

Schweiz**Mobil**



Mountainbikeland Schweiz



# Mountainbikeland Schweiz

Manual Routen

## Impressum

### Herausgeberin

© Stiftung SchweizMobil, 2016  
www.schweizmobil.ch  
www.schweizmobil.org  
info@schweizmobil.ch

### Autoren

Projektleitung SchweizMobil, Bruno Hirschi und Lukas Stadtherr

### Redaktion

Projektleitung SchweizMobil, Markus Capirone

### Gestaltung

Projektleitung SchweizMobil, Beatrice Nünlist

### Fotos

Alle Fotos wurden SchweizMobil von Partnern zur Verfügung gestellt

### Soundingboard

Bundesamt für Strassen, Bereich Langsamverkehr und Historische Verkehrswege, Gabrielle Bakels  
Tiefbauamt Kanton Graubünden, Fachstelle Langsamverkehr, Peter Stirnimann  
Amt für Wald und Naturgefahren Kanton Schwyz, Fachbereich Langsamverkehr, Beat Fuchs  
Beratungsstelle für Unfallverhütung, Christoph Müller  
Schweiz Tourismus, Jérôme Lacourrègne, Samuel Zuberbühler  
Schweizer Tourismus-Verband, Chantal Beck  
Schweizer Wanderwege, Pietro Cattaneo, Laura Rindlisbacher  
Swiss Cycling, Pete Stutz  
Allegra Tourismus, Darco Cazin  
BikePlan AG, Adrian Greiner, Gabriella Keusch, Severin Schindler  
Swiss Sports Publishing GmbH, Thomas Giger  
Trailnet, Samuel Hubschmid



## Inhaltsverzeichnis

- 1 Einführung | 5
- 2 Mountainbikeland Schweiz | 7
- 3 Qualitätsziele | 12
- 4 Bedeutung | 19
- 5 Bedürfnisse | 22
- 6 Zielgruppen | 26
- 7 Trends | 34
- 8 Akteure und Aufgaben | 39
- 9 Grundlagen | 44





# 1 Einführung

Das Mountainbiken ist Teil des Schweizer Langsamverkehrs (insbesondere Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten). Das Mountainbiken hat sich in den letzten 25 Jahren vom Trendsport zum Breitensport entwickelt und ist sowohl für die Freizeitgestaltung (Naherholung) als auch für den Sommertourismus wichtig.

SchweizMobil ist die offizielle Plattform zur Koordination und Kommunikation von Angeboten für den Langsamverkehr (LV) in der Schweiz. SchweizMobil fördert offizielle, signalisierte und attraktive Routen, auch im Bereich Mountainbikeland Schweiz.

Das Manual bezieht sich insbesondere auf die signalisierten Routen von Mountainbikeland Schweiz. Es informiert über die wichtigsten Qualitätsziele, Zielgruppen, Akteure, Aufgaben und Grundlagen.

Für Mountainbike-Anlagen, wie z. B. für Mountainbike-Pisten, Bikeparks, Skillareas, Pumptracks, empfehlen wir die Grundlagen und Arbeitshilfen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).



