

GASTKOMMENTAR *Carlo Portner über Konflikte zwischen Wandernden und Radfahrern*

Förderung von E-Mountainbiking und Bikeverbote

M

Mit knapp 350 000 Franken unterstützt unsere Regierung im Rahmen der Neuen Regionalpolitik das Projekt «E-Mountainbike Graubünden». Damit soll Graubünden als führende Mountainbike (MTB)-Destination im Alpenraum auch im E-MTB-Tourismus eine Vorreiterrolle übernehmen, so durch Bereitstellen von Ladestationen für E-Bikes. So weit, so gut, richtig auch, dass die Gäste beispielsweise nicht nur unten in einer Schlucht bleiben, sondern auch in die Dörfer hinauffahren sollen. Zweifel stellen sich aber dann ein, wenn mittels E-MTB die Berge sozusagen für alle etwas flacher werden sollen (so André Aschwanden von Schweiz-Tourismus) oder «In den Bergen und auf den Gipfeln geht es rund» (vgl. «Büwo»

vom 19.10.2016). Etwas übertrieben wohl die «Blick»-Schlagzeile vom 6. 7. 2017 «Der lautlose Tod», wo E-Bikes, Elektroautos und Post-Töffli in den gleichen Topf geworfen werden.

Umgekehrt wird laut Regierung und Grosser Rat das Wandern genug vermarktet, indem das Konzept zur Weiterentwicklung des Wandertourismus beibehalten werden soll. So sei im Jahre 2015 ein mehrjähriges Projekt lanciert worden, dessen Ziel die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Wandertourismus sei. Wie dem auch sei, hier soll das Fahrradfahren weder verteufelt noch vergöttert werden (unter vielen «Velo und Wahn» in der NZZ vom 4. 7. 2017).

Sollen Mountainbiker den Alpentourismus retten, dann gilt es, den Kleinkrieg auf Wanderwegen bzw. Bergwanderwegen oder gar alpinen Routen tunlichst zu vermeiden. Schon in meiner für das damalige Buwal ver-

fassten Schrift «Haftung für Unfälle auf Wanderwegen» (Bern, 1996) wird unter dem Titel «Untypische Benutzung von Wanderwegen» darauf hingewiesen, dass die allgemeine Zugänglichkeit Schwierigkeiten in der Abgrenzung biete. Dadurch entstünden Gefahrenlagen, welche Eingrenzungen in der Benutzbarkeit der Wanderwege erfor-



«Wer will denn schon einen Tafelwald in unserer attraktiven Bergwelt?»

dern. So verbiete Art. 43 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) das Befahren von Wegen, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie eben Fuss- und Wanderwege. Zudem sei von nor-

malen Fahrrädern auszugehen und nicht von Spezialfahrrädern wie MTB. Sonst wären ja praktisch alle Wege zum Radfahren geeignet, insbesondere für MTB. Massgebendes Eignungskriterium dafür könne nur die Strassen- bzw. Wegbreite sein, für Kreuzungsmanöver mit Fussgängern sei gar von einer Wegbreite von etwa zwei Metern auszugehen. Der neue Leitfaden «Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen» (Astra und SAW, 2017) nimmt diese Überlegungen weitgehend unter dem Titel «Sonderfragen» auf und hält einleitend fest, dass Wanderwege mit einem allgemeinen Fahrverbot oder einem Verbot für Fahrräder mit Velos, MTB und E-Bikes nicht befahren werden dürfen.

Dies natürlich abgesehen von Art. 43 Abs. 1 SVG, doch wer entscheidet über die faktische Eignung? Nur nebenbei, in der Schweiz werden E-Bikes nur

dann als Velos taxiert, wenn sie eine Tretunterstützung bis max. 25 km/h aufweisen, schnellere E-Bikes gelten als Motorfahrräder, die strengen Regeln unterliegen.

Leider lässt die Statistik des SAC über Bergnotfälle 2016 offen, wie viele von den 198 Notfällen bei Mountainbike-Tätigkeiten Kollisionen mit Wandernden waren. Wie dem auch sei, die Signalisation von Bikeverboten, weil Wegabschnitte durch Bikes in arge Mitleidsenschaft gezogen werden, was zu unnötigen Unterhaltsarbeiten und schliesslich zu Kosten führe (vgl. «Ruinaulta» 7. 7. 2017), kann keine generelle Lösung sein. Wer will denn schon einen Tafelwald in unserer attraktiven Landschaft bzw. Bergwelt? Es gibt somit nur diese Lösungen: Trennen von Radfahrern und Wandernden oder in jedem Fall gegenseitige Rücksichtnahme.

.....
CARLO PORTNER, *Rechtsanwalt, ehemals Präsident der Kantonalen Skilehrer- und Bergführerkommission.*