



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun Svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

## Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)

- Verordnung
- Erläuternder Bericht

Materialien

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Bundesamt für Strassen, ASTRA,  
Bereich Langsamverkehr, Bern

### **Konzept**

Bundesamt für Strassen ASTRA

### **Autorschaft**

Dr. Peter Keller, Fürsprecher, Bern,  
Gottlieb Witzig, Hans Peter Kistler,  
Claudio Sbicego, Paola Cavalli, ASTRA, Bern

### **Titelbild**

ASTRA (Dalvazzabrücke, Luzein, GR)

### **Bezug**

Bundesamt für Strassen,  
Bereich Langsamverkehr

### **Download**

[www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)

[http://www.admin.ch/ch/d/as/2010/index0\\_16.html](http://www.admin.ch/ch/d/as/2010/index0_16.html)  
(Amtliche Sammlung des Bundesrechts)

### **Stellenwert**

In der Reihe «Materialien Langsamverkehr» veröffentlicht das ASTRA Grundlagen, Fachinformationen, Forschungsergebnisse und Empfehlungen zur Entwicklung und Stärkung des Langsamverkehrs, inklusive dem Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz.

© **ASTRA Juni 2010**

## Inhaltsverzeichnis

### A

#### Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) vom 14. April 2010

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen .....	4
2. Abschnitt: Schutz der historischen Verkehrswege von nationaler .....	
Bedeutung .....	5
3. Abschnitt: Leistungen des Bundes.....	7
4. Abschnitt: Schlussbestimmungen.....	7

### B

#### Erläuternder Bericht

1.	Allgemeine Bemerkungen .....	10
1.1	Zielsetzung .....	10
1.2	Schutz der historischen Verkehrswege als Teil des Natur- und Heimatschutzes .....	10
1.3	Erarbeitung von Bundesinventar und Verordnung .....	11
1.4	Vollzug der VIVS .....	12
2.	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen.....	13
Titel .....		13
Artikel 1	Gegenstand .....	13
Artikel 2	Begriffe .....	15
Artikel 3	Bundesinventar.....	17
Artikel 4	Veröffentlichung.....	19
Artikel 5	Nachführung und Änderung .....	19
Artikel 6	Schutzziele .....	20
Artikel 7	Eingriffe.....	21
Artikel 8	Dokumentations- und Mitteilungspflicht.....	24
Artikel 9	Berücksichtigung in der kantonalen Raumplanung.....	24
3.	Leistungen des Bundes .....	29
Artikel 10	Information und Beratung über das Bundesinventar.....	25
Artikel 11	Informationen über historische Verkehrswege von regionaler oder lokaler Bedeutung .....	
Artikel 12	Finanzhilfen .....	26
4.	Schlussbestimmungen .....	29
Artikel 13	Änderung bisherigen Rechts .....	29
Artikel 14	Inkrafttreten.....	29
Anhang .....		29

**Verordnung  
über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der  
Schweiz  
(VIVS)**

vom 14. April 2010

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 5 Absatz 1 und 26 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966<sup>1</sup>  
über den Natur- und Heimatschutz (NHG),

*verordnet:*

**1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

**Art. 1**      Gegenstand

Diese Verordnung regelt:

- a. den Schutz der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung;
- b. die Leistungen des Bundes zum Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz.

**Art. 2**      Begriffe

<sup>1</sup> In dieser Verordnung gelten als:

- a. *historische Verkehrswege*: Wege, Strassen und Wasserwege aus früheren Epochen, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische Dokumente belegt sind;
- b. *Objekte*: ganze Strecken sowie einzelne Linienführungen und Abschnitte von historischen Verkehrswegen;
- c. *Substanz historischer Verkehrswege* namentlich:
  1. der Verlauf der Wege, Strassen und Wasserwege im Gelände,
  2. Wegelemente, insbesondere Wegformen und -oberflächen sowie Wegbegrenzungen wie Böschungen, Mauern, Zäune und Alleen,
  3. Kunstbauten,
  4. Bautechniken und besonderes traditionelles Baumaterial,

5. Wegbegleiter wie Wegkreuze, Distanz- und Grenzsteine, Kapellen und andere mit dem Weg in einem funktionalen Zusammenhang stehende Bauten.

---

<sup>1</sup>      SR 451

<sup>2</sup> Historische Verkehrswege sind von nationaler Bedeutung, wenn ihre historische Bedeutung oder Substanz herausragend ist.

## **2. Abschnitt:**

### **Schutz der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung**

#### **Art. 3** Bundesinventar

<sup>1</sup> Die historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung werden in einem Bundesinventar aufgenommen.

<sup>2</sup> Das Bundesinventar wird vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geführt.

<sup>3</sup> Es enthält die Liste der Objekte von nationaler Bedeutung, ihre Lage, Substanz und historische Bedeutung sowie die übrigen Angaben nach Artikel 5 Absatz 1 NHG.

<sup>4</sup> Die Objekte werden in zwei Kategorien eingeteilt:

- a. Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz»;
- b. Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz».

#### **Art. 4** Veröffentlichung

<sup>1</sup> Das Bundesinventar wird nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c des Publikationsgesetzes vom 18. Juni 2004<sup>2</sup> nicht in der Amtlichen Sammlung des Bundesrechts veröffentlicht. Es ist in elektronischer Form<sup>3</sup> zugänglich.

<sup>2</sup> Es kann unentgeltlich beim ASTRA und bei den zuständigen kantonalen Stellen eingesehen werden.

#### **Art. 5** Nachführung und Änderung

<sup>1</sup> Das Bundesinventar wird regelmässig, insbesondere bei Vorliegen neuer Erkenntnisse und Tatsachen, überprüft und bereinigt. Die vollständige Überprüfung und Bereinigung erfolgt innert 25 Jahren.

<sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation kann die Umschreibung der Objekte geringfügig ändern. Als geringfügig gelten Änderungen, die sich weder auf den Bestand der Objekte noch wesentlich auf deren Substanz auswirken.

#### **Art. 6** Schutzziele

<sup>1</sup> Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» sollen mit ihrer ganzen Substanz ungeschmälert erhalten werden.

<sup>2</sup> Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» sollen mit ihren wesentlichen Substanzelementen ungeschmälert erhalten werden.

---

<sup>2</sup> SR 170.512

<sup>3</sup> Siehe Internetseiten unter <http://ivs-gis.admin.ch>

<sup>3</sup> Wegbegleiter sind unabhängig von der Klassierung der Objekte in ihrem funktionalen Zusammenhang mit dem Objekt zu erhalten.

#### **Art. 7** Eingriffe

<sup>1</sup> Eingriffe in Objekte sind bei Erfüllung einer Bundesaufgabe zulässig, soweit sie die Schutzziele nicht beeinträchtigen.

<sup>2</sup> Geringfügige Beeinträchtigungen der Schutzziele sind bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur zulässig, wenn sie sich durch ein Interesse rechtfertigen lassen, das gewichtiger ist als das Interesse am Schutz des Objekts.

<sup>3</sup> Schwerwiegende Beeinträchtigungen sind bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur zulässig, wenn der Schutzwürdigkeit des Objektes bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

<sup>4</sup> Zum Ausgleich von Beeinträchtigungen nach Absatz 2 oder 3 sind Wiederherstellungsmassnahmen oder zumindest angemessene Ersatzmassnahmen am gleichen historischen Verkehrsweg zu treffen. Ist dies nicht zweckmässig, so können angemessene Ersatzmassnahmen an einem anderen historischen Verkehrsweg, nach Möglichkeit in der gleichen Region, geleistet werden.

<sup>5</sup> Sind Eingriffe unter Abwägung aller Interessen unvermeidlich, so müssen sie sich auf ein Mindestmass beschränken.

#### **Art. 8** Dokumentations- und Mitteilungspflicht

<sup>1</sup> Die zuständigen Behörden des Bundes und der Kantone sorgen dafür, dass jeder Eingriff in einen historischen Verkehrsweg von nationaler Bedeutung sowie die dabei gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere über das Objekt, seine Baugeschichte und seine Einordnung ins Gelände, dokumentiert werden und dass diese Dokumentationen zumindest bis zur ersten Nachführung nach Artikel 5 Absatz 1 archiviert werden.

<sup>2</sup> Sie teilen dem ASTRA sämtliche Eingriffe, welche die Schutzziele beeinträchtigen, mit und legen ihm die Dokumentationen nach Absatz 1 vor.

#### **Art. 9** Berücksichtigung in der kantonalen Raumplanung

Die Kantone berücksichtigen das Bundesinventar bei der Erstellung ihrer Richtpläne nach den Artikeln 6–12 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> SR 700

### 3. Abschnitt: Leistungen des Bundes

**Art. 10** Information und Beratung über das Bundesinventar

Das ASTRA sorgt für die Information und Beratung der Behörden und der Öffentlichkeit über die Bedeutung, den Zustand und die Schutzwürdigkeit der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung.

**Art. 11** Informationen über historische Verkehrswege von regionaler oder lokaler Bedeutung

<sup>1</sup> Die Kantone können Informationen über historische Verkehrswege, die sie als regional oder lokal bedeutend bezeichnet haben, in elektronischer Form mit dem Bundesinventar verknüpfen.

<sup>2</sup> Das ASTRA erlässt zu diesem Zweck Richtlinien, insbesondere über die Struktur der Informationen sowie über deren Aufbereitung, Meldung und Nachführung.

<sup>3</sup> Der Schutz dieser Verordnung umfasst ausschliesslich die historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung nach Artikel 3.

**Art. 12** Finanzhilfen

<sup>1</sup> Finanzhilfen des Bundes für Massnahmen zur Erhaltung von historischen Verkehrswegen richten sich nach dem 2. Abschnitt der Verordnung vom 16. Januar 1991<sup>5</sup> über den Natur- und Heimatschutz.

<sup>2</sup> Das ASTRA kann die Zusicherung einer Finanzhilfe für einen historischen Verkehrsweg insbesondere mit der Auflage oder Bedingung verknüpfen, dass dieser dem Langsamverkehr dient und dass dies im Grundbuch angemerkt wird.

<sup>3</sup> Für die Erhaltung von Gebäuden sichert das ASTRA keine Finanzhilfen zu.

### 4. Abschnitt: Schlussbestimmungen

**Art. 13** Änderung bisherigen Rechts

Die Änderung bisherigen Rechts wird im Anhang geregelt.

**Art. 14** Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2010 in Kraft.

14. April 2010

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Doris Leuthard  
Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

---

<sup>5</sup> SR 451.1

## Änderung bisherigen Rechts

Die nachstehenden Verordnungen werden wie folgt geändert:

### 1. Gebührenverordnung ASTRA vom 7. November 2007<sup>6</sup>

*Art. 5 Abs. 2*

<sup>2</sup> Für die Weitergabe von Daten des Bundesinventars nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung vom ...<sup>7</sup> über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz wird keine Gebühr erhoben.

### 2. Verordnung vom 10. August 1977<sup>8</sup> über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler

*Art. 2a*

Die Kantone berücksichtigen das BLN bei der Erstellung ihrer Richtpläne nach den Artikeln 6–12 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979<sup>9</sup>.

### 3. Verordnung vom 9. September 1981<sup>10</sup> über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

*Art. 4a*

Die Kantone berücksichtigen das ISOS bei der Erstellung ihrer Richtpläne nach den Artikeln 6–12 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> SR 172.047.40

<sup>7</sup> SR 451.13

<sup>8</sup> SR 451.11

<sup>9</sup> SR 700

<sup>10</sup> SR 451.12

<sup>11</sup> SR 700



#### 4. Geoinformationsverordnung vom 21. Mai 2008<sup>12</sup>

##### Anhang 1 Katalog der Geobasisdaten des Bundesrechts; Identifikator 16

Bezeichnung	Rechtsgrundlage	Zuständige Stelle (SR 510.62 Art. 8 Abs. 1) [Fachstelle des Bundes]	Georeferenzdaten	ÖREB Kataster	Zugangs- berechtigungsstufe	Download-Dienst	Identifikator
Bundesinventar der historischen Verkehrswege	SR 451 Art. 5 SR 451.1 Art. 23 Abs. 1 Bst. c SR 451.13	ASTRA			A	X	16

---

<sup>12</sup>

## B

### Erläuternder Bericht

---

#### 1. Allgemeine Bemerkungen

##### 1.1 Zielsetzung

Die Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) stützt sich wie die beiden bereits in Kraft stehenden Verordnungen über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN; SR 451.11) und über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12) auf Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG; SR 451). Die VIVS ist damit die dritte Inventarverordnung mit dem Zweck, im Rahmen der Erfüllung von Bundesaufgaben Landschaften, Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler zu schonen, zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu unterstützen (Art. 78 Abs. 2 der Bundesverfassung, [BV, SR 101] i.V. mit Art. 1 Bst. a NHG).

