

A1 21 131

URTEIL VOM 19. NOVEMBER 2021

**Kantonsgericht Wallis
Öffentlichrechtliche Abteilung**

Es wirken mit: Christophe Joris, Präsident, Jean-Bernard Fournier und Thomas Brunner, Richter, sowie Carmen Mangisch, Gerichtsschreiberin,

in Sachen

W _____, **X** _____, **Y** _____, und **Z** _____, Beschwerdeführer, alle vertreten durch Rechtsanwalt Valentin Pfammatter,

gegen

STAATSRAT DES KANTONS WALLIS, 1950 Sitten, Vorinstanz,

EINWOHNERGEMEINDE A _____, vertreten durch Rechtsanwältin Chantal Carlen,

(Diverses)

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid vom 12. Mai 2021.

Sachverhalt

A. Die Einwohnergemeinde A _____ legte mit Publikation im Amtsblatt Nr. 46 vom 17. November 2017 das Dossier «Erweiterung Bikepark A _____» öffentlich auf. Das Auflagedossier sah die Anpassung und die Erweiterung des seit 2006 bestehenden Mountainbikeangebots vor. Teil des Projekts war unter anderem auch die geordnete Rückführung der Mountainbiker zur Talstation im Dorf A _____ über das Trasse der Skipiste (sog. Rückfahrtpiste). Mit Eingabe vom 7. Dezember 2017 sprachen X _____, B _____, Y _____, Z _____ und eine weitere Drittperson gegen das Projekt ein. Damit sich die übrigen Netzabschnitte und Massnahmen, welche mit Entscheid vom 27. November 2019 genehmigt wurden, nicht durch allfällige damit verbundene Gerichtsverfahren verzögerten, entschied der Gemeinderat von A _____, die Homologation der Rückfahrtpiste einstweilen zurückzustellen und in einer zweiten Etappe das entsprechende Gesuch zu erneuern. Die Rückführung erfolgte bis anhin über die Gemeindestrasse durch die Ferienhaussiedlung, welche nach Ansicht der Einwohnergemeinde A _____ ein grosses Konflikt- und Unfallrisiko mit sich bringe und nicht mit den Sicherheitsbestimmungen für Mountainbikeanlagen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) vereinbar sei.

Am 13. Juli 2020 stellte die Einwohnergemeinde A _____ beim Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (VRDMRU) das Gesuch um Genehmigung der Rückfahrtpiste und um Erteilung des für deren Erstellung nötigen Enteignungsrechts. Mit Entscheid vom 12. Mai 2021 genehmigte der Staatsrat die Rückfahrtpiste unter Auflagen, erteilte das dafür notwendige Enteignungsrecht und wies die Einsprachen ab.

B. Gegen den Entscheid des Staatsrates erhoben W _____ (der Rechtsnachfolger von B _____), X _____, Y _____ und Z _____ (Beschwerdeführer) am 17. Juni 2021 Verwaltungsgerichtsbeschwerde bei der öffentlichrechtlichen Abteilung des Kantonsgerichts und stellten folgende Rechtsbegehren:

- "1. In Gutheissung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde sei der Entscheid des Staatsrates des Kantons Wallis vom 12. Mai 2021 i.S. Plangenehmigung Mountainbike-Rückfahrtpiste A _____ aufzuheben.
2. Den Beschwerdeführern sei zu Lasten des Kantons Wallis eine angemessene Parteientschädigung zu bezahlen.
3. Die Kosten von Verfahren und Entscheid seien dem Kanton Wallis aufzuerlegen."

Die Beschwerdeführer rügten, dass im technischen Bericht nur drei Varianten geprüft worden seien, nicht aber die bisherige, bewährte Lösung der Rückführung über die bestehende öffentliche Strasse. Diese sei nicht stark befahren und es sei nicht bekannt, dass es hier je zu Unfällen gekommen sei. Die Vorinstanz begründe nicht weiter, warum Velos nicht die öffentliche Strasse benutzen sollten. Weiter seien bei der Variantenevaluation die Staub- und Lärmimmissionen nicht berücksichtigt worden. Die geplante Rückfahrtpiste generiere grosse Staubimmissionen, was sich bereits jetzt bei dem alljährlichen Bikerennen zeige, nach welchem jeweils die Gebäudefassaden aufgrund von Staub gereinigt werden müssten. Zudem wolle die Einwohnergemeinde A _____ nebst Bikes auch Mountaincarts und Trottinets über die Rückfahrtpiste zur Talstation der Sesselbahn zurückführen, wovon im Projekt nicht die Rede gewesen sei. Gemäss Verlautbarungen der Gemeindeverwaltung solle an jener Stelle, an der die Bikepiste die Strasse quere, eine Barriere installiert werden, was zur Folge habe, dass die weiter oberliegenden Häuser sowie ihre Häuser nicht mehr mit Fahrzeugen erreicht werden könnten. Die Bikepiste bedeute einen enormen Wertverlust ihrer Liegenschaften. Es werde ganztags Trubel herrschen, die Anwohner dürften sich nur noch mit grösster Vorsicht bewegen und Kinder müssten ständig beaufsichtigt und von der Bikepiste ferngehalten werden. Die Vermietung der Liegenschaften an Ruhe suchende Gäste werde so verunmöglicht.

Weiter bedürfe das Projekt zwingend einer Grundlage im kantonalen Richtplan, die vorliegend aber fehle. Das von der Dienststelle für Raumentwicklung (DRE) genannte Koordinationsblatt B.6 «Freizeitlangsamverkehr» sei nicht einschlägig und das Projekt verstosse gegen den darin enthaltenen Grundsatz Nr. 2, da ein neuer Weg geschaffen werde, obwohl eine valable und bewährte Alternative vorhanden sei. Die DRE befasse sich in ihrer Stellungnahme zudem mit Sicherheitsfragen, was nicht in deren Kompetenz liege. Die geplante Linienführung stelle eine grosse Gefahr für die Anwohner und Fussgänger dar, gemäss Art. 26 des Strassengesetzes vom 3. September 1965 (SGS/VS 725.1; StrG) seien die Grundsätze zu deren Schutz zu berücksichtigen. Im Bereich ihrer Liegenschaften sei die örtliche Situation besonders eng und unübersichtlich. Es sei auch nicht nachvollziehbar, wieso eine Rückführung über Gummimatten weniger riskant sein solle als über die bestehende Strasse. Die Vorinstanz habe den Bericht der bfu falsch gelesen. Dieser weise darauf hin, dass die Linienführung durch die Ferienhaussiedlung riskant sei und Dritte gefährde. Oberhalb der Parzelle Nr. xx1 _____ solle die Bikepiste im Bereich eines bestehenden Hauptwanderwegs angelegt werden und weiter unten befinde sie sich im Bereich eines Nebenwanderwegs. Ebenso betreffe die Bikepiste auch die Zugangswege zu ihren Liegenschaften. Diese Bereiche seien gemäss

Art. 43 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01; SVG) nicht dafür bestimmt von Mountainbikes befahren zu werden, womit die geplante Linienführung bundesrechtswidrig sei. Weiter sehe Art. 11 des Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs vom 14. September 2011 (SGS/VS 704.1; GWFV) vor, dass sich Verkehrswege unterschiedlicher Art möglichst nicht überlagern, was vorliegend nicht erfüllt werde.

C. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wurde am 21. Juni 2021 an den Staatsrat und die Einwohnergemeinde A _____ (nachfolgend Gemeinde) zur Vernehmlassung weitergeleitet.

Am 11. August 2021 beantragte der Staatsrat die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde. Bei der bestehenden öffentlichen Strasse, die bisher genutzt worden sei, könne nicht von einer bewährten Lösung gesprochen werden, da es bis dato an einer geeigneten Alternative mangelte. Eine Grundlage im kantonalen Richtplan sei für das Projekt, welches nur geringe Ausmasse aufweise, nicht erforderlich. Das Koordinationsblatt B.6 sei einschlägig und nenne zudem «Mountainbike-Pisten» und «Mountainbike-Abfahrtsstrecken» exemplarisch als Typen des Sommer-Freizeitlangsamverkehrs. Es werde auch nicht gegen den im Koordinationsblatt B.6 enthaltenen Grundsatz Nr. 2 verstossen, da die bestehende Gemeindestrasse die Kriterien eines Weges des Freizeitverkehrs nicht erfülle. Im angefochtenen Entscheid werde auf die Sicherheitsbedenken der Beschwerdeführer eingegangen. Es sei keineswegs so, dass die Rückfahrtpiste quasi über den Vorplatz der Beschwerdeführer und mitten durch die Ferienhaussiedlung verlaufe, sondern vollständig auf dem Trasse der Skipiste. Zusätzlich solle die Fahrspur abgesperrt werden. Die zeitliche Ausdehnung der Lärmimmissionen hielten sich in Grenzen und die Durchfahrt der Mountainbiker dauere nur wenige Sekunden. Die Genehmigung von Mountainbike-Pisten unterliege nicht dem Strassengesetz, sondern der Spezialgesetzgebung, weshalb der Verweis auf Art. 26 StrG unbeachtlich sei. Art. 43 Abs. 1 SVG betreffe die Benutzung bestehender Fuss- und Wanderwege mit Fahrzeugen. Vorliegend werde aber ein neuer Weg angelegt und zudem sei die Überlagerung von bestehenden Fuss- und Wanderwegen mit Mountain-bikewegen nicht a priori ausgeschlossen. Gemäss Art. 11 GWFV seien Verkehrswege so anzulegen, dass sie sich möglichst nicht überlagern. Die Koexistenz der verschiedenen Wege sei vorliegend zu Recht bejaht worden.

Die Gemeinde beantragte am 20. August 2021, die Verwaltungsgerichtsbeschwerde kostenpflichtig abzuweisen. Der Bericht der bfu halte fest, dass die Rückführung durch

die Ferienhausüberbauung, d.h. über die Gemeindestrasse als gefährlich beurteilt werden müsse. Der Bericht empfehle die Piste via Skipiste zurückzuführen. Es könne somit nicht die Rede davon sein, die bisher erfolgte Rückführung sei nicht geprüft worden. Im Auflageprojekt sei genannt worden, dass langfristig auch Mountaincarts und Trottinets auf der Rückfahrtpiste zurückgeführt werden sollen. Man könne nicht von den durch das jährliche Bikerennen entstehenden Staubimmissionen Rückschlüsse auf allfällige Immissionen beim Betrieb einer Mountainbike-Piste ziehen. Die rund 300 Wettkampfteilnehmer würden mit höherem Tempo mehr oder weniger gleichzeitig die Strecke befahren. Die geplante Strecke werde aber so angelegt, dass vor dem Befahren der Rückfahrtpiste ein vorgängiges Bremsen nötig sei. Was die Barriere bei der Forststrasse betreffe, werde die Darstellung der Beschwerdeführer bestritten. Für diese Forststrasse könne eine Sonderbewilligung beantragt werden, so dass die Anwohner diese weiterhin befahren könnten. Allfällige Entschädigungsforderungen der Beschwerdeführer seien nicht im vorliegenden Verfahren zu klären. Es sei zu betonen, dass im Bereich der Bikerpiste im Winter die Skipiste verlaufe, wonach auch dann nicht absolute Ruhe herrsche. Anlässlich einer Einigungssitzung habe man den Beschwerdeführern angeboten, eine Berieselungsanlage und zusätzliche Gummimatten zu verlegen, um das Aufwirbeln von Staub an sehr trockenen Tagen zu unterbinden. Zusätzlich sei ihnen eine erleichterte Zufahrt zu ihren Parzellen über die Parzelle der Sportbahnen angeboten worden. Diese Angebote seien aber nicht angenommen worden. Die Rückführung der Biker verlaufe in einem abgegrenzten Kanal und nicht unmittelbar über die Umgebung der Chalets. Der Betrieb der Rückfahrtpiste sei auf die Betriebszeiten der Bahn beschränkt, so dass nicht von ganztägigem Jubel und Trubel die Rede sein könne. Das Strassenverkehrsgesetz sei vorliegend nicht einschlägig. Weiter brauche es keine Grundlage im kantonalen Richtplan. Inwiefern das Koordinationsblatt B.6 nicht einschlägig sein sollte, sei nicht erkennbar. Ebenso sei der darin enthaltene Grundsatz Nr. 2 nicht verletzt. Die Rückführung über die Gemeindestrasse sei keine valable Alternative. Das vorliegende Projekt ziele gerade darauf ab, die neue Rückfahrtpiste mit den bestehenden Routen zu koordinieren und von der Gemeindestrasse zu entflechten. Ebenso müsse eine Verletzung von Art. 26 StrG, Art. 43 Abs. 1 SVG und Art. 11 GWFV verneint werden.

D. Die Beschwerdeführer replizierten am 13. September 2021 unter Aufrechterhaltung ihrer Rechtsbegehren. Der Titel des Projekts «Abänderung des Mountainbike-Netzes inkl. baulicher Massnahmen (Rückfahrtpiste)» sei irreführend, da auch Mountaincarts und Trottinets zur Sesselbahntalstation über die betreffende Strecke zurückgeführt werden sollen. Mit diesen Fortbewegungsmitteln habe sich der technische Bericht nicht auseinandergesetzt, womit das öffentliche Dossier unvollständig und neu aufzulegen sei.

