

Mountainbiken im Raum Winterthur rechtliche und politische Vorgaben



**Eine Zusammenstellung
der IG Biketrails**

Inhalt

Einleitung	Seite	3
1. Politische und gesetzliche Vorgaben		4
1.1. Bund		4
1.1.1. Gesetzes und Verordnungslage		4
1.1.2. Gültige Normen auf Bundesebene bezüglich Langsamverkehrsverbindungen		4
1.1.3. Bundesgesetz über Velowege		4
1.2. Kanton		5
1.2.1. Gesetzes- und Verordnungsebene		5
1.2.2. Waldentwicklungsplan		5
1.3. Zusammenfassung der Lage auf der gesetzlichen und behördlichen Ebene		6
2. Praxis		7
2.1. Bundesebene		7
2.2. Kantonebene		7
2.3. Gemeinde Winterthur		8
2.4. Zusammenfassung bezüglich herrschender Praxis		8
3. Haftung		
3.1. Relevante Rechtsgrundlagen im Zusammenhang mit Mountainbike-Trails		9
3.2. Praxis bezüglich Haftung		
3.2.1. Offizielle Strecken, BenützerInnen		9
3.2.2. Offizielle Strecken, BetreiberInnen		9
3.2.3. Inoffizielle Strecken, BenützerInnen		9
3.2.4. Inoffizielle Strecken, Haftung der WaldbesitzerInnen		10
3.3. Einschätzung der Haftungslage		11
4. Fazit		12
Anhang		13
1) Realisierung von Mountainbike-Strecken, kurzer Überblick		13
2) Waldentwicklungsplan Stadt Zürich		14
3) MTB-Konzept der Stadt Zürich		15
4) Bericht, Rechtsfragen zu illegalen Bauten im Wald		16
5) Bericht, Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs		19
6) 21.3368 Interpellation, Mountainbike-Pisten und Haftung der Eigentümerinnen und Eigentümer		20
7) Verkehrsregeln im Wald		21

Einleitung

Zum Thema Mountainbiking gibt es unzählige Meinungen, die oft unkommentiert den Weg in die Medien finden. "Es ist gesetzlich nicht möglich, neue Biketrails zu bauen" ist eine davon, "Waldbesitzer haften für Strecken auf ihrem Gebiet" eine andere. Ausschlaggebend für die verschiedenen Einschätzungen ist in der Regel, welche Interessengruppe dahinter steht. Eine Mountainbikerin sieht die Sachlage oft anders als ein Polizist, eine Jägerin oder ein Landbesitzer. Grund für die Verwirrung ist eine nach wie vor dürftige Rechtslage, die unter anderem daher rührt, dass die Gesetze zu einer Zeit entstanden sind, in der es noch keine Mountainbikes gab. In der Praxis werden heute auf Bundes- wie auf Kantonsebene diese Gesetze zunehmend liberaler ausgelegt. Einer der Hintergründe dafür ist, dass Naherholung im Hinblick auf eine ökologischere Freizeitbeschäftigung eine immer wichtigere Bedeutung spielt. Angesichts der Bevölkerungsdichte erscheint es allen als sinnvoll, dass der Naherholung Raum zur Verfügung gestellt wird und Massnahmen zu deren Lenkung getroffen werden. Winterthur hinkt dieser Entwicklung zumindest hinsichtlich des Mountainbikens hinterher.

Die IG Biketrails versucht, eine möglichst breite Schicht von BikerInnen der Region Winterthur zu vertreten. Damit soll auch für die Behörden eine Anlaufstelle geschaffen werden. Sie ist an einer Zusammenarbeit mit allen beteiligten Seiten von Natur- und Heimatschutz über Politik bis zu Forst, Jagd und der grossen Zahl an Erholungssuchenden interessiert. Klar ist, dass diese mitunter zu anderen Einschätzungen kommen. Obwohl die IG Biketrails eine Interessengruppe ist, soll hier das Ziel verfolgt werden, einen korrekten Überblick über die politische und gesetzliche Lage zu geben.

Dieser Text geht auf die momentane Situation ein, so wie sie in der Region Winterthur anzutreffen ist. Dabei spielen sowohl schweizweit als auch kantonal geltende Vorgaben eine Rolle. Ausserdem muss auf die lokale Lage eingegangen werden: Biken findet hier oft im Wald statt, aber trotz der vielen BikerInnen stehen gerade im Waldgebiet keine offiziellen Trails zur Verfügung. Deshalb müssen auch die wichtigsten Haftungsfragen beleuchtet werden, die in dieser Situation entstehen. Weil eine legale Erstellung von MTB-Strecken in der Region momentan noch nicht stattfinden kann, wird auf die rechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit dem Trailbau nur im Anhang kurz eingegangen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird deshalb auch auf die Analyse von Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung verzichtet.

Dieser Text ist in einer Zeit entstanden, in der sich politisch bezüglich Mountainbiking sehr viel verändert: Das eidgenössische Veloweggesetz tritt wahrscheinlich 2022 in Kraft. Gleichzeitig befindet sich ein Leitfaden der kantonalen Baudirektion in der Vernehmlassung, der auch die Prozesse bezüglich Mountainbiken besser regeln soll. Diese Übersicht wird je nach Entwicklung ergänzt und angepasst.

Thomas Meister für
IG Biketrails, Oktober 2021

1. Politische und gesetzliche Vorgaben und Grundlagen

1.1. Bund

1.1.1. Gesetzes- und Verordnungslage

Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01), Art. 43 Abs. 1: Verkehrstrennung

1 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.

Signalisationsverordnung (SVV, SR 741.21), Art. 54a: Wegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte

3 Der Wegweiser «Route für Mountainbikes» (4.50.3) kennzeichnet Strecken, die für Mountainbikes besonders geeignet sind, und verpflichtet deren Benützer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern; wo die Sicherheit es erfordert, haben sie Warnsignale zu geben und nötigenfalls anzuhalten.

Der Vollständigkeit halber sei hier erwähnt, dass ZGB Art.699 ein freies Betretungsrecht des Waldes vorsieht. Das eidgenössische Waldgesetz (WaG) und die eidgenössische Waldverordnung (WaG) haben lediglich eine indirekte Wirkung. Ihr Einfluss auf die kantonale Gesetzgebung geschieht durch die Forderung an die Kantone, die Waldfläche zu erhalten, unter anderem, indem sie die Zugänglichkeit für bestimmte Waldgebiete einschränken. (s. WaG, Art. 14 Abs. 2). Zum Befahren von Wegen wird keine Aussage gemacht.

Dasselbe gilt für die Gesetzgebung zum Umwelt- und Heimatschutz (USG , SR 814.01, NHG, SR 451) und für das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege.

1.1.2. Gültige Normen auf Bundesebene bezüglich Langsamverkehrsverbindungen.

Als solche gelten Wanderwege und Mountainbikerouten gemäss Norm SN 640 829a / (7.12):

Mountainbikeweg

Mountainbikewege sind allgemein zugängliche Wege im hügeligen oder bergigen Gelände, in der Regel ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- bzw. Tragepassagen aufweisen.

1.1.3. Bundesgesetz über Velowege

Das vom Ständerat im September angenommene Veloweggesetz (SR 725.41) legt die Grundsätze fest, welche die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen: Es wird in der Wintersession des Nationalrates behandelt. Folgende Stellen wurden bis anhin nicht beanstandet und werden damit auch aller Wahrscheinlichkeit nach ihren Weg in den definitiven Gesetzestext finden:

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

2 Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:
(...)

e. die Netze attraktiv sind und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.

1.2. Kanton

1.2.1. Gesetzes- und Verordnungsebene

Kantonales Waldgesetz (KaWaG, LS 921.1) II. Schutz des Waldes vor Eingriffen, Reiten und Radfahren

§ 6. 1 Reiten und Radfahren im Wald sind nur auf Strassen und Wegen erlaubt.

2 Ausnahmen regelt die Gemeinde.

Kantonale Waldverordnung (KWaV, LS 921.11) 1. Schutz des Waldes vor Eingriffen, Reiten und Radfahren

§ 2. Rückegassen und Trampelpfade gelten nicht als Strassen oder Wege gemäss § 6 des Waldgesetzes.

