

Stiftung Landschaftsschutz
Schweiz



*Fondation suisse pour la protection
et l'aménagement du paysage*



Landschaftsschutz und Mountainbike

Leitlinien für die Planung, den Bau und den Betrieb von Mountainbikestrecken

Kurzfassung für Gemeindebehörden und Planer

Juli 2016

Schwarzenburgstrasse 11 · 3007 Bern · Tel. 031 377 00 77 · Fax 031 377 00 78

e-mail: info@sl-fp.ch · www.sl-fp.ch · PC: 30-5113-0



Herausgeberin

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz SL-FP

Verfasser

David Müller

Jonas Stotzer

Begleitung

Karina Liechti

Josef Rohrer

Raimund Rodewald

Titelbild

Waldegg-Trail (Foto: D. Müller 2015)

→ Eine ausführliche Version dieses Dokuments ist unter www.sl-fp.ch > Grundlagen verfügbar.

© SL-FP Mai 2016

1 Hintergrund und Ziel

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) strebt die Erhaltung, Pflege und Aufwertung der schützenswerten Landschaften in der Schweiz an. Sie verfolgt dieses Ziel, indem sie die natürlichen und kulturellen Werte der Landschaft sichert, fördert und wiederherstellt. Ihre Stiftungsziele verfolgt die SL vor allem mit Beratungen, Gutachten, Schulungen, Publikationen und Projektarbeiten. Dabei arbeitet die SL eng mit Behörden und Organisationen zusammen, die sich mit dem Naturschutz, dem Ortsbild- und Denkmalschutz, dem Tourismus, der Raumplanung und der Regionalpolitik befassen. Die SL meldet sich überall dort zu Wort, wo landschaftliche Werte auf dem Spiel stehen und sucht bei Bauvorhaben zusammen mit Eigentümern und Behörden landschaftliche Verbesserungen.

Durch die absehbare Zunahme von Mountainbikefahrten, Mountainbikestrecken und den damit einhergehenden Infrastrukturbauten nimmt der Druck auf Natur und Landschaft weiter zu. Damit eine nachhaltige und landschaftsschonende Entwicklung erreicht werden kann, ist somit ein Abwägen zwischen Schutz und Nutzung unabdingbar. Die vorliegenden Leitlinien der SL richten sich an Gemeindebehörden, Planer und sonstige interessierte Akteure und sollen dazu beitragen, dass bei der Planung und Erstellung von Mountainbikestrecken landschaftsverträgliche Lösungen gefunden werden. Eine Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure bedeutet grössere Akzeptanz durch die Allgemeinheit, bestmögliche Schonung der Landschaft und schlanke Planungsabläufe.

2 Leitlinien

2.1 Übergeordnete Planung

Zonen in der Richt- und Nutzungsplanung ausscheiden

In Konzepten auf kantonaler oder regionaler Ebene sind Schwerpunkte zu setzen und Zonen zu definieren, wo der Mountainbikesport und deren Unterkategorien ausgeübt werden können, z.B. in Zonen für Sport- und Freizeitanlagen. Schutzzonen von nationaler und kantonaler Bedeutung sowie weitere fürs Biken ungeeignete Gebiete sind vorzugsweise bereits auf dieser Stufe auszuschliessen. Durch die Behördenverbindlichkeit der Richt- und Nutzungspläne wird so eine klare Ausgangslage für die Streckenplaner geschaffen und vermieden, dass in allen Regionen die gleichen und sich konkurrenzierende Angebote geschaffen werden.

Partizipation aller relevanten Akteure ermöglichen

Bei der Planung von Mountainbikestrecken sind von Beginn weg alle relevanten Akteure in Form eines partizipativen Prozesses in die Projektierung einzubeziehen. Darunter fallen u.a. kantonale Behörden und Ämter, Gemeinden, Landbesitzer, Anwohner, Förster, Jäger, Ansprechpartner von Seiten der Biker und Umweltorganisationen. Dadurch kann das Projekt verbessert und im besten Fall ein Konsens erreicht werden.

Verantwortlichkeiten klären

Während der Planung sind jegliche Verantwortlichkeiten - auch bezüglich des zukünftigen Rückbaus der Strecke - zu klären.

