

Vom Regierungsrat genehmigt mit Beschluss Nr. 94/2022

Mountainbike-Konzept

Planungsbericht vom 1. Februar 2022

Mountainbike-Konzept

Planungsbericht

1. Februar 2022

Auftraggeber

Tiefbauamt Kanton Schwyz, Fachstelle Langsamverkehr

Fachstelle Langsamverkehr

Maurus Köchli

Projektverfasser

Mario Roth

Leroy Hartmann

R+K, Büro für Raumplanung AG, Poststrasse 4, 8808 Pfäffikon SZ

www.rkplaner.ch

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Problemstellung	6
1.3 Ziele	6
1.4 Aufbau	6
1.5 Stellenwert und Einordnung	7
1.6 Vorgehen und Organisation	8
2. Definition und Abgrenzung	9
2.1 Mountainbike	9
2.2 Mountainbike-Infrastruktur	10
3. Massgebende Planungsgrundlagen	13
3.1 Bund	13
3.2 Kanton Schwyz	16
3.3 Gemeinden	20
3.4 Bestehende Mountainbike-Anlagen und -Pisten	21
4. Synergien und Konflikte	22
4.1 Natur, Landschaft und Landwirtschaft	22
4.2 Wandern	23
4.3 Tourismus und Transport	23
5. Konzeptinhalte	24
5.1 Grundsätze	24
5.2 Zielbild 2040	28
5.3 Massnahmen	29
6. Umsetzung	30
6.1 Planungsprozess	30
6.2 Kategorisierung	31
6.3 Ablaufschemas	32
Anhang	36
Anhang A: Übersicht Massnahmen	37
Anhang B: Übersicht bestehende MTB-Routen im Kanton Schwyz	38
Anhang C: Vollzugshilfen	39
Anhang D: Merkblatt zur Haftung und Versicherung bei Mountainbike-Unfällen	40
Beilagen	43

Zusammenfassung

Die Beliebtheit des Mountainbikens (MTB) hat in den letzten Jahren nicht zuletzt dank den E-Bikes und dem generellen Trend der Ausübung von Outdoorsportarten spürbar zugenommen. Im Kanton Schwyz bestehen hierzu ein Netz mit 384 km signalisierten Routen, vier MTB-Anlagen sowie eine MTB-Piste. Nichtsdestotrotz zeigen das Projekt «Mountainbike Zentral-schweiz» der neuen Regionalpolitik (NRP) und das Geschäftsmodell der «Allegra Tourismus GmbH» ein grosses Potenzial für die Mountainbike-Entwicklung im Kanton Schwyz auf.

Der Kanton Schwyz hat gemäss dem kantonalen Richtplan den Auftrag, die Grundlagen für die Planung eines attraktiven Mountainbikenetzes zu erarbeiten (V-4.1 Radverkehr). Zudem zeigen Praxiserfahrungen, dass neben den Synergien des Mountainbikes (z. B. Tourismus) auch zahlreiche Konflikte mit anderen Interessens- und Nutzergruppen bestehen (z. B. Wandern, Natur- und Landschaftsschutz oder Bewirtschaftung).

Das MTB-Konzept schafft eine konzeptionelle Grundlage für die langfristige und koordinierte Entwicklung des Mountainbikens im Kanton Schwyz. Damit wird der Auftrag des kantonalen Richtplans umgesetzt und zugleich eine kantonale MTB-Planungsgrundlage geschaffen. Auf die Grundeigentümer hat es dagegen keine direkten Auswirkungen. Mit seiner Anmerkung im kantonalen Richtplan wird das Konzept behördenverbindlich.

Ein Mountainbike ist ein Fahrrad, das besonders auf den Einsatz abseits befestigter Strassen ausgerichtet ist und im Freizeitverkehr verwendet wird. E-Mountainbikes mit einer Tretunterstützung bis max. 25 km/h werden den MTB gleichgestellt und im Konzept berücksichtigt. Das Konzept differenziert folgende MTB-Infrastrukturen:



MTB-Weg



MTB-Route



MTB-Piste



MTB-Anlage

Wesentliche Inhalte des Konzepts sind die Handlungsgrundsätze des Mountainbikens und deren Entwicklung im Kanton Schwyz. Zudem wird der Zielzustand der MTB-Infrastrukturen im Kanton Schwyz räumlich festgelegt. Daraus werden Massnahmen für MTB-Routen, -Pisten und -Anlagen abgeleitet, die im Massnahmenplan dargestellt und in den Objektblättern detailliert erläutert werden.



Der Planungsprozess für die Realisierung der Massnahmen wird in eine Start- und Abklärungsphase, die formelle Planung, das Bewilligungsverfahren und die Umsetzung unterteilt. Mit Hilfe von vier Planungsbeispielen werden die einzelnen Verfahrensschritte zur Realisierung von MTB-Routen, -Pisten und -Anlagen und deren Zuständigkeiten in Ablaufschemas illustriert.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Mountainbiken hat sich in den letzten Jahren von einem Nischen- zu einem Breitensport entwickelt. Diese Entwicklung ist unter anderem auch auf die Beliebtheit der E-Bikes und dem anhaltenden Trend zur Ausübung von Outdoorsportarten zurückzuführen. Auch die rege Nutzung der bestehenden MTB-Anlagen und das Befahren von Wanderwegen zeigen das grosse Bedürfnis nach Mountainbiken auf. Gemäss den neuesten Zahlen der Publikation «Sport Schweiz 2020» üben 7.9 % der Wohnbevölkerung die Sportart Mountainbiken aus. Der Anteil der Wohnbevölkerung des Kantons Schwyz, welcher regelmässig mit dem Mountainbike (MTB) fährt, beträgt folglich rund 12'000 Personen. Schweizweit sind rund 680'000 Personen mit einem Mountainbike unterwegs.

Im Kanton Schwyz bestehen 384 km offiziell signalisierte MTB-Routen und rund 1'700 km signalisierte Wanderwege. Die signalisierten MTB-Routen bilden zurzeit kein zusammenhängendes Netz. Sie verlaufen hauptsächlich auf Wald- und Güterstrassen sowie auf Wanderwegen. Weiter sind ca. 77 km mit älteren und nicht normkonformen Wegweisern beschildert. Diese sind teilweise schlecht unterhalten und lückenhaft signalisiert. Daneben gibt es Stand 2022 im Kanton Schwyz vier MTB-Anlagen (Pumptracks Wollerau, Pfäffikon und Altendorf, Skillpark Oberiberg) und eine MTB-Piste (Ingenbohrerwald).

Im kantonalen Richtplan ist festgelegt, dass der Kanton für die Planung eines attraktiven Mountainbikenetzes die notwendigen Grundlagen erarbeitet. Weiter wird im Richtplan vorgegeben, dass planungspflichtige stationäre Anlagen (z. B. Bike-Parks) einer entsprechenden Nutzungszone zuzuweisen sind.

Zur Förderung des Mountainbikens in der Zentralschweiz wurde 2018 ein Projekt der neuen Regionalpolitik (NRP) lanciert. Das NRP-Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, die Attraktivität für den Mountainbike-Sport in den fünf Kantonen Luzern, Obwalden, Nidwalden, Uri und Schwyz zu steigern. Dies soll mit einem durchgehenden, aufeinander abgestimmten Angebot geschehen. Mit dem Angebot soll in der Zentralschweiz zusätzliche Wertschöpfung generiert werden (Mountainbike Zentralschweiz).

Als Folgeauftrag des NRP-Projekts hat die Firma «Allegra Tourismus GmbH» für den Kanton Schwyz ein Geschäftsmodell Mountainbike entwickelt. Dieses Konzept legt dar, wie die Entwicklung des Mountainbikens mit verschiedenen Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Dienstleistungen und Identität vorangetrieben werden kann. Zudem zeigt das Geschäftsmodell auf, welche Zielgruppen der Kanton Schwyz bedienen kann und wie gross das touristische Wertschöpfungspotenzial ist.

Die Fachstelle Langsamverkehr betreut im Kanton Schwyz den gesamten Langsamverkehr und ist somit die Ansprechstelle für alle MTB-relevanten Belange des Kantons Schwyz.

1.2 Problemstellung

Das Mountainbiken stellt aus Sicht der Bewegungs-, Velo- und der Tourismusförderung ein grosses und positives Potenzial dar. Zudem ergeben sich bedeutende Synergienmöglichkeiten im Bereich Tourismus, wie das NRP-Projekt «Mountainbike Zentralschweiz» und das Geschäftsmodell Mountainbike Schwyz aufzeigen. Gleichzeitig besitzt das Mountainbiken im ländlichen Raum aber auch verschiedene Konfliktpunkte. Die MTB-Wege durchqueren schützenswerte (Kultur-)Landschaften und Naturräume, welche wichtige Lebensräume für Pflanzen und Tiere darstellen. Auf den befahrenen Wegen bewegen sich oftmals unterschiedliche Wegnutzer, was je nach Situation zu Konflikten mit Wanderern und anderen Bikern führen kann. Ausserdem entspricht das Angebot an MTB-Infrastrukturen im Kanton Schwyz nicht der Nachfrage der zahlreichen lokalen Mountainbiker. Dies führt zu unerwünschten Verlagerungseffekten in andere Kantone und zu Störungen der Natur- und Lebensräume.

1.3 Ziele

Das vorliegende MTB-Konzept setzt den Auftrag des kantonalen Richtplans V-4.1 Radverkehr c) um. Damit wird eine Grundlage für die Abstimmung der Planungsprozesse und die Realisierung von Infrastrukturen im Kanton Schwyz geschaffen. Das MTB-Konzept dient zudem als Grundlage für zukünftige Anpassungen des kantonalen Richtplans im Bereich des Radverkehrs.

1.4 Aufbau

Das Konzept enthält Grundsätze für die nachhaltige Entwicklung des Mountainbikens unter Berücksichtigung verschiedener räumlicher, ökologischer und wirtschaftlicher Aspekte. Dazu wird mit dem neu entwickelten «Zielbild 2040» die langfristige Entwicklung der MTB-Infrastrukturen im Kanton Schwyz festgelegt (vgl. Beilage 2). Die daraus abgeleiteten Massnahmen werden mit Objektblättern umschrieben und definiert (vgl. Beilage 4). Ebenfalls werden die erforderlichen Verfahrensschritte für die Umsetzung der geplanten Massnahmen aufgezeigt.

1.5 Stellenwert und Einordnung

Das Mountainbike-Konzept des Kantons Schwyz zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

Konzeptphase

Als zentrales Steuerungsinstrument rund um das Thema Mountainbiken bildet das vorliegende Dokument die konzeptionelle Grundlage für die nachgelagerten Planungs- und Bewilligungsphasen.

Kantonale Perspektive

Das MTB-Konzept entspricht einer kantonalen Gesamtperspektive auf das Mountainbiken und ist dabei weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Zudem ermöglicht das Konzept eine kantonsübergreifende Koordination des Zentralschweizer MTB-Angebots.

Langfristiger Zeithorizont

Das Konzept bildet den Rahmen für die langfristige Entwicklung, wobei das Jahr 2040 als Planungshorizont angenommen wird und dabei den Endzustand der Entwicklung aufzeigt. Dies in Anlehnung an den kantonalen Richtplan, welcher für die erwünschte räumliche Entwicklung den Zeithorizont 2040 aufweist. Die langfristige Planung erlaubt eine flexible und koordinierte Entwicklung des Mountainbikens im Kanton Schwyz. Die Umsetzung ist abhängig von der Initiative einzelner Personen bzw. Gruppen und erfolgt bedarfsgerecht.

Überarbeitungsprozess

Das MTB-Konzept stellt keine statische Planung dar. Das Konzept wird alle 10 Jahre oder im Bedarfsfall von der Fachstelle Langsamverkehr gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Mit der Überarbeitung des Konzepts wird der veränderten planerischen, gesetzlichen und technischen Ausgangslage Rechnung getragen.

Kantonale Velogesetzgebung

Voraussichtlich Anfang 2023 wird das neue Bundesgesetz über Velowege in Kraft treten. Geplant ist, dass die kantonale Anschlussgesetzgebung zeitnah folgt. Danach muss ein Abgleich mit dem MTB-Konzept stattfinden und, falls notwendig, werden im Konzept Anpassungen vorgenommen.

1.6 Vorgehen und Organisation

Für die Erarbeitung des Mountainbike-Konzepts wurde folgender Zeitplan / Vorgehen gewählt:

Zeitpunkt	Arbeitsschritt
März 2020	Projektstart
April – Juni 2020	Workshops mit Arbeitsgruppe MTB
Sept. 2020 – März 2021	Ämterkonsultation
Juli – Oktober 2021	Anhörung Gemeinden, Nachbarkantone und Organisationen
Februar 2022	Genehmigung durch Regierungsrat

Auftraggeber des MTB-Konzepts ist das Tiefbauamt des Kantons Schwyz, vertreten durch Maurus Köchli, Leiter der Fachstelle Langsamverkehr.

Die Arbeitsgruppe MTB setzt sich aus zwei Vertretern des Bereichs «Mountainbiken» zusammen. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe MTB nahmen an den Workshops teil und wirkten bei der Erarbeitung des Konzepts mit. Die Arbeitsgruppe MTB umfasst folgende Personen:

- Thomy Vetterli, Mountainbike Zentralschweiz, Product Manager;
- Claude Balsiger, Allegra Tourismus GmbH, Managing Partner.

Die fachliche Begleitung erfolgte durch Vertreter der Bereiche Raumplanung und Tourismus:

- Thomas Schmid, Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung;
- Sara Rüegg, Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung;
- Vendelin Coray, Schwyz Tourismus, Geschäftsführer.

Die planerische Begleitung und die Erstellung der Dokumentation wurden von R+K, Büro für Raumplanung AG gemacht:

- Mario Roth, Projektleiter;
- Leroy Hartmann, Sachbearbeiter.

2. Definition und Abgrenzung

2.1 Mountainbike

Ein Mountainbike (MTB) ist ein Fahrrad, das besonders auf den Einsatz **abseits befestigter Strassen** ausgerichtet und eher Sportgerät als Verkehrsmittel ist. Mountainbikes werden daher vor allem im **Freizeitverkehr** verwendet. Breite Reifen und sehr kräftige Bremsen werden als Ausstattungselemente vorausgesetzt (VSS-Norm 640 829a, Signalisation Langsamverkehr).

E-MTB steht für Elektro-Mountainbike und schliesst alle MTB mit Tretunterstützung mit ein. Gemäss Art. 18 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41) unterscheidet die Gesetzgebung zwei Kategorien von E-MTB:

- Die sogenannten **Pedelecs** (Pedal Electric Cycle) mit einer Tretunterstützung bis maximal 25 km/h werden den Mountainbikes gleichgestellt. Die Pedelecs werden im Konzept berücksichtigt.
- Die sogenannten **S-Pedelecs** (Speed-Pedelecs) verfügen über eine Tretunterstützung bis 45 km/h. Mit diesen schnelleren E-MTB mit Nummernschild und Vignette darf nur auf für den motorisierten Verkehr zugelassenen Strassen gefahren werden. Ausnahmen bestehen beim Fahren von S-Pedelecs mit ausgeschaltetem Motor. Die S-Pedelecs werden im Konzept nicht berücksichtigt.

Diese Abgrenzung erfolgt in Anlehnung an das Positionspapier «Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike», einer gemeinsamen Position verschiedener Organisationen¹.