Die baulichen Massnahmen würden dazu führen, dass ihre Liegenschaften nur noch erschwert erreichbar seien. Dem Beschwerdeführer W _____ sei es nicht mehr möglich, sein Zufahrtsrecht ausüben zu können. Bei dem Projekt gehe es darum, die Bikes nach dem Ende der Bikeroute zur Talstation zu führen, so dass es sich nicht um eine Mountainbike-Anlage mit speziellen Sicherheitsbestimmungen handle. Die anlässlich der von der Gemeinde erwähnten Einigungsverhandlung gemachten Angebote könnten nicht als Entgegenkommen bezeichnet werden. Eine Trennung des Bike- und Fussgängerverkehrs werde nicht möglich sein, da die Beschwerdeführer ohne Querung der vorgesehenen Bikeanlage nicht zu ihren Liegenschaften gelangen könnten. Es sei falsch, dass die Rückfahrtspiste nicht unmittelbar an die Umgebung der Liegenschaften angrenze. Die Flächen zwischen den Liegenschaften dienten bislang zum Spielen. Auch in anderen Ortschaften würden gewisse Strecken sowohl von Motorfahrzeugen als auch von Bikes befahren. Von der Richtplanung her dürfe der Blick nicht nur auf das vorliegende Projekt beschränkt werden. Es sei Tatsache, dass im Oberwallis hunderte Kilometer Mountainbikepisten ausgebaut würden, was erhebliche Auswirkungen habe. Dies bedürfe einer regionenübergreifenden Koordination.

E. Die Gemeinde duplizierte am 30. September 2021, hielt an ihren Rechtsbegehren fest und verwies auf ihre Vernehmlassung. Der Titel des Projekts sei nicht irreführend und es werde nichts verschleiert. Es werde auf S. 26 des technischen Berichts verwiesen. Das vorliegende Projekt beziehe sich überwiegend und hauptsächlich auf das Mountainbike-Netz. Auch nach der Realisierung seien die Liegenschaften hinreichend erschlossen. Zudem sei den Beschwerdeführern eine erleichterte Zufahrt mit dem Auto über die Parzelle Nr. xx2 der Sportbahnen angeboten worden. Das Ende der Mountainbike-Anlage befinde sich bei der Talstation, weshalb die Rückfahrtspiste unzweifelhaft eine Mountainbike-Anlage darstelle. Die Nutzung der Flächen zwischen den Liegenschaften sei zum Spielen, insbesondere von Boccia und Fussball, aufgrund des starken Gefälles ungeeignet.

Der Staatsrat reichte am 14. Oktober 2021 eine Duplik ein und hielt an seinen Rechtsbegehren fest. Gemäss Botschaft zum GWFV sei die Aufzählung des Geltungsbereichs des GWFV nicht abschliessend und könnten durchaus weitere Fortbewegungsmittel in diesen aufgenommen werden. Von den lokalen Tourismusanbietern würden sowohl Mountaincarts als auch Trotinetts gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Anders als bei den in Art. 2 Abs. 3 GWFV aufgezählten Mobilitätstypen handle es sich dabei um ein spezifisches, entgeltliches Angebot vor Ort und nicht um einen «klassischen» Mobilitätstyp des Freizeitverkehrs, welcher grundsätzlich jedem Nutzer mit geeigneter Ausrüstung

zur Verfügung stehe. Entsprechend seien derlei Fortbewegungsmittel gemäss ständiger Praxis nicht dem GWFV unterstellt und auch nicht im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens durch den Staatsrat genehmigt worden. Zu Recht äussere sich der angefochtene Entscheid nicht zu Mountaincarts und Trottinetts, da das Projekt lediglich als Abänderung des Mountainbike-Netzes inkl. baulicher Massnahmen genehmigt worden sei. Eine Genehmigung eines «Trottinett-Wegnetzes» sei von der Gesetzgebung und ständigen Praxis nicht vorgesehen. Es werde anerkannt, dass Wege des Freizeitverkehrs bisweilen auch auf Strassen des motorisierten Verkehrs verliefen. Derlei Situationen sollten aber im Sinne der Raumentwicklungsstrategie «Freizeitlangsamverkehr» indessen beseitigt werden. Im Übrigen werde auf die Beschwerdeantwort verwiesen.

Erwägungen

1. Der angefochtene Entscheid des Staatsrats stellt eine letztinstanzliche Verfügung im Sinne von Art. 72 des Gesetzes über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege vom 6. Oktober 1976 (VVRG; SGS/VS 172.6) dar, die mangels Ausschlusses in den Art. 74 bis Art. 77 VVRG der Verwaltungsgerichtsbeschwerde unterliegt. Die Beschwerdeführer sind als Eigentümer der zu enteignenden Grundstücke und als Adressaten des angefochtenen Staatsratsentscheids durch diesen berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Änderung oder Aufhebung, so dass sie gemäss Art. 80 Abs. 1 lit. a i.V.m. Art. 44 Abs. 1 lit. a VVRG zur Beschwerdeführung legitimiert sind. Wie die Vorinstanz in der Duplik zu Recht geltend machte, liegt betreffend den Beschwerdeführer Z _____ von diesem keine Vollmacht für eine Vertretung vor, so dass auf dessen Verwaltungsgerichtsbeschwerde nicht eingetreten werden kann (vgl. Art. 11 VVRG). Auf die im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde der übrigen Beschwerdeführer ist aufgrund des Gesagten einzutreten (Art. 80 Abs. 1 lit. b und c i.V.m. Art. 46 und Art. 48 VVRG).

2. Das Gericht hat die Angelegenheit nicht unter allen Gesichtspunkten zu überprüfen, sondern kann sich im Wesentlichen auf die gerügten Punkte beschränken (Art. 48 Abs. 2 i.V.m. Art. 80 Abs. 1 lit. c VVRG). Es können zudem nur Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitungen oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts geltend gemacht

werden. Die Unzweckmässigkeit der Verfügung kann jedoch nur in Fällen, die hier nicht zutreffen (Art. 78 VVRG), überprüft werden.

3. Die Beschwerdeführer beantragen als Beweismittel die von ihnen eingereichten Urkunden, eine Ortsschau, die Einvernahmen der Beschwerdeführer sowie die Edition der Statistik der im Sommer 2021 transportierten Personen durch die C _____ AG.

3.1 Das urteilende Gericht kann im Sinne einer vorweggenommenen (antizipierten) Beweiswürdigung von weiteren Beweisabnahmen absehen, wenn aufgrund der bereits abgenommenen Beweise der rechtlich erhebliche Sachverhalt für genügend geklärt erachtet wird und ohne Willkür vorweg die Annahme getroffen werden kann, die rechtliche Überzeugung würde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (vgl. Alfred Kölz/Isabelle Häner/Martin Bertschi, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 3. A., 2013, N. 153, Urteil des Kantonsgerichts A1 19 147 vom 20. März 2020 E. 3.1; BGE 144 V 361 E. 6.5).

