

Begleitbericht zum Vorentwurf des kantonalen Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs

1. Einleitung

Abgesehen von der kantonalen Gesetzgebung über die Fuss- und Wanderwege verfügt der Kanton Wallis über keinerlei rechtliche Handhabe zur Regelung von Mountainbike-Pisten oder Winterwanderwegen. Auch für Fahrradrouten (Radwege und -streifen) finden sich nur vereinzelte und summarische Regelungen im kantonalen Strassengesetz.

Infolge der raschen Verbreitung und grossen Beliebtheit des Mountainbikes und des Schneeschuhwanderns sind in den letzten Jahren im gesamten Berggebiet des Kantons zahlreiche entsprechende Pisten und Routen entstanden. Dies geschah in punktueller und unkoordinierter Art und Weise und ohne rechtliche Grundlage. Darum ist es notwendig geworden, eine entsprechende formelle Rechtsgrundlage zu schaffen.

Als Antwort auf diverse parlamentarische Vorstösse zu den Themen Mountainbike, Winterwanderungen (mit oder ohne Schneeschuhe) sowie zum Thema Radwege und -streifen hat der Staatsrat mit Beschluss vom 28. Januar 2009 eine ausserparlamentarische Kommission ernannt und mit der Ausarbeitung eines Gesetzesvorentwurfs beauftragt. Diese Kommission wurde aus den betroffenen kantonalen Dienststellen (Dienststelle für Raumentwicklung, Dienststelle für Wald und Landschaft, Dienststelle für Strassen und Flussbau, Dienststelle für Jagd, Fischerei und Wildtiere, Dienststelle für Verkehrsfragen, Dienststelle für Umweltschutz, Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung, Verwaltungs- und Rechtsdienst der DVBU) sowie dem Verband Walliser Gemeinden, Wallis Tourismus und Valrando gebildet. Ursprünglich für das 1. NFA-II-Paket vorgesehen, wurde der vorliegende Gesetzesentwurf angesichts der Reaktionen und Kommentare, zu welchen es anlässlich der ersten Vernehmlassung im Januar 2010 kam, schliesslich in die 2. Etappe der NFA II verlegt.

Nach dem Vorbild des bestehenden kantonalen Ausführungsgesetzes zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 27. Januar 1987 (AGFWG) und aufgrund der seit dessen Inkrafttreten erworbenen Erfahrungen und Kenntnisse, wird davon ausgegangen, dass sich die Wegnetze des Freizeitverkehrs in Gestalt von linearen Wegverbindungen anlegen lassen, die manchmal mit Bauwerken (Brücken, Tunnels, Mauern, usw.) zu versehen sind. Eine Bestandesaufnahme bei anderen Kantonen und in den Nachbarländern (Graubünden, Frankreich, Tirol, usw.) hat zudem ergeben, dass ein solches Konzept, welches ohne einen allzu engen rechtlichen Rahmen (Verfahren, usw.) auskommt, zu rechtfertigen ist.

Unter verschiedenen anderen denkbaren Varianten wurde daher derjenigen der Vorzug gegeben, welche auf das bestehende AGFWG aufbaut und diese um die neu hinzugekommenen Wege des Freizeitverkehrs erweitert. So handelt es sich bei diesem Gesetzesentwurf einerseits um ein Ausführungsgesetz des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, andererseits ist es aber ein rein kantonales Gesetz, was die anderen Wegarten betrifft, welche auf Bundesebene nicht geregelt sind. Im Übrigen wird die Kompetenzverteilung des AGFWG (mit Ausnahme der kantonalen Radwanderoute Oberwald – St-Gingolph) übernommen: die Gemeinden sind besorgt für die Planung, die Anlage, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Wege sowie für die Errichtung allfälliger Bauwerke, während der Kanton insbesondere für die Ausarbeitung von Leitbildern, die Plangenehmigungsverfahren und für punktuelle Beitragsleistungen zuständig ist.

2. Geltungsbereich und Abgrenzung zum Langsamverkehr und zu den Agglomerationsprojekten

Der Gesetzesentwurf soll die Situation bei den Wegen des Freizeitverkehrs regeln und bereinigen. Als Verkehrsweg im Sinne dieses Gesetzes gilt jeder Weg, der einer nicht motorisierten Art der Fortbewegung dient, deren primärer Zweck in der Freizeitgestaltung, der körperlichen Betätigung oder der Erholung liegt (Art. 2). Der Gesetzesentwurf betrifft insbesondere Fuss- und Wanderwege, Radanlagen (Radwege und -streifen), Mountainbike-Pisten, und Winterwander Routen.

Die Vernehmlassung des ersten Vorentwurfs im Januar 2010 gab zu zahlreichen Kommentaren Anlass, die zu einem grossen Teil die Frage nach der Koordination mit den Konzepten des «Langsamverkehrs» und der «Agglomerationsprojekte» aufwarfen. Es hat sich deshalb als notwendig herausgestellt, den Gesetzesentwurf klar gegenüber diesen anderen Konzepten abzugrenzen und die Unterscheidung zu diesen Begriffen hervorzuheben.