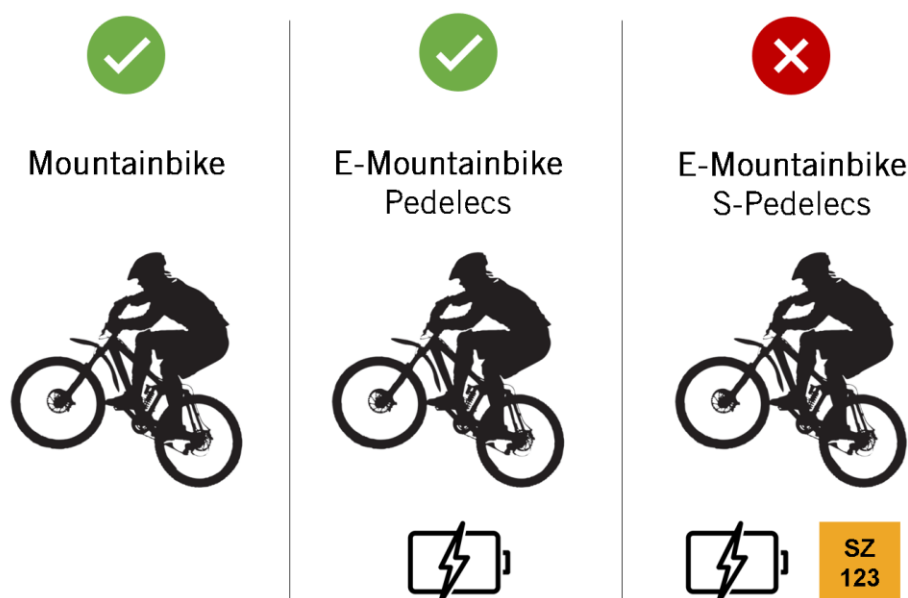


Abbildung 1: Abgrenzung der (E-)MTB

¹ Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Swiss Cycling, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz & Schweiz Tourismus (2017): Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike.

Die Mountainbiker lassen sich gemäss Stirnimann et al. (2015)² in drei Zielgruppen unterteilen. Mehr als 90 % der Mountainbiker bevorzugen spannende und möglichst natürliche Wege, welche fahrtechnische Herausforderungen und vor allem eine hohe Nähe zur Natur bieten.

- **Naturfokus (ca. 63 %):** Das Erlebnis in der Natur, aber auch längere Touren oder Abfahrten stehen im Fokus.
- **Fahrspassfokus (ca. 30 %):** Das Fahrerlebnis bei action- und erlebnisreichen Touren und Abfahrten ist zentral.
- **Leistungsfokus (ca. 7 %):** Diese Mountainbiker üben wettkampfmässig Ausdauer- oder Abfahrtsleistungssport aus.

2.2 Mountainbike-Infrastruktur

Die Mountainbike-Infrastrukturen können in vier Typen unterteilt werden. MTB-Wege und -Routen verlaufen primär auf bestehenden Weginfrastrukturen. MTB-Pisten und -Anlagen sind eigens für Mountainbikes erstellte Infrastrukturen.

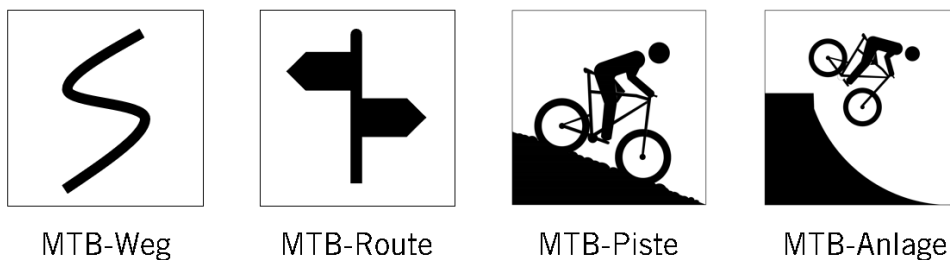


Abbildung 2: Systematik der Mountainbike-Infrastruktur



MTB-Weg

Mountainbike-Wege, auch Trails genannt, sind Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, in der Regel ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- bzw. Tragepassagen aufweisen (VSS-Norm 640 829a). Oft handelt es sich dabei um bestehende Wanderwege bzw. Fusswege der Klasse 6 gemäss Landeskarte von Swisstopo. Davon ausgenommen sind illegal erstellte Wege (sog. «wilde Trails»).



MTB-Route

Mountainbike-Routen sind signalisierte MTB-Wege. Offiziell signalisierte Routen bieten die entsprechende Rechtssicherheit für die Mountainbiker im Hinblick auf die Eignung des Weges. Die Signalisation der MTB-Routen erfolgt gemäss VSS-Norm 640 829a. Die MTB-Routen verlaufen primär auf bestehenden Weginfrastrukturen (Wege und Pfade). Gemäss Art. 54a der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) kennzeichnet der Wegweiser «Route für Mountainbikes» Strecken, die für Mountainbikes besonders geeignet sind und verpflichtet deren Benutzer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern.

² Stirnimann P., Hauenstein P. & Camathias L. (2015): Unterhalt von Wander- und Mountainbikewegen. Fachstelle Langsamverkehr Graubünden.



Abbildung 3: Signalisation lokale Mountainbike-Route. Quelle: TBA SZ (2021)

Besonders wichtige und attraktive MTB-Routen können als **SchweizMobil-Routen** bezeichnet werden. Das Routennetz wird nach einheitlichen Qualitätszielen von SchweizMobil bestimmt. Die Signalisation erfolgt gemäss VSS-Norm 640 829a, wobei nationale, regionale und lokale Routenfelder differenziert werden:



Nationale Route



Regionale Route



Lokale Route

Abbildung 4: Routenfelder für SchweizMobil-Routen. Quelle: SchweizMobil (2021)

Die MTB-Routen lassen sich nach Definition von ASTRA & SchweizMobil³ in drei verschiedene Schwierigkeitsgrade (Technik) unterteilen:

Technik	Leicht (blau)	Mittel (rot)	Schwer (schwarz)
Anforderungen:	Für Einsteiger, Familien und Kinder mit Grundkenntnissen im Mountainbike	Für fortgeschrittene Mountainbiker mit Erfahrung	Für Mountainbike-Köner mit viel Erfahrung und guter Fahrtechnik
Wegqualität:	Gut befestigte, nicht rutschige, wenig steile Wege und Strassen ohne Stufen (wenn möglich nicht asphaltiert)	Anspruchsvolle Abschnitte (loser Untergrund, steile Rampen, rollbare Stufen und enge Kurven sind jedoch möglich)	Technisch anspruchsvolle Wege (steile Rampen, loser Untergrund, grössere Stufen, teilweise verblockt, enge Kurven oder Spitzkehren)
Gefahrenstellen:	Kaum Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte sind gegen Absturz gesichert	Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind möglich	Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind häufig
Singletrail-Skala	Bis S0	Bis S1	In der Regel bis S2, in Ausnahmefällen S3

Tabelle 1: Schwierigkeitsgrade MTB-Routen. Quelle: ASTRA & SchweizMobil

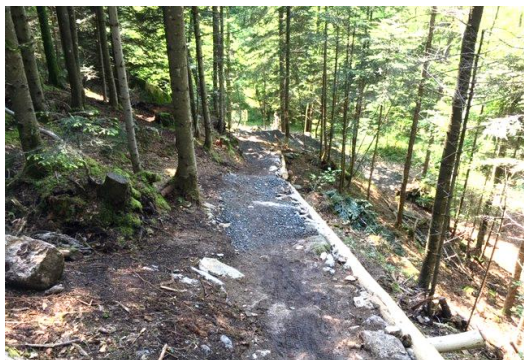


MTB-Piste

Mountainbike-Pisten werden nur in eine Richtung befahren. In der Regel wird auf Pisten abwärtsgefahren, bei sogenannten «Uphill-Pisten» aufwärts. Auf Pisten ist kein Misch- oder Gegenverkehr vorgesehen. Sie enthalten gebaute Elemente wie bspw. Starttore, Anlieger, Sprünge, Holzkonstruktionen und sind speziell signalisiert. Der Start ist oft mit einer Aufstiegshilfe (Transportmöglichkeit) erschlossen, wobei auch immer öfter E-MTB der Erschliessung der Pisten dienen. Leichte MTB-Pisten können auch in MTB-Routen integriert werden.

³ ASTRA & Stiftung Schweiz Mobil (2020): Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr LV für Freizeit und Tourismus.

- MTB-Pisten, welche ausschliesslich von oben nach unten befahren werden, werden als **Abfahrtspisten** bezeichnet. Diese Pisten können verschiedene Schwierigkeitsgrade aufweisen.
- Eigens für Mountainbiker angelegte und signalisierte Pistensysteme mit Sequenzen zum Hoch- und/oder Runterfahren in einem abgeschlossenen Perimeter werden als **Trail Center** bezeichnet.



Abfahrtspiste



Trail Center

Abbildung 5: Abfahrtspiste Ingenbohlwald und Trailcenter Thusis. Quellen: Verein Rideside (2020), Ride Magazin (2020)



MTB-Anlage

Mountainbike-Anlagen sind geschlossene Systeme, die mit Mountainbikes oder anderen Fahrrädern befahren werden. Sie befinden sich normalerweise bei Schul- oder Sportanlagen sowie in touristisch geprägten Gebieten. Folgende MTB-Anlagen werden unterschieden:

- Ein **Bikepark** ist ein Parcours mit verschiedenen Elementen und Fahrspuren;
- Ein **Pumptrack** umfasst einen geschlossenen und flachen Rundkurs mit Wellen und Kurven;
- Ein **Jumptrack** bezeichnet eine Fahrspur mit einer Abfolge von Absprüngen und Landungen.



Bikepark



Pumptrack



Jumptrack

Abbildung 6: Bikepark Oberiberg, Pumptrack Altendorf und Jumptrack Wollerau. Quellen: Holdener Sport (2020), Gemeinde Altendorf (2020) und Aufnahme R+K (2020)

Die MTB-Pisten und -Anlagen können gemäss BFU und SchweizMobil⁴ in folgende Schwierigkeitsgrade eingeteilt werden:

Kinder (grün)	Einfach (blau)	Mittel (rot)	Schwierig (schwarz)
Kinderfreundlich	Anfänger	Fortgeschrittene	Köner

⁴ Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU & Stiftung Schweiz Mobil (2019): Mountainbike-Anlagen: Sicherheitsaspekte bei Planung, Bau und Betrieb.

3. Massgebende Planungsgrundlagen

3.1 Bund

Zivilgesetzbuch

Freies Benützen von Wald und Weiden, das sogenannte freie Zutrittsrecht nach Art. 699 Zivilgesetzbuch (SR 210), gilt für alle Formen des Betretens (u. a. auch mit Mountainbikes), welche keinen Schaden auf dem Grundstück verursachen⁵. Das Befahren von Forst- und Güterwegen sowie Flurstrassen mit Mountainbikes ist gestattet. Ausnahmen bilden namentlich allgemeine Fahrverbote. Allgemeine Fahrverbote sind nur in begründeten Fällen bei besonders sensiblen Gebieten, unsicheren Strecken mit Absturzgefahr usw. oder ungeeigneten Wegen anzubringen.

Waldgesetz

Gemäss Art. 14 Abs. 1 des Waldgesetzes (WaG, SR 921.0) haben die Kantone dafür zu sorgen, dass der Wald der Allgemeinheit zugänglich ist. Die Zugänglichkeit bestimmter Waldgebiete kann durch den Kanton eingeschränkt werden (Art. 14 Abs. 2 Bst. a WaG).

Strassenverkehrsgesetz

Wege, die sich für den Verkehr mit Fahrrädern nicht eignen oder nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden (Art. 43 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz, SR 741.01). Als diese Gesetzgebung im Jahr 1958 in Kraft trat, waren Fahrräder für Wanderwege ungeeignet. Die technische Entwicklung der Fahrräder schaffte seither die Voraussetzung, dass Mountainbikes explizit in schwierigem Terrain zu fahren sind. Aus diesem Grund werden Wanderwege bereits seit längerer Zeit mit Mountainbikes befahren. Heute ist gewohnheitsrechtlich nicht mehr davon auszugehen, dass Wanderwege grundsätzlich für Mountainbikes gesperrt sind. Die Eignung eines Wanderweges zum Befahren mit MTB muss im Einzelfall aufgrund einer Beurteilung der Gesamtsituation entschieden werden.

Signalisationsverordnung

Der Wegweiser «Route für Mountainbikes» (4.50.3) bezeichnet Strecken, die für MTB besonders geeignet sind und verpflichtet deren Benützer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern; wo die Sicherheit es erfordert, haben sie Warnsignale zu geben und nötigenfalls anzuhalten (Art. 54a SSV).



Abbildung 7: Wegweiser «Route für Mountainbikes». Quelle: Signalisationsverordnung vom 5. Sept. 1979 (Stand am 1. Jan. 2021)

⁵ Quelle: Regierungsrat des Kantons Schwyz (2019): Beantwortung der Interpellation I 12/19: Mountainbikes auf Fuss- und Wanderwegen

Veloweggesetz

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat im Jahr 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Ziel dessen ist die Aufwertung der Velowege. Zur Umsetzung des neuen Verfassungsartikels (Art. 88 Bundesverfassung, SR 101) hat der Bundesrat im Mai 2021 das Bundesgesetz zuhanden des Parlaments verabschiedet. Das Bundesgesetz über Velowege wird voraussichtlich Anfang 2023 in Kraft treten.

SchweizMobil

Die Mountainbike-Routen von SchweizMobil werden als Mountainbikeland Schweiz bezeichnet. Im Kanton Schwyz gibt es mehrere MTB-Routen von SchweizMobil mit einer Gesamtlänge von rund 384 km (Stand Anfang 2022). Eine tabellarische Übersicht aller MTB-Routen im Kanton Schwyz ist im Anhang B zu finden.

- **Nationale Route:** Die nationale MTB-Route Nr. 2 (Panorama-Bike) verläuft von Rorschach nach Montreux. Sie durchquert dabei den Kanton Schwyz von der Gemeinde Schübelbach bis nach Gersau auf einer Länge von rund 79 km.
- **Regionale Route:** Die regionale MTB-Route Nr. 22 verläuft von Einsiedeln nach Zürich. Die Routenlänge des Schwyzer Abschnitts beträgt rund 6 km.
- **Lokale Routen:** Im Kanton Schwyz gibt es 11 lokale Routen. Bis auf Ausnahme der Route Nr. 417 «Chienzig-Bike», welche nach Altdorf führt, starten und enden alle Routen im Kanton Schwyz und verlaufen als Rundkurs. Bei der Route Nr. 966 «Bahntour Mythenregion - Hoch-Ybrig» kann ein Grossteil der Höhenmeter mit Bergbahnen zurückgelegt werden.

