

INTERPELLATIONSBEANTWORTUNG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
FREIZEIT-FAHRRADVERKEHR, WANDERN, JAGD UND NATURSCHUTZ

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
Kenntnisnahme am:	

Nr. 18/2024

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	4
Betroffene Stellen	4
I. BERICHT DER REGIERUNG	5
1. Anlass.....	5
2. Allgemeines	11
3. Beantwortung der Fragen.....	14
II. ANTRAG DER REGIERUNG	51

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Aufkommen des Mountainbike-Fahrens als beliebte Freizeitbeschäftigung stellen sich vermehrt Fragen nach der Rechtslage, der Angebotsschaffung und der Entflechtung bzw. Koexistenz zwischen Wanderinnen und Mountainbikern. Die umliegenden Länder und Kantone haben dazu in den letzten Jahren umfangreiche Konzepte entwickelt und ein breites Angebot geschaffen. Auch in Liechtenstein beschäftigen sich Land und Gemeinden mit der Thematik.

Die heute bestehenden Freizeitradrouten basieren auf der Mountainbike-Karte «Fürstentum Liechtenstein und Region Werdenberg», die beständig weiterentwickelt wird. Eine übergeordnete Planung wurde bisher jedoch noch nicht vorgenommen. Mit dieser Interpellationsbeantwortung werden die 22 Fragen der Interpellanten beantwortet und auf den aktuellen Stand eingegangen.

Wanderwege dürfen nach herrschender Rechtsmeinung mit Fahrrädern und somit auch mit Mountainbikes befahren werden. Im Wald gilt diese Regel allerdings nur für befestigte Wege. Langsame E-Bikes sind den Fahrrädern gleichgestellt. Grundsätzlich hält die Regierung die Koexistenz von Fussgängerinnen und Radfahrern für richtig; eine Entflechtung der Nutzergruppen wäre aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht erstrebenswert. Zudem würde damit das Freiheitsempfinden der ausgeschlossenen Zielgruppe eingeschränkt. Dennoch wird in Zukunft punktuell eingzugreifen sein, um rechtliche Klarheit zu schaffen und Unstimmigkeiten zwischen Fussgängerinnen und Radfahrern zu minimieren. Dabei ist auch auf die Natur einerseits und die Interessen der verschiedenen Nutzergruppen, wie Wandern- oder Radfahrenden, andererseits Rücksicht zu nehmen.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt

BETROFFENE STELLEN

Amt für Umwelt

Amt für Hochbau und Raumplanung

Amt für Strassenverkehr

Amt für Tiefbau und Geoinformation

Vaduz, 6. Februar 2024

LNR 2024-133

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehende Interpellationsbeantwortung zu unterbreiten.

I. **BERICHT DER REGIERUNG**

1. **ANLASS**

An der Landtagsitzung vom 8. November 2023 wurde die Interpellation vom 9. Oktober 2023 der Abgeordneten Thomas Rehak und Herbert Elkuch betreffend Freizeit-Fahrradverkehr, Wandern, Jagd und Naturschutz an die Regierung überwiesen. Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

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 Ausnahmenkompetenz 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 Angebotschaffung, 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?

2. ALLGEMEINES

Wie in der Interpellation richtig ausgeführt wird, erlebt das Mountainbike-Fahren in jüngster Zeit einen Aufschwung, der durch das Aufkommen der E-Bikes noch verstärkt wurde. Viele Erholungssuchende befahren damit auch Liechtensteins Wanderwege.

In den umliegenden Ländern und Kantonen wurden in den letzten Jahren umfangreiche Mountainbike-Konzepte erarbeitet, um Angebote zu schaffen und insbesondere die Koexistenz von Wanderinnen und Mountainbikern zu ermöglichen.

Auch in Liechtenstein beschäftigen sich Land und Gemeinden sowie Liechtenstein Marketing seit längerer Zeit mit Angeboten für Fahrräder, Mountainbikes und E-Bikes. Das bisher geschaffene Angebot ist beliebt und wird rege genutzt.

Die heute bestehenden Freizeitradrouten basieren auf der Mountainbike-Karte «Fürstentum Liechtenstein und Region Werdenberg» (1:50'000) aus dem Jahr 2007. Diese wurde vom damaligen Amt für Wald, Natur und Landschaft herausgegeben. Das Netz wird an den jährlichen Sitzungen des Amtes für Umwelt, des Amtes für Tiefbau und Geoinformation, des Amtes für Hochbau und Raumplanung

sowie von Liechtenstein Marketing und Schweiz Mobil¹ weiterentwickelt und optimiert. Die jeweils aktuellen offiziellen Fahrrad- und Mountainbikerouten werden in der Geodateninfrastruktur des Landes definiert und festgehalten. Das Fahrrad- und Mountainbikenetz ist somit im Internet einsehbar. Die Signalisierung erfolgt durch das Amt für Tiefbau und Geoinformation und durch Liechtenstein Marketing. Aktuell handelt es sich um die folgenden Abschnitte:

Fahrrad:

- Liechtensteiner Rheintalroute (Schweiz Mobil Nr. 35)
- Fünf-Schlössertour (Schweiz Mobil Nr. 555)

E-Bike (Liechtenstein Marketing):

- Liechtenstein-Weg E-Bike (signalisiert)
- RheinWelten E-Bike: Fürstliche Tour (nicht signalisiert)
- RheinWelten E-Bike: Bergwelt-Tour (nicht signalisiert)
- RheinWelten E-Bike: Liechtenstein Kulinarik-Tour (nicht signalisiert)

Mountainbike:

- Rheintal Bike (Schweiz Mobil Nr. 48)
- Eschnerberg-Tour (Schweiz Mobil)
- Valorsch-Tour (Schweiz Mobil)
- Gafadura-Tour (Schweiz Mobil)
- Maurerberg-Tour (nicht signalisiert)
- Regitzerspitz-Tour (nur im FL signalisiert)

¹ Siehe www.schweizmobil.ch.

- Wildschloss-Tour
- Triesenberg-Tour
- Malbun-Tour
- Pfälzerhütte-Tour
- Lawena-Tour

Die wichtigsten Routen sind – als Bestandteil von Schweiz Mobil – entsprechend markiert und über Schweiz Mobil online publiziert.

Die Regierung ist sich bewusst, dass das vermehrte Aufkommen der E-Bikes auch in Liechtenstein Auswirkungen hat. Bisher ist die Koexistenz, von Ausnahmen abgesehen, jedoch möglich. Dennoch ist der Interpellation insofern zuzustimmen, als die Entwicklung im Auge behalten werden muss und, wo nötig, übergeordnete Überlegungen anzustellen und situativ Massnahmen zu ergreifen sind.

Dem Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1978 Nr. 18, kommt ein sehr weiter örtlicher Geltungsbereich zu. Als «öffentliche Strasse» im Sinne des SVG sind nicht nur Strassen im technischen Sinne erfasst, sondern alle Verkehrsflächen, die einem unbestimmten Personenkreis zur Benützung offenstehen. Damit werden auch Freizeitverkehrsflächen wie Wanderwege vom SVG erfasst.² Radfahrerinnen und Radfahrer müssen die Verkehrsregeln der Strassenverkehrsgesetzgebung somit grundsätzlich auch auf Wanderwegen beachten.³

Im vorliegenden Zusammenhang steht die Verkehrstrennung nach Art. 40 Abs. 1 SVG (die als eine Verkehrsregel gilt) im Vordergrund: *«Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht*

² Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, Waldmann/Kraemer, Art. 1 N 16 ff. m.w.H.

³ Art. 1 Abs. 2 SVG: Die Verkehrsregeln (Art. 24 ff) gelten für die Führer von Motorfahrzeugen und die Radfahrer auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen.

dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.» Diese Norm wurde – wie das SVG überhaupt – von der Schweiz rezipiert⁴ und hat auch dort seit dem ursprünglichen Erlass im Jahre 1958 nie eine Änderung erfahren. Wanderwege, die sich für den Verkehr mit Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, unterstehen somit einem allgemeinen Radfahrverbot, auch wenn ein solches nicht signalisiert ist. Allerdings ist es herrschende Lehrmeinung⁵ und gelebte Praxis, dass Art. 40 Abs. 1 SVG veraltet ist und Radfahren auf Wanderwegen grundsätzlich erlaubt ist.⁶ Die Regierung hat sich in den bisherigen Verlautbarungen (bspw. bei der Beantwortung einer Kleinen Anfrage des Abgeordneten Thomas Rehak aus dem Jahr 2022) an diese Interpretation gehalten und sieht auch derzeit keinen Grund, die grundsätzliche Koexistenz von Wanderinnen und Mountainbikern in Frage zu stellen.

Wesentlich ist in diesem Kontext aber auch das Waldgesetz (WaldG) vom 25. März 1991, LGBI. 1991 Nr. 42. Viele Wanderwege führen durch den Wald, wo das Fahren mit Mountainbikes nur auf befestigten Wegen erlaubt ist (Art. 15 Abs. 3 WaldG).

3. BEANTWORTUNG DER FRAGEN

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?

⁴ Die wörtliche Entsprechung findet sich in Art. 43 Abs. 1 ch-SVG.

⁵ Vgl. v.a.: Raphael Kraemer, Die Krux mit Art. 43 SVG. In: Strassenverkehr 2/2016. Herausgeber: Hans Giger, André Kuhn, Edit Seidl. ISSN 1336-4888.

⁶ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat dazu die Norm SN 640 829a für rechtsverbindlich erklärt, gemäss welcher Wanderwege als «allgemein zugängliche und in der Regel für zu Fuss gehende bestimmte Wege» definiert werden. Die Absolutheit des Wortlautes von Art. 43 Abs. 1 ch-SVG (bzw. des Art. 40 Abs. 1 fl-SVG) wird damit v.a. durch die Wendung «in der Regel» relativiert.

In der Schweiz sind die politischen und gesetzgeberischen Kompetenzen auf die drei Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden in einer Art und Weise aufgeteilt, dass jede Ebene über möglichst viel Selbstbestimmung verfügt. Das föderalistische System der Schweiz ist in gesetzgeberischer Hinsicht oft nicht direkt mit dem Liechtensteiner System von Land und Gemeinden vergleichbar. Bundesgesetze sind vielmals Rahmengesetze, während die Kompetenz, Ausführungsgesetze zu erlassen, bei den Kantonen liegt. Insofern lässt sich das Bundesgesetz über Velowege nicht analog auf Liechtenstein übertragen.

Nichtsdestotrotz ist den Interpellanten zuzustimmen, dass Grundsätze für Radwegnetze auch in Liechtenstein zu regeln sind. Hierfür ist der Landesrichtplan ein wichtiges Instrument. Die Regierung hat im Juni 2021 die Gesamtüberarbeitung des Landesrichtplans in Auftrag gegeben und das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) mit der Projektleitung beauftragt. Parallel dazu wird das Radwegnetz, im Rahmen der Massnahmen 1.10 bis 1.13 des Mobilitätskonzepts 2030 ebenfalls unter der Federführung des AHR, überarbeitet, welches zumindest teilweise Bezug zum Freizeitfahrradverkehr hat.

