



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

MOUNTAINBIKE-KONZEPT NIDWALDEN

MTB-Konzept 2024

Stans, 9. Januar 2024

Titel:	MOUNTAINBIKE-KONZEPT NIDWALDEN	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	MTB-Konzept 2024	Klasse:		FreigabeDatum:	10.01.24
Autor:	Salome Stalder-Martin	Status:		DruckDatum:	10.01.24
Ablage/Name:	NW_MTB-Konzept_Bericht_Dez_2023.docx			Registratur:	2022.NWLUD.92

Inhalt

Zusammenfassung	5
1 Einleitung	6
1.1 Ausgangslage.....	6
1.2 Problemstellung.....	7
1.3 Ziele des MTB-Konzepts Nidwalden 2023	7
1.4 Ablauf und Projektorganisation	7
1.5 Bestehende Infrastruktur	8
2 Definition und Abgrenzung	9
2.1 Mountainbikende	10
2.2 MTB-Infrastruktur.....	12
3 Rechtsgrundlagen	14
3.1 Bund	14
3.2 Kanton	16
3.3 Haftungs- und Versicherungsfragen	16
4 Planungsgrundlagen	17
4.1 Bund.....	17
4.2 Kanton	17
4.3 Gemeinden.....	19
4.4 SchweizMobil.....	20
4.5 Positionspapiere NGO's.....	20
5 Synergien und Konflikte	20
5.1 Natur und Landschaft, Waldwirtschaft.....	20
5.2 Alp- und Landwirtschaft	21
5.3 Wandern.....	21
5.4 Tourismus und Transportmittel	22
5.5 Freizeit und Naherholung.....	23
6 Konzept	24
6.1 Zielbild 2030	24
6.2 Allgemeine Grundsätze	24
6.3 Koexistenz oder Entflechtung	25
6.4 Natur- und Landschaftsschutz	25
6.5 MTB-Infrastruktur.....	25
6.6 Tourismus und Transport.....	26
6.7 Anlaufstellen und Bewilligungsverfahren.....	26
7 Finanzierung	27
7.1 Finanzierungsmodell.....	27
7.2 Finanzierung MTB-Basisnetz.....	27
7.3 Finanzierung MTB-Pisten und MTB-Anlagen	28
8 Umsetzungshorizont 2030	29

8.1	Agenda	29
8.2	Öffentlichkeitsarbeit	29
8.3	Überarbeitungsprozess.....	30
9	Beilagen.....	30
10	Grundlagen	30

Zusammenfassung

- Die Bedeutung des Mountainbikens (MTB) hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. MTB-Infrastrukturen werden rege genutzt. Der Nutzungsdruck und Konflikte zwischen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Wandernden und Bikenden nehmen zu.
- Eine Regelung des MTB-Wesens ist notwendig, eine Förderung politisch gewollt.
- Das MTB-Wesen in Nidwalden ist aktuell noch wenig entwickelt und geregelt. Es gibt erst in Emmetten, auf dem Jochpass und in Hergiswil MTB-Angebote in Form von signalisierten MTB-Routen. Potenzial für eine Weiterentwicklung ist vorhanden.
- Von einem geregelten MTB-Wesen profitieren in erster Linie die Bikenden, indem ihnen legalisierte und signalisierte MTB-Infrastrukturen zur Verfügung gestellt werden. Auch für den Tourismus und die regionale Wirtschaft ergeben sich Chancen. Die Alp- und Landwirtschaft, die Waldwirtschaft, der Natur- und Landschaftsschutz und die Wandernden profitieren meist indirekt vom Bikewesen.
- Im kantonalen Richtplan ist festgehalten, dass die Erarbeitung eines kantonalen MTB-Konzepts anzustreben ist. Mit dem vorliegenden Konzept kann dieser Auftrag umgesetzt werden.
- Das MTB-Konzept
 - vermittelt eine Gesamtsicht zum MTB in Nidwalden mit Stand 2023
 - zeigt Chancen und Risiken auf
 - ist weder parzellenscharf noch eigentümerverbindlich
 - dient gemeinsam mit den Vorgaben des revidierten Fuss- und Wanderweggesetzes als Grundlage für einen MTB-Wegplan
 - dient als Grundlage für Planungsprozesse und für die Realisierung von MTB-Infrastrukturen.

1 Einleitung

Im Folgenden wird für Mountainbike die Abkürzung MTB verwendet.

1.1 Ausgangslage

Die Bedeutung des MTB hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Bestehende MTB-Infrastrukturen werden rege genutzt. Der Nutzungsdruck und damit verbundene Konflikte zwischen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Wandernden und Bikenden nehmen zu. Auf dem Wanderwegnetz trifft man oft Mountainbikende. Durch den Einsatz von E-Mountainbikes ist das Mountainbiken zu einem Breitensport geworden.

Gemäss dem Forschungsbericht Sport Schweiz light 2022¹ genießt das Wandern mit 58% die unangefochtene grösste Popularität bei den Sport- und Bewegungsaktivitäten. 11% der Schweizerbevölkerung fahren MTB, wobei dieser Wert seit 2014 um 5 Prozentpunkte gestiegen ist. Der Anteil der Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden, der regelmässig mit dem MTB unterwegs ist, beträgt folglich rund 4'800 Personen. Schweizweit sind fast 1'000'000 Personen auf dem MTB anzutreffen.

Eine Pionierrolle in Sachen MTB hat der Tourismusverein Emmetten übernommen. Bereits 2009 wurde das NRP-Projekt Bike-Arena Emmetten realisiert.

Die MTB-Gemeinschaft hat sich im Kanton Nidwalden in mehrere Interessensgemeinschaften organisiert. Im Frühling 2022 wurde der Verein Mountainbike Nidwalden gegründet. Er vereint alle heutigen Gruppierungen unter einer Organisation. Damit ist analog z.B. zu den Wandernden oder den Jagenden auch für die MTB-Stakeholder eine Ansprechorganisation für Kanton, Gemeinden und Tourismus entstanden.

Die Innerschweizer Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden und Nidwalden haben 2018 gemeinsam das mit Mitteln aus der Neuen Regionalpolitik (NRP) finanzierte Projekt "Mountainbike Zentralschweiz" gestartet. Das Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, die Erlebnisregion Luzern-Vierwaldstättersee mit einem durchgehenden und aufeinander abgestimmten Angebot zu einer der attraktivsten und vielseitigsten Bike-Regionen der Schweiz zu entwickeln. Damit soll zusätzliche touristische Wertschöpfung generiert werden.

Aus diesem Projekt entstand die Nachfolgeorganisation «Bikegenossenschaft Zentralschweiz». Sie will für Tourismusorganisationen und Stakeholder als Beratungsstelle für MTB-Fragen auftreten und auch Behörden in Belangen des Mountainbikes und des MTB-Sportes unterstützen.

Auf Socialmedia-Plattformen werden viele nicht konsolidierte, nicht signalisierte und nicht legalisierte Routen kommuniziert und bekanntgemacht. Solche Routen können von jedermann/-frau erfasst, hochgeladen und kommentiert werden. Die Sichtung und Auswertung dieser Plattformen ermöglichen es, die von MTB genutzten Wege zu erkennen.

Im kantonalen Richtplan wird festgehalten, dass die Erarbeitung eines MTB-Konzepts nach den Richtlinien von SchweizMobil anzustreben ist.

Für den Fuss- und Veloverkehr besteht der kantonale Wanderwegplan 2017² und das kantonale Radwegkonzept 2008³. Für das MTB gibt es noch keine kantonale Strategieplanung.

¹ Bundesamt für Sport BASPO (2022): Sport Schweiz light 2022 – Forschungsbericht

² RRB Nr. 298 vom 9. Mai 2017

³ LRB vom 19. November 2008

1.2 Problemstellung

Das Mountainbiken stellt bezüglich der Bewegungs-, Velo- und der Tourismusförderung ein grosses Potential dar. Die bestehende MTB-Infrastruktur im Kanton Nidwalden entspricht nicht der Nachfrage der zahlreichen lokalen Mountainbikenden. Zudem ergeben sich bedeutende Synergienmöglichkeiten im Bereich Tourismus und es sind in den letzten Jahren auch touristische Angebote im Kanton Nidwalden entstanden.

Der Mountainbike-Sport kann jedoch im ländlichen Raum auch Konflikte verursachen: Von Bikenden genutzte Wege führen durch geschützte und schützenswerte Landschaften, durch ökologisch wertvolle Naturräume oder durch Fahrverbote. Es können auch Konflikte mit anderen Wegnutzenden und mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern entstehen.

1.3 Ziele des MTB-Konzepts Nidwalden 2023

- Mit dem MTB-Konzept werden Grundsätze und eine Strategie zur Schaffung eines attraktiven und vielseitigen Wegnetzes festgelegt. Dieses steht der einheimischen Bevölkerung zur Verfügung und steigert somit die Attraktivität Nidwaldens als Wohnkanton, kann aber auch touristisch genutzt werden.
- Das Konzept zeigt Chancen und Grenzen für die Entwicklung des MTB auf.
- Im Zentrum steht die einvernehmliche gemeinsame Nutzung der Weginfrastruktur durch Wandernde, Bikende und andere Nutzergruppen (Koexistenz). Nutzungstrennungen und Einschränkungen kommen dort zur Anwendung, wo die Sicherheit für eine der Nutzergruppen dies erfordert (Entflechtung).
- Das Konzept berücksichtigt wirtschaftliche, räumliche und ökologische Aspekte. Dies gilt insbesondere für die Interessen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Bewirtschafterinnen und Bewirtschafter sowie für die öffentlichen Interessen wie dem Schutz von Lebensräumen (z.B. Schutzgebiete, Reservate) und dem Schutz von Störungen (z.B. Wildtiere).
- Das MTB-Konzept entspricht einer kantonalen Gesamtsicht zum MTB (Stand 2023). Es ist weder parzellenscharf noch eigentümerverbindlich. Es zeigt auch Schnittstellen zu den Nachbarkantonen auf.
- Das MTB-Konzept setzt den Auftrag des kantonalen Richtplanes um.
- Das MTB-Konzept schafft – ergänzend zu den Vorgaben des revidierten Fuss- und Wanderweggesetzes - die Grundlagen für einen MTB-Wegplan.
- Mit dem MTB-Konzept werden Grundlagen für Planungsprozesse und die Realisierung von MTB-Infrastrukturen im Kanton Nidwalden geschaffen.

