



# Mountainbiking, Natur- und Landschaftsschutz

## Positionspapier

---

### Ausgangslage und Ziel

Mountainbiking als Freizeitsport boomt seit längerer Zeit. Mountainbiking ist Teil des grundsätzlich umweltfreundlichen Langsamverkehrs und kann als Natursport das Naturerlebnis und -verständnis fördern. Gleichzeitig hat sowohl in den Bergen als auch in siedlungsnahen Erholungsgebieten der Nutzungsdruck zugenommen. Mit der raschen Verbreitung der E-Mountainbikes vergrössert sich die Gruppe potenzieller Nutzer/innen sowie der Aktionsradius zusätzlich. Es ist davon auszugehen, dass das maximale Marktvolumen noch längstens nicht erreicht ist.

Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes ist diese Entwicklung nicht unproblematisch. In vielen Regionen werden neue Routen signalisiert, wird das bestehende Wegnetz durch bauliche Eingriffe den Bedürfnissen der Mountainbiker/innen angepasst oder werden neue MTB-Wege gebaut. Zudem werden zunehmend sogenannte MTB-Pisten für die exklusive Nutzung durch Mountainbiker/innen erstellt. Diese Infrastrukturen können das Landschaftsbild beeinträchtigen, sich störend auf wildlebende Tiere auswirken sowie die Vegetation schädigen. Auch das Natur- und Landschaftserlebnis von anderen Nutzergruppen kann beeinträchtigt werden.

Das Positionspapier bezieht sich auf die Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Velo- und Mountain- bzw. E-Mountainbikefahrer/innen mit einer Tretunterstützung bis 500 W oder 25 km/h.

Das Positionspapier richtet sich an Verantwortliche in Kantonen und Gemeinden, Tourismusdestinationen, Planer/innen und Errichter/innen neuer Infrastrukturanlagen sowie MTB-Verbände und möchte diese für die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes sensibilisieren. Damit soll das Finden von natur- und landschaftsverträglichen Lösungen bei der Planung und Erstellung von neuen MTB-Routen und -Pisten unterstützt werden.

---

# Glossar

**MTB** Abkürzung für Mountainbike.

---

**E-Mountain-bike (E-MTB)** E-MTB steht für Elektro-Mountainbike und schliesst alle MTB mit Tretunterstützung mit ein. Grundsätzlich wird zwischen zwei Kategorien von E-MTB unterschieden:

Die sogenannten Pedelecs (Pedal Electric Cycle) mit einer Motorenleistung von max. 500 W und einer Tretunterstützung bis 25 km/h werden – mit Ausnahme der Altersbegrenzung – auf Gesetzesstufe den normalen Velos gleichgestellt und werden im Rahmen dieses Positionspapiers auch wie normale MTB ohne Tretunterstützung behandelt.

Die sogenannten S-Pedelecs (Speed-Pedelecs) verfügen über eine Motorenleistung bis 1000 W und eine Tretunterstützung bis 45 km/h. Mit diesen schnelleren E-MTB mit gelbem Nummernschild darf nur auf für den motorisierten Verkehr zugelassenen Strassen gefahren werden. Diese werden im Rahmen des Positionspapiers nicht behandelt.

---

**MTB-Wege** MTB-Wege sind allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- und Tragepassagen aufweisen (Definition gemäss SN640 829 Signalisation Langsamverkehr). Meist handelt es sich dabei um bestehende Wanderwege.

---

**MTB-Routen** Unter einer MTB-Route wird eine auf dem bestehenden Wegnetz verlaufende Verbindung zwischen einem Ausgangspunkt und einem Ziel verstanden. MTB-Routen werden mit der Signalisation SN640 829 (Signalisation Langsamverkehr) von Mountainbikeland Schweiz von Schweiz Mobil<sup>1</sup> markiert. Das Routennetz von Mountainbikeland/SchweizMobil umfasst nationale, regionale und lokale Routen. MTB-Routen verlaufen grundsätzlich auf Wegen, die auch anderen Nutzenden (z.B. Wandernden) zugänglich sind.

