



---

# GEWÄSSERRAUM

---

## MODULARE ARBEITSHILFE ZUR FESTLEGUNG UND NUTZUNG DES GEWÄSSERRAUMS IN DER SCHWEIZ



## **IMPRESSUM**

### **Herausgeber**

Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)  
Konferenz kantonaler Landwirtschaftsdirektoren (LDK)  
Bundesamt für Umwelt (BAFU)  
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)  
Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)

### **Zitierung**

BPUK, LDK, BAFU, ARE, BLW (Hrsg.) 2019: Gewässerraum. Modulare Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz.

### **Titelbild**

Wöschhüslibach in Burgdorf (Foto: Jörg Wetzel, georegio ag)

PDF-Download (eine gedruckte Fassung liegt nicht vor)

<https://www.bpuk.ch/de/bpuk/dokumentation/merkblaetter/arbeitshilfe-gewaesserraum/>

Diese Publikation ist auch in französischer Sprache verfügbar.

©BPUK, LDK, BAFU, ARE, BLW 2019

## LISTE DER BEISPIELE

MODUL	NR.	BEISPIEL
<b>1</b>	1	Dicht überbaut – Gemeinde Rüschlikon (ZH)
	2	Nicht dicht überbaut – Gemeinde Freienbach (SZ)
	3	Nicht dicht überbaut – Gemeinde Dagmersellen (LU)
	4	Nicht dicht überbaut – Gemeinde Oberrüti (AG)
	5	Dicht überbaut – Vorgehen im Kanton Graubünden
	6	Dicht überbaut – Indizienliste zur Beurteilung im Kanton Zürich
	7	Interessenabwägung im Rahmen der Erteilung einer Ausnahmegewilligung
<b>2</b>	8	Bestimmen der natürlichen Gerinnesohlenbreite
	9	Handhabung des Gewässerraumes in Auen in acht befragten Kantonen
	10	Anpassung Gewässerraum an bauliche Gegebenheiten – Kanton Graubünden
	11	Anpassung Gewässerraum an bauliche Gegebenheiten – Kanton Bern
	12	Gewässerraum für zukünftigen Gewässerverlauf
	13	Begründungen für den Verzicht auf die Festlegung von Gewässerräumen – Kanton Bern
	14	Information und Mitwirkung - Anhörung der betroffenen Kreise – Kantone Obwalden und Bern
	15	Koordination zwischen angrenzenden Gemeinden/Kantonen – Kantone Nid- und Obwalden
	16	Umsetzungsmöglichkeiten zur grundeigentümergebundenen Festlegung des Gewässerraums und Darstellung im Plan – Kanton Bern
	17	Unterschiedliche Verfahren zur Festlegung des Gewässerraums – Kanton Zürich
	18	Unterschiedliche Verfahren zur Festlegung des Gewässerraums – Kanton Obwalden
	19	Festlegung im Rahmen von Hochwasserschutzprojekten – Kanton Graubünden
<b>3.1</b>	20	Umgang mit landwirtschaftlichen Zäunen und Weideunterständen aus Sicht Gewässerraum – Kanton Aargau
<b>3.2</b>	21	Ausnahmen für einzelne unüberbaute Parzellen
	22	Kommunikation mit Merkblättern – Kanton Aargau
	23	Kommunikation mit Merkblättern – Kanton Genf
<b>3.3</b>	24	Umgang mit Dauerkulturen (Reben) – Kanton Wallis
	25	Umgang mit Anlagen und Dauerkulturen – Kanton Aargau
	26	Landwirtschaftliche Spur- und Kieswege
	27	Markierung im Feld – Kantone Aargau und Basel-Landschaft
<b>3.4</b>	28	Erweiterungen im Rahmen Bestandesschutz
	29	Freizeitverkehrsweg – Kanton Zürich
	30	Alltagsverkehrsweg – Kanton Bern
	31	Umgang mit Wegen im Gewässerraum – Kanton Zürich

## VERWENDETE GRUNDLAGEN

Die Ausführungen der Arbeitshilfe Gewässerraum stützen sich primär auf folgende Publikationen und Grundlagen ab:

- Parlamentarische Initiative «Schutz und Nutzung der Gewässer» (07.492), Bericht der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates vom 12. August 2008.  
<https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2008/8043.pdf>
- Erläuternder Bericht vom 20. April 2011 zur Parlamentarischen Initiative «Schutz und Nutzung der Gewässer» (07.492) – Änderung der Gewässerschutz-, Wasserbau-, Energie- und Fischereiverordnung.  
<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/22911.pdf>
- BPUK, BAFU, ARE, 2013; Gewässerraum im Siedlungsgebiet. Merkblatt vom 18. Januar 2013 zur Anwendung des Begriffs «dicht überbaute Gebiete» der GSchV (am 1. Mai 2017 zurückgezogen)
- BPUK, LDK, BAFU, BLW, ARE, 2014; Gewässerraum und Landwirtschaft. Merkblatt vom 20. Mai 2014 «Gewässerraum und Landwirtschaft» (am 1. Mai 2017 zurückgezogen)
- Erläuternder Bericht vom 12. Oktober 2015 zur Änderung der Gewässerschutzverordnung.  
<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/41551.pdf>
- Erläuternder Bericht vom 22. März 2017 zur Änderung der Gewässerschutzverordnung, Verordnungspaket Umwelt Frühling 2017.  
<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/47595.pdf>
- Verschiedene Bundesgerichtsentscheide im Zusammenhang mit dem Gewässerraum
- Unterlagen und Protokolle aus verschiedenen Kantonsworkshops und Sitzungen der BPUK-Plattform Gewässerraum

Weiter wurden verschiedene Publikationen und Grundlagen punktuell herangezogen oder können als weiterführende Literatur dienen. Entsprechende Literaturverweise sind direkt im Dokument aufgeführt.

## **ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFF	Biodiversitätsförderflächen
BPUK	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLW	Bundesamt für Landwirtschaft
ChemRRV	Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung vom 18. Mai 2005 (SR 814.81)
DZV	Direktzahlungsverordnung vom 23. Oktober 2013 (SR 910.13)
FFF	Fruchtfolgeflächen
GSchG	Gewässerschutzgesetz vom 24. Januar 1991 (SR 814.20)
GSchV	Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201)
LBV	Landwirtschaftliche Begriffsverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 910.91)
LDK	Konferenz kantonaler Landwirtschaftsdirektoren
LN	Landwirtschaftliche Nutzfläche
nGSB	Natürliche Gerinnesohlenbreite
PSM	Pflanzenschutzmittel
PNU	Potenziell natürlicher Uferbereich
PWI	Periodische Wiederinstandstellung
RPG	Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (SR 700)
RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
SR	Systematische Rechtssammlung
SVV	Strukturverbesserungsverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 913.1)
USG	Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)





---

# ARBEITSHILFE GEWÄSSERRAUM

---

## MODUL 3.4 – NUTZUNG DES GEWÄSSERRAUMS – MOBILITÄT

---

### INHALT

<b>1. EINLEITUNG .....</b>	<b>2</b>
<b>2. BESTEHENDE ANLAGEN IM GEWÄSSERRAUM .....</b>	<b>2</b>
Zulässige Erweiterungen bestehender Anlagen im Rahmen des Bestandesschutzes.....	2
BEISPIEL 28: Zulässige und unzulässige Erweiterungen im Rahmen des Bestandesschutzes.....	3
Allgemeiner Grundsatz.....	4
<b>3. NEUE ANLAGEN.....</b>	<b>4</b>
<b>3.1 LANGSAMVERKEHRSWEGE .....</b>	<b>5</b>
Wann ist ein Weg im Gewässerraum standortgebunden?.....	5
BEISPIEL 29: Freizeitverkehrsweg – Kanton Zürich.....	6
BEISPIEL 30: Alltagsverkehrsweg – Kanton Bern.....	7
Wege mit touristischer Nutzung .....	7
Ausführung .....	7
EXKURS: Wege in Wasserbauprojekten.....	9
BEISPIEL 31: Umgang mit Wegen im Gewässerraum – Kanton Zürich.....	9
<b>3.2 PRIVATE ERSCHLIESSUNGSWEGE.....</b>	<b>10</b>
<b>3.3 STRASSEN- UND SCHIENENINFRASTRUKTURANLAGEN .....</b>	<b>10</b>

## 1. EINLEITUNG

---

In Erfüllung von Artikel 36a GSchG wurde für die oberirdischen Gewässer nach den Vorgaben von Artikel 41a und 41b GSchV ein Gewässerraum festgelegt (siehe Modul 2). Dieser darf nur noch extensiv genutzt und bewirtschaftet werden.