1.4 Ablauf und Projektorganisation

Die Erarbeitung des MTB-Konzepts erfolgte in diesen Schritten:

Zeitpunkt	Arbeitsschritt
Jan. 2022	Projektstart
Juli / Aug. 2022	Interne Vernehmlassung: Alle Direktionen der kantonalen Verwaltung und die Stiftung SchweizMobil waren eingeladen. Die Stellungnahmen sind im vorliegenden Bericht berücksichtigt.
Okt. / Nov. 2022	Vorinformation der Grundeigentümer/innen (bäuerliche Organisationen) sowie der Gemeinden und Korporationen.

Jan. 2023 Dialogveranstaltung: Folgende Organisationen wurden eingeladen:

- Politische Gemeinden Nidwalden (11)
- Die Mitte Nidwalden
- FDP Nidwalden
- JF Nidwalden
- GLP Nidwalden
- Grüne Nidwalden
- SP Nidwalden
- SVP Nidwalden
- JSVP Nidwalden
- Vereinigte Korporationen Nidwalden
- Bauernverband Nidwalden
- Bäuerinnenverband Nidwalden
- Gemeinalpen Nidwalden
- Waldwirtschaftsverband Nidwalden
- Nidwaldner Wanderwege
- SAC Sektion Titlis
- Verein Mountainbike Nidwalden
- Bikegenoss Zentralschweiz
- Nidwalden Tourismus Tourismus Maria-Rickenbach
- Birdlife Schweiz
- Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee
- Mountain Wilderness
- Pro Natura Unterwalden
- WWF Unterwalden
- Patentjägerverein Nidwalden
- PostAuto AG
- Zentralbahn AG
- SGV Holding AG
- Autofähre Vierwaldstättersee
- Bergbahnen Beckenried-Emmetten AG
- Bürgenstockbahn
- Cabrio Stanserhorn-Bahn AG
- Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG
- Pilatus-Bahnen AG
- Engelberg-Titlis Tourismus AG
- Seilbahnverband Nidwalden

Juni 2023 Stellungnahmen der Gemeinden zum Finanzierungsmodell. Die Gemeinden haben dem Finanzierungsmodell mehrheitlich zugestimmt.

Juli – Sept.2023 Externe Vernehmlassung

Jan. 2024 Genehmigung durch den Regierungsrat

Projektorganisation

Auftraggeber: Landwirtschafts- und Umweltdirektion,
 Amt für Wald und Naturgefahren (AWN)
 (bis 31. August 2023 Amt für Wald und Energie)
 Fachstelle Wander- und Bikewege

Arbeitsgruppe Ruedi Günter, Amtsleiter, Vertreter Auftraggeber (bis 31. Juli 2023)
 Andreas Stalder, AWN, Fachstelle Wander- und Bikewege
 Salome Stalder, AWN, Fachstelle Wander- und Bikewege
 Thomy Vetterli, Bikegenossenschaft Zentralschweiz
 Emil Amacher, AM-Plan GmbH, Auftragnehmer

1.5 Bestehende Infrastruktur

Auf der Kommunikationsplattform SchweizMobil werden im Mountainbikeland die konsolidierten und legalisierten MTB-Routen dargestellt. Im Kanton Nidwalden verlaufen aktuell eine nationale Route und sieben lokale SchweizMobil-Routen:

Route Nr.	Bezeichnung	Verlauf	Länge in NW	Anteil Hartbelag (bitumen-, teer- / zementgebundene Deckbeläge)
2	Panorama Bike	Ennetmoos-Stans-Buochs-Beckenried	15 km	15 km
921	Bella Vista	Emmetten-Emmetten	8 km	5 km
922	Choltal	Emmetten-Emmetten	14 km	11 km
923	Panorama	Emmetten-Emmetten	19 km	14 km
924	Brennwald	Emmetten-Emmetten	12 km	6 km
925	Höch Flue	Emmetten-Emmetten	17 km	8 km
926	Goldi-Route	Klewenalp-Treib	24 km	17 km
281	Vier Seen Bike	Melchsee Frutt-Engelberg	7 km	1 km
Total			116 km	77 km

Tabelle 1: lokale SchweizMobil-Routen

Nicht alle Routen entsprechen mit ihrem teilweise hohen Hartbelagsanteil den heutigen Anforderungen einer nutzergerechten Infrastruktur.

Trails auf dem Jochpass

Die drei Trails auf dem Jochpass sind auf die Zielgruppen Freeride, Enduro und Allmountain ausgerichtet.

- | | |
|---|--|
| • Jochpass-Trail (Jochpass-Trübsee) | Schwierigkeitsgrad mittel (blau) |
| • Trudy-Trail (Jochpass-Trübsee) | Schwierigkeitsgrad schwer (schwarz) |
| • Hells-Bells-Trail (Jochpass-Engstlen) | Schwierigkeitsgrad mittel-schwer (rot) |

Pumptrack Hergiswil

Der Pumptrack in Hergiswil wurde 2021 eröffnet und soll die Bewegung, das Fahrgefühl, den Gleichgewichtssinn und den Fahrspass für alle Radsportgeräte (Kickboards, Rollschuhe, Rollerblades und alle möglichen Fahrräder und Bikes) vermitteln. Der Pumptrack ist asphaltiert und zu definierten Betriebszeiten öffentlich zugänglich.

2 Definition und Abgrenzung

- Das MTB ist ein Fahrrad im Sinne von Art. 24 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Voraussetzungen an Strassenfahrzeuge (VTS), das auf die Benutzung abseits der befestigten Strassen ausgerichtet ist und grösstenteils als Sportgerät verwendet wird. Für die Benutzung der MTB-Infrastruktur werden MTB mit breiten Reifen, starken Voll- und Teilfederungen und sehr kräftigen Bremsen vorausgesetzt.
- Das Elektro-MTB (E-MTB) ist ein MTB mit Tretunterstützung. Art. 18 VTS unterscheidet zwei Kategorien:
- Pedelecs (Pedal Electric Cycle, leichte Motorfahrräder gemäss Art. 18 Bst. b VTS), Tretunterstützung bis max. 25 km/h. Gleichstellung mit MTB
- S-Pedelecs (Speed-Pedelecs, Motorfahrräder gemäss Art. 18 Bst. a VTS), Tretunterstützung bis 45 km/h. Diese E-MTB sind lediglich auf den für motorisierten Verkehr zugelassenen Strassen und auf Radwegen erlaubt.



Abbildung 1: Abgrenzung (E-)MTB

S-Pedelecs werden im MTB-Konzept nicht berücksichtigt und sind auf der MTB-Infrastruktur nicht zugelassen werden. Diese Abgrenzung entspricht dem Positionspapier «Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike», einer gemeinsamen Position verschiedener Organisationen⁴.

⁴ Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Swiss Cycling, Stiftung Schweiz-Mobil, Schweizer AlpenClub SAC, Seilbahnen Schweiz & Schweiz Tourismus (2017): Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike

2.1 Mountainbikende

Bedürfnisse

Mountainbikende haben unterschiedliche Bedürfnisse. Erst die Kenntnis dieser Bedürfnisse ermöglicht die erfolgreiche und nachhaltige Planung, Realisierung und Kommunikation von Mountainbike-Wegen, -Routen, -Pisten und -Anlagen.

- Spass: Spass haben ist für 99% der Mountainbikenden wichtig («Mountainbiken in der Schweiz 2014», Pilotstudie). 55% suchen dieses Erlebnis zusammen mit ihrem Partner oder in Gruppen (Schweiz Mobil, Erhebung zur Nutzung 2013).
- Landschafts- und Naturerlebnis: 92% der Mountainbikenden wollen sich in attraktiven Landschaften vom Arbeitsalltag erholen. Entscheidend für ihre Wahl ist deshalb die landschaftliche Attraktivität einer Mountainbike-Infrastruktur (Schweiz Mobil, Erhebung zur Nutzung 2013).
- Bewegung: Gesundheit und Fitness sind für 88% der Mountainbikenden wichtig («Mountainbiken in der Schweiz 2014», Pilotstudie). Im Vordergrund steht die Freude an der Bewegung, nicht das Training und der Wettkampf. Dies gilt auch für Angebote im Bereich der Freizeit und Naherholung.
- Fahrerlebnis: 75% der Mountainbikenden suchen auf einer Tour schmale Wege, sogenannte Singletrails (Schweiz Mobil, Erhebung zur Nutzung 2013). Sie bieten neben einer gewissen fahrtechnischen Herausforderung eine grosse Nähe zur Natur. Für Aufstiege werden eher breite Wege geschätzt.

Attraktive Mountainbike-Routen und -Anlagen zeigen den Mountainbikenden, dass ihre Bedürfnisse ernst genommen werden. Damit lassen sie sich gerne führen (Signalisation) und als wiederkehrende Gäste gewinnen.

Zielgruppen⁵⁾

Beim Mountainbiken werden sechs verschiedene Zielgruppen unterschieden. Sie gehen fließend ineinander über. Viele Mountainbikende können mehreren Zielgruppen zugeordnet werden. Zur Entwicklung attraktiver Mountainbike-Angebote müssen die Bedürfnisse dieser Zielgruppen bekannt sein.