Der vorliegende Gesetzesentwurf soll kein generelles Gesetz über den *Langsamverkehr* darstellen. Der Langsamverkehr deckt einen weitaus grösseren Bereich ab als die Wege des Freizeitverkehrs. Gemäss den Richtlinien des Bundes (vgl. namentlich den Entwurf des ASTRA zum Leitbild Langsamverkehr) hat die Förderung des Langsamverkehrs zum Ziel, Anreize für den nicht motorisierten Verkehr ganz spezifisch in den Städten und Agglomerationen zu schaffen und einer koordinierten Verkehrspolitik Vorschub zu leisten. Anreize dafür zu schaffen, dass der Weg zur Arbeit oder zur Schule vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird, fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Gesetzesvorlage. Es kann jedoch zu Überschneidungen zwischen dem Geltungsbereich des Gesetzesentwurfs und demjenigen des Langsamverkehrs kommen, insbesondere wenn sich ein Fusswegnetz oder ein Radwegnetz in städtischem Gebiet befindet. Im Wesentlichen geht die Förderung des öffentlichen Verkehrs oder der Benützung nicht motorisierter Fortbewegungsmittel weit über die Zielsetzung der vorliegenden Gesetzesvorlage hinaus. Es wäre dagegen zweifelsohne zu begrüssen, wenn im weiter gefassten Bereich des Langsamverkehrs, der bis anhin noch in keiner Weise geregelt wird, entsprechende Schritte konzeptueller, planerischer oder gesetzlicher Natur unternommen würden.

Des Weiteren gilt es, eine Abgrenzung gegenüber den *Agglomerationsprojekten* zu treffen. Ein Agglomerationsprojekt ist eigentlich ein Planungsmittel zur Koordination von Querschnittsthemen innerhalb einer Agglomeration, die sich aus mehreren Gemeinden zusammensetzt. Das Agglomerationsprojekt stützt sich auf eine horizontale (zwischen Partnern innerhalb einer Agglomeration) und eine vertikale Achse der Zusammenarbeit (Bund - Kanton - Agglomeration) und soll so eine Koordination der Einzel- und Teilprojekte und deren Umsetzung in der Agglomeration gewährleisten. Es handelt sich um ein Instrument zur Förderung des Langsamverkehrs. Eine besondere kantonale Gesetzgebung wird dazu ausgearbeitet.

3. Berücksichtigung der Prinzipien der NFA II (Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden)

Der vorliegende Entwurf des kantonalen Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs steht im Zeichen einer gründlichen Entflechtung der Aufgaben und der Neugestaltung des Finanzausgleichs zwischen Kanton und Gemeinden (NFA II). Die Aufgaben werden klar verteilt: die Gemeinden werden mit den gesetzlichen Aufgaben betraut, der Staat übernimmt lediglich die Ausarbeitung von Leitbildern, die Plangenehmigungsverfahren und punktuelle Beitragsleistungen.

In Anwendung des Grundsatzes der institutionellen Kongruenz liegen die Entscheidungsverantwortung, die Finanzierung und der Nutzen einer Aufgabe bei ein und derselben Behörde. Die einzige Ausnahme bildet die kantonale Radwanderroute Oberwald – St-Gingolph, für welche eine besondere Aufgabenverteilung und Finanzierung vorgesehen ist (vgl. Kommentare zu den Art. 3 bzw. 14).

Die Analyse „objet 301 (SFP)“ betreffend Wanderewege, welche bei 13 Pilot-Gemeinden durchgeführt wurde und bei welcher schliesslich 11 Gemeinden geantwortet haben ergab, dass 1 Gemeinde dies als reine Gemeindeaufgabe betrachtet, 3 Gemeinden als wesentliche Gemeindeaufgabe, 5 Gemeinden sahen es als gemeinschaftliche Aufgabe von Kanton und Gemeinde an und 2 Gemeinden waren der Ansicht, dass es sich um eine grundsätzlich kantonale Aufgabe handelt. Somit lässt sich aus dieser Evaluierung schliessen, dass die Aufgabenverteilung für die Wanderwege von den Gemeinden unterschiedlich betrachtet werden. Diesem Resultat wurde im Rahmen der Erarbeitung dieses Gesetzes Rechnung getragen, insbesondere im Zusammenhang mit der Aufgabenverteilung, aber auch bei der Finanzierung und der Subventionierung der verschiedenen Arten der Freizeitverkehrswege (vgl. Kommentar zu Art. 3 und 14).

4. Kommentare zu den einzelnen Artikeln

Der Gesetzesentwurf ist in vier Titel gegliedert. Im ersten sind die allgemeinen Bestimmungen enthalten (Zweck, Geltungsbereich, Zuständigkeiten und Koordination), der zweite handelt von den Genehmigungsverfahren, den Aufgaben und Pflichten sowie der Finanzierung, der dritte umfasst das Verfahren und die Strafbestimmungen und der vierte enthält die Schlussbestimmungen (Vollzug, Änderungen, Übergangsbestimmungen).

1. Titel: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Zweck

Im ersten Artikel wird der Zweck des Gesetzes genannt und dessen Gegenstand bestimmt, welcher namentlich in den Wegen des Freizeitverkehrs und den dazugehörigen Bauwerken besteht. Der Artikel begründet ebenfalls ein allgemeingültiges öffentliches Durchgangsrecht, damit die Wegbenutzung überhaupt ermöglicht wird. Durch den Verweis auf die Bestimmungen des Strassengesetzes (StrG) kann in allfälligen Enteignungsverfahren auf die Vorschriften dieses Gesetzes und auf die in diesem Bereich gängige Praxis (Verfahren, Unterlagen, öffentliche Auflage, usw.) zurückgegriffen werden.

