

Whitepaper:

1) Rechtliche Situation 'Mountainbiken auf Straßen und Wegen im Wald' im D/A/CH Vergleich

Die Situation in Österreich wird durch das Forstgesetz 1975 § 33 Abs. 1 geregelt:

„Jedermann darf ... Wald zu Erholungszwecken betreten und sich dort aufhalten.“

Mountainbiken ist daher in Österreichs Wäldern nicht erlaubt, da in Österreich Radfahren nicht unter betreten fällt. Ausnahmen sind vertraglich geregelte offizielle MTB-Strecken (Pacht, ca. 10% aller Forststraßen).

Die Situation in Deutschland ("Betretungsrecht") wird [bundesrahmenrechtlich](#) durch [§ 14 Bundeswaldgesetz](#) geregelt:

Das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung ist gestattet. Das Radfahren, das Fahren mit Krankenfahrstühlen und das Reiten im Walde ist nur auf Straßen und Wegen gestattet. Die Benutzung geschieht auf eigene Gefahr. Dies gilt insbesondere für walddtypische Gefahren.

Diese Regelung wird von allen Bundesländern, mit Ausnahme von Baden-Württemberg übernommen. Dort ist das Radfahren auf Wege und Strassen breiter als 2 Meter beschränkt. Diese sogenannte "2-Meter Regelung" wird von den dortigen Radfahrern abgelehnt und ist zur Zeit Objekt einer politischen Auseinandersetzung.

Die Situation in der Schweiz ("allgemeinen Nutzungsrechte") werden in erster Linie im [Schweizerischen Zivilgesetzbuch](#) (ZGB) geregelt. Nach ZGB gilt, dass Wald und Weide für jedermann zugänglich sind, soweit dadurch keine übermäßige Nutzung verbunden ist. Außer in speziellen Fällen, wie z. B. zum Schutze von Jungwald oder Biotopen, darf auch Privatwald nicht eingezäunt werden, um den Zutritt fremder Personen zu verhindern. Besonders nutzungsintensive Aktivitäten mit möglichem Schadenpotenzial am Eigentum (z. B. Veranstaltungen im Wald, Zufahrt mit Wagen oder Motorfahrzeugen) können aber von Bewilligungen abhängig gemacht werden. Einzelne Kantone regeln die Zutritts- und Nutzungsrechte von Personen ohne spezielle Nutzungsrechte noch detaillierter, so ist im Gebirgskanton Graubünden (St.Moritz, Arosa,...) ist Radfahren auf Wegen explizit erlaubt.

2) Mountainbiken und Breitensport (Schweiz)

Mountainbiken ist ein Breitensport geworden. Da vergleichbare Daten für Österreich nicht zur Verfügung stehen, sei dies an Hand der Studie 'Sport Schweiz 2014 Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung' illustriert. (Tabelle 1)

Es ist hier zu beachten, dass die Schweizer hier zwischen Radfahren und Mountainbiken unterscheiden. Mountainbiken wird dort mit dem Befahren von 'Singletrails' (=Wanderwegen) verbunden. Viele der offiziellen österreichische 'Mountainbike-Strecken' führen über asphaltierte Güterwege oder so genannte Forstautobahnen. Das Befahren solcher 'kinderwagentauglichen' Strecken ohne technische Herausforderung wird in der Schweiz nicht als 'Mountainbiken', sondern normales 'Tourenradfahren' geführt. ([Die Schweizer bezeichnen die österreichische Art der Vermarktung von \(Forst-\)Straßen als Mogelpackung](#)).

Tabelle 1	Nennung (in % der Bevölkerung)	Veränderung 2008–2014 (in Prozent- punkten)	Häufigkeit der Ausübung (mittlere Anzahl Tage pro Jahr)	Durchschnitts- alter (in Jahren)	Frauenanteil (in %)	als Haupt- sportart ausgeübt (in % der Bevölkerung)
Wandern, Bergwandern	44.3	+6.9	20	49	56	7.6
Radfahren (ohne Mountainbiking)	38.3	+2.7	45	44	53	7.0
Schwimmen	35.8	+4.2	20	44	61	3.7
Skifahren (ohne Skitouren)	35.4	+8.8	10	42	49	3.0
Jogging, Laufen	23.3	+5.7	50	39	50	8.7
Fitnessstraining, Aerobics	19.8	+7.2	90	41	58	9.6
Turnen, Gymnastik	9.8	-2.1	45	53	73	4.1
Fussball	7.8	+0.4	45	30	11	3.2
Tanzen (inkl. Jazztanz)	7.8	+4.0	36	40	79	1.9

