



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

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

MOUNTAINBIKE-KONZEPT NIDWALDEN

**Version zur externen Vernehmlassung
Juni 2023**

| | |
|----------------------|---|
| Auftrag | Mountainbike-Konzept Nidwalden |
| Auftraggeber | Landwirtschafts- und Umweltdirektion, Amt für Wald Und Energie Nidwalden, Fachstelle Wander- und Bikewege |
| Auftragnehmer | AM-Plan GmbH, Beckenriederstrasse 58, 6374 Buochs am-plan@am-plan.ch |
| Arbeitsgruppe | Ruedi Günter, Vorsteher Amt für Wald und Energie, Vertreter Auftraggeber Andreas Stalder, Amt für Wald und Energie, Fachstelle Wander- und Bikewege Salome Stalder, Amt für Wald und Energie, Fachstelle Wander- und Bikewege Thomy Vetterli, Bikegenossenschaft Zentralschweiz Emil Amacher, AM-Plan GmbH, Auftragnehmer |

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Zusammenfassung | 4 |
| 1 Einleitung | 4 |
| 1.1 Ausgangslage | 4 |
| 1.2 Problemstellung | 5 |
| 1.3 Ziele des MTB-Konzept Nidwalden 2023 | 5 |
| 1.4 Ablauf und Projektorganisation | 6 |
| 1.5 Bestehende Infrastrukturen | 6 |
| 2 Definition und Abgrenzung | 7 |
| 2.1 Mountainbike | 7 |
| 2.2 Mountainbiken | 8 |
| 2.3 MTB-Infrastruktur | 10 |
| 3 Rechtsgrundlagen | 11 |
| 3.1 Bund | 11 |
| 3.2 Kanton | 13 |
| 4 Planungsgrundlagen | 13 |
| 4.1 Bund | 13 |
| 4.2 Kanton | 13 |
| 4.3 Gemeinden | 15 |
| 4.4 SchweizMobil | 15 |
| 4.5 Positionspapiere NGO's | 15 |
| 5 Synergien und Herausforderungen | 16 |
| 5.1 Natur und Landschaft, Waldwirtschaft | 16 |
| 5.2 Alp- und Landwirtschaft | 16 |
| 5.3 Wandern | 16 |
| 5.4 Tourismus und Transportmittel | 17 |
| 5.5 Freizeit und Naherholung | 17 |
| 6 Konzept | 18 |
| 6.1 Zielbild 2030 | 18 |
| 6.2 Allgemeine Grundsätze | 18 |
| 6.3 Koexistenz oder Entflechtung | 19 |
| 6.4 Natur- und Landschaftsschutz | 19 |
| 6.5 MTB-Infrastruktur | 19 |
| 6.6 Tourismus und Transport | 20 |
| 6.7 Anlaufstellen und Bewilligungsverfahren | 20 |
| 7 Finanzierung | 21 |
| 7.1 Finanzierungsmodell | 21 |
| 7.2 Finanzierung MTB-Basisnetz | 21 |
| 7.3 Finanzierung MTB-Pisten und MTB-Anlagen | 22 |
| 8 Umsetzungshorizont 2030 | 22 |

| | | |
|-----------|-----------------------|-----------|
| 9 | Beilagen | 22 |
| 10 | Quellen | 23 |

Zusammenfassung

- Die Bedeutung des Mountainbikens (MTB) hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. MTB-Infrastrukturen werden rege genutzt. Der Nutzungsdruck und Konflikte zwischen 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 wird 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 2022
 - zeigt Chancen und Herausforderungen 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 Mountainbiken 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 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 Sport Schweiz 2020 genießt das Wandern mit 57% die unangefochtene grösste Popularität bei den Sport- und Bewegungsaktivitäten. 7.9% der Schweizerbevölkerung fahren MTB. Der Anteil der Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden, der regelmässig mit dem MTB unterwegs ist, beträgt folglich rund 3'500 Personen. Schweizweit sind rund 700'000 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 Auswertung/Sichtung 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 2017¹ und das kantonale Radwegkonzept 2008². Für das MTB gibt es noch keine kantonale Strategieplanung.

