



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Mediensperrfrist
14. Dezember 2020
16.00 Uhr**

Antwort

auf die

Interpellation 433

Cyrell Studer Korevaar

namens der SP/JUSO-Fraktion

vom 25. Juni 2020

(StB 821 vom 2. Dezember 2020)

Mountainbike-Trend mitgestalten

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Gibt es eine Übersicht, welche Wege für Mountainbike-Fahrende vorgesehen sind?

Eine entsprechende Übersicht für die Naherholungsgebiete der Region Luzern ist dem Stadtrat – mit Ausnahme der Bikewege am Pilatus (Krienser Hochwald) – nicht bekannt. Aktuell haben sich Biker und Bikerinnen nach den geltenden gesetzlichen Grundlagen zu richten. So ist gemäss § 10 des Kantonalen Waldgesetzes vom 1. Februar 1999 (KWaG; SRL Nr. 945) das Biken bzw. Velofahren im Wald nur auf Waldstrassen, befestigten Waldwegen oder speziell markierten Pisten erlaubt. Für die übrigen Wege wird die Benützung durch das Weggesetz vom 23. Oktober 1990 (WegG; SRL Nr. 758a) geregelt.

Zu 2.:

Hat der Stadtrat Kenntnis davon, wie stark die städtischen Naherholungsgebiete durch Mountainbike-Fahrende beansprucht werden, wie sich die Nutzung in den letzten Jahren entwickelte und welcher Trend in welchem Ausmasse für die nächsten Jahre erwartet wird?

Dem Stadtrat liegen keine spezifischen, quantitativen Daten zur Nutzung der städtischen Naherholungsgebiete durch Mountainbike-Fahrende vor. Der Stadtrat geht jedoch, entsprechend dem gesamtschweizerischen Trend, von einer deutlichen Zunahme der Aktivitäten in den letzten Jahren aus. Gemäss dem Bericht des Bundesamts für Sport BASPO «Sport Schweiz 2020 – Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung» üben 7,9 Prozent (2014: 6,3 %) der Schweizer Wohnbevölkerung das Mountainbiken als Sportart aus, im Mittel an 25 Tagen pro Jahr. Dies unterstreicht die Entwicklung des Mountainbikens von der Trend- zur Breitensportart.

Innerhalb der städtischen Naherholungsgebiete werden durch Mountainbikende schwerpunktmässig die Waldflächen genutzt. Stärker frequentiert sind grundsätzlich grössere Waldgebiete, die sich zudem aufgrund ihrer spezifischen Lage, Topografie, Zugänglichkeit und Vegetationsstruktur für

die Ausübung des Sports besonders eignen. Beispielhaft können im Stadtgebiet Gigeli-, Gütsch-, Biregg- und Hombrigwald genannt werden. Innerhalb der Wälder verlagert sich die Nutzung dabei, forciert durch die technische Weiterentwicklung der Mountainbikes, immer mehr von befestigten Wegen (z. B. Forststrassen) in Richtung der sogenannten «Singletrails». Darunter versteht man schmale Pfade, auf denen man nicht nebeneinander laufen oder fahren kann. Dabei kann es sich um bestehende Wanderpfade bzw. -wege, aber auch um neu angelegte Wege handeln. Diese folgen häufig der Falllinie. Zunehmende Schäden am Boden oder der Waldvegetation, die zu Erosionen führen können, Störungen von Wildtieren oder Konflikte mit weiteren Naherholungssuchenden sowie der Waldbewirtschaftung sind mögliche negative Auswirkungen dieser Entwicklung. Kommt hinzu, dass es sich beim ganz überwiegenden Teil der Trails um illegale Wege handelt, die im Widerspruch zur geltenden Waldgesetzgebung stehen und ohne Absprache mit den betroffenen Waldeigentümerschaften entstanden sind.

Die Einschätzung zur Situation in den genannten Wald- bzw. Naherholungsgebieten stützt sich vornehmlich auf Einzelbeobachtungen bzw. Rückmeldungen, etwa von betroffenen Waldeigentümern, von Naherholungssuchenden sowie von fachlich mit der Thematik befassten Personen. Weitere Hinweise kann die App Strava (www.strava.com) liefern. Strava ist ein soziales Netzwerk zum internetbasierten Tracking sportlicher Aktivitäten. Mitglieder von Strava können zurückgelegte Strecken über eine mobile Applikation für Smartphones oder einen kompatiblen GPS-Empfänger speichern. Über sogenannte Heatmaps bietet Strava Einsicht in alle gesammelten Daten.

