

Wichtige Punkte zur Antwort des Stadtrates zur Interpellation betreffend Biketrails.



Inhalt

1. Kurzfassung 2
2. Kommentar der IG Biketrails zur Antwort des Stadtrates vom 16. August auf die Interpellation betreffend Biketrails. 3
3. Zu den einzelnen Punkten in der Antwort des Stadtrates auf die Interpellation betreffend Biketrails. 5
 - 3.1. Bewilligungsverfahren 5
 - 3.2 Gewährleisten der Verkehrssicherheit 6
 - 3.4 Befahrbarkeit von Wegen 7
4. Zur Diskussion im Stadtparlament 10
5. Anhang: Interpellation, Antwort und Protokoll der Parlamentssitzung. 10

Oktober 2022, IG Biketrails

1. Kurzfassung

- Die Bikenden begrüßen den Effort und die mittel- und langfristige Mountainbike-Strategie des Stadtrates. Ja, er ist damit sogar einen Schritt weiter als die Kantonale Verwaltung, die noch immer daran ist, eine Strategie zu entwickeln und damit im nationalen Vergleich hinterherhinkt.
- Auch die Diskussion im Parlament setzte positive Zeichen, die IG Biketrails bedankt sich ausdrücklich für die vielen engagierten Voten!
- Als kurzfristige Lösung wird in der Antwort die MTB-Infrastruktur am Reitplatz erwähnt. Positiv ist, dass auch am Brühlberg MTB-spezifische Strecken entstehen sollen um den städtischen Bedarf zu decken.
- Es wird in Aussicht gestellt, auf bestehenden Wegen offizielle Mountainbike-Routen zu signalisieren und das Wegenetz um mountainbikespezifische Wegverbindungen bedarfsgerecht zu erweitern. Hier fehlt ein ungefährer Zeitrahmen. Vielmehr wird auf die momentane Bewilligungspraxis des Kantons hingewiesen, wonach diese Wegverbindungen zeitnah gar nicht entstehen können.
- Damit fehlt eine Perspektive, wie eine Lösung für die aktuelle Situation möglich ist.
- Die IG Biketrails zeigt auf den folgenden Seiten, dass das Urteil des Bezirksgerichts Affoltern in der Antwort lösungsorientierter ausgelegt werden könnte und es bereits eine vereinfachte Bewilligungspraxis gibt, die es erlauben würde, Strecken auf Stadtgebiet ohne Baueingabe zu legalisieren. Dies ist deshalb wichtig, weil zwischen planerischer Vorbereitung und der Fertigstellung der Infrastruktur Jahre vergehen werden, in denen es Zwischenlösungen geben muss, die sich bestenfalls ins definitive Trail-Netz integrieren lassen. Damit liessen sich nicht nur Konflikte vermeiden sondern auch die Entstehung immer neuer Wege.
- Auch eine vom kantonalen Sportamt und dem Amt für Mobilität in Auftrag gegebene Bedarfsanalyse betont den Wert des bestehenden Wegenetzes - inklusive informeller Strecken und Wanderwege für eine Mountainbike-Infrastruktur.

2. Kommentar der IG Biketrails zur Antwort des Stadtrates vom 16. August auf die Interpellation betreffend Biketrails.

Die IG Biketrails möchte sich vorab herzlich bedanken, und zwar bei den Einreichenden der Interpellation ebenso wie bei den städtischen Behörden für deren ausführliche Beantwortung. Sehr positiv ist, dass es nicht bloss bei einer Antwort bleibt, sondern bereits planungsrechtliche Grundlagen erarbeitet und konkrete Strategien präsentiert werden. Ein spezielles Dankeschön möchten wir auch gegenüber dem Stadtparlament ausdrücken, das die Antwort des Stadtrates in einer engagierten Weise kommentierte.

Vieles In der Antwort des Stadtrates stimmt positiv. Dass der Bedarf an Trails erkannt ist und konkrete Schritte in den Weg geleitet wurden, ist erfreulich. Mountainbiken soll sowohl in Richtplänen wie auch bei der Revision des Waldentwicklungsplan berücksichtigt werden. Auch begrüssen wir Massnahmen zur Lenkung, insbesondere der Trennung von ambitioniertem Fahren etwa während des Trainings und dem auf ein ruhiges Erholungsbedürfnis ausgerichteten Fussverkehr.

Grundsätzlich sind wir sehr dafür, dass Winterthur die Stadtwälder schützen möchte. Doch wir sehen in der Förderung der Sportart Mountainbiken als Teil einer emissionsarmen Naherholung auch einen Beitrag zum Schutz des Waldes. Denn dessen Hauptfeind des ist nachweislich die Bodenversauerung aufgrund von Emissionen.

So sehr wir die Anstrengungen der städtischen Behörden schätzen, enthält die Antwort des Stadtrates jedoch keine Lösung für das aktuelle Problem, dass auf denjenigen Strecken, die die er als legal befahrbar bezeichnet, kein zeitgemässes Mountainbike-Training möglich ist. Nicht nur Wettkämpfe, auch das Fahren in anderen Gebieten mit Mountainbike-Infrastruktur erfordert eine Technik, die auf diesen Strecken praktisch nicht erlernt oder geübt werden kann. Der Mangel an Strecken wird auch mittelfristig andauern und bedarf deshalb zumindest einer Übergangslösung, denn es sind neben unzähligen Erwachsenen auch Jugendliche und Kinder auf dem Mountainbike unterwegs.

Diese Vorgaben behindern die Entwicklung einer Sportart, die man eigentlich fördern möchte. Das entspricht weiterhin nicht der Politik einer Velostadt. Mountainbiken ist ein wichtiger Faktor geworden in den Bereichen Breitensport, Gesundheitsförderung und Jugendarbeit. Das Ausüben dieser Sportart über das Mass einzuschränken ist nicht sozial, es ist nicht grün und auch nicht liberal.

Es liegt uns fern, die Herausforderungen herunterspielen, die es im Bereich Mountainbike gibt, doch möchten wir zeigen, dass es Möglichkeiten gibt, zumindest vorübergehend Lösungen anzubieten. Auf den nächsten Seiten wird deshalb ausführlich auf einzelne Punkte der Antwort des Stadtrates eingegangen, um aufzuzeigen, dass man zu einer Einschätzung der politischen und rechtlichen Lage kommen kann - und andernorts im Kanton auch gekommen ist!