Der Landesrichtplan gibt dabei den übergeordneten Rahmen vor. Dieser bildet unter anderem das zentrale Instrument zur Steuerung der nachhaltigen räumlichen Entwicklung und dient in materieller und formeller Hinsicht der Koordination. Auf dessen Grundlage sollen Gemeinden künftig die Planung und die Anpassung des Wanderwegnetzes in Liechtenstein koordinieren und Massnahmen zur Reduktion von Nutzerkonflikten auf dem Liechtensteiner Wanderwegnetz (z.B. zwischen Wandernden und Mountainbikefahrenden) ergreifen. Die Gemeinden sollen bei der Planung und bei den Massnahmen (etwa der Reduktion von Nutzerkonflikten zwischen Wanderinnen und Mountainbikern) eine wesentliche Rolle spielen.

Die partizipativ breit abgestützte Fachgruppe Landesrichtplan ist sich bewusst, dass Radwege verschiedene Funktionen übernehmen und entsprechend von

hoher Bedeutung sind: Sie dienen auf der einen Seite den Schülerinnen und Schülern sowie den Erwerbstätigen als Verkehrsträger für den Weg zur Ausbildungsstätte bzw. zum Arbeitsplatz. Auf der anderen Seite dienen die Radwege dem Freizeit- und Erholungszweck. Insbesondere müssen bestehende Radwege erhalten und – wo nötig – neue Wege geschaffen werden. Grundsätze (Planungsgrundsätze, Koordination etc.⁷), die denen des Schweizer Bundesgesetzes über die Velowege vergleichbar sind und an die sich die Fachexpertinnen und Fachexperten – dort, wo es zweckmässig erscheint – anlehnen, werden in Liechtenstein also über den Landesrichtplan festgelegt. Ziel ist es wie in der Schweiz, das bestehende Radwegnetz weiterzuentwickeln sowie ein lückenloses und sicheres Radwegnetz zu planen und zu bauen. Insofern legt das Land ebenso wie die Schweiz die Grundsätze über die Radwege fest, ergreift Massnahmen zur Anlage und Erhaltung der Netze und koordiniert diese in Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Über den Landesrichtplan nehmen Land und Gemeinden überdies bei der Erfüllung ihrer anderen Aufgaben Rücksicht auf Radwegnetze.⁸

2. Sieht die Regierung grundsätzlich Handlungsbedarf betreffend eine sinnvolle Entflechtung von Velo-/Mountainbikerouten und Wanderwegen, wobei auch das Tierwohl berücksichtigt wird?

Die Nutzungsentflechtung von Rad- bzw. Mountainbikerouten und Wanderwegen ist dann ein sinnvolles Instrument, wenn Konflikte zwischen den Zielgruppen Rad- bzw. Mountainbikefahrerinnen und Wanderern übermässig werden. Bestimmte Wege werden damit entweder der einen oder der anderen Zielgruppe vorbehalten. Der Verband Schweizer Wanderwege, bei dem über das Amt für Umwelt auch die Liechtensteinische Landesverwaltung integriert ist, setzt jedoch primär auf die

⁷ Siehe Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) vom 18. März 2022, SR 705.

⁸ Vgl. auch Art. 88 Schweizerische Bundesverfassung, SR 10.

gemeinsame Nutzung der Weginfrastruktur und auf angepasste Verhaltensweisen und gegenseitige Rücksichtnahme.

Tauchen Probleme auf, geben folgende Kriterien Hinweise auf mögliche Ursachen, die im Einzelfall zu überprüfen sind:

Zielgruppen: Bei Routen und Wegen, die vorwiegend auf eine Zielgruppe ausgerichtet sind, so etwa bei Wanderwegen für Familien auf Themenwegen oder bei abfahrtsorientierten Mountainbikerouten, muss die Koexistenz restriktiver beurteilt werden. Nicht möglich wäre die Koexistenz bei speziell gebauten Mountainbike-Pisten, die es in Liechtenstein bislang nicht gibt. Übergangsstrecken mit Koexistenz dürften im letzteren Fall nur kurz sein und müssten mit flankierenden, in der Regel baulichen Massnahmen ergänzt werden.

Weitere Kriterien, um die Ursache von Problemen zu erkennen und die Probleme zu lösen, sind die folgenden: *Störungshäufigkeit, Geschwindigkeit, Wegbreite und Ausweichmöglichkeit, Sichtverhältnisse und Anhaltemöglichkeiten sowie Gefälle und Wegbeschaffenheit.*

Wie sich aus diesen Kriterien folgern lässt, ist die Thematik auch in Liechtenstein differenziert zu betrachten. So wird zwischen befestigten und unbefestigten, zweispurigen und einspurigen Routen sowie nach Standort (Talraum, Hanglage, Berggebiet) unterschieden.

Hinzu kommt als weiteres Konfliktpotenzial die Störung von Wildtieren, der in der Ausgangsfrage als «Tierwohl» angesprochen ist. Auch dieser ist in Abhängigkeit vom Standort und Lebensraum unterschiedlich zu beurteilen.

Die gemeinsame Nutzung bzw. Koexistenz machen aus Sicht der Regierung grundsätzlich Sinn, auch wenn die Benutzung der Wanderwege durch Mountainbikerinnen und Mountainbiker in den letzten Jahren zugenommen hat. Die Anzahl der

Konflikte zwischen den Zielgruppen bewegt sich bislang auf einem Niveau, das nicht zwingend nach einer staatlichen Regulierung verlangt. In der Regel funktioniert die Koexistenz gut und gegenseitige Rücksichtnahme ist gegeben. Allerdings ist sich die Regierung bewusst, dass mit der stetigen Zunahme von Mountainbikerinnen und Mountainbikern und insbesondere der Nutzung von E-Mountainbikes das Konfliktpotential innerhalb der Zielgruppen, aber auch gegenüber dem Ruhebedürfnis der Wildtiere, steigen wird.

Die Fragen, die sich also stellen, lauten: Sollen weitere Wanderwege oder einzelne Abschnitte für das Befahren mit Mountainbikes gesperrt werden und den Wanderinnen und Wanderern vorbehalten sein? Sollen bestimmte Strecken für Mountainbikes zur Verfügung gestellt werden, so dass sie ausschliesslich diesen zur Verfügung stehen?

Eine grossflächige Entflechtung betrachtet die Regierung nicht als erstrebenswert. Die Anzahl an Wanderwegen ist begrenzt. Die Sperrung einer Zielgruppe wäre ein starker Eingriff in deren Freiheitsempfinden. Mountainbikerinnen haben wie die Wanderer die gleichen Vorlieben für interessante Single Trails. Eine Entflechtung per se würde auch hinsichtlich der Störung von Wildtieren keine massgebliche Verbesserung bewirken, weil dadurch das Gesamtaufkommen nicht reduziert würde.

Betreffend den Wunsch nach der Ausweisung bzw. Schaffung von ausschliesslichen Mountainbikerouten muss man sich bewusst sein, dass die Möglichkeiten in Liechtenstein aufgrund der knappen Platzverhältnisse begrenzt sind. Die Konflikte sind zahlreich, es müssen die Gemeinden sowie die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einverstanden sein und ein solches Vorhaben mittragen. Zudem

müssen das Wald-, das Naturschutz-⁹ und das Jagdgesetz¹⁰ eingehalten werden. Die Störungen der Wildtiere müssen minimiert werden, was gerade bei attraktiven Angeboten, die viele Mountainbikerinnen und Mountainbiker anziehen, mit in Betracht zu ziehen ist. Aus Sicht des Naturschutzes ist ferner von Bedeutung, dass bei der Schaffung von neuen Routen ein gewisses Mass Boden für die Natur verloren geht, allenfalls auch ökologisch wertvolle Böden wie Magerwiesen.

Für einen breit angelegten Mountainbike-Tourismus, wie dieser in der benachbarten Schweiz etwa in Laax, Davos oder der Lenzerheide oder in Österreich im Brandnertal, Sölden oder Serfaus stattfindet, ist jedenfalls kein Platz vorhanden. Exklusive Routen machen aufgrund der Frequenzen primär in Gebieten mit Bergbahnen Sinn, die Fahrräder transportieren und mehrere Fahrten hintereinander ermöglichen. Denkbar wären einzelne, ausgewählte Routen, die u.a. mit den örtlichen Gegebenheiten sowie den genannten Gesetzen im Einklang stehen.

Grundsätzlich hält die Regierung also die Koexistenz für den richtigen Weg. Sie kann sich aber durchaus vorstellen, auf einzelnen Wegen mit lokalen Massnahmen Entflechtungen vorzunehmen.

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?

Wie bei Frage 1 ausgeführt, sind die Grundsätze des Radwegenetzes Teil des Landesrichtplanes bzw. seiner aktuell stattfindenden Gesamtüberarbeitung. Die eigentlichen Routen werden im Radroutenkonzept ausgewiesen. Das Radwegenetz bezieht sich bisher hauptsächlich auf Siedlungsgebiete und Verbindungen

⁹ Gesetz vom 23. Mai 1996 zum Schutz von Natur und Landschaft (Naturschutzgesetz; NSchG), LGBl. 1996 Nr. 117.

¹⁰ Jagdgesetz vom 30. Januar 1962, LGBl. 1992 Nr. 4.

zwischen denselben. Insofern birgt es in Bezug auf die Umweltproblematik wenig Konfliktpotential in sich, umso mehr, als die entsprechenden Interessenabwägungen bereits bei der Planung und Umsetzung der Routen vorgenommen werden, und zwar auf der Stufe der Richtpläne. Betreffend die Angebotsschaffung liegt Konfliktpotential vor allem in den unterschiedlichen Bedürfnissen der Radfahrerarten selbst, sowie mit den übrigen Nutzern wie Wanderern, Reiterinnen usw. Aufgrund der vielseitigen Nutzungs- und Interessenkonflikte ist es durchaus denkbar, auch an den talseitigen Hanglagen und im Berggebiet Routen für das Mountainbikeangebot im Konzept zum Hauptradroutennetz auszuweisen.

Die nötigen Interessenabwägungen werden voraussichtlich nicht auf der Stufe Landesrichtplan durchgeführt werden können. Aus diesem Grund werden bei der konkreten Planung einer Mountainbikeroute (z.B. einer Downhill-Strecke¹¹) erneut alle Interessenvertreter und Institutionen einbezogen werden müssen. Wie bereits erwähnt, ist es aufgrund der engräumigen Verhältnisse Liechtensteins mit den damit einhergehenden hohen Nutzungskonflikten nicht trivial, solche Routen zu finden. Bei jeder Routenplanung entstehen Konflikte mit anderen Nutzergruppen oder mit der Natur. Diese Konflikte gilt es im Rahmen der Interessenabwägung zu minimieren.

