluss der Arbeit übermitteln die Gemeinden ihre digitalen Daten an die DRE, damit diese in die kantonale Datenbank integriert werden können.

Gut zu wissen: Trotz der digitalen Datenübertragung sind Papierpläne notwendig, insbesondere für die Vernehmlassung, die Genehmigung durch den Staatsrat und allfällige Beschwerden.

Gut zu wissen: Sämtliche Gesuche für GIS-Daten sind direkt an das CCGeo zu richten.

IV. Verfahren und Bewilligungen

1. Genehmigung / Änderung

Jeder neue Weg, der in den Geltungsbereich des GWFV fällt, bildet Gegenstand eines entsprechenden Genehmigungsverfahrens. Als «neuer Weg» gelten neu erstellte bzw. markierte Wege, die von der Gemeinde oder einem von ihr bezeichneten Organ vermarktet werden. Es ist empfohlen, nur Wege, die gemäss GWFV anerkannt sind, touristisch zu kommunizieren (Vermarktung, touristische Karten, usw.).

Was die Änderung von bestehenden Wegen angeht, hängt die Genehmigungspflicht vom Ausmass der Änderung ab (Art. 5 GWFV und RWFV):

- 1) **«Bedeutende» Änderung (Art. 5 GWFV):** Das ordentliche Verfahren kommt zur Anwendung.
- 2) **Projekt von geringer Bedeutung oder geringfügige Änderungen (z.B. von Hand aus-geführte Arbeiten ohne Maschinen, keine Sprengungen, keine Terrainverschiebungen), die jedoch eine Korrektur der Pläne erfordern (Art. 5 Abs. 4 GWFV):** Es gilt das ordentliche Verfahren, ausser wenn es sich um ein Projekt von geringer Bedeutung oder um geringfügige Änderungen handelt und wenn die betroffenen Eigentümer schriftlich ihr Einverständnis gegeben haben oder wenn ihnen Gelegenheit zur Kenntnisnahme und zur Einsprache gegeben wurde.
- 3) **Geringfügige Änderungen, die keine Korrektur der Wegpläne erfordern und keine neuen Bauwerke beinhalten:** Im Sinne von Art. 5 Abs. 1 RWFV ist kein Plangenehmigungsverfahren via Staatsrat notwendig. Solche geringfügige Änderungen fallen in die Zuständigkeit der DRE, welcher in diesem Fall folgende Unterlagen einzureichen sind:
 - › begründetes Gesuch der Gemeinde
 - › Situationsplan mit alter und neuer Wegführung
 - › Grundbuch- oder Katasterauszug mit Hinweisen auf die Dienstbarkeiten und öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen, falls notwendig
 - › von den betroffenen Grundeigentümern unterzeichnete Einverständniserklärung

2. Forstliche Bewilligungen

Je nach Mobilitätstyp kann eine forstliche Bewilligung erforderlich sein. Falls der neue Weg durch das Waldareal führt, wird bei der Erarbeitung des Projekts nachdrücklich empfohlen, den betroffenen Forstkreis zu kontaktieren.

Neue Mountainbikewege bzw. Mountainbike-Abfahrtsstrecken (Pisten) sind möglichst auf bestehenden Infrastrukturen zu planen (Strassen, Wege, Skipisten, usw.). Innerhalb des Waldareals sind unerschlossene Geländekammern, Schutzgebiete oder schützenswerte Lebensräume grundsätzlich zu meiden.

Es gilt folgende Fälle zu unterscheiden:

- 1) **Mountainbike-Abfahrtsstrecken (einschliesslich Flowtrails)** erfordern in der Regel eine Rodungsbewilligung, egal wie breit oder lang die Piste ist, die durch den Wald führt (siehe Kantonsgerichtsentscheid Downhill-Trail Saas-Fee vom 22.12.2010).
- 2) **Bestehende Wege (Wanderwege, Winterwanderwege, Mountainbikewege, usw.)** sind keiner forstlichen Bewilligung unterstellt, sofern sie eines der folgenden Kriterien erfüllen:
 - › sie bestehen bereits seit mehr als 30 Jahren oder
 - › sie sind Bestandteil des Haupt- oder Nebenwanderwegnetzes (d.h. sie waren bereits einmal Gegenstand eines besonderen Verfahrens im Sinne der Spezialgesetzgebung mit öffentlicher Planaufgabe und Einsprachemöglichkeit)
- 3) **Für neue Wege des Freizeitverkehrs, welche nicht den Kriterien des vorangehenden Abschnitts entsprechen oder für bestehende Wege, welche ausgebaut werden** (Einbau eines Belag, Verbreiterung eines Wegabschnittes, usw.) muss eine Bewilligung für die nachteilige Nutzung des Waldes (Art. 27 kGWNg) oder eine Rodungsbewilligung (Art. 14 kGWNg) eingeholt werden. Punktuelle Verbreiterungen/Anpassungen (z.B. Kurven) haben in der Regel kein spezielles Verfahren zur Folge. Unter Vorbehalt besonderer Umstände gilt grundsätzlich folgende Regel:
 - › **Wege des Freizeitverkehrs** (einschliesslich Mountainbike-Wege): Pistenbreite benötigt eine Bewilligung für nachteilige Nutzung des Waldes (forstliche Dienstbarkeit/Servitut)
 - › **Mountainbike-Abfahrtsstrecken** (einschliesslich Flowtrails): befestigte Pistenbreite benötigt eine Rodungsbewilligung
 - › Die bauliche Ausbildung der Wege und Pisten soll im Minimum den Empfehlungen der unter Kapitel 9 genannten Dokumente erfolgen
 - › Die Böschungen unterstehen grundsätzlich einem forstlichen Verfahren falls der Böschungswinkel grösser als 1:1 (45°) ist oder falls künstliche bauliche Massnahmen (Mauern, Holzkästen, usw.) erforderlich sind
- 4) **Winter- und Schneeschuhwanderwege**, die sich auf bestehenden Sommerwegen befinden, sind keiner forstrechtlichen Bewilligung unterstellt, sofern keine Terrainverschiebungen oder spezifische Anlagen erforderlich sind. Andernfalls gelten die obgenannten Bestimmungen.

Je nach Mobilitätstyp können weitere Spezialbewilligungen erforderlich sein.

V. Signalisation

Die Signalisation von homologierten Wanderwegen, Radwegen, Mountainbike-Wegen und Skater-Pisten ist verbindlich und muss der VSS-Norm SN 640 829a *Strassenverkehr - Signalisation Langsamverkehr* entsprechen.

Die Signalisation der Wanderwege muss von der Dienststelle für Mobilität (DFM) kontrolliert werden. Radwege (ohne Mountainbike-Abfahrtsstrecken) und Wege für andere fahrzeugähnliche Geräte müssen von der kantonalen Kommission für Strassensignalisation (KKSS) homologiert werden. Die KKSS nimmt die Genehmigung auf der Grundlage eines Signalisationsdossiers vor, welches unter anderem folgende Elemente enthält: einen kommunalen Plan mit den Standorten der Signale, eine Liste der Wege und der Standorte, ein Detailblatt für jeden Signalstandort. Dieses Verfahren ist unabhängig vom Homologationsverfahren gemäss GWFV durchzuführen.

Die Mountainbike-Abfahrtsstrecken sind vom obgenannten Signalisationsverfahren ausgenommen, da sich diese im Normalfall ausserhalb des Strassenverkehrs befinden. Es ist jedoch empfohlen, die Arbeitshilfen des BFU zu berücksichtigen. Falls eine Strassenverbindung zwischen der Haltestelle des ÖV bzw. dem Parkplatz und dem Start der Mountainbike-Abfahrtsstrecke oder zwischen dem Ziel und der Haltestelle des ÖV bzw. dem Parkplatz notwendig ist, muss auf dieser Verbindung eine Signalisation für Mountainbike-Pisten angebracht werden. Es ist empfehlenswert, dem Genehmigungsdossier gemäss GWFV sämtliche Unterlagen beizufügen, welche eine sichere Begehbarkeit der Wege des Freizeitverkehrs darlegen. Die Fachdokumentation *Mountainbike-Anlagen* des bfu (siehe Kapitel «Dokumente» weiter unten) enthält weitere nützliche Informationen zu diesem Thema.