Gewässerraum und  
Mobilitätsentwicklung

Die Bedürfnisse an die Mobilität sind vielfältig und Mobilitätsanlagen werden zum Teil in Gewässernähe geplant, da der scheinbar freie (unüberbaute) Raum attraktiv ist. Dadurch kann ein Interessenkonflikt zwischen der Mobilitätsnutzung und dem Schutz des Gewässerraums vor weiteren oder stärker befestigten Verkehrswegen, teilweise mitbegleitenden Anlagen und Einrichtungen, entstehen.

Dieses Modul befasst sich mit den verschiedenen Arten von Verkehrswegen in Gewässernähe. Der Fokus liegt dabei auf Wegen, die dem Langsamverkehr dienen (Fuss- und Velowege sowie Wege für andere nicht motorisierte Fortbewegungsarten). Im Weiteren werden auch Strassen, Schienenverkehrsanlagen und private Erschliessungswege behandelt. Ausserhalb Bauzone richtet sich der Bestandesschutz bestehender Mobilitätsanlagen und deren Neuanlagen grundsätzlich nach den Vorgaben der eidgenössischen Raumplanungsgesetzgebung. Innerhalb Bauzone richtet sich der Bestandesschutz nach kantonalem Recht und wird hier nicht behandelt (Urteil 1C\_473/2015 vom 22. März 2016, E. 4.2).

Inhalte dieses Moduls und  
Zielpublikum

Das Modul zeigt den möglichen Umgang mit den Interessenkonflikten auf und beantwortet Fragen von insbesondere Gemeinden, Wasserbau- und Verkehrsfachstellen sowie von Raumplanern bezüglich des gestalterischen Handlungsspielraums für die Mobilität im bereits festgelegten Gewässerraum.

## 2. BESTEHENDE ANLAGEN IM GEWÄSSERRAUM

---

Bestehende Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Gewässerraum sind in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt (siehe Modul 3.1, Kapitel 2.1). Im Folgenden wird die Zulässigkeit häufiger Bauvorhaben an Mobilitätsinfrastrukturanlagen ausserhalb der Bauzone beispielhaft und nicht abschliessend beleuchtet.

Bestandesschutz für  
Anlagen

### **ZULÄSSIGE ERWEITERUNGEN BESTEHENDER ANLAGEN IM RAHMEN DES BESTANDESSCHUTZES**

Bestehende Mobilitätsinfrastrukturanlagen können erweitert werden solange ihre Identität bezüglich Erscheinung und Zweck dadurch nicht verändert wird (siehe Beispiel 28). Wenn möglich sollte die Erweiterung auf der gewässerabgewandten Seite erfolgen.



### BEISPIEL 28: Zulässige und unzulässige Erweiterungen im Rahmen des Bestandesschutzes

#### Beispiel zulässige Erweiterung eines landschaftlichen Erschliessungsweges

Die Verbreiterung eines alten landwirtschaftlichen Erschliessungsweges auf die für die Befahrbarkeit mit modernen landwirtschaftlichen Fahrzeugen notwendige Breite (3,5 m) bei gleichbleibender Oberfläche ist grundsätzlich eine zulässige Erweiterung. Sie muss wenn möglich auf der gewässerabgewandten Seite erfolgen.