Die Zuständigkeit für die raumplanerische Ausscheidung und Koordination liegt bei der Regierung bzw. bei den zuständigen Ämtern in Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Allerdings kommt den Gemeinden in der konkreten Umsetzung und bei der Ergreifung der Massnahmen eine erhöhte Bedeutung zu.

Wenn nun aber ein spezielles Angebot für Mountainbikes geschaffen werden soll bzw. konkrete Routen ausgewiesen werden sollen, liegt die Initiative auch bei den

¹¹ Downhill, auch Bergabfahrt, ist eine Variante des Mountainbiking. Dabei kommt es darauf an, eine bergab führende Strecke in möglichst kurzer Zeit zu bewältigen.

Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern. Dies betrifft auch allfällige Wegebau massnahmen. Selbstredend werden bei einer solchen Massnahme sämtliche betroffenen Interessensgruppen und Institutionen einbezogen werden müssen. Dazu gehören die Fachämter des Landes, die betroffenen Gemeinden, die Grundeigentümerinnen (Waldeigentümer, Bürger- und Alpengenossenschaften und andere), die entsprechenden Jagdpächter bzw. die Liechtensteinische Jägerschaft, die Umweltverbände, der Tourismus sowie die betroffenen Sport- und Freizeitvereine.

4. Sind für eine allfällige Konzeptentwicklung, Koordination, Planung und Realisation von Fahrrad-/Mountainbikerouten das entsprechend notwendige Wissen und die Ressourcen vorhanden?

Wie bereits ausgeführt, ist es nicht das Ziel der Regierung, grossangelegte Mountainbikerouten zu schaffen. Insofern ist die nachfolgende Beantwortung theoretischer Art, was auch deshalb angebracht scheint, weil schon die Frage im Sinne einer «allfälligen» Konzeptentwicklung, Koordination, Planung und Realisation gestellt ist.

Die Frage nach den notwendigen Personalressourcen stellt sich in vielen Bereichen und insbesondere dann, wenn neue Aufgaben auf Land und Gemeinden zukommen. Grundsätzlich gilt, dass Liechtenstein mit knappen Personalressourcen arbeitet und daher oft pragmatische Wege gehen muss. Wenn etwa die neue Aufgabe auf die Verwaltung zukommt, für Mountainbikerouten Konzepte zu entwickeln und zu koordinieren, zu planen und zu realisieren, dann ist das eine Mehrbelastung. In welchem Zeitraum das mit den aktuellen Personalressourcen umgesetzt werden könnte, wäre zu prüfen. Allerdings ist es mit der Wege- und Bauplanung nicht getan, denn die grosse Aufgabe liegt in der raumplanerischen Konzepterstellung mit Berücksichtigung sämtlicher Interessenkonflikte.

Zu erwähnen ist, dass in manchen Bereichen derzeit Untersuchungen und Planungstätigkeiten laufen, denen nicht vorgegriffen werden sollte. So etwa ist die Verwaltung im Begriff, die Wildruhezonen zu überarbeiten, wozu verschiedene Grundlagen erarbeitet werden. Eine solche Studie bildet aber lediglich einen Ausschnitt der Wissensgrundlagen, die nötig sind, um Konzepte zu entwickeln. Die Überarbeitung der Wildruhezonen ist zudem ein Teil des Massnahmenpakets zur Verbesserung der Waldverjüngung¹², das auch in anderen Teilen im vorliegenden Zusammenhang wichtig ist. Ferner spielen auch die sich in Erarbeitung befindende Waldstrategie 2030+, die Weiterentwicklung des Tourismus im Berggebiet oder die künftige Ausrichtung und Ziele der Bergbahnen Malbun AG eine wichtige Rolle.

Wie sich an den Erfahrungen in den Nachbarkantonen zeigt (vgl. dazu die Beantwortung der Frage 11), sind solche Konzepte nicht trivial. Es handelt sich um eine übergeordnete Gesamtplanung, bei welcher nicht nur die Frage gestellt werden muss, ob es solche Routen geben soll und wenn ja, für wen in welcher Art. Vielmehr müssen sämtliche raumplanerischen Belange berücksichtigt werden. Ein pragmatisches Vorgehen wäre wünschenswert, ist aber unter Berücksichtigung der gegensätzlichen Interessen der verschiedenen tangierten Gruppen und angesichts der beengten Raumverhältnisse nicht ohne Weiteres möglich.

Die Frage nach dem notwendigen Wissen ist daher vor dem Hintergrund des Gesagten zu beantworten. Es geht um das Gesamtverständnis und um die übergeordnete Planung, was nicht von Einzelpersonen erarbeitet werden kann. Dagegen ist das Wissen um die rein ingenieurtechnischen Belange und der Ressourcenaufwand für dieselben von untergeordneter Bedeutung, umso mehr, als solche Arbeiten auch in Auftrag gegeben werden könnten.

¹² <https://www.llv.li/de/news/massnahmenpaket-zur-verbesserung-der-waldverjuengung>.

Das Wissen um die grundsätzlichen Anforderungen und Schwierigkeiten solcher Vorhaben ist in der Landesverwaltung und bei den Gemeinden grundsätzlich vorhanden. Einerseits durch die Raumplanungsspezialistinnen und Bautechniker bzw. Forstleute und andererseits durch die Jagd- und Naturschutzexperten. Durch die Vernetzung mit den schweizerischen Amtsstellen (vor allem mit den kantonalen Fachstellen, aber auch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA)) und dem Verband Schweizer Wanderwege hat die Landesverwaltung die Möglichkeit, rasch den neuesten Stand der Entwicklungen in Erfahrung zu bringen und danach zu handeln.

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?

Die Regierung räumt der koordinierten Nutzung des Naturraums hohe Priorität ein. Das zeigt sich etwa daran, dass in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen ergriffen wurden, um die seit Langem bestehenden Interessenkonflikte verschiedener Anspruchsgruppen auszugleichen und in diesen Prozessen so gut wie möglich voranzuschreiten. Mit der Entwicklung und fortlaufenden Umsetzung des Massnahmenpaketes zur Verbesserung der Waldverjüngung werden massgebliche Impulse gesetzt, um Störungen entgegenzuwirken, Lebensräume zu vernetzen und die Zusammenarbeit zwischen Land, Gemeinden, Jagd und Forst zu verbessern. Verschiedene Forschungsstudien, etwa zu Wildtierhabitaten oder zur Erfolgskontrolle des Massnahmenpaketes, wurden erteilt bzw. abgeschlossen. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wurde intensiviert und mit der Einrichtung einer staatlichen Wildhut ein wesentlicher Punkt des Massnahmenpakets umgesetzt. Die partizipativ erarbeitete Waldstrategie 2030+ befindet sich ebenso in einem fortgeschrittenen Stadium wie die Überarbeitung des Landesrichtplanes,

in welchem der Naturraum eine gesonderte Bedeutung erhält. Die Überarbeitung der Wildruhezonen und die Bemühungen um ein Wildnisgebiet Samina sind in diesem Zusammenhang ebenfalls zu erwähnen.

Die hier konkret gestellte Frage nach der besseren koordinierten Nutzung des Naturraums bezieht sich auf einen bestimmten Teil der gegebenen Nutzungskonflikte: Einerseits geht es um die Lenkung von Erholungssuchenden und damit um die Minimierung der von ihnen ausgehenden Störungen der Natur, und andererseits steht die Koexistenz oder Entflechtung von Wanderinnen und Mountainbikern im Vordergrund. Die Lenkung von Erholungssuchenden ist in einem übergeordneten raumplanerischen Kontext zu betrachten und wie gesagt als Teil der Pläne, Massnahmen und Strategien zu behandeln. Darauf einzugehen würde an dieser Stelle zu weit führen. Die Koexistenz oder Entflechtung von Wanderinnen und Mountainbikern wird in dieser Interpellationsbeantwortung immer wieder behandelt.

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.

Bisher sind keine Projekte oder Massnahmen für Routen geplant, die ausschliesslich Mountainbikerinnen und Mountainbikern zur Verfügung stehen. Auch wenn diesbezüglich ein gewisser und allenfalls wachsender Bedarf besteht, muss erkannt werden, dass sich der Naturraum Liechtensteins nur bedingt für grössere Projekte und Massnahmen dieser Art eignet. Wie bereits erwähnt, stehen diesem Bedürfnis vielschichtige Natur- und Nutzinteressen auf einem kleinen

Landesgebiet gegenüber. Auch die bestehenden Gesetze mit ökologischem Bezug¹³ schränken die Möglichkeiten solcher Projekte ein.

Denkbar ist beispielsweise – mit all den erwähnten Vorbehalten – die Errichtung vereinzelter Downhill-Strecken in den Anhöhen des Talgebietes oder an den talseitigen Hanglagen, die Naherholungssuchenden oder Jugendlichen entgegenkommen. Konkrete Anträge für Projekte seitens der Gemeinden oder von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern liegen der Regierung bis anhin jedoch nicht vor. Im Berggebiet hält es die Regierung für überlegenswert, auf bereits im Winter benutzten Flächen (Skipisten) Downhill-Strecken einzurichten. Damit wäre es möglich so viele Fahrten zu generieren, dass separate Mountainbike-Trails zu rechtfertigen wären. In den übrigen Gebieten verteilen sich die Mountainbiker und Mountainbikerinnen erfahrungsgemäss auf verschiedene Wege, die sie nur einmal befahren. Hierzu könnte eventuell die Bergbahnen Malbun AG Projektträger sein. Allerdings muss man sich bewusst sein, dass Mountainbike-Anlagen, die mit dem umliegenden Ausland vergleichbar und konkurrenzfähig sind, mangels geeigneter Flächen nicht verwirklicht werden können.

Es soll in erster Linie die Koexistenz der Wanderinnen und Mountainbiker bestehen bleiben und wo nötig mit flankierenden Massnahmen (auf die nachfolgend noch eingegangen wird) eingegriffen werden.

7. Welche Priorität räumt die Regierung dabei dem Schutz von Flora und Fauna vor dem Hintergrund einer verstärkten Freizeitnutzung ein?

¹³ So etwa: Waldgesetz, Naturschutzgesetz und Jagdgesetz mit den entsprechenden Verordnungen.

Die Regierung und der Gesetzgeber räumen dem Schutz von Flora und Fauna eine hohe Priorität ein. Diese spiegelt sich in den Natur- und Umweltschutzgesetzen¹⁴ wider¹⁵. Der Flora und Fauna kommt dabei per se ein hoher Wert zu. Die Erhaltung und Förderung der Biodiversität ist heute ein unbestrittenes Ziel.