Fokus	Adrenalin		Fahrspass		Leistung	
			Natur und Landschaft			
Zielgruppe	Downhill	Freeride	Enduro	Allmountain	Tour	Cross Country
Anteil von 100% (Stand 2016)	2%	10%	20%	33%	30%	5%
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • Es werden ausschliesslich Downhill-Strecken in Naherholungsgebieten und Tourismusregionen genutzt • Aufstiegshilfen sind zwingend (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorzugt werden Mountainbike-Pisten in Naherholungsgebieten und Tourismusregionen • Sind keine Mountainbike-Pisten vorhanden, wird auf andere Wege ausgewichen • Aufstiegshilfen sind zwingend (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> • Routen werden explizit in anspruchsvollem Gelände gesucht (Alpen, Jura etc.) • Attraktive Abfahrten sind wichtig • Aufstiegshilfen werden gern genutzt (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr) • Gelegentlich werden mehrtägige Touren unternommen (z. B. Alpencross) 	<ul style="list-style-type: none"> • Routen werden explizit in anspruchsvollem Gelände gesucht (Alpen, Jura etc.) • Attraktive Abfahrten sind wichtig • Aufstiegshilfen werden gern genutzt (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr) • Gelegentlich werden mehrtägige Touren unternommen (z. B. Alpencross) 	<ul style="list-style-type: none"> • Touren zur Naherholung beginnen zu Hause • Es werden auch Touren mit der ganzen Familie unternommen • Für Wochenend- und Urlaubstouren werden gern Routenangebote in touristischen Regionen genutzt • Gelegentlich werden mehrtägige Touren unternommen (z. B. Alpencross) 	<ul style="list-style-type: none"> • Trainiert wird am Wohnort • Tagestouren und Trainingslager ergänzen den Trainingsalltag • Trainingseinheiten werden teilweise auch auf dem Rennrad absolviert
Routen				<ul style="list-style-type: none"> • Singletrails: 30–50 % (technisch einfach bis anspruchsvoll, gebaute Pisten) • Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 30–50 % (vor allem für den Aufstieg) • Strassen mit Hartbelag: < 20 % (möglichst wenige und nur für den Aufstieg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Singletrails: 10–40 % (technisch nicht zu anspruchsvoll) • Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 40–70 % • Strassen mit Hartbelag: < 20 % 	<ul style="list-style-type: none"> • Singletrails: 10–30 % (eher einfache Trails) • Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 50–70 % • Strassen mit Hartbelag: < 20 %
Wege/Trails/Singletrails		<ul style="list-style-type: none"> • Mountainbike-Pisten mit Sprüngen, Hindernissen und Varianten mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden, siehe Fachdokumentation «Mountainbike-Anlagen» (bfu, 2012) 	<ul style="list-style-type: none"> • Singletrails: 40–60 % (anspruchsvolle, alpine Trails, gebaute Pisten) • Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 20–40 % • Strassen mit Hartbelag: < 10 % (möglichst wenige und nur für Aufstiege) 			
Pisten	<ul style="list-style-type: none"> • Downhill-Strecken mit Sprüngen, Hindernissen und Varianten mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden, siehe Fachdokumentation «Mountainbike-Anlagen» (bfu, 2012) 					
Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Downhill-Strecken sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet (kein Mischverkehr) 					

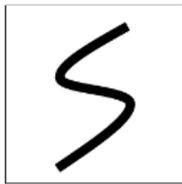
Tabelle 2: Zielgruppen und Infrastruktur (gemäss Manual Routen SchweizMobil 2016)

⁵⁾ Stiftung SchweizMobil (2016): Mountainbikeland Schweiz, Manual Routen

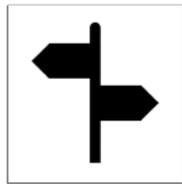
2.2 MTB-Infrastruktur

Die MTB-Infrastrukturen können in vier Typen unterteilt werden. MTB-Wege und -Routen verlaufen primär auf bestehenden Wegstrukturen. Sie bilden das MTB-Basisnetz, das bis 2030 unter der Federführung des Kantons geplant und erstellt wird.

MTB-Pisten und -Anlagen sind eigens für Mountainbikes erstellte Infrastrukturen. Sie können durch Dritte (insbesondere durch Akteure aus dem Tourismus) oder durch die Gemeinden initiiert, finanziert und betrieben werden.



MTB-Weg



MTB-Route



MTB-Piste



MTB-Anlage

Abbildung 2: Systematik der MTB-Infrastruktur



MTB-Weg

MTB-Wege / Trails oder Singletrails

- Allgemein zugängliche Wege und Pfade im hügeligen und bergigen Gelände, in der Regel ohne Asphalt- oder Betonbeläge (gemäss VSS-Norm 640 829a).
- Sie können schwierige Streckenteile und/oder auch Schiebe- oder Tragestrecken beinhalten (gemäss VSS-Norm 640 829a).
- Singletrails werden aufgrund natürlicher Routengegebenheiten oft nur in eine Richtung befahren.
- Nicht zu den MTB-Wegen zählen illegal erstellte Wege (sog. «wilde Trails»).



MTB-Route

MTB-Routen (gemäss SchweizMobil)

- Mit Zielangaben und gegebenenfalls mit Routennummern/Routennamen signalisierte Mountainbike-Wege zwischen einem Ausgangspunkt und einem Ziel.
- MTB-Routen verlaufen primär auf bestehenden Weginfrastrukturen wie Wegen, Pfaden, Wald-, Forst- und landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Strassen oder Pisten. Routen definieren sich nur über die Beschilderung und stellen nicht eine Art oder Bauweise von Wegen dar.
- Von grosser Bedeutung sind die Koordination mit den Nachbarkantonen sowie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Gemäss Art. 54a der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) kennzeichnet der Wegweiser «Route für Mountainbikes» Strecken, die für Mountainbikes besonders geeignet sind und verpflichtet deren Benutzer zu besonderer Rücksicht gegenüber zu Fuss Gehenden.



Abbildung 3: Wegweiser und Bestätigungen von offiziellen, legalisierten MTB-Wegen und MTB-Routen sind rot und enthalten ein weisses MTB-Piktogramm (gemäss VSS-Norm 640 829a).

Besonders wichtige und attraktive MTB-Routen können als SchweizMobil-Routen bezeichnet werden. Das Routennetz wird nach einheitlichen Qualitätszielen von SchweizMobil bestimmt.

Die Signalisation erfolgt gemäss VSS-Norm 640 829a, wobei nationale, regionale und lokale Routenfelder differenziert werden:



Nationale Routen



Regionale Routen



Lokale Routen

Abbildung 4: SchweizMobil MTB-Routeneinteilung

Die MTB-Routen lassen sich nach Definition von ASTRA & SchweizMobil⁶ in drei verschiedene Schwierigkeitsgrade (Technik) unterteilen:

Technik	Leicht (blau)	Mittel (rot)	Schwer (schwarz)
Anforderungen:	Für Einsteiger, Familien und Kinder mit Grundkenntnissen im Mountainbike	Für fortgeschrittene Mountainbiker mit Erfahrung	Für Mountainbike-Köner mit viel Erfahrung und guter Fahrtechnik
Wegqualität:	Gut befestigte, nicht rutschige, wenig steile Wege und Strassen ohne Stufen (wenn möglich nicht asphaltiert)	Anspruchsvolle Abschnitte (loser Untergrund, Rampen, rollbare Stufen und enge Kurven sind jedoch möglich)	Technisch anspruchsvolle Wege (steile Rampen, loser Untergrund, grössere Stufen, teilweise verblockt, enge Kurven oder Spitzkehren)
Gefahrenstellen:	Kaum Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte sind gegen Absturz gesichert	Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind möglich	Gefahrenstellen, exponierte Abschnitte und alpine Gefahren sind häufig
Singletrail-Skala:	Bis S0	Bis S1	In der Regel bis S2, in Ausnahmefällen S3

Abbildung 5: Schwierigkeitsgrade MTB-Routen. Quelle: ASTRA & SchweizMobil



MTB-Piste

MTB-Pisten

- MTB-Pisten werden nur in einer Richtung befahren (talwärts: downhill, bergwärts: uphill), es gibt keinen Misch- oder Gegenverkehr.
- Sie enthalten Kunstbauten/Elemente wie z.B. Sprünge, Rampen, Starttore und sind speziell signalisiert.
- Es können auch mehrere Pisten als Pistensysteme bzw. Trail-Center bezeichnet werden.
- In der Regel befinden sich die Starts bei Seilbahn-Stationen oder Sammelplätzen.
- Pisten können auch in MTB-Routen integriert werden, abhängig von ihrem Schwierigkeitsgrad.

⁶ ASTRA & Stiftung Schweiz Mobil (2020): Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr LV für Freizeit und Tourismus.



MTB-Anlage

MTB-Anlagen

- Sind geschlossene Anlagen, die mit MTB und anderen Velos befahren werden.
- MTB-Anlagen benötigen in der Regel eine entsprechende Nutzungszone und allenfalls einen Eintrag im Touristischen Feinkonzept.
- Man unterscheidet:
 - Bikepark: ein geschlossener Bereich (Parcours) mit verschiedenen Spuren und Elementen und evtl. mit einer Aufstiegshilfe. Bike-Pärke im Siedlungsgebiet, die in einer ordentlichen Bauzone erstellt werden, sind auch ohne das vorliegende MTB-Konzept jederzeit möglich.
 - Pumptrack: ein geschlossener Rundkurs mit verschiedenen Elementen wie Kurven, Wellen und dergleichen.
 - Jumptrack: eine Fahrspur mit einer Abfolge von Absprüngen und Landungen
 - Skillcenter: Bikepark mit Übungselementen für Fahrtechnik-, Anfänger- und Fortgeschrittenen-Kurse

3 Rechtsgrundlagen

3.1 Bund

Schweizerisches Zivilgesetzbuch (ZGB)

Art. 699 ZGB hält fest, dass Wald und Weide frei zugänglich sind (freies Zutrittsrecht). Verbote können in Einzelfälle erlassen werden.

Strassenverkehrsgesetz (SVG)⁷

Gemäss Art. 43 SVG dürfen Wege, die sich für den Verkehr mit Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, nicht mit diesem Verkehrsmittel befahren werden.