1.2 Problemstellung

Das Mountainbiken stellt bezüglich Sport- und Tourismusförderung ein grosses Potential dar. Es ergeben sich bedeutende Synergiemöglichkeiten 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: Wege führen durch geschützte und schützenswerte Landschaften oder durch ökologisch wertvolle Naturräume. Es können auch Konflikte mit anderen Wegnutzern und mit Grundeigentümern entstehen.

1.3 Ziele des MTB-Konzept Nidwalden 2023

- Mit dem MTB-Konzept sollen Grundsätze und eine Strategie zur Schaffung eines attraktiven und vielseitigen Wegnetzes festgelegt werden.
- Das Konzept zeigt Chancen und Grenzen für die Entwicklung des MTB auf.
- 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 RRB Nr. 298 vom 9. Mai 2017

² LRB vom 19. November 2008

1.4 Ablauf und Projektorganisation

Die Erarbeitung des MTB-Konzepts erfolgte in diesen Schritten:

| Zeitpunkt | Arbeitsschritt |
|------------------|--|
| Jan. 2022 | Projektstart |
| Apr. 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 (bäuerliche Organisationen) sowie der Gemeinden und Korporationen. |
| Jan. 2023 | Dialogveranstaltung: Folgende Organisationen wurden eingeladen: |
| | <ul style="list-style-type: none"> • 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 |
| Jun. 2023 | Stellungnahmen der Gemeinden zum Finanzierungsmodell. Die Gemeinden haben dem Finanzierungsmodell grundsätzlich zugestimmt. |
| 2023 | Externe Vernehmlassung |
| 2023 | Genehmigung durch den Regierungsrat |

Projektorganisation

| | |
|---------------|--|
| Auftraggeber: | Landwirtschafts- und Umweltdirektion, Amt für Wald Und Energie AWE Nidwalden, Fachstelle Wander- und Bikewege |
| Auftragnehmer | AM-Plan GmbH, Beckenriederstrasse 58, 6374 Buochs am-plan@am-plan.ch |
| Arbeitsgruppe | Ruedi Günter, Vorsteher AWE, Vertreter Auftraggeber Andreas Stalder, AWE, Fachstelle Wander- und Bikewege Salome Stalder, AWE, Fachstelle Wander- und Bikewege Thomy Vetterli, Bikegenossenschaft Zentralschweiz Emil Amacher, AM-Plan GmbH, Auftragnehmer |

1.5 Bestehende Infrastrukturen

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:

Tabelle 1: lokale Schweiz-Mobil-Routen

| Route Nr. | Bezeichnung | Verlauf | Länge in NW | Anteil Hartbelag |
|-----------|----------------|-----------------------------------|-------------|------------------|
| 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 |

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

2.1 Mountainbike

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 Motorfahräder gemäss Art. 18 Bst. b VTS), Tretunterstützung bis max. 25 km/h. Gleichstellung mit MTB
- S-Pedelecs (Speed-Pedelecs, Motorfahräder 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.



Abb. 1: Abgrenzung der (E-)MTB

S-Pedelecs werden im MTB-Konzept nicht berücksichtigt und sollen auf der MTB-Infrastruktur nicht zugelassen werden. Diese Abgrenzung entspricht dem Positionspapier «Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike» von Schweizer Wanderwege / bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung / Swiss Cycling / SchweizMobil / Schweizer Alpen-Club SAC / Seilbahnen Schweiz / Schweiz Tourismus.

2.2 Mountainbiken

Bedürfnisse (gemäss Manual Routen Schweiz Mobil 2016)

Mountainbiker 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 Mountainbiker 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 Mountainbiker 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 Mountainbiker 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 Mountainbiker 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 dem Mountainbiker, dass seine Bedürfnisse ernst genommen werden. Damit lässt er sich gern führen (Signalisation) und als wiederkehrenden Gast gewinnen.

