

Verband Schweizer Mountainbike Führer

VSMF, Postfach 594, 3700 Spiez

**Bestandesaufnahme der
Rahmenbedingungen für die
Ausübung des Mountainbikesports
in der Schweiz**

Verfasser
Fränk Hofer
Parkstrasse 32
3600 Thun

Oktober 2003

Mit Unterstützung vom:
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG UND AUFTRAG	4
2. BESTANDESAUFNAHME / AUSGANGSLAGE	5
2.1. Beobachtung der Situation	5
2.2. Mountainbiker/innen, Typisierung:	6
3. ZIELSETZUNGEN UND ARBEITSWEISE	8
3.1. Zielsetzungen	8
3.2. Arbeitsweise	8
4. GESETZLICHE GRUNDLAGEN UND DEREN UMSETZUNG	9
4.1. Bundesgesetze	9
4.2. Kantonale Regelungen	12
4.2.1. Die Kantonalen Gesetze, Verordnungen und Botschaften	12
4.2.2. Die Waldentwicklungspläne WEP	13
5. GUTE KOEXISTENZLÖSUNGEN	14
6. INTERVIEWS MIT AKTEUREN / INTERESSENGRUPPEN DES WALDES	15
6.1. Die Befragungsmethode	15
6.2. Die Kernpunkte	15
7. VISION UND MASSNAHMEN	17
7.1. Vision	17
7.2. Massnahmenpläne	17
7.2.1. Fach – und Dachverband	17
7.2.2. Touristisches Angebot	18
7.2.3. FWG	18
7.2.4. SVG	19
7.2.5. Ausbildung	19
7.2.6. Kommunikation	20
8. ZUSAMMENFASSUNG	21
9. LITERATURVERZEICHNIS:	23

Anhang (fakultativ)

- 1.1. Bundes – Gesetzestexte
- 1.2. Sportrelevante Bestimmungen des Bundesverwaltungsrechts
- 1.3. Kantonale Bestimmungen betreffend Wald- und SVG
- 1.4. Gutachten und Hilfen zur Auslegung
- 1.5. Empfehlung SAW
- 1.6. Stand WEP Projekte
- 1.7. Offizielle MTB Verhaltensregeln
- 1.8. Zusammenfassung der Leitfadengespräche

1. Einleitung und Auftrag

Mountainbiken ist eine Sportart von hohem präventivem Gesundheitswert und aus der Palette der sportlichen Freizeit- und Tourismusaktivitäten in der Schweiz nicht mehr wegzudenken. Das Mountainbiken hat sich seit den Ursprüngen in den frühen 80er Jahren und nach der Einführung in Europa um 1985 vom ursprünglichen Trend zu einer etablierten und anerkannten Freizeittätigkeit weiterentwickelt und kam 1996 gar zu ersten olympischen Ehren.

Herr und Frau Schweizer schätzen gemäss einer Studie aus dem Jahr 2001 Velofahren / Mountainbiken als ihre beliebteste Sportart, noch vor Schwimmen und Wandern / Walking / Bergwandern. Heute besitzen annähernd eine Million Schweizer / innen ein Mountainbike und ca. 500'000 benutzen dieses auch regelmässig². Die Mountainbiker liegen gemäss einer Studie (STETTLER, 1997:4) im Vergleich mit anderen Outdoor - Freizeitsportlern an zweitletzter Stelle im Bezug auf „mittlere Wegdistanz in km pro Sportler und Ausübung“. Dabei legen sie beispielsweise pro Ausübung ihres Hobbys 9x weniger Weg zurück als Snowboarder.

Diese Entwicklungen und Zahlen zeigen die aktuelle Bedeutung dieser faszinierenden Sportart für die Bereiche Volksgesundheit, Tourismus, CO2 Reduktion auf.

Auf einem grossen Teil der für die Mountainbiker/innen besonders geeigneten Strecken (im Wald, im Berggebiet, auf Wanderwegen, in touristischen Zonen) bestehen verschiedene Hemmnisse (z.B. rechtliche Rahmenbedingungen) und Konflikte mit anderen Interessen und Nutzern (WandererInnen, Jagd, Forst, HundehalterInnen, ReiterInnen, Naturschutz, Tourismus, Landwirtschaft usw.). Eine Klärung der Rahmenbedingungen und die Gewährleistung der Rechtssicherheit für das Mountainbiken ist deshalb ein wichtiges Anliegen aller involvierten Interessengruppen.

Dabei wird in dieser Studie von der These ausgegangen, dass mögliche Konflikte vor allem in bewaldeten Gebieten auftreten, weil auf nicht bewaldeten Strecken alle Wegbenutzer/innen weit vorausschauen können und das Miteinander dadurch deutlich leichter fällt als in unübersichtlichem Waldgebiet.

Auch aus Sicht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ist Mountainbiking ein wichtiger Baustein eines nachhaltigen Freizeitverkehrs und Teil der mit dem Leitbild Langsamverkehr³ verfolgten Vision. Eine Klärung der Rahmenbedingungen und die Gewährleistung der Rechtssicherheit für das Mountainbiking ist deshalb ein wichtiges Anliegen der Langsamverkehrsförderung.

¹ Vgl. Markus Lamprecht und Hanspeter Stamm (2000): Sport Schweiz 2000. Bern/Basel: Sport-Toto (STG) Schweizerischer Olympischer Verband SOV (heute Swiss Olympic Association SOA)

² Sport und Verkehr. STETTLER, 1997

³ Entwurf Leitbild Langsamverkehr, UVEK, 2002

Aus diesem Grund unterstützt das ASTRA diese Studie im Sinne einer Grundlagenarbeit und eines Positionsbezugs aus Sicht der Mountainbiker – die Aussagen dieses Papiers müssen aber nicht der Meinung des ASTRA entsprechen.

Das ASTRA beabsichtigt im Anschluss an diesen Auftrag im Gespräch mit allen Betroffenen jene Handlungsmöglichkeiten und Probleme, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen, anzugehen.

2. Bestandesaufnahme / Ausgangslage

Der Verband der Schweizer Mountainbike Führer VSMF will sich an dieser Stelle möglichst klar positionieren. Uns interessiert in dieser Studie ausschliesslich die Situation der Freizeit-, der Freeride- und der Tourenbiker, wie sie in der Folge beschrieben sind. Nach unserer Einschätzung haben die Downhillbiker andere Bedürfnisse und sind auch anderen Konflikten ausgesetzt. Diese Einschätzung teilen auch die weiteren involvierten Mountainbikeorganisationen, die IG MTB Schweiz und Swiss Cycling.

2.1. Beobachtung der Situation

An dieser Stelle sei eine subjektive Darstellung der Situation auf den für Mountainbiker/innen interessanten Wegen erlaubt. Diese Beschreibung soll den Lesern aufzeigen, von welcher Einschätzung der aktuellen Situation ausgegangen wird.

Als Biker der frühen Stunden fahre ich nun seit bald 15 Jahren intensiv auf allen möglichen und „unmöglichen“ Wegen mit meinem „Bergvelo“ herum. Seit mehr als 10 Jahren bilde ich in unterschiedlichen Funktionen andere Menschen auf dem Mountainbike aus, zeige ihnen die Tipps und Tricks für genussvolles Fahren und thematisiere immer wieder den sinnvollen Umgang mit Mitmenschen und Umwelt. Im Verlaufe der Jahre durfte ich mehrere tausend Menschen auf dem Bike führen und begleiten. Daher erlaube ich mir, aufgrund meiner Erfahrungen, ein Urteil über die Mountainbiker/innen abzugeben. Ich habe die Mountainbiker/innen als sensibilisierte und rücksichtsvolle Spezies kennen und schätzen gelernt. Nur sehr wenige sind mir als rücksichtslos und egoistisch aufgefallen. Es ist mir dabei auch aufgefallen, dass es eben diese wenigen immer wieder geschafft haben, andere Menschen, die Natur oder Tiere massiv zu stören und auch mich jeweils in Rage zu bringen.

Was ich damit sagen will ist, dass es selbstverständlich auch in der Gruppe der Mountainbiker/innen schwarze Schafe gibt, die respektlos mit der Umwelt umgehen.