Als das SVG im Jahr 1958 in Kraft trat, waren Fahrräder für Wanderwege ungeeignet. Seither sind die Fahrräder enorm weiterentwickelt und für das Fahren in schwierigem Gelände explizit möglich geworden. Aus diesem Grunde werden Wanderwege seit einiger Zeit bereits mit MTB befahren.

Heute ist gewohnheitsrechtlich davon auszugehen, dass Wanderwege grundsätzlich mit dem MTB befahren werden dürfen. Das Bezirksgericht Affoltern am Albis hält in einem rechtsgültigen Urteil dazu fest, dass Eignung und Bestimmung unbestimmte Rechtsbegriffe seien und die Einschätzung der Eignung des Weges zum Befahren den Fahrern selbst überlassen und je nach Einzelfall stark variieren kann⁸.

Zusätzlich ist die Eignung der Befahrbarkeit gemäss Art. 43 SVG auch abhängig von Nutzungsfrequenzen und Aspekten der Sicherheit für alle Wegnutzenden.

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)⁹

Das Bundesgesetz über Velowege ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft.

Es unterscheidet zwischen Velowegnetze für den Alltag (Art. 3) und Velowegnetze für die Freizeit (Art. 4).

⁷ SR 741.01

⁸ Urteil Bezirksgericht Affoltern am Albis vom 20. September 2022

⁹ SR 725.41

Es gibt den Kantonen eine Planungspflicht und Fristen vor, bis wann sie die Wegnetze auf Plänen behördenverbindlich sichern müssen. Es legt Planungsgrundsätze fest, es verlangt eine Ersatzpflicht für Wege, die aufgehoben werden müssen und es definiert die Beschwerdelegitimation.

Die Kantone haben im Weiteren die Rechtswirkungen der Pläne festzulegen und das Verfahren für deren Erstellung und Änderung zu regeln.

Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege¹⁰

Gemäss Art. 6 Abs. 1 lit. b sorgen die Kantone dafür, dass die Wanderwege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können.

Art. 7 regelt die Ersatzpflicht. Unter anderem sind Fuss- und Wanderwege zu ersetzen, wenn sie nicht mehr frei begehbar sind; unterbrochen werden oder auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden.

Bundesgesetz über den Wald (WaG)¹¹

Gemäss Art. 14 Abs. 1 WaG haben die Kantone dafür zu sorgen, dass der Wald der Allgemeinheit zugänglich ist. Das "Befahren" des Waldes geht über das Betretungsrecht hinaus und ist den Waldeigentümern nicht zuzumuten¹².

Die Zugänglichkeit bestimmter Waldgebiete kann durch den Kanton eingeschränkt werden (Art. 14 Abs. 2 Bst. a WaG).

Naturschutzgesetzgebungen

Bei der Planung von MTB-Wegnetzen sind Bestimmungen in den für Nidwalden relevanten "Schutzgesetzgebungen" zu berücksichtigen:

- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)¹³
- Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV)¹⁴
- Verordnung über den Schutz von Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung (Moorlandschaftsverordnung)¹⁵
- Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung (Flachmoorverordnung)¹⁶
- Verordnung über den Schutz der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung (Hochmoorverordnung)¹⁷
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer¹⁸
- Gewässerschutzverordnung¹⁹

Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel²⁰

Gemäss Art. 7 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel sorgen die Kantone für einen ausreichenden Schutz der wildlebenden Säugetiere und Vögel vor Störung.

¹⁰ SR 704

¹¹ SR 921.0

¹² Schriftenreihe Umwelt Nr. 210. Wald. BAFU. 1993

¹³ SR 451

¹⁴ SR 451.1

¹⁵ SR 451.35

¹⁶ SR 451.33

¹⁷ SR 451.32

¹⁸ SR 814.20

¹⁹ SR 814.201

²⁰ SR 922.0

Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete (VEJ)²¹

Gemäss Art. 5 VEJ ist in den Eidgenössischen Jagdbanngebieten das Befahren von Alp- und Forststrassen nur für land- und forstwirtschaftliche Zwecke sowie für Organe der Wildhut erlaubt. Es ist untersagt Fahrzeuge jeglicher Art ausserhalb von Strassen, Wald- und Feldwegen zu benutzen. Die Kantone können Ausnahmen vorsehen.

Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)²²

Das Inventar dient dem Erhalt und der Pflege der historischen Verkehrswege. Ein Befahren von IVS-Objekten mit MTB wird nicht eingeschränkt. Die Objekte sind in ihrer Substanz zu erhalten.

3.2 Kanton**Kant. Fuss- und Wanderweggesetz (kFWG)²³**

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 321 vom 7. Juni 2021 festgelegt, dass das Bikewesen im Rahmen einer Revision des Einführungsgesetzes zur Bundesgesetzgebung über Fuss- und Wanderwege (kFWG) geregelt werden soll. Regelungspunkte sind dabei: Definition/Abgrenzungen, Benutzungsrechte, Planungsvorschriften, Verbindlichkeit der Pläne, Anlagen und Erhaltung, Ersatzpflicht, Finanzierungsgrundsätze, Entschädigung und Organisation.

Kantonales Waldgesetz, (kWaG)²⁴

In Art. 16 Abs. 1 kWaG wird über Velofahren festgehalten:

1 Velofahren und Reiten abseits von Waldstrassen, Wegen und für diese Nutzungen bewilligten Sportpfaden ist verboten.

2 Im Interesse der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie bei Überbeanspruchung der Wege kann die zuständige Direktion auf Antrag der Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer weitergehende Einschränkungen anordnen.

3.3 Haftungs- und Versicherungsfragen

Das Thema Haftung bei MTB-Infrastrukturen und insbesondere bei Mountainbike-Unfällen beschäftigt viele Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer.

Im Auftrag von Mountainbike Zentralschweiz hat die Versicherung AXA ein Merkblatt zu den häufigsten Fragen zu diesem Thema verfasst²⁵. Bereits früher hat der Kanton Graubünden dieses Thema in seinem Handbuch graubündenBIKE abgehandelt^{26,27}. Auch der Leitfaden Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen von ASTRA und Schweizer Wanderwegen enthält Informationen zu diesem Thema²⁸.

In diesen Unterlagen sind die Verantwortlichkeiten des Wegnutzenden, des Leistungserbringenden (z.B. Unterhalts-Zuständige) und weiterer Beteiligter wie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Detail beschrieben.

²¹ SR 922.31

²² SR 451.13

²³ NG 614.1

²⁴ NG 831.1

²⁵ AXA Versicherungen AG (2019): Fragen zur Haftung und Versicherung bei Mountainbike-Unfällen

²⁶ Fachstelle Langsamverkehr Graubünden (2015 / 2022): Handbuch graubündenBIKE Trails und Touren: Unterhalt von Wander- und Bikewegen (205-4101)

²⁷ Fachstelle Langsamverkehr Graubünden (2011): Handbuch graubündenBIKE Trails und Touren: Zur Haftung bei Unfällen auf Mountainbikerouten (3.150)

²⁸ Bundesamt für Strassen ASTRA und Schweizer Wanderwege (2017): Leitfaden Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen

Nachfolgend sind die wichtigsten Grundsätze aus diesen Unterlagen zusammengefasst:

- **Eigenverantwortung des Wegnutzenden:** Grundsätzlich ist von der Eigenverantwortung des Wegnutzenden auszugehen. Mountainbikende (wie auch Wandernde oder weitere Wegnutzende) müssen Touren ihren Fähigkeiten anpassen und so ausgerüstet und vorbereitet sein, wie es die Schwierigkeit und Dauer der beabsichtigten Tour verlangen.

Der Wegnutzende hat in der Natur mit Gefahren zu rechnen. Sie oder er trägt insbesondere das Risiko von Naturgefahren und ganz allgemein der Verhältnisse und Unebenheiten, die speziell im voralpinen Raum durch das Gelände gegeben sind. Niemand ist verpflichtet, für den bestimmungsgemäss Benützenden erkennbare Geländeschwierigkeiten, welche diese bei pflichtgemässer Sorgfalt meistern können (Löcher, Mulden, grössere Steine, Wurzeln etc.), zu entfernen.

Die Eigenverantwortung des Wegbenutzenden findet dort ihre Grenzen, wo er auch bei üblicher Aufmerksamkeit atypische, fallenartige Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig zu erkennen vermag. Diese müssen vom Wegeigentümer oder der Wegeigentümerin bzw. -verantwortlichen gesichert oder der Wegnutzende muss mindestens davor gewarnt werden. Haftungsansprüche entstehen, wenn der Weg atypische, überraschende Hindernisse oder Gefahren aufweist, die bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig erkennbar sind.

- **Haftung des Leistungserbringenden:** Leistungserbringende haften, wenn sie eine Sorgfaltspflicht verletzen. Der oder die Wegzuständige kann etwa bei einem auf mangelhaften Zustand zurückzuführenden Unfall zur Verantwortung gezogen werden, wenn der Bau oder der Unterhalt mangelhaft oder nicht ausgeführt wurde.
- **Haftung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers:** Grundeigentümerinnen oder Grundeigentümer haften ohne Verschulden für Mängel ihrer «Werke». Als Werke gelten auch Mountainbike-Wege, Feldwege und Strassen, die über ihr Grundstück führen. Ein ungewöhnliches Hindernis, sowie eine fehlerhafte Signalisation auf dem Grundstück, kann ein solcher Mangel sein. Diese Haftung besteht auch, wenn Eigentümerinnen oder Eigentümer lediglich den Weg dulden (müssen) und keine Unterhaltspflichten haben.

Allerdings haben Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einen gesetzlichen Regressanspruch gegenüber fehlbaren Leistungserbringenden, wenn sie z.B. ihren Unterhalts- und Warnpflichten schuldhaft nicht nachkommen.

Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haften auch für nicht signalisierte Wege. Die Ausscheidung eines MTB-Wegnetzes mit der entsprechenden Klärung der Unterhaltspflicht stellt für sie eine Verbesserung gegenüber der Situation ohne Regelung dar.

