

Fuss- und Veloverkehr vor Ort

Exkursion und Feierabendveranstaltung

Veranstaltungsreihe 2018 | 3. September 2018

**Kanton St.Gallen
Tiefbauamt**



 KOMPETENZZENTRUM
FUSS- UND VELOVERKEHR



Programmteil 1: Exkursionen

Die Austauschveranstaltung wurde durch die vorangegangenen - zeitlich parallel geführten - Exkursionen ab 13:30 Uhr ergänzt. Durch Fachpersonen wurden vor Ort und an konkreten Stellen Probleme und Lösungen für die Koexistenz von Biken und Wandern diskutiert.

Exkursion 1 – Wandern am Flumserberg

kurze Wanderung mit Beispielen zur Koexistenz Wandern - Biken | Viktor Styger (Verein St. Galler Wanderwege) und Heinrich Michel (CEO Bergbahnen Flumserberg AG)

Nach der Fahrt mit Gondel und Sesselbahn startete die Wanderung vom Prodkamm (1939m) in Richtung Maschgenkamm (2020m) und retour. Der Fokus der Wanderung lag auf dem Thema der Koexistenz von Wandern und Biken.



Exkursion 2 – Biken am Flumserberg

kurze Bikeabfahrt auf dem BikerTrail BlueSalamander mit Beispielen zur Koexistenz Biken - Wandern | Katja Rupf (Marketingleiterin Bergbahnen Flumserberg AG) und Adrian Stäubli (Bikernetzwerk)

Die Bikenden fuhren den "BlueSalamander", dessen Start in der Prodalp (1576m) liegt, zunächst eine eher einfache Strecke und danach vom Prodkamm (1939m) weitere etwas schwerere Strecken. Auch hier wurden vor Ort Themen zur Koexistenz besprochen.



Programmteil 2: Austauschveranstaltung

Die Austauschveranstaltung bestand aus mehreren Inputreferaten von Seiten Wandern und Biken. Verschiedene Sichtweisen wurden aufgezeigt und wieder einmal wurde klar, dass das Gespräch und der Austausch essentiell sind.

Inputreferate

Auf den kommenden Seiten sind die Inputreferate der Referenten zusammengetragen. Bei weiteren Fragen, kontaktieren Sie uns gerne.



Zeitlicher Ablauf der Austauschveranstaltung

Veranstaltungsort: Bergrestaurant Prodalp

- 15:45 Begrüssung zur Austauschveranstaltung | *Christoph Gull (Präsident der Gemeinde Flums und der Region Sarganserland-Werdenberg)*
- 15:50 Wirtschaftliche Bedeutung des Wanderns und Bikens
Bedeutung für die Bergbahnen Flumserberg - Erfahrungen/Schnittstellen/Schwierigkeiten | *Heinrich Michel (CEO Bergbahnen Flumserberg AG)*
Kosten und Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs – Vorstellung Merkblatt | *Carsten Hagedorn (Hochschule Rapperswil)*
- 16:15 Erfahrungsberichte aus der Praxis
Bedeutung des Wanderns und Haftungsfragen bei Wanderwegen und Bikerouten | *Viktor Styger (Verein St. Galler Wanderwege)*
Koexistenz Wandern/Biken | *Adrian Stäubli (Bikernetzwerk)*
Kommentar zur Koexistenz Wandern/Biken aus Sicht des Wanderns | *Viktor Styger (Verein St. Galler Wanderwege)*
Praxisbeispiele Planung von Bike-Routen | *Adrian Stäubli (Bikernetzwerk)*
Zusammenfassung, Kommentar aus Sicht des Kantons und Ausblick | *Daniel Schöbi und Daniel Litscher (Tiefbauamt Kanton St.Gallen)*
- 17:15 Apéro



Begrüssung zur Austauschveranstaltung durch den Gemeindepräsidenten Flums, Christoph Gull

Herzlichen Dank den Organisierenden, den Bergbahnen und den Teilnehmenden für das Interesse am Thema. Herzlich willkommen in der Region Sarganserland-Werdenberg (14 Gemeinden) auch im Namen der politischen Gemeinde Flums (75 km² Dorf im Tal, sowie zusätzlich das Berggebiet) auf der Prodalp. Der Flumserberg liegt grösserenteils auf dem Gemeindegebiet Flums, ein Teil gehört zur Gemeinde Quarten.

Gerne zeigen wir das hier realisierte Projekt am Flumserberg. Es handelt sich um ein aus unserer Sicht gutes Praxisbeispiel, das Mut macht, an anderen Orten Bike- oder Veloprojekte zu realisieren. In unserem Land ist alles gut organisiert, oft aber auch kompliziert und komplex. Dies zeigte sich bei diesem Bikeprojekt, das viele Hürden und Widerstand mit sich brachte. Ein Bikeprojekt ist anspruchsvoll, da viele Anspruchsgruppen (Eigentümer, Baurecht, Raumpfanung, Landwirtschaft ect.) betroffen sind.

Das Bike-Thema ist hoch aktuell - auch politisch mit der Abstimmung zur Veloinitiative. Das Potenzial sich profilieren zu können, ist immer vorhanden, fertig gedacht ist nie. Gerade beim Biken können unterschiedliche Gruppen angesprochen werden: Vom Genussbikenden über den Downhillfahrenden bis zum Rennvelofahrenden. Es besteht viel Potenzial. Wir müssen solche Projekte in den Regionen angehen und dürfen uns nicht von zu erwartendem Widerstand entmutigen lassen. Es lohnt sich für unsere Bevölkerung, für Touristen und für die Umwelt.



Quelle: Wikipedia, abgeändert



Wirtschaftliche Bedeutung des Wanderns und Bikens

Bedeutung für die Bergbahnen Flumserberg - Erahrungen/Schnittstellen/Schwierigkeiten - Heinrich Michel (CEO Bergbahnen Flumserberg AG)

Bevor auf die wirtschaftliche Bedeutung des Wanderns und Bikens eingegangen wird, erfolgt ein Überblick über das Projekt "Bikerberg Flumserberg". Dabei stehen die Schnittschnellen und Problematiken hier am Berg im Fokus. Zum Projekt:

Projektstart 2013

Vor dem eigentlichen Projektstart wurde über Sinn und Nutzen des Projektes im Verwaltungsrat diskutiert. Dabei standen die möglichen Probleme im Vordergrund. Auf die Diskussion aufbauend wurde 2013 entschieden, die Sommernutzung neben den vorhandenen Projekten Rodelbahn und dem Kletterturm noch mehr zu fördern.

Im Sommer ist es wesentlich schwieriger, die Schnittstellen und Thematiken der unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer aneinander vorbei zu bringen. Im Winter gibt es Pisten, auf denen Ski und Snowboard gefahren wird, und Wege zum Schneewandern. Im Sommer hingegen ist die Trennung von Wandern und Biken schwieriger, da grundsätzlich die gleichen Wege genutzt werden können.

Das wichtigste Kundensegment am Flumserberg sind nach wie vor die Wandernden und werden es auch bleiben. Ihre Ansprüche waren im Projekt daher zwingend zu berücksichtigen.

Das nächste grosse Thema sind die Haftungsfragen: Grundsätzlich sind die Grundeigentümer haftbar, dass die Wege in einem guten Zustand sind und keine Gefahren zu erwarten sind, aus denen sich eine Klage ergeben könnte. Hier gab es grosse Diskussionen mit den Eigentümern, da das Projekt auf keinem Meter auf Boden der Bergbahnen realisiert werden konnte. Es ist alles Boden von Landeigentümern. Der grösste Teil des Bodens gehört den beiden Ortsgemeinden Flums-Dorf und Flums-Grossberg sowie der Alpkooperation Mols, die für unseren Winterbetrieb Partner sind. Daneben waren auch private Grundeigentümer betroffen. Die Grundeigentümer müssen alle mitmachen, da bereits ein einziger Grundeigentümer, der nicht für das Projekt gewonnen werden kann, das gesamte Projekt gefährden kann.

Nach den ersten Diskussionen waren die Signale klar: Das Projekt war denkbar. Jetzt mussten die grossen Bedenken der Alpwirtschaft (Alpteilung, Alpviehtriebe, Mutterkühe) ausgeräumt werden. Aber nicht nur viele Äplerinnen und Äpler waren zunächst sehr skeptisch, auch der Forst, die Jägerschaft und die Wildhütenden waren ähnlich kritisch. Es wurde viel Aufwand und Zeit in Aufklärungsarbeit und Diskussionen investiert. Die Gespräche dauerten 2 1/2 Jahre. Aber dieser grosse Aufwand für den Dialog im Vorfeld mit all diesen Anspruchsgruppen war essenziell und wichtig, damit die Bewilligung für die 14 km-Strecke letztlich ohne Einsprachen erfolgen konnte.

Baubewilligung Mai 2016 und Eröffnung 3. September 2016

Die Baubewilligung für vier Bike-Strecken am Flumserberg erfolgte 2016. Nach dieser Bewilligung erfolgt sofort der Bau der ersten Strecke "BlueSalamander", die im Rahmen der Exkursion befahren wurde. Für diese Strecken handelt es sich um ein Verfahren ausserhalb einer Bauzone. Dies bedeutete eine Menge administrativer Aufwand. Die beiden Standortgemeinden Flums und Quarten sowie die Landeigentümer mussten vom Projekt überzeugt werden. Schlussendlich musste aber die Bewilligungsstelle des Kantons St. Gallen das Projekt genehmigen.

Am 3. September 2016 konnte der erste Trail im Beisein von Verwaltungsratspräsident Guido Mätzler, der Projekt- und Marketingleiterin Katja Rupf sowie Profibiker René Wildhaber eröffnet werden. In der verbleibenden Saison 2016 konnte die Strecke für kurze Zeit geöffnet werden und es gab erste wertvolle Feedbacks.