Historische Verkehrswege gehören zu den gefährdeten Objekten des Natur- und Heimatschutzes. Viele herkömmliche Verkehrswege, welche die Kulturlandschaft gliederten, wurden bereits überprägt, beseitigt, aufgegeben oder durch neue Strassen abgelöst. Ihr Verschwinden bedeutet nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes des Landes, sondern auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt.

Im Unterschied zu den Biotopinventaren nach Artikel 18a NHG werden die Kantone mit der VIVS nicht zum Erlass von Schutzmassnahmen verpflichtet. Das *Bundesinventar der historischen Verkehrswege* ist jedoch *bei der Erfüllung von Bundesaufgaben* nicht nur vom Bund, sondern auch von den Kantonen zu beachten (Art. 3 Abs. 1 NHG), d.h. im Rahmen eines (Bau-)Projekts bei der Abwägung der Interessen zu berücksichtigen (Art. 6 NHG). Die VIVS enthält zudem verschiedene Leistungsangebote des Bundes an die Kantone: Einerseits soll diesen angeboten werden, Informationen über historische Verkehrswege, die sie als Objekte von regionaler oder lokaler Bedeutung bezeichnet haben, in elektronischer Form mit dem vom ASTRA betreuten Bundesinventar zu verknüpfen und veröffentlichen zu lassen (Art. 11 VIVS). Andererseits konkretisiert sie die Möglichkeiten und Anforderungen für die Ausrichtung von Finanzhilfen gemäss der Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz (NHV, SR 451.1).

##### 1.2 Schutz der historischen Verkehrswege als Teil des Natur- und Heimatschutzes

Historische Verkehrswege und deren Geländeformen (z.B. Hohlwege) gelten als Kulturdenkmäler, also als von Menschenhand geschaffene Werke von besonderer Bedeutung. Der Schutz der historischen Verkehrswege ist also einerseits Teil der *Denkmalpflege*. Andererseits ist er auch in bedeutendem Masse *Landschaftsschutz*, prägen historische Verkehrswege doch häufig in erheblichem Ausmass die Struktur der Landschaft, durch die sie führen.

Zu unterscheiden ist zwischen dem Schutz der historischen Verkehrswege und der *Archäologie*, d.h. der Erforschung, dem Schutz und der Pflege von Bodendenkmälern, Ruinen und archäologischen Stätten. Die Archäologie bildet wie die übrige Denkmalpflege Gegenstand des NHG,

unterliegt daneben aber auch weiteren rechtlichen Regelungen. So bestimmt Artikel 724 des Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB; SR 210), dass aufgefundene Altertümer von erheblichem wissenschaftlichem Wert in das Eigentum des Kantons gelangen, in dessen Gebiet sie gefunden worden sind (Abs. 1) und dass die jeweiligen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verpflichtet sind, deren Ausgrabung gegen Ersatz des dadurch verursachten Schadens zu gestatten (Abs. 2). Zudem gelten je nach kantonalem Recht auch Meldepflichten über die Entdeckung von Gegenständen der Archäologie, um den zuständigen Behörden die Anordnung geeigneter Massnahmen (z.B. Notgrabungen) zu erlauben (siehe z.B. Art. 10f des bernischen Baugesetzes vom 9. Juni 1985 [BauG; 721.0]).

### 1.3 Erarbeitung von Bundesinventar und Verordnung

Im Jahre 1980 beschloss das damalige Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz (BFL; heute Bundesamt für Umwelt BAFU) ein Inventar der historischen Verkehrswege zu erstellen. 1983 wurde ein Forschungsteam unter der Leitung von Prof. Klaus Aerni (Geografie) und von Prof. Heinz Herzig (Geschichte) mit einer Zentralstelle am Geographischen Institut der Universität Bern und Regionalstellen in den verschiedenen Landesteilen beauftragt, die entsprechenden wissenschaftlichen Grundlagen zu erarbeiten. Diese Arbeiten wurden Ende 2003 abgeschlossen, womit die Ergebnisse für die ganze Schweiz vorliegen.

Entsprechend dem seinerzeitigen Auftrag des Bundes beschränkt sich die VIVS auf historische *Wege, Strassen und Wasserwege* (siehe Erläuterungen zu Art. 2 VIVS). Deshalb wurde auf die Erarbeitung eines Inventars der historischen *Bahnverbindungen* (Eisenbahnen, Seilbahnen, Strassenbahnen usw.) und dessen Verankerung im Rahmen der VIVS verzichtet. Der Erlass der VIVS ohne ein solches Bahninventar bildet keinen Vorentscheid über die eventuell künftige Frage eines Inventars der Bahnverbindungen; dies bleibt offen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Schutzwürdigkeit historischer Bahnverbindungen gemäss NHG nach Auffassung des Bundesgerichts auch ohne offizielles Inventar im Einzelfall zu prüfen und zu beurteilen ist (Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts zur Konzessionserteilung an die Gondelbahn Kandersteg - Oeschinensee AG, BVGE A-5971/2007 vom 17.01.2008).

Im Jahre 2000 wurde der Aufgabenbereich «Schutz der historischen Verkehrswege» innerhalb der Bundesverwaltung dem ASTRA übertragen (Art. 23 Abs. 1 Bst. c NHV). Dieses hat im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK und unter Mitwirkung einer Begleitkommission mit Vertretern der interessierten Bundesämter und der Kantone einen Verordnungsentwurf, inkl. Objektliste und Inventarkarte, erarbeitet. Dieser Entwurf der VIVS von 2007 (E-VIVS) wurde den Kantonen und anderen gesamtschweizerischen Verbänden, Natur-, Heimatschutz- und Fachorganisationen im Rahmen einer *Anhörung* (Art. 5 Abs. 1 NHG) vom 21. Mai bis 31. Oktober 2007 zur Stellungnahme unterbreitet. Die E-VIVS ist dabei grundsätzlich auf Zustimmung gestossen (vgl. "Verordnung über den Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz", Bericht über die Anhörung: <http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/1051/Ergebnis.pdf>). Die aufgrund der *Anhörungsergebnisse* vorgenommene Entfernung der im Inventar-Entwurf enthaltenen nationalen Wegstücke, bei denen im Gelände nur noch der ursprüngliche Streckenverlauf sichtbar ist, bzw. die historische Bausubstanz meist fast vollständig verschwunden ist - hat die Objektzahl des Bundesinventars um rund zwei Drittel reduziert. Dadurch wird der von verschiedenen Bauherren vorgebrachte Einwand der zu breiten Schutzwirkung durch das Bundesinventar aus dem Weg geschafft. Die *Anhörungsergebnisse* zeigten weiter, dass die Vorlage noch deutlicher vermitteln muss, dass die Verordnung und das Bundesinventar ausschliesslich im Rahmen der "Erfüllung von Bundesaufgaben" ihre Schutzwirkung entfalten. Zudem soll die VIVS deutlich darstellen, dass die Schutzwirkung nur für Objekte gelte, die im Bundesinventar aufgenommen

sind (Art. 11 Abs. 3 VIVS). Damit sei dann auch deutlich gemacht, dass die mit dem Bundesinventar verknüpften und im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS publizierten Objekte, welche die Kantone als solche von regionaler und lokaler Bedeutung bezeichnen, nicht unter den Schutz der VIVS fallen (vgl. auch Erläuterungen zu Art. 1). Die Verordnung ist in erster Linie und grundsätzlich ein Instrument, das die noch erhaltenen historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung bei der Erfüllung von Bundesaufgaben, auch solchen, die durch die Kantone erfüllt werden, besser schützen soll.

Das Bundesinventar, mit den Angaben zu den Objekten, gemäss Artikel 5 Absatz 1 NHG, kann angesichts seines grossen Umfangs nicht in Papierform veröffentlicht werden. Das ASTRA hat daher im Einklang mit dem Publikationsgesetz vom 18. Juni 2004 (PublG; SR 170.512) zur Publikation des Bundesinventars eine elektronische Fassung, basierend auf einem geografischen Informationssystem, entwickelt (vgl. Art. 4) Über den Internetzugang <http://ivs-gis.admin.ch> können alle im Bundesinventar aufgelisteten Objekte mit ihrer Umschreibung, ihrer Lage (Kartenausschnitt), ihrer Substanz, ihrer historischen Bedeutung sowie den übrigen Angaben gemäss Artikel 5 Absatz 1 NHG eingesehen und ausgedruckt werden (Art. 3 und 4 VIVS).

## 1.4 Vollzug der VIVS

Die Rahmenbedingungen für den Vollzug der VIVS werden grundsätzlich in der **Verordnung über den Natur- und Heimatschutz vom 16. Januar 1991** (NHV, SR 451.1) **festgelegt**. So bestimmt Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe c NHV das ASTRA als Fachstelle des Bundes für den Bereich des Schutzes der historischen Verkehrswege. Artikel 24f. NHV regeln die Organisation und die Aufgaben der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD). Artikel 26 und 27 Absatz 1 NHV umschreiben die Aufgaben der Kantone, insbesondere deren Pflicht, für einen sachgerechten und wirksamen Vollzug zu sorgen, eine Amtsstelle als Fachstelle zu bezeichnen und ihre Erlasse dem ASTRA mitzuteilen. Artikel 27a Absatz 2 NHV regelt schliesslich die Erfolgskontrolle, die vom ASTRA vorzunehmen ist. In der VIVS sind deshalb nur Präzisierungen vorzunehmen, die gegenüber der Regelung in der NHV zum Vollzug der VIVS nötig sind (siehe die Erläuterungen zu Art. 9, 10 und 11 VIVS).

Die NHV regelt die **Zusammenarbeit in der Bundesverwaltung**. Die Mitwirkung des ASTRA bei von anderen Bundesbehörden geleiteten Verfahren ist in Artikel 2 Absatz 2 zweiter Satz NHV i.V. mit Artikel 3 Absatz 4 NHG festgelegt. Trifft eine Bundesbehörde einen Entscheid, welcher einen historischen Verkehrsweg betrifft, so hat diese Behörde das ASTRA vorgängig anzuhören (Art. 3 Abs. 4 NHG i.V. mit Art. 62a des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 [RVOG; SR 172.010]). Eine allfällige Bereinigung unterschiedlicher Standpunkte der beteiligten Bundesbehörden hat sodann im sog. Bereinigungsverfahren zu erfolgen (Art. 3 Abs. 4 NHG i.V. mit Art. 62b RVOG). Misslingt die Bereinigung, so entscheidet die Leitbehörde; bei wesentlichen Differenzen zwischen Verwaltungseinheiten des gleichen Departements weist dieses die Leitbehörde an, wie zu entscheiden ist (Art. 62b Abs. 3 RVOG). Auf jeden Fall sind die abweichenden Standpunkte in der Begründung des Entscheids der zuständigen Behörde aufzuführen (Art. 3 Abs. 4 NHG i.V. mit Art. 62b Abs. 3 dritter Satz RVOG). Die zuständige Bundesbehörde kann sich damit nicht ohne weiteres über den Standpunkt der ASTRA-Fachstelle hinwegsetzen. Hat das ASTRA bzw. dessen Fachstelle in einem Bundesverfahren mitgewirkt und verlangt es die Zustellung der entsprechenden Verfügung, so stellt ihm die zuständige Bundesbehörde diese zu (Art. 27 Abs. 3 NHV).

Im Rahmen seiner Mitwirkung in solchen Bundesverfahren hat das ASTRA (meist zusammen mit dem BAFU und dem Bundesamt für Kultur [BAK]) zu beurteilen, ob ein Gutachten einer Kommission (ENHK oder EKD) notwendig ist (Art. 2 Abs. 4 NHV). Welche der beiden *Kommissionen* (ENHK und EKD) im konkreten Einzelfall betreffend ein durch die VIVS geschütztes

Objekt ein Gutachten gemäss Artikel 7 oder 8 NHG erstellt oder die anderen Kommissionsaufgaben nach Artikel 25 NHV erfüllt, ist abhängig von den zur Beantwortung anstehenden Sachfragen (siehe dazu bereits die Erläuterungen in Ziff. 1.2). Auch ist davon auszugehen, dass die Abgrenzung ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche nach der Ordnung des NHG vorab Sache der beiden Kommissionen ist. Aus diesen beiden Gründen ist es weder zweckmässig noch rechtlich möglich, mit einer Bestimmung in der VIVS einer der beiden Kommission den Bereich des Schutzes der historischen Verkehrswege zuzuweisen.