Walking, Nordic Walking	7.5	-1.3	45	52	84	2.9
Yoga, Tai Chi, Qi Gong	7.1	+3.2	45	46	88	3.0
Mountainbiking	6.3	+0.2	30	41	29	1.7
Tennis	5.2	+0.4	30	42	35	1.5
Snowboarding (ohne Touren)	5.1	-0.1	10	27	44	0.3
Krafttraining, Bodybuilding	4.9	+1.5	90	40	43	1.3
Skilanglauf	4.1	-0.4	10	50	54	0.2
Ski-/Snowboard touren, Schneeschuhlaufen	3.9	+1.2	10	48	56	0.2

3) Beispiel “Mountainbike Tourismus” St. Moritz, CH/GR

MOUNTAINBIKE MASTERPLAN

<http://www.engadin.stmoritz.ch/sommer/de/services/mtb-masterplan/>

Die Region Engadin St. Moritz sieht ein strategisches Potential für den Mountainbike-Tourismus. Tourismusrat hat einer Strategiesitzung vom 2.7.2008 eine ‘Mountainbike Masterplan’ beschlossen. Dieser zeigt das Potential der Region auf und schlägt konkrete Massnahmen für die Angebotsgestaltung und Vermarktung vor. Die Umsetzung hat im Sommer 2009 begonnen.

ZIELGRUPPE

Der Plan geht davon aus, dass die Zielgruppe der Mountainbiker heute noch unterschätzt und mit den falschen Attributen in Verbindung gebracht wird, und gründet auf ein paar grundlegende Fakten

- **Es gibt mehr Mountainbiker als Skifahrer.**
- Das **Hauptmotiv** der **Mountainbiker** ist die **Natur**.
- Mountainbiker ist nicht gleich Mountainbiker. Hingegen bestehen unterschiedliche Subkulturen.

POSITIONIERUNG

Als direkte Konkurrenz werden klassische Skidestinationen die von der Dimension her mit Engadin St.Moritz vergleichbar sind (Whistler Mountain, Portes du Soleil, Livigno) gesehen. Indirekte Konkurrenz sind Freizeitdestinationen, welche im ursprünglichen Geschäft von Engadin St.Moritz (Ski und Wandern in den Alpen) keine Konkurrenten sind (kleinere Skigebiete in den Voralpen, Winterdestinationen für den Biker, urbane Freizeitzentren). Diese sollen als Komplementäre dienen.

TOUREN UND TRAILS

Über das gesamte Gebiet Engadin St.Moritz werden verschiedene Typologien von Touren und

Bikewege entwickelt. Diese teilen die Region in 3 Zonen auf.

Die Zone 1 umfasst alle Mountainbike-Wege und Touren von Zernez bis Maloja und Pontresina, sowie die Verbindungen in die Nachbartäler. Das gesamte Routennetz führt gegenwärtig über Wege die ursprünglich für andere Zwecke gebaut wurden. Viele dieser

Verbindungswege werden heute schon von Mountainbikern benutzt. Oft sind es nur kurze Zwischenstücke, die wieder in Stand gesetzt werden müssen, damit eine attraktive Route entsteht. Die Instandstellung und der Unterhalt dieser Wege gehört zum Aufgabenbereich der Gemeinden oder der privaten Besitzer.

Zone 2 erstreckt sich rund um Corviglia und wird durch das Val Bever, das Val Suvretta und das Haupttal eingegrenzt. Der Liftservice im Gebiet ermöglicht der Zielgruppe der Tourenbiker Erlebnisse im ausgeglichenen Spannungsfeld zwischen Naturerlebnis und Fahrspass. In der Zone werden bestehende Wege auf neue Weise unterhalten. Dies wird mit sanften Eingriffen und hochstehendem Handwerk geschehen, und beinhaltet u.a. die Rundung von zu engen Kehren. Die Reihenfolge des Streckenunterhalts ist so gewählt, dass von Beginn an ein sinnvolles Angebot entsteht.

In der Zone 3 gibt es keine Anstiege. Der Hauptantrieb ist die Schwerkraft. In der ersten Phase wird diese Zone mit Sprüngen, Hindernissen und Übungsgelände für alle Stärkeklassen erbaut.