Grundsätzlich erachten wir dabei folgenden Punkt als wichtig:

Die Gemeinde hat nach Waldgesetz das Recht, auch informelle Strecken für das Befahren mit Mountainbikes als Ausnahmen zu bewilligen (KWaV §6), wenn diese keine Bauten aus waldfremdem Material aufweisen und die Bauten ausserdem nicht höher sind als 50 Zentimeter.

Wir weisen auf diesen Punkt hin, weil wir in der Antwort des Stadtrates diese Möglichkeit nicht explizit erwähnt sehen und hoffen, dass von ihr Gebrauch gemacht wird, um eine schnelle Legalisierung vor allem von schon länger bestehenden Strecken zu realisieren.

Die vom kantonalen Sportamt in Auftrag gegebene Bedarfsanalyse empfiehlt gar, solche nutzerbasierte Trails auf Grund derer Attraktivität als Grundlage für ein kantonales Trailnetz zu nehmen.

3. Zu den einzelnen Punkten in der Antwort des Stadtrates auf die Interpellation betreffend Biketrails.

3.1. Bewilligungsverfahren

In der Antwort des Stadtrates auf die Interpellation wird als eine der Herausforderungen ein restriktives Waldgesetz genannt.

Das Waldgesetz selbst ist jedoch begrenzt restriktiv, die Auslegung der kantonalen Behörden und die Bewilligungspraxis sind es. Die Baudirektion hat seit geraumer Zeit eine vereinfachte Bewilligungspraxis angekündigt, deren Einführung jedoch immer wieder verschoben wird. In der Zwischenzeit liessen sich aber trotzdem Lösungen finden.

In der Antwort heisst es:

«Auch das Bundesgesetz über Velowege liefert keine rechtliche Grundlage, diese Bewilligungspraxis zu ändern. Es beauftragt lediglich Gemeinden und Kantone ein attraktives Velowegnetz für den Alltag- und Freizeitveloverkehr zu erstellen.»

Wenn aber die Bewilligungspraxis der zeitgerechten Planung und Fertigstellung solcher Netze im Wege steht, wirkt diese zumindest dem Gesetz entgegen und dies berechtigt Gemeinden, geeignete Zwischenlösungen zu finden. Immerhin müssen Velowegnetze innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des VWG, d.h. bis 31.12.2027 in behördenverbindlichen Plänen festgehalten sein.

Ausserdem existiert schon ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren:

„Die Gemeinde hat nach Waldgesetz das Recht, auch informelle Strecken für das Befahren mit Mountainbikes als Ausnahmen zu bewilligen (KWaV §6), wenn diese keine Bauten aus waldfremdem Material aufweisen und die Bauten ausserdem nicht höher sind als ein halber Meter. Dies schliesst kleine Aufschüttungen und den Einsatz von Fallholz zum Beispiel zur Wegsicherung oder als Kurvenanlage oder Bodenwelle mit ein. Für die Freigabe solcher Trails braucht es kein Baugesuch, aber das Einverständnis des Grundeigentümers. Eine Gemeinde wird in der Regel Rücksprache mit anderen Beteiligten halten, bevor sie einen Beschluss fasst.“

(schriftlich bestätigt durch Res Guggisberg, Stv. Abteilungsleiter Wald / ALN)

Angewandt wurde diese Praxis zum Beispiel von der Gemeinde Illnau Effretikon im Falle des Kyburgtrails. Ein grössere Teil dieses Trails verläuft auf keinem offiziellen Weg, ist also die Legalisierung einer ehemals informellen Mountainbike-Strecke. (s. Abb. 1)

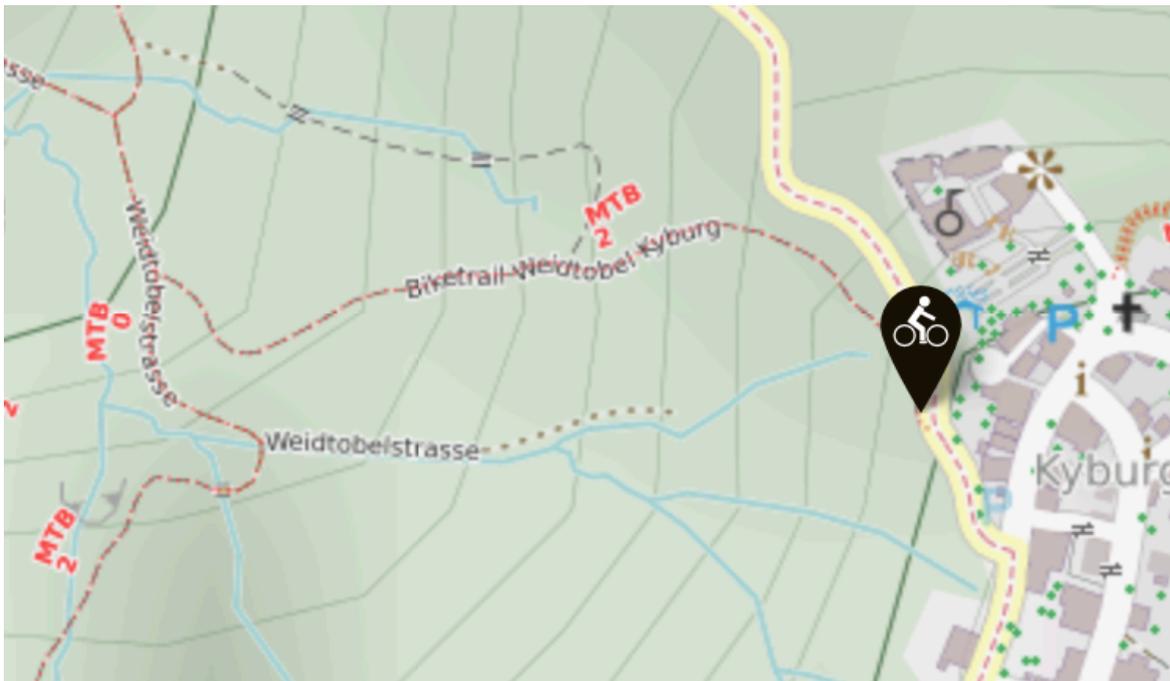


Abb. 1: Hier besteht ein Trail, der von Bikenden gebaut wurde und auch von ihnen unterhalten wird und der die Gemeinde ausser dem Erstellen einer Informationstafel nichts kostete.

