Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

SchweizMobil

Haftung bei Unfällen auf Mountainbike-Weginfrastruktur

Antworten auf häufig gestellte Fragen

Materialien Langsamverkehr Nr. 171

Impressum

Herausgeber
Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern, astra.admin.ch
Stiftung SchweizMobil, 3007 Bern, schweizmobil.info

Konzept und Realisierung
Alice Bögli, SchweizMobil
Dave Spielmann, SchweizMobil
Silvio Zala, Bundesamt für Strassen ASTRA

Text
Prof. Dr. iur. Manuel Jaun, Rechtsanwalt Bern

Fachliche Begleitung
Pietro Cattaneo, Schweizer Wanderwege
Andy Rudin, Bundesamt für Umwelt BAFU
Selina Hilber, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU
Paloma Kilchenmann, SwissCycling
Lukas Friedli, International Mountain Bicycling Association (IMBA) Schweiz
Georges Schmid, Schweizerischer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen

Echoraum
Diverse Vertretungen aus Kantonen, Fachorganisationen und Interessensverbänden.

Layout
Rolf Bruckert

Fotos
Umschlag: Vast Trails – Aletsch Arena, Single Trail ©Pascal Gertschen,
Seite 4: Vast Trails – Bellwald_Itwt, Single Trail ©Simon Riklin),
Seite 8 : Vast Trails – Visp, Phönix aus der Asche, Singletrail ©Philipp Bont
Kanton St. Gallen/Chris Gollhofer (Seiten 10, 20, 26, Abb. 16), Rolf Bruckert (Seite 16, Abb. 2, 3, 8, 9), SchweizMobil (Seiten 22 und 30), Schweizer Wanderwege (Abb. 4, 5 und 6), WaldSchweiz (Abb. 12), Peter Stirnimann (Abb. 14), Trailworks (Abb. 17)

Bezug
Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern; info@astra.admin.ch
Stiftung SchweizMobil, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern;
info@schweizmobil.ch

Download
www.langsamverkehr.ch > Publikationen
www.schweizmobil.info > Downloads

© Bundesamt für Strassen ASTRA, 2025
© Stiftung SchweizMobil, 2025

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5
1.1 Für wen ist dieses Dokument gedacht? 5
1.2 Begriffserklärungen 6

2. Eigenverantwortung der Bikenden und Haftungsrisiken 9

3. Signalisiertes MTB-Wegnetz 11
3.1 Zuständigkeit und Verantwortung 11
3.2 Wegsicherung 12
3.3 Wegkontrollen 13
3.4 Signalisation 13
3.5 Fallholz und Äste auf Waldwegen 14
3.6 Kollisionen bei Mischnutzung 14
3.7 Von Unbekannten gestellte Fallen 15

4. Strassen und Wege ausserhalb des signalisierten MTB-Wegnetzes 17
4.1 MTB-spezifische Sicherungspflicht 17
4.2 Fahrverbot auf Waldstrassen und Waldwegen 18
4.3 Erschliessung einer MTB-Strecke im Wald, Recht zur Durchfahrt 18
4.4 Wanderwege 19

5. Unfallsituationen Forstwirtschaft 21
5.1 Wegsicherung bei Holzschlag 21
5.2 Nicht weggeräumte Holzstämme nach Holzschlag 21

6. Unfallsituationen Landwirtschaft 23
6.1 Unfälle mit landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen 23
6.2 Unfall mit Tieren auf einem signalisierten MTB-Weg 23
6.3 Zaundurchgänge 24
6.4 Private Strassen und Feldwege vor landwirtschaftlichen Gebäuden 24
6.5 Schlauch oder Rohr über privaten Weg 25

7. MTB-Strecken mit Trägerschaft 27
7.1 Unfälle auf MTB-Strecken 27
7.2 Sicherheitsanforderungen 27
7.3 MTB-Strecken als Teile des signalisierten MTB-Wegnetzes 29

8. Wilde Trails 31
8.1 Wilde MTB-Trails im Wald 31
8.2 Gestellte Fallen auf wilden Trails 31

Abkürzungsverzeichnis

FWG Fuss- und Wanderweggesetz
SVG Strassenverkehrsgesetz
RPG Bundesgesetz über die Raumplanung
WaG Bundesgesetz über den Wald
ZGB Schweizerisches Zivilgesetzbuch
MTB Mountainbike

Mountainbikes eignen sich explizit für das Fahren abseits von befestigten Strassen und Wegen.

1. Einleitung

Die Mountainbike-Infrastruktur hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Mit der steigenden Beliebtheit des Mountainbikens als Freizeit- und Sportaktivität wächst auch die Notwendigkeit, klare und umfassende Informationen zu Haftungsfragen bereitzustellen.

1.1 Für wen ist dieses Dokument gedacht?

Dieses Dokument richtet sich an

- alle Akteure, die mit Planung, Bau und Betrieb von Mountainbike-Infrastrukturen befasst sind (kantonale und kommunale Behörden, Tourismus-Organisationen, kommerzielle Betreiber, MTB-Vereine, etc.);
- die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, deren Wege und Boden für Mountainbike-Infrastrukturen in Anspruch genommen wird bzw. werden soll;
- Forst- und Landwirtschaftsbetriebe, die im Arbeitsalltag vom MTB-Verkehr betroffen sind.

Abgrenzung

Der Fokus in diesem Dokument liegt auf der **Haftung bei Unfällen** auf MTB-Weginfrastruktur. Andere rechtliche Aspekte des Mountainbikens, wie planungs-, wald- und baurechtliche Voraussetzungen für die Anlage und den Betrieb von MTB-Infrastrukturen werden hier nicht behandelt.

Das Wichtigste in Kürze

- Hohe Eigenverantwortung: Unfälle haben Bikende grundsätzlich selbst zu verantworten.
- Sicherungspflicht: Für signalisierte MTB-Wege ist die zuständige Behörde in der Pflicht, die Wege zu sichern. Das heisst, dass Bikende vor atypischen und fallenartigen Gefahren geschützt werden müssen, z.B. vor morschen Geländern, schadhaften Brücken oder instabilen Wegtrassees.
- Kein Haftungsrisiko bei wilden Trails: Eigentümerschaften sind weder sicherungspflichtig noch kann ein Haftungsanspruch entstehen, auch wenn die Trails geduldet werden.

