Kanton Zürich

Mountainbike-Konzept

Durch den Regierungsrat festgesetzt am 26. November 2025.

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität
Fachstelle Veloverkehr
Neumühlequai 10
8090 Zürich
velo@vd.zh.ch, www.velo.zh.ch

Begleitgruppe Kanton Zürich

Livio Peterer	Amt für Mobilität, Fachstelle Veloverkehr, Projektleiter
Res Guggisberg	Amt für Landschaft und Natur, Abteilung Wald, Stv. Projektleiter
Steve Coucheman	Amt für Mobilität, Leiter Fachstelle Veloverkehr
Lukas Riedener	Sportamt, Stv. Leiter Sportförderung
Kurt Hollenstein	Amt für Landschaft und Natur, Leiter Abteilung Wald
Karin Hollenstein	Amt für Raumentwicklung, Abteilung Raum-planung
Anouk Federspiel	Amt für Landschaft und Natur, Abteilung Wald, Sektion Waldrecht
Kathrin Hager	Tiefbauamt, Abteilung Projektentwicklung

Projektteam

Linda Ammann
Kaspar Fischer
Fabienne Perret

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Fachberatung
BikerNetzwerk AG, Adrian Stäuble

Beratung und Moderation Resonanzräume
moderat GmbH, Roman Dellsperger

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4

Glossar 5

Zusammenfassung 6

1 Ausgangslage 8

1.1 Bestand und Bedarf an MTB-Infrastruktur 8
1.2 Projektziele und Herausforderungen 9
1.3 Gesetzliche Grundlagen 10
1.4 Definitionen und Abgrenzungen 12
1.5 Entschädigungs- und Haftungsfragen 22
1.6 Planungsinstrumente 23
1.7 Organisation und Prozess 24
1.8 Involvierte Behörden 25
1.9 Externe Stakeholder 26
1.10 Synergien und Konflikte 27

2 Strategie 29

2.1 Ziele 29
2.2 Grundsätze der Koexistenz 29
2.3 Strategien 29
2.4 Zielbild 30
2.5 Rollen, Aufgabenteilung und Finanzierung 33
2.6 Planungsgrundsätze 35

A1 Zielbild 37

A2 Massnahmen 38

A2.1 Recht und Planungsgrundlagen 38
A2.2 Schutzgebiete 41
A2.3 Bewilligung und Wegleitung 44
A2.4 Netzplanung 48
A2.5 Ausbau, Neubau, Signalisation und Unterhalt der kantonalen Infrastruktur 53
A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation 58
A2.7 Monitoring und Controlling 61
A2.8 Verhaltensregeln und Sensibilisierung 65

A3 Roadmap 68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überlagerung der offiziellen MTB-Angebote mit den Hotspots aufgrund der Frequenzen (mehr als 5000 Fahrten pro Jahr). Quelle: Bestandes- und Bedarfserhebung Mountainbike-Infrastruktur Kanton Zürich, Allegra, 2023. 8
Abbildung 2: MTB-Singletrail. Quelle: vast trails GmbH, Pascal Gertschen. 13
Abbildung 3: MTB-Strecke. Quelle: vast trails GmbH, Simon Ricklin. 13
Abbildung 4: Signalisation mit Routenfeld. Quelle: gps-touren.ch, Willi Felix. 14
Abbildung 5: Fahrt in einem Skillcenter. Quelle: Kanton St. Gallen, Chris Gollhofer. 14
Abbildung 6: Pumptrack aus der Vogelperspektive. Quelle: Kanton St. Gallen, Chris Gollhofer. 15
Abbildung 7: Strassen-, Velo- und Wanderwegnetz gemäss regionalen Richtplänen: oben links die regionalen Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen, oben rechts das Alltagsvelonetz mit verschie- denen Funktionen der Verbindung, unten links die signalisierten Wanderwege. Ziel ist es, auch ein MTB-Angebot im regionalen Richtplan zu verankern. 16
Abbildung 8: Strassen und Wege nach Swisstopo, Landeskarte 1:10 000. Die Strassen sind in sieben Klassen, die Wege in zwei Klassen unterteilt (links). Rechts ein beispielhafter Ausschnitt. 17
Abbildung 9: Statistische Auswertung der Weglängen in den Kantonen Zürich, Bern und Graubünden. Im Kanton Zürich ist der Anteil von Wanderwegen am Gesamtwegnetz deutlich kleiner als in den Vergleichskantonen. 18
Abbildung 10: Anteil der Weg- und Strassenbreiten am gesamten Wanderwegnetz des Kantons Zürich. Rund 15% aller Wanderwege sind 1 m breit oder schmaler, gut die Hälfte ist zwischen 1 m und 2 m breit, der Rest ist breiter. 18
Abbildung 11: MTB-Angebot Kanton Zürich. Das zu definierende und signalisierende MTB-Angebot unterteilt sich in das MTB-Wegnetz und in MTB-Anlagen. 21
Abbildung 12: Kantonale Planungsinstrumente. Quelle: zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/richtplaene.html 23
Abbildung 13: «Zoom-in» eines beispielhaften Fokusraums. Das MTB-Angebot wird exemplarisch dargestellt und nach Eigentümerin unterschieden. Auch das Fahrverbot ist exemplarisch. In welchen Schutzgebieten solche ausgesprochen werden sollen, ist im nächsten Schritt zu klären (siehe Kapitel 2.5). 31
Abbildung 14: Zielbild Karte. Die Fokusräume und Routen werden räumlich verortet. 32
Abbildung 15: Zielbild Legende. Es wird beschrieben, in welchen Räumen welche Planungen erforderlich sind. 32
Abbildung 16: Prozess der Netz- und Anlagenplanung. 34

Glossar

AFM	Amt für Mobilität
ALN	Amt für Landschaft und Natur
ARE	Amt für Raumentwicklung
MTB	Mountainbike
SPA	Sportamt
TBA	Tiefbauamt
WEP	Waldentwicklungsplan
WIEN	Wälder mit intensiver Erholungsnutzung

Zusammenfassung

Mountainbiken ist im Kanton Zürich ein beliebtes Freizeitvergnügen, knapp 6% aller Zürcherinnen und Zürcher gehen diesem Hobby nach (Sport Kanton Zürich 2020). Das gegenwärtige Angebot mit elf offiziellen Mountainbike-(MTB-)Infrastrukturen ist unzureichend, während zahlreiche nicht signalisierte Trails genutzt werden, was rechtliche, ökologische und soziale Herausforderungen mit sich bringt. Das vorliegende Mountainbike-Konzept zielt darauf ab, ein bedarfsgerechtes, lenkendes und nachhaltiges MTB-Angebot zu schaffen, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt, Natur- und Landschaft schützt und Rücksicht nimmt auf andere Weg- und Waldnutzende.

Ausgangslage und Bedarf

Mountainbiken findet im Kanton Zürich flächendeckend statt, wobei naturnahe, schmale Wege (sogenannte Singletrails) im Wald besonders beliebt sind. Die Bestandes- und Bedarfserhebung von 2023 zeigt, dass das offiziell signalisierte Angebot mit damals sechs Singletrails bei Weitem nicht ausreichte und es 36 Hotspots mit hohen Nutzungsfrequenzen (mehr als 5000 Fahrten pro Jahr) gibt. Mountainbikerinnen und Mountainbiker bevorzugen wohnortnahe Angebote im Aktionsradius von etwa zwei Stunden. Die Mehrheit der Mountainbikerinnen und Moutainbiker befürwortet eine gemeinsame Nutzung der Wege mit anderen Nutzungsgruppen, wobei Sensibilisierung und ein Verhaltenskodex notwendig sind, um Konflikte zu vermeiden.

Gesetzliche Grundlagen und rechtlicher Rahmen

Das Konzept stützt sich auf nationale und kantonale Rechtsgrundlagen, insbesondere das Veloweggesetz, das Strassenverkehrsgesetz, das Waldgesetz sowie die Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung. Die rechtliche Situation bezüglich der Befahrbarkeit von Waldwegen mit Mountainbikes ist komplex und erfordert Klarheit, insbesondere für Trampelpfade und Rückegassen sowie Wege mit physischen Absperrungen oder illegal angelegte Trails. Ein unabhängiges Rechtsgutachten hat ergeben, dass Mountainbikes grundsätzlich auf allen in der Swisstopo-Karte verzeichneten Wegen erlaubt sind, solange vor Ort keine offiziellen Fahrverbote signalisiert sind.

Definitionen und Infrastrukturtypen

Das Konzept gilt sowohl für MTB als auch für langsame Elektro-MTB (bis 25 km/h) und unterscheidet in Übereinstimmung mit den Vorgaben der nationalen MTB-Fachorganisation SchweizMobil zwischen verschiedenen MTB-Infrastrukturen wie Singletrails, Strecken (MTB only, meist bergab, mit künstlichen Elementen), Anlagen (Skillcenter, Pumptracks), Trailcenter und Routen (Tourenvorschläge). Die meisten dieser Infrastrukturen werden in Koexistenz genutzt, was ein rücksichtsvolles Nebeneinander von Mountainbikerinnen und Moutainbikern und anderen Wegnutzenden bedeutet, wobei Fussgängerinnen und Fussgänger stets Vortritt haben.

Herausforderungen und Synergien

Die zunehmende Verbreitung von Mountainbiken kann zu sozialen Konflikten (zwischen Bikenden und Wandernden, Grundeigentümerschaften usw.) und ökologischen bzw. wirtschaftlichen Konflikten (Beeinträchtigung von Schutzgebieten, Wildtieren, Landschaftsbild, Wertminderung usw.) führen. Gleichzeitig bestehen Synergien, etwa durch die Bündelung von Nutzungen und die Förderung von nachhaltiger Naherholung, Gesundheitsförderung und regionaler Wertschöpfung. Ein respektvoller Umgang und klare Regeln sind entscheidend, um Konflikte zu vermeiden.

Ziele und Strategie

Das MTB-Angebot soll bedarfsgerecht, lenkend, sicher, flächeneffizient und nachhaltig sein. Es umfasst das offizielle, in den Richtplänen festgelegte MTB-Angebot (signalisiertes MTB-Wegnetz und MTB-Anlagen) und klare Regelungen zur Nutzung. Es verteilt sich räumlich auf Fokusräume der 1. und 2. Priorität, die heute und künftig eine grössere Aktivität aufweisen, und auf kantonsweite Routen.

Die Sicherheit aller Wegnutzenden hat Priorität, ebenso die Schonung von Schutzgebieten und sensiblen Lebensräumen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme. Das MTB-Angebot soll vielfältige Schwierigkeitsgrade abdecken und für alle Mountainbikerinnen und Moutainbiker attraktiv sein. Abstimmungsinstrument für das MTB-Wegnetz sind die regionalen und kommunalen Richtpläne, für die flächigen MTB-Anlagen zusätzlich der Waldentwicklungsplan (WEP). Nach dem jeweiligen raumplanungs- bzw. waldrechtlichen Bewilligungsverfahren kann für neue MTB-Wegabschnitte ein Baugesuch gestützt auf den Eintrag im Richtplan bzw. im WEP geprüft und bewilligt werden. Die Umsetzung erfolgt schrittweise, wobei Zuständigkeit und Finanzierung klar zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden geregelt sind. Der Kanton beteiligt sich gemäss dem Strassengesetz rund zur Hälfte am Bau und Unterhalt des MTB-Wegnetzes. Die Aufgaben wurden in verschiedenen Massnahmenblättern definiert.

Massnahmen und Umsetzung

Die Umsetzung des vorliegenden Mountainbike-Konzepts ist eine gemeinsame Aufgabe von Kanton (direktionsübergreifend), Regionen und Gemeinden. Damit das MTB-Angebot rasch und wirkungsvoll gemäss den definierten Zielen und Strategien ausgebaut werden kann, sind verschiedene, dem Konzept nachgelagerte Massnahmen notwendig, um eine Umsetzung bis 2042 sicherzustellen.

- Rechtliche und planungsrechtliche Grundlagen (ALN)
- Schutzgebiete (ALN/ARE)
- Bewilligungsverfahren und Wegleitungen (ALN/ARE)
- Netzplanung (AFM)
- Ausbau, Neubau, Signalisation und Unterhalt der kantonalen Infrastruktur (TBA)
- Wissensaustausch, Merkblätter und Kommunikation (AFM)
- Monitoring und Controlling (AFM)
- Verhaltensregeln und Sensibilisierung (AFM/SPA)

Die dazugehörigen Massnahmenblätter beschreiben die heutigen Herausforderungen, Aufgaben und Rollen sowie die detaillierte Aufgabenverteilung zwischen Kanton, Regionen, Gemeinden und Dritten. Eine Übersicht über die zeitlichen und inhaltlichen Abhängigkeiten der einzelnen Massnahmen liefert die zugehörige Roadmap.

1 Ausgangslage

1.1 Bestand und Bedarf an MTB-Infrastruktur

Mountainbiken findet heute fast flächendeckend im ganzen Kanton auf unterschiedlicher Infrastruktur statt (siehe Kapitel 1.3), gemäss einer Studie zum Sport im Kanton Zürich betreiben 5,6% der Zürcher Bevölkerung dieses Hobby.[1] Gerne und oft befahren werden schmale, naturnahe Singletrails, vor allem im Wald, von denen es im Kanton heute elf gibt. Zahlreiche nicht signalisierte Singletrails werden ebenfalls befahren, was aus verschiedenen Blickwinkeln ein Problem darstellt bzw. darstellen kann (Recht, Naturschutz, Wald-/Landschaftsschutz, andere Wegnutzende, Kulturdenkmäler usw.).

Die 2023 durchgeführte Bestandes- und Bedarfserhebung zum Mountainbiken im Kanton Zürich zeigte, dass das offizielle Angebot genutzt wird. Der Bedarf nach offiziellem MTB-Angebot ist jedoch weit grösser als das damalige bestehende Angebot mit sechs Trails. Dies erschliesst sich aus der Tatsache, dass auch auf dem nicht signalisierten Bestandswegnetz ähnlich hohe Nutzungsfrequenzen festgestellt wurden. Insgesamt ergeben sich 36 Hotspots im Kanton, in denen hohe Frequenzen (mehr als 5000 Fahrten pro Jahr) festgestellt werden konnten. Der Fokus der Mountainbikerinnen und Moutainbiker liegt bei wohnortnahen Angeboten, die im Aktionsradius von rund zwei Stunden (Hin- und Rückfahrt mit MTB) liegen. Das heutige offizielle MTB-Angebot deckt die Nachfrage bei Weitem nicht. Dies zeigt sich auch an den Ergebnissen der im Rahmen der Bestandes- und Bedarfserhebung durchgeführten Befragung, bei der in sämtlichen Bewegungsräumen die «Schaffung von neuen Trails» als Thema mit dem grössten Verbesserungsbedarf angegeben wurde.[2]

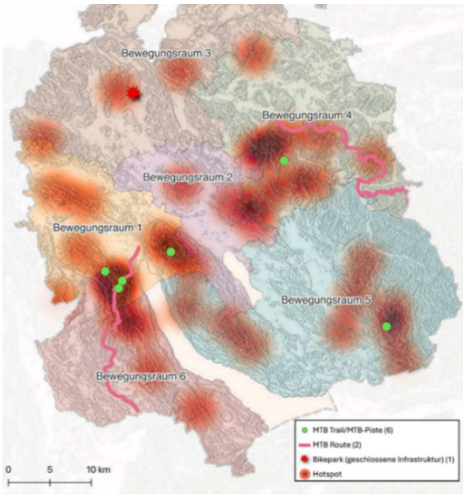


Abbildung 1: Überlagerung der offiziellen MTB-Angebote mit den Hotspots aufgrund der Frequenzen (mehr als 5000 Fahrten pro Jahr). Quelle: Bestandes- und Bedarfserhebung Mountainbike-Infrastruktur Kanton Zürich, Allegra, 2023.

---

1 Lamprecht, Markus, Rahel Bürgi und Hanspeter Stamm (2020): Sport Kanton Zürich 2020, Studie über das Sportverhalten und die Sportbedürfnisse der Zürcher Bevölkerung.

2 Weitere Details zur Befragung und zum methodischen Vorgehen bei der Bestandes- und Bedarfserhebung finden sich unter Mountainbike-Infrastruktur | Kanton Zürich.

Eine überwiegende Mehrheit der Mountainbikerinnen und Moutainbiker ist gemäss der Bestandes- und Bedarfserhebung der Meinung, dass die Trails gemeinsam mit den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie anderen Gruppen genutzt werden können. Um ein respektvolles Miteinander aller Interessen- und Nutzungsgruppen zu ermöglichen, sind aber eine Sensibilisierung und Aufklärung sowie die Erstellung eines Verhaltenskodex für Mountainbikerinnen und Moutainbiker sowie weitere Wegnutzende erforderlich.

Für nachhaltige und langfristige Lösungen in der Angebotsgestaltung für Mountainbikerinnen und Moutainbiker werden Rahmenbedingungen für die planenden Organisationen in Form von Wegleitung, Haftungsklärung und Finanzierung benötigt.

Unter velo.zh.ch sind die Bestandes- und Bedarfserhebung sowie alle Grundlagen zum Mountainbiken im Kanton Zürich öffentlich einsehbar.

1.2 Projektziele und Herausforderungen

Wie die Bestandes- und Bedarfserhebung vom April 2023 zeigt, entspricht das heutige offizielle MTB-Angebot im Kanton Zürich bei Weitem nicht dem Bedarf der Mountainbikerinnen und Moutainbiker. Für das effiziente Erstellen offizieller MTB-Angebote bestehen weder klare rechtliche Grundlagen noch administrative Hilfestellungen. Zudem sind weder die Zuständigkeiten für die Bewilligungsverfahren noch Anlaufstellen für planerische Fragen bezüglich des MTB-Angebots definiert.

Die bisherigen Versuche der seit 2020 bestehenden direktions- und ämterübergreifenden MTB-Arbeitsgruppe, eine klare Planungs- und Bewilligungspraxis für MTB-Angebote zu definieren, brachten aufgrund der unterschiedlichen Interessen und der fehlenden Rechtsgrundlagen kein Ergebnis. Es zeigte sich, dass ein klarer Auftrag mit einem gemeinsam vereinbarten Ziel fehlt, wie mit dem Thema MTB im Kanton Zürich in Zukunft umgegangen werden soll. Ebenso wurde klar, dass es nicht zielführend ist, Anforderungen an Planungs- und Bewilligungsverfahren zu definieren, bevor ein direktions- bzw. ämterübergreifendes Bekenntnis zu einer gemeinsamen MTB-Strategie vorliegt.

Als Grundlage für dieses gemeinsame Bekenntnis sowie die anschliessende Festlegung von Planungs- und Bewilligungsverfahren wurde vorliegend ein Mountainbike-Konzept für den Kanton Zürich erarbeitet, das die bisherigen Arbeiten konsolidiert sowie die materiellen (Bedarf und Angebot) und formellen (Verfahren) Grundlagen ebenso wie die Zuständigkeiten für ein legales und bedarfsgerechtes MTB-Angebot definiert.

Zudem wurde das Postulat KR-Nr. 338/2023 betreffend Ausbau der Mountainbike-Infrastruktur im Kanton Zürich am 5. Februar 2024 überwiesen. Eine der Forderungen des Postulats ist die Erarbeitung eines auf Koexistenz ausgerichteten Konzepts und die Ausarbeitung von planungsrechtlichen Grundlagen für eine Mountainbike-Infrastruktur auf dem Kantonsgebiet.

Seit dem 1. Januar 2023 ist das nationale Veloweggesetz (VWG, SR 705) in Kraft. Es ist ein Meilenstein für die Förderung des Velos in der Schweiz und schafft eine klare Rechtsgrundlage auch für den MTB-Sport. Es stützt sich auf Art. 88 der Bundesverfassung (SR 101), der 2018 von Volk und Ständen deutlich angenommen wurde. Bund und Kantone müssen bis Ende 2042 auf ihren Strassen ein Velowegnetz sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr planen und bauen. Das Mountainbike wird im Gesetzestext ausdrücklich erwähnt und dem übrigen Veloverkehr gleichgestellt. Somit sind die Kantone in der Pflicht, dass es attraktive, hochwertige, zusammenhängende, durchgehende, genügende, sichere und homogen ausgebaute MTB-Angebote gibt.

Alle drei Umstände sollen mit dem vorliegenden Mountainbike-Konzept adressiert werden. Die Erarbeitung startete im Sommer 2024 und dauerte ein Jahr. Die Projektleitung lag bei der Fachstelle Veloverkehr im Amt für Mobilität (Volkswirtschaftsdirektion) und erfolgte in enger Abstimmung mit

der Abteilung Wald des Amtes für Landschaft und Natur (Baudirektion). Der Prozess wurde eng begleitet von einer direktions- und ämterübergreifenden Begleitgruppe, wichtige (Zwischen-)Entscheide wurden von den Amtsleitenden in der Projektsteuerung gefällt. Darüber hinaus wurden verwaltungsextern relevante Akteurinnen und Akteure im Rahmen von Resonanzräumen einbezogen. Drei externe Auftragnehmende waren verantwortlich für die Projektunterstützung (einschliesslich Verfassung des vorliegenden Berichts), den moderierten Einbezug der relevanten Stakeholder sowie für Fachwissen zum Mountainbiken. Der Prozess und die involvierten Stellen bzw. Personen sind in Kapitel 1.7 näher beschrieben.

Das vorliegende Konzept definiert das künftige MTB-Angebot, wie es spätestens bis 2042 umgesetzt sein muss, und gilt ab sofort. Für bereits realisierte legale MTB-Angebote ist der Bestand garantiert und für laufende Planungen gelten Übergangsbestimmungen.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Verschiedene Gesetze sind relevant für die Behandlung des Mountainbikens und die Festlegung von künftigen Grundsätzen für den Kanton Zürich.

Gesetzliche Grundlagen des Bundes

- Bundesgesetz über Velowege (VWG, SR 705)
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704)
- Bundesgesetz über den Wald (WaG, SR 921.0)
- Verordnung über den Wald (WaV, SR 921.01)
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (SR 814.20)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (SR 814.01)
- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451)
- Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (SR 451.11)
- Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (SR 451.13)
- Verordnung über den Schutz der Auengebiete von nationaler Bedeutung (SR 451.31)
- Verordnung über den Schutz der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung (SR 451.32)
- Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung (SR 451.33)
- Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (SR 451.34)
- Verordnung über den Schutz der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung (SR 451.35)

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG, SR 700)
- Bundesgesetz über die Förderung von Sport und Bewegung (SR 415.0)
- Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (SR 922.0)
- Verordnung über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (SR 922.01, inbesondere § 4ter)
- Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete (SR 922.31)
- Schweizerisches Zivilgesetzbuch (ZGB, SR 210)
- Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21)
- Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01)
- Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41)
- Verordnung über die Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung (SR 922.32)
- Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11)

Gesetzliche Grundlagen des Kantons Zürich

- Kantonales Waldgesetz (KWaG, LS 921.1, insbesondere § 6)
- Kantonale Waldverordnung (KWaV, LS 921.11, insbesondere § 2)
- Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1, insbesondere § 31)
- Strassengesetz (StrG, LS 722.1)
- Landwirtschaftsgesetz (LS 910.1)
- Verordnung über die Beiträge und den Unterhalt der Gemeindestrassen (LS 722.11)
- Allgemeine Bauverordnung (LS 700.2)
- Verkehrserschliessungsverordnung (LS 700.4)
- Bauverfahrensverordnung (LS 700.6)
- Verordnung über den Gewässerschutz (LS 711.11)
- Kantonales Jagdgesetz (LS 922.1)
- Kantonale Jagdverordnung (LS 922.11)
- Kantonale Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2)
- Kantonale Natur- und Heimatschutzverordnung (LS 702.11)
- Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte
- Schutzverordnungen

1.4 Definitionen und Abgrenzungen

Welche Arten von Fahrrädern werden im Mountainbike-Konzept behandelt?

