



**Tiefbauamt**

# **Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen**

**Datum:**  
Entwurf vom 16. Oktober 2024



## Impressum

### Herausgeber

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
Telefon 058 229 32 60  
info.sk@sg.ch  
www.sg.ch

### Autorin und Autoren

Adrian Stäuble; Andres Bickel; Roger Walser; BikerNetzwerk AG  
Daniel Litscher; Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Tiefbauamt Kanton St.Gallen (Projektleiter)  
Ina Stenzel; Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Tiefbauamt Kanton St.Gallen  
Philipp Näf; Regionalförster, Kantonsforstamt Kanton St.Gallen  
David Ott; Rechtsdienst, Amt für Umwelt Kanton St.Gallen  
Gallus Hess; Stadt Land Raum GmbH

### Lenkungsausschuss

Susanne Hartmann, Regierungsrätin, Bau- und Umweltdepartement, Kanton St.Gallen  
Beat Tinner, Regierungsrat, Volkswirtschaftsdepartement, Kanton St.Gallen  
Bernhard Keller, Geschäftsführer Verband St.Galler Gemeindepräsidenten  
Marcel John, Amtsleiter, Tiefbauamt Kanton St.Gallen



## Vorwort

### **Die zukünftige Ausrichtung des Mountainbikens aktiv angehen**

Das Mountainbiken ist heute ein Breitensport und fester Bestandteil der Schweizer Bewegungslandschaft. Die Bevölkerung hält sich mit dem Mountainbike (MTB) fit, nutzt die Aktivität zur mentalen Entspannung, erfreut sich an der Landschaft und sucht das Abenteuer. Das Mountainbiken gilt als gesund und naturverträglich.

Mehr Sporttreibende, die grössere Reichweite der E-Mountainbikes und ungenügende Angebote für Mountainbikerinnen und Mountainbiker haben dazu geführt, dass das Mountainbiken oftmals ungeordnet stattfindet und grössere Auswirkungen in der freien Natur hat. Dies führt zu Interessenkonflikten beispielsweise mit Wandernden, mit Naturschutzanliegen, mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, mit den jagdlichen Interessen oder mit der Bewirtschaftung durch die Land- und Forstwirtschaft.

Die Mountainbike-Strategie schliesst eine Lücke. Sie ermöglicht ein proaktives und abgestimmtes Handeln innerhalb des Kantons St.Gallen. Mit einem Massnahmenkatalog, der in drei unterschiedliche Themenbereiche aufgeteilt ist, legt sie die nötigen Aktivitäten und Zuständigkeiten fest. Um die verschiedenen Sichtweisen einbeziehen zu können, waren am Erarbeitungsprozess neben den kantonalen Fachstellen auch die Regionen des Kantons St.Gallen, Gemeindevertretungen sowie private Organisationen und Verbände beteiligt. Die vorliegende Strategie soll mithelfen, das kantonale MTB-Netz attraktiver zu gestalten und die Interessenkonflikte zu minimieren.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1	Aufgabe	6
1.2	Einbettung	7
1.3	Übergeordnete Leitsätze	8
1.4	Erarbeitung und Verbindlichkeit	8
<b>2</b>	<b>Definition und Abgrenzung</b>	<b>10</b>
2.1	Mountainbike	10
2.2	Mountainbike-Infrastruktur	10
2.3	Nutzergruppen	12
2.4	Signalisation	13
<b>3</b>	<b>Bestandes- und Bedarfsanalyse</b>	<b>14</b>
3.1	Heutiger Bestand	14
3.2	MTB-Nutzung im Kanton St.Gallen	15
3.3	MTB-Wegnetz	15
3.4	Angebotsqualität	16
3.5	Umgang mit Wandernden	17
3.6	Nutzende aus Natur und Umwelt	17
3.7	Wissensmanagement	18
<b>4</b>	<b>Ziele</b>	<b>19</b>
4.1	Koexistenz fördern	19
4.2	Bedarfsgerechte Angebote schaffen	20
4.3	Fokussierung auf die Naherholung	20
4.4	Rücksichtnahme auf Natur und Umwelt	20
<b>5</b>	<b>Handlungsbedarf</b>	<b>21</b>
5.1	Keine strategische Angebotsplanung vorhanden	21
5.2	Wissensdefizit als Hemmschwelle für Planung und Umsetzung	21
5.3	Koexistenz wird zu wenig gelebt	21
5.4	Fehlendes Qualitätsbewusstsein bei Planungen	21
5.5	Ungenügende Interessenabwägung mit Natur und Umwelt	21
5.6	Unklare Aufgabenteilung	22
<b>6</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>23</b>
6.1	Übersicht	23



6.2	Massnahmenblätter Planung	24
6.3	Massnahmenblätter Kommunikation und Information	27
6.4	Massnahmenblätter Qualitätsmanagement	32
<b>7</b>	<b>Glossar</b>	<b>36</b>



# 1 Einleitung

Das Velofahren erfreut sich in der Schweiz und im Kanton St.Gallen wachsender Beliebtheit. Dies betrifft sowohl den Alltagsverkehr als auch den Freizeitverkehr. Mountainbiken hat sich im Bereich des Freizeitverkehrs vom Nischen- zum Breitensport entwickelt. Durch den Trend hin zum E-Mountainbike findet aktuell eine weitere grosse Veränderung statt.

Die dynamische Entwicklung hat dem Mountainbike-Sport zu grosser Beliebtheit verholfen. Sie umfasst auch das Nutzungsverhalten: Gegenüber früher ist ein Grossteil der heutigen Mountainbikes explizit für das Befahren von schmalen Wegen, sogenannten Singletrails, konzipiert. E-Mountainbikes ermöglichen generell höhere Reichweiten und bieten Erlebnisse auch für ein breites Publikum.

Mit der Entwicklung zum Breitensport und dem veränderten Nutzungsverhalten entstehen Ansprüche, Ängste, Chancen und Herausforderungen in vielerlei Hinsicht. Die vorliegende Strategie soll eine Hilfestellung geben, wie man im Kanton St.Gallen mit den unterschiedlichen Herausforderungen umgehen kann.

Hinweis: Im Folgenden wird in zusammengesetzten Wörtern für das «Mountainbike» die Abkürzung «MTB» gebraucht: z.B. «MTB-Sport» anstelle von «Mountainbike-Sport».

## 1.1 Aufgabe

Zwei Auslöser haben zur Erarbeitung der vorliegenden MTB-Strategie geführt.

### **Bundesgesetz über die Velowege**

Das Bundesgesetz über die Velowege (SR 705) ist am 1. Januar 2023 in Kraft getreten. Es verpflichtet die Kantone und politischen Gemeinden<sup>1</sup> im ersten Schritt, bestehende und vorgesehene Velowegnetze einschliesslich MTB-Routen für den Alltag und die Freizeit bis Ende 2027 zu planen. Im zweiten Schritt ist die Umsetzung des Velowegnetzes bis Ende 2042 gefordert. Der Bund unterstützt dabei die Kantone mit verschiedenen Hilfsmitteln, wie z.B. mit der Bereitstellung von Geobasisdaten, mit Veranstaltungen und Handbüchern.

### **Motion 42.20.17 «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie»**

Im Jahr 2021 wurde die Motion «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» vom Kantonsrat gutgeheissen. Die Motion fordert einen Gesetzesentwurf, der aufzeigt, wie das Thema Mountainbike im Kanton St.Gallen zukünftig geregelt wird. Die Inhalte reichen von der klaren Aufgabenteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton bis zur Ausarbeitung von Massnahmen, die den Aufbau eines flächendeckenden MTB-Netzes ermöglichen. Ein entsprechender Nachtrag zum kantonalen Strassengesetz wird im Kantonsrat gleichzeitig mit dieser Strategie behandelt.

Die von der Motion ebenfalls geforderte Bestandes- und Bedarfserhebung wurde durch das kantonale Tiefbauamt im Jahr 2021 durchgeführt und im Jahr 2022 abgeschlossen. Der erhobene Handlungsbedarf ist in die Strategie eingeflossen. Die wichtigsten Erkenntnisse werden in der Strategie zusätzlich beschrieben.

---

<sup>1</sup> Hier und nachfolgend werden die «politischen Gemeinden» auch als «Gemeinden» bezeichnet.

## 1.2 Einbettung

Im Kanton St.Gallen laufen verschiedene strategische Planungen im Verkehrsbereich. Die Mountainbike-Strategie ist eingebettet in die kantonalen Planungsinstrumente. Sie ist abgestimmt auf die weiteren im 2024 erarbeiteten Strategien im Langsamverkehr: «Strategie Fussverkehr», «Strategie Wandern» und «Strategie Velo». Diese vier Strategien sind notwendig, um diese Verkehrsträger im Bereich Langsamverkehr in geeigneter Form aufeinander abzustimmen und die sinnvollen Synergien daraus zu nutzen.