Im Jahr 2017

Im Jahr 2017 bestand das Angebot aus dem Trail "BlueSalamander" und dem dafür notwendigen BikerShop im Tannenheim. Für diesen Trail benutzen die Bikenden wie die Wandernden die Gondeln der Bergbahn. Damit die Wandernden an einem Regentag nicht die verschmutzten Gondeln der Bikenden nutzen müssen, wird zwischen Bike- und Wandergondeln unterschieden.

Im Jahr 2017 konnte auch die drei weitere Trails "RedRock", "BlueBunny" und "RedFox" fertiggestellt werden. Die 8er-Sesselbahn von der Prodalp auf den Prodkamm wurde mit einer aufwändigen und kostspieligen Konstruktion für die Befestigung von Bikes ausgestattet. Die Bikenden können jetzt ihr Bike selbstständig einhängen und auf dem nächsten Sessel Platz nehmen. Oben angekommen wird der Sessel verlangsamt und die Bikenden können ihre Bikes selbstständig lösen. Für die Konstruktion war eine grössere Investition (ca. 350'000 CHF) sowie eine Neukonzession notwendig.

Im Jahr 2018

Die Bikenden werden von Tannenheim mit der Gondel in die Prodalp gebracht. Darauf folgt die eventuelle Weiterfahrt mit der 8er-Sesselbahn. Vom Prodkamm aus gibt es zwei Trails:



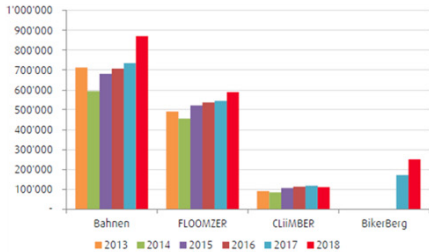
Den "RedRock", der zum Tannenboden führt. Von dort kann der anschliessende "BlueBunny" genutzt werden, der am unteren Teil des "BlueSalamander" endet. Mit dem zweiten Trail "RedFox" kann zur Prodalp und von dort aus via "BlueSalamander" nach Tannenheim. Mit den vier Trails entsteht ein Rundlauf aus insgesamt knapp 14 km langen Bikestrecken.

- Vor der Prodalp gibt es einen Laufrädl-Parcours. Diese Rädli werden gratis zur Verfügung gestellt.
- Vor dem "BlueSalamander" kann der „BikerParcours“ absolviert werden, um ein Gefühl für das Bike zu bekommen und sich sicher zu fühlen.
- Der „BlueSalamander“ war der erste Trail. Kinder ab sechs Jahren können ihn befahren.
- Im BikerShop im Tannenheim lässt sich die ganze notwendige Ausrüstung mieten. Es gibt auch Testbikes. Die Firma Intercycle, welche die Bikes vermietet und testet, lädt regelmässig Händler ein, um Bikes am Berg zu testen.
- Vor Ort im Tannenheim steht ein BikerCamping zur Verfügung.
- René Wildhaber gründete Anfang 2018 die BikerSchool Flumserberg. Dort gibt es ein professionelles Angebot an Technikschiulung.
- Die Gastronomie auf der Prodalp floriert. Auch die Bikenden nehmen das Angebot dankend an.





Frequenzierung der Sommerangebote



Wirtschaftliche Bedeutung

Im Jahr 2018 waren die Infrastrukturen des BikeBergs erstmals die gesamte Saison über nutzbar. In der Sommersaison 2018 wird ein Umsatz erreicht, der zuvor noch nie erzielt wurde. Sowohl der schöne Sommer, aber auch die vielfältigen Angebote sorgten für diesen Anstieg. Diese Angebote umfassen die Bahnen (Wandern), FLOOMZER (Rodelbahn), CLIMBER (Kletterturm) und den BikerBerg (Biken).

Das Wandern ist auch 2018 deutlich das grösste Umsatzsegment. Gefolgt von der Rodelbahn, deren Umsatz seit sieben Jahren stetig steigt. Aktuell liegt die Zahl bei 80'000 Fahrten pro Sommer. Der BikerBerg brachte 2018 das erste Jahr guten Umsatz. Durch dieses Angebot konnte eine deutliche Umsatzsteigerung erzielt werden. Das Biken ist ein zusätzliches Gästesegment, bringt aber nicht den grössten Umsatz. Abgerundet wird das Angebot am Flumserberg durch den Kletterturm, dessen Umsatz aufgrund der höheren Einstiegshürde (Kletterausrüstung) am niedrigsten liegt.

Fazit

Die Umsatzzahlen zeigen, dass das Angebot BikerBerg in Kombination mit den anderen Angeboten ein wichtiges Segment darstellt. Alleine rettet das Bike den Sommer nicht.

Zur Aufwandseite und Finanzierung: Das Projekt "Bikerberg Flumserberg" ist vom Kanton im Rahmen des Tourismusentwicklungskonzepts als wichtiger Teil anerkannt. Es wurde ein NRP-Projekt (Neue Regionalpolitik) daraus gemacht, woraus sich eine Anschubfinanzierung seitens Kanton ergab (bis jetzt ca. 200'000 Franken). Die grössten Investitionen waren die Umrüstung der Sesselbahn und die vier bis jetzt entstandenen Trails. Bei den Trails gab es viel Eigenleistung mit eigenem Personal und eigenen Maschinen. Diese mitgezählt, lägen die Investitionen bei ca. 2 Mio. Franken.

Dem Thema der Veranstaltung - der Koexistenz von Biken und Wandern - wurde grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Mit den Signalisationen, den Trails für ausschliesslich Bikende und anderen Massnahmen, wie Aufmerksammachen auf allfälliges Kreuzen mit Wandernden, gelang es den Ansprüchen beider Nutzergruppen gerecht zu werden. Es gab bisher keine negativen Rückmeldungen zu Konflikten zwischen Wandern und Biken.

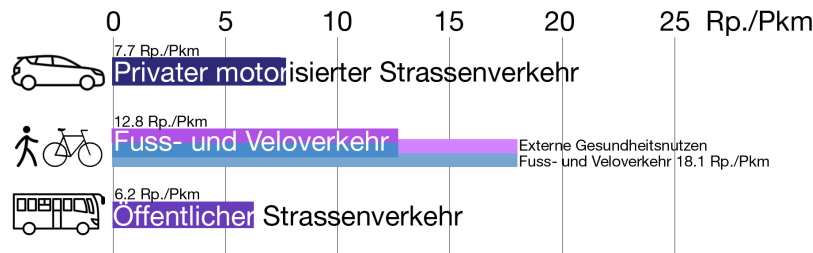
Für die Planung der Trails war Bikekompetenz wichtig. Die Inhauskompetenz konnte durch Marketingleiterin Katja Rupf eingebracht werden, die als passionierte Bikerin als Projektleiterin des Projekts "Bikerberg Flumserberg" gewonnen werden konnte. Als Botschafter und Berater war und ist der in der Region wohnhaft Bikeprofi René Wildhaber tätig, der auf der ganzen Welt schon Bikerennen gewonnen hat.

Ein noch nicht abschliessend gelöstes Thema ist das E-Bike: Mit dem E-Bike werden Wege abseits der Bahnen erreicht. Hier ist es weiterhin wichtig und die Aufgabe der Organisation den Bikenden klar zu mitzugeben, welche Wege für sie zur Verfügung stehen und welche nicht. Dabei gilt es an die Vernunft mittels Signalisation zu appellieren. Gegenwärtig gibt es aber mehr Probleme bei der Koexistenz zwischen Bikenden und Kühen als zwischen Bikenden und Wandernden.

Neben dieser Daueraufgabe steht noch der Abschluss des Projektes BikerBerg an. Es müssen noch Abfahrtsrouten fertiggestellt werden, auf denen die Bikenden wieder (ohne Bahn) ins Tal gebracht werden. Das Bikernetzwerk unterstützt dabei.

Kosten und Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs – Vorstellung Merkblatt | Carsten Hagedorn (Hochschule Rapperswil)

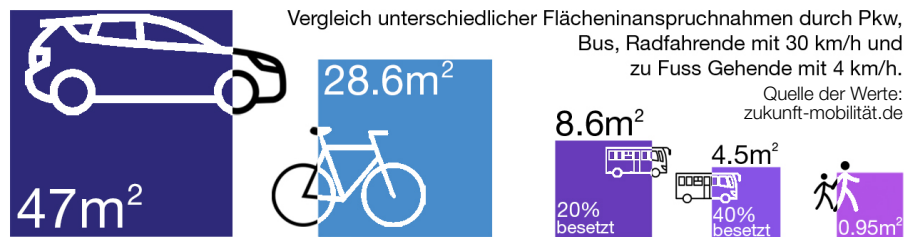
Die Betrachtung der externen Kosten und des externen Nutzens zeigt, dass der Nutzen des Fuss- (inklusive des Wanderns) und Veloverkehrs grösser ist als die verursachten externen Kosten. Gemäss des Berichts des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) lagen im Jahr 2015 die externen Kosten bei 12.8 Rappen und damit 5.8 Rappen unter dem externen Gesundheitsnutzen von 18.1 Rappen pro Personenkilometer.



Quelle der Werte: ARE 2018

Interne Kosten im Verkehr und Flächeninanspruchnahme

Interne Kosten werden von den Verursachenden direkt getragen, wie zum Beispiel Infrastrukturkosten (siehe Grafik). Durch den geringen Platzverbrauch des Fuss- und Veloverkehrs sind die Investitionskosten für den Fuss- und Veloverkehr in der Regel tiefer als bei anderen Verkehrsmitteln. In Bewegung benötigt der motorisierte Individualverkehr aufgrund des niedrigen Besetzungsgrades eines Fahrzeugs deutlich am meisten Fläche. Besonders niedrig ist Flächeninanspruchnahme beim Fussverkehr - allerdings bei einer deutlich tieferen Geschwindigkeit.



