

Volksbegehren „Mountainbiken Freies WEGERECHT“

Mountainbiken (Radfahren) ist in Österreichs Wäldern immer noch generell VERBOTEN, es bedarf expliziter Genehmigung durch Eigentümer. Im europ. Vergleich ein unhaltbarer Zustand für ca. 800.000 heimische Radfahrer, Erholungssuchende, Tourismus und Eigentümer, der zu gesellschaftlichen und monetären Nachteilen führt.

Der Bundes(verfassungs)gesetzgeber möge daher gesetzliche Rahmen für Mountainbiken (Radfahren) in Österreich erlassen, die die generelle Nutzung geeigneter Wege im Wald ermöglicht.

Die Mountainbikestrategie, die bereits 2024 im Ministerrat verabschiedet wurde, ist keine Option, um eine tragfähige Lösung für die heimischen und touristischen Mountainbiker zu erarbeiten. Im Regierungsübereinkommen wird auf diese Strategie Bezug genommen - die Unterzeichner dieses Volksbegehrens fordern daher abseits dieser jahrzehntelangen Versprechungen eine rasche, klare, weitreichende und tragfähige Lösung im Sinne der österreichweiten Sportausübung analog zu europäischen Modellen.

Das Bundesforstgesetz, aber auch das AGBG und gegebenenfalls die STVO (sowie weitere Gesetze), zur Regelung des Fahrens mit Mountainbikes (Fahrräder) soll dem Grundsatz folgen, dass ein generelles Fahren mit dem Fahrrad auf geeigneten Wegen im Wald und Bergland generell und ohne Zustimmung der Eigentümer - analog dem Wandern - erlaubt ist.

Immer wieder werden vertraglich vereinbarte Mountainbikewege mit einem Netz von österreichweit ca. 27.000 km publiziert. Es gibt dazu jedoch KEINE validen Zahlen oder Aufzeichnungen, die über Quantität und Qualität Auskunft geben würde.

Der Blick im Detail auf einzelne ausgewiesene Wege macht deutlich, dass zumindest viele Kilometer an asphaltierten Radwegkilometern mitgerechnet werden und damit wohl kaum als typische Mountainbikewege gelten können.

Es werden aber auch teils attraktive Single Trails angeboten und somit scheint außer Streit, dass die Stakeholder und Wegehalter davon ausgehen, dass diese als geeignet für das Mountainbiken im Wald anzusehen sind.

Lösung

Bei der geforderten und umzusetzenden Gesetzesänderung für das freie Wegerecht bzw. das Nutzen der heimischen Wege für geeignete Fahrräder ist die Definition der gesetzlich freigegebenen Wege zentral.

Hier bieten auch die Nachbarländer bereits ausreichend Expertise, um einfach festzulegen, welche Wege für die gesetzlich erlaubte Nutzung umfasst sein sollen.

Folgende Definition der zu öffnende Wege im Forstgesetz für das Radfahren ist also zu wählen:

„Für das Befahren mit dem geeigneten Fahrrad (Mountainbike) gelten ausschließlich bereits angelegte und verfügbare Wege, die der forstlichen Nutzung dienen oder als ausreichend breite Wege für Erholungszwecke genutzt werden. Ausreichend breit sind sie dann, wenn sie bei Benutzung für den geübten Radfahrer und für andere Nutzer Platz bieten, um sich gefahrlos

zu begegnen. Es gilt für Radfahrer die nachrangige Nutzung gegenüber Fußgängern. Wer neue Wege anlegen möchte, darf dies ausschließlich mit Einwilligung des Eigentümers.“

Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner dieses Volksbegehrens ersuchen den Gesetzgeber eindringlich, die genannten Gründe für eine generelle Öffnung des geeigneten Wegenetzes zu berücksichtigen, die europaweite Akzeptanz und Regelwerke in Sachen Mountainbiken als Vorbild zu nehmen, um diese in Österreich gesetzlich umfassend sicherzustellen.