Artikel 2 Geltungsbereich

Betreffend den Geltungsbereich sei an dieser Stelle auf „2. Geltungsbereich und Unterscheidung zum Langsamverkehr und zu den Agglomerationsprojekten“ verwiesen.

Das Gesetz ist nur auf die Wege des Freizeitverkehrs anwendbar, welche vom Staatsrat genehmigt worden sind. Folglich werden nicht alle Wege, und schon gar nicht alle Trottoirs, von diesem Gesetzesentwurf geregelt, sondern ausschliesslich Wege, die offiziell genehmigt worden sind.

Abs. 3 ist eine nicht abschliessende Liste der Wege des Freizeitverkehrs. Die Liste geht auf die am weitesten verbreiteten Freizeitaktivitäten ein – die im Übrigen auch Gegenstand der parlamentarischen Vorstösse waren - und nennt ausdrücklich die folgenden Wege:

- Die Wege, welche zum Netz der Fuss- und Wanderwege gehören (so wie sie vom Bundesgesetz und vom heutigen Kantonsgesetz geregelt werden). Hierzu sei noch erwähnt, dass Alpinwanderrouen (anspruchsvolle Routen, die durch wegloses Gelände führen, durch Schneefelder, Gletscher, steinige Abhänge / Kennzeichnung weiss-blau-weiss) nicht Gegenstand dieses Gesetzes sind.
- Fahrradrouten (dies sind namentlich Radwege und Radstreifen, vgl. Art. 3 StrG)
- Mountainbike-Pisten, zu welchen auch die Mountainbike-Abfahrtsstrecken (Downhill-Pisten) gehören. Dadurch müssen diese Pisten nicht mehr unter die Bestimmungen des Strassengesetzes gestellt werden, wie dies in den vergangenen Jahren bei einigen Pisten der Fall war. Im Übrigen muss hier angemerkt werden, dass die Mountainbike-Pisten, wenn sie in einem klar umrissenen Gebiet (Cross-Pisten) angelegt werden, einer raumplanerischen Massnahme bedürfen („Zone zur Ausübung von Sport und Erholung“ gemäss Art. 25 des Gesetzes zur Ausführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung).
- Die Routen des Winterwanderns mit oder ohne Schneeschuhe, einschliesslich der Langlaufloipen. Es ist deshalb wichtig, diese Routen ebenfalls unter das Gesetz zu stellen, weil so ihre Auswirkungen auf die Natur und die Wildtiere besser kontrolliert und die Naturgefahren bei der Planung der Wege besser berücksichtigt werden können.

Die Aufzählung ist nicht abschliessend, damit weitere Arten der Fortbewegung, die eines Tages eventuell in Mode kommen könnten, nicht ausgeschlossen werden (z.B. Roller-Skates, Lasttier-Reiten, usw.).

Artikel 3 Zuständigkeit

Die für die Raumplanung zuständige Dienststelle (derzeit die Dienststelle für Raumentwicklung) ist mit der Ausarbeitung der generellen Konzepten beauftragt. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der anderen kantonalen Dienststellen werden im Ausführungsreglement näher bestimmt.

Genau wie im heutigen Gesetz ist es die alleinige Sache der Gemeinden, die gesetzlichen Aufgaben auszuführen, mit Ausnahme der kantonalen Radwanderoute Oberwald—St-Gingolph.

Für diese Radwanderroute (vgl. Art. 9bis StrG) ist der Kanton für die Planung, Anlage, die Kennzeichnung, den Unterhalt und den Erhalt verantwortlich. Ausserdem kann der Kanton den Unterhalt gemäss der Gesetzgebung über den Wasserbau (vgl. Art. 11 kWBV) übertragen. Diese Zuständigkeiten sind von den Finanzierungsregeln für die kantonale Radwanderroute zu unterscheiden (vgl. Art. 15).

Artikel 4 Koordination und Zusammenarbeit

Bei der Erfüllung der Aufgaben ist es angebracht, die Interessen aller Beteiligten zu berücksichtigen. Dokumente, die vom Bund, dem Kanton sowie den Nachbarkantonen und Nachbarländern bereits erstellt wurden, sind zu berücksichtigen, und eine Zusammenarbeit der Behörden ist zu fördern.

2. Titel Plangenehmigung, Aufgaben und Pflichten, Finanzierung

1. Kapitel: Plangenehmigung

Artikel 5 bis 8 Öffentliche Auflage, Behandlung der Einsprachen, Genehmigungsentscheid

Diese Artikel übernehmen die Bestimmungen des bestehenden Gesetzes nahezu vollständig.

In Art. 5 Abs. 2 wird in Bezug auf Form und Inhalt der Pläne und Unterlagen auf das Vollzugsreglement verwiesen, welches die Einzelheiten des Vollzugs bestimmt. Artikel 5 Abs. 3 hält den Vorbehalt der Spezialgesetzgebung fest. Wenn zum Bau einer Strasse ein Radweg gehört, so ist das anzuwendende Verfahren für dieses Bauwerk jenes des StrG. Genau das Gleiche gilt für andere Bestimmungen von Spezialgesetzen, insbesondere jene des Forstwesens.