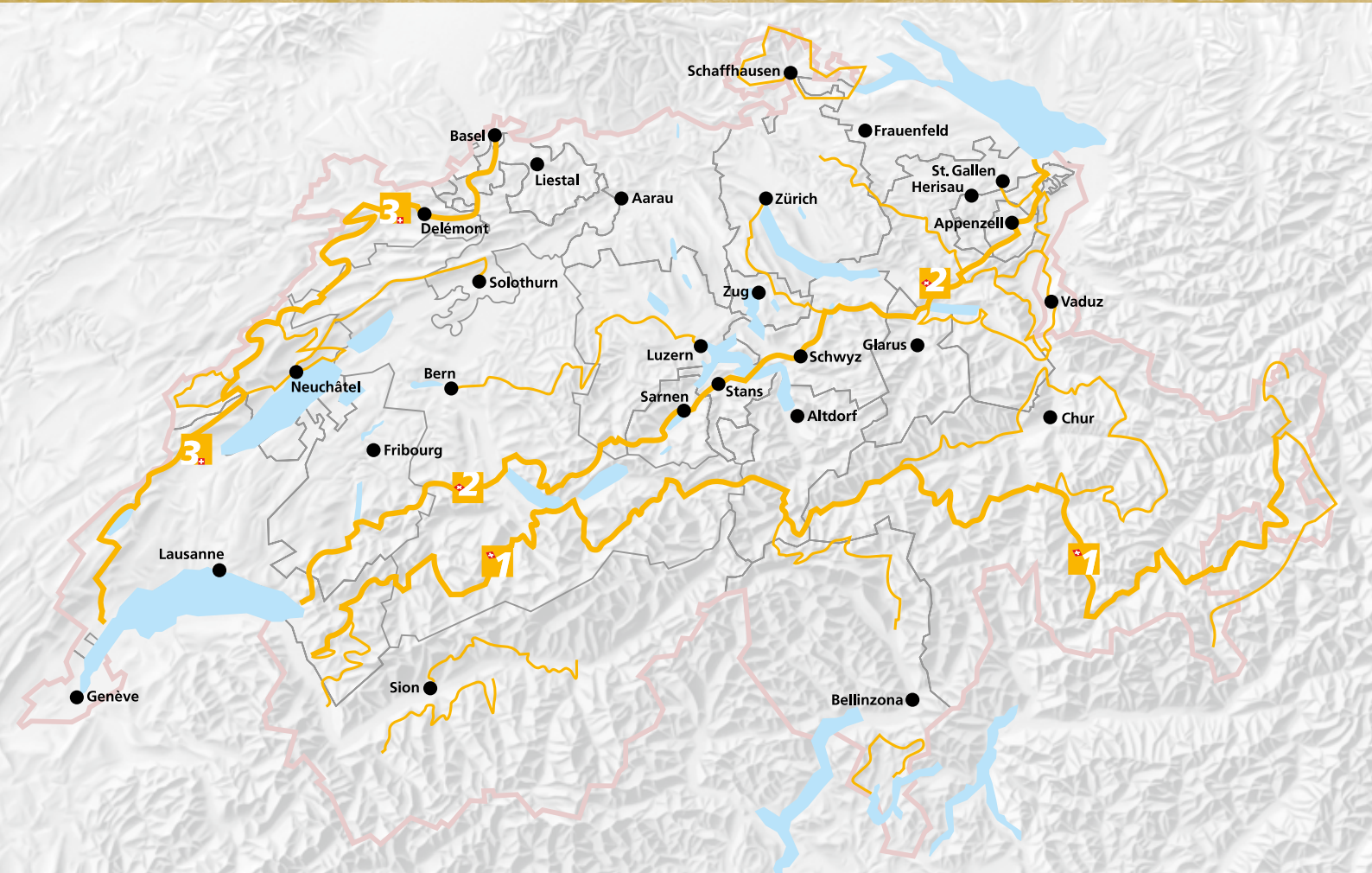


## 2 Mountainbikeland Schweiz



Das Mountainbikeland Schweiz ist das offizielle, konsolidierte und signalisierte Mountainbike-Routennetz der Schweiz und wird als Teil von SchweizMobil durch den Bund, das Fürstentum Liechtenstein, die Kantone, die LV-Fachorganisationen, die Tourismusregionen und zahlreiche weitere Partner getragen.





**Nationale und regionale Route; alle  
Routen unter: [www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)**





## 2.1 Routennetz

Die Schweizer Norm SN 640829, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr definiert Mountainbike-Routen wie folgt: «Mountainbike-Wege sind allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- und Tragepassagen aufweisen.»

Das Routennetz von Mountainbikeland Schweiz umfasst insgesamt 8600 km und besteht aus folgenden Routen (Stand 2016):

Das Routennetz soll in den kommenden Jahren gemäss den in diesem Manual beschriebenen Qualitätszielen optimiert und in jenen Regionen gezielt ausgebaut werden, die sich zum Mountainbiken besonders eignen und deren Angebot noch wenig entwickelt ist.

### Weitere Informationen:

[www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)

[www.mountainbikeland.org](http://www.mountainbikeland.org)



**Drei nationale, einstellig nummerierte Routen durchqueren in mehreren Etappen einen grossen Teil der Schweiz**



**16 regionale, zweistellig nummerierte Routen durchqueren in mehreren Etappen verschiedene Regionen/Kantone**



**180 lokale, dreistellig nummerierte Routen sind in der Regel Tagestouren**





## 2.2 Anlagen und Pisten

Mountainbike-Anlagen sind speziell zum Mountainbiken erstellte Infrastrukturen wie z. B. Mountainbike-Pisten. Sie gewinnen zunehmend an Bedeutung.

Mountainbike-Pisten schaffen auf einzelne Nutzergruppen zugeschnittene Angebote. Sie sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet (kein Mischverkehr- oder Gegenverkehr). Sie werden ausschliesslich abwärts befahren, enthalten gebaute Elemente und sind speziell signalisiert. In der Regel wird der Start einer Mountainbike-Piste mit einer Aufstiegshilfe erschlossen (Bergbahn, öffentlicher Verkehr).

Leichte Mountainbike-Pisten (Schwierigkeitsgrad: blau) können in Mountainbike-Routen integriert werden, z. B. für eine Abfahrt (Doppsignalisation, siehe Fachbroschüre «Signalisation Mountainbike-Pisten», bfu, 2016).

Für Mountainbike-Anlagen bestehen spezifische Grundlagen und Arbeitshilfen, z. B. für Mountainbike-Pisten, Bikeparks, Skillareas, Pumptracks:

Fachdokumentation  
«Mountainbike-Anlagen»  
(bfu, 2012)

---

Fachbroschüre  
«Signalisation Mountainbike-Pisten»  
(bfu, 2016)

---

Fachbroschüre  
«Skate- und Bikeparks»  
(bfu, 2016, in Vorbereitung)

**Download und weitere Informationen:**  
[www.mountainbikeland.org](http://www.mountainbikeland.org)



## 3 Qualitätsziele

SchweizMobil fördert in Abstimmung mit Bund, Kantonen und dem Fürstentum Liechtenstein offizielle, signalisierte und attraktive LV-Routen für Freizeit und Tourismus. SchweizMobil trägt mit seinem Routennetz massgeblich zur Standortqualität der Schweiz bei und leistet damit einen aktiven Beitrag zum Wohlbefinden der Bevölkerung und der Gäste aus dem Ausland.

SchweizMobil fördert mit seinem Routennetz auch die möglichst konfliktfreie Nutzung von Natur und Wegnetz. Denn die besucherlenkende Wirkung attraktiver Routen sichert

das nachhaltige Mit- und Nebeneinander der verschiedenen Nutzergruppen und Interessen. SchweizMobil leistet damit einen Beitrag zur (raum-)planerischen Abstimmung der Schutz- und Nutzinteressen in Natur und Landschaft.

Im Mountainbikeland verfolgt SchweizMobil folgende Qualitätsziele, die im Rahmen des Möglichen rasch umgesetzt werden sollen.







## 3.1 Bereich Koordination

- A Koordination der Routen von Mountainbikeland auf nationaler, kantonaler, regionaler und lokaler Ebene.

---

- B Stärkung der kantonalen LV-Fachstellen. Sie legen die Zuständigkeiten und Akteure sowie die Verfahren zur Planung, Bewilligung und Umsetzung von Mountainbike-Routen fest.

---

- C Stärkung der kantonalen LV-Gremien (beratende, kantonale Gremien unter Führung der LV-Fachstellen, in der Regel bestehend aus Vertretern kantonaler Amtsstellen, LV-Fachorganisationen, Tourismusorganisationen, Bergbahnen und Mountainbike-Experten).

---

- D Abstimmung der Routen von Mountainbikeland mit den kantonalen Strategien für den LV.

---

- E Rechtliche Sicherung der Routen von Mountainbikeland durch (LV-)Raumplanungsinstrumente aller Stufen (z. B. Richtpläne).