Der Stadtrat geht davon aus, dass sich der aktuelle Wachstumstrend beim Mountainbiken im Grundsatz auch in Zukunft fortsetzen wird. Wie stark bzw. dynamisch das Wachstum sein wird und inwieweit der Trend durch eine länger andauernde Pandemiesituation zusätzlich verstärkt wird, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch schwer abschätzbar.

Zu 3.:

Hat der Stadtrat Massnahmen entwickelt oder sieht er solche vor, um lenkend einzugreifen? Zugunsten welcher Ziele? Mit welchen Instrumenten? Ist der Stadtrat hierzu mit den anliegenden Gemeinden im Austausch? Mit welchem Ergebnis?

Die Stadt Luzern beteiligt sich seit 2017 aktiv am Pilotprojekt «Biken im Bireggwald». Der Bireggwald ist einer derjenigen siedlungsnahen Wälder in der Agglomeration Luzern, in welchen das Mountainbiken in den letzten Jahren stark zugenommen hat und wo zahlreiche Single-Trails neu entstanden sind. Auf der Basis des Waldentwicklungsplans (WEP) Luzern besteht das Ziel, für den Bireggwald im Rahmen des Pilotprojekts exemplarische Lösungen zu erarbeiten. Diese sollen sowohl den aktuellen Entwicklungen im Mountainbikesport bzw. den daraus resultierenden Bedürfnissen der Biker und Bikerinnen Rechnung tragen als auch die Interessen der betroffenen Waldeigentümerschaften und der weiteren Erholungssuchenden sowie die Belange des Waldes als funktionsfähiges Ökosystem und als wertvoller Lebensraum für Pflanzen und Tiere in angemessener Weise berücksichtigen.

Das Pilotprojekt wird unter Federführung der kantonalen Dienststelle Landwirtschaft und Wald (lawa) durchgeführt. Weitere Beteiligte, die in der engeren Projektgruppe mitwirken, sind die betroffenen Gemeinden Horw und Luzern sowie die wichtigsten Waldeigentümer (Korporationen Luzern und Horw). Im Weiteren einbezogen in den Planungsprozess wurden Vertreter und Vertreterinnen aus der lokalen Biker-Szene (z. B. MTB Freeride Connection), der angrenzenden Quartiervereine und von Naturschutzorganisationen.

Der mit Unterstützung eines externen Fachbüros (Firma Allegra) inzwischen erarbeitete Lösungsansatz beruht darauf, zukünftig ein angemessenes Angebot an legalen Mountainbike-Wegen im Bireggwald anbieten zu können, das folgende Anforderungen erfüllt:

- Das Wegnetz ist auf weitere Erholungsnutzungen (v. a. Fussgänger) abgestimmt, bestehende Konflikte (z. B. Forststrassenquerungen) werden entschärft.
- Störungsarme Wildlebensräume sowie weitere wertvolle Lebensräume (z. B. Naturschutzgebiet Allmend) bleiben erhalten bzw. werden nicht tangiert.
- Das Wegnetz wird von den betroffenen Waldeigentümerschaften auf der Basis einer angemessenen Entschädigungslösung akzeptiert, und dieses führt zu keinen relevanten Einschränkungen in der Waldbewirtschaftung.
- Das Wegnetz soll mit einem verhältnismässigen Aufwand unterhalten werden können, Erosionsschäden sollen minimiert werden.
- Das Wegnetz soll verschiedene Schwierigkeitsgrade bieten und damit die Bedürfnisse einer Mehrheit der Biker und Bikerinnen abdecken. Technisch besonders anspruchsvolle Trails mit entsprechender Infrastruktur sollen im Bireggwald nicht eingerichtet werden.
- Das Angebot ist insbesondere auf die Bedürfnisse der lokalen Mountainbiker und Mountainbikerinnen ausgerichtet. Der Bireggwald soll keine regionale Anziehungskraft entwickeln, bzw. es soll kein explizit touristisches Angebot entstehen, das die Kapazität des Bireggwalds als Naturraum und als Naherholungsgebiet übersteigen könnte.