---

**MTB-Pisten** Unter MTB-Pisten werden explizit und ausschliesslich für das Mountainbiking neu geschaffene Infrastrukturen verstanden. Die genauen Begrifflichkeiten (z.B. Flowtrails, Uphill Flowtrails, Bikeparks, Skillareas, Pumptracks, Downhill-Parks) werden teilweise unterschiedlich gehandhabt, weshalb hier nur der Überbegriff „MTB-Pisten“ verwendet wird. Auf Pisten ist kein Misch- oder Gegenverkehr vorgesehen. MTB-Pisten werden zwar nicht nur, aber sehr oft mit Mountainbikes befahren, die sich ausschliesslich zum Abwärtsfahren eignen. Die Fahrer/innen sind demnach oft auf Aufstiegshilfen in Form von Bergbahnen oder Shuttle-Bussen angewiesen.

---

**Helibiking** Abfahrtsorientiertes MTB-Angebot, bei dem als Aufstiegshilfe der Helikopter genutzt wird.

---

**Wanderwege** Wanderwege sind allgemein zugängliche und in der Regel für zu Fuss Gehende bestimmte Wege. Sie verlaufen möglichst abseits von Strassen für den motorisierten Verkehr und weisen möglichst keine Asphalt- oder Betonbeläge auf (Definition gemäss Handbuch Signalisation Wanderwege, Bundesamt für Strassen ASTRA). Wanderwege werden unterteilt in Wanderwege (ohne besondere Anforderungen), Bergwanderwege (mit teils ausgesetzteren, abschüssigeren Stellen) und Alpinwanderwege (anspruchsvolle Wege).

---

<sup>1</sup> SchweizMobil ist das nationale Netzwerk für den Langsamverkehr insbesondere für Freizeit und Tourismus (Wandern, Velofahren, Mountainbiking, Skaten und Kanufahren). Mitglieder sind die Organisationen in diesen Bereichen. Unterstützt wird die Stiftung durch verschiedene Bundesämter und die Kantone.

---

# Positionen

## 1 Grundsätze

**Mountainbiking ist Teil des Langsamverkehrs. Es ist eine Sportart, die hauptsächlich aus eigener Kraft in der Natur ausgeübt wird. Bei verantwortungsvoller Ausübung kann das Mountainbiking zu einem positiven Naturerlebnis und -verständnis beitragen. Eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Velo- und Mountainbikefahrer/innen (Koexistenz) ist oft möglich.**

### Forderungen

- 1.1. Die gemeinsame Nutzung (Koexistenz) von Weginfrastrukturen für Wandernde und Mountainbiker/innen ist aus Sicht der beteiligten Verbände die umwelt- und landschaftsschonendste Lösung.
- 1.2. Auf Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen haben Fussgänger/innen Vortritt.
- 1.3. Die Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch E-MTB mit einer Tretunterstützung über 25 km/h, einer Motorenleistung über 500 Watt und/oder der Möglichkeit, ohne aktives Treten zu fahren, wird grundsätzlich abgelehnt.
- 1.4. Helibiking wird grundsätzlich abgelehnt.
- 1.5. Das Fahren querfeldein (abseits von Pisten und Wegen) wird grundsätzlich abgelehnt.
- 1.6. Mountainbiker/innen sollen für eine verantwortungsvolle Ausübung des Sports sensibilisiert werden

## 2 Übergeordnete Planung

**Eine unkoordinierte Entwicklung beim Mountainbiking ist nicht im Sinne einer nachhaltigen, landschafts- und naturschonenden Nutzung. Auch aus touristischer Perspektive macht es keinen Sinn, dass in der ganzen Schweiz die gleichen und sich konkurrenzierenden Angebote entstehen.**

### Forderungen

- 2.1. Die beteiligten Verbände plädieren dafür, das Mountainbiking durch die Schaffung attraktiver Angebote und die Signalisation von besonders geeigneten Routen zu kanalisieren.
- 2.2. Die Kantone sind angehalten, in Konzepten und Planungen auf kantonaler oder regionaler Ebene aufzuzeigen, wo das Mountainbiking gefördert wird und wo nicht (z.B. Routenplanung, Richtplan).
- 2.3. Öffentliche Gelder für neue MTB-Infrastruktur müssen zwingend an eine übergeordnete Planung gebunden sein. So haben es die Behörden in der Hand, bereits auf übergeordneter Ebene lenkend zu wirken.
- 2.4. Bei der Planung von MTB-Angeboten muss die Partizipation der unterschiedlichen betroffenen Akteure sichergestellt werden (z.B. Vertreter/innen von Kanton, Gemeinden, Landeigentümern, Anwohnenden, Forst, Jagd, Wildhut, MTB-Sport, Umweltorganisationen).