3.2 Gewährleisten der Verkehrssicherheit

In der Antwort des Stadtrates heisst es:

«Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) ordnet den Verkehr und klärt Haftungs- und Versicherungsfragen. Laut SVG ist das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit dem Fahrrad verboten. Obschon die unter Artikel 43 Absatz 1 des SVG beschriebene Verkehrstrennung für Mountainbiker/-innen ohne entsprechende Signalisation nicht immer eindeutig nachvollziehbar ist und damit Übertretungsanzeigen nicht greifen. Der Anspruch entsprechend SVG ein Verkehrsregime durchzusetzen, welches schwächere Verkehrsteilnehmende schützt, besteht aus Sicherheitsgründen und hinsichtlich Haftungsfragen dennoch.»

Die Aussage, dass Wanderwege nicht befahren werden dürfen, stimmt nicht. Der Verein Zürcher Wanderwege geht ausdrücklich von einer gemeinsamen Nutzung des Wegnetzes

aus. Es gilt grundsätzlich: Ein Wanderweg ist vielmehr per Definition ein Weg und darf deshalb befahren werden.¹

Niemand ist gegen den Schutz Schwächerer, doch genauso wie auf Strassen, wo es Fussgängerstreifen gibt, ist es auf jedem gemeinsam benutzten Weg möglich und nötig, Schwächere zu schützen. Etwa durch die bereits geltenden Regeln, dass zu Fuss gehende Vortritt haben und dass das Tempo den Sichtverhältnissen, den eigenen Fähigkeiten und der Beschaffenheit des Geländes angepasst sein muss. Zusätzlich gilt es, die Sensibilität für Interessen und Bedürfnisse anderer Benutzergruppen zu fördern.

In seiner Antwort schreibt der Stadtrat, dass das Schaffen zusätzlicher Infrastruktur sich aufgrund komplexer und langwieriger Bewilligungsverfahren als zeitintensiv erweist. Angesichts dieses Umstandes ist es im Kanton Zürich ist eine Mountainbike-Infrastruktur ohne Einbezug des Wanderweg-Netzes gar nicht möglich und aus umwelttechnischen Gründen auch nicht sinnvoll.

Der Kanton Graubünden zeigt, dass eine gemeinsame Nutzung gerade von Wanderwegen legal möglich ist. Immer mehr Kantone setzen auf Koexistenz auf gemeinsam benutzten Wegen.

Eine Lenkung und Verkehrstrennung an Hotspots, so wie es der Verein Zürcher Wanderwege anstrebt und durchführt, ist sinnvoller als ein generelles Fahrverbot, das nicht praktikabel ist.

3.4 Befahrbarkeit von Wegen

«Ist ein Weg nicht auf den Karten von Swisstopo eingezeichnet, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Befahren auch ohne entsprechende Signalisation verboten ist. Denn Mountainbiken abseits von offiziellen Wegen ist untersagt. Das Befahren von Rückegassen, Trampelpfaden und informellen Wegen ist nicht vereinbar mit der kantonalen Waldverordnung und dem Waldgesetz.» Antwort des Stadtrates

Das ist nicht korrekt. Es fehlt nach wie vor eine gesetzlich verbindliche Definition dessen, was ein Weg ist. Es gibt also nicht die Unterscheidung offizieller und inoffizieller Weg. Swisstopo hat bloss eine abbildende Funktion, Wege können sogar von Privatpersonen

¹Grundlagen zu „Wanderweg“:

Ein Wanderweg wiederum entbehrt einer gesetzlichen Definition.

(Bezirksgericht Affoltern, 20. September 2022)

„Der Begriff "Wanderweg", wie er im Rahmen von Art. 43 Abs. 1 SVG definiert ist, ist dabei nicht unbedingt identisch mit denjenigen Wegen, die mit gelben Wanderwegweisern gekennzeichnet sind

(s. Christof Peter, Die rechtliche Situation der Benutzer mobiler Freizeitgeräte, 30 Jahre Assista TCS SA, 1998, S. 477)

*Umgekehrt schliesst die Kennzeichnung als Wanderweg die Nutzung durch Mountainbiker nicht aus. Es handelt sich dabei lediglich um unverbindliche Routenhinweise für Wanderer (Landschaftsschutz und Mountainbike. Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, 2016, S. 15).“
Statthalteramt, Affoltern, 8.März 2022*

über <http://map.revision.admin.ch/> vorgeschlagen werden und werden nach einer positiven Prüfung in die Karten aufgenommen. (s. Abb. 1)



Abb. 1 Dieser Weg wurde auf Vorschlag einer Privatperson 2022 in die Karte aufgenommen.

Ausserdem bezieht sich nur der Strafbefehl des Statthalteramtes auf Swisstopo, das Bezirksgericht Affoltern nennt in zweiter Instanz die Konsultation verschiedener Karten als mögliche Grundlage, dass man einen Weg befahren darf ohne davon auszugehen, dass man etwas Widerrechtliches tut.² Weder die Aussage, Mountainbiken abseits von offiziellen Wegen sei untersagt, noch jene, dass das Befahren von informellen Wegen nicht vereinbar mit der kantonalen Waldverordnung und dem Waldgesetz seien, werden durch die jüngsten Urteile bestätigt.

Das Urteil des Bezirksgerichts Affoltern bezieht sich zwar auf bestimmte Wege, die allgemein formulierten Aussagen zur Rechtsunsicherheit und zur Entscheidungsfindung durch die bikende Person erweisen sich entgegen der Antwort des Stadtrates überall im Kanton Zürich als anwendbar.

Im Gegensatz dazu ist folgende Aussage in der Antwort mehr oder weniger bedeutungslos:

«Nur weil man jemanden nicht dafür belangen kann, heisst es dennoch nicht, dass es explizit gemacht werden darf.»

Denn es heisst ganz einfach, dass etwas ohne rechtliche Konsequenzen getan werden kann.

Weiter heisst es in der Antwort:

«Grundsätzlich gilt laut § 2 der kantonalen Waldverordnung, dass Rückegassen und Trampelpfade nicht als Strassen oder Wege gelten und gemäss § 6 des kantonalen Waldgesetzes nicht mit dem Fahrrad befahren werden dürfen. Der kommunale Forstdienst hat gemäss § 28 des kantonalen Waldgesetzes die Aufgabe der unmittelbaren forstpolizeilichen Aufsicht und ist somit zur Anzeige von Widerhandlungen gegen das KWaG verpflichtet.»