Für die Signalisation von Winter- und Schneeschuhwanderwegen sowie der Langlaufloipen wird auf das Manual Winter verwiesen (siehe Kapitel «Dokumente»). In diesen Fällen ist keine Homologation der Signalisation vorgesehen. Es ist empfehlenswert, dem Genehmigungsdossier gemäss GWFV sämtliche Unterlagen beizufügen, welche eine sichere Begehbarkeit der Wege des Freizeitverkehrs darlegen.

Bei Kreuzungen und Überlagerungen verschiedener Wegarten muss von Fall zu Fall entschieden werden, ob eine besondere Signalisation notwendig ist, z.B. «Verbot für Fahrräder» (SSV 2.05) mit einem zusätzlichen Schild, das die Distanz festlegt, über welche das Velo geschoben werden muss. Siehe dazu *Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike, gemeinsames Positionspapier Schweizer Wanderwege – bfu – Swiss Cycling – SchweizMobil – Schweizer Alpen-Club SAC – Schweiz Tourismus* (siehe untenstehendes Kapitel «Dokumente»).

Gut zu wissen: Es ist in jedem Fall untersagt, Wegweiser direkt an Bäumen zu befestigen.

VI. Kantonale Klassierung der Wanderwege

Die Dienststelle für Raumentwicklung (DRE) ist für die Klassierung der Wanderwege ins Haupt- und Nebenwanderwegnetz zuständig. Diese Klassierung bildet eine Grundlage für die Subventionierung (siehe Art. 14 GWFV). Die DRE schlägt nach Rücksprache mit den Gemeinden die Klassierung eines Wegabschnitts ins Haupt- oder Nebenwanderwegnetz vor. Die Kriterien für die Klassierung ins Hauptwanderwegnetz sind im Anhang des RWFV aufgelistet.

Das Hauptwanderwegnetz besteht im Wesentlichen aus einer Hauptachse im Tal und vertikalen Tal-Berg-Verbindungen sowie Verbindungen zwischen den Bergdörfern und den Alpgebieten, wobei auch die historische Bedeutung der Wege berücksichtigt wird.

Generell gilt jedoch festzuhalten, dass auch wenn eines oder mehrere Kriterien erfüllt sind, dies keinen automatischen Anspruch auf die Klassierung eines Abschnitts ins Hauptwanderwegnetz ergibt. Vielmehr ist eine umfassende Analyse der jeweiligen gemeindespezifischen Ausgangslage für die Klassierung massgebend.

Gut zu wissen: Diese Klassierung ist von jener in der *Norm SN 640 829a Strassenverkehr - Signalisation Langsamverkehr* des Bundes zu unterscheiden, welche von SchweizMobil gesamtschweizerisch für alle touristischen Akteure verwendet wird. In der Regel entsprechen die von SchweizMobil berücksichtigten Wege dem kantonalen Hauptnetz.

VII. Subventionierung

Der Kanton entrichtet den Gemeinden via Dienststelle für Mobilität (DFM) **Beiträge für die Kosten** in Zusammenhang mit der Planerstellung, der Errichtung, der Instandstellung, der Verbesserung und der Kennzeichnung (Signalisation) des Hauptwanderwegnetzes (Art. 14 Abs. 3 und 4 GWFV). Für den laufenden Unterhalt werden keine Beiträge geleistet.

Seit dem 1. Januar 2012 beträgt der Subventionssatz 50% für die Wege des Hauptwanderwegnetzes sowie für die kantonalen Fuss- und Wanderwege (im Rahmen der jährlichen Budgetlimite).

Die DFM hat die Grundsätze bezüglich der subventionsberechtigten Projekte sowie die maximal anrechenbaren Kosten festgelegt. Diese Unterlagen sind bei der DFM verfügbar. In diesem Zusammenhang wäre es zweckmässig, dass auch die anderen Wege des Freizeitverkehrs von der Subventionierung profitieren und dass zusätzliche Subventionen an Orten gewährt werden, an denen Mehrkosten für die Infrastruktur aufgrund der Koexistenz der Verkehrsträger erforderlich sind.