Nachstehend werden ergänzende Argumente und Fakten dargelegt, die eine unverzügliche Umsetzung dieser Forderung unterstreichen sollen - dies soll primär zur ergänzenden Information der Unterzeichnerinnen und Unterzeichner des Volksbegehrens dienen:

Einleitung - Radfahren im Wandel der Zeit

Das Mountainbiken wurde Mitte der 1980er zum Breitensport in den USA und etablierte sich relativ rasch auch in Europa als Trend, um sich sportlich und umweltschonend in der Natur fit zu halten und diese nachrangig zu genießen. Davor war das Fahrrad primär eine günstige Alternative, Alltagswege zeitsparend zu erledigen. Radfahren wurde im Sport einzig im öffentlichen Verkehr und mittels Rennrades ausgeübt. Für Rennräder hatte sich der Gesetzgeber in der STVO Gedanken gemacht, um zielgerichtete Ausnahmen bei Ausrüstung und Ausstattung im Straßenverkehr für den Straßenradsport zu erlassen.

Das aus der NS-Zeit stammende Forstgesetz wurde im Jahr 1975 novelliert. Dabei wurde dem Wald erstmalig ein umfassender Erholungswert gesetzlich zugesprochen. In Zuge dessen wurde, entgegen heftigen Widerständen der Eigentümer und Jägerschaft, die weitreichende Nutzung des Waldes auch durch Erholungssuchende verankert. Jahre später war klar, dass die Eigentümer und Jägerschaft keine weiteren Nutzergruppen mehr dulden werden, wenn nun auch Radfahrer die gesetzlich verankerte Erholungswirkung des Waldes beanspruchen.

Mit dem Mountainbike kam ein bis heute andauernder Konflikt in die heimischen Wälder, da Eigentümer, aber auch Jagdpächter, Mountainbiker auf unterschiedlichste Weise verfolgen. Neben rechtskonformen Anzeigen sowie Besitzstörungsklagen sind es aber auch teils verbale Entgleisungen bis hin zu körperlichen Attacken (mit und ohne Schusswaffen), die das soziale Miteinander zerstören.

Der Gesetzgeber hat bis dato alle Versuche erfolgreich abgewehrt, einen Zustand für das Mountainbiken herzustellen, der in der EU nahezu als Standard gilt. In allen Nachbarländern Österreichs, aber auch der Mehrzahl der EU-Länder bzw. Länder Europas, ist es gesetzliche Normalität den Mountainbikern einen Status gleichwertiger Erholungssuchender zu gewähren, die sich mit einem Fahrrad in der Natur legal bewegen.

Das Fahrrad hat in seiner gesellschaftlichen Bedeutung eine gewaltige Transformation erlebt: vom militärisch-taktischen Objekt über das Fortbewegungsmittel für arme Leute hin zu einem Freizeit-, Sport- und sinnvollen Nutzungsobjekt, um Fitness und

klimafreundliche Fortbewegung zu ermöglichen.

In Österreichs Wäldern ist vieles davon noch nicht angekommen. Das Mountainbike wird

nach wie vor von der organisierten Gruppe der Eigentümer und Jägerschaft massiv abgelehnt und dabei wird gegen das freie Wegerecht strikt lobbyiert.

Die geplante und angekündigte Mountainbike-Strategie läuft in dieselbe Richtung, wiewohl hier zumindest die Dramatik der Nachteile für den Wirtschaftsstandort Österreich von den Akteuren anerkannt werden!

Die Regelungen im Forstgesetz

Status Quo

Im Forstgesetz aus 1975 unter „C. Benützung des Waldes zu Erholungszwecken“ findet sich im §33 folgendes auszugsweise:

§ 33. • (1) Jedermann darf, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 3 und des § 34, Wald zu Erholungszwecken betreten und sich dort aufhalten. (...) (3) Eine über Abs. 1 hinausgehende Benutzung, wie(...) Befahren (...) ist nur mit Zustimmung des Waldeigentümers, hinsichtlich der Forststraßen mit Zustimmung jener Person, der die Erhaltung der Forststraße obliegt, zulässig. (...)

Da in diesem Forstgesetz das „Befahren“ allgemein gehalten bleibt, ist eben nicht zwischen dem motorisierten Befahren und dem Radfahren zu unterscheiden. Dieser Missstand ist aufzuheben, da angenommen werden darf, dass damit tatsächlich das motorisierte Befahren gemeint war und sicher nicht das Fahren mit dem Mountainbike, da dieses erst 10 Jahre später entwickelt wurde.

Lösung/ Antrag zur sofortigen Änderung:

Im gegenständlichen Forstgesetz §33 ist eine Erweiterung der Erholungssuchenden um die Nutzergruppe der Radfahrer (Mountainbiker) umzusetzen, um auch RadfahrerInnen den gesetzlichen Erholungswert gleichwertig und ohne Einschränkungen zu Teil werden zu lassen.