Externe Kosten im Verkehr

Für die externen Kosten kommen nicht die Verursachenden auf, sondern Unbeteiligte (siehe Grafik). Typische Beispiele sind Kosten infolge von Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftverschmutzung beim motorisierten Verkehr aber auch unfallbedingte Absenzen am Arbeitsplatz und selbst verursachte Unfallkosten, die vor allem beim Fuss- und Veloverkehr anzurechnen sind.

Nutzen im Fuss- und Veloverkehr

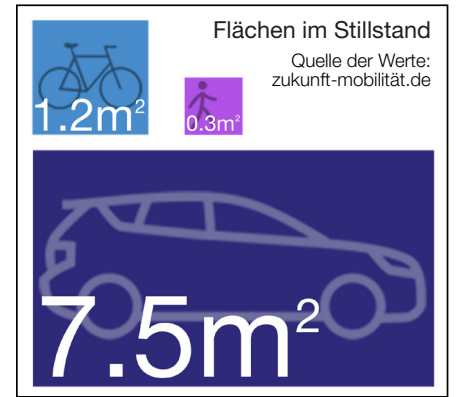
Mit dem Fuss- und Veloverkehr gehen viele Vorteile einher. Neben den Vorteilen ihrer Umwelt- und Umfeldverträglichkeit (keine Emissionen, geringer Platzbedarf etc.), hat der Fuss- und Veloverkehr aufgrund des Gesundheitsnutzens einen internen Nutzen (z.B. besseres Wohlbefinden nach der Betätigung) als auch einen externen Nutzen für die Gesellschaft. Investitionen in Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs rechnen sich daher in der Regel immer. Verglichen mit Massnahmen für andere Verkehrsmittel können schon mit kleinen Investitionen grosse Effekte für den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden.

Kosten und Nutzen des Wanderns

Für das Wandern wurde im Jahr 2011 vom ASTRA die Studie "Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz" erarbeitet. Darin wurden insbesondere die Kosten für das Wanderwegnetz, aber auch der erzielte Umsatz durch das Wandern ermittelt (siehe Grafik nächste Seite blaue Themen). Trotz der etwas älteren Zahlen sind die Zusammenhänge gut ersichtlich. Es wurden jährliche Normkosten definiert: Für einen Kilometer Wanderweg wurde für verschiedene Steigungen die jährlichen Unterhaltskosten - inklusive ehrenamtliche Tätigkeiten - ermittelt. Die Normkosten für die Gesamtschweiz betragen 53 Mio. Franken. Die Kosten sind abhängig von der Länge des Wanderwegnetzes. Mit seinem ausgedehnten Wanderwegnetz liegt der Kanton St. Gallen bei den Kosten schweizweit an fünfter Stelle.

Ausgaben und Effekte der Wandernden

Im Jahr 2010 gaben die Wandernden 1.6 Mrd. Franken in der Schweiz gesamthaft aus. Die Ausgaben lassen sich in Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte umrechnen: Über die ganze Schweiz ergibt sich ein Wertschöpfungseffekt von 1.2 Mrd. CHF pro Jahr und 12'600 Vollzeitstellen. Auch ohne Einbezug des positiven Gesundheitsnutzens erzielt das Wandern bei dieser Kosten-Nutzen-Rechnung einen deutlichen Nutzen. Gemäss der ASTRA-Studie liegt



Soziale Kosten (interne + externe Kosten)

Interne Kosten
(Kosten, die von Verursachenden getragen werden)

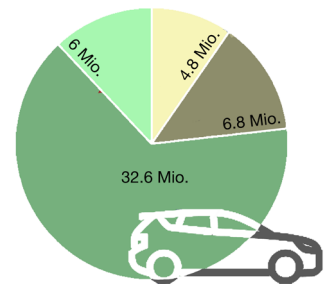
- **Infrastrukturkosten:** Bau-, Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrsinfrastruktur
- **Verkehrsmittelkosten:** Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsmitteln

Externe Kosten
(Kosten, für die nicht Verursachende aufkommen)

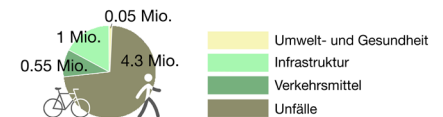
- **Materielle Unfallkosten:** Sachschäden, Heilungskosten, Polizei- und Rechtsfolgekosten, volkswirtschaftliche Kosten für die Gesellschaft
- **Immaterielle Unfallkosten:** Personenschäden und Beeinträchtigung Lebensqualität, bei Tod entgangene Lebensjahre
- **Umwelt- und Gesundheitskosten:** Kosten infolge von Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit oder der Umwelt

Kosten 2010

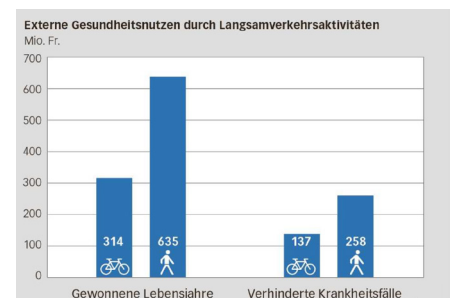
Privater motorisierter Strassenverkehr rund 50 Mio.



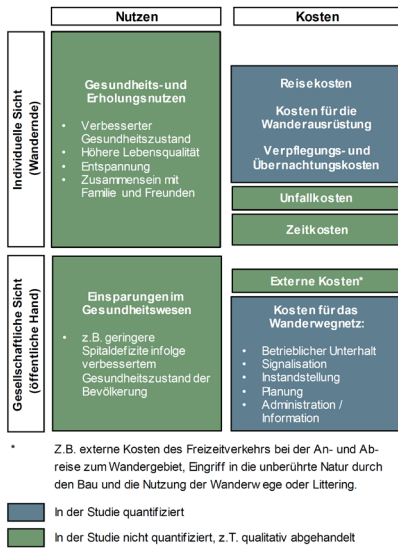
Fuss- und Veloverkehr 5.9 Mio.



Quelle der Werte: BFS 2010

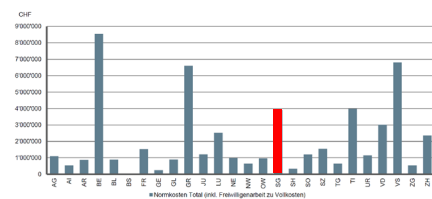


Quelle: ARE 2018



Quelle: ASTRA 2011

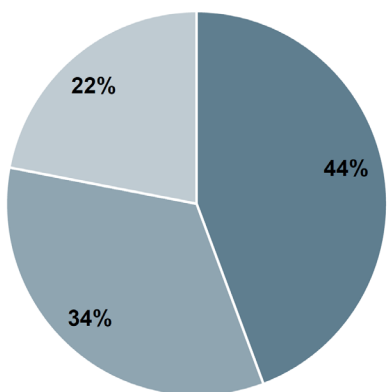
Jährliche Normkosten für Pflege der Wanderwegnetze der Kantone



Quelle: ASTRA 2011



Aufteilung der jährlichen Ausgaben der Wandernden



Gesamtausgaben der Wandernden pro Jahr: **1.6 Mrd. CHF**

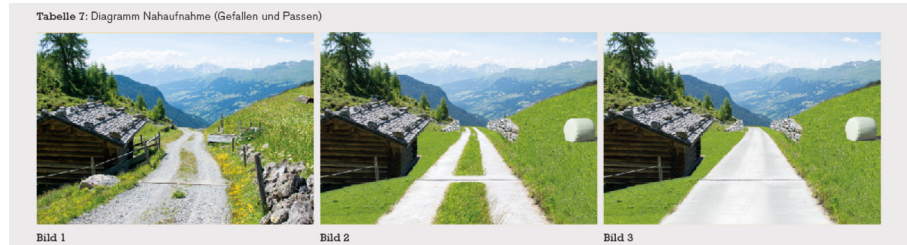
- Ausgaben Tagestouristen
- Ausgaben Mehrtagestouristen
- Ausgaben für die Wanderausrüstung

Quelle: ASTRA 2011

der Kanton St.Gallen beim Wertschöpfungseffekt, den Vollzeitstellen und beim Nutzen schweizweit an fünfter Stelle.

Bedeutung naturnaher Wege

Die Wandernden haben Erwartungen und Ansprüche an die Gestaltung von Wanderwegen. In einer Studie hat die HTW-Chur untersucht, wie sich die Gestaltung von Wanderwegen auf die Attraktivität des Wanderns auswirkt. Dazu wurden Befragungen durchgeführt, bei denen die Attraktivität des Wanderns bewertet wurde. Mit Fotomontagen wurden unterschiedliche Ausbaugrade von landwirtschaftlichen Wegen dargestellt.



Quelle: HTW 2016

Die Befragung zeigt, dass mit einem höheren Ausbaugrad der Wege die Zufriedenheit der Nutzenden abnimmt. Dies wurde in der Studie auch hinsichtlich der touristischen Wertschöpfung quantifiziert. Folgende zentrale Ergebnisse lassen sich aus der Studie ableiten:

- 62% würden den zuständigen Behörden empfehlen keine Wege auszubauen.
- Bei einem Ausbau von: 1/3 der Wege würden 12%, 2/3 der Wege würden 32% und bei allen Wegen würden 50% der Befragten die Beispielregion Arosa nicht mehr besuchen.
- Folgende Reduktion der touristischen Wertschöpfung würde ein Wegeausbau in der Beispielregion Arosa ergeben: 1/3 der Wege ca. 3 Mio. Franken, 2/3 der Wege ca. 7.5 Mio. Franken und bei allen Wegen ca. 11 Mio. Franken
- Diese Ergebnisse zeigen, dass der Gestaltung der Wanderwege eine grosse Bedeutung zukommt. Entsprechend müssen bei der Planung und Sanierung von Wegen die Ansprüche der Wandernden berücksichtigt werden.