Zielgruppen (gemäss Manual Routen Schweiz Mobil 2016)

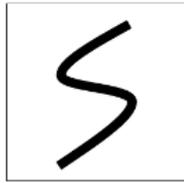
Beim Mountainbiken werden sechs verschiedene Zielgruppen unterschieden. Sie gehen fließend ineinander über. Viele Mountainbiker können mehreren Zielgruppen zugeordnet werden. Zur Entwicklung attraktiver Mountainbike-Angebote müssen die Bedürfnisse dieser Zielgruppen bekannt sein.

Tabelle 2: Zielgruppen und Infrastruktur

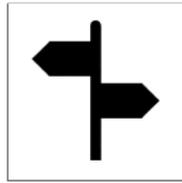
| Fokus | Adrenalin | | Fahrspass | | Leistung | |
|-------------------------------------|---|--|---|---|---|---|
| | Downhill | Freeride | Enduro | Allmountain | Tour | Cross Country |
| Zielgruppe | Downhill | Freeride | Enduro | Allmountain | Tour | Cross Country |
| Anteil von 100% (Stand 2016) | 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) | <ul style="list-style-type: none"> • Mountainbike-Pisten sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet (kein Misch- und Gegenverkehr) | | | | |

2.3 MTB-Infrastruktur

Die MTB-Infrastrukturen können in vier Typen unterteilt werden. MTB-Wege und -Routen verlaufen primär auf bestehenden Wegstrukturen. MTB-Pisten und -Anlagen sind eigens für Mountainbikes erstellte Infrastrukturen.



MTB-Weg



MTB-Route

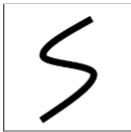


MTB-Piste



MTB-Anlage

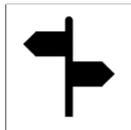
Abb. 2: Systematik der Mountainbike-Infrastruktur



MTB-Weg

MTB-Wege / Trails oder Singeltrails

- 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).



MTB-Route

MTB-Routen (gemäss SchweizMobil)

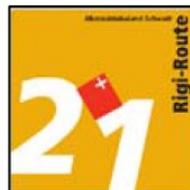
- Mit Zielangaben und gegebenenfalls mit Routennummern/Routennamen signalisierte Mountainbike-Wege zwischen einem Ausgangspunkt und einem Ziel.
- Die Koordination mit Nachbarkantonen ist von grosser Bedeutung.
- Sie beginnen und enden in der Regel an Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr.



Abb. 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).



Nationale Routen



Regionale Routen



Lokale Routen

Abb 4. SchweizMobil MTB-Routeneinteilung



MTB-Piste

MTB-Pisten

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



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)³

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 nicht mehr davon auszugehen, dass Wanderwege für MTB gesperrt sein müssen. Die Eignung eines Wanderweges zum Befahren mit MTB muss aber im Einzelfall beurteilt werden.

³ SR 741.01

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)⁴

Das Bundesgesetz über Velowege ist seit 1.1.2023 in Kraft.

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

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 den Wald (WaG)⁵

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 zuzumuten⁶.

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)⁷
- Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV)⁸
- Verordnung über den Schutz von Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung (Moorlandschaftsverordnung)⁹
- Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung (Flachmoorverordnung)¹⁰
- Verordnung über den Schutz der Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung (Hochmoorverordnung)¹¹

Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete (VEJ)¹²

Gemäss Art. 5 VEJ ist in den Eidgenössischen Jagdbanngebiete 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 benützen. Die Kantone können Ausnahmen vorsehen.

Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)¹³

Das Inventar dient dem Erhalt und der Pflege der historischen Verkehrswege. Ein Befahren von IVS-Objekten mit MTB wird nicht eingeschränkt.