4 Planungsgrundlagen

4.1 Bund

Nationale Schutzgebiete

Auf dem Kantonsgebiet von Nidwalden befinden sich Biotop- von nationaler Bedeutung, BLN-Gebiete, Moorschutzgebiete und zwei Eidgenössische Jagdbanngebiete (Bannalp und Hutstock), die durch die Bundesgesetzgebung geschützt sind.

4.2 Kanton

Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan hält in der Koordinationsaufgabe V4-4 folgende Grundsätze zur MTB-Infrastruktur fest:

- Netzelemente für nationale, regionale und lokale MTB- und Skatingroutenprojekte können bei der Weiterentwicklung des kantonalen Langsamverkehrsnetzes berücksichtigt werden.

- Routen, die als nationale, regionale oder lokale Routen über die Stiftung SchweizMobil kommuniziert werden, sind nach den Vorgaben von SchweizMobil zu planen.
- Alle Routenprojekte sind mit den kantonalen Fachstellen und, falls erforderlich, mit den Nachbarkantonen abzustimmen.
- Die Erarbeitung eines kantonalen MTB-Konzepts, nach den Richtlinien von SchweizMobil, ist anzustreben.
- Bei der Erarbeitung von neuen MTB-Routen sind mögliche Konflikte mit anderen Langsamverkehrsarten (z.B. auf Wanderwegen) situativ zu lösen.

Die Koordinationsaufgabe L4-1 hält fest, dass die räumlichen Aktivitäten von Tourismus, Freizeit und Erholung gesamthaft zu koordinieren sind, damit Konflikte vermieden und mögliche Synergien gefördert werden können. Touristische Angebote sind nach Möglichkeit örtlich zusammenzufassen.

Die Koordinationsaufgabe L4-2 hält fest, dass die Gebiete, die intensiv genutzt werden, klar abgegrenzt sind und dass die Gemeinden für diese Gebiete Touristische Feinkonzepte zu erarbeiten haben. Die Touristische Feinkonzepte geben Aufschluss über Umfang, Auswirkungen und Rahmenbedingungen einer weiteren touristischen Entwicklung im entsprechenden Gebiet.

Die Koordinationsaufgabe L4-3 regelt die touristische Intensivnutzungsgebiete B. Sie sind im Richtplan ausgeschieden und werden touristisch moderat genutzt. Anlagen in diesen Gebieten werden einzelfallweise beurteilt. Die Auswirkungen auf das Gebiet und allfällige Nutzungskonflikte sind vor dem Hintergrund der gesamten touristischen Bedeutung zu beurteilen.

Die Koordinationsaufgabe L4-5 regelt die Extensiverholungsgebiete. Sie bilden Ausgleichsflächen zu den intensiv genutzten Gebieten. Als touristische Infrastruktur sind nur Wanderwege und dergleichen zugelassen. Störungen durch Menschen sind möglichst gering zu halten.

Kantonale Naturschutzgebiete

Das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz (NSchG)²⁹ regelt den Schutz von Natur- und Landschaft gestützt auf die Bundesgesetzgebung.

Die Verordnung über den Schutz der Moore und Trockenstandorte (BSchV)³⁰, regeln den Schutz der Biotope von nationaler und kantonaler Bedeutung. Zusätzlich bestehen noch einzelne, durch den Regierungsrat geschützte Naturobjekte.

In der Verordnung über den Schutz bedrohter Tiere und Pflanzen³¹ werden auch 10 Pflanzenschutzgebiete ausgeschieden. In diesen Gebieten ist lediglich der Unterhalt von bestehenden Wanderwegen und Waldstrassen zulässig.

Im Kanton Nidwalden befinden sich zudem Pro Natura Naturschutzgebiete.

Waldreservate

Kantone können zur Erhaltung der Artenvielfalt Flächen als Waldreservate ausscheiden (Art. 20 Abs. 4 WaG). Im Kanton Nidwalden sind aktuell 13 Waldreservate behörden- und eigentümerverschuldet mittels Verträgen festgesetzt. Je nach Schutzziel sind in den Waldreservaten Einschränkungen zu beachten.

Wildruhegebiete

Im Kanton Nidwalden sind basierend auf der Jagdgesetzgebung 14 kantonale Wildruhegebiete behördenverbindlich festgesetzt. In den Wildruhegebieten gelten befristete Weggebote.

²⁹ NG 331.1

³⁰ NG 332.11

³¹ NG 331.13

Grundwasserschutzzonen

In den Grundwasserschutzzonen S2 ist gemäss Gewässerschutzgesetz (GewG)³² das Erstellen von Anlagen nicht zulässig. Aus wichtigen Gründen können Ausnahmen gestattet werden, wenn eine Gefährdung der Trinkwassernutzung ausgeschlossen werden kann. In der Grundwasserschutzzone S1 sind nur bauliche Eingriffe und Tätigkeiten zulässig, die der Trinkwassernutzung dienen.

Wanderwegplan (2017)³³

Der Kantonale Wanderwegplan bildet das bestehende und legalisierte Wanderwegnetz ab. Er ist behörden- und eigentümerverbindlich.

Radwegkonzept (2008)³⁴

Das kantonale Radwegkonzept zeigt die bestehenden und geplanten Velowege auf. Diese Velowege dienen vor allem dem Berufsverkehr und bilden das Basisnetz, worauf die Gemeinden ihre eigene Velowegnetze aufbauen. Es entspricht dem Velowegnetz für den Alltag im Sinne von Art. 3 des Veloweggesetzes.

Öffentlicher Verkehr und Bergbahnen

Das Netz des öffentlichen Verkehrs und der Bergbahnen erschliesst die MTB-Infrastruktur. Wie Analysen von GPS-Daten aufzeigen, wird das ÖV-Angebot von MTB rege genutzt. Den Velotransport erlauben die meisten ÖV-Anbieter und Bergbahnen. Zu beachten sind Reservationspflichten oder beschränkte Platzzahlen. An hochfrequentierten Tagen ist das Platzangebot für die Mitnahme von Bikes in den Zügen der Zentralbahn und insbesondere in den Bussen der PostAuto AG beschränkt. Die Wende- und Bushaltestellen des heutigen Busbetriebs sind auf den Fahrgastwechsel ohne Fahrräder ausgerichtet. Soll mit der Weiterentwicklung des MTB-Wesens auch der Fahrradtransport mit den öffentlichen Verkehrsmitteln verstärkt gefördert werden, sind Angebotsanpassungen und eine Entschleunigung der Fahrpläne zwingend. Dies kann zu entsprechenden Mehrkosten bei den Bestellern der Leistung (Bund, Kantone und Gemeinden) führen.

4.3 Gemeinden

Nutzungsplanung

Die Gemeinden legen in ihren Nutzungsplanungen kommunale Landschaftsschutzzonen und Schutzobjekte (Punkt-, Linien- und flächige Elemente) fest. Für MTB-Wege sind die Zonenbestimmungen massgebend.

Touristische Feinkonzepte

In Nidwalden bestehen insgesamt 5 Touristische Feinkonzepte (TFK):

- Fräkmünt, Hergiswil (in Kraft seit 2007)
- Klewenalp – Stockhütte, Beckenried, Emmetten (in Kraft seit 2012, in Überarbeitung)
- Wirzweli, Dallenwil (in Kraft seit 2006)
- Bannalp, Wolfenschiessen (in Kraft seit 2017)
- Engelberg-Wolfenschiessen, Engelberg, Wolfenschiessen (in Kraft seit 2015)

Beim TFK handelt es sich um ein behördenverbindliches Instrument, welches den Rahmen insbesondere für die touristische Nutzung im Gebiet der touristischen Intensivnutzungsgebiete absteckt. Die TFK sind bei der Planung von MTB-Infrastrukturen massgebend. Gemäss den kantonalen Richtlinien sollen die TFK regelmässig den geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden.

³² NG 631.1

³³ RRB Nr. 298 vom 9. Mai 2017

³⁴ LRB vom 19. November 2008

4.4 SchweizMobil

SchweizMobil bietet diverse Manuals zum Thema Mountainbikeland Schweiz (siehe Grundlagen). Der Kanton beabsichtigt, Checklisten für die Bearbeitung und Beurteilung von MTB-Projekten vorzugeben. Diese Grundlagen werden für die Planung, den Bau und den Unterhalt von MTB-Infrastrukturen massgebend sein.

4.5 Positionspapiere NGO's

2018: Positionspapier "Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike" der Schweizer Wanderwege (SWW), Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL), Schweizer Alpen-Club (SAC), SchweizMobil, SwissCycling, Seilbahnen Schweiz, Schweiz Tourismus / Schweizer Tourismus-Verband.

2019: Positionspapier «Mountainbiking, Natur- und Landschaftsschutz" der Umweltverbände Mountain Wilderness Schweiz, Pro Natura, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, BirdLife Schweiz und WWF Schweiz ein verabschiedet.

2022: Positionspapier Wandern und Biken in Nidwalden. Vorstand der Nidwaldner Wanderwege.

Diese Positionspapiere gilt es bei der Planung und dem Betrieb von MTB-Wegen, -pisten und Anlagen zusätzlich zu den gesetzlichen Vorgaben zu beachten.

5 Synergien und Konflikte

In den Gebieten, in denen der MTB-Sport betrieben wird, sind meist Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und weitere Nutzende mit unterschiedlichen Interessen betroffen. Das MTB-Konzept soll auf Synergien, auf Risiken, auf Chancen und auf Herausforderungen hinweisen.

Das Ziel ist, dass mit der Regelung des MTB-Wesens im Kanton Nidwalden und der Schaffung eines attraktiven Bikewegnetzes Synergien geschaffen und Chancen wahrgenommen werden. Auf der anderen Seite sollen dadurch Konflikte und Risiken vermieden oder zumindest reduziert werden.