Bedeutung des Bikens

Für das Mountainbiken gibt es verschiedene Studien zur Planung von Mountainbike-Routen und zur Entwicklung von Konzepten. Die ökonomischen Zusammenhänge werden dort – wenn überhaupt – nur am Rand thematisiert. Beispiele sind:

- „Entwicklung eines Grobkonzeptes für die Sportart Mountainbike im Bioshärenpark Wienerwald „2017 +“ des iNuF (innovative Natur- und Freizeitkonzepte für Österreich): Hier wird der ökonomische Gewinn des Bikens nicht erläutert. Es geht darum, wie man im Wienerwald überhaupt Biken ermöglichen könnte.
- „Mountainbike und Raumplanung“ des Amtes für Raumentwicklung Graubünden: Es handelt sich um einen Planungsleitfaden, der die Wertschöpfung nicht thematisiert.
- „Handbuch graubündenBIKE“ der Fachstelle für Langsamverkehr Graubünden: Das Handbuch stützt sich auf eine Umfrage mit 2'938 Befragten im Jahr 2015. Es unterstreicht die Wichtigkeit des Mountain-Bikemarktes im Tourismus. Es zeigt Zielgruppen sowie deren Motive und Aktivitäten auf.
- „Mountainbiken in der Schweiz 2014 (Pilotstudie)“ von ASTRA und SchweizMobil. Diese Studie untersucht das Verhalten der Mountainbikenden in Schweiz sowie ihre Motive und Bedürfnisse. Aus einer Befragung von 1'040 Mountainbikenden wurden Tagesausgaben pro Tour und Person von 83 Franken abgeleitet. In diesen 83 Franken sind die Kosten für An- und Abreise enthalten. Interessant für die Anbieter von Mountainbikeangeboten sind die Punkte Verpflegung und Übernachtungen: Für diese Posten werden zusammen 52 Franken ausgegeben. Diese Tagesausgaben werden mit Annahmen auf einen Jahresumsatz durch die Nutzenden von Mountainbikeangeboten hochgerechnet: Für das Jahr 2013 wird damit ein Umsatz von ca. 75 Mio. Franken abgeleitet.

Auch das Biken hat ein wirtschaftliches Potenzial – auch wenn es geringer scheint als das Potenzial des Wanderns.

Fazit

Der Fuss- und Veloverkehr haben einen externen Nutzen, der die externen Kosten übertrifft. Dieses positive Kosten-Nutzen-Verhältnis sollte bei der Beurteilung von Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Alltagsverkehr berücksichtigt werden. Auch die ökonomische Betrachtung des Wanderns und Bikens zeigt, dass diese beiden Freizeitbeschäftigungen gefördert werden sollten. Dabei müssen die Ansprüche an die Gestaltung genutzt werden, um attraktive Angebote zu schaffen, die auch genutzt werden

Quelle: ASTRA 2011

Erfahrungsberichte aus der Praxis

Bedeutung des Wanderns und Haftungsfragen bei Wanderwegen und Bikerouten | Viktor Styger (Verein St. Galler Wanderwege)

Der Verein der St. Galler Wanderwegen besteht aus ca. 130 Freiwilligen, die das Wanderwegnetz signalisieren, und fast 4'000 Gönnern, deren Anzahl seit 10 Jahren ständig zunimmt. Vom Baudepartement hat der Verein einen Leistungsauftrag zur Signalisation des Wanderweg-Netzes im Kanton St.Gallen. Dieser offizielle Leistungsauftrag des Kantons läuft seit etwa 15 Jahren, davor wurde das Netz seit 1963 bereits freiwillig signalisiert. Das Netz umfasst ca. 4'400 km Wanderwege - dies entspricht in etwa der Entfernung von New York nach San Francisco - und 3'300 Wegweiserstandorte (dichtes Netz). Pro Jahr fallen 6'000 h Freiwilligenarbeit, 100 kg Farbe, 1200 Rhomben, 200-300 Wegweiserstandorte (nach ca. 15 Jahren wird ein Wegweiser ersetzt) an.

Bedeutung des Wanderns

Alle 6 Jahre erscheint die Studie "Sport Schweiz", die die Sportmotive der Schweizerinnen und Schweizer aufzeigt. Unter den Top drei der Sportmotive in der Studie 2014 sind: Draussen in der Natur sein, Gesundheit fördern und Spass haben. Die beliebteste Sportart ist das Wandern.



Sport Schweiz 2014 (Sport Schweiz 2018 erscheint nächstes Jahr):

	Ausübung Jahr 08-14	Veränderung Jahr 02-08	Veränderung	Frauenanteil	Durchschnittsalter
1. Wandern:	44.3%	+6.9%	+4.0%	56%	49
2. Radfahren	38.3%	+2.7%	+4.8%	53%	44
....					
Mountainbike:	6.3%	+0.2%	+0.3%	29%	41

Wandern ist:

- Die beliebteste Sportart bei Frauen ab 30 / Männern ab 45
- Die beliebteste Sportart der Schweizer (kann auch bis ins hohe Alter praktiziert werden)
- Die zweit-beliebteste Sportart bei Sportferien (nach Skifahren)
- Die beliebteste Sportart bei Nichtsportlern

Bedeutung des Wanderns

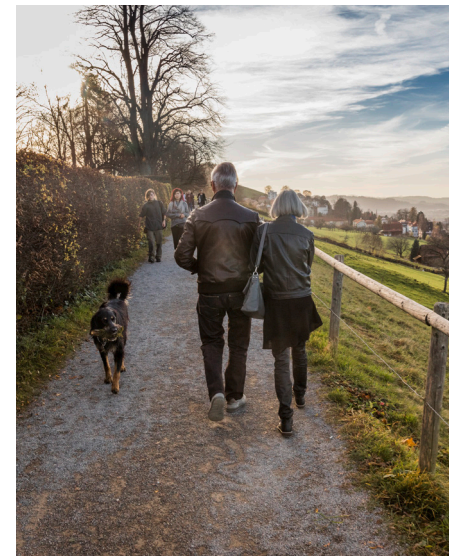
Nach der freien Natur sind Wanderwege die am meisten genutzte Sportinfrastruktur in der Schweiz. Über 80% der Bevölkerung nutzen die Wanderwege für diverse Aktivitäten. Verteilt in der Schweiz gibt es 65'000 km Wanderwege. Die durchschnittlichen Unterhaltskosten liegen bei 800.-/km/Jahr. Insgesamt wandern ca. 3.6 Mio. Schweizerinnen und Schweizer sowie 300'000 ausländische Gäste. 170'000 Personen sind Mitglieder oder Gönner der Fachorganisation Schweizer Wanderwege, was knapp 5% der Wandernden entspricht. Das Wandern generiert schweizweit einen Umsatz von 2.5 Mrd. Franken ohne Ausrüstung. Für 92% des Umsatzes ist die in der Schweiz lebende Bevölkerung verantwortlich.

In der Ostschweiz ist der Anteil des Wanderns am Bruttoinlandsprodukt und an der Beschäftigung unterdurchschnittlich. Der Zuwachs an Übernachtungen im Kanton St.Gallen beschränkt sich fast ausschliesslich auf die Stadt St.Gallen. Die anderen Regionen beklagen eher Rückgänge bei den Übernachtungen.

Im Kanton liegen wenige grosse Skigebiete und viele Bergbahnen sind nur auf den Sommer ausgelegt. Daraus lässt sich schliessen, dass das Wandern Potential hat und noch Potenzial für mehr attraktive (Übernachtungs-)Angebote, die für eine bessere Wertschöpfung sorgen könnten, besteht.

Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen

Die Schweizer Wanderwege haben gemeinsam mit dem ASTRA (Bundesamt für Strassen) einen Leitfaden "Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen" herausgegeben. Der Leitfaden beantwortet die Frage der Zuständigkeit und Verantwortlichkeit der verschiedenen Akteurinnen und Akteure, die für bestimmte Wanderwege und Wegbenutzer in der Verantwortung stehen. Bei Unsicherheiten hinsichtlich der Umsetzung der Wegsicherungspflicht kann dieser Leitfaden herangezogen werden. Grundsätzlich soll die Verantwortung für die Akteure möglichst klein gehalten werden, damit sich insbesondere auch genügend Freiwillige für den Unterhalt finden lassen.