Art. 24 VTS definiert Fahrräder als Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden. Art. 18 Bst. b VTS definiert «leichte Motorfahrräder» als Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorenleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt. Eine allfällige Tretunterstützung bis 45 km/h gilt als «Motorfahrrad» gemäss Art. 18 Bst. a (auch Speed-Pedelec genannt).

Ein Mountainbike ist ein Fahrrad, das besonders auf den Einsatz abseits befestigter Strassen ausgerichtet und eher Sportgerät als Verkehrsmittel ist. Mountainbikes werden daher vor allem im Freizeitverkehr verwendet. Breite Reifen und sehr kräftige Bremsen werden als Ausstattungselemente vorausgesetzt (VSS-Norm 640829a[3]).

Unter Elektro-Mountainbikes (E-MTB) versteht man alle Mountainbikes mit Tretunterstützung. Gemäss Art. 18 VTS unterscheidet die Gesetzgebung zwei Kategorien von E-MTB.

- Die sogenannten Pedelecs (Pedal Electric Cycles) oder umgangssprachlich «langsamen E-MTB» mit einer Motorenleistung von höchstens 500 W und einer Tretunterstützung bis 25 km/h werden den Mountainbikes gleichgestellt. Sie sind den Fahrrädern rechtlich grösstenteils gleichgestellt (z.B. bezüglich Führerscheinpflicht, Signalisation).
- Die sogenannten Speed-Pedelecs oder umgangssprachlich «schnellen E-MTB» verfügen über eine Motorenleistung bis 1000 W und eine Tretunterstützung bis 45 km/h. Mit diesen darf nur mit Nummernschild gefahren werden. Speed-Pedelecs sind, neben den für den motorisierten Verkehr zugelassenen Strassen, auch auf Radwegen und bei zweiteiligem Fahrverbot zugelassen.

Das vorliegende Konzept bezieht sich ausschliesslich auf Fahrräder (alle Arten, nicht nur MTB; nachfolgend auch «Velo») und leichte Motorfahrräder (E-Velo/E-Bikes/E-MTB). Andere Fahrzeugkategorien wie Speed-Pedelecs, schwere Motorfahrräder, Stehroller, rikschaartige Fahrzeuge sowie Einräder sind ausgeschlossen. Die Gültigkeit des vorliegenden Konzepts für heute noch nicht bekannte Ausprägungen von Fahrzeugen muss im Einzelfall geprüft werden.

Welche MTB-Infrastrukturen gibt es?

Nachfolgend werden die unterschiedlichen MTB-Infrastrukturen, die vom vorliegenden Konzept abgedeckt werden, erläutert. Diese Definitionen beziehen sich auf die von SchweizMobil im August 2025 verwendeten Begrifflichkeiten. Falls in der definitiven Vollzugshilfe andere Bezeichnungen verwendet werden, muss eine Anpassung im Kanton Zürich geprüft werden.

[3] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute; Schweizer Norm SN 640829a.

MTB-Wegnetz: Es umfasst **Singletrails, MTB-Strecken, Routen** und **Trailcenter,** die explizit fürs Mountainbiken signalisiert werden.

- **Singletrails** sind schmale, unbefestigte Wege, die durch natürliche Elemente wie Wurzeln und Steinfelder geprägt sind. Gebaute Style-Elemente sind nicht vorhanden. Singletrails sind teilweise auch als Wanderwege signalisiert. Meist gilt Koexistenz, es gibt somit eine gemeinsame Nutzung durch mehrere Bewegungs- und Sportarten und es muss mit Gegenverkehr gerechnet werden. Fussgängerinnen und Fussgänger haben immer Vortritt.

Abbildung 2: MTB-Singletrail. Quelle: vast trails GmbH, Pascal Gertschen.

- **MTB-Strecken** sind Wege, die grundsätzlich nur für Mountainebikerinnen und Mountainebiker vorgesehen sind («MTB only») und werden, falls nicht anders gekennzeichnet, nur in eine Richtung befahren. Abschnitte mit Misch- oder Gegenverkehr sind signalisiert. Absturzstellen sind gesichert. Meist enthalten sie künstlich angelegte Kurven, Sprünge und weitere (Style-)Elemente. Sie müssen von den Betreibenden aus Sicherheitsgründen gut unterhalten werden. Sogenannte Flowtrails sind typische Beispiele für MTB-Strecken. Sie sind dank dem besonderen Baustil sehr flüssig zu befahren und eignen sich auch für Einsteigerinnen und Einsteiger.

Abbildung 3: MTB-Strecke. Quelle: vast trails GmbH, Simon Ricklin.

- **Routen** sind allgemein zugänglich, verlaufen über «normale» Strassen und Wege, können aber auch Singletrails und MTB-Strecken einschliessen. Sie zeichnen sich durch das zusätzliche Routenfeld auf der Signalisation aus. Dieses ermöglicht eine einfache Orientierung, um einem bestimmten Tourenvorschlag zu folgen. Daher eignen sich Routen besonders gut für den touristischen Zweck.

Abbildung 4: Signalisation mit Routenfeld. Quelle: gps-touren.ch, Willi Felix.

- **Trailcenter** bestehen aus mehreren Singletrails und/oder MTB-Strecken. Idealerweise starten und enden sie an klar definierten Orten. Oft werden dort zusätzliche Angebote wie z.B. Skillcenter, Pumptracks, Spielplätze und weitere Services kombiniert. Sie sprechen daher ein sehr breites Spektrum an Nutzenden an und erfüllen eine wichtige Lenkungsfunktion. Trailcenter können in bestehende Nutzungen (z.B. Forstwirtschaft) integriert werden. Je nach Gestaltung und Grösse müssen Trailcenter auch den MTB-Anlagen zugeordnet werden.

MTB-Anlagen: Zu den MTB-Anlagen gehören Skillcenter und Pumptracks (sowie grössere Trailcenter mit flächigen Auswirkungen, siehe oben). Auch weitere, nicht genauer definierte, flächige und in sich geschlossene Anlagetypen sind mitgemeint.

- **Skillcenter** sind speziell gestaltete Übungsanlagen, wo Mountainbikerinnen und Mountainbiker ihre Fahrtechnik, Balance und Sicherheit verbessern können. Sie dienen als Trainingsgelände für Anfängerinnen und Anfänger, Fortgeschrittene sowie Profis und enthalten verschiedene Elemente, die auf Singletrails, MTB-Strecken und Herausforderungen im Gelände vorbereiten.

Abbildung 5: Fahrt in einem Skillcenter. Quelle: Kanton St. Gallen, Chris Gollhofer.

- Ein **Pumptrack** ist ein geschlossener Rundkurs aus Wellen, Steilkurven und Sprüngen, der ohne Pedaleinsatz befahren wird. Durch gezielte Auf- und Abwärtsbewegungen, das sogenannte Pumpen, wird Schwung erzeugt, um sich über den Rundkurs zu bewegen. Der Pumptrack eignet sich für Mountainbikes, Skateboards, Scooter und Inlineskates und bietet Spass, Bewegung und Techniktraining.

Abbildung 6: Pumptrack aus der Vogelperspektive. Quelle: Kanton St. Gallen, Chris Gollhofer.

Das bestehende und kartierte **Strassen- und Wegnetz** dient zur Erschliessung dieser MTB-Angebote. Es ist nicht explizit signalisiert. Ausgeschlossen sind Wege, die mit einem Fahrverbot für Velos signalisiert und/oder temporär gesperrt sind. Sobald Strassen und Wege fürs Mountainbiken signalisiert werden, können sie dem MTB-Wegnetz zugeordnet werden.

Was bedeutet Koexistenz?

Im gemeinsamen Positionspapier von Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club, Seilbahnen Schweiz sowie Schweiz Tourismus[4] wird Koexistenz definiert als «ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velofahrenden/Bikenden». Diese Definition bezieht sich auf die gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Velo-/Mountainbikefahrende (einschliesslich «langsamer E-Bikes» bis 25 km/h). Der nationale Mountainbike-Kodex sensibilisiert mit sechs Verhaltensregeln für ein sicheres Mountainbiken und ein respektvolles Miteinander. Je nach Situation braucht es neben kommunikativen Massnahmen aber auch bauliche Eingriffe, um die Koexistenz zu ermöglichen.

Diese Definition sagt aber noch nichts aus über die jeweilige (rechtliche) Auslegung bzw. den Anwendungsbereich der Koexistenz. Die Anwendung ist von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich. Eine liberale Anwendung bezieht sich auf «alle» Strassen und Wege (einschliesslich Wanderwege) und darauf, dass sie grundsätzlich mit dem MTB befahren werden dürfen (z.B. GR, UR, SZ). Es gibt aber ebenso restriktivere Auslegungen, wonach im Wald nur Strassen und entsprechend signalisierte Wege/Route mit dem MTB befahren werden dürfen (z.B. BE, ZG). Verschiedene Kantone haben sich noch nicht festgelegt. Im vorliegenden Mountainbike-Konzept wird ausgehend vom Rechtsgutachten (siehe Kapitel 1.4) eine zürcherische Anwendung der Koexistenz festgelegt.

---

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

Welche Strassen und Wege gibt es im Kanton Zürich?

Es gibt verschiedene Quellen, die Strassen und Wege im Kanton Zürich bezeichnen: Offiziell und kantonsspezifisch sind vor allem die in der Richtplanung festgelegten Strassen-, Velo- und Wanderwegnetze, die auf verschiedenen Richtplanstufen (kantonal, regional und kommunal) festgesetzt sind. Darin sind aber bei Weitem nicht alle bestehenden (insbesondere kommunalen) Wege abgebildet. Im Folgenden sind die im regionalen Richtplan festgelegten Strassen und Wege dargestellt (Abb. 7).

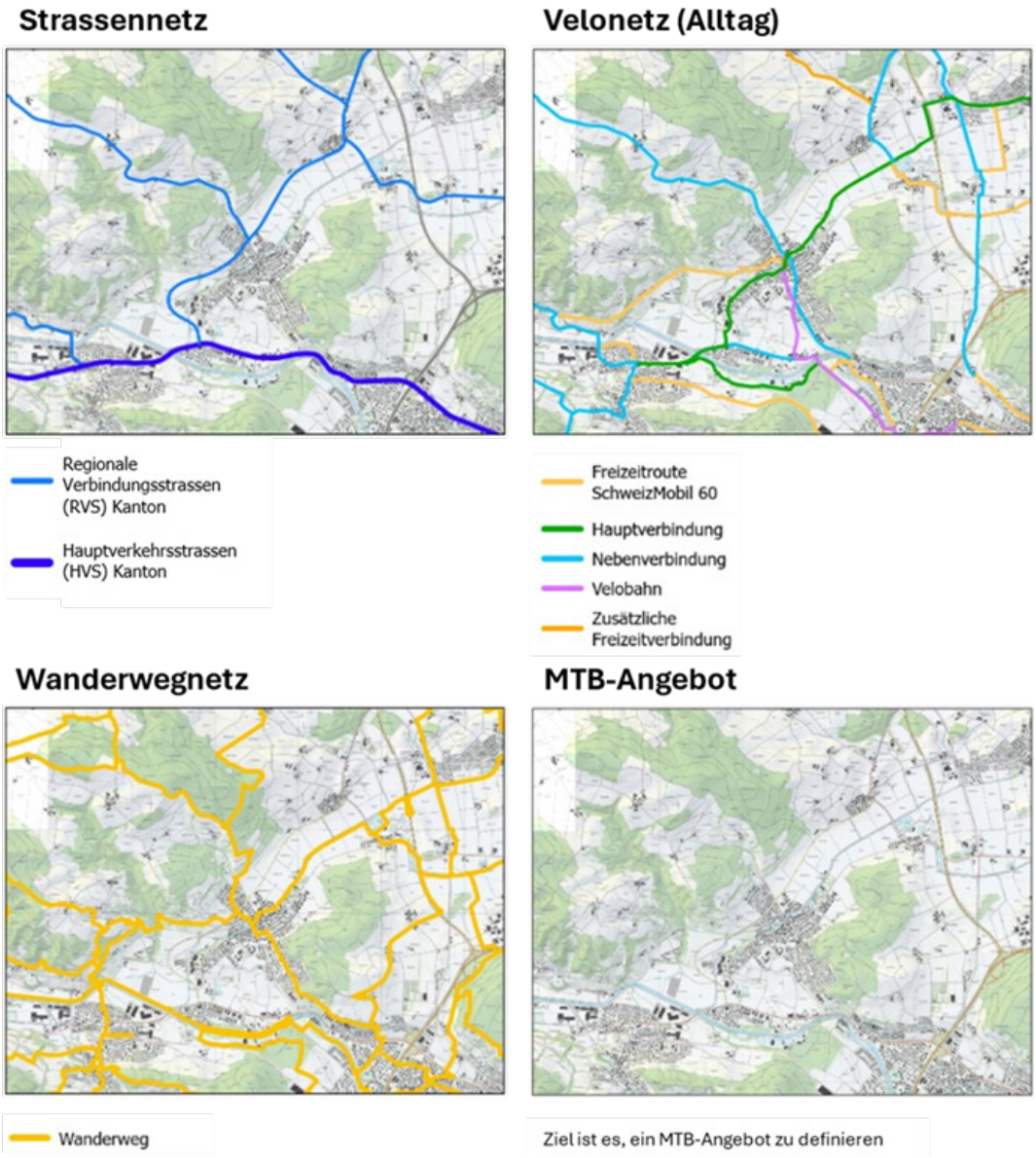


Abbildung 7: Strassen-, Velo- und Wanderwegnetz gemäss regionalen Richtplänen: oben links die regionalen Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen, oben rechts das Alltagsvelonetz mit verschiedenen Funktionen der Verbindung, unten links die signalisierten Wanderwege. Ziel ist es, auch ein MTB-Angebot im regionalen Richtplan zu verankern.

Die einzige vollständige Kartengrundlage (analog und digital) aller Strassen und Wege ist die offizielle Landeskarte des Bundesamtes für Landestopografie (Swisstopo-Karte). Sie liegt in verschiedenen Massstäben vor, im Mountainbike-Konzept wird immer Bezug genommen auf den detailliertesten Massstab von 1:10 000. Dieser wird auch am häufigsten nachgeführt, in der Regel einmal jährlich. Grundsätzlich wird das Strassen- und Wegnetz darin anhand von Luftbildern erfasst. Das heisst, es werden alle Strassen und Wege, die bestimmten Richtlinien entsprechen, als Geometrie aufgenommen. Zusätzlich gibt es in gewissen Fällen weitere Grundlagen für die Erfassung – im Langsamverkehr beispielsweise auch neue Wege/Geometrien –, die von den Kantonen geliefert werden. Die Kantone sowie SchweizMobil und weitere Akteure erfassen und pflegen ihre Daten zum Fuss- und Veloverkehr in der Fachapplikation Langsamverkehr, in der sie neue, für ihre Netze benötigte Geometrien erfassen. Swisstopo prüft diese und integriert sie in das Produktionssystem, wenn die Geometrie / der Weg den Erfassungsrichtlinien entspricht.

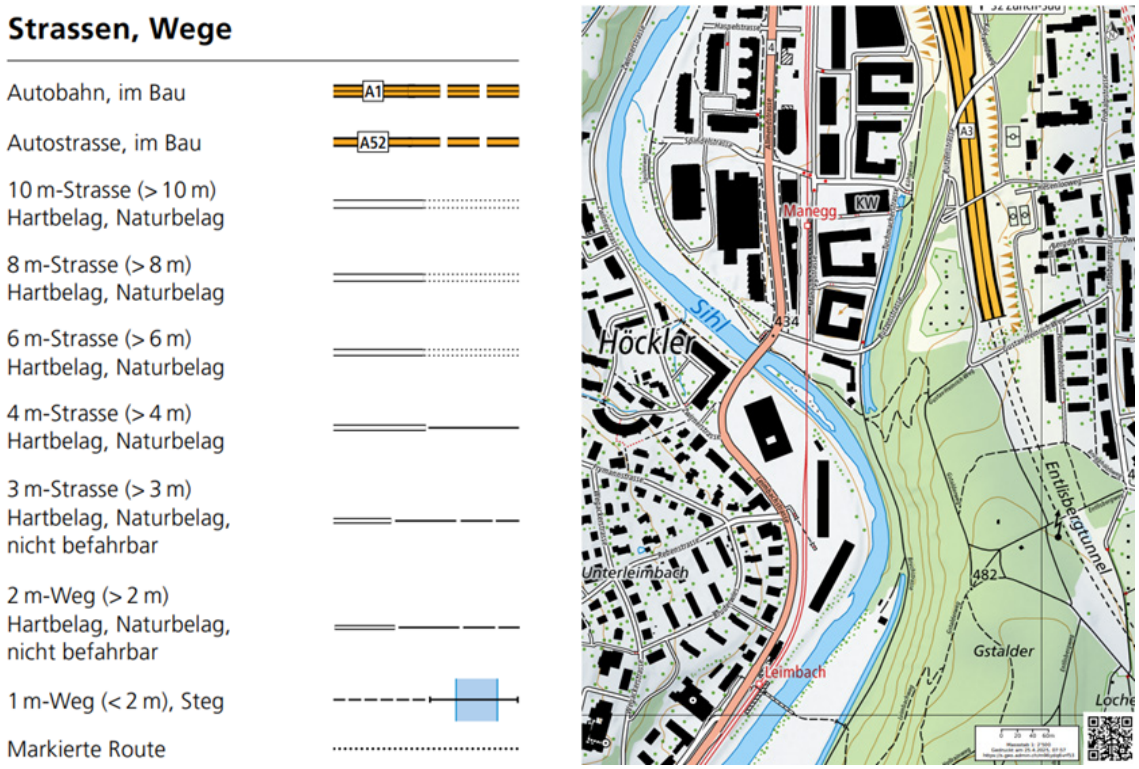


Abbildung 8: Strassen und Wege nach Swisstopo, Landeskarte 1:10 000. Die Strassen sind in sieben Klassen, die Wege in zwei Klassen unterteilt (links). Rechts ein beispielhafter Ausschnitt.

Im detailliertesten Massstab 1:10 000 sind die Strassen in sieben Klassen und die Wege in zwei Klassen (breiter/schmaler als 2 m) unterteilt (siehe Abb. 8). Zudem sind die signalisierten Wanderwege bezeichnet, was eine statistische Auswertung der Weglängen sowie einen Vergleich mit anderen Kantonen zulässt (siehe Abb. 9). Andere Attribute bzw. Nutzungsarten sind in der Datengrundlage nicht erfasst.

Es wird nicht – wie in anderen Kantonen teilweise praktiziert – ausreichen, alle Wanderwege als MTB-Angebot zu signalisieren, weil im Kanton Zürich nur 14% aller Strassen und Wege als Wanderwege klassiert sind. In anderen Kantonen ist dieser Anteil wesentlich grösser, im Kanton Graubünden beispielsweise ist die Hälfte aller Strassen und Wege als Wanderweg klassiert und damit auch signalisiert (was auch touristische und topografische Gründe hat). Wenn nur die einen Meter breiten Wege betrachtet werden, ist der Anteil der Wanderwege mit knapp einem Fünftel im Kanton Zürich zwar etwas grösser, aber vergleichsweise immer noch gering. Insgesamt beträgt die Länge aller Strassen und Wege gemäss Swisstopo im Kanton Zürich im Jahr 2024 rund 22 000 km und

diejenige der Wanderwege (unabhängig der Breite) rund 3000 km. Wenn nur die für das Mountainbike besonders spannenden einen Meter breiten Wege betrachtet werden, sind es insgesamt rund 2400 km und davon rund 450 km Wanderwege. In Abbildung 10 ist zudem ersichtlich, welchen Anteil die verschiedenen Weg- und Strassenbreiten am gesamten Netz des Kantons Zürich ausmachen.

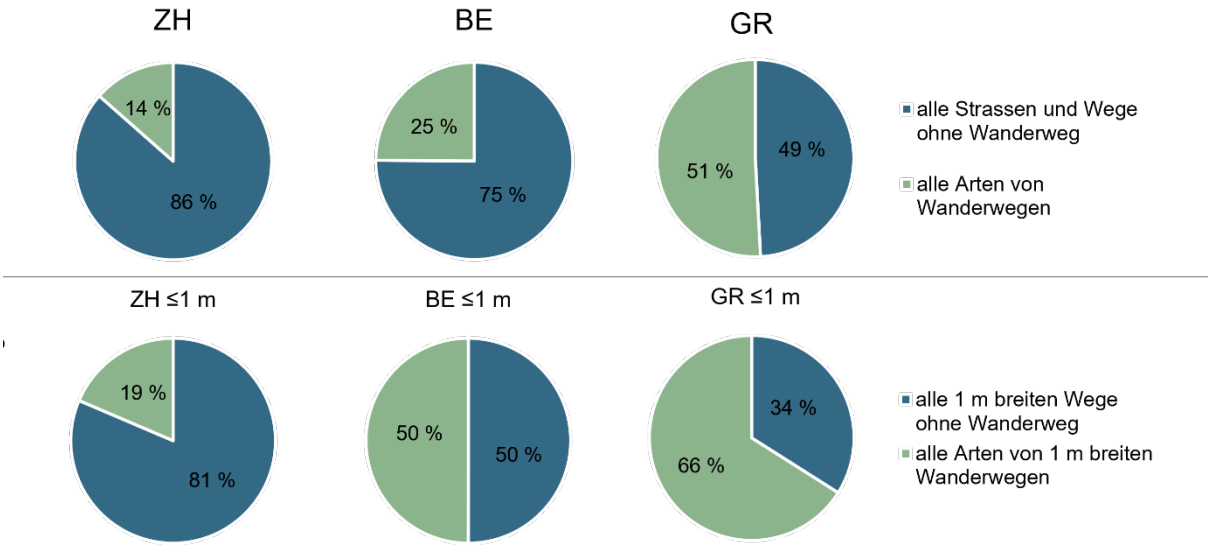


Abbildung 9: Statistische Auswertung der Weglängen in den Kantonen Zürich, Bern und Graubünden. Im Kanton Zürich ist der Anteil von Wanderwegen am Gesamtwegnetz deutlich kleiner als in den Vergleichskantonen.