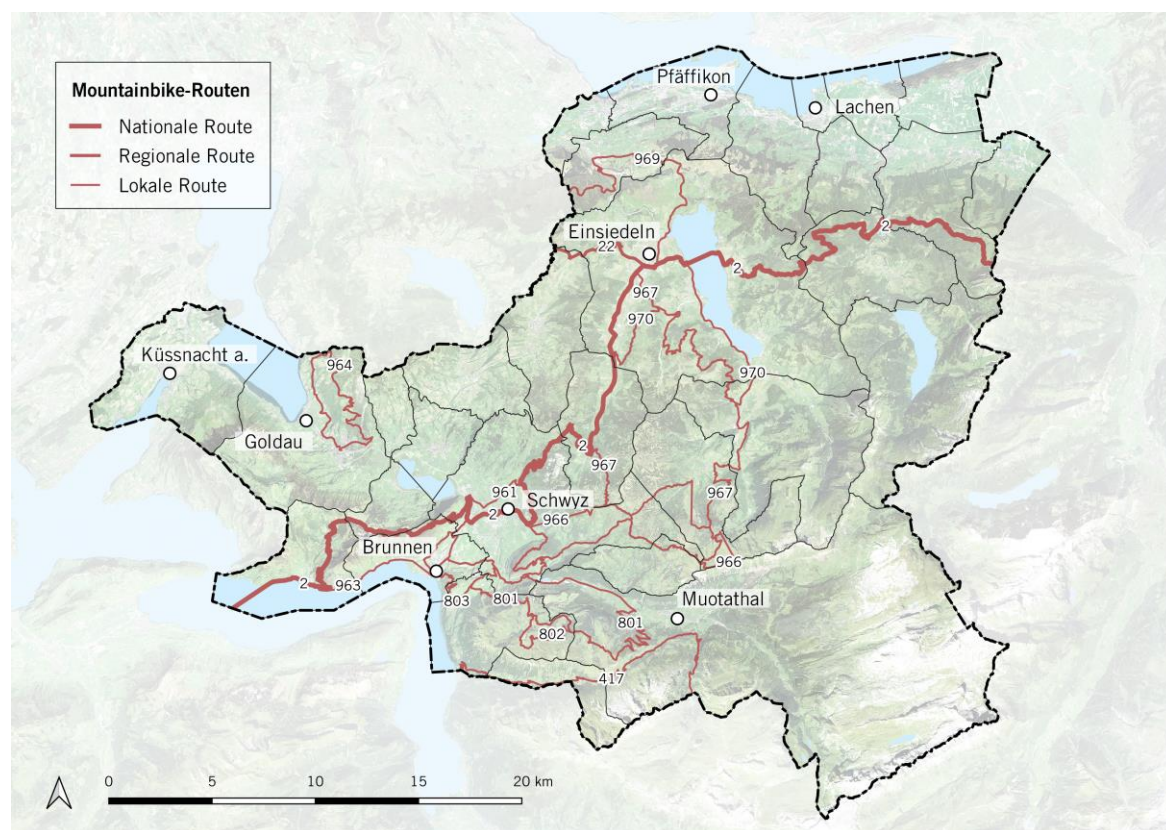


Abbildung 8: Bestehende Mountainbike-Routen. Quelle: SchweizMobil (2022)

Biotope von nationaler Bedeutung

Um die Lebensräume bedrohter Tiere und Pflanzen zu schützen, wird in Art. 18a des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG, SR 451) die rechtliche Grundlage für Biotope von nationaler Bedeutung geschaffen. Für fünf Lebensräume sind Bundesinventare in Kraft: Hoch- und Übergangsmoore, Flachmoore, Auengebiete, Amphibienlaichgebiete sowie Trockenwiesen und -weiden. Grundsätzlich gilt, dass die Biotope ungeschmälert zu erhalten sind. Gemäss Art. 14 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (SR 451.1) ist ein technischer Eingriff, der schützenswerte Biotope beeinträchtigen kann, nur dann bewilligungsfähig, wenn er standortgebunden ist und einem überwiegenden Bedürfnis entspricht.

Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) bezeichnet die wertvollsten Landschaften der Schweiz. Die Inventarobjekte verdienen ungeschmälerte Erhaltung (Art. 6 Abs. 1 NHG). Damit soll die Verschlechterung des Objektzustandes verhindert werden. Eingriffe in die BLN-Gebiete sind je nach Beeinträchtigung und nach einer allfälligen Interessensabwägung zulässig.

Moorschutz

Moorlandschaften sind in besonderem Masse durch Moore geprägte, naturnahe Landschaften. In den Moorlandschaften dürfen zweckfremde Bauten und Anlagen nur ausgebaut oder neu errichtet werden, wenn sie nationale Bedeutung haben, unmittelbar standortgebunden sind und den Schutzziele nicht widersprechen (Art. 5 Abs. 2 Bst. d Moorlandschaftsverordnung, SR 451.35). Die touristische Nutzung und die Erholungsnutzung haben gemäss Art. 5 Abs. 2 Bst. e Moorlandschaftsverordnung und Art. 5 Abs. 2 Bst. m Flachmoorverordnung (SR 451.33) mit den Schutzziele in Einklang zu stehen. Gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. k der Hochmoorverordnung (SR 451.32) ist die Tourismus- und die Erholungsnutzung dem Schutzziel unterzuordnen.

Eidgenössische Jagdbanngebiete

Die Jagdbanngebiete dienen dem Schutz von seltenen und bedrohten Säugetieren und Vögel sowie deren Lebensräume. Die Ausscheidung der Jagdbanngebiete erfolgt gemäss Art. 11 des Jagdgesetzes (SR 922.0) durch den Bundesrat im Einvernehmen mit den Kantonen. Gemäss Art. 5 der Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete (SR 922.31) ist in den eidgenössischen Jagdbanngebieten das Befahren von Alp- und Forststrassen sowie Fahrzeuge jeglicher Art ausserhalb von Strassen, Wald und Feldwegen verboten. Die Kantone können jedoch Ausnahmen vorsehen.

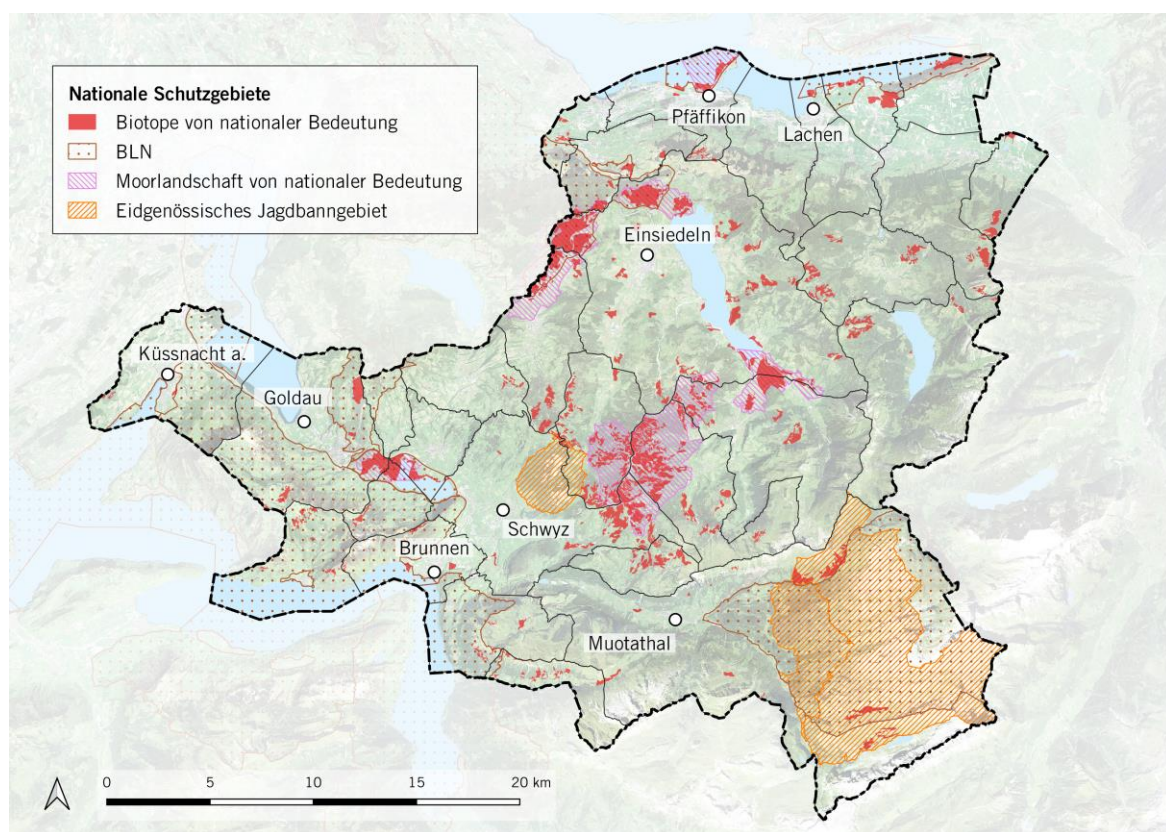


Abbildung 9: Nationale Schutzgebiete. Quelle: BAFU (2022)

3.2 Kanton Schwyz

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan (2018) werden verschiedene Beschlüsse zum Velofreizeit- und zum Mountainbike-Verkehr gefasst (V-4.1 Radverkehr):

- Für die Ansprüche des Velofreizeitverkehrs soll ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Veloverkehrsnetz erstellt werden.
- Für die Planung eines attraktiven Mountainbikenetzes erarbeitet der Kanton die notwendigen Grundlagen.
- Planungspflichtige stationäre Anlagen (z. B. Bike-Parks) sind einer entsprechenden Nutzungszone zuzuweisen.

Tourismusschwerpunkte

Im kantonalen Richtplan werden kantonale Tourismusschwerpunkte bezeichnet, in denen die touristische Entwicklung gezielt gelenkt werden soll (B-11.1). Zu den Tourismusschwerpunkten gehören die Gebiete Rigi, Stoos, Mythen / Ibergereg, Hochstuckli und Hoch-Ybrig. Es bestehen Synergiepotenziale, um die MTB-Infrastrukturen in diesen Gebieten gezielt zu entwickeln. Eine Auflistung der Synergien zwischen Tourismus und Mountainbike ist im Kapitel 4.3 ersichtlich.

Beantwortung der Interpellation I 12/19: Mountainbikes auf Fuss- und Wanderwegen

Im Rahmen der Beantwortung der Interpellation I 12/19 hielt der Regierungsrat des Kantons Schwyz in RRB Nr. 623/2019 Folgendes fest: «Der Rechtsalltag im Kanton [Schwyz] zeigt sich aktuell so, dass die Nutzung von Wanderwegen durch Mountainbikes gestattet ist. Soweit ein Weg nicht mit einem rechtsgültigen Fahrverbot belegt ist, darf dieser auch befahren werden. Allfällige Einschränkungen des Fahrradverkehrs sind der kantonalen Regelung überlassen. Die aktuelle Gesetzgebung kennt keine expliziten Regelungen für den Bike-Verkehr.»

Kantonale Naturschutzgebiete

Gestützt auf das NHG bezweckt das Landschafts- und Naturschutzgesetz des Kantons Schwyz (LSG, SRSZ 721.110) den Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt. Biotope, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für seltene und bedrohte Lebensgemeinschaften aufweisen (...), gelten als schutzwürdig (§ 2 LSG). Im Kanton Schwyz bestehen zehn kantonale Naturschutzgebiete. Die Schutzgebiete sind mit individuellen Schutzverordnungen und dazugehörigen Schutzplänen rechtlich geschützt.

Waldreservate

Kantone können zur Erhaltung der Artenvielfalt Flächen als Waldreservate ausscheiden (Art. 20 Abs. 4 WaG). In Waldreservaten ist die Biodiversität den Interessen des Menschen vorzuziehen.

Grundwasserschutz

Gestützt auf Art. 20 des Gewässerschutzgesetzes (SR 814.20) können die Kantone Grundwasserschutzzonen ausscheiden. Es ist zu beachten, dass in den Schutzzonen S1 und S2 Bauarbeiten verboten sind, sofern sie nicht standortgebunden sind und durch ein mindestens so grosses öffentliches Interesse wie die Trinkwassernutzung begründet sind.

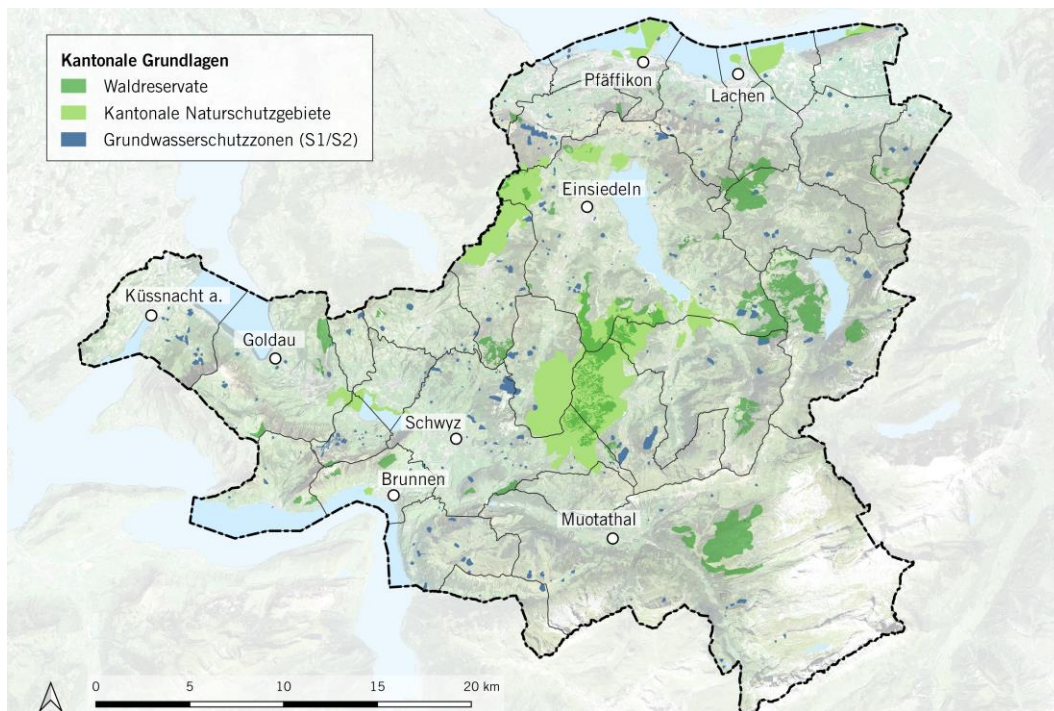


Abbildung 10: Waldreservate, kantonale Schutzgebiete und Grundwasserschutzzonen. Quellen: AWN & AfU (2022)

Wanderwegnetz

Das Wanderwegnetz des Kantons Schwyz umfasst rund 1'700 Kilometer signalisierte Wanderwege. Das Netz wird gemäss Art. 4 des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes (SRSZ 443.210) unterteilt in:

- **Hauptwanderwege** (21 %): Zuständigkeit Kanton
- **Verbindungswanderwege** (36 %): Zuständigkeit Gemeinden, finanzielle Beteiligung Kanton
- **Kommunale Wanderwege** (43 %): Zuständigkeit Gemeinden