3.2 Das Kantonsgericht hat die von den Beschwerdeführern hinterlegten Belege zu den Akten genommen. Der Staatsrat hat die Vorakten am 11. August 2021 eingereicht. Auf die Abnahme der weiteren beantragten Beweismittel der Beschwerdeführer, namentlich die Parteieinvernahmen, die Ortsschau und die Edition, kann vorliegend verzichtet werden, da die vorhandenen Akten bzw. die entscheiderelevanten Belege und Sachverhaltselemente zur Beurteilung der Sach- und Rechtslage genügen, wie die nachfolgenden Erwägungen zeigen.

4. Die Beschwerdeführer rügen, die Vorinstanz habe nicht weiter begründet, warum Velos nicht die öffentliche Strasse benutzen sollten. Es gilt somit primär zu prüfen, ob die Vorinstanz ihre Begründungspflicht, die Teil des rechtlichen Gehörs ist, verletzt hat.

4.1 Aus dem in Art. 29 Abs. 2 BV garantierten verfassungsrechtlichen Anspruch auf rechtliches Gehör fliesst unter anderem die Verpflichtung der Behörde, die Vorbringen der Betroffenen tatsächlich zu hören, ernsthaft zu prüfen, in ihrer Entscheidungsfindung angemessen zu berücksichtigen und ihren Entscheid zu begründen. Dabei ist es nicht erforderlich, dass sie sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die

Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 136 I 229 E. 5.2 mit Hinweisen).

4.2 Die Vorinstanz hat sich in ihrem Entscheid in Erwägung 3.5.3 lit. b zur bis anhin bestehenden Rückführung auf der asphaltierten Strasse geäußert sowie dazu, weshalb sie diese als ungeeignet erachtet. Demnach hat sie ihren Entscheid begründet, warum die Mountainbiker in Zukunft nicht mehr über die bestehende Strasse rückgeführt werden sollen. Das rechtliche Gehör der Beschwerdeführer wurde folglich nicht verletzt und die Rüge wird als unbegründet abgewiesen.

5. Die Beschwerdeführer rügen, es gehe beim vorliegend angefochtenen Projekt darum, die Bikes nach dem Ende der Bike-Route zur Talstation der Sesselbahn zurückzuführen. Es handle sich daher nicht um eine Mountainbike-Anlage mit speziellen Sicherheitsbestimmungen. Es ist richtig, dass es darum geht, dass die Bikepiste bis zur Talstation zurückgeführt wird und zwar auf einer sicheren Rückfahrtpiste. Warum es sich aber nicht um einen Mountainbikeweg handeln soll, führen die Beschwerdeführer nicht näher aus und ist auch für das Kantonsgericht nicht ersichtlich. Aus dieser Rüge können die Beschwerdeführer nichts für sich ableiten und sie wird als unbegründet abgewiesen.

6. Die Beschwerdeführer monieren, der Titel des Projekts «Abänderung des Mountainbike-Netzes inkl. baulicher Massnahmen (Rückfahrtpiste)» sei insoweit irreführend, als verschleiert werde, dass nebst Mountainbikes auch Mountaincarts und Trottinets über die Rückfahrtpiste zur Talstation zurückgeführt werden sollten. Der technische Bericht habe sich mit diesen Fortbewegungsmitteln nicht auseinandergesetzt. Das Aufgatedossier sei unvollständig und sei deshalb neu aufzulegen.

6.1 Gemäss dem Amtsblatt Nr. 46 vom 17. November 2017 hat die Gemeinde das Aufgatedossier des Projekts «Erweiterung Bikepark A _____» vom 17. November 2017 bis zum 16. Dezember 2017 auf der Gemeindekanzlei in A _____ zur Einsichtnahme öffentlich aufgelegt. Im technischen Bericht, der Teil des Aufgatedossiers bildete, ist auf S. 26 Folgendes festgehalten: «Im Rahmen des vorliegenden Projektes wurden diverse Varianten für eine sichere und möglichst konfliktfreie Rückführung bis zur Talstation geprüft. Beim Variantenstudium galt es zusätzlich zu berücksichtigen, dass für die Nutzer der durch die Sportbahnen vermieteten Trottinets und sog. Mountaintarts ebenfalls eine sichere Rückführung auf dem letzten Abschnitt gewährleistet werden muss. Idealerweise ist eine einheitliche Lösung anzustreben.» Bei vollständiger Durchsicht des Aufgatedossiers hätten die Beschwerdeführer also erkennen können, dass die

Möglichkeit besteht, dass allenfalls auch Trottinets und Mountaincars über die Rückfahrtspiste rückgeführt werden können. Primär allerdings dient die Rückfahrtspiste den Mountainbikern, weshalb es nicht zu beanstanden ist, dass das Projekt «Erweiterung Bikepark A _____» genannt wurde. Die Beschwerdeführer können daraus nichts für sich ableiten.

7. Die Beschwerdeführer rügen, die Rückfahrtspiste bedürfe gemäss Art. 2 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (SR 700; RPG) zwingend einer Grundlage im kantonalen Richtplan, da Mountainbike-Pisten erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt hätten. Denn der Blick dürfe sich nicht nur auf das vorliegende Projekt beschränken. Im Oberwallis würden hunderte Kilometer Mountainbikepisten ausgebaut, was erhebliche Auswirkungen habe und eine regionenübergreifende Koordination erfordere. Des Weiteren werde im vorliegenden Fall gegen den im Koordinationsblatt B.6 «Freizeitlangsamverkehr» enthaltenen Grundsatz Nr. 2 verstossen. Es werde ein neuer Weg des Freizeitverkehrs geschaffen, obwohl eine valable und bewährte Alternative in Form von bestehenden Gemeindestrassen vorhanden sei, auf der bisher problemlos die Rückführung der Biker erfolgte. Zudem sei das Koordinationsblatt B.6 insoweit nicht einschlägig, als dass auch Trottinets und Mountaincars rückgeführt werden sollen. Im technischen Bericht sei diese Variante bzw. die bisher bewährte Lösung, die Rückführung über die bestehende öffentliche Strasse, aber nicht geprüft worden. Schliesslich bringen die Beschwerdeführer vor, dass auch in anderen Ortschaften gewisse Strecken sowohl von Motorfahrzeugen als auch von Bikes befahren würden.

