

Interpellation

Freizeit-Fahrradverkehr, Wandern, Jagd und Naturschutz

Gestützt auf Art. 45 der Geschäftsordnung für den Landtag des Fürstentum Liechtenstein vom 19.12.2012 reichen die unterzeichnenden Interpellanten die gegenständliche Interpellation ein. Mit der vorliegenden Interpellation ist die Regierung dazu eingeladen, die nachfolgenden Fragen zum Thema Freizeit-Fahrradverkehr, insbesondere zum Angebot, zur Entwicklung und zur Konfliktbereinigung bei der gemeinsamen Nutzung des Wegenetzes im Wald und im Berggebiet zu beantworten.

Begründung:

In den vergangenen beiden Jahrzehnten hat sich in der Bevölkerung ein richtiggehender "Outdoor-Trend" etabliert, sodass heute Aktivitäten in der freien Natur eine grosse Popularität geniessen. Durch die grosse Beliebtheit des Mountainbike-Sports und dessen technischen Entwicklungen von leistungsstarken elektrischen Antrieben (45km/h und oder Drehmomenten >100Nm) ist der Bedarf an Mountainbikerouten und an Single Trails für den Freizeit-Fahrradverkehr nochmals stark gestiegen. Dies führt in Bezug auf den Liechtensteiner Naturraum, insbesondere im Wald- und im Berggebiet, dazu, dass sich dort viel mehr Erholungssuchende, Sporttreibende etc. bewegen als dies noch vor einigen Jahren der Fall war. Durch diese Entwicklung sollten für den Freizeitradfahrer attraktive Angebote geschaffen werden. Mit der Schaffung von Angeboten könnte die Nutzung von Wegen und Routen besser signalisiert und kanalisiert werden, sodass Konflikte mit der Natur, mit Wanderern und auch mit der Jagd möglichst minimiert werden und die Nutzungsverträglichkeit verbessert wird. Durch ein gutes und breit abgestimmtes Konzept und attraktive Angebote kann die Nutzung der Wege gelenkt und dadurch der Schutz von Flora und Fauna besser sichergestellt werden.

Gemäss der Auffassung der Interpellanten sollte die Verbesserung der Nutzungsverträglichkeit nicht mit Verboten, sondern mit besseren und kanalisierten Angeboten und mit der Sensibilisierung der Freizeit-Nutzer (Wanderer und Mountainbiker) erreicht werden.

Für eine Koexistenz von Mountainbikern und Wanderern, sowie Jagd und Tierwelt ist nach Auffassung der Interpellanten auch die Rechtslage zu prüfen und allenfalls anzupassen. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG), welches auf allen öffentlich zugänglichen Strassen/Wegen inkl. Privatgrund gilt, regelt den Fahrrad-Verkehr in Art.40 über den Grundsatz der sog. Verkehrstrennung. In diesem Zusammenhang wird festgehalten, dass all jene Wege, die sich für den Verkehr mit Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie beispielsweise Fuss- und Wanderwege, mit Fahrrädern grundsätzlich nicht befahren werden dürfen. Gemäss den Materialien zum in diesem Punkt gleichlautenden schweizerischen Strassenverkehrsgesetz sind in Bezug auf die Verkehrstrennung zwar "Abstufungen" möglich, Art. 40 Abs. 1 SVG sieht in Bezug auf Fuss- und Wanderwege allerdings keine Ausnahmen- oder Verordnungskompetenz in Bezug auf Fuss- und Wanderwege zugunsten der Regierung vor. Der Schweizer Bund und die Kantone arbeiten nach einer vom CH-Stimmvolk angenommenen Verfassungsänderung über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege daran, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen. Aufbauend auf

diesen Grundsätzen können die Kantone dann ihr Wegnetz planen und definieren.

Im Weiteren kommt in Liechtenstein das Waldgesetz (WaldG) zur Anwendung, welches für Waldareale gilt. In dessen Art. 15 Abs. 3 ist festgelegt, dass lediglich "*befestigte*" Waldwege mit Fahrrädern befahren werden dürfen. Im Gegensatz zum SVG ist in Art. 15 Abs. 3 Satz 2 eine Ausnahmekompetenz zu Gunsten der Regierung vorgesehen, die aber nur im Anwendungsbereich des WaldG gilt, also nur für Waldareale. Hinsichtlich des motorisierten Fahrzeugverkehrs regelt Art. 16 Abs. 1 WaldG, dass der Wald und Waldwege mit Motorfahrzeugen nur zu forstlichen, jagdlichen, land- und alpwirtschaftlichen Zwecken befahren werden dürfen, was seinerseits Fragen bezüglich der heute weit verbreiteten E-Bikes aufwirft.

Folgende CH-Organisationen, nämlich Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz und Schweiz Tourismus haben gemeinsam ein Positionspapier «Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike» herausgegeben. Sie setzen sich für ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velo-/Mountainbikefahrern ein. Gleichzeitig beschäftigen sie sich mit Fragen der gemeinsamen Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Velo-/Mountainbikefahrer. Dabei schliessen sie Elektro-Motorfahrräder mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer Motorenleistung bis 500 Watt mit ein. Die Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Elektro-Motorfahrräder mit einer Tretunterstützung über 25 km/h, einer Motorenleistung über 500 Watt und/oder der Möglichkeit ohne aktives Treten zu fahren wird in diesem Positionspapier grundsätzlich abgelehnt.