5.1 Natur und Landschaft, Waldwirtschaft

Mountainbiken wird zum grössten Teil ausserhalb des Siedlungsgebietes betrieben. Dort befinden sich Wälder mit verschiedenen Funktionen (Schutz, Nutzung, Erholung, Lebensraum) sowie schützenswerte Natur- und Landschaftsräume mit den unterschiedlichsten Schutzziele. Dabei kann es sich um den Schutz einzelner Arten, den Schutz einzelner Gebiete oder um Schutz auf der ganzen Fläche handeln.

Daraus ergeben sich folgende Synergien und Konflikte:

Synergien und Chancen	Konflikte und Risiken
<ul style="list-style-type: none"> + Koexistenz von MTB und Wandernden auf demselben Wegenetz reduziert den Nutzungsdruck auf das restliche Gebiet und damit Schädigungen und Störungen in der Natur. + Bündelung des MTB mit anderen Freizeitaktivitäten dort, wo attraktive Wege und Landschaftserlebnisse bestehen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Schädigung der Vegetation und mögliche Erosion des Bodens. - Störung der Wildtiere durch Wegnutzende. - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch bauliche Eingriffe. - Zunahme der Nutzungsfrequenz durch Bikernde. - Erschliessung von bisher ruhigen Räumen.

<ul style="list-style-type: none"> + Sensibilisierung aller Wegnutzenden für Themen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Waldwirtschaft, insbesondere das verantwortungsvolle Erlebbarmachen. + Vermeidung illegaler Trails durch ein attraktives Angebot an offiziellen MTB-Wegen und -Routen. 	<ul style="list-style-type: none"> - vermehrte Fahrten in der Nacht und in der Dämmerung. - Entstehung und Nutzung illegaler Trails. - Indirekte Auswirkungen wie Littering / Abfälle.
---	---

5.2 Alp- und Landwirtschaft

Die Synergien und Konflikte für die Landwirtschaft variieren von Fall zu Fall und erfordern daher individuelle Bewertungen. Es ist entscheidend, diese Aspekte bei der Bikewegplanung sorgfältig zu berücksichtigen, um negative Auswirkungen auf die Landwirtschaft zu minimieren und gleichzeitig positive Effekte zu fördern

Synergien und Chancen	Konflikte und Risiken
<ul style="list-style-type: none"> + Koexistenz von MTB und Wandernden auf demselben Wegenetz reduziert den Nutzungsdruck auf das restliche Gebiet und damit Schädigungen des Bodens und Störungen von Nutztieren. + Förderung des Agrotourismus (Hofladen, "Besenbeizen", Schlafen im Stroh...) + Funktionierende Weidedurchgänge, Montage und Unterhalt geregelt. + Sensibilisierung aller Wegnutzenden für Themen der Alp- und Landwirtschaft, insbesondere das verantwortungsvolle Erlebbarmachen. + Die Haftungsfragen werden verbindlich geregelt, Zuständigkeiten und Anlaufstellen sind definiert. + Mitarbeit von Bikenden beim Unterhalt gemeinsam genutzter Wege. 	<ul style="list-style-type: none"> - Flächenverluste und Bewirtschaftungshindernisse in der Alp- und Landwirtschaft. - Schädigung der Vegetation und mögliche Erosion des Bodens. - Störung der Nutztiere durch Wegnutzende und Konflikte zwischen Nutztieren und Wegnutzenden. - Zunahme der Nutzungsfrequenz durch Bikende. - Zunahme des Gefährdungspotentials für Nutztiere und Bewirtschafterinnen und Bewirtschafter. - Unterhalt der Wege wird aufwändiger. - Indirekte Auswirkungen wie Littering / Abfälle.

5.3 Wandern

Wandernde und Mountainbikende sind oft auf den gleichen Wegen unterwegs. Zudem sind 98% der Mountainbikenden auch Wandernde und haben daher nicht nur die gleichen Bedürfnisse, sondern es sind auch die gleichen Nutzenden auf der gleichen Infrastruktur.

Die Schweizer und die Nidwaldner Wanderwege leisten seit Jahrzehnten viel Arbeit, damit das Wanderwegenetz entstehen und stets gut betrieben werden konnte. Mit der Gründung des Vereins MTB Nidwalden als kantonale Dachorganisation der lokalen Bikevereine wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass auch die Mountainbikenden diesbezüglich ihr Verantwortung wahrnehmen können.

Die Regelung des MTB-Wesens mit gleichzeitiger Nutzung der Weginfrastruktur durch Wandernde und Bikende kann zu folgenden Synergien oder Konflikten führen:

Synergien und Chancen	Konflikte und Risiken
<ul style="list-style-type: none"> + Vergleichbare Bedürfnisse wie etwa Natur- und Landschaftserlebnis, Bewegung, Spass und Zusammensein. + Aktive Förderung von Koexistenz durch gegenseitiges Verständnis der Wegnutzenden. + Koexistenz von MTB und Wandernden auf demselben Wegenetz reduziert den Nutzungsdruck auf das restliche Gebiet und damit auf die Lebensräume von Pflanzen und Tieren. + Mitarbeit von Bikenden beim Unterhalt gemeinsam genutzter Wege. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzungskonflikte z.B. bei stark frequentierten, unübersichtlichen, schmalen, exponierten Wegen, bei engen Verhältnissen oder hohen Geschwindigkeiten bei Kreuzungsmanövern, auf Treppen. - Dichtestressempfinden auf Wegen. - Kollision der Wegnutzenden (Verletzungsgefahr). - Höhere Ansprüche an die Weganlage und den Unterhalt durch hohe MTB-Frequenzen.

5.4 Tourismus und Transportmittel

Der Kanton Nidwalden ist mit seinen abwechslungsreichen Naturlandschaften eine beliebte Tourismusregion. Für einen nachhaltigen Tourismus ist eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr allerdings unerlässlich.

Neben dem öffentlichen Verkehr (Zentralbahn und Postauto) übernehmen die zahlreichen Bergbahnen eine wichtige Funktion, indem sie Mountainbikende auch an höher gelegene Ausgangspunkte bringen können. Diese bringt neben Synergien aber auch Konflikte mit sich:

Synergien und Chancen	Konflikte und Risiken
<ul style="list-style-type: none"> + Schaffung neuer Wertschöpfungsmöglichkeiten z.B. im Agro-Tourismus oder bei Berggaststätten. + Bessere Ganzjahres- und Randzeitauslastung bestehender Transportinfrastrukturen. + Die lokale Wertschöpfung im Bereich Mountainbike kann im Kanton gehalten werden. + Etablierung und Zertifizierung von bikegerechten Unterkünften (Label «Swiss Bike Hotel» von Schweiz Tourismus oder Bikegenoss-Hotels der Bikegenossenschaft Zentralschweiz). + Etablierung und Zertifizierung von bikegerechten Gastronomie-Betrieben (Label «Bikegenoss-Gastro» der Bikegenossenschaft Zentralschweiz). + Förderung des Sport- und Bike-Gewerbes in Nidwalden (Label «Bikegenoss-Shops» der Bikegenossenschaft Zentralschweiz). + Besucherlenkung durch Schaffung von gezielten MTB-Angeboten. + Erschliessung von MTB-Infrastrukturen mit Transporten von MTB im ÖV, Bergbahnen und weiteren Transportmitteln. 	<ul style="list-style-type: none"> - Beschränkte Kapazitäten bei den Transportmitteln z. B. während Hochsaison oder zu Spitzenzeiten. - Ungenügende Infrastruktur für Mitnahme von MTB bei den Transportmitteln. - Nichtbikende Gäste können sich durch Bikende gestört fühlen. Diese "Konkurrenzsituationen" zwischen verschiedenen Freizeit- und Erholungssuchenden gelten grundsätzlich auch für andere Freizeitangebote (nicht auf Bikende beschränkt) überall dort, wo vermeintlicher Dichtestress herrscht, genügende Infrastrukturen fehlen und die Nutzung nicht oder ungenügend geregelt ist. Beispiele von erfolgreichen Tourismusdestinationen beweisen, dass mit der Schaffung von richtigen und genügenden Infrastrukturen, der Regelung der Benutzungen und mit dem Apell zu Fairness- und zu Verhaltensweisen diesem Phänomen erfolgreich entgegengewirkt werden kann.

5.5 Freizeit und Naherholung

Ein grosser Teil der Bikenden, die im Kanton Nidwalden unterwegs sind, stammt auch aus der Region. Durch ein durchgängiges und attraktives Bikewegnetz mit Anbindungen an das Alltags-Velowegnetz und an den öV erhalten sie die Möglichkeit, ihren Sport praktisch von der Haustür aus auszuüben.

Daraus ergeben sich folgende Synergien und Konflikte:

Synergien und Chancen	Konflikte und Risiken
<ul style="list-style-type: none"> + Der Kanton Nidwalden mit seiner topografischen Lage erweitert sein Angebot im Bereich Freizeit und Naherholung für die lokale Bevölkerung im Bereich des Outdoorsport-Angebotes. + MTB-Förderung ist auch Sportförderung. Durch eine attraktive Infrastruktur können alle Sportvereine im Kanton Nidwalden profitieren, sei es für zusätzliche Trainingsmöglichkeiten, J+S Kurs-Angebote oder gezielte Sportförderung. + Mit einer zeitgemässen und zweckmässigen Bikeinfrastruktur positioniert sich der Kanton gegenüber seinen Bürgerinnen und Bürgern und Gästen als innovativ und modern, ganz im Sinne des kantonalen Leitbildes Sport. + MTB-Förderung ist ein Beitrag an die Gesundheitsförderung. + Durch ein abgestimmtes, flächendeckendes Angebot muss der Nidwaldner Mountainbikende nicht mehr reisen, um seinem Hobby offiziell und legal nachgehen zu können. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nicht alle Zielgruppen können berücksichtigt werden. - Förderung bedeutet auch Entwicklung der Infrastruktur, vor allem bei der jungen Generation und deren künftigen Bedürfnisse. - Prävention im Bereich MTB-Kodex und Verhaltensregeln sind zwingend.