⁴ SR 725.41

⁵ SR 921.0

⁶ Schriftenreihe Umwelt Nr. 210. Wald. BAFU. 1993

⁷ SR 451

⁸ SR 451.1

⁹ SR 451.35

¹⁰ SR 451.33

¹¹ SR 451.32

¹² SR 922.31

¹³ SR 451.13

3.2 Kanton

Kant. Fuss- und Wanderweggesetz (kFWG)¹⁴

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)¹⁵

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

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 weitgehende Einschränkungen anordnen.

4 Planungsgrundlagen

4.1 Bund

Nationale Schutzgebiete

Auf dem Kantonsgebiet von Nidwalden befinden sich Biotope 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

¹⁴ NG 614.1

¹⁵ NG 831.1

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)¹⁶ regelt den Schutz von Natur- und Landschaft gestützt auf die Bundesgesetzgebung.

Die Verordnung über den Schutz der Moore und Trockenstandorte (BSchV)¹⁷, 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 Pflanzen¹⁸ werden auch 10 Pflanzenschutzgebiete ausgeschieden. In diesen Gebieten ist lediglich der Unterhalt von bestehenden Wanderwegen und Waldstrassen zulässig.

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 eigentümerverbindlich 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 zeitlich befristete Weggebote.

Grundwasserschutzzonen

In den Grundwasserschutzzonen S2 ist gemäss Gewässerschutzgesetz (GewG)¹⁹ 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)²⁰

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

Radwegkonzept (2008)²¹

Das kantonale Radwegkonzept zeigt die bestehenden und geplanten Velowege auf. Diese Velowege dienen vor allem dem Berufsverkehr und bilden das Basisnetz, worauf die

¹⁶ NG 331.1

¹⁷ NG 332.11

¹⁸ NG 331.13

¹⁹ NG 631.1

²⁰ RRB Nr. 298 vom 9. Mai 2017

²¹ LRB vom 19. November 2008

Gemeinden ihre eigene Velowegnetzte 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
- Klewenalp – Stockhütte, Beckenried, Emmetten
- Wirzweli, Dallenwil
- Bannalp, Wolfenschiessen
- Engelberg-Wolfenschiessen, Engelberg, Wolfenschiessen

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.

4.4 SchweizMobil

SchweizMobil bietet diverse Manuals zum Thema Mountainbikeland Schweiz.

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 zu beachten.

5 Synergien und Herausforderungen

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

5.1 Natur und Landschaft, Waldwirtschaft

| Synergien und Chancen | Risiken und Herausforderungen |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> + Koexistenz von MTB und Wandernden auf demselben Wegenetz und damit Schonung des restlichen Gebiets vor negativen Einflüssen. + Bündelung des MTB mit anderen Freizeitaktivitäten dort, wo attraktive Wege und Landschaftserlebnisse bestehen. + Sensibilisierung aller Wegnutzenden für Themen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Waldwirtschaft, insbesondere das verantwortungsvolle Erlebarmachen. | <ul style="list-style-type: none"> - Flächenverluste und Bewirtschaftungshindernisse in der Land-, Alp- und Waldwirtschaft. - Schädigung der Vegetation und mögliche Erosion des Bodens. - Unterhalt der Wege wird aufwändiger. - Störung der Wildtiere durch Wegnutzer. - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch bauliche Eingriffe. - Zunahme der Nutzungsfrequenz durch Bikernde. - Littering / Abfälle. |

5.2 Alp- und Landwirtschaft

| Synergien und Chancen | Risiken und Herausforderungen |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> + Förderung des Agrotourismus (Hofladen, "Besenbeizen", Schlafen im Stroh...) + Funktionierende Weidedurchgänge, Montage und Unterhalt geregelt. + Sensibilisierung aller Wegnutzenden für Themen der Alp-, Landwirtschaft, insbesondere das verantwortungsvolle Erlebarmachen. + Die Haftungsfragen werden verbindlich geregelt. | <ul style="list-style-type: none"> - Flächenverluste und Bewirtschaftungshindernisse in der Alp-, Landwirtschaft, - Schädigung der Vegetation und mögliche Erosion des Bodens. - Störung der Nutztiere durch Wegnutzer und Konflikte zwischen Nutztieren und Wegnutzern. - Zunahme der Nutzungsfrequenz durch Bikernde. - Littering / Abfälle. |