## 2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

### Titel

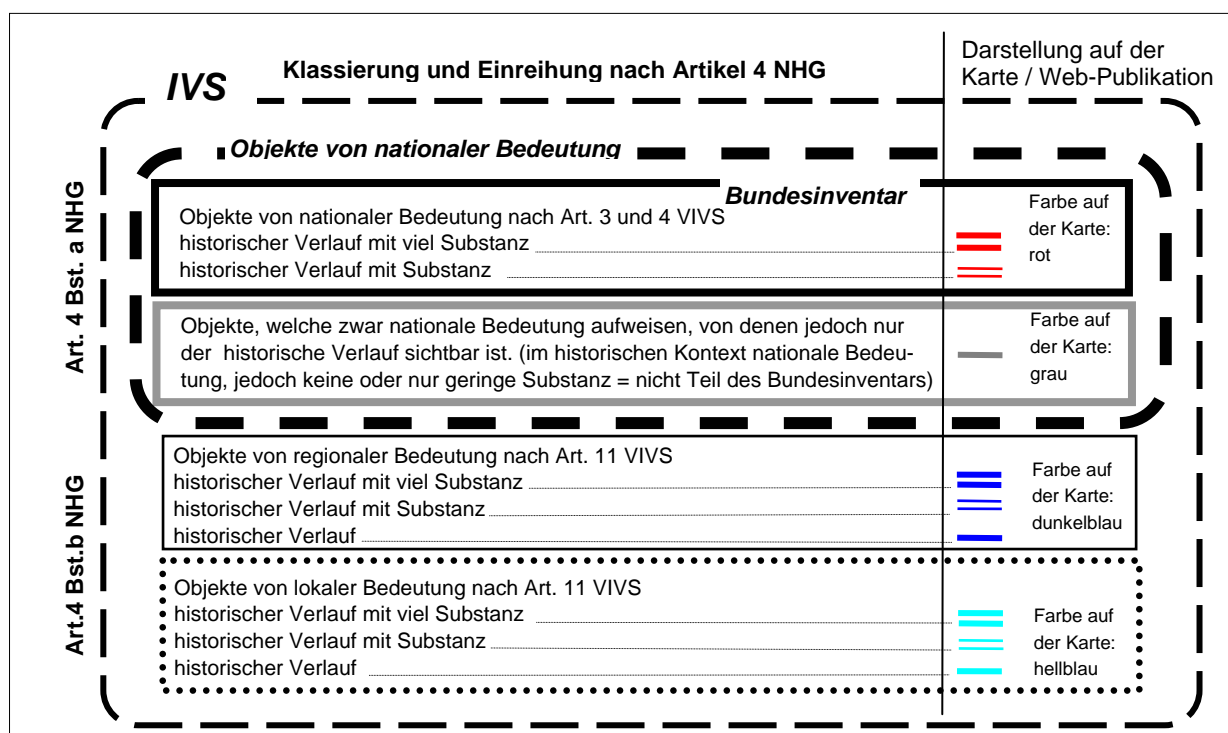
Die Abkürzung der Verordnung - VIVS - enthält die Kurzbezeichnung *IVS* für *Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz*, welches alle historischen Verkehrswege umfasst, d.h. die historischen Verkehrswege nationaler Bedeutung, deren historische Bedeutung **oder** bauliche Substanz herausragend ist (Objekte des Bundesinventars) sowie auch die Objekte, welche zwar aus ihrem historischen Kontext heraus nationale Bedeutung besitzen, wegen ihrer geringen oder fehlenden Wegsubstanz jedoch nicht Teil des Bundesinventars sind, sowie den Objekten *von regionaler und lokaler Bedeutung* (vgl. *Erläuterungen zu Art.1*). Diese Kurzbezeichnung hat sich in den letzten 20 Jahren in zahlreichen wissenschaftlichen und anderen Publikationen sowie Gerichtsentscheiden eingebürgert und wird deshalb weitergeführt. Die Verordnung fokussiert auf das Bundesinventar (vgl. *Erläuterungen zu Art. 1*) und regelt den besonderen Schutz der darin enthaltenen historischen Verkehrswege. Sie enthält darüber hinaus auch Bestimmungen, welche die weiteren Leistungen des Bundes zum Schutz und der Erhaltung aller im IVS aufgenommenen historischen Verkehrswege der Schweiz betreffen.

### Artikel 1 Gegenstand

Die Verordnung regelt einerseits (Art. 1 Bst. a VIVS) den *Schutz der im Bundesinventar* aufgenommenen historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung (2. Abschnitt: Bundesinventar, Veröffentlichung, Nachführung und Änderung, Schutzziele, Eingriffe, Dokumentations- und Mitteilungspflicht, Berücksichtigung in der kantonalen Raumplanung) und andererseits (Art. 1 Bst. b VIVS) die *Leistungen und Angebote des Bundes*, die über den blossen Schutz der Verkehrswege des Bundesinventars hinausweisen (3. Abschnitt: Information und Beratung über das Bundesinventar, Informationen über historische Verkehrswege regionaler oder lokaler Bedeutung, Finanzhilfen).

Die nachstehende Darstellung in Figur 1 zeigt in übersichtlicher Weise, welche Objekte Gegenstand des geschützten Bundesinventars sind (Bst. a) und welche Objekte von weiteren Leistungen des Bundes profitieren können (Bst. b).

Figur 1: Bundesinventar und Systemgrenzen des IVS



Das "Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS" erfasst alle gemäss einer bestimmten Methodik erfassten historischen Wege, Strassen und Wasserwege und ist in der nachstehenden Figur mit der *dünnen gestrichelten Linie* umgrenzt (vgl. Methodikhandbuch des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz, Universität Bern/ Via Storia, 1999).

Das IVS enthält einerseits die in der Figur 1 mit einer *dicken unterbrochenen Linie* gekennzeichneten Objekte von nationaler Bedeutung. National bedeutend sind historische Verkehrswege, wenn ihre historische Bedeutung oder Substanz herausragend ist (vgl. Art. 2 Abs. 2 VIVS). Zu den Objekten von nationaler Bedeutung gehören:

1) die Objekte des **Bundesinventars** (vgl. Art. 3 VIVS), in Figur 1 mit einer durchgehenden, schwarzen Linie umfasst; das Bundesinventar umfasst somit nur einen Teil der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung.

2) die Objekte, die im historischen Kontext zwar von nationaler Bedeutung sind, jedoch keine oder nur geringe Wegsubstanz aufweisen; Sie bilden den anderen Teil der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung, sind aber nicht Teil des **Bundesinventars** und stehen daher nicht unter dem besonderen Schutz, der gemäss VIVS den Objekten des Bundesinventars zukommt. Diese Objekte haben lediglich informativen Charakter und zeigen und erklären bei der Betrachtung der Karte den räumlichen und historischen Zusammenhang des historischen Wegnetzes und seiner Objekte. Sie sind in Figur 1 mit einer *grauen Linie* umfasst.

Andererseits gehören zum IVS auch Objekte, welche von den Kantonen (gemäss Art. 11 VIVS)

1) als solche von **regionaler Bedeutung** (in Figur 1 mit einer *ausgezogenen dünnen Linie* umfasst) oder

2) als solche von **lokaler Bedeutung** (in Figur 1 mit einer *gepunkteten Linie* umfasst) bezeichnet worden sind.

Die Kantone sind mit der Erhebung dieser Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung und deren rechtlicher Festsetzung auf Kantonsstufe unterschiedlich weit fortgeschritten. In der Pub-

likation des Bundesinventars werden daher bis zur definitiven Bezeichnung durch die Kantone vorerst die durch den Bund provisorisch eingeschätzten Objekte dargestellt.

## Artikel 2      **Begriffe**

In dieser Verordnung gelten als *historische Verkehrswege* Wege, Strassen und Wasserwege, die aus früheren Epochen stammen. Voraussetzungen, um als solche aufgenommen werden zu können, sind, dass die Wege in jedem Fall durch historische Dokumente belegt sind und die Substanz des betroffenen Wegs oder der betroffenen Strasse mindestens abschnittsweise erhalten ist (Abs. 1 Bst. a).

Dabei kommen als historische Verkehrswege grundsätzlich nur solche in Frage, die bis zum Erscheinen der Erstausgabe des Topographischen Atlases der Schweiz um das Jahr 1870 erstellt worden sind; jüngere Verkehrswege sind nur dann als historisch zu klassieren, wenn sie ein hohes Mass an traditioneller Wegsubstanz aufweisen (z.B. viele der im Zeitraum zwischen 1870 und 1940 angelegten Ersterschliessungsstrassen im Alpenraum), besondere Kunstbauten aufweisen, eine ingenieurmässige Pionierleistung darstellen (z.B. Brücken von Maillart) oder einen besonderen historischen Gehalt verkörpern (z.B. spezielle Militärstrasse). In einigen seltenen Ausnahmefällen wurden auch aufgelassene Bahnstrecken, welche heute oft als Teil des Fuss- und Veloverkehrsnetzes dienen, als historische Verkehrswege, inventarisiert.

Objekte sind entweder *ganze Strecken* oder *einzelne Linienführungen oder Abschnitte* (Abs. 1 Bst. b). *Strecken* beinhalten sämtliche Linienführungen zwischen den Anfangs- und Endpunkten, die in der Regel historische Etappenorte verbinden (z.B. Thun – Kandersteg). Solange eine Strecke nur über einen einzigen Verkehrsweg verläuft, ist letzterer die *einzigste Linienführung* der Strecke. Können auf einer Strecke aber mehrere nebeneinander verlaufende Verkehrswege unterschieden werden (z.B. rechtsufriger und linksufriger Saumweg), die nachweislich die gleichen Anfangs- und Endpunkte miteinander verbinden, wird die Strecke in *verschiedene Linienführungen* unterteilt. Strecken und Linienführungen sind sodann, wo die Weggeschichte oder die Wegsubstanz einen besonderen Beschrieb rechtfertigen, in verschiedene Teilstücke unterteilt, die im Bundesinventar *Abschnitte* genannt werden.

Linienführungen oder Abschnitte können selbständig als Objekte von nationaler Bedeutung gelten, auch wenn die Strecke, zu der sie gehören, selber kein Objekt von nationaler Bedeutung ist. Dies kann z.B. der Fall bei einer Brücke sein, welche auf einem historisch nur als regional bedeutend eingestuften Wegabschnitt liegt, jedoch wegen ihrer ingenieurtechnischen Konstruktion und baulichen Gestalt durchaus als Objekt von nationaler (herausragender) Bedeutung eingestuft ist.

Bei *Wasserwegen aus früheren Epochen* genügt es in der Regel, dass diese durch historische Dokumente belegt sind. Im Gelände sind Wasserwege nämlich häufig nicht mehr aufgrund der erhaltenen Substanz erkennbar, mit Ausnahme von Häfen und Anlegestellen. Auch deckt sich ihr seinerzeitiger Verlauf auf einem bestimmten Gewässer oft nicht mit dem heutigen Verlauf, dies zum Teil, weil dem Verkehr auf dem Wasser heute – anders als früher – nur noch eingeschränkte Bedeutung zukommt. Bei Wasserwegen auf ehemaligen (aufgegebenen) Wasserläufen muss jedoch wie bei Wegen und Strassen ihre Substanz - in casu ihr traditionelles Erscheinungsbild oder ihre bauliche Substanz im Gelände - zumindest noch abschnittsweise als solche erkennbar sein, wie z.B. beim Canal d'Enteroches im Kanton Waadtland; der alleinige Beleg durch historische Dokumente genügt in solchen Fällen nicht.

Für *die Bestimmung der Substanz historischer Verkehrswege* (Art. 2 Abs. 1 Bst. c , Ziff. 1-5) sind in erster Linie die Einordnung der Verbindung im Gelände (*Verlauf*), die *Wegelemente* wie *Wegformen* und *-oberflächen sowie* Wegbegrenzungen wie Böschungen, Mauern, Zäune und Alleen, *Kunstbauten, spezielle Bautechniken* und besonderes *traditionelles Baumaterial* sowie das Vorhandensein von *Wegbegleitern* wie Wegkreuze oder Distanzsteine massgebend.

Bestimmend für die Einfügung des Weges ins Gelände (Verlauf) ist die Hangneigung, die Beschaffung des Untergrundes (Boden, Lockermaterial, Fels) sowie die Bodenbedeckung, namentlich der Baumbewuchs. Für den Verlauf massgebend ist, dass der Weg heute in seiner Linienführung im Gelände noch ablesbar ist (Art. 2 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1).