### 3 Koexistenz vor Entflechtung und Verboten

**Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Wandernde und Mountainbiker/innen die gleiche Infrastruktur nutzen können. Eine Entflechtung führt oftmals zu einer zunehmenden Zerschneidung von Landschaft und Lebensräumen und zu einem erhöhten Landverbrauch.**

#### Forderungen

- 3.1. Alle Nutzungen sollen wenn möglich auf dem bestehenden Weg- und Strassennetz Platz finden. Auf die grundsätzliche Entflechtung des Wegnetzes für unterschiedliche Nutzungen (Wandernde, Mountainbiker/innen etc.) ist zu verzichten, insbesondere wenn dazu neue Wege nötig sind.
- 3.2. Die Nutzungsverträglichkeit mit dem Wanderwegnetz ist sorgfältig zu prüfen (s. Papier „Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike“ April 2017), insbesondere bei stark frequentierten Wegen, bei schmalen Wegpassagen, bei sehr steilen Wegen, bei Wegen, die durch ihre Wegbeschaffenheit (Wegoberfläche, Untergrund, bauliche Massnahmen) besonders sensibel auf die Benutzung durch MTB reagieren und bei Wegen, die im Bundesinventar der historischen Verkehrswege IVS enthalten sind.
- 3.3. Ist eine gemeinsame Nutzung der Weginfrastrukturen nicht möglich, sind für die Entflechtung bestehende Wege zu nutzen. Auf neue Infrastrukturen ist nach Möglichkeit zu verzichten.
- 3.4. Vor der Entflechtung mittels Neubau sollen immer andere, natur- und landschaftsverträglichere Massnahmen wie Kanalisierung und Einschränkungen (z.B. Hindernisse, zeitliche Einschränkungen, Verbote) geprüft werden.
- 3.5. Die Entflechtung mittels Neubau von MTB-Wegen ist aus Sicht der beteiligten Verbände die Ultima Ratio, wo aufgrund der obgenannten Situationen Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen existieren. Sie wird von den beteiligten Verbänden nur da unterstützt, wo durch eine sorgfältige regionale Planung MTB-Schwerpunkte gesetzt werden.

### 4 MTB-Routen nur auf geeigneten Wegen

**Nicht alle Wege eignen sich für eine MTB-Nutzung. Dies betrifft insbesondere sensible Lebensräume, stark frequentierte Wanderwege sowie ausgesetzte, schmale und strukturreiche Wege. Zur Behebung von Konflikten und wegen Sicherheitsüberlegungen wird auf solchen Wegen schnell der Ruf nach zusätzlicher Infrastruktur laut (z.B. Wegverbreiterung, Brücken, Geländer, Entfernung von Hindernissen etc.). Solche Anpassungen können sich störend auf das Landschaftsbild und das Naturerlebnis auswirken.**

#### Forderungen

- 4.1. Ungeeignete Wege (s.o.) sollen nicht als MTB-Routen ausgewiesen werden. Falls notwendig sind ungeeignete Wege mit Hinweisschildern oder baulichen Massnahmen (z.B. Hindernisse) unzugänglich zu machen.
- 4.2. Bauliche Massnahmen (z.B. das Entfernen von Steinstufen oder Blöcken) für ein besseres MTB-Erlebnis dürfen auf Routen, welche sowohl Wandernden als auch Mountainbiker/innen zur Verfügung stehen, nicht dazu führen, dass die Wege für andere Nutzergruppen unattraktiv werden.
- 4.3. Für Mountainbikes speziell geeignete Wege sollen entsprechend als MTB-Routen signalisiert und unterhalten werden. Damit werden die Mountainbiker/innen auf die besonders geeigneten Wege gelenkt und die Qualität des Angebots wird sichergestellt. Die Signalisation als MTB-Route von SchweizMobil stellt sicher, dass die Route in einem kantonalen Verfahren geprüft wurde und die Qualitätsstandards eingehalten werden.

- 4.4. Neue MTB-Routen und -Wege in Landschaftsschutzgebieten und auf historischen Verkehrswegen werden als kritisch beurteilt. Sie haben sich an den jeweiligen Schutzziele zu orientieren. In Naturschutzgebieten sollen keine neuen MTB-Routen und -Wege angelegt werden.