Rollenteilung Kanton St. Gallen

Kanton

- bewilligt Planung & Ersatzmassnahmen
- beteiligt sich an Finanzierung von Signalisation und Neubau

Gemeinde

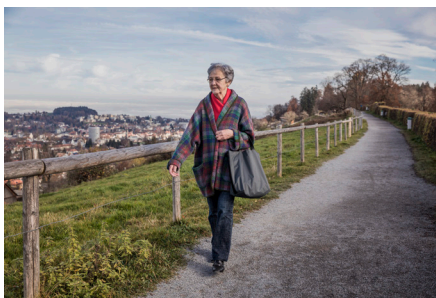
- legt Rad-, Fuss- und Wanderwege in Plan fest (alle verlaufen auf klassierten Strassen/Wegen)
- Bau
- Unterhalt bis Weg mindestens 1. Klasse

Grundeigentümer/in

- Wegrecht (über die Strassenklassierung)
- erlaubt Nutzung als Wanderweg (Zusatzwidmung zur Strassenklassierung im Fuss-, Wander- und Radwegplan der Gemeinde)
- Unterhalt bei Weg 2. Klasse

SGW

- Signalisation und Signalisationsunterhalt auf allen Wanderwegen (Leistungsauftrag BD)



Das Buch ist in zwei Teile gegliedert:

- Gefahrenprävention (Wegsicherungspflicht, bauliche Vorrichtungen, Signalisation, Absturzgefahr und Naturgefahren)
- Verantwortlichkeit (Zivil- und Strafrecht)

Bevor auf die beiden Punkte näher eingegangen wird, werden für das Verständnis die Rollenteilung im Kanton St. Gallen und die daraus entstehenden Verantwortlichkeiten beschrieben. Der Kanton ist die Bewilligungsbehörde, verlangt aber auch Ersatzmassnahmen. Er beteiligt sich finanziell (z.B. an Signalisationen). Die Gemeinden führen den Wanderwegplan und für Bau und Unterhalt (bis 1. Klasse) zuständig. Die Grundeigentümer geben das Wegrecht und erlauben die Nutzung. Weiter ist der Eigentümer teilweise (2. Klasse) für den Unterhalt zuständig. Der Verein St. Galler Wanderwege ist für die Signalisation und deren Unterhalt verantwortlich. Bei der **Gefahrenprävention** sind folgende Punkte zu beachten:

1. Wegsicherungspflicht

Grundsätzlich gilt der Gefahrensatz, nach dem derjenige, der einen gefährlichen Zustand schafft, alles Notwendige und Zumutbare unternehmen muss, damit Dritte nicht zu Schaden kommen. Dies bedeutet aber nicht, dass die Personen oder Institutionen, die einen Wanderweg bauen oder unterhalten, automatisch schuldig und für alles verantwortlich sind. Die Verantwortlichen haben lediglich dafür zu sorgen, dass die Anlage den Nutzenden bei bestimmungsgemäsem Gebrauch (Eigenverantwortung) genügend Sicherheit (Zweckbestimmung) bietet. Sie haben auch zum eventuellen Schutz vor Gefahren die zumutbaren Massnahmen (Verhältnismässigkeit) zu ergreifen.

a) Zweckbestimmung: In der Schweizer Norm SN 640 829a «Signalisation Langsamverkehr» werden die Kategorien «Wanderweg», «Bergwanderweg» und «Alpinwanderweg» verbindlich definiert. Die signalisierte Wegkategorie muss den realen Wegverhältnissen hinsichtlich Wegcharakter, Ausbaugrad und Anforderungen an die Nutzenden übereinstimmen. Daraus ergibt sich der Rahmen der Sicherungspflicht eine korrekte Signalisierung und ein für jede Wegkategorie massgebender Rahmen der Sicherungspflicht.

b) Eigenverantwortung: Die Nutzenden eines Wanderwegs müssen die Anforderungen der betreffenden Wegkategorie kennen und sind fähig mit den Gefahren, die auf einem Wanderweg auftreten können, eigenverantwortlich umzugehen. Dies setzt voraus, dass die Nutzenden ihren Weg planen, entsprechend ausgerüstet sind, ihr Verhalten den Bedingungen anpassen und keine unnötigen Risiken eingehen.

c) Verhältnismässigkeit: Im Gegensatz zu alltäglichen Verkehrsverbindungen werden an Wanderwege die niedrigsten Anforderungen gestellt. Präventive Massnahmen müssen in einem vernünftigen Verhältnis zum Schutzinteresse der Nutzenden stehen. Prinzipiell wird die Wegsicherung bei Wanderwegen auf atypische Gefahren und Gefahrenstellen beschränkt, die auch bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit und Vorsicht der Wandernden zu gravierenden Unfällen (Tod oder schwere Körperverletzung) führen können.

2. Bauliche Vorrichtungen

Für alle Wegkategorien gilt grundsätzlich die gleiche Sicherungspflicht: Bauliche Vorrichtungen auf Wanderwegen müssen mängelfrei erstellt und sachgemäss unterhalten werden. Insbesondere müssen die Nutzenden vor Fallen geschützt werden, vor allem dort, wo die Gefahr eines Sturzes in die Tiefe besteht.

Der Zustand der Wege und Kunstbauten ist periodisch zu kontrollieren, empfohlen wird eine alljährliche Begehung. Bei möglichen Gefahren infolge von Naturereignissen sollte der betroffene Weg häufiger kontrolliert werden. Diese Kontrolle ist grundsätzlich nicht Sache des Vereins St.Galler Wanderwege sondern bspw. der Ortsgemeinde.

3. Signalisation

Die Signalisation ist in der Norm 640 829a geregelt.

a) Fehlende oder irreführende Wegsignalisation: Die Gefahren aufgrund einer fehlenden, nicht hinreichend sichtbaren, schlecht lesbaren oder irreführenden Wegweisung sind klein. Eine Gefahr für Leib und Leben kann eventuell dann bestehen, wenn die Wandernden sich verlaufen und in absturzgefährliches Gelände geraten oder durch langes Umherirren erschöpft und entkräftet werden. Zu diesen Gefahren kommt es aber vornehmlich auf Berg- und Alpinwanderwegen, bei denen die Eigenverantwortung hoch ist.

b) Abstimmung von Wegcharakter und Signalisation: Das zu erwartende Schutzniveau ist kategorieabhängig. Bei Wegen mit inhomogenen Charakter sollte die Signalisation dem überwiegenden Charakter entsprechend gewählt werden. Gefährliche Einzelstellen sollten entschärft werden.

c) Aufhebung von Wanderwegen: Wenn ein Wanderweg aufgehoben wird, müssen die Wegweiser und Markierungen sowie bauliche Vorrichtungen, die nicht mehr unterhalten werden, soweit sie für die Wegbenutzer gefährliche Fallen bilden können, vollständig entfernt werden. Eventuell muss auch mit zusätzlichen Massnahmen das Begehen des aufgehobenden Weges verhindert werden. Der Weg ist auch aus dem Wanderwegnetz zu entfernen.

d) Kontrolle und Unterhalt der Signalisation: Diese erfolgt einmal jährlich, abwechselnd in entgegengesetzter Richtung und kann gemeinsam mit der periodischen Wegkontrolle der baulichen Vorrichtungen erfolgen.

4. Absturzgefahr

Massnahmen zum Schutz vor Absturzgefahr sind nur an Stellen in Betracht zu ziehen, wo ein Sturz schwerwiegende Folgen haben kann. Bei Wanderwegen werden Absturzstellen (senkrechte Wände) mit Geländern gesichert. Bei einer Absturzhöhe unter 1m ist kein Geländer nötig. Bei einer Absturzhöhe von 1-3 m ist ein Geländer zu prüfen.

Bei Bergwanderwegen werden nur besonders schwierige Passagen mit Seilen oder Ketten gesichert insbesondere dann, wenn sie touristisch intensiv genutzt werden oder atypische Gefahrenstellen aufweisen. Bei Alpinwanderweg kommen Sicherungsmassnahmen selten in Betracht und beschränken sich allenfalls auf Sicherungen besonders exponierter Stellen mit Absturzgefahr.

5. Naturgefahren

Im Hinblick auf Naturgefahren kann auf Wanderwegen generell kein hundertprozentiger Schutz erwartet werden. Naturgefahren fallen bis zu einem gewissen Grad in die Risikosphäre der Wegbenutzenden. Der Grad ist abhängig von der Wegkategorie. Bei Wanderwegen sind lokale Gefährdungen durch Naturprozesse insbesondere bei schlechter Witterung möglich. Ein Risiko verbleibt trotz angemessener Massnahmen. Bei Bergwanderwegen und Alpinwanderwegen ist das Risiko grösser und es muss mit Stein- und Blockschlag und bei Alpinwanderwegen mit Ereignissen aller Art gerechnet werden. Entsprechend beschränken sich Massnahmen zur Gefahrenminderung auf Stellen mit bekannter grosser Gefährdung bzw. auf Stellen mit bekannter aussergewöhnlicher Gefährdung. Gefahrensignale und Warntafeln sollten auf Wanderwegen nur sehr zurückhaltend aufgestellt werden.

Bei der **Verantwortlichkeit** ist zwischen Zivilrecht (Schadenersatzforderung) und Strafrecht zu differenzieren:

1. Zivilrecht (Schadenersatzforderung)

a) Haftung der Fachorganisation Schweizer Wanderwege & Mitarbeiter: Die Haftungsrisiken der Wanderweg-Fachorganisationen und ihren Mitarbeitenden sind in ihrem Tätigkeitsbereich nach Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) generell gering. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Signalisation der Wanderwege. Es handelt sich um ein ehrenamtliches, nicht professionelles Engagement aus dem kein Vorteil gezogen wird. Bei groben Verschulden würde dies den Schadenersatz reduzieren.

b) Haftung Mitarbeitende Gemeinden: Den für die Wanderwege verantwortlichen Mitarbeitenden von Gemeinden obliegt im Rahmen ihres Pflichtenhefts die sorgfältige und gewissenhafte Wahrnehmung gewisser Teilaspekte der Wegsicherungspflicht (z.B. Behebung der gemeldeten Mängel am Weg und den darauf angebrachten Kunstbauten).

c) Haftung Bergbahnen: Die Bergbahnen haben eine Informations- und Warnpflicht v.a. bei Bergwegen. Eine weitergehende Schutzpflicht besteht bei speziell beworbenen Wegen (bspw. Familienwege).