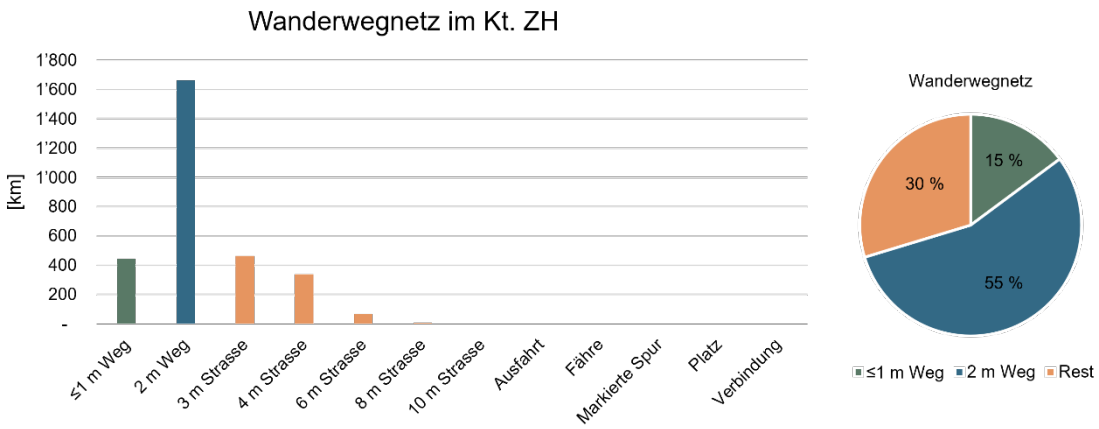


Abbildung 10: Anteil der Weg- und Strassenbreiten am gesamten Wanderwegnetz des Kantons Zürich. Rund 15% aller Wanderwege sind 1 m breit oder schmaler, gut die Hälfte ist zwischen 1 m und 2 m breit, der Rest ist breiter.

Als Fazit lässt sich daraus ableiten, dass die Länge der für Singletrails geeigneten Wanderwege (≤1 m) mit etwas mehr als 400 km gering ist und nicht ausreicht, die Bedürfnisse aller heutigen und künftigen Mountainbikerinnen und Moutainbiker im Kanton Zürich abzudecken. Zudem konzentrieren sich auf dem Wanderwegnetz aufgrund der Signalisation auch die meisten Wandernden. Eine grobe Schätzung hat ergeben, dass der Bedarf der Zürcher Bevölkerung an einem normalen Tag bei 600–800 km und an einem Spitzentag bei über 1000 km MTB-Wegnetz liegen würde.[5]

Welche Wege dürfen legal befahren werden?

Gemäss dem Gutachten zu Rechtsfragen zum Mountainbiking im Wald am Beispiel des Kantons Zürich vom 2. Dezember 2024 gilt in Waldgebieten grundsätzlich das Waldrecht von Bund (WaG und WaV) und Kantonen (im Kanton Zürich KWaG und KWaV). Vorrang hat der Grundsatz der Walderhaltung (vgl. Art. 1 Abs. 1 WaG). Entsprechend streng sind die Rodungsvoraussetzungen (Art. 5 WaG). Geht es um Bauten und Anlagen, die den Wald betreffen oder beeinträchtigen, sind auch weitere Erlasse von Bund und Kantonen zu beachten, so z.B. das Raumplanungsrecht, die Infrastrukturgesetze (zu Strassen, Eisen- und Seilbahnen usw.), das Energierecht und das Umweltrecht im weiteren Sinne.

Zur Beantwortung der Frage, auf welchen Waldstrassen und -wegen das Befahren mit Mountainbikes zulässig ist (und wo nicht), sind einerseits das Strassenverkehrsrecht (Art. 43 Abs. 1 SVG), das öffentliche Sachenrecht (Gemeingebrauch an öffentlichen Sachen, Wegehoheit der Kantone und Gemeinden), die Strassen- und Baugesetzgebung, die Fuss- und Wanderweg- sowie die Veloweggesetzgebung und anderseits Vorgaben zum Natur- und Heimatschutz sowie zum Jagd- und Umweltrecht zu berücksichtigen.

Mit Bezug auf das Befahren von Waldstrassen und -wegen mit Velos kommt den Kantonen und Gemeinden aufgrund ihrer rechtlichen Zuständigkeit über die Waldstrassen und -wege ein grosser Entscheidungsspielraum zu. Grundlegend sind die Walderhaltung und -verjüngung (Art. 1 WaG), das allgemeine Zutrittsrecht zu Wald und Weide (Art. 14 WaG, Art. 699 ZGB), das Verbot des Motorfahrzeugverkehrs im Wald (Art. 15 WaG), der Schutz von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren sowie der Boden- und Artenschutz (Art. 18 ff. NHG).

Mit Wegplanungen, spezifischen rechtlichen Vorgaben (z.B. im Wald- und Strassenrecht), Verfügungen (betreffend Signalisation) oder Realakten im Einzelfall können die Kantone und Gemeinden situationsangepasst festlegen, welche Wege mit Velos befahren werden dürfen und welche nicht (Widmung und Umwidmung).

Gemäss § 6 KWaG ist im Kanton Zürich das Reiten und Radfahren im Wald nur auf Strassen und Wegen erlaubt. § 2 KWaV präzisiert, dass Rückegassen und Trampelpfade nicht als Strassen oder Wege gemäss § 6 KWaG gelten. Sind Trampelpfade in der Swisstopo-Karte im Sinne von Wegstücken verzeichnet, ist das Befahren mit Mountainbikes strafrechtlich nicht mehr vorwerfbar. Aber die Gemeinden sind befugt, Ausnahmen zu regeln (§ 6 Abs. 2 KWaG). Primär bedeutet dies, dass sie das Reiten und Radfahren auf bestimmten Waldstrassen und -wegen aus gewichtigen öffentlichen Interessen vorübergehend oder dauernd verbieten dürfen (gestützt auf Art. 14 Abs. 2 WaG und Art. 699 Abs. 2 ZGB). Gemäss KSigV ist die Kantonspolizei für die Anordnung von öffentlich-rechtlichen Signalen im Kanton Zürich (ausgenommen die Städte Zürich und Winterthur) zuständig. Für ein öffentlich-rechtliches Fahrverbot muss die Gemeinde bei der Kantonspolizei einen Antrag stellen.

---

[5] Verschiedene Annahmen liegen dieser Schätzung zugrunde: Im Jahr 2050 biken rund 8–10% von rund 2 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern rund 25-mal pro Jahr und legen dabei zusammen rund 80 0000–100 000 km pro Jahr zurück. Bei der Schätzung pro Tag sind meteorologische Bedingungen berücksichtigt.

Mountainbiken ist im Kanton Zürich somit neben dem offiziell signalisierten MTB-Angebot auch auf folgenden Wegen **zulässig** (sofern nicht temporär gesperrt und/oder mit einem Fahrverbot für Velos gemäss SSV signalisiert):

- Waldstrassen (im forstwirtschaftlichen Sinne)
- Signalisierte Wander- und Bergwanderwege («offizielle» Wanderwege)
- Waldwege, die in der jeweils aktuellen, digitalen Landeskarte von Swisstopo als Wege, markierte Route (solche gibt es z.B. am Uetliberg, vor allem aber in steilem oder felsigem Gelände) oder als Wegstück verzeichnet sind (bei Wegstücken darf nur das verzeichnete Wegstück befahren werden).

Unzulässig ist das Befahren mit Velos auf folgenden Wegen:

- Trampelpfade und Rückegassen nach § 2 KWaV (soweit für diese auf der offiziellen Landeskarte von Swisstopo keine markierten Routen oder Wegstücke verzeichnet sind). Wichtig ist, dass unerwünschte Trampelpfade oder illegal erstellte Routen von den zuständigen Behörden mit Massnahmen physisch aufgehoben bzw. mit einem Verbot belegt werden, um die Entstehung eines Weges und dessen Eintragung in den Karten rechtzeitig zu verhindern.

Nicht so eindeutig ist die rechtliche Situation in folgenden Fällen:

- Am Anfang und Ende des Weges gibt es Sperrgeländer mit Durchlassöffnung ohne Verbotssignal (weitere Hinweise dazu finden sich im Rechtsgutachten, Abs. 84). Heikel sind steile, exponierte, mit zahlreichen Stufen durchsetzte Wege (Absturzgefahr, Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. b FWG) sowie schwierige und/oder gefährliche Licht-, Witterungs- und Zustandsverhältnisse (Nacht, Winter, Sturm, Nebel, Starkniederschläge und Gewitter, Lawinen- und Steinschlaggefahr, Erdrutsche, Murgänge, umgestürzte Bäume usw. Weitere Hinweise dazu finden sich im Rechtsgutachten, Abs. 85 und 86).

Zusammengefasst kann also festgehalten werden, dass Mountainbiken auf allen Wegen legal ist, die in der Swisstopo-Karte eingetragen sind, solange sie nicht temporär gesperrt und/oder mit einem Fahrverbot für Velos signalisiert sind. Auf dieser Ausgangslage baut das vorliegende Mountainbike-Konzept auf. Um Rechtssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen, muss eine Präzisierung der beiden rechtlich nicht so eindeutigen Situationen im Nachgang zum vorliegenden Konzept geprüft werden (siehe Kapitel 2.5). Ebenso muss ein Weg gefunden werden, nicht zu befahrende Trampelpfade und Rückegassen aus der Swisstopo-Grundlage zu entfernen und/oder vor Ort eindeutig mit einem Verbot zu signalisieren.

Das Rechtsgutachten hat die Befahrbarkeit von Wegen und Strassen ausserhalb des Waldes nicht untersucht. Die im Rahmen von diesem Konzept entwickelten Ziele, Grundsätze und Strategien (siehe Kapitel 2) gelten sinngemäss aber auch für Wege und Flurstrassen im landwirtschaftlichen Sinne.

Welche Nutzungsgruppen gibt es? Und auf welchen Wegen sind sie unterwegs?

SchweizMobil definiert die verschiedenen Nutzungsgruppen als bewegungsorientiert (rund 40% der Nutzenden), technikorientiert (rund 50%) und abfahrtsorientiert (rund 10%). Bewegungsorientierte Mountainbikerinnen und Mountainbiker befahren vor allem breitere Wege (>2 m) wie beispielsweise Forst- und Bewirtschaftungsstrassen. Je schmaler die Wege werden, desto technikorientierter sind die Nutzenden, sie bevorzugen vor allem Singletrails, aber auch gebaute MTB-Strecken. Abfahrtsorientierte Mountainbikerinnen und Mountainbiker bewegen sich mehrheitlich auf MTB-Strecken. Diese Ein- bzw. Zuteilung wird bei der Auswertung im nächsten Abschnitt, bei der Definition der Ziele und Strategien in Kapitel 2 sowie bei der Grobschätzung für Netzlängen und Kosten verwendet.

Was umfasst das MTB-Angebot im Kanton Zürich?

Das öffentlich zugängliche MTB-Angebot umfasst **lineare MTB-Infrastrukturen,** was dem MTB-Wegnetz mit Singletrails, MTB-Strecken, Routen und Trailcenter entspricht, sowie **flächige Infrastrukturen** wie Skillcenter, Pumptracks und grössere Trailcenter mit flächigen Auswirkungen, die als MTB-Anlagen zusammengefasst werden (siehe Abb. 11).

Zur Erschliessung des MTB-Angebots dient das Swisstopo-Wegnetz, das gemäss Rechtsgutachten im Kanton Zürich für Velos legal befahrbar, aber nicht entsprechend signalisiert ist. Das demgegenüber eindeutig signalisierte MTB-Angebot soll eine lenkende Wirkung erzeugen und dadurch das übrige Strassen- und Wegnetz entlasten. Dazu ist ein diverses Angebot notwendig, das alle Fahrniveaus und Nutzungsgruppen, bis hin zum wettkampforientierten Sport, einbindet.

Topografisch bedingt befindet sich das MTB-Wegnetz im Kanton Zürich grösstenteils im und um den Wald, wohingegen die MTB-Anlagen weniger stark an Standorte in Waldnähe gebunden sind.

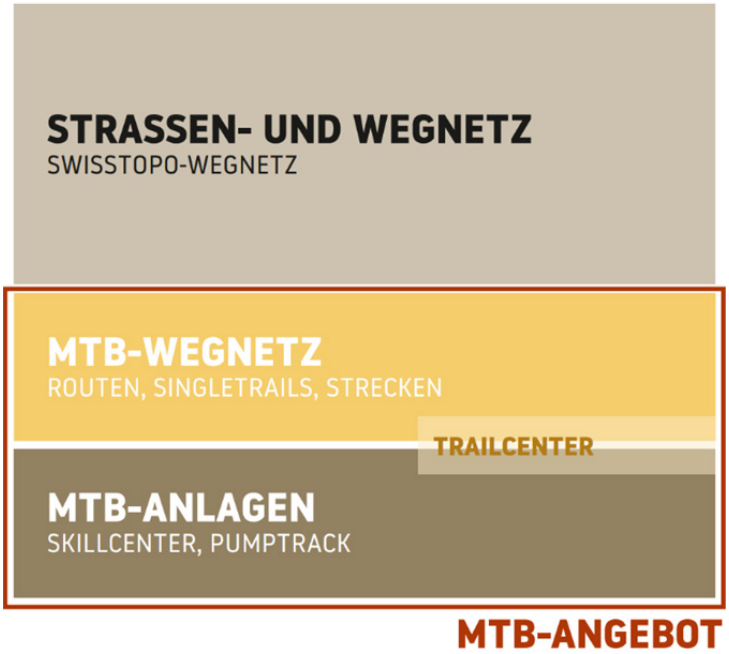


Abbildung 11: MTB-Angebot Kanton Zürich. Das zu definierende und signalisierende MTB-Angebot unterteilt sich in das MTB-Wegnetz und in MTB-Anlagen.

Auf welchen Zeithorizont bezieht sich das Mountainbike-Konzept?

Das Veloweggesetz verpflichtet die Kantone, innerhalb von fünf Jahren ein gutes, zusammenhängendes Velo- und MTB-Netz zu planen. Im ersten Schritt müssen die Planung und die behördenverbindliche Festlegung der Netze bis 2027 abgeschlossen sein. Der zweite Schritt umfasst die Umsetzung des Velo- und MTB-Netzes bis Ende 2042 – bis dahin muss das geplante MTB-Wegnetz realisiert sein. Für den Übergangszustand werden klare Prozesse festgelegt.

1.5 Entschädigungs- und Haftungsfragen

WaldSchweiz, der Verband der Waldeigentümer, hält in seinem Positionspapier vom März 2024 folgenden Sachverhalt fest: «Mit der Errichtung bzw. Legalisierung eines Singletrails oder einer MTB-Strecke duldet die Waldeigentümerschaft ausdrücklich eine Nutzung des Waldbodens, welche über das freie Betretungsrecht des Waldes hinausgeht. Dies soll in Form eines Grundbeitrags pro Laufmeter entschädigt werden. Zusätzlich erfährt die Waldbewirtschaftung mindestens zwei Baumlängen entlang einer MTB-Infrastruktur Einschränkungen. Neben einem erhöhten Planungs- und Sicherheitsaufwand bei forstlichen Arbeiten müssen die waldbaulichen Ziele und Massnahmen auf die Nutzung durch Bikende abgestimmt werden. All dies führt zu Mehraufwänden und Mindererträgen.»

Mehraufwände können beispielsweise durch den erhöhten Planungsaufwand vor und den erhöhten Sicherheitsaufwand während Waldarbeiten entstehen. Mindererträge resultieren aus erschwerten Bedingungen für die Wertholzproduktion, durch allfällige Schäden an Baumbestand und Boden oder aus der eingeschränkten Handlungsfreiheit. Es könnten bei der Waldeigentümerschaft bzw. ihrem Forstbetrieb auch konkrete Leistungen bestellt werden. Dazu können die periodische Kontrolle des umliegenden Waldbestandes oder die Sicherheitsholzerei gehören.

WaldSchweiz spricht folgende Empfehlung aus: Der Grundbeitrag für das Zurverfügungstellen von Waldflächen soll je nach Ausbaustandard und Nutzungsintensität jährlich Fr. 1 bis Fr. 2 pro Laufmeter betragen. Wird die MTB-Infrastruktur kommerziell genutzt, muss die Grundeigentümerin oder der Grundeigentümer entsprechend beteiligt werden.

Bei der Entschädigungsfrage ist zu unterscheiden, ob Wege ausschliesslich für das Mountainbiken bestimmt sind («MTB only») oder mit anderen Nutzenden geteilt werden. Bei Ersterem erscheint eine finanzielle Entschädigung vor allem bei neu gebauten, erweiterten oder legalisierten MTB-Strecken sinnvoll. Bei Singletrails, die seit Längerem bestehen und auch von anderen Gruppierungen genutzt werden (intensive Erholungsnutzung), muss die Frage der Entschädigung von privaten Eigentümerschaften übergeordnet geklärt werden. Ein entsprechender Auftrag liegt beim ALN (vgl. Vorlage KR-Nr. 6a/2018, Abschnitt D).

Weitere entsprechende Fragen zur Entschädigung ausserhalb des Waldes werden in den Folgeschritten geklärt (siehe Kapitel 2.5).

Für die Beantwortung von MTB-spezifischen Haftungsfragen wird auf das Dokument von SchweizMobil (Haftung bei Unfällen auf Mountainbike-Weginfrastruktur) verwiesen.

1.6 Planungsinstrumente

Folgende kantonalen Planungsinstrumente sind für die Planung und behördenverbindliche Festlegung von Velowegnetzen von Bedeutung.

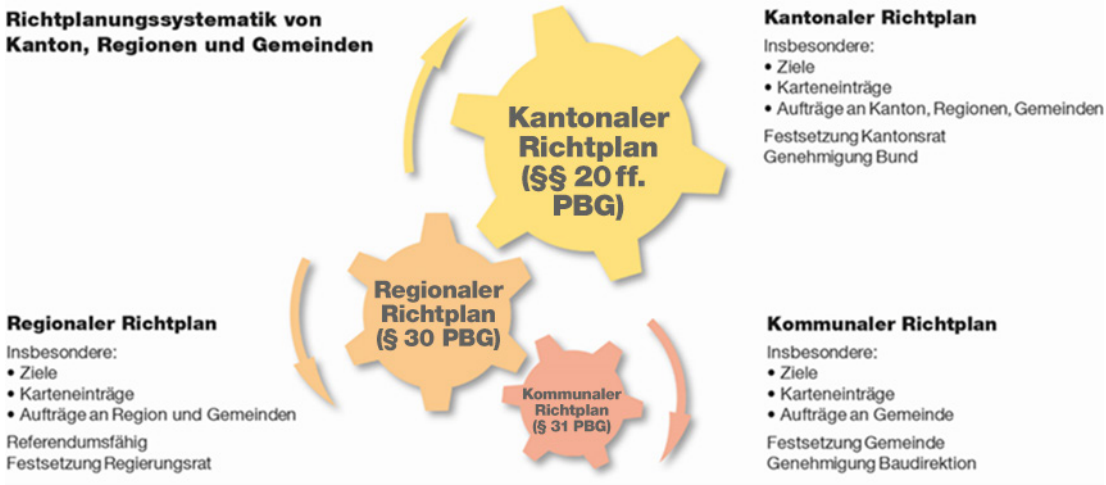


Abbildung 12: Kantonale Planungsinstrumente. Quelle: zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/richtplaene.html

Kantonaler Richtplan: Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Er legt die Wegnetze von kantonaler Bedeutung fest. Für den Veloverkehr sind das «Radrouten von nationaler Bedeutung»; zusätzlich sind in Abb. 4.3 des kantonalen Richtplans interkantonal und kantonal bedeutende Fuss- und Radrouten dargestellt, die in die Richtplankarten der regionalen Richtpläne übernommen werden. Der kantonale Richtplan macht zudem Vorgaben für die nachgelagerten Richtplanungen. Er wird durch das Bundesamt für Raumentwicklung genehmigt.

Regionale Richtpläne: Die regionalen Richtpläne präzisieren und ergänzen die Festlegungen des kantonalen Richtplans und stellen dabei die überkommunale Abstimmung sicher. Sie legen die Wegnetze von regionaler Bedeutung fest. Im Bereich Verkehr werden gegenüber dem kantonalen Richtplan noch detailliertere Festlegungen gemacht: die Strassen von regionaler Bedeutung, Tram- und Buslinien, Fuss- und Velowege, regionale Parkierungsanlagen sowie Güterumschlaganlagen und Anschlussgleise. Die Baudirektion genehmigt diese.

Kommunaler Verkehrsplan: Gemäss § 31 Abs. 2 PBG führen die Gemeinden einen kommunalen Verkehrsplan, der die kommunalen Strassen für die Groberschliessung und andere den Verkehr betreffende Inhalte umfasst. Er ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er konkretisiert die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans und enthält die kommunalen verkehrlichen Festlegungen (Genehmigung durch die Baudirektion). Damit ist er ein zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs in nachgelagerten Planungen und Verfahren (Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen und damit auch für Baubewilligungen, Planungen für Strassen, Velo- [einschliesslich MTB-] und Fusswegnetze). Ausserdem erfüllt er bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine wichtige Aufgabe. Er kann idealerweise auch im Rahmen eines gesamtheitlichen, themenübergreifenden kommunalen Richtplans überarbeitet werden.

Weitere **optionale kommunale Richtpläne:** Zusätzlich zum Verkehrsplan besteht die Möglichkeit, die Erkenntnisse aus einer Gesamtschau behördenverbindlich, langfristig und etappiert in einem Siedlungs- und Landschaftsplan festzuhalten. Ein räumliches Entwicklungskonzept bildet eine mögliche Grundlage für einen gesamtheitlichen kommunalen Richtplan. Mit einem solchen kann

die Siedlungsentwicklung transparent dargestellt und über verschiedene Politikbereiche zusammen mit der Bevölkerung abgestimmt werden. Weitere optionale Teilrichtpläne können im Bereich öffentliche Bauten und Anlagen sowie Ver- und Entsorgung erstellt werden.

Waldentwicklungsplan: Der WEP formuliert, unabhängig von der Eigentümerschaft, Entwicklungsziele und -massnahmen für den Wald im Kanton Zürich und wird vom Regierungsrat festgesetzt. Damit ist er das behördenverbindliche Planungsinstrument für raumwirksame Tätigkeiten im Wald. Der WEP wurde 2010 erstellt und ist bis 2025 gültig; derzeit läuft die Überarbeitung. Der Stand der Umsetzung wird alle fünf Jahre in Form von Zwischenberichten überprüft. Sie geben Auskunft über die Nachhaltigkeit der Waldentwicklung. Der WEP ist für die Behörden von Kanton und Gemeinden verbindlich. Er befasst sich mit den öffentlichen Interessen am Wald. Er stellt sicher, dass der Wald seine Funktionen nachhaltig erfüllen kann. Rechtlich ist er im KWaG und in der KWaV verankert. Der WEP erfasst und gewichtet die verschiedenen gesellschaftlichen Ansprüche an den Wald, legt die langfristigen Ziele der Waldentwicklung fest, zeigt Interessenkonflikte auf, setzt Prioritäten für den Vollzug und macht Vorgaben für das weitere Vorgehen. Er ist damit eine wichtige Grundlage für den Forstdienst bei der Beratung der Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer, für die Sicherung der öffentlichen Interessen, die Gewährleistung einer transparenten forstrechtlichen Bewilligungspraxis und die Steuerung nachhaltiger Waldfunktionen. Er bietet einen klaren Rahmen für die Ausführungsplanung, insbesondere die Betriebsplanungen. So erhalten Waldeigentümerinnen und -eigentümer sowie Waldbewirtschafterinnen und -bewirtschafter Planungssicherheit und Handlungsspielraum.