## 3.2 Bereich Infrastruktur

- F Die nationalen, regionalen und lokalen Routen von Mountainbikeland sind attraktiv und damit auf dem nationalen und internationalen Markt erfolgreich.
- 
- G Die Routen entsprechen jeweils einer oder mehreren klar definierten Zielgruppen.
- 
- H Die Routen erschliessen attraktive Landschaften, Routenziele und Sehenswürdigkeiten.
- 
- I Der Anteil Naturbelag an den Routen ist hoch, der Anteil Hartbelag tief.
- 
- J Routen sind homogen, verständlich und durchgehend geführt und weisen keine nicht rechtzeitig erkennbaren Gefahrenstellen (Fallen) auf.
- 
- K Gemeinsame Führungen von Mountainbike-Routen und Wanderland-Routen/Wanderwegen sind auf der Basis des Dokuments «Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike» festgelegt (siehe Seite 47).
- 
- L Die Routen sind mit einem möglichst dichten Angebot des öffentlichen Verkehrs erreichbar (inklusive Velotransport).
- 
- M Die Routen können leistungsfähige Aufstiegshilfen miteinbeziehen (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr).
- 
- N Technische und konditionelle Anforderungen der Routen sind gemäss dem Manual «Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr» in leicht, mittel und schwer klassiert (siehe Seite 47).
- 
- O Tagestouren dauern ca. zwei bis vier Stunden, Etappen von Mehrtagestouren ca. vier bis sechs Stunden (reine Fahrzeit).
- 
- P Mountainbike-Routen und -Anlagen (z. B. Bikeparks, Pumptracks) stehen auch in Agglomerationen zur Verfügung.
- 
- Q Die Routen sind gemäss der Schweizer Norm SN 640829, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr und gemäss dem Handbuch «Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte» signalisiert. Die Norm gilt als Weisung des UVEK und ist für alle Beteiligten verbindlich (siehe Seite 47).
- 
- R Der Unterhalt der Routen ist geregelt (Wege/Signalisation). Sie werden mindestens einmal pro Jahr kontrolliert und unterhalten.



### 3.3 Bereich Kommunikation und Vermarktung

- S Die Mountainbike-Routen und -Anlagen werden von SchweizMobil und seinen Kommunikationspartnern national und international prominent kommuniziert (swisstopo, Schweiz Tourismus etc.).

---

- T Mehrtägige Mountainbike-Routen sind nach Möglichkeit buchbar. Diese buchbaren Angebote werden auch von SchweizMobil kommuniziert.

---

- U Die Mountainbike-Routen und -Anlagen werden von den Tourismusorganisationen der betreffenden Orte und Regionen aktiv kommuniziert und vermarktet.

---

- V Die Mountainbike-Routen werden gemäss dem Manual «Gestaltung von Informationen zum Langsamverkehr und seine Kombination mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs» kommuniziert (siehe Seite 47).









## 4 Bedeutung

Das Mountainbiken hat sich in den letzten 25 Jahren international vom Trendsport zum Breitensport entwickelt. Mountainbiken ist sowohl für die Freizeitgestaltung (Naherholung) als auch für den Sommertourismus wichtig.



## 4.1 Touristische Bedeutung und wirtschaftlicher Erfolg

Mountainbike-Angebote haben sich in den Tourismus-Destinationen zu einem wichtigen Basisangebot mit hoher Wertschöpfung entwickelt. Das wichtigste Beispiel dafür ist der Kanton Graubünden, der dank seines Projekts «graubündenBIKE» auch international zu einer bedeutenden Mountainbike-Destination wurde. Ähnliche Förderprojekte sind zwischenzeitlich auch in anderen Kantonen und Regionen gestartet. Bergbahnen erkennen in den Mountainbikern zunehmend das Potenzial zur besseren Auslastung ihrer Bahnen im Sommer.

Rund 400 000 Personen oder 6,3 % der Schweizer Bevölkerung nutzen in ihrer Freizeit das Mountainbike. Sie sind im Durchschnitt 41 Jahre alt, 29 % sind Frauen und 71 % Männer (SchweizMobil, Erhebung zur Nutzung 2013).

Pro Person werden auf einer eintägigen Mountainbike-Tour in der Schweiz durchschnittlich 74 Franken ausgegeben. Die Tagesausgaben auf einer mehrtägigen Mountainbike-Tour betragen 227 Franken. Davon entfallen ca. 90 Franken auf die Übernachtung und ca. 60 Franken auf die Verpflegung (SchweizMobil, Erhebung zur Nutzung 2013).

Gemäss den Hochrechnungen der Studie «Sport Schweiz 2014» und der Pilotstudie «Mountainbiken in der Schweiz 2014» generieren Mountainbike-Touren einen jährlichen Umsatz von ca. 800 Mio. Franken.

**Weitere Informationen:**  
[www.mountainbikeland.org](http://www.mountainbikeland.org)



## 4.2 Bedeutung in der Naherholung

Mountainbiken ist heute ein bedeutender und nachhaltiger Bestandteil des Sport- und Erholungsverhaltens der Schweizer Bevölkerung und fördert die Gesundheit. Attraktive Mountainbike-Routen und -Anlagen können ausserdem Nutzungskonflikte in Naherholungsgebieten wirkungsvoll reduzieren.

Auch in Dörfern und Quartieren werden vermehrt kleinere Anlagen wie Pumptracks gebaut. Sie ermöglichen den spielerischen Einstieg ins Velofahren und Mountainbiken.

Attraktive Mountainbike-Routen in Naherholungsgebieten fehlen in der Schweiz noch weitgehend. Sie sollen im Rahmen von Mountainbikeland entwickelt werden und sind Teil der Förderung des Langsamverkehrs in Naherholungsgebieten.