²Wie die Ausführungen des Beschuldigten zeigen, konnte er selbst nach Konsultation verschiedener Kartenmaterialien nicht feststellen, dass er sich mit dem Befahren der Diebiskrete oder des Linderwegs strafbar machen würde. Für ihn schienen die Wege geeignet und nicht offensichtlich unbestimmt für das Befahren mit dem Mountainbike. Eine entsprechende Signalisation am Anfang der Wege besteht nicht, weshalb die Einschätzung der Befahrbarkeit dem Beschuldigten überlassen wurde, was ihm aber wiederum nicht zur Last gelegt werden kann.
Urteil Bezirksgericht Affoltern vom 20. September 2022

Der Vollständigkeit halber soll hier gesagt sein, dass Rückegassen kaum befahren werden.

Grundsätzlich gilt: Die Begriffe «Weg» und «Trampelpfad» sind keine gesetzlich definierten Begriffe. Allerdings kommen das Bezirksgericht Affoltern wie auch das zuständige Statthalteramt zu dem naheliegenden Schluss, dass ein Trampelpfad lediglich durch Begehen entstanden ist. Letzteres fügt dem hinzu, dass statt Begehen auch Befahren gemeint sein kann.

Die meisten informellen Trails in Winterthur weisen aber deutliche Spuren davon auf, dass sie mehr als nur durch das Begehen entstanden sind. Also handelt es sich dabei nicht um Trampelpfade. Und selbst hier ist unklar, ab welchem Zeitpunkt ein Trampelpfad ein Weg ist. Das Bezirksgericht nennt ausdrücklich die Möglichkeit des Gewohnheitsrecht nach einer gewissen Zeit.³ Auf welche Art ein Weg entstanden ist, ist für das Befahren nicht massgeblich. Dies gilt trotz des Verbots, im Wald Bauten zu errichten oder Wege zu bauen. Schon das Statthalteramt Affoltern spricht in erster Instanz den Beschuldigten für einen Weg frei, der von einer Privatperson (ein Coiffeur, deshalb der Name Coiffeurweg) gebaut worden ist und für einen, der nicht offiziell unterhalten wird und aktuell auch nicht auf Swisstopo zu finden ist.

Dies gäbe - bei genügend Wille - die Möglichkeit für die Stadt Winterthur, zumindest offiziell die Haltung zu vertreten, dass aufgrund der fehlenden Rechtssicherheit auf informellen Wegen nur bei Fehlverhalten gegenüber anderen Waldbesuchenden oder wegen nicht an eigenen Fähigkeiten und das Gelände angepassten Fahrverhaltens verzeigt wird, so wie das auch auf allen anderen Wegen schon der Fall ist. Dies zumindest, bis ein offizielles Angebot besteht.

³ Es stellt sich dabei die Frage, ob die Strecke ein Weg im Sinne der oben genannten Normen ist oder ob es sich um einen über die Jahre verfestigten Trampelpfad handelt (wobei sich bei diesem Schluss auch die Frage nach einem allfälligen Gewohnheitsrecht stellen könnte). *Urteil*

Bezirksgericht Affoltern vom 20. September 2022

4. Zur Diskussion im Stadtparlament

Es ist sehr erfreulich, dass sich alle Parteien mit dem Thema auseinandergesetzt haben. Die vielen und teilweise ausführlichen Voten sind Ausdruck von viel persönlichem Engagement und reflektieren den Willen, dass sich die Verhältnisse in Winterthur und Umgebung bald ändern. Ausdrücklich bedanken möchten wir uns für die Voten von Daniela Roth-Nater (EVP) und Christian Griesser (grüne/AL), die vor dem Einreichen der Interpellation das Gespräch mit der IG Biketrails gesucht haben. Aber auch aus anderen Wortmeldungen wurde ersichtlich, dass sich alle Parteien für ein respektvolles Miteinander und eine bedarfsgerechte Bike-Infrastruktur im Wald einsetzen. Auch wenn der eine oder andere Mythos in der Diskussion noch auftaucht, wie derjenige des Bikers, der quer durch den Wald fährt, sind wir positiv überrascht, wie lösungsorientiert die das Thema von den Parteien behandelt wird. (s. Anhang)

5. Anhang: Interpellation, Antwort und Protokoll der Parlamentssitzung.

Bezüglich Interpellationstext und Antwort des Stadtrates verweisen wir auf folgende Seite:

<https://parlament.winterthur.ch/politbusiness/1802420>

Protokoll der Parlamentssitzung

10. Traktandum

Parl.-Nr. 2023.15: Beantwortung der Interpellation D. Roth-Nater (EVP), Ch. Griesser (Grüne/AL), W. Isler (SVP), A. Zuraikat (Die Mitte), R. Heuberger (FDP) und N. Holderegger (GLP) betr. Biketrails

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Beantwortung der Interpellation betreffend Biketrails. Zuerst hat das Wort die Erstinterpellantin Daniela Roth-Nater (EVP).

Parlament Winterthur 2023/2024 7./8. Parlamentssitzung, 18. September 2023
Entwurf

D. Roth-Nater (EVP): Herzlichen Dank dem Sportamt für die ausführliche Beantwortung der Interpellationsfragen. Wir von der EVP anerkennen den Effort, den das Sportamt in die Förderung der Mittel und langfristigen Mountainbike-Strategie der Stadt Winterthur investiert. Dass beim Reitplatz drei offizielle Mountainbike-Trails erstellt werden sollen, zeigt, dass endlich der bereits im Jahr 2011 umgezonte Raum auch genutzt werden soll. Zu wenig Gewicht wird bei der Antwort auf die Förderung des Sports an sich und der schnellen Realisierung von Trails mit flankierenden Massnahmen geschenkt. Zum Beispiel die Kampagne zur Ko-Existenz auf gemeinsamen Wegen. Damit wird sich die momentane Situation