1.2.2. Waldentwicklungsplan

Beim Waldentwicklungsplan handelt es sich um ein behördenverbindliches Instrument für die raumplanerische Behandlung des Waldes. Inhalte sind die Waldfunktionenzuweisung und die übergeordneten Leitbilder und Ziele, die Zustandsbeschreibung der Wälder, die angestrebte Waldentwicklung sowie die Themenblätter für die Umsetzung der besonderen Ziele. Der seit 2010 gültige WEP ist im Waldgesetz und in der Waldverordnung des Kantons Zürich verankert.

Zum Thema Erholungswald (E3) stellt der WEP folgendes fest:

Ist-Zustand

Einzelne Waldgebiete werden durch Erholungssuchende intensiv genutzt. (...) Es besteht eine Nachfrage nach zusätzlichen Erholungsanlagen wie Reitwegen, Bikerpisten, Rastplätzen, Aussichtspunkten, etc. im Wald.

Ziele

Hauptziel: Die Erholung im Wald erfolgt naturverträglich und gelenkt.

Soll-Zustand

Die Waldflächen, in denen zukünftig die Erholung konzentriert werden soll, können von den Gemeinden bezeichnet werden. Die Walderhaltung muss sichergestellt bleiben. Die bisherige Bewilligungspraxis bleibt unverändert. Neue Erholungseinrichtungen werden primär in den bezeichneten Erholungswäldern erstellt. (...)

Umsetzung

Die Gemeinden können die Erholungswälder definitiv bezeichnen. Die Ausscheidung beschränkt sich grundsätzlich auf Erholungsschwerpunkte in häufig begangenen Wäldern. (...)

Chancen

Mehrerleistungen und Mindererträge werden entschädigt. Weniger Konflikte, attraktive Erholungsgebiete, weniger wilde Nutzungen.

Quelle: https://maps.zh.ch/system/docs/aln_wald/WEPZH_Text_Festsetzung_2010_09_07.pdf
und: GIS <http://maps.zh.ch/?topic=WaldWEPZH&scale=266164&x=2692500&y=1252500&srId=2056>

1.3. Zusammenfassung der Lage auf der gesetzlichen und behördlichen Ebene

Das Strassenverkehrsgesetz von 1958 konnte die Existenz von Mountainbikes noch nicht berücksichtigen. Wanderwege *eignen* sich für Mountainbikes, ja, Fuss- und Wanderwege werden schweizweit für eine gemeinsame Nutzung für Bikes und Fussgänger gebaut. Mountainbike-Routen erscheinen deshalb auch in der Signalisationsverordnung. Im neuen Veloweggesetz sind "Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen" ausdrücklich erwähnt und als Planungsgrundsatz heisst es unter anderem, dass die Netze attraktiv sein sollen. Für den grossen Teil der All-Mountain- und Enduro-BikerInnen sind Routen, die nur aus Kieswegen bestehen, nicht attraktiv.

Der Bund überlässt den Kantonen die genaue Auslegung des Strassenverkehrsgesetzes in Abstimmung mit den kantonalen Besonderheiten und Gesetzen. So gibt der Kanton Graubünden sein gesamtes Wanderwegnetz mit Ausnahme einzelner mit Fahrverboten gekennzeichneten Wege frei, während Appenzell Innerrhoden das Befahren von Wanderwegen verbietet.

Die eidgenössische Waldgesetzgebung regelt das Befahren des Waldes mit Mountainbikes oder Velos nicht. Das Waldgesetz des Kantons Zürich gestattet das Befahren des Waldes zwar nur auf Strassen und Wegen, überlässt es aber den Gemeinden, Ausnahmen zu regeln und Erholungswälder zu definieren, in denen Infrastruktur wie Bikerpisten gebaut werden können. Beachtenswert ist, dass für die im WEP und WaG verwendeten Begriffe wie Bikerpisten, Trampelpfade oder Wege auf Verordnungs- und Gesetzesebene keine Definition vorliegt.

Der behördenverbindliche Waldentwicklungsplan fordert die Gemeinden ausdrücklich dazu auf, die Erholung im Wald zu lenken und Gebiete zu definieren, in denen auch Bike-Infrastruktur errichtet werden kann.

Der Kanton ist ebenfalls per Waldgesetz dazu verpflichtet, gegen Ursachen und Folgen von Waldschäden Massnahmen zu ergreifen. Der Hauptfeind des Waldes ist die Bodenversäuerung durch Stickstoff-Einträge, die zu einer Schwächung des Baumbestands und damit zu häufigerem Parasitenbefall und zu mehr Schäden durch Sturm und Schneelast führt. Die Erwärmung und die Wetterextreme der letzten Jahre verschärfen diese Situation zusätzlich. Verursacht wird die Bodenversäuerung zu ca. zwei Dritteln durch die Landwirtschaft und zu ca. einem Drittel durch Verkehr und Industrie. Jede Massnahme, die Verkehr mittels Verbrennungsmotoren eindämmt, kann also auch zum Schutz des Waldes beitragen. Funktionierende Naherholungsgebiete können und sollen hier Anreize schaffen. Zudem gilt:

"Sportbegeisterte, welche ihren Bewegungsdrang im nahen Wald ausleben, verursachen im Vergleich mit anderen Aktivitäten aufgrund der kaum benötigten Infrastruktur und aufgrund der kurzen Anreisedistanzen einen sehr geringen CO₂-Ausstoss (Sesartic, et al., 2007). Entsprechender Sport im Wald soll im Sinne einer nachhaltigen Lebensweise gefördert werden (2000-Watt-Gesellschaft)."

Quelle: Mountainbike-Konzept Stadt Zürich, 2017, p. 18, siehe auch Anhang 2)

2. Praxis

2.1. Bundesebene

Die gängige Praxis ist, dass Mountainbike-Routen schweizweit unbefestigte Wege mit einschliessen. Die Signalisationsverordnung sieht einen Wegweiser eigens für Strecken für Mountainbikes vor.

Auf Bundesebene existiert kein Bikeverbot für Fusswege, die nicht mit einer Verbotstafel gekennzeichnet werden. Die genaue Auslegung obliegt zwar den Kantonen, offizielle Stellen wie das Astra oder die BFU gehen jedoch von einer gemeinsamen Nutzung aus, was sie nicht tun würden, wäre das Mountainbiken auf unbefestigten Wegen grundsätzlich verboten. Die vom Bund und den Kantonen getragene Stiftung SchweizMobil fördert Mountainbike-Routen, die Fuss- und Wanderwege mit einschliessen.

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und die BFU haben beide Leitfäden für den Bau von Mountainbike-Routen veröffentlicht. (siehe auch Anhang 1))

2.2. Kantonsebene

Die Gemeinden Bülach und Zürich sind der Aufforderung des WEP nachgekommen und haben Gebiete definiert, in denen Bike-Infrastruktur gebaut werden konnte.

Dem Forstamt in Bülach zufolge machte dieses bei Bau und Umbau des Bikeparks eine Eingabe, die jeweils nach ca. zwei Monaten vom Bauamt bewilligt wurde. Die Stadt Zürich wiederum hat parallel zum Waldentwicklungsplan städtische Anpassungen dazu vorgenommen, die 2011 von der Baudirektion genehmigt und festgesetzt wurden (s. Anhang 2). Daraus folgte ein eigentliches Mountainbike-Konzept (s. Anhang 3)). Auf Stadtgebiet existieren drei offizielle und stark frequentierte Bikestrecken.