Hierbei ist eine Einschränkung auf das Radfahren auf geeigneten Wegen vorzunehmen;

ein „Querfeldein Fahren“ mit dem Rad wird nicht gefordert. Das verfügbare Wegenetz (geeignete Wanderwege und Forststraßen) soll für das Radfahren, analog zu der Nutzungseinschränkung der übrigen Besucherinnen, ermöglicht werden. Eine Zustimmung zur Nutzung durch die Eigentümer ist für diese Gruppe ersatzlos zu streichen.

Nachstehend werden einige Gründe und Aspekte hervorgehoben, warum diese Forderung nach einer generellen Freigabe von geeigneten Wegen für das Befahren mit dem Mountainbike (geeignetem Fahrrad) umgehend vom Gesetzgeber korrigiert werden soll. Gesamtgesellschaftlich ein längst nötiger Schritt in eine neue Wirklichkeit:

1. Haftung der Wegehalter

Status Quo

Der § 176 im Forstgesetz weist bereits auf das Haftungsrisiko des Eigentümers und Wegehalters hin und schränkt dies vernünftigerweise auf grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz ein. Neben den expliziten Ausführungen der allgemeinen Haftungen nimmt der Gesetzgeber auch Bezug auf das ABGB, um möglichst hohe Rechtssicherheit als Ausgleich für das Recht der Erholungswirkung zu schaffen.

Die nachstehende Haftungsbestimmung betrifft alle bereits im Wald berücksichtigten Erholungssuchenden, denen der Gesetzgeber hier diese Möglichkeit einräumt und gilt analog damit auch für die MountainbikerInnen.

(1) Wer sich im Wald abseits von öffentlichen Straßen und Wegen aufhält, hat selbst auf alle ihm durch den Wald, im Besonderen auch durch die Waldbewirtschaftung drohenden Gefahren zu achten.

(2) Den Waldeigentümer und dessen Leute sowie sonstige an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Personen (wie Nutznießer, Einforstungs- oder Bringungsberechtigte, Schlägerungs- oder Bringungsunternehmer) und deren Leute trifft, vorbehaltlich des Abs. 4 oder des Bestehens eines besonderen Rechtsgrundes, keine Pflicht zur Abwendung der Gefahr von Schäden, die abseits von öffentlichen Straßen und Wegen durch den Zustand des Waldes entstehen könnten; sie sind insbesondere nicht verpflichtet, den Zustand des Waldbodens und dessen Bewuchses so zu ändern, daß dadurch solche Gefahren abgewendet oder

vermindert werden.

(3) Wird im Zusammenhang mit Arbeiten im Zuge der Waldbewirtschaftung ein an diesen nicht beteiligter Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine ihm gehörige Sache beschädigt, so haftet der Waldeigentümer oder eine sonstige, an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Person für den Ersatz des Schadens, sofern sie oder einer ihrer Leute den Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet haben. Ist der Schaden durch Leute des Haftpflichtigen verschuldet worden, so haften auch sie nur bei

Vorsatz oder bei grober Fahrlässigkeit. Entsteht der Schaden in einer gesperrten Fläche, so wird nur für Vorsatz gehaftet. Das Eisenbahn - und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 48/1959, bleibt unberührt.

(4) Für die Haftung für den Zustand einer Forststraße oder eines sonstigen Weges im Wald gilt § 1319a ABGB; zu der dort vorgeschriebenen Vermeidung von Gefahren durch den mangelhaften Zustand eines Weges sind der Waldeigentümer und sonstige an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Personen jedoch nur bei Forststraßen verpflichtet sowie bei jenen sonstigen Wegen, die der Waldeigentümer durch eine entsprechende Kennzeichnung der Benützung durch die Allgemeinheit ausdrücklich gewidmet hat. Wird ein Schaden auf Wegen durch den Zustand des danebenliegenden Waldes verursacht, so haften der Waldeigentümer, sonstige an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Personen und deren Leute keinesfalls strenger als der Wegehalter.

Nach § 1319a ABGB haftet der Wegehalter eben nur für einen -vorsätzlichen oder grobfahrlässigen - mangelhaften Zustand des Weges. Im Zusammenhang mit einem Radweg besteht die Haftung des Wegehalters nach § 1319a ABGB für eine atypische Gefahrenquelle, die für den Wegehalter erkennbar war.