Weitere Planungen bzw. Planungsinstrumente des Kantons Zürich sowie der Regionen und Gemeinden können einen inhaltlichen Bezug zu MTB-Infrastrukturen haben, wie Freiraum- und Erholungskonzepte oder auch der kantonale Velonetzplan. Auch Städte, u.a. Zürich, verfügen teilweise über ein kommunales Mountainbike-Konzept.

1.7 Organisation und Prozess

Sämtliche in den nächsten beiden Kapiteln aufgeführten Beteiligten wurden in adäquater Form in die Erarbeitung des vorliegenden Mountainbike-Konzepts einbezogen, abschliessend im Rahmen des Mitberichts mit der Möglichkeit, sich schriftlich zum vorliegenden Konzept zu äussern. Die zuständigen Mitglieder des Regierungsrates Carmen Walker-Späh, Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion, und Regierungspräsident Martin Neukom, Vorsteher der Baudirektion, gaben den Auftrag. Die Steuerung des Projekts oblag den Amtschefs vom Amt für Mobilität (Markus Traber), Amt für Natur und Landschaft (Marco Pezzatti), Amt für Raumentwicklung (vertreten durch Claude Benz), Sportamt (Stefan Schötzau) und Tiefbauamt (Andreas Anghern). Die Projektleitung hatten Livio Peterer von der Fachstelle Veloverkehr im Amt für Mobilität und als Stellvertreter Res Guggisberg von der Abteilung Wald im Amt für Landschaft und Natur inne. Sie wurden von den jeweiligen Kommunikationsverantwortlichen unterstützt. Die Begleitgruppe, bestehend aus den im Impressum aufgeführten Mitarbeitenden der kantonalen Ämter, hat sich zehnmal getroffen, um den Arbeitsfortschritt zu besprechen und Empfehlungen bzw. Anträge an die Projektsteuerung zu formulieren. Projektleitung und Begleitgruppe wurden von zwei externen Büros unterstützt. Ein drittes externes Büro war für die Prozessbegleitung und Moderation von Resonanzräumen zuständig (siehe Kapitel 1.9). Zum Abschluss fand ein schriftliches Mitberichtsverfahren mit den potenziell betroffenen kantonalen Fachstellen sowie den an den Resonanzräumen teilnehmenden Organisationen statt.

1.8 Involvierte Behörden

Behörden auf verschiedenen Ebenen haben bestehende oder potenzielle Aufgaben im Bereich Mountainbiken.

Kanton

Amt für Mobilität: Kantonaler Richtplan Teil Verkehr (Planung, inhaltliche Verantwortung), kantonales Wanderwegnetz (Planung und Finanzierung), kantonales Velowegnetz (Planung und Finanzierung), Einbringen der kantonalen Interessen und Beurteilung regionaler und kommunaler Verkehrsrichtpläne. Das Amt für Mobilität bereitet zurzeit eine umfassende Teilrevision des Kapitels 4 «Verkehr» vor (Teilrevision 2026).

Amt für Landschaft und Natur: Sicherstellen von Walderhaltung und Naturschutz (Abgleich mit ökologischer Infrastruktur), Bewilligung von Wald- und Flurstrassen, forst- und baurechtliche Bewilligungen für MTB-Infrastrukturen im Wald, Erarbeitung WEP und Prüfung Gesuch WIEN-Ausscheidung.

Amt für Raumentwicklung: Gesamtverantwortung für den kantonal Richtplan und Koordination regionaler sowie Genehmigung kommunaler Richtpläne, Bewilligung kommunaler Nutzungsplanung, Ausnahme(bau)bewilligungen ausserhalb Bauzone und ausserhalb Wald.

Tiefbauamt: Planung, Projektierung, Bau, Betrieb und Unterhalt von Strassen und Wegen, die gemäss Strassengesetz in der Verantwortung des Kantons liegen. Dieser Auftrag kann auch an die Gemeinden delegiert werden, z.B. bei Wegen entlang von kommunalen Strassen und Wegen.

Sportamt: Förderung des MTB-Sports im Sinne des Sportpolitischen Konzepts des Kantons Zürich, Berücksichtigung von Ansprüchen des wettkampf- und trainingsorientierten MTB-Sports.

Region

Regionalplanung: Regionale Richtplanung.

Gemeinde

Gemeindebehörden: Kommunale Richtplanung, Festsetzung von Gemeindestrassen, Baubewilligungen innerhalb von Bauzonen, Nutzungsplanung, Gesuchstellerin WIEN mit Ausscheidung im WEP.

1.9 Externe Stakeholder

Die nachfolgend aufgeführten Gruppierungen wurden anlässlich einer Kick-off-Infoveranstaltung, zweier interaktiver Resonanzräume und eines schriftlichen Mitberichtsverfahrens in die Erarbeitung des vorliegenden Mountainbike-Konzepts einbezogen. Sämtliche Stakeholder haben sich in den Resonanzräumen positiv zu diesem Vorgehen geäussert und ihren Willen bekundet, sowohl bei der Erarbeitung als auch bei der Umsetzung ihren Beitrag zu leisten. Das gemeinsame Engagement für die Entwicklung der MTB-Angebote im Kanton Zürich wurde mehrfach betont und auch begrüsst. Trotz alledem waren und sind nicht alle eingeladenen Stakeholder mit den erarbeiteten Inhalten einverstanden.

Nutzende mit Velo/MTB

- Pro Velo
- Stiftung SchweizMobil
- Verein Züritrails
- Swiss Cycling
- Zürich Cycling
- Verein Trailfriends

Andere Nutzungen, Sportarten im Wald

- Zurich vitaparcours
- Verein Zürcher Wanderwege
- Orientierungslaufverband Zürich
- Verband Ostschweizer Kavallerie und Reitvereine
- Pfadi Züri – Kantonalverband Zürcher Pfadis
- Zürcher Kantonalverband für Sport
- Trail Maniacs Zürich

Zuständig für Wald(themen) und Grundeigentümer

- Präsidentenkonferenz Zürcher Holzkorporationen
- Stadtgrün Winterthur
- Grün Stadt Zürich
- WaldZürich Verband Waldeigentümer
- Zürcher Bauernverband

Natur und Umwelt

- JagdZürich
- Pro Natura Zürich
- WWF Zürich
- BirdLife Zürich

Behörden

- Verband der Gemeindepräsidien des Kantons Zürich (vertreten durch die Gemeinde Wald)
- Verein Zürcher Gemeinde- und Verwaltungsfachleute
- Stadt Uster
- Sportamt Stadt Winterthur
- Sportamt Stadt Zürich
- Standortförderung Zürioberland
- Planungsgruppe Zürcher Unterland
- Regionalplanung Winterthur und Umgebung
- Regionalplanung Zürcher Oberland
- Zürcher Planungsgruppe Furttal
- Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt
- Zürcher Planungsgruppe Limmattal
- Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil
- Zürcher Planungsgruppe Weinland
- Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg

Aussenblick und Forschung

- Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften

1.10 Synergien und Konflikte

An die Räume und Wege, die von Mountainbikerinnen und Moutainbikern genutzt werden, bestehen auch Ansprüche anderer Interessen- und Nutzungsgruppen. Dieser Umstand schafft Potenzial für Synergien und Konflikte.

- Synergien werden als Zusammenwirken verschiedener Bereiche zur gegenseitigen Förderung für einen gemeinsamen Nutzen verstanden.
- Bei Konflikten bestehen unterschiedliche Interessen und Zielsetzungen, die unvereinbar sind bzw. unvereinbar erscheinen.

Synergien bestehen vor allem dort, wo MTB-Infrastrukturen dazu führen, dass Mountainbikerinnen und Mountainbiker auf einem Wegnetz oder Anlagen kanalisiert werden, und damit das restliche Gebiet vor unerwünschten negativen Einflüssen geschützt wird. Zum gleichen Zweck kann das zunehmende Aufkommen von Mountainbikerinnen und Moutainbikern mit Nutzenden von anderen Freizeitangeboten räumlich gebündelt werden (u.a. bezüglich An- und Abreise; Besucherlenkung). Zudem lassen sich die verschiedenen Nutzungsgruppen gemeinsam für die Ansprüche von Natur, Landschaft und Kulturdenkmälern sowie für ein verantwortungsvolles Verhalten sensibilisieren. Längere Anreisen zu ausserkantonalen MTB-Gebieten können verringert oder ganz eingespart werden. Zudem können emissionsarme Wertschöpfungsmöglichkeiten neu geschaffen bzw. im Kanton gehalten werden, wovon sowohl die Bevölkerung als auch die Gemeinden profitieren. Von einer attraktiven MTB-Infrastruktur profitieren Sportvereine, sei es für Trainings, J+S-Kurse oder Wettkämpfe. Und nicht zuletzt ist die MTB-Förderung auch ein Beitrag an die Gesundheitsförderung sowie die Velonutzung allgemein und entspricht dem Bild des innovativen und dynamischen Kantons Zürich.

Soziale Konflikte entstehen, wenn sich andere Wegnutzende oder auch Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bedrängt fühlen, wenn sie tatsächlich bedrängt werden oder als Folge von Dichtestressempfinden in der Natur. Sie ergeben sich aus der gemeinsamen Nutzung derselben Infrastruktur durch verschiedene Aktivitäten wie beispielsweise Wandern, Trailrunning oder Reiten und Biken. Dies vor allem bei stark frequentierten, unübersichtlichen, schmalen, exponierten Wegen, bei schlechten Sichtverhältnissen, fehlenden Ausweichmöglichkeiten, mangelhafter Signalisation und/oder hohen Geschwindigkeiten. Auch das Risiko von Kollisionen und Unfällen führt zu Konflikten. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sehen sich mit Haftungsfragen konfrontiert, teilweise ohne dass sie je gefragt wurden, ob ihr Eigentum zum Mountainbiken genutzt werden darf/kann.

Ein weiterer potenzieller sozialer Konflikt ist die MTB-Mitnahme im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei geringen Kapazitäten bzw. hoher Nachfrage können sich andere Passagierinnen und Passagiere davon gestört fühlen. Soziales Konfliktpotenzial besteht auch im Vollzug der Regeln, vor allem wenn sie nicht eindeutig sind oder nicht kommuniziert bzw. bekannt sind.

Ökologische Konflikte entstehen durch Flächenverluste, Schädigung schützenswerter Vegetation, Fragmentierung von Habitaten, mögliche Erosion des Bodens infolge Fahrmanöver mit dem MTB insbesondere bei nassen Böden, Störung von Wildtieren insbesondere nachts sowie indirekte Effekte wie Littering und Zunahme des Nutzungsdrucks. Konflikte für Mountainbikerinnen und Mountainbiker können sich umgekehrt auch aus Naturgefahren ergeben.

Bewirtschaftungshindernisse in der Land- und Forstwirtschaft sowie eine Jagdwertminderung sind mögliche **wirtschaftliche Konflikte. Weitere potenzielle Konflikte** bestehen in der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, von Kulturdenkmälern und/oder von historischen Verkehrswegen aufgrund baulicher Eingriffe und Signalisation.

2 Strategie

2.1 Ziele

Der Kanton Zürich verfolgt mit dem Mountainbike-Konzept folgende übergeordnete Ziele:

- Das MTB-Angebot im Kanton Zürich erfüllt die Bedürfnisse der Zürcher Bevölkerung nach aktiver und nachhaltiger Naherholung.
- Das MTB-Angebot ist bedarfsgerecht, sicher und flächeneffizient.
- Das MTB-Angebot erzeugt lenkende Wirkung, schont sensible Lebensräume und nimmt Rücksicht auf andere Nutzungsgruppen.

2.2 Grundsätze der Koexistenz

- Rücksichtnahme und gegenseitiger Respekt bilden die Grundlage für die sichere und gemeinsame Nutzung des Strassen- und Wegnetzes. Die Sicherheit aller Wegnutzenden hat Priorität, Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vortritt.
- Es ist gestattet, mit Velos das gesamte kartografierte Wegnetz zu nutzen. Ausnahmen bilden signalisierte Fahrverbote oder Abschnitte, die ausschliesslich Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten sind. Querfeldein, d.h. abseits von kartografierten Wegen, darf nicht gefahren werden.

2.3 Strategien

Der Kanton Zürich schafft ein attraktives Angebot für Mountainbikerinnen und Mountainbiker.

1. **Lenkungswirkung:** Mit einem qualitativ und quantitativ ausreichenden und signalisierten MTB-Angebot wird möglichst rasch eine lenkende Wirkung erzeugt.
2. **Abgestimmtes MTB-Angebot:** Das MTB-Angebot setzt sich aus dem MTB-Wegnetz (Singletrails, MTB-Strecken, Routen und Trailcenter) und MTB-Anlagen (Skillcenter, Pumptracks) zusammen. Das MTB-Angebot wird über das bei Swisstopo kartierte Strassen- und Wegnetz erreicht.
3. **Aufbauend auf Bestehendem:** Das MTB-Angebot besteht primär aus vorhandenen Infrastrukturen und wird nach Bedarf mit neuen MTB-Strecken und MTB-Anlagen ergänzt.
4. **Eindeutige Erkennbarkeit:** Das MTB-Angebot ist klar signalisiert und öffentlich zugänglich. Wege, die nicht befahren werden dürfen, sind vor Ort eindeutig erkennbar.
5. **Attraktiv für alle:** Das MTB-Angebot ist für alle Mountainbikerinnen und Mountainbiker attraktiv und erfüllt die Bedürfnisse verschiedener Nutzungsgruppen. Das signalisierte MTB-Wegnetz ist für Mountainbikerinnen und Mountainbiker attraktiver als die übrigen kartografierten Wege.

Die Sicherheit der Wegnutzenden ist gewährleistet.

6. **Sicherheit geht vor:** Das MTB-Angebot ist konfliktarm und gut unterhalten. Bei stark frequentierten Wegabschnitten und engen sowie gefährlichen Passagen kommen konflikt- und risikomindernde Massnahmen zum Zug.
7. **Respektvoller Umgang:** Eine aktive und positive Kommunikation fördert die Sensibilisierung und das adäquate Verhalten aller Weg- und Waldnutzenden.
8. **Herausfordernd, aber sicher:** Das MTB-Angebot bietet das ganze Spektrum an Schwierigkeitsgraden. Bei MTB-Strecken werden vor Ort klare Hinweise zum Schwierigkeitsgrad angebracht. Schwierige Elemente sollten sicher umfahren werden können.
9. **Qualität durch Standards:** Bei der Ausgestaltung und Signalisation des MTB-Angebots werden Empfehlungen und Qualitätsstandards von SchweizMobil, BFU sowie Schweizer Normen befolgt.
10. **Klare Betriebskonzepte:** Alle MTB-Strecken und MTB-Anlagen verfügen über ein schriftliches Nutzungs- und Schutzkonzept und werden von den Betreibenden unterhalten. Sie werden nur mit den dafür zugelassenen Fahrzeugen befahren (kein Mischverkehr). Die Haftungsfragen sind geklärt.

Das MTB-Angebot ist fachlich und räumlich abgestimmt.

11. **Räumlich abgestimmt und eingebettet:** Bei der räumlichen Festlegung des MTB-Angebots werden Aspekte der Raum- und Verkehrsentwicklung sowie des Wald-, Natur-, Boden- und Landschaftsschutzes sowie Kulturdenkmäler berücksichtigt. Es ist auch über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen abgestimmt.
12. **Schonung der Schutzgebiete:** Neue MTB-Strecken und MTB-Anlagen sowie Singletrails sind ausserhalb von Biotopen von nationaler Bedeutung und grundsätzlich ausserhalb von Schutzgebieten zu erstellen. In mit den Schutzverordnungen in Einklang stehenden Ausnahmefällen können lineare MTB-Infrastrukturen (Singletrails, MTB-Strecken und MTB-Routen) auf einzelnen definierten Wegen Schutzgebiete durchqueren.
13. **Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft:** Auch ausserhalb der Schutzgebiete werden die Lebensräume von Tieren und Pflanzen geschont und das Landschaftsbild sowie Kulturdenkmäler möglichst wenig beeinträchtigt.
14. **Berücksichtigung aller Bedürfnisse:** Bei der Planung von neuen MTB-Infrastrukturen wird die Partizipation der relevanten Akteurinnen und Akteure sowie der Grund- und Waldeigentümerschaften sichergestellt.
15. **Verbesserungsprozess:** Die Erreichung der Ziele und die Einhaltung von Grundsätzen wird periodisch überprüft, bei Abweichungen sind Massnahmen oder Anpassungen zu ergreifen.

2.4 Zielbild

Im Zielbild ist räumlich differenziert dargestellt, welches MTB-Angebot der Kanton künftig zur Verfügung stellen möchte (siehe Abb. 13, Abb. 14, Abb. 15 und Anhang A1 Zielbild).

Das **Strassen- und Wegnetz gemäss Swisstopo bildet die Grundlage.**

- Eine besondere Lenkung bzw. Massnahmen sind nur bei Konfliktsituationen notwendig.

Routen sind signalisierte, zusammenhängende, primär nicht versiegelte Wege einschliesslich einfacher Singletrails und führen entlang topografisch und landschaftlich interessanter Räume innerhalb und über die Kantonsgrenze hinweg (z.B. Hügelketten, Flusstäler).

- Eine besondere Lenkung bzw. Massnahmen sind nur bei Konfliktsituationen notwendig.
- Eine Netzplanung ist zu erstellen.

Ein **Fokusraum der 1. Priorität** fasst die heute bestehenden Hotspots mit mindestens 5000 Fahrten pro Jahr zusammen. Die Nutzung von und der Bedarf nach MTB-Angeboten sind heute schon gross, die Nachfrage muss besser gelenkt werden.

- Es ist zu prüfen, ob ein Angebotsausbau notwendig ist.
- Es ist zwingend eine Netz- und Anlagenplanung zu erstellen.

Ein **Fokusraum der 2. Priorität** zeichnet sich aus durch bestehende punktuelle Nutzungen, eine geeignete Topografie und Lage, eine gute Erreichbarkeit aus anderen Fokusräumen oder vom Siedlungsgebiet sowie eine einigermassen gute ÖV-Erschliessung. Der Bedarf nach weiteren MTB-Angeboten in einem längerfristigen Zeithorizont und nach einer Lenkung soll geprüft werden.

- Es ist zu prüfen, ob künftig bzw. wann ein Angebotsausbau notwendig ist.
- Eine Netz- und Anlagenplanung wird empfohlen.

Innerhalb der Fokusräume werden in der Netz- und Anlagenplanung folgende räumlichen Festlegungen gemacht (exemplarisch dargestellt in Abb. 13): Schutzgebiete und Fahrverbote (einschliesslich Rückbauten von nicht zu befahrenden Wegen), MTB-Wegnetz (Neubau, Sanierung und/oder Umwidmung/Signalisation) einschliesslich deren Aufteilung auf das kantonale bzw. kommunale Angebot sowie die kommunalen Anlagen.

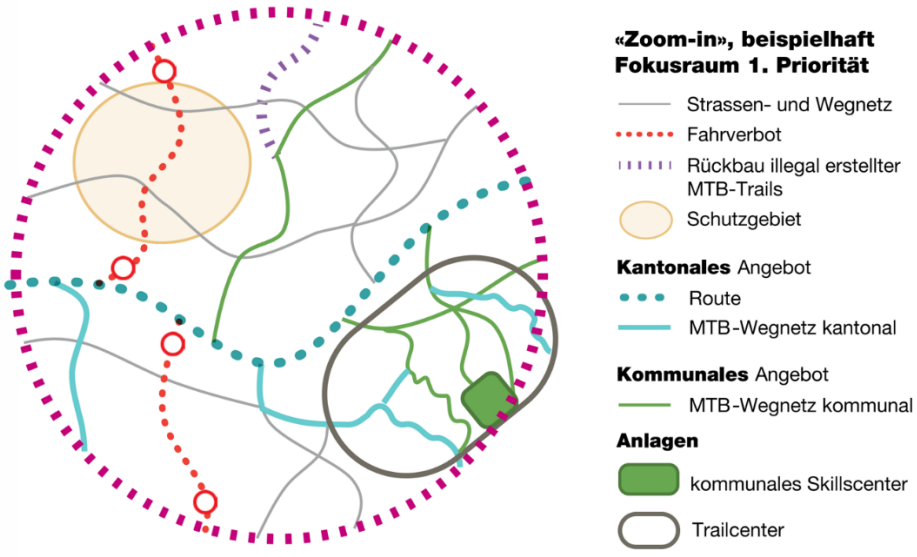


Abbildung 13: «Zoom-in» eines beispielhaften Fokusraums. Das MTB-Angebot wird exemplarisch dargestellt und nach Eigentümerin unterschieden. Auch das Fahrverbot ist exemplarisch. In welchen Schutzgebieten solche ausgesprochen werden sollen, ist im nächsten Schritt zu klären (siehe Kapitel 2.5).