1.2 Begriffserklärungen

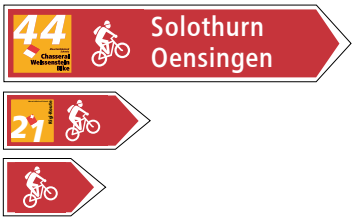

Abb. 1 MTB-Wegweiser

Abb. 2 MTB-Markierung

Offiziell signalisierte MTB-Wege
Offiziell signalisierte MTB-Wege umfassen alle im Rahmen einer Planung für das Mountainbiken festgelegten Wege. Dies können folgende Infrastrukturen sein: Singletrails (schmale Pfade), MTB-Strecken oder übrigen Strassen und Wege (z.B. für Landwirtschaft oder Forstwirtschaft angelegte Feld- und Waldwege, Alperschliessungsstrassen, etc). Sie sind gemäss Art. 54a Signalisationsverordnung (SSV) mit weisser Schrift auf rotem Grund und MTB-Symbol **signalisiert**.

Anlagen wie Pumptracks und Skill-Areas sind nicht Teil der offiziell signalisierten MTB-Wege.

MTB-Strecken (früher: MTB-Pisten)
MTB-Strecken sind grundsätzlich nur für Mountainbikende vorgesehen und werden, falls nicht anders gekennzeichnet, nur in eine Richtung befahren. Sie können Teil des offiziellen signalisierten MTB-Wegnetzes sein, müssen aber nicht. Abschnitte mit Misch- oder Gegenverkehr sind gekennzeichnet. Absturzstellen sind gesichert. Sie werden mit Erlaubnis der Grundeigentümerschaft von einer Trägerschaft erstellt und unterhalten und verfügen über die nötigen Bewilligungen. Trägerschaften sind meist die Gemeinden, Bergbahnen oder Vereine.

MTB-Strecken können über gebaute Elemente wie Anliegerkurven, Sprünge und Holzkonstruktionen verfügen.

MTB-Strecken werden zum Teil kommerziell betrieben, namentlich durch Bergbahnunternehmen, die den Zugang zu den Strecken mit ihren Transportanlagen erschliessen. Davon zu unterscheiden sind nicht kommerzielle MTB-Strecken, die von Gemeinden, Vereinen oder anderen Interessengruppen angelegt und unterhalten werden.

Wilde Trails
Trails (ohne oder mit baulichen Elementen), die abseits des Strassen- und Wegnetzes durch regelmässiges, widerrechtliches Fahren im Gelände entstehen oder ohne Erlaubnis der Grundeigentümerschaft und die erforderlichen Bewilligungen angelegt werden.

Abb. 3 Wilder Trail mit Schanze

Mountainbike (MTB)
Ein MTB ist ein Velo, welches sich für das **Fahren abseits von befestigten Strassen und Wegen** eignet. MTB sind explizit auf diesen Verwendungszweck ausgelegt. Sie sind mit Federgabeln und breiten Stollenpneus ausgerüstet. Insbesondere die technischen Innovationen der letzten Jahre führten dazu, dass heutige MTB **besonders geeignet sind, schmale und fahrtechnisch herausfordernde Wege zu befahren**.

Durch die technologische Entwicklung hat sich auch das E-Mountainbike (E-MTB) etabliert. E-MTB mit einer Tretunterstützung bis höchstens 25 km/h gelten als Leicht-Motorfahrräder (langsame E-Bikes) und sind strassenverkehrsrechtlich den unmotorisierten Velos gleichgestellt. Demgegenüber ist die MTB-Infrastruktur nicht auf schnelle E-MTB mit Unterstützung bis 45 km/h ausgelegt.

Die Eigenverantwortung hat beim Biken einen sehr hohen Stellenwert.

2. Eigenverantwortung der Bikenden und Haftungsrisiken

Welchen Stellenwert hat die Eigenverantwortung der Bikenden, wenn es auf MTB-Infrastrukturen zu einem Unfallereignis kommt?

Wie sind die Haftungsrisiken im Allgemeinen einzuschätzen?

Die Eigenverantwortung hat beim Biken generell einen **sehr hohen Stellenwert**. Von Bikenden kann erwartet werden, dass sie bereits vor dem Start die Grundvoraussetzungen für eine unfallfreie Fahrt schaffen, indem sie

- die Tour sorgfältig planen;
- die nötige Schutzausrüstung tragen und ein funktionstüchtiges MTB benutzen;
- eine Route wählen, für deren Bewältigung sie über die erforderliche körperliche Verfassung sowie die nötigen fahrtechnischen Fähigkeiten, Kenntnisse und Erfahrung verfügen;
- sich der gewählten Route und den Wetter- und Witterungsbedingungen entsprechend ausrüsten;
- vor dem Start den Wetterbericht und die digital kommunizierten Sperrungen studieren und die Bike-Tour nur in Angriff nehmen, wenn die Witterung und Jahreszeit, die saisonalen Bedingungen und die aktuellen Wegverhältnisse dies erlauben.

Unterwegs müssen die Bikenden

- jederzeit **innerhalb der überblickbaren Strecke** halten können, wo ein Kreuzen schwierig ist, sogar auf halbe Sicht;
- ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den gegebenen Verhältnissen und dem eigenen Können anpassen, nötigenfalls (z.B. bei exponierten Abschnitten oder grösseren Stufen) auch absteigen und das Bike stossen oder tragen;
- mit Hindernissen (z.B. Äste, Steine, Wurzeln, Löcher oder Mulden), Veränderung der Fahrunterlage, abrupten Richtungsänderungen etc. rechnen;
- jederzeit das **Vortrittsrecht der Fussgängerinnen und Fussgänger** wahren können;
- Auf signalisierten MTB-Strecken müssen die Bikenden nicht mit Mischverkehr rechnen. Befinden sich dennoch Personen auf der Strecke, so muss auf diese nach Möglichkeit Rücksicht genommen werden (Vertrauensgrundsatz Art. 26 SVG).