Die **Wegelemente** (Art. 2 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2). bilden den zweiten wichtigen Bestandteil der historischen Substanz eines Weges. Bei den Wegelementen handelt es sich einerseits um die **Wegform** als Ausprägung der Massstäblichkeit des Weges und seiner Konstruktion im Gelände, beispielsweise als Weg mit Böschungen, Weg mit Stützbauwerken, Hohlweg usw.

Bei den Wegelementen handelt es sich durchwegs um Bauteile, welche zum traditionellen Erscheinungsbild des Weges beitragen und durch ihre Konstruktionsweise die Bautechnik (Art. 2 Abs. 1 Bst. c Ziff. 4) ihrer Zeit überliefern. Die prägenden traditionellen Wegelemente sind dabei:

- der Wegunterbau, welcher den gesamten konstruktiven Aufbau unterhalb der Wegoberfläche umfasst, wie beispielsweise eine Kofferung oder Holzbohlen;
- der Wegaufbau und die Wegoberfläche, d.h. die bauliche Befestigung des Weges z.B. durch Schotterungen, Pflästerungen oder durch eine Versiegelung;
- die Wegbegrenzungen, welche die grösste Vielfalt an Elementen aufweisen wie z.B. verschiedene Arten von trocken oder vermörtelt gemauerten Stützbauwerken, frei stehende Mauern, Zäune aus verschiedensten Materialien, Alleen;
- die Entwässerungen beispielsweise in Form von Querabschlägen, Strassengräben oder Wasserdurchlässen (Tombini).

Besonders viel zum Wert der historischen Substanz beitragen können **Kunstabauten** (Art. 2 Abs. 1 Bst. c Ziff. 3). Unter den Kunstbauten werden Bauwerke verstanden, die gegenüber der gesamten Weganlage optisch und konstruktiv als Einzelbauwerke ausgeschieden werden können. Zu den Kunstbauten zählen namentlich Brücken, Viadukte, Durchlässe, Tunnels, Galerien, Halbgalerien und Furten.

**Wegbegleiter** (Art. 2 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5) spielen eine wichtige Rolle als sichtbare historische Quellen für die geschützten Abschnitte. Sie sind oft wichtige Anhaltspunkte für den genauen Verlauf eines historischen Verkehrswegs im Gelände und tragen zudem oft Inschriften, die das Erstellungsdatum nennen. Die Wegbegleiter stehen in einer direkten Beziehung zum Weg, ohne selbst Bestandteil des Weges zu sein. Bestimmte historische Verkehrswege haben stets Wegbegleiter (z.B. Bildstöcke und Kapellen auf einem Stationenweg), woraus sich ein direkter funktionaler Zusammenhang ergibt. Der funktionale Zusammenhang zwischen Wegbegleiter und Wegabschnitt kann aber durchaus auch nur indirekter Natur sein (z.B. bei einem Wirtshaus). Der Begriff des funktionalen Zusammenhangs ist damit breit zu fassen. Die entsprechende Einrichtung kann in einem direkten oder indirekten Zusammenhang mit dem Abschnitt stehen, gestanden haben oder gar mit ihm entstanden sein, wie beispielsweise Lawinenverbauungen, die in einer grossen Distanz zum Weg, liegen, jedoch in einem direkten funktionalen Zusammenhang zum Verkehrsweg stehen. Der Wegbegleiter kann auch eine orientierende oder religiöse Bedeutung für den Verkehrsteilnehmenden haben. Wegbegleiter weisen eine grosse Formenvielfalt auf und sind daher schwer zusammenfassend zu charakterisieren. Markante Wegbegleiter sind einerseits Bauten wie Wirtshäuser, Hospize und Spitäler, Susten und Ställe, Waren- und Zollhäuser sowie sakrale Bauten wie Kapellen. Bedeutsam für die Charakterisierung des Weges sind jedoch ebenso die kleineren Wegbegleiter wie Wegkreuze, Bildstöcke, Grenz- und Distanzsteine sowie Brunnen.

**Historische Verkehrswege sind von nationaler Bedeutung**, wenn ihre historische Bedeutung oder Substanz herausragend ist (Abs. 2). Die *historische Bedeutung* einer Strecke wird vorab durch deren geschichtliche oder wirtschaftliche Bedeutung für den Personen- und Warenverkehr (international, national, regional, lokal) und durch die Dauer ihrer kontinuierlichen Nutzung bestimmt; dabei spielen auch Feststellungen bezüglich der Höhe der Verkehrsfrequenzen, der Grösse der Transportvolumen sowie der Vielfalt der Nutzungen eine Rolle. Für die Bewertung der



*Wegsubstanz* ist dagegen in erster Linie die Anwendung herkömmlicher Handwerkstechnik oder das Vorhandensein oder die Nutzung besonderen Materials beim Bau und bei der Gestaltung der Wegelemente, insbesondere der Oberfläche und der Wegbegrenzungen wie Böschungen, Mauern, Zäunen und Alleen massgebend; zusätzlich eine Rolle spielen der Einbezug von Kunstbauten wie Brücken oder Galerien, profane und sakrale wegbegleitende Bauten oder Gegenstände (sog. Wegbegleiter), die Seltenheit oder die Beispielhaftigkeit der Weganlage, ihr Zustand sowie ihre Einbettung in die Landschaft. Alle genannten Elemente bilden in ihrem Zusammenspiel und -wirken ein Zeugnis der kulturellen Leistungen früherer Generationen (Kulturdenkmal), dem Sorge zu tragen ist.

### **Artikel 3 Bundesinventar**

Ins Bundesinventar aufgenommen sind lediglich historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Abs. 1) mit sichtbarer historischer Bausubstanz. Die aufgenommenen Wegobjekte sind in zwei Kategorien eingeteilt: Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» (Art. 3 Abs. 4 Bst. a) und Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» (Art. 3 Abs. 4 Bst. b). Nicht zum Bundesinventar gehören damit Objekte, welche aus verkehrshistorischer Sicht nationale Bedeutung aufweisen, von denen jedoch nur noch der historische Verlauf sichtbar ist. Ebenfalls nicht zum Bundesinventar gehören Objekte von regionaler oder lokaler Bedeutung (vgl. Fig. 1).

Das Bundesinventar wird vom ASTRA geführt (Abs. 2). Das ASTRA ist gemäss Artikel 23 der Natur- und Heimatschutzverordnung NHV die Fachstelle des Bundes für Natur-, Heimatschutz und Denkmalpflege «für den Bereich Schutz der historischen Verkehrswege».

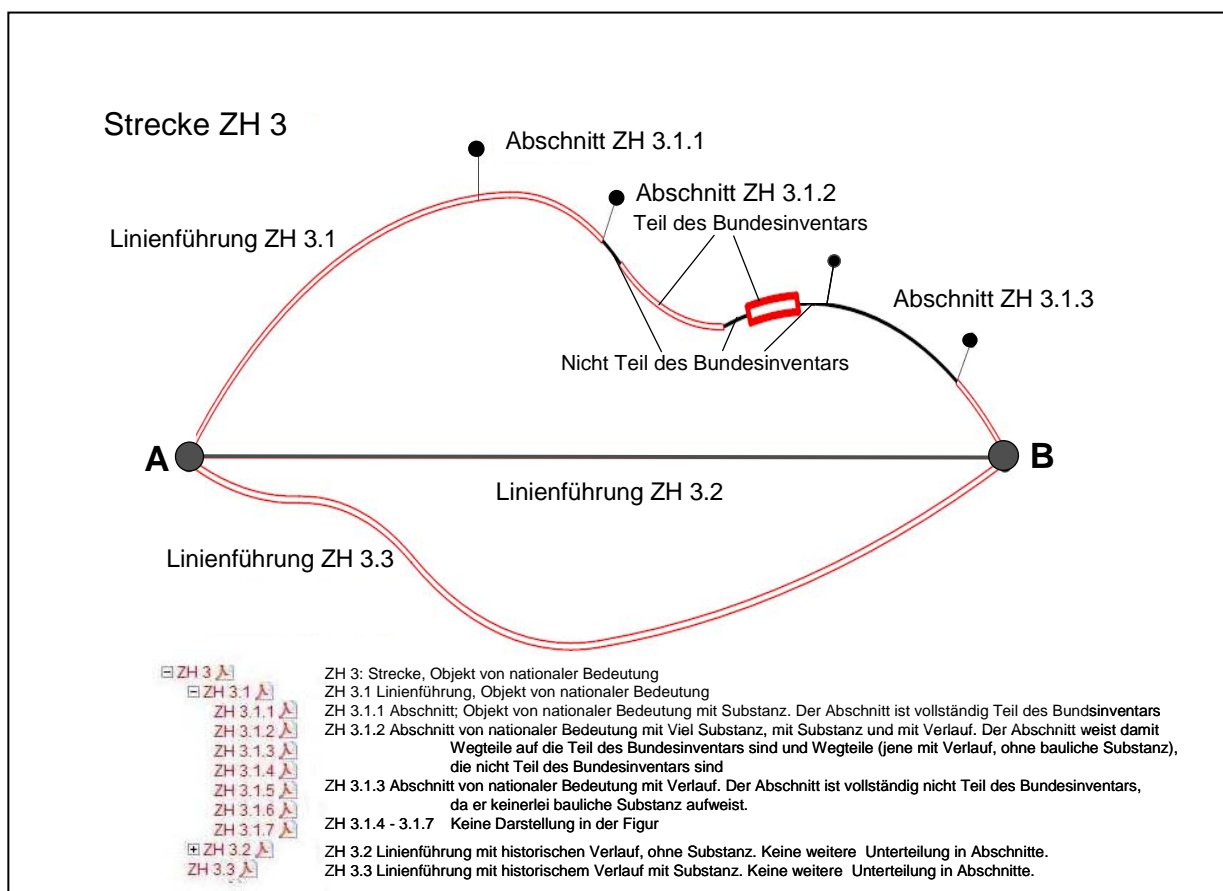
Das Bundesinventar enthält die Liste der Objekte von nationaler Bedeutung, ihre Lage, Substanz und historische Bedeutung sowie die übrigen Angaben nach Artikel 5 Absatz 1 NHG (Abs. 3). Die einzelnen Inventar-Objekte sind auf zwei verschiedene Arten abgebildet: Einerseits sind sie in einer «*Liste der Objekte von nationaler Bedeutung*» aufgeführt, andererseits sind diese Objekte, ihre Lage, ihre Substanz und Bedeutung kartographisch exakt auf der *Inventarkarte* im Massstab 1:25'000 abgebildet (<http://ivs-gis.ch>) und mit den übrigen Angaben nach Artikel 5 Absatz 1 NHG verknüpft. Die *Angaben zu den Objekten* des Bundesinventars bilden Bestandteil dieser Verordnung; es kommt ihnen rechtsetzender Charakter zu. Eine wesentliche Bedeutung besitzen sie insbesondere für die genaue Bestimmung und Festlegung der Schutzziele (Art. 6 VIVS).

Die «*Liste der Objekte von nationaler Bedeutung*» enthält alle (Weg-)Objekte, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung oder herausragenden Substanz von nationaler Bedeutung sind (Art. 2 Abs. 2). In dieser Liste sind also auch Objekte enthalten, die nur geringe oder keine historische Bausubstanz aufweisen. Obwohl diesen Objekten aufgrund ihres historischen Netzzusammenhangs nationale Bedeutung zukommt, sind sie mangels ihrer historischen Bausubstanz nicht Teil des Bundesinventars (siehe Figur 1 zu Art. 1).

Auf der Inventarkarte können die Objekte des Bundesinventars, ihre Lage und ihre Substanz einfach und eindeutig festgestellt werden. Diese Objekte sind auf der Karte rot dargestellt. ihre Substanz erkennt man an der Linienstärke.

Besonderer Erläuterung bedarf, dass einzelne Abschnitte des Bundesinventars aus Gründen, die in der Methodik der Inventarerarbeitung liegen, ausnahmsweise mehrere bzw. verschiedene Substanzgrade aufweisen können. Die nachfolgende Figur 2 zur Strecke ZH 3 zeigt und erklärt diesen besonderen Sachverhalt. Neben den verschiedenen Linienführungen, die eine Strecke (hier ZH 3) aufweisen kann (ZH 3.1, ZH 3.2 und ZH 3.3), zeigt sie für den Wegabschnitt ZH 3.1.2, dass ein Abschnitt gleichzeitig einen Wegteil ohne Substanz, einen Wegteil mit Substanz und einen weiteren Wegteil mit viel Substanz aufweisen kann.