nicht massgeblich ändern. Denn auch wenn am Reitplatz wie geplant 2024 drei Strecken umgesetzt werden, so deckt das den Bedarf in dieser Stadt, in der wir wohnen, nicht ab. Was lange währt, wird endlich gut. So hoffe ich zumindest. Das Potenzial ist vorhanden, besonders in der Zusammenarbeit mit den Bikenden, denn auch dieses hat sich entwickelt in den vergangenen Jahren. Es sind mittlerweile rund 10% der Einwohnerschaft von Winterthur, die diesem naturnahen und sportlichen Hobby nachgehen. Unter anderem haben wir über 100 Jugendliche und Kinder, die wöchentlich rund um Winterthur auf ihren Mountainbikes unterwegs sind. Und da wäre es meines Erachtens wichtig, dass sie nicht auf Trails trainieren müssen, die ein Teil der Behörde als nicht legal befahrbar erachtet. Dies wohlgermerkt ohne rechtliche Grundlage, denn alle bisherigen Urteile überlassen den fahrenden Personen die Entscheidung selbst, über die Befahrbarkeit von Wegen. Ausser es handelt sich um einen Trampelpfad, eine Rückegasse oder einen Weg mit entsprechender Signalisation. Ein zentraler, aber in der Antwort nicht erwähnter Punkt ist, dass die Gemeinde kurzfristig ein konkretes Instrument einsetzen kann. Sie hat laut kantonalem Waldgesetz die Befugnis, Bewilligungen für die Befahrbarkeit von Trails auszustellen. Die Stadt Winterthur ist deshalb als Grundeigentümerin befugt, nach Rücksprache mit den Beteiligten einen Beschluss zu fassen und damit auch fähig, das Biken auch auf Singletrail-Strecken zu bewilligen. Von dieser Möglichkeit soll Gebrauch gemacht werden, vor allem wenn sich die längst angekündigte erleichterte Bewilligungspraxis vom Kanton noch weiter verzögert. Denn diese wäre seit Jahren ohne grossen Verwaltungsaufwand möglich. Vielmehr reicht dazu ein Beschluss, durch die Verwaltung oder das Stadtparlament, eine Baubewilligung ist nicht nötig. Das ist auch auf Rückfrage beim Amt für Landschaft und Natur so bestätigt worden und liegt auch schriftlich vor.

Ich ermutige deshalb die zuständigen Ämter, dieses Thema aktiv anzugehen und mehr darauf zu achten, was möglich ist, als darauf, was man alles verhindern will. Denn gemeinsam werden wir gute Lösungen zeitnah erarbeiten können. Davon bin ich überzeugt. Zu beachten ist auch, dass die vom kantonalen Sportamt in Auftrag gegebene Bedarfsanalyse empfiehlt, dass das bestehende Wegnetz (inklusive der informellen Strecken und Wanderwege) in die Planung der Mountainbike-Infrastruktur miteinbezogen werden soll. Und als das dient es nicht nur der Förderung von Naherholung, sondern wird auch ausdrücklich gefordert vom neuen Veloweggesetz.

Auch lohnt es sich, die momentane Rechtslage aufgrund des jüngsten Urteils anders auszulegen, als das der Stadtrat macht. Kurzfristig liesse sich die Situation entschärfen, indem die Stadt kommunizieren würde, dass aufgrund der Rechtslage nur beim Fahren auf signalisierten Wegen und auf Trampelpfaden Verzeigungen gemacht werden können. Gleichzeitig soll betont werden – und das ist wichtig – dass unangemessenes Fahrverhalten oder die Gefährdung von anderen auf allen Wegen gebüsst werden kann. Auch ein generelles Verbot für Wanderwege, so, wie es in der Antwort formuliert ist, ist rechtlich nicht haltbar. Das sind per Definition Wege und dürfen nach Waldgesetz befahren werden. Der Verein Zürcher Wanderwege geht da ausdrücklich von einer gemeinsamen Nutzung des Wegnetzes aus und veröffentlicht auch Empfehlungen zur Ko-Existenz und Vermeidung von Gefahren und Konflikten. Das wäre zumindest eine gangbare Praxis, bis ein offizielles Angebot besteht.

In dem Sinn nehmen wir die Antwort zur Kenntnis und fordern zu mehr Progressivität und konstruktiver Zusammenarbeit auf.

Ch. Griesser (Grüne/AL): Man kann in dieser Interpellationsantwort eigentlich das Fazit schon am Anfang hinstellen: Die Stadt schreibt, sie wolle mittel- bis langfristig eine Mountainbike-Strategie entwickeln. Das finde ich sehr gut – aber es dauert meiner Ansicht nach einfach zu lange. Dieses Grundproblem zieht sich ein bisschen durch die Antworten durch. Es wird in Aussicht gestellt, dass auf den bestehenden Wegen offizielle Mountainbike-Routen signalisiert werden, dass das Wegnetz um mountainbike-spezifische Wegverbindungen bedarfsgerecht erweitert wird. Auch das finde ich sehr gut, denn die heutigen Velokarten ignorieren die heutige Velokultur total. Diese Velokarten gehen immer noch davon aus, dass die Mehrheit der Leute mit sogenannten Tourenvelos unterwegs ist. Und das ist einfach nicht mehr so. Wer schon einmal auf einem Rennvelo gesessen ist, weiss, wie mühsam es ist, wenn man sich einen Weg ausgesucht hat und dann plötzlich umkehren muss, weil halt ein Feldweg kommt und die Strasse nicht mehr befestigt ist. Und umgekehrt ist es auch so, dass die Mountainbike-Fahrer möglichst wenig auf befestigten Strassen fahren wollen. Deshalb ist es eben wichtig, dass wir Mountainbike-Routen haben, die signalisiert sind.

Allerdings fehlt da in der Antwort ein Zeitrahmen, es wird auf die kantonale Praxis hingewiesen. Und es wird darauf hingewiesen, dass die planerischen Vorbereitungen brauchen und die Fertigstellung der Infrastruktur noch lange dauern werde. Das stimmt nicht gerade freudig. Wir müssen einfach sehen, dass offizielle Mountainbike-Routen dazu führen können, dass man auch Konflikte mit anderen Waldnutzenden, insbesondere mit Wanderern, wesentlich verringern kann. Und solange es keine offiziellen Routen gibt, entstehen halt immer wieder Trails, bei denen nicht so ganz klar ist, ob sie legal sind oder ob sie nicht legal sind. Und genau das führt dann zum weiteren Problem, das wir in der IP angesprochen haben: Die Mountainbike-Fahrenden bewegen sich immer wieder in einem Grau-Bereich. Und das geht einfach nicht. Wenn ein Sportverein, wie Daniela es erwähnt hat, mit Jugendlichen durch den Wald fährt, und sie dabei nicht einmal genau wissen, ob sie sich jetzt auf dem legalen oder illegalen Bereich befinden, das geht nicht.