VIII. Koexistenz auf den Wegen des Freizeitverkehrs

1. Anwendungsbereich

Die Frage der Koexistenz auf den Wegen des Freizeitverkehrs oder der Überlagerung von zwei Freizeitverkehrsrouten auf demselben Weg, Pfad, Strasse usw. betrifft in erster Linie das Wandern und das Mountain-Biken bzw. das Velofahren. Zusätzlich können weitere Konfliktpunkte auftreten (z.B. zwischen Wandern und dem Pferdesport oder zwischen Winterwandern und anderen Schneesportaktivitäten in Skigebieten).

Die Koexistenzproblematik zwischen Wanderern und Mountainbikern ist in unserem Kanton mit der zunehmenden Popularität des Mountainbikesports aufgetreten. Das Hauptziel des GWFV ist, diese Koexistenz zu erleichtern. Unter Art. 11 „Überlagerung und Kreuzung unterschiedlicher Verkehrswege“ dieses Gesetzes wird festgehalten, dass *Verkehrswege so anzulegen sind, dass sich Verkehrswege von unterschiedlicher Art möglichst nicht überlagern. In jedem Fall sind bei Kreuzungen oder Überlagerungen unterschiedlicher Verkehrswege besondere Massnahmen wie Zugangsverbot oder Vortrittsregelung zu treffen.*

Aufgrund der steilen Topografie, der Dichte der bestehenden Wegnetze und des Schutzes der ökologischen und landschaftlichen Ressourcen, sind gemäss den Vorstellungen des Kantons unter Berücksichtigung der Interessen aller Nutzer und derer Sicherheit pragmatische und nachhaltige Lösungen zu finden. Darüber hinaus unterstreicht das kantonale Mobilitätskonzept 2040 die Wichtigkeit, das Wanderweg- und das Mountainbikenetz zu optimieren.

2. Grundsätze

Das gemeinsame Positionspapier der Schweizer Hauptakteure im Bereich Freizeitverkehr *Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike* bildet die Grundlage für die Handhabung der Koexistenz und die Planung der Wege. Es ist wichtig, sich frühzeitig mit den kantonalen Dienststellen in Verbindung zu setzen, um die Risiken und Chancen in Zusammenhang mit der Errichtung von Routen in einem durch andere Freizeitverkehrswege genutzten Raum besser identifizieren zu können. Was die gemeinsame Nutzung der verschiedenen Wege des Freizeitverkehrs angeht, ist jede Situation von Fall zu Fall zu beurteilen. Dabei sind insbesondere folgende Kriterien massgebend:

- › Frequentierung
- › Breite
- › Breite
- › Übersichtlichkeit
- › Topografie
- › Vorgesehene Fahrtrichtung(en)
- › Beschaffenheit, Wegoberfläche

Falls eine gemeinsame Nutzung möglich ist, gilt es die Chancen zu nutzen, welche sich durch die Koexistenz zwischen den verschiedenen Wegen des Freizeitlangsamverkehrs sowie mit denjenigen des Alltagslangsamverkehrs eröffnen. In diesem Zusammenhang ist oft erforderlich, diese gemeinsame Nutzung der Wege mittels organisatorischer bzw. baulicher Massnahmen zu begleiten. Dies gilt ebenfalls bei Kreuzungen von Wegen.