Auch meteorologische Gefahren wie Wetterumsturz, Gewitter, Schneefall, Eisbildung und Sturmwinde fallen in die individuelle Verantwortung jedes Einzelnen, ebenso wie unvorhersehbare Naturereignisse aller Art.

Fazit: Ereignet sich ein Unfall, haben die Bikenden diesen somit **in der Regel selbst zu verantworten**. Entsprechend klein sind die Haftungsrisiken. Eine Haftung Dritter fällt dort in Betracht, wo atypische, **fallenartige Gefahren** bestehen, die für die Bikenden auch bei sorgfältigem und umsichtigem Fahrverhalten nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind. Grundvoraussetzung ist allerdings immer eine **Sicherungspflicht**. Inwieweit eine solche besteht, wird nachfolgend erörtert.

Die Wegsicherungspflicht setzt dort ein, wo ein MTB-Weg atypische, fallenartige Gefahren aufweist.

3. Signalisiertes MTB-Wegnetz

3.1 Zuständigkeit und Verantwortung

Wer ist verantwortlich für die Sicherung offiziell signalisierter MTB-Wege?

Was die Sicherung umfasst, wird in Kapitel 3.2 beschrieben.

Gemäss Art. 8 des Veloweggesetzes haben die **zuständigen Behörden** u.a. dafür zu sorgen, dass

- Velowege angelegt, erhalten und signalisiert werden (Bst. a);
- die Velowege sicher mit dem Velo befahren werden können (Bst. b).

Wer die «zuständige Behörde» ist, ergibt sich aus den **kantonalen Ausführungserlassen** zum Veloweggesetz. Die Kantone können die Aufgaben selbst übernehmen oder ganz oder teilweise den Gemeinden oder anderen selbständigen Gebietskörperschaften (z.B. Bezirke) zuweisen. Möglich ist auch die Übertragung einzelner Aufgaben an private Fachorganisationen.

Je nach Kanton kann es somit für die Anlage, den Unterhalt, die Signalisation sowie die Kontrolle der offiziellen MTB-Wege einen oder mehrere **öffentliche Verantwortungsträger** geben. Jeder ist im Rahmen seiner Aufgaben dafür verantwortlich, dass die Wege «sicher» befahren werden können.

Eine differenzierte Rechtslage besteht bei privaten **Fahrwegen**, die der Land- und Forstwirtschaft dienen und **als MTB-Weg mitbenutzt** werden. Da hier die Weganlage und der Unterhalt der baulichen Vorrichtungen inklusive Strassenkörper wesentlich durch die motorisierte Nutzung bestimmt wird, verbleibt die Verantwortung insofern beim privaten Wegeigentümer. Die MTB-spezifische Wegsicherung (wie z.B. der Schutz der Bikenden vor Fallholz auf Waldwegen; siehe Kap. 3.5) ist demgegenüber Sache des Verantwortungsträgers. Die Rechtslage kann durch Vereinbarung abweichend gestaltet werden.

Der öffentliche Verantwortungsträger bleibt auch dann für die Wegsicherung verantwortlich, wenn er **Dritte zur Aufgabenerfüllung beizieht**, z.B. ein lokales Bauunternehmen für die Erstellung einer Brücke oder die Neuanlage des Wegtrassees. Er kann jedoch auf den beauftragten Dritten Rückgriff nehmen, wenn dieser die übernommenen Arbeiten mangelhaft ausgeführt hat.

Die **Verantwortlichkeit bei MTB-Strecken**, die von einer Trägerschaft betrieben werden, wird in Kapitel 7.3 beschrieben.

3.2 Wegsicherung

Welche Anforderungen werden an die Sicherung eines offiziell signalisierten MTB-Wegs gestellt?

Gleich wie bei Wanderwegen werden an die Sicherung der offiziell signalisierten MTB-Wege keine hohen Anforderungen gestellt. Die Bikenden fahren grundsätzlich auf eigene Verantwortung. Sie müssen die Fahrweise und Geschwindigkeit ihrem Können und den gegebenen Verhältnissen anpassen und alle jene Schwierigkeiten selbst meistern, die sich aus der Wegbeschaffenheit (Ausbaugrad, Fahrunterlage, Hindernisse, Gefälle), den Sichtverhältnissen, Wetter- und Witterungsbedingungen, Misch- und Gegenverkehr etc. ergeben. Die **Wegsicherungspflicht** setzt erst dort ein, wo ein MTB-Weg atypische, fallenartige Gefahren aufweist. Angesprochen sind damit Gefahren, die Anlass zu gravierenden Unfällen geben können, weil sie bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit und Vorsicht nicht oder nicht rechtzeitig erkannt werden können. Vor solchen Gefahren müssen die Bikenden im Rahmen des Verhältnismässigen und Zumutbaren geschützt werden.

Abb. 4 Beispiel eines instabilen Wegtrassees aufgrund Erosion

Hauptbeispiel für fallenartige Gefahren sind **bauliche Vorrichtungen mit versteckten Mängeln** wie z.B. morsche Geländer, schadhafte Brücken oder ein instabiles Wegtrassee infolge von Naturprozessen (Unterspülung, talseitige Hangrutschungen oder Erosion). Solchen Mängeln gilt es durch Wegkontrollen und sachgemässen Unterhalt vorzubeugen (siehe Kap. 3.3). Die Kontrollpflicht besteht auch bei privaten Fahrwegen, die als MTB-Wege mitbenutzt werden (siehe Kap. 3.1). Der Verantwortungsträger muss die Wegeigentümerschaft auf allfällige Mängel aufmerksam machen und auffordern, diese innert angemessener Frist zu beseitigen.