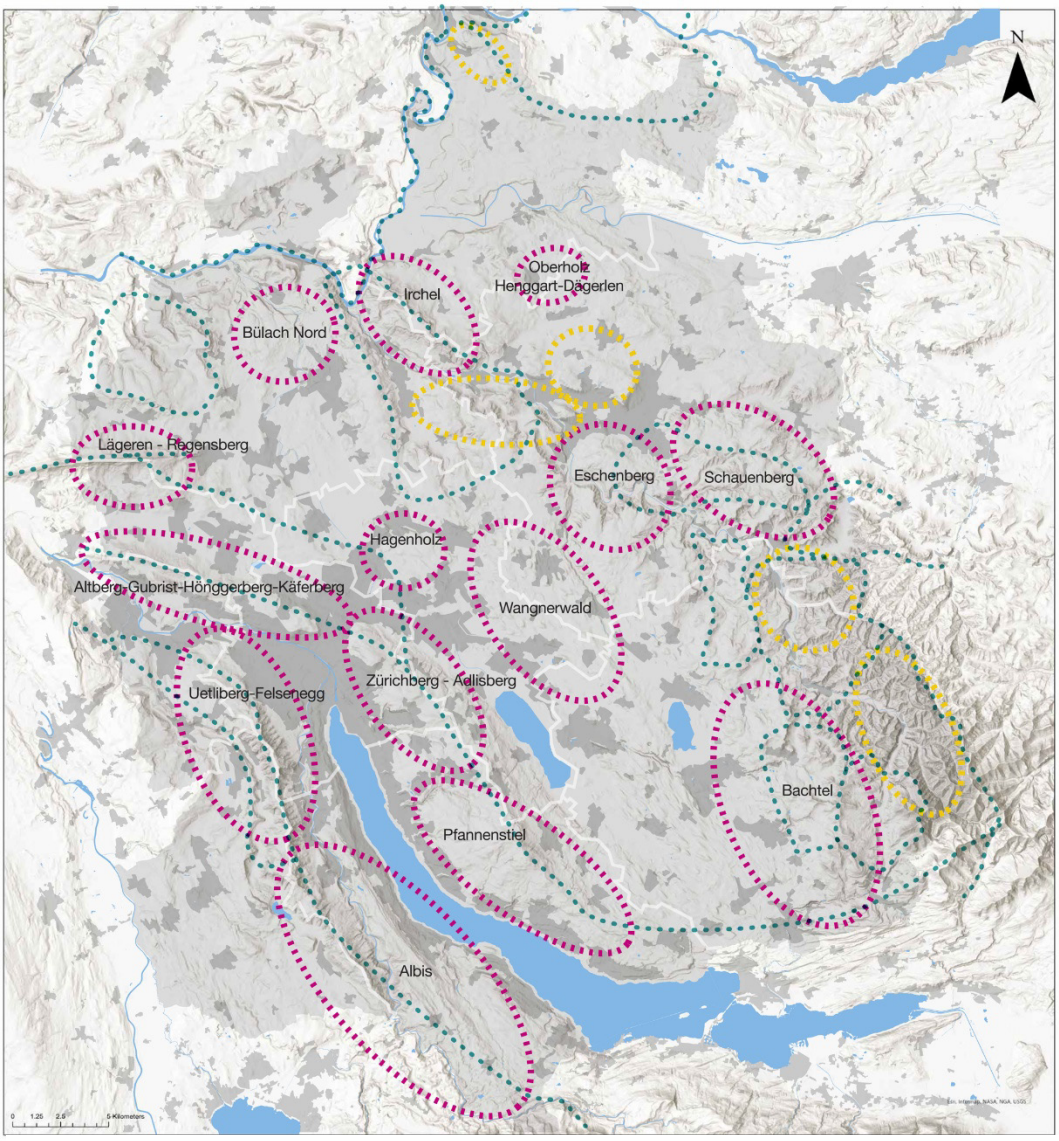


Abbildung 14: Zielbild Karte. Die Fokusräume und Routen werden räumlich verortet.

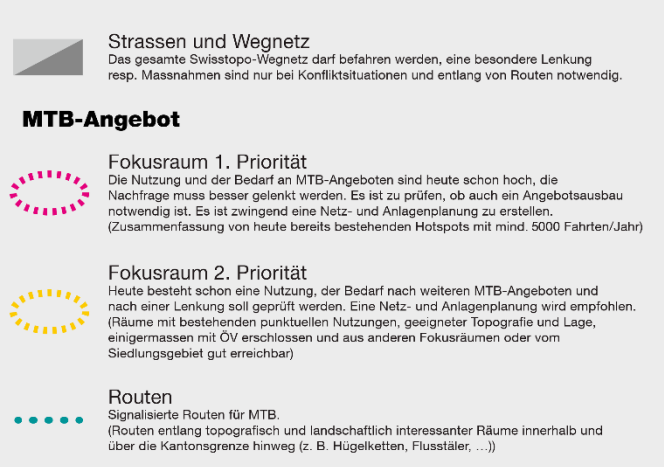


Abbildung 15: Zielbild Legende. Es wird beschrieben, in welchen Räumen welche Planungen erforderlich sind.

2.5 Rollen, Aufgabenteilung und Finanzierung

Die Umsetzung des vorliegenden Mountainbike-Konzepts ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen, Gemeinden und Dritten. Im Rahmen der Resonanzräume haben sich die Anwesenden grossmehrheitlich positiv zu diesem Verständnis geäussert und übernehmen ihren Teil der Verantwortung, sodass das MTB-Angebot möglichst rasch gemäss den Strategien ausgebaut werden kann, um die gemeinsam festgelegten Ziele zu erreichen.

Der Kanton hat das vorliegende Mountainbike-Konzept unter Mitwirkung der in Kapitel 1.8 und 1.9 aufgeführten Stakeholder erarbeitet und ist auch im Lead für die weitere Bearbeitung der zur Klärung und Umsetzung definierten Massnahmen.

- Recht und Planungsgrundlagen
- Schutzgebiete
- Bewilligung und Wegleitung
- Netzplanung
- Ausbau, Neubau, Signalisation und Unterhalt der kantonalen Infrastruktur
- Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation
- Monitoring und Controlling
- Verhaltensregeln und Sensibilisierung

Die detaillierte Aufgabenteilung zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden ist in den Massnahmenblättern im Anhang A2 Massnahmen beschrieben.[6] Im Anhang sind die zeitlichen und inhaltlichen Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen in einer Roadmap dargestellt. Zusammengefasst präsentieren sich die Rollen und Aufgaben wie folgt.

Der **Kanton** ist zuständig für und finanziert die Planung der Routen sowie die Netz- und Anlagenplanung in den Fokusräumen unter Einbezug von Regionen, Gemeinden und Dritten. Es ist vorgesehen, dass rund die Hälfte der Kosten bzw. die entsprechenden linearen MTB-Infrastrukturen[7] in den Fokusräumen in das kantonale MTB-Wegnetz aufgenommen werden. Der Kanton legt dieses und die Routen in Zusammenarbeit mit den Regionen im regionalen Richtplan fest (analog Velonetz Alltagsverkehr) und nimmt auf Antrag der Gemeinden die Einträge im WEP (WIEN) vor. Er projektiert, signalisiert, baut und unterhält das kantonale MTB-Wegnetz. Für den Bau und die Sanierung von kommunalen MTB-Anlagen leistet der Kanton Beiträge aus dem Sportfonds. Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden bei der Planung zudem mit Fachwissen in Form von Fakten- und Merkblättern und pflegt den Erfahrungsaustausch mit allen Beteiligten. Eine zusätzliche finanzielle Unterstützung für die von Gemeinden und Dritten angestossenen Netz- und Anlagenplanung durch den Kanton wird geprüft.

Die **Regionen und Gemeinden** beteiligen sich personell an der Netz- und Anlagenplanung in den Fokusräumen. Die Gemeinden legen ihr kommunales MTB-Angebot in den kommunalen Richtplänen fest. Sie finanzieren die Projektierung, den Bau und den Unterhalt des kommunalen MTB-Angebots, gegebenenfalls unter Beteiligung Dritter. Als Grundlage zur Realisierung von flächigen MTB-Anlagen im Wald ist ein Abgleich oder eine Festlegung mit dem WEP (WIEN-Flächen) erforderlich. (Der Prozess kann erst abschliessend definiert werden, wenn die Überarbeitung des WEP

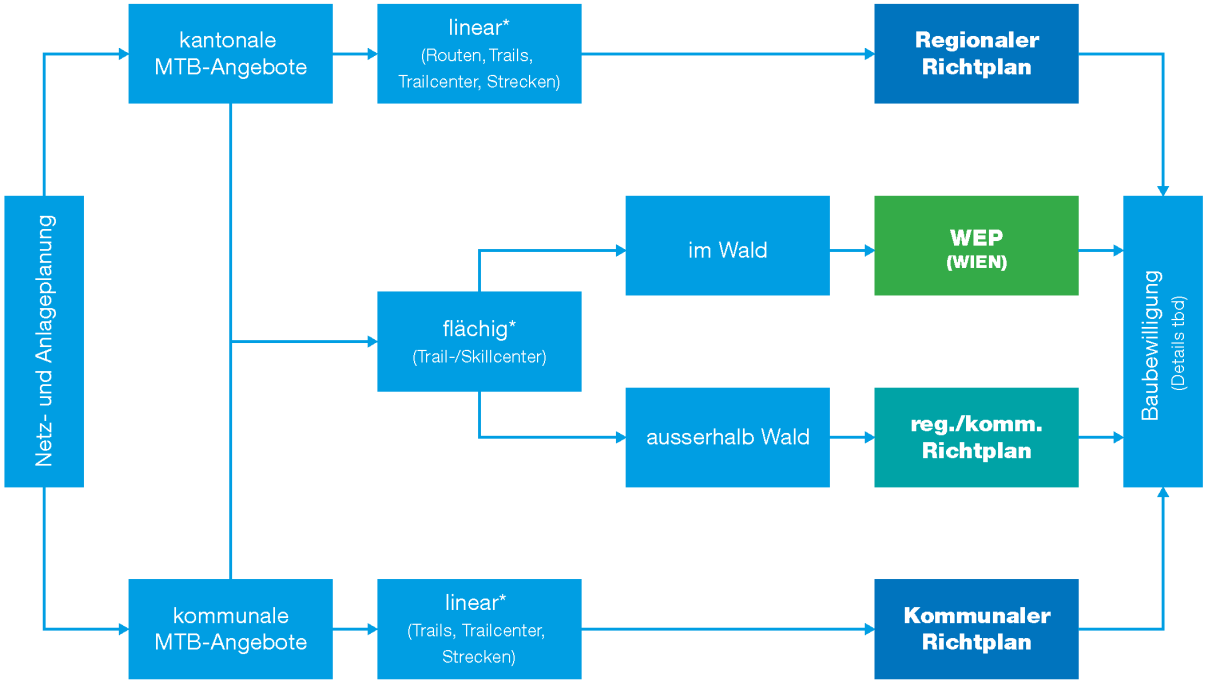
---

[6] Die ebenfalls ersichtliche kantonsinterne Zuteilung der Zuständigkeiten zu den Ämtern ist als provisorisch zu betrachten.

[7] Nach welcher Methodik die rund hälftige Aufteilung vorgenommen wird, muss noch definiert werden. Wahrscheinlich werden die Investitionskosten massgeblich sein und nicht die Netzlänge.

abgeschlossen ist.) MTB-Anlagen im Siedlungsgebiet, in der Erholungs- und/oder Landwirtschaftszone werden im kommunalen Richtplan festgelegt. Es ist zu klären, ob im Verkehrsplan oder einem anderen Teilrichtplan, z.B. Landschaft.

Abbildung 16 zeigt den Prozess der Netz- und Anlagenplanung in der Übersicht auf. Vorerst geklärt ist mit dem vorliegenden Konzept die Festlegung und Mitfinanzierung der linearen MTB-Infrastrukturen in den bzw. über die Richtpläne. Für die Festlegung der flächigen Anlagen sind weitere Abklärungen bzw. der Abschluss der WEP-Überarbeitung abzuwarten (siehe Massnahmenblatt «A2.3 Bewilligung und Wegleitung»).



*Die abschliessende Abgrenzung zwischen linearen und flächigen Anlagen erfolgt ebenfalls im Rahmen des Massnahmenblatts «Bewilligung und Wegleitung».

Abbildung 16: Prozess der Netz- und Anlagenplanung.

Die Finanzierung von **Projektierung, Realisierung und Unterhalt** unterscheidet sich wie dargelegt nach kantonalem oder kommunalem MTB-Angebot. Die im Folgenden angegebenen Längen entstammen einer Grobschätzung, die auf verschiedenen Annahmen[8] aufbaut.

- **Routen** (rund 400–600 km): Projektierung, Realisierung und Unterhalt zu 100% durch den Kanton (Strassenfonds bzw. Unterhaltsbudget TBA)
- **Singletrails** (rund 150–250 km innerhalb aller Fokusräume): Projektierung, Realisierung und Unterhalt der Hälfte der Singletrails durch den Kanton (Strassenfonds bzw. Unterhaltsbudget TBA). Die andere Hälfte der Singletrails muss von den Gemeinden finanziert werden. Die Aufteilung bezieht sich voraussichtlich auf die gesamten Kosten in einem Fokusraum.

[8] Von den in Kapitel 1.4 aufgeführten Netzlängen entfallen innerhalb der Fokusräume gemäss Schätzungen von SchweizMobil gut 10% auf bewegungsorientierte Wege, 20% auf abfahrtsorientierte Strecken und rund 70% auf technikorientierte Trails. Die Routen ausserhalb der Fokusräume sind grösstenteils bewegungsorientiert und enthalten nur wenige technikorientierte Abschnitte.

- **MTB-Strecken** einschliesslich Trailcenter (rund 50–80 km innerhalb aller Fokusräume): Projektierung, Realisierung und Unterhalt der Hälfte der Strecken und Trailcenter durch den Kanton (Strassenfonds bzw. Unterhaltsbudget TBA). Die andere Hälfte muss von den Gemeinden oder durch Dritte übernommen werden.
- **MTB-Anlagen** (rund 25 innerhalb aller Fokusräume): Projektierung, Realisierung und Unterhalt zu 100% durch die Gemeinden. Die Höhe der kantonalen Beiträge (Sportfonds) wird unter Berücksichtigung der dafür vorhandenen Mittel festgelegt.

Die Kosten für die Umsetzung des kantonalen und kommunalen MTB-Angebots können derzeit nur grob geschätzt werden.

Beim kantonalen MTB-Angebot ist davon auszugehen, dass die Realisierung und der Unterhalt mit einem jährlichen Aufwand von rund 0,8 Mio. Franken im Rahmen der bestehenden Budgets erfolgen können. Der langfristige Mittelbedarf verteilt sich dabei etwa hälftig auf bauliche Massnahmen sowie auf Projektierung und Unterhalt. Die kantonale MTB-Netz-Planung kann im Rahmen der bestehenden Budgets erfolgen. Durch die weiterführenden Massnahmen und Aufgaben entstehen bei den jeweiligen Ämtern aufbauende und ständige Aufgaben, die im Rahmen der zur Verfügung stehenden personellen Mittel umgesetzt werden.

Für die kommunale lineare MTB-Infrastruktur in den Fokusräumen ist mit einem ähnlichen Investitions- und Unterhaltsbedarf wie für den Kanton zu rechnen. Hinzu kommen allfällige Investitionen in MTB-Anlagen (rund 0,5 Mio. Franken pro Anlage), wobei dafür kantonale Beiträge aus dem Sportfonds beantragt werden können.

2.6 Planungsgrundsätze

Bestandesgarantie

Bestehende (offizielle) MTB-Angebote von Gemeinden oder Dritten werden durch dieses Konzept entweder nicht tangiert oder im Rahmen der anstehenden Netzplanung in das kantonale oder kommunale Netz aufgenommen.

Übergangsbestimmungen

In Planung befindliche lineare Infrastrukturen können weiterhin über die bisher möglichen Ausnahmebewilligungen beim ALN beantragt werden, bis die kantonalen MTB-Angebote im jeweiligen regionalen Richtplan behördenverbindlich verankert sind. Auf kommunaler Ebene gilt dasselbe: Sobald der kommunale Verkehrsrichtplan mit integriertem MTB-Angebot vom Kanton bewilligt wurde, können beim ALN keine Ausnahmebewilligungen mehr beantragt werden.

Zonierung und Nebenanlagen

MTB-Angebote können im Siedlungsgebiet, in Erholungszonen, in Landwirtschaftszonen oder im Wald zu liegen kommen. Voraussetzung ist der Eintrag im regionalen oder kommunalen Richtplan (siehe oben) oder im WEP (nur für flächige MTB-Anlagen im Wald). Der Bedarfsnachweis und die Interessenabwägung erfolgen im jeweiligen Festsetzungsprozess. In den Richtplaneinträgen ist textlich genauer zu definieren, was das jeweilige MTB-Angebot umfassen darf (Umfang der baulichen Veränderungen, zulässige Nebenanlagen usw.). Infrastrukturen, die nicht der MTB-Nutzung an sich dienen, sind nicht als notwendig zu betrachten und ausserhalb der Bauzone grundsätzlich nicht bewilligungsfähig. Untergeordnete Veränderungen wie Lückenschlüsse zwischen zwei Waldstücken ohne grössere bauliche Massnahmen können auch ohne Richtplaneintrag bewilligt werden, wenn sie gemäss Mountainbike-Konzept in einem Fokusraum liegen.

Räumliche Lage

Pumptracks werden innerhalb des Siedlungsgebiets bzw. sehr siedlungsnah verortet. Auch Skillcenter sind eher siedlungsnah bzw. am Übergang zur Land(wirt)schaft oder zum Wald zu planen. Trailcenter hingegen kommen topografiebedingt eher im Wald zu liegen, weil sie in der Regel ein Gefälle benötigen. Grundsätzlich sind Lagen innerhalb der Bauzone oder auf bereits versiegelten Flächen zu priorisieren. Für alle Lagen ausserhalb der Bauzone sind ein Eintrag im kommunalen oder regionalen Richtplan bzw. im WEP und die damit einhergehende Interessenabwägung zwingend. Die Lage ist so zu wählen, dass eine Anreise ohne Auto möglich und attraktiv ist. Direkte Velowege zur Siedlung und ein angemessenes ÖV-Angebot einschliesslich Velomitnahme sind sicherzustellen. Nach Möglichkeit ist auf (neue) Autoparkplätze bei MTB-Anlagen zu verzichten.

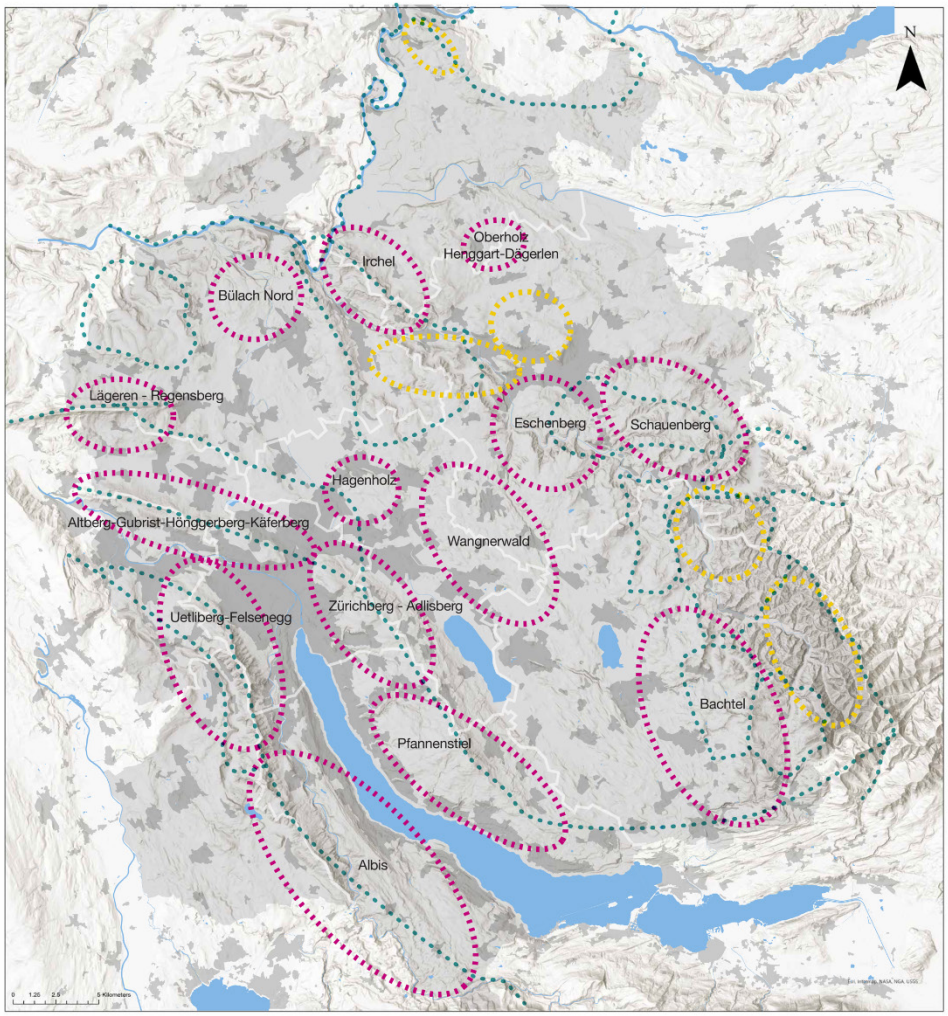
Planungshoheit Städte Zürich und Winterthur

Die aufgeführten Ziele und Strategien gelten für das gesamte Kantonsgebiet. Die Fokusräume sind gemeinde- und teilweise regionsübergreifend definiert, weil sie funktionale Einheiten bilden. Die beiden Städte Zürich und Winterthur verfügen gemäss §§ 43 ff. StrG über die Planungshoheit für ihre Wege, was bei der MTB-Netz- und -Anlagen-Planung zu einem erhöhten Koordinationsaufwand führt. Das gemeinsame Vorgehen wird im nächsten Schritt im Detail geklärt. Ziel des Konzepts ist eine (stadt)grenzenunabhängige Netzplanung in den Fokusräumen und bei den kantonalen Routen.

Aktualisierung/Fortschreibung

Wenn sich der MTB-Sport (z.B. neue Fahrzeugkategorien), die national verwendeten Begrifflichkeiten und/oder andere rechtliche oder gesellschaftliche Gegebenheiten weiterentwickeln, ist dies vorerst bei der Bearbeitung der Aufgaben in den Massnahmenblättern zu berücksichtigen. Spätestens nach zehn Jahren bzw. wenn ein Grossteil der Netzplanungen abgeschlossen ist, sollte das Konzept aktualisiert bzw. anhand der bis dahin gemachten Umsetzungserfahrungen fortgeschrieben werden. Eine frühere Aktualisierung ist nur angezeigt, falls sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen grundlegend ändern.

A1 Zielbild



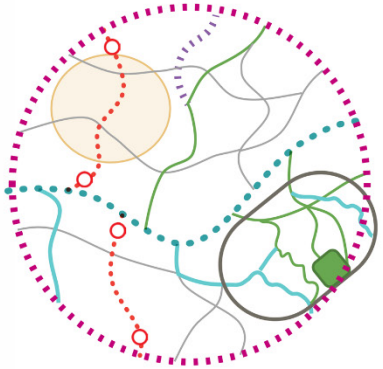
Strassen und Wegnetz
Das gesamte Swisstopo-Wegnetz darf befahren werden, eine besondere Lenkung resp. Massnahmen sind nur bei Konfliktsituationen und entlang von Routen notwendig.

MTB-Angebot

Fokusraum 1. Priorität
Die Nutzung und der Bedarf an MTB-Angeboten sind heute schon hoch, die Nachfrage muss besser gelenkt werden. Es ist zu prüfen, ob auch ein Angebotsausbau notwendig ist. Es ist zwingend eine Netz- und Anlagenplanung zu erstellen. (Zusammenfassung von heute bereits bestehenden Hotspots mit mind. 5000 Fahrten/Jahr)

Fokusraum 2. Priorität
Heute besteht schon eine Nutzung, der Bedarf nach weiteren MTB-Angeboten und nach einer Lenkung soll geprüft werden. Eine Netz- und Anlagenplanung wird empfohlen. (Räume mit bestehenden punktuellen Nutzungen, geeigneter Topografie und Lage, einigermassen mit ÖV erschlossen und aus anderen Fokusräumen oder vom Siedlungsgebiet gut erreichbar)

Routen
Signalisierte Routen für MTB.
(Routen entlang topografisch und landschaftlich interessanter Räume innerhalb und über die Kantonsgrenze hinweg (z. B. Hügelketten, Flusstäler, ...))