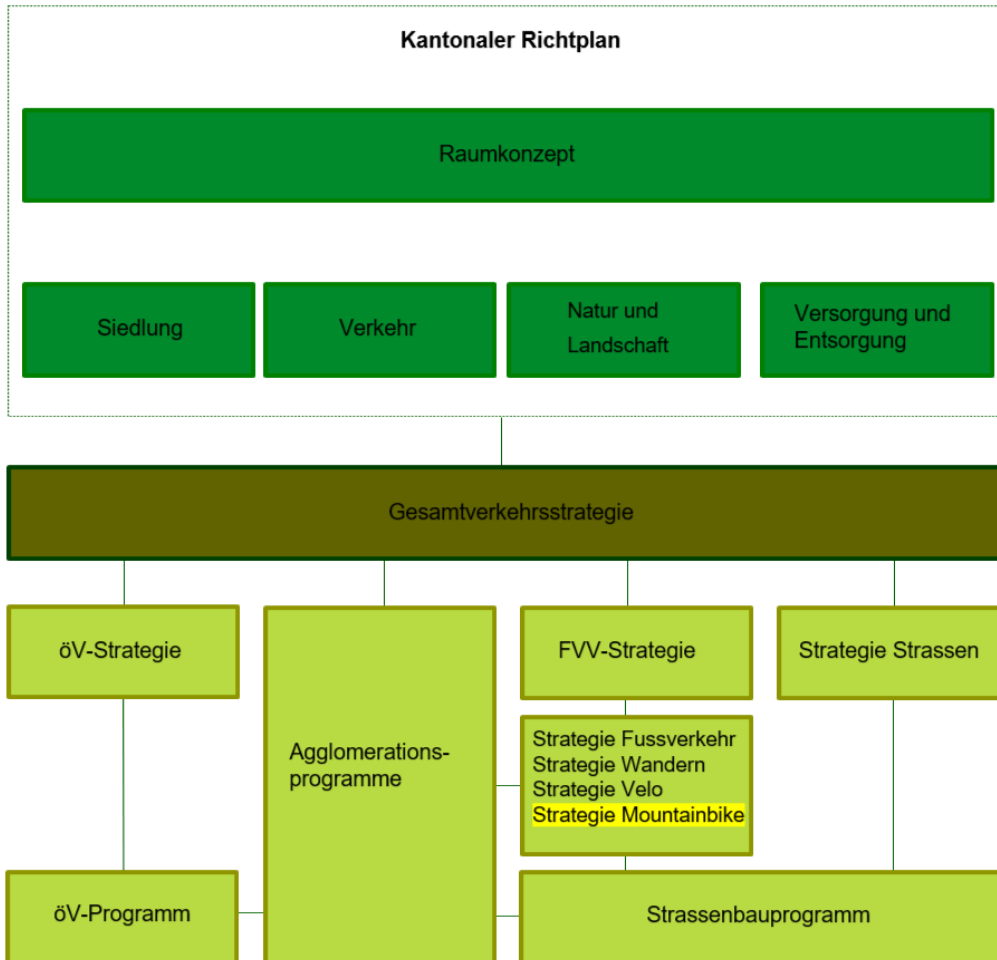


Abbildung 1: Einbettung der Strategie Mountainbike in die kantonalen Planungsinstrumente (Quelle: eigene Darstellung)



### 1.3 Übergeordnete Leitsätze

Der Kanton St.Gallen baut seine Aktivitäten und Massnahmen im Bereich Mountainbike auf nachfolgenden, übergeordneten Leitsätzen der Regierung auf.

**Leitsatz 1:**  
**Mountainbiken ist gesundheitsfördernd**

*Der Kanton St.Gallen anerkennt das Mountainbiken als Breitensport und gesunde Bewegungsform in der freien Natur.*

**Leitsatz 2:**  
**Mountainbiken ist Teil der Landschaft und basiert auf Koexistenz**

*Die Mountainbikewege im Kanton St.Gallen basieren in erster Linie auf dem Grundsatz der Koexistenz, wobei Wandernde den Vortritt geniessen. Die Mountainbikewege sind attraktiv und orientieren sich grundsätzlich an bereits bestehenden Strassen- und Wegnetzen, um den Flächenverbrauch zu minimieren und um damit sensible Lebensräume zu schonen.*

**Leitsatz 3:**  
**Mountainbikerinnen und Mountainbiker sind auf durchgängigen und attraktiven Wegen unterwegs**

*Die signalisierten Mountainbike-Wege entsprechen bestmöglich den Bedürfnissen der Mountainbikerinnen und Mountainbikern. Zusammen mit den ergänzenden Anlagen bilden sie ein in der Dichte angemessenes, durchgängiges und attraktives Angebot.*

### 1.4 Erarbeitung und Verbindlichkeit

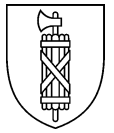
Die Erarbeitung der vorliegenden Strategie Mountainbike ist breit abgestützt. Eine interdepartementale «Begleitgruppe Verwaltung» in welcher Mitarbeitende des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG), der Kantonspolizei (KAPO), des Landwirtschaftsamtes (LWA), des Kantonsforstamtes (KFA), des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA), des Amtes für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF), des Amtes für Sport (ASP), des Bildungsdepartementes (BLD) sowie drei Bauverwalter aus Gemeinden vertreten waren, wurde eingesetzt. Eine durch die Regionen und Gemeinden besetzte «Begleitgruppe Politik» unterstützte den Prozess. In dieser waren die Regionen St.Gallen-Bodensee, Wil, Rheintal, Werdenberg, Obersee und Toggenburg sowie zwei Gemeindepräsidenten vertreten.

Die Erarbeitung der Strategie wurde im Rahmen zweier Sounding-Boards von wichtigen Akteurinnen und Akteuren aus der Verkehrs- und Umweltpolitik, aus Tourismus und aus Fachverbänden begleitet. Sie wurden im Rahmen der Vernehmlassung von Mitte Juni bis Ende August 2024 zudem zur Eingabe ihrer Stellungnahme eingeladen.



Der mit dem Geschäftsführer des Verbands St.Galler Gemeindepräsidien (VSGP), dem Kantonsingenieur (KI) der Vorsteherin des Bau- und Umweltdepartementes (BUD) und dem Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes (VD) besetzte Lenkungsausschuss steuerte den Prozess und verabschiedete die Unterlagen zuhanden der Regierung.

Die vorliegende Mountainbike-Strategie wurde von der Regierung am 29. Oktober 2024 zuhanden des Kantonsrates verabschiedet.



## 2 Definition und Abgrenzung

### 2.1 Mountainbike

Unter einem Mountainbike wird ein Velo verstanden, das dafür konstruiert wurde, abseits von befestigten Strassen und Wegen zu fahren. Der Trend der letzten Jahre führt dazu, dass die heutigen Mountainbikes speziell dafür geschaffen sind, schmale und herausfordernde Wege zu befahren. Im Gegensatz zu einem herkömmlichen Velo wird das Mountainbike als Sportgerät verstanden und wird hauptsächlich in der Freizeit verwendet.

Die Elektrifizierung hat auch im Bereich des MTB stark zugenommen. So sind oftmals auch E-MTB in den Bergen vorzufinden. In Art. 18 der eidgenössischen Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41) wird zwischen zwei Kategorien von E-MTB unterschieden:

- Die «Leicht-Motorfahräder» haben einen elektrischen Antrieb und sind mit einer Motorleistung von höchstens 0,5 kW ausgestattet. Sie haben eine Tretunterstützung bis maximal 25 km/h. Diese Kategorie wird herkömmlichen Mountainbikes gleichgestellt.
- Die «Motorfahräder» haben eine Motorleistung von insgesamt höchstens 1,0 kW und eine Tretunterstützung bis maximal 45 km/h. Diese Motorfahräder stellen eine andere rechtliche Kategorie dar. Sie machen bei den Neuverkäufen nur einen geringen Anteil der gesamten Fahrradverkäufe aus<sup>2</sup>. Sie sind aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz aus der Koexistenz auszuschliessen

Diese Abgrenzung erfolgt auch in Anlehnung an das Positionspapier «Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike»<sup>3</sup>, das von namhaften Schweizer Organisationen in einem gemeinsamen Positionspapier veröffentlicht wurde.

### 2.2 Mountainbike-Infrastruktur

Die kantonale Strategie legt den Fokus bei der Entwicklung des zukünftigen MTB-Angebots auf die signalisierten MTB-Wege und MTB-Routen, da diese dem kantonalen Strassengesetz unterliegen. Dieses Netz verläuft durchgehend auf öffentlichen Strassen und Wegen und deckt einen grossen Teil der Mountainbike-Bedürfnisse der Bevölkerung ab. Es liegt hauptsächlich in der Verantwortung der Gemeinden (Gemeindehoheit bei Gemeindestrassenplan).

MTB-Anlagen, wie z.B. Pisten, sind sinnvolle Ergänzungen des MTB-Angebots. Da sie ausschliesslich dem Mountainbike gewidmet sind, können sie wirkungsvoll zur Lenkung und Kanalisierung beitragen. Dies ist in dicht besiedelten Räumen, touristisch geprägten Gebieten oder generell dort, wo das bestehende Wegnetz für ein bedarfsgerechtes Angebot nicht ausreicht, von besonderem Vorteil. Da sie im Vergleich zu MTB-Wegen anderen rechtlichen Bestimmungen unterliegen, werden sie in der vorliegenden Strategie nicht prioritär berücksichtigt.

Die Begriffe zum Thema Mountainbike und zur MTB-Infrastruktur werden unterschiedlich interpretiert und derzeit auf nationaler Ebene harmonisiert. Es wird deshalb erläutert, wie diese vorliegend verwendet werden.

---

<sup>2</sup> Verkäufe 2022, Velosuisse.ch.

<sup>3</sup> Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Swiss Cycling, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Seilbahnen Schweiz, Schweiz Tourismus (2017): Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike.



## **Öffentliche Strassen und Wege**

Folgende Merkmale zeichnen die öffentlichen Strassen und Wege (nach dem Strassengesetz [sGS 732.1]) in Bezug auf das Mountainbiken aus:

- Es handelt sich um klassierte Strassen und Wege, die in den Gemeindestrassenplänen der Gemeinden des Kantons St.Gallen entsprechend gewidmet sind.
- Sie dürfen von Mountainbikerinnen und Mountainbikern befahren werden, sofern keine Fahrverbote oder übergeordnete Einschränkungen vorliegen.
- Es gilt der Grundsatz der Koexistenz.
- Zum Befahren mit einem Mountainbike ist nicht zwingend eine MTB-Signalisation gemäss Schweizer Norm notwendig.
- Es bestehen für das MTB keine spezifischen Anforderungen an den Unterhalt.
- Nicht klassierte Strassen und Wege dürfen grundsätzlich nicht befahren werden (Privatstrassen). Darunter fallen ebenso Rückegassen, Trampelpfade und ähnliche Wege.

## **MTB-Wege**

MTB-Wege zeichnen sich folgendermassen aus:

- Sie verlaufen auf den öffentlich klassierten Strassen und Wegen (Gemeindestrassenpläne) und werden durch die Kennzeichnung im Fuss-, Wander- und Radweg Plan (FWR-Plan) dem Zweck des Radverkehrs (einschliesslich Mountainbiken) gewidmet. Damit sind diese Wege rechtsverbindlich als Radweg / MTB-Weg gesichert.
- Sie verlaufen bevorzugt auf nicht befestigten Strassen und Wegen und beinhalten einen möglichst hohen Anteil an schmalen Pfaden, sogenannten Singletrails.
- Sie werden gemäss Schweizer Norm (oder analog den Vorgaben des ASTRA) signalisiert.
- Alle MTB-Wege zusammen bilden das offizielle und öffentliche MTB-Wegnetz im Kanton St.Gallen.
- MTB-Wege werden als solche unterhalten. Die Gemeinden sind grundsätzlich dafür verantwortlich.
- Auf signalisierten MTB-Wegen gilt in der Regel der Grundsatz der Koexistenz. Dies bedeutet ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velofahrenden bzw. Bikenden. Die Fussgänger haben Vortritt.
- Die Sicherheit aller Benutzergruppen ist zentral und wird in der Planung und Umsetzung berücksichtigt. Bei stark frequentierten Wegabschnitten und engen sowie gefährlichen Passagen ist eine Nutzungstrennung zu prüfen (Entflechtung).
- Bei der Planung von MTB-Wegen werden die Schutzinteressen angemessen berücksichtigt und sensible Lebensräume geschont.
- MTB-Wege werden zum Zweck der Mitfinanzierung zwischen Kanton und Gemeinden in die Bedeutung «kantonal» und «lokal» unterteilt. Wege von kantonaler Bedeutung können von einer finanziellen Unterstützung durch das kantonale Tiefbauamt profitieren (werkgebundene Beiträge).