#### Beispiel unzulässige Erweiterung eines Trampelpfades

Die Verbreiterung eines schmalen Trampelpfades auf doppelte Breite, einhergehend mit zusätzlicher Befestigung und Homogenisierung der Oberfläche, geht über eine zulässige Erweiterung im Rahmen des Bestandesschutzes hinaus. Der neue Weg nimmt eine wesentlich grössere Fläche des Gewässerraums in Anspruch und seine Identität wird von einem naturnahen Trampelpfad zu einem befestigten Weg mit voraussichtlich intensiverer Nutzung verändert.



#### EINZELFALLBETRACHTUNG:

Ob die Verbreiterung eines bestehenden Weges mit gleichbleibender Oberfläche als zulässige Erweiterung erachtet werden kann, muss im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung geklärt werden. Kriterien dabei sind zum Beispiel, wie stark der Weg verbreitert wird und wie sich die Verbreiterung auf die Nutzungsintensität und die Identität des Weges auswirkt.

Eine Anbaute, wie zum Beispiel ein neues Trottoir, ein Veloweg oder eine Bushaltestelle entlang einer bestehenden asphaltierten Strasse ist grundsätzlich eine zulässige Erweiterung, sofern Notwendigkeit und öffentliches Interesse dargelegt werden können. Eine Asphaltierung oder massgebliche Änderung des Deckbelags einer bestehenden Anlage ist grundsätzlich als Neuanlage zu betrachten und muss somit standortgebunden und im öffentlichen Interesse sein, um bewilligt werden zu können.

### **ALLGEMEINER GRUNDSATZ**

Für jegliche Bauvorhaben an bestehenden Mobilitätsinfrastrukturanlagen ist eine Bewilligung oder allenfalls ein Planungsverfahren (Strassenplanung) mit umfassender Interessenabwägung gemäss RPG notwendig. Welche baulichen Massnahmen an bestehenden Anlagen im Gewässerraum zulässig sind, ist in einer Einzelfallbeurteilung zu klären, wobei auch eine Verlegung der Anlage aus dem Gewässerraum heraus zu prüfen ist (siehe Modul 3.1, Kapitel 2.1). Sollte eine Verlegung aus dem Gewässerraum nicht möglich sein, ist bei zulässigen Anpassungen an bestehenden Anlagen die Beanspruchung des Gewässerraums so gering wie möglich zu halten, damit der Gewässerraum langfristig die natürlichen Funktionen des Gewässers gewährleisten kann.

## **3. NEUE ANLAGEN**

---

Im Gewässerraum ist gemäss Artikel 41c Absatz 1 GSchV grundsätzlich nur noch die Erstellung von standortgebundenen (siehe Modul 1, Kapitel 3 Glossar, [Standortgebundenheit](#)) und im öffentlichen Interesse liegenden Anlagen zulässig. Nicht alle Fuss- und Wanderwege, selbst unbefestigte, sind per se standortgebunden im Gewässerraum.

Nur standortgebundene und im öffentlichen Interesse liegende Anlagen

Der Bau neuer Mobilitätsinfrastrukturanlagen, die nicht standortgebunden sind und nicht im öffentlichen Interesse liegen, ist im Gewässerraum gemäss folgenden Ausnahmetatbeständen gewässerschutzrechtlich bewilligungsfähig (sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen):

Ausnahmetatbestände

- zonenkonforme Anlagen in dicht überbautem Gebiet (siehe Modul 3.2, Kapitel 2.1);
- zonenkonforme Anlagen auf einzelnen unüberbauten Parzellen (d.h. grundsätzlich solche die keine Gebäude aufweisen) innerhalb einer Reihe von mehreren überbauten Parzellen ausserhalb dicht überbauter Gebiete (siehe Modul 3.3, Kapitel 2.2);
- land- und forstwirtschaftliche Spur- und Kieswege bei topografisch beschränkten Platzverhältnissen mit einem Abstand von mindestens 3 m von der Uferlinie des Gewässers (siehe Modul 3.3, Kapitel 3.1).

Sinn und Zweck dieser Ausnahmetatbestände ist es, gewisse Bauten und Anlagen im Gewässerraum zu ermöglichen, wo dies sachlich gerechtfertigt erscheint, ohne aber das grundsätzliche Bauverbot im Gewässerraum auszuhöhlen. Die Ausnahmetatbestände sind daher, wo notwendig, generell restriktiv auszulegen<sup>1</sup>, jedoch in jedem Fall vertieft abzuklären.