Die Vorzüge von Liechtenstein als Naherholungsgebiet liegen gerade in der vielfältigen Flora und Fauna, welche zusammen mit der speziellen Geologie und abwechslungsreichen Berglandschaft als faszinierend, ästhetisch und attraktiv empfunden werden. Freizeitnutzerinnen, seien es Wanderinnen, Radfahrer, Skitouren-gängerinnen, Langläufer, Schneeschuhläuferinnen, Hängegleiter und andere: Sie alle sollen ihre Erholung finden. Der Regierung ist aus gesundheitlichen und soziokulturellen Überlegungen ebenso wie aus dem berechtigten Freiheitsbedürfnis heraus viel daran gelegen, dass sich die Menschen in Liechtenstein in der Natur aufhalten und sie sich mit dem Land Liechtenstein identifizieren können. Gerade die letztgenannten Punkte, insbesondere wenn es um Aktivsportarten geht, finden ihre Grenzen jedoch in den ebenso gesetzlich verankerten Traditionen und Notwendigkeiten wie der Landwirtschaft, der Alpwirtschaft und der Jagd. Selbstredend ist dabei auch sämtlichen Naturschutzbelangen Rechnung zu tragen.

8. Sind nach Auffassung der Regierung in Zukunft Einschränkungen für leistungsstarke E-Bike Typen sinnvoll?

Mit modernen E-Bikes können Ausflüge in Berg- und Hanglagen auch ohne grosse körperliche Anstrengung und von weniger geübten Sportlerinnen und Sportlern unternommen werden. Die steigenden Verkaufszahlen zeigen, dass der Trend mit

¹⁴ Etwa in den bereits erwähnten Gesetzen inkl. Verordnungen (Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft, Waldgesetz und Jagdgesetz), aber auch in Gesetzen zum Schutz des ökologischen Gleichgewichts, LR 814.

¹⁵ Ein Beispiel ist etwa die Tatsache, dass praktisch das gesamte Berggebiet als Pflanzenschutzgebiet aus-
geschieden ist (Verordnung vom 17. Mai 1989 zum Schutz der Gebirgsflora, LGBl. 1989 Nr. 49).

E-Mountainbikes ständig steigt.¹⁶ Im Vordergrund stehen zwar leicht zu bewältigende Strassen und Wege. Trotzdem stellt sich die Frage nach der Koexistenz von Wanderinnen und Mountainbikern auf Wanderwegen gerade durch den Trend mit E-Bikes vermehrt.

Zunächst ist ein Blick auf die Rechtslage der E-Bikes zu werfen.

Diese ist im Strassenverkehrsrecht eindeutig: Fahrräder sind nach Art. 24 VTS¹⁷ *Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden. Kinderräder und Rollstühle gelten nicht als Fahrräder.* Ohne sie beim Namen zu nennen, nimmt Art. 18 VTS eine Zuordnung von langsamen und schnellen Mountainbikes vor. Grundsätzlich gelten E-Bikes gemäss Art. 18 VTS als Motorfahrräder und somit als Motorfahrzeuge¹⁸. Unterschieden wird zwischen¹⁹

- langsamen E-Bikes (maximal 500 Watt, Tretunterstützung bis 25 km/h), die gemäss Art. 18 Bst. b VTS als Leicht-Motorfahrräder gelten und gesetzlich – trotz

¹⁶ Vgl. etwa: Elektro-Mountainbikes: Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft und mögliche Lösungsansätze Daniel Gutzwiller, Universität Zürich. <https://lean-gate.geo.uzh.ch/typo3conf/ext/qfq/Classes/Api/download.php/mastersThesis/635>.

¹⁷ Verordnung vom 16. Juli 1996 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), LGBI. 1996 Nr. 143.

¹⁸ «Übrige Motorfahrzeuge» gemäss Art. 14 ff. VTS.

¹⁹ Vgl. https://www.landespolizei.li/application/files/5116/8415/6354/Leitfaden-E-Bike_low_Webseite.pdf.

der systematischen Einordnung als Motorfahrzeug – dem Fahrrad gleichgestellt^{20,21}sind, und

- schnellen E-Bikes (maximal 1000 Watt, Tretunterstützung bis 45 km/h), die als Motorfahräder («Mopeds²²») gemäss Art. 18 Bst. a VTS gelten und die Fahrverbote für diese einhalten bzw. den Motor abschalten müssen (letzteres bspw. bei der Signalisation «Fussweg mit Zusatz 'Fahrrad gestattet'»²³).

Ebenfalls eindeutig ist die Rechtslage im Wald: Wald und Waldwege dürfen mit Motorfahrzeugen nur zu forstlichen, jagdlichen, land- und alpwirtschaftlichen Zwecken befahren werden (Art. 16 Abs. 1 WaldG). Dies gilt unabhängig von einer allfälligen Signalisierung. Der Wald darf somit mit schnellen E-Bikes grundsätzlich nicht befahren werden. Zu bemerken ist, dass Art. 16 Abs. 1 WaldG allgemein von Motorfahrzeugen spricht, worunter an sich auch langsame E-Bikes fallen. Dadurch, dass langsame E-Bikes aber – wie erwähnt – den Fahrrädern gleichgestellt sind, sind sie vom Verbot des Art. 16 Abs. 1 WaldG nicht erfasst.

Für langsame E-Bikes gilt das Verbot gemäss Art. 15 Abs. 3 WaldG: *Jede schädigende Nutzung des Waldes wie das Reiten und das Befahren mit Fahrrädern abseits befestigter Waldwege²⁴, das Variantenskipfahren, das Campieren, das Aufstellen von Wohnwagen und dergleichen ist verboten. Über Ausnahmen entscheidet*

²⁰ Die Gleichstellung ist nicht explizit gesetzlich geregelt, sondern geht auf die Auslegung der Rechtslage in der Schweiz zurück (Schweizerisches Positionspapier, https://www.pro-velo.ch/fileadmin/user_upload/2019_Position_Elektrovelos_def_de.pdf).

²¹ Hinzuweisen ist auch auf Art. 19 Abs. 1 Bst. c Strassensignalisationsverordnung (SSV) vom 27. Dezember 1979, worin Teilfahrverbote festgehalten sind. Teilfahrverbote verbieten den Verkehr für bestimmte Fahrzeugarten. Abs. c leg.cit. untersagt das Fahren mit Motorfahrrädern bei laufendem Motor, ausgenommen Motorfahrräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt. Es wird hier implizit eine Unterscheidung getroffen zwischen langsamen und schnellen E-Bikes, die allerdings im vorliegenden Zusammenhang nicht von primärer Bedeutung ist, weil es hier um die Signalisation geht.

²² Ein Motorfahrrad bzw. Mofa wird umgangssprachlich auch als Moped bezeichnet.

²³ Signal-Nr. 2.61 und Signal-Nr. 5.31 der Strassensignalisationsverordnung (SSV) vom 27. Dezember 1979.

²⁴ Zum Begriff «befestigte Waldwege» siehe Antwort auf Frage 17.

die Regierung. Nicht befestigte Wanderwege im Wald dürfen somit mit keinem Fahrrad befahren werden. Da langsame E-Bikes als Fahrräder gelten, darf mit ihnen aber auf befestigten Strassen und Wegen im Wald gefahren werden.

Nicht auf den ersten Blick klar, d.h. ohne Gesetzesauslegung nicht erkennbar, ist die Rechtslage hingegen abseits von Strassen und befestigten Wegen ausserhalb des Waldes:

Zunächst ist Art. 40 Abs. 1 SVG einschlägig: Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden. Die Worte «nicht eignen» und «offensichtlich nicht dafür bestimmt» sind unbestimmte Rechtsbegriffe, die einer zeitgemässen Auslegung bedürfen (siehe dazu die Antwort auf Frage 13). Eine Unterscheidung zwischen langsamen und schnellen E-Bikes wird hier nicht getroffen. Die herrschende Rechtsmeinung und so auch die Regierung vertreten die Ansicht, dass Wanderwege (ausserhalb des Waldes) für Mountainbikes (und also auch für langsame E-Mountainbikes) geeignet und bestimmt sind.

Wie verhält es sich aber mit schnellen E-Mountainbikes? Schweizer Fachexperten vertreten die Meinung, dass schnelle E-Bikes auf Wanderwegen verboten sind und auch bleiben sollen. Die Regierung schliesst sich dieser Meinung an. Rechtlich ergibt sich dieses Verbot direkt aus Art. 40 Abs. 1 SVG. Die zeitgemässe Auslegung dieses Artikels dahingehend, dass in Abweichung vom Wortlaut Fahrräder auf Wanderwegen fahren dürfen, bezieht sich nämlich nur auf Fahrräder. Motorfahrzeuge – also auch schnelle E-Bikes – kommen nicht in den Genuss dieser zeitgemässen Auslegung. Auf sie ist der Wortlaut von Art. 40 Abs. 1 SVG ohne Weiteres anzuwenden.

Aus diesen Gründen kann die Frage, ob nach Auffassung der Regierung in Zukunft Einschränkungen für leistungsstarke E-Bike Typen sinnvoll sind, wie folgt beantwortet werden: Schnelle E-Bikes sind auf Wanderwegen sowie auf Waldstrassen und Waldwegen verboten. Daher besteht keine Notwendigkeit, weitere Einschränkungen vorzunehmen. Einzuräumen ist indessen, dass die Durchsetzung von Verboten schwierig ist, weshalb die Regierung vorwiegend auf Sensibilisierung und auf punktuelle Massnahmen setzt.

9. Welche gesetzlichen Anpassungen wären notwendig, um eine bedarfsrechte und koordinierte Nutzung des Waldes und des Berggebietes für den Freizeit-Fahrradverkehr umzusetzen?

Grundsätzlich ist keine Gesetzesanpassung nötig. In erster Linie ist gegenseitige Rücksichtnahme, die sich ganz allgemein auch aus dem Gesetz ergibt (Art. 24 Abs. 1 SVG²⁵), und gepflegte Koexistenz geboten, da einschlägige Verbote kaum durchsetzbar sind.

Die Anzahl der Wanderwege ist überschaubar. Viele davon führen durch den Wald, in dem die Rechtslage klar ist. An neuralgischen Stellen, etwa an unübersichtlichen Passagen, wird die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden künftig Hinweistafeln (etwa «Mountainbikes bitte schieben») oder – zurückhaltend, da kaum vollzugsfähig – Verbots-Signalisationen ins Auge fassen.

Sollte mancherorts eine Entflechtung nötig sein, könnte das unbewaldete Berggebiet ebenfalls mit Hinweistafeln und Signalisationen oder Angaben in Karten (Mountainbikekarte und andere Landkarten) relativ leicht geregelt werden.

²⁵ Art. 24 Abs. 1 SVG: «Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.»