Figur 2 Liste der IVS Objekte: Strecken, Linienführungen, Abschnitte



Die Objekte des Bundesinventars sind in zwei Kategorien unterteilt (Abs. 4):

Die Klassierung **«Historischer Verlauf mit viel Substanz»** (Abs. 4 Bst. a) bedeutet, dass der Abschnitt vorab durch seine Wegform und durch qualitativ hochwertige Wegelemente (Art. 2 Abs. 1 Bst. c VIVS) *reichhaltig* geprägt ist. Dabei handelt es sich insbesondere um den markanten traditionellen Verlauf des Weges, um Verbindungen im Gelände und um die Massstäblichkeit (Proportionalität) des Weges. Die Wegelemente sind gut erhalten, in qualitativ hochwertigem und überwiegend in ursprünglichem oder sachgerecht instandgestelltem Zustand erhalten. Sie kommen in grosser Zahl vor, sind zudem noch weitgehend zusammenhängend vorhanden und geben dem Weg, zusammen mit wegbegrenzenden Elementen im weiteren Sinne wie Bepflanzungen (z.B. Hecken, Baumreihen) den prägenden Charakter, dies allerdings nur, sofern ihr Zusammenhang mit dem Weg deutlich erkennbar und zudem durch einen entsprechenden planerischen, baulichen oder pflegerischen Aufwand von Menschenhand bewusst geschaffen worden ist.

Die Klassierung **«Historischer Verlauf mit Substanz»** (Abs. 4 Bst. b) bedeutet, dass der Abschnitt durch (im gesamtschweizerischen Vergleich) durchschnittliche traditionelle Wegsubstanz charakterisiert wird. Da es sich bei historischen Verkehrswegen um lineare Schutzobjekte handelt, kann ein Objekt nach Buchstabe b auch nur partiell wertvolle Substanzelemente aufweisen. Das Objekt ist dennoch schützenswert, da die einzelnen qualitativ hochwertigen Substanzelemente durch ihre Art, Summe und Abfolge dem Weg als Ensemble eine besondere Gesamtwirkung verleihen. Mit Blick auf den Schutz des Weges sind die einzelnen Elemente nicht isoliert, sondern in ihrer Bedeutung für die Gesamtheit der Wegenanlage zu betrachten. Unter diesem As-

pekt gibt es, obwohl der Abschnitt insgesamt lediglich durch eine mittlere traditionelle Substanz geprägt wird, einzelne hauptsächliche Elemente die aus diesem Durchschnitt herausragen.

Zur Bestimmung und Festlegung der schützenswerten Wegelemente können ergänzend die Informationen auf der *Geländekarte* (im Massstab 1:25'000) beigezogen werden. Die Geländekarte stellt die in den Angaben zu den Objekten detailliert umschriebenen Sachverhalte kartografisch dar. Dazu gehören die wesentlichen baulichen und kulturhistorischen Elemente des Weges, z.B. die Art der Wegoberfläche wie Lockermaterial oder Pflasterung, oder die Wegbegrenzungen wie Trockenmauern oder begleitende Baumreihen.

#### **Artikel 4      Veröffentlichung**

Das Bundesinventar mit der Liste der Objekte und den Angaben zu den Objekten in Karten- und Textform ist Teil der Publikation des IVS für die gesamte Schweiz, welche rund 57 Bundesordner umfasst. Eine Publikation in Papierform ist umfangmässig und aus Kostengründen, auch mit Blick auf die Nachführung des Inventars, nicht effizient. Das Bundesinventar wird nicht in der Amtlichen Sammlung des Bundesrechts (AS) veröffentlicht, sondern in elektronischer Form auf der Webseite <http://ivs-gis.admin.ch> erfasst und dargestellt (Abs. 1). Die elektronische Publikationsform steht in Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 des Publikationsgesetzes vom 18. Juni 2004 (PublG; SR 170.512). Die VIVS ist ein Erlass, der nur mit Titel sowie Fundstelle oder Bezugsquelle in der AS veröffentlicht wird. Der mit der elektronischen Publikation für die breite Öffentlichkeit mögliche einfache, rasche und vollständige Zugriff zu allen kartografischen und illustrierten textlichen Informationen ist für die Bekanntmachung des Bundesinventars eine wichtige Errungenschaft. Auf spätere Änderungen der Publikation muss jeweils wiederum in der AS selbst hingewiesen werden (siehe z.B. AS 2003 728 betr. Änderungen des Anhangs 2 zur Verordnung vom 21. Januar 1991 über den Schutz der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung [Hochmoorverordnung, SR 451.32]), dies selbst bei geringfügigen Änderungen (siehe z.B. AS 2003 863 betr. Änderungen des Anhangs 2 zur Verordnung vom 30. September 1991 über die eidgenössische Jagdbanngebiete [VEJ, SR 922.31]).

Absatz 2 stellt schliesslich sicher, dass die *Einsichtnahme* ins Bundesinventar auch direkt *bei Amtsstellen*, nämlich beim ASTRA und bei den zuständigen kantonalen Stellen, erfolgen kann (siehe die entsprechende Regelung in der Verordnung vom 28. Oktober 1992 über den Schutz der Auengebiete von nationaler Bedeutung [Auenverordnung, SR 451.31]), der Hochmoorverordnung, in der Verordnung vom 7. September 1994 über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung [Flachmoorverordnung, SR 451.33], der Verordnung vom 15. Juni 2001 über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung [Amphibienlaichgebiete-Verordnung, AlgV, SR 451.34] und in der Verordnung vom 1. Mai 1996 über den Schutz der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung [Moorlandschaftsverordnung, SR 451.35]). Dabei sollen die Kantone die Einsichtnahme ins Bundesinventar (zumindest) in elektronischer Form anbieten. Das ASTRA möchte zudem die Möglichkeit zur Einsichtnahme in gedruckter Form anbieten.

#### **Artikel 5      Nachführung und Änderung**

Die Befugnis, *geringfügige Änderungen* von Angaben über die Objekte vorzunehmen, wird mit Absatz 2 erster Satz vom Bundesrat an das Departement delegiert. Mit einer entsprechenden Bestimmung wurden bereits im Bereich der Bundesinventare, die sich auf die eidgenössische Jagdgesetzgebung (Art. 3 VEJ) sowie auf Art. 3 der Verordnung vom 21. Januar 1991 über die Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung [WZVV, SR 922.32]) stützen, gute Erfahrungen gemacht. Die Übertragung dieser Kompetenz auf das Departement

stützt sich auf Artikel 48 Absatz 1 erster Satz RVOG, gemäss welchem der Bundesrat die Zuständigkeit zum Erlass von Rechtssätzen auf die Departemente übertragen kann. Als geringfügige Änderungen sind solche von untergeordneter Bedeutung anzusehen (siehe Art. 48 Abs. 1 zweiter Satz RVOG, wonach die Zuständigkeit zum Erlass von Rechtssätzen nur in Fällen von untergeordneter Tragweite an das Departement übertragen werden darf). Mit Absatz 2 zweiter Satz wird die Tragweite der geringfügigen Änderungen bezogen auf die historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung konkretisiert: Als geringfügig gelten danach Änderungen, welche sich weder auf den Bestand der Objekte noch in wesentlichem Masse auf deren Substanz auswirken. Die erhebliche Änderung der Beschreibung der Lage, der historischen Bedeutung und der Substanz von einzelnen Objekten bleibt dagegen Sache des Bundesrats. Als erhebliche Änderungen gelten insbesondere die Ergänzung oder Aufhebung eines Objekts sowie die Zuordnung eines anderen Substanzgrades zu einem solchen Objekt, z.B. «historischer Verlauf mit viel Substanz» statt «historischer Verlauf mit Substanz» (siehe zu dieser Unterscheidung die Erläuterungen zu Art. 3 VIVS).

Nach Artikel 5 Absatz 2 NHG sind die Inventare nicht abschliessend; vielmehr sind sie regelmässig zu überprüfen und zu bereinigen. Eine Überprüfung und Bereinigung hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn sich neue Tatsachen ergeben, beispielsweise aufgrund von Bauvorhaben, Instandstellungsmassnahmen, Naturereignissen oder dem altersbedingten Verlust von baulicher Substanz. Absatz 1 legt weiter fest, in welchem zeitlichen Abstand die **gesamthafte Überprüfung und Bereinigung aller Objekte und ihrer Umschreibungen im Bundesinventar** erfolgen soll. Der Zeithorizont von 25 Jahren ist bewusst etwas länger angesetzt als jener für die gesamthafte Überprüfung der Richtplanung (10 Jahre gemäss Art. 9 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) und der Nutzungsplanung (15 Jahre gemäss Art. 15 Bst. b RPG für Bauzonen). Dabei dürfte es zweckmässig sein, nicht sämtliche historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung gleichzeitig zu überprüfen, sondern die Nachführung (kantonsweise) gestaffelt und mit Blick auf die im Rahmen des VIVS-Vollzugs bekannten Änderungen regelmässig vorzunehmen.

Die Geländekarte stellt die Grundlage der "Erst-Erfassung" dar und wird vorerst nicht nachgeführt. Sie beinhaltet lediglich ergänzende Angaben zu den Objekten nach Artikel 3 und wird deshalb nur als Zusatzinformation in der elektronischen Publikation sowie als gesonderte Karte in der gedruckten Ausgabe (vgl. Art. 4) geführt.

## Artikel 6      **Schutzziele**

Die Schutzziele unterscheiden sich vorab nach der Klassierung und folglich nach dem damit verbundenen **Substanzgrad** eines bestimmten Objekts (siehe dazu Erläuterungen zu Art. 3 und Art. 2 Bst. c).

Absatz 1 legt fest, dass Objekte mit der Klassierung **«historischer Verlauf mit viel Substanz»** (siehe Art. 3 Abs. 4 Bst. a VIVS) *mit ihrer ganzen Substanz ungeschmälert erhalten werden*. Diese Objekte, meist Abschnitte, sind durch die grosse Anzahl qualitativ hochwertiger Elemente traditioneller Wegsubstanz, welche auch streckenmässig einen grossen Anteil des betroffenen Wegabschnittes umfassen, wesentlich geprägt. Diese Wegabschnitte bilden die im nationalen und regionalen Vergleich wertvollsten Schutzobjekte. Es sind deshalb alle Elemente, welche im Bundesinventar näher umschrieben sind, ungeschmälert zu erhalten.

Absatz 2 behandelt die Klassierung der Objekte **«mit Substanz»**. Die Einteilung eines Objektes in diese Kategorie bedeutet, dass der Abschnitt insgesamt durch durchschnittliche traditionelle Wegsubstanz charakterisiert wird. Der Schutzgrad für diese Objekte trägt der Tatsache Rechnung, dass sie nicht durchwegs, sondern nur partiell über ausserordentliche Wegsubstanz verfügen. Diese Abschnitte sollen daher nicht mit allen ihren Elementen einem Schutz unterliegen,

wie dies für Objekte mit der Klassierung «*historischer Verlauf mit viel Substanz*» vorgesehen ist. Vielmehr sollen sie **mit ihren wesentlichen Substanzelementen ungeschmälert erhalten werden**. Dadurch soll vorab die durch diese hauptsächlichlichen Elemente erzielte Gesamtheit des Weges als lineares Schutzobjekt erhalten werden. Dieses Schutzziel erlaubt es überdies bei diesen Objekten punktuell an jenen Stellen Anpassungen und Verbesserungen (beispielsweise der Wegoberfläche oder der Wegbegrenzung) vorzunehmen, wo bereits keine herausragende schützenswerte historische Bausubstanz mehr vorhanden ist. Welches die hauptsächlichlichen Elemente sind, ergibt sich aus den Angaben zu den Objekten im Bundesinventar (siehe Art. 3 Abs. 3 VIVS).

Unabhängig von der Klassierung des Objekts sind ausserdem die noch vorhandenen **Wegbegleiter**, d.h. z.B. profane oder geistliche Bauten oder andere fest installierte Gegenstände am Weg (siehe Erläuterungen zu Art. 2, Abs. 3 Bst. e VIVS), *in ihrem funktionalen Zusammenhang mit dem historischen Verkehrsweg zu erhalten* (Abs. 3). Dies heisst insbesondere, dass die Wegbegleiter nicht nur als Einzelobjekt zu erhalten sind, sondern auch, dass ihre ursprüngliche, in engem Zusammenhang mit dem Weg stehende Bedeutung weiterhin erkennbar bleiben muss.