Ein Schema zum grundsätzlichen Umgang mit Anlagen im Gewässerraum ist im Modul 3.1, Kapitel 2.3 abgebildet. Damit der Gewässerraum langfristig die natürlichen Funktionen des Gewässers

---

<sup>1</sup> BGE 140 II 428 E. 7

gewährleisten kann, ist die Beanspruchung des Gewässerraums beim Bau neuer Anlagen so gering wie möglich zu halten.

Im Weiteren werden die Standortgebundenheit und die Ausführung verschiedener Arten von Verkehrswegen im Gewässerraum behandelt.

### **3.1 LANGSAMVERKEHRSWEGE**

Artikel 41c Absatz 1 GSchV listet die standortgebundenen, im öffentlichen Interesse liegenden Anlagen im Gewässerraum mit den Fuss- und Wanderwegen nicht abschliessend auf. Anlagen für den Veloverkehr und weitere nicht motorisierte Verkehrsarten sind ebenfalls zulässig, sofern im öffentlichen Interesse und standortgebunden.

#### **WANN IST EIN WEG IM GEWÄSSERRAUM STANDORTGEBUNDEN?**

Es gelten alle grundsätzlichen Ausführungen zu Standortgebundenheit aus Modul 1 (siehe Kapitel 3 Glossar, [Standortgebundenheit](#)). Für Wege kann Standortgebundenheit vorliegen, wenn sich beispielsweise aufgrund der standörtlichen Verhältnisse wie Schluchten oder durch Felsen eingeeengte Platzverhältnisse ergeben, die das Erstellen des Weges ausserhalb des Gewässerraums verunmöglichen. Daneben kann für Langsamverkehrswege unter Umständen eine Standortgebundenheit aufgrund des Bestimmungszwecks geltend gemacht werden. Dies bedeutet, dass der Weg eine besonders enge sachliche Beziehung zum Gewässer oder zum Ufer aufweisen muss.

Standortgebundenheit von Wegen

Eine solche enge, sachliche Beziehung kann unter Umständen bejaht werden, wenn der Weg dem Freizeitverkehr («Weg als Ziel») und der Erschliessung von für die Erholung geeigneten Gebieten wie Natur- und Kulturlandschaften, Aussichtspunkten und Ufern dient. Zur Erfüllung der Erholungsnutzung muss ein Weg jedoch nicht zwingend auf seiner gesamten Länge im Gewässerraum geführt werden. Eine abschnittsweise Führung des Weges im Gewässerraum mit punktuellen Zugängen zum Gewässer kann unter Umständen ausreichend sein, damit der Weg seinen Bestimmungszweck erfüllt. Bei der Linienführung sind in einer einzelfallweisen Betrachtung je nach Gegebenheiten insbesondere auch die rechtlichen Vorgaben des Natur- und Landschaftsschutzes zu berücksichtigen. Speziell bei Wegen für den Freizeitverkehr kann es eine gute Lösung sein, Wege nach Nutzergruppen zu trennen (siehe Beispiel 29): So kann je nach Ergebnis der Gesamtinteressenabwägung beispielsweise ein unbefestigter Trampelpfad für Fussgänger in Gewässernähe geführt werden, während ein breiterer, befestigter Weg für Velofahrer ausserhalb des Gewässerraums angelegt wird, da er die gewässerschutzrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt. Zudem können mit einer solchen Entflechtung auch Konflikte zwischen den Nutzergruppen vermieden werden.