## **MTB-Routen**

MTB-Routen zeichnen sich folgendermassen aus:

- MTB-Routen verlaufen auf MTB-Wegen und erfüllen dieselben rechtlichen Anforderungen.
- Es handelt sich um Strecken mit einem definierten Start- und Zielpunkt, die entsprechend signalisiert sind.
- Grundsätzlich werden Routen in das System «Mountainbike Land» von der Stiftung Schweiz-Mobil integriert und erfüllen entsprechende Qualitätskriterien.
- MTB-Routen sind ein wichtiges Mittel zur touristischen Besucherlenkung.

## MTB-Anlagen

MTB-Anlagen zeichnen sich folgendermassen aus:

- MTB-Anlagen können in Pisten und Parks unterschieden werden:
  - MTB-Pisten haben einen linearen Charakter. Dazu zählen z.B. Flowtrails oder Downhill-Pisten.
  - MTB-Parks haben einen flächigen Charakter. Dazu zählen z.B. Pumptracks oder Skills-Parks.
- Je nach Trägerschaft und Betreiber handelt es sich um öffentliche oder private Angebote. Sie sind ausschliesslich dem Mountainbike gewidmet und grundsätzlich ohne Mischverkehr.
- Sie zeichnen sich als wichtige Ergänzungen zum Wegnetz aus, da sie eine hohe Wirksamkeit in der Lenkung und Kanalisierung der Mountainbikerinnen und Mountainbiker erfüllen.
- Es gelten andere rechtliche Grundlagen (z.B. Bewilligungsverfahren) als bei MTB-Wegen.
- Die Signalisation ist gemäss den Empfehlungen des BFU anzubringen.

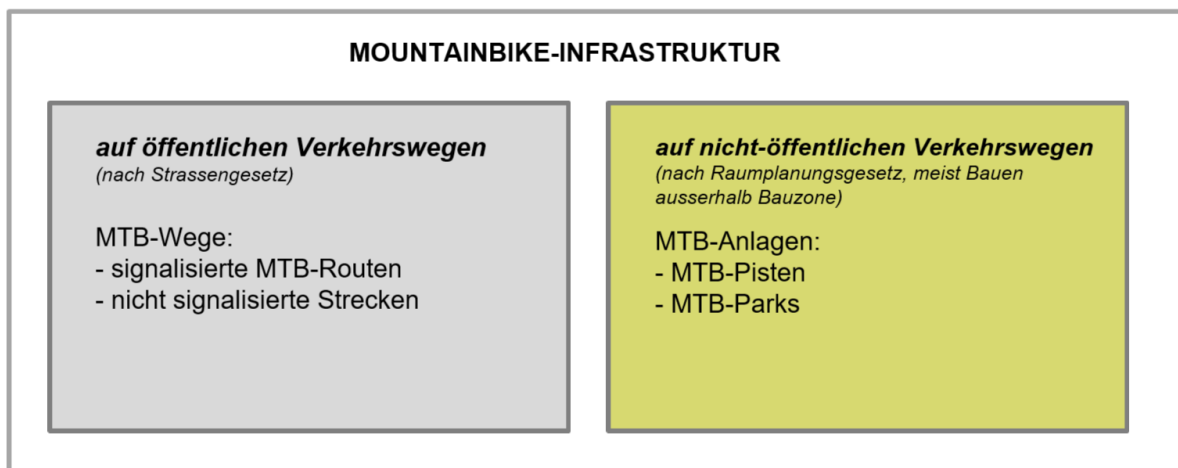


Abbildung 2: Überblick über die Infrastrukturanlagen für das Mountainbike.

## 2.3 Nutzergruppen

Für ein bedarfsgerechtes und somit funktionierendes MTB-Angebot müssen verschiedene Nutzergruppen berücksichtigt werden. Im Handbuch "Mountainbikeland Schweiz", das von Schweiz-Mobil herausgegeben wurde, sind neben Qualitätszielen auch Nutzergruppen und deren Marktanteil bezeichnet. Die Marktanteile können sich über die Jahre verschieben, so dass die Anforderungen teilweise angepasst werden müssen.

### Tour

Motivation: Landschaft, Naturerlebnis, Genuss, Bewegung, Erkunden  
 Bedarf: Forst- und Landwirtschaftswege, wenig Verkehr, einfache Singletrails, Gastronomie  
 Marktanteil: ca. 30 Prozent  
 Anteil E-Bike: hoch

### Cross Country

Motivation: Training, Wettkämpfe, Leistung, Ausdauer, Landschaft  
 Bedarf: einfache bis technisch anfordernde Singletrails, Forst- und Landwirtschaftswege, wenig Verkehr  
 Marktanteil: ca. 5 Prozent  
 Anteil E-Bike: tief

### All Mountain, Enduro

Motivation: Abenteuer, Naturerlebnis, Fahrtechnik, Sport, Abfahrten, Wettkämpfe  
Bedarf: einfache bis technisch anfordernde Singletrails, MTB-Pisten, Biketransport (Bergbahn, öffentlicher Verkehr)  
Marktanteil: ca. 55 Prozent  
Anteil E-Bike: mittel

### Freeride und Downhill

Motivation: Abfahrten, Fahrtechnik, Action, Sport, Leistung, Wettkämpfe  
Bedarf: MTB-Pisten, Biketransport (Bergbahn, öffentlicher Verkehr)  
Marktanteil: ca. 10 Prozent  
Anteil E-Bike: tief

Die Nutzergruppen Tour, Cross Country, All Mountain / Enduro bewegen sich bevorzugt auf dem signalisierten MTB-Wegnetz, das auf öffentlich klassierten Strassen und Wegen führt. Sie bilden die grosse Mehrheit der Mountainbikerinnen und Mountainbiker. Sie stehen daher im Fokus der kantonalen Strategie. Die Nutzergruppen Freeride / Downhill sind auf MTB-Anlagen angewiesen und stehen nicht im unmittelbaren Fokus der Strategie.

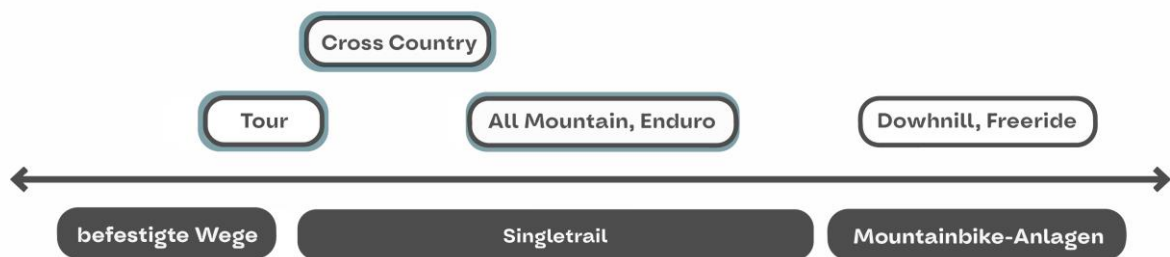


Abbildung 3: Schematische Darstellung der üblichen MTB-Nutzergruppen und ihres Anspruches auf die Wegbeschaffenheit.

## 2.4 Signalisation

Die Signalisation ist ein integraler Bestandteil des öffentlichen Weg- und Routennetzes. Sie spielt auch im Zeitalter der Digitalisierung eine wichtige Rolle. Die Gründe dafür sind:

- Eine intuitive Besucherlenkung (Kanalisation) im Gelände.
- Eine Erschliessung von wichtigen Start- und Zielpunkten.
- Ein schweizweiter Wiedererkennungswert von MTB-Angeboten.
- Ein Ausdruck des Koexistenz-Prinzips gegenüber allen Wegnutzenden.

### 3 Bestandes- und Bedarfsanalyse

Die Ausgangslage im Kanton St.Gallen wurde mit der «Bestandes- und Bedarfsanalyse Mountainbike»<sup>4</sup> im Jahr 2021 detailliert betrachtet. Nachfolgend sind die heute bestehenden Routen, die heute mit dem MTB befahrenen Strecken sowie die wichtigsten fünf Erkenntnisse aus der Analyse zusammengefasst.

#### 3.1 Heutiger Bestand

Im Kanton St.Gallen verläuft heute ein MTB-Netz, das in die Bedeutung von kantonalen und regionaler Routen eingeteilt ist. 460 km haben eine kantonale, 680 km eine regionale Bedeutung. Das Netz besteht schon seit vielen Jahren und wurde in den letzten Jahren kaum auf deren Qualität überprüft oder verändert. Teilweise führen SchweizMobil Routen über das MTB-Netz.