Die Regierung hat die Thematik im Blick und wird auch die rechtliche Weiterentwicklung in der Schweiz beobachten. Dort ist man sich bewusst, dass ein gewisser Regelungsbedarf für die veraltete Verkehrsregel des Art. 43 Abs. 1 SVG (Eignung, Bestimmtheit) kaum geleugnet werden kann. Es wird über Lösungsmöglichkeiten diskutiert, die «von einer Änderung des örtlichen Geltungsbereichs über eine Eingrenzung des sachlichen Geltungsbereichs des Strassenverkehrsrechts bis hin zu einer blossen Streichung des Beispiels «Wanderwege» in Bezug auf Fahrräder²⁶ gehen. Ferner ist man sich in der Schweiz bewusst, dass das Signalisationsrecht im Auge behalten werden muss und auch dieses auf die allfällig vorzunehmenden Änderungen hin anzupassen wäre. Schliesslich sollen auch Wege gefunden werden, um einen Schilderwald zu vermeiden. Verbote könnten dann, ähnlich wie bei den Wildruhezonen, mittels Markierungen in der Landkarte publik gemacht werden.²⁷

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?

Seit dem Erlass des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) in der Schweiz im Jahre 1958 und der Rezeption dieses Gesetzes in Liechtenstein im Jahre 1978 hat sich Art. 40 Abs. 1 SVG nicht geändert. Es handelt sich um die in der Schweiz vieldiskutierte Bestimmung zur Verkehrstrennung mit den beiden unbestimmten Rechtsbegriffen «nicht geeignet» und «offensichtlich nicht dafür bestimmt». Der Artikel ist systematisch unter dem III. Teil «Verkehrsregeln» eingeordnet und lautet: *«Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.»*

²⁶ Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, Waldmann/Kraemer, Art. 1 N 16 ff. m.w.H., III. Legistischer Anpassungsbedarf.

²⁷ Ebenda.

Die beiden unbestimmten Rechtsbegriffe bedürfen einer Auslegung:

Zum Begriff der Eignung: Zur Zeit des Erlasses des SVG gab es noch keine Mountainbikes. Die Betrachtungsweise und die Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs «nicht geeignet» war demnach eine völlig andere als heutzutage. Angesichts der Möglichkeiten, die moderne Mountainbikes für das Fahren über steinige Wege und Wurzeln beinahe unabhängig von der Steigung bieten, erweist sich der Begriff der Eignung als ungenügend für die Bestimmung, auf welchen Wegen ein generelles Radfahrverbot im Sinne von Art. 40 Abs. 1 SVG besteht. Neben der Technik des Mountainbikes ist das zunehmende fahrerische Können vieler Sportlerinnen und Sportler ein weiterer Grund, warum die heutige Situation nicht mit derjenigen von damals verglichen werden kann. Teilweise – man denke bspw. auch an Radfahrerinnen und Radfahrer mit Einrad – handelt es sich dabei geradezu um Akrobatik. Man sehe sich nur etwa auf Videos in den sozialen Medien an, wie Mountainbikerinnen und Mountainbiker Downhill-Strecken befahren oder in unglaublicher Weise über Felsbrocken balancieren.

Das rechtliche Kriterium der Eignung ist also in der heutigen Zeit für eine Abgrenzung zu wenig überzeugend. Gerade die enorme Entwicklung des fahrerischen Könnens, zusammen mit der ständig sich verbessernden Technik der Fahrräder (bspw. der Bremsen oder der Federungen), verunmöglicht es aber auch weitgehend, technische Kriterien für das Befahren von Wanderwegen mit Mountainbikes festzulegen. Auch steile und steinige Gebirgswanderwege mit Felsblöcken können heute befahren werden.²⁸

Zum Begriff der Bestimmtheit: Nach dem Wortlaut von Art. 40 Abs. 1 SVG gilt das generelle Radfahrverbot auch für Wanderwege, die offensichtlich nicht für den

²⁸ Vgl. zum Thema Eignung und Bestimmtheit: Raphael Kraemer, Die Krux mit Art. 43 SVG. In: Strassenverkehr 2/2016. Herausgeber: Hans Giger, André Kuhn, Edit Seidl. ISSN 1336-4888.

Fahrradverkehr bestimmt sind. Auch wenn sich eine Verkehrsfläche von ihrer Beschaffenheit her für ein Mountainbike eignen würde, kann es sein, dass sie damit nicht befahren werden darf, weil sie offensichtlich nicht dafür bestimmt ist. Allerdings ist durch Auslegung zu ermitteln, was das bedeutet. Nur wenn «Offensichtlichkeit» vorliegt, besteht auf solchen Verkehrsflächen ein generelles Fahrverbot, das keiner zusätzlichen Signalisation gemäss Art. 4 Abs. 1 und 2 SVG bedarf. Einzuschätzen, ob ein Wanderweg offensichtlich nicht für das Befahren mit Mountainbikes bestimmt ist, ist jedoch ohne Signalisation kaum möglich. Grundsätzlich ist dazu angesichts der modernen Entwicklung der Technik und des Könnens Analoges zu sagen wie zur Eignung.

Daher ist die Regierung der Auffassung, dass letztlich nur eine Einzelfallregelung eine eindeutige Rechtslage herbeiführen könnte. Allerdings muss damit zurückhaltend umgegangen werden. So wäre es angesichts einer kaum vorhandenen Problematik etwa auf dem Galinakopf oder dem Fürstin-Gina-Weg etwas seltsam, Verbotsschilder für Mountainbikes anzubringen. Nichtsdestotrotz kann es in Liechtenstein Wanderwege geben, die in Zukunft genauer untersucht werden sollen. Die Regierung wird sich dieser Aufgabe annehmen, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass die Koexistenz von Wanderinnen und Mountainbikern aufgrund der überschaubaren Konflikte im Land weiterhin im Vordergrund stehen soll.

11. Welche technischen und rechtlichen Kriterien werden dazu in den Schweizer Kantonen Graubünden und St. Gallen angewandt?

In Graubünden ist das Mountainbiken grundsätzlich auf jedem Weg erlaubt.²⁹ Eine spezifische Konkretisierung des Art. 43 Abs. 1 ch-SVG (zur Frage der Eignung und

²⁹ Handbuch GraubündenBike der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Graubünden, 3.125 / S. 4. Zu finden auf <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/projekte/graubuenden-BIKE/Seiten/Handbuch.aspx>.

der Bestimmtheit) findet sich in den Gesetzen des Kantons Graubünden nicht. Ebenso gibt es keine technischen Vorgaben betreffend die Standards und Qualitäten von Wegen, mit Ausnahme vom Handbuch für den Wegeunterhalt, worin im Zusammenhang mit dem Wasserabfluss auch Mountainbikes genannt sind. Mittels Regierungsbeschlüssen wurde das kantonale Förderprojekt *Wandern und Mountainbike* und der *Sachplan Velo 2019* auf den Weg gebracht, womit auch der *Netzplan Mountainbike* und die *SchweizMobil-Routen* im Zusammenhang stehen. Danach sind Mountainbikes geeignet, um Wanderwege zu befahren. Graubünden unterscheidet zwischen Routen und Anlagen für Mountainbikes. Mountainbikerouten sind sämtliche signalisierten und nummerierten Touren, wie sie auch im Inventar Langsamverkehr enthalten sind oder im Internet beschrieben werden. Dabei kann eine und dieselbe Route über verschiedenste bestehende Wege (Trails, Strassen, Waldwege) führen. Mountainbike-Anlagen sind speziell für Mountainbikerinnen und Mountainbiker gebaut. Häufig sind dies Freeride-Strecken³⁰ oder Skill Areas³¹, die aber den kleinsten Teil am Bikewegenetz ausmachen.³² Es gibt einzelne Fahrverbote für Mountainbikes, wobei die Fachstelle Langsamverkehr sich grundsätzlich für die Koexistenz ausspricht und bevorzugt mit Hinweis- und Tipptafeln arbeitet. Auch in Graubünden sind sich die Behörden bewusst, dass der Nutzen von Fahrverboten beschränkt ist, wenn Sanktionen i.d.R. mangels Vollzugsmöglichkeiten nicht durchgesetzt werden können.

Ähnlich verhält es sich im Kanton St. Gallen. Der Kantonsrat von St. Gallen hat im Jahre 2021 der Regierung den Auftrag erteilt, für den Kanton eine Mountainbike-Strategie zu erarbeiten. Die Bestandes- und Bedarfsanalyse ist abgeschlossen, die

³⁰ Während beim Downhill speziell im Wettbewerb die Zeit zählt, geht es beim Freeride eher darum, möglichst viele Tricks auf dem Weg nach unten zu zeigen.

³¹ Skill areas sind speziell angelegte Anlagen wie etwa Schanzen, hölzerne Überfahrten oder Wellenstrecken, auf denen das Mountainbike-Fahren geübt werden kann. Oft sind sie auch für Kinder gebaut.

³² Bau- und planungsrechtliche Anforderungen für den Bau und die Nutzung von Mountainbikerouten und -anlagen. Handbuch GraubündenBIKE 3.140. Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE). S. 2.

Behandlung der Strategie im Kantonsrat ist im Jahr 2025 vorgesehen. Eine spezifische Konkretisierung des Art. 43 Abs. 1 ch-SVG (zur Frage der Eignung und der Bestimmtheit) findet sich aber auch in den St. Galler Kantonsgesetzen nicht. Zudem gibt es wie in den anderen Kantonen Einschränkungen betreffend Waldstrassen.

In beiden Kantonen verlaufen offiziell signalisierte Wander- oder Mountainbikewege auf öffentlich klassierten Strassen und Wegen³³. Nur auf diesen ist das Biken im Grundsatz erlaubt. Auf anderweitigen Wegen wie etwa Trampelpfaden ist das Fahrradfahren bzw. Mountainbiken nicht erlaubt.

12. Sind die in Art. 40 Abs. 1 SVG festgelegten Kriterien für den Fahrradverkehr kumulativ oder alternativ zu verstehen?

Nach den allgemeinen Regeln der Gesetzesauslegung ist das «oder» in Art. 40 Abs. 1 SVG alternativ zu verstehen. Wenn ein Weg «geeignet» ist, aber «offensichtlich nicht dafür bestimmt» ist, ist das Befahren ebenso verboten, wie wenn der Weg nicht geeignet ist, aber nicht «offensichtlich nicht dafür bestimmt» ist. Das ist verwirrend und zeigt, dass Mountainbikerinnen und Mountainbiker – vor einem Wanderweg stehend – dies wohl kaum einschätzen können. In der Rechtsliteratur der Schweiz wurde erkannt, dass hier ein gewisser legislativer Handlungsbedarf gegeben ist. Bisher wurde dem durch zeitgemässe Gesetzesauslegung – wie vorgehend mehrfach erwähnt – abgeholfen. Die Regierung ist der Auffassung, dass die Problematik in Liechtenstein nicht verlangt, dass hier im Gesetzgebungsprozess dem Rezeptionsland Schweiz vorgegriffen werden müsste, und beobachtet die dortige Entwicklung.