Zusammenfassend kann man ein Beispiel erwähnen, das Beispiel der Trailstrecken, die beim Reitplatz enden sollen. Diese sind, wir haben es vorhin schon gehört, seit Jahren in Aussicht gestellt und versprochen. Und diese Trailstrecken existieren heute nach wie vor offiziell noch nicht.

Heisst: Wir bedanken uns für die netten Worte, wären aber froh, wenn den netten Worten auch Taten folgen würden. Und zwar nicht nur langfristig.

W. Isler (SVP): Wir von der SVP-Fraktion bedanken uns beim Stadtrat für den sehr ausführlichen Bericht zu dieser Interpellation. Ich möchte noch kurz anfügen: Ich bin einer von diesen Leitern, die mit den 100 angesprochenen Kindern einige Jahre durch den Wald gefahren sind. Deshalb ist das für mich auch ein persönliches Thema, das wir heute haben.

Wir danken natürlich der Stadt, dass sie erkannt hat, welche grosse Bedeutung der Mountainbike-Sport auch für die Freizeit hat. Und aus unserer Sicht habe ich das Gefühl, sie probiert auch, einen gangbaren Weg aufzuzeigen. Und der ist sehr schwer. Ich habe, wie viele von Euch auch, letzten Samstag gesehen, wie viele verschiedene Sachen und Leute und was da in dem Wald draussen alles passiert. Deshalb finde ich, wir Biker müssen uns halt schon auch teilweise ein bisschen einschränken, dass man nicht überall durchbiken und durchfahren soll, im Interesse von allen. Wir bringen auch unseren jungen Bikern bei, dass es nur mit Anstand, mit Rücksicht auf die anderen ein Miteinander gibt. Denn ich habe leider von anderen schon gehört, dass sonst sehr unschöne Dinge passieren.

Was wir auch sehr schätzen und es ist sehr lobenswert, dass man die angedachten Infrastrukturen umsetzen wird, wie ich erfahren habe, zum Beispiel am Reitplatz und auf dem Brühlberg. Es ist auch sehr sinnvoll, dass es einen Entwurf im kantonalen Richtplan gibt, bei dem den Anliegen des Mountainbike-Sports auch Rechnung getragen wird.

Und wie gesagt: Es muss ja im Interesse von uns allen sein, dass es irgendwie ein geregeltes und auch sicheres Nebeneinander gibt, damit in unseren Winterthurer Wäldern jeder seiner Façon nachgehen kann. Und in dem Sinne ist unsere Fraktion mit der Antwort des Stadtrats

sehr zufrieden. Und ich sehe auch, dass es eben schon noch ein weiter Weg sein wird, bis das so kommt.

Danke vielmals.

A. Zuraikat (Die Mitte/EDU): Die Mitte/EDU-Fraktion nimmt die Antwort des Stadtrats zur Interpellation positiv zur Kenntnis.

Wie der Stadtrat dies in seiner Antwort ausführt, ist die Nachfrage nach Biketrails deutlich gestiegen. Dadurch sind auch die Nutzungskonflikte auf Fuss- und Wanderwegen entstanden.

Es freut uns, dass der Stadtrat anerkannt hat, dass

1. Handlungsbedarf besteht, die Veloinfrastruktur durch mountainbike-spezifische Routen und Anlagen zu erweitern;

2. die offiziellen Fuss- und Wanderwege mit einem Fahrverbot signalisiert werden müssen;

3. die bestehenden Wege als Mountainbike-Routen signalisiert werden sollen.

Mit diesen Massnahmen, davon sind wir überzeugt, kann ein konfliktfreies Miteinander zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Mountainbikerinnen und -bikern angestrebt werden.

Wir als Die Mitte/EDU-Fraktion sind zufrieden mit der Antwort der Interpellation, bedanken uns beim Stadtrat für seine Ausführungen und die daraus erstellten Massnahmen und nehmen diese positiv zur Kenntnis.
Vielen Dank.

R. Heuberger (FDP): Auch die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung dieser Interpellation. Die Ausführungen von Daniela Roth-Nater machen klar, weshalb es Biketrails in Winterthur braucht, da schliessen wir uns gerne an.

Ich bin keine Juristin, deshalb möchte ich die ausführlichen rechtlichen Auslegungen in dieser Vorlage auch gar nicht kommentieren. Ich möchte es viel grundsätzlicher anschauen: Winterthur ist die walddreichste Stadt in der Schweiz. Die Waldfläche beträgt über 2'500 Hektaren, also rund 40% der gesamten Fläche des Gemeindegebiets. Das entspricht, um es in sportlichen Zahlen zu sagen, einer Fläche von rund 3'500 Fussballfeldern. Es müsste doch möglich sein, die berechtigten hohen Schutzinteressen von Tieren und Pflanzen, die Bedürfnisse von allen anderen Waldnutzern und diejenigen der Mountainbiker auf dieser grossen Fläche unter einen Hut zu bringen.

Für einen Biketrail von 20 km Länge und 2 Meter Breite benötigen wir rund 0,2% der vorhandenen Waldfläche. Ein minimaler Anteil. Aus unserer Sicht macht es sehr viel Sinn, die sportliche Nutzung des Waldes im Dialog mit der Bevölkerung und der Mountainbiker zu kanalisieren. Gerade wenn es darum geht, den Rest des Waldes und die Fussgängerinnen und Fussgänger möglichst optimal zu schützen. In den Skigebieten gelingt es uns ja auch und immer besser, die verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Und wenn ich dann im Bericht lese, dass die Stadt eigentlich solche Trails erstellen will und auch andere Gemeinden Trails umsetzen möchten, aber sie ein Problem hätten wegen der kantonalen Gesetzgebung – dann lasst uns doch gemeinsam, überparteilich, einen Antrag auf kantonaler Ebene lancieren, damit das Waldgesetz so angepasst wird, dass für alle Beteiligten, inklusive Tiere, Pflanzen und allen Menschen, sinnvolle Lösungen ermöglicht werden. Wie schnell solche Lösungen möglich sind, wenn alle am gleichen Strick ziehen, haben wir ja gerade auf Bundesebene mit der Vorlage betreffend Mutterschutz gesehen. Einen Versuch ist es wert. Vielen Dank.

N. Holderegger (GLP): Auch ich möchte dazu noch Stellung nehmen. Meine Vorrednerinnen und Vorredner haben schon vieles gesagt. Und trotzdem gibt es noch den einen oder anderen Punkt, den man anschauen kann.