Für diese Beurteilung von Gefahrenquellen ist laut OGH nicht so sehr entscheidend, ob es sich um eine bestimmte Strecke (zB Mountainbikestrecke) handelt. sondern ob mit atypischen Gefahrenquellen aufgrund der ländlichen Umgebung gerechnet werden muss.

Lösung

Ungeachtet der oben genannten ausreichenden Haftungsabsicherung kann analog zum

deutschen Bundeswaldgesetz (§14) auch noch ein Passus im Forstgesetz eingefügt werden, der „die Nutzung auf eigene Gefahr“ absichert. Dies würde bei unberechtigten Haftungsansprüchen gegenüber Eigentümern eine Verbesserung für Eigentümer bieten.

Grobfahrlässiges Verhalten oder Vorsatz bleibt ohnehin in allen Fällen ein berechtigtes Haftungsthema.

2. Mountainbiken als Einkunft der Eigentümer

Status Quo

Regional sehr unterschiedlich gibt es brauchbare vertragliche Lösungen, wo Strecken von Tourismusverbänden oder Rechtsträgern mit Eigentümern festgelegt und beworben werden. Die Haftung für Wartung und Kennzeichnung übernehmen in der Regel Tourismusverbände oder Vereine. Diese finanziell abgegoltene vertraglichen Nutzungsvereinbarungen bringen den Eigentümern meist eine attraktive (Neben-)Einkunft.

In touristisch exponierten Regionen fehlen allerdings Organisationen und Stakeholder die hier finanziell, personell und materiell auftreten könnten, um ein geeignetes Mindestwegenetz sichern zu können.

Selbst wo es diese Interessensgruppen gibt, verunmöglichen unkooperative Eigentümer oft eine sinnvolle Streckenlegung. Wenn bei einem Wegenetz über viele Kilometer auch nur ein Eigentümer seine Zustimmung für wenige Meter seines Eigengrundes verwehrt, werden attraktive touristische Angebote nicht realisierbar. Ablehnung gibt es auch, wo sich ausländische industrielle oder heimische Eigentümer den Grund und Boden lediglich für die Jagd erworben haben und keine (weiteren) Erholungssuchenden dulden.

Da ist es schon schwer, Wanderwegenetze zu entwickeln oder Bestehendes zu halten, geschweige denn ein zusätzliches Mountainbikewegenetz zu entwickeln.

Lösung

Mit einer generellen Öffnung des Wald-Wegenetzes für Mountainbiken würden keine der bereits bestehenden Vereinbarungen obsolet, da diese ja einen hohen Stellenwert für Touristen und Einheimische gleichermaßen haben. Die Wegehalterhaftung und die ordnungsgemäße Beschilderung der angebotenen Mountainbikeruten entlastet Eigentümer und es wäre bei einer generellen Öffnung eine Motivation ALLER Eigentümer, durch Streckenausbau eine ergänzende Lenkungsmaßnahme zu setzen.

Es würde also kein aktueller Verdienst von Eigentümern entfallen, sondern viele zusätzliche Vereinbarungen würden sinnvoll und Ertrag erweiternd hinzukommen.

In jenen Fällen, wo einzelne Eigentümer (mit vielleicht wenigen Metern Wegenetz) ein gesamtes Angebot kippen, würde diesen die Rechtsgrundlage entzogen, den restlichen Eigentümern eine attraktive Zusatzeinkunft durch das besondere Zurverfügungstellen von touristisch und sportlich wertvollen Angeboten zu verunmöglichen.

3. Mountainbiken und Naturschutz

Status Quo

Natürliche Wälder („aerobe Waldflächen“) sind auf nur mehr 2,9 % der Waldfläche Österreichs zu finden. Der Rest der Fläche ist mäßig bis stark durch den Menschen beeinflusst und verändert.

Das Argument der Naturzerstörung durch Mountainbiken lässt sich also nicht schlüssig argumentieren. Österreichs Forste weisen zudem die höchste Dichte an Forstwegen auf. Die Forstwirtschaft greift immer intensiver und mit schwereren Geräten in die Natur ein und nimmt in bedenklichem Ausmaß keine Rücksicht auf die Leistungen der Schutz- und Wohlfahrtswirkung des Waldes. Der Waldzustandsbericht, aber auch wissenschaftliche Erkenntnisse, legen dies unter anderem offen.