5.3 Wandern

| Synergien und Chancen | Risiken und Herausforderungen |
|---|---|
| <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. | <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. |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> + Koexistenz auf gemeinsam genutzten Wegen reduziert den Nutzungsdruck auf die Lebensräume von Pflanzen und Tieren. + Entflechtungen sind dort vorzusehen, wo die Koexistenz zu grossen Konflikten führt und gefährlich wird. | <ul style="list-style-type: none"> - Kollision der Wegnutzenden (Verletzungsgefahr). |
|--|---|

5.4 Tourismus und Transportmittel

| Synergien und Chancen | Risiken und Herausforderungen |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> + Schaffung neuer Wertschöpfungsmöglichkeiten z.B. im Agro-Tourismus. + Bessere Ganzjahres- und Randzeitenauslastung 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 Biker gestört fühlen. Diese "Konkurrenzsituationen" zwischen verschiedenen Freizeit- und Erholungssuchenden gelten grundsätzlich auch für andere Freizeitangebote (nicht auf Biker 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

| Synergien und Chancen | Risiken und Herausforderungen |
|---|--|
| <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. | <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. |

- + MTB-Förderung ist ein Beitrag an die Gesundheitsförderung.
- + Durch ein abgestimmtes, flächendeckendes Angebot muss der Nidwaldner Mountainbiker nicht mehr reisen, um seinem Hobby offiziell und legal nachgehen zu können.

6 Konzept

6.1 Zielbild 2030

Der Konzeptplan zeigt das Zielbild für das Mountainbikenetz im Kanton Nidwalden bis ins Jahr 2030. Er stellt dar, in welchen Gebieten bereits MTB-Infrastrukturanlagen bestehen und wo eine Weiterentwicklung stattfinden soll, in welche Richtung nationale und regionale Mountainbikerouten verlaufen und wo mountainbikefreie Gebiete ausgeschieden werden. Der Konzeptplan liegt als Beilage zum Planungsbericht vor.