Um die Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen, werden diese koordiniert, damit immer nur eine Behörde über sämtliche erforderlichen Bewilligungen, die für das Projekt benötigt werden, entscheidet. Somit erfolgt bei einem Bauwerk, das zu einem Weg des Freizeitverkehrs gehört, oder bei einem Bewilligungsgesuch gemäss einer Spezialgesetzgebung die öffentliche Auflage gleichzeitig (Art. 5. Abs. 3), und der Staatsrat fällt einen Gesamtentscheid (Art. 8 Abs. 2). Dadurch wird das Koordinationsprinzip gewahrt. Damit ist der Staatsrat die alleinige Behörde, welche die Wege und die dazugehörigen Bauten genehmigen kann. Die Baubehörden (Art. 2 Baugesetz) haben nicht über solche Bauten zu befinden, sie können jedoch zu einer Anhörung hinzugezogen werden.

2.Kapitel: Aufgaben und Pflichten

Artikel 9 Leistung der öffentlichen Körperschaften

Hier wird festgehalten, dass der unentgeltliche Durchgang nur gewährt werden muss, wenn der Durchgang der Wege des Freizeitverkehrs mit der Beschaffenheit des Bodens zu vereinbaren ist. Eine solche Vereinbarkeit ist grundsätzlich nicht gegeben, wenn ein Fussweg über einen längeren Streckenabschnitt auf einer Strasse geführt wird.

Artikel 10 Freie Begehbarkeit und polizeiliche Massnahmen

Neu ist der zweite Absatz zu den Verfügungen. Es sind dies die Einstellung der Bauarbeiten und zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands.

Artikel 11 Überlagerung und Kreuzung unterschiedlicher Verkehrswege

Damit eine ausreichende Sicherheit gewährleistet werden kann, sollte die Überlagerung unterschiedlicher Wegnetze (z. Bsp. Fuss- und Wanderwege und Mountainbike-Pisten) möglichst vermieden und bei Kreuzungen besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden.

Artikel 12 **Vortrittsregelung auf Fuss- und Wanderwegen**

Auf Fuss- und Wanderwegen haben Fussgänger den Vortritt, insbesondere gegenüber Mountainbike-Fahrern.

Artikel 13 **Ersatz**

Wenn Verkehrswege aufgehoben werden, so hat derjenige, der dies veranlasst, im Bedarfsfall für Ersatz zu sorgen. Die für die Fuss- und Wanderwege geltenden Grundsätze werden in diesem Fall sinngemäss angewandt (Botschaft des Bundesrates vom 26. September 1983 zum FWG, BBl 1983 IV, S. 10 ff; vgl. Entwurf Vollzugshilfe „Ersatzpflicht für Wanderwege“ vom 11.8.2010).

3. Kapitel: **Finanzierung**

Artikel 14 **Finanzierung; Kantonsbeiträge**

Grundsätzlich kommen, mit Ausnahme der kantonalen Radwanderoute, die Standortgemeinden für die Finanzierung auf.

Für die kantonale Radwanderoute wird unter Berücksichtigung der heutigen Praxis ein angepasstes Finanzierungsmodell vorgeschlagen, demzufolge der Kanton sozusagen für die gesamte Finanzierung aufkommt und der Restbetrag von den Walliser Gemeinden gemeinschaftlich getragen wird:

- Bau: auf Grundeigentum des Kantons finanziert der Kanton zu 75% und die Gemeinschaft der Walliser Gemeinden zu 25% // auf Grundeigentum der Gemeinde finanziert der Kanton zu 100%.
- Unterhalt: auf Grundeigentum des Kantons und auf Grundeigentum der Gemeinden finanziert der Kanton zu 75% und die Gemeinschaft der Walliser Gemeinden zu 25%, wobei auf Grundeigentum der Gemeinden von Seiten des Kantons nur die zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der besagten Radwanderoute übernommen werden.
- Kennzeichnung: Der Kanton finanziert zu 75%, die Gemeinschaft der Gemeinden zu 25%.

Diese Verteilung entspricht derjenigen des Strassengesetzes. Der einzige Unterschied liegt darin, dass den Kanton für Bauten auf Grundeigentum der Gemeinden die gesamten Kosten übernimmt, weil er in diesem Fall Arbeiten auf Parzellen durchführen muss, die im Eigentum der Gemeinde bleiben.