«Zoom-in», beispielhaft Fokusraum 1. Priorität
- Strassen- und Wegnetz
- Fahrverbot
- Rückbau illegal erstellter MTB-Trails
- Schutzgebiet

Kantonales Angebot
- Route
- MTB-Wegnetz kantonal

Kommunales Angebot
- MTB-Wegnetz kommunal

Anlagen
- kommunales Skillscenter
- Trailcenter

A2 Massnahmen

A2.1 Recht und Planungsgrundlagen

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☐ AFM ☒ ALN ☐ ARE ☐ SPA ☐ TBA	☒ AFM ☐ ALN ☒ ARE ☐ SPA ☒ TBA	

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☒ Lenkungswirkung ☐ Abgestimmtes Angebot ☒ Aufbauend auf Bestehendem ☐ Eindeutige Erkennbarkeit ☐ Attraktiv für alle	☐ Sicherheit geht vor ☐ Respektvoller Umgang ☐ Herausfordernd, aber sicher ☐ Qualität durch Standards ☐ Klare Betriebskonzepte	☒ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☒ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☒ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☐ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Das Rechtsgutachten hat aufgezeigt, wie das geltende (kantonale) Recht im Kontext des Mountainbikens vom Gutachter ausgelegt wird. Zudem hat der Gutachter aufgezeigt, wo Widersprüche und Unsicherheiten bestehen und welche Anpassungen der (Rechts-)Grundlagen aus seiner Sicht notwendig sind.

- Wegbegriff in § 2 KWaV ist unpräzis, insbesondere ist der Wortlaut für Wege mit Sperrgeländer oder schmalem Durchlass für Fussgängerinnen und Fussgänger zu prüfen.
- Grundsätzlicher Umgang mit illegal erstellten Wegen und Singletrails
- Eignung von Wegen für die Befahrung mit MTB

Es ist von den betroffenen Direktionen und Ämtern zu prüfen, welche Anpassungen der Rechtsgrundlagen vorgenommen werden sollen, sodass die Strategien des vorliegenden Mountainbike-Konzepts (besser) mit den gesetzlichen Grundlagen vereinbart werden können.

Die in den anderen Massnahmenblättern beschriebenen Planungs- und Bewilligungsprozesse haben gegebenenfalls Auswirkungen auf weitere Gesetze, z.B. das PBG, das die

Inhalte der Richtplanung vorgibt, sowie das StrG, das mit der Netzfestlegung auch die Finanzierung regelt.

Beschreibung der Aufgaben

Die aktuellen Rechtsgrundlagen (vor allem KWaV, PBG und StrG) werden vor dem Hintergrund des vorliegenden Mountainbike-Konzepts überprüft. Dabei wird festgestellt, ob bzw. wo es Anpassungen braucht. Falls es solche braucht, werden diese möglichst rasch angestossen, damit bald Rechts- und Planungssicherheit herrscht und das MTB-Angebot ausgebaut werden kann.

Zudem ist zu klären, wie die Grundeigentümerverbindlichkeit hergestellt werden kann (z.B. Umwidmung), vor allem dort, wo es keine Projekte gibt. Vertieft werden müssten zudem allenfalls Haftungsfragen, die mit dem nationalen Papier von SchweizMobil nicht abgedeckt sind.

Darüber hinaus erstellt das ALN ein Faktenblatt zu Handlungsoptionen bei illegal erstellten Trails.

Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Der Kanton Zürich passt allenfalls die Rechtsgrundlagen und Planungsinstrumente im Sinne des vorliegenden Mountainbike-Konzepts an. Die federführenden Ämter erstellen Merk- und Faktenblätter zur kantonsweit gleichen Praxis bei herausfordernden Fragen.

Die Regionen und Gemeinden werden im Rahmen der formellen Verfahren einbezogen und angehört.

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

- Kantonaler Richtplan
- Regionale Richtpläne
- Kommunale Richtpläne
- WEP
- KWaG
- PBG
- StrG

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Zeitlich und inhaltlich

- A2.2 Schutzgebiete (inhaltliche Abhängigkeiten)
- A2.3 Bewilligung und Wegleitung (Recht und Planungsgrundlagen müssen zuerst geklärt sein, bevor die Bewilligungsverfahren beschrieben werden können.)
- Überarbeitung WEP (laufend)

Weitere Schritte und Terminplan

Die Prüfung, ob es Anpassungen der Rechtsgrundlagen an das vorliegende Mountainbike-Konzept braucht, muss sehr rasch erfolgen, damit andere Arbeiten angegangen und Aufgaben erfüllt werden können.

- Überprüfung und Feststellung Anpassungsbedarf: nach Beschluss des Regierungsrates
- Auslösen der allenfalls notwendigen Anpassungen durch die zuständigen Direktionen (PBG und KWaG: BD; StrG: VD)

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

- Rechtsfragen zum Mountainbiking im Wald am Beispiel des Kantons Zürich (Rechtsgutachten, überarbeitete Version, Stand am 27. November 2024 von Dr. iur. Michael Bütler, Rechtsanwalt in Zürich)
- Papier mit Fragen und Antworten zu Haftungsfragen SchweizMobil (Haftung bei Unfällen auf Mountainbike-Weginfrastruktur, schweizmobil.info)
- Haftungsleitfaden für Grundeigentümer und Bewirtschafter in Bezug auf Mountainbiken (BEBike Interessengemeinschaft Mountainbike Kanton Bern, bebike.ch)

A2.2 Schutzgebiete

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☐ AFM ☒ ALN ☒ ARE ☐ SPA ☐ TBA	☒ AFM ☐ ALN ☐ ARE ☒ SPA ☒ TBA	Fachstellen ALN Fachstellen ARE (Landschaft, Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Geoinformation)

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☒ Lenkungswirkung ☐ Abgestimmtes Angebot ☐ Aufbauend auf Bestehendem ☐ Eindeutige Erkennbarkeit ☐ Attraktiv für alle	☐ Sicherheit geht vor ☐ Respektvoller Umgang ☐ Herausfordernd, aber sicher ☒ Qualität durch Standards ☐ Klare Betriebskonzepte	☒ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☒ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☒ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☐ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Es ist keine Übersicht über die Schutzgebiete (auf allen Planungsstufen) vorhanden. Die Zugänglichkeit zu den Daten ist kantonsintern und -extern nicht gewährleistet (z.B. kommunale Objekte). Die Befahrbarkeit und die zulässigen baulichen Massnahmen in den Schutzgebieten sind in den unterschiedlichen Regelwerken (Inventarblätter, Schutzverordnungen, Gesetze usw.) geregelt. Der Umgang mit bestehenden Wegen und Infrastrukturen in Schutzgebieten ist unklar. Eine MTB-Netz-Planung mit einer adäquaten Berücksichtigung der Schutzgebiete ist daher nur mit grossem Aufwand möglich.

Die Kenntnis der Schutzgebiete und -interessen ist wichtig für deren adäquate Berücksichtigung bei der Netzplanung und für das Festlegen allfälliger Fahrverbote, um Schutzgebiete zu schonen. Sie ist aber auch eine wesentliche Grundlage, um das Mountainbiken zu ermöglichen bzw. um Schutz- und Sportinteressen ausgleichen zu können.

Beschreibung der Aufgaben

Zuerst muss eine Übersicht aller relevanten Inventare und Schutzgebiete (einschliesslich weiterer sensitiver Räume, die weder Inventar noch Schutzgebiet sind, z.B. Friedwälder) erstellt werden. Für jedes Inventar/Schutzgebiet sind die Zuständigkeiten anzugeben. Es ist gegebenenfalls zu prüfen, ob die Veröffentlichung der Übersicht auf dem kantonalen

GIS-Browser möglich und sinnvoll ist (falls mit vertretbarem Aufwand zu bewerkstelligen, evtl. als Light-Version).

Anschliessend wird als Orientierungsrahmen für die Beurteilung von MTB-Angeboten in den Schutzgebieten eine Matrix erstellt: Es werden dazu (noch zu definierende) Kategorien zu verschiedenen Arten des Eingriffs (z.B. Bestand/Neubau, lineare Anlagen / flächige Anlagen) definiert. Schliesslich werden für jedes Inventar/Schutzgebiet und jede Eingriffskategorie die grundsätzlichen rechtlichen Möglichkeiten definiert (siehe Abbildung).

Sensibilität	Schutzobjekte	MTB-Pisten / Anlagen (einseitig befahrbar)	Öffentliches Wegnetz *(Koexistenz)*				Fahrverbot
			Fläche verändert		Fläche unverändert		
		Neubau von MTB-Pisten mit Terrainveränderungen und/oder Kunstbauten	Neubau Biketrail	Ersatzneubau Biketrail (Aufhebung andere Trails)	Bestehende unbefestigte, nicht rechtmässige Weginfrastruktur (nur Signalisation)	Bestehende unbefestigte, rechtmässige Wegintfrastruktur (nur Signalisation)	Bestehende befestigte, rechtskräftige Wegintfrastruktur (nur Signalisation)	
Flächen mit **sehr hoher** Sensibilität	tbd	*nicht bewilligungsfähig*	*nicht bewilligungsfähig*	*nicht bewilligungsfähig*	*nicht bewilligungsfähig*	*nicht bewilligungsfähig*	*in begründeten Ausnahmefällen*	*zwingend*
Flächen mit **hoher** Sensibilität	tbd	*in begründeten Ausnahmefällen*	*in begründeten Ausnahmefällen*	*in begründeten Ausnahmefällen*	*Grundsätzlich möglich, alternative Linienführungen zu prüfen*	*Grundsätzlich möglich, alternative Linienführungen zu prüfen*	*Grundsätzlich möglich*	*empfohlen*
Flächen mit **mittlerer** Sensibilität	tbd	*Grundsätzlich möglich, alternative Linienführungen zu prüfen*	*Grundsätzlich möglich, alternative Linienführungen zu prüfen*	*Grundsätzlich möglich, alternative Linienführungen zu prüfen*	*Grundsätzlich möglich*	*Grundsätzlich möglich*	*Grundsätzlich möglich*	*zu prüfen*
Flächen **ohne** besondere Voraussetzungen	tbd	*Grundsätzlich möglich*	*Grundsätzlich möglich*	*Grundsätzlich möglich*	*Grundsätzlich möglich*	*Grundsätzlich möglich*	*Grundsätzlich möglich*	*nicht zulässig*
Flächen mit **Standortvorteilen**	tbd	*Vorzugsgebiet*	*Vorzugsgebiet*	*Vorzugsgebiet*	*Vorzugsgebiet*	*Vorzugsgebiet*	*Vorzugsgebiet*	*nicht zulässig*

Beispielhafte Abbildung, alle Felder und Kategorien werden noch festgelegt.

Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Die Aufgabe des Kantons ist es, die Übersicht über die nationalen und überkommunalen (kantonalen) Inventare/Schutzobjekte zu schaffen. Dabei ist das Wissen einerseits bei den zuständigen kantonalen Fachstellen verfügbar zu machen, anderseits sind bei den Gemeinden die Informationen zu den relevanten kommunalen Inventaren/Schutzobjekten abzuholen. Gestützt darauf ist durch den Kanton (unter Einbezug der relevanten Fachstellen) eine Matrix (siehe Beschreibung der Aufgabe) zu erstellen. Da es sich um eine Vollzugsaufgabe handelt, erfolgt die Erarbeitung und Vernehmlassung kantonsintern.

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

- NHG/NHV
- RPG/RPV
- KWaG/KWaV
- PBG
- StrG
- Richtplanung (kantonal, regional, kommunal)
- WEP

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Zeitlich und inhaltlich

- A2.1 Recht und Planungsgrundlagen (Die Matrix ist eine Grundlage für die Planung.)
- A2.3 Bewilligung und Wegleitung (Die Matrix ist eine Grundlage für das Bewilligungsverfahren.)
- A2.4 Netzplanung (Die Matrix ist eine Grundlage für die Netzplanung; gewisse spezifische Anforderungen an die MTB-Angebote werden auch im Rahmen der Netz- und Anlagenplanung festgelegt.)
- Überarbeitung WEP und Richtpläne (laufend)

Weitere Schritte und Terminplan

Das Zusammentragen der Schutzinteressen und Schutzgebiete kann und soll relativ rasch starten.

Die Erstellung der Matrix erfolgt nach Vorliegen der Übersicht über die Schutzgebiete und der Verabschiedung des Mountainbike-Konzepts; gegebenenfalls gleichzeitig mit anderen Massnahmenblättern.

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

- Verschiedene Inventarblätter, Schutzverordnungen usw.
- Merkblatt «Interessenabwägung in der Raumplanung»

A2.3 Bewilligung und Wegleitung

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☐ AFM ☒ ALN ☒ ARE ☐ SPA ☐ TBA	☒ AFM ☐ ALN ☐ ARE ☒ SPA ☒ TBA	Gemeinden Regionen

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☒ Lenkungswirkung ☒ Abgestimmtes Angebot ☒ Aufbauend auf Bestehendem ☐ Eindeutige Erkennbarkeit ☐ Attraktiv für alle	☒ Sicherheit geht vor ☐ Respektvoller Umgang ☒ Herausfordernd, aber sicher ☐ Qualität durch Standards ☐ Klare Betriebskonzepte	☒ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☒ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☒ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☐ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Die Bewilligung von kommunalen MTB-Angeboten erfolgt heute über Ausnahmeregelungen. Dazu bedarf es einer «bottom-up»-Initiative einer Region, einer Gemeinde oder eines Dritten. Häufig ist aber nicht ganz klar, nach welchen Planungsinstrumenten bzw. durch welche Instanzen die Bewilligungen erfolgen, u.a. bei MTB-Infrastrukturen ausserhalb von Bauzonen und insbesondere im Wald. Wenn der Kanton das nationale Veloweggesetz erfüllen will, muss der Bewilligungsprozess transparent sein und für alle zugänglich dokumentiert werden. Dazu braucht es eine eindeutige Wegleitung für alle Beteiligten. Bei der Erstellung durch das ALN bzw. ARE sind folgende, auch mit der vorliegenden Strategie noch nicht restlos geklärten Fragen zu beantworten.

- Wie kann die Grundeigentümerverbindlichkeit erreicht werden?
- In welchen Fällen und wie werden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entschädigt?
- Wie können die Erholungsinteressen im Bereich MTB bestmöglich mit Natur, Landschaft und Kulturdenkmälern abgestimmt werden?
- Welche Akteurinnen und Akteure sind wie einzubeziehen?

Flächige MTB-Anlagen im Wald bedingen eine erhöhte Abstimmung mit dem WEP (WIEN-Festlegung). Dieser Prozess und das Vorgehen zwischen WEP und Richtplanung muss geklärt werden. Es ist beispielsweise noch zu definieren, wann eine Anlage flächig ist.

Darüber hinaus muss die Wegleitung gestützt auf die Ergebnisse aus dem Massnahmenblatt «A2.2 Schutzgebiete» Kriterien für Interessenabwägungen aufzeigen, u.a. für die Berücksichtigung von Schutzgebieten bzw. die Signalisation von Fahrverboten und konfliktmindernde Massnahmen an stark frequentierten Orten. Auch der Prozess für die Umsetzung von Fahrverboten und konfliktmindernden Massnahmen ist zu dokumentieren.

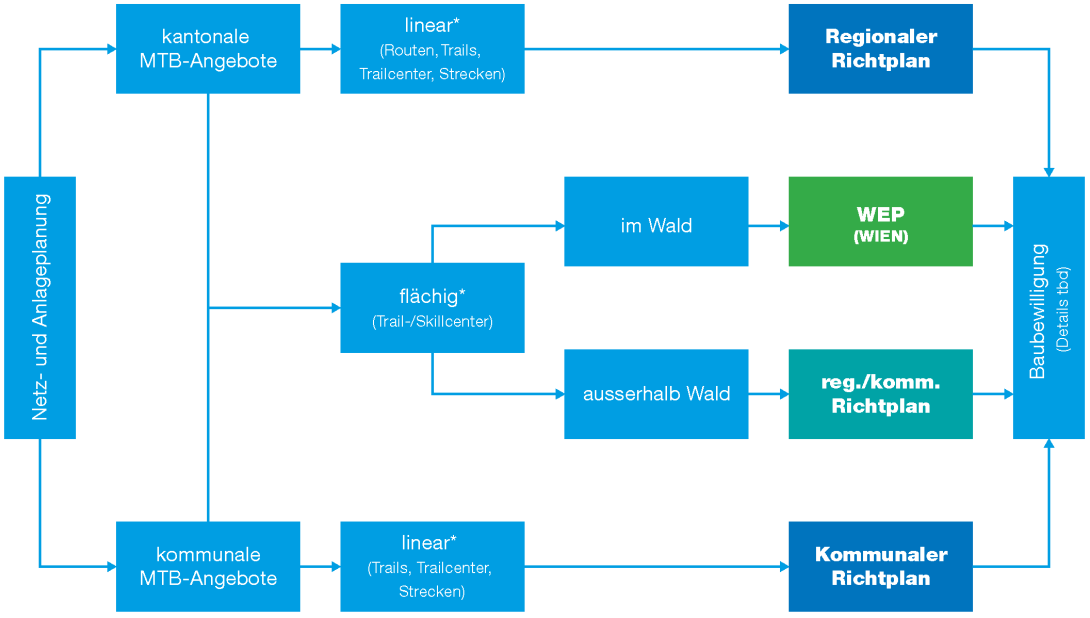
Die Wegleitung soll auch Hinweise auf die Finanzierung der Infrastruktur geben bzw. die Prozesse für Planung, Projektierung, Realisierung einschliesslich Beschilderung und den Unterhalt beschreiben.

Beschreibung der Aufgaben

ALN und ARE erstellen eine Wegleitung sowie ergänzende Merkblätter für Gemeinden und Vorhabensträgerinnen und Vorhabensträger, welche die folgenden Anforderungen erfüllt:

- Festlegung der Abgrenzung zwischen linearen und flächigen MTB-Angeboten
- Darstellen der Netzplanungs-, Festsetzungs- und Bewilligungsprozesse (Weiterentwicklung des unten dargestellten Ablaufprozesses, einschliesslich Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten). Dabei ist u.a. noch zu klären, ob/wann die flächigen MTB-Angebote im Wald zusätzlich einen Eintrag im kommunalen Richtplan bedingen oder ob der WEP-Eintrag ausreicht. Flächige Anlagen ausserhalb des Waldes müssen im kommunalen Richtplan festgelegt werden.
- Klarheit über Anforderungen an den Bewilligungsprozess für verschiedene Infrastrukturtypen einschliesslich ergänzender Infrastrukturen schaffen (Abhängigkeit vom Massnahmenblatt «A2.1 Recht und Planungsgrundlagen»).
- Aufzeigen, welche Elemente und Bestimmungen der MTB-Planung eigentümerverbindlich werden sollen und mit welchem Instrument dies erreicht wird.
- Aufzeigen, bei welchen Konflikten bzw. in welchen weiteren Situationen Fahrverbote für Velos oder risikomindernde Massnahmen für alle Wegnutzenden zu ergreifen sind. (Die Massnahmen selbst werden im Massnahmenblatt «A2.4 Netzplanung» definiert.) Es ist zu beschreiben, wie (Fahr-)Verbote formal richtig umgesetzt werden können. Dazu muss erst der Umgang mit physischen «Verboten» (Sperrgeländer, usw.) eindeutig sein (siehe Massnahmenblatt «A2.1 Recht und Planungsgrundlagen»).
- Aufzeigen, wie die Entschädigung für private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer funktioniert, sowohl im Wald als auch ausserhalb des Waldes.

Dabei ist auch festzulegen, wie verbindlich diese Merkblätter für welche Planungsträgerinnen und -träger sind.



*Die abschliessende Abgrenzung zwischen linearen und flächigen Anlagen erfolgt ebenfalls im Rahmen des Massnahmenblatts «Bewilligung und Wegleitung».

Bemerkung zur Grafik: Auch die linearen Angebote von Kanton und Gemeinden können innerhalb und ausserhalb des Waldes zu liegen kommen. Im Gegensatz zu den flächigen Angeboten werden sie aber in jedem Fall über einen Richtplan festgesetzt.

Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Der Kanton erstellt eine Wegleitung, in der für alle Akteurinnen und Akteure dargestellt wird, wie die Planungsprozesse und Verfahren für die Umsetzung eines MTB-Angebots in der Praxis ablaufen. Weiter soll die Wegleitung zeigen, wie Interessenabwägungen ablaufen sollen und in welchen Situationen risikomindernde Massnahmen zu ergreifen sind. Zu wichtigen Aspekten stellt der Kanton Informationen zur Verfügung, u.a. dazu, für welche Wege bzw. in welchen Situationen Fahrverbote für MTB zweckmässig sind, wann Wald-/Grundeigentümerinnen und -eigentümer wie entschädigt werden und was im Übergangszeitraum bis 2042 gilt.

Die Regionen und Gemeinden halten sich bei ihren Planungen an die Wegleitung und melden ihre Erfahrungen in der Anwendung im Sinne des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses dem Kanton zurück.

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

Dies ist noch nicht abschliessend geklärt und bedarf einer abschliessenden Klärung im Massnahmenblatt «A2.1 Recht und Planungsgrundlagen».

- Richtplanung (kantonal, regional, kommunal)
- WEP
- PBG
- KWaG/KWaV
- StrG

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Zeitlich und inhaltlich

- A2.2 Schutzgebiete (inhaltliche Abhängigkeiten)
- A2.1 Recht und Planungsgrundlagen (Muss zuerst geklärt sein, bevor die Wegleitung und die Merkblätter erstellt werden können.)
- A2.4 Netzplanung (Gewisse spezifische Anforderungen an die MTB-Angebote werden auch im Rahmen der Netz- und Anlagenplanung festgelegt.)
- A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation (Inhaltliche Abhängigkeiten und Abgrenzungen: Was kommt in die Merkblätter, was in die Wegleitung?)
- Überarbeitung WEP und Richtpläne (laufend)

Weitere Schritte und Terminplan

Die Wegleitung muss zeitnah nach Beschluss des Mountainbike-Konzepts erarbeitet werden, und zwar sobald die Fragen zu «A2.1 Recht und Planungsgrundlagen» geklärt sind.

- Erstellung Wegleitung: nach Beschluss des Kantonsrates (gegebenenfalls zeitgleich mit notwendigen Gesetzesanpassungen aus dem Massnahmenblatt «A2.1 Recht und Planungsgrundlagen»)

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

- Interner Wegleitungsentwurf aus dem Jahr 2021
- WEP (insbesondere Leitfaden WIEN-Ausscheidung – in Erarbeitung)
- Vollzugshilfe Planung MTB-Infrastruktur von SchweizMobil (in Erarbeitung)
- Dokument «Biken im Wald», Merkblatt für Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer (Position WaldSchweiz vom März 2024)

A2.4 Netzplanung

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☒ AFM ☐ ALN ☐ ARE ☐ SPA ☐ TBA	☐ AFM ☒ ALN ☒ ARE ☒ SPA ☒ TBA	Regionen und Gemeinden Kantonale Fachstellen MTB-Organisationen Nachbarkantone ASTRA/SchweizMobil (Weitere Interessen werden durch kantonale Fachstellen abgedeckt.)