Wege für Freizeitverkehr

Wege für den Alltagsverkehr («Weg zum Ziel»), welche sich nicht immer klar von Wegen für den Freizeitverkehr abgrenzen lassen, sollten grundsätzlich ausserhalb des Gewässerraums geführt werden. Sie können jedoch aufgrund standörtlicher Verhältnisse im Gewässerraum standortgebunden sein. Zur Erfüllung der Standortgebundenheit müssen besonders wichtige und objektive Gründe vorliegen, die den vorgesehenen Standort gegenüber anderen Standorten als bedeutend vorteilhafter erscheinen lassen. Für diese Wege besteht insbesondere ein Interesse an einer möglichst sicheren, direkten und konfliktfreien Verbindung. In der Bauzone können gegebenenfalls die Ausnahmetatbestände für zonenkonforme Anlagen in dicht überbautem Gebiet

Wege für Alltagsverkehr

oder auf unüberbauten Parzellen innerhalb einer Reihe von mehreren überbauten Parzellen geltend gemacht werden.

Auch wenn Standortgebundenheit und öffentliches Interesse dargelegt werden, können andere Überwiegende Interessen  
überwiegende Interessen, zum Beispiel das Vorliegen eines Schutzgebietes, dem Bau eines Weges entgegenstehen.

### **BEISPIEL 29: Freizeitverkehrsweg – Kanton Zürich**

*Die Revitalisierung des Chriesbach bei der Eidgenössischen Forschungsanstalt Eawag verfolgte neben ökologischen Anliegen auch Ziele der Umweltbildung und der Erholungsnutzung. Linksseitig wurde neben dem bestehenden Weg, der von vielen Velofahrern und Fussgängern als Alltagsverkehrsweg genutzt wird, ein Ufer-Trampelpfad erstellt. Dieser ermöglicht die Erlebbarkeit des Gewässers, ohne den Gewässerraum stark zu beeinträchtigen, zum einen durch seine naturnahe Ausführung, zum anderen dadurch, dass er keine intensive Nutzung mit sich bringt.*



### BEISPIEL 30: Alltagsverkehrsweg – Kanton Bern

Der bestehende Flurweg (rot, auf dem durchgezogenen Abschnitt im Gewässerraum des Aare-Hagneck-Kanals) sollte für die Nutzung als Schulweg asphaltiert werden. Die Asphaltierung eines Weges im Gewässerraum ausserhalb der Bauzone ist, da seine Identität verändert wird, als Erstellung einer neuen Anlage zu betrachten und im Gewässerraum, sofern nicht standortgebunden und im öffentlichen Interesse, grundsätzlich nicht zulässig.

ENTSCHEID: Anstelle einer Neuasphaltierung soll der bestehende Weg nur geringfügig für den Alltagsverkehr aufgewertet werden (Sanierung im Sinne des Besitzstandes ohne Fahrbahnverbreiterung). Auf den Einbau einer festen Tragschicht wird verzichtet, dafür soll der bestehende Kies-Mergelweg mit einer feinen Mergelverschleisschicht versehen werden.



### WEGE MIT TOURISTISCHER NUTZUNG

Manche Wege, die im Sommer dem Langsamverkehr dienen, erfahren im Winter eine Umnutzung. So erleichtert beispielsweise eine gebundene Deckschicht das Präparieren eines Weges als Langlaufloipe, weswegen Hartbeläge seitens der Unterhaltspflichtigen oft erwünscht werden. Gebundene Deckschichten sind grundsätzlich zu vermeiden. Die Behörden können Ausnahmen bewilligen, wenn Standortgebundenheit und öffentliches Interesse vorliegen, die geplante Nutzung solche Beläge erfordert und keine überwiegenden Interessen (z.B. Vorliegen eines Schutzgebietes) entgegenstehen.

Wege, welche im Winter Teil der Skipiste sind, sollen oft mit begleitenden Infrastrukturanlagen, etwa zur Beschneigung, ausgestattet werden. Gemäss erläuterndem Bericht zur Änderung der GSchV (12.10.2015) sind nur jene Teile solcher Anlagen, die unmittelbar der Wasserentnahme dienen, im Gewässerraum standortgebunden.

### AUSFÜHRUNG

Kann ein Weg aufgrund von Standortgebundenheit und öffentlichem Interesse innerhalb des Gewässerraums angelegt werden, so ist er hinsichtlich Ausgestaltung und Wegführung (z. B. soweit möglich und nicht durch bestehende Anlagen verhindert) entlang der Gewässerraumgrenze

Wegführung im  
Gewässerraum

anzulegen<sup>2</sup>. Die Wege sind so anzulegen, dass keine Uferverbauungen zu ihrem Schutz notwendig sind.