7.1 Gemäss Art. 2 Abs. 1 RPG erarbeiten Bund, Kantone und Gemeinden die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen und stimmen sie aufeinander ab. Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen nach Art. 8 Abs. 2 RPG einer Grundlage im Richtplan. Gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt liegen allgemein gesprochen vor, sobald angesichts der weitreichenden Auswirkungen des Vorhabens eine vorgängige umfassende Interessenabwägung notwendig erscheint, die nur durch den Prozess der Richtplanung garantiert werden kann (vgl. BGE 140 II 262 E. 2.3.2). In der Praxis orientiert man sich an einer Reihe Hilfskriterien. So geht man davon aus, dass die Schwelle zum Richtplanvorbehalt insbesondere bei Vorhaben überschritten wird, die ausgedehnte Flächen beanspruchen oder bedeutenden Einfluss auf die Nutzung- und Versorgungsstrukturen des Kantons zeitigen. Auch Vorhaben, die erhebliche Verkehrsströme erzeugen oder grosse Kulturlandverluste sowie hohe Umwelt-, Natur- und Landschaftsbelastungen verursachen oder sich erheblich auf

den Untergrund auswirken, bedürfen einer Grundlage im Richtplan (vgl. Pierre Tschannen in: Heinz Aemisegger/Pierre Moor/Alexander Ruch/Pierre Tschannen [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Richt- und Sachplanung, Interessenabwägung, 2019, N. 24 zu Art. 8). Als Beispiele für unter den Richtplanvorbehalt fallende Projekte nannte der Bundesrat in der Botschaft zur Teilrevision des Raumplanungsgesetzes zu Art. 8 Abs. 2 RPG unter anderem die Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten oder von kantonalen Arbeitsplatzgebieten, die Erschliessung neuer Skigebiete, grosse integrale Wasserbauprojekte, Abbau- und Deponiestandorte usw., verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen ab einer gewissen Grösse, Tourismusresorts oder Verkehrs- und Energieinfrastrukturen von zumindest regionaler Bedeutung. Das Bundesgericht betrachtete eine Richtplangrundlage unter anderem für eine Auto-Rundstrecke, die Schaffung eines Innovationsparks von 70 ha auf dem ehemaligen Militärflugplatz Dübendorf, den Windpark Schwyberg mit einer Ausdehnung von fast 4 km und die Erweiterung des Grimselstausees als erforderlich. Dagegen erachtete das Bundesgericht eine Richtplangrundlage für ein Kleinwasserkraftwerk angesichts seiner geringen Dimensionen als entbehrlich, obwohl es innerhalb eines Landschaftsschutzgebiets von kantonalen Bedeutung zu liegen kommen sollte. Ebenso verneinte es die Notwendigkeit einer Richtplangrundlage für das Lausanner Museumsviertel, weil dessen räumliche Auswirkungen nicht von der im kantonalen Richtplan bereits vorgesehenen Nutzung abwichen und die zu erwartenden Immissionen ebenfalls nicht nach einer Abstimmung auf kantonaler oder regionaler Ebene verlangten. Nach Ansicht des Bundesgerichts war auch ein mit Rest- und Altholz betriebenes Heizkraftwerk von bloss regionaler Bedeutung nicht richtplanungsspflichtig (vgl. BGE 147 II 164 E. 3.1 mit weiteren Hinweisen).

7.1.1 Vorliegend handelt es sich beim geplanten Projekt um eine Rückfahrtpiste, die eine Länge von rund 500 m aufweist. Das Trasseesoll auf einer Breite von 2 m mit einer Gummimatte abgedeckt werden, bei der es sich um eine robuste sowie witterungsbeständige Matte mit Lochstruktur für den Outdoor-Bereich handelt und die anschliessend begrünt werden kann. Die Rückfahrtpiste kommt auf dem Skipistenstrassees in der Skipistenzone zu liegen. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind damit verglichen mit den oben genannten Beispielen, für die eine Richtplangrundlage erforderlich ist, um ein Vielfaches kleiner. Demzufolge bedarf die Rückfahrtpiste zu Recht keiner Grundlage im Richtplan.

7.1.2 Das Argument, es brauche eine Grundlage im Richtplan, weil sich der Blick nicht nur auf die vorliegende Rückfahrtpiste beschränken dürfe, da im Oberwallis hunderte Kilometer Mountainbikepisten ausgebaut würden, was erhebliche Auswirkungen habe

und eine regionenübergreifende Koordination erfordere, ist ebenfalls nicht zielführend. So werden im Koordinationsblatt B.6 «Freizeitlangsamverkehr (FVL)» auch die Mountainbikepisten angesprochen und bilden Teil dieses Koordinationsblatts. Als Freizeitlangsamverkehr wird die Fortbewegung durch menschliche Muskelkraft für Aktivitäten im Zusammenhang mit Freizeit, Sport und Erholung verstanden. Der Zweck des Alltagslangsamverkehrs besteht vorwiegend darin, so schnell und direkt wie möglich von Punkt A nach Punkt B zu gelangen. Dabei ist die Effizienz wichtiger als das Vergnügen, die Landschaftsqualität und die Ruhe. Gemäss der im Koordinationsblatt B.6 genannten Raumentwicklungsstrategie soll ein abwechslungsreiches Angebot an Freizeitverkehr bereitgestellt werden. Das Koordinationsblatt betont weiter die Wichtigkeit, gut strukturierte, attraktive und sichere Wegnetze und Routen zu schaffen, die mit den anderen Raumnutzungsansprüchen und mit den Interessen der Fauna, Natur, Landschaft und Landwirtschaft koordiniert seien und welche die Naturgefahren berücksichtigen. Eine besondere Herausforderung bestehe auch darin, Konflikte zwischen dem Alltags- und dem Freizeitlangsamverkehr zu vermeiden und vor allem deren Synergiepotenziale zu identifizieren und zu nutzen, indem die entsprechenden Strategien und Planungen aufeinander abgestimmt werden. Mountainbikepisten im Kanton werden damit als Ganzes im Richtplan auch erwähnt und behandelt, so dass eine Grundlage im Richtplan für diese bereits besteht und die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführer ins Leere zielt.

7.2. Weiter rügen die Beschwerdeführer, im vorliegenden Fall werde gegen den im Koordinationsblatt B.6 «Freizeitlangsamverkehr» enthaltenen Grundsatz Nr. 2 (recte: Grundsatz Nr. 3) verstossen. Es werde ein neuer Weg des Freizeitverkehrs geschaffen, obwohl eine valable und bewährte Alternative in Form von bestehenden Gemeindestrassen vorhanden sei, auf der bisher problemlos die Rückführung der Biker erfolgt sei. Zudem sei das Koordinationsblatt B.6 insoweit nicht einschlägig, als dass auch Trottinetts und Mountincarts rückgeführt werden sollen. Im technischen Bericht sei diese Variante bzw. die bisherig bewährte Lösung über die bestehende öffentliche Strasse aber nicht geprüft worden.