Die Förderung und die Regularisierung der Wege des Freizeitverkehrs rechtfertigen eine Subventionierung zugunsten der Gemeinden. Betreffend das Hauptwanderwegnetz sei hierbei daran erinnert, dass der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 17. Juni 2010 die Motion 5.016 vom 16. Juni 2009 betreffend die Erhöhung der Gemeindesubventionen für Fuss- und Wanderwege gutgeheissen und somit den Subventionssatz von 10 – 40% auf 40 – 60% angehoben hat. Der Gesetzesentwurf schlägt nun vor, einen einheitlichen Subventionssatz von 50% zu verwenden, dies damit die veralteten Kriterien, wie das allgemeine Interesse, die Gesamtkosten oder auch die Finanzkraft der Gemeinden, nicht länger berücksichtigt werden müssen und damit die Anforderungen der NFA II eingehalten werden können. Für die anderen Arten der Verkehrswege beträgt der Einheitssatz 20% unter der Voraussetzung dass es sich um eine Route von kantonaler oder regionaler Bedeutung handelt. Der tiefere Subventionssatz rechtfertigt sich durch die übergeordnete Bedeutung, welche das Wanderwegnetz gegenüber den anderen Wegnetzen für den Kanton hat. Dazu ist noch zu sagen, dass nur das Hauptwanderwegnetz subventioniert wird, unter Ausklammerung des Nebenwanderwegnetzes und des Fusswegnetzes. Im Falle der Mountainbike-Abfahrtsstrecken sind Subventionszahlungen nicht zu rechtfertigen, zumal diese meistens private Trägerschaften haben (Bergbahnen, Vereine) und nur einem begrenzten Kreis von Benutzern offen stehen. Die Kennzeichnung gewisser Wege des Freizeitverkehrs (Schneeschuhwanderungen, Langlauf, usw.) erfolgt nicht einheitlich in einer offiziell genormten Form (anerkannte VSS-Normen) und wird somit noch nicht subventioniert. Eine zukünftige Subventionierung ist jedoch nicht ausgeschlossen, vorausgesetzt dass eine anerkannte und einheitliche Kennzeichnung für diese Wege des Freizeitverkehrs besteht (vgl. namentlich Empfehlungen zu Signalisation wandernaher Angebote, Schweizer Wanderwege in Zusammenarbeit mit SchweizMobil).

Artikel 15 **Vorbehalt des Subventionsgesetzes**

Es gilt, den Vorbehalt des kantonalen Subventionsgesetzes zu beachten.

3. Titel Strafen und Verfahren

Artikel 16 Verfahren

Darüber hinaus sind die Bestimmungen des Gesetzes über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege anwendbar (Verwaltungsverfahren und Verwaltungsstrafverfahren).

Artikel 17 Strafbestimmungen

Um einen geordneten Betrieb auf den Wegnetzen des Freizeitverkehrs zu gewährleisten, müssen die zuständigen Behörden mit geeigneten Mitteln zur Abschreckung, wie der Verhängung von Bussen für Zuwiderhandlungen, ausgestattet werden. Auf kantonaler Ebene ist der jeweilige, mit der Verfahrenskoordination beauftragte Rechtsdienst für die Ahndung von Verstössen zuständig. Das Vollzugsreglement führt diese Zuständigkeit näher aus.

4. Titel Schlussbestimmungen

Artikel 18 Vollzug

Im Vollzugsreglement zum Gesetz können alle Einzelheiten (Verfahren, Unterlagen, Zuständigkeiten, usw.) festgelegt werden.

Artikel 19 Gesetzesänderungen und -aufhebungen

Dieser Gesetzesentwurf ersetzt das heutige Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 27. Januar 1988 (AGFWG). Sein Inkrafttreten bedingt auch eine Änderung des Strassengesetzes zur Sicherstellung der rechtlichen Übereinstimmung.

Artikel 20 Übergangsbestimmungen

Damit eine ordnungsgemässe Koordination und eine gebührende Berücksichtigung der vorhandenen Interessen gewährleistet werden kann, müssen alle Wege des Freizeitverkehrs einem offiziellen Genehmigungsverfahren unterstellt werden.

Sämtliche Wege des Freizeitverkehrs unterliegen den Anforderungen dieses Gesetzes. Unter Vorbehalt der besonderen Regelungen in Absatz 3 muss für alle Wege des Freizeitverkehrs innerhalb von fünf Jahren seit Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Dieser Grundsatz rechtfertigt sich durch die Tatsache, dass es absolut unerlässlich ist, im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens die unterschiedlichen Interessen (Natur, Fauna, usw.) abzuwägen und darüber hinaus eine Einschätzung der Risiken hinsichtlich der Naturgefahren vorzunehmen.

Für die folgenden Verkehrswege wird vorgeschlagen:

- a) Fuss- und Wanderwege: Plangenehmigungen, die gemäss der Gesetzgebung über Fuss- und Wanderwege erteilt wurden, sind anerkannt.
- b) Fahrradrouten: Für gewisse Radwege und -streifen wurde durch die für die Strassensignalisation zuständige kantonale Behörde eine Genehmigung erteilt (insbesondere für die Routen von SchweizMobil). Die verschiedenen Interessen, insbesondere die Sicherheitsaspekte in Zusammenhang mit dem Automobilverkehr, wurden bereits erwogen, darüber hinaus kann eine Auswirkung auf Natur, Landschaft und Fauna so gut wie ausgeschlossen werden. Daher wäre es unverhältnismässig, diese Radanlagen erneut einem Verfahren zu unterziehen. Es wird demnach vorgeschlagen, diese Radwege und -streifen ohne weiteres zu anerkennen.
- c) Mountainbike-Pisten: Für gewisse Mountainbike-Abfahrtsstrecken wurde durch den Staatsrat nach dem Strassengesetz eine Genehmigung erteilt. In diesem Rahmen wurden diese Pisten durch die betreffenden Dienststellen (insbesondere der Dienststelle für Wald und Landschaft, der Dienststelle für Raumentwicklung, der Dienststelle für Umweltschutz und der Dienststelle für Jagd, Fischerei und Wildtiere) eingehend geprüft. Es wäre daher unverhältnismässig, diese Pisten erneut einem Verfahren zu unterziehen.