Konkret sollen vier Trails mit einer Gesamtlänge von 4 km angeboten werden, die sich mehrheitlich in bereits dicht erschlossenen Teilgebieten des Bireggwalds befinden. Zur Festlegung der Linienführungen fanden gemeinsame Begehungen mit den betroffenen Waldeigentümern und Mountainbikevertreter und -vertreterinnen statt. So weit als möglich folgen die vorgeschlagenen Trails bereits bestehenden Strecken, sodass die baulichen Massnahmen sich auf die Entschärfung von Gefahrenstellen sowie abschnittsweise Anpassungen in der Linienführung beschränken.

Ergänzend zur Einrichtung und Signalisation der legalen Mountainbikewege ist ein Informationskonzept vorgesehen, das der Sensibilisierung der Mountainbikenden und der übrigen Erholungssuchenden dient. Im Weiteren erforderlich sind ein Monitoring (z. B. Intensität der Trailnutzung, Einhalten der Regeln) sowie regelmässige Kontrollen und Vollzugsmassnahmen durch die Luzerner Polizei und die kantonale Dienststelle lawa (z. B. Bussen beim Befahren von unerlaubten Wegen, Aufhebung bzw. Sperrung illegaler Wege für Mountainbikende).

Wichtige Fragen, die zurzeit geklärt werden müssen, betreffen die Form der Organisation (Projektträgerschaft), welche die Massnahmen umsetzt und für die entstehenden Anlagen verantwortlich

ist (Sicherheit, Haftung), sowie die Finanzierung der Massnahmen (Bau, Betrieb, Entschädigung Waldeigentümer).

Der Stadtrat befürwortet grundsätzlich eine aktive Mitwirkung der öffentlichen Hand in der Trägerschaft, da hier entsprechendes Know-how vorhanden ist und auf diese Weise der erforderliche Ausgleich zwischen Schutz- und Nutzerinteressen am besten gewährleistet werden kann. Die Federführung kann aus Sicht des Stadtrates sowohl bei der öffentlichen Hand als auch bei einer geeigneten Organisation der Bikenden liegen. Im ersten Fall müsste die Federführung entsprechend dem Territorialprinzip bei der Gemeinde Horw liegen, da über 90 Prozent der Fläche des Bireggwalds auf dem Gemeindegebiet von Horw liegen. Die Hauptwaldeigentümer sollten jeweils über entsprechende Leistungsvereinbarungen in die Trägerschaft eingebunden werden.

Gemäss einer ersten groben Kostenschätzung ist für den Bau der Trails (inkl. Signalisation und weiterer Begleitmassnahmen) ein Betrag in der Grössenordnung von Fr. 100'000.– bis Fr. 150'000.– erforderlich; für den Betrieb wird mit jährlichen Kosten von Fr. 15'000.– bis Fr. 30'000.– gerechnet, davon entfallen rund Fr. 5'000.– auf die Entschädigung der Waldeigentümer. Bezüglich der Finanzierung der Baukosten kann sich der Stadtrat grundsätzlich einen Beitrag vorstellen, ist aber klar der Auffassung, dass der Hauptanteil durch den Kanton Luzern und durch die hauptsächlich betroffene Gemeinde Horw zu leisten ist. Er befürwortet zudem einen Beitrag durch die Bikenden (z. B. über ein Crowdfunding). Bei den Betriebs- und Unterhaltskosten sieht der Stadtrat gestützt auf das Territorialprinzip wiederum die Gemeinde Horw im Vordergrund. Eine Mitwirkung der Bikenden am Unterhalt, z. B. über jährliche Arbeitseinsätze, sollte angestrebt werden.

Für den Stadtrat ist es von zentraler Bedeutung, dass allfällige für das Pilotprojekt gefundene Lösungsansätze kein Präjudiz sein dürfen für die zukünftig auf gesetzlicher Ebene zu treffenden Regelungen in Bezug auf die Einrichtung, den Unterhalt und die Signalisation eines Mountainbike-Wegnetzes.

Der weitere Projektverlauf ist zum jetzigen Zeitpunkt offen und hängt massgeblich davon ab, ob und wann eine Einigung bezüglich der Projektträgerschaft sowie der Finanzierung bzw. Kostentragung der geplanten Massnahmen erzielt werden kann. Aufgrund der Dringlichkeit der Problematik ist der Stadtrat aber weiterhin bereit, sich aktiv am Lösungsprozess zu beteiligen.