In den letzten Jahren sind in Naherholungsgebieten insbesondere Mountainbike-Anlagen realisiert worden, wie diese erfolgreichen Beispiele zeigen:

Biketrail Triemli  
(Zürich, 35 000 Abfahrten 2012)

---

Gurten-Trail  
(Köniz, 100 000 Abfahrten 2015)

---

Gempen-Nord-Trail (MuttENZ)

---

Biel-Trail (Biel)

---

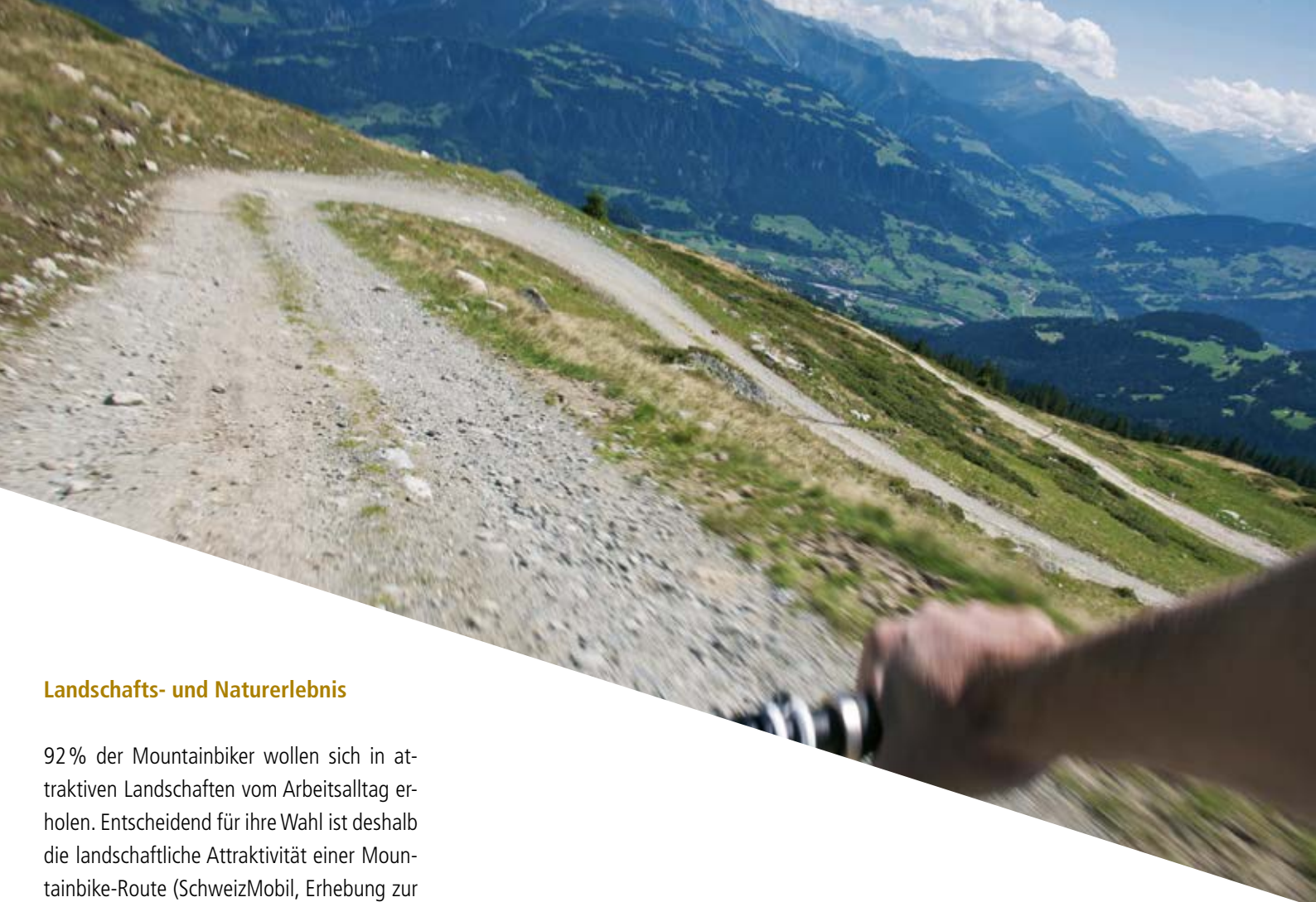
Bikepark Zürich  
(Zürich, grösster Bikepark Europas)

## 5 Bedürfnisse

Mountainbiker haben unterschiedliche Bedürfnisse. Erst die Kenntnis dieser Bedürfnisse ermöglicht die erfolgreiche und nachhaltige Planung, Realisierung und Kommunikation von Mountainbike-Routen und -Anlagen.







### **Landschafts- und Naturerlebnis**

92% der Mountainbiker wollen sich in attraktiven Landschaften vom Arbeitsalltag erholen. Entscheidend für ihre Wahl ist deshalb die landschaftliche Attraktivität einer Mountainbike-Route (SchweizMobil, Erhebung zur Nutzung 2013).

### **Bewegung**

Gesundheit und Fitness sind für 88% der Mountainbiker wichtig («Mountainbiken in der Schweiz 2014», Pilotstudie). Im Vordergrund steht die Freude an der Bewegung, nicht das Training und der Wettkampf. Dies gilt auch für Angebote im Bereich der Naherholung.

### **Spass**

Spass haben ist für 99% der Mountainbiker wichtig («Mountainbiken in der Schweiz 2014», Pilotstudie). 55% suchen dieses Erlebnis zusammen mit ihrem Partner oder in Gruppen (SchweizMobil, Erhebung zur Nutzung 2013).

### **Fahrerlebnis**

75% der Mountainbiker suchen auf einer Tour schmale Wege, sogenannte Singletrails (SchweizMobil, Erhebung zur Nutzung 2013). Sie bieten neben einer gewissen fahrtechnischen Herausforderung eine grosse Nähe zur Natur. Für Aufstiege werden eher breite Wege geschätzt.

### **Glaubwürdigkeit**

Attraktive und damit glaubwürdige Mountainbike-Routen und -Anlagen zeigen dem Mountainbiker, dass seine Bedürfnisse ernst genommen werden. Damit lässt er sich gern führen (Signalisation) und als wiederkehrenden Gast gewinnen.







## 6 Zielgruppen

Beim Mountainbiken werden sechs verschiedene Zielgruppen unterschieden. Sie gehen fließend ineinander über. Viele Mountainbiker können mehreren Zielgruppen zugeordnet werden. Zur Entwicklung attraktiver Mountainbike-Angebote muss man die Bedürfnisse dieser Zielgruppen kennen und festlegen, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen.