Bei allen übrigen Mountainbike-Pisten jedoch, insbesondere jener, die über eine Genehmigung der kantonalen Behörde für Strassensignalisation verfügen, wurde keine eingehende Prüfung durch die kantonalen Fachstellen unternommen. Zudem könnte ihre Auswirkung auf Wald, Landschaft und Fauna beträchtlich sein. Aus diesem Grund werden die Gemeinden bei sämtlichen Mountainbike-Pisten, mit Ausnahme der Mountainbike-Abfahrtspisten, die bereits gemäss dem Strassengesetz genehmigt worden sind, ein Genehmigungsverfahren durchführen, damit gegebenenfalls illegale Situationen bereinigt und alle Interessen gebührend gewürdigt werden können.

d) Roller-Skate-Pisten: Für gewisse Roller-Skate-Pisten wurde eine Genehmigung durch die für die Strassensignalisation zuständige kantonale Behörde erteilt (insbesondere für die Routen von SchweizMobil). Die verschiedenen Interessen, insbesondere die Sicherheitsaspekte in Zusammenhang mit dem Automobilverkehr, wurden bereits erwogen, darüber hinaus kann eine Auswirkung auf Natur, Landschaft oder Fauna so gut wie ausgeschlossen werden. Daher wäre es unverhältnismässig, diese Wege erneut einem Verfahren zu unterziehen. Es wird demnach vorgeschlagen, die Roller-Skate-Pisten ohne weiteres zu anerkennen.

Es ist zu betonen, dass durch die Durchführung von Genehmigungsverfahren für Wege des Freizeitverkehrs der Gemeinde Kosten entstehen können. Die Genehmigung einer Route ist aber Voraussetzung für den Erhalt kantonalen Beitragszahlungen.

Artikel 21 Inkrafttreten

Der Entwurf des neuen Gesetzes ist dem fakultativen Referendum unterstellt, da es sich nicht um ein einfaches Gesetz zur Ausführung von Bundesrecht im Sinne von Art. 42 Abs. 2 der Kantonsverfassung handelt. Der Staatsrat bestimmt gemäss Artikel 58 der Kantonsverfassung den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes und dessen Vollzugsreglements.

5. EU-Verträglichkeit

Der betroffene Rechtsbereich dürfte von EU-Recht nicht tangiert werden. Daher kann der vorliegende Gesetzesentwurf, der sich innerhalb des vom Bund vorgegebenen Rahmens bewegt, als EU-verträglich betrachtet werden.

6. Finanzielle und personelle Auswirkungen

Eine Annahme des Entwurfs zum Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs wird auch finanzielle Auswirkungen haben, sei es im Bereich der Subventionierung (6.1) oder im Hinblick auf das in diesem Bereich einzusetzende Personal (6.2).

6.1. Subventionierung

Es gilt zu unterscheiden zwischen Subventionen, die den Gemeinden für bestimmte Arbeiten zu Teil werden (6.1.1), und Zahlungen, die privaten Fachorganisationen entrichtet werden (6.1.2).

6.1.1 Subventionierung der Gemeinden

Es ist vorgesehen, dass der Kanton den Gemeinden für Arbeiten im Zusammenhang mit der Erstellung der Pläne, der Anlage, der Instandstellung sowie der Verbesserung und der Kennzeichnung Beiträge entrichtet. An den laufenden Unterhalt werden jedoch keine Beiträge geleistet (Art. 15 Abs. 3). Der Subventionssatz beträgt 50% für das Hauptwanderwegnetz und 20% für die anderen Wegarten des Freizeitverkehrs von regionaler oder kantonaler Bedeutung.

Der jährliche Subventionsbeitrag an die Gemeinden kann unter Berücksichtigung der Subventionsbeiträge bei den Wegen des Freizeitverkehrs nach dem neuen Gesetz wie folgt berechnet werden:

1) *Wanderwege*

Im Jahre 2008 wurden die Wanderwege mit einem Betrag von Fr. 390'470.- subventioniert. Im Jahre 2009 betrug der Subventionsbetrag Fr. 560.270.- und im Budget für das Jahr 2010 ist ein Betrag von Fr. 800'000.- vorgesehen. Aufgrund dieser Gegebenheiten dürfte sich das Volumen für den Aufwand in den nächsten Jahren im Bereich von Fr. 1'700'000.- bewegen. Damit müsste man beim vorgesehenen Subventionssatz von 50% mit einem Subventionsbeitrag von rund Fr. 850'000.- rechnen. Es ist zu beachten, dass für das Nebenwanderwegnetz und das Fusswegnetz keine Subventionen entrichtet werden.

2) *andere Wege des Freizeitverkehrs*

Die Berechnung der Subventionsbeiträge für die anderen Wege des Freizeitverkehrs ist schwieriger, zumal es weder historische Vergleichswerte noch Vergleichsmöglichkeiten mit anderen Kantonen gibt. Folgende Überlegungen ergeben jedoch einen Ansatz für deren Berechnung:

- *Fahrradrouten und Rollerskatepisten:* Die Kosten für die Gemeinden sind hier gering, zumal die Genehmigungen der kantonalen Kommission für Strassensignalisation anerkannt werden. Demzufolge braucht es kein neues Verfahren. Zudem waren die bereits genehmigten Wege des Freizeitverkehrs schon Gegenstand einer Planung und sind bereits gekennzeichnet. Da sich diese Routen ohnehin auf bereits bestehenden Strassen befinden, entstehen somit keine speziellen Baukosten. Somit dürften Fahrradrouten und Rollerskatepisten für die Gemeinden insgesamt sehr wenig Mehrkosten verursachen.
- *Mountainbike-Pisten:* In diesem Bereich dürften die Kosten für die Gemeinden zu deren Genehmigung stärker ins Gewicht fallen. Aktuell sind erst einige wenige Mountainbike-Pisten nach Strassengesetzgebung genehmigt worden. Nur diese bereits genehmigten Mountainbike-Pisten müssen keinem neuen Genehmigungsverfahren mehr unterzogen werden. Für alle anderen Mountainbike-Pisten braucht es jedoch eine kontrollierte Planung, weiter müssen Pläne erstellt und anschliessend der zuständigen Behörde zur Genehmigung unterbreitet werden. Zudem muss möglicherweise die Kennzeichnung angepasst werden. Es ist offensichtlich, dass jegliche Art von Anpassungsarbeiten allfälliger bereits bestehender illegaler Pisten nicht subventioniert werden. Von Seiten des Kantons werden somit im Wesentlichen die Planungsarbeiten, die Erstellung der Pläne und die Kennzeichnung der Wege subventioniert. Allfällige Beiträge für Bauwerke im Zusammenhang mit den Pisten (Fussgängerbrücken, etc.) sind im Moment nur schwer zu beziffern, zumal dies jeweils von der lokalen Situation abhängt. Unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte der verschiedenen bereits aktiven Fachorganisationen in diesem Bereich (Valrando, TCS, SchweizMobil), ist bei einer neu zu erstellenden Mountainbike-Piste mit einem Betrag von Fr. 300.- bis Fr. 600.- pro Kilometer zu rechnen; in diesem Betrag sind die administrativen Kosten (Dossier, Auflage), Kennzeichnungsmaterial sowie der Arbeitsaufwand enthalten. Im Kanton Wallis bestehen aktuell schon mehr als 3'000 km an Mountainbike-Pisten (homologiert/markiert oder nicht homologiert/markiert). Es ist weiter zu erwähnen, dass der Zustand dieser Pisten, die notwendigen Anpassungsarbeiten und die lokalen Gegebenheiten sich von einer Gemeinde zur anderen enorm unterscheiden.
- *Routen für Winterwanderungen mit oder ohne Schneeschuhe sowie Langlaufloipen:* Den Gemeinden entstehen Kosten, damit diese doch zahlreichen Routen des Freizeitverkehrs formell genehmigt werden können (vgl. www.wallistourismus.ch, www.sentiers-raquette.ch, www.skidfond.ch und www.langlauf.ch). Deshalb müssen die Gemeinden die Wege des Freizeitverkehrs planen, sodann Pläne erstellen und diese zur Genehmigung der zuständigen Behörde übermitteln. Eine Subventionierung der Kennzeichnung dieser Wege des Freizeitverkehrs ist bisher nicht vorgesehen (vgl. Kommentar zu Art. 14). Es ist aber zu erwähnen, dass im Langlaufsport wo Langläufer ja gewöhnlich einen Betrag für die Benützung der Loipen zu bezahlen haben (Tageskarte, Pauschale...), in gewisser Weise die anfallenden Kosten für diese Art des Freizeitverkehrs bereits durch diese Einnahmen gedeckt werden.
- *andere Routen des Freizeitverkehr :* Die Aufzählung in Art. 2 des Gesetzes ist nicht abschliessend. Somit ist es möglich, dass in Zukunft noch andere Arten von Freizeitverkehr entstehen.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die den Gemeinden entstehenden Kosten zu einem grossen Teil für den Aufwand im Zusammenhang mit den Mountainbike-Pisten, den Routen für Winterwanderungen sowie den Langlaufloipen entstehen (jeweils Kontrolle der Planung, Vorbereitung

der Pläne zwecks Unterbreitung zur Plangenehmigung sowie evtl. Genehmigung der Kennzeichnung). Für diese Arbeiten gewährt der Kanton eine Subventionierung von 20% für Routen des Freizeitverkehrs von kantonaler oder regionaler Bedeutung. In Anbetracht der soeben dargelegten Argumente, insbesondere der Schätzung betreffend Wanderwege sowie des vorgesehenen Subventionierungssatzes von 20% für die anderen Wege des Freizeitverkehrs, dürfte für den Kanton in diesem Bereich ein Betrag im Rahmen von Fr. 1'150'000.- anfallen. Es ist jedoch zu erwähnen, dass die tatsächlichen Kosten vom genannten Betrag abweichen können, zumal die verschiedenen Arbeiten im Zusammenhang mit Freizeitverkehr eine neue Art von Aufwand darstellen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass für den Freizeitverkehr betreffend Wanderwege mit einem jährlichen Subventionierungsbetrag in der Grössenordnung von Fr. 850'000.- zu rechnen ist und dass der jährliche Subventionierungsbetrag für die anderen Arten des Freizeitverkehrs (Fahrradrouten, Mountainbike-Pisten, Winterwanderwege) auf ca. Fr. 1'150'000.- geschätzt werden kann. Demzufolge ist von Seiten des Kantons von einem jährlichen Gesamtsubventionierungsbetrag von rund Fr. 2'000'000.- auszugehen.