³³ Eine Übersicht zu den öffentlich klassierten Strassen und Wegen des Kantons St. Gallen findet sich im Geoportal: <https://www.geoportal.ch/ktsg/map/111?y=2754412.85&x=1219127.74&scale=5000&rotation=0>.

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?

Die Regierung bzw. das ihr delegierte Amt für Tiefbau und Geoinformation³⁴ ist gemäss Art. 2 Bst. f SVG ermächtigt, funktionelle – auch örtliche³⁵ – Verkehrsanordnungen oder -Einschränkungen zu verfügen, sofern [...] in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.³⁶

Weil das Mountainbike-Fahren auf Wanderwegen grundsätzlich erlaubt ist, stellt sich weniger die Frage, ob ein Wanderweg geeignet oder bestimmt ist, sondern eher, ob er durch eine funktionelle bzw. örtliche Verkehrsanordnung mit einem Mountainbike-Verbot belegt werden soll oder nicht.

Angesichts der Tatsache, dass technische Kriterien/Erwägungen für die Eignung bzw. Bestimmtheit eines Wanderweges eine untergeordnete Rolle spielen (siehe obige Ausführung zur heutigen Technik der Mountainbikes bzw. des fahrerischen Könnens), rückt das Behördenermessen in den Vordergrund, in dessen Rahmen das öffentliche Interesse und die Verhältnismässigkeit von Anordnungen in den Vordergrund rücken. Sind nämlich auf bestimmten Wanderwegen örtliche Verkehrsanordnungen nötig, wird gemäss Art. 97 Abs. 5 Strassensignalisationsverordnung (SSV) die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Ändern sich die Voraussetzungen einer örtlichen Verkehrsanordnung, muss das Amt für Tiefbau und Geoinformation sie überprüfen und gegebenenfalls für ihre Aufhebung sorgen.

³⁴ Art. 99 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 97 Abs. 1 Strassensignalisationsverordnung (SSV).

³⁵ Siehe Art. 97 Abs. 1 Strassensignalisationsverordnung (SSV). Siehe auch etwa Raphael Kraemer, Die Krux mit Art. 43 SVG. In: Strassenverkehr 2/2016. Herausgeber: Hans Giger, André Kuhn, Edit Seidl. ISSN 1336-4888. Unter II. Ausgangslage, 2. Absatz. Dort wird von «lokalen» Verkehrsanordnungen» gesprochen.

³⁶ Vgl. StGH 1999/031, Erw. 3.

Zudem könnte die Regierung nach Art. 99 Abs. 3 SVG beim Auftreten neuer technischer Erscheinungen auf dem Gebiet des Strassenverkehrs [...] die vorläufigen Massnahmen treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen. Wie gesagt hält die Regierung es nicht für angebracht, einem allfälligen Schweizer Gesetzgebungsprozess mit einer eigenen Anpassung des Art. 43 Abs. 1 SVG vorzugreifen. Falls es nötig wäre, könnte die Regierung daher eine Regelung nach Art. 99 Abs. 3 SVG erlassen, da Mountainbikes eine relativ neue technische Erscheinung sind. Davon wird die Regierung indes angesichts anderer Möglichkeiten – bspw. Signalisationen oder Sensibilisierung – eher absehen.

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?

Bike-Routen gelten rechtlich ebenso wie Wanderwege als öffentliche Strassen und fallen in den Geltungsbereich von Art. 1 Abs. 1 SVG.³⁷ Strassen sind von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützte Verkehrsflächen (Art. 1 Bst. a VRV), und öffentliche Strassen sind Strassen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Bst. b VRV). In der Beantwortung der vorhergehenden Frage wurde ausgeführt, inwiefern die Regierung bzw. das Amt für Tiefbau und Geoinformation die Kompetenz hat, mittels örtlicher Verkehrsanordnungen Regeln zu erlassen, um den Fahrradverkehr einzuschränken. Ebenso wäre es möglich, bestimmte Wege als ausschliessliche Radwege auszuscheiden, auf denen Fussgänger nicht gehen dürfen (mittels Verfügung und Signalisation). Dies bezieht sich auf bereits bestehende Wege.

³⁷ Art. 1 Abs. 1 SVG lautet: Dieses Gesetz ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen sowie die Haftung und die Versicherung für Schäden, die durch Motorfahrzeuge, Fahrräder oder fahrzeugähnliche Geräte verursacht werden.

Ergänzend dazu sei bemerkt, dass die Regierung gemäss Art. 99 Abs. 1 SVG mit der Durchführung des SVG beauftragt ist und die nötigen Durchführungsverordnungen erlässt. Dieser Artikel ist im Lichte der Verfassung hinreichend bestimmt, um zu allen Normen des Strassenverkehrsgesetzes Ausführungsbestimmungen³⁸ auf Verordnungsstufe zu erlassen. In diesem Sinne könnte die Regierung als hauptverantwortliche Verkehrsbehörde mittels Verordnung Mountainbikerouten festlegen.

Der Bau neuer Mountainbikerouten, etwa von Downhill-Strecken, trüge allerdings nicht nur verkehrs- und ingenieurtechnische, sondern auch raumplanerische Herausforderungen in sich, welche dem Verfahren nach etwa dem Bau einer neuen Alpstrasse entsprächen. Hierfür wären selbstverständlich auch die Gemeinde und die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, beschwerdeberechtigte Organisation und je nachdem auch weitere interessierte Kreise wie der Tourismus oder die Jagd miteinzubeziehen.

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?

Der Begriff Single Trail³⁹ steht für einen Trampelpfad, der so schmal ist, dass man dort nicht nebeneinander fahren oder gehen kann. Zunächst fand er Verwendung im Bereich des Mountainbike-Sports, in letzter Zeit wird er ebenfalls im Bereich des Trailrunning⁴⁰ verwendet. In der Regel sind Single Trails etwa 30 bis 60 cm

³⁸ Siehe Bussjäger, Art. 92 LV, Online-Kommentar Liechtenstein-Institut, Rn. 59 ff., Stand 30. Januar 2019. Zu finden auf https://verfassung.li/Art._92.

³⁹ Im Englischen üblicherweise Singletrack genannt.

⁴⁰ Einfach gesagt heisst Trailrunning: Joggen abseits befestigter Strassen und Wege. Gemäss Wikipedia ist der Traillauf (von englisch trail = ‚Pfad‘ oder ‚Weg‘; auch Trailrunning oder Waldlauf) eine Form des Langstreckenlaufs, die abseits asphaltierter Strassen stattfindet. Der Leichtathletik-Weltverband World Athletics erkannte den Traillauf 2015 als offizielle Disziplin an. Information entnommen aus: <https://de.wikipedia.org/wiki/Traillauf>.

breit. Oft wird mit dem Begriff auch ein Wanderweg bezeichnet, der für das Mountainbike-Fahren oder Trailrunning genutzt wird.⁴¹ Der Schwierigkeitsgrad von Single Trails wird üblicherweise in Skalen eingeteilt, die aus dem Klettersport adaptiert sind und beschreiben, wie technisch anspruchsvoll Passagen eines Trails sein können.⁴² Der Begriff bezieht sich insofern eher auf die Art der Nutzung als auf die rechtliche Qualifikation.

Wie bei der Beantwortung der Frage 10 dargelegt, ist das Konzept der Verkehrstrennung gemäss Art. 40 Abs. 1 SVG hinsichtlich Mountainbikes zeitgemäss auszulegen. Single Trails dürfen von Fussgängerinnen und Fussgängern benutzt und gleichzeitig mit Mountainbikes befahren werden. Oberstes Gebot ist die gegenseitige Rücksichtnahme und ein achtsames Miteinander. Die Regierung hält, wie bereits ausgeführt, die grundsätzliche Koexistenz von Wanderinnen und Mountainbikern für die geeignete Form der Freizeitnutzung auf Wanderwegen. Lediglich dort, wo es in Zukunft zu tatsächlichen Unvereinbarkeiten kommen wird, soll mittels örtlichen Verkehrsanordnungen und/oder baulichen Massnahmen eingegriffen werden. Dies gilt auch für Single Trails, die ja im Wesentlichen einfach Wanderwege sind. Ein Auseinanderhalten der beiden Begriffe würde derzeit wenig Sinn machen. Tatsache ist, dass sowohl Wanderer als auch Mountainbikerinnen diese Art von Wegen bevorzugen.

16. Wie versteht die Regierung ihre Ausnahmenkompetenz gemäss Art. 15 Abs. 3 Satz 2 WaldG?

Nach Art. 15 Abs. 3 WaldG gilt, dass jede schädigende Nutzung des Waldes wie das Reiten und das Befahren mit Fahrrädern abseits befestigter Waldwege, das Variantenski fahren, das Campieren, das Aufstellen von Wohnwagen und dergleichen

⁴¹ Information entnommen von <https://de.wikipedia.org/wiki/Singletrail>.

⁴² Siehe zum Beispiel <https://mountainbiker.ch/information/singletrail-skala>.

verboten ist. Dieser Abs. 3 ist im Zusammenhang mit Abs. 1 zu sehen, gemäss dem der Wald der Allgemeinheit zugänglich zu halten ist. Verboten ist also nicht, den Wald zu betreten, sondern den Wald schädigend zu nutzen. Rechtstechnisch hat der Gesetzgeber mit der Nennung von Beispielen, was als schädigende Nutzung gilt, die Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs schädigende Nutzung teilweise bereits vorweggenommen und festgelegt, dass es als schädigende Nutzung gilt, den Wald mit Fahrrädern abseits befestigter Wege zu befahren.

Gemäss dem in der Frage angesprochenen Art. 15 Abs. 3 Satz 2 entscheidet die Regierung über Ausnahmen. Die Regierung hat somit grundsätzlich die Kompetenz, in bestimmten Teilen des Waldes das Radfahren bzw. Mountainbiken abseits von befestigten Wegen zu gestatten (zum Begriff befestigte Wege siehe Antwort auf Frage 17).

Wollte die Regierung von dieser Kompetenz Gebrauch machen, hätte sie allerdings neben dem Waldgesetz (insbesondere die Walderhaltung) auch die anderen einschlägigen Gesetze (etwa das Naturschutzgesetz und entsprechende Verordnungen, die Erlasse zu Wildruhezonen, das Jagdgesetz und das Sachenrecht⁴³) zu berücksichtigen und nach den allgemeinen Regeln des Verwaltungsrechts eine Interessenabwägung vorzunehmen, wobei das öffentliche Interesse und die Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen und auch die Gemeinden sowie die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einzubeziehen wären. Ein Beispiel: Wollte die Regierung eine Downhill-Strecke durch einen Wald bewilligen, hätte sie all dies zu berücksichtigen und auch dafür zu sorgen, dass Mountainbikes nicht «querwald-ein» biken dürfen, sondern über festgelegte Routen zu fahren hätten.