Dennoch oder gerade deshalb ist eine schonende Nutzung des Naturraumes Wald Gebot der Stunde. Der Einfluss auf die Waldböden oder auf die Fauna durch Mountainbiken (Fahrrädern) ist vernachlässigbar.

Lösung

Die generelle Öffnung des Wegenetzes für Mountainbiken ist hilfreich, da eine bessere Lenkung der Nutzerströme auf Grund einer hohen Akzeptanz im Blick auf sensible und

ökologisch wertvolle Gebiete den Naturschutz ermöglicht.

Ähnlich den Lenkungsmaßnahmen bei Schitourengehern ließe sich plausibel erklären, warum bestimmte Gebiete von der sportlich/ touristischen Nutzung ausgenommen sind. Für diese Nutzungseinschränkungen genügen die bestehenden naturschutzrechtlichen Regelungen.

4. Mountainbiken und Tourismus

Status Quo

Im Vortrag an den Ministerrat in Sachen Radinitiative ist folgendes zu erfahren:

Laut der Studie Wirtschaftsfaktor Radfahren 2022 hat das Radfahren einen fiskalischen Effekt von 1,33 - 1,39 Mrd. Euro in Österreich. (Das wäre dann die dreifache Bewertung gegenüber der Jagd!)

Die touristische Nutzung und damit die Wertschöpfung könnte noch viel attraktiver sein, wenn die rechtlichen Rahmenbedingungen endlich österreichweit als für Radfahrer befriedigend geklärt gelten würden.

Die ehemalige BM Köstinger warb mit dem Slogan „*you like it- Bike it*“ für Österreich als Mountainbikeparadies - das Gegenteil ist, zumindest in weiten Teilen Österreichs der Fall, denn es hängt immer am Willen und der Gnade aller Eigentümer, zumindest ein begrenztes Angebot für den Tourismus anzubieten. Das gelingt vor allem dort gut, wo der Tourismus einen breiten gesellschaftlichen Konsens hat und die Akteure des Tourismus auch Einfluss auf die Eigentümer haben. Regional sticht hier sicher Tirol hervor, auch wenige Teile Kärntens, die umfassenden Angebote für Touristen bieten können.

Dennoch kommt es immer wieder zu Konflikten mit verwunderten Touristen, so diese abseits der offiziellen Strecken in Kontakt mit Eigentümern oder Jägern kommen. Diese Geschehnisse, wie auch das magere Angebot, führt zu einem schweren Nachteil des Tourismusstandort Österreich gegenüber Ländern wie Slowenien, Italien, Kroatien oder der Schweiz, die für den Outdoor begeisterten Touristen ein weitaus besseres Angebot

zu bieten haben.

Studien des WIFO wie auch andere Erkenntnisse der Wissenschaft machen deutlich, dass der klassische Wintertourismus je nach Höhenlage eine nahe oder ferne Herausforderung ist. Es ist also ein Gebot der Stunde für die heimische ertragsstarke Tourismuswirtschaft vernünftige gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die auch eine Weiterentwicklung des Angebotes an Gäste für die Sommersaison ermöglichen.

Lösung

Mit einer generellen Öffnung des geeigneten Wegenetzes für das Mountainbiken wird dieser Nachteil gegenüber anderen Ländern zumindest im Bereich Radfahren aufgelöst und es kann ein attraktives Angebot für die Touristinnen in Abstimmung zwischen Eigentümern und Tourismusanbietern entstehen.

Erst mit der Öffnung der Wege für das Mountainbiken ist die Werbebotschaft „*You like it- bike it*“ ein ehrliches Versprechen für einen nachhaltigen Umgang mit der Natur und den Gästen im gesamten Tourismusland Österreich.

Die Klimaveränderung ist eine Herausforderung für den heimischen Tourismus, denn mit Schifahren allein wird sich der Anteil am BIP nicht halten lassen. Die Umsetzung der Forderung nach Gesetzesänderung unterstützt daher wesentlich eine vorausschauende Attraktivierung des Sommertourismus für kommende schneeärmere Winter. Rasches Handeln ist daher auch deshalb geboten, da in diesem Bereich bereits viele Touristen verloren sind, diese wieder nach Österreich zu holen bedarf Zeit -falsche Versprechen wie

„*you like it- Bike it*“ ohne gesetzliche Rahmen gehen ins Leere.