4) Beispiel “Mountainbike Tourismus” - Tirol

Mountainbike Modell Tirol 2.0

<https://www.tirol.gv.at/sport/radfahren/mountainbike/tiroler-mountainbike-modell-20/>

Laut dem Expertenbeirat „Tourismusstrategie“ des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend im Bericht „Österreich Tourismus-Überwindung der Stagnation, Chancen und Wege“(2012) sind die Verminderung von Saisonalität („Ganzjahresorientierung“), einer Fortsetzung der Internationalisierung, einer Qualitäts-, Produktivitäts- und Innovationsorientierung zentrale Eckpunkte und Ziele der koordinierten tourismuspolitischen Strategien und Maßnahmen für Österreich. Mit einem durchdachten Programm in Anpassung an die heutigen Bedürfnisse der Mountainbiker kann ein enormes touristisches beziehungsweise wirtschaftliches Potential in den Sommermonaten genutzt werden. Dies trägt damit zu einer Ganzjahresorientierung im Tourismus bei.

MITBEWERBER

Mountainbiken ist inzwischen bei mehreren touristischen Mitbewerbern Tirols zu einem wichtigen Thema geworden. Man erkennt, dass sich einige Regionen speziell im touristischen Angebot bedarfsgerecht auf den Bereich Singletrails spezialisiert haben. Neben anderen Regionen, setzt der Kanton „Graubünden“ in der Schweiz, ermöglicht durch ein liberales Waldgesetz, auf das Befahren von Singletrails und wirbt aktiv mit dem Slogan „Trails, die keiner so. Mit solchen touristischen Angeboten steht Tirol als Mountainbike- Region in Konkurrenz.

EINHEIMISCHE BEVÖLKERUNG

Für viel Tiroler ist Mountainbiken ein wichtiger Bestandteil für die Freizeitgestaltung. Aus gesellschafts- und gesundheitspolitischer Sicht ist diese Entwicklung zu fördern.

RECHTLICHE GRUNDLAGEN FÜR DAS MOUNTAINBIKEN

Radfahren ist auf Forststraßen in Österreich prinzipiell verboten. Rechtliche Grundlage ist das Österreichische Forstgesetz (1975), das das Befahren von Forststraßen mit Fahrrädern an eine

Zustimmung des Wegerhalters bindet. Auch für die Befahrung von Wanderwegen, die ebenfalls zur Waldfläche zu zählen sind, ist eine Zustimmung des Grundeigentümers erforderlich.

Dies bedingt ein umfangreiches Regelwerk, verbunden mit Landesförderungen, dass das Mountainbiken trotzdem erforderlich macht.

Man hofft, in absehbarer Zeit ein attraktives und konkurrenzfähiges Wegenetz offizielles Wegenetz aufzubauen.

5) Mountainbiken und Natur

„Das Mountainbiken gehört zu den umweltfreundlichsten Sportarten. Der in der öffentlichen Diskussion vielfach erweckte Eindruck, die Mountainbikefahrer seien „Naturzerstörer“, entbehrt jeglicher sachlicher Grundlage. Die relativ geringfügigen ökologischen Beeinträchtigungen, die aufgrund von Untersuchungen nachgewiesen werden konnten, lassen sich durch rücksichtsvolles Verhalten und durch die Beachtung des Wegegebots vermeiden. Die ökologisch unter Umständen gravierendsten Konflikte mit dem Naturschutz - die Beunruhigung schützenswerter Tierarten - sind in erster Linie durch planerische Maßnahmen (im Verantwortungsbereich von Kommunen, Forst- und Naturschutzbehörden) zu lösen: durch die Verlagerung bzw. Sperrung von Wegen, die durch entsprechend sensible Gebiete führen. Der positive Beitrag des Radfahrens (auch des Mountainbikens) zur Erhaltung einer hohen Umweltqualität überwiegt bei weitem die möglichen Umweltkonflikte.“
(Hans-Joachim Schemel, Wilfried Erbguth, Handbuch Sport und Umwelt, 3. überarbeitete Auflage, Aachen 2000, Seite 342, 343)

„All of the existing scientific studies indicate that while mountain biking, like all forms of recreational activity, can result in measurable impacts to vegetation, soil, water resources, and wildlife, the environmental effects of well-managed mountain biking are minimal. Furthermore, while the impact mechanics and forces may be different from foot traffic, mountain biking impacts are little different from hiking, the most common and traditional form of trail-based recreational activity.“

(Jeff Marion, Jeremy Wimpey, Environmental Impacts of Mountainbiking: Science Review and Best Practices, published in Managing Mountainbiking: IMBA's Guide to Providing Great Riding, 2007)