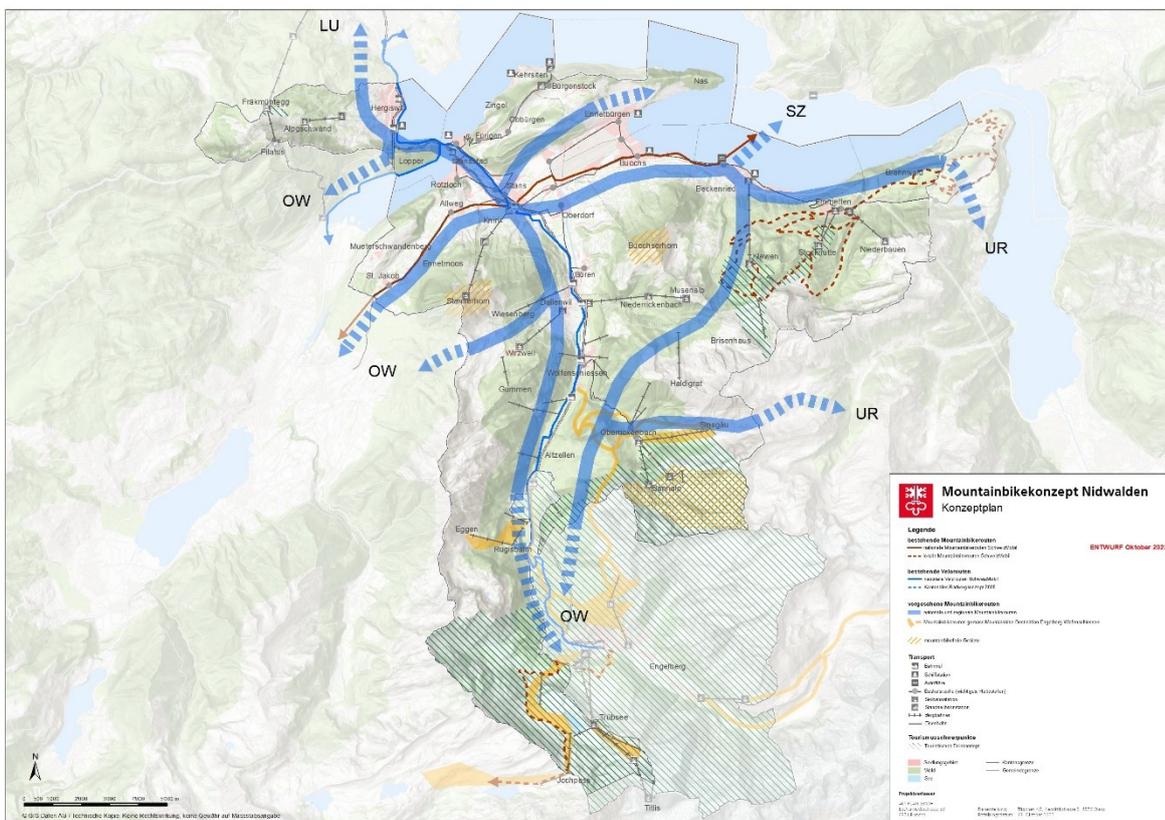


Abb 5. Konzeptplan: Zielbild 2030

6.2 Allgemeine Grundsätze

- Der Kanton Nidwalden
 - unterstützt die aktive Bewegung in der freien Natur. Dies trägt zur Steigerung des Wohlbefindens, zur Gesundheitsförderung und zu einem positiven Naturverständnis und -erlebnis bei
 - anerkennt die Bedeutung des MTB als weit verbreitete Sport- und Freizeitaktivität und fördert deren Entwicklung
 - bietet ein abwechslungsreiches MTB-Angebot für verschiedene Zielgruppen

- trägt mit seinem Angebot zu einer attraktiven und vielseitigen MTB-Region Zentralschweiz bei (Luzern, Obwalden, Uri, Schwyz und Nidwalden). Mit einer auch kantonsübergreifenden Berücksichtigung der MTB-Infrastrukturen werden Angebote interkantonal koordiniert.
- Die alp-, land- und waldwirtschaftliche Pflege und Nutzung von Flächen hat Vorrang gegenüber der Freizeitnutzung.
- Grundsätzlich sollen Wanderwege auch für das Biken zur Verfügung stehen. Infolge übergeordneten Schutz- oder Nutzinteressen oder an Gefahrenstellen, bei denen ein hohes Unfallrisiko besteht, kann die Benutzung für Bikende eingeschränkt oder verboten werden.
- Mountainbikefreie Gebiete können dort ausgeschieden werden, wo überwiegende Interessen dies erfordern. Die Region Bannalp sowie die Gipfelbereiche des Stanserhorns und des Buochserhorns werden als mountainbikefreie Gebiete bezeichnet. Im Touristische Feinkonzept Bannalp werden die Bikenden nicht berücksichtigt. Bezüglich dem Gipfelbereich des Stanserhorns fanden Gespräche zwischen der Gemeinde, Bikenden und der Stanserhornbahn statt. Man hat sich darauf geeinigt, den Gipfelbereich nicht durch das Mountainbiken zu tangieren.

6.3 Koexistenz oder Entflechtung

- Die Sicherheit aller Wegnutzenden (Fussgänger/Fussgängerinnen 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 MTB stark frequentiert werden, sowie bei schmalen oder gefährlichen Passagen ist eine Nutzungstrennung /Entflechtung anzustreben.

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 definierten Wegen Natur-, Landschaftsschutz- und Jagdbanngebiete durchqueren.
- MTB-Pisten sind ausserhalb von Jagdbann-, kantonalen und kommunalen Naturschutzgebieten sowie Biotopen von nationaler Bedeutung zu erstellen.