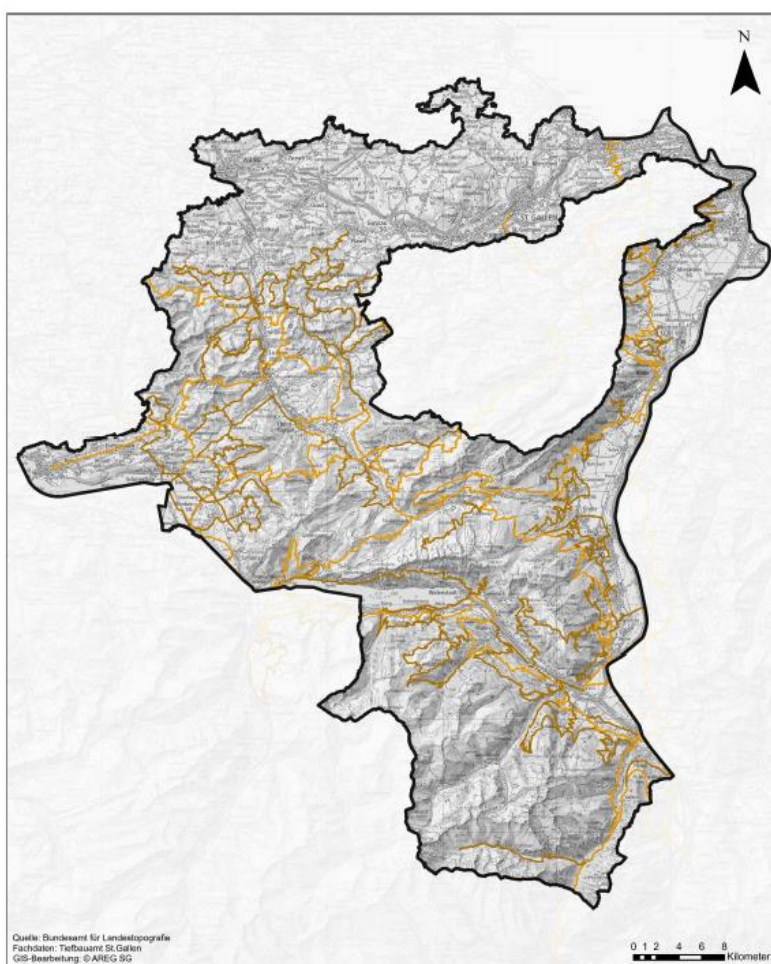


Abbildung 4: Die signalisierten MTB-Routen von regionaler (braun) und kantonalen (gelb) Bedeutung (Geoportal, Stand Januar 2024).

<sup>4</sup> BikerNetzwerk AG, Bestandes- und Bedarfsanalyse zur Mountainbike-Infrastruktur im Kanton St.Gallen. Hrsg: Kanton St.Gallen, 2022.

### 3.2 MTB-Nutzung im Kanton St.Gallen

Im Zuge der «Bestandes- und Bedarfsanalyse Mountainbike» wurde anhand von Workshops in allen Regionen sowie mit digitalen Daten aufgezeichnet, wo sich heute Mountainbikerinnen und Mountainbiker bewegen. Diese Angaben wurden mit dem bestehenden Routennetz von SchweizMobil (rote Linien) überlagert. Es zeigt sich dabei, dass oftmals keine signalisierten Routen von SchweizMobil vorhanden sind, das MTB aber trotzdem genutzt wird.

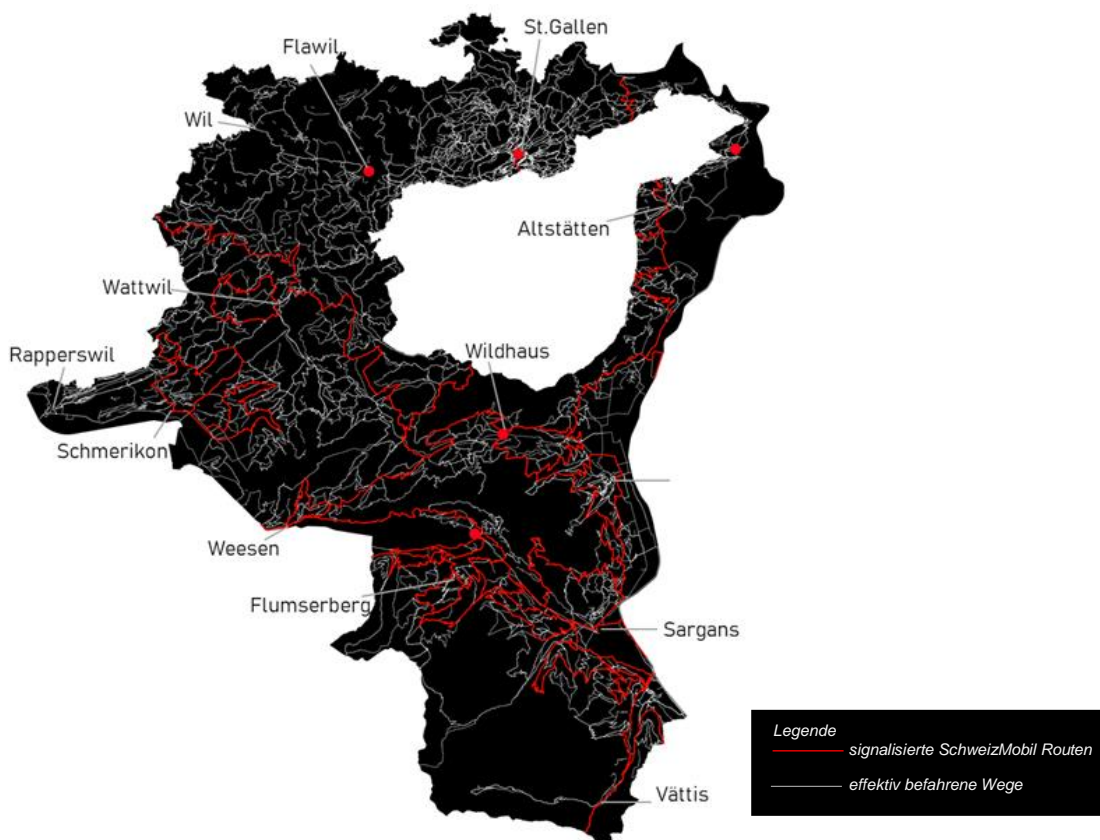


Abbildung 5: Mit dem MTB befahrene Wege (Bestandes- und Bedarfsanalyse Mountainbike, 2021).

### 3.3 MTB-Wegnetz

Die Analyse des MTB-Wegnetzes legt grosse Diskrepanzen offen zwischen den heute signalisierten SchweizMobil Routen und dem Wegnetz, das von Mountainbikerinnen und Mountainbikern tatsächlich befahren wird.<sup>5</sup> Dies bedeutet:

- Das offizielle MTB-Angebot ist regional ungleichmässig verteilt. In städtischen Agglomerationen (z.B. St.Gallen, Gossau) sind kaum offizielle Angebote vorhanden.
- Das tatsächlich von Mountainbikerinnen und Mountainbikern befahrene Wegnetz ist rund viermal grösser als das offizielle MTB-Angebot von SchweizMobil. Es besteht damit ein Unterangebot an ausgewiesenen, qualitativ hochwertigen, signalisierten MTB-Wegen.
- Das Unterangebot ist mitverantwortlich für MTB-Aktivitäten abseits der öffentlichen Strassen und Wege. Ohne ein attraktives Angebot kann keine Lenkung und Kanalisierung der Mountainbikerinnen und Mountainbiker erreicht werden.

<sup>5</sup> Detaillierte Erhebung des tatsächlich befahrenen Wegnetzes im Rahmen der Bestandes- und Bedarfsanalyse zur Mountainbike-Infrastruktur im Kanton St.Gallen im Jahr 2022.

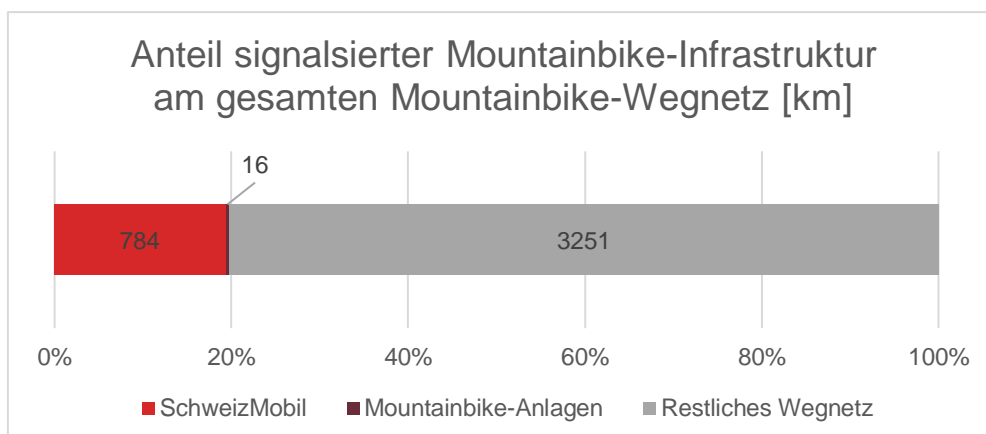


Abbildung 6: Der Anteil des signalisierten MTB-Wegnetzes (Schweiz Mobil Routen) am tatsächlich befahrenen Wegnetz im Kanton St.Gallen.<sup>6</sup>

### 3.4 Angebotsqualität

Das offizielle MTB-Wegnetz besteht derzeit mehrheitlich aus den signalisierten und nummerierten Routen nach dem System von SchweizMobil (Mountainbikeland). Die Analyse deckt folgende Defizite auf:

- 26 von den bestehenden 28 signalisierten Routen richten sich an eine einzige Zielgruppe (Tour). Dadurch werden nur rund 30 Prozent der Mountainbikerinnen und Mountainbiker abgedeckt, währenddem rund 70 Prozent aller Mountainbikerinnen und Mountainbiker auf diesen Routen vernachlässigt werden.
- Bei 23 von den bestehenden 28 Routen besteht ein grosser oder mässiger Handlungsbedarf (siehe Abbildung 7). Zum Beispiel verlaufen diese Routen entgegen dem Bedürfnis der Mountainbikerinnen und Mountainbiker ausschliesslich auf befestigten Strassen und Wegen oder auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen. Die Qualitätsziele der Stiftung SchweizMobil werden nicht erreicht.
- Das Qualitätsdefizit ist mitverantwortlich dafür, dass Mountainbikerinnen und Mountainbiker auf andere Strassen und Wege ausweichen oder sogar neue (nicht klassierte) Wege durch das Befahren entstehen.
- Es findet bisher keine systematische Qualitätskontrolle der öffentlichen MTB-Routen statt.

<sup>6</sup> BikerNetzwerk AG, Bestandes- und Bedarfsanalyse zur Mountainbike-Infrastruktur im Kanton St.Gallen. Hrsg: Kanton St.Gallen, 2022.

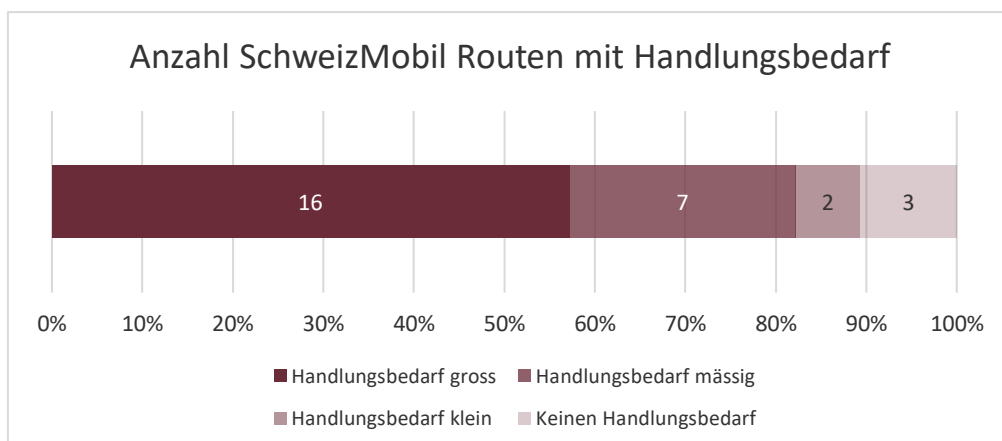


Abbildung 7: Handlungsbedarf bei den SchweizMobil Routen im Kanton St.Gallen.

### 3.5 Umgang mit Wandernden

Zur Erhebung des Konfliktpotenzials im Zusammenhang mit Mountainbike- und Wanderaktivitäten wurden in der Bestandes- und Bedarfsanalyse<sup>7</sup> die Geschäftsstelle sowie die 14 Regionenverantwortlichen des Vereins St.Galler Wanderwege einbezogen. Nachfolgende Erkenntnisse konnten daraus gewonnen werden:

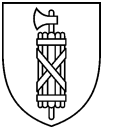
- Das Koexistenz-Prinzip im Sinn von «ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velofahrenden bzw. Bikenden» wird grundsätzlich nicht in Frage gestellt.
- Probleme bzw. Konflikte treten punktuell auf. Insgesamt wurden rund 125 km (entspricht rund 3 Prozent) des signalisierten Wanderwegnetzes als problematisch beurteilt.
- Wo Konflikte auftreten, geht es hauptsächlich um Fragen betreffend Sicherheit oder um beschädigte Wege (Unterhalt).

### 3.6 Nutzende aus Natur und Umwelt

Unter Einbezug der Interessensgruppen Forstwirtschaft und Wildhut weist die Bestandes- und Bedarfsanalyse nachfolgende Punkte in Bezug auf Natur und Umwelt aus: Beide Interessensgruppen sprechen sich im Grundsatz für das Koexistenz-Prinzip aus.

- Knapp 10 Prozent (= ca. 370 km) des durch MTB befahrenen Wegnetzes wird kritisch auf die Nutzung durch Mountainbikerinnen und Mountainbiker beurteilt.
- Besonders störend für Wildtiere sind MTB-Aktivitäten in den Wildtierkerngebieten und Wildtier-schongebieten, zur Brut und Setzzeit sowie allgemein in der Dämmerung und während der Nacht.
- Die Missachtung von Wegsperrungen während aktiven Waldarbeiten kann für Mountainbikerinnen und Mountainbiker gefährlich werden und ist für das Forstpersonal herausfordernd.
- Von zusätzlichen MTB-Angeboten erhofft man sich eine bessere Lenkung und Kanalisierung (z.B. zugunsten Naturschutz) und eine Steigerung der Angebotsqualität.
- Alle involvierten Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter sind sich einig, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in ihren Pflichten entlastet werden müssen. Dies insbesondere bezüglich des Unterhalts von öffentlichen Wegen.

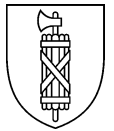
<sup>7</sup> BikerNetzwerk AG, Bestandes- und Bedarfsanalyse zur MTB-Infrastruktur im Kanton St.Gallen. Hrsg: Kanton St.Gallen, 2022



### 3.7 Wissensmanagement

Alle an der Bestandes- und Bedarfsanalyse beteiligten Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter bemängeln die heutige Informationslage und Informationstätigkeit rund um die Thematik Mountainbike. Dies zeigt sich wie folgt:

- Das Wissen von einzelnen Interessengruppen zum Thema Mountainbiken und insbesondere zu MTB-Angeboten, weist Lücken auf.
- Für die Planung und Umsetzung eines zielorientierten Angebots fehlen Planungshilfen und Merkblätter.
- Das Bewusstsein für ein umweltverträgliches Verhalten in der Natur ist bei Mountainbikerinnen und Mountainbikern und weiteren Freizeitnutzenden oftmals ungenügend.



## 4 Ziele

Die MTB-Strategie soll Rahmenbedingungen für eine effiziente Umsetzung eines MTB-Angebots aufzeigen, um eine Kanalisierung zu erreichen, welche allen Stakeholdern entgegenkommt. Dabei spielen die Bedürfnisse aus Sicht MTB ebenso eine Rolle, wie die Anliegen der weiteren Nutzergruppen sowie des Natur- und Umweltschutzes. In Übereinstimmung mit den übergeordneten kantonalen Leitsätzen und abgeleitet aus der Bestandes- und Bedarfsanalyse strebt die Mountainbike-Strategie vier Hauptziele an:

### 4.1 Koexistenz fördern

Im engeren Sinn versteht man unter der schweizerischen Koexistenz-Lösung die gemeinsame Wegnutzung von Wandernden und Mountainbikerinnen und Mountainbikern. Namhafte Verbände, darunter die Wanderwege Schweiz, stellen sich mit einem gemeinsamen nationalen Positionspapier hinter diese Lösung.<sup>8</sup>

Da das Mountainbiken weitere Schnittstellen betrifft, kann der Begriff der Koexistenz ohne Weiteres auf die gemeinsame Raumnutzung aller Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter verstanden werden. Dadurch werden neben den Ansprüchen von Wandern und Mountainbiken beispielsweise auch jene des Naturschutzes, der Jagd und der Waldbewirtschafterinnen und Waldbewirtschafter einbezogen.

Zur Frage, ob mit dem Mountainbike auf nicht mit einem Fahrverbot signalisierten Wanderwegen gefahren werden darf, gibt es unterschiedliche Auffassungen<sup>9</sup>. Überwiegend wird die Frage grundsätzlich bejaht. Die Regierung des Kantons St.Gallen hat dazu schon verschiedentlich eine liberale Haltung zum Ausdruck gebracht.<sup>10</sup> Das Befahren öffentlicher Waldwege wird vom Kanton St.Gallen auf Verordnungsstufe grundsätzlich erlaubt<sup>11</sup>. Sofern nicht eine Signalisation oder eine bauliche Massnahme eindeutig auf ein Fahrverbot hinweist, kann das Fahren auf öffentlich klassierten Wegen als zulässig angesehen werden.

Nachfolgende Punkte sprechen für diese Lösung:

- Aus Rücksicht auf Natur und Umwelt und im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden, sowie aufgrund des finanziellen Aufwands, wird auf die Errichtung eines grossflächigen, parallelen MTB-Wegnetzes verzichtet.
- Die Bestandes- und Bedarfsanalyse zeigt, dass sich Konflikte zwischen Wandernden und Mountainbikerinnen und Mountainbikern auf einem vertretbaren Niveau bewegen und sich diese Konflikte mit punktuellen Massnahmen stark reduzieren lassen.
- Die aktive Planung der signalisierten MTB-Wege verlangt eine situationsspezifische Beurteilung der Koexistenz durch Fachpersonen und Interessenvertreter. Das Aufzeigen von Massnahmen zur Sicherheit aller Wegnutzer gehört zum Bewilligungsprozess dazu.
- Rechtskräftige und signalisierte MTB-Wege sorgen zukünftig für eine Kanalisierung und Lenkung der Mountainbikerinnen und Mountainbiker innerhalb des bestehenden Wegnetzes.
- Die Eignung der heutigen Mountainbikes für die Berge ist gegeben.

---

<sup>8</sup> Stiftung SchweizMobil et al. (2010) Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike, gemeinsame Position ([www.schweizmobil.org/schweizmobil/downloads](http://www.schweizmobil.org/schweizmobil/downloads)).

<sup>9</sup> Dabei geht es um die Auslegung von Art. 43 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01).

<sup>10</sup> Vgl. Antworten der Regierungen 51.18.52 «Wanderer/innen und Biker/innen im Einklang» und 51.19.106 «Welche Strategie verfolgt der Kanton beim Mountainbiken?».

<sup>11</sup> Art. 16 Abs. 1 der Verordnung zum Einführungsgesetz zur eidgenössischen Waldgesetzgebung (sGS 651.11).



## 4.2 Bedarfsgerechte Angebote schaffen

Das Bereitstellen eines bedarfsgerechten MTB-Angebots (sowohl MTB-Wege als auch MTB-Anlagen) hat hohe Priorität. Das Mountainbiken ist als häufig ausgeführter Breitensport fester Bestandteil der Schweizer Bewegungslandschaft. Die Steigerung der Angebotsqualität ist ein zentrales Anliegen. Da attraktive MTB-Infrastrukturen von Mountainbikerinnen und Mountainbikern erfahrungsgemäss gut angenommen werden, wird ihnen ein hoher Lenkungs- und Kanalisierungseffekt zugeschrieben. Dank diesem Effekt wird eine Entlastung von sensiblen Lebensräumen, Wildtierschutzgebieten, geschützten Lebensräumen, geschützten Landschaften und wichtigen oder besonders gefährlichen Wanderwegen erwartet. Um die erwähnten Schutzgebiete und die Landbeanspruchung weiter zu schonen, soll die Festlegung von MTB-Wege wo immer möglich auf in den Strassenplänen der Gemeinden festgelegten und bestehenden Strassen und Wegen erfolgen. In der Netzplanung sind auch oft befahrene Wege zu betrachten, welche noch nicht im Strassenplan enthalten sind. So gilt es abzuwägen, ob eine Festlegung als klassierter Weg verhältnismässig und umsetzbar ist. Wege, welche aus Gründen des Naturschutzes nicht mehr befahren werden sollen, gilt es zurückzubauen. Gleichzeitig müssen attraktive Lösungen für das MTB gefunden werden, damit eine Kanalisierung stattfinden kann. In der Planung ebenfalls zu beachten sind bestehende Fahrverbote. Allenfalls können solche durch ein 3-teiliges Fahrverbot ersetzt werden.

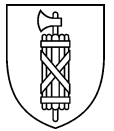
## 4.3 Fokussierung auf die Naherholung

Ein Grossteil der MTB-Aktivitäten startet direkt am Wohnort und findet in der eigenen Region statt. Das Mountainbiken ist nicht primär ein touristisches Phänomen, sondern fester Bestandteil der aktiven Naherholung der Bevölkerung. Lösungsansätze müssen deshalb dort gefunden werden, wo der Nutzungsdruck und die Konfliktwahrscheinlichkeit hoch sind.

Die Angebotsgestaltung soll sich in erster Linie an den Bedürfnissen der eigenen Wohnbevölkerung orientieren. Die Strategie rückt das öffentliche und signalisierte MTB-Wegnetz in den Fokus und zielt auf ein möglichst flächendeckendes und zusammenhängendes MTB-Wegnetz ab. Wo dieses Wegnetz aufgrund der regionalen Besonderheiten die angestrebten Ziele nicht erfüllen kann, sind MTB-Anlagen als zusätzliche Angebotsergänzung begrüssenswert.

## 4.4 Rücksichtnahme auf Natur und Umwelt

Eines der wichtigsten Motive für Mountainbiker und Mountainbikerinnen ist die Bewegung in der Natur, respektive das Naturerlebnis. Dies selbst verpflichtet bereits zur Rücksichtnahme auf Natur und Umwelt bei der Planung und Umsetzung der MTB-Infrastruktur. Da Mountainbiken vorwiegend ausserhalb des Siedlungsgebiets stattfindet, sind viele Berührungspunkte zum landwirtschaftlichen Kulturland, sowie schützenswerten Natur- und Lebensräume vorhanden. Die Umsetzung des angestrebten MTB-Angebots erfordert deshalb eine sorgfältige Planung unter Einbezug der betroffenen Interessensvertretungen und gezielten Planungsgrundlagen. Dafür wird der bereits heute angewendete Ansatz der Negativplanung weiter vertieft. Sensible Gebiete werden anhand der Gesetze und (Schutz-)Verordnungen in Nutzungskategorien bis hin zu Ausschlussgebieten eingeteilt. In diesem Prozess ist das Mountainbiken nicht isoliert, sondern als etablierter Bestandteil der weitverbreiteten, weggebundenen Natursportaktivitäten zu behandeln. Der Planungsgrundsatz, zu Lenken und Kanalisieren wo möglich und dort zu verbieten wo zwingend nötig, stellt sicher, dass alle Bedürfnisse berücksichtigt werden. Im Ordnungsbussenkatalog sind viele Einschränkungen zusammengefasst, welche es in der Planung zu berücksichtigen gilt.



## 5 Handlungsbedarf

Abgeleitet aus den kantonalen Leitsätzen der Bestandes- und Bedarfsanalyse und der Zieldefinition ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

### 5.1 Keine strategische Angebotsplanung vorhanden

Das bestehende öffentliche MTB-Angebot ist von einzelnen Trägerschaften (z.B. Tourismusorganisationen) umgesetzt worden. Bis jetzt hat im Kanton St.Gallen keine strategische Angebotsplanung stattgefunden, welche die Bedürfnisse der eigenen Wohnbevölkerung angemessen berücksichtigt. Um die gewünschte Lenkungswirkung zu erzielen, muss das MTB-Angebot in allen Regionen strategisch betrachtet und anschliessend verbessert werden.

### 5.2 Wissensdefizit als Hemmschwelle für Planung und Umsetzung

Obwohl Mountainbiken als Breitensport durch alle Bevölkerungsschichten ausgeübt wird, bestehen sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den Behörden Wissenslücken. Diese Lücken wirken als Hemmschwelle für die Planung und Umsetzung eines attraktiven und zukunftsfähigen MTB-Angebots. Durch das Bereitstellen von Merkblättern und Planungshilfen sowie den aktiven Wissensaustausch untereinander, kann diese Hemmschwelle reduziert werden.

### 5.3 Koexistenz wird zu wenig gelebt

Die Koexistenz-Lösung hat sich in anderen Kantonen grundsätzlich bewährt und ist ein wichtiger Eckpfeiler auf den Wegen im Gelände. Das rücksichtsvolle Mit- und Nebeneinander ist ein wertvoller Beitrag zum haushälterischen Umgang mit dem Boden und zum Schutz der Flora und Fauna. Die Koexistenz-Lösung ist keine Selbstverständlichkeit. Für ihren langfristigen Erfolg muss sie gepflegt, aktiv umgesetzt und kommuniziert werden. Dies beinhaltet Massnahmen in der Kommunikation, bei der Angebotsplanung und beim Bau oder beim Unterhalt von einzelnen Wegen.

### 5.4 Fehlendes Qualitätsbewusstsein bei Planungen

Das Mountainbiken hat sich in der näheren Vergangenheit stark entwickelt und befindet sich aufgrund der Elektrifizierung weiter im Wandel. Entsprechend verändern sich die Anforderungen an das MTB-Angebot im Laufe der Zeit. Damit das MTB-Angebot die Bedürfnisse der Mountainbikerinnen und Mountainbiker langfristig erfüllt und seine Lenkungsfunktion dauerhaft entfalten kann, braucht es sowohl ein Qualitätsbewusstsein beim bestehenden Angebot wie auch eine periodische Qualitätskontrolle für sinnvolle Verbesserungen. Dabei sind auch die Interessensabwägungen mit anderen Anspruchsgruppen periodisch zu überprüfen.

### 5.5 Ungenügende Interessenabwägung mit Natur und Umwelt

Mountainbiken ist eine Sportart in der Natur und soll so naturverträglich wie möglich ausgeübt werden können. Aufgrund von fehlenden Erfahrungswerten fehlt im Planungs- und Bewilligungsprozess bisher der rote Faden in der diesbezüglichen Beurteilung von MTB-Angeboten. Hilfestellungen wie beispielsweise eine Positiv- und Negativplanung sowie passende Austauschgefässe sind wichtig. Damit kann dem Naturschutz und den sensiblen Lebensräumen noch mehr Gewicht zugetragen werden. Da das MTB-Angebot im Kanton St.Gallen fast grundlegend überarbeitet werden muss, bietet sich die Möglichkeit, diesen Prozess mit geeigneten Sensibilisierungsmassnahmen zu begleiten. Beim Mountainbike handelt es sich um eine von vielen Nutzungen,



welche im Wald und in der freien Natur unterwegs ist. Grundsätzlich sind alle Nutzungsarten und Nutzergruppen gleich zu behandeln.

## 5.6 Unklare Aufgabenteilung

Die heutige Aufgabenteilung betreffend Netzplanung ist nicht klar geregelt. Analog der erfolgten Netzplanung im Bereich Wandern, soll auch die Netzplanung für ein attraktives MTB-Netz aufgebaut sein. Hauptsächlich wird der MTB-Sport auf diejenigen Strassen und Wegen ausgeführt, welche in den Strassenplänen der Gemeinden gewidmet sind. Die zukünftigen MTB-Verbindungen sind im Fuss-, Wander- und Radweg Plan der Gemeinde zu kennzeichnen. Die Zuständigkeit obliegt den Gemeinden. Der Kanton legt die Bedeutung der Routen im Anschluss an die Kennzeichnung zusammen mit den Gemeinden fest. Die Kriterien für die Bedeutung sollen in die Verordnung aufgenommen werden. Bei einer kantonalen Bedeutung einer Route kann sich der Kanton mit werkgebundenen Beiträgen an den Baukosten beteiligen. Für den Unterhalt sind grundsätzlich die Gemeinden verantwortlich. Die Pflicht zum Unterhalt von MTB- und Wanderwegen beschränkt sich im Wesentlichen auf die Entschärfung von atypischen, fallenartigen Gefahren, welche für die Nutzenden bei einem sorgfältigen und umsichtigen Verhalten nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind.

Damit ist die Gleichbehandlung mit den Wanderwegen gegeben. So führen auch diese durchgehend auf klassierten Strassen und Wegen, sind mit einer Bedeutung belegt und der Kanton kann bei einer kantonalen Bedeutung die Gemeinden beim Bau finanziell unterstützen.



## 6 Massnahmen

Bezugnehmend auf den Handlungsbedarf im Kanton St.Gallen ergeben sich drei Themenbereiche, in denen konkrete Massnahmen angegangen werden müssen:

- Planung;
- Kommunikation und Information;
- Qualitätsmanagement.

### 6.1 Übersicht

In der untenstehenden Abbildung sind alle Massnahmen aufgeführt. Sie sind den drei erwähnten Themenbereichen zugeordnet. Die Massnahmen werden drei Zeithorizonten zugeteilt, um die Umsetzung schrittweise anzugehen und dabei sinnvolle Synergien optimal nutzen zu können.

		bis 2026	bis 2029	bis 2032
<b>Planung</b>				
M 1.1	Arbeitshilfe Wegnetzplanung			
M 1.2	Merkblätter Mountainbike			
M 1.3	Negativ- Positivplanung			
<b>Kommunikation und Information</b>				
M 2.1	Interne Kommunikation	Daueraufgabe		
M 2.2	Angebotskommunikation	Daueraufgabe		
M 2.3	Sensibilisierung	Daueraufgabe		
M 2.4	Wissensaustausch	Daueraufgabe		
M 2.5	Kommunikationsplattform	Daueraufgabe		
<b>Qualitätsmanagement</b>				
M 3.1	Netzqualität sichern			Daueraufgabe
M 3.2	Wegqualität sichern			Daueraufgabe
M 3.3	Wirkungskontrolle			Daueraufgabe
M 3.4	Umsetzungskontrolle MTB-Strategie			
		Erstellung / Erarbeitung		
		Daueraufgabe (nach Erarbeitung)		

Abbildung 8: Massnahmenübersicht mit Umsetzungshorizont.



## 6.2 Massnahmenblätter Planung

### M 1.1 Arbeitshilfe Wegnetzplanung

Ziel	Die Arbeitshilfe Wegnetzplanung sorgt für eine einheitliche MTB-Wegnetzstruktur im Kanton St.Gallen und dessen Regionen und reduziert den Planungsaufwand.
Beschrieb	<p>Die Planung des MTB-Wegnetzes liegt in der Verantwortung der Gemeinden (Gemeindestrassenplan). Der Kanton, namentlich das Tiefbauamt, übernimmt eine beratende sowie prüfende Funktion und stellt sicher, dass einheitliche Qualitätsstandards umgesetzt werden. Innerhalb der Regionen sind die Netze gemeindeübergreifend festzulegen. Dabei sind die regionalen Aspekte zu berücksichtigen.</p> <p>Im Sinn der beratenden Funktion stellt der Kanton eine zielführende Arbeitshilfe zur Wegnetzplanung zur Verfügung. Dies in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden. Diese Arbeitshilfe ergänzt die allgemeingültigen Arbeitshilfen des Bundes und von SchweizMobil.</p> <p>Die Arbeitshilfe reduziert die Planungshürde massgeblich und sorgt trotz Gemeindehoheit für einen kantonalen Standard. Bei der Erarbeitung der Arbeitshilfe werden die kantonalen Ämter eingebunden. Die Regionen übernehmen die regionale Koordination, um die Planungen zwischen den Gemeinden abzustimmen.</p>
<b>Umsetzung</b>	
Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FVV)
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation</li><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Amt für Landwirtschaft</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Kantonspolizei</li><li>- St.Galler Wanderwege</li><li>- Regionen</li><li>- Gemeinden</li><li>- Angrenzende Kantone / Länder</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gesetzesrevision</li><li>- Stiftung SchweizMobil</li><li>- M 3.1 Netzqualität sichern</li><li>- M 1.3 Negativ- Positivplanung</li></ul>



## M 1.2 Merkblätter Mountainbike

Ziel	Die Merkblätter schliessen die bestehenden Wissenslücken rund um das Thema Mountainbike. Sie unterstützen Behörden und Private in der Beratung, Planung, Umsetzung und im Betrieb des zukünftigen MTB-Angebots.
Beschrieb	<p>Die Planung des MTB-Angebots ist ein verhältnismässig neuer Prozess und wirft immer wieder Fragen auf. Für die wiederkehrenden Fragen sind Merkblätter zu erarbeiten, die den jeweiligen partiellen Interessen gewidmet sind. Behörden und Private werden dadurch in ihrer beratenden Tätigkeit entlastet und können sich aktiv in der Erarbeitung einbringen. Die Verwendung von einheitlichen Merkblättern hilft, einen kantonalen Standard zu etablieren.</p> <p>Folgende Themen bieten sich für Merkblätter an (nicht abschliessend): Finanzierung, Haftung/Versicherung, Signalisation, Wegqualität &amp; Unterhalt, Mountainbike &amp; Landwirtschaft, Mountainbike &amp; Wald, Mountainbike &amp; Jagd, Mountainbike &amp; Naturschutz, Koexistenz, Umweltvorschriften, Sensibilisierung, Werkgebundene Beiträge, öffentlicher Verkehr, etc.</p> <p>Ein wichtiger Aspekt für das MTB sind MTB-Anlagen. Diesbezüglich soll ein Merkblatt erstellt werden, welches die Planung, Bau und deren Unterhalt behandelt. Teilweise bestehen Merkblätter bereits von Seiten Bund, SchweizMobil oder von anderen Kantonen. Vor der Erarbeitung sind bestehende Merkblätter und Kampagnen zu prüfen. Synergien sind dabei sinnvoll zu nutzen und die verschiedenen Fachbereiche sind zu koordinieren.</p>
<b>Umsetzung</b>	
Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV bzw. direkt betroffenes Amt
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Kantonspolizei</li><li>- St.Galler Wanderwege</li><li>- Regionen</li><li>- Gemeinden</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gesetzesrevision</li><li>- Stiftung SchweizMobil</li></ul>



### M 1.3 Negativ- /Positivplanung

Ziel	Die Negativ- und Positivplanung trägt als wichtiges Instrument zur Beurteilung der Bewilligungsfähigkeit von MTB-Angeboten bei.
Beschrieb	<p>In Zusammenarbeit mit dem Kantonsforstamt und dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei wurde eine Planungshilfe für die Verortung von MTB-Angeboten in den Grundzügen erarbeitet. In dieser Planung werden die bestehenden Schutzansprüche berücksichtigt. Dies sind u.a. Vorranggebiete, Wildtierkorridore, kommunale Schutzverordnungen und weitere, welche bei einer Netzplanung zwingend berücksichtigt werden müssen. Diese Planungshilfe (Negativplanung) ist zu finalisieren und allenfalls mit einer Positivplanung zu ergänzen.</p> <p>Die Karte gibt wichtige Hinweise zur Interessenabwägung und vermindert so den Planungsaufwand.</p> <p>Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Planungshilfe finalisieren</li><li>2. Publikation in Geoportal prüfen</li><li>3. Kommunikation der Planungshilfe</li></ol>

### Umsetzung

Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- M 1.1. Arbeitshilfe Wegnetzplanung</li></ul>



## 6.3 Massnahmenblätter Kommunikation und Information

### M 2.1 Interne Kommunikation

Ziel	Alle Ämter kennen die für sie relevanten Inhalte aus der MTB-Strategie und kommunizieren nach aussen einheitlich.
Beschrieb	Das MTB-Wegnetz befindet sich grösstenteils ausserhalb der Bauzone und betrifft deshalb viele verschiedene Ämter. In der Vergangenheit war die Wissensgrundlage zum Thema Mountainbike in den Ämtern sehr unterschiedlich und in Bezug auf die Handhabung nicht einheitlich. Alle Ämter müssen stets auf dem neusten Stand sein. Die grundlegende Haltung ist gegenüber Regionen und Gemeinden zu kommunizieren.
<b>Umsetzung</b>	
Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation</li><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Amt für Sport</li><li>- Tiefbauamt</li><li>- Regionen</li><li>- Gemeinden</li></ul>
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> kurzfristig (2026) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2029) <input type="checkbox"/> langfristig (2032)
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gesetzesrevision</li><li>- M 2.5. Kommunikationsplattform</li></ul>



## M 2.2 Angebotskommunikation

Ziel	Mountainbikerinnen und Mountainbiker können sich einfach über das MTB-Angebot und die geltenden Vorschriften informieren.
Beschrieb	<p>Vielen Mountainbikerinnen und Mountainbikern ist heute nicht bewusst, auf welchen Wegen das Fahren gestattet oder nicht gestattet ist. Dies ist unter anderem auch auf die unverständliche Regelung zurückzuführen.</p> <p>Zukünftig müssen sich Mountainbikerinnen und Mountainbiker auf unkompliziertem Weg informieren können, ob sie sich legal oder illegal bewegen. Entsprechende Informationen müssen zur Verfügung stehen. Die Gemeinden und weitere betroffene Stakeholder können sich dabei aktiv und in einer frühen Phase der Planung einer Angebotskommunikation einbringen. So sollen lokale Angebote ebenfalls berücksichtigt werden.</p> <p>Insbesondere muss das rechtlich gesicherte und somit signalisierte MTB-Angebot aktiv kommuniziert werden.</p> <p>Im Bereich der Angebotskommunikation sind auch MTB-Pisten und MTB-Anlagen aktiv zu kommunizieren, damit eine geeignete Lenkung erfolgen kann.</p>

### Umsetzung

Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation</li><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Amt für Sport</li><li>- Regionen</li><li>- Gemeinden</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- M 2.5. Kommunikationsplattform</li><li>- Stiftung SchweizMobil</li></ul>



## M 2.3 Sensibilisierung

Ziel	Mountainbikerinnen und Mountainbiker und verwandte Nutzergruppen werden auf geltende Regeln und angemessenes Verhalten im Naturraum sensibilisiert.
Beschrieb	<p>Der Bedarf zur Sensibilisierung ist gross. Dies zeigen sowohl die Bestandes- und Bedarfsanalyse wie auch die zahlreichen Rückmeldungen aus den Begleitgruppen.</p> <p>Bisher hat der Kanton St.Gallen keine aktive Rolle zur Sensibilisierung der Mountainbikerinnen und Mountainbiker (generell Natursportler) eingenommen. Insbesondere aus Sicht des Amts für Natur, Jagd und Fischerei sowie des Kantonsforstamts sind Massnahmen zur Sensibilisierung in Bezug auf das angemessene Verhalten und geltende Regeln notwendig. Ein wesentlicher Punkt, wo Massnahmen zur Sensibilisierung dringend benötigt werden, betreffen u.a. sensible Gebiete, Wildtiere sowie das Thema MTB bei Dämmerung und in der Nacht mit Kunstlicht.</p> <p>Gemäss der MTB-Strategie fällt die Hauptaufgabe zur Sensibilisierung dem Kanton zu. Eine Zusammenarbeit mit Gemeinden, Regionen, Verbänden und Vereinen ist empfehlenswert</p>

### Umsetzung

Federführung	Amt für Sport; Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV</li><li>- Amt für Sport</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Kantonspolizei</li><li>- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation</li><li>- Regionen</li><li>- Gemeinden</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- M 2.5. Kommunikationsplattform</li><li>- Nachbarkantone</li><li>- Stiftung SchweizMobil</li></ul>



## M 2.4 Wissensaustausch

**Ziel** Durch regelmässigen Austausch mit unterschiedlichen Organisationen ist der Kanton St.Gallen gut vernetzt und auf dem Laufenden im Bereich MTB-Verkehr.

**Beschrieb** Die Akteure im Bereich Mountainbike tauschen sich regelmässig auf verschiedenen Ebenen aus:

- Innerhalb kantonaler Verwaltung: Wissens- und Erfahrungsaustausch, fortlaufende Institutionalisierung, einheitliches Auftreten
- Gemeinden / Regionen: Abstimmung der Planungen, Best-Practice Beispiele, Hilfeleistungen, Umsetzung und Bau, Wirkungskontrollen
- Andere Kantone / Bund: Best-Practice Beispiele, Pilotversuche, Standards, institutioneller Austausch mit kantonalen Fachstellen (Ostschweiz)
- Organisationen / Vereine / Stiftungen: z.B. SchweizMobil, Swiss Cycling, Biketrails Ostschweiz, IMBA

### Umsetzung

**Federführung** Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV

**Weitere Beteiligte** - je nach Ebene

**Umsetzungshorizont**

- Daueraufgabe
- kurzfristig (2026)
- mittelfristig (2029)
- langfristig (2032)

**Koordinationsbedarf** - M 2.5. Kommunikationsplattform



## M 2.5 Kommunikationsplattform

Ziel	Der Kanton St.Gallen stellt sämtliche Informationen zum Thema Mountainbike für Behörden und Private auf einer geeigneten Plattform zur Verfügung und nutzt diesen Kanal aktiv zur Kommunikation.
Beschrieb	<p>Im Bereich Kommunikation wurde ein grosser Handlungsbedarf festgestellt und viele Massnahmen festgehalten. Kommunikation ist eine Daueraufgabe und sollte ebenso ständig wie ortsunabhängig stattfinden können. Angelehnt an das Handbuch von Graubünden-Bike sollen alle Arbeitshilfen, Merkblätter, Informationen zu Kampagnen, etc. über eine eigene Landingpage kommuniziert werden.</p> <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Einfaches Abrufen von Informationen für alle Anspruchsgruppen</li><li>- Schnelle und unkomplizierte Überarbeitung der Inhalte ohne Kosten für Printausgaben</li><li>- Flexibler Kommunikationskanal (z.B. für saisonale Themen)</li><li>- Verlinkung zu weiteren Arbeitshilfen, Kampagnen, etc.</li><li>- Nutzerfreundliche Angebotskommunikation</li><li>- Zentrales Beschwerdenmanagement</li><li>- Abbildung von populären Plattformen (MTB-Fahrten)</li></ul>
<b>Umsetzung</b>	
Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Amt für Sport</li><li>- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation</li><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Regionen</li><li>- Gemeinden</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- Stiftung SchweizMobil</li><li>- Populäre Plattformen für MTB-Nutzende</li><li>- Nachbarkantone</li><li>- M2.1 Interne Kommunikation</li><li>- M2.2 Angebotskommunikation</li><li>- M2.3 Sensibilisierung</li><li>- M2.4 Wissensaustausch</li></ul>



## 6.4 Massnahmenblätter Qualitätsmanagement

### M 3.1 Netzqualität sichern

Ziel	Die Qualitätsmerkmale des kantonalen MTB-Wegnetzes sind definiert.
Beschrieb	<p>Ein MTB-Wegnetz ist in seinem Charakter nicht mit einem Alltagsvelonetz zu vergleichen. Das spielerische und abenteuerliche sind wichtige Elemente im MTB-Angebot. Dennoch entscheiden gewisse Qualitätsmerkmale darüber, ob Mountainbikerinnen und Mountainbiker das geplante Wegnetz annehmen oder nicht.</p> <p>Während gewisse Kriterien aus Arbeitshilfen von SchweizMobil abgeleitet werden können, sind kantonale Eigenheiten zu berücksichtigen (z.B. aus Rückmeldungen beteiligter Ämter). Im Kanton St.Gallen sind noch keine Qualitätsmerkmale festgelegt. Entsprechend schwierig sind Netzplanungen für die Genehmigungsbehörde zu beurteilen.</p> <p>Das Ziel ist ein pragmatischer Ansatz zur Qualitätsbeurteilung des Wegnetzes. Darin sind keine Wegbreiten, Gefälle und derartiges zu beschreiben, sondern qualitative Merkmale.</p>

#### Umsetzung

Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
--------------	---

Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Amt für Umwelt</li><li>- Amt für Sport</li><li>- St.Galler Wanderwege</li><li>- Regionen</li><li>- Gemeinden</li></ul>
--------------------	--

Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
--------------------	---

Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- M1.1 Wegnetzplanung</li><li>- M3.2 Wegqualität sichern</li><li>- Stiftung SchweizMobil</li><li>- Nachbarkantone</li></ul>
---------------------	---



### M 3.2 Wegqualität sichern

Ziel	Der Kanton sorgt zusammen mit den Gemeinden für attraktive Angebote, damit die Qualität von MTB-Wegen gemeindeübergreifend stimmt.
Beschrieb	<p>Die Qualität der MTB-Wege entscheidet massgeblich darüber, ob Mountainbikerinnen und Mountainbiker das Wegnetz annehmen oder nicht. Das Prinzip der Lenkung und Kanalisierung funktioniert nur, wenn die Wegqualität stimmt. Im weiteren Sinn sind also auch der Schutz der Lebensräume und das Prinzip der Koexistenz von der Wegqualität abhängig.</p> <p>Für die Wegqualität sind die Gemeinden zuständig. Der Kanton kann die Gemeinden mit praktischen Kursen, Informationen, Merkblättern oder Leitfäden unterstützen. Der Kanton sorgt mit seinen Angeboten für eine gewisse Standardisierung im Wegnetz des Kantons St.Gallen.</p> <p>Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Durchführen eigener Unterhaltskurse</li><li>- Unterstützung von Kursangeboten</li><li>- Förderung von Anschauungsbeispielen</li><li>- Merkblätter zum Nachschlagen</li><li>- Leitfäden zum Vorgehen</li></ul>

### Umsetzung

Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
Weitere Beteiligte	- je nach Thema
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> kurzfristig (2026) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029) <input type="checkbox"/> langfristig (2032)
Koordinationsbedarf	- M 3.1 Netzqualität sichern - Stiftung SchweizMobil



### M 3.3 Wirkungskontrolle

Ziel	Das bestehende und fortlaufend wachsende MTB-Angebot wird punktuell auf die gewünschte Wirkung und dessen Funktion überprüft.
Beschrieb	Die MTB-Strategie setzt auf die Koexistenz-Lösung, auf die Lenkungswirkung von attraktiven Angeboten und auf Massnahmen zur Sensibilisierung. Anhand von punktuellen Monitorings soll gemessen werden, ob die gewünschten Wirkungen durch das erweiterte Angebot und die begleitenden Massnahmen tatsächlich eintritt. Die Kriterien sind in der Erarbeitung der Massnahme zu definieren und zusammen mit direkt Beteiligten abzustimmen. Dabei können auch qualitative Aussagen, beispielsweise bei einer Befragung, genutzt und ausgewertet werden.

#### Umsetzung

Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
--------------	---

Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Amt für Sport</li><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- St.Galler Wanderwege</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
--------------------	--

Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
--------------------	---

Koordinationsbedarf	-
---------------------	---

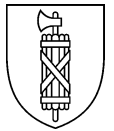


### M 3.4 Umsetzungskontrolle MTB-Strategie

Ziel	Die Planungs- und Umsetzungsfristen gemäss den rechtlichen Vorgaben sowie der MTB-Strategie werden eingehalten. Die MTB-Strategie wird periodisch zum Zweck der Zielerreichung optimiert.
Beschrieb	Die Planungsfrist für ein kantonales MTB-Wegnetz bis 2027 ist ambitioniert. Die Umsetzungsfrist bis 2042 wiederum ist voraussichtlich gut erreichbar. Das MTB-Angebot wurde lange vernachlässigt, was zu den heutigen Herausforderungen geführt hat. Im Bestreben, diese Herausforderung anzugehen, muss die Umsetzung zeitnah erfolgen. Das Tiefbauamt (Fachstelle Fuss- und Veloverkehr) kontrolliert die weitere Entwicklung des MTB-Angebots periodisch und sorgt für die Einhaltung der rechtlich vorgegebenen Fristen. Sie definiert eine Projektorganisation, welche das Umsetzungscontrolling dauerhaft prüft. Nationale Vollzugshilfen und Merkblätter sowie die Entwicklung des MTB-Sports werden ebenfalls berücksichtigt. Im Sinn einer rollenden Planung wird periodisch überprüft, ob die MTB-Strategie ergänzt oder angepasst werden muss. Dabei sollen auch Nachbesserungen vorgeschlagen und angegangen werden. Möglichkeiten: <ul style="list-style-type: none"><li>- Überprüfung des Wegnetzes</li><li>- Umfragen</li><li>- Konfliktanalysen</li></ul>

#### Umsetzung

Federführung	Tiefbauamt Kanton St.Gallen, Fachstelle FVV
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"><li>- Amt für Sport</li><li>- Kantonsforstamt</li><li>- Amt für Natur, Jagd und Fischerei</li><li>- Weitere Stakeholder</li></ul>
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li><li><input type="checkbox"/> kurzfristig (2026)</li><li><input type="checkbox"/> mittelfristig (2029)</li><li><input checked="" type="checkbox"/> langfristig (2032)</li></ul>
Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"><li>- Stiftung SchweizMobil</li></ul>



## 7 Glossar

All-Mountain	Sportliche und abenteuerlustige Nutzergruppe im Mountainbiken mit grossem Bedarf an Singletrails.
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
Cross-Country	Sportlich ausgerichtete Nutzergruppe im Mountainbiken mit Bedarf an Singletrails.
Downhill	Ausschliesslich abwärtsfahrende Nutzergruppe im Mountainbiken, die auf spezifische und meist abgesperrte Pisten angewiesen ist.
Enduro	Sportlich und abwärtsorientierte Nutzergruppe im Mountainbiken mit grossem Bedarf an Singletrails.
Freeride	Abwärtsorientierte Nutzergruppe im Mountainbiken mit Bedarf an spezifischen MTB-Anlagen.
Freizeitvelonetz	Das Velowegnetz setzt sich aus dem Alltags- und Freizeitnetz zusammen. Diese beiden Kategorien überlagern sich teilweise und können somit nicht strikt voneinander getrennt werden. Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.
FVV	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
IMBA	International Mountain Bicycling Association - Schweiz
Koexistenz	Ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velofahrenden/Bikenden auf denselben Wegen.
Mountainbiken	Mountainbiken ist Teil des Velofreizeitverkehrs und eine der beliebtesten Sportarten der Schweiz. Mountainbiken findet bevorzugt auf unbefestigten Strassen und Wegen im Gelände statt.
MTB	Abkürzung für Mountainbike.
MTB-Angebot	Verschiedene Infrastrukturen, die der Nutzung durch Mountainbikes gewidmet sind.
MTB-Anlagen	Mountainbike-Anlagen sind Bauten, die ausschliesslich der Nutzung durch Mountainbikerinnen und Mountainbiker dienen. Es wird zwischen Anlagen und Parks unterschieden.
MTB-Wege	Mountainbike-Wege sind markiert und verlaufen auf öffentlichen Strassen und Wegen.
SchweizMobil	Nationale Fachorganisation (Stiftung) für den Langsamverkehr.
Singletrail	Steht im Mountainbike-Jargon für einen unbefestigten und schmalen Pfad – meist basierend auf der Koexistenz-Lösung. Der Begriff macht keine Aussage darüber, ob der Pfad legal oder illegal befahren werden kann.
Stakeholder	Ein Stakeholder (Interessensvertretung) vertritt ein berechtigtes Interesse im Verlauf eines Prozesses oder eines Projekts.