Grundsätzlich sind die Wege so naturnah wie möglich zu gestalten und eine bitumen- oder zementgebundene Deckschicht ist grundsätzlich zu vermeiden. So soll verhindert werden, dass aufgrund der Dimension oder der technischen Ausführung eine vertikale (für Regenwasser undurchdringliche) oder horizontale ökologische Barriere für die Vernetzung Wasser–Land entsteht sowie die Landschaft und das Landschaftserlebnis beeinträchtigt werden.

Unüberwindbare  
ökologische Barrieren  
vermeiden

Die Ausführung der Wege hängt dabei aber auch von ihrem Bestimmungszweck ab und ist im Rahmen der Interessenabwägung festzulegen. So kann die zuständige Behörde bitumen- oder zementgebundene Deckschichten ausnahmsweise bewilligen, wenn sie für die geplante Nutzung erforderlich sind. Für den Alltagsverkehr ist fallweise der Einsatz von Hartbelägen nutzerseitig erwünscht, jedoch, je nach vorliegenden Interessen, nicht immer bewilligungsfähig (z.B. überwiegende Interessen aufgrund des Vorliegens eines Schutzgebiets, Gebot einer minimalen Beanspruchung des Gewässerraums, siehe auch Beispiel für Alltagsverkehrsweg). In diesem Sinne wird auf Folgendes hingewiesen:

- Auch wenn Asphalt- und Betondeckschichten insbesondere für den Velo-Alltagsverkehr empfohlen sind<sup>3</sup>, werden für die Förderung von Langsamverkehrswegen durch das Agglomerationsprogramm seitens Bund keine Ausbaustandards wie eine Asphaltierung vorausgesetzt.
- Wege, die als Wanderwege dienen sollen, sind nicht mit bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbelägen auszuführen (Artikel 6 FWV).
- Das Interesse an einer hindernisfreien Ausführung hängt von der Bedeutung des Weges ab. Zum Beispiel unterscheidet die VSS-Norm 640 075<sup>4</sup> zwischen Hauptwegen (Gehflächen, welche vom grössten Teil der Fussgänger genutzt werden, eine wichtige Verbindung im Fusswegnetz darstellen oder den Zugang zu Bauten mit bedeutendem Publikumsverkehr gewährleisten) und übrigen Gehflächen und hält fest, dass für hindernisfreie Hauptwege bitumen- oder zementgebundene Deckbeläge besonders geeignet sind.

Aus Sicht Gewässerraum sind unbefestigte Trampelpfade oder Spurwege, die einwachsen können, besonders wünschenswert.

---

<sup>2</sup> BGE 139 II 470 E. 4.5 S. 484

<sup>3</sup> LV V05: Planung von Velorouten - Handbuch (2008)

<sup>4</sup> Fussgängerverkehr: Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen



Bildnachweis: T. Oesch<sup>5</sup>



Bildnachweis: Emanuel Ammon/Aura/BAFU

### **EXKURS: Wege in Wasserbauprojekten**

*Gemäss den gleichlautenden Artikeln 4 WBG und 37 GSchG muss der natürliche Verlauf von Gewässern im Rahmen von Wasserbauprojekten möglichst beibehalten oder wiederhergestellt werden. Gewässer und Gewässerraum müssen so gestaltet werden, dass sie einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt als Lebensraum dienen können und eine standortgerechte Ufervegetation gedeihen kann.*

*Bestehende Fahrwege, Leitungen oder vergleichbare Anlagen müssen im Rahmen von Wasserbauprojekten aus dem Gewässerraum verlegt werden, wenn dies für die Hochwasserschutz- oder Revitalisierungsprojekte erforderlich und mit verhältnismässigen Kosten möglich ist. Sofern dies nicht möglich ist, muss zumindest eine Verlegung entlang der Gewässerraumgrenze geprüft werden. Die Ufer dürfen grundsätzlich nicht befestigt werden, um Wege zu schützen. Ein punktueller Zugang zum Gewässer kann zur Erholungsnutzung ermöglicht werden.*