## Artikel 7 Eingriffe

### ***Vorbemerkung: Interessenabwägung bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe***

Bei der Erfüllung von Bundesaufgaben haben Bund und Kantone grundsätzlich sämtliche Objekte, die unter den Schutzbereich des Natur- und Heimatschutzrechts fallen, zu schonen und ungeschmälert zu erhalten. Allerdings kann von dieser Schutzpflicht nach **einfacher Interessenabwägung** abgewichen werden (Art. 3 Abs. 1 NHG). Diese Interessenabwägung ist deshalb einfach zu nennen, weil sie nicht an besondere Voraussetzungen gebunden ist, wie z.B. an ein nationales Interesse an der Projektrealisierung. Damit sind im Rahmen einer Interessenabwägung nach Artikel 3 Absatz 1 NHG sämtliche relevanten Interessen für und gegen einen Eingriff zu erheben, zu bewerten und gegeneinander abzuwägen.

Die Aufnahme eines Objekts des Natur- und Heimatschutzes von nationaler Bedeutung in ein Bundesinventar bewirkt bei der Erfüllung von Bundesaufgaben eine Verstärkung der Schutzpflicht. Ein Abweichen vom Gebot der ungeschmälerten Erhaltung (Art. 6 Abs. 1 NHG) ist zwar im Einzelfall möglich, aber nur, wenn bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung vorliegen (Art. 6 Abs. 2 NHG). Es handelt sich damit um eine besondere im Schutzinteresse **gesetzlich vorstrukturierte Interessenabwägung**.

Die Verpflichtungen nach Artikel 3 und 6 NHG zur Vornahme von Interessenabwägungen gelten, wie bereits erwähnt, nur im Rahmen der „**Erfüllung von Bundesaufgaben**“. Dazu gehören Infrastrukturprojekte des Bundes, Bundessubventionen sowie alle Bewilligungen, deren Erteilungsvoraussetzungen bundesrechtlich geordnet sind, unabhängig davon, ob die Bewilligungen vom Bund oder von den Kantonen erteilt werden (z.B. Rodungsbewilligungen oder Bewilligungen für Bauten ausserhalb von Bauzonen nach Art. 24 RPG), nicht aber die kantonale Nutzungsplanung sowie Bewilligungen, deren Erteilungsvoraussetzungen ausschliesslich kantonrechtlich geordnet sind (z.B. Bewilligungen für zonenkonforme Bauten nach Art. 22 RPG). Deshalb unterliegen z.B. landwirtschaftlich begründete Eingriffe in historische Verkehrswege in der Landwirtschaftszone diesen Verpflichtungen nicht, sofern sie ohne Bundessubventionen ausgeführt werden. Gleiches gilt für forstlich begründete Eingriffe in historische Verkehrswege, die im Wald liegen. Daran wird auch die Schaffung des Bundesinventars nichts ändern. Allerdings kann nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu Artikel 22 RPG der Standort einer landwirtschaftlichen Baute oder Anlage in der Landwirtschaftszone bzw. der Standort einer forstlichen Baute oder Anlage im Wald auch nicht völlig frei gewählt werden. Vielmehr können öffentliche Interessen einen anderen Standort gebieten. Zu diesen öffentlichen Interessen gehören auch solche des Natur- und Heimatschutzes. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um ein Objekt in

einem Bundesinventar handelt oder nicht. Dazu etwa BGE 118 Ib 335, S. 340, 123 II 499, S. 506ff.

Jedoch müssen die Kantone das Bundesinventar in ihrer Raumplanung, namentlich bei der Erstellung ihrer Richtpläne, berücksichtigen (siehe Art. 9 und die Erläuterungen dazu).

Sämtliche Überlegungen zur Eingriffsregelung von Artikel 7 gelten sowohl für die geschützten Wegabschnitte selbst als auch für deren *Wegbegleiter*.

### ***Absatz 1 und 2: Zulässigkeit von Eingriffen***

Objekte des Natur- und Heimatschutzes, die in das Bundesinventar aufgenommen sind, müssen soweit erhalten und geschont werden, als ihre entsprechenden Schutzziele nicht beeinträchtigt werden. Sind durch eine Veränderung am Objekt *keine Schutzziele berührt*, so ist der Eingriff zulässig (Abs. 1). Die klare Definition von Schutzzielen (siehe Art. 3 Abs. 3 und 6 VIVS i.V. mit der Webseite des Bundesinventars, insbesondere den Umschreibungen mit den Angaben zu den Objekten) ist gerade in diesem Zusammenhang wesentlich. Schutzziele sind nämlich dann nicht berührt, wenn die Angaben zu den Objekten nach dem Eingriff nicht umgeschrieben werden müssen, z.B.: Ersatz des Belags einer Naturstrasse durch einen neuen Naturbelag. Die Zulässigkeit eines solchen Eingriffs befreit jedoch nicht von der Pflicht zur Dokumentation und zur Mitteilung an das ASTRA (Art. 8 VIVS).

*Geringfügige Beeinträchtigungen* der Schutzziele eines Objekts des Bundesinventars gelten nicht als Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung eines Objektes und sind gemäss Absatz 2 unter Einhaltung der nachfolgenden Voraussetzungen zulässig (siehe dazu die bundesgerichtliche Rechtsprechung über BLN-Objekte, insbesondere. BGE 123 II 256, S. 265 f. betreffend zeitweise Beleuchtung des Pilatusgipfels als Teil eines BLN-Gebiets; BGE vom 22. Januar 2003, 1A.151/2002, E. 4.5.3 bis 4.5.5 und 4.6 betreffend Festsetzung der Restwassermenge für die Giessbachfälle [Giessbachfall], publiziert in URP 2003 235 ff.). Auf jeden Fall muss jedoch eine einfache Interessenabwägung stattfinden: Der Eingriff muss sich durch ein Interesse rechtfertigen lassen, das gewichtiger ist als das Schutzinteresse; allerdings ist es nicht erforderlich, dass die für den Eingriff ins Feld geführten Interessen von nationaler Bedeutung sind.

Jegliche Eingriffe, auch wenn sie keine Schutzziele berühren, haben grundsätzlich immer unter dem Gebot der grösstmöglichen Schonung zu erfolgen und sich auf ein Mindestmass zu beschränken (Abs. 5).

### ***Absatz 3: Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung***

Als Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung eines Objekts, das im Bundesinventar figuriert, gelten *schwerwiegende Beeinträchtigungen der Schutzziele*. Ein solches Abweichen kommt nach Artikel 6 Absatz 2 NHG nur in Frage, wenn der ungeschmälerten Erhaltung des Objekts bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

Das *Eingriffsinteresse* hat also von *nationaler Bedeutung* zu sein. Es muss sich auf entsprechende bundesrechtliche Verfassungs- oder Gesetzesaufträge stützen (z.B. nationales Interesse an einer ausreichenden Versorgung mit Kies bzw. elektrischer Energie oder an der Sicherstellung von genügendem Deponieraum zur Ablagerung von Abfällen). Mit der grundsätzlichen Anerkennung eines nationalen Interesses aufgrund eines solchen Verfassungs- oder Gesetzesauftrags steht aber noch nicht fest, dass auch ein bestimmtes Einzelvorhaben von nationaler Bedeutung ist; vielmehr muss dies im konkreten Fall nachgewiesen werden. Im Giesbachfall musste z.B. dargelegt werden, dass zumindest Engpässe in der regionalen Versorgung bzw. Entsorgung vorliegen und zugleich valable Standortalternativen fehlen (siehe BGE vom 22. Januar 2003, 1A.151/2002, E. 4.3 [Giessbachfall]).

#### ***Absatz 4: Wiederherstellungsverpflichtungen und Ersatzmassnahmen***

Selbst dort, wo der Eingriff durch ein bestimmtes gleich- oder höherwertiges Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung unvermeidlich ist und gerechtfertigt werden kann, ist das Gebot der grösstmöglichen Schonung zu beachten und der Eingriff muss sich auf ein Mindestmass beschränken (Abs. 5). Zudem sind zum Ausgleich der vorgenommenen Beeinträchtigungen ***Wiederherstellungs- bzw. angemessene Ersatzmassnahmen*** zu treffen.

Bei den *Wiederherstellungsmassnahmen* handelt es sich um Massnahmen zur denkmalpflegerisch sachgerechten Wiederherstellung der vor dem Eingriff bestehenden Gestalt und Funktion eines durch das Vorhaben beeinträchtigten Objekts. Die Wiederherstellung erfolgt am Ort bzw. Objekt der Intervention.

Bei den *Ersatzmassnahmen* handelt es sich in erster Linie um Massnahmen in den Fällen, wo eine Wiederherstellung eines beeinträchtigten Objekts an Ort und Stelle aus konstruktiven und/oder fachtechnischen Gründen nicht möglich oder aus denkmalpflegerischer Sicht nicht sinnvoll ist (Authentizität). Zum Ausgleich des Verlustes an historischer Wegqualität durch den Eingriff soll dazu in erster Linie an einer anderen Stelle auf dem betroffenen historischen Verkehrsweg (d.h. auf dem gleichen Objekt [Strecke, Linienführung oder Abschnitt] im Sinne von Art. 2) eine Instandstellung verfallener Teile, eine bauliche Aufwertung oder eine Inwertsetzung für den Langsamverkehr erfolgen. Diese Ersatzmassnahmen sollen im Sinne eines Ausgleichs für die Beeinträchtigung durch den Eingriff umfangmässig dem Verlust durch den Eingriff entsprechen (Angemessenheit). Es geht dabei jedoch nicht darum, bei Beeinträchtigung von Wegelementen eine beliebige bauliche Massnahme (beispielsweise Neubau eines Wanderweges, Neupflasterung eines Dorfplatzes) umzusetzen. Sind Ersatzmassnahmen auf dem gleichen Objekt nicht zweckmässig oder denkmalpflegerisch fragwürdig (beispielsweise bei vollständigen Rekonstruktionen mit zeitgenössischen Materialien und aktueller Technik) können angemessene Ersatzmassnahmen auch auf einem anderen historischen Verkehrsweg, nach Möglichkeit in der gleichen Region, geleistet werden.

Ersatzmassnahmen sind nach Möglichkeit mit der Auflage oder Bedingung zu verknüpfen, dass der betreffende Verkehrsweg bei entsprechender Eignung als Fuss-, Wander- oder Veloweg ins Wegnetz des Langsamverkehrs integriert wird (Art. 3 Abs. 2 dritter Satz und 6 des Fuss- und Wanderweggesetzes [FWG; SR 704]; Art. 3 Abs. 3 Bst. c RPG). Wird mit dem Eingriff zugleich ein Fuss- oder Wanderweg aufgehoben, ist sodann die entsprechende Ersatz- und Kostentragungspflicht (Art. 7 und 10 FWG) zu beachten.

Die Wiederherstellungsverpflichtungen nach Artikel 7 Absatz 4 VIVS dienen dem Ausgleich zugelassener und damit rechtmässiger Beeinträchtigungen. Sie sind von jenen zu unterscheiden, welche die *Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes* nach *rechtswidrigen* Eingriffen betreffen. Wird ein durch die Verordnung geschützter historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung ohne Vorliegen einer entsprechenden Berechtigung beschädigt, so kann die Verursacherin oder der Verursacher nach Artikel 24e NHG verpflichtet werden, die widerrechtlich getroffenen Massnahmen rückgängig zu machen (Bst. a), die Kosten zu übernehmen, die aus der Beseitigung des Schadens entstehen (Bst. b) und angemessenen Ersatz zu leisten, wenn die Wiederherstellung nachträglich nicht mehr möglich ist (Bst. c).

#### ***Absatz 5: Gebot der grösstmöglichen Schonung***

Nach Artikel 6 Absatz 1 NHG verdient ein Objekt, das in ein Inventar des Bundes aufgenommen wird, die grösstmögliche Schonung. Dieses Gebot wird mit Absatz 5 konkretisiert, indem bestimmt wird, dass sich Beeinträchtigungen auf ein Mindestmass beschränken müssen (siehe BGE vom 22. Januar 2003, 1A.151/2002, E. 4.1 a.e., [Giessbachfall]).