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.
- 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 Gesetzeswegen (Art. 15 und 16 kWaG) grundsätzlich erlaubt. Auf Alp- und Feldstrassen soll das Befahren mit dem MTB möglich sein, vorausgesetzt der Dialog mit der Werkeigentümerschaft ist erfolgt und deren Zustimmung wurde eingeholt. 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 MTB-Wegen wird nicht grundsätzlich 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 einem Betreiber, 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. 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) ist ein angemessener Fahrrad- und MTB-Transport zu prüfen und nach Möglichkeit zu berücksichtigen.
- 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 (FWB) ist Ansprechstelle für alle MTB-relevanten Belange des Kantons Nidwalden.
- Der Verein Mountainbike Nidwalden, die Bikegenossenschaft Zentralschweiz, Nidwalden Tourismus und die lokalen Tourismusorganisationen sind Ansprechpartner für die touristischen Leistungsträger im Bereich MTB.
- Als Initianten eines MTB-Infrastrukturprojekts können grundsätzlich die Fachstelle Wander- und Bikewege, Gemeinden, Tourismusorganisationen, Korporationen oder private Interessengruppen auftreten.
- Der Kanton begrüsst private Initiativen im Sinne des MTB-Konzepts und unterstützt diese im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten.
- Bei der Entwicklung von bestehenden und bei der Planung von neuen MTB-Infrastrukturen wird die Mitwirkung der relevanten Akteure sichergestellt.
- 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.

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

Abb. 6. 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

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 2027²² zu erstellen. Die Ausscheidung von MTB-Wegen, -Routen, -Pisten und -Anlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden, Grundeigentümern und Interessenvertretern. 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 Pflichten werden noch gesetzlich zu bestimmen sein (Kanton, Gemeinden, Dritte).

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

| | | AGENDA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------|------------------------|---|---|---|------|---|---|---|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|
| | | 2022 | | | | 2023 | | | | 2024 | | | | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | | | | | | |
| Verfahrensschritte | Verantwortlich | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MTB-Konzept | Entwurf | Arbeitsgruppe | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| | Interne Vernehmlassung | Direktionen NW | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| | Dialogveranstaltung MTB | Fachstelle AWE | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| | Beratung | Regierungsrat | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | |
| | Externe Vernehmlassung | Gde. / Dritte | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | |
| | Verabschiedung | Regierungsrat | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | |
| Revision Fuss- und Wanderweg-Gesetz | Entwurf Normkonzept | Arbeitsgruppe | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | |
| | 1. Beratung | Regierungsrat | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | |
| | Externe Vernehmlassung | Gde. / Dritte | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | |
| | 2. Beratung | Regierungsrat | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | |
| | Beratung und Lesung | Kommissionen / Landrat | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | |
| Inkrafttreten | Regierungsrat | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | |
| MTB-Wegplan | Entwurf Vorschläge | Arbeitsgruppe | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Beratung | Regierungsrat | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Externe Vernehmlassung | Gde. / Dritte | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Verabschiedung | Regierungsrat | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Realisierung | Gemeinden | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Abb. 7: Agenda für MTB-Konzept, -Gesetz und -Wegplan

9 Beilagen

- Konzeptplan Juni 2023

²² Art. 19 Veloweggesetz: Frist von 5 Jahren ab Inkraftsetzung

10 Quellen

- Koexistenz, Wandern und Velo / Mountainbike, Schweizer Wanderwege, bfu, swiss cycling, SchweizMobil, SAC, Seilbahnen Schweiz, Schweiz Tourismus, April 2017
- Positionspapier Mountainbiking, Natur- und Landschaftsschutz, mountain wilderness, pro natura, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, BirdLife, WWF, Februar 2019
- Positionspapier Wandern und Biken in Nidwalden, Vorstand der Nidwaldner Wanderwege
- Mountainbike-Anlagen, bfu, SchweizMobil, 2019
- Mountainbikeland Schweiz, Manual Routen, SchweizMobil, 2016
- Merkblatt zur Haftung und Versicherung bei Mountainbike-Unfällen (AXA)