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☒ Lenkungswirkung ☒ Abgestimmtes Angebot ☒ Aufbauend auf Bestehendem ☐ Eindeutige Erkennbarkeit ☒ Attraktiv für alle	☐ Sicherheit geht vor ☐ Respektvoller Umgang ☒ Herausfordernd, aber sicher ☒ Qualität durch Standards ☐ Klare Betriebskonzepte	☒ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☒ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☐ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☐ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Das VWG verpflichtet die Kantone u.a. dazu, ein Netz für das Mountainbiken zu planen, behördenverbindlich festzulegen und umzusetzen. Bis jetzt liegen auf kantonaler Ebene weder eine Netzplanung noch Vorgaben für die Umsetzung vor. Seitens Regionen, Gemeinden und Dritten (z.B. MTB-Vereine) gibt es «bottom-up»-Planungen, die aber nicht auf einem einheitlichen Vorgehen beruhen. Es fehlt auch an den (rechtlichen) Grundlagen, um solche Begehren zu beantworten – bisher können MTB-Angebote nur mittels Ausnahmebewilligung realisiert werden. Um eine einheitliche Netzplanung über den ganzen Kanton bzw. die Fokusräume zu machen, müssen verschiedene Fragen geklärt werden.

- Welche Netzdichte deckt den Bedarf in den Fokusräumen heute und künftig ab? Welche Standards, Qualitäten und Elemente sind gefragt? Wer ist zuständig für die Einhaltung? Welche Trail- und Skillcenter braucht es wo?
- Welche Qualitätsanforderungen für MTB-Angebote sind einzuhalten? Welche risikomindernden Massnahmen können/müssen ergriffen werden?
- Wie werden Wissensträgerinnen und Wissensträger, insbesondere MTB-Organisationen einbezogen?
- Wie werden die beiden Städte Zürich und Winterthur in eine gemeindeübergreifende Planung einbezogen, obwohl sie über die Planungshoheit in ihrem Stadtgebiet verfügen?

Das Rechtsgutachten hat als wichtige Voraussetzung geklärt, dass das ganze Swisstopo-Netz von Mountainbikerinnen und Moutainbikern befahren werden darf – ausser den illegal erstellten Wegen sowie Rückegassen und Trampelpfaden (siehe Kapitel 1.4) – und die Netzplanung auf dieser Grundlage aufbauen kann.

Beschreibung der Aufgaben

Zur Erfüllung der Vorgaben des Bundes sowie des vorliegenden Zielbildes wird der Kanton das kantonale MTB-Angebot bis 2027 planen. Die behördenverbindliche Festlegung in den regionalen und kommunalen Richtplänen erfolgt in einem zweiten Schritt ab 2028.

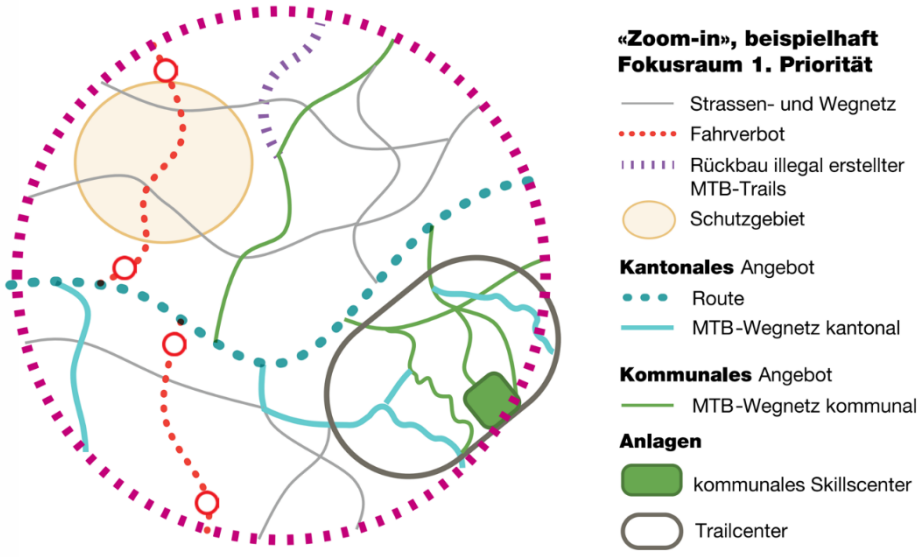
Da die kantonalen und kommunalen MTB-Angebote eng zusammenhängen, soll die vollständige Netz- und Anlagenplanung unter Federführung und Finanzierung des Kantons gemeinsam mit den Regionen und Gemeinden gemacht werden. Als Erstes wird die Netz- und Anlagenplanung in den Fokusräumen der 1. Priorität vom Kanton angestossen. Anschliessend erfolgt die Netz- und Anlagenplanung für die Fokusräume der 2. Priorität. Eine Netz- und Anlagenplanung für Teilgebiete ausserhalb der Fokusräume ist (mit Ausnahme der kantonalen Routenplanung) freiwillig und muss von den Gemeinden bzw. Regionen initiiert werden. Empfohlen wird dies insbesondere bei Konflikten auf bestehenden Wegen. Für diesen Fall ist noch offen, ob und wie sich der Kanton finanziell an der Planung beteiligt.

Die genaue Abgrenzung der Fokusräume, der konkrete Planungsprozess und der Einbezug der Regionen, Gemeinden und MTB-Vereine in die Netz- und Anlagenplanung sind vom Kanton festzulegen. Auch die notwendige Abstimmung mit den Nachbarkantonen und -regionen obliegt dem AFM, das Vorgehen ist im Detail zu definieren. Zudem ist vor dem Start der gebietsspezifischen Netz- und Anlagenplanungen einheitlich festzulegen, welche Qualitätsanforderungen für kantonale MTB-Angebote gelten und welche risikomindernden Massnahmen ergriffen werden können. (Die Festlegung, wo bzw. in welchen Situationen risikomindernde Massnahmen zu ergreifen sind, wird im Massnahmenblatt «A2.3 Bewilligung und Wegleitung» erläutert.)

Die Linienführung der Routen ausserhalb der Fokusräume wird vom Kanton (AFM) zusammen mit den Fokusräumen geplant und in den regionalen Richtplänen verankert.

Bei der Netz- und Anlagenplanung innerhalb der Fokusräume müssen gemeinsam insbesondere die folgenden Punkte festgelegt werden (siehe auch exemplarische Abbildung unten).

- Abschliessende Abgrenzung des Fokusraums vornehmen und zeitliche Staffelung der Bearbeitung innerhalb der Fokusräume der 1. Priorität festlegen.
- Festlegung, welche Grundlagen für die Netzplanung vorliegen müssen: Zählungen; Befahrungen; Befragungen; Daten aus Apps wie Strava usw.; Fachwissen; Überlegungen von lokalen Vereinen usw.
- Räumliche konkrete Festlegung, wo Fahrverbote signalisiert werden (entweder aufgrund von Schutzinteressen oder Konfliktsituationen mit anderen Wegnutzenden, siehe Massnahmenblätter «A2.2 Schutzgebiete» und «A2.3 Bewilligung und Wegleitung») .
- Räumlich konkrete Anwendung der Grundsatzbestimmungen über den Rückbau illegaler MTB-Bauten bzw. unerwünscht genutzter Trampelpfade und Rückegassen (gemäss Massnahmenblatt «A2.1 Recht und Planungsgrundlagen»). Entscheid, ob ersatzloser Rückbau, Rückbau mit Ersatzangebot oder Legalisierung angestrebt wird. Eine Grundlage für den Entscheid bildet u.a. das Monitoring gemäss Massnahmenblatt «A2.7 Monitoring und Controlling».
- Linienführung der kantonalen Route(n) innerhalb des Fokusraums festlegen.
- Weiteres MTB-Wegnetz in Abhängigkeit der künftigen Nachfrage und Topografie planen, vorerst unabhängig von der Eigentümerschaft. Unterteilung in bewegungs-, abfahrts- und technikorientierte Angebote. Allfällige risikomindernde Massnahmen definieren.
- Kommunale MTB-Anlagen verorten.
- Festlegung der Methode, wie die Aufteilung des MTB-Wegnetzes in ein kantonales und ein kommunales Angebot in einer Grössenordnung von 50/50 bestimmt wird (voraussichtlich in Bezug auf die Kosten in einem Fokusraum, nicht aufgrund der Netzlänge).
  - für kantonales, lineares Angebot: behördenverbindliche Festlegung im regionalen Richtplan (Voraussetzung für Finanzierung durch Kanton und spätere Baubewilligung)
  - für kommunales, lineares Angebot: behördenverbindliche Festlegung im kommunalen Richtplan (Voraussetzung für spätere Baubewilligung)



Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Das AFM plant bis 2027 die MTB-Routen im ganzen Kanton und zusammen mit den Regionen, den Gemeinden und den MTB-Organisationen das MTB-Angebot in den Fokusräumen der 1. Priorität. Es bezieht hierbei von Beginn an alle von den MTB-Organisationen bereits erarbeiteten Konzepte, Pläne usw. umfassend in seine Überlegungen ein, jedenfalls so weit, wie die MTB-Organisationen diese Unterlagen zur Verfügung stellen. Dabei wird das MTB-Angebot in den Fokusräumen unterteilt in ein kantonales und ein kommunales MTB-Angebot. Das kantonale MTB-Angebot wird anschliessend ab 2028 in den regionalen Richtplänen festgelegt und durch den Kanton finanziert, umgesetzt und unterhalten (insbesondere lineare Elemente; die genaue Abgrenzung zu den flächigen Angeboten wird im Rahmen des Massnahmenblattes «A2.3 Bewilligung und Wegleitung» definiert, z.B. für Trailcenter). Die Regionen, Gemeinden und die MTB-Organisationen stellen personelle Mittel für die Begleitung der Netz- und Anlagenplanung zur Verfügung.

Die Regionen und Gemeinden, die (teilweise) in den Fokusräumen liegen, legen die kommunalen MTB-Angebote in den kommunalen Richtplänen fest und beantragen beim ALN gegebenenfalls eine WIEN-Festlegung im WEP für flächige Anlagen im Wald. Die Regionen und Gemeinden ausserhalb der Fokusräume wenden sich an das AFM, falls sie eine freiwillige Netz- und Anlagenplanung machen wollen, um das Vorgehen zu definieren.

Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden auch ausserhalb der Fokusräume bei der Netz- und Anlagenplanung mit Fachwissen und gegebenenfalls finanziell. Er stellt zudem sicher, dass das künftige MTB-Angebot (Wegnetz und Anlagen) überkommunal und interkantonal abgestimmt ist. Er nimmt in der anstehenden Teilrevision 2026 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», wichtige übergeordnete Inhalte aus diesem Konzept auf (insbesondere Ziele und Aufgaben Kanton/Regionen/Gemeinden).

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

- VWG
- Kantonaler Velonetzplan
- Fachapplikation Langsamverkehr
- SchweizMobil
- Richtpläne (kantonal, regional, kommunal)
- WEP
- verschiedene Gesetze und Schutzbestimmungen

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Zeitlich und inhaltlich

- A2.2 Schutzgebiete (muss zuerst vorliegen)
- A2.1 Recht und Planungsgrundlagen (muss vor der behördenverbindlichen Festlegung in den Richtplänen geklärt sein)
- A2.3 Bewilligung und Wegleitung (als Voraussetzung für regionale/kommunale Netz- und Anlagenplanung)

Weitere Schritte und Terminplan

Das AFM definiert das Vorgehen und die Anforderungen an die Netz- und Anlagenplanung. Gegebenenfalls wird das Vorgehen an einem Pilot-Fokusraum getestet und bei Bedarf weiterentwickelt, bevor die Netz- und Anlagenplanung bis Ende 2027 für alle Fokusräume gemacht und beschlossen wird.

- Definition Vorgehen/Anforderungen: 2. Halbjahr 2025 (unabhängig von Kantonsrat) und gleichzeitig Klärung des Vorgehens bei der Netzplanung mit den beiden Städten Zürich und Winterthur, die über die Planungshoheit auf Stadtgebiet verfügen. (Ziel des Kantons ist eine Netzplanung unabhängig der Grenzen.)
- Auswahl und Test (einschliesslich Festlegung der Beteiligten) an einem Pilot-Fokusraum: ab Herbst 2025 bis etwa Frühjahr 2026 (unabhängig vom Kantonsrat)
- Adaption Vorgehen/Anforderungen: Sommer 2026 (unabhängig vom Kantonsrat)
- Netz-/Anlagenplanungen für die Fokusräume der 1. Priorität: nach Abschluss der Vorbereitungsarbeiten und spätestens nach Beschluss durch den Kantonsrat, etwa ein Jahr
- Routenplanung ganzer Kanton: zusammen mit der Netz-/Anlagenplanung in den Fokusräumen bzw. mit denselben räumlichen Prioritäten
- Netz-/Anlagenplanungen für die Fokusräume der 2. Priorität: Nach Abschluss der Fokusräume der 1. Priorität, idealerweise bis Ende 2027, um die durch das VWG vorgegebene Frist einhalten zu können.
- Beschluss der Netzplanungen in den Fokusräumen der 1. und 2. Priorität und Routen mit einem RRB bis Ende 2027 (analog Vorgehen beim Velonetzplan Alltagsverkehr), um die Vorgaben gemäss VWG einhalten zu können.
- (Festsetzung in den jeweiligen Richtplänen ab 2028)

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

- Vollzugshilfe Planung MTB-Infrastruktur von SchweizMobil (in Erarbeitung)
- Netz- und Anlagenplanung von MTB-Vereinen

A2.5 Ausbau, Neubau, Signalisation und Unterhalt der kantonalen Infrastruktur

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☐ AFM ☐ ALN ☐ ARE ☐ SPA ☒ TBA	☒ AFM ☒ ALN ☒ ARE ☐ SPA ☐ TBA	Fachorganisationen Gemeinden Wald-/Grundeigentümerschaften Kantonspolizei (Vollzug) SchweizMobil (Signalisation)

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☒ Lenkungswirkung ☐ Abgestimmtes Angebot ☐ Aufbauend auf Bestehendem ☒ Eindeutige Erkennbarkeit ☐ Attraktiv für alle	☐ Sicherheit geht vor ☐ Respektvoller Umgang ☒ Herausfordernd, aber sicher ☒ Qualität durch Standards ☐ Klare Betriebskonzepte	☐ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☒ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☒ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☒ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Heute sind der Bau und die Finanzierung von MTB-Angeboten unterschiedlich gelöst. Zum Teil ist es nicht die öffentliche Hand, sondern sind es Vereine, die finanzieren und den Unterhalt tätigen. Für die rasche Umsetzung des vorliegenden Konzepts bzw. den Bau von MTB-Angeboten müssen klare Prozesse definiert und Zuständigkeiten geklärt sein. Nachdem in der Netzplanung einerseits definiert wurde, welche MTB-Angebote es je (Fokus-)Raum braucht, und diese anderseits mittels Richtplanung entweder in die Zuständigkeit von Kanton oder Gemeinden übergeben wurden, muss geklärt werden, welche Teile des MTB-Angebots neu gebaut, welche saniert und/oder ausgebaut und welche lediglich (besser) unterhalten werden müssen. Dabei braucht es einerseits eine Abstimmung mit den allenfalls privaten Wald-/Grundeigentümerinnen und -eigentümern. Anderseits sollen die jeweiligen Bauherrschaften Anforderungen an die MTB-Angebote sowie (Sicherheits-)Standards berücksichtigen und dafür sorgen, dass Natur, Landschaft und Boden sowohl bei der Bautätigkeit als auch beim späteren Betrieb möglichst wenig beeinträchtigt werden. Es kann und soll im Projektierungs- und Realisierungsprozess aus den Erfahrungen Dritter profitiert werden können.

Auch die Signalisation ist heute nicht einheitlich gelöst: Signalisiert sind heute nur die beiden Routen 22 und 33 von SchweizMobil und weitere Angebote wie die offiziellen MTB-Strecken am Üetliberg bzw. Adlisberg und der Bikepark in Bülach. Während Fahrverbote

von allen Nutzenden richtig interpretiert werden können, ist aber beispielsweise der Umgang mit physischen «Sperrgeländern und Ähnlichem» gemäss Rechtsgutachten nicht ganz eindeutig und muss geklärt werden. Gemäss KSigV ist die Kantonspolizei für die Anordnung von Signalen im Kanton(ausgenommen Städte Zürich und Winterthur) zuständig. Für ein öffentlich-rechtliches Fahrverbot muss die Gemeinde somit bei der Kantonspolizei einen Antrag stellen.

Damit das vorliegende Mountainbike-Konzept seine lenkende Wirkung entfalten kann, muss das in der Netzplanung festgelegte MTB-Angebot für die Nutzenden im Gelände klar erkennbar sein. Ergänzend sollten Schwierigkeitsgrad und allenfalls weitere Informationen vorhanden sein. Ganz wichtig ist, dass nicht legal befahrbare Wege deutlich gekennzeichnet sind. Eine gute Signalisation ist die beste Voraussetzung für einen einfachen Vollzug. SchweizMobil erarbeitet derzeit neue Vorgaben für die Signalisation, die im Kanton Zürich übernommen werden sollen. Als zweite öffentlich zugängliche Grundlage ist auch die korrekte kartografische Dokumentation des MTB-Angebots in der Swisstopo-Karte sicherzustellen. Der Prozess für die Aufnahme sowie die Entfernung von nicht zu befahrenden Wegen ist zu klären.

Ebenfalls frühzeitig zu klären ist, wer den Unterhalt (einschliesslich der Signalisation) ausführt. Zuständig ist die Werkeigentümerin. Der Kanton (TBA, für das kantonale Angebot) oder die Gemeinden (für das kommunale Angebot) sind für die Mehranforderungen zuständig. Die tatsächliche Unterhaltsarbeit der Signalisation könnte jedoch ausgelagert werden, wie es bei den Wanderwegen praktiziert wird.

Beschreibung der Aufgaben

Es werden ein kantonales Umsetzungskonzept (TBA) und ein kantonales Signalisationskonzept (AFM) erstellt mit dem Ziel, die Umsetzung des kantonalen MTB-Angebots gemäss Netzplanung bis 2042 (VWG) sicherstellen zu können. Darin sollte das kantonale MTB-Angebot eingeteilt werden in Neubau, Ausbau, Unterhalt – und/oder es wird festgelegt, auf welchen Abschnitten des kantonalen MTB-Angebots vorderhand keine Massnahmen notwendig sind (ausser der Signalisation, siehe unten). Das MTB-Angebot wird dabei in Schwierigkeitsgrade von sehr einfach bis sehr schwierig gemäss SchweizMobil unterteilt. Diese Einteilung ist die Voraussetzung für die spätere Signalisation. Neubauten und bauliche Eingriffe werden sich an den gängigen Trail-Bauregeln aus der Schweiz orientieren.

Im Umsetzungskonzept sollen zudem die Zuständigkeiten der verschiedenen Stakeholder gemäss dem folgenden Beispiel aus «Velo-Alltagsverkehr» dargestellt werden.

Zuständigkeiten für Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege mit Eintrag im Regionalen Richtplan
(Signalisationskontrolle siehe auch Beilage 2)

Anlageart	Eigentum	Erstellung bzw. Änderung / Ersatz	Werkeigentümerhaftung	Baulicher Unterhalt	Betrieblicher* Unterhalt	Vertragliche Regelung	Bemerkungen**
Kantonaler Weg auf bestehendem Trassee im Eigentum TBA	TBA	TBA	TBA	TBA	TBA	Nein	
Kantonaler Weg auf Grundstücken im Eigentum Dritter (Gemeindestrassen, Flurwegkooperationsstrassen, Privatstrassen, AWEL, Bergwege etc.)	Dritter	Dritter für eigene Bedürfnisse TBA für Mehranforderungen aufgrund der Nutzung als kantonaler Weg	Dritter für Schäden bei eigner Nutzung Schadenmeldungen von zur Abklärung der Haftung an den Rechtsdienst weiterleiten	Dritter für eigene Bedürfnisse TBA für Mehranforderungen aufgrund der Nutzung als kantonaler Weg	Dritter für eigene Bedürfnisse TBA für Mehranforderungen aufgrund der Nutzung als kantonaler Weg	zwingend bei Änderung/Ersatz durch TBA empfohlen bei baulichem Unterhalt durch TBA	ev. verwaltungs-rechtlicher Vertrag (§35 Abs. 3 StrG) oder Dienstbarkeit

Quelle: Richtlinie Projektierungsgrundlagen: Abgrenzung der Zuständigkeiten im Langsamverkehr

Folgende Fragen und Themen sind im Umsetzungskonzept ebenfalls zu klären:

- Wer macht den Unterhalt des MTB-Angebots (in Abhängigkeit von den verschiedenen Nutzungsgruppen; bzw. klären, welche Nutzungsart hat welche Ansprüche)?
- Wie werden Dritte (insbesondere Eigentümerinnen und Eigentümer) einbezogen?
- Wie werden Dienstbarkeiten geregelt und die Entschädigungen gemäss Massnahmenblatt «A2.3 Bewilligung und Wegleitung» konkret gehandhabt?
- Welche MTB-Angebote brauchen schriftliche Nutzungs- und Schutzkonzepte, welche Inhalte haben diese, wer ist zuständig und wer finanziert diese?
- Berücksichtigung von kantonalen Standards/Normen für Zusatzsignalisationen (z.B. zur Nutzung im Alltag, auch für physische Sperren)
- Korrekte Dokumentation/Nachführung des MTB-Angebots in der Swisstopo-Karte
- Schnittstellen und Zuständigkeiten bei der Umsetzung und beim Unterhalt der Signalisation: AFM, TBA, Gemeinden oder MTB-Vereine? Dabei ist vor allem zu prüfen, ob MTB-Organisationen künftig über einen Leistungsauftrag damit beauftragt werden sollen (analog Wanderwege). Zu klären ist auch, ob es eine Risikoteilung bei unerwartetem Mehraufwand gibt.

Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Der Kanton ist für Planung, Bau und Unterhalt des kantonalen MTB-Angebots zuständig. Er stellt in Anlehnung an die Empfehlungen von SchweizMobil 2.0 eine einheitliche Signalisation des MTB-Angebots im Kanton (einschliesslich harmonisierter Einteilung nach Schwierigkeitsgraden) sicher und signalisiert das kantonale MTB-Angebot entsprechend.

Die Gemeinden sind zuständig für die Realisierung der kommunalen MTB-Angebote (Wegnetz und Anlagen) sowie deren Unterhalt und für den Abschluss der schriftlichen Nutzungs- und Schutzkonzepte für MTB-Anlagen. Die Gemeinden signalisieren die kommunalen MTB-Angebote gemäss den Empfehlungen von SchweizMobil und dem Kanton, dabei werden sie von der Fachstelle Veloverkehr mit Fachwissen unterstützt.

Die Fachstelle Veloverkehr unterstützt die Gemeinden bei Planung, Bau und Unterhalt des kommunalen MTB-Angebots mit Fachwissen. Sie liefert mit dem Umsetzungskonzept wichtige Grundlagen und steht Gemeinden und gegebenenfalls Dritten bei der Ausarbeitung eines schriftlichen Nutzungs- und Schutzkonzepts für MTB-Anlagen beratend zur Verfügung.