Adlisberg Trail, Zürich

2.3. Gemeinde Winterthur

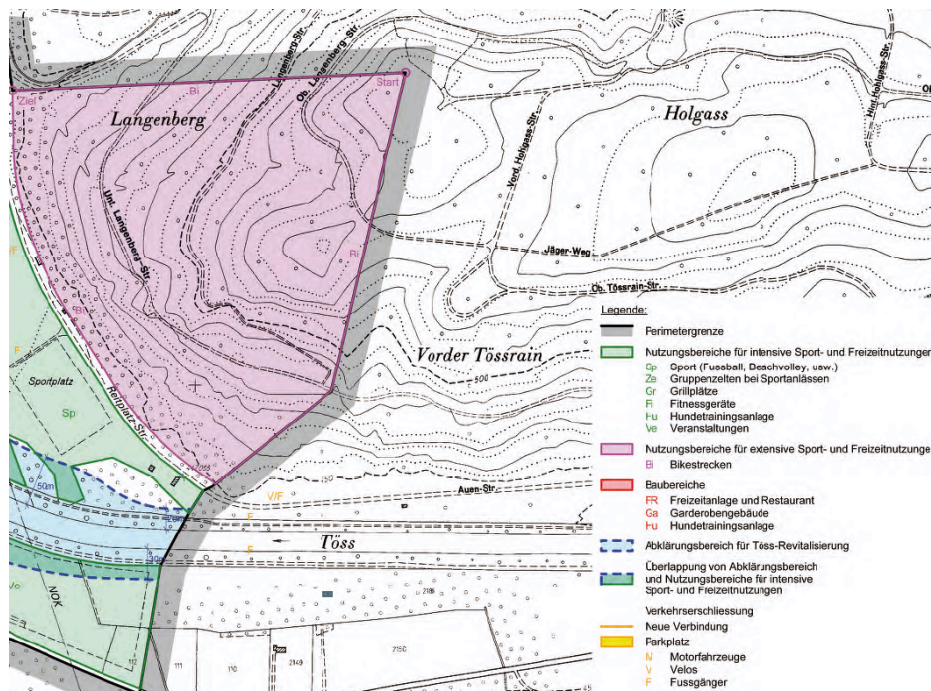
Im Städtischen Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010) wird festgestellt:

Waldpflege und Unterhalt der Infrastrukturen zielen darauf ab, die Freizeit- und Erholungsnutzung zu lenken und ein geordnetes Nebeneinander von intensiv genutzten, gestalteten Erholungswäldern und Naturwäldern als Rückzugsräumen für die Tier- und Pflanzenwelt zu ermöglichen.

<https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/sgvk/ftw-simplelayout-filelistingblock/stadisches-gesamtverkehrskonzept-winterthur-sgvk.pdf/download>

Das Konzept beschäftigt sich zwar eingehend mit dem Thema Velo, das Wort Mountainbike sucht man darin allerdings vergebens.

Seit 2012 liegt ein bewilligtes Konzept der Stadt Winterthur für den Bereich Reitplatz vor, das auch Bikestrecken mit einschliesst. Es wurde aus Kostengründen bisher aber nicht umgesetzt. Man möchte laut Stadtgrün Winterthur das Konzept als Ganzes verwirklichen, das andere Anlagen und Infrastruktur wie Parkplätze mit einschliesst. (s. Abbildung) Andere Wege und Pfade werden zwar von Bikenden benutzt, offiziell sind sie aber nicht freigegeben. Aus Kreisen von Stadtgrün hört man den Wunsch, dass gesetzliche Organe bei der Kontrolle "mit Augenmass vorgehen" sollen. Momentan finden Patrouillen im Wald statt. Bikende werden dabei auf das bestehende Fahrverbot von Trails aufmerksam gemacht. Zudem werden für die Zukunft Anzeigen angekündigt. (s.auch 3.2.3.)



Violett: Bereich Bikestrecken (Verfügung vom 29. Mai 2012, ARE/ 78 /2012 Winterthur. Öffentlicher Gestaltungsplan Sport- und Freizeitanlage Reitplatz, Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

2.4. Zusammenfassung bezüglich herrschender Praxis

Mountainbike-Routen wurden in der ganzen Schweiz - also auch im Kanton Zürich - realisiert und dies mit offizieller Signalisation. Sie schliessen Pfade im Wald mit ein. Winterthur hat ein Gebiet definiert, auf welchem Mountainbike-Pisten realisiert werden können. Dieses wurde aber nicht freigegeben, mit dem Argument, man wolle nicht nur einen Teil des Projekts verwirklichen. Es wird dabei hauptsächlich auf das Parkplatzproblem hingewiesen. Alle anderen Trails auf Stadtgebiet werden von offizieller Seite her als illegal angesehen, Anzeigen wegen deren Benützung wurden in letzter Zeit zwar angekündigt, bisher aber nicht ausgesprochen.

3. Haftung

3.1. Relevante Rechtsgrundlagen im Zusammenhang mit Mountainbike-Trails:

Zu diesem Kapitel wird das Wissen vorausgesetzt, dass jegliches Bauen im Wald ohne Baueingabe und Bewilligung des zuständigen Forstamtes und der Eigentümerschaft illegal ist. Eine Anzeige ist mit hohen Geldstrafen verbunden. Es wird hier darauf verzichtet, über die Art der Bauten und die damit in Zusammenhang stehende Höhe der Strafen Angaben zu machen.

Die allgemeine Ansicht ist, dass das Thema Haftung im Wald im Zusammenhang mit Mountainbikes nicht vollumfänglich geklärt ist. Paradoxerweise ist dies unter anderem auf ein Fehlen von entsprechenden Gerichtsurteilen zurückzuführen.

Der Vollständigkeit halber seien hier die Rechtsgrundlagen zur themenbezogenen Haftungsfrage kurz erwähnt.

- Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Wald (Waldgesetz, WaG; SR 921.0): insbesondere Art. 4–16
- Verordnung vom 30. November 1992 über den Wald (Waldverordnung; WaV; SR 921.01): insbesondere Art. 4, 14
- Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700): Art. 22, 24
- Kantonale Ausführungserlasse, insbesondere
- Kantonales Waldgesetz, kantonale Waldverordnung, regionale Waldpläne

3.2 Praxis bezüglich Haftung

3.2.1. Offizielle Strecken, BenützerInnen

Meist findet sich bei MTB-Anlagen ein Hinweis, dass die Benützung auf eigene Gefahr geschieht. Für die BikerInnen gilt generell das Prinzip der Selbstverantwortung, das heisst, sie müssen eine ihrem Fahrkönnen entsprechende Strecke wählen und auf schwierigen Abschnitten mit unerwarteten Gegebenheiten rechnen, beziehungsweise ihre Geschwindigkeit anpassen oder ein potenziell gefährliches Objekt erst besichtigen.

3.2.2. Offizielle Strecken, BetreiberInnen

Haftungspflichtig für die Strecken sind entweder die BesitzerInnen des entsprechenden Landes, die Bauherrschaft oder die BetreiberInnen der Anlage. Die Abklärung der Haftung ist immer Teil des Bauvorhabens. Eine Haftpflicht-Befreiungsversicherung wird momentan von der Mobililiar angeboten. In diesem Zusammenhang wird auch geregelt, welche Massnahmen zur Instandhaltung vorgenommen werden müssen.

3.2.3. Inoffizielle Strecken, BenützerInnen

Bezüglich Befahren von inoffiziellen Wegen gilt für MTB-FahrerInnen wie auch auf legalen Strecken die Eigenverantwortung. Ein Gerichtsfall wegen eines auf einem Trail entstandenen Schadens ist nicht bekannt. Zwei Sachverhalte gilt es jedoch zu berücksichtigen:

- Die Unfallversicherung: Diese kann bezüglich Erwerbsausfall eine Kürzung vornehmen, hat der oder die Verunfallte ein erhebliches Risiko in Kauf genommen.

- Anzeigen: Im Kanton Zürich kann eine Person verzeigt werden, wenn sie sich mit dem MTB abseits von Wegen bewegt. Dabei ist ausschlaggebend, ob sich eine Behörde eher auf das kantonale Gesetz bezieht, nach dem in der Regel nur Fahren auf Strassen und Wegen erlaubt ist, oder auf das Bundesgesetz. Laut einem Fact-Sheet der Kantonspolizei Zürich gilt als Voraussetzung für eine Verzeigung:

"(...) dass objektiv kein Zweifel besteht, dass ein Weg nicht befahren werden darf. Gemäss Lehre gilt das für Wege, welche mit Stufen durchsetzt sind. Das gilt selbst, wenn sich der Weg durch geländegängige Fahrzeuge überwinden lässt. Das Fahrverbot erstreckt sich dann grundsätzlich

auch auf allfällige ebene, zwischen den Stufen und Treppen liegende länger und an sich befahrbare Wegstrecken.

Das Wort offensichtlich zeigt aber die Grenzen auf und bedeutet, dass im Zweifelsfall mit einer entsprechenden Signalisation Klarheit geschaffen werden muss."

Quelle: <https://www.volkswil.ch/public/upload/assets/7442/Reiten%20und%20Biken%20im%20Wald.pdf> (zur Regelung bezgl. Verzeigung s. auch Anhang 6))

Falls an einem Ort eine Fahrverbotstafel steht, kann eine konventionelle Busse verteilt werden. Bei inoffiziellen Trails ist dies nicht so, ein Befahren wird als Verstoss gegen das Waldgesetz geahndet. Da solche Verstösse nicht in der Verordnung über das kantonalrechtliche Ordnungsbussenverfahren aufgeführt sind, ist das Statthalteramt zuständig. Mit der Anzeige sind also zusätzlich zur Strafe Schreibgebühren und Verfahrenskosten zu erwarten.