Baubewilligung einholen

Für alle technischen Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Betrieb von Mountainbikestrecken ist grundsätzlich eine Baubewilligung einzuholen.

2.2 Verantwortungsvolle Bodennutzung

Unberührte Gebiete schonen

Unberührte Gebiete und schützenswerte Landschaften mit geringer Belastung sind vor negativen Einflüssen zu verschonen. Wenn die Möglichkeit besteht, sind neue Mountainbikestrecken bei bereits bestehenden Wegen und Pfaden anzulegen. Illegale Strecken müssen zurückgebaut werden.

Freizeitaktivitäten bündeln

Mountainbikestrecken sind v.a. dort anzulegen, wo die Landschaft bereits durch intensive Freizeitaktivitäten geprägt ist. Ausserdem sind Mountainbikestrecken und Wanderwege nur dort zu entflechten, wo Konflikte nicht vermieden werden können.

2.3 Schutz der Flora und Fauna

Durchquerungen oder Beeinträchtigungen von Schutzgebieten verhindern

Die Streckenführung ist jeweils so zu wählen, dass Schutzgebiete von nationaler und kantonaler bzw. regionaler Bedeutung nicht durchquert oder beeinträchtigt werden.

Nutzung zeitlich beschränken

Die Nutzung von Bikestrecken ist in für Flora und Fauna besonders sensiblen Perioden tageszeitlich und saisonal zu beschränken. Vor allem Nachtfahrten und die Beleuchtung von Strecken sind zu verbieten.

2.4 Sorgfältiger Bau und Unterhalt der Strecke

Strecken ins Landschaftsbild integrieren

Der optimalen Integration von Bikestrecken ins Landschaftsbild ist besondere Beachtung zu schenken. Insbesondere muss die Topographie beim Bau einer Strecke berücksichtigt und die Linienführung dementsprechend angepasst werden. Damit kann auch der Bau von künstlichen Elementen verhindert werden. Es sind ausschliesslich natürliche und lokal vorhandene Materialien zu verbauen.

Erosionen reduzieren

Damit die Landschaft nicht durch Erosionen beeinträchtigt wird, sind besonders steile Stellen zu sichern, Abkürzungen zu verhindern und das Wasser durch eine leicht geneigte Bauweise abzuleiten.

Unterhalt sichern

Ein nachhaltiger Unterhalt der Strecken ist, neben der Gewährleistung der Nutzungssicherheit, zum Schutz von Natur und Landschaft unerlässlich. So muss zum Beispiel eine Nutzung ausserhalb der legalen Strecken mit allen Mitteln verhindert werden. Das bedeutet, dass bereits bei der Planung die Verantwortlichkeiten und Massnahmen bezüglich des Unterhaltes festgelegt und deren Finanzierung gesichert werden.

2.5 Vermeidung von Nutzungskonflikten

Um Konflikten gegenüber anderen Nutzergruppen (z.B. Wanderer, Waldwirtschaft, Landwirtschaft) vorzubeugen, braucht es Informations- und Sensibilisierungsarbeit. Erfolgt diese über Markierungen und Schilder, sind diese so anzubringen, dass die Landschaft nicht möbliert wirkt. Damit keine unkontrollierten Abkürzungswege entstehen, sind teilweise bauliche Massnahmen notwendig. Ein regelmässiger Erfahrungsaustausch (Dialog) zwischen den betroffenen Akteuren ist vorzusehen, um die Toleranz zwischen den unterschiedlichen Nutzern zu fördern und Konflikte frühzeitig zu erkennen und zu lösen.

Bei Konflikten zwischen Bikern und Wanderern bestehen folgende Möglichkeiten der Konfliktvermeidung: 1) Die gegenseitige Rücksichtnahme; 2) Die Entflechtung von Bike- und Wanderwegen; 3) Die Sperrung bestimmter Wege für die Bike-Nutzung: Dabei werden bestimmte Wanderwege aufgrund unterschiedlicher Kriterien (Attraktivität, Frequenz; Beschaffenheit, touristischer Fokus u.ä.) bewusst von der Nutzung durch Biker verschont. Hierzu können bauliche Massnahmen, Hinweisschilder oder Fahrverbote helfen.