- Mountainbikefreie Gebiete können dort ausgeschieden werden, wo überwiegende Interessen dies erfordern (z.B. Gipfelbereich Stanserhorn). Die Ausscheidung erfolgt im Rahmen der Bikewegplanung mittels einer Interessenabwägung und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, Grundeigentümern und Nutzergruppen.

6.3 Koexistenz oder Entflechtung

- Die Sicherheit aller Wegnutzenden (Zu Fuss Gehende und Mountainbikende) hat Priorität. Rücksichtnahme und gegenseitiger Respekt bilden die Grundlage für die sichere und gemeinsame Nutzung der Wege. Zu Fuss Gehende haben Vortritt vor MTB-Fahrenden (Verhaltenskodex von 2022 vom bfu).
- Für Wegabschnitte, die von Wandernden und Mountainbikenden stark frequentiert werden, sowie bei schmalen oder gefährlichen Passagen ist eine Nutzungstrennung / Entflechtung anzustreben. Dabei kann es sich um eine räumliche oder um eine zeitliche Entflechtung handeln.
- Ist eine Entflechtung nicht möglich oder bestehen übergeordnete Schutz- oder Nutzinteressen, kann die Benutzung für Bikende eingeschränkt oder verboten werden.
- Das Fahren abseits der MTB-Wege und -Pisten (querfeldein) wird abgelehnt.

6.4 Natur- und Landschaftsschutz

- Nationale, kantonale und kommunale Natur- und Landschaftsschutzgebiete und ihre individuellen Schutzziele werden bei der Planung, der Erstellung und im Unterhalt von MTB-Infrastrukturen berücksichtigt.
- MTB-Routen können, sofern mit den Schutzziele vereinbar, auf einzelnen bereits bestehenden, definierten Wegen Natur-, Landschaftsschutz- und Jagdbanngebiete durchqueren. Es gilt ein Weggebot.
- MTB-Pisten sind ausserhalb von Jagdbann-, kantonalen und kommunalen Naturschutzgebieten sowie Biotopen von nationaler Bedeutung zu erstellen.
- Nacht- und Dämmerungsfahrten mit Licht sind für die Fauna stark störend und sollen unterlassen werden.

6.5 MTB-Infrastruktur

- Das MTB-Routennetz wird in der Regel auf der Grundlage von bestehenden Wegen zu einem attraktiven und zusammenhängenden Netz weiterentwickelt. Neubaustrecken sind grundsätzlich möglich, sollen aber nicht in bisher unerschlossene Kammern führen.
- MTB-Routen führen primär durch attraktive Landschaften ausserhalb des Siedlungsgebiets. Sie erfüllen unterschiedliche Anforderungen an Fahrtechnik und Kondition (leicht, mittel, schwer).
- Grundsätzlich sind sämtliche MTB-Infrastrukturen öffentlich zugänglich. Saisonale und zeitliche Beschränkungen sind möglich.
- Auf bestehenden Waldstrassen ist das Befahren mit dem MTB von Gesetzes wegen (Art. 15 und 16 kWaG) grundsätzlich erlaubt. Auf Alp- und Feldstrassen soll das Befahren mit dem MTB möglich sein. Fahrverbote sind rechtsgültig verfügt und signalisiert.
- MTB-Infrastrukturen werden im Gelände gemäss SN 640 829a (Routen) oder gemäss Empfehlungen von der BFU (Pisten) signalisiert. Die wichtigsten und attraktivsten MTB-Wege und -Wegverbindungen werden als SchweizMobil-Routen signalisiert. Sie erfüllen die Qualitätsstandards von SchweizMobil. Durch die Signalisation offizieller MTB-Wege soll der Druck auf den anderen Wegen proaktiv vermindert werden. Das Befahren von nicht signalisierten Wegen wird durch das Konzept nicht ausgeschlossen.

- MTB-Pisten können in geeigneten Gebieten (z.B. in der Umgebung von Bergbahnen) geplant und gefördert werden. Sie verfügen über ein schriftliches Nutzungs- und Schutzkonzept und werden von einer Trägerschaft unterhalten. Auf den MTB-Pisten sind kein Mischverkehr und keine Koexistenz mit Wandernden möglich. Die Haftungsfragen sind geklärt.

6.6 Tourismus und Transport

- Die Entwicklung der MTB-Infrastruktur und der MTB-Angebote erfolgt in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan sowie mit den touristischen Feinkonzepten. Die Entwicklung des MTB-Angebots ist, wenn immer möglich, auf Orte und Gebiete mit vorhandener touristischer Infrastruktur (touristische Intensiverholungsgebiete/Regionen mit touristischen Feinkonzepten) auszurichten. Eine kantonale und überkantonale touristische Entwicklungsstrategie im Bereich MTB wird angestrebt.
- In den Extensiverholungsgebieten hat die Natur Vorrang. In diesen sind Störungen durch den Menschen gering zu halten. Für die Ausarbeitung eines zusammenhängenden und attraktiven MTB- Wegnetzes soll die Durchquerung dieser Gebiete mit dem MTB aber möglich sein. Anschlüsse an das Velowegnetz (für den Alltag) sind zu definieren und sicherzustellen.
- Bestehende öffentliche Transportmöglichkeiten mit ihren Infrastrukturen wie Bahnhöfe, Bushaltestellen, Park+Ride-Anlagen, Stationen von Bergbahnen und Schiffen, können Ausgangspunkte für MTB-Infrastrukturen bilden. Bei der Entwicklung und Vermarktung von MTB-Infrastrukturen und MTB-Angeboten sind die Transportunternehmungen und der öffentliche Verkehr miteinzubeziehen. Im Rahmen der Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs (zb und PostAuto) sind Angebote für einen angemessenen Fahrrad- und MTB-Transport zu entwickeln und bei Bedarf umzusetzen.
- Bei Transportanlagen, Stationen von Bergbahnen sowie am Ende von MTB-Pisten sind nach Möglichkeit Waschplätze vorzusehen. Ladestationen für E-MTB sind, sofern sie ein Bedürfnis darstellen, auf die MTB-Infrastrukturen abzustimmen.

6.7 Anlaufstellen und Bewilligungsverfahren

- Die Fachstelle für Wander- und Bikewege des AWN ist Anlaufstelle für alle MTB-relevanten Belange des Kantons Nidwalden. Sie ist zuständig für die Planung des MTB-Basisnetzes, bestehend aus MTB-Wegen und MTB-Routen.
- Bei der Entwicklung von bestehenden und bei der Planung von neuen MTB-Infrastrukturen wird die Mitwirkung der relevanten Akteure sichergestellt.
- Der Kanton begrüsst private Initiativen im Sinne des MTB-Konzepts und unterstützt diese im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten. Die Fachstelle Wander- und Bikewege ist frühzeitig in Planungen von MTB-Infrastrukturen einzubeziehen.
- Der Verein MTB Nidwalden beteiligt sich als kantonale Dachorganisation der lokalen Bikevereine aktiv am Unterhalt gemeinsam genutzter Wege, nach dem Vorbild des Vereins Nidwaldner Wanderwege.
- Anlaufstelle für die touristischen Leistungsträger im Bereich MTB sind der Verein Mountainbike Nidwalden, die Bikegenossenschaft Zentralschweiz, Nidwalden Tourismus und die lokalen Tourismusorganisationen.
- Als Initianten eines MTB-Infrastrukturprojekts können grundsätzlich die Fachstelle Wander- und Bikewege, Gemeinden, Tourismusorganisationen, Korporationen oder private Interessengruppen auftreten.
- Die raumplanerischen Verfahren (Baubewilligung, Rodungsbewilligung, etc.) sind einzuhalten. Das Bewilligungsverfahren ist abhängig vom Vorhaben. Bewilligungspflichtig sind alle baulichen Massnahmen, jedoch nicht die reine Signalisation bestehender Wege.

7 Finanzierung

7.1 Finanzierungsmodell

Da die Bikewege zu einem grossen Teil auf dem Wanderwegnetz verlaufen werden, sollen für Wander- und Bikewege wenn möglich die gleichen Finanzierungsgrundsätze gelten. Das vorliegende Finanzierungsmodell entspricht im Wesentlichen der Regelung bei den Wanderwegen und baut auf der bewährten Zusammenarbeit und Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden auf.

Den Gemeinden ist das Finanzierungsmodell bereits vorgestellt worden. Acht von elf Gemeinden befürworten den Vorschlag uneingeschränkt. Zwei Gemeinden unterstützten den Vorschlag mit einem Vorbehalt bzw. einer Anpassung. Eine Gemeinde spricht sich für eine Kostenübernahme durch den Kanton aus.

Die Finanzierung der MTB-Infrastrukturen (Planung, Ausbau, Neubau, Signalisation, Unterhalt) wird im Rahmen der Gesetzgebung noch abschliessend zu regeln sein. Danach muss ein Abgleich mit dem MTB-Konzept stattfinden und, falls notwendig, werden im Konzept Anpassungen vorgenommen. Das hier vorgestellte Finanzierungsmodell greift diesem Prozess nicht vor.

7.2 Finanzierung MTB-Basisnetz

Das MTB-Basisnetz umfasst die im MTB-Konzept definierten MTB-Routen und MTB-Wege. Das Finanzierungsmodell sieht vor, dass die Realisierung des MTB-Basisnetzes bis Ende 2030 mit einem Rahmenkredit mit 8-jähriger Laufzeit finanziert wird. Kanton und Gemeinden beteiligen sich zu je 50% am Rahmenkredit, die Gemeinden gemäss ihrer Einwohnerzahl.

Der Rahmenkredit deckt folgende Kosten ab:

- die Planung des MTB-Basisnetzes (MTB-Routen + MTB-Wege)
- den Bau neuer Wege (MTB-Routen + MTB-Wege)
- den Ausbau bestehender Wege (MTB-Routen + MTB-Wege)
- die Erst-Signalisation (MTB-Routen + MTB-Wege)

Die Federführung für Planung, Bau / Ausbau und Erst-Signalisation liegt für den gesamten Realisierungszeitraum des MTB-Basisnetzes bis 2030 beim Kanton.