3.2.4. Inoffizielle Strecken, Haftung der WaldbesitzerInnen

Es würde den Rahmen dieses Überblicks sprengen, die Haftungslage in allen Details darzulegen, deshalb seien hier nur die wichtigsten Eckpunkte erwähnt. Dies in Hinblick auf die Frage, inwieweit WaldeigentümerInnen für illegal auf ihrem Land errichtete Bauten haften. Dazu werden in der Regel auch Strecken ohne künstliche Hindernisse gezählt.

- Die Baudirektion beschreibt in ihrem Merkblatt 5 vom Mai 2019 die Pflichten der WaldeigentümerInnen folgendermassen:

- Erkennbare Gefahren sind zu beseitigen
- Es empfiehlt sich, Kontrolle durchzuführen (soweit zumutbar) und diese auch zu dokumentieren.

Vom Waldbesitzer wird nicht mehr verlangt, als was unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen zumutbar ist. Die Sorgfalt, die der gesunde Menschenverstand nahelegt, genügt. Kommt ein Schadensfall vor Gericht, wird dies abgeklärt.

Der/die WaldeigentümerIn hat selbstredend das Recht, alle Bauten, die regelwidrig auf dem eigenen Gelände errichtet wurden, zu entfernen. Ausserdem ist er oder sie angehalten, diese dem Forstamt zu melden. Dies gilt insbesondere, wenn es sich *nicht* um sogenannte Fahrnisbauten handelt. Dabei handelt es sich um Werke, die nur einem vorübergehenden Zweck dienen und sich leicht entfernen lassen. Die Ansichten darüber, um was für eine Art von Werk es sich bei typischen Objekten auf Trails handelt, gehen allerdings weit auseinander. Diese Meldepflicht wird unter dem Prinzip der Zumutbarkeit gehandhabt. In der Praxis heisst das, dass die Waldeigentümerschaft für das Ausbleiben einer Meldung nicht belangt wird. Theoretisch kann einE BesitzerIn bei längerer Duldung ein gewisses Haftungsrisiko eingehen, aber dies nur, wenn von einem Werk eine Gefahr ausgeht, die zu einem Unfall geführt hat. Wie oben erwähnt ist trotz der hohen Frequenz, in der BikerInnen inoffizielle Strecken befahren, noch nie ein solcher Fall von einem Gericht behandelt worden. Dies wohl, weil sich die Personen, die solche Strecken befahren, der Verantwortung für ihr Handeln in der Regel bewusst sind. Anders sieht es aus, wenn einE LandbesitzerIn feststellen würde, dass auf einer Strecke auf ihrem Land Drähte gespannt oder andere bewusste Gefahrenquellen geschaffen worden sind, die zu Stürzen führen können, da er/sie so einen Unfall bewusst in Kauf nehmen würde. Und selbstverständlich muss jemand, der selbst absichtlich Gefahrenquellen schafft, mit einer Anzeige rechnen.

- Ein Gutachten zuhanden des BAFU stellt folgendes fest:

15. Ausgangspunkt aller Überlegungen bildet der im schweizerischen Haftungsrecht immer noch geltende – und leider oft übersehene und gesetzlich nicht direkt festgehaltene – Grundsatz *damnum sentit dominus* (der Geschädigte trägt seinen Schaden selbst).

16. Bei jedem haftungsrechtlichen Anspruch ist daher jeweils zu prüfen, ob eine Ausnahme von diesem Grundsatz gerechtfertigt ist. Zu prüfen ist somit jeweils, ob sich die geschädigte Person auf eine Anspruchsgrundlage stützen kann, um gegen die handelnde oder die zum Handeln verpflichtete Person oder Institution einen Haftungsanspruch geltend zu machen.

52. (...) Fällt eine illegale Waldbaute unter den Begriff der Fahrnisbaute im Sinne von Art. 677 ZGB, bedeutet dies Folgendes: solange der Waldeigentümer nicht selber oder via Beauftragung von Drittpersonen für die Errichtung der Fahrnisbaute verantwortlich ist, kommt er für Schäden infolge von Mängeln bei Fahrnisbauten mangels Eigentümerposition nicht als Werkeigentümer in Betracht. Dass der Waldeigentümer bei längerfristiger Duldung einer solchen Fahrnisbaute gewisse Haftungsrisiken (z.B. aus Art. 41 Abs. 1 OR) eingeht, ist im Falle eines gefährlichen Zustandes nicht auszuschliessen.

Quelle: Anpassungsbedarf des Haftungsrisikos für Waldeigentümer bei walddtypischen Gefahren mit Blick auf die „Waldpolitik 2020“. Gutachten z.H. des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) Luzern, 24. Februar 2012. siehe auch Anhang 3)

Ein Bericht des ASTRA kommt zu einer ähnlichen Einschätzung hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht der Eigentümerschaft eines Waldstücks.

Zentral ist die Eigenverantwortung der Waldbenutzer oder Erholungssuchenden (...) Abseits von Werken oder Wegen (in der «freien Natur») bestehen grundsätzlich keine Verkehrssicherungspflichten. Waldbenutzer haben ihr Verhalten und ihre Ausrüstung den natürlichen Gegebenheiten im Wald (Gelände, Schwierigkeiten und Gefahren) anzupassen.

Quelle: Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bericht, Bern 2006. siehe auch Anhang 4)

Schliesslich antwortete der Bundesrat im Mai 2021 folgendermassen auf eine Interpellation, die sich spezifisch auf die Haftung für illegale Trails bezog:

Haftungsfragen können bei illegal gebauten Trails nach Ansicht des Bundesrates nur einzelfallbezogen beantwortet werden, da verschiedene Aspekte in die Beurteilung miteinfließen müssen. So kommt es zum Beispiel darauf an, wie der Trail ausgestaltet ist (natürlicher Weg oder mit baulichen Anpassungen wie Sprungschanze etc.), ob und zu welchem Zeitpunkt der Grundeigentümer Kenntnis vom illegal errichteten Trail erhalten hat und ob er allfällige Massnahmen zur Risikominimierung getroffen hat. Da die Ausführung dieses Sports immer mit Risiken verbunden ist, kommt der Eigenverantwortung der Trail-Benutzenden eine weitere wichtige Bedeutung zu.

Quelle: Antwort des Bundesrates vom 26.5.2021 auf die Interpellation 21.3368, Mountainbike-Pisten und Haftung der Eigentümerinnen und Eigentümer

3.3 Einschätzung der Haftungslage

Im Falle von offiziellen MTB-Anlagen wird davon ausgegangen, dass die Haftung schon im Rahmen des Bauvorhabens geklärt wird.

In verschiedenen Publikationen zum Thema inoffizielle Bauten und Strecken wird darauf hingewiesen, dass die Haftungsfragen in diesem Zusammenhang nicht vollumfänglich geklärt sind. Wichtiger Grund dafür ist ein Fehlen von entsprechenden Gerichtsurteilen. Dies und die Frequenz, mit der BikerInnen inoffizielle Strecken befahren, ist ein deutliches Zeichen für den hypothetischen Charakter der Behauptung, dass WaldbesitzerInnen im Falle eines Unfalls für illegal erstellte Bauten haften. Alle Berichte und Gutachten, die zu diesem Thema eingesehen wurden, betonen, dass eine Kontrolle des Waldbesitzes nach gesundem Menschenverstand geschehen und zumutbar sein soll. Und schliesslich messen alle Texte der Eigenverantwortung von WaldbesucherInnen eine wichtige Rolle zu.

Einige Berichte weisen aber auch mit Recht darauf hin, dass im Zusammenhang mit der Waldpolitik 2020 die Haftungslast von WaldbesitzerInnen besser geregelt bzw. reduziert werden soll.

4. Fazit

Wie dieser Überblick gezeigt hat, gibt es keine unüberwindbare gesetzliche Schranken, die dem Bau von Trails - auch auf Waldgebiet - im Wege stehen. Ein solcher wird vielmehr bundesweit und kantonal gefördert: Das Veloweggesetz, das voraussichtlich 2022 in Kraft tritt, verlangt ein nationales Velowegnetz, das auch Mountainbike-Strecken mit einschliesst. Der Waldentwicklungsplan des Kantons Zürich sieht solche ebenfalls vor. In der gesamten Schweiz gibt es bereits legale Bike-Trails. Allerdings sind diese im Kanton Zürich nur spärlich vorhanden. In der Region Winterthur gibt es jedoch keine offiziellen Mountainbike-Anlagen und -Trails. Ausnahmen sind der Kyburg-Trail und die Jumphline neben der BMX-Bahn. Dies entspricht angesichts der immer grösser werdenden Gruppe von Mountainbikenden nicht den kantonalen Vorgaben. Diese sieht eine Förderung der Naherholung und eine Lenkung des Freizeitverkehrs vor.