## 6.1 Cross-Country (wettkampforientiert)

### Bedeutung für Mountainbikeland

- Eher geringe Bedeutung
- 

### Bedeutung generell

- Naherholung: mittel
  - Tourismus: gering
  - Anteil: ca. 5 % aller Mountainbiker
- 

### Motivation

- Leistung
  - Training und Wettkampf
- 

### Nutzung

- Trainiert wird am Wohnort
  - Tagestouren und Trainingslager ergänzen den Trainingsalltag
  - Trainingseinheiten werden teilweise auch auf dem Rennrad absolviert
- 

### Weganteile pro Route

- Singletrails: 10–30 % (eher einfache Trails)
  - Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 50–70 %
  - Strassen mit Hartbelag: < 20 %
- 

### Routenkriterien

- Abwechslungsreiche Strecken (evtl. Schlaufen, die mehrmals gefahren werden können)
  - Bei jedem Wetter fahrbar
  - Gute Erreichbarkeit
- 

### Schwierigkeitsgrade

- Kondition: mittel bis schwer
  - Technik: leicht bis mittel
- 

### Biketyp/Spezialausrüstung

- Hardtail oder vollgederertes Cross-Country- oder Race-Bike, Federweg ca. 10 cm
- 

### Perspektiven

- Der Anteil der Cross-Country-Fahrer bleibt weiterhin auf tiefem Niveau
- 

### Empfehlung Mountainbikeland

- Auf die Entwicklung von signalisierten Routen kann verzichtet werden, da sich Cross-Country-Fahrer Touren zusammenstellen, die auf die eigenen Trainingsbedürfnisse ausgerichtet sind



## 6.2 Tour

### Bedeutung für Mountainbikeland

- Höchste Bedeutung

### Bedeutung generell

- Naherholung: sehr hoch
- Tourismus: sehr hoch
- Anteil: ca. 30 % aller Mountainbiker

### Motivation

- Landschaft, Natur und das Erkunden von Regionen

### Nutzung

- Touren zur Naherholung beginnen zu Hause
- Es werden auch Touren mit der ganzen Familie unternommen
- Für Wochenend- und Urlaubstouren werden gern Routenangebote in touristischen Regionen genutzt
- Gelegentlich werden mehrtägige Touren unternommen (z. B. Alpencross)

### Weganteile pro Route

- Singletrails: 10–40 % (technisch nicht zu anspruchsvoll)
- Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 40–70 %
- Strassen mit Hartbelag: < 20 %

### Routenkriterien

- Interessante Zwischenziele (Aussichtspunkt, Restaurant, Gipfel, Pass)
- Abwechslungsreiche Abschnitte mit Singletrails als Abfahrten
- Gute Erreichbarkeit

### Schwierigkeitsgrade

- Kondition: leicht bis schwer
- Technik: leicht bis mittel

### Biketyp/Spezialausrüstung

- Nicht zu schweres, vollgefedertes Bike, Federweg ca. 12 cm

### Perspektiven

- Diese Zielgruppe bleibt ein wichtiges Segment
- E-Mountainbikes erleichtern den Zugang zum Mountainbiken und führen zu einer verstärkten Nachfrage nach attraktiven Mountainbike-Routen
- Über diese Zielgruppe finden viele den Einstieg in das Mountainbiken (auch Kinder und Familien)

### Empfehlung Mountainbikeland

- Der Erlebniswert der Routen muss hoch sein
- Einfache Routen mit leicht fahrbaren Singletrails sind für Einsteiger und Familien wichtig



## 6.3 All Mountain

### Bedeutung für Mountainbikeland

- Höchste Bedeutung
- 

### Bedeutung generell

- Naherholung: gering
  - Tourismus: sehr hoch
  - Anteil: ca. 33 % der Mountainbiker
- 

### Motivation

- Landschaft, Natur, Fahrerlebnis und Spass
- 

### Nutzung

- Routen werden explizit in anspruchsvollem Gelände gesucht (Alpen, Jura etc.)
  - Attraktive Abfahrten sind wichtig
  - Aufstiegshilfen werden gern genutzt (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr)
  - Gelegentlich werden mehrtägige Touren unternommen (z. B. Alpencross)
- 

### Weganteile pro Route

- Singletrails: 30–50 % (technisch einfach bis anspruchsvoll, gebaute Pisten)
  - Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 30–50 % (vor allem für den Aufstieg)
  - Strassen mit Hartbelag: < 20 % (möglichst wenige und nur für den Aufstieg)
- 

### Routenkriterien

- Interessante Zwischenziele (Aussichtspunkt, Restaurant, Gipfel, Pass)
  - Hoher Erlebniswert auch auf «flowigen» Singletrails
  - Gute Erreichbarkeit
- 

### Schwierigkeitsgrade

- Kondition: leicht bis schwer
  - Technik: mittel bis schwer
- 

### Biketyp/Spezialausrüstung

- Alpentaugliches, vollgefedertes Bike mit breitem Einsatzbereich (Aufstieg und Abfahrt), Federweg ca. 14 cm
  - Leichte Knie- und Ellenbogenschoner (Abfahrt)
- 

### Perspektiven

- Die Bedeutung von All Mountain wächst und entspricht dem gesellschaftlichen Trend zu mehr Spass und Erlebnis
- 

### Empfehlung Mountainbikeland

- Sehr wichtig für alpine Destinationen
- Je höher der Trail-Anteil, desto erfolgreicher das Angebot



## 6.4 Enduro

### Bedeutung für Mountainbikeland

- Hohe Bedeutung

### Bedeutung generell

- Naherholung: mittel
- Tourismus: hoch
- Anteil: ca. 20 % der Mountainbiker

### Motivation

- Landschaft, Natur, Fahrerlebnis mit Singletrails und Abfahrten

### Nutzung

- Routen werden explizit in anspruchsvollem Gelände gesucht (Alpen, Jura etc.)
- Attraktive Abfahrten sind wichtig
- Aufstiegshilfen werden gern genutzt (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr)
- Gelegentlich werden mehrtägige Touren unternommen (z. B. Alpencross)