IX. Dokumente

Dokumente	Internet
Modell-Legenden, Beispiele, Geodaten, Berichte und weitere Dokumente, DRE	http://www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Empfehlung Radrennrouten, DFM	www.vs.ch/web/dfm/dokumentation www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike: Gemeinsames Positionspapier Schweizer Wanderwege / bfu / Swiss Cycling – SchweizMobil / Schweizer Alpen-Club SAC / Seilbahnen Schweiz / Schweiz Tourismus, 2017	www.wandern.ch → «Downloads» → «Handbücher, Merkblätter, Signalisation»
Präsentation für Gemeinden und Fachbüros, VRDVBU, 2012	www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Interaktive Karten: Grundstückskataster und Raumentwicklung	https://www.vs.ch/web/egeo/urbanisation
Interaktive Karten: Natur, Landschaft und Wald	https://www.vs.ch/web/egeo/nature-paysage-foret
Kantonale und Eidgenössische Jagdbannggebiete: Interaktive Jagdkarte, DJFW	https://www.vs.ch/de/web/scpf/carte-interactive-de-la-chasse
Homologierte und empfohlene Wildruhezonen: Interaktive Wildschutzkarte, DJFW	https://www.vs.ch/de/web/scpf/carte-interactive-de-la-faune
Interaktive Karten: Gefahren	https://www.vs.ch/web/egeo/dangers
Handbuch Wanderwegnetzplanung, ASTRA & Schweizer Wanderwege, 2014	www.wandern.ch → «Downloads» → «Handbücher, Merkblätter, Signalisation»
Handbuch Signalisation Wanderwege, ASTRA & Schweizer Wanderwege, 2013	www.wandern.ch → «Downloads» → «Handbücher, Merkblätter, Signalisation»
Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte, ASTRA & SchweizMobil, 2010	• www.schweizmobil.org •→ «Downloads» → «Manuals» → «Mountainbikeland»
Manual Winter, SuisseMobile, 2018	www.schweizmobil.org → «Downloads» → «SchweizMobil 2020» → «Winter»

Mountainbike-Anlagen – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb, bfu-Fachdokumentation, 2012	www.bfu.ch → «Fachinformationen»	→ «Bestellen»	→
Signalisation Mountainbike-Pisten, bfu-Dokumentation, 2016	www.bfu.ch → «Fachinformationen»	→ «Bestellen»	→
Skate- und Bikeparks, bfu-Fachbroschüre, 2018	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.011.01_Skate- und Bikeparks.pdf		

X. Gesetzliche Grundlagen / Normen

Dokumente	Internet
Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege	www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Bundesverordnung über Fuss- und Wanderwege	www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs	www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Reglement über die Wege des Freizeitverkehrs	www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Signalisationsverordnung	www.vs.ch/raumentwicklung → «Wege des Freizeitverkehrs»
Schweizer Norm VSS SN 640 241 : Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen, 2016	www.vss.ch → VSS Shop → Stichwortsuche: 640 241 → Webviewer
Schweizer Norm VSS SN 640 273a: Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene, 2010	www.vss.ch → VSS Shop → Stichwortsuche: 640 273a → Webviewer
Schweizer Norm VSS SN 640 829a: Strassensignale - Signalisation Langsamverkehr, 2006	www.vss.ch → VSS Shop → Stichwortsuche: 640 829a → Webviewer

XI. Zuständige Instanzen / Kontakte

Aktion	Verantwortlich / Kontakt
Generelles Konzept und Planung, Koordination der Vorprojekte	Dienststelle für Raumentwicklung (DRE)
Beurteilung des Gesuchs und Zustimmung für die öffentliche Auflage; nach der öffentlichen Auflage Anhörung der interessierten Dienststellen und Ausarbeitung des Entwurfs des Staatsratsentscheids	Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (VRDMRU)
Kantonale Fahrradroute (Unterhalt, Signalisation, Finanzierung)	Dienststelle für Mobilität (DFM)
Subventionierung	Dienststelle für Mobilität (DFM)
Technische Unterstützung bei der Signalisation	Dienststelle für Mobilität (DFM)
Technische Unterstützung bei der Signalisation von Radwegen (Velo/Mountainbike) und Skating	Kantonale Kommission für Strassensignalisation (KKSS)
Genehmigung der Signalisation von Radwegen (Velo/Mountainbike) und Skating	Kantonale Kommission für Strassensignalisation (KKSS)
Erstellung der technischen Dossiers	Gemeinden
Unterhalt und Erhalt der Wege	Gemeinden
Erstellung von touristischen Karten und Werbung für die Wege	Gemeinden
Kurzbericht zu Raum und Umwelt	Dienststelle für Umwelt (DUW)

XII. Überblick über das Planungs- und Genehmigungsverfahren