7.2.1 Der Grundsatz Nr. 3 des Koordinationsblatts B.6 lautet wie folgt: «Planen der Routen in der Art, dass ihre Ausgangspunkte und Ziele mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind und Koordinieren der neuen Wege des Freizeitverkehrs mit den bestehenden Routen (z.B. mit den weiteren Wegen des Freizeitverkehrs, den Routen von Schweiz-Mobil, den ALV-Strecken, den FLV-Netzen der Nachbargemeinden, -kantone und -länder).» Die Beschwerdeführer gehen davon aus, dass die bestehende Rückführung über

die Gemeindestrasse eine bewährte und valable Alternative zur neu geplanten Rückfahrtpiste sei, die aber als Variante nicht geprüft worden sei. Dem ist nicht zuzustimmen. Die bisherige Rückführung führte durch die Ferienhausüberbauung auf der Gemeindestrasse, welche auch von motorisierten Fahrzeugen sowohl in Berg- als auch in Talrichtung befahren wird. Wie auch der Bericht der bfu vom 23. Dezember 2015 festhielt, bestehen in diesem Abschnitt mehrere Kollisionsrisiken und Gefährdungen Dritter durch die Pistennutzer. Auch auf S. 6 des technischen Berichts sowie in Erwägung 3.5.3 lit. b wird dies festgehalten. Damit wurde die bisherige Variante geprüft und als unsicher eingestuft. Die Beschwerdeführer können auch aus der Behauptung, dass auch in anderen Ortschaften gewisse Strecken sowohl von Motorfahrzeugen als auch von Bikern befahren werden, nichts für sich ableiten. Die örtlichen Verhältnisse unterscheiden sich zudem von Ortschaft zu Ortschaft und es bedarf jeweils einer Einzelbetrachtung der Verhältnisse. Nachvollziehbar und einleuchtend empfahl der Bericht der bfu sodann, dass die Mountainbike-Piste nicht mehr durch Wohnquartiere führen sollte. Aus diesem Grund schliesst sich auch das Kantonsgericht der Meinung des Staatsrats an, wonach es sich bei der bisherigen Rückführung eben gerade nicht um eine bewährte und valable Alternative für die Rückführung handelt. Mit der vorliegend geplanten Rückfahrtpiste wird nun ein neuer Weg geschaffen, der an das restliche und bestehende Mountainbike-Wegnetz angebunden wird. Demnach wird der neue Weg (Rückfahrtpiste) mit den bestehenden Routen (bereits bestehende Mountainbike-Pisten) koordiniert und der Grundsatz Nr. 3 wird eingehalten. Weshalb Mountaincarts und Trottinets nicht als Freizeitverkehr eingeordnet werden sollen, entzieht sich dem Gericht und wird von den Beschwerdeführern auch nicht weiter ausgeführt. Die Rüge ist damit als unbegründet abzuweisen.

8. Die Beschwerdeführer rügen, die Rückfahrtpiste werde teilweise im Bereich eines bestehenden Hauptwanderweges (oberhalb des Grundstücks von W _____) und eines Nebenwanderweges (im unteren Bereich) angelegt. Weiter seien auch die Zugänge zu den Liegenschaften betroffen. Diese stellten Bereiche dar, die gemäss Art. 43 Abs. 1 SVG nicht dafür bestimmt seien, mit Bikes, Trottinets und Mountaincarts befahren zu werden, womit die geplante Linienführung bundesrechtswidrig sei. Zudem werde auch Art. 11 GWFV verletzt. Dieser halte fest, dass Verkehrswege so anzulegen seien, dass sich Verkehrswege unterschiedlicher Art möglichst nicht überlagern. Eine Trennung des Bike- und des Fussgängerverkehrs werde nicht möglich sein, da die Beschwerdeführer ohne Querung der Rückfahrtpiste nicht zu ihren Liegenschaften gelangen könnten. Wenn der Haupt- und Nebenwanderweg sowie die Zugangswege zu den Liegenschaften zur Mountainbike-Piste werden, sei dies eine unzulässige Überlagerung verschiedener Wegearten. Wenn aber eben gemäss Art. 11 GWFV eine Überlagerung

unterschiedlicher Verkehrswege doch möglich sei und in diesem Fall besondere Massnahmen wie Zugangsverbote oder Vortrittsregeln zu treffen seien, könnte im bisher genutzten Strassenbereich auf einer Länge von 500 m eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt werden.

8.1 Gemäss Art. 43 Abs. 1 SVG dürfen Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden. Damit wird in Art. 43 Abs. 1 SVG ein Fahrverbot für die ganze Schweiz für Motorfahrzeuge und Fahrräder auf Wegen statuiert, die sich nicht für das Befahren durch diese eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind (vgl. Nina Rindlisbacher in: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann, Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 3 zu Art. 43). Es geht folglich um die Beurteilung, ob jemand Art. 43 Abs. 1 SVG verletzt hat und aufgrunddessen gebüsst oder bestraft werden muss. Nicht aber darum, ob zukünftig eine weitere Wegart neben dem Fuss- und Wanderweg koexistieren kann. Denn wird das Fahrverbot nach Art. 43 Abs. 1 SVG verletzt und ein Weg befahren, der sich für Fahrräder, Motorfahrräder und Elektro-Rikschas nicht eignet oder offensichtlich nicht dafür bestimmt ist, zieht dies eine Busse von Fr. 30.-- nach sich (Art. 1 lit. a i.V.m. Anhang I Ziff. 620 der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 [SR 314.11; OBV]). Die Rüge der Beschwerdeführer zielt damit ins Leere und sie können aus Art. 43 Abs. 1 SVG nichts zu ihren Gunsten ableiten.

8.2 Art. 11 GWFV sieht vor, dass die Verkehrswege so anzulegen sind, dass sich Verkehrswege von unterschiedlicher Art möglichst nicht überlagern. In jedem Fall sind bei Kreuzungen oder Überlagerungen unterschiedlicher Verkehrswege besondere Massnahmen wie ein Zugangsverbot oder eine Vortrittsregelung zu treffen. Die geplante Rückfahrtpiste kreuzt auf der Parzelle Nr. xx3 einen Hauptwanderweg und teilt den letzten Abschnitt vor der Talstation mit einem Nebenwanderweg. Art. 11 GWFV spricht davon, dass sich Verkehrswege unterschiedlicher Art «möglichst» nicht überlagern sollten. Durch das Wort «möglichst» wird aber deutlich, dass es auch Ausnahmen geben kann und eine Überlagerung eben doch zulässig sein kann. Diesfalls müssen aber besondere Regeln wie Zugangsverbote oder Vortrittsregelungen getroffen werden. Wie aus den Plänen in den Akten ersichtlich ist, handelt es sich bei dem letzten Abschnitt, den die geplante Rückfahrtpiste mit einem Nebenwanderweg teilt, um einen relativ kurzen Teil, der darüber hinaus sehr übersichtlich ist. Gemäss technischem Bericht sind die Streckenabschnitte entsprechend ihrer Nutzung zu signalisieren und bei Kreuzungen die Sicherheit aller Beteiligten durch eine übersichtliche Wegführung und klare Signalisation

zu gewährleisten. Im angefochtenen Entscheid wird sodann unter Ziffer 4.2 des Dispositivs festgehalten, dass die erforderlichen baulichen und organisatorischen Massnahmen zur Gewährleistung der Koexistenz und zur Gewährleistung der Sicherheit der Mountainbiker und Wanderer bei gefährlichen Stellen (Informationstafeln / bauliche Massnahmen) umzusetzen seien. Die erforderliche Signalisation und Kennzeichnung (Signalisationsdossier) sei auszuarbeiten und der kantonalen Kommission für Strassensignalisation (KKSS) zur Genehmigung vorzulegen. Zusätzlich gilt von Gesetzes wegen, dass Fussgänger auf Fuss- und Wanderwegen gegenüber anderen Wegbenutzern, die gegebenenfalls zum Anhalten verpflichtet sind, grundsätzlich den Vortritt haben. Ausnahmen zu dieser Regelung sind unter aussergewöhnlichen Umständen möglich (Art. 12 GWFV). Eine Verletzung von Art. 11 GWFV ist damit zu verneinen und die Rüge der Beschwerdeführer als unbegründet abzuweisen.

Der Einwand der Beschwerdeführer, dass falls eine Überlagerung unterschiedlicher Verkehrswege nach Art. 11 GWFV doch möglich sei und in diesem Fall besondere Massnahmen wie Zugangsverbote oder Vortrittsregeln zu treffen seien, im bisher genutzten Strassenbereich auf einer Länge von 500 m eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt werden könnte, muss aber abgelehnt werden. Bei der bisherigen Rückführung handelt es sich um eine Gemeindestrasse und nicht um einen Weg für den Freizeitlangsamverkehr, so dass Art. 11 GWFV nicht anwendbar ist. Zudem wäre dies aus Sicherheitsgründen ebenso abzulehnen, da dort auch motorisierter Gegenverkehr herrscht und der Weg durch eine Ferienhaussiedlung führt, was wiederum auch zu vermehrtem Verkehr durch die dortigen Bewohner führt.

9. Weiter rügen die Beschwerdeführer, dass es ihnen durch die geplante Linienführung nur noch erschwert möglich sei, ihre Liegenschaften zu Fuss oder mit Fahrzeugen zu erreichen, da vorgesehen sei, die Rückfahrtpiste abzusperrern. Sie könnten ihre Zufahrtsrechte nicht mehr ausüben. Zudem würden ihre Liegenschaften durch die geplante Bikepiste an Wert verlieren und die Vermietung der Liegenschaften an Ruhe suchende Gäste würde unmöglich werden. Bislang hätte die Fläche zwischen den Liegenschaften der Beschwerdeführer zum Spielen gedient.

9.1 Die Liegenschaften auf den Parzellen Nr. xx1 und Nr. xx4 haben ein Fahrwegrecht zu Lasten der Parzellen Nrn. xx5, xx6 und xx7. Die Beschwerdeführer machen geltend, dass sie ihre Liegenschaften bis anhin via diese Durchgangsrechte erreichten. Wie auf den Plänen aus den Akten ersichtlich und damit den Beschwerdeführern zuzustimmen ist, wird dies nach Errichtung der Rückfahrtpiste, die abgesperrt werden soll, nicht mehr möglich sein. Die Gemeinde wies darauf hin, dass den Beschwerdeführern angeboten

worden sei, ihnen eine erleichterte Zufahrt mit dem Auto über die Parzelle Nr. xx2 einzuräumen. Diese Streitfrage ist aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern des Verfahrens vor der Schätzungskommission. Es ist diesbezüglich lediglich darauf hinzuweisen, dass der Enteigner nach Art. 12 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes vom 8. Mai 2008 (SGS/VS 710.1; kEntG) Werke wie Umzäunungen, Kanalisationen und Zufahrten in Berücksichtigung ihres vorherigen Zustandes ersetzen und ausbauen muss, soweit der neue Zustand dies erfordert. Was die geltend gemachten Einbussen aufgrund allfälliger Unmöglichkeit der weiteren Vermietung der Liegenschaften angeht sowie der Einwand, keine Spielfläche mehr zu haben, sind dies Fragen, die ebenfalls im Verfahren vor der Schätzungskommission zu behandeln sein werden. Auf diese Rügen wird damit nicht eingetreten.

10. Weiter machen die Beschwerdeführer geltend, Art. 26 StrG werde verletzt, wonach beim Bau von öffentlichen Verkehrswegen die anerkannten Grundsätze zum Schutz des Menschen und seiner natürlichen und bebauten Umwelt, der Verkehrssicherheit und die Grundsätze zum Schutz der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fussgänger, zu berücksichtigen seien. Die geplante Linienführung stelle aber offenkundig eine grosse Gefahr für Anwohner und Fussgänger dar. Konflikte zwischen Bikern und Fussgängern bzw. Wanderern würden unvermeidlich sein. Die örtliche Situation sei besonders eng und unübersichtlich. Dies sehe auch der Bericht der bfu so, den die Vorinstanz falsch gelesen habe. Dieser führe aus, dass die Linienführung durch die Ferienhaussiedlung riskant sei und Dritte gefährde.

10.1 Die Beschwerdeführer verkennen, dass der Bericht der bfu die bis anhin bestehende Situation analysiert hat und sich die Unübersichtlichkeit der örtlichen Situation auf die bisherige Situation bezogen hat. Sodann empfiehlt der Bericht schliesslich als langfristige Massnahme, die Rückfahrtspiste von Berg zu Talstation durchgehend zu führen und nicht mehr durch Wohnquartiere. Es ist zwar richtig, dass die Rückfahrtspiste zwischen den Liegenschaften der Beschwerdeführer durchführt, allerdings ist dies nicht mit der bisherigen Situation zu vergleichen, bei der die Biker durch eine ganze Ferienhausüberbauung auf einer bestehenden Gemeindestrasse rückgeführt werden.

10.2 Die Befürchtungen der Beschwerdeführer, dass die geplante Linienführung eine grosse Gefahr für die Anwohner und Fussgänger darstelle, sind unbegründet. Wie aus den Akten ersichtlich ist, soll die Rückfahrtspiste abgesperrt werden, so dass sich die Mountainbikefahrer innerhalb des abgesteckten Trasses fortbewegen und so weder mit den Anwohnern kollidieren noch auf deren Grundstücke gelangen und diese befahren können. Insoweit die Beschwerdeführer zusätzlich geltend machen, man könne Kinder

nicht mehr unbeaufsichtigt spielen lassen, gilt das eben Gesagte in gleichem Masse. Würde man dieser Argumentation folgen, so könnte man auch keine Kinder mehr in der Nähe von Quartierstrassen oder sonstigen ähnlichen Plätzen und Wegen spielen lassen. Schliesslich muss erwähnt werden, dass sich die Situation im Winter nicht wesentlich anders darstellt, wenn das Skipistenrasse von Wintersportlern mit Ski und dergleichen befahren wird. Dass die Situation besonders eng und im Bereich der Liegenschaften der Beschwerdeführer unübersichtlich sei, kann nicht erkannt werden. So misst die kürzeste Entfernung zwischen den beiden Ecken der Gebäude auf den Parzellen Nr. xx1 und Nr. xx7, wo die Rückfahrtspiste durchführen soll, etwas mehr als 15 Meter. Schliesslich führen die Beschwerdeführer auch nicht weiter aus, inwiefern die örtliche Situation eng und unübersichtlich sein soll. Zusammenfassend wird mit den oben genannten Massnahmen der Sicherheit aller genügend Rechnung getragen, so dass eine Verletzung von Art. 26 StrG ohnehin nicht vorliegt, sofern dieser Artikel im vorliegenden Fall überhaupt zur Anwendung gelangen würde. Die Rüge der Beschwerdeführer ist damit als unbegründet abzuweisen.

11. Die Beschwerdeführer bemängeln in einem weiteren Punkt, dass die beim Bikebetrieb auf ihre Liegenschaften einwirkenden Staub- und Lärmemissionen bei der Varianteevaluation nicht berücksichtigt worden seien. Sie führen aus, dass seit ca. zehn Jahren im Oktober während einer Woche Bikerennen stattfänden, bei denen jeweils derart viel Staub aufgewirbelt werde, dass die angrenzenden Ferienhäuser anschliessend gereinigt werden müssten. Zudem werde ganztags Jubel und Trubel herrschen.

11.1 Bei Bikerennen herrscht erfahrungsgemäss ein höheres Fahrtempo und es befinden sich innert gleicher Zeit mehr Verkehrsteilnehmer auf der besagten Strecke als an einem gewöhnlichen Tag, wo kein Rennen stattfindet. Die Rückfahrtspiste, die mit anschliessend zu begrünenden Gummimatten ausgelegt werden soll, weist allerdings nur eine Breite von 2 m auf, so dass es sicherlich nicht vergleichbar ist mit einer Bikerennsituation. Es ist durchaus denkbar, dass bei normalem Bikebetrieb auch Staub entstehen kann, doch ist diese Immission für die Beschwerdeführer zumutbar im Hinblick auf die mit der Rückfahrtspiste verfolgten öffentlichen Interessen, wie die Förderung des Tourismus, die Entflechtung der Verkehrswege und damit die Steigerung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die Tatsache, dass die Gummimatten auf der Rückfahrtspiste begrünt werden, sollte schliesslich auch dazu beitragen, dass weniger Staub aufgewirbelt wird.

Ähnliches gilt es auch zur Lärmbelastung zu sagen. Die Biker, welche die Rückfahrtspiste befahren, befinden sich zeitlich gesehen nur kurz auf den jeweiligen Abschnitten, die von den Beschwerdeführern auditiv wahrgenommen werden können. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass alle Biker schreiend an den Liegenschaften der Beschwerdeführer vorbeifahren werden. Auch die Bikes an sich machen keinen derartigen Eigenlärm, der nicht zumutbar wäre. Schliesslich ist auch festzuhalten, dass im Winter dieselbe Strecke von Skisportlern befahren wird, was ebenfalls eine gewisse Lärmmission mit sich bringt. Durch den Bikebetrieb ist nicht mit einer unzumutbaren Mehrbelastung an Lärm zu rechnen, sondern lediglich mit einer geringfügigen, die für die Beschwerdeführer zumutbar ist. Denn auch hier werden die privaten Interessen der Beschwerdeführer von denjenigen mit der Rückfahrtspiste verfolgten öffentlichen Interessen überwogen, namentlich die Förderung des Tourismus, die Entflechtung der Verkehrswege und damit die Steigerung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

12. Weiter rügen die Beschwerdeführer, die DRE befasse sich in ihrer Stellungnahme mit Sicherheitsfragen, was nicht in deren Kompetenz liege. Es ist der DRE entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer aber freigestellt, zu was sie sich in ihrer Stellungnahme äussert. Es liegt schlussendlich bei der zu verfügenden Behörde, vorliegend dem Staatsrat, inwiefern diese die Äusserungen der DRE würdigen und deren beantragte Auflagen und Bedingungen im Entscheid aufnehmen will. Die Rüge der Beschwerdeführer zielt damit ins Leere und ist abzuweisen.

13. Nach dem Gesagten ist die Beschwerde insgesamt abzuweisen, soweit darauf eingetreten wird und die Beschwerdeführer gelten als unterliegende Partei.

13.1 Im Beschwerdeverfahren hat in der Regel die unterliegende Partei die Kosten zu tragen (Art. 89 Abs. 1 VVRG). Ausnahmsweise können die Kosten ganz oder teilweise erlassen werden (Art. 89 Abs. 2 VVRG). Vorliegend bestehen keine Gründe, von der Grundregel abzuweichen, weshalb die Beschwerdeführer die Gerichtsgebühr bezahlen müssen. Gemäss Art. 3 des Gesetzes betreffend den Tarif der Kosten und Entschädigungen vor Gerichts- oder Verwaltungsbehörden vom 11. Februar 2009 (SGS/VS 173.8; GTar) setzen sich die Kosten aus den Auslagen der Entscheidbehörde sowie der Gerichtsgebühr zusammen. Die Gerichtsgebühr für Beschwerdeverfahren vor der öffentlichrechtlichen Abteilung des Kantonsgerichts beträgt in der Regel zwischen Fr. 280.-- und Fr. 5 000.-- (Art. 25 GTar). Aufgrund der Bedeutung des Falles sowie seines Umfangs und Schwierigkeitsgrads wird die Gerichtsgebühr vorliegend auf Fr. 1 500.-- festgesetzt.

13.2 Die Beschwerdeführer haben als unterliegende Partei keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 91 Abs. 1 VVRG e contrario). Den Behörden oder mit öffentlichen Aufgaben betrauten Organisationen, welche obsiegen, darf in der Regel keine Parteientschädigung zugesprochen werden (Art. 91 Abs. 3 VVRG). Es besteht vorliegend kein Grund, von der Regel abzuweichen.

Demnach erkennt das Kantonsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2. Die Gerichtskosten von Fr. 1 500.-- werden den Beschwerdeführern auferlegt.
3. Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
4. Das Urteil wird den Beschwerdeführern, dem Staatsrat des Kantons Wallis und der Einwohnergemeinde A _____ schriftlich mitgeteilt.

Sitten, 19. November 2021