Die Absturzgefahr auf MTB-Trails wird nach dem Leitfaden «Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen» beurteilt. **Absturzstellen** sind zu sichern, wenn MTB-Wege mit Schwierigkeitsgrad «sehr einfach» und «einfach» signalisiert sind. Bei der Absturzsicherung ist die gegenüber dem Gehen höhere Dynamik des Mountainbikens zu beachten. Ab Schwierigkeitsgrad «mittel» sowie abseits von Strassen und Wegen, die dem allgemeinen Fahrverkehr offenstehen, ist das Schutzniveau für Bergwanderwege massgebend.

Zur analogen Rechtslage bei Wanderwegen siehe Leitfaden «Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen» Kap. 12.1.2.

Unabhängig vom Fahrkönnen und einem allenfalls signalisierten Schwierigkeitsgrad können unter Umständen die Signalisation einer Schiebestrecke sowie bauliche oder gestalterische Lenkungsmassnahmen zweckmässig sein.

3.3 Wegkontrollen

Wie häufig muss ein offiziell signalisierter MTB-Weg kontrolliert werden?

Die Kontrollintervalle sind im Rahmen der Verhältnismässigkeit und Zumutbarkeit festzulegen. Wie bei Wanderwegen sollte der Zustand der offiziell signalisierten MTB-Wege und der darauf befindlichen Kunstbauten **mindestens alle drei Jahre** kontrolliert werden, unter besonderen Umständen auch in kürzeren Abständen. Angezeigt ist dies etwa bei naturgefahrenexponierten Wegabschnitten, grossflächigen Waldschäden, heftigen Unwettern, aber auch bei älteren Kunstbauten sowie bei MTB-Strecken. Die Signalisation sollte jedoch **jährlich** kontrolliert werden.

Für den Schutz vor Naturgefahren siehe Merkblatt «Naturgefahren auf Wanderwegen und Mountainbikerouten»

3.4 Signalisation

Welche Haftungsrisiken bestehen bei mangelhafter Signalisation?

Eine einwandfreie Signalisation der MTB-Wege ist in erster Linie ein **Qualitätsziel**. Fehlende, nicht hinreichend sichtbare oder irreführende Wegweiser und Markierungen können dazu führen, dass Bikende den Weg suchen müssen oder einen Umweg machen. Haftungsfälle sind demgegenüber nur schwer denkbar, denn bei unklarer oder falscher Wegweisung kann ein Unfall in aller Regel durch ein den Umständen angepasstes Verhalten eigenverantwortlich vermieden werden. Dazu kommt, dass der für die Signalisation zuständige öffentliche Verantwortungsträger allfällige Signalisationsmängel, die im Laufe der MTB-Saison entstehen, lediglich im Rahmen der jährlichen Kontrolle (siehe Kap. 3.3) oder auf Meldung hin feststellen kann und innert angemessener Frist beheben sollte.

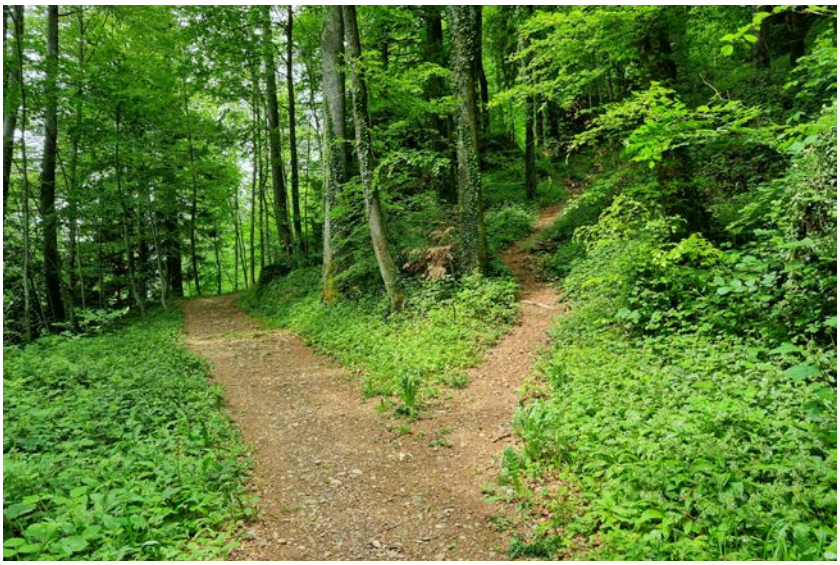

Abb. 5 Der Weg verzweigt sich, aber die Wegweisung fehlt.

3.5 Fallholz und Äste auf Waldwegen

Abb. 6 Gefahr durch fallendes Totholz

Analog zu den Wanderwegen, siehe Leitfaden «Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen» Kap. 10.2.

Kann die Waldeigentümerschaft als Eigentümerin eines offiziell signalisierten MTB-Weges in ihrem Wald zur Verantwortung gezogen werden, wenn es infolge Fallholzes oder Ästen auf dem Weg zu einem Unfall kommt?

Die Kontroll- und Unterhaltspflicht für Waldwege, die offiziell als MTB-Wege signalisiert sind, liegt bei dem **nach kantonalem Recht zuständigen Verantwortungsträger**. Die Waldeigentümerschaft und Forstbetriebe stehen nur in der Verantwortung, wenn sie sich vertraglich verpflichtet haben, die signalisierten Waldwege zu kontrollieren und zu unterhalten.

Bei MTB-Wegen im Wald gebietet die Sicherungspflicht, dass **grössere Gefahren beseitigt** werden, die im Rahmen der gewöhnlichen periodischen Wegkontrolle ohne Weiteres erkannt werden können, wie faule oder bedrohlich schief stehende Bäume oder weit ausladende grosse Äste im Lichtraumprofil des Weges, von denen für die Wegbenutzer offenkundig eine ernsthafte Gefahr ausgeht (namentlich angebrochene, hängende oder pendelnde Äste). Eine darüberhinausgehende Sicherungsholzerei ist nicht verlangt.