Die Finanzierung des Unterhaltes und Betriebes erfolgt durch die Gemeinden. Sie können Tourismusorganisationen und weitere Nutzniessende an den Kosten beteiligen.

	Bis 2030				2030 +
	Planung	Neubau	Ausbau	1. Signalisation	Betrieb
MTB-Routen	<i>Kanton + Gemeinden</i>				<i>Gemeinden</i>
MTB-Wege	<i>Kanton + Gemeinden</i>				<i>Gemeinden</i>
MTB-Pisten	<i>Dritte oder Gemeinden</i>				<i>Dritte oder Gemeinden</i>
MTB-Anlagen	<i>Dritte oder Gemeinden</i>				<i>Dritte oder Gemeinden</i>

Abbildung 7: Schema Finanzierungsmodell

Im Kanton Nidwalden wird ein MTB-Basis-Wegnetz (MTB-Routen und MTB-Wege) mit einer Gesamtlänge von 400 km angestrebt. Viele dieser Strecken werden auf bestehenden Wegen oder Flurstrassen verlaufen. Es wird davon ausgegangen, dass rund 70 km MTB-Wege neu angelegt oder bestehende Wege für die Benutzung mit dem MTB ausgebaut werden müssen.

7.3 Finanzierung MTB-Pisten und MTB-Anlagen

Die Planung, Erstellung und der Betrieb von MTB-Pisten und MTB-Anlagen liegen nicht in der Zuständigkeit des Kantons. Sie können durch Dritte (insbesondere durch Akteure aus dem Tourismus) oder durch die Gemeinden initiiert, finanziert und betrieben werden. Oft handelt es dabei um aufwändige Bauten und Anlagen, die mit Beteiligung der Nutzniessenden (z.B. Eintrittspreise) finanziert sind. Als Beispiel sei hier der Tourismusverein Emmetten genannt, der bereits 2009 einen Natural Bike Park im Gebiet Seeblick im Rahmen des NRP-Projektes Bikearena Emmetten realisiert hat.

8 Umsetzungshorizont 2030

8.1 Agenda

Basierend auf dem vorliegenden MTB-Konzept und den Vorgaben des revidierten Fuss- und Wanderweggesetzes ist ein MTB-Wegplan im Sinne von Art. 5 des Veloweggesetzes bis spätestens 2027³⁵ zu erstellen. Die Ausscheidung von MTB-Wegen, -Routen, -Pisten und -Anlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und den verschiedenen Interessengruppen. Der MTB-Wegplan wird eigentümerverbindlich und parzellenscharf sein.

Die im MTB-Wegplan festgesetzten Wege sind gemäss Art. 19 Abs. 1 Bst. b des Veloweggesetzes bis spätestens 2042 zu realisieren. In Nidwalden soll die Realisierung bis Ende 2030 erfolgt sein. Die Pflichtigen werden noch gesetzlich zu bestimmen sein (Kanton, Gemeinden, Dritte).

Die einzige nationale SchweizMobil Route Nr. 2 soll möglichst bald überprüft und verbessert werden.

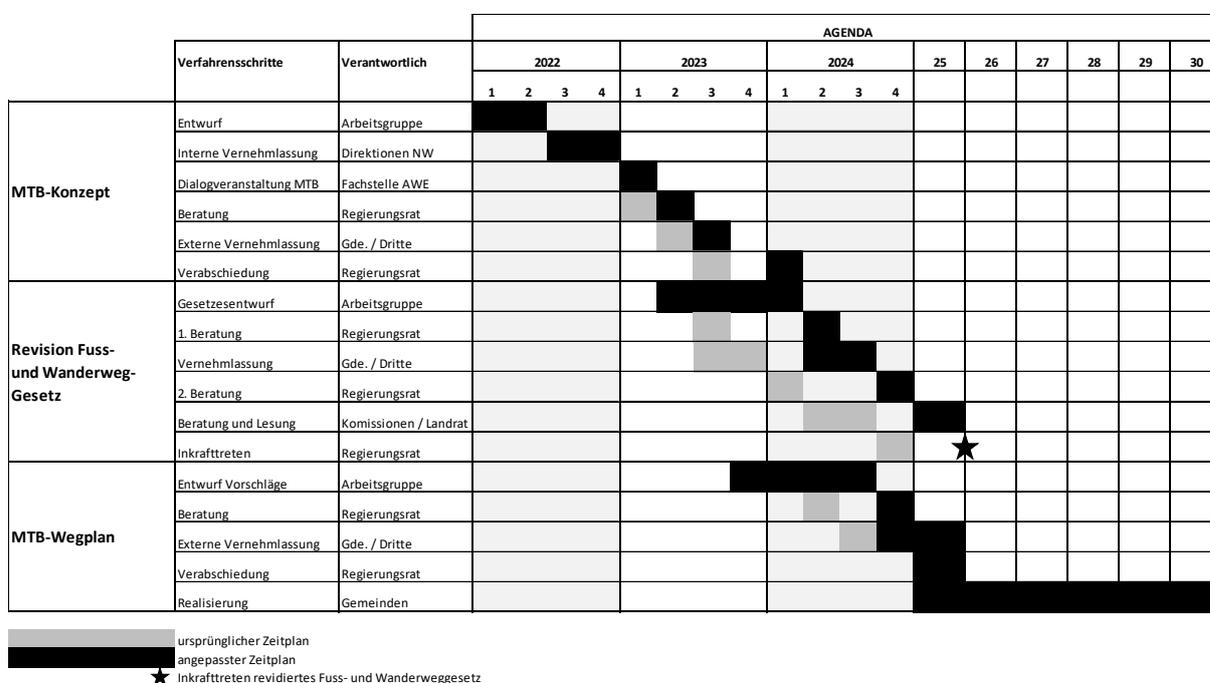


Abbildung 8: Agenda für MTB-Konzept, Teilrevision des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes und MTB-Wegplan

8.2 Öffentlichkeitsarbeit

Während der gesamten Projektdauer stellen Mitwirkung und Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Aufgabe dar. So fanden auch im Rahmen des vorliegenden Konzepts Vorinformationen und eine Dialogveranstaltung für direkt betroffenen Nutzergruppen statt, vgl. Kap. 1.4.

Das Thema Prävention und Sensibilisierung wird von den Zentralschweizer Kantonen gemeinsam umgesetzt. Das Projekt "Mountainbike-Kodex Zentralschweiz"³⁶ startete 2023 und richtet sich in erster Linie an die Mountainbikenden, welche sich zumeist auf öffentlichen Infrastrukturen (Fuss- und Wanderwegen, Forst-, Flur-, Waldstrassen) bewegen.

³⁵ Art. 19 Veloweggesetz: Frist von 5 Jahren ab Inkraftsetzung

³⁶ Projektinformationen unter bikekodex.ch

Mit wiederkehrenden Kampagnen verbreitet der MTB-Kodex die wichtigsten Verhaltensregeln auf gemeinsam genutzten Wegen und fördert dadurch ein verantwortungsbewusstes Mountainbiken.

Über das MTB hinaus geht das NRP-Projekt "FairTrail Zentralschweiz". Es zielt darauf ab, das Verständnis zwischen verschiedenen Nutzer- und Anspruchsgruppen rund um den Outdoor-Tourismus zu fördern und eine positive Verhaltenskultur für Natur und Umwelt zu schaffen.

8.3 Überarbeitungsprozess

Das MTB-Konzept stellt keine statische Planung, sondern einen laufenden Prozess dar. Das Konzept wird alle 10 Jahre oder im Bedarfsfall von der Fachstelle Wander- und Bikewege gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Mit der Überarbeitung des Konzepts wird der veränderten planerischen, gesetzlichen und technischen Ausgangslage Rechnung getragen.

9 Beilagen

- Konzeptplan Dezember 2023

10 Grundlagen

MTB-Infrastrukturen

- Bundesamt für Sport BASPO (2022): Sport Schweiz light 2022 – Forschungsbericht
- Bundesamt für Unfallverhütung BFU (2019): Mountainbike-Anlagen: Sicherheitsaspekte bei Planung, Bau und Betrieb. Fachdokumentation 2.040.
- Stiftung SchweizMobil (2016): Mountainbikeland Schweiz, Manual Routen.
- Bundesamt für Strassen ASTRA und SchweizMobil (2020): Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus.
- Bundesamt für Strassen ASTRA, Schweizer Wanderwege, SchweizMobil und Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft BUL (2021): Zaundurchgänge für Wandernde und Mountainbikende.

Natur / Landschaft und Mountainbike

- Mountain Wilderness Schweiz, Pro Natura, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, BirdLife Schweiz und WWF Schweiz (2019): Positionspapier Mountainbiking, Natur- und Landschaftsschutz.

Wandern und Mountainbiken

- Bundesamt für Strassen ASTRA, Schweizer Wanderwege und SchweizMobil (2020): Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung. Merkblatt für die Planung.
- Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Swiss Cycling, Stiftung SchweizMobil, Schweizer AlpenClub SAC, Seilbahnen Schweiz & Schweiz Tourismus (2017): Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike.
- Vorstand der Nidwaldner Wanderwege (2022): Positionspapier Wandern und Biken in Nidwalden

Haftung und Versicherung

- AXA Versicherungen AG (2019): Fragen zur Haftung und Versicherung bei Mountainbike-Unfällen.
- Fachstelle Langsamverkehr Graubünden (2015 / 2022): Handbuch graubündenBIKE Trails und Touren: Unterhalt von Wander- und Bikewegen (205-4101).
- Fachstelle Langsamverkehr Graubünden (2011): Handbuch graubündenBIKE Trails und Touren: Zur Haftung bei Unfällen auf Mountainbikerouten (3.150).
- Bundesamt für Strassen ASTRA und Schweizer Wanderwege (2017): Leitfaden Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Michèle Blöchli

Landschreiber

lic. iur. Armin Eberli