⁴³ Sachenrecht (SR) vom 31. Dezember 1922, LGBl. 1923 Nr. 4.

Im Übrigen hätte die Regierung gemäss Art. 16 Abs. 2 WaldG analog dem vorher Gesagten die Kompetenz, Ausnahmen für schnelle Mountainbikes zu bewilligen, wenn nicht die Walderhaltung oder andere öffentliche Interessen dagegensprechen.

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?

Eine Legaldefinition des «befestigten Weges» gibt es in der Liechtensteiner Rechtsordnung lediglich in Art. 23 der Verordnung vom 12. Juli 2005 über die Amtliche Vermessung (Vermessungsverordnung; VermV), LGBI. 2005 Nr. 152. Danach gelten künstlich hergerichtete Flächen, insbesondere asphaltierte, betonierte, gekieste, gemergelte oder mit Steinen oder Platten belegte Flächen als befestigt (Abs. 1). Eine mögliche Art von befestigten Flächen sind nach der VermV «Wege», die künstlich hergerichtete Flächen sind, die nicht dem allgemeinen motorisierten Erschliessungs- oder Durchgangsverkehr dienen, wie Wald-, Fuss- und Radwege (Abs. 2). Obwohl sich diese Begriffsbestimmung auf die Informationsebene «Bodenbedeckung» bezieht, ist sie nach Ansicht der Regierung auch tauglich für die Festlegung, was ein befestigter Weg ist. Ein solcher wird nach Auffassung der Regierung zudem von Menschenhand angelegt⁴⁴ und in Arbeitsschritten geschaffen. Es geht dabei um den Bodenbelag des Weges und nicht um seine Umgebung. So machen etwa eine begleitende Hangsicherung oder eine abschnittsweise Befestigung durch Rundhölzer einen Weg nicht zu einem befestigten Weg.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass im Tiefbau «befestigt» bedeutet: mit Belag oder mit einer Pflasterung versehen. Im Strassen- und Wegebau wird unter

⁴⁴ Vgl. dazu auch Arbeitskommentar zum liechtensteinischen Sachenrecht, Antonius Opilio, 1. Auflage 2010, ISBN 3-901924-29-9, zu Art. 106 Sachenrecht, Rz. 4.

befestigte Strasse eine asphaltierte oder eine mit einer Pflasterung versiegelte Strasse verstanden. Naturstrassen werden als unbefestigt verstanden. Im Forststrassenbau wird teilweise auch eine Verschleisschicht aus Kiessand als Befestigung angesehen. Unbefestigt gelten im Forst Rückewege, Maschienenweg oder Trampelpfade für Fussgängerinnen und Fussgänger. Diese Handhabung in der Praxis entspricht den obigen Ausführungen.

Unbefestigte Streckenabschnitte zwischen befestigten Wegen dürfen nicht befahren werden. Das kann in der Praxis bedeutsam sein. Auf solchen Streckenabschnitten im Wald müssen Mountainbikerinnen und Mountainbiker ihr Fahrrad schieben. Ein befestigter Weg ist ferner von einem «festen Weg» zu unterscheiden, der auch durch Austrampeln oder wiederholtem Befahren des natürlicherweise vorhandenen Bodens entstanden sein kann.

18. Wie beurteilt die Regierung das rechtliche Zusammenspiel von SVG (insbesondere dessen Art. 40) und WaldG (insbesondere dessen Art. 15)?

Das Strassenverkehrsgesetz ordnet grundlegend den Verkehr auf den öffentlichen Strassen. Es ist das allgemeine Gesetz (lex generalis) für den Verkehr. Seine Verkehrsregeln gelten für die Führerinnen von Motorfahrzeugen und die Radfahrer auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen, für die übrigen Strassenbenützer nur auf den für Motorfahrzeuge oder Fahrräder ganz oder beschränkt offenen Strassen. Art. 40 Abs. 1 SVG bestimmt, dass Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden dürfen. Auch diese Vorgabe ist als allgemeine Rechtsnorm zu verstehen, die für mehrere Bereiche gilt (zur Auslegung dieses Artikels wird auf vorstehende Ausführungen verweisen).

Dagegen bilden Art. 15 WaldG (insbesondere Abs. 3: *Jede schädigende Nutzung des Waldes wie das Reiten und das Befahren mit Fahrrädern abseits befestigter Waldwege, das Variantenski fahren, das Campieren, das Aufstellen von Wohnwagen und dergleichen ist verboten. Über Ausnahmen entscheidet die Regierung*) und Art. 16 WaldG (*Wald und Waldwege dürfen mit Motorfahrzeugen nur zu forstlichen, jagdlichen, land- und alpwirtschaftlichen Zwecken befahren werden*) spezielle Rechtsnormen und enthalten Vorgaben zum Verkehr, die nur einen bestimmten Sachbereich regeln, nämlich den Verkehr im Wald. Diese Normen des Waldgesetzes bilden ein gegenüber dem allgemeinen Gesetz SVG ein spezielles Gesetz (lex specialis).

In der Rechtswissenschaft bedeutet der sogenannte Lex-specialis-Grundsatz, dass ein spezielles Gesetz gegenüber dem allgemeinen Gesetz Anwendungsvorrang hat. Kommen mehrere Rechtsnormen in Betracht, ist der jeweils spezielleren Vorrang zu geben, wenn die beiden Normen nicht vereinbar sind.

In diesem Sinne haben Art. 15 und 16 WaldG gegenüber dem SVG immer dann Vorrang, wenn ein Sachverhalt im Wald zu beurteilen ist. Der Begriff «Wald» ist hier weit zu verstehen und umfasst den gesamten Rechtswald, d.h. Wald im Sinne von Art. 2 WaldG. Im vorliegenden Zusammenhang bedeutet dies, dass ein Wanderweg im Wald, sofern er nicht befestigt ist, mit Fahrrädern bzw. Mountainbikes nicht befahren werden darf (Art. 15 Abs. 3 WaldG). Mit schnellen E-Mountainbikes darf der Wald überhaupt nicht befahren werden, auch nicht etwa auf Forststrassen oder Alpstrassen, die durch den Wald führen (Art. 16 WaldG)⁴⁵.

⁴⁵ Es sei denn, das zuständige Forstpersonal, die Jagdpächterinnen und Jagdpächter und ihre Gäste, die bewirtschaftenden Landwirtinnen und Landwirte und ihr Personal oder für zwecks Alpwirtschaft heranfahrende Personen benutzen dafür das schnelle E-Mountainbike.

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 Grundes mit Fahrrädern machen?

Grundsätzlich ist das Mountainbiken auf Wanderwegen im Berggebiet erlaubt.

Liechtenstein kennt, anders als die Schweiz, kein Wanderwegegesetz, und der Bestand der Wanderwege beruht grösstenteils auf jahrzehnte-, wenn nicht jahrhundertelanger Übung⁴⁶. Immerhin regelt Art. 106 Abs. 1 Sachenrecht (SR) vom 31. Dezember 1922, LGBl. 1923 Nr. 4, dass die Eigentümer von Liegenschaften, über welche öffentliche Feld- und Fusswege führen, die Benützung derselben jederzeit zu gestatten haben (siehe weiter unten). Öffentliche Feld- und Fusswege sind zwar in keinem Gesetz ausgewiesen und entsprechende Grundbucheinträge sind kaum vorhanden, allerdings wurden etliche Wanderwege in den Karten und im Geodatenportal klassiert. Kategorisiert werden sie ebenso durch die Beschilderung als Wanderwege, Bergwanderwege oder Alpinwanderwege.

Wanderwege im Talraum und an den talseitigen Hanglagen werden i.d.R. durch die Gemeinden unterhalten (entsprechend Art. 106 Abs. 2 SR). Im Alpengebiet besorgt i.d.R. das Amt für Umwelt den Unterhalt, wobei dies langjähriger Praxis entspricht, der – ausser dem jährlichen Landesbudget – keine Rechtsnorm zu Grunde liegt. Die Verantwortlichkeit für den Unterhalt hat mit der Frage nach dem Benützungsrecht nichts zu tun, wohl aber mit der Wegehalterhaftung, welche grundsätzlich denjenigen trifft, der den Weg unterhält. Dies sei nebenbei bemerkt, weil in der Vergangenheit vereinzelt die Frage aufgetaucht ist, ob

⁴⁶ Unter «Übung» als rechtlicher Fachbegriff ist ein kollektives Verhalten (Tun oder Unterlassen) bestimmter Rechtssubjekte zu verstehen, das sich ständig wiederholt, ohne dass eine schriftliche Rechtsnorm dies regelt.

Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, bspw. Alpgenossenschaften, für Wege haften, die über ihr Grundeigentum führen.

Was nun die eigentliche Frage nach Beschränkungsmöglichkeiten durch Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer betrifft, ist zunächst auf Art. 102 Abs. 1 Strassensignalisationsverordnung (SSV) hinzuweisen. Danach kann das Amt für Tiefbau und Geoinformation auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümer nach Anhören der Eigentümer Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen verfügen (Abs. 1). Hat der Eigentümer zum Schutze seines Grundeigentums auf seinen Strassen, Wegen oder Plätzen ein Verbot oder eine Beschränkung erwirkt, kann er das zutreffende Signal mit beigefügtem Zusatz «Privat», «Privatweg» usw. nach den Weisungen des Amtes für Tiefbau und Geoinformation aufstellen (Abs. 3). Wesentlich ist, dass Verkehrsanordnungen und Beschränkungen dieser Art dem Schutz des Grundeigentums dienen müssen. Demgegenüber stehen öffentliche Interessen und der Grundsatz der Verhältnismässigkeit, was für das Amt für Tiefbau und Geoinformation für seine Ermessensausübung und Interessenabwägung massgeblich ist. Für das Befahren von Wanderwegen im Alpenraum ist ferner zu berücksichtigen, dass beim Erlass von Art. 102 SSV wohl nicht an grossflächiges Grundeigentum von Genossenschaften im Alpenraum gedacht wurde, sondern dass die Norm vielmehr für eher kleinflächiges, abgegrenztes und allenfalls überbautes Grundeigentum konzipiert ist. Bei der Ermessensausübung muss zudem im Vordergrund stehen, dass das eigentliche Grundeigentum kaum vor Mountainbikern geschützt werden muss, wenn ohnehin schon ein Weg darüber geht und gleichzeitig Wanderern die Benutzung dieses Weges offensteht.

Im Übrigen ist für Art und Umfang der Ausübung des Rechts auf Benützung öffentlicher Fusswege die bestehenden örtlichen Übungen massgebend (Art. 108 Abs. 1 SR).

