

Mountainbikemodell 2.0



Mountainbikemodell 2.0

Verfasst von:

Lars Lotze, Dieter Stöhr, Günter Zimmermann, AdTLR, Gruppe Forst
Juni 2014

In Zusammenarbeit mit:



Inhalt

1	Einführung	- 1 -
2	Rechtliche Grundlagen für das Mountainbiken	- 2 -
2.1	Nutzungsübereinkommen Forststraßen und Almwege	- 3 -
2.2	Nutzungsübereinkommen Wanderwege und Wandersteige	- 3 -
3	Das Tiroler MTB-Modell	- 4 -
3.1	Entwicklung des MTB-Routennetzes in Tirol.....	- 4 -
3.2	Überarbeitung des Tiroler MTB-Modells.....	- 5 -
4	Entwicklung des Mountainbikens	- 6 -
4.1	Technik	- 6 -
4.2	Frequenz.....	- 8 -
5	Aktuelle Anforderungen der Mountainbiker.....	- 8 -
6	Bedeutung des Mountainbikens in Tirol	- 11 -
6.1	Tourismus	- 11 -
6.2	Einheimische Bevölkerung	- 14 -
7	Konflikte mit anderen Naturnutzern.....	- 15 -
7.1	Waldbewirtschaftung.....	- 15 -
7.2	Almwirtschaft	- 15 -
7.3	Wanderer.....	- 16 -
7.4	Jagd.....	- 17 -
7.5	Wildtiere.....	- 17 -
8	Relevante Mountainbike-Disziplinen	- 18 -
8.1	Touren	- 18 -
8.2	Freeride	- 18 -
8.3	Downhill.....	- 19 -
8.4	Weitere MTB-Disziplinen.....	- 19 -

9	Definitionen der Infrastruktur	- 19 -
9.1	MTB-Route	- 19 -
9.2	Singletrail	- 20 -
9.3	Bikepark (Strecken)	- 21 -
10	Klassifizierung nach Schwierigkeitsgraden	- 22 -
10.1	MTB-Route	- 22 -
10.2	Singletrail-Skala	- 22 -
10.3	Bikepark (Strecken)	- 24 -
11	Leitsystem	- 24 -
11.1	Qualitätssiegel „Bergwelt Tirol – miteinander erleben“	- 24 -
11.2	Lenkung über neue Medien	- 25 -
11.3	Allgemeine Regeln für die Beschilderung	- 27 -
11.4	Beschilderung überregionale Radwanderwege	- 28 -
11.5	Beschilderung MTB-Route	- 29 -
11.6	Beschilderung Singletrail	- 31 -
11.7	Beschilderung Bikepark	- 34 -
11.8	Warn- und Verbotsszeichen	- 36 -
11.9	Technische Anforderungen an die Beschilderung	- 37 -
11.10	Schilderbestellung	- 40 -
12	Kriterienkatalog für die Freigabe von MTB-Routen	- 40 -
12.1	Rahmenbedingungen	- 40 -
12.2	Förderung	- 43 -
13	Literaturverzeichnis	46
14	Anhang: Nutzungsübereinkommen Singletrail/MTB-Route	48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des MTB- und Radwanderwegenetzes in Tirol	- 5 -
Abbildung 2: Erstes, in Serie produzierte MTB: Specialized Stumpjumper, 1981 (Foto: Specialized) - 7 -	- 7 -
Abbildung 3: das Specialized Stumpjumper 2013 (Foto: Specialized)	- 7 -
Abbildung 4: Bedeutung von Singletrails im Nutzungsverhalten von Mountainbikern (n= 9000)	- 9 -
Abbildung 5: geplante Sommersportaktivität im Alpensommerurlaub von Gästen (n= 229)	- 9 -
Abbildung 6: MountainBIKE-Leserumfrage zu Attributen einer guten Bike- Tour.....	- 10 -
Abbildung 7: Nutzung von Verkehrsmitteln zum Startpunkt der Biketour (n= 9000)	- 10 -
Abbildung 8: Anzahl der Bikeurlaube pro Jahr von Mountainbikern (n= 11363)	- 12 -
Abbildung 9: Bike Urlaub mit festem Standort (n= 11363).....	- 13 -
Abbildung 10: Ausgeübte MTB-Kategorien (n = 9000).....	- 18 -
Abbildung 11: Qualitätssiegel „Bergwelt Tirol – miteinander erleben“	- 25 -
Abbildung 12: Synchronisierung der Karteninhalte zwischen GDI des Landes Tirol und externen Anbietern (Bsp.: contwise Map, Fa. General Solution)	- 26 -
Abbildung 13: Besucherlenkung mittels „Tirol App“	- 27 -
Abbildung 14: Schilderfamilie MTB-Route (Schwierigkeitsgrad: schwierig)	- 30 -
Abbildung 15: Schilderfamilie Singletrail (Schwierigkeitsgrad: schwierig).....	- 32 -
Abbildung 16: Zusatzbeschilderung "Weg nur für Biker"	- 33 -
Abbildung 17: Zusatzbeschilderung „Wander/ MTB-Weg (Shared Trail).....	- 33 -
Abbildung18 Abbildung19	- 35 -
Abbildung 20: Schilderfamilie Bikepark (mittelschwierige Route).....	- 35 -
Abbildung 21: Sonderbeschilderung Weg- und Trailsperrung	- 36 -
Abbildung 22: Sonderbeschilderung Kreuzungen	- 36 -
Abbildung 23: Sonderbeschilderung Schiebestrecke	- 37 -
Abbildung 24: Gatter schließen	- 37 -
Abbildung 25: Beispiel zur Montage eines MTB Schildes.....	- 39 -

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kategorisierung des MTB Angebotes in Tirol (Stand 1/2014)	- 5 -
Tabelle 2: Klassifizierung von Singletrails	- 23 -
Tabelle 3: Checkliste für die Aufnahme in das MTB - Modell Tirol	- 42 -

1 Einführung

Der gesellschaftliche Wandel im Bereich der Lebensführung, mit abnehmender Bedeutung der Arbeit im Rahmen der Alltagsgestaltung und zunehmender Bedeutung und Aufwertung der Freizeit, lässt sich gut mit Worten wie Individualität, Lebensqualität, Genussstreben und Selbstverwirklichung darstellen. Dieser Wertewandel kann unter anderem durch wachsende Mobilität und wachsendem Freizeitbudget seit den 70er Jahren begründet werden. Die immer größer werdende Relevanz der Freizeit und auch deren Gestaltung im Zuge des Wertewandels macht sich natürlich auch in den Freizeitsportarten bemerkbar. Natursportarten sind auf dem Vormarsch, die Tendenz geht eindeutig weg von sportstätten- und vereinsgebundenen Sportarten und reiner Leistungsbetonung im Sport hin zu Bewegung in der Natur, Einheit von Körper und Geist, oder auch Abenteuer und Risiko. Dieser gesellschaftliche Wandel verbunden mit technischen Innovationen, der zunehmenden Ausdifferenzierung der Natursportarten, begründet unter anderem die Entwicklung des Mountainbikens vom Trend zum Breitensport. (vgl. Eidam, 2002)

Seit der ersten Serienproduktion von Mountainbikes 1981 in den USA hat sich der Sport natürlich weiterentwickelt, die Bikes von damals kann man kaum noch mit den hochtechnischen Bikes von heute vergleichen.

Im Sommertourismus nimmt der Mountainbiker mittlerweile einen wichtigen Stellenwert ein. Aktuell gibt es ca. 13 Millionen Mountainbiker in Deutschland und eine zunehmende Zahl an Bike- und Kurzurlauben, (vgl. BIKE-Leserumfrage 2009- 2012) wodurch der Mountainbikesport eine attraktive touristische Bedeutung und Dimension gewonnen hat.

In den 90er Jahren entwickelte sich das Mountainbiken auch in Tirol zunehmend zu einer Breitensportart, obwohl das Radfahren rechtlich auf Forst- und Almwegen verboten ist. Dies führte 1997 zur Entwicklung des Tiroler MTB-Modells. Dieses ermöglicht, dass Strecken freiwillig vom Grundeigentümer bzw. Wegerhalter für das Radfahren freigegeben werden und sich bis heute ein Streckennetz von mehr als 6.000 km entwickeln konnte. Dem technischen Wandel der Mountainbikes und dem damit verbundenen, zunehmenden Bedürfnis Singletrails zu befahren, kann das aktuelle Streckennetz nur unzureichend gerecht werden.

Auch im Koalitionsübereinkommen der Tiroler Landesregierung 2013-2018 wird ein klarer Auftrag im Abschnitt Wirtschaft, Industrie und Tourismus gegeben, der heißt: *„Aufbauend auf das Tiroler Mountainbike-Modell sind Lösungen für die Angebote im Bereich... der Single-Trails sowie weiterer Trends zu suchen.“*

Das vorliegende Konzept wurde in Zusammenarbeit mit dem MTB Arbeitskreis erstellt, um dem politischen Auftrag gerecht zu werden, das Angebot des Tiroler MTB-Modells bedarfsgerechter zu gestalten und ein Miteinander aller Interessensgruppen in der Natur zu ermöglichen und zu gewährleisten.

Im Mai 2014 hat die Landesregierung ein Programm für ein Miteinander aller Interessensgruppen in Berg und Wald in Auftrag gegeben. Der Dialog zwischen den verschiedenen Nutzerkreisen soll aufgebaut, das Bewusstsein für die Natur in Berg und Wald gestärkt und ein rücksichtsvolles Miteinander gestaltet werden. Zentrales Ziel dieses Programms mit dem Titel „BERGWELT TIROL

MITEINANDER ERLEBEN“ soll es sein, Angebote und Lenkungsmaßnahmen zu schaffen. Das MTB-Modell 2.0 entspricht vollständig den Grundgedanken dieses Programms und kann als dessen erster Umsetzungsschritt verstanden werden.

2 Rechtliche Grundlagen für das Mountainbiken

Radfahren ist auf Forststraßen in Österreich prinzipiell verboten. Rechtliche Grundlage ist das Österreichische Forstgesetz (1975), das das Befahren von Forststraßen mit Fahrrädern an eine Zustimmung des Wegerhalters bindet. Auch für die Befahrung von Wanderwegen, die ebenfalls zur Waldfläche zu zählen sind, ist eine Zustimmung des Grundeigentümers erforderlich.

Forstgesetz § 33. (1) Jedermann darf Wald zu Erholungszwecken betreten und sich dort aufhalten.

(3) Eine über Abs. 1 hinausgehende Benutzung, wie Lagern bei Dunkelheit, Zelten, Befahren oder Reiten, ist nur mit Zustimmung des Waldeigentümers, hinsichtlich der Forststraßen mit Zustimmung jener Person, der die Erhaltung der Forststraße obliegt, zulässig.

Rodungsgenehmigungen nach dem Forstgesetz sind bei Nutzung bestehender Steige und erforderlichen Adaptierungen, wie Herstellung von Ausweichen oder sonstige Verbreiterungen und Holzeinbauten zur Erosionsverringerung, nicht erforderlich. Singletrails stellen eine begrenzte Mitbenützung des Waldbodens im Sinne der umfassenden Definition der nachhaltigen Waldwirtschaft gem. § 1 und der Waldwirkungen gem. § 6 Forstgesetz dar und erfüllen bei ausgewogener Nutzung keinen Rodungstatbestand. Der Erlass Zl. IIIa1-F-031/11 vom 30.04.2008 ist sinngemäß anzuwenden.

Bei Neubau von Singletrails (ohne Einbau von künstlichen Hindernissen) ist in Analogie zu Wanderwegerrichtungen im Wald die Erforderlichkeit von Rodungsgenehmigungen zu prüfen. Wenn die Mitbenützung für die Waldbewirtschaftung und andere Erholungssuchende gewährleistet wird, ist eine solche in der Regel entbehrlich.

Bei Nutzung von Waldflächen für Bikeparks ist eine Rodungsgenehmigung erforderlich.

Naturschutzrechtlich ergeben sich bei Nutzung bestehender Steige in der Regel keine Genehmigungspflichten. In Natura-2000 Gebieten ist bei Nutzung vorhandener Steige eine Einzelfallprüfung mit Hinzuziehung eines Naturschutzsachverständigen erforderlich.

Bei Neubau von Singletrails ist die Erforderlichkeit einer naturschutzrechtlichen Genehmigung im Vorfeld durch Beiziehung eines Naturschutzsachverständigen abzuklären. Jedenfalls erforderlich ist eine naturschutzrechtliche Genehmigung bei der Neuanlage von Singletrails in Auwäldern, Feuchtgebieten und Natura 2000 Gebieten, in sonstigen Schutzgebieten nach dem Tiroler Naturschutzgesetz ist eine solche im Vorfeld abzuklären.

Im Falle von Adaptierungen bestehender Steige in Auwäldern und Feuchtgebieten ist ebenso wie generell vor der Steigfreigabe in Natura 2000 Gebieten eine Einzelfallprüfung mit Hinzuziehung eines Naturschutzsachverständigen erforderlich.

Die Erfordernis einer wasserrechtlichen Genehmigung ist bei Errichtung von neuen Bachquerungen im Vorfeld mit der Wasserrechtsbehörde abzuklären. Bei der Nutzung bestehender Steige ohne neue Kunstbauten bei Gewässerquerungen ist keine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich.

Alm- und Güterwege sind in der Regel nach dem Tiroler Güter- und Seilwegegesetz (1970) errichtete Wege, die für die Bringung land- und forstwirtschaftlicher Produkte und zur Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Flächen errichtet wurden. Diese Wege sind zumeist nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Auch in diesem Fall ist daher eine vertragliche Freigabe durch den Wegerhalter und die betroffenen Grundeigentümer für die Nutzung als MTB-Route erforderlich.

2.1 Nutzungsübereinkommen Forststraßen und Almwege

Bei Forststraßen und Almwegen gibt es in den meisten Fällen einen Wegerhalter bzw. eine Bringungsgemeinschaft oder Bringungsgenossenschaft, die über die Vergabe von Nutzungsbewilligungen Verfügungsberechtigt ist. Eine Freigabe für das Mountainbiken kann durch Nutzungsübereinkunft zwischen Wegerhalter und einem Vertragspartner (TVB, Gemeinde) für Forststraßen und Almwege unter Einbindung der Grundeigentümer erfolgen (siehe Anhang).

2.2 Nutzungsübereinkommen Wanderwege und Wandersteige

Bei Wanderwegen und Steigen existieren keine Bringungsgenossenschaften die zur Einräumung von Nutzungsrechten berechtigt sind. Nutzungsübereinkommen müssen daher mit dem(den) Grundeigentümer(n) abgeschlossen werden (siehe Anhang).

Die Wegerhalter, die für die Erhaltung des Weges zum Zweck des Wanderns verantwortlich sind (z.B.: AV-Sektionen, TVB's), sind für „über das Begehen hinausgehende Nutzungsrechte“, nicht Verfügungsberechtigt.

Auf Wanderwegen/ Steigen können jedoch auch andere natürliche und/oder juristische Personen Dienstbarkeitsrechte besitzen, dies sind beschränkte dingliche Nutzungsrechte, die diese durch Ersitzung an Wanderwegen oder Steigen erworben haben (wie z.B. Alpenvereine). Zivilrechtlich bedarf es auch einer Zustimmung des Servitutsberechtigten.

Servitute sind im ABGB geregelt:

§ 472: „