## 5 MTB-Pisten nur in vorbelasteten Gebieten

**MTB-Pisten haben grosse landschaftliche Auswirkungen, zerschneiden Lebensräume und haben ein hohes Störungspotenzial für Wildtiere.**

### Forderungen

- 5.1. Neue MTB-Pisten sollen ausschliesslich in bereits vorbelasteten bzw. intensiv genutzten und ökologisch unbedenklichen Gebieten erstellt werden. Die beteiligten Verbände fordern, sie nur in rechtskräftigen Freizeit- und Tourismuszonen zu bewilligen.
- 5.2. In Landschafts- und Naturschutzgebieten sowie in schützenswerten Landschaften, weitgehend unerschlossenen Geländekammern oder bei der Gefährdung von bedrohten Arten ist auf die Erstellung von MTB-Pisten zu verzichten.

## 6 Natur- und landschaftsverträglicher Bau und Unterhalt

**Mit der Signalisation von Routen bzw. dem Bau neuer Infrastrukturanlagen für das Mountainbiking ist die Arbeit nicht getan. Der angepasste Unterhalt von MTB-Routen und -Pisten verursacht Folgekosten. Diese sind bereits auf Planungsstufe realistisch einzukalkulieren und die Verantwortlichkeiten sind zu klären. Nur so können Nutzungsschäden minimiert werden.**

### Forderungen

- 6.1. Beim Bau von MTB-Pisten ist auf eine naturverträgliche Umsetzung und eine gute Integration in die Landschaft zu achten. Das bedeutet eine gute Berücksichtigung der Topographie und wichtiger landschaftlicher Elemente bei der Linienführung.
- 6.2. Für Pisten und Routen sollen möglichst wenige künstliche Elemente angelegt werden; Ausnahmen sind Elemente, die der Schonung von Lebensräumen dienen. Künstliche Elemente sollen mit natürlichen und lokal vorhandenen Materialien gebaut und so schonend wie möglich angelegt werden.
- 6.3. Um Folgeschäden zu vermeiden und unschöne, nicht genutzte Anlagen zu verhindern, muss bei der Bewilligung neuer MTB-Pisten sichergestellt werden, dass Gelder für den Unterhalt sowie für Rückbau und Renaturierung vorliegen (Rückbaurevers).
- 6.4. Im Rahmen des Unterhalts von Pisten und Routen muss sichergestellt werden, dass keine Abkürzungsfahrten oder Ausscherungen möglich sind, was zu neuen Wegen und Schäden an Flora und Fauna sowie landwirtschaftlichen Kulturen führen kann.

## **7 Lenkung durch Einschränkungen beim MTB-Transport**

**Ein wirkungsvolles Mittel zur Lenkung des Mountainbikings ist die Regulierung des Transports von MTB in Bergbahnen sowie anderen Transportunternehmen (z.B. Shuttles).**

### **Forderungen**

- 7.1. MTB-Transport in Bergbahnen soll nicht grundsätzlich, sondern in Abstimmung mit einer regionalen MTB-Planung zugelassen werden. Der MTB-Transport soll nur dort möglich sein, wo für die entsprechende MTB-Sparte ein passendes Angebot (Piste, Route) vorhanden ist.
- 7.2. Fallspezifisch sind Transporteinschränkungen während gewisser Jahreszeiten (z.B. Brut- und Setzzeit) oder Tageszeiten (z.B. Dämmerung) sinnvoll, um wildlebende Tiere zu schonen und Konflikten mit anderen Nutzergruppen vorzubeugen.
- 7.3. Transportunternehmen sollen für die von ihnen propagierten MTB-Pisten eine Mitverantwortung tragen, z.B. bezüglich Unterhalt, Rückbau, Kontrolle oder Sensibilisierung.

## **8 Verbot für Beleuchtung und Nachtfahrten**

**Lichtverschmutzung hat vielfältige und gravierende Auswirkungen auf Natur und Mensch. So sind wildlebende Tiere in der Nacht besonders störungsanfällig.**

### **Forderungen**

- 8.1. Auf Pisten und MTB-Routen in naturnaher Umgebung ist auf eine fix installierte Beleuchtung grundsätzlich zu verzichten.
- 8.2. Das Befahren von MTB-Pisten und MTB-Routen in der Dämmerung und in der Nacht wird in Gebieten mit störungsanfälligem Wildbestand und in sensiblen Lebensräumen abgelehnt. Mountainbiker/innen sind entsprechend zu informieren und zu sensibilisieren.

Februar 2019

Das Positionspapier wurde durch die folgenden Verbände veröffentlicht:

Mountain Wilderness Schweiz

Pro Natura

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz

BirdLife Schweiz

WWF Schweiz