2. Strafrecht

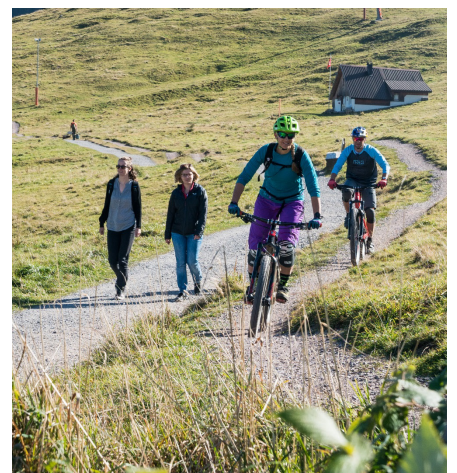
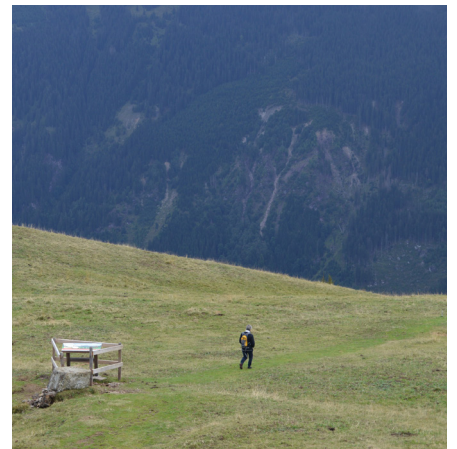
Bei schweren Unfällen mit Todesfolge oder Invalidität wird der Unfallhergang in der Regel polizeilich ermittelt. Dabei wird geprüft, ob der Tatbestand der fahrlässigen Tötung oder schweren Körperverletzung erfüllt ist. Ergeben sich keine konkreten Anhaltspunkte für eine strafbare Handlung, wird das Verfahren eingestellt.

Aufgrund der engen Grenzen und Schranken, die der Wegsicherungspflicht auf Wanderwegen gesetzt sind, ist ein strafrechtlich relevantes Fehlverhalten selten. Es kommt in Betracht, wenn die Verantwortlichen es trotz bekannter erheblicher Gefährdung der Wegbenutzenden unterlassen haben, Vorkehrungen zur Schadensvermeidung zu treffen, die sich einer gewissenhaften Person an seiner Stelle vernünftigerweise aufgedrängt hätten (z.B. sicherheitsrelevante Mängel an Bauten oder fehlende Sperrung bei akuter Gefahr nach einem Felssturz).

Fazit und Mountainbikes

Bei den Wanderwegen kann hinsichtlich Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit viel über die Klassierungen geregelt werden. Bei den einfachen Wegen bleibt die Verantwortung eher weg von den Wandernden. Aber hier sind die Gefahren auch extrem klein. Umso anspruchsvoller ein Weg wird, desto mehr Verantwortung geht auf den Wandernden über.

Bei den Bikewegen sind die Themen Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit nicht so klar geregelt. Die Mountainbiketafeln sind immer dieselben, obwohl die Wege sehr unterschiedlich schwer sind. Bei so unterschiedlichen Anforderungsniveaus der Wege an die Nutzenden ist die Abstufung schwieriger und die Eigenverantwortung der Bikenden weniger klar geregelt.





Koexistenz Wandern/Biken | Adrian Stäubli (Bikernetzwerk)

Die Haftung ist beim Biken ähnlich geregelt wie beim Wandern. Als oberstes Prinzip gilt die Eigenverantwortung. Deren Grenze hört dort auf, wo Mountainbiker auch bei gehöriger Aufmerksamkeit Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können (bei atypischen, fallartigen Hindernissen). So wird beispielsweise vorausgesetzt, dass Gefahrenstellen nach Unwettern durch den Wegverantwortlichen oder Grundeigentümer zeitnah beseitigt oder signalisiert werden. Auch das Markieren des Viehzauns an Durchgängen gehört unbedingt dazu. Die fehlende, offizielle Klassierung der Bikerouten nach Schwierigkeitsgrad - die bei Wanderwegen nach Norm SN 640 829a vorhanden ist - wird im Kanton Graubünden aktuell diskutiert. Eine Lösung wurde aber noch nicht präsentiert. Pragmatisch erscheint eine Markierung der einfachsten Routen. Die schwierigeren Routen hingegen sind sehr schwer zu klassieren, da ein Trail nicht durchgehend denselben Schwierigkeitsgrad aufweist.

Interpretation der rechtlichen Grundlagen

- Strassenverkehrsgesetz SVG Art. 43 Verkehrstrennung

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.

- AI: WW sind offensichtlich nicht dafür bestimmt, darum sind MTB auf allen WW verboten

- GR: heutige MTB sind für alle Wege geeignet, darum sind sie auf allen WW erlaubt „alles fahrbar“

- Das St. Galler Modell?

Wanderwege sind in der Regel als öffentliche Strassen und Wege klassiert, weshalb Biken auf nach dem Strassengesetz klassierten Wanderwegen erlaubt ist. Eine aktive Lenkung wird gewünscht.



Koexistenz

Für das Bikernetzwerk ist die Koexistenz eng verknüpft mit dem "St. Galler Modell", das allerdings noch gefunden werden muss. Generell wird unter Koexistenz **die gemeinsame Nutzung der Infrastruktur von Wandernden und Bikenden verstanden**. Bei diesem Thema spielt sofort das Strassenverkehrsrecht eine wichtige Rolle: Darf man mit dem Bike einen Wanderweg überhaupt befahren? Das Strassenverkehrsgesetz lässt mit seiner Formulierung viel Interpretationsspielraum offen. Entsprechend ist das Befahren von Wanderwegen mit dem Bike in den Kantonen unterschiedlich geregelt. In Appenzell Innerrhoden ist es grundsätzlich verboten auf Wanderwegen zu biken, ausser es ist explizit freigegeben. In Graubünden ist das Gegenteil der Fall: Dort darf - sofern nicht anders signalisiert - auf allen Wanderwegen Bike gefahren werden. Im Kanton St. Gallen ist die Haltung liberal: Biken auf Wanderwegen ist erlaubt, aber es wird eine Lenkung gewünscht.

Bei einer vertieften Auseinandersetzung mit dem Thema Koexistenz auf Wandwegen wird schnell deutlich, dass ein Verbot des Bikens nicht die Lösung darstellt. Insbesondere im alpinen Raum können gar nicht die personellen Ressourcen zur Durchsetzung des Verbotes bereit gestellt werden.

Daher kommt der Planung zur Vermeidung von Konflikten eine wichtige Rolle zu. Das beginnt bei der Angebotsplanung und der Vermarktung des Tourismus: Was wird für wen angeboten? Werden Downhiller oder Genussfahrende angesprochen? Welche Wege sollen ausgewiesen werden? Erhalten diese Wege eine Signalisation? Die Signalisation ist massgeblich abhängig davon, ob die Wege mit Wandernden geteilt werden.

"Attraktive Angebote lenken" - Das bedeutet, dass gelenkte Angebote für alle Bereiche besser und attraktiver sind. Lenken ist auch schwierig. Es wird versucht offizielle Routen auszuschildern, aber Ortskundige fahren dennoch ihre eigenen Wege. Andere Bikende greifen auf diverse Mountainbikearten von verschiedenen Herausgebern zurück. In diesen Karten werden auch Wege dargestellt, die nicht offiziell vorgesehen oder beschildert sind. Wege zum Biken werden auch in sozialen Medien, GPS-Portalen und Sportapps empfohlen. In solchen Portalen werden auch Routen gehyped, die offiziell nicht für das Biken vorgesehen worden sind. All diese Schwierigkeiten zeigen die Bedeutung des Grundsatzes "Attraktive Angebote lenken". Nur durch ein attraktives (und abwechslungsreiches) Angebot kann eine Kanalisierung erzielt werden.

Positionspapier

Die wichtigen Organisationen (Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club, Schweiz Tourismus) des Fuss- und Veloverkehrs haben sich in einem Positionspapier grundsätzlich zur Koexistenz von Wandernden und Bikenden bekannt. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velo-/MTB-Fahrenden (inkl. E-Bikes mit bis zu 25km/h Unterstützung)
- Koexistenz wo möglich
- Entflechtung wo nötig und sinnvoll (Platzverhältnisse, hohe Frequentierung, Gefahren)
- Konfliktpunkte mittels flankierenden Massnahmen begleiten (z.B. Kurven, Felsen etc.)
- Verhaltenskodex für beide Nutzergruppen

Koexistenz und Wegunterhalt

Die Koexistenz muss auch bis zum Unterhalt der Wege durchdacht werden: Wie müssen die Wege gepflegt werden, damit sich die Nutzergruppen angenehm begegnen können? Wie können sie nachhaltig bewirtschaftet werden? Das Routennetz ist meist traditionell gewachsen (Landwirtschaft, Jagd, Holzwirtschaft etc.). Wenn Mountainbikende die Wege nutzen, braucht es daher punktuell andere technische Unterhaltsarbeiten. Anfangsinvestitionen (z.B. zusätzliche Kurven oder Gefällsverringerung, um Erosionen vorzubeugen) in Sanierungen lohnen sich nachhaltig. Am besten werden die für den Unterhalt verantwortlichen Person von Beginn an geschult, wie die Wege für die unterschiedlichen Nutzergruppen gepflegt werden müssen. Wir sind dazu angehalten, Synergien so effizient wie möglich zu nutzen.

Koexistenz in den Flumserbergen

Im Jahr 2017 gab es bei einer Umfrage zur Koexistenz in den Flumserbergen sehr positive Rückmeldungen. Die grosse Mehrheit unterstützt eine Koexistenzlösung:

- 70% der Wandernden beurteilt die Koexistenzlösung als „in Ordnung“
- 90% der Bikenden beurteilt die Koexistenzlösung als „in Ordnung“
- In jeder Altersklasse überwiegen die Befürworter der Koexistenzlösung deutlich

In den Flumserbergen setzt man auch künftig auf die Koexistenzlösung. Wo Mountainbiker aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht erwünscht sind, setzt man auf (freundliche) Hinweistafel.