## Artikel 8 Dokumentations- und Mitteilungspflicht

Für die Erforschung der Strassenbaugeschichte sind *Funde zur Baugeschichte sowie zur Einordnung des Objekts ins Gelände* ausserordentlich wichtig. Daher besteht gemäss Absatz 1 bei allen Eingriffen in historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, die bei der Erfüllung von Bundesaufgaben vorgenommen werden, eine Pflicht zur Dokumentation. Dies gilt für alle Eingriffe, seien diese wegen Nichtbeeinträchtigung der Schutzziele ohne weiteres zulässig (Art. 7 Abs. 1 VIVS) oder können sie aus besonderen Gründen zugelassen werden (Art. 7 Abs. 2 und 3). Funde zur Baugeschichte und zur Einordnung ins Gelände sind danach aufzunehmen, sobald die historische Substanz verändert oder, wie bei Grabungen, aufgedeckt wird. In der Dokumentation sind überdies der bestehende Zustand vor dem baulichen Eingriff, die vorgenommenen Eingriffe bzw. Beeinträchtigungen sowie der realisierte Endzustand auf geeignete Art und Weise (d.h. beispielsweise mit Plänen, Skizzen und Bildern) detailliert darzustellen. Die Dokumentation ist (möglichst) durch fachkundige Personen zu erstellen. Die zuständigen Behörden von Bund oder Kanton sind dafür zuständig, dass die Dokumentation erstellt wird (sei es durch eigenes Tun oder als Auflage in einer Bewilligung). Die zuständigen Behörden können die damit verbundenen Kosten dem Verursacher übertragen, vorab mit Blick auf den Ausgleich von Beeinträchtigungen nach Absatz 2 und 3.

Artikel 27 Absatz 1 NHV verpflichtet die Kantone, dem ASTRA ihre Erlasse über den Schutz der historischen Verkehrswege mitzuteilen (vgl. dazu auch Allgemeine Bemerkungen Ziff. 1.4 Vollzug der VIVS). Es besteht jedoch – anders als für den Bereich des Biotop- und des Moorlandschaftsschutzes gegenüber dem BAFU (Art. 27 Abs. 2 NHV) – keine gesetzliche Grundlage dafür, von den zuständigen Behörden des Bundes und der Kantone zu verlangen, Verfügungen im Zusammenhang mit dem Schutz der historischen Verkehrswege dem ASTRA mitzuteilen. Auch kennt die NHV keinerlei **Mitteilungspflicht von Eingriffen** (vorbehalten bleiben jedoch die Bestimmungen von Art. 62a des RVOG zur Anhörung der Fachbehörden in einem Entscheidungsverfahren). Mit Blick auf die Verpflichtung von Artikel 5 Absatz 2 NHG, das Inventar regelmässig zu bereinigen, und von Artikel 5 Absatz 1 [VIVS], wonach das Bundesinventar regelmässig, vorab bei Vorliegen neuer Erkenntnisse und Tatsachen, nachgeführt und bereinigt und innert 25 Jahren vollständig überprüft und bereinigt werden soll, ist das ASTRA jedoch auf entsprechende Meldungen angewiesen. Absatz 2 schreibt deshalb vor, dass die zuständigen Behörden des Bundes und der Kantone – gemeint sind die jeweiligen Bewilligungs-, Genehmigungs- und Konzessionsbehörden – dem ASTRA sämtliche Eingriffe in historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung mitteilen, welche die Schutzziele beeinträchtigen. Verbunden wird damit die weitere Pflicht, die aufgrund von Absatz 1 erstellten Dokumentationen vorzulegen. Das Herstellen einer Dokumentation kann in besonderen Fällen auch dann erforderlich werden, wenn die Schutzziele nicht berührt werden. Wird beispielsweise in einer Brücke zu deren Stabilisierung ein verdeckter Maueranker eingebaut, ist das Schutzziel zwar nicht beeinträchtigt, das Objekt jedoch in seiner Struktur jedoch verändert. Der Beschrieb des Objekts (Art. 3 Abs. 2) soll folglich angepasst werden.

## Artikel 9 Berücksichtigung in der kantonalen Raumplanung

Soweit die Kantone Bundesaufgaben erfüllen, sind die Bundesinventare für sie verbindlich. Ein Abweichen von der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne der Inventare darf nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (vgl. Art. 6 NHG). Gemäss Artikel 26 Abs. 2 NHV müssen die Kantone bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten zudem die Massnahmen berücksichtigen, für die der Bund Finanzhilfen oder Abgeltungen nach der NHV ausrichtet, und sorgen insbesondere dafür, dass die Pläne und Vorschriften, welche die zulässige Nutzung des Bodens im Sinne der Raumplanungsgesetzgebung regeln, den Schutzmassnahmen Rechnung tragen.



Dagegen regelt die NHV nicht, ob und wie die Kantone den Bundesinventaren in ihrer Richt- und Nutzungsplanung Nachachtung zu verschaffen haben, wenn keine Finanzhilfen des Bundes fliessen. Bei der Erfüllung von kantonalen (und kommunalen) Aufgaben - wozu im Grundsatz die Nutzungsplanung zählt - wird der Natur- und Heimatschutz durch kantonales (und kommunales) Recht gewährleistet. Dies ergibt sich verfassungsrechtlich aus Artikel 78 Abs. 1 BV, wonach die Kantone für den Natur- und Heimatschutz zuständig sind. Auch bei der Erfüllung von kantonalen (und kommunalen) Aufgaben sind indessen Bundesinventare von Bedeutung. Nach der neuesten bundesgerichtlichen Praxis<sup>1</sup> kommen sie ihrer Natur nach Sachplänen und Konzepten im Sinne von Artikel 13 Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700) gleich. Im Rahmen der allgemeinen Planungspflicht der Kantone (Art. 2 RPG) legen diese die Planungsgrundlagen in ihrer Richtplanung im Allgemeinen fest (Art. 6 RPG) und berücksichtigen die Bundesinventare als besondere Form von Konzepten und Sachplänen im Speziellen (Art. 6 Abs. 4 RPG). Aufgrund der Behördenverbindlichkeit der Richtplanung (Art. 9 RPG) finden die Schutzanliegen des Bundesinventars auf diese Weise Eingang in die Nutzungsplanung (Art. 14 ff. RPG). Mit Artikel 9 wird diese Bundesgerichtspraxis nun in die Gesetzgebung überführt.

Die Formulierung von Artikel 9 berücksichtigt, dass den Kantonen vom RPG und vom NHG bei der Nutzungsplanung ein relativ grosser Beurteilungsspielraum belassen wird. Da Nutzungsplanung keine Bundesaufgabe ist (siehe dazu die Erläuterungen zu Art. 6) kann von den Kantonen nicht verlangt werden, dass ihre Nutzungsplanung vollständig mit der Verordnung übereinstimmt, wie dies die Auenverordnung, die Hochmoorverordnung, die Flachmoorverordnung, die Amphibienlaichgebiete-Verordnung und die Moorlandschaftsverordnung tun. Bei der Umsetzung der Biotopinventare und des Moorlandschaftsinventars des Bundes verbleibt nämlich den Kantonen, da sie hier konkrete bundesrechtliche Vorgaben umzusetzen haben, anders als beim Bundesinventar der historischen Verkehrswege, nur ein sehr enger Spielraum.

Das Wort "berücksichtigen" wird weder in der genannten Bundesgerichtspraxis noch in der vorliegenden Verordnung weiter konkretisiert. "Berücksichtigen" heisst aber mindestens, dass sich die Kantone mit dem Bundesinventar auseinandersetzen, nicht ohne Not davon abweichen, notwendige Abweichungen davon nachvollziehbar begründen und generell die Wirkung des Bundesinventars nicht vereiteln.

## **Artikel 10 Information und Beratung über das Bundesinventar**

Nach Artikel 25a Absatz 1 NHG sorgen Bund und Kantone für die Information und Beratung der Behörden und der Öffentlichkeit über die Bedeutung und den Zustand von *Natur und Landschaft*. Somit kommt dem Bund mit dem Erlass der VIVS eine entsprechende **Informationsaufgabe** zu, handelt es sich beim Schutz der historischen Verkehrswege doch nicht nur um *Heimatschutz*, der nicht in der genannten Bestimmung erwähnt wird, sondern in bedeutendem Masse auch um *Landschaftsschutz*, über welchen Behörden und Öffentlichkeit aufzuklären sind (siehe Ziff. 1.2: Schutz der historischen Verkehrswege als Teil des Natur- und Heimatschutzes). Dem ASTRA kommt vorab die Aufgabe zu, über die allgemeine Bedeutung und Schutzwürdigkeit von historischen Verkehrswegen von nationaler Bedeutung zu informieren. Dazu gehört auch die Information und Beratung über den Nutzen und das Potenzial der historischen Verkehrswege für die Wirtschaft sowie für Freizeit und Tourismus.

Auf der Internetseite des Bundesinventars sind auch die Objekte zu sehen, welche aus ihrem historischen Kontext heraus als national bedeutend bezeichnet sind, jedoch keine oder nur noch geringe Wegsubstanz aufweisen. Sie sind keine Objekte des Bundesinventars und fallen daher nicht unter die Schutzbestimmungen dieser Verordnung, werden jedoch sowohl in der Karte als auch in den Textbeschrieben des IVS erfasst und umschrieben, um die gesamte Netzstruktur der historischen Weganlagen sichtbar und die Bedeutung der Schutzobjekte des Bundesinven-

<sup>1</sup> Vgl. BGE 135 II 209, insbesondere Erw. 2.1

tars im Kontext des historischen Verkehrsnetzes plausibel zu machen. Sie werden in der elektronischen Publikation des IVS in Form einer Zusatzinformation zum Bundesinventar aufgeführt und klar abgegrenzt von den Informationen zum Letzteren.

## **Artikel 11    Informationen über historische Verkehrswege von regionaler oder lokaler Bedeutung**

Die Informationstätigkeit des Bundes über die historischen Verkehrswege soll sich nicht nur auf das Bundesinventar beschränken. Sie soll auch weitere Informationen umfassen, namentlich über historische Verkehrswege, die von den Kantonen als regional und lokal bedeutend bezeichnet wurden.

Zu diesem Zweck können die Kantone Informationen zu historischen Verkehrswegen, die sie als **regional oder lokal bzw. als nicht national bedeutend** bezeichnet haben im IVS veröffentlichen lassen und mit dem Bundesinventar verknüpfen. Das heisst, diese regional oder lokal bedeutenden Wege können als zusätzliche, optionale Informationsebene in der elektronischen Publikation dem Publikum zugänglich gemacht werden.

Solche Objekte können die Kantone auf dem Wege der kantonalen Gesetzgebung, der Planung oder auf andere geeignete Weise als bedeutend bezeichnen. Sie können gleichwohl in die durch das ASTRA geführte elektronische Publikation aufgenommen werden, auch wenn noch keine Bezeichnung durch einen Kanton vorliegt. Dies geschieht aufgrund der anderweitig vorhandenen Erkenntnisse und Unterlagen provisorisch bis zur Ablösung durch die von den Kantonen definitiv bezeichneten Objekte.

Die Publikation dieser durch die jeweiligen Kantone noch nicht definitiv bezeichneten Objekte im IVS begründet sich hauptsächlich aufgrund ihrer zentralen Bedeutung für die Bemessung der Finanzhilfen des ASTRA gemäss Artikel 5 der Natur- und Heimatschutzverordnung. Danach gelten je nach Objektkategorie (national, regional oder lokal) unterschiedliche Beitragssätze.

Kantone, die Informationen über historische Verkehrswege mit dem Bundesinventar verknüpfen und im IVS veröffentlichen wollen, müssen die **vom ASTRA umschriebenen Anforderungen** beachten (Abs. 2). Zu diesem Zweck kann das ASTRA in **Richtlinien** die geeignete Struktur der Information festlegen. Es kann unter anderem die Art und Weise der Beschreibung der Daten, das zu verwendende Datenmodell, den Datenkatalog sowie Erfassungsregeln und -merkmale vorgegeben, damit die für die Weiterverwendung der Daten erforderliche Konsistenz und ein einheitliches Bild gewährleistet werden kann. Um die Wirksamkeit zu gewährleisten müssen die Aufbereitung, die Meldung und die Nachführung der Objekte durch die Kantone auf einheitliche Weise erfolgen.

Der Schutz dieser Verordnung umfasst weder die kantonalen oder regionalen Objekte noch die Wegabschnitte, welche zwar als national bedeutend bezeichnet wurden, jedoch keine oder nur noch geringe Wegsubstanz aufweisen und in der Publikation entsprechend nur als Zusatzinformation geführt werden.

## **Artikel 12    Finanzhilfen**

### **Allgemeines**

Nach Artikel 13 Absatz 1 NHG kann der Bund den Schutz der historischen Verkehrswege mit Finanzhilfen unterstützen. Dabei kann er Beiträge an die **Erhaltung**, den **Erwerb**, die **Pflege**, die **Erforschung** und die **Dokumentation** von historischen Verkehrswegen leisten. Beiträge können ausnahmsweise auch an zusätzliche Massnahmen geleistet werden, die nicht unmittelbar auf die Erhaltung der historischen Verkehrswege an sich ausgerichtet sind, sondern deren Begehbarkeit und Unterhalt sichern. Auf Verordnungsebene werden alle diese Massnahmen unter dem Titel „Erhaltung“ zusammengefasst (Art. 4 Abs. 1 NHV).