Zum periodischen Wegunterhalt gehört auch die Beseitigung von Ästen und anderen Hindernissen auf dem Weg. Es handelt sich im Übrigen aber grundsätzlich um Schwierigkeiten, welche die Bikenden eigenverantwortlich wahrnehmen und meistern müssen.

3.6 Kollisionen bei Mischnutzung

Wer haftet, wenn es zu einer Kollision zwischen Bikenden oder zwischen Bikenden und Wandernden kommt?

Wege aller Art, die mit MTB befahren werden, **gelten als Strassen im Sinne der Strassenverkehrsgesetzgebung**. Entsprechend sind die Verkehrsregeln gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG), Verkehrsregelverordnung (VRV) und Signalisationsverordnung (SSV) zu beachten. Zu nennen sind insbesondere

- keine Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer (Art. 26 Abs. 1 SVG);
- Beherrschen des Fahrzeugs, so dass der Lenker ständig seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann (Art. 31 SVG);
- den Umständen (Weg-, Verkehrs-, Sichtverhältnisse etc.) angepasste Geschwindigkeit (Art. 32 Abs. 1 SVG);
- Fahren auf Sicht; der «Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können» (Art. 4 Abs. 1 VRV);
- Pflicht der Bikenden «zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern; wo die Sicherheit es erfordert, haben sie Warnsignale zu geben und nötigenfalls anzuhalten» (Art. 54a Abs. 3 SSV).

Wer in Verletzung der Verkehrsregeln einen Unfall verursacht, macht sich strafbar und haftet dem Unfallopfer für den zugefügten Schaden. Das zuständige Gemeinwesen trifft demgegenüber für Verkehrsunfälle auf dem MTB-Wegnetz in aller Regel keine Verantwortung.

Eine **gemeinsame Nutzung von Wegen durch Bikende und Wandernde ist meist gut möglich** und die Gefahr von Unfällen ist insgesamt klein. Schutzmassnahmen sind allenfalls bei besonderen Gefahrenstellen zu prüfen, insbesondere bei schmalen, unübersichtlichen Stellen mit Absturzgefahr. In Betracht fallen hier etwa die Signalisation einer Schiebestrecke oder bauliche und gestalterische Lenkungsmassnahmen.

Abb. 7 «Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung Merkblatt für die Planung»

3.7 Von Unbekannten gestellte Fallen

Wer ist haftbar, wenn Unbekannte auf einem offiziell signalisierten MTB-Weg eine Falle stellen?

Wer auf einem Weg, der mit MTB befahren wird, eine Falle stellt (z.B. gespannter Draht oder Schnur), ist für einen dadurch verursachten Unfall straf- und zivilrechtliche haftbar.

Bleibt die Täterschaft unbekannt, kann das Unfallopfer in aller Regel niemanden für seinen Schaden haftbar machen. Der für den MTB-Weg zuständige Verantwortungsträger hat fallenartige Gefahren, die durch Dritte geschaffen werden, lediglich im Rahmen der gewöhnlichen Wegkontrollen oder auf Meldung Dritter hin zu beseitigen.

Auf dem Weg liegende Baumstämme oder Äste sind keine Fallen, sondern Hindernisse, mit denen die Bikenden rechnen müssen.

Ausserhalb des signalisierten MTB-Wegnetzes besteht keine MTB-spezifische Sicherungs- und Kontrollpflicht.

4. Strassen und Wege ausserhalb des signalisierten MTB-Wegnetzes

4.1 MTB-spezifische Sicherungspflicht

Trifft die Eigentümerinnen und Eigentümer von Feld- und Waldwegen eine MTB-spezifische Sicherungspflicht?

Feld- und Waldwege werden zu landwirtschaftlichen bzw. forstlichen Zwecken angelegt und unterhalten. Die Bikenden können nicht erwarten, dass solche Wege darüber hinaus für den Freizeitverkehr gesichert und besondere Massnahmen zum Schutz der Velofahrenden getroffen werden, z.B. vor Fallholz im Wald. Die Wegeigentümerschaft muss zwar die Benützung von Feld- und Waldwegen aufgrund des allgemeinen Zutrittsrechts (Art. 699 ZGB/ Art. 14 WaG) dulden. Es trifft sie jedoch **keine MTB-spezifische Sicherungs- und Kontrollpflicht**. Davon zu unterscheiden ist die Sicherheit baulicher Vorrichtungen wie Brücken, Stege, Geländer etc. Diese müssen mängelfrei erstellt und unterhalten werden.

Feld- und Waldwege werden im Übrigen auf eigene Verantwortung befahren. Wird z.B. ein Weg durch **Viehtrieb oder Holzereiarbeiten** sehr schlammig oder rutschig, ist dies eine typische Schwierigkeit, welche die Bikenden durch eine angepasste Fahrweise selbst meistern müssen.

Abb. 8 Weg nach Holzereiarbeiten

Abb. 9 Vieh auf einer Mountainbikelandroute

4.2 Fahrverbot auf Waldstrassen und Waldwegen

Darf eine Waldstrasse oder ein Waldweg mit einem allgemeinen Fahrverbot mit Fahrrädern befahren werden?

Wie sieht die Haftung des Waldeigentümers gegenüber den trotzdem darauf Bikenden aus?

Abb. 10 Allgemeines Fahrverbot

Abb. 11 Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder

Waldstrassen und Waldwege, für die von der zuständigen Behörde ein «Allgemeines Fahrverbot» gemäss Signalisationsverordnung (SSV) oder ein gerichtliches Fahrverbot signalisiert wurde, dürfen mit Fahrrädern nicht befahren werden. **Ein allgemeines Fahrverbot widerspricht allerdings dem Recht auf freien Zutritt zum Wald** (Art. 14 WaG/ Art. 699 ZGB) und bedarf deshalb einer besonderen Rechtfertigung (z.B. Schutz von Waldreservaten, Biotopen und anderen wertvollen Lebensräumen oder von wildlebenden Tieren vor Störungen). Für gewöhnlich wird das dreiteilige Signal «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder» aufgestellt. Dieses Verbot gilt nicht für E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h. Schnelle E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h sind demgegenüber nur mit der Zusatztafel «E-Bike gestattet» zugelassen.