Die Konflikte, die sich mit Forst, Jagd und anderen Erholungssuchenden ergeben, wären durch ein städtisches Konzept, wie es in Zürich vorhanden ist, zumindest einzudämmen. Genauso verhält es sich mit dem Wildwuchs von Trails, die Natur- oder Wildschutzgebiete tangieren. Auch im Hinblick auf das Veloweggesetz bietet es sich an, sich Gedanken über den Bau von lokalen Mountainbike-Strecken zu machen. Eine Gemeinde erhält so die Möglichkeit, überregionale Mountainbike-Routen auf das regionale Netz abzustimmen und damit sinnvolle Lösungen zu erarbeiten.

Langfristig muss die Gesetzeslage den heutigen demographischen und verkehrstechnischen Gegebenheiten angepasst werden. Die Stadt Winterthur rechnet mit im Zeitraum zwischen 2010 und 2030 mit einem Bevölkerungswachstum von rund zehn Prozent. Doch Gesetzesänderungen nehmen viel Zeit in Anspruch. Ähnlich verhält es sich mit der Definition von Erholungswäldern, in denen auf Grund der aktuellen Gesetzeslage Mountainbike-Strecken realisiert werden können. Aus diesem Grund müssen in der Region temporäre Problem-Lösungen gefunden werden.

Kurzfristig würde es sich anbieten, zumindest im Raum Reitplatz bestehende Trails zu legalisieren. Das Gebiet, auf dem sie sich befinden, ist bereits freigegeben. Allerdings müsste mit Stadtgrün und Baudirektion abgeklärt werden, ob noch zusätzliche Bewilligungen für die Strecken einzuholen sind. Die beiden Haupthindernisse für die Realisierung des Projekts, die Finanzierung und der Parkplatzmangel, betreffen das Mountainbiken in geringerem Ausmass. Ein Streckenbau kann günstig stattfinden und Bikende aus der Umgebung kommen nicht mit dem Auto. Kurzfristig könnte auch abgeklärt werden, ob zumindest temporäre Freigaben für andere Strecken ohne Bauten in häufig begangenen Wäldern möglich wären.

Die bisherige Politik führte zu einem Graubereich, in dem für Bikende wie auch für WaldbesitzerInnen eine gewisse Rechtsunsicherheit herrscht. Allerdings muss hierzu betont werden, dass das Risiko, auf einer nicht unterhaltenen Strecke wegen einer nicht vorhersehbaren Gefahr zu stürzen, ungleich grösser ist, als jenes, dass einE LandbesitzerIn für ein solches Vorkommnis haften würde.

Angesichts des Bevölkerungswachstums und der ökologischen Anforderungen, die sich in Zukunft stellen werden, wäre ein weiteres Vorgehen wie bisher unverantwortlich. Soll Naherholung und deren positive Auswirkung auf Verkehr und Gesundheit gefördert werden, muss auch Raum dafür zu Verfügung stehen. Im Moment ist die Situation für alle nachteilig und ändern wird sie sich nur, wenn in Zukunft alle Seiten am Gespräch beteiligt sind. Trotz aller Meinungsverschiedenheiten überschneiden sich doch die Interessen letztendlich: Ein funktionierendes Ökosystem, eine vernünftige Verkehrspolitik, die Förderung und Lenkung gesunder Freizeitaktivitäten in der Natur, ist von allgemeinem Interesse. Dies sollte auch bei der Auslegung der bestehenden Gesetze im Vordergrund stehen.

Anhang

1) Realisierung von Mountainbike-Strecken, kurzer Überblick

- Generell muss für den Bau einer Mountainbike-Strecke eine Baubewilligung und die Einwilligung der EigentümerInnen des betroffenen Gebietes eingeholt werden.
- Für Bauten im Wald und am Waldrand braucht es in der Regel eine baurechtliche Bewilligung und eine Bewilligung der Forstbehörde. Ausser Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) und Raumplanungsverordnung (RPV) müssen Umweltschutzgesetz (USG) und das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) beachtet werden.
- Da jede Zweckentfremdung von Waldareal als Rodung gilt, braucht es meistens auch eine Rodungsbewilligung. Ob Bäume gefällt werden oder nicht, ist dabei nicht entscheidend.
- Auch wenn keine baurechtliche Bewilligung nötig ist, muss der Forstdienst prüfen, ob der Wald oder die Waldbewirtschaftung beeinträchtigt werden, also eine sogenannte «nachteilige Nutzung» entsteht und ob an anderer Stelle Rodungsersatz geschaffen werden muss.

In der momentanen Praxis bedeutet dies, dass ein Vorhaben mit der Einwilligung des Forstdienstes steht und fällt. Daher kann eine frühe Kontaktaufnahme mit den zuständigen Forstämtern von entscheidender Bedeutung sein.

Genauere Infos sind zu finden unter:

<https://www.zh.ch/de/planen-bauen/bauvorschriften/bauen-an-besonderer-lage/bauen-wald-waldrand.html#710145624>

Da das Vorgehen beim Bau einer Strecke regional verschieden ist, sei hier des Weiteren auf folgende Dokumente verwiesen.

Leitfaden der BFU zum Bau von Mountainbike-Strecken:

https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/2255/leitfaden-zur-realisation-von-mountainbike-trails.pdf?lm=1418801168

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz. Landschaftsschutz und Mountainbike, Leitlinien für die Planung, den Bau und den Betrieb von Mountainbikestrecken:

https://www.sl-fp.ch/admin/data/files/asset/file/77/landschaftsschutz_mountainbike_juli2016_web.pdf?lm=152146482

2) Waldentwicklungsplan Stadt Zürich, 2011

a) Themenblatt: E3a Freizeit und Erholung (Auszug)

https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/zed/Deutsch/gsz_2/publikationen/planung-und-bau/formulare-und-merkblaetter/WEP_GSZ_Bericht_festgesetzt.pdf

Hauptziel:

Für die Bevölkerung besteht ein attraktives, waldverträgliches Erholungsangebot mit der entsprechenden Erholungsinfrastruktur

Soll-Zustand

In Wäldern, die primär der Freizeit und Erholungsnutzung dienen, ist ein attraktives Angebot an Erholungsinfrastruktur (z.B. Rastplätze, Bikeparcours usw.) vorhanden. Bei Bedarf kann im Rahmen der Raumplanungs- und der Waldgesetzgebung sowie unter Berücksichtigung vorhandener Grundlagen (z.B. Inventare, LEK) und bestehender Naturwerte (Baumbestand, Wildtiere usw. zusätzliche Erholungsinfrastruktur installiert werden. Diese fügt sich gut in die Umgebung ein und ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder unmotorisiert gut zu erreichen. Parkplätze werden nicht ausgebaut.

Neue Erholungseinrichtungen im Übergangsbereich Wald und Offenland werden mit allen Beteiligten entwickelt. Den Erholungssuchenden sind die vorhandenen Werte der Wälder bekannt. Sie schätzen die vorhandene Erholungsinfrastruktur und gehen entsprechend sorgsam mit diesen um.

Zusätzliche Erholungsanlagen sowie Bewilligungen für Autofahrten und meldepflichtige Anlässe werden primär in den ausgeschiedenen Gebieten errichtet, bzw. entsprechend der bisherigen Praxis erteilt.

Mehraufwendungen und Beeinträchtigungen durch die Erholungsnutzung werden den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümern entschädigt. Das Beitragswesen ist geregelt. Bei viel frequentierten Anlagen wird die Abfallentsorgung durch die Stadt organisiert.

Umsetzung

Massnahmen:

Die Waldbewirtschaftung ist auf die Erholungsnutzung abgestimmt.

Bei nachgewiesenem Bedarf werden die Gebiete Freizeit und Erholung unter Berücksichtigung prägender Elemente und bestehender Werte weiterentwickelt. Der Bau neuer, waldverträglicher Erholungsinfrastruktur ist mit Bewilligung des kantonalen Forstdienstes möglich.