Für die Interpellanten ist unklar, ob und wie die oben angeführten Rechtsgrundlagen in der Praxis tatsächlich tauglich sind und wie sie umgesetzt werden. Nach Auffassung der Interpellanten sind in Liechtenstein nicht ausreichend Massnahmen gesetzt, um eine zeitgemässe Koordination der verschiedenen Nutzungen zu erreichen. Eine koordinierte und möglichst konfliktarme Nutzung läge aber im Interesse aller Nutzer (Mensch und Tier) und ist daher ein gemeinsames Anliegen von Bergwanderern, Mountainbikern, Naturbeobachtern, dem Forst, der Jagd, den privaten Grundeigentümern und auch von den im Wald lebenden Tieren.

Die Regierung wird daher eingeladen, dem Landtag folgende Fragen zu beantworten:

1. Inwieweit gedenkt die Regierung die Grundsätze für Velowegnetze des schweizerischen Bundes zu prüfen und eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um solche Grundsätze zu erlassen und zur Anwendung zu bringen?
2. Sieht die Regierung grundsätzlich Handlungsbedarf betreffend eine sinnvolle Entflechtung von Velo-/Mountainbikerouten und Wanderwegen, wobei auch das Tierwohl berücksichtigt wird?

3. Wer sollte nach der Auffassung der Regierung künftig die bedürfnisgerechten und abgestimmten Angebote betreffend Freizeit-Fahrrad (Mountainbike) Nutzung entwickeln, bzw. wer sollte daran mitwirken?
4. Sind für eine allfällige Konzeptentwicklung, Koordination, Planung und Realisation von Fahrrad-/Mountainbikerouten das entsprechend notwendige Wissen und die Ressourcen vorhanden?
5. Welche Priorität räumt die Regierung einer besser koordinierten Nutzung (Wanderer, Mountainbike, Jagd, Forst, Tiere) des Naturraums, insbesondere des Waldes und des Berggebiets, ein und wie kann das nach Auffassung der Regierung umgesetzt werden?
6. Sind Projekte oder Massnahmen geplant, um einerseits attraktive Angebote (Routen Single Trails) für Mountainbiker zu schaffen und andererseits Konflikte in der Nutzung von Wegen zwischen Menschen und Tieren zu minimieren.
7. Welche Priorität räumt die Regierung dabei dem Schutz von Flora und Fauna vor dem Hintergrund einer verstärkten Freizeitnutzung ein?
8. Sind nach Auffassung der Regierung in Zukunft Einschränkungen für leistungsstarke E-Bike Typen sinnvoll?
9. Welche gesetzlichen Anpassungen wären notwendig, um eine bedarfsgerechte und koordinierte Nutzung des Waldes und des Berggebietes für den Freizeit-Fahrradverkehr umzusetzen?
10. Nach welchen technischen und rechtlichen Kriterien/Erwägungen bestimmt sich, ob eine Wegstrecke im Sinne von Art. 40 Abs. 1 SVG "*nicht geeignet*" bzw. "*offensichtlich nicht dafür bestimmt*" ist?
11. Welche technischen und rechtlichen Kriterien werden dazu in den Schweizer Kantonen Graubünden und St. Gallen angewandt?
12. Sind die in Art. 40 Abs. 1 SVG festgelegten Kriterien für den Fahrradverkehr kumulativ oder alternativ zu verstehen?
13. Kann die Regierung, z.B. mittels Regierungsbeschluss, eine Wegstrecke als "*geeignet*" und für den Fahrradverkehr "*bestimmt*" erklären oder müssen auch bestimmte technische Kriterien/Erwägungen eine Rolle spielen?
14. Woraus leitet die Regierung – ausserhalb des Anwendungsbereiches des WaldG – ihre Ausnahmen- bzw. Verordnungskompetenz ab, um Bike-Routen festzulegen, nachdem das SVG – anders als das WaldG – eine solche Kompetenz gerade nicht vorsieht?
15. Ist ein Single Trail gemäss Art. 40 Abs. 1 SVG zulässig oder verstösst das Konzept des

Single Trails bereits gegen das SVG, namentlich den Grundsatz der Verkehrstrennung, und, falls ja, wie müsste dem begegnet werden?

16. Wie versteht die Regierung ihre Ausnahmekompetenz gemäss Art. 15 Abs. 3 Satz 2 WaldG?
17. Was versteht die Regierung genau unter einem befestigten Waldweg im Sinne von Art.15 Abs. 3 bzw. sind darunter lediglich Waldwege mit Schotterkoffer zu verstehen oder auch andere?
18. Wie beurteilt die Regierung das rechtliche Zusammenspiel von SVG (insbesondere dessen Art. 40) und WaldG (insbesondere dessen Art. 15)?
19. Zahlreiche Areale und Wege im Berggebiet stehen im Eigentum von Privaten, z.B. im Eigentum von Genossenschaften: Können private Grundstückseigentümer in Ausübung ihres Eigentumsrechts Vorgaben in Bezug auf das Befahren ihres Grunds mit Fahrrädern machen?
20. Wie stellt sich die Regierung das weitere Vorgehen in Bezug auf die Angebotsschaffung, die Entflechtung der Nutzungen und die Information der Bevölkerung vor?
21. Welche interessierten Kreise/Organisationen müssten für ein solches Vorhaben explizit einbezogen werden, wenn man bedenkt, dass die Nutzung des Naturraums beispielsweise durch Spaziergänger, Bergwanderer, Mountainbiker, Naturbeobachter, die Jagd, den Forst, die Landwirtschaft sowie vielen mehr erfolgt?
22. Welchen Zeithorizont sieht die Regierung realistisch für eine Umsetzung von Konzepten und Massnahmen an?

Vaduz, 9. Oktober 2023



Thomas Rehak



Herbert Elkuch