Die Situation auf den Schweizer Wegen zeigt heute aus der Sicht des Bikers sehr wenige Probleme oder gar Konflikte. Das Miteinander und Nebeneinander aller Anspruchsgruppen glückt in 99.9% der Fälle. Wir wissen heute von vielen positiven und interessanten Kontakten zwischen Bikenden und anderen Wegbenutzern. Und

doch hält sich noch ein Rest Misstrauen gegenüber den Mountainbikern; woher diese wohl berechtigten Gefühle kommen will ich hier zu beschreiben versuchen:

Stellen sie sich folgende Situation vor: sie gehen zu Fuss auf einer 3 Meter breiten Waldstrasse und spielen mit ihren 2 Kindern „ich sehe was, was du nicht siehst...“. Ihr Hund vergnügt sich im Wald und ihr Mann schiebt den Kinderwagen – da braust ein farbiger Biker mit ca. 40 km/h heran, hält es nicht für nötig, abzubremesen oder sich bemerkbar zu machen und fährt mit vollem „Speed“ an ihrer Familie vorbei.

Dass in solchen und ähnlichen Situationen bei den nicht bikenden Wegbenutzern Angst und Wut aufkommt leuchtet ein.

Nun, solche beängstigenden Situationen ereignen sich ausschliesslich auf Wegen, die zu schnellem Fahren verleiten (breite und technisch einfach). Diese Tatsache zeigt denn auch, warum die heutigen Konflikte oft in Agglomerationen entstehen, wo die Frequentierung der Wege bereits gross ist und Fehlverhalten sofort zu Beeinträchtigungen anderer führt. Es ist unbestritten, dass solche Situationen auch wegen der laufenden technischen Optimierungen an den Bikes regelmässig vorkommen und ein Problem sind.

Ebenso unbestritten ist heute die Tatsache, dass ein überwiegender Anteil der Biker/innen die Verhaltensregeln kennt und sich auch entsprechend verhält. Dieses respektvolle Verhalten wird denn auch sehr oft beobachtet, was mir in vielen persönlichen Kontakten mit anderen Wegbenutzern immer wieder bestätigt wird. Diese Aussagen sprechen aus meiner Sicht dafür, die Biker/innen nicht zu kanalisieren, sondern diese mit gezielten Massnahmen wie Ausbildung, Sensibilisierung und Integration auf allen Wegen zuzulassen – Ausnahmeregelungen sind an exponierten Stellen sicher notwendig und sinnvoll.

2.2. Mountainbiker/innen, Typisierung:

Der Versuch einer Typisierung kann wohl kaum je allen Ausprägungen von Mountainbiking genügen. Trotzdem ist es für die vorliegende Studie von Bedeutung, klarzustellen, von welchen MTB – Typen jeweils die Rede ist. Die Mengenangabe beruht auf einer persönlichen Einschätzung aufgrund der Situation im Gelände und soll dazu dienen, die Bedeutung der einzelnen Untergruppen aufzuzeigen.

Freizeit Biker:

Sie sind Gelegenheitsbiker/innen und oft auch touristische Gäste, die Bikes mieten. Sie kennen sich weniger gut aus und schätzen die markierten Strecken. Oft sind sie mit Kollegen oder der Familie unterwegs. Sie geniessen die Sicherheit auf Bikestrecken abseits des motorisierten Verkehrs und Sie schätzen das Bike als attraktive Alternative zu Wandern, Joggen oder anderen Freizeitaktivitäten. Sie fahren oft auf recht teuren, guten Mountainbikes.

Bike	Ausschliesslich Cross Country Bikes
Ausrüstung	Velobekleidung, oft Rucksack
Motive	Gesundheit, Fitness, Geselligkeit, Natur
Infrastruktur	Bestehende Biker – und Velorouten
Anzahl	Ca. 35%

Tourenfahrer:

Ihr Ziel ist das Abfahren einer Tour, sei dies zu Trainingszwecken, um neue Regionen kennen zu lernen oder um konditionelle Herausforderungen zu meistern.

Sie fahren oft auch mehrmals wöchentlich ihre Standardtouren ab und suchen dann an Wochenenden die Herausforderung in weniger bekannten Regionen. Sie fahren ausschliesslich auf dem Fuss –, Wander – und Bergwegnetz.

Bike	So genannte Cross Country Bikes. Leichtbau, weniger Federweg, teils nur vorne gefedert
Ausrüstung	Velobekleidung, oft Rucksack
Motive	Gesundheit, Fitness, Geselligkeit, Natur, Leistung
Infrastruktur	Bestehende Wander – Fuss – und Bergwege
Anzahl	Ca. 50%

Die Freerider:

Sie fahren vor allem gerne und viel abwärts oder auf anspruchsvollen coupierten Wegen und benötigen regelmässig Aufstiegshilfen. Dabei benutzen sie vollgedederte Bikes, die von der Geometrie her auch für Aufstiege brauchbar sind. Ihr Ziel ist es, schwierige Passagen zu meistern und möglichst viel Fahrspass zu erleben. Sie bewegen sich sehr oft auf dem offiziellen Wegnetz oder befahren spezielle Pisten und Singletrails.

Bike	Full Suspension Freeride
Ausrüstung	Oft Brust - und Rückenpanzer, sonst wie Freizeitbiker
Motive	Aktion, Spass, Herausforderungen meistern, Geselligkeit
Infrastruktur	teilweise Pisten und spezielle Trails, sonst vor allem bestehendes Fuss – und Wanderwegnetz
Anzahl	Ca. 10%

Diese drei Gruppierungen sind in unserer Studie jeweils gemeint, wenn wir von Mountainbiker/innen reden.

Der Vollständigkeit halber sei hier die Gruppe der Downhiller auch kurz beschrieben. Wir möchten dadurch die Unterscheidung der MTB Typen abschliessen und klar-

stellen, dass sich die vorliegende Studie nicht mit der Frage nach abgesperrten Downhillpisten auseinandersetzen kann, noch will sie dies.

Die Downhiller:

Sie fahren Motorrad ähnliche Gefährte, vollgefedert mit bis zu 25cm Federweg und schützen sich von Kopf bis Fuss sehr gut (full protection). Ihr Ziel ist es, eine anspruchsvolle Abfahrt so schnell wie möglich zu meistern. Sie können ihrem Hobby nur auf abgesperrten Pisten wirklich frönen, weil sonst das Unfallrisiko enorm hoch ist.

Bike	Full Suspension Downhill
Ausrüstung	Full protection (von Kopf bis Fuss sehr gut geschützt)
Motive	Aktion, Spass, Herausforderungen meistern, Geselligkeit
Infrastruktur	Spezielle Downhill Pisten
Anzahl	Ca. 2%

3. Zielsetzungen und Arbeitsweise

3.1. Zielsetzungen

Wir verfolgen mit der Studie vier Hauptziele:

- Das Erarbeiten einer Bestandesaufnahme der rechtlichen Grundlagen für den Mountainbikesport
- Das Zusammentragen und Darstellen der Bedürfnisse der verschiedenen Interessengruppen
- Beispiele von guten Koexistenzlösungen aufzeigen
- Visionen und Massnahmen formulieren, um zukünftige Lösungen aufzuzeigen

3.2. Arbeitsweise

Die Studie wird auf verschiedenen Ebenen versuchen, das Thema der Rahmenbedingungen und insbesondere des IST – Zustandes zu schildern.

- Da sind zum einen die umfassenden rechtlichen Abklärungen, welche die Universität Fribourg (Institute of federalism, Dokumentationszentrum) im Auftrag des VSMF zu Händen dieser Studie ausgeführt hat. Diese zeigen die rechtliche Situation des Mountainbikesportes auf der Ebene des Bundes und der Kantone auf.
- Ein weiterer Bestandteil der Grundlagenarbeit bildet die Bibliothek, welche zu diesem Themenbereich aufgebaut wurde (Siehe Literaturverzeichnis). Dabei sind Studien, Statements, Forschungsarbeiten und Konzepte aus diversen Ländern und von unterschiedlichsten Interessengruppen durch den Verfasser zusammengetragen worden und bilden die Grundlage für den theoretischen

Hintergrund in den Bereichen Recht, Umwelt, Naturschutz, Tourismus. Wir denken, dass im Verlaufe der Arbeiten eine umfassende Sammlung zu diesem spezifischen Themenbereich geschaffen wurde – mit teilweise aufwändiger Recherchenarbeit.