6.1.2. Subventionierung für die privaten Fachorganisationen

Der Kanton kann privaten Fachorganisationen, namentlich der Walliser Vereinigung für Wanderwege, Subventionen ausrichten (Art. 14 Abs. 5). Momentan entrichtet der Kanton einen Betrag von Fr. 150'000.- an die genannte Vereinigung für deren Aufwand im Bereich der Fuss- und Wanderwege.

Allerdings ist in Anbetracht der Ausweitung des Aufgabenbereichs der privaten Fachorganisationen auch auf die anderen Arten des Freizeitverkehrs ein höherer Subventionsbeitrag für diese Organisationen vorzusehen. Um diesen zusätzlichen Subventionsbetrag abschätzen zu können, sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen: Zunächst ist anzumerken, dass der Subventionsbeitrag sich nach wie vor auf den Bereich Fuss- und Wanderwege konzentrieren soll (vgl. den Unterschied des Subventionierungssatzes von 50 % für die Wanderwege und von 20% für die anderen Wege des Freizeitverkehrs). Zudem ist zu berücksichtigen, dass einerseits manche bisherigen anerkannten Wege auch nach diesem Gesetz ohne erneutes Genehmigungsverfahren anerkannt werden können (vgl. Art. 20 Abs. 3) und andererseits für andere Arten des Freizeitverkehrs die Planungsarbeiten sowie in einem gewissen Mass die Kennzeichnung der Wege ziemlich fortgeschritten sind.

In Anbetracht dieser Tatsachen scheint ein zusätzlicher Betrag in der Höhe von Fr. 150'000.- (Total: Fr. 300'000.-) für die privaten Fachorganisationen angemessen.

6.2. Auswirkungen auf das Personal der kantonalen Verwaltung

Die Annahme des Gesetzes bedeutet auch einen Mehraufwand für die verschiedenen involvierten kantonalen Dienststellen:

1) Dienststelle für Raumentwicklung

Die Auswirkungen bezüglich Arbeitsaufwand wurden bereits im Zusammenhang mit den Genehmigungen von Wanderwegnetzen zu Beginn der 90er Jahre evaluiert. Der Aufwand dürfte im ersten Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes etwas ansteigen (Genehmigung der Freizeitverkehrswege, Eintragung der Freizeitverkehrswege, planerische Massnahmen), zu Beginn um ca. 0.2 VZS, sich dann nach einigen Jahren aber im Bereich 0.1 VZS einpendeln.

2) Dienststelle für Strassen- und Flussbau

Auch für diese Dienststelle ist mit einem Mehraufwand von 0.2 VZS zu rechnen. Dies aufgrund des Aufwands im Zusammenhang mit den zu erstellenden Vormeinungen für die anfallenden Dossiers (Strassen, Flussbau, Geologie, Kennzeichnung der Wege, Kantonale Kommission für Strassensignalisation), Subventionierungen, Koordinationsitzungen, Verbindung zu SchweizMobil sowie eventuelle Änderungen auf der kantonale Radwanderroute.

3) Dienststelle für Wald und Landschaft

Aufgrund des Anstiegs der verschiedenen Arten von Freizeitverkehrswegen sowie der Mehraufgaben welche für die besagte Dienststelle damit einhergehen (Vormeinung, Anpassungsarbeiten im Zusammenhang mit der aktuellen Situation, zusätzliche Subventionierungen) rechnet die DWL, dass das Budget um Fr. 100'000.- zu erhöhen ist. Das beinhaltet auch die externen Mandate, welche an private Fachorganisationen wie Valrando vergeben werden.

4) Verwaltungs- und Rechtsdienst des DVBU

Der Verwaltungs- und Rechtsdienst hat die Koordination der verschiedenen Projekte sicherzustellen und den Gemeinden beratend zur Seite stehen. Dabei ist man insbesondere dafür verantwortlich, dass die von den Gemeinden übermittelten Dossiers bearbeitet bzw. dass die involvierten Dienststellen konsultiert werden. Ausserdem ist man damit beauftragt, den jeweiligen Staatsratsentscheid vorzubereiten. Aufgrund des Anstiegs der verschiedenen Arten von Freizeitverkehrswegen sowie dem erhöhten Informationsbedarf von Seiten der Gemeinden, rechnet der Verwaltungs- und Rechtsdienst mit einem Mehraufwand von 0.2 VZS.

Somit können die finanziellen Auswirkungen auf die Verwaltung auf ca. Fr. 160'000.- beziffert werden, davon ca. 0.6 VZS (ca. Fr. 60'000.--) für die verschiedenen Dienststellen und ein Betrag von ca. Fr. 100'000.- für die extern zu vergebenden Arbeiten an private Fachorganisationen durch die Dienststelle für Wald und Landschaft.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die finanziellen Auswirkungen (Mehraufwand) im Rahmen des vorliegenden Gesetz auf ca. Fr. 1'460'000.- geschätzt werden (Fr. 1'150'000.- für Subventionsmassnahmen der Freizeitverkehrswege, Fr. 150'000.- für Subventionsmassnahmen für die spezialisierten privaten Fachorganisationen, Fr. 160'000.- für den personellen Arbeitsaufwand). Es ist weiter zu erwähnen, dass abgesehen von den Personalkosten aktuell bereits ein Betrag von Fr. 1'000'000.- für die Wanderwegnetze aufgewendet wird (Fr. 850'000.- für die Subventionierung der Wege, Fr. 150'000 für die Subventionierung der privaten Fachorganisationen).