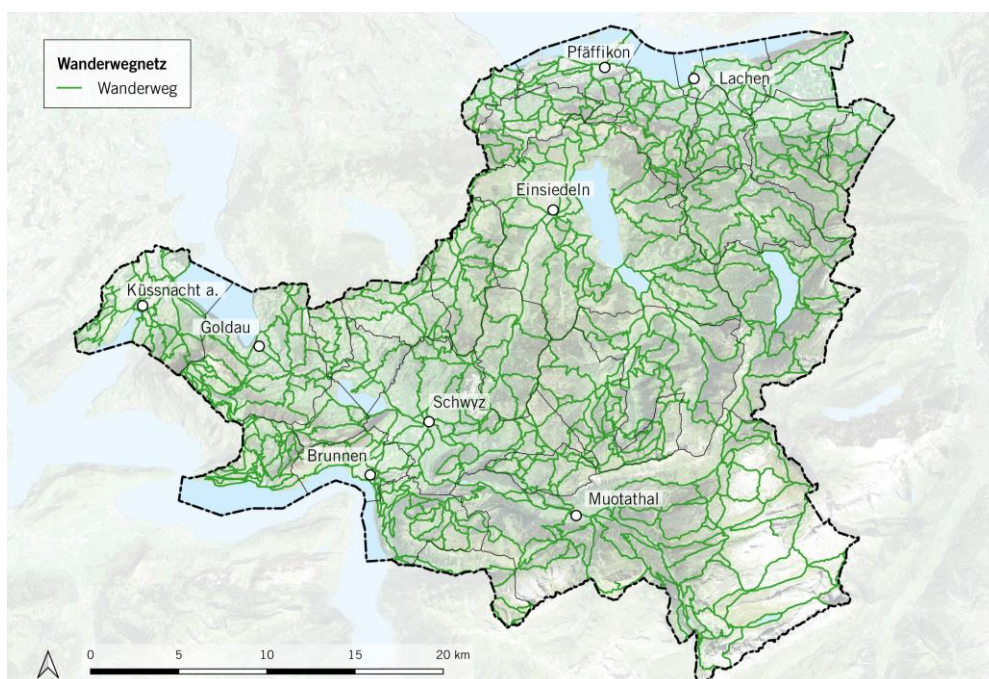


Abbildung 11: Wanderwegnetz. Quelle: Tiefbauamt (2022)

Radroutennetz

Das Radroutenkonzept des Kantons Schwyz umfasst ein Netz von Velorouten für den Alltagsverkehr mit einer Gesamtlänge von 218 km. Die Radrouten sind Verkehrsflächen und Verkehrsverbindungen für Radfahrer als Teil der Strassenfläche oder als abgetrennte oder kombinierte Rad-/Gehwege (§ 8 Strassengesetz, SRSZ 442.110). Sie werden gemäss § 7 der Strassenverordnung (SRSZ 442.111) in kantonale Radrouten und Nebenradrouten unterteilt. In Ergänzung dazu bestehen die Velo-Routen von SchweizMobil, welche insbesondere touristischen Zwecken dienen und eine Gesamtlänge von 298 km aufweisen (Stand: 2022).

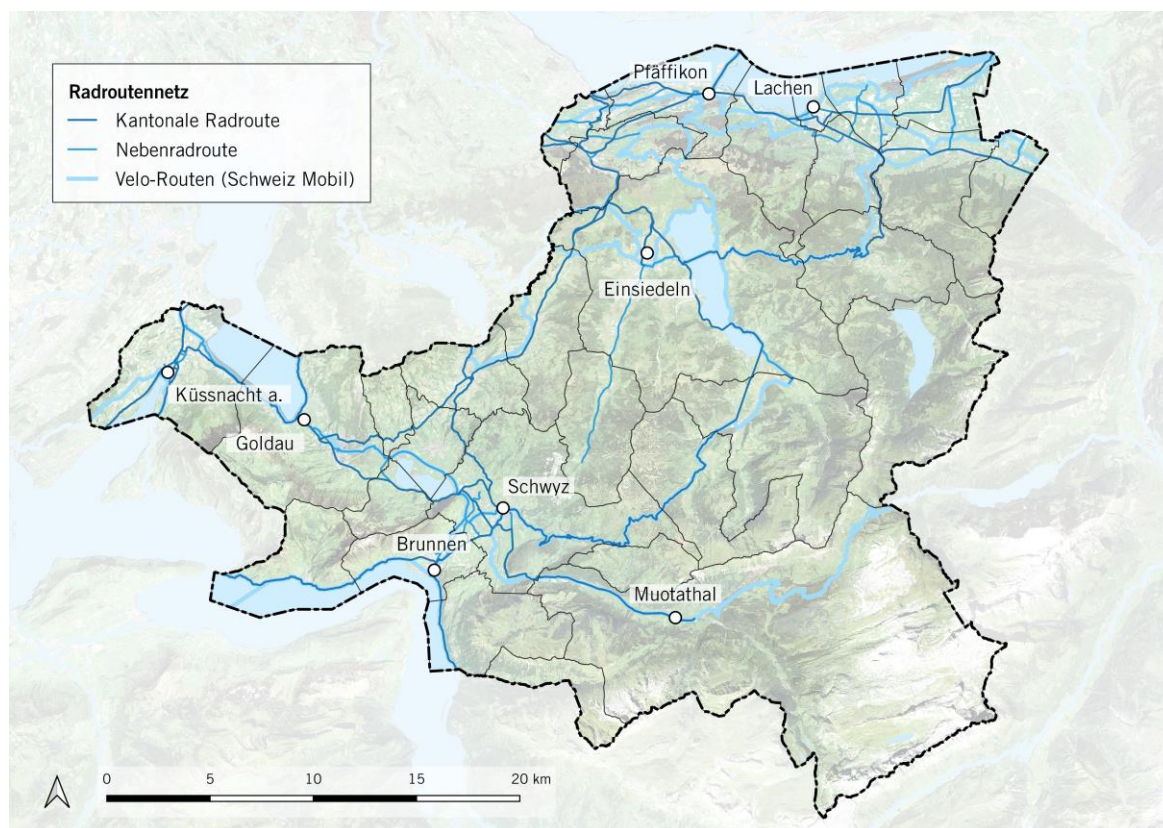


Abbildung 12: Radroutennetz. Quelle: Tiefbauamt (2022)

Transport

Das Transportangebot im Kanton Schwyz umfasst verschiedene Bahn- und Busverbindungen sowie Schifffahrtsbetriebe und Bergbahnen. Für das Mountainbiken ermöglichen die öffentlichen Verkehrsmittel die Erschliessung der MTB-Infrastrukturen. Der Velotransport ist bei den meisten ÖV-Anbietern erlaubt. Zu beachten sind die teilweise limitierten Platzzahlen.

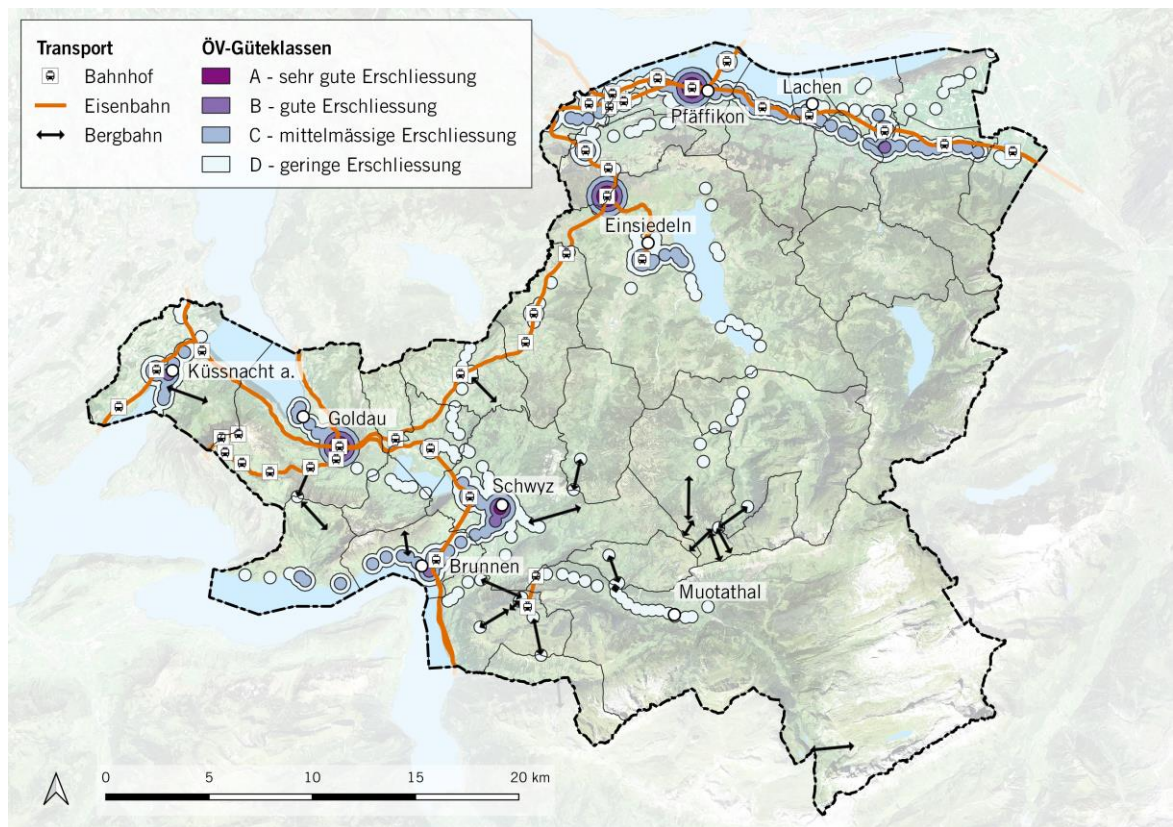


Abbildung 13: ÖV-Angebot, Bergbahnen und ÖV-Güteklassen. Quellen: ARE & swisstopo (2022)

3.3 Gemeinden

Kommunale Schutzzone

Die Gemeinden sorgen für den Schutz der Biotope von lokaler Bedeutung. Diese Naturschutzgebiete werden in den kommunalen Nutzungsplänen als kommunale Schutzzonen definiert.

Gewässerraum

Mountainbike-Wege werden analog Fuss- und Wanderwegen ausgestaltet und stellen Anlagen im öffentlichen Interesse dar. Dementsprechend sind MTB-Wege gemäss Art. 41c Gewässerschutzverordnung (SR 814.201) bewilligungsfähig, sofern sie standortgebunden sind und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

Bauzone

Die Gemeinden legen durch die Nutzungsplanung das Baugebiet fest. Im Zonenplan werden gemäss § 17 des Planungs- und Baugesetzes (PBG, SRSZ 400.100) die Bauzonen parzellenscharf räumlich definiert. Für Bauten und Anlagen zu Erholungszwecken sind Intensiverholungszone nach § 18 PBG vorgesehen.

3.4 Bestehende Mountainbike-Anlagen und -Pisten

Folgende MTB-Anlagen und -Pisten sind aktuell im Kanton Schwyz in Betrieb:

- In der Gemeinde Wollerau befindet sich der **Bikepark Erlenmoos**. Die 800 m² grosse Anlage besteht aus einem Pumptrack und einer Dirtline.
- Auf dem Areal des **Schulhaus Steg** (Pfäffikon) in der Gemeinde Freienbach wurde im Frühjahr 2021 ein **Pumptrack** eröffnet. Der Pumptrack dient der lokalen Bevölkerung als Sport- und Freizeitanlage. Sie steht für alle Rollsportgeräte wie Velos, Skateboards, Inline-Skates oder Trotinetts zur Verfügung und wird auch vom Veloclub Pfäffikon zur Jugendförderung genutzt.
- Der **Pumptrack Seeweg-Haab** in der Gemeinde Altendorf wurde 2019 eröffnet. Sprünge, Kurven und Wellen bilden Elemente dieses Pumptracks.
- In der Gemeinde Oberiberg ist seit Juli 2020 der **Kabi Bike Park** in Betrieb. Der Skillpark umfasst vier Trails und zwei Loops. Das kostenlose Angebot richtet sich vor allem an Kinder und Einsteiger. Ein Restaurant, eine Bike-Schule und ein Bike-Verleih ergänzen die MTB-Infrastruktur.
- Seit 2020 besteht in Brunnen der 1.4 km lange **Biketrail Ingenboherwald** mit mittlerem Schwierigkeitsgrad. Die Piste wurde vom Trägerverein Rideside erstellt und per Crowdfunding finanziert.

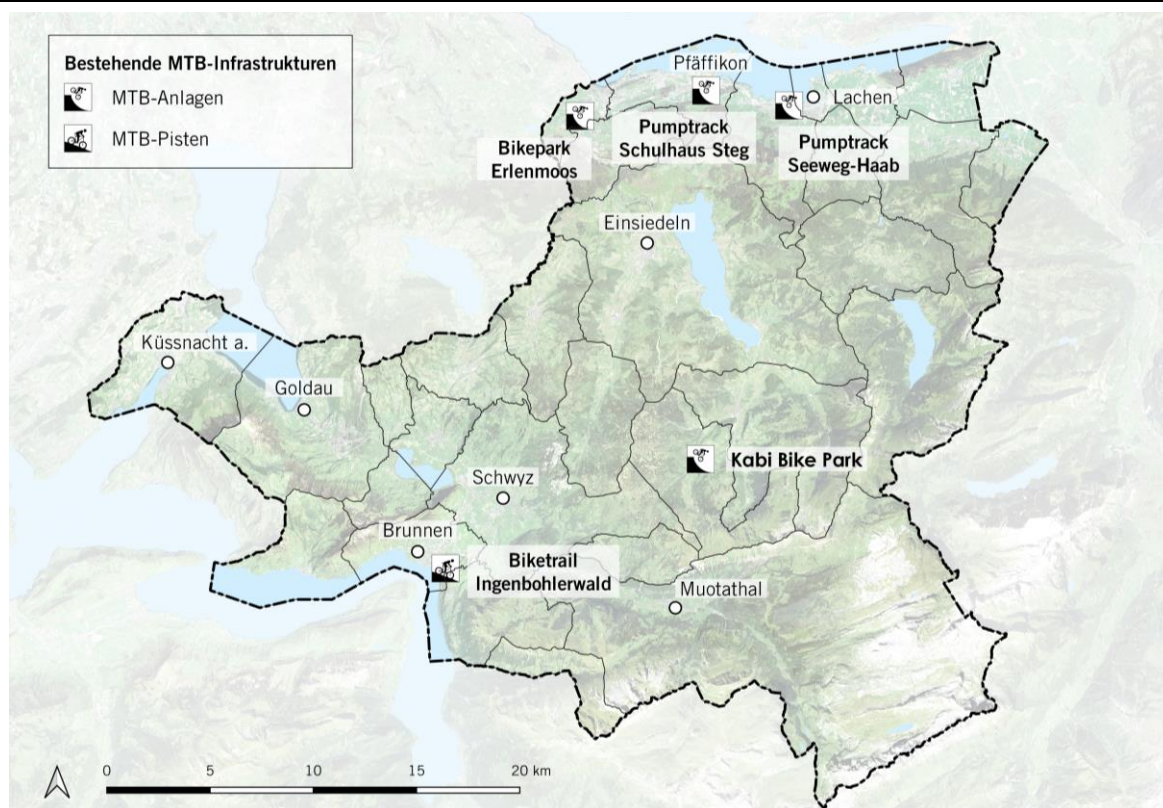


Abbildung 14: Bestehende MTB-Anlagen und -Pisten im Kanton Schwyz. Quelle: TBA (2022)

4. Synergien und Konflikte

In den Räumen, in welchen Mountainbikes genutzt werden, bestehen auch Ansprüche anderweitiger Interessen- und Nutzergruppen. Dieser Umstand schafft Synergien und Konflikte. Diese beiden Begriffe werden wie folgt definiert:

- **Synergie** wird als Zusammenwirken verschiedener Bereiche zur gegenseitigen Förderung für einen gemeinsamen Nutzen verstanden.
- Bei einem **Konflikt** bestehen unterschiedliche Interessen und Zielsetzungen, die unvereinbar sind bzw. unvereinbar erscheinen.