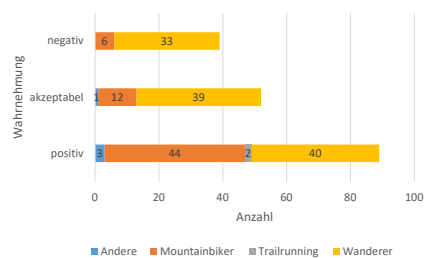
Kommentar zur Koexistenz Wandern/Biken aus Sicht des Wanderns | Viktor Styger (Verein St. Galler Wanderwege)

Tatsache ist, dass Bikende auf Wanderwegen fahren. Für die Planung und Ausweisung sind die rechtlichen Grundlagen nicht so relevant wie die Eignung der Wege. Es sind einfach nicht alle Wege geeignet zum Mountainbiken. Dies liegt nicht unbedingt am Schwierigkeitsgrad, sondern kann auch aufgrund des Untergrundes sein, der unter Umständen nicht so viele Bikende vertragen kann. Diese Wege leiden unter den Mountainbikes. Wichtig ist, auf die Tatsachen zu reagieren und darauf hinzuweisen.

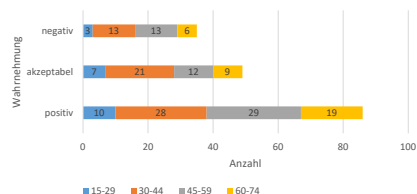
Auch zu beachten ist, dass es beim Wandern und Biken nicht um ein 50/50-Verhältnis handelt. Die Bikenden sind in einer klaren Minderheit. Wichtig sind Kompromisse von beiden Seiten. Das Öffnen von Wanderwegen für das Biken zieht Folgen nach sich. Wenn ein Wanderweg aus einem bestimmten Grund asphaltiert werden soll, muss für die Wandernden ein Ersatzweg gefunden werden. Für diesen neuen Weg müssen die Grundeigentümer einwilligen. Diese sind dann oft weniger begeistert, wenn sie hören, dass der Weg auch von Bikenden genutzt werden wird.

Auf kinderwagentauglichen Wanderwege ist eine Koexistenz mit Bikenden aus Sicht beider Seiten nicht möglich. Ebenso sollten hoch frequentierte Wanderwege nicht für Bikende freigegeben werden. Für den Kanton St. Gallen muss eine Lösung gefunden werden, die eine Öffnung von geeigneten Wanderwegen möglich macht, ohne eine grundsätzliche Freigabe aller Wanderwege für Bikende.

Wahrnehmung zu gemeinsam genutzten Wegen nach Aktivitätsgruppen (n=180)



Einstellung zu gemeinsam genutzten Wegen nach Altersgruppen (n=170)



Praxisbeispiele Planung von Bike-Routen | Adrian Stäubli (Bikernetzwerk)

Auch die Erfahrungen bei der Umsetzung von Routen zeigen, dass die Suche nach dem St.Galler Modell noch nicht beendet ist. Bei der Umsetzung von Mountainbikerouten gibt es noch viele offene Fragen, Lücken und Unklarheiten. Bei Routen im Agglomerationsbereich ist sehr viel Know-how vorhanden. Sobald man sich jedoch in die Berge bewegt, kommen Unsicherheiten auf.

Das Ziel des Bikernetzwerk ist Folgendes:

Schaffen eines attraktiven, abwechslungsreichen und nachhaltigen Routennetz für Velofahrende und Mountainbikende nach den heutigen Bedürfnissen.

Das Thema "heutige Bedürfnisse" ist wichtig, da die SchweizMobil-Routennetz im Heidiland an den aktuellsten Orten mindestens zehn Jahre alt ist. Durch die rasante Entwicklung des Bikens müssen diese Netze an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden.

Aus Sicht des Bikernetzwerks sollen Routen:

- für die breite Masse attraktiv sein (touristischer Mehrwert),
- gemäss dem Strassenverkehrsgesetz offiziell sein (keine illegalen Routen),
- die Wertschöpfungskette verbessern,
- unter den Aspekten Bausubstanz und Sicherheit zum Befahren einladen und
- naturverträglich sein.

Das Bikernetzwerk unterscheidet:

- massentaugliche Routen für ein attraktives SchweizMobil-Netz sowie
- Singletrails zur Stärkung des regionalen Routennetzes und des lokalen Mountainbike Sports

Pilotprojekt mit Flums und Quarten

Mit dem Projekt BikerBerg hat der Flumserberg die Region Heidiland auf die Bikekarten gebracht und kann sich positionieren. Dieser Schwung soll auf die ganze Region ausgeweitet werden. Das müssen aber nicht unbedingt Downhillrouten sein.





Zwei verschiedene Linienführungen auf kleinem Raum



Das darauf aufbauende Pilotprojekt wird gemeindeübergreifend geplant und hängt mit der Rückführung der Bikenden ins Tal zusammen. 95% des Projektes liegt auf auf bestehenden Strassen und Wegen. Es sind meist Wege 3. Klasse (Verantwortung Eigentümer) und teilweise Wege 2. Klasse. Bei einigen Wegen besteht Sanierungsbedarf, damit überhaupt eine Koexistenz mit den Wandernden möglich wird. Das Pilotprojekt wurde vor den Sommerferien 2018 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Auf Grundlage der Rückmeldungen wird dann weitergearbeitet.

Der Ablauf verlief folgendermassen:

- Interessensbekundung Gemeinden
- Vorstellung des Projekts an Gemeinden (inkl. Pläne)
- Vorinformation an Forst, Wildhut, St. Galler Wanderwege
- Eingabe zur Vorprüfung an Tiefbauamt
- Detailgespräche, Planbereinigungen
- Einreichung definitiver Pläne
- Auflage in der Gemeinde (Teilpläne & Teilstrassenpläne)
- Bearbeitung von Einsprachen
- Eingabe Schweiz Mobil
- Ausschilderung

Aus der Vorprüfung sind von Behördenseite bisher folgende Rückmeldungen gekommen:

- Für diverse Streckenabschnitte gibt es keine Beanstandungen.
- Das Amt für Natur, Jagd und Fischerei macht auf Rückzugsräume für Wildtiere aufmerksam, wobei der Einfluss des Bikens auf die Natur noch nicht geklärt ist.
- Die Kantonspolizei fordert ein Signalisationskonzept ein. Hier muss noch geklärt werden, ob der bestehende Leistungsauftrag für alle Bike- und Velowege des Bikernetzwerks dieses geforderte Konzept mit abdeckt.
- Das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation weist auf fehlerhafte Geodaten hin, die als Grundlage für Teilstrassenpläne genutzt werden. Dies ist nicht vom Bikernetzwerk beeinflussbar, da die Geodaten veraltet sind.
- Die Abteilung Wasserbau weist darauf hin, dass Eingriffe in Gewässerufer- oder Sohle eine fischereirechtliche Bewilligung benötigen.
- Hinweis auf eine notwendige Koordination mit dem Verein St. Galler Wanderwege.

Weitere Fragen aus der Praxis

Das Beispiel, das im Bild recht dargestellt ist, zeigt eine Route, die oft befahren und bewandert wird. Hier stellt sich die Frage, ob für die zwei Linienführungen eine zusätzliche Bewilligung notwendig ist oder ob dies unter normalem Unterhaltsmassnahmen läuft.

Das zweite Beispiel zeigt eine Situation, wo aktuell nur eine Linienführung vorhanden ist, aber eine Zweite gewollt wäre. Auch hier die Fragen: Unterhalt oder Strassenbauprojekt? Wie genau müssen die Pläne sein?

Weitere Fragen, die es immer wieder aufkommen:

- Wie wird der Weg aktuell genutzt? z.B. Zweck & Frequenzen
- Wie kann die Sicherheit aller Nutzer gewährleistet werden?
- Welche baulichen Umsetzungen sind machbar und was kosten sie?
- Wie muss ein nachhaltiger Wegunterhalt aussehen?

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Gespräche, Messungen und Begehungen mit den beteiligten Akteuren die Grundlage für Lösungen sind.

Fazit

Das Thema Mountainbike verunsichert viele Akteure und Beteiligte. Im Gegensatz zu den Wanderwegen ist beim Thema Mountainbikes noch vieles unklar. Dies gilt insbesondere für die Themen Unterhalt, Finanzierung und Haftung.

Mit dem Pilotprojekt Flums und Quarten soll auch der St. Galler Weg abschliessend definiert werden. Wenn dies erreicht werden könnte, wäre auch für andere Gemeinden und Regionen die Vorgehensweise im Kanton klar. Bei Planungen in anderen Regionen des Kantons könnte dann auf diese Vorgehensweise zurückgegriffen werden. Das Ziel ist eine praktikable, bedürfnisorientierte und ressourcengerechte Lösung für den St. Galler Weg.

Kommentar und Ausblick aus Sicht des Kantons und Ausblick | Daniel Schöbi und Daniel Litscher (Tiefbauamt Kanton St.Gallen)

Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ist hauptsächlich bei den Wanderwegen mit dem Thema Koexistenz konfrontiert. Aber auch im Alltagsverkehr beschäftigt die Fachstelle das Thema der **Koexistenz**. Beispielsweise auf dem Bodenseeradweg ist die Thematik der Konflikte zwischen zu Fussgehenden und Velofahrenden aktuell. Das Thema ist also auch im Siedlungsraum brandaktuell.

Im **LV-Portal** des Kantons St. Gallen sind die Netze, Routen, Potenziale, Unfalldaten und bestehenden Schwachstellen des heutigen Fuss- und Veloverkehrnetzes über den gesamten Kanton verortet und in den Agglomerationsgebieten mit Massnahmenblättern hinterlegt. In diesen Blättern finden sich unter anderem auch Informationen, die im Zusammenhang mit Strassenbauprojekten oder im Unterhalt betrachtet werden können, um Schwachstellen zu beheben. Ziel ist das Nutzen von Synergien.