5. Mountainbiken und der gesellschaftliche Gesamtnutzen

Mountainbiken ist auch in Österreich eine Massensportart, denn es darf angenommen werden, dass mehr als 800.000 Österreicherinnen und Österreicher regelmäßig mit den Mountainbikes in den heimischen Wäldern ihre Fitness und mentale Gesundheit verbessern.

Vielfach wird Mountainbiken auf Grund der Gesetzeslage, Großteiles auch unwissend, widerrechtlich ausgeübt!

Die gesellschaftlichen Nutzen des Mountainbikens in Österreich sind vielfältig und reichen von gesundheitlichen Aspekten über wirtschaftliche Auswirkungen bis hin zur Förderung eines Umweltbewusstseins. Hier sind einige der potenziellen Vorteile:

A. Gesundheitsförderung

Körperliche Gesundheit: Mountainbiken fördert die körperliche Fitness und Ausdauer. Es stärkt Herz- Kreislauf -System, Muskulatur und verbessert die allgemeine Gesundheit.

Psychische Gesundheit: Aktivitäten im Freien, wie das Biken in der Natur, können Stress reduzieren, die Stimmung heben und das allgemeine Wohlbefinden steigern. Die Ausübung von Mountainbiken führt also mehrheitlich zur Entlastung unseres Gesundheitssystems, das Argument von Unfällen durch das Radfahren geht gesamtgesellschaftlich ins Leere.

Sport für Jugendliche: Mountainbiken bietet jungen Menschen eine gesunde und aktive Freizeitbeschäftigung, fördert die Bewegung in der Natur und trägt dazu bei, einen gesunden Lebensstil zu etablieren. Der positive Umgang mit der Umwelt wird damit geschärft.

Gerade in Zeiten der Digitalisierung und tendenziell ungesunden Ernährungsweise, sowie störender Umwelteinflüsse ist es Gebot der Stunde, auch der jungen Generation die nachrangige Nutzung der Natur in allen Fassetten zu vermitteln. Mountainbiken kann da ein wertvolles ergänzendes Angebot sein.

B. Tourismus und Wirtschaft

Österreich bietet mit seinen Bergen, Wäldern und malerischen Landschaften ideale Bedingungen für Mountainbiker. Einzig die gesetzliche Regelung führt zu klaren Wettbewerbsnachteilen.

Das Mountainbiken trägt erheblich zur Wirtschaftsleistung bei, indem es Arbeitsplätze

in Bereichen wie Tourismus, Gastronomie, Fahrradindustrie und Einzelhandel sowie Dienstleistung schafft.

C. Umweltfreundliche Mobilität

Das Mountainbiken fördert eine umweltfreundliche Form der Fortbewegung und reduziert den Bedarf an motorisierten Verkehrsmitteln für Freizeitaktivitäten. Zudem trägt es dazu bei, das Rad auch für Alltagsfahrten einzusetzen und damit den CO² Ausstoß durch Vermeidung von Alltagsfahrten zu verhindern.

D. Gemeinschaft und soziale Integration

Mountainbiken schafft eine Gemeinschaft von Menschen mit gemeinsamen Interessen, unabhängig von Alter oder Hintergrund. Dies stärkt den sozialen Zusammenhalt. Aber auch die Gemeinschaft der Naturnutzer unterscheidet mehrheitlich nicht zwischen Radfahrer und Wanderer, soziales Miteinander auf „shared Trails“ funktioniert in der Regel sehr gut.

Konflikte gibt es - entgegen der Behauptung im Dokument zur Mountainbikestrategie - primär zwischen Eigentümer- und Jägerschaft und der Nutzergruppe der „illegalen“ Mountainbiker.

E. Naturschutz und Umweltbewusstsein

Die Mountainbike-Community ist oft sehr umweltbewusst und fördert den respektvollen Umgang mit der Natur. In einem weiteren Schritt könnten Aktivitäten zu Umweltschutzprojekten und Naturschutzmaßnahmen begleitend entwickelt und gefördert werden.

Durch eine generelle Öffnung der geeigneten Wege für das Radfahren (Mountainbiken) kann ein inklusiver Austausch zwischen der Jägerschaft und Eigentümer einerseits und den Erholungssuchenden andererseits entstehen, da es dann im beiderseitigen Interesse liegt, den Naturraum gesamtgesellschaftlich zu betrachten und Lösungen zu erarbeiten, um die Natur wertschätzend zu nutzen.