Die **Bemessung der Bundesbeiträge** richtet sich nach

- der **Bedeutung des Objekts** (Art. 13 Abs. 3 NHG i.V. mit Art. 4 und 4a NHV). Sie betragen 25% für Objekte von nationaler Bedeutung, 20% für Objekte von regionaler Bedeutung und 15% für Objekte von lokaler Bedeutung (Art. 5 Abs. 3 NHV); ausnahmsweise kann der Beitragssatz des Bundes für alle Objekte bis auf höchstens 45% erhöht werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass die für die Erhaltung unerlässlichen Massnahmen andernfalls nicht finanziert werden können (Art. 5 Abs. 4 NHV);
- der **Wirksamkeit der Massnahmen** (Art. 13 Abs. 3 NHG). Beitragsberechtigt sind deshalb nur Aufwendungen, die tatsächlich entstanden und für die zweckmässige Erfüllung der Massnahmen erforderlich sind (Art. 6 NHV);
- der Höhe der **tatsächlich entstandenen Aufwendungen** (Art. 14 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen [Subventionsgesetzes, SuG, SR 616.1] und Art. 6 NHV).

Wenn der Bund Finanzhilfen ausrichtet, nimmt er mit **Auflagen und Bedingungen** Einfluss auf die Gestaltung des Schutzes der historischen Verkehrswege (Art. 7 NHV). Zu unterscheiden ist zwischen

- der Aufsicht während der Ausführung (Berichterstattung bzw. Gewährung der Einsichtnahme; Art. 7 Abs. 1 Bst. c und d NHV), und
- der dauernden Sicherung des Objekts (zeitliche oder dauernde Unterschutzstellung, Sicherstellung des Unterhalts, Überlassen von Dokumenten, Sicherstellung der Zugänglichkeit, Art. 7 Abs. 1 Bst. a, f und l sowie Abs. 2 NHV). Bei der Sicherung der Zugänglichkeit wird verstanden, dass das Vorhandensein des Objekts für die Öffentlichkeit gut erkennbar ist und seine Zugänglichkeit nicht durch bauliche oder rechtliche Beschränkungen verunmöglicht wird.

Die angeordneten Schutz- und Unterhaltsmassnahmen sind zudem als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen im Grundbuch anzumerken (Art. 13 Abs. 5 NHG; Ausnahmen in Art. 8 NHV).

In diesem Sachzusammenhang kann der Bund beispielsweise Vollzugshilfen zur fachgerechten Erhaltung der historischen Verkehrswege erlassen und die Anwendung der darin festgehaltenen Grundsätze und Vorgehensweisen als Auflagen formulieren.

Für die Gewährung der Finanzhilfen des Bundes kann das Departement eine **Prioritätenordnung** erlassen, wenn die eingereichten oder zu erwartenden Gesuche die verfügbaren Mittel übersteigen (Art. 13 Abs. 2 erster Satz SuG). Reichen die Mittel nicht aus, so stehen hauptsächlich drei Möglichkeiten offen: Anwendung eines reduzierten Prozentsatzes, Zusicherung eines Bundesbeitrages für ein späteres Jahr (Art. 17 Abs. 2 Bst. a SuG), Abweisung des Gesuchs, wenn eine Finanzhilfe nicht innert angemessener Frist gewährt werden kann (Art. 13 Abs. 5 SuG).

In Fällen von **Nichterfüllung** oder **mangelhafter Erfüllung** bei der Ausführung der Massnahmen hat zunächst eine Mahnung zu erfolgen. Das ASTRA stellt dem Kanton zugleich eine angemessene Frist zur Nachbesserung (Art. 11 Abs. 2 und 3 NHV). Wird trotzdem nicht erfüllt, so zahlt die zuständige Behörde die Finanzhilfe nicht aus oder fordert sie samt Zins von 5% seit der Auszahlung zurück (Art. 28 Abs. 1 SuG). Wird trotzdem mangelhaft erfüllt, so kürzt die zuständige Behörde die Finanzhilfe angemessen oder fordert sie teilweise samt Zins von 5% seit der

Auszahlung zurück (Art. 28 Abs. 2 SuG). In Härtefällen kann auf eine Rückforderung ganz oder teilweise verzichtet werden (Art. 28 Abs. 3 SuG).

### ***Absatz 1: Grundsätzliche Anwendbarkeit der Bestimmungen der NHV***

Die Subventionierung von Massnahmen zur Erhaltung von historischen Verkehrswegen (mit Einschluss der Wegbegleiter) richtet sich auf Gesetzesebene nach den Bestimmungen des NHG und des SuG. Auf Verordnungsebene sind grundsätzlich die Bestimmungen der NHV anwendbar, was Absatz 1 festhält.

In den nachfolgenden Absätzen werden deshalb nur die **Besonderheiten** geregelt, welche für die Subventionierung der historischen Verkehrswege gelten.

Keine besondere Regelung bedarf es, um eine **klare Ausscheidung der beitragsberechtigten Aufwendungen** vorzunehmen. Es dürfen nämlich bereits aufgrund der Bestimmungen von Artikel 14 Absatz 1 SuG und Artikel 6 NHV nur jene Aufwendungen als massgebende Kosten anerkannt werden, welche in einem engen Zusammenhang mit den Anliegen der Erhaltung der historischen Wegsubstanz stehen (siehe „Finanzhilfen nach Artikel 13 NHG: Gesuchseingabe, Gesuchsbearbeitung, Unterlagen und Voraussetzungen für Bundesbeiträge“, ASTRA, 2005). Die klare Ausscheidung der Kosten ist gerade für den Bereich der historischen Verkehrswege besonders wichtig, weil hier in der Regel Projekte zu beurteilen und zu subventionieren sind, die nebst der Erhaltung der historischen Wegsubstanz auch auf andere Ziele (z.B. Bau oder Erneuerung einer Güter- oder Forststrasse, Erstellung einer touristisch in Wert zu setzenden Anlage) ausgerichtet sind.

### ***Absatz 2: Nutzung der historischen Wegstrecken für den Langsamverkehr.***

Absatz 2 geht von der Regelung in Artikel 7 NHV aus, gemäss welcher die Zusicherung einer Finanzhilfe mit bestimmten **Auflagen und Bedingungen** verknüpft werden kann. Die möglichen Nebenbestimmungen von Subventionsverfügungen sind in Artikel 7 Absatz 1 NHV in nicht abschliessender Weise („insbesondere“) aufgezählt. Die dort genannten Auflagen und Bedingungen decken das Spektrum der Nebenbestimmungen weitgehend ab, welche für die Gewährung von Finanzhilfen für historische Verkehrswege nötig sind. Zusätzlich geregelt wird in der VIVS deshalb einzig noch, dass in der Beitragsverfügung bestimmt werden kann, dass der entsprechende Verkehrsweg **dem Langsamverkehr dient**, d.h. ins Fuss-, Wander- und Velowegnetz aufzunehmen bzw. in dieser Funktion zu erhalten ist. Die entsprechende Bestimmung leistet damit einen Beitrag zur Umsetzung des gesetzlichen Auftrags, historische Wegstrecken nach Möglichkeit in das Wanderwegnetz zu integrieren (Art. 3 Abs. 2 FWG).

### ***Absatz 3: Ausschluss von Finanzhilfen für Gebäude***

Wegbegleiter unterstehen wie die historischen Verkehrswege dem Schutz dieser Verordnung (siehe Art. 6 Abs. 3 sowie die Erläuterungen zu Art. 7). Gleichzeitig sind viele Wegbegleiter, wie Kapellen, Kirchen, Klöster, Burgen und Gasthöfe, als **Gebäude auch Schutzobjekte des Heimatschutzes und der übrigen Denkmalpflege** (z.B. Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS, kantonale Denkmalinventare oder kommunale Bauinventare).

Mit Absatz 3 soll angesichts der geringen finanziellen Mittel, welche für den Schutz der historischen Verkehrswege zur Verfügung stehen, ein **gezielter Einsatz der Finanzhilfen** sichergestellt und gleichzeitig eine klare Abgrenzung der Kompetenzen des ASTRA von jenen des für

die schützenswerten Ortsbilder zuständigen BAK verankert werden. Es sollen aufgrund der VIVS keine Finanzhilfen für Gebäude ausgerichtet werden, sondern nur solche zur Erhaltung der historischen Verkehrswege selbst sowie anderer Wegbegleiter wie Distanzsteine, Wegkreuze und Bildstöcke.

Viele Teile der historischen Verkehrswege wie insbesondere Kunstbauten (Brücken, Galerien, Tunnel) unterstehen selbst auch dem Heimatschutz oder der übrigen Denkmalpflege. In diesen Fällen bestimmt Artikel 12 Absatz 1 SuG, dass der Gesamtaufwand nach den einzelnen Interessen aufzuteilen ist und die Bundesbeiträge nach den einzelnen Interessen gewährt werden; dazu braucht es keine weitere Regelung auf Verordnungsebene.

### Artikel 13 Änderung bisherigen Rechts

Die Änderung des bisherigen Rechts betrifft vier Verordnungen und wird deshalb in einem Anhang zur Verordnung geregelt.

### 3. Anhang

Die *Gebührenerhebung* für die Konsultation und Weitergabe von elektronisch publizierten Rechtsdaten ist zunächst in Artikel 19 PublG und in Artikel 3 der Verordnung vom 23. November 2005 über die Gebühren für den Vertrieb von Publikationen des Bundes (Gebührenverordnung Publikationen; SR 172.041.11) geregelt. Letztere Verordnung sieht grundsätzlich eine Gebührenpflicht für die Weitergabe von Publikationen auf Datenträger vor (Art. 4 Gebührenverordnung Publikationen).

In der Verordnung vom 7. November 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen (Gebührenverordnung ASTRA, GebV-ASTRA; SR 172.047.40) soll festgehalten werden, dass für die Weitergabe von Daten des Bundesinventars wie der Objektliste und der Angaben zu den Objekten (Inventarkarte, Umschreibungen) auf Datenträgern oder durch Herunterladen aus dem Internet keine Gebühren erhoben werden. Diese Regelung unterstützt einerseits den gesetzlichen Informations- und Beratungsauftrag von Artikel 25a NHG. Andererseits ist diese Tarifpolitik nach einer Studie der Koordination der Geoinformation und geografischen Informationssysteme (KOGIS) zur „Struktur und Tarifierungspolitik für Geodaten in der Bundesverwaltung“ (2001) zur Sicherstellung eines guten Vertriebs der Informationen und zur Förderung des allgemeinen Interesses angezeigt.

Artikel 9 sieht vor, dass die Kantone das **Bundesinventar in ihrer Raumplanung berücksichtigen** müssen. Dies entspricht der aktuellen Rechtsprechung, wonach der Schutzgehalt aller Bundesinventare nach Artikel 5 NHG zwingend in der kantonalen Raumplanung umzusetzen ist (siehe BGE 1C\_188/2007). Beide Verordnungen mit den anderen Inventaren nach Artikel 5 NHG, VBLN und VISOS, werden wie die VIVS an diese neue Rechtsprechung angepasst.

In der Verordnung vom 21. Mai 2008 über die Geoinformation (Geoinformationsverordnung GeoIV; SR 510.620) wird der Eintrag zum «Bundesinventar der historischen Verkehrswege national» im Katalog der Geobasisdaten des Bundesrechts angepasst: Als Bezeichnung wird der geänderte Titel der Verordnung aufgeführt und als Rechtsgrundlage neu die Nummer der VIVS in der systematischen Rechtssammlung des Bundes (SR 451.13) aufgeführt.

## Schriftenreihen Langsamverkehr

# Schriftenreihen Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)

## Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
1	<del>Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL)</del> → ersetzt durch Nr. 6	1992	x	x	x	
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	x	x	x	
3	Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL)	1995	x	x		
4	<del>Velowegweisung in der Schweiz</del> → ersetzt durch Nr. 10	2003	d / f / i			
5	Planung von Velorouten	2008	d / f / i			
6	Signalisation Wanderwege	2008	x	x	x	
7	Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb	2008	x	x	x	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	x	x	x	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	x	x	x	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010	d / f / i			

## Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
101	Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL)	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r		s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	x	x	x	
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	x	x		
114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	x	x		

## Materialien Langsamverkehr

Nr	Titel	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	x	r		s
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragssätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	x	x	x	
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots	2010	x	x	x	
122	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht	2010	x	x	x	

x = Vollversion r = resumé/riassunto s = summary

### Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte

*Bezugsquelle und Download: [www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)*

Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.