„Zur Umweltverträglichkeit des Mountainbiking gibt es viele Meinungen und einige Studien. Vor allem die Meinungen gehen stark auseinander. Hier wird über die „blinde Zerstörung“ (Schmidt, 2001, S. 11) geschimpft, die das Fahren von Mountainbikes vor allem abseits der befestigten Wege anrichtet. Dort sagt Wöhrstein, Verfasser der Studie "Mountainbiking und Umwelt": „Was die Umwelt angeht: Folgeschäden sind ausgeblieben. Nach über zehn Jahren Mountainbiking kann niemand vor Ort Schäden aufzeigen. Ich habe auch keine gefunden“ (Südwest Presse, 22. Mai 1998). Nicht zu vernachlässigen sind in diesem Zusammenhang auch die sozialen Konflikte, die sich zwischen den MountainbikerInnen und anderen WegenutzerInnen (z.B. Wandern, Forst, Reitsport) ergeben können. Für eine ausführliche Betrachtung der Auswirkungen des Mountainbiking auf die Natur sei auf Schemels und Erbguths Ausführungen im Handbuch „Sport und Umwelt“ und Lorchs Aufstellungen in „Trendsportarten in den Alpen“ verwiesen.“

(Imke Burckhardt, Mountainbiking und Ökotourismus - Widerspruch oder Potential?, Fachhochschule Eberswalde, Masterstudiengang „Nachhaltiger Tourismus“, WS 2004/2005, Seite 3)

„It has been evidenced that the impacts of mountain biking and tramping, however, are not dissimilar, and as trampers currently possess almost unlimited access to national parks, this is clearly a case of unjustifiable discrimination“

(Richard Cassels-Brown, Mountain bike classification under the National Parks Act (1980): An environmental and social impact analysis, N.Z. 2002)

„Der optimale Erlebniseffekt des Mountainbikings ist nur auf Wegen zu erreichen. Dies gilt sowohl für das schnelle „Downhill“-Fahren wie auch für die touristische Fortbewegung auf Strecken, die schmale Pfade enthalten. Lediglich Übungen, die die Beherrschung des Mountainbikes in schwierigem Gelände zum Ziel haben, werden auch abseits von Wegen durchgeführt. In der Summe sind aber auch diese Ausübungen sehr selten. Eine umfassende Zerstörung der Pflanzendecke ist daher nicht zu befürchten. Sickerwirkungen in naturbelassene Bereiche abseits der Wege sind nicht zu erwarten; auch kein intensives kleinflächiges Eindringen wie z.B. durch Pilz- und Beerensammler.“

(Thomas Froitzheim (ADFC), Rolf Spittler (BUND), Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Mountainbikings, Bielefeld 1997, Seite 9)

„Beim Vergleich der Verhaltensweisen von Mountainbikern, Wanderern und Reitern kann keine überproportional hohe Naturbelastung durch Mountainbiker festgestellt werden, die eine vordringliche Reglementierung dieser Nutzergruppe rechtfertigen würde. Auch von Wanderern sind lokale Erosionsschäden durch Trittfolgen bekannt.“

(Thomas Froitzheim (ADFC), Rolf Spittler (BUND), Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Mountainbikings, Bielefeld 1997, Seite 10)

„Wie GANDER 1994 in den Alpen ermittelte, zeigten Gemsböcke kein signifikant anderes Fluchtverhalten beim Auftreten von Mountainbikern, Joggern oder Gleitschirmfliegern. Das Argument, Mountainbiker hätten mit ihrer größeren Reichweite auch eine längere Aufenthaltsdauer und würden stärker als Wanderer in der Dämmerung zu Wildstörungen beitragen, hat sich nicht bestätigt. In der Hauptbetätigungszeit liegen die Dämmerungen so früh bzw. spät, daß ein Auftreten der Mountainbiker - die in der Regel ohne Lichtenlage unterwegs sind - unwahrscheinlich ist. In der Studie von WEIGAND konnte für das Feldberggebiet im Taunus nachgewiesen werden, daß sich nach Einbruch der Dämmerung im Wald weniger Mountainbiker aufhalten als Wanderer.“

(Thomas Froitzheim (ADFC), Rolf Spittler (BUND), Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Mountainbikings, Bielefeld 1997, Seite 10)