### Weganteile pro Route

- Singletrails: 40–60 % (anspruchsvolle, alpine Trails, gebaute Pisten)
- Wald- und Landwirtschaftswege mit Naturbelag: 20–40 %
- Strassen mit Hartbelag: < 10 % (möglichst wenige und nur für Aufstiege)

### Routenkriterien

- Interessante Zwischenziele (Aussichtspunkt, Restaurant, Gipfel, Pass)
- Hoher Erlebniswert mit vielen Singletrails in allen Schwierigkeitsgraden
- Mehr Abfahrten als Aufstiege
- Gute Erreichbarkeit

### Schwierigkeitsgrade

- Kondition: leicht bis mittel (Aufstiege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, z. B. Bergbahnen)
- Technik: mittel bis schwer

### Biketyp/Spezialausrüstung

- Abfahrtsorientiertes, vollgefedertes Bike, das auch Aufstiege erlaubt, Federweg ca. 16 cm.
- Leichte Knie- und Ellenbogenschoner (Abfahrt)

### Perspektiven

- Die Bedeutung von Enduro in alpinen Regionen steigt, zumal viele All-Mountain-Fahrer mit zunehmendem Fahrkönnen ins Segment Enduro wechseln
- Das Durchschnittsalter der Endurofahrer nimmt zu

### Empfehlung Mountainbikeland

- Wichtig für alpine Destinationen
- Einzelne Routen von Mountainbikeland können im Zusammenspiel mit Bergbahnen zu Enduro-Touren ausgebaut werden
- Je höher der Trail-Anteil, desto erfolgreicher das Angebot



## 6.5 Freeride

### Bedeutung für Mountainbikeland

- Als Mountainbike-Pisten bedeutend

### Bedeutung generell

- Naherholung: bei Einbindung von öffentlichen Verkehrsmitteln hoch (z. B. Bergbahnen)
- Tourismus: bei einzelnen Destinationen hoch
- Anteil: ca. 10 % der Mountainbiker

### Motivation

- Abfahrts Erlebnis, Technik, Fahrkönnen (z. B. Sprünge)

### Nutzung

- Bevorzugt werden Mountainbike-Pisten in Naherholungsgebieten und Tourismusregionen
- Sind keine Mountainbike-Pisten vorhanden, wird auf andere Wege ausgewichen
- Aufstiegshilfen sind zwingend (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr)

### Wegtypen

- Mountainbike-Pisten mit Sprüngen, Hindernissen und Varianten mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden, siehe Fachdokumentation «Mountainbike-Anlagen» (bfu, 2012)
- Mountainbike-Pisten sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet (kein Misch- und Gegenverkehr)

### Schwierigkeitsgrade

- Kondition: leicht (Aufstiege mit Bergbahnen)
- Technik: schwer (fokussiert auf Mountainbike-Pisten)

### Biketyp/Spezialausrüstung

- Sehr stabiles, abfahrtsorientiertes und vollgederertes Bike, Federweg ca. 18 cm
- Knie- und Ellenbogenschoner, Oberkörperprotektoren, Integralhelm

### Perspektiven

- Die Bedeutung von Freeride steigt, und Bikeparks erfreuen sich hoher Beliebtheit
- Wie beim Skifahren werden auch sportlich weniger trainierte Personen angesprochen
- Tourismusregionen und Bergbahnen nutzen Freeride auf Mountainbike-Pisten zur Steigerung der Wertschöpfung
- Naherholungsgebiete nutzen Freeride auf Mountainbike-Pisten zur Entflechtung von Nutzungsansprüchen

### Empfehlung Mountainbikeland

- Interessant für Tourismusdestinationen und Agglomerationen, die ins Thema Mountainbike investieren wollen
- Je höher der Trail-Anteil, desto erfolgreicher das Angebot





## 6.6 Downhill (wettkampforientiert)

### Bedeutung für Mountainbikeland

- Als Mountainbike-Pisten eher unbedeutend

### Bedeutung generell

- Naherholung: gering
- Tourismus: gering (Wettkampf)
- Anteil: ca. 2 % der Mountainbiker

### Motivation

- Leistung, Fahrtechnik, Wettkampf

### Nutzung

- Es werden ausschliesslich Downhill-Strecken in Naherholungsgebieten und Tourismusregionen genutzt
- Aufstiegshilfen sind zwingend (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr)

### Weganteile pro Route

- Downhill-Strecken mit Sprüngen, Hindernissen und Varianten mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden, siehe Fachdokumentation «Mountainbike-Anlagen» (bfu, 2012)
- Downhill-Strecken sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet (kein Mischverkehr)

### Schwierigkeitsgrade

- Kondition: leicht (Aufstieg mit öffentlichen Verkehrsmitteln, z. B. Bergbahnen)
- Technik: hoch (fokussiert auf Downhill-Strecken)

### Biketyp/Spezialausrüstung

- Sehr stabiles, vollgefedertes und wettkampftaugliches Bike, Federweg ca. 20 cm
- Knie- und Ellenbogenschoner, Oberkörperprotektoren, Nackenschutz und Integralhelm

### Perspektiven

- Downhill-Strecken werden international immer spezialisierter und schwieriger
- Wer in Downhill investieren will, muss attraktive Angebote entwickeln
- Downhill ist eine kleine Nische von hoher medialer Aufmerksamkeit

### Empfehlung Mountainbikeland

- Downhill-Strecken sind nur Destinationen zu empfehlen, die nationale und internationale Wettkämpfe organisieren wollen



## 7 Trends

Neue Materialien und technische Standards sowie eine innovative Industrie und Nutzer-Community fördern die Weiterentwicklung des Mountainbikes. Dadurch haben sich in den letzten Jahren neue Trends entwickelt, und es sind neue Nutzergruppen entstanden.



## Flowtrails

Der Mountainbike-Sport wird seit einigen Jahren vom Thema «Flow» geprägt. Flow bedeutet in der Definition des Psychologen Mihály Csikszentmihályi jenen Zustand, in dem wir uns wohlfühlen, in dem wir zu Höchstleistungen auflaufen und in dem auf eine gelungene Handlung mühelos eine nächste folgt.