3 Rechtliche Situation

Baubewilligung/Ausnahmebewilligung

Da eine Mountainbikestrecke als Baute oder Anlage gilt, ist grundsätzlich eine Baubewilligung gemäss Art. 22 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG) erforderlich. Voraussetzung ist, dass die Mountainbikestrecke dem Zweck der Nutzungszone entspricht und das Land erschlossen ist.

Wenn der Standort einer Mountainbikestrecke nicht zonenkonform ist, kann eine Ausnahmebewilligung gemäss Art. 24 RPG erteilt werden, sofern die Baute standortgebunden ist und ihr keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

Planungspflicht

Bei einem Bauvorhaben mit erheblicher Auswirkung auf Raum und Umwelt ist abzuklären, ob ein Projekt gemäss Art. 2 RPG der Planungspflicht unterliegt. Oft werden solche Projekte im Rahmen von Nutzungsplanungsverfahren ausgearbeitet.

Mountainbikestrecken im Wald

Das Bundesgericht erachtet nur Bauten, die für die zweckmässige Bewirtschaftung des Waldes am vorgesehenen Standort notwendig und nicht überdimensioniert sind als zonenkonform. Demnach ist eine Ausnahmebewilligung gemäss Art. 24 RPG für Mountainbikestrecken zwingend. Zusätzlich ist eine Rodungsbewilligung gemäss Art. 5 Abs. 2 des Waldgesetzes (WaG) einzuholen. Eine Ausnahme bilden Kleinbauten und -anlagen, welche gemäss Art. 16 Abs. 2 WaG keine Rodungsbewilligung benötigen. Da diese den Waldboden aber nur punktuell und in unbedeutender Weise beanspruchen dürfen, gehören Mountainbikestrecken grundsätzlich nicht dazu.

Landschaftsschutz

Die wertvollsten Landschaften der Schweiz sind im Inventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) verzeichnet, daneben gibt es das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Solche Objekte sind gemäss Art. 6 Abs. 1 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) ungeschmälert zu erhalten. Bei Ausnahmebewilligungen nach Art. 24 RPG nehmen die Kantone eine Bundesaufgabe wahr, weshalb die Bundesinventare unmittelbar zu beachten sind. Via Richtplanung finden die Schutzanliegen der Bundesinventare auch Eingang in die Nutzungsplanung, wo sie auf kantonaler und kommunaler Stufe bei der Planung von Mountainbikestrecken beachtet werden müssen. Droht durch Bauten und Anlagen eine erhebliche Beeinträchtigung verpflichtet Art. 7 Abs. 2 NHG zur Einholung eines Gutachten der Natur und Heimatschutzkommission.

Der Inhalt des Schutzes für Landschaften von kantonaler und regionaler Bedeutung bestimmt sich nach dem kantonalen Recht.

Schutz der Tier und Pflanzenarten / Biotopschutz

Für den Schutz von Tier- und Pflanzenarten bildet Art. 18 NHG den Grundsatz. So ist dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume entgegenzuwirken. Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonst für angemessenen Ersatz zu sorgen.

Bei Biotopen von nationaler Bedeutung (Hoch- und Übergangsmoore, Flachmoore, Auen, Trockenwiesen und -weiden, Amphibienlaichgebiete) ist eine Abweichung der Schutzziele gemäss deren Verordnungen nur bei standortgebundenen Vorhaben, die einem überwiegenden öffentlichen Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung dienen, zulässig. Damit sind Mountainbikestrecken hier grundsätzlich nicht bewilligungsfähig. Ein weiteres Ausschlussgebiet bildet die Ufervegetation, welche gemäss Art 21 Abs. 1 NHG weder gerodet, noch überschüttet, noch auf andere Weise zum Absterben gebracht werden darf.

Bei schutzwürdigen Lebensräumen von regionaler und lokaler Bedeutung ist der Inhalt des Schutzes durch das kantonale Recht bestimmt.