Das Ziel ist, dass mit der Entwicklung des Mountainbikens im Kanton Schwyz und der Planung der MTB-Infrastrukturen Synergien geschaffen und Konflikte vermieden, behoben oder zumindest reduziert werden.



Abbildung 15: Synergien und Konflikte des Mountainbikens. Eigene Darstellung

4.1 Natur, Landschaft und Landwirtschaft

Mountainbiken wird definitionsgemäss vor allem ausserhalb des Siedlungsgebietes betrieben. Dort finden sich schützenswerte Natur- und Landschaftsräume sowie landwirtschaftlich genutztes Kulturland. Daher ergeben sich folgende Synergien und Konflikte:

Synergien	Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> + Kanalisierung des Mountainbikens auf eigenem attraktivem Wegenetz und Schonung des restlichen Gebiets vor negativen Einflüssen; + Bündelung des Mountainbikens mit anderen Freizeitaktivitäten, wo attraktive Wege und Landschaftserlebnisse bestehen; + Sensibilisierung aller Wegnutzer für Themen des Natur- und Landschaftschutzes, insbesondere das verantwortungsvolle Erlebarmachen dessen. 	<ul style="list-style-type: none"> — Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch bauliche Eingriffe; — Flächenverluste und Bewirtschaftungshindernisse in der Landwirtschaft; — Schädigung schützenswerter Vegetation und mögliche Erosion des Bodens durch Fahrmanöver mit dem MTB; — Störung der Tiere durch Wegnutzer; — Indirekte Effekte wie Littering und Zunahme des Nutzungsdrucks.

4.2 Wandern

Mountainbiker und Wanderer sind vielfach auf denselben Wegen unterwegs. Das gemeinsame Positionspapier von mehreren Organisationen⁶ tritt für ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander der Nutzergruppen ein. Dabei sind die Grundsätze Koexistenz und Entflechtung für die Synergieschaffung und Konfliktvermeidung von Bedeutung.

Synergien	Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> + Ähnliche Bedürfnisse wie Natur- und Landschaftserlebnis, Bewegung, Spass und Zusammensein; + Aktive Förderung von Koexistenz durch gegenseitiges Verständnis der Wegnutzer; + Koexistenz auf gemeinsam genutzten Wegen reduziert den Nutzungsdruck auf die Lebensräume von Pflanzen und Tieren. 	<ul style="list-style-type: none"> — Nutzungskonflikte bei stark frequentierten, unübersichtlichen und unpassend organisierten Wegen sowie bei Kreuzungen und Treppen mit hohen Kreuzungsgeschwindigkeiten und ungenügender Weganlegung; — Dichteproblematik auf Wegen (mehr als 12 Begegnungen pro Stunde); — Kollision der Wegnutzer.

4.3 Tourismus und Transport

Der Kanton Schwyz ist eine beliebte Tourismusregion. Schöne Naturlandschaften und interessante Kultureinrichtungen bieten ein vielseitiges touristisches Angebot. Der öffentliche Verkehr bildet eine wichtige Transportmöglichkeit für Mountainbikes. Dank dem grossen Angebot und den vielen Haltestellen werden weite Teile des Kantons Schwyz mit dem ÖV erschlossen. Mit den Bergbahnen lassen sich hoch gelegene Ausgangspunkte für MTB-Fahrten erreichen.

Synergien	Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> + Schaffung neuer Wertschöpfungsmöglichkeiten im (Agro-)Tourismus; + Bessere Ganzjahres- und Randzeitauslastung bestehender Transportanlagen; + Schaffung neuer Wertschöpfungsmöglichkeiten im Bike-Sektor; + Etablierung und Zertifizierung von bikegerechten Unterkünften (Label «Swiss Bike Hotel» von Schweiz Tourismus); + Besucherlenkung durch Schaffung von gezielten MTB-Angeboten; + Erschliessung von MTB-Infrastrukturen und Mitführung von MTB in Transportmitteln. 	<ul style="list-style-type: none"> — Verbotene Mitnahme von MTB; — Beschränkte Kapazitäten im ÖV (z. B. während Hochsaison oder zu Spitzenzeiten); — Ungenügende Infrastruktur für Bike-Mitnahme.

⁶ Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Swiss Cycling, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz & Schweiz Tourismus (2017): Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike.

5. Konzeptinhalte

Die Inhalte des Mountainbike-Konzepts setzen sich aus den Grundsätzen, dem Zielbild 2040 sowie Massnahmen, die im Massnahmenplan verortet und in Objektblättern beschrieben sind, zusammen.

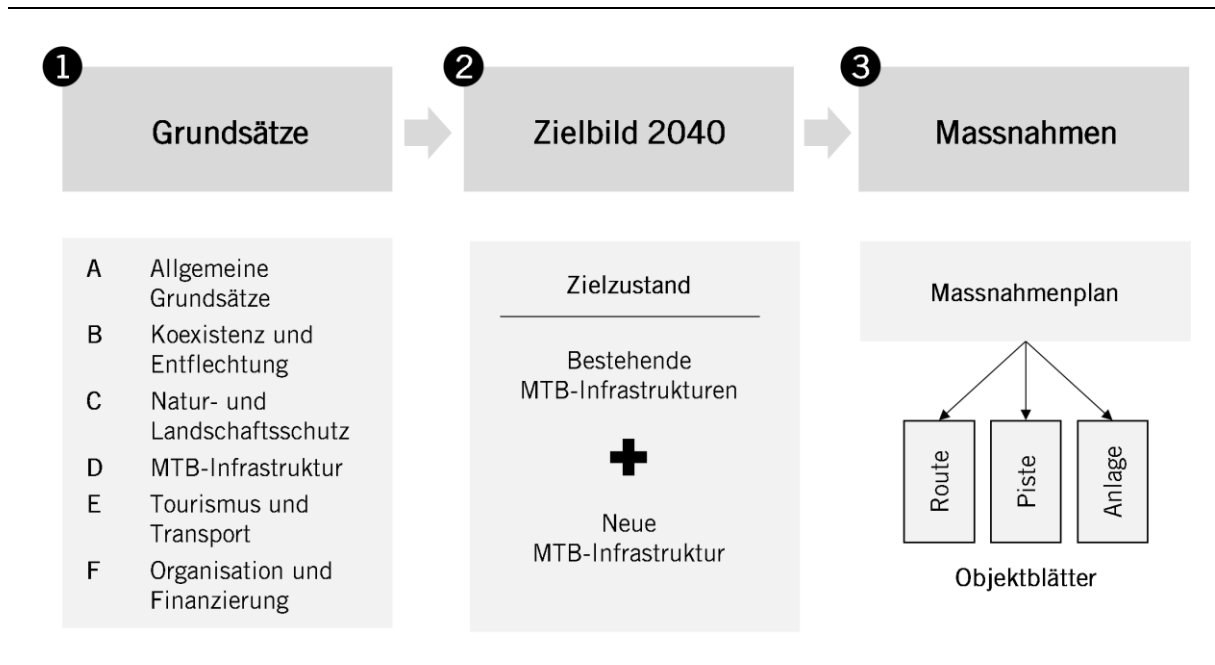


Abbildung 16: Aufbau der Konzeptinhalte. Eigene Darstellung

5.1 Grundsätze

Die nachfolgend ausgeführten Grundsätze stellen die Grundprinzipien und Leitvorstellungen für eine nachhaltige Entwicklung des Mountainbikens und seiner Infrastrukturen im Kanton Schwyz dar.

A Allgemeine Grundsätze	
A1	Der Kanton Schwyz unterstützt die aktive Bewegung in der freien Natur. Dies trägt zur Steigerung des Wohlbefindens, zur Gesundheitsförderung und zu einem positiven Naturverständnis und -erlebnis bei.
A2	Der Kanton Schwyz anerkennt die Bedeutung des Mountainbikens als weitverbreitete Freizeitaktivität und fördert die Entwicklung des MTB-Sports.
A3	Der Kanton Schwyz bietet ein abwechslungsreiches MTB-Angebot für alle Zielgruppen (Biker mit Leistungs-, Natur- und Fahrspassfokus).
A4	Der Kanton Schwyz trägt mit seinem Angebot zur attraktiven und vielseitigen MTB-Region Zentralschweiz bei (Luzern, Zug, Obwalden, Nidwalden, Uri und Schwyz).

B Koexistenz und Entflechtung

- B1 Den Velo- und MTB-Fahrern ist es grundsätzlich gestattet, alle Fuss- und Wanderwege zu nutzen (Koexistenz). Ausnahmen bilden explizite Fahrverbote oder Abschnitte, welche ausschliesslich Fussgängern vorbehalten sind (z. B. Trottoir). Bei stark frequentierten Wegabschnitten und engen sowie gefährlichen Passagen ist eine Nutzungstrennung zu prüfen (Entflechtung).
- B2 Rücksichtnahme und gegenseitiger Respekt bilden die Grundlage für die sichere und gemeinsame Nutzung der Wege, wobei Fussgänger vor MTB-Fahrer Vortritt haben (Verhaltenskodex).
- B3 Die Sicherheit aller Wegbenützer (Fussgänger und Mountainbiker) ist zentral.
- B4 Das Fahren abseits der MTB-Wege und -Pisten (querfeldein) wird abgelehnt.
- B5 Die Nutzung von S-Pedelecs auf MTB-Routen, -Pisten und -Anlagen ist grundsätzlich nicht erlaubt (vgl. Kap. 2.1). Ausnahmen bestehen bei MTB-Routen auf öffentlichen Strassen, die für den motorisierten Verkehr zugelassen sind oder beim Fahren von S-Pedelecs mit ausgeschaltetem Motor.

C Natur- und Landschaftsschutz

- C1 Durch die kantonsübergreifende Abstimmung der MTB-Infrastrukturen findet eine Konzentrierung statt, was zur natur- und landschaftsverträglichen Ausübung des MTB-Sports beiträgt.
- C2 Nationale, kantonale und kommunale Natur- und Landschaftsschutzgebiete und ihre individuellen Schutzziele werden bei der Planung, Erstellung und im Unterhalt von MTB-Infrastrukturen berücksichtigt.
- C3 MTB-Routen können, sofern mit den Schutzzielen vereinbar, auf einzelnen definierten Wegen Natur-, Landschaftsschutz- sowie Jagdbanngebiete durchqueren.
- C4 MTB-Pisten und -Anlagen sind ausserhalb von Jagdbann-, kantonalen und kommunalen Naturschutzgebieten sowie Biotopen von nationaler Bedeutung zu erstellen.

D	MTB-Infrastruktur
D1	Das MTB-Routennetz wird auf Grundlage von bestehenden Wegen zu einem attraktiven und zusammenhängenden Netz weiterentwickelt. Längere Neubaustrecken sind nach Möglichkeit zu vermeiden.
D2	MTB-Routen erfüllen unterschiedliche Anforderungen an Fahrtechnik und Kondition, sind konfliktarm und führen durch attraktive Landschaften.
D3	MTB-Infrastrukturen werden im Gelände gemäss VSS-Norm 640 829a (MTB-Routen) oder gemäss Empfehlungen von BFU (MTB-Pisten) signalisiert.
D4	Die wichtigsten und attraktivsten MTB-Routen werden als SchweizMobil-Route signalisiert. Sie erfüllen die Qualitätsstandards von SchweizMobil.
D5	Das Befahren von nicht signalisierten MTB-Wegen wird durch das Konzept nicht ausgeschlossen.
D6	MTB-Anlagen sind in der Bauzone zu realisieren. Als bevorzugte Standorte sind Schul-, Sport- oder Freizeitareale zu priorisieren. In Ausnahmefällen sind auch Standorte ausserhalb der Bauzone als Zwischennutzungen (z. B. Steinbrüche) nach erfolgter Prüfung durch Kanton und Gemeinde möglich.
D7	MTB-Pisten tragen zur gezielten Kanalisierung von Fahrten bei und sollen deshalb in einzelnen dafür geeigneten Gebieten (z. B. in der Umgebung von Bergbahnen) umgesetzt werden.
D8	Alle MTB-Anlagen und -Pisten verfügen über ein schriftliches Nutzungs- und Schutzkonzept und werden von einem Betreiber unterhalten. Sie werden nur mit den dafür zugelassenen Fahrzeugen befahren (kein Mischverkehr). Die Haftungsfragen sind geklärt.
D9	Grundsätzlich sind sämtliche MTB-Infrastrukturen öffentlich zugänglich. Saisonale und zeitliche Beschränkungen sind möglich.
D10	Bei Transportanlagen, Stationen von Bergbahnen sowie am Ende von MTB-Pisten sind nach Möglichkeit Waschplätze vorzusehen.
D11	Ladestationen für E-Mountainbikes sind bei bestehenden und bei neuen MTB-Infrastrukturen nach Möglichkeit vorzusehen.

E **Tourismus und Transport**

- E1 Die Entwicklung des MTB-Angebots erfolgt in Abstimmung mit der kantonalen Raumentwicklungsstrategie Tourismus.
- E2 Die Entwicklung des MTB-Angebots ist im Sinne einer Besucherlenkung auf Orte und Gebiete mit vorhandener touristischer Infrastruktur auszurichten.
- E3 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Stationen von Bergbahnen, das Radroutennetz oder Park+Ride-Anlagen bilden den Ausgangspunkt für MTB-Infrastrukturen.
- E4 Bei der Entwicklung und Vermarktung von MTB-Infrastrukturen sind die betroffenen Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs frühzeitig miteinzubeziehen.

F **Organisation und Finanzierung**

- F1 Die Fachstelle Langsamverkehr ist die Ansprechstelle für alle MTB-relevanten Belange des Kantons Schwyz.
- F2 Bei der Planung von neuen MTB-Infrastrukturen wird die Partizipation der relevanten Akteure sichergestellt.
- F3 Die Finanzierung der MTB-Infrastrukturen ist grundsätzlich Sache der jeweiligen Trägerschaft.
- F4 Der Kanton begrüsst private Initiativen im Sinne des MTB-Konzepts und unterstützt diese im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten.

5.2 Zielbild 2040

Das Zielbild zeigt die Entwicklung der Mountainbike-Infrastrukturen im Kanton Schwyz bis ins Jahr 2040. Es vermittelt eine räumlich-strategische Vorstellung, wo das Mountainbiken zukünftig stattfinden soll. Das Zielbild 2040 gibt Aufschluss, in welchen Gebieten die Entwicklung des Mountainbikens aufgrund von Synergien wünschenswert ist (vgl. Beilage 2).