Auf den Mountainbike-Sport übertragen, werden damit Trails bezeichnet, die eine ideale Balance zwischen Anforderung und Erlebnis aufweisen. Es sind meist leicht abfallende, einfach und flüssig zu fahrende Strecken, die einen maximalen Fahrspass versprechen, wie z. B. der Corviglia Flowtrail in St. Moritz.

## Aufstiegshilfen

Mit Ausnahme von Freeridern und Downhillern war es einst für Mountainbiker «Ehrensache», keine Aufstiegshilfen zu benützen (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr). Hier hat ein Umdenken stattgefunden. Wie bei andern Sportarten auch kann dank einer Aufstiegshilfe mehr Zeit auf attraktiveren Routen verbracht und damit der Erlebniswert gesteigert werden. Selbst fitnessorientierte Mountainbiker nutzen heute regelmässig Aufstiegshilfen, die damit zu wichtigen Bestandteilen von Mountainbike-Angeboten wurden.



## E-Mountainbikes

Die Bedeutung unterstützender Elektromotoren nimmt beim Mountainbiken zu. Sie erleichtern neuen Nutzergruppen den Zugang zum Mountainbiken, verlängern bei zunehmendem Alter die Möglichkeit, den Sport auszuüben, und können den Fahrspass erhöhen. International wurden bereits erste E-Mountainbike-Trails realisiert.

Konsensfähige Regeln zur Nutzung von E-Mountainbikes sind wichtig. So sind gemäss der «Zusammenstellung der wichtigsten Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Elektro-Motorfahrrädern nach VTS-Änderung 2012» auf Mountainbike-Routen nur E-Bikes zugelassen, die ohne gelbe Nummer gefahren werden dürfen (siehe Seite 47).





### Aufenthaltsdauer

Mehrheitlich bleiben Mountainbiker zwei bis drei Nächte stationär an einem Ort und wollen auf attraktiven Trails die Region erkunden. Auch mehrtägige Routen von durchschnittlich vier Tagen Reisezeit werden gern genutzt.

Der Aktionsradius beim Mountainbiken ist ca. drei- bis viermal höher als jener beim Wandern. Deshalb spielen überregionale Überlegungen bei der Erarbeitung von Routen und Angeboten eine wichtige Rolle.

### Alter

Mountainbiken wird zunehmend auch bei älteren Menschen populär. Das Durchschnittsalter der Mountainbiker liegt gemäss der Pilotstudie «Mountainbiken in der Schweiz» für das Jahr 2014 bei 41 Jahren. Mountainbiken schont die Gelenke, insbesondere auf «Abstiegen», und erlaubt trotzdem ein tolles Naturerlebnis in den Bergen. Zudem bleiben auch jene dieser Sportart treu, die sie seit der Erfindung des Mountainbikes in den 80er-Jahren ausüben. Die neuen E-Mountainbikes fördern diese Entwicklung.

Gleichzeitig nimmt die Zahl der jungen Mountainbiker zu. So führen z. B. Freeride-Strecken dazu, dass das Mountainbiken, ähnlich dem Snowboarden, eine «junge» Sportart bleibt.







## 8 Akteure und Aufgaben

Wichtig für die Realisierung von Projekten ist die frühzeitige und partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Akteure. Sie ist die Voraussetzung für einen konstruktiven und lösungsorientierten Planungsprozess, und sie sichert die Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen, der vorgeschriebenen Verfahren und die normkonforme Umsetzung.

## 8.1 Projektträger

Projektträger sind z. B. Kantone, Regionen, Gemeinden, Tourismusorganisationen, Bergbahnen oder Vereine.

Sie entwickeln die Projektidee und sichern die Planung, Koordination, Umsetzung, Finanzierung und den Betrieb des Projekts sowie das nachhaltige Marketing und die Integration in SchweizMobil.

In der Regel sind folgende Arbeitsschritte notwendig (zu klären mit der zuständigen kantonalen LV-Fachstelle):

- Grobkonzept: Beschreibung der Projektidee (z. B. Marktanalyse, Zielgruppen, gewünschte Routenkorridore) und des Betriebskonzepts (z. B. Unterhalt Routen und Signalisation, Marketing)

---

- Information der kantonalen LV-Fachstelle: Klären von Grundlagen, Verfahren und Akteuren für die Realisierung

---

- Detailkonzept, insbesondere unter Einbezug beteiligter Amtsstellen, Werk- oder Grundeigentümer und der kantonalen Wanderweg-Fachorganisationen: Festlegung der Routenführung und der Einbindung in Mountainbikeland Schweiz (sinnvolle Netzergänzung); Einbezug aller massgebenden Akteure und schutzwürdigen Interessen; Sicherung der Koexistenz mit anderen Nutzungsformen

---

- Konsolidierungsverfahren: Prüfung des Detailkonzepts durch die kantonale LV-Fachstelle; sie lädt bei Bedarf betroffene Ämter und weitere Akteure zur Stellungnahme ein und entscheidet anschliessend über das weitere Vorgehen





## 8.2 Kantonale LV-Fachstellen

Die Kantone (in der Regel LV-Fachstellen) legen die Zuständigkeiten und Akteure sowie die Verfahren zur Planung, Bewilligung und Umsetzung von Mountainbike-Routen fest.

Sie begleiten diese Arbeiten in der Regel im Rahmen der kantonalen LV-Gremien, die sie leiten. In diesen Gremien sind in der Regel kantonale Amtsstellen, LV-Fachorganisationen, Tourismusorganisationen, Bergbahnen und LV-Experten vertreten.

Sie prüfen, ob das Projekt alle massgebenden Akteure einbindet, die schutzwürdigen Interessen berücksichtigt und eine allfällige Koexistenz mit anderen Nutzungsformen regelt. Sie weisen auf notwendige Baubewilligungsverfahren hin.

Sie regeln das Konsolidierungsverfahren und entscheiden über das weitere Vorgehen.

Sie vergeben auf Vorschlag von SchweizMobil die Routennummern.

Sie entscheiden in Absprache mit SchweizMobil über die Integration des neuen Angebots in die Kommunikation von SchweizMobil.