Gewässerschutz

Kommt eine Mountainbikestrecke in einer Gewässerschutzzone oder einem Gewässerschutzareal zu liegen, ist gemäss Art. 19 Abs. 2 des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) eine kantonale Bewilligung erforderlich. Der Gesuchsteller muss zum Schutz der Gewässer dementsprechende Massnahmen gemäss Anhang 4 Ziffer 2 der Gewässerschutzverordnung (GSchV) treffen. Ganz untersagt ist der Bau von Mountainbikestrecken in der Grundwasserschutzzone S1, da dort nur Eingriffe zulässig sind, welche der Trinkwassernutzung dienen. Im Gewässerraum, welcher laut Art. 36a Abs. 3 GSchG extensiv zu gestalten und bewirtschaften ist, dürfen gemäss Art. 41c GSchV nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege erstellt werden. Ob und wie Mountainbikestrecken in diesen Gebieten zulässig sind, muss im Einzelfall beurteilt werden.

Wildruhezonen

In Wildruhezonen ist die Mountainbikenutzung gemäss Art. 4ter1 Abs. 1 der Jagdverordnung (JSV) nur auf durch den Kanton bezeichneten Routen und Wegen zulässig.

Nutzung

Art. 43 Abs. 1 SVG regelt die Verkehrtrennung von befahrbaren und unbefahrbaren Wegen:

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.

Somit muss jeder Biker also grundsätzlich selber auf allen Wegstrecken beurteilen, ob der Weg sich für das Befahren mit einem Mountainbike eignet. Massgebende Faktoren bei der Entscheidung sind v.a. Art und Anlage (Wegbreiten) sowie die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer. In Zweifelsfällen muss ein entsprechendes Fahrverbot signalisiert werden, ansonsten darf der Weg befahren werden. Die Kennzeichnung als Wanderweg schliesst dabei Mountainbiker nicht von der Nutzung aus. Es handelt sich lediglich um unverbindliche Routenhinweise für Wanderer. Zu beachten gilt, dass der Fussgänger auf gemeinsam genutzten Strecken grundsätzlich immer Vortritt hat. (bfu 2015)

Haftung bei Selbstunfällen

Die Grundlage zur Beurteilung der Haftungsfragen bei Schäden an einer Person oder Sache auf Mountainbikerouten bildet Art. 58 Abs. 1 OR, welcher besagt:

Der Eigentümer eines Gebäudes oder eines andern Werkes hat den Schaden zu ersetzen, den diese infolge von fehlerhafter Anlage oder Herstellung oder von mangelhafter Unterhaltung verursachen.

Der Werkeigentümer muss nur mit normalen Risiken und durchschnittlich befähigten Nutzern rechnen. So haftet er bei Mountainbikestrecken nur bei nicht im Voraus erkennbaren Hindernissen wie beispielsweise nicht gekennzeichneten Viehdrähten oder nicht signalisierten Gefahrenstellen. Bei selbstverschuldeten Unfällen haftet der Unfallverursacher selbst. Eine Baubewilligung bedeutet nicht, dass das Werk keine Mängel aufweist. Insofern ist die Anlage regelmässig auf Schäden zu kontrollieren. (SchweizMobil 2007)

Quellen

BFU, 2015: Wo darf ich mit meinem Mountainbike fahren? <http://www.bfu.ch/de/ratgeber/ratgeber-recht/sport-und-bewe-gung/radsport/mountainbiken/mountainbike-wo-fahren>

BÜTLER, M., 2014: Rechtsfragen zu illegalen Bauten im Wald. Rechtsgutachten im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU). Zürich, August 2014.

KISSLING, S., 2009: Freizeitaktivitäten ausserhalb der Bauzonen. Raum und Umwelt Nr. 3/09. VLP-ASPAN Bern.

MÖSCHING, F.; TSCHANNEN, P., 2012: Nationale Bedeutung von Aufgaben- und Eingriffsinteressen im Sinne von Art. 6 Abs. 2 NHG. Gutachten im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU). Bern, 7. November 2012.

SCHWEIZMOBIL, 2007: Haftung bei Mountainbikerouten. <http://www.bwso.ch/download/06/MM/SchweizMobil2007.pdf>