Die Interpellation Biketrails verfolgt zwei Ziele:

1. Für Biker sollen Trails auf dem ganzen Stadtgebiet, also auch im Wald, geplant werden. Dem gesundheitlichen Nutzen soll in Wäldern mit genügend Raum und Infrastruktur Rechnung getragen werden.

2. Trails sollen auf dem ganzen Stadtgebiet, also auch im Wald, freigegeben werden oder auch rückwirkend legalisiert werden.

Es geht also darum, ich sage es nochmals anders, einerseits darum, Trails im Wald zu bauen und zur Verfügung zu stellen. Und andererseits darum, bereits bestehende Trails fürs Biken im Wald freizugeben, also quasi rückwirkend zu legalisieren.

Damit liegen, und das wurde auch schon gesagt, verschiedene Nutzungskonflikte auf der Hand: Nämlich einerseits den Wald als öffentlicher Erholungsraum für diverse Waldnutzerinnen und Nutzungsarten (z.B. Wandern, Spazieren und Biken) attraktiv zu erhalten. Und zweitens geht es auch um den Schutz des Waldes.

Nach Auffassung der GLP-Fraktion hat der Stadtrat die mit der Interpellation einhergehenden Fragen umfassend beantwortet.

In Bezug auf das erste Ziel, nämlich Trails für Biker auch im Wald zu planen und zur Verfügung zu stellen, ist Winterthur aus Sicht der GLP-Fraktion auf gutem Wege.

So wurde im aktuellen Entwurf des neuen kommunalen Richtplans Mountainbike-Infrastruktur am Reitplatz und am Brühlberg aufgenommen und es wurde die Erstellung eines Waldfunktionenplans und eines Freizeitveloverkehrskonzepts beauftragt.

Auf bestehenden Wegen sollen sodann offizielle Mountainbikerouten signalisiert werden und das bestehende Wegnetz um mountainbike-spezifische Wegverbindungen erweitert werden.

Weil bestehende Wege bzw. Trails einbezogen werden, wird damit auch das zweite Ziel, nämlich die Freigabe von bestehenden Trails, tangiert. Und auf das komme ich gleich noch

zu sprechen.

Erste Projekte, wir haben es gehört, sollen bereits 2024 umgesetzt werden. Und das ist doch relativ schnell.

Aus Sicht der GLP-Fraktion ist wichtig, dass die geplanten Projekte möglichst schnell umgesetzt und in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern, den Bikevereinen und der IG Biketrails erarbeitet werden. Und das, das hat der Stadtrat ausgeführt, ist vorliegend der Fall.

Ich komme jetzt noch zum 2. Ziel, nämlich zur Freigebung von bestehenden Trails.

In Bezug auf dieses Ziel, nämlich bestehende Trails rückwirkend zu legalisieren, ist für die GLP-Fraktion folgendes wichtig: Wir gehen mit dem Stadtrat überein, dass Mountainbiken abseits von offiziellen Wegen, z.B. auf Trampelfaden, Rückegassen und informellen Wegen, untersagt ist und nicht mit dem Gesetz, der kantonalen Waldverordnung und dem Waldgesetz, vereinbar ist. Aus Sicht der GLP-Fraktion ist dies auch richtig, denn der Wald muss vor übermässigen Eingriffen geschützt werden.

Wir alle sind Gast im Wald und haben alle ein Interesse daran, dieses vulnerable System Wald zu bewahren. Der Wald ist für alle im Zutritt öffentlich und dies, meine Damen und Herren, soll auch so bleiben.

Wir in Winterthur wollen nicht Zustände wie im Baselbiet, wo der Zutritt zum Wald durch Zäune weitläufig eingeschränkt werden musste, weil der Wald durch verschiedene Nutzer, eben auch Biker, übermässig genutzt wurde. Sie gehen mit mir überein: Das wollen wir nicht, das liegt nicht im Interesse von Winterthur. Vielmehr ist der Wald ein wichtiger Ruheraum, und er ist für Mensch und auch Tiere zu bewahren.

Aus Sicht der GLP-Fraktion ist dem unkontrollierten Wachstum von Biketrails im Wald entschieden zu begegnen, denn diese Biketrails – auch Singletrails – stören nicht nur das Wild in seiner Ruhe und auch erholungssuchende Menschen, sondern auch der Boden von Trails (wir konnten uns gerade am Samstag anlässlich des Forstumgangs davon überzeugen) wird auf Jahrzehnte hinweg verdichtet auf solchen Trails. Er ist nicht mehr verfügbar für Pflanzen jeglicher Art.

Kommt hinzu, dass erfahrungsgemäss anfangs kleine Trails immer grösser werden, weil z.B. nach starkem Regenfall dem grossen Matsch durch die Biker ausgewichen wird. Die ganze Situation verschärft sich, wenn auch noch E-Biker solche Trails befahren.

All diesen Auswüchsen muss nach Auffassung der GLP-Fraktion, ich habe es gesagt, entschieden entgegengetreten werden.

Wir sehen daher den Stadtrat in der Pflicht, einerseits die geplanten Projekte möglichst schnell umzusetzen und andererseits die erforderlichen Signalisationen von Wegen als offizielle Mountainbike-Routen so schnell wie möglich anzubringen, um die Rechtslage zu verdeutlichen. Ferner regen wir an, dass die Bevölkerung entsprechend zu informieren ist, beispielsweise in Form einer Kampagne, und gegenseitige Rücksichtnahme der Waldnutzerinnen und -nutzern einzufordern ist und gegebenenfalls dann eben auch strafrechtlich verfolgt wird, wenn das nicht der Fall sein sollte und man es gleich in flagranti sieht.

Das Anliegen der Interpellation, bestehende Trails für Biker freizugeben und damit quasi rückwirkend zu legalisieren, unterstützt die GLP-Fraktion deshalb nur dort, wo es gemäss der vorgenommenen prioritären Waldgebiete Sinn macht. Im Zentrum steht das Lenken von genügenden Biketrails, damit im Rest des Waldes dem wilden Biken, wie es jetzt vorhanden ist, ein klarer Riegel geschoben werden kann.

Für die GLP-Fraktion ist dann auch die Ausgewogenheit künftiger Nutzungskonzepte im Wald wichtig. Der Bikesport soll unterstützt und auch bedarfsgerecht gefördert werden; eine Bevorzugung gegenüber anderen Sportarten und gegenüber dem Ruhebedürfnis von anderen Erholungssuchenden halten wir jedoch nicht für angezeigt.