Baummonumente werden erhalten. Dem Sicherheitsaspekt wird erhöhte Beachtung geschenkt. Konflikte zwischen Nutzergruppen werden angegangen. Bei Bedarf kann Aufsichtspersonal für die Sensibilisierung und Lenkung der Erholungssuchenden eingesetzt werden. Das Beitragswesen wird geregelt. Waldeigentümer werden in der Vermarktung der Erholungsleistung unterstützt.

Regelmässiger Unterhalt in der Umgebung von Erholungsinfrastruktur.

Littering wird durch eine ausgewogene Infrastruktur (Abfalleimer) und Informationsmassnahmen möglichst vermieden.

WEP Stadt Zürich, 2010, p. 79f.

b) Beispiel Erholungswald E3a) anhand des Gebietes rund um den Höcklertrail

<http://maps.zh.ch/?topic=WaldWEPZH&scale=266164&x=2692500&y=1252500&srId=2056>

links klicken auf Waldentwicklungsplan Zürich 2011, Waldfunktionen oder besondere Ziele



3) MTB-Konzept der Stadt Zürich (Auszug)

https://www.afw-ctf.ch/?action=get_file&id=85&resource_link_id=22f

5.5 Fazit Entwicklungstendenzen

Im Zuge des Bevölkerungswachstums wird die Anzahl der Erholungssuchenden und Sporttreibenden in der freien Natur zunehmen. Die Anzahl Mountainbikerinnen und Mountainbiker in der Stadt Zürich wird weiter steigen, unter anderem auch aufgrund der Kombination der technischen Weiterentwicklung der E-Bikes und E-Mountainbikes mit einer älter werdenden Bevölkerung. Diese Entwicklung ist im Sinne der Gesundheits- und Sportförderung sowie mit dem Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft vor Augen als positiv zu werten. Insbesondere wird mit der Unterstützung durch Elektromotoren das Hinauffahren erleichtert, was auf die Frequenzen auf den Wegen und Trails im Wald an und auf den Hügeln rund um die Stadt einen grossen Einfluss haben wird. Das Mountainbiken wird voraussichtlich auch in Zukunft eine ausgesprochene Individualsportart bleiben. Abgesehen von einigen Spezialdisziplinen wird sich der grösste Teil der Mountainbikenden in der Natur und vorzugsweise im Wald bewegen. Ohne entsprechende Planung kann dies auf stark begangenen Wegen bzw. in besonders sensiblen Gebieten negative Auswirkungen auf die Umwelt und auf andere Erholungssuchende und Sporttreibende haben.

Mountainbike-Konzept Stadt Zürich, 2017, p.19

Ziele

- Die Stadt fördert Velofahrten auf Wegen in Grünräumen und auf Bikepark-Anlagen, d.h. auf Infrastrukturen ausserhalb des Strassenraums. Dazu gehören Bestrebungen zum frühen Erlernen und sicheren Ausüben des Velofahrens auf dieser Infrastruktur.
- Es gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften und die «Verhaltensregeln im Wald» von GSZ.
- Die Mountainbike-Pisten in den Wäldern richten sich an den Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung aus. Eine überregionale Ausstrahlung der Mountainbike-Pisten wird nicht angestrebt.
- Die Stadt Zürich stellt genügend, den unterschiedlichen Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung und Vereine entsprechende Bikepark-Anlagen bereit.
- Die Mountainbike-Pisten, Routen und Bikepark-Anlagen der Stadt Zürich sind allgemein zugänglich.
- Die Stadt begrüsst private Initiativen im Sinne des vorliegenden Konzepts und unterstützt diese im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten.
- Die Mountainbike-Pisten, -Routen und Bikepark-Anlagen sind gut über das offizielle Radwegenetz erschlossen.

Mountainbike-Konzept Stadt Zürich, 2017, p.10

4) Rechtsfragen zu illegalen Bauten im Wald

Rechtsgutachten vom 9. August 2014

von Dr. iur. Michael Bütler, Rechtsanwalt in Zürich

Im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

https://www.waldschweiz.ch/fileadmin/user_upload/user_upload/Waldeigentum/Rechtsfragen_zu_illegalen_Bauten_im_Wald.pdf

Auszüge:

6.2 Fahrnisbauten

51 Von Interesse für die vorliegende Fragestellung ist die Regelung zu den Fahrnisbauten in Art. 677 ZGB: Hütten, Buden, Baracken und dergleichen behalten, wenn sie ohne Absicht bleibender Verbindung auf fremdem Boden aufgerichtet sind, ihren besonderen Eigentümer (Abs. 1). Ihr Bestand wird nicht in das Grundbuch eingetragen (Abs. 2). Fahrnisbauten werden rechtlich wie eine bewegliche Sache behandelt, sie sind damit sondereigentumsfähig. Fahrnisbaute kann «[...] grundsätzlich jede bautechnische Vorrichtung [...] sein, welche ober- oder unterirdisch auf einem Grundstück errichtet ist. Vorausgesetzt ist allerdings, dass sie mit der Liegenschaft lediglich vorübergehend und grundsätzlich nur lose verbunden ist.» Fahrnisbauten sind in der Regel nicht in massiver Bauweise erstellt. Die «[...] Absicht der Beteiligten, insbes. der Wille des Bauherrn (z.B. Grundeigentümer oder Mieter) im Zeitpunkt der Errichtung der Baute [...]» ist «[...] massgebend für die Unterscheidung zwischen Fahrnis- und Dauerbaute.» (subjektives Element).¹⁰⁷ Vorausgesetzt ist, dass die Baute oder Anlage nicht eine derart intensive Verbindung zum Boden aufweist, dass sie dem Akzessionsprinzip (gemäss Art. 667 Abs. 2 ZGB) untersteht und damit Bestandteil des Bodens wird (objektives Element). Ebenfalls ein Kriterium zur Unterscheidung zwischen Fahrnisbaute und Dauerbaute ist, ob eine Abtrennung ohne Zerstörung, Beschädigung oder unverhältnismässigen Aufwand erfolgen kann.¹⁰⁸

52 Errichten z.B. Jugendliche im Wald eine Baumhütte, eine (nicht fest montierte) Baumleiter, einen Unterstand, einen kleineren Holzturm oder einen behelfsmässigen Steg über einen kleinen Bach, wird es sich dabei tendenziell um Fahrnisbauten handeln. Anders dürften erhebliche Terrainveränderungen für Bike-Downhillstrecken einzustufen sein. Die Qualifikation als Fahrnis- oder als Dauerbaute kann Schwierigkeiten bereiten, gerade, wenn der / die Erbauer nicht bekannt ist / sind. Entscheidend für die Beurteilung sind stets die Umstände des Einzelfalles. Fällt eine illegale Waldbaute unter den Begriff der Fahrnisbaute im Sinne von Art. 677 ZGB, bedeutet dies Folgendes: solange der Waldeigentümer nicht selber oder via Beauftragung von Drittpersonen für die Errichtung der Fahrnisbaute verantwortlich ist, kommt er für Schäden infolge von Mängeln bei Fahrnisbauten mangels Eigentümerposition nicht als Werkeigentümer in Betracht. Dass der Waldeigentümer bei längerfristiger Duldung einer solchen Fahrnisbaute gewisse Haftungsrisiken (z.B. aus Art. 41 Abs. 1 OR) eingeht, ist im Falle eines gefährlichen Zustandes nicht auszuschliessen.

53 Falls die Ersteller einer Fahrnisbaute sich das dafür verwendete Holz bzw. das Material im Wald eigenmächtig angeeignet haben (durch Fällen von Waldbäumen, Sammeln bzw.

¹⁰⁷ BSK ZGB II-REY/STREBEL, Art. 677 N 3 f.

¹⁰⁸ HEINZ REY, Die Grundlagen des Sachenrechts und das Eigentum, Grundriss des Schweizerischen Sachenrechts, Band I, 2. Aufl., Bern 2000, N 541 ff. ; BSK ZGB II-REY/STREBEL, Art. 677 N 5 ff.