Der Kanton arbeitet seit ca. 30 Jahren mit dem Verein St. Galler Wanderwege zusammen. Es besteht ein Leistungsauftrag zum Unterhalt der Signalisation auf kantonalen und regionalen Wanderwegen. Der **Leistungsauftrag Signalisationsunterhalt für das Radverkehrsnetz** (Velo- / MTB- und Skatterouten) wurde im Jahr 2018 neu an die ARGE Velolink vergeben.

Signalisationskonzept Alltagsverkehr Velo

Bei der Fachstelle ist ein Pilotprojekt "Signalisationskonzept Alltagsverkehr" in Arbeit. Dabei sind folgende Punkte relevant:

- Die kantonalen und regionalen Velorouten sind vom Kanton bestimmt (Abstimmung mit Gemeinde).
- Der Lead dieser Signalisation liegt beim Kanton.
- Die Signalisation ist über die Jahre „eigenständig“ so gewachsen, dass es heute zum Teil einen Schilderwald gibt.
- Die Idee des Signalisationskonzepts ist es, nur noch kantonale und regionale Velowege zu signalisieren und nur noch dort Signale anzubringen, wo sie tatsächlich notwendig sind.
- Diese Signale werden von der Kantonspolizei angeordnet. Alle Signale und Standorte werden in einem Ordner festgehalten

FWR Pläne

Der Fuss-, Wander- und Radwegplan ist ein Teilplan des Strassenplans. In diesem Teilplan müssen alle Wege für den Fuss- und Radverkehr festgehalten werden. Die Zuständigkeiten bzw. der Lead liegt bei den Gemeinden. Gemeinsam mit dem Verein St.Galler Wanderwege geht die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr auf die Gemeinden zu, um eine Aktualisierung der teils 20 Jahre alten Plänen zu fördern. Für Teilstrassenplänen sind Farben und Zeichen gemäss Strassenverordnung Art. 6 und 7 definiert.

Wanderwege ohne Hartbelag

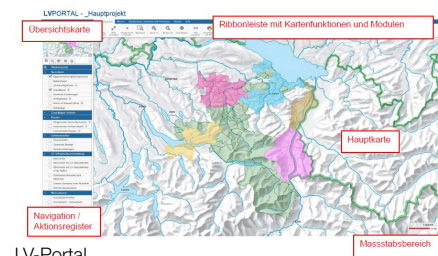
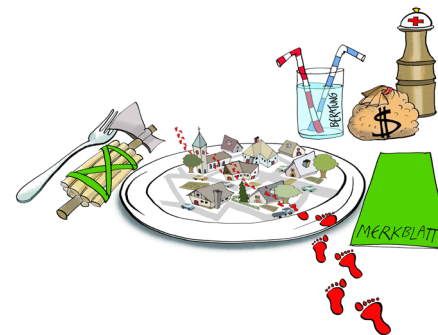
Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (Art.7 FWG) sind Hartbelegungen von Wanderwegen ohne Hartbelag ersatzpflichtig. Allgemein müssen alle Änderungen im Strassenplan sowie im Teilplan Fuss-, Wander- und Radwege der Gemeinden zwingend durch den Kanton bewilligt werden. Betonspuren können in Ausnahmefällen bewilligt werden. Dies, wenn jene aufgrund eines Gefälles von über 12%, in Kurven oder auf Vorplätzen eingebracht werden. Im FWR Plan der Gemeinde bleibt die Kennzeichnung jedoch weiterhin als Wanderweg ohne Hartbelag bestehen. So kann der Weg zukünftig nicht zusätzlich mit einem Asphaltbelag versehen werden können. Es ist zu erwähnen, dass auch Betonspuren nicht dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege entsprechen, da diese verglichen mit naturbelassenen Wegen sehr technisch und naturfremd wirken. Eine weitaus bessere Variante stellen der Netstaler Kies, ein verde Aendeer, ein Starkenbächler oder andere ähnliche Beläge dar.

Werkgebundene Beiträge

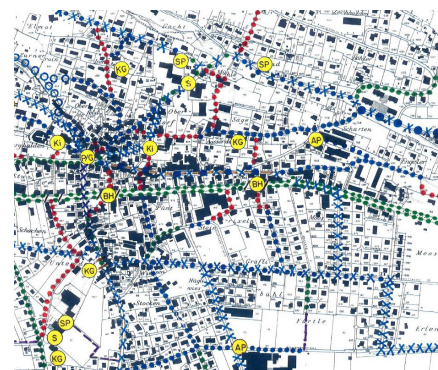
Die gesetzliche Grundlage ist Art. 95 aus dem Strassengesetz des Kantons St. Gallen. Vom Kanton werden Verbesserungen/Neubauten auf Wegen von kantonalen und regionaler Bedeutung zugunsten von Wandernden und Radfahrenden mit max. 65% der anrechenbaren Kosten mit Verfügung vor Baubeginn unterstützt. Es werden aber keine Sanierungen vom Kanton mitfinanziert, ausser es handelt sich um massgebliche Verbesserungen auf Wanderwegen und Velowegen von regionaler oder kantonalen Bedeutung (z.B. Neue Brücke oder Ausbau Wanderweg).

In einem Merkblatt zum Thema werden die Aufgaben der Gemeinde vor und nach Fertigstellung des Projektes sowie die Aufgaben des Strasseninspektorats aufgezeigt.

Die erste Aufgabe der Gemeinde ist die Anfrage beim Kanton (Strasseninspektorat), ob eine Finanzierung möglich ist. Für diese Anfrage sind folgende Dokumente erforderlich:



LV-Portal



Beispiel FWR-Plan





Bereits im Kanton St. Gallen erschienene Merkblätter im Bereich FVV

- Fusswegnetzplanung
- Velonetzplanung
- Veloparkierung für Wohnbauten
- Veloparkierung für Dienstleistungen, Gewerbe und Verkauf
- Veloparkierung für Schulen
- Veloparkierung an Bahnhöfen
- Veloparkierung im öffentlichen Raum
- Veloparkierung für Freizeitanlagen
- Veloparkierung abschliessbar
- Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr
- Gemeinde bewegt - strukturelle Bewegungsförderung

- Projektbeschreibung mit Skizze der Massnahme
- Fotos der bestehenden Situation (3-4 Fotos)
- Kostenvoranschlag
- Übersichtskarte mit Koordinaten

Die Absenderin muss eine politische Gemeinde sein, da an Organisationen, Vereine etc. keine Beiträge gesprochen werden können.

Die Unterlagen sind dem Strasseninspektorat (z.H. Stefan Bischof; E-Mail: Stefan.Bischof@sg.ch) des Kantons St.Gallen einzureichen.

Das Strasseninspektorat prüft die Vollständigkeit der Unterlagen und leitet die Unterlagen zur fachlichen Prüfung an die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr weiter.

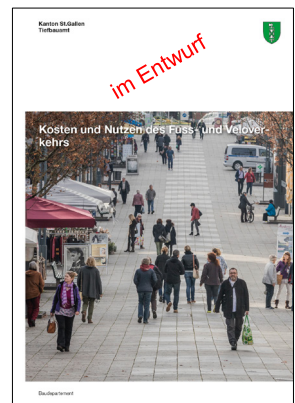
Der Gemeinde wird über das Strasseninspektorat ein Vorbescheid des Antrages per E-Mail zugestellt. Anschliessend folgt die schriftliche Verfügung in Papierform.

Nach der Fertigstellung des Projektes ist dem Strasseninspektorat (Stefan Bischof) eine Akte mit folgendem Inhalt zuzustellen:

- Plan des ausgeführten Projektes
- Fotos des Neubaus (3-4 Fotos)
- Originalrechnungen; Schlussrechnungen / Einzahlungsschein

Merkblätter

Zu den Kosten und Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs ist aktuell ein Merkblatt in Arbeit.



Kontaktadresse

Für weitere Informationen steht Ihnen das Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr gerne zur Verfügung:

Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr

HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Oberseestrasse 10

Postfach 1475

8640 Rapperswil

+41 55 222 48 88

fuss-velo-verkehr@hsr.ch

www.fuss-velo-verkehr.ch

Literaturverzeichnis

- Amt für Raumentwicklung Graubünden ARE: Mountainbike und Raumplanung. Handbuch graubündenBIKE 3.140.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2018), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2015. S.11 / S. 29*
- Bundesamt für Statistik (BFS): Kosten und Finanzierung des Verkehrs. Jahr 2010. Neuchâtel 2015. S. 20 und 22*
- Bundesamt für Strassen ASTRA und Schweizer Wanderwege: Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen - Leitfaden. Bern 2017.
- Bundesamt für Strassen ASTRA und Schweizer Wanderwege: Bau und Unterhalt von Wanderwegen - Handbuch. Bern 2017.
- Heini Sommer, Matthias Amacher, Marcel Buffat: Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz (Kurzfassung). Hrsg. Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege (ASTRA), Bern 2011*
- iNuF OG - Agentur für innovative Natur und Freizeitkonzepte: Entwicklung eines Grobkonzepts für die Sportart Mountainbike im Biosphärenpark Wienerwald „2017 +“.
- S. Rikus, A. Fischer, M. Lamprecht: Mountainbiken in der Schweiz 2014 (Pilotstudie). Hrsg. Bundesamt für Strassen und SchweizMobil, Bern 2015
- Voll, F., Mosedale, J. und Baur, P. 2016 (HTW Chur). Naturnahe Wege als touristische Infrastruktur: Wahrnehmung und Wertschöpfung. Bericht Nr. 0040416 der ITF Forschungsberichte / ITF Working Papers, Chur. ISSN 2296-0465.*
- zukunft-mobilität: Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/> (Stand: 12.11.2018)*

*(auch) Bildquellen