Nach dem Gesagten nimmt die GLP-Fraktion zusammenfassend die Antwort des Stadtrats dennoch positiv zur Kenntnis und dankt ihm für die schnelle Umsetzung der Projekte und das sofortige Anbringen der notwendigen Signalisationen.

Besten Dank.

M. Steiner (SP): Rund 40% des Winterthurer Gemeindegebiets sind mit Wald bedeckt. Und die Winterthurer:innen nutzen ihn häufig. Mindestens einmal in der Woche zieht es jeden zweiten in den Wald. Und je näher der Wald beim eigenen Zuhause liegt, umso häufiger geht man hin. Im Sommer mehr als im Winter. Die meisten verbringen jedes Mal bis zu zwei Stunden im Wald. So sollte der Mensch in Winterthur hier die Erholung bekommen, die er in der Stadt nicht findet. Und genau da liegt das Problem.

Ein kleiner Besuch in einem Winterthurer Stadtwald: Man lässt die Stadt und 10 Spaziergänger:innen am Waldrand hinter sich. Es riecht nach Bärlauch, ein Specht hämmert. Ein Jogger läuft links vorbei. Es ist ruhig. Rechts kommt ein Biker, ein zweiter und ein dritter, überholen in hohem Tempo. Der Weg wird steiler, der Schnauf kürzer. Weiter oben steht ein Hund auf dem Weg, ein zweiter kommt dazu. Der Halter taucht ein bisschen später auf, die Leine in der Hand. Irgendwo brätelt eine Familie. Die Kinder spielen und hören Musik. Oben auf dem Eschenberg sitzen zwei auf der Holzbank. Unter ihnen liegt Winterthur. Das klingt idyllisch, aber das Offensichtliche trägt: Dahinter verbergen sich, das haben wir heute auch schon gehört, zahlreiche Nutzungskonflikte. Denn der Dichtestress hat auch den Wald erreicht. Die Beanspruchung geht heute über eine Begehung hinaus, der Wald ist ein 24-Stunden-Betrieb geworden. Früh am Morgen führen die einen ihren Hund aus, nachts joggen und biken die anderen mit Stirnlampen auf Waldwegen oder auch abseits davon. Diese vielen Bewegungen beeinträchtigen den Lebensraum und die Ruhe der Wildtiere.

Noch sind die Konflikte im Wald überschaubar, aber sie wachsen mit der Bevölkerung. Die Toleranz der Menschen hat zeitgleich abgenommen und die Ansprüche sind hoch.

Im Wald erwarten die Leute Anonymität und Ruhe. Sie wollen ihn einsam nutzen und reagieren deshalb empfindlicher auf Störfaktoren. Gleichzeitig nimmt im Wald die gefühlte Freiheit zu. Niemand fährt mit dem Bike quer über ein offenes Feld. Im Wald aber bewegen sich viele querfeldein, denn dort fühlt man sich nämlich unbeobachtet.

Der Anspruch auf Erholung im Wald wird weiter zunehmen und damit auch die Spannungen. Für die stadtnahen und gut frequentierten Wälder bedeutet das, dass sich die Stadt vermehrt um die Leute kümmern muss, die sich im Wald aufhalten. Das gilt im konkreten Fall auch für die Biker. Die stadträtliche Antwort nimmt da die Forderung der neuen Biketrails ernst und zeigt die geplanten Schritte dazu auf. Die Stadt wird für die Biker eigene Wege bauen müssen. Man darf sich aber auch keine Illusionen machen, illegale Trails wird auch die Stadt nicht verhindern können. Und ganz ohne Konflikte wird es auch mit den neuen Biketrails nicht gehen.

Die SP nimmt die Interpellationsantwort zustimmend zur Kenntnis, mit dem Vorbehalt, Hunde, Biker und Jogger bräuchten eigentlich keine eigenen Routen, denn das löst nur noch mehr Ansprüche aus. Wir wollen keinen mit Verboten zugepflasterten Wald. Der Weg ist ein respektvoller Umgang untereinander, aber auch mit dem Wald.

Stadträtin M. Blum: Danke vielmals für die sehr spannende Diskussion. Wir haben es gehört, Winterthur als Velostadt, wo man eigentlich unterscheiden kann zwischen Velo-Infrastrukturnetz, das wir brauchen, auf den bestehenden Wegen, und auch Sportanlagen. Und es wurden ja auch Beispiele genannt.

Und die Schwierigkeit im Moment, wie wir es ja auch gesehen haben in der Antwort des Stadtrats, ist die rechtliche Situation. Wir warten alle auf die kantonale Wegleitung. Das hindert uns aber nicht daran, bereits vorwärtszumachen. Wir sind daran, jetzt mal in einem Pilot drei Trails beim Reitplatz bewilligen zu lassen, um Erfahrungen zu sammeln, wie das geht in diesem rechtlich ein bisschen grauen Bereich.

Und gleichzeitig ist es wichtig, das hat der Stadtrat ja auch angesprochen, die strategische Ebene anzuschauen. Und da ist man auch gerade daran, mit den guten Grundlagen, die man jetzt dann im kommunalen Richtplan hat, wo vorgesehen ist, dass man einen Waldfunktionenplan macht und ein Freizeit- und Velokonzept, um eben die verschiedenen Bedürfnisse, die vorhanden sind, ausgewogen bearbeiten zu können in diesem Waldfunktionenkonzept. Und dann aber auch das Freizeit- und Velo-Konzept zu erstellen. Wir haben das bewusst nicht Biker-Konzept oder so genannt, sondern es geht eben um die Velofahrerinnen und Velofahrer, die auf dem bestehenden Wegnetz unterwegs sind.

Ich habe abschliessend die Aufforderung gehört von einigen, wir sollen da schneller vorwärtsmachen. Ich nehme das gerne so mit. Ich denke, wir sammeln zuerst die Erfahrungen mit den drei Trails, wo die Vorbereitungsarbeiten fast abgeschlossen sind und wir dann die Baueingabe machen können.

Vielen Dank.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Martina.

Somit ist dieses Geschäft behandelt und die Interpellation ist erledigt.

Wir gehen mit fast einer Punktlandung in die Nachsessenspause und ich schliesse somit die 7. Sitzung. Wir sehen uns um 20 Uhr wieder hier in der Liebestrasse.