**Liste der kantonalen Fachstellen: [www.mountainbikeland.org](http://www.mountainbikeland.org)**

## 8.3 Gemeinden

Je nach Kanton sind gewisse Aufgaben an die Gemeinden delegiert, so z. B. die Planung, die Umsetzung und der Unterhalt von Wegen und Signalisation. Die kantonale LV-Fachstelle informiert über die im Kanton geltenden Regelungen.



## 8.4 Werk- und Grundeigentümer

Die Werk- und Grundeigentümer werden im Rahmen der kantonal geltenden Verfahren in die Planung einbezogen.

## 8.5 Tourismusorganisationen

Die Tourismusorganisationen beraten die Projektträger, stimmen dem neuen Angebot zu und verpflichten sich, das neue Angebot nachhaltig in ihr Marketing und in ihre Kommunikation aufzunehmen.

## 8.6 SchweizMobil

SchweizMobil berät die Projektträger in allen Fragen und unterstützt die kantonalen LV-Fachstellen bei ihren Koordinationsaufgaben.

SchweizMobil stimmt auf Antrag der kantonalen LV-Fachstellen der Integration neuer Routen in SchweizMobil zu.

SchweizMobil koordiniert in Absprache mit den kantonalen LV-Fachstellen die Vergabe der Routennummern und gestaltet kostenlos die Routenfelder gemäss der SN 640 829.

SchweizMobil pflegt gemeinsam mit den Kantonen und im Auftrag des Bundes die GIS-Daten zu den Mountainbike-Routen im Rahmen der Fachapplikation LV.



## 8.7 LV-Fachorganisationen

LV-Fachorganisationen wie die kantonalen Wanderweg-Fachorganisationen vertreten die jeweiligen Interessen ihrer Mobilitätsform. Sie werden im Rahmen der kantonalen Verfahren in die Planung von Angeboten für Mountainbikeland Schweiz einbezogen.

## 8.8 Mountainbike-Experten

LV-Experten wie spezialisierte Beratungsbüros unterstützen Projektträger in den Bereichen Planung, Verfahren und Umsetzung.

Ist der Bau neuer Trails geplant, sollen für Bau und Unterhalt Trailbau-Experten hinzugezogen werden.



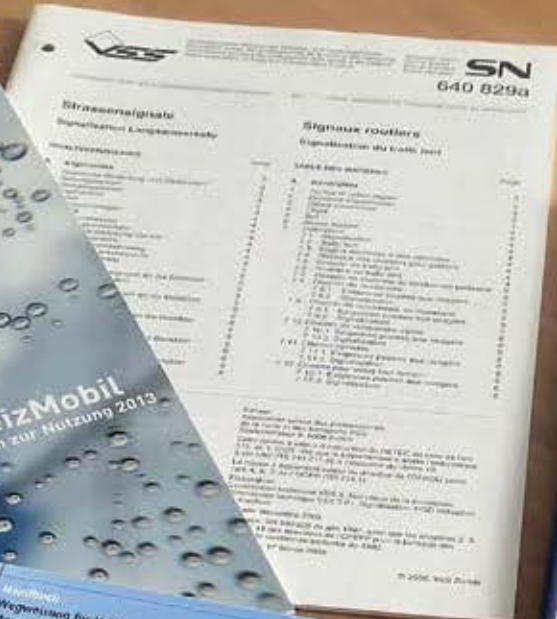


## 9 Grundlagen

Die nachfolgenden Grundlagen sind für die Umsetzung der Qualitätsstrategie Mountainbikeland Schweiz wichtig.







## Gesetzliche Grundlagen

Eidgenössische Gesetzgebung: z. B. Strassenverkehrsgesetz (SVG), Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG), Raumplanungsgesetz (RPG), Waldgesetz (WaG), Fuss- und Wanderweggesetz (FWG)

Kantonale Gesetzgebung: z. B. in den Bereichen Strassen, Bau, Raumplanung und Wald

---

## Normen und Vollzugshilfen

Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2006):  
SN 640 829, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr

Bundesamt für Strassen ASTRA, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 10\* (2003):  
Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte

---

## Planungsinstrumente

Bundesamt für Strassen ASTRA: Fachapplikation Langsamverkehr FA LV

Kantonale und regionale Richt- und Sachpläne

Kommunale Nutzungs-, Zonen-, Schutz-, Richt- und/oder Erschliessungspläne

---

## Infrastruktur/Signalisation

Bundesamt für Strassen ASTRA (2012): Zusammenstellung der wichtigsten Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Elektro-Motorfahrrädern nach VTS-Änderung 2012\*

Schweizer Wanderwege, bfu, Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club, Schweiz Tourismus (2015): Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike\*

SchweizMobil (2012): Manual Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr\*

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (2012): Fachdokumentation Mountainbike-Anlagen\*

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, SchweizMobil, Kanton Graubünden (2016):  
Fachbroschüre Signalisation Mountainbike-Pisten\*

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (2016, in Vorbereitung): Fachbroschüre Skate- und Bikeparks\*

---

## Kommunikation

SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, SBB, Schweiz Tourismus (2007):  
Manual Gestaltung von Informationen zum Langsamverkehr und seine Kombination mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs\*

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Fachgruppe Sicheres Mountainbiken (2014):  
Bike-Kodex (Verhaltensregeln)\*

---

## Monitoring

SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, Bundesamt für Strassen (2015):  
SchweizMobil, Erhebung zur Nutzung 2013\*

Bundesamt für Strassen ASTRA, SchweizMobil (2015):  
Mountainbiken in der Schweiz 2014 (Pilotstudie)\*

---

## Weitere Grundlagen

Thomas Giger (2014): Perspektiven Mountainbike Tourismus\*

---


**Alle mit \* bezeichneten Grundlagen finden Sie unter: [www.mountainbikeland.org](http://www.mountainbikeland.org)**

Schweiz**Mobil** 



**Schweiz.**  
ganz natürlich.

**STV\_FST**

 Schweizer Tourismus-Verband  
Fédération suisse du tourisme  
Federazione Svizzera del turismo  
Federaziun svizra dal turissem

**SWISS CYCLING**