28 Entwendung von geschlagenem, aufgeschichtetem Holz), stellt sich die Frage, ob sie als Eigentümer der Fahrnisbaute zu betrachten sind. Im Rahmen des Gemeingebrauchs ist das Sammeln von Holz im Wald im ortsüblichen Umfang jedermann gestattet (Art. 699 Abs. 1 ZGB). Falls die Ersteller jedoch ohne Zustimmung bzw. ohne Berechtigung Bäume fällen oder sich gelagertes bzw. gekennzeichnetes Holz unrechtmässig aneignen, können sie sachenrechtlich angesichts ihrer Bösgläubigkeit daran kein Eigentum erwerben (vgl. z.B. Art. 728 ZGB). Sie sind entsprechend auch nicht Eigentümer der Fahrnisbaute. Zu beachten sind unter Umständen die Vorgaben von Art. 671-673 ZGB.¹⁰⁹ Sie müssen eventuell mit einem strafrechtlichen Verfahren rechnen (z.B. wegen Diebstahls nach Art. 139 Ziff. 1 StGB oder Sachbeschädigung nach Art. 144 Abs. 1 StGB, ev. i.V.m. Art. 172ter StGB). Haftungsrechtlich spricht einiges dafür, solche Personen in analoger Anwendung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung dennoch als Werkeigentümer im Sinne von Art. 58 OR einzustufen. Dies, weil sie die illegale Baute erstellt haben und diese benützen.¹¹⁰ Subsidiär kommt als Auffangtatbestand für Schäden eine Haftung aus Art. 41 Abs. 1 OR in Betracht. Handelt es sich bei den Erstellern um minderjährige, aber urteilsfähige Jugendliche, werden sie aus unerlaubten Handlungen schadenersatzpflichtig (Art. 19 Abs. 3 ZGB)

7. Kurzüberblick zu den allgemeinen Haftungsvoraussetzungen

54 Grundsätzlich hat die geschädigte Person den erlittenen Schaden selber zu tragen (*casum sentit dominus*). Eine Überwälzung des Schadens ist nur möglich, wenn die Voraussetzungen bestimmter Haftungstatbestände erfüllt und vom Geschädigten nachgewiesen sind.¹¹¹ Die Beweislast für das Vorhandensein einer behaupteten Tatsache obliegt derjenigen Person, welche daraus Rechte ableiten will (Art. 8 ZGB).

55 Allgemeine Haftungsvoraussetzungen sind (unter anderen) ein Schaden, der natürliche und adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem Werkmangel und dem Schaden sowie die Widerrechtlichkeit der Schädigung.¹¹² Ein Schaden liegt vor bei einer unfreiwilligen Vermögensverminderung, welche in einer Vermehrung der Passiven oder einer Verminderung der Aktiven bestehen kann. Der adäquate Kausalzusammenhang ist nach der Rechtsprechung gegeben, wenn die Ursache nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung den eingetretenen Schaden objektiv begünstigt hat. Der Kausalzusammenhang kann durch höhere Gewalt, grobes Selbst- oder Drittverschulden unterbrochen werden. Widerrechtlichkeit der Schädigung ist anzunehmen, wenn absolute Rechte wie Leben und Gesundheit und Eigentum an Sachen (Erfolgsunrecht) oder wenn Schutznormen verletzt werden (Verhaltensunrecht). Bei einer Unterlassung ist eine Rechtspflicht zum Handeln erforderlich. Die Verschuldenshaftung nach

¹⁰⁹ Dazu die vorangehenden Ausführungen unter Rz. 35 ff.

¹¹⁰ Vgl. Rz. 62 mit Bezugnahme auf BGE 91 II 281 ff., 284 f., E. 3b und c.

¹¹¹ HEINZ REY, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, 4. Aufl., Zürich 2008, N 18 ff.

¹¹² Zu den Haftungsvoraussetzungen z.B. HEINRICH HONSELL/BERNHARD ISENRING/MARTIN A. KESSLER,

Schweizerisches Haftpflichtrecht, 5. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2013, 1 ff.; REY (FN 111), 1 ff. je mit Verweisen.

Art. 41 Abs. 1 OR setzt zudem ein schuldhaftes Verhalten (Fahrlässigkeit oder Vorsatz) voraus.

56 Das Mass der Haftung ist milder zu beurteilen, wenn das Geschäft für den Schuldner keinerlei Vorteil bezweckt, z.B. eine Gefälligkeitshandlung oder unentgeltliche Tätigkeit (Art. 99 Abs. 2 OR). Neben dem Schadenersatzanspruch, welcher nach Art. 43 OR zu bestimmen ist, kann der verletzten Person bzw. den Angehörigen der getöteten Person nach Art. 47 OR eine Genugtuung zugesprochen werden, wenn eine sog. immaterielle Unbill vorliegt (Schmerzensgeld). Bei Selbstverschulden oder Verletzung der Schadensminderungspflicht kann der Richter die Schadenersatzpflicht gestützt auf Art. 44 Abs. 1 OR herabsetzen oder gänzlich von ihr entbinden.

57 Für die Beantwortung der Frage, ob der Waldeigentümer für Schäden aus Unfällen im Zusammenhang mit illegalen, nicht von ihm erstellten Bauten haftet, steht die Werkeigentümerhaftung (Art. 58 OR) nachfolgend im Vordergrund. Daneben kommt auch die Verschuldenshaftung nach Art. 41 Abs. 1 OR oder – in Ausnahmefällen – die Haftung des Familienhaupts gemäss Art. 333 ZGB (letztere wird hier nicht erörtert) oder die Staatshaftung in Betracht.

8.1 Zum Werkbegriff

59 Als Werke gelten Gebäude oder andere stabile, künstlich hergestellte, bauliche oder technische Anlagen, die mit dem Erdboden, sei es direkt oder indirekt, dauerhaft verbunden sind.¹¹⁵ Beispiele aus der Rechtsprechung, welche im Hinblick auf illegale Bauten im Wald interessieren, sind: ein Zaun aus Drahtgeflecht¹¹⁶, ein Graben¹¹⁷, ein Wander- oder Fussweg (nicht aber ein Trampelpfad¹¹⁸), eine eingemauerte Leiter zwischen Scheune und Heuboden¹¹⁹ oder ein Baugerüst¹²⁰.

80 Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass der Autor der vorliegenden Studie auf keine Gerichtsentseide gestossen ist, welche die Haftung wegen Unfällen bei illegalen Bauten im Wald behandeln. Insofern erscheinen die verbleibenden Rechtsunsicherheiten etwas grösser als in alltäglicheren Fällen.

¹¹³ REY (FN 111), N 1025 ff.

¹¹⁴ HONSELL/ISENRING/KESSLER (FN 112), § 18 N 2, 182.

¹¹⁵ Z.B. BGE 130 III 736 ff., 740, E. 1.1.

¹⁶ BGE 96 II 34 ff., 35, E. 1. (Drahtzaun, in casu allerdings nicht im Wald).

¹¹⁷ BGE 130 III 736 ff., 740, E. 1.1 (Webereikanal entlang einer Zufahrtsstrasse); BGE 91 II 474 ff., 484, E. 6

(Bachbett, Damm, Durchlässe mit Einschluss des Mündungsbauwerkes).

¹¹⁸ BGE 91 II 281 ff., 283, E. 2. (Fussweg); MICHAEL BÜTLER, Zur Haftung von Werkeigentümern und Tier-

halten bei Unfällen auf Wanderwegen, Sicherheit & Recht 2/2009, 106 ff., 113 ff.

¹¹⁹ BGE 63 II 95 ff., 96 ff., E. 1 (eingemauerte Leiter zwischen Scheune und Heuboden).

¹²⁰ BGE 96 II 355 ff., 359, E. II. 1 (Baugerüst).

5) Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs (Auszug)

Bundesamt für Strassen ASTRA, , Bern 2006, Bericht von
Helen Keller, Prof. Dr. iur., LL.M., Umbricht Rechtsanwälte, Zürich
Matthias Hauser, lic. iur., Rechtsanwalt, Umbricht Rechtsanwälte, Zürich
https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/lv_m111_verfassungsgrundlagendeslangsamverkeh2006.pdf.download.pdf/lv_m111_verfassungsgrundlagendeslangsamverkehrs2006.pdf

Zentral ist die Eigenverantwortung der Waldbenutzer oder Erholungssuchenden (vgl. auch Art. 6 BV).⁹⁶ Abseits von Werken oder Wegen (in der «freien Natur») bestehen grundsätzlich keine Verkehrssicherungspflichten. Waldbenutzer haben ihr Verhalten und ihre Ausrüstung den natürlichen Gegebenheiten im Wald (Gelände, Schwierigkeiten und Gefahren) anzupassen. Unfälle wegen herunterfallenden Ästen oder umstürzenden Bäumen hängen häufig mit speziellen Witterungsverhältnissen zusammen (Wind, Sturm, Schneefall, Starkniederschläge). Wer sich bei ungünstigen bzw. gefährlichen meteorologischen Verhältnissen in den Wald begibt oder allfällige Warnungen (z.B. Absperrbänder oder auf Tafeln) missachtet, trägt entsprechende Eigenverantwortung. Haftungsrechtlich ist dies unter dem Begriff Selbstverschulden zu würdigen und kann zur Reduktion oder zum Wegfall von Schadenersatzforderungen führen. Auch bei normalen Bedingungen verbleibt für Waldbesucher stets ein hinzunehmendes Restrisiko, durch abstürzende Äste verletzt oder geschädigt zu werden. Soweit im Einzelfall keine Verkehrssicherungspflicht eines Werkbetreibers gegeben ist bzw. verletzt wurde, muss der Waldbenutzer den Schaden also selber tragen. Schliesslich gilt es, die Schadenminderungspflicht des Geschädigten zu erwähnen (Art. 44 Abs. 1 OR).

Die Verkehrssicherungspflichten insbesondere des Waldeigentümers, aber auch des Werkeigentümers sollen unter Berücksichtigung des allgemeinen Zutrittsrechts zum Naturraum Wald, des Walderhaltungsgebots und der nationalen Aufgabe der Biodiversitätsförderung nicht überspannt werden; zudem sind Restrisiken unvermeidlich und vom Waldbenutzer eigenverantwortlich hinzunehmen. In allen Fällen müssen Schutzvorkehrungen für den Pflichtigen zumutbar sein. Vor allem bei Gemeinwesen, aber auch bei privaten Waldeigentümern, sind personelle, logistische und finanzielle Gesichtspunkte zu berücksichtigen. In jedem Einzelfall ist sorgfältig festzulegen, wie weit die Eigenverantwortung der Wald- und Werknutzer reicht. Wie die wenigen einschlägigen (nicht höchstrichterlichen) Gerichtsurteile bzw. Entscheide aufzeigen, erscheint das Haftungsrisiko der Waldeigentümer im Zusammenhang mit Schäden wegen Unfällen, die auf walddtypische Gefahren zurückzuführen sind, nach geltendem Recht begrenzt und tragbar (vorbehalten sind gewisse Regelungen im kantonalen Strassenrecht). Auch die Analyse der Rechtslage unterstreicht diese Einschätzung. Angesichts der zunehmenden Freizeit- und Erholungsaktivitäten im Wald gilt es in der Gesetzgebung und in der Rechtsanwendung die Fragen der Haftungsausdehnung und -überwälzung kritisch im Auge zu behalten.

6) 21.3368 Interpellation Mountainbike-Pisten und Haftung der Eigentümerinnen und Eigentümer

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20213368>

Eingereicht von: Page Pierre-André
Fraktion der Schweizerischen Volkspartei
Einreichungsdatum:
19.03.2021

Im vergangenen Jahr hat der Bundesrat das neue Veloweggesetz in die Vernehmlassung geschickt. Das Gesetz, das auf die Abstimmung vom 23. September 2018 zum Bundesbeschluss über die Velowege folgt, wird ebenfalls für Velowege für die Freizeit, wie Mountainbike-Pisten, gelten.

Derzeit sehen sich mehrere Kantone mit der Problematik der illegalen Wege insbesondere in Wäldern konfrontiert. Oftmals von Amateurinnen und Amateuren ohne Absprache mit den Behörden oder den Grundstückeigentümerinnen und -eigentümern entworfen und gebaut, werfen diese illegalen Pisten zahlreiche Fragen auf, insbesondere hinsichtlich der Haftung bei einem Unfall, ob die Strecke nun einen "Mangel" aufweist oder nicht. Ich möchte einige dieser Fragen aufgreifen und bitte den Bundesrat, sie zu beantworten:

1. In welchem Umfang gilt das Strassenverkehrsgesetz für illegale Wege, die in Waldgebieten gebaut wurden? In welchem Umfang wird es künftig gelten?
2. Welche Risiken bestehen für die Grundstückeigentümerinnen und -eigentümer bei Unfällen, die sich auf von Drittpersonen gebauten Pisten ereignen? Welche Risiken werden künftig für sie bestehen?
3. Inwieweit können sich die Eigentümerinnen und Eigentümer von ihrer Haftung im Sinne von Artikel 58 des Obligationenrechts befreien, und was gilt diesbezüglich in Zukunft?
4. Werden spezielle und einheitliche Normen erarbeitet, um dieses Problem zu beheben?

Antwort des Bundesrates vom 26.5.2021:

1. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 ([SVG; SR 741.01](#)) auch auf Trails (Pfad für das Mountain-Bike-Fahren) zur Anwendung gelangt, die ohne Erlaubnis des Grundeigentümers und der Behörden erstellt wurden.

Bundesgerichtliche Entscheide stützen diese Haltung: So hat das Bundesgericht in ständiger Rechtsprechung entschieden, dass das SVG grundsätzlich auf allen "öffentlichen Strassen" zur Anwendung gelangt. Als "öffentliche Strassen" definiert das Bundesgericht alle Strassen und Wege, die nicht dem rein privaten Gebrauch vorbehalten sind. Dies trifft nach Auffassung des Bundesrates auch auf Trails zu, unabhängig davon, ob diese legal oder illegal errichtet wurden. Das neue Bundesgesetz über die Velowege (VWG) liegt im Entwurf vor. Es definiert eine Planungspflicht für Velowegnetze sowie Planungsgrundsätze für deren Ausgestaltung. Da illegale Trails keinen Bestandteil des offiziellen Velowegnetzes bilden, kommt das VWG nicht zum Tragen.

2/3. Haftungsfragen können bei illegal gebauten Trails nach Ansicht des Bundesrates nur einzelfallbezogen beantwortet werden, da verschiedene Aspekte in die Beurteilung miteinfließen müssen. So kommt es zum Beispiel darauf an, wie der Trail ausgestaltet ist (natürlicher Weg oder mit baulichen Anpassungen wie Sprungschanze etc.), ob und zu welchem Zeitpunkt der Grundeigentümer Kenntnis vom illegal errichteten Trail erhalten hat und ob er allfällige Massnahmen zur Risikominimierung getroffen hat. Da die Ausführung dieses Sports immer mit Risiken verbunden ist, kommt der Eigenverantwortung der Trail-Benutzenden eine weitere wichtige Bedeutung zu.

4. Aus Sicht des Bundesrates genügen die heutigen rechtlichen Grundlagen und Regelungen für den Umgang mit illegal errichteten Trails.

7) Verkehrsregeln im Wald (Auszug)

<https://www.volketswil.ch/public/upload/assets/7442/Reiten%20und%20Biken%20im%20Wald.pdf>

Strafbarkeit

Wegen Missachtung des Fahrverbotes machen sich Motorfahrzeugführer nach eidgenössischem Waldgesetz, Velofahrer und Reiter nach kantonalem Waldgesetz strafbar. Zuständig sind die Statthalterämter. Die Übertretungen des Waldgesetzes können nicht mit Ordnungsbussen geahndet werden, da sie nicht in der Verordnung über das kantonale rechtliche Ordnungsbussenverfahren aufgeführt sind. Wenn das Fahrverbot signalisiert ist, kann die Polizei gestützt auf Ziff. 304.1 Anhang 1 OBV eine Ordnungsbusse ausfällen.

Wer ist für die Kontrolle zuständig?

Für die Kontrolle der Fahrverbote im Wald ist die Gemeinde zuständig. Der kommunale Forstdienst übt die unmittelbare forstpolizeiliche Aufsicht aus. Angehörige des Forstdienstes sind zur Anzeige von Widerhandlungen gegen das KaWaG verpflichtet. Zu den Aufgaben des Försters gehört mithin auch, für die Einhaltung der Fahrverbote im Wald zu sorgen. Bei Missachtung von Fahrverbote im Wald (inklusive das Fahrradfahren und Reiten abseits zulässiger Wege) erstattet der Förster Anzeige an die Polizei. Diese wiederum nimmt den Sachverhalt auf und rapportiert an das zuständige Statthalteramt. Darüber hinaus obliegt es aber auch den Gemeindepolizeien, Widerhandlungen gegen die Verkehrsregeln (inklusive Fahrverbote) im Wald direkt festzustellen und zu ahnden.