Besteht ein allgemeines Fahrverbot, müssen MTB gestossen werden. Die Haftung beurteilt sich gleich, wie wenn man zu Fuss unterwegs wäre. Die Waldeigentümerschaft ist verantwortlich für bauliche Vorrichtungen auf ihren Wegen (wie Brücken und Geländer etc.). Eine weitergehende Wegsicherung, namentlich gegenüber waldtypischen Gefahren wie Fallholz, ist im Allgemeinen nicht verlangt.

4.3 Erschliessung einer MTB-Strecke im Wald, Recht zur Durchfahrt

Die Zufahrt zu einer im Wald rechtmässig erstellten, signalisierten MTB-Strecke führt über eine Waldstrasse. Braucht es für die Durchfahrt das Einverständnis der Strasseneigentümerschaft?

Soweit kein allgemeines Fahrverbot signalisiert ist, dürfen Waldstrassen mit MTB befahren werden. Das Einverständnis der Strasseneigentümerschaft ist hierzu nicht erforderlich.

Die Zustimmung der Eigentümerschaft ist dann einzuholen, wenn die Zufahrt zur MTB-Strecke als MTB-Weg signalisiert werden soll. Dies vorbehältlich, dass die Signalisation nicht bereits mit der Baubewilligung für die MTB-Strecke oder in anderer Weise, z.B. grundeigentümerverbindliche Strassenpläne oder Wegklassierungen, bewilligt wurde.

4.4 Wanderwege

Wer ist verantwortlich für die Sicherung, wenn Feld- und Waldwege zwar nicht als MTB-Weg, jedoch als Wanderweg signalisiert sind?

Die Wegsicherungspflicht obliegt bei signalisierten Wanderwegen dem gemäss kantonalem Ausführungsrecht zum Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) zuständigen Gemeinwesen. Die Wegsicherheit ist allerdings aus Sicht der Wandernden zu beurteilen und umfasst nicht den Schutz von Personen, die den Weg mit dem MTB befahren oder in anderer Weise benutzen. Bei Mischnutzung sind unter Umständen bei Gefahrenstellen Schutzmassnahmen zu prüfen (siehe Kap. 3.6).

Siehe Leitfaden «Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen» Kap. 5.2.2.

Nach einem Holzschlag sind offiziell signalisierte Wander- und MTB-Wege wiederherzustellen und vollständig von Astmaterial und Stämmen zu räumen.

5. Unfallsituationen Forstwirtschaft

5.1 Wegsicherung bei Holzschlag

Müssen die Waldeigentümer/Forstbetriebe bei Holzschlag im Bereich offiziell signalisierter MTB-Wege und Waldwege Sicherungsvorkehrungen treffen?

Gilt dies auch bei Holzschlag im Bereich wilder Trails?

Wer Holzerei-Arbeiten ausführt, hat sicherzustellen, dass **keine Personen in den Gefahrenperimeter der Arbeiten gelangen**. Entsprechend sind nicht nur offiziell signalisierte MTB-Wege und übrige Waldwege, sondern auch wilde Trails, in deren Bereich Holzschlagarbeiten durchgeführt werden, zu sperren.

Abb. 12 Bei Holzereiarbeiten werden meist Absperrblachen eingesetzt.

Beim Fällen eines Baumes muss zudem der Fall- und Gefahrenbereich wiederholt kontrolliert werden.

5.2 Nicht weggeräumte Holzstämme nach Holzschlag

Kann die Waldeigentümerschaft/der Forstbetrieb zur Verantwortung gezogen werden, wenn nach dem Holzschlag auf einem offiziell signalisierten MTB-Weg Holzstämme nicht sachgerecht weggeräumt wurden?

Nach einem Holzschlag sind offiziell signalisierte MTB- und Wanderwege wiederherzustellen und vollständig von Astmaterial und Stämmen zu räumen. Ein Haftungsrisiko besteht für den mit den Holzarbeiten befassten Bewirtschaftenden, falls durch den Holzschlag fallenartige Gefahren für die Wegnutzenden entstehen und diese nicht geräumt werden.

Die Bewirtschaftenden dürfen darauf vertrauen, dass sich die Bikenden an die Verkehrsregeln halten und mit der gebotenen Vorsicht unterwegs sind.

6. Unfallsituationen Landwirtschaft

6.1 Unfälle mit landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen

Haften Bewirtschaftende immer, wenn sie mit einem landwirtschaftlichen Motorfahrzeug auf einem Feld- oder Forstweg oder bei ihrer Hofdurchfahrt mit Bikenden kollidieren?

Für Motorfahrzeuge gilt eine sogenannte Gefährdungshaftung (Art. 58 Abs. 1 SVG). Das Verschulden ist hier keine Haftungsvoraussetzung. Vielmehr haftet die Halterin oder der Halter prinzipiell für jeden Personen- und Sachschaden, der durch den Betrieb des Motorfahrzeugs verursacht wird. Die Haftung entfällt nur bei **grobem Selbstverschulden der Bikenden** (Art. 59 Abs. 1 SVG).

Die strenge Motorfahrzeughalterhaftung greift im Grundsatz selbst dann, wenn ein gerichtliches Verbot das Befahren der Hofdurchfahrt verbietet. Allerdings wird hier meist ein grobes Selbstverschulden der Bikenden anzunehmen sein.

Die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung stellt sicher, dass Schäden, die durch Motorfahrzeuge verursacht werden, finanziell gedeckt sind. Die verunfallte Person hat dabei ein direktes Forderungsrecht gegen die Versicherung.

6.2 Unfall mit Tieren auf einem signalisierten MTB-Weg

Können Bewirtschaftende haftbar werden, wenn sich ein Unfall mit Tieren (Mutterkühen, Stieren, Herdenschutzhunden) auf einem offiziell signalisierten MTB-Weg ereignet, der über ihre Weide führt?