### **BEISPIEL 31: Umgang mit Wegen im Gewässerraum – Kanton Zürich**

*Folgende (nicht abschliessende) Kriterien werden im Einzelfall für die Bewilligungsfähigkeit eines neuen Weges (inkl. Ersatz), eines Ausbaus eines bestehenden Weges oder eines Belagsausbaus geprüft und sprechen bei Erfüllung eher für die Bewilligungsfähigkeit des Vorhabens im Gewässerraum oder im Uferstreifen:*

- *Das Wegvorhaben ist standortgebunden und im öffentlichen Interesse (das öffentliche Interesse ist insbesondere dann gegeben, wenn ein kantonaler oder regionaler Richtplaneintrag besteht). Die Auseinandersetzung mit möglichen Alternativstandorten oder -lösungen hat gezeigt, dass kein alternativer Standort möglich ist.*
- *Das Wegvorhaben befindet sich im Siedlungsgebiet und die Umgebung ist bereits dicht überbaut.*
- *Es liegt kein Hochwasserschutzproblem vor beziehungsweise im Falle eines Hochwasserschutzproblems kann aufgezeigt werden, dass der Weg ein zukünftiges Hochwasserschutzprojekt nicht verhindert oder behindert.*
- *Das Vorhaben dient auch dem Gewässerunterhalt.*

---

<sup>5</sup> Aus «Revitalisierung kleiner und mittlerer Fliessgewässer: Ein Leitfaden für Praktiker», Institut für Landschaft und Freiraum ILF & Hochschule für Technik Rapperswil

- *Das Gewässer ist gemäss Ökomorphologie eingedolt, künstlich/naturfremd oder stark beeinträchtigt und eine ökologische Aufwertung (Revitalisierung) erscheint auf lange Sicht als nicht prioritär und unverhältnismässig.*
- *Die Beanspruchung des Gewässerraums oder des Uferstreifens ist verhältnismässig gering. Es erfolgt kein Eingriff im Uferbereich. Die bestehende Ufervegetation ist nicht tangiert. Es ergeben sich keine zusätzlichen ökologischen Einschränkungen.*
- *Das Vorhaben hat einen klaren erholungsfunktionalen Bezug zum Gewässer und verbessert die Zugänglichkeit, wo dies – insbesondere in urbanen Räumen – für die Erholungsnutzung erwünscht ist.*
- *Es ist bereits ein befestigter (d.h. mit Koffer und Belag versehener) Weg vorhanden, der für öffentliche Zwecke genutzt wird.*
- *Es erfolgt nur eine geringfügige Verbreiterung eines bestehenden befestigten Weges (bevorzugt auf der gewässerabgewandten Seite).*

*Der neue Weg beziehungsweise der ausgebauter Weg erhält einen der Nutzung angepassten Belag, das heisst für Velowege nur einen Naturbelag (Kies, Chaussierung etc.), oder ein bestehender Asphalt- oder Betonbelag wird beispielsweise zugunsten eines Naturbelags ersetzt.*

### **3.2 PRIVATE ERSCHLIESSUNGSWEGE**

Private Erschliessungswege, sofern sie nicht öffentlich genutzt werden, sind im Gewässerraum grundsätzlich unzulässig. Es können höchstens die drei in der Einleitung zu Kapitel 3 beschriebenen Ausnahmetatbestände herangezogen werden.

### **3.3 STRASSEN- UND SCHIENENINFRASTRUKTURANLAGEN**

Im bereits stark ausgebauten Strassen- und Schienennetz der Schweiz werden bestehende Anlagen zumeist saniert oder erweitert und nur selten neu erstellt. Auch im Falle von Erweiterungen bedeutender Infrastrukturanlagen, die über den Bestandesschutz hinausgehen, und damit als Neuanlage gelten, sind öffentliches Interesse und Standortgebundenheit der Erweiterung darzulegen. Diese Voraussetzungen dürften in der Regel erfüllt sein.