Von denselben Überlegungen hat sich auch eine Gemeindevorsteherin oder ein Gemeindevorsteher im Ermessensentscheid über ein Amtsverbot nach Art. 99 ff. Rechtssicherungsordnung (RSO)⁴⁷ leiten zu lassen. Gemäss diesem kann jeder Besitzer eines Grundstückes einen Antrag auf Erlass eines Amtsverbotes zum Befahren eines Grundstückes gegen einen unbestimmten Personenkreis stellen. Gegen die schuldhafte Übertretung eines solchen Amtsverbotes kann eine Ordnungsbusse bis zu 100 Franken angedroht werden (Art. 99 Abs. 3 RSO).

Nach Ansicht der Regierung sind jedoch Art. 102 SSV und Art. 99 RSO für die vorliegende Thematik auch deshalb nicht zweckdienlich, weil mit Fahrverboten zurückhaltend umgegangen werden muss, da Sanktionen kaum durchsetzbar sind und weil die Erholung in der Natur im öffentlichen Interesse liegt.

Zum bereits erwähnten Art. 106 SR ist ferner Folgendes festzuhalten: Nach dieser Norm haben die Eigentümer von Liegenschaften, über welche öffentliche Feld- und Fusswege führen, die Benützung derselben jederzeit zu gestatten (Abs. 1)⁴⁸. Die Gemeinde hat sie so zu unterhalten, dass sie ihrem Zweck entsprechend benützt werden können (Abs. 2). Wegen Verletzung des Benützungsrechts kann Beschwerde an den Gemeinderat erhoben werden (Abs. 3). Allerdings ist Art. 106 SR nicht auf Fahrräder anzuwenden und ist im vorliegenden Zusammenhang daher nicht hilfreich; dies zumindest ist die Rechtsauffassung des Sachenrechtskommentars zu Art. 106 SR, wo es heisst: *«Der Zweck der Benutzung ist durch die Duldungspflicht des Eigentümers der Liegenschaft beschränkt. Eine Verpflichtung zur Duldung eines Gehrechtes über eine private Liegenschaft im öffentlich-rechtlichen Interesse beinhaltet z.B. nicht die spätere Ausweitung in ein Fahrrecht (zB. Mountainbiker), auch wenn diese Ausweitung wiederum im öffentlich-rechtlichen*

⁴⁷ Rechtssicherungs-Ordnung vom 9. Februar 1923, LGBl. Nr. 1923 Nr. 8, LR-Nr. 283.0 in der geltenden Fassung.

⁴⁸ Es gibt im Übrigen kaum Grundbucheinträge bzw. Eintragungen von Wegrechten im Alpengebiet.

Interesse liegt. Einer solchen Ausweitung haben die Liegenschaftseigentümer ausdrücklich zuzustimmen [...].»⁴⁹ Die Regierung vertritt die Auffassung, dass Art. 106 SR aufgrund der gelebten Wirklichkeit und aufgrund des Umstandes, dass der Sinn und Zweck der Norm nicht auf grossflächige Sachverhalte abzielt, hier nicht die Leitnorm für die Lösung der Mountainbike-Thematik sein kann. Und immerhin gibt es im Lichte der Verfassung eine im öffentlichen Interesse liegende sachliche Rechtfertigung, das Mountainbike-Fahren zu ermöglichen.

Aus diesen Gründen vertritt die Regierung die Auffassung, dass Verbote, die durch Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bewirkt werden könnten, nicht der richtige Weg sind, mit allfälligen Konflikten auf Wanderwegen umzugehen.

20. Wie stellt sich die Regierung das weitere Vorgehen in Bezug auf die Angebotsschaffung, die Entflechtung der Nutzungen und die Information der Bevölkerung vor?

Wie in der Beantwortung zu Frage 11 ausgeführt, haben etwa die Kantone Graubünden und St. Gallen umfangreiche Mountainbike-Konzepte ausgearbeitet bzw. sind im Begriff dazu. Deren Kantonsgebiete sind jedoch bedeutend grösser als Liechtenstein. Die raumplanerischen Möglichkeiten zur Angebotsschaffung, etwa zur Ausweisung von Mountainbike-Arealen, sind mit denjenigen Liechtensteins nicht vergleichbar. Hierzulande findet alles auf sehr engem Raum statt und die Interessenkonflikte zwischen den einzelnen Bedürfnisgruppen sind stark konzentriert.

Angesichts der überschaubaren Problematik mit Mountainbikes und der eingeschränkten Möglichkeiten zur Angebotsschaffung hält es die Regierung für

⁴⁹ Arbeitskommentar zum Liechtensteinischen Sachenrecht, Antonius Opilio, 1. Auflage 2010, ISBN 3-901924-29-9, zu Art. 106 Sachenrecht, Rz. 8.

angebracht, eher situativ zu agieren. Dies heisst nicht, dass die Thematik nicht beobachtet und in Bereichen weiterentwickelt werden soll. So könnten bspw. einzelne Bausteine aus den Konzepten der angrenzenden Kantone übernommen werden, sofern dies als angebracht erscheint. Dies bedeutet hinsichtlich der Angebotschaffung, dass Ansuchen von Nutzergruppen oder Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern (bspw. im Maurer Berg) oder von Organisationen wie der Bergbahnen Malbun AG zur Ausweisung von ausschliesslichen Mountainbike-Strecken durchaus geprüft werden können.

Hinsichtlich der Frage nach der Entflechtung vertritt die Regierung die Auffassung, dass grundsätzlich weiterhin die Koexistenz gepflegt werden soll. An einzelnen Stellen ist es geboten, die Lage zu prüfen und Entflechtungen vorzunehmen. Neben der Tatsache, dass es sich oft um Wald handelt und das Befahren unbefestigter Wege verboten ist, sind insbesondere auch die Unübersichtlichkeit und die fehlenden Ausweichmöglichkeiten ein Thema. Dazu vier Beispiele, von denen es einige Dutzend geben dürfte:

- *Von Gafadura nach Planken:* Waldgebiet. Das Befahren der Forststrasse mit Mountainbikes und langsamen E-Bikes ist erlaubt. Nicht erlaubt hingegen ist das Befahren der Abkürzungen.
- *Schellenberg, Gantenstein:* Erlaubt ist das Fahren mit Mountainbikes auf den Forst- und Feldstrassen. Nicht erlaubt ist jedoch das Befahren der unbefestigten Wege im Wald, etwa an «Simmas Kohlrütte» vorbei oder vom Hintere Gantenstein Richtung Österreich oder in Richtung «Klogger».
- *Von Gaflei über Prufatscheng zum Spoerry-Weiher.* Wald und unbefestigter Weg. Mountainbiken unabhängig von der Signalisation verboten. Auf Gaflei ist das Verbot signalisiert.
- *Triesenberg, Verbindungsweg zwischen Wangerberg und Guggerbodatobel:* Wald und unbefestigter Weg. Mountainbike ist zu schieben.

Auf derartige Stellen soll in Zukunft ein Augenmerk gerichtet werden und, wo notwendig, soll mittels Signalisation und Hinweistafeln gearbeitet werden. Damit können kritische oder unübersichtliche Passagen, die von Mountainbikerinnen und Mountainbikern regelmässig zu schnell befahren werden, insofern entschärft werden, als zumindest die Rechtslage klar dargestellt wird. Damit können Konflikte zwar nicht gänzlich verhindert werden, aber die rechtliche Klarheit gibt zumindest den Fussgängerinnen die Möglichkeit, Mountainbiker auf ihr Fehlverhalten hinzuweisen; so zum Beispiel, wenn es auf einem bestimmten, unübersichtlichen Wegabschnitt geboten ist, das Mountainbike zu schieben.

Betreffend Beschilderungen ist sich die Regierung bewusst, dass einerseits die Landschaft nicht übermässig mit Schildern versehen werden sollte, dass auch mit Hinweisen in Karten operiert werden soll und dass andererseits Sanktionen in der Regel kaum möglich sind. Dafür bräuchte es Zeuginnen und Zeugen oder Ordnungspersonen (Naturwächterinnen, Wildhüter). Dies sollte jedoch nicht zum Normalfall werden und die Grundlage unseres Zusammenlebens sein. Das primäre Ziel soll ein rücksichtsvoller Umgang sein. Aber wie gesagt: Wenn die Rechtslage klar ist, ist auch das gegenseitige Verständnis leichter.

Abschliessend eine Bemerkung zur Information der Bevölkerung. Diese kann über verschiedene Kanäle erfolgen. Eine umfangreiche Kampagne scheint im Moment nicht notwendig zu sein. Allerdings ist es durchaus vorstellbar, vereinzelt Beiträge in lokalen Medien zu bringen, um auf Gebote und Verbote hinzuweisen oder zu gegenseitiger Rücksichtnahme und zum verständnisvollen Miteinander aufzuruhen. Grundsätzliche Aufklärungsarbeit über die Rechtslage kann etwa in einer Neuauflage der Mountainbike-Karte geleistet werden. Schliesslich wird es wohl unvermeidlich sein, an neuralgischen Stellen Signalisationen oder Hinweistafeln anzubringen.

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?

Interessengruppen müssen nicht einbezogen werden für die an einzelnen Stellen anzubringende Signalisationen und Hinweisschilder. Schliesslich handelt es sich dabei um eine Entflechtung, mit der eine gelebte, aber unzulässige Praxis eingeschränkt wird.

Anders wäre es, wenn auf grösseren Streckenabschnitten oder Arealen eine Entflechtung vorgenommen würde. Wie ausgeführt ist aber das Ziel der Regierung, wo immer möglich die Koexistenz zu ermöglichen. Insofern sind derzeit keine grösseren Teile des Wanderwegnetzes betroffen.

Wenn nun aber neue, ausschliessliche Mountainbike-Strecken geschaffen werden sollen, verhält sich die Sachlage differenziert. Würde eine entsprechende Initiative ergriffen, wäre es für die Regierung selbstverständlich, die in der Frage erwähnten Nutzergruppen sowie die Fachämter der Landesverwaltung, die betroffenen Gemeinden und Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer (Alpgenossenschaften, Bürgergenossenschaften und Private), den Tourismus, den Alpenverein und andere Sportvereine sowie die Umweltverbände in geeigneter Weise in die Entscheidungsfindung einzubinden.

22. Welchen Zeithorizont sieht die Regierung realistisch für eine Umsetzung von Konzepten und Massnahmen an?

Wie ausgeführt, hält die Regierung grossangelegte Konzepte für Liechtenstein angesichts der noch überschaubaren Problematik derzeit nicht für angebracht. Würden solche dennoch angestrebt, wäre, wie sich an den Erfahrungen der

angrenzenden Kantone zeigt, mit einem Zeitraum von mindestens einem halben Jahrzehnt zu rechnen.

Andere Massnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit, Signalisation und Hinweisschilder sowie eine Neuauflage der Mountainbikekarte mit Klarstellung der Rechtslage dürften in einem Zeitraum von zwei bis drei Jahren zu bewerkstelligen sein.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diese Interpellationsbeantwortung zur Kenntnis nehmen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Dr. Daniel Risch