Bewirtschaftende haften für Schäden, die ihre Tiere verursachen, wenn sie nicht nachweisen können, dass sie alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt in der Verwahrung und Beaufsichtigung angewendet haben (Tierhalterhaftung, Art. 56 OR). Welche Massnahmen zu ergreifen sind, richtet sich massgebend nach dem Ratgeber mit Checkliste «Rindvieh im Weide- und Wandergebiet» sowie dem Infomaterial zu Herdenschutzhunden und Tourismus (herdenschutzschweiz.ch).

Rindvieh im Weide- und Wandergebiet Ratgeber zur Unfallverhütung

Einleitung
Dieser Ratgeber richtet sich an Sie, wenn Sie Rindvieh auf Weiden mit öffentlichem Zugang durch Wanderwege oder Mountainbike-Routen (MTB-Routen) oder entlang von besucherstarken Gebieten (z.B. Spielplätze, Schulanlagen, Wohngebiete, Naherholungswege) halten.

Der Ratgeber unterstützt Sie dabei, Ihre Sorgfaltspflicht als Tierhalter/in (OR, Art. 56*) und die Anforderung an sicheres Benützen von Fuss-/Wanderwegen und MTB-Routen (FWG, Art. 6 und Veloweggesetz, Art. 8*) zu erfüllen.

Mit Hilfe dieses Ratgebers und der Checkliste beurteilen Sie mögliche Gefahren für Drittpersonen durch Ihre Tiere und können daraus geeignete Massnahmen umsetzen. Führen Sie die Beurteilung mindestens einmal im Jahr rechtzeitig vor der Weidesaison durch.

Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raumes
Für Wald und Weiden besteht ein öffentliches Zutrittsrecht, welches im ZGB, Art. 699* festgehalten ist. Es ist davon auszugehen, dass Wegbenützende über wenig bis gar keine Kenntnisse im Umgang mit Rindvieh verfügen.

*siehe Seite 6: Gesetzliche Grundlagen

Rollenklärung Eigentümer/in & Halter/in von Rindvieh
Als Tierhalter/in im Haftpflichtrecht gilt die Person, die die Verfügungsgewalt/Obhut über das Tier hat (z.B. Eigentümer/in, Alpkorporation, usw.). Tierhalter/innen sind für Schäden durch ihr gehaltenes Tier gegenüber Dritten haftbar. Bei Standortwechseln (z.B. Alpung) wird die dort verantwortliche Person, bzw. Organisation (z.B. Alpkorporation) zum/zur Halter/in und somit haftbar.
Dem Personal, welches die Tiere im Auftrag von Tierhalter /innen betreut (z.B. Hirten), kann keine generelle Mithaftung übertragen werden. Tiereigentümer/in und -halter/in müssen Massnahmen zur Vermeidung von Unfällen treffen und ihr Personal instruieren.

Weiterführende Infos
- Wegleitung Alpung von Mutterkühen
- Wegleitung für Abkalbungen auf Sömmerungsbetrieben (Tierwohl)
- Merkblatt Zaundurchgänge für Wanderende/MTB
- Merkblatt Umleitung von Wanderwegen/MTB-Routen
- Branchenlösung agri/TOP (BUL)

Bezugsquellen:
www.mutterkuh.ch/de/documents
www.bul.ch/fachthemen/alpwirtschaft/wanderwege

Abb. 13 Ratgeber mit Checkliste «Rindvieh im Weide- und Wandergebiet» von der Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft BUL (Bezug: www.info.bul.ch/shop)

6.3 Zaundurchgänge

Können Bewirtschaftende oder die Grundeigentümerschaft zur Verantwortung gezogen werden, wenn Bikende wegen eines nicht markierten Draht-Zaundurchgangs verunfallen?

Abb. 14 Der Warnwimpel macht den Drahtzaun erkennbar.

Ein über den Weg gespannter Draht stellt für Bikende eine fallenartige Gefahr dar. Entsprechend ist dort, wo aufgrund von Signalisation (offizieller MTB-Weg), Wegbeschaffenheit (Fahrweg) oder Erfahrung mit Bikenden gerechnet werden muss, die Sichtbarkeit des Drahts mit geeigneten Mitteln zu erhöhen, namentlich mit einem Warnwimpel oder einem farbigen Markierungsband. Im Unterlassungsfall können sowohl Bewirtschaftende, die den Zaun stellen, als auch die Grundeigentümerschaft als Werkeigentümerin haftbar werden.

6.4 Private Strassen und Feldwege vor landwirtschaftlichen Gebäuden

Private Strassen und Feldwege vor landwirtschaftlichen Ökonomiegebäuden werden meistens auch als Arbeitsplätze verwendet (Weg- und Zufahrt mit landwirtschaftlichen Maschinen etc.). Müssen sich Bewirtschaftende an die Verkehrsregeln halten?

Solange kein gerichtliches Fahr- und Betretungsverbot signalisiert ist, gelten private Strassen und Wege als öffentliche Verkehrsflächen und es sind die Verkehrsregeln zu beachten. Die Bewirtschaftenden dürfen allerdings darauf vertrauen, dass sich die Bikenden ebenfalls an die Verkehrsregeln halten und insbesondere mit der bei Ökonomiegebäuden gebotenen Vorsicht (den Umständen angemessene Geschwindigkeit, Fahren auf Sicht) unterwegs sind (Vertrauensgrundsatz, Art. 26 SVG).

6.5 Schlauch oder Rohr über privaten Weg

Können Bewirtschaftende in die Verantwortung genommen werden, wenn sich aufgrund eines Rohrs oder Schlauchs über ihren Privatweg ein Bike-Unfall ereignet?

Ändert sich etwas an der Beurteilung, wenn der Weg als offizieller MTB-Weg signalisiert ist?

Soweit das Befahren des Wegs mit Fahrrädern nicht verboten ist, gilt unabhängig davon, ob der Weg offiziell als MTB-Weg signalisiert ist oder nicht: Die Bewirtschaftenden dürfen auf dem Weg keine fallenartigen Gefahren schaffen. Als solche gelten Hindernisse, welche die Bikenden bei einer den Umständen angemessenen vorsichtigen Fahrweise nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können und die wie eigentliche Fallen wirken. Dies trifft bei einem Rohr oder Schlauch auf dem Weg in der Regel nicht zu.

Attraktive MTB-Strecken werden fach-
gerecht erstellt und gut unterhalten.

7. MTB-Strecken mit Trägerschaft

7.1 Unfälle auf MTB-Strecken

Steht neben der Trägerschaft einer MTB-Strecke auch die Grundeigentümerschaft, die den Bau und Betrieb der Strecke erlaubt hat, in der Verantwortung?

Nach dem Akzessionsprinzip (Art. 667 ZGB) ist die Grundeigentümerschaft grundsätzlich Eigentümerin der auf ihrem Grundstück vorhandenen Werke, so auch einer darauf erstellten MTB-Strecke. Die Werkeigentümerstellung und die damit verbundenen Haftungsrisiken können jedoch auf die Betreiberin oder den Betreiber der MTB-Strecke übergehen. Dies ist insbesondere bei Errichtung einer Baurechtsdienstbarkeit oder durch Abschluss einer Vereinbarung der Fall. Mit einer Vereinbarung kann Bau, Signalisation, Betrieb, Unterhalt und Sicherung vollumfänglich in die Hände der Betreiberin oder des Betreibers gelegt werden, sodass auf Seiten der Grundeigentümerschaft keine Verfügungsgewalt mehr verbleibt.

7.2 Sicherheitsanforderungen

Welche Anforderungen werden an die Sicherung einer MTB-Strecke gestellt?

MTB-Strecken sind Infrastrukturen, die fachgerecht erstellt und unterhalten werden müssen. Es kann grundsätzlich auf die Fachdokumentation «Mountainbike-Anlagen: Sicherheitsaspekte bei Planung, Bau und Betrieb» verwiesen werden.

Abb. 15 Müller, C. Mountainbike-Anlagen: Sicherheitsaspekte bei Planung, Bau und Betrieb. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU: 2019. Fachdokumentation 2.040

Für kommerziell betriebene MTB-Strecken gelten indessen höhere Anforderungen an die Sicherheit als für solche Strecken, die von Vereinen oder Interessengruppen rein aus privater Initiative «ehrenamtlich» ohne kommerzielles Interesse erstellt und unterhalten werden und bei denen es kein

Abb. 16 Beispiel einer Absturzsicherung

Betriebspersonal vor Ort hat. Tägliche Kontrollen können hier nicht erwartet werden. Die Kontrolltätigkeit hat sich vielmehr am gewöhnlichen **Unterhaltsbedarf der erstellten baulichen Elemente** zu orientieren. Bei nicht kommerziellen MTB-Strecken liegt es in besonderem Mass in der Verantwortung der Bikenden, stets vorausschauend und dem eigenen Können angepasst zu fahren.

Abb. 17 Bauliche Elemente am Muot da l'Hom in Scuol

7.3 MTB-Strecken als Teile des signalisierten MTB-Wegnetzes

Wer steht in der Verantwortung, wenn ein offiziell signalisierter MTB-Weg über eine MTB-Strecke führt, die von einem Dritten betrieben wird?

In der Verantwortung stehen hier gegenüber den Bikenden sowohl der für den MTB-Weg zuständige öffentliche Verantwortungsträger als auch die Trägerschaft, welche die MTB-Strecke erstellt, kontrolliert und unterhält. Dringend empfohlen ist hier der Abschluss einer Leistungsvereinbarung, welche die Pflichten und Zuständigkeiten bezüglich Bau, Signalisation, Betrieb, Unterhalt und Sicherung inklusive der internen Schadenstragung regelt.

Wilde Trails verletzen das Eigentum der Waldeigentümerschaft und verstossen gegen die Wald- und Baugesetzgebung.

8. Wilde Trails

8.1 Wilde MTB-Trails im Wald

Kann die Waldeigentümerschaft zur Verantwortung gezogen werden für wilde Trails, die in ihrem Wald von Dritten ohne Erlaubnis erstellt wurden oder durch regelmässiges Befahren entstehen?

Wie verhält es sich, wenn die Waldeigentümerschaft nachträglich ihre Zustimmung erteilt?

Wilde Trails verletzen das Eigentum der Waldeigentümerschaft und verstossen zudem gegen die Wald- und Baugesetzgebung. Wer solche illegalen Trails befährt, macht dies **ausschliesslich auf eigene Verantwortung** und hat gegenüber der Waldeigentümerschaft keinerlei Haftungsansprüche, auch wenn diese den Trail duldet. Die Waldeigentümerschaft ist insbesondere nicht verpflichtet, den Trail zu sperren (ausser bei Holzschlag) oder vor baulichen Mängeln, Fallholz oder anderen Gefahren zu warnen.

Erteilt die Waldeigentümerschaft einer privaten Trägerschaft nachträglich ihre Zustimmung zum Betrieb des Trails, kann für bauliche Elemente eine **Mitverantwortung als Werkeigentümerin** bestehen, falls die Werkeigentümerstellung nicht in geeigneter Weise (siehe Antwort in Kap. 7.1) auf den Betreiber übertragen wird.

Die Erlaubnis sollte im Übrigen nur unter der Bedingung erteilt werden, dass die Trägerschaft die erforderlichen Bewilligungen einholt.

8.2 Gestellte Fallen auf wilden Trails

Wer ist haftbar, wenn Unbekannte auf wilden Trails Fallen stellen?

Die Bikenden befahren wilde Trails **auf eigene Gefahr** und haben einen Schaden, den sie aufgrund einer von Unbekannten gestellten Falle erleiden, selbst zu tragen, es sei denn, die Täterschaft kann ermittelt werden. Wer auf einem Weg, der mit MTB befahren wird, eine Falle stellt (z.B. gespannter Draht oder Nägel), ist für einen dadurch verursachten Unfall **straf- und zivilrechtlich haftbar**.