6. österreichische Verpflichtungen im Rahmen der Alpenkonvention

Österreich ratifizierte bereits 1989 die Alpenkonvention und verpflichtete sich zum Schutz der Natur und zur Entwicklung nachhaltiger und gesellschaftlich verträglicher Nutzungsformen des Alpenraumes. Die nachstehend auszugsweisen Punkte warten im Hinblick auf das Radfahren auf geeigneten Wegen auf deren Umsetzung:

Artikel „2(a) ...Bevölkerung und Kultur- mit dem Ziel der Achtung, Erhaltung und Förderung der kulturellen und gesellschaftlichen Eigenständigkeit der ansässigen Bevölkerung und der Sicherstellung ihrer Lebensgrundlagen, namentlich der umweltverträglichen Besiedlung und wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Förderung des gegenseitigen Verständnisses und partnerschaftlichen Verhaltens zwischen alpiner und außeralpiner Bevölkerung, (...)“ sowie

„2 (i) ... Tourismus und Freizeit - mit dem Ziel, unter Einschränkung umweltschädigender Aktivitäten, die touristischen und Freizeitaktivitäten mit den ökologischen und sozialen Erfordernissen in Einklang zu bringen, insbesondere durch Festlegung von Ruhezeiten“

Die Unterzeichner der Alpenkonvention (Bundesrepublik Deutschland, Französische Republik, Italienische Republik, Slowenische Republik, Fürstentum Liechtenstein, Republik Österreich, Schweizerische Eidgenossenschaft sowie Europäische Gemeinschaft) haben allesamt - mit Ausnahme der Republik Österreich - der oben genannten Verpflichtungen im Hinblick auf Radfahren Rechnung getragen und die generelle Nutzung der geeigneten Wege in ihrem Hoheitsgebiet erlaubt.

Es steht damit außer Streit, dass die geforderte Freigabe der Nutzung geeigneter Wege im Sinne der Erholungswirkung eindeutig dem Willen und Geiste der Alpenkonvention entspricht und somit auch in Österreich umzusetzen ist.

7. Mountainbiken und Fauna (und Nutzergruppe Jagd)

Status Quo

Die immer wieder gehörten Argumente der Beunruhigung des Wildes und der damit verursachten Schäden und negativen Beeinflussungen lassen sich nicht glaubhaft

darstellen, da topografisch sehr vergleichbare Länder wie Slowenien, Italien oder die Schweiz o.ä. teils artenreichere Fauna aufweisen und Mountainbikern diesen Naturraum zur Nutzung zugestehen.

Die genannten Probleme sind keine Mensch- Wild-Probleme, sondern sind ausschließlich Mensch- Mensch-Probleme, da die Nutzergruppe der Jägerschaft primär ihre teils naturferne Nutzung von hohen und künstlich geschaffenen Wildbeständen ohne Einfluss und Kontrolle bewirtschaften möchte. Das Argument der Störung der Natur ist nicht stimmig, sondern offenbart vielmehr die Notwendigkeit der externen Kontrolle der Jagd in der aktuellen Ausgestaltung.

Lösung

Die Jagd-und Forstwirtschaft ist durchaus eine sehr wirtschaftsgetriebene Naturnutzung, die sich von Nachhaltigkeitszielen zusehends entfernt oder diese für ihre Zwecke deutet. Die Nutzung der heimischen Forste durch Radfahren steht nicht im Widerspruch zu den Nutzungsweisen der naturverträglichen Jagd- und Forstwirtschaft.

Durch die generelle Öffnung der geeigneten Wege für Radfahren könnte sogar ein Austausch an Argumenten für eine sensiblere Nutzung der Natur entstehen, die unserer Umwelt im Sinne der Resilienz gegenüber kommenden Herausforderungen durch den Klimawandel guttäte. Statt ein Gegeneinander würde damit ein Miteinander gefördert!

Sensible Naturschutzgebiete und Einstände von bedrohten Arten sind aber außer Zweifel nach Naturschutzrechtlichen Grundsätzen zu schützen, der große Rest der Wirtschaftsforste sind jedoch gesetzlich für die Nutzung per Fahrrad freizugeben.

Dort wo im Text zur einfachen Lesbarkeit nur ein Geschlecht genannt wurde, gilt natürlich, dass sowohl männliche wie auch weibliche Personengruppen mitgedacht sind!