„Beschädigungen von Jungpflanzen in Neuaufforstungen werden den Mountainbikern vom Forst häufig zur Last gelegt. Das mag zwar theoretisch möglich sein aber solche Neuaufforstungen können in unseren Wäldern wegen des hohen Wildverbisses in aller Regel gar nicht mehr ohne Schutzzäune angepflanzt werden. Selbst wenn es Befahrungsschäden an Jungwuchs geben sollte, so müssen diese Schäden hinter solchen, wie sie durch Wildverbiss entstehen, vollkommen verblassen. Nun soll aber auch die Förderung des Wildverbisses auf das Konto der Mountainbiker gehen. Angesichts der praktizierten Wildüberhege in unseren Wirtschaftswäldern mit Wildbeständen, die gebietsweise die natürliche Bestandsdichte um das 10 bis 20-fache übersteigen, nur ein weiteres Beispiel dafür, welche unterschiedlichen Maßstäbe hier angelegt werden. Prinzipiell treten durch das Mountainbiken keine absolut neuen Belastungen der Pflanzenwelt auf, die nicht in Zusammenhang mit anderen, die Natur nutzenden Gruppen schon aufgetreten wären.“

(Thomas Wöhrstein, Ökologische Auswirkungen des Mountainbike-Sports, Diplomarbeit an der Universität des Saarlandes, Fachrichtung Geographie, 1993, Seite 87/88)

„Die Verringerung des freizeitbedingten Individualverkehrs, der in seiner Summe rund 40% des gesamten Individualverkehrs ausmacht, ist ein gewichtiges Argument, das sehr für den Mountainbike-Sport spricht. Verschiedene Zählungen zeigen, dass rund 80% der Wanderer und Spaziergänger den Ausgangspunkt ihrer Aktivität per PKW erreichen, während mehr als drei Viertel der Mountainbiker dazu ihr Sportgerät selbst nutzen. Gerade noch hat der Autofahrer den Radfahrer auf der Straße bedrängt, durch seine Abgase geschädigt, doch kaum hat er die Fahrertür hinter sich zugeschlagen, verwandelt er sich zum Umweltschützer. Dabei hat er alleine durch seine Anfahrt mit dem PKW die Umwelt mehr geschädigt, als es dem Mountainbiker bei seiner Tour je möglich sein wird.“

(Thomas Wöhrstein, Ökologische Auswirkungen des Mountainbike-Sports, Diplomarbeit an der Universität des Saarlandes, Fachrichtung Geographie, 1993, Seite 102)

„Three principal findings emerged from this study. First, impacts on vegetation and soil increased with biking and hiking activities. Second, the impacts of biking and hiking measured here were not significantly different. Third, impacts did not extend beyond 30 cm of the trail centerline.“

(Eden Thurston, Richard J. Reader, Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest, Department of Botany, University of Guelph, Ontario, Canada, Environmental Management Vol. 27, Seite 405)

6) Vertiefendes Material/ Originalquellen

Wikipedia:

Übersicht und Nordeuropa/Schweiz <http://de.wikipedia.org/wiki/Jedermannsrecht>

Wegefreiheit Österreich <http://de.wikipedia.org/wiki/Wegefreiheit>

Wegefreiheit Deutschland: [http://de.wikipedia.org/wiki/Betretungsrecht_\(Erholung,_Sport\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Betretungsrecht_(Erholung,_Sport))

Sportstudie Schweiz

<https://drive.google.com/file/d/0B2vTVEEpIybRZGtUb0ZRUKx5ekU/edit?usp=sharing>

Aprilscherz in der Schweiz

“Bundesratsbeschluss: Ab 1.4.2012 gilt die 2-Meter-Regel für Mountainbikes in der ganzen Schweiz!”

<http://www.bike-channel.ch/2012/04/bundesratsbeschluss-ab-1-4-2012-gilt-die-2-meter-regel-fur-mountainbikes-in-der-ganzen-schweiz/>

RIDE-AUSGABE 04/2010, ES WIRD WEITER GEMOGELT

<https://drive.google.com/file/d/0B2vTVEEpIyBRNIVQRklfcmFlaxM/edit?usp=sharing>

Martin Balluch, Wegefreiheit in Österreich

<http://www.martinballuch.com/der-kampf-um-die-wegefreiheit-in-osterreich/#more-1094>

Mountainbiken: Vorurteile und Wirklichkeit

http://dimb.de/images/stories/pdf/anlagen/Hessen2012/HEWaldG_Anlage_1_zur_Offiziellen_Stellungnahme.pdf