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

- VWG
- StrG
- Vorgaben/Normalien TBA
- SSV (insbesondere Art. 54a und 64)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Zeitlich und inhaltlich

- A2.2 Schutzgebiete (muss zuerst vorliegen)
- A2.4 Netzplanung (muss zuerst vorliegen)
- A2.3 Bewilligung und Wegleitung (idealerweise gleichzeitige Erarbeitung, weil inhaltliche Bezüge)
- A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation

Weitere Schritte und Terminplan

Die oben aufgeführten offenen Fragen können und müssen rasch nach dem Beschluss des Regierungsrates angegangen werden.

Das Umsetzungskonzept kann nach erfolgter Netzplanung gemacht werden, daher ist für diesen Schritt mindestens die Planung der Routen sowie der Fokusräume der 1. Priorität abzuwarten. Damit kann das Umsetzungskonzept voraussichtlich Mitte 2027 in Angriff genommen werden. Es soll in einer ersten Fassung idealerweise bis Ende 2027 vorliegen. (Die kantonalen MTB-Angebote aus den Fokusräumen der 2. Priorität könnten in einer späteren/periodischen Aktualisierung aufgenommen werden.)

Die Abhängigkeiten zu den anderen Massnahmen wirken sich nicht auf den Zeitplan aus, aber die Inhalte müssen aufeinander abgestimmt sein. Insbesondere muss geklärt werden, wo die zentralen Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen an den Bau und die Realisierung definiert werden: in der Wegleitung, im Umsetzungskonzept oder in Merkblättern?

Mit der Signalisation soll möglichst rasch begonnen werden.

- Bestehende MTB-Angebote (vor allem kantonale Routen und bereits vorhandene MTB-Trails in Fokusräumen): im Jahr 2028
- Sanierte bzw. neu gebaute MTB-Angebote: mit Inbetriebnahme ab 2028

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

- Tiefbau | Kanton Zürich → Richtlinie Projektierungsgrundlagen Langsamverkehr (Dez 18)
- BFU Fachdokumentation Mountainbike-Anlagen
- Naturgefahren auf Wanderwegen und Mountainbikerouten, SchweizMobil
- Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte, SchweizMobil
- Praxishilfe MTB (Schwierigkeitsgrad usw.)
- Signalisation Mountainbike-Pisten, SchweizMobil
- Vollzugshilfe Planung MTB-Infrastruktur, SchweizMobil (in Erarbeitung)
- Nationaler Leitfaden Haftung (SchweizMobil/ASTRA)
- Kommunale und kantonale Inventare

A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☒ AFM ☐ ALN ☐ ARE ☐ SPA ☐ TBA	☐ AFM ☒ ALN ☒ ARE ☒ SPA ☒ TBA	ASTRA/SchweizMobil MTB-Organisationen Fachorganisationen Gemeinden/Regionen Unterhaltsgenossenschaften

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☐ Lenkungswirkung ☐ Abgestimmtes Angebot ☐ Aufbauend auf Bestehendem ☐ Eindeutige Erkennbarkeit ☐ Attraktiv für alle	☒ Sicherheit geht vor ☐ Respektvoller Umgang ☐ Herausfordernd, aber sicher ☒ Qualität durch Standards ☒ Klare Betriebskonzepte	☐ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☐ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☒ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☒ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Heute gibt es wenige Grundlagen und Merkblätter zum Thema Mountainbiken. SchweizMobil erarbeitet derzeit zwar eine Vollzugshilfe, spezifische Informationen für den Kanton Zürich fehlen aber und sollen ausgehend vom vorliegenden Mountainbike-Konzept und vom Rechtsgutachten erstellt werden. Die Vermittlung von Wissen und Qualitätsanforderungen wird als zentral erachtet, damit die Strategien umgesetzt und die Ziele erreicht werden können. Dazu soll ein systematischer Erfahrungsaustausch stattfinden können.

Die Kommunikation zum Thema Mountainbiken ist wenig institutionalisiert, mit der Öffentlichkeit gar nicht etabliert. Zudem gibt es in der kantonalen Verwaltung seit ein paar Jahren eine MTB-Austauschgruppe, bestehend aus Fachpersonen aus dem AFM, ARE, ALN, SPA und TBA, die u.a. die Erarbeitung des vorliegenden Konzepts sowie der vorangehenden Grundlagen begleitet hat. Ausserhalb dieses Kreises wird kantonsintern nicht breit kommuniziert, dies soll sich nach Beschluss dieses Mountainbike-Konzepts ändern.

Die Herausforderungen bei der Kommunikation sind die Breite des Themenspektrums und die vielen betroffenen Zielgruppen, die alle spezifisch angesprochen werden sollten.

Beschreibung der Aufgaben

Folgende Fragen sind nach Beschluss des vorliegenden Mountainbike-Konzepts und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel rasch zu beantworten:

- Wie werden das Mountainbike-Konzept und dessen Ziele/Grundsätze/Strategien (vor allem Koexistenz auf bestehendem Wegnetz) innerhalb des Kantons und nach aussen kommuniziert? (siehe auch Massnahmenblatt «A2.8 Verhaltensregeln und Sensibilisierung»)
- Wie wird ein regelmässiger Erfahrungsaustausch mit Regionen und Gemeinden sowie mit Fachorganisationen, dem Bund und anderen Kantonen institutionalisiert?
- Wie wird der kantonsinterne Austausch unter den beteiligten Ämtern weitergeführt? Unter anderem ist zu entscheiden, ob dies im Rahmen der bestehenden MTB-Austauschgruppe und/oder in welcher alternativen Form weiter bestehen kann.
- Welche Merkblätter sollen erstellt werden und welches Amt bzw. welche Abteilung ist zuständig dafür? Wichtig wären Hilfestellungen für die Regionen und Gemeinden zur Anlagenplanung (einschliesslich ergänzende Services), zu konfliktmindernden Massnahmen, zu Projektierung und Bau, zur Signalisation, zu Sicherheit, Betrieb und Unterhalt sowie zur Durchsetzung und zum Vollzug von Fahrverboten.
- Welche Kanäle werden zur Kommunikation mit der MTB-Gemeinschaft, der Bevölkerung bzw. weiteren Stakeholdern genutzt?

Darüber hinaus soll für die öffentliche Kommunikation der Online-Auftritt der Fachstelle Veloverkehr (velo.zh.ch) um das Thema MTB erweitert werden. Dort sind das vorliegende Konzept sowie alle noch zu erarbeiteten Grundlagen/Merkblätter für alle zugänglich darzustellen.

Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Der Kanton kommuniziert die Inhalte des vorliegenden Mountainbike-Konzepts und die damit einhergehenden Änderungen in der bisherigen Praxis zielgruppenspezifisch sowohl intern an die betroffenen Ämter als auch extern an die involvierten Stakeholder sowie an die Öffentlichkeit.

Der Kanton verfügt immer über aktuelles Wissen sowie Grundlagen und sichert den Wissens- und Erfahrungsaustausch innerhalb der kantonalen Verwaltung, aber auch mit nationalen Gremien, Regionen, Gemeinden und weiteren wichtigen Gruppierungen. Zentrale Ansprechstelle ist die Fachstelle Veloverkehr.

Die Regionen und Gemeinden tragen mit ihrem Wissen und ihren Erfahrungen zum Wissenspool bei und nutzen die Angebote des Kantons.

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

keine

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Inhaltlich und zeitlich

- A2.4 Netzplanung (Es ist zu klären, wo die Vorgaben und Anforderungen für die Netzplanung definiert werden.)
- A2.8 Verhaltensregeln und Sensibilisierung (Die Schnittstelle zwischen der öffentlichen Kommunikation zum Konzept [und gegebenenfalls dem politischen Beschluss dazu] als solches und zu den Informationsinhalten von allfälligen Massnahmen zum Thema Verhalten und Sensibilisierung ist zu beachten.)
- A2.3 Bewilligung und Wegleitung (Es ist zu klären, welche Hilfestellungen und Informationen bereits zwingend in die Wegleitung müssen und welche in einem separaten Merkblatt aufgearbeitet und [gegebenenfalls später] zur Verfügung gestellt werden können.)

Weitere Schritte und Terminplan

Am dringlichsten ist die Klärung der oben aufgeführten Fragen und Schnittstellen zu anderen Massnahmenblättern, damit der Austausch und die Kommunikation rasch in Gang kommen und die Erfahrungen weitergegeben werden können. Die inhaltliche Erarbeitung der Merkblätter kann in einem zweiten Schritt erfolgen.

- Rasche Klärung der oben genannten Fragen und Schnittstellen nach Beschluss durch den Kantonsrat
- Erarbeitung von Merkblättern nach Klärung der Fragen, gestaffelt nach Bedürfnissen der Stakeholder (im geplanten Austausch noch zu erfassen)

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

- Fachstelle MTB | SchweizMobil
- BFU

A2.7 Monitoring und Controlling

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☒ AFM ☐ ALN ☐ ARE ☐ SPA ☐ TBA	☒ AFM ☒ ALN ☒ ARE ☒ SPA ☒ TBA	Vollzugsbehörden Regionen und Gemeinden Fachorganisationen

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☐ Lenkungswirkung ☐ Abgestimmtes Angebot ☐ Aufbauend auf Bestehendem ☐ Eindeutige Erkennbarkeit ☐ Attraktiv für alle	☐ Sicherheit geht vor ☐ Respektvoller Umgang ☐ Herausfordernd, aber sicher ☐ Qualität durch Standards ☐ Klare Betriebskonzepte	☐ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☒ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☒ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☒ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Da bisher noch keine normativen (Ziel-)Aussagen zum Mountainbiken im Kanton Zürich vorliegen bzw. der Kanton noch keine offiziellen MTB-Angebote geplant oder umgesetzt hat, kann der Fortschritt auch nicht gemessen werden. Als Grundlage für das vorliegende Mountainbike-Konzept wurde 2023 einmalig eine Bestandes- und Bedarfsanalyse gemacht, die Entwicklung über die Zeit ist aber nicht bekannt. Ebenso gibt es noch keine Indikatoren, anhand deren die Entwicklung gemessen werden könnte. Dies soll auf der Grundlage des nun vorliegenden Konzepts nachgeholt werden.

Die Herausforderung in der Erstellung eines Konzepts für das Monitoring und Controlling liegt darin, eine neutrale Sicht einzunehmen und Massnahmen abzuleiten, falls Ziele und Strategien nicht erreicht werden. Ein differenziertes Monitoring des Nutzerverhaltens auf legalen und illegalen Trails ermöglicht eine faktenbasierte Beurteilung, inwiefern der Ausbau des MTB-Angebots zum gewünschten Rückgang der Nutzung illegaler MTB-Bauten führt. Dies fördert die Kompromissbereitschaft von eher MTB-kritischen Interessengruppen.

Beschreibung der Aufgaben

In einem ersten Schritt sind Zeitpunkt, Methoden und das Vorgehen zu klären.

- Wann startet das Monitoring wo? Denkbar ist, in den Fokusräumen der 1. Priorität, bzw. dort wo die Pilot-Netzplanung(en) stattfinden sollen, das Monitoring zeitnah zu beginnen, damit einerseits objektive Daten für die Netzplanung vorliegen und andererseits Vorher-nachher-Untersuchungen möglich werden.
- Messbare Ziele bzw. Indikatoren definieren (dabei ist zu klären, ob dies kantonsintern oder partizipativ passiert), dabei sind Abhängigkeiten zum Monitoring Gesamtverkehrskonzept, zu den Agglomerationsprogrammen und bereits laufende Zählungen (z.B. Zürich, Winterthur, Uster) zu berücksichtigen.
- Abhängigkeit zum Reporting gegenüber Bund (VWG) zum kantonalen Velonetzplan und zur Fachapplikation Langsamverkehr klären
- Regelmässigkeit und Umfang der Messung/Beurteilung festlegen
- Form der Kommunikation der Ergebnisse festlegen (Abhängigkeit zum Massnahmenblatt «A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation»): Hat das Reporting zuhanden von Bund, Regionen, Gemeinden und Fachorganisationen zu erfolgen?
- In welchem Gefäss werden allfällige Anpassungen definiert? Denkbar ist, dass die bestehende Projektsteuerung diese Aufgabe weiterhin übernimmt.
- Klären, welche Beiträge Kanton und Gemeinden (kommunales MTB-Angebot) an das Monitoring und Controlling leisten können.

Dies könnten mögliche Indikatoren sein:

- Werden die Ziele aus dem Mountainbike-Konzept erreicht? (semiquantitativ: Freizeitverhalten der Bevölkerung aus ohnehin stattfindenden Erhebungen, Befragungen in Fokusräumen, um Herkunft der Mountainbikerinnen und Mountainbiker zu ermitteln, Umsetzungsstand bzw. jährlicher Fortschritt, Beeinträchtigung sensibler Lebensräume)
- Werden die Grundsätze aus dem Mountainbike-Konzept gelebt? (qualitativ, am ehesten über Umfragen vor Ort)
- Werden die Strategien aus dem Mountainbike-Konzept umgesetzt? (teilweise quantitativ mittels Zählungen oder statistischen Auswertungen möglich, ansonsten qualitativ mittels Umfragen)
- Sind die Aufgaben in den Massnahmenblättern abgeschlossen?
- Wie wurde sensibilisiert, welche Erfolge wurden erzielt? Gibt es Verhaltensänderungen? (vgl. Monitoring Höhronen Bike)

- Ist das MTB-Angebot bedarfsgerecht? Dazu könnten beispielsweise spezifische Indikatoren geprüft werden, wie:
  - Anzahl/Länge der signalisierten MTB-Angebote sowie Länge der neu gebauten MTB-Trails/-Strecken bzw. Anzahl der neuen MTB-Anlagen
  - Anzahl der Richtplaneinträge (regional und kommunal) bzw. WIEN-Zonen im WEP
  - Anzahl Mountainbikerinnen und Mountainbiker (in der Bevölkerung bzw. auf spezifischen Angeboten)
  - Anzahl registrierter Unfälle und/oder Anzahl registrierter/geahndeter Verstösse
  - Wiederholung der Bestandes- und Bedarfsanalyse zum Monitoring der Entwicklung
- Gegebenenfalls auf Projektebene
  - Bilanzieren eingereichter und bewilligter Projekte
  - Auswerten, weshalb bestimmte Projekte gescheitert sind.

Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Der Kanton Zürich überprüft regelmässig, ob die in der vorliegenden Strategie definierten Ziele und Grundsätze erreicht werden und prüft gegebenenfalls Massnahmen zur Korrektur. Er implementiert ein systematisches Monitoring zum MTB-Angebot und zu dessen Nutzung.

Der Kanton ist zuständig für das Monitoring und Controlling und kommuniziert dieses zielgruppengerecht.

Welche Beiträge die Regionen und Gemeinden für das Monitoring und Controlling leisten, wird im Rahmen der Bearbeitung der Massnahme definiert.

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

- Mountainbike-Konzept mit Zielen, Grundsätzen, Strategien und alle Massnahmenblätter
- VWG (Fachapplikation Langsamverkehr)
- Inhalte und Vorgaben in den Richtplänen

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Zeitlich und inhaltlich

Andere Massnahmen müssen zumindest teilweise umgesetzt sein, damit sie eine Wirkung entfalten, die gemessen und beurteilt werden kann.

Weitere Schritte und Terminplan

Mit dem Monitoring und Controlling soll nach Umsetzung der ersten Massnahmen angefangen werden, sinnvollerweise ab 2028. Mindestens alle fünf Jahre sollte das Reporting aktualisiert werden.

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

- Aktuellste Erhebung Bestandes- und Bedarfsanalyse
- Gegebenenfalls Indikatorensystem von anderen Kantonen bzw. Organisationen

A2.8 Verhaltensregeln und Sensibilisierung

Zuständigkeit Kanton	Weitere Beteiligte Kanton	Weitere Akteurinnen und Akteure
☒ AFM ☐ ALN ☐ ARE ☒ SPA ☐ TBA	☐ AFM ☒ ALN ☐ ARE ☐ SPA ☐ TBA	Kommunikationsexpertinnen und Kommunikationsexperten von Kanton/Gemeinden SchweizMobil MTB-Organisationen Tourismusorganisationen Verbände (Wald, Jagd usw.)

Beitrag zu Strategien «Attraktives Angebot»	Beitrag zu Strategien «Sicherheit Wegnutzende»	Beitrag zu Strategien «Abstimmung»
☒ Lenkungswirkung ☐ Abgestimmtes Angebot ☐ Aufbauend auf Bestehendem ☐ Eindeutige Erkennbarkeit ☐ Attraktiv für alle	☒ Sicherheit geht vor ☒ Respektvoller Umgang ☒ Herausfordernd, aber sicher ☒ Qualität durch Standards ☐ Klare Betriebskonzepte	☐ Räumlich abgestimmt und eingebettet ☒ Schonung der Schutzgebiete ☒ Sensibler Umgang mit Natur und Landschaft ☒ Berücksichtigung aller Bedürfnisse ☐ Verbesserungsprozess

Beschreibung heutige Situation und Herausforderungen

Heute bestehen schweizweit bereits zahlreiche Sensibilisierungsmassnahmen der verschiedenen Gruppen von Nutzenden und zur Kommunikation von Verhaltensregeln. Dazu gehören folgende Kampagnen:

- Fairtrail: Sensibilisierungskampagne des Kantons Graubünden (Webseite, Pins, Give-aways, Plakate, Fairdinands [Personen vor Ort]), Finanzierung durch den Kanton, Koordination durch ein beauftragtes Büro
- Zäme happy: Sensibilisierungskampagne von privaten Stakeholdern im Raum Zürich (Flyer, Sticker, Bierdeckel, Plakate, Webseite)
- Nationaler MTB-Kodex: Sechs zentrale Verhaltensregeln für ein respektvolles Miteinander von IMBA (gemeinnütziger Verein, der sich für die nachhaltige Förderung des MTB-Freizeitsports auf nationaler Ebene in der Schweiz einsetzt), Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), Swiss Cycling, SchweizMobil, Suva, Schweizer Wanderwege (Plakat)
- MTB-Codex der Stadt Zürich: Ergänzung des nationalen MTB-Kodex (Plakat)
- Charta für Mountainbikerinnen und Mountainbiker: Sensibilisierungskampagne im Kanton Freiburg (Videos, Charta)

Für den Kanton Zürich gibt es bisher keine öffentliche Kommunikation (siehe Massnahmenblatt «A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation»).

Die grösste Herausforderung besteht darin, dass die Nutzenden heute teilweise nicht wissen, was erlaubt ist und was nicht. Der steigende Nutzungsdruck führt zudem vermehrt zu sozialen und ökologischen Konflikten zwischen den Interessengruppen und der Natur. Um Konflikte zu vermeiden und Natur, Landschaft und Kulturdenkmäler zu schonen, wird der respektvolle Umgang aller Weg- und Waldnutzenden immer wichtiger. Aufklärung und Sensibilisierungsmassnahmen können wertvolle Beiträge leisten und schonen langfristig die Mittel für den Vollzug. Zentral ist, dass mit den Massnahmen auch Personen erreicht werden, die nicht biken, aber auf den gemeinsam genutzten Wegen bzw. im Wald unterwegs sind. Und bei den Mountainbikerinnen und Moutainbikern sollen auch diejenigen angesprochen werden, die nicht in einem Verein aktiv sind und/oder nur gelegentlich biken.

Um dem zunehmenden ökologischen Konflikt entgegenzuwirken, darf sich der Kommunikationsinhalt nicht nur auf Koexistenz beschränken, sondern muss auch ökologische Themen beleuchten. Durch aktive Kommunikation kann die Akzeptanz von Fahrverboten erhöht werden.

Beschreibung der Aufgaben

Im Nachgang des Mountainbike-Konzepts wird eine Strategie festgelegt, wie die Sensibilisierung und das adäquate Verhalten aller Weg- und Waldnutzenden gefördert werden können. Diese Strategie umfasst u.a. die folgenden Punkte:

- **Inhalte:** Welche Botschaften werden vermittelt (nur Verhaltensanweisungen zum Thema Koexistenz oder auch Kommunikation der gültigen Rechtslage)? Welche konkreten Verhaltensweisen werden in einem allfälligen für den Kanton Zürich spezifischen Kodex aufgelistet (z.B. Nachtfahrverbot, Schutzausrüstung)?
- **Kommunikationskanäle:** Über welche Kanäle werden die Botschaften von wem und wo kommuniziert (z.B. Schilder, Plakate, Webauftritt, Rangerdienste, Vereine usw.)?
- **Kooperationsmöglichkeiten:** Inwiefern ergeben sich Kooperationsmöglichkeiten mit bereits bestehenden Kampagnen (siehe oben)?
- **Finanzierung:** Wie werden die Massnahmen finanziert?
- **Zuständigkeiten:** Wer ist für die Umsetzung der Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen zuständig? Kanton Zürich oder externer Stakeholder?
- **Koordination:** Abstimmung mit den Massnahmen «A2.5 Ausbau, Neubau, Signalisation und Unterhalt der kantonalen Infrastruktur» und «A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation»

Folgende Ziele sollen mit der Sensibilisierung erreicht werden:

- Respektvoller Umgang aller Weg- und Waldnutzenden untereinander, gegenseitiges Verständnis fördern
- Schonung von Natur, Landschaft und Kulturdenkmälern, Verträglichkeit
- Sicherheit aller Weg- und Waldnutzenden
- Gegebenenfalls Kommunikation der geltenden Rechtslage

Rolle Kanton / Aufgabenteilung Kanton, Regionen, Gemeinden

Der Kanton führt in Zusammenarbeit mit anderen wichtigen Akteurinnen und Akteuren Sensibilisierungsmassnahmen für betroffene Gruppierungen zu den Grundsätzen der Koexistenz sowie zu den Verhaltensregeln ein.

Regionen und Gemeinden tragen mit einer positiven Kommunikation zum Erfolg der Sensibilisierungsmassnahmen bei.

Betroffene Planungsinstrumente und Gesetze

Voraussichtlich sind keine Planungsinstrumente oder Gesetze betroffen. Es ist zu prüfen, ob dies auch für KSigV zutrifft.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

Inhaltlich und zeitlich

- «A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation»: Die Kommunikation des Mountainbike-Konzepts zum Zeitpunkt der Publikation ist darin geregelt. Es ist sinnvoll, wenn die weiteren, noch zu definierenden Kommunikationsmassnahmen an (erste) Angebotsausbauten gekoppelt werden.
- «A2.7 Monitoring und Controlling»: Auch die Wirksamkeit der Sensibilisierung soll überprüft werden. Zudem können Monitoringmassnahmen der Sensibilisierung dienen.

Weitere Schritte und Terminplan

Die Aufgaben können angegangen werden, sobald die Fragen im Massnahmenblatt «A2.6 Wissensaustausch, Merkblätter, Kommunikation» beantwortet sind.

Wichtige Grundlagen, bestehende Dokumente

Als Grundlage können die bestehenden Sensibilisierungsmassnahmen herbeigezogen werden (Fairtrail, Zäme happy, MTB-Kodex, MTB-Charta Fribourg). Neben MTB-spezifischen Massnahmen können auch solche aus anderem Kontext berücksichtigt werden (Kampagne - Schneesport mit Rücksicht - Natur & Freizeit, BFU, Suva usw.).

A3 Roadmap

Roadmap Massnahmen MTB-Konzept