Über die Aktivitäten im Rahmen des Pilotprojekts «Biken im Bireggwald» hinaus besteht aktuell kein weiterer direkter Austausch mit den Nachbargemeinden zu dieser Thematik.

Zu 4.:

Eine Möglichkeit der Steuerung ist die Attraktivierung gewisser Gebiete, verbunden mit der Erwartung und Forderung, dass dadurch andere Flächen unbefahren bleiben. So wurde 2010 der Gigeliwald Trail Luzern zusammen mit der Stadt Luzern, dem Stadtförstamt und dem Verein MTB Free-ride Connection verwirklicht. Wie sind diese Erfahrungen? Kann dadurch das Aufkommen ge-

steuert und können andere Flächen dadurch entlastet werden? Könnten Trails in weiteren stadtnahen Wäldern als gezieltes Lenkungsinstrument eingesetzt werden? Wie und mit welchen Partnern müsste dabei vorgegangen werden?

Der vom Verein MTB Freeride Connection erbaute Gigeliwald Trail Luzern ist zirka 900 m lang, führt über drei Streckenabschnitte und überwindet dabei einen Höhenunterschied von zirka 110 m. Der als Downhill-Strecke konzipierte Trail zeichnet sich besonders durch eine Vielzahl von Elementen unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade aus. Obwohl er für jedes Fahrlevel ausgelegt ist, setzt er dennoch gewisse Erfahrungen im Mountainbiken und eine entsprechende Ausrüstung voraus. Die mit dem Gigeliwald Trail gemachten Erfahrungen sind insgesamt positiv, darin sind sich der Betreiber, die MTB Freeride Connection, der betroffene Waldeigentümer (Stadtforstamt) wie auch die weiteren mit der Thematik befassten kantonalen und städtischen Stellen einig. Wichtig sind hierbei ein regelmässiger Austausch und Absprachen zwischen Waldeigentümerschaft und Betreiber, etwa bezüglich der Waldbewirtschaftung. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist sicherlich das besondere Engagement der MTB Freeride Connection als verantwortliche Erstellerein und Betreiberin der Anlage.

Durch die gewählte, vom Fusswegnetz bis auf einige speziell ausgestaltete Querungen unabhängige Linienführung konnten Konflikte mit Wanderern und Spaziergängern entschärft werden. Von einer Lenkungswirkung ist durchaus auszugehen; sie ist allerdings vor allem lokaler Natur und beschränkt sich mutmasslich weitgehend auf den Gigeliwald selber. Dies zeigen die zahlreichen, in den letzten Jahren neu entstandenen illegalen Single-Trails im näheren Umfeld des Gigeliwalds, wie etwa im Gütsch- oder Bireggwald. Hinzu kommt, dass der Gigeliwald Trail als Downhill-Strecke mit seiner besonderen Ausstattung (z. B. Schanzen) ein spezifisches Zielpublikum, mehrheitlich fortgeschrittene Mountainbiker und Mountainbikerinnen, anspricht.

Sollte es gelingen, das Pilotprojekt «Biken im Bireggwald» erfolgreich zu lancieren, d. h. tragfähige Lösungen für eine Projektträgerschaft sowie für eine dauerhafte Finanzierung der Massnahmen zu finden, und sollte zudem die gewünschte Lenkungswirkung erreicht werden, ist es für den Stadtrat durchaus denkbar, den gewählten Lösungsansatz auch für weitere Wälder in der Stadt Luzern zu prüfen und zu übertragen. Dies sollte jedoch im Rahmen eines auf kantonaler Ebene zu erarbeitenden Gesamtkonzepts sowie auf der Basis klarer gesetzlicher Regelungen zu einem zukünftigen Bikewegnetz geschehen, wie sie in anderen Kantonen angestrebt werden oder bereits erarbeitet wurden (z. B. Kanton Uri). Im Einzelfall immer vorauszusetzen ist das grundsätzliche Einverständnis der betroffenen Waldeigentümer sowie eine vorgeschaltete umfassende Abwägung von Schutz- und Nutzerinteressen sowie zwischen den Interessen der Biker und Bikerinnen und weite-

rer Naherholungssuchender. Dies erfordert analog zum Planungsprozess des Pilotprojekts einen frühzeitigen Einbezug der betroffenen Waldeigentümerschaften, Quartiervereine, Naturschutzorganisationen sowie möglichst lokaler Interessenvertretungen der Bikenden.

Stadtrat von Luzern