- Die Bibliothek befindet sich zur Zeit im Büro des Verfassers, Titel können jederzeit unentgeltlich ausgeliehen werden⁴
- Als Basis für die später formulierten Visionen und Massnahmen haben die Interviews mit „allen“ involvierten Akteuren gedient. Die wichtigsten Aussagen aus diesen Interviews sind als zentrales Dokument in die Studie integriert und sollen mithelfen, das mögliche Konfliktpotenzial Mountainbiker ↔ andere Wegbenutzer realistisch einzuschätzen.
- Wir haben im Verlaufe der Arbeit auch immer wieder lokale oder regionale Lösungsansätze gefunden und dokumentiert, um Vergleiche von gängigen Praktiken anstellen zu können.
- Während der letzten Monate wurden viele informelle Treffen und Gespräche mit unterschiedlichsten Exponenten geführt, die als Erfahrungen, als Erkenntnisse und Wissen in dieser Studie Aufnahme finden.

4. Gesetzliche Grundlagen und deren Umsetzung

Wir wollen uns in diesem Kapitel mit zwei Fragen auseinandersetzen:

- Welche gesetzliche Grundlagen oder verbindliche Regelungen bestehen auf den Stufen Bund – Kantone – Gemeinden? Dabei interessieren uns alle relevanten Gesetzgebungen, Verordnungen, Richtpläne und Empfehlungen, die für das Ausüben des MTB Sportes von Bedeutung sind.
- *Jeweils kursiv:*
Was bedeuten diese Grundlagen für den Mountainbikesport? Insbesondere wollen wir uns fragen, wie diese Gesetze umgesetzt werden, was für deren Einhaltung unternommen wird und welches die Alltagserfahrungen der Biker/innen sind. (Hier beziehen wir uns nicht auf wissenschaftliche Studien, sondern auf die Erfahrungen der VSMF Führer / innen, die seit Jahren mit tausenden Gästen und ebenso vielen Freizeitbikern im Kontakt stehen und auf die Aussagen von hunderten von Trainerinnen und Trainern, die in den Velo – und Mountainbike Clubs die Trainings mit Jugendlichen leiten. Alle diese Daten sind nicht systematisch gesammelt, zeigen jedoch das Bild der Biker/innen aussagekräftig wieder)

4.1. Bundesgesetze

⁴ Bestellungen unter fraenk@h2solutions.ch oder 079 353 30 10

Das SVG:

Auf Bundesebene verbietet das Strassenverkehrsgesetz⁵ SVG Art. 43 Absatz 1 die Benützung der Fuss- und Wanderwege mit Fahrrädern bzw. Mountainbikes. Es ist ausdrücklich erwähnt:

„Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, **wie Fuss- und Wanderwege**, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.“

Dieser Gesetzesartikel bedeutet im Grundsatz, dass alle attraktiven Wege (Fuss – und Wanderwege) auch ohne Verbotstafeln eigentlich für Fahrräder gesperrt sind.

Die Umsetzung des Artikels in der Praxis erweist sich als unmöglich. Dies zeigt die laufend grösser werdende Anzahl Mountainbiker/innen, die sich auf eben diesen Wegen seit 1988 vergnügen und das grundsätzlich passive Verhalten der Gesetzeshüter bei dieser enormen Anzahl von Überschreitungen.

Durch die rasante Entwicklung der technischen Möglichkeiten der Fahrräder (Mountainbikes) stellt sich die Frage nach der Eignung von Wegen für Fahrräder neu.

Zudem werden oft Fuss- und Wanderwege mit Motorfahrzeugen befahren, was diesen Gesetzesartikel in dieser Form zusätzlich unhaltbar macht.

Vom Bund liegen keine uns bekannten Empfehlungen oder Richtlinien zum Umgang mit diesem Gesetzesartikel SVG 43 und der aktuellen Praxis auf diesen Wegen zu Händen der Kantone vor⁶.

Die aktuelle Praxis zeigt unterschiedliche Umsetzungen – Strategien bei den Kantonen und Gemeinden. Wir unterscheiden drei Lösungen:

- A) Die allgemeinen Fahrverbote werden stehen gelassen und die Biker/innen sind geduldet (Siehe vielerorts im Kanton Bern.)*
- B) Die allgemeinen Fahrverbote wurden und werden ersetzt durch die dreiteiligen Verbotstafeln, so dass auch offiziell die Velofahrer Zugang auf die Fahrstrassen haben. Dabei wird von Behördenseite sehr oft davon ausgegangen, dass die Biker/innen nicht auf die schmalen Wanderwege gehören. (Siehe Kanton Baselland.)*
- C) Die allgemeinen Fahrverbote wurden und werden ersetzt durch die dreiteiligen Verbotstafeln. Velofahren ist nur dort ausdrücklich verboten, wo entsprechende Signale angebracht sind (allgemeines Fahrverbot oder Fahrrad-fahrverbot). (Siehe Kanton Obwalden.)*

Das FWG:

⁵ Das Strassenverkehrsgesetz kann auch auf der Homepage <http://www.admin.ch/ch/d/sr/sr.html> heruntergeladen werden, der Art. 43 findet sich im Anhang wieder

⁶ Siehe Anhang: das Gutachten von Dr. Carlo Portner, sowie mehrere Auslegungshilfen

Im Weiteren bietet das Bundesgesetz über Fuss – und Wanderwege (FWG)⁷ eine Grundlage, die für das Mountainbiken von Bedeutung ist, indem die aktuelle und in der Schweiz sicher unbestrittene Definition von Wandern ausschliesslich die Tätigkeit von „zu Fuss unterwegs sein“ meint. Dadurch ergibt sich das Gewohnheitsrecht der Wanderer, welches davon ausgeht, dass die Fuss-, Wander – und Bergwege für sie zur Alleinbenutzung reserviert sind.

Aus der Entstehungsgeschichte dieses Gesetzes geht hervor, dass die zu Fuss gehenden Wanderer in den 80er Jahren eine Gesetzesgrundlage angestrebt hatten, die ihnen ein umfassendes, signalisiertes, unterhaltenes Wegenetz zusichert.

Diese Zusicherung ist mit dem FWG von 1985 erreicht worden und hat in der Folge die Position der Schweizer Wanderwege SAW als Fachdienstleister im Rahmen der Umsetzung des Gesetzes gestärkt. Heute zeichnet die SAW mit ihren Sektionen für ein eindrückliches, hochqualitatives Wander – und Bergwegnetz von 60'000 km verantwortlich.

Die Schweizer Wanderwege SAW haben bereits vor knapp 10 Jahren eine Empfehlung erarbeitet, wie mit dem Thema Biker/innen auf Wanderwegen umgegangen werden könnte⁸. Sie sehen auf Wegen von über zwei Metern Breite kein Problem der Befahrung, weil bei dieser Wegbreite das Kreuzen durchaus möglich ist. Hoch frequentierte Wege unter zwei Metern schliessen sie für den Mischverkehr grundsätzlich aus. Sie sind aber bei anderen, weniger begangenen Wegen von weniger als 2 Meter Breite für Diskussionen offen.

Diese Formulierung der SAW scheint auch der Ursprung dafür zu sein, dass doch einige Kantone in ihren Waldgesetzen die so genannte 2 Meter Regel aufgenommen haben (Siehe Kantonale Gesetze).

Die aktuelle Situation in den Wäldern, auf den Alpwiesen und im Gebirge zeigt, dass die Biker/innen heute von einer überwiegenden Anzahl von Wandernden sehr gut akzeptiert sind. Die Verbände des Mountainbike Sportes (Swiss Cycling, VSMF, IG MTB) stellen fest, dass das Konfliktpotenzial insbesondere auf den technisch anspruchsvolleren Wegen äusserst gering ist. Viele Biker/innen haben einige Geschichten zu erzählen von ihren positiven und spannenden Kontakten mit Wandernden.

Die aktuellen Diskussionen rund um den Zürcher Hausberg „Üetliberg“ zeigen deutlich auf, dass sich die anderen Wegbenutzer/innen vor allem auf den breiten Forststrassen durch rasende Biker gefährdet fühlen und dadurch einmal mehr aufgezeigt wird, dass in dieser Diskussion nicht die Wegbreite entscheidend ist.

Die geltenden Regeln (sowohl SVG Art. 43 wie auch FWG) wollen also die Biker/innen von den Wegen fernhalten, auf denen gemäss der Erfahrungen des VSMF offensichtlich sehr wenig Konfliktsituationen vorkommen. Diese Regeln werden durch die Biker/innen seit nunmehr 15 Jahren nicht eingehalten, was dazu

⁷ Siehe Anhang, FWG

⁸ Siehe Anhang, Empfehlung

führt, dass sich viele Biker/innen gar nicht mehr bewusst sind, dass sie eigentlich täglich in einer rechtlichen Grauzone ihrem Hobby frönen.

Das WaG:

Da wir der Überzeugung sind, dass Konflikte ausschliesslich auf Wander- und Forstwegen auftreten, beschränken wir uns hier auf die Darstellung der Regelungen im Waldgesetz und verzichten mit dem Hinweis auf die Arbeit von Dr. jur., Fürsprecher Peter M. Keller⁹ auf eine genauere Betrachtung der weiteren Bundesgesetzgebungen.

Das Bundesgesetz über den Wald WaG überträgt den Kantonen den Auftrag dafür zu sorgen, dass der Wald der Allgemeinheit zugänglich ist¹⁰.

Die Kantone sorgen auch dafür, dass „Wo es... öffentliche Interessen, wie namentlich der Schutz von Pflanzen und wildlebenden Tieren erfordern, ...“ der Zugang eingeschränkt und grosse Veranstaltungen Bewilligungspflichtig sind¹¹.

„Der Wald ist so zu bewirtschaften, dass er seine Funktionen dauernd und uneingeschränkt erfüllen kann (Nachhaltigkeit)¹²“

Diese Regelungen lassen grundsätzlich alle Optionen offen und bedeuten auf Bundesebene keine gravierenden Einschränkungen für den Mountainbikesport. Die Kompetenzen und die Verantwortung werden grösstenteils den Kantonen übertragen und da werden wir sehen, dass unterschiedliche Lösungsansätze vorhanden sind.

4.2. Kantonale Regelungen

4.2.1. Die Kantonalen Gesetze, Verordnungen und Botschaften

Die Kantone regeln den Zugang zum Wald für Fahrräder sehr unterschiedlich¹³. Es geht von einem grundsätzlichen Verbot mit Ausnahmemöglichkeiten (Kantone AI und AR) bis hin zur totalen Öffnung mit Ausnahmeregelungen (Kantone GL, NE und weitere).

Grundsätzlich übertragen alle Kantone die Kompetenz, Ausnahmen zu den kantonalen Bestimmungen zu beschliessen den Gemeinden. Dabei wird verschiedentlich in den Verordnungen auf die Waldentwicklungspläne WEP verwiesen.

Viel Verwirrung stiften die unterschiedlichen Definitionen von Wegen und Strassen, die oftmals eine Eingrenzung der Nutzung durch Fahrräder definieren. So heisst es in den Kantonalen Gesetzen, um nur einige Beispiele zu nennen:

- Auf Waldstrassen und Waldwegen erlaubt
- Auf genügend festen Wegen erlaubt

⁹ „Sportrelevante Bestimmungen des Bundesverwaltungsrechts“ Siehe Anhang

¹⁰ Siehe Anhang WaG

¹¹ WaG Art 14

¹² WaG Art. 20/1

¹³ Siehe Anhang, Zusammenfassung der relevanten kantonalen Bestimmungen

- Sofern die Erhaltung des Waldes nicht beeinträchtigt ist erlaubt
- Ausserhalb der Walderschliessungsstrasse verboten

Die Zusammenfassung der Kantonalen Gesetzestexte findet sich im Anhang wieder. Darin enthalten sind alle relevanten Artikel der Kantonalen Gesetzgebungen, die sich mit der Frage des Zugangs von Fahrrädern zu Strassen und Wegen befassen. Diese Grundlage wurde vom Institut für Föderalismus der Universität Freiburg in unserem Auftrag erstellt und liegt in der vollständigen Fassung beim Verfasser dieser Studie zur Einsicht bereit.

4.2.2 Die Waldentwicklungspläne WEP

Der Bund hat mit Kreisschreiben Nr. 10 der Eidg. Forstdirektion vom 20. Juli 1993 (Ausführungsvorschriften) die Kantone aufgefordert: „Bis 31. Dezember 2002 haben die Kantone folgende flächendeckenden und eigentumsunabhängigen Minimalanforderungen an die forstliche Planung sicherzustellen:

+ Ausscheidung von Waldfunktionen und deren Gewichtung;

+ „...“

Aus diesem Auftrag an die Kantone sind einige Waldentwicklungspläne WEP entstanden und viele sind in der Projektphase oder werden aktuell erarbeitet¹⁴.

Die Funktion der WEP's ist hauptsächlich die der klaren Ausscheidung von Waldfunktionen (Schutzwald, Waldreservate, Wildruhezonen, vorgesehene Erschliessungen usw.) und der Definition von Massnahmen für die Erhaltung der Funktion des Waldes als Ganzes. Darin enthalten sind die Nutzungsmöglichkeiten für Freizeit und Erholung, also unter Umständen auch die Planung der Mountainbikerouten in den Waldgebieten.

Durch die Gründung der IG MTB Schweiz wurde es zumindest einer kleinen, sensibilisierten Gruppe von Biker/innen bewusst, dass sich eine Interessengruppe in Planungsabläufe eingeben muss, wenn sie ihre Interessen gut vertreten wissen will. Leider besteht auch heute noch keine nationale Dachorganisation, die sich konsequent den Interessen der Freizeit – und Tourenbiker annimmt. Dadurch sind die Biker/innen in den Prozess der regionalen WEP's noch zu wenig organisiert und strukturiert eingebunden. Zurzeit ist es noch möglich, dass selbsternannte Bikevertreter/innen die Interessen an den WEP Sitzungen wahrnehmen und sich leider nicht nach einer einheitlichen Strategie und mit einheitlichen Zielen einbringen. Diese Tatsachen führen dazu, dass in der Praxis die Interessenvertretung einer Sportart mit gut und gerne 500'000 Aktiven auf Einzelinitiativen und Zufällen aufbaut.

¹⁴ Siehe Zusammenstellung des Standes der WEP Projekte im Anhang

5. Gute Koexistenzlösungen

Auf der Suche nach guten Lösungsansätzen, die sich multiplizieren liessen, sind wir auf diverse Lösungen gestossen. Wir können feststellen, dass nur wenige Kantone über ein ganzheitliches, kantonales Mountainbikekonzept verfügen. Nach unseren Erkenntnissen sind die Kantone AI, AR, GL, NE diejenigen, die flächendeckende Konzepte bieten, wobei wir mit dieser Aussage keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Die Lösung in den beiden Appenzell ist darauf ausgelegt, die Wanderer nicht durch die Biker/innen zu beeinträchtigen und die beiden Nutzergruppen strikte zu trennen, unter Berücksichtigung der Wichtigkeit des Wandertourismus für die Region. Wir schätzen die Lösung als grundsätzlich gut ein, weil die beiden Kantone eine klare Strategie verfolgen, weil sie sich für die Wanderer aussprechen und weil ihre Positionierung somit klar ist. Aus Bikersicht können wir sagen, dass es natürlich schade ist, dass nur wenige interessante Wege für geübte Biker/innen angeboten werden, somit die Kantone AI und AR für Freizeit – und Tourenbiker/innen weniger Interessant sind.

Der Kanton Neuenburg hat bereits vor mehr als 10 Jahren eine mögliche Vorzeigelösung gefunden, die auch von einigen Kantonen und von den Schweizer Wanderwegen SAW empfohlen wird¹⁵.

Hier wurde von Seiten der Biker ein konkreter Routenvorschlag für das ganze Kantonsgebiet unterbreitet und anschliessend von allen Kantonalen Ämtern, von Fachstellen und Organisationen beurteilt. Die überarbeitete Version bietet mehr als 300 km markierte Bikerouten auf dem gesamten Kantonsgebiet und lässt die Möglichkeit offen, diese Routen auch effizient zu vermarkten.

Im Weiteren finden sich einzelne sehr gute Ansätze von Koexistenzlösungen, die jedoch aufgrund von regionalen Anstrengungen lokal entstanden sind und nicht aus einem übergeordneten Kantonalen Konzept herausgewachsen sind. Wir wollen hier zwei der vielfältigen Lösungsansätze vorstellen, die nach unserem Empfinden mögliche Lösungsansätze beinhalten:

- Auf der Cimetta (Aussichtspunkt oberhalb Locarno) wurde ein Teilstück des Wanderweges mit dem Schild „Rad - und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen¹⁶“ angebracht und zudem für die Biker/innen eine separate Spur geschaffen.
- In der touristischen Region „Les portes du soleil“ sind die Bikenden grundsätzlich überall willkommen und es wird eine grosse Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Die Wanderer sind auf vielen Bikestrecken zugelassen und sind über den Mischverkehr informiert. Es gibt auch Abschnitte, die explizit den Wandernden gehören – dort bieten sich den Bikenden aber gute

¹⁵ Siehe Anhang, Empfehlung

¹⁶ Siehe Signalisationsverordnung, Abbildungen der Signale, 2.63

Alternativen. Ein Miteinander und Nebeneinander, welches auch bei grosser Frequenz gut funktioniert.

Zusammenfassend lässt sich aus der Sicht des Verbandes der Schweizer Mountainbike Führer VSMF festhalten, dass die ideale Lösung für die Bikenden in Berücksichtigung der anderen Nutzungsinteressen bis heute nicht umgesetzt wurde. Zu stark sind alle Lösungen auf eine Kanalisierung fokussiert – nach unserer Vision (Siehe Abschnitt 7, Visionen und Massnahmen) darf die Seite der lokalen Freizeit – und Tourenbiker mit ihren spezifischen Anliegen nicht vergessen werden.

6. Interviews mit Akteuren / Interessengruppen des Waldes

6.1. Die Befragungsmethode

Wir haben uns zuerst die Frage gestellt, welches die Akteure und Interessenvertreter des Waldes sind und durch welche Nationale Organisation diese vertreten werden. Nachdem wir diese auf ca. 20 Interessengruppen eingeschränkt hatten wurden die jeweiligen Stellen kontaktiert, immer mit dem Ziel, letztlich mit der verantwortlichen Person für unser Thema persönlich sprechen zu können. In 22 Leitfadengesprächen¹⁷ erhielten wir Informationen über Aufgaben und Ziele der einzelnen Nutzer- und Interessengruppen, sowie detaillierte Angaben zum Thema „Ihre Nutzergruppe und die Mountainbiker/innen“¹⁸.

6.2. Die Kernpunkte

Wir möchten hier nur kurz die wichtigsten Aussagen und Erkenntnisse aus den Interviews darstellen mit dem Hinweis auf die ausführlicheren Zusammenfassungen im Anhang.

- Gemäss unseren Befragungen ist ein Konfliktpotenzial vorhanden, jedoch in weit geringerem Masse als uns die Medien oftmals durch überzeichnete Berichte glauben machen wollen.
- Es ist eine Tatsache, dass sich hin und wieder andere Wegbenutzer am Verhalten einzelner Biker/innen stören. Dass diese Störungen oft durch überhöhte Geschwindigkeit oder laienhaftes Bremsen ausgelöst werden zeigt, dass vor allem Fehlverhalten der Biker/innen zu Störungen führt und sehr selten die Anwesenheit als solche.
- Wir stellen zudem fest, dass Konflikte nicht nur zwischen Biker/innen und anderen Nutzergruppen auftreten, sondern dass je nach Bedürfnissen einer Nutzergruppe die eine oder die andere Nutzergruppe als störend empfunden wird.

¹⁷ Siehe Zusammenfassung der Leitfadengespräche im Anhang

¹⁸ Sämtliche Zusammenfassungen der Interviews sind in Originallänge beim Verfasser verfügbar

- Konflikte sind oft ein Resultat der allgemein intensiveren Nutzung der Wälder in den Agglomerationen.
- Dem MTB Sport fehlt eine nationale Fach- und Dachorganisation, die die Interessen und Anliegen der BikerInnen vertritt und Ansprechpartnerin gegen innen und aussen ist. Es wird ein starkes Bedürfnis nach Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Interessen- und Nutzergruppen und den Biker/innen angemeldet. Zudem besteht der Wunsch nach regionalen, für alle Beteiligten guten Lösungen für den MTB Sport.
- Viele Gesprächspartner wünschen sich mehr Toleranz, Verständnis und Respekt aller Waldbenutzer/innen, insbesondere eine angepasste Fahrweise der Biker/innen.
- Die WaldeigentümerInnen, aber auch Jagd, Wildhut, Korporationen wollen eine angemessene Entschädigung für den Mehraufwand, durch die immer intensivere Benutzung, auch durch die BikerInnen. Bei der Diskussion um die Erweiterung des MTB Routennetzes muss diese Frage geklärt werden.
- Das Eidgenössische Forstamt bemerkt, dass sich die Biker/innen gemäss einer Studie (Quelle unbekannt) signifikant öfter während der Dämmerung auf den Wegen aufhalten. Diese Tageszeit ist jedoch für das Wild von grosser Bedeutung für Ruhe und Nahrungsbeschaffung.

7. Vision und Massnahmen

7.1. Vision

Eine Vision nach unserem Verständnis soll ein Fernziel darstellen, welches erreichbar scheint, jedoch nach heutigem Wissens – und Erfahrungsstand sehr weit von den aktuellen Begebenheiten entfernt ist. Daher wollen wir nicht zu viel Zeit für die Visionsbeschreibung investieren, sondern vielmehr mit möglichen Massnahmenplänen aufzeigen, wie Schritt für Schritt in diese „visionäre“ Richtung vorgedrungen werden könnte.

Die Mountainbikeszene der Schweiz ist sich einig. Die Vision, die wir alle gemeinsam anstreben wollen ist die Folgende:

„Wir streben einen Wechsel des Paradigmas an, welches heute auf Basis der Gesetze SVG Art. 43 und FWG den Zugang für Biker/innen auf die Wander- und Fusswege grundsätzlich untersagt.

In Zukunft sollen alle bestehenden Wege für das Fahrrad frei befahrbar sein. Ausnahmen werden in partnerschaftlichen Verfahren zwischen allen Nutzergruppen geregelt.“

Wie kann diese Vision erreicht werden?

Dieser Frage wollen wir mit den folgenden Überlegungen zu möglichen Massnahmen nachgehen und Antworten in groben Zügen formulieren.

7.2. Massnahmenpläne

Die Massnahmen sind so geordnet, dass die Wichtigkeit der Massnahme durch die Reihenfolge (7.2.x) gegeben ist und dass jede Massnahme mit römischen Ziffern unterteilt und erklärt wird. Diese Hierarchisierung der Massnahmen stammt vom Verfasser und soll als Diskussionsgrundlage für die Konkretisierung dienen.

7.2.1. Fach – und Dachverband

Nach unserer Einschätzung fehlt dem Mountainbikesport in der Schweiz vor allem eine offizielle, starke nationale Vertretung, die sich als Ansprechpartnerin profilieren kann. Das Fehlen einer derartigen Organisation wird auch von einigen Nutzergruppen bei der Frage „Was braucht es, damit die Mountainbiker/innen in Zukunft ein attraktives, zweckmässig verbundenes Wegnetz benützen können?“ als wichtiger Punkt aufgeführt.

- I. Da sich die Interessengruppen aus dem Bereiche MTB bereits einig sind, dass Swiss Cycling als Nationaler Radsportverband ideale Voraussetzungen mitbringt, um eben diese Funktion wahrzunehmen liegt es nun an den Verantwortlichen von

Swiss Cycling, diese Führungsrolle auch anzutreten. Dazu wird eine schriftliche Anfrage an das ASTRA erfolgen müssen, um diese Rolle offiziell zu beantragen.

- II. Das ASTRA soll nach einer schriftlichen Anfrage Swiss Cycling als erste Ansprechstelle für alle mountainbikespezifischen Fragen anerkennen.
- III. Swiss Cycling muss anschliessend die Führungsrolle resolut übernehmen und sich in einer Art und Weise als Ansprechpartnerin profilieren, die den Schweizer Wanderwegen ähnlich ist.

7.2.2. Touristisches Angebot

Eine sinnvolle Kanalisierung der BikerInnen und die Ausscheidung von Abschnitten zum Schutze der Natur sind zwingend. Der Fachverband, sowie TCS und Veloland Schweiz haben sich dafür stark zu machen.

- I. Wir konzentrieren uns in einer ersten Phase darauf, ein touristisches Routennetz in der Schweiz zu etablieren, welches diesen Namen verdient. Dazu sind einheitliche Signalisation, einheitliche Schwierigkeitsgrade und eine einheitliche Kommunikation erforderlich.
- II. Der Grund für diese Vorgehensweise liegt darin, dass sich der Fachverband in einer planerischen Ausrichtung der Anstrengungen gegenüber vielen offiziellen Stellen einfacher profilieren kann, als mit Schritten, die auf eine Gesetzesanpassung hinzielen.
- III. In Zusammenarbeit mit allen Betroffenen sollen Routenpläne besprochen, angepasst und realisiert werden. Die grundsätzliche Bereitschaft, hier konstruktive und auch für die Biker/innen gute Lösungen zu finden wurde in Interviews von allen Nutzergruppen signalisiert.

7.2.3. FWG

Das Bundesgesetz über Fuss – und Wanderwege gibt keine Definition davon, welches die Nutzergruppen auf Wanderwegen sind. So steht nach unseren Nachforschungen und nach Rückfragen bei Spezialisten nirgends explizit geschrieben, wer denn die erlaubten Benutzer dieser Wanderwege sind. Es fehlt also die Definition, was und wer denn ein Wanderer ist (hat er einen Rucksack an, kann er einen Hund mitführen, darf er Joggen, sind zwei Nordic Walking Stöcke erlaubt, welches ist das erlaubte Mindest – und Höchst Tempo usw.)

- I. Die im Entwurf zum Leitbild Langsamverkehr vorgesehene Revision des FWG, welches zu einem Langsamverkehrsgesetz werden soll, muss dazu genützt werden, die Bikenden Wanderer als vollwertige Nutzergruppe in das Wanderwegnetz aufzunehmen.

- II. Wir müssen darauf hinarbeiten, dass der Begriff des Wanderns auch in der Schweiz das Radfahren integriert¹⁹. Denn unsere angesprochene Zielgruppe sind allesamt radfahrende Wanderer.
- III. Dazu wird eine breit abgestützte Kampagne (BASPO, ASTRA, Swiss Cycling, Veloland Schweiz, TCS, SAW ...) notwendig sein, die den Wandernden erklärt, dass der Begriff des Wanderns heutzutage vielseitige Fortbewegungsformen beinhaltet und den Bikenden klar macht, dass sie trotz grundsätzlicher Gleichstellung gegenüber Wandernden nie das Vortrittsrecht haben.

7.2.4. SVG

Das Bundesgesetz über den Strassenverkehr verbietet in Artikel 43 Absatz 1 das Befahren von Fuss - und Wanderwegen mit dem Fahrrad. Diese Formulierung soll aus dem Gesetz entfernt werden.

- I. Das ASTRA hat den Handlungsbedarf erkannt und mit dem Auftrag für diese Studie die Absichten teils aufgezeigt
- II. Wir erwarten vom ASTRA, dass es sich für eine Anpassung dieses Gesetzesartikels stark macht. Die Definition von „...Wege, die sich ... nicht eignen..., wie Fuss...“ ist nicht mehr zeitgerecht und verkennt die Möglichkeiten der modernen Mountainbikes, die sich eben gerade für das Befahren von Fuss – und Wanderwegen eignen.

7.2.5. Ausbildung

Die Mountainbiker/innen sind verstärkt auszubilden. Dabei sind vor allem die beiden Bereiche persönliche Fahrtechnik und Verhalten gegenüber Mensch und Natur zu intensivieren. Denn wer besser fährt und zusätzlich die Verhaltensregeln konsequent einhält, der wird sich optimal in die Mehrfachnutzung der meisten Wege integrieren.

- I. Es gibt bereits seit 10 Jahren die anerkannte Jugend und Sport Ausbildung im Bereiche Mountainbike einerseits und die Angebote privater Anbieter, die Fahrtechnikkurse anbieten andererseits. Darauf soll aufgebaut werden und der Fachverband (Swiss Cycling) erstellt Vorgaben, die für die qualitativ hoch stehende Ausbildung gefordert wird → wer von den Anbietern den Anforderungen gerecht wird erhält ein Label und kann den Teilnehmer/innen offizielle Ausweise ausstellen, die sie als befähigte Biker/innen ausweisen.
- II. Wir müssen uns überlegen, ob nicht in Zukunft auf eine „obligatorische“ Ausbildung hingearbeitet werden soll. Diese könnte beispielsweise auf einer hohen Grundschulstufe angeboten werden und in Anlehnung an die Schülerverkehrsprüfungen von heute eine Ergänzung bieten, zum Beispiel als Ausbildung „Du, Dein Fahrrad und die Natur“.
- III. Ein wichtiger Teil der Ausbildung sind die Verhaltensregeln²⁰, die in Anlehnung an die 10 FIS Regeln auf der Skipiste mit starken Partnern breit gestreut werden

¹⁹ Siehe Definition von Wandern in der Brockhaus Enzyklopädie

müssen. So soll in Zukunft jeder Käufer eines neuen Bikes die Verhaltensregeln vom Bikeshop übergeben erhalten, an allen offiziellen Informationsstellen für Bikende braucht es die offiziellen Verhaltensregeln und die Zeitschriften und alle involvierten Verbände kommunizieren diese Regeln viel aktiver.

- IV. Es braucht eine Ergänzung der Verhaltensregeln mit der Aufforderung an die Bikenden, nicht bei Dämmerung oder Nacht zu fahren. Hierzu ist die Anmerkung des Eidgenössischen Forstamtes des BUWAL sehr wichtig, welches vor allem auf eine Studie verweist, die aufzeigt, dass sich die Biker/innen deutlich öfter als die Fussgänger während der Dämmerungszeiten noch auf den Wegen aufhalten. Diese Tatsache schätzen die Verantwortlichen als wichtigen Kritikpunkt an den Biker/innen ein, weil dadurch die Ruhezeiten des Wilds entscheidende Störungen erfahren.

7.2.6. Kommunikation

Da ein grosser Anteil der Bikenden nicht organisiert ist, ist dieser auch schwer anhand von Kommunikationsmassnahmen zu erreichen. Trotzdem muss die Information und die Sensibilisierung möglichst vieler Biker/innen ein wichtiges Ziel sein.

- I. Wie bereits oben angedeutet müssen insbesondere die Fachhändler stärker zur Verantwortung gezogen werden. Sie verfügen über einmalige Möglichkeiten, mit den Bikenden in Kontakt zu treten – und sie sind es noch allzu oft, die beispielsweise Bikes ohne Glocke verkaufen und die sich nicht um die Realitäten auf den Trails kümmern. Hier wird es noch grosse Anstrengungen erfordern, um die Händler für derartige Themen zu begeistern.
- II. Auch alle Medien, die sich dem Mountainbike widmen, können Beiträge leisten zu Aufklärung, Sensibilisierung und Verhaltensveränderung.
- III. In der Kommunikation müssen unbedingt auch alle anderen Nutzergruppen integriert werden, die sich konstruktiv am Prozess beteiligen.

Anhand der vorgeschlagenen Massnahmen soll aufgezeigt werden, dass in unterschiedlichsten Bereichen und von diversen Organisationen Schritte unternommen werden können, um die rechtliche Situation der Biker/innen schweizweit zu Gunsten einer weitgehenden Öffnung der Wege zu vereinheitlichen.

Diese Massnahmenvorschläge sollen wie oben erwähnt als Diskussionsgrundlage dienen, um mit den betroffenen Bundesämtern ASTRA, BASPO, BUWAL, sowie mit den wichtigsten Nutzergruppen, wie SAW, Jagd, Naturschutz, Forst, Tourismus und Kantonen die zukünftige Strategie und die Vorgehensweise wo möglich abzustimmen.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Massnahmen muss Swiss Cycling als Fachverband wahrnehmen.

²⁰ Siehe Anhang, offizielle Verhaltensregeln

8. Zusammenfassung

Die Mountainbiker/innen bewegen sich in der Schweiz oftmals in einer rechtlichen Grauzone. Dies insbesondere dann, wenn sie sich auf Fuss- und Wanderwegen aufhalten, die allesamt gemäss Gesetz für das Befahren mit Fahrrädern verboten sind (SVG Art. 43 und FWG).

Die Praxis zeigt, dass dieses Verhalten der Biker/innen vielerorts toleriert wird und dass sich nur sehr wenige Konflikte zwischen anderen Wegbenutzern und den Bikern ereignen. Das grösste Konfliktpotenzial besteht auf Wegen, die stark frequentiert sind und die sich für das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit anbieten. Das Bedürfnis einer rechtlichen Klärung kommt vor allem von kommerzieller Seite her, einerseits von Verlegern der Mountainbikekarten (die gerne die attraktiven Wege in der Karte einzeichnen würden, diese aber eigentlich nicht kommunizieren dürfen) und andererseits von den professionellen Tourenführern, die sich vor allem versicherungstechnische Fragen stellen und verständlicherweise ihre Gäste wenn möglich nicht über verbotene Wege führen wollen.

Dass die heutige Situation wenig Konfliktpotenzial enthält lässt sich aus den Interviews mit den Nutzergruppen herauslesen. Trotzdem sind die wichtigsten Partner nach wie vor der Meinung, dass eine offizielle Öffnung der Wander – und Waldwege aus heutiger Sicht nicht tragbar sei. Die wichtigsten Gründe für diese zur Zeit noch sehr skeptische Haltung sind, dass diese Tatsache den Wanderern nicht zugemutet werden könne und viel Unmut auslösen würde und dass die Natur eine weitere Mehrbelastung nicht mehr vertragen kann.

Aus der Sicht des gut in den Alltagsverkehr auf Wald – Fuss – und Wanderwegen integrierten Bikers ergeben sich demgegenüber einige mögliche Ansatzpunkte, um die Situation zu klären und den Zugang zu den genannten Wegen, der ja heute Tatsache ist, zu legalisieren.

Da ist als wohl wichtigster Punkt überhaupt die Positionierung eines starken nationalen Interessenvertreters zu erwähnen. Wie andere Organisationen aufzeigen können diese Fachverbände viel bewirken, wenn diese ihre Verantwortung wirklich wahrnehmen. Aber auch im Ausbildungsbereich oder bei den Kommunikationsanstrengungen liegt noch einiges Optimierungspotenzial für die Biker/innen. Letztlich ist natürlich die Anpassung der entsprechenden Artikel in den für die Biker/innen wichtigsten Bundesgesetzen SVG und FWG anzustreben.

Die Biker/innen und deren Vertreter müssen sich bewusst sein, dass eine Verbesserung der Situation nur durch gemeinsame Ziele und ein geplantes, gemeinsames Vorgehen erreicht werden.

Sollten wir im Verlaufe der nächsten 10 – 15 Jahre unsere Vision einer Umkehrung des Paradigmas erreicht haben, dann hätte diese Studie einen Beitrag zu modernem Mischverkehr und demzufolge zu nachhaltigem Zusammenleben leisten können. Denn die Bemerkung sei dem Verfasser noch erlaubt:

„Wir können nicht immer nur Kanalisieren und Probleme durch Trennung von Menschengruppen lösen, denn ohne respektvolles Miteinander werden wir schon bald an die Grenzen der sozialen Einigkeit stossen.“

9. Literaturverzeichnis:

Nachfolgende Literatur kann beim Verfasser der Studie ausgelehnt oder kopiert werden!

ABN (hrsg.): Freizeit und Umwelt im Konflikt – Jahrbuch und Landschaftspflege, Bonn 1989

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.: Mountainbiking – Ein ADFC-Leitfaden für Planer, Touristiker und Biker, Bremen 2001

AfW Arbeitsgemeinschaft für den Wald: Freizeit im Wald – zehn beispielhafte Konfliktlösungen, Zürich Juni 1998

AfW Arbeitsgemeinschaft für den Wald: Sport und Naherholung im Wald, Umfrage bei kantonalen Amtsstellen, 1994

AfW Arbeitsgemeinschaft für den Wald: „Wald im Freizeitstress – wird der letzte Freiraum besetzt?“, Tagung vom 26. Juni 1998

Amt für Wald Mittelbünden: Waldentwicklungsplan Mittelbünden, Teil 1 – 3, Davos September 2001

ANL Bayrische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege: Motivationsanalyse bei Outdoor-Sportlern (Forschungskonzept), 1995

Auf der Maur, Claudia/Erny, David: Mountainbike Konzept Sarneraatal, Diplomarbeit, Januar 1998

Bachmann Prof. Dr., Peter: Forstliche Planung I/III – Skript für die Lehrveranstaltungen 60-305, GZ der Waldplanung (5. Semester), 60-306, Forstliche Betriebsplanung (6. Semester), 60-307, Waldentwicklungsplanung (7. Semester), Zürich 2002

Baudepartement Obwalden, Tiefbauamt: Kantonales Radroutenkonzept Obwalden, Februar 1996

Bau, Verkehrs- und Forstdepartement Tiefbauamt: Kantonales Radwegkonzept Graubünden, September 1994

BDR Bund Deutscher Radfahrer e.V.: Pflichtenheft zur Durchführung von Mountainbike-Rennen

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Alpenkonvention – Die Alpen schützen und nutzen, Bern Oktober 2000

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Freizeit im Wald, Merkblattsammlung, Bern 1998

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Praxishilfe – Begriffe der forstlichen Erschliessung, Bern 1999

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Praxishilfe – Geometrische Richtwerte von Waldwegen und Waldstrassen, Bern 1999

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Schriftenreihe Umwelt Nr. 344 - Natur und Landschaft, Einfluss des Flugverkehrs auf die Avifauna, Literaturstudie, Bern 2002

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Schriftenreihe Umwelt Nr. 309 - Wald, Gesellschaftliche Ansprüche an den Schweizer Wald – Meinungsumfrage, Bern 1999

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Schriftenreihe Umwelt Nr. 266 - Wanderwege, Haftung für Unfälle auf Wanderwegen, Bern 1996

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Schriftenreihe Umwelt Nr. 262 - Wildtiere, Tourismus / Freizeitsport und Wildtiere im Schweizer Alpenraum, Kurzbericht, Bern 1996

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Schweizer Wald im Gleichgewicht, Bern 1995

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Umwelt-Materialien Nr. 122 – Wald, Freizeit im Wald, Schlussbericht, Bern 2000

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Umwelt-Materialien Nr. 16 – Wildtiere, Störung von Wildtieren: Umfrageergebnisse und Literaturlauswertung, Bern 1994

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Wälder für Menschen – Die Schweiz und die Ministerkonferenz zum Schutz der Wälder in Europa, Bern 2002

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Wald Holz Wild Naturgefahren, Aktuell 2002, Bern 2002

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Was erwarten wir vom Schweizer Wald? – Meinungsumfrage, Bern

Cessford, Gordon R.: Mountain Biking Impacts and Rider Preferences, Wellington, 1995

Cessford, Gordon R.: Off-road Impacts of Mountain Bikes: A review and discussion, Wellington 1995

Cessford, Gordon R.: Off-road Mountain Biking: A profile of participants and their recreation setting and experience preferences, Wellington 1995

Chavez, Deborah J.: Mountain Biking: Issues and Actions für USDA Forest Services Managers, Albany 1996

DIMB Deutsche Initiative Mountain Bike eV.: DIMB-Sammlung der Betretungsrechte des Bundes und der Bundesländer, Freiburg 1998

DIMB Deutsche Initiative Mountain Bike eV.: Textsammlung zu den Beeichen "Geschichte des Mountain Bike", "Die Trendmacher", "Entwicklung und Trends", "MTB – das neue Velofahrgefühl", "Kontroverse Mountain Bike", "Verkehrspolitische Aspekt", "Sicherheit", "MTB-Verkaufszahlen und Boom", "Rennszene", und "Bike-Zukunft"

DIMB Deutsche Initiative Mountain Bike eV.: Internationale Konferenz zum Thema "Mountainbike und Umwelt" am 21. September 1995 in Kirchzarten (Deutschland)

DIMB Deutsche Initiative Mountain Bike eV.: Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Sports, Dokumentationen des Kongresses, Wiesbaden 1996

DIMB Deutsche Initiative Mountain Bike eV.: Verbandsanhörung zur Änderung des Landwaldgesetzes, München und Freiburg 1998

Dopjans, Richard: Mountainbiking und Umwelt, Reutlingen 1993

Erdos & Morgan/MPG: Mountain Bike Magazine, Subscriber Study, 1994

Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartement des Kantons Graubünden: Sei fair zur Natur – Wegleitung für die Durchführung organisierter Sportveranstaltungen, 1996

Fédération Française de Cyclisme: Dossier VTT Economique 1997, Cedex 1997

Fix, Peter/Loomis, John : The economic benefits of Mountain Biking at one of its meccas : An application of the travel cost method to Mountain Biking in Moab, Utah, Colorado 1996

Forstamt beider Basel, Waldentwicklungsplan (WEP) Leimental, Entwurf 1.4, Liestal Oktober 2002

Forstamt beider Basel, Waldentwicklungsplan (WEP) Basel-Stadt, Entwurf 1, Liestal Januar 2003

Froitzheim Thomas/Spittler, Rolf: Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Sports – Mountainbiking (Entwurf), Kurzfassung, Bielefeld 1997

Gander, Hans: Eine vergleichende Untersuchung zur Reaktion von Gemsböcken (*Rupicapra rup. rupicapra*) auf Wanderer, Jogger und Mountainbiker, Diplomarbeit, Bern 1994

Gissler, Franziska: Umweltwahrnehmung und Handlungsweisen von NatursportlerInnen, Diplomarbeit, Basel März 2001

Gnaiger, Erich/Kautzky, Johannes (hrsg.): Umwelt und Tourismus, Thaur 1992

Hluchnik, Gerhart: Sport und Umwelt – Kontroverse Mountainbike, Diplomarbeit, Köln 1992

Horn, Chrys: Conflict in Recreation: The case of Mountain-Bikers and Trampers, 1994

IMBA International Mountain Bicycling Association: Mountain Bike Success Stories, Boulder

IMBA International Mountain Bicycling Association: Programs & Activities

IMBA International Mountain Bicycling Association: The mission of IMBA

IMBA International Mountain Bicycling Association: Trail Development & Construcions for Mountain Bicycling

Internatinaler Tag des Waldes: Un tourisme durable en forêt de montagne grâce à une gestion forestière durable

Jacsman Janos/Schilter, René Ch.: Nutzung des Bodens für Sport, Erholung und Tourismus, Teil 1: Grundnutzungen, ORL-Berichte, 1997

Jagd- und Fischereiinspektorat Graubünden: Jenny Hannes/Guler, Heinz: Bericht über das Mountainbike-Rennen im Prättigau "Swiss-Bike-Master" vom 24. Juli 1994, Oktober 1994

Jagd- und Fischereiinspektorat Graubünden: Jenny Hannes/Guler, Heinz: Bericht über das Mountainbike-Rennen im Prättigau "Swiss-Bike-Master" vom 23.uli 1995 November 1995

Kassner, Jörg: Zum Problemfeld „Mountainbike und Umwelt“ – eine Untersuchung über das Umweltverhalten von Mountainbikern im Raum Südniedersachsen, Hausarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprüfung, Göttingen 1996

Knecht, Daniel: Felsinventar Basler Jura und Schutzkonzept, Schlussbericht, Dornach Mai 1999

Köhn, Jörg (hrsg.): Tourismus und Umwelt, Berlin 1997

Kouchner, Françoise/Behaghel, Isabelle: Des pistes pour le vélo, Paris 1997

Kulla, Andy : A new perspectives approach in National Forest Recreation and its application to mountain bike management, Missoula 1991

Kuratorium Sport und Natur: Sport – ein Partner der Natur, Steuerungsmöglichkeiten der Naturnutzung durch die Natursportverbände, München 1994

Lang, Heinz: Mountainbiking zwischen Umweltverträglichkeit und gesellschaftlicher Akzeptanz, Eine sozialwissenschaftliche Studie über die Problemsichten im Konfliktbereich „Mountainbike, Tourismus und Umwelt, Diplomarbeit, Winterthur, August 1998

Leiter, Susanne: Bergradeln im Karwendel, Routenkartierung – Frequenzerfassung – Befragungen, 1991

Lorch, Jahn/Internationale Alpenschutzkonvention CIPRA (hrsg.): Trendsportarten in den Alpen – Konflikte, rechtliche Reglementierungen, Lösungen, Vaduz 1995

MBU Mountain Bike Unit: Standard operating procedures

Mose, Ingo (hrsg.): Sanfter Tourismus konkret - Zu einem neuen Verhältnis von Fremdenverkehr, Umwelt und Region, Oldenburg 1992

Oberforstamt Obwalden: Waldentwicklungsplan Kerns, November 1997

Opaschowski, Horst W.: Die Zukunft des Sports – Zwischen Inszenierung und Vermarktung, Hamburg 1996

Padilla, Frank/Loheit, Kurt: Introduction to Basic Trail Maintenance

Payne, CH./Rossel, D.: Mountain Bike competitions – UCI environmental guidelines, World Championship 1997

Scheitz, Iris: Mountainbiking – soziokulturelle und wirtschaftliche Faktoren einer dynamischen Entwicklung, Diplomarbeit, Köln 1996

Schweizerische Akademie der Naturwissenschaften SANW: Forschung in grossflächigen Schutzgebieten – Positionspapier der SANW, Kurzfassung und kommentierte Standpunkte, Bern Juni 2002

Schweizerische Akademie der Naturwissenschaften SANW: Forschung in grossflächigen Schutzgebieten der Schweiz – Ziele, Auftrag und Verankerung, Bern 2002

Schweizerischer OL-Verband (SOLV), Schweizerischer Landesverband für Sport (SLS): Einfluss des Orientierungslaufes auf Fauna und Flora, Kurzfassung, Schaffhausen August 1991

Seney, Joseph P./Wilson, John P.: Erosional impact of hikers, horses, off-road bicycles and motorcycles on mountain trails, Missoula

Sprung, Gary (hrsg.) IMBA International Mountain Bicycling Association: A Guide for Activists and Land Managers, Boulder 1996

Strasdas, Wolfgang: Auswirkungen neuer Freizeittrends auf die Umwelt, Aachen 1994

Swinerton, Guy S./Zonneveld, Robert: Trail Bicycling: A study of recreation conflict in National Parks, Manitoba 1993

Twiehaus, Katrin: Mountainbikefahren und Umwelt im Gebirge – Einflüsse, Schäden und Konflikte, Diplomarbeit, Hannover 1994

U.S. Departement of Transportation: Conflicts on Multiple-Use Trails, Synthesis of the Literature und State of Praticce, 1994

UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation: Entwurf Leitbild Langsamverkehr, Bern 2002

Weiss, Volker: Mountainbiking als Schulsport – Möglichkeiten und Grenzen, Hausarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprüfung, Münster 1994

Wegmüller, Daniel: Kommission Mountain-Bike-Routen, Gemeinde Klosters-Serneus, Schlussbericht, Planungsbüro für Freiraumgestaltung und Landschaftsarchitektur, Klosters Mai 1991

Wellington Regional Council: Policy on Mountain Biking 1996, Wellington 1996

Winterling, Andreas: Entwurf eines nachhaltigen, familiengerechten Natursporttourismuskonzeptes für die Stadt Betzenstein, Diplomarbeit, Bayreuth 1997

Wöhrstein, Thomas: Mountainbiking und Umwelt, Ökologische Auswirkungen und Nutzungskonflikte, Vorabdruck der Dissertation, Saarland 1997

Wöhrstein, Thomas: Ökologische Auswirkungen des Mountainbike-Sports, Diplomarbeit Saarland 1993

Zeitungen und Zeitschriften

Neue Züricher Zeitung, Nr. 217, 19. September 1997, Stamm, Hanspeter/Lamprecht, Markus: Innovationen im Sport: Wie gute Ideen zu Trendsportarten werden, S. 60

Fit for Life, Nr. 5/02, Gesellschaft: Tummelzone Wald, S. 26

Umwelt (Zeitschrift des BUWAL – Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft), Panorama des Umweltschutz 4/02, Waldpolitik: Suche nach neuen Lösungen, S. 6

Gesetze und Verordnungen

Keller, Peter M.: Sportrelevante Bestimmungen des Bundesverwaltungsrechts (ohne Bundesgesetzgebung über Turnen und Sport, SR 415), Bern Februar 1999

Portner, Dr. Carlo: Gutachten betreffend Benutzung von Fuss- und Wanderwegen durch Radfahrer, insbesondere Mountain-Biker, unter besonderer Berücksichtigung von Art. 43 SVG