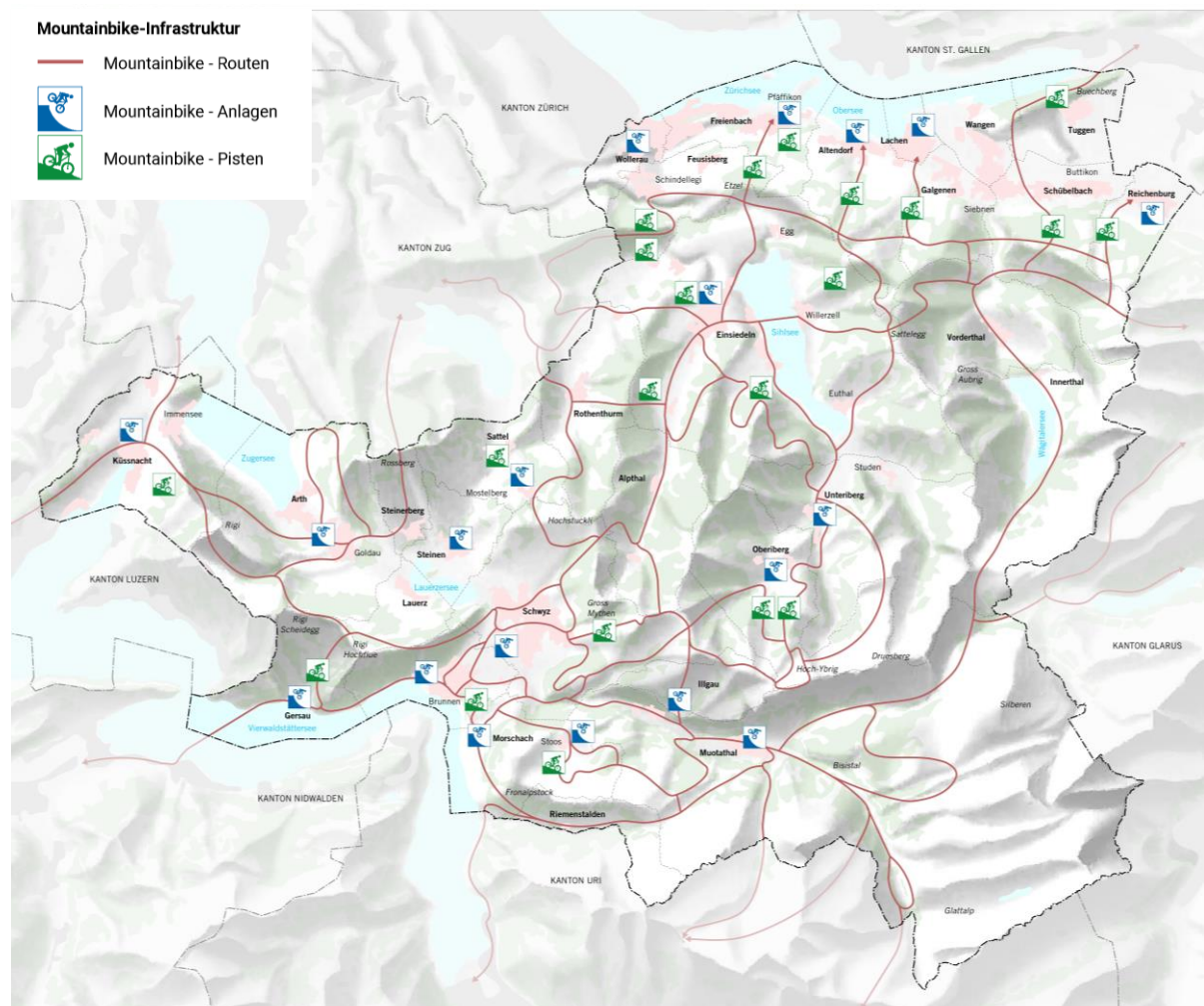


Abbildung 17: Zielbild 2040. Eigene Darstellung

Bestehende Mountainbike-Routen

Die bestehenden MTB-Routen sollen im Rahmen der Qualitätsoffensive von SchweizMobil optimiert werden. Insbesondere soll die Linienführung den heutigen Bedürfnissen und den Anforderungen der entsprechenden Zielgruppen angepasst werden.

5.3 Massnahmen

Die Massnahmen zeigen auf, welche Infrastrukturen zur Erreichung des gewünschten Zielzustandes (Zielbild 2040) im Vergleich zum Ist-Zustand notwendig sind. Der Massnahmenplan schafft eine räumliche Übersicht über die verschiedenen Massnahmen (vgl. Beilage 3).

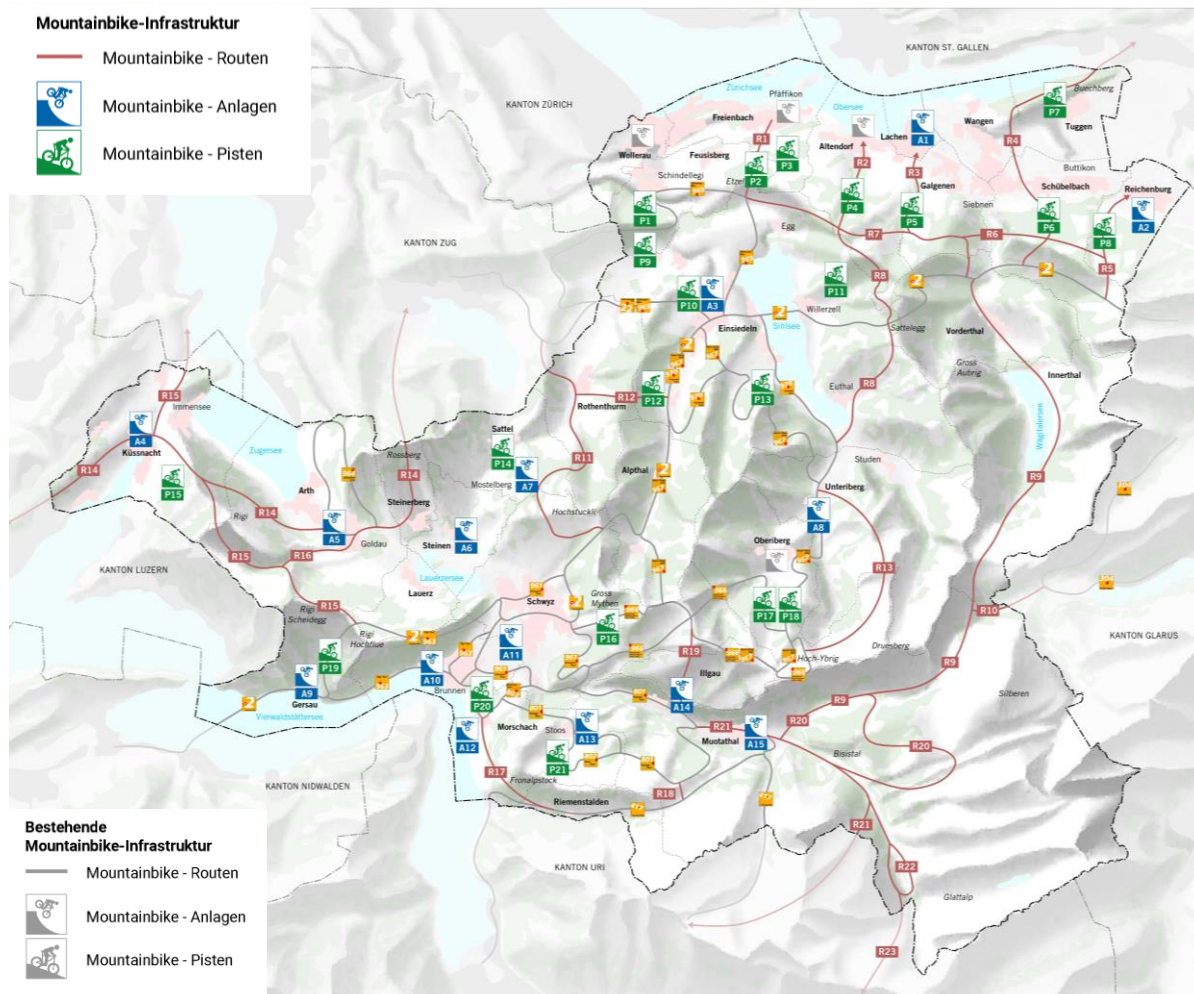


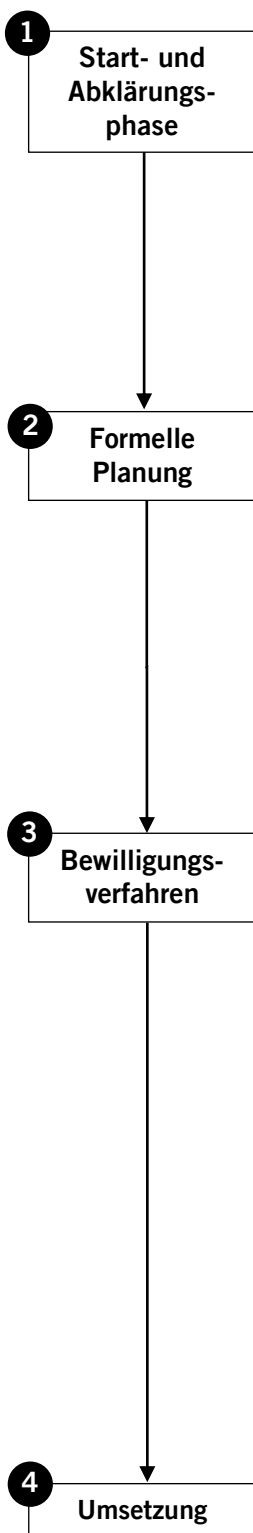
Abbildung 18: Massnahmenplan. Eigene Darstellung

Für jede Massnahme ist ein Objektblatt vorhanden (vgl. Beilage 4). Die Objektblätter umfassen eine Beschreibung der MTB-Infrastruktur, Hinweise zu relevanten Synergien und Konflikte und weitere Bemerkungen.

6. Umsetzung

Das folgende Kapitel widmet sich planungs- und baurechtlichen Aspekten von MTB-Infrastrukturen. Der Planungsprozess, von der Konzeptidee bis hin zur Realisierung, wird in vier Teilphasen eingeteilt. Anhand der Ablaufschemas wird der Prozess zur Umsetzung der Massnahmen aufgezeigt. In Anhang C findet sich zudem eine Liste mit Vollzugshilfen.

6.1 Planungsprozess



Die Idee für eine neue MTB-Infrastruktur bildet den Anfang eines Vorhabens. Gemeinden, die Fachstelle Langsamverkehr, Tourismusorganisationen, Genossame, Korporationen oder private Interessengruppen können Initianten eines Vorhabens darstellen. Für diese Phase bestehen keine gesetzlichen Grundlagen und Verfahrensvorschriften. Es gilt Grundlagen aufzuarbeiten, zu analysieren und eine Konzeptstudie auszuarbeiten. Zudem soll der Kontakt mit den beteiligten Akteuren (Gemeinde, kantonale Ämter, Fachstelle Langsamverkehr, Grundeigentümer) hergestellt und sofern notwendig eine formelle Planung bestimmt werden.

In einem zweiten Schritt folgt die formelle Planungsphase. Falls keine Planungspflicht besteht, folgt direkt das Bewilligungsverfahren. Je nach Vorhaben kann eine kantonale oder kommunale Nutzungsplanung erforderlich sein. Die Nutzungspläne basieren auf gesetzlichen Grundlagen und haben definierte Verfahrensabläufe. Die Wahl des passenden Planungsinstruments hängt von der Grösse des Vorhabens und den Auswirkungen auf Raum, Umwelt und Erschliessung ab und ist im Einzelfall festzulegen. Kantonale Planungen erfolgen, sobald mehrere Gemeinden betroffen sind. Die formelle Planungsphase schafft die planungsrechtliche Voraussetzung für das nachgelagerte Bewilligungsverfahren.

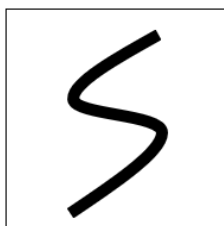
Bewilligungspflichtig sind alle baulichen Massnahmen, jedoch nicht die reine Signalisation bestehender Wege. Die Verfahrensabläufe und Zuständigkeiten sind gesetzlich vorgegeben. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens, innerhalb oder ausserhalb der Bauzone (§ 74 ff. PBG), oder des Projektgenehmigungsverfahrens (§ 13 Abs. 1 Strassengesetz), welches das Baubewilligungsverfahren ersetzt, wird die rechtliche Voraussetzungen für die Realisierung des Vorhabens geschaffen. Die Wahl des Verfahrens ist abhängig vom Vorhaben. Im Waldareal ist für Anlagen, die eine Grundfläche von mehr als 15 m² haben oder für Wege, die eine Breite von mehr als 1.5 m aufweisen, eine Rodungsbewilligung notwendig. In der Regel können MTB-Pisten als nicht forstliche Kleinanlagen bewilligt werden. Für die erforderliche Ausnahmebewilligung muss eine Begründung für die Linienführung und Notwendigkeit eines Standortes im Wald erbracht werden. Das Rodungsgesuch ist Teil des Baubewilligungs- oder Projektgenehmigungsverfahrens (§ 4 Kantonales Waldgesetz, SRSZ 313.110).

In einem letzten Schritt erfolgt die Umsetzung des Vorhabens. Die Bauabnahme erfolgt durch die kommunale Baubehörde. Unterhaltsarbeiten sind bewilligungsfrei.

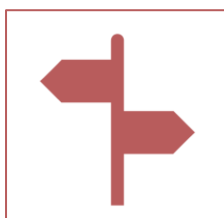
6.2 Kategorisierung

Auf Basis des allgemeinen Planungsprozesses werden konkrete Ablaufschemas für die Umsetzung von spezifischen MTB-Infrastrukturen gezeigt. Grundsätzlich ist bei jedem Vorhaben vorgängig zu prüfen, welche Bewilligungsverfahren (Nutzungsplanung, Baubewilligung) erforderlich sind. Die Schemas legen dar, wie der Ablauf der einzelnen Planungsschritte zu erfolgen hat und welche Zuständigkeiten für die einzelnen Schritte bestehen. Folgende vier Beispiele werden exemplarisch aufgezeigt.

A) MTB-Weg



B) MTB-Route



C) MTB-Piste

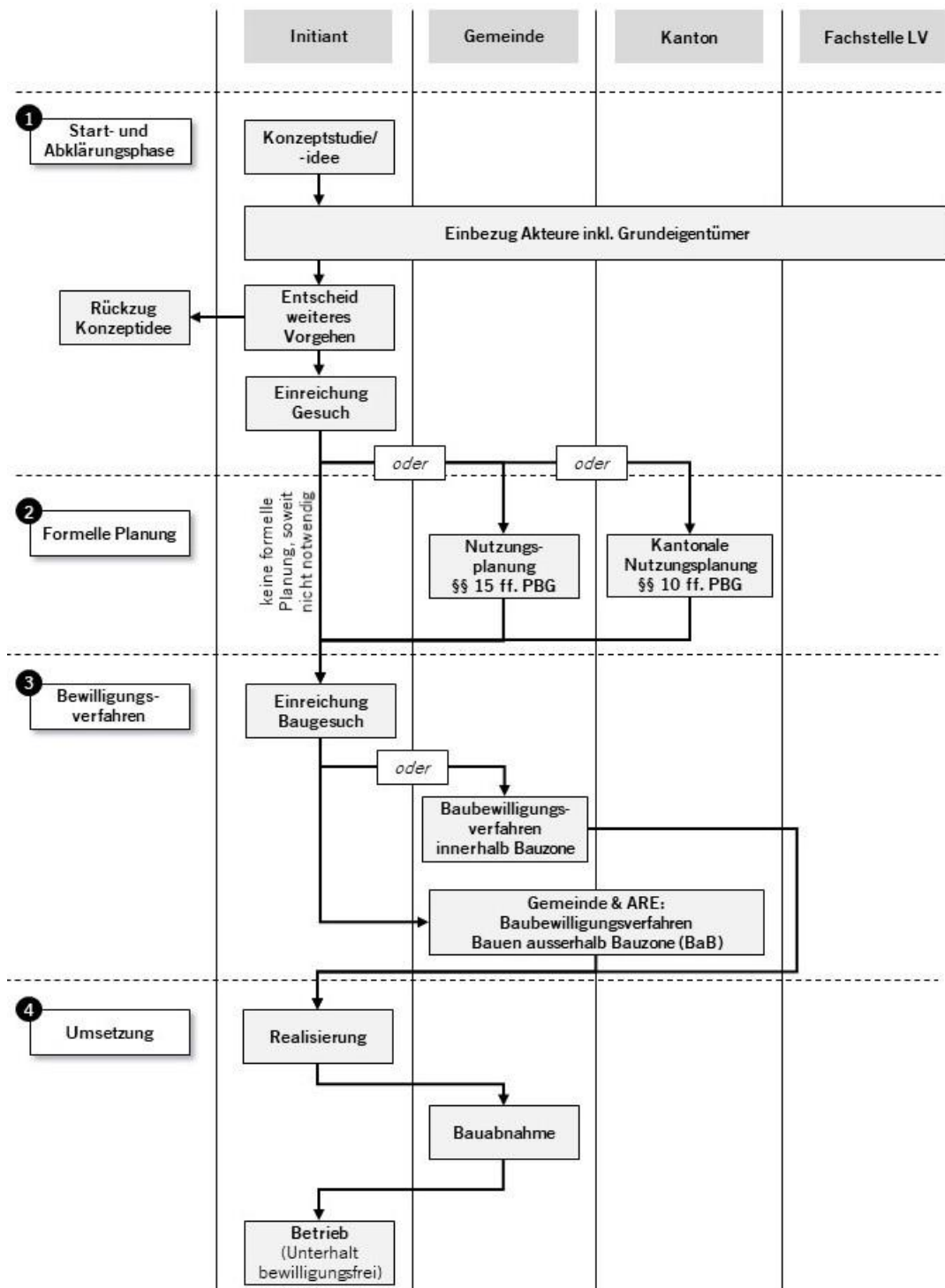
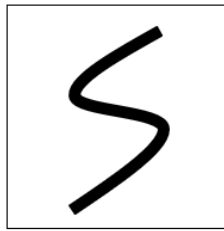


D) MTB-Anlage

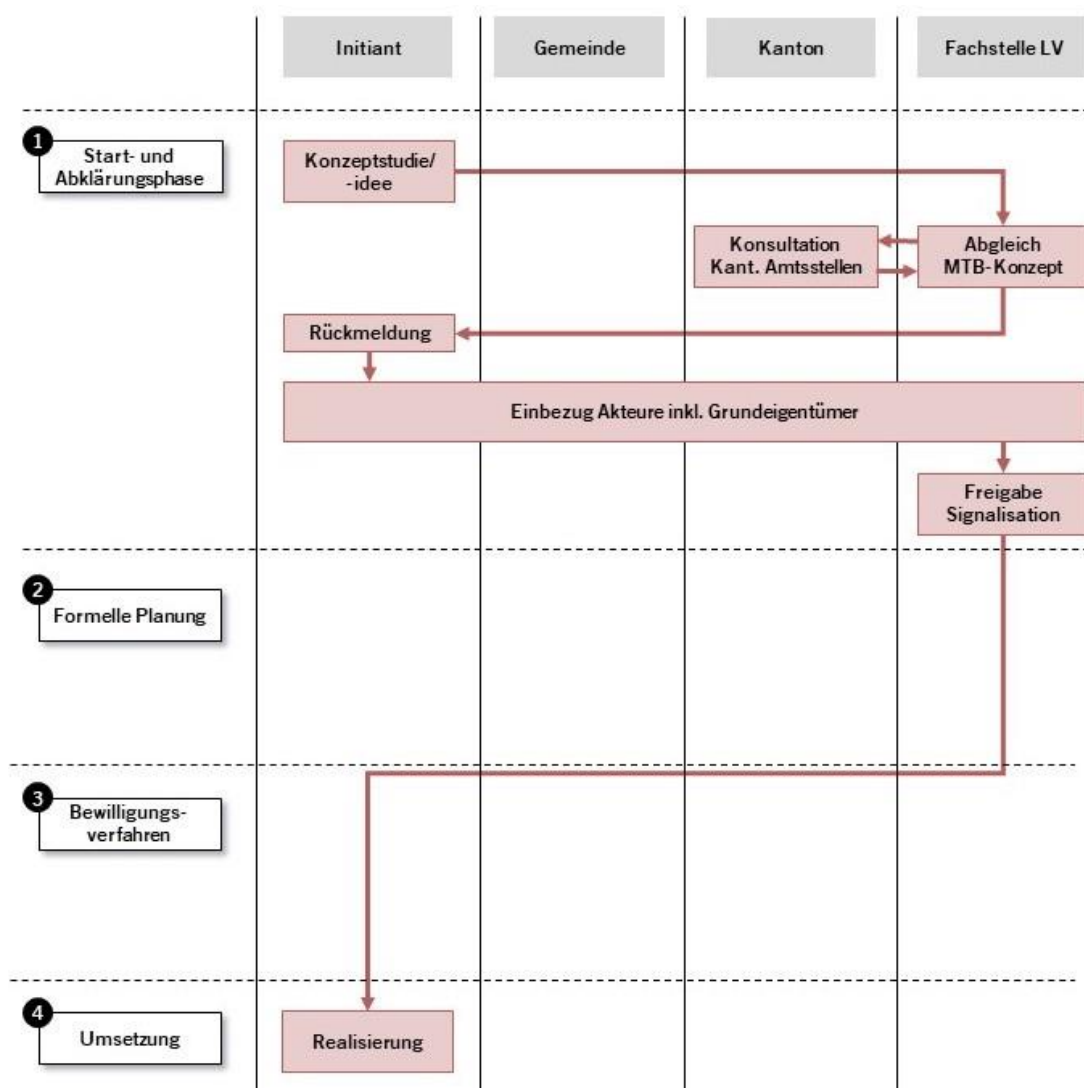


6.3 Ablaufschemas

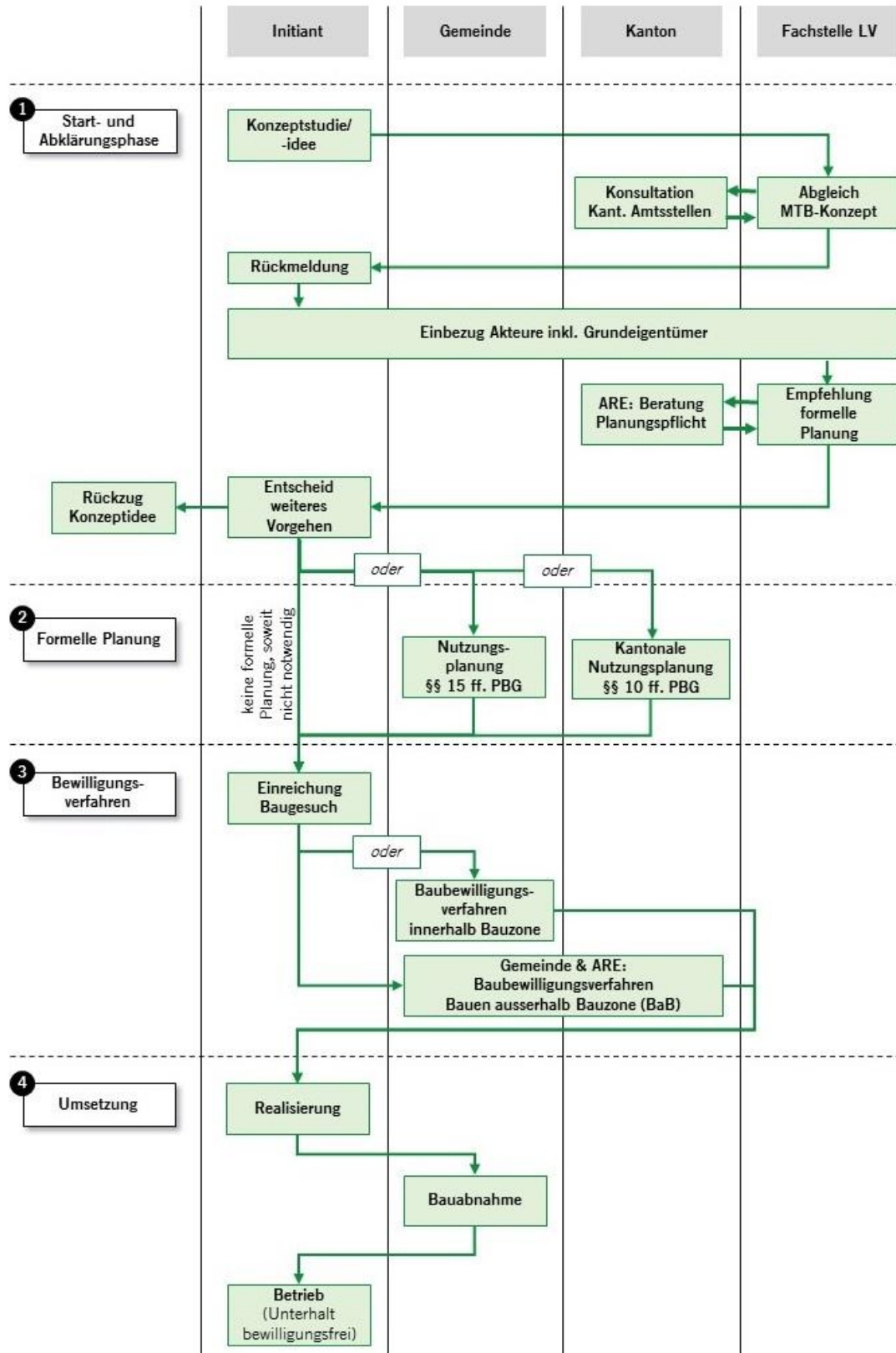
A) MTB-Weg



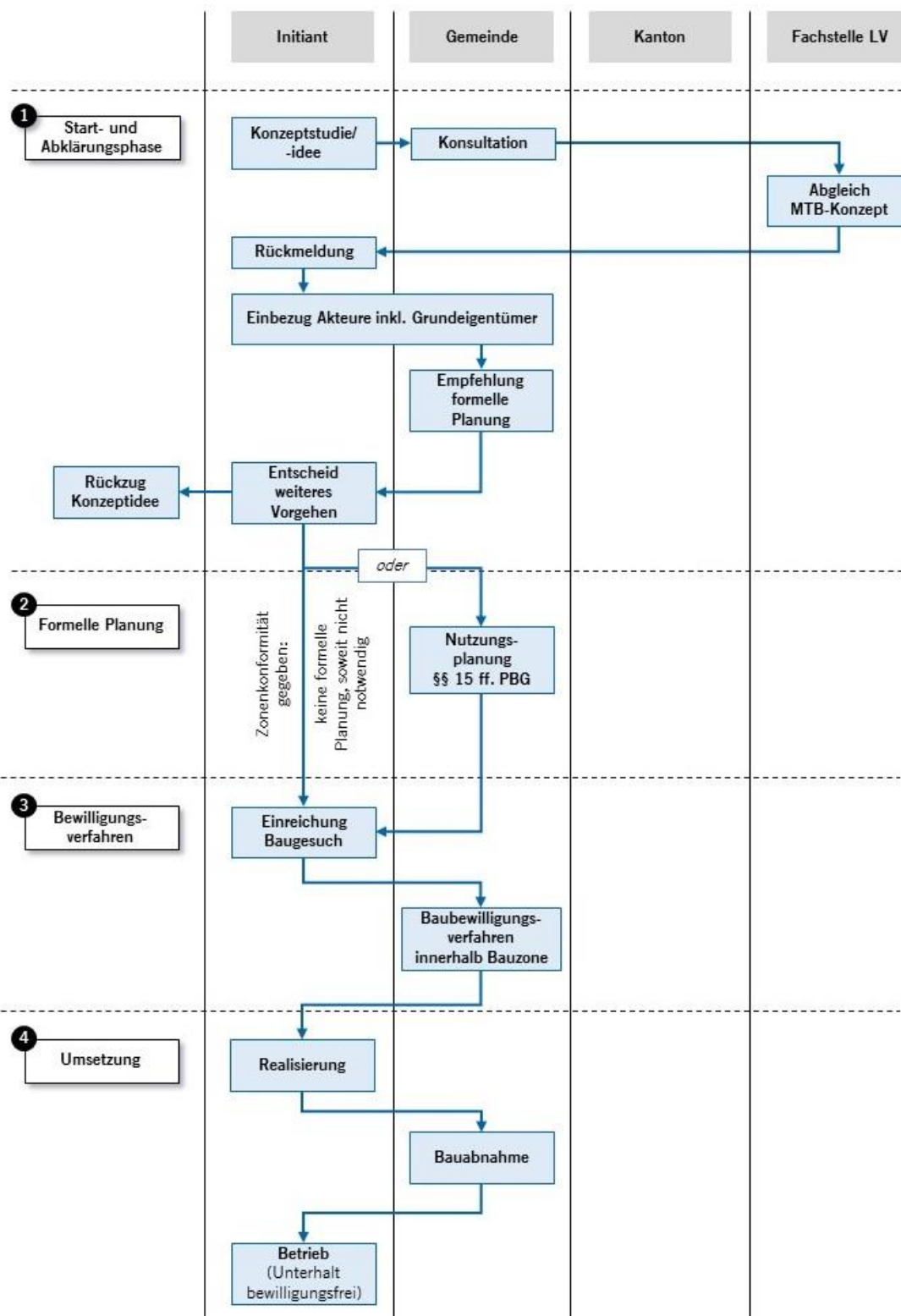
B) MTB-Route



C) MTB-Piste



D) MTB-Anlage



Hinweis: MTB-Anlagen sind grundsätzlich überall in Bauzonen möglich, auch wenn im Zielbild 2040 / Massnahmenplan keine MTB-Anlagen vorgesehen sind.

Anhang

- **Anhang A:** Übersicht Massnahmen
- **Anhang B:** Übersicht bestehende MTB-Routen im Kanton Schwyz
- **Anhang C:** Vollzugshilfen
- **Anhang D:** Merkblatt zur Haftung und Versicherung bei Mountainbike-Unfällen

Anhang A: Übersicht Massnahmen

Die Objektblätter sind in der **Beilage 4** zu finden.

Mountainbike-Routen	
Nr. Bezeichnung	Nr. Bezeichnung
R1 Etzel – Pfäffikon	R13 Hoch-Ybrig (Oberiberg) – Unteriberg
R2 Stöcklichrüz (Altendorf) – Altendorf	R14 Luzern – Unterägeri
R3 Wiselegg (Galgenen) – Lachen	R15 Rotkreuz – Gätterli (Gersau)
R4 Schwändelen (Schübelbach) – Uznach	R16 Fruttli (Arth) – Goldau
R5 Lauihöchi (Reichenburg) – Reichenburg	R17 Riemenstalden - Morschach
R6 Wiselegg (Galgenen) – Stofel (Reichenburg)	R18 Wannen (Muotathal) – Fönenhütte (Muotathal)
R7 Etzel – Oberflüeh (Vorderthal)	R19 Muotathal – Ibergeregg (Schwyz)
R8 Stöcklichrüz (Altendorf) – Rüti (Einsiedeln)	R20 Rundkurs Muotathal
R9 Oberflüeh (Vorderthal) – Muotathal	R21 Lustnau (Muotathal) – Chinzig Chulm (Bürglen)
R10 Saas (Muotathal) – Hinter Klöntal (Glarus)	R22 Rundkurs Bisisthal (Muotathal)
R11 Haggenegg (Schwyz) – Oberägeri	R23 Waldisee (Muotathal) – Heidmanegg (Unterschächen)
R12 Trachslau – Rothenthurm	

Mountainbike-Pisten	
Nr. Bezeichnung	Nr. Bezeichnung
P1 Rossberg (Feusisberg)	P12 Samstagerenwald (Einsiedeln)
P2 Etzel	P13 Hummel (Einsiedeln)
P3 Buechwald (Freienbach)	P14 Mostelberg
P4 Stöcklichrüz (Altendorf)	P15 Seebodenalp (Küssnacht)
P5 Rinderweidhorn (Altendorf)	P16 Rotenflue (Schwyz)
P6 Stockberg (Schübelbach)	P17 Steinboden (Oberiberg)
P7 Buechberg (Tuggen)	P18 Fuederegg (Oberiberg)
P8 Chistleralpen (Reichenburg)	P19 Gibel (Gersau)
P9 Biberbrugg	P20 Ingenbohler Wald
P10 Schanzen Einsiedeln	P21 Stoos
P11 Fischbach (Einsiedeln)	

Mountainbike-Anlagen	
Nr. Bezeichnung	Nr. Bezeichnung
A1 Lachen	A9 Gersau
A2 Reichenburg	A10 Brunnen
A3 Schanzen Einsiedeln	A11 Ibach
A4 Küssnacht	A12 Morschach
A5 Oberarth	A13 Stoos
A6 Steinen	A14 Illgau
A7 Mostelberg	A15 Muotathal
A8 Unteriberg	

Anhang B: Übersicht bestehende MTB-Routen im Kanton Schwyz

Nr.	Name	Verlauf Route	Typ
	Panorama Bike	Rorschach - Montreux	National
	Zürich-Einsiedeln Bike	Zürich - Einsiedeln	Regional
	Chinzig Bike	Altdorf (Bahnhof) - Altdorf (Bahnhof)	Lokal
	Fronalp Tour	Stoos (Schlattli) - Stoos (Schlattli)	Lokal
	Stoos Tour	Stoos - Stoos	Lokal
	Brunnen Tour	Brunnen - Brunnen	Lokal
	Schwyzer Tour	Brunnen - Brunnen	Lokal
	Rigi Tour	Brunnen - Brunnen	Lokal
	Spitzbüel Tour	Goldau - Goldau	Lokal
	Bahnentour Mythenregion - Hoch-Ybrig	Oberiberg, Talstation Sesselbahn Laucheren, Laucheren, Fuederegg, Sternen, Ibergereg, Aufiberg, Rickenbach, Rotenflue, Ibergereg, Oberiberg, Talstation Sesselbahn Laucheren	Lokal
	Hoch-Ybrig Bike	Einsiedeln - Einsiedeln	Lokal
	Höhronen Bike	Einsiedeln - Einsiedeln	Lokal
	Hummel Tour	Einsiedeln - Einsiedeln	Lokal

Quelle: SchweizMobil, Stand: Winter 2022

Anhang C: Vollzugshilfen

MTB-Routen

- Bundesamt für Strassen ASTRA & Stiftung SchweizMobil (2020): Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus.
- Bundesamt für Strassen ASTRA & Stiftung SchweizMobil (2010): Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte.
- Stiftung Schweiz Mobil (2018): Qualitätsförderung lokale Routen.

MTB-Anlagen

- Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU (2019): Mountainbike-Anlagen: Sicherheitsaspekte bei Planung, Bau und Betrieb. Fachdokumentation 2.040.
- Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU (2018): Fachbroschüre Skate- und Bikeparks.
- Bundesamt für Sport BASPO (2012): Fachbroschüre Pumptracks.

MTB-Pisten

- Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU (2016): Fachbroschüre Signalisation Mountainbike-Pisten.

MTB-Wege

- Bundesamt für Strassen ASTRA, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege & Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL) (2021): Zaundurchgänge für Wandernde und Mountainbikende.

Natur/Landschaft und Mountainbike

- Mountain Wilderness Schweiz, Pro Natura, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, BirdLife Schweiz & WWF Schweiz (2019): Positionspapier Mountainbiking, Natur- und Landschaftsschutz.
- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (2016): Landschaftsschutz und Mountainbike. Leitlinien für die Planung, den Bau und den Betrieb von Mountainbikestrecken.

Wandern und Mountainbike

- Bundesamt für Strassen ASTRA, Schweizer Wanderwege & Stiftung SchweizMobil (2020): Wandern und Mountainbiken - Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung. Merkblatt für die Planung.
- Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Swiss Cycling, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz & Schweiz Tourismus (2017): Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike.

Mountainbiken

- trailnet.ch (2021): Mountainbike Verhaltenskodex.

Anhang D: Merkblatt zur Haftung und Versicherung bei Mountainbike-Unfällen⁷

Das Thema Haftung bei MTB-Infrastrukturen und insbesondere bei Mountainbike Unfällen beschäftigt viele Grundeigentümer. Im Auftrag von Mountainbike Zentralschweiz hat die Versicherung AXA ein Merkblatt zu den häufigsten Fragen zu diesem Thema verfasst. Dieses wird nachfolgend wiedergegeben, wobei kein Anspruch auf Vollständigkeit und abschliessende Rechtsverbindlichkeit besteht.

1. Haftung und Eigenverantwortung

Haben Mountainbiker bei einem Unfall einen Anspruch auf Schadenersatz?

Mountainbiker üben ihren Sport in Eigenverantwortung aus. Sie müssen Touren ihren Fähigkeiten anpassen und so ausgerüstet und vorbereitet sein, wie es die Schwierigkeit und Dauer der beabsichtigten Tour verlangen. Bei Unfällen haben sie grundsätzlich ihren Schaden selbst zu tragen, sofern es sich um einen Zufall handelt, oder der Unfall selbstverschuldet ist.

Dementsprechend dürfen Verantwortliche für Trails, sowie Eigentümer der Grundstücke, über die sie führen, mit einem vernünftigen und dem allgemeinen Durchschnitt entsprechenden vorsichtigen Verhalten der Benutzer rechnen.

Was bedeutet Eigenverantwortung der Mountainbiker?

Mountainbiker haben die Risiken zu akzeptieren, die mit der gewählten Route zusammenhängen, insbesondere:

- Naturgefahren, sowie
- die im jeweiligen Gelände zu erwartenden besonderen Verhältnissen und Unebenheiten.

Mountainbiker müssen zudem

- die Route entsprechend ihren Fähigkeiten und ihrer körperlichen Verfassung wählen;
- so ausgerüstet sein, wie es die Schwierigkeit und Dauer der beabsichtigten Tour verlangen, insbesondere müssen sie taugliches Material benutzen, sowie Helm und angepasste Kleidung tragen;
- mit der erforderlichen Vorsicht und Konzentration fahren;
- Hinweise und Warntafeln beachten;
- auf die Witterung achten;
- notfalls absteigen oder die Tour abbrechen.

Wo liegen die Grenzen der Eigenverantwortung?

Mountainbiker müssen auf Mountainbike-Trails nicht mit Hindernissen oder Gefahren rechnen, welche bei aller gebotener Vorsicht nicht voraussehbar, aussergewöhnlich oder versteckt sind. Haftungsansprüche entstehen, wenn der Trail atypische, überraschende Hindernisse oder Gefahren aufweist, die bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig erkennbar sind.

Wer kann sonst noch Haftungsansprüche stellen?

In erster Linie besteht eine Haftung gegenüber Biker. Jedoch können auch Dritte (z. B. Wanderer) Ansprüche stellen, wenn sie bei einem Mountainbike-Unfall zu Schaden kommen.

⁷ AXA Versicherungen AG (2019): Fragen zur Haftung und Versicherung bei Mountainbike-Unfällen

2. Haftung der Leistungserbringer

Welche Leistungserbringer haften?

Jede Person oder Organisation die Leistungen in Zusammenhang mit Mountainbike-Routen oder -Touren erbringt, kann haftbar werden, insbesondere:

- wer eine Mountainbike-Route bzw. -Weg signalisiert, plant, erstellt oder unterhält (z. B. Gemeinde);
- wer eine Mountainbike-Route bewirbt oder empfiehlt (z. B. Tourismusorganisation);
- wer Zugang zu einer Mountainbike-Route anbietet oder ermöglicht (z. B. Bergbahn);
- wer Mountainbike-Tours organisiert, bewirbt, anbietet oder durchführt (z. B. Reisebüros, Tourenanbieter, Hoteliers, Velovereine);
- wer Mountainbikes vermietet.

Wann haften Leistungserbringer?

Leistungserbringer haften, wenn sie eine Sorgfaltspflicht verletzt. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn sie ihren Sicherungspflichten nicht nachkommen. Der Inhalt der Sorgfalts- bzw. Sicherungspflichten hängt von der Rolle des jeweiligen Leistungsträgers ab. Im Einzelnen:

- Wer eine Mountainbike-Route plant, muss darauf achten, dass die Routenwahl selbst nicht schon zu einer aussergewöhnlichen Gefährdung von Bikern oder Dritten führt (z. B. Frage der Entflechtung von Rad- und Wanderwegen);
- Leistungsträger, die Mountainbike-Routen erstellen oder unterhalten müssen
 - vor überraschenden Hindernissen oder Gefahren warnen;
 - bauliche Vorrichtungen vornehmen, um kritische Gefahrenquellen zu beseitigen (z. B. instabile Wegterrasse, akute Steinschlaggefahr);
 - notfalls die Route auf sichereres Gelände verlegen;
 - Trails periodisch auf Zustand und neu auftretende Gefahren kontrollieren (mindestens jährlich, kritische Bereiche / Wege öfter);
 - Sofortmassnahmen ergreifen, wenn auftretende Sicherheitsmängel ersichtlich werden.
- Leistungsträger, die Mountainbike-Routen bzw. Tours bewerben oder empfehlen, oder Zugang zu Routen verschaffen, können unsorgfältig handeln, wenn sie ungenügende oder falsche Angaben zum Schwierigkeitsgrad oder zu Gefahren machen. Dabei ist das Zielpublikum zu berücksichtigen (Athleten, Familien, Senioren,...). Sie können auch unsorgfältig handeln, wenn sie nicht überprüfen, ob die betroffenen Trails gebührend unterhalten werden.
- Organisatoren, Anbieter und Durchführer von Tours haften, wenn sie für ihre Kunden ungeeignete Touren anbieten oder organisieren; bzw. wenn sie Sorgfaltspflichten während der Durchführung verletzen.
- Vermieter von Mountainbikes haften für fehlerhaftes Material, sowie für ungenügende oder fehlerhafte Instruktion bzw. Angaben zum Fahrgerät oder zur beabsichtigten Route (wichtig z. B. mit Bezug auf E-Bikes).
- Wer eine Mountainbike-Tour zusammen mit einer weiteren Dienstleistung (z. B. Übernachtung) anbietet oder vermittelt («Package»), gilt in aller Regel als «Reiseveranstalter» und haftet auch ohne eigenes Verschulden für die Unsorgfalt anderer Dienstleister.

3. Haftung weiterer Personen

3.1. Haftung als Grundeigentümer

Wer gilt als Grundeigentümer?

Grundeigentümer können nicht nur die Eigentümer der befahrenen Liegenschaft oder Strasse, sondern auch die im Grundbuch eingetragenen Wegberechtigten über eine fremde Liegenschaft sein.

Haftet der Grundeigentümer, der keine Leistungen erbringt?

Grundeigentümer haften ohne Verschulden für Mängel ihrer «Werke». Als Werke gelten auch Mountainbike-Trails, Feldwege und Strassen, die über ihr Grundstück führen. Ein ungewöhnliches Hindernis, sowie eine fehlerhafte Signalisation auf dem Grundstück, kann ein solcher Mangel sein. Diese Haftung besteht auch, wenn Eigentümer lediglich den Weg dulden (müssen) und keine Unterhaltspflichten haben.

Müssen Leistungsträger Grundeigentümer schadlos halten?

Grundeigentümer haben einen gesetzlichen Regressanspruch gegenüber fehlbaren Leistungserbringern, wenn sie z. B. ihren Unterhalts- oder Warnpflichten schuldhaft nicht nachkommen.

3.2. Haftung als Tierhalter

Haften Tierhalter für Ihre Tiere?

Als Tierhalter haftet man für Schäden, die seine Tiere anrichten. Personen, die fremde Tiere aufbewahren (z. B. auf einer Alp), gelten auch als Tierhalter. Tierhalter haften jedoch nicht, sofern sie alle den Umständen gebotenen Massnahmen getroffen haben (z. B. Verhaltenshinweise bei Muttertierhaltung oder beim Einsatz von Herdenschutzhunden).

3.3. Haftung als Betreiber

Wie ist die Haftung für Arbeiten in der Nähe von Trails?

Arbeiten an oder in der Nähe von Trails sind mit der gebührenden Sorgfalt vorzunehmen. Die schuldhafte Verursachung eines Unfalls (z. B. durch Verlegen von Schläuchen an unübersichtlichen Stellen) kann zur Haftung führen.

3.4. Haftung als Fahrzeughalter

Wie ist die Haftungslage bei Kollisionen mit Motorfahrzeugen?

Bei Kollisionen zwischen motorisierten Fahrzeugen und Bikern gilt die strenge Kausalhaftung des Halters des Motorfahrzeuges nach Strassenverkehrsgesetz.

3.5. Haftung der Biker

Haften Biker für Schäden an Dritte?

Biker müssen mit der erforderlichen Sorgfalt fahren. Führt ihr unsorgfältiges Verhalten zu einem Unfall mit Dritten (z. B. Wanderern), so haftet der fehlbare Biker. Ist der Unfall sowohl auf unsorgfältiges Verhalten des Bikers als auch auf einen Mangel des Weges bzw. die Pflichtverletzung eines Leistungsträgers zurückzuführen, haften die Beteiligten dem Geschädigten solidarisch.

4. Versicherungsschutz

Wie sind Haftungsansprüche von Bikern und Dritten zu versichern?

Die Betriebs-Haftpflichtversicherung der Leistungsträger sowie der landwirt- bzw. alpwirtschaftlichen Betrieben decken die gesetzlichen Haftpflichtansprüche infolge Mountainbike-Unfälle. Grundeigentümer, die keinen Betrieb führen, sind über ihre Privat- bzw. Gebäudehaftpflicht versichert. Versichert sind auch gesetzliche Regressansprüche der Beteiligten untereinander. Hingegen sind vertragliche Verpflichtungen zur Schadloshaltung, die über das Gesetz hinausgehen in aller Regel nicht versichert.

Halter von motorisierten Fahrzeugen benötigen eine Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auch wenn sie nur im Gelände fahren.

Die Haftung der Biker ist grundsätzlich über ihre Privat-Haftpflichtversicherung versichert. «Schwere» E-Bikes (gelbe Schilder) benötigen jedoch eine besondere Haftpflichtversicherung. Die Haftpflichtversicherung des Vermieters deckt die persönliche Haftung der Biker nicht.

Beilagen

- **Beilage 1:** Grundlagenplan, dat. 1. Februar 2022
- **Beilage 2:** Zielbild 2040, dat. 1. Februar 2022
- **Beilage 3:** Massnahmenplan, dat. 1. Februar 2022
- **Beilage 4:** Objektblätter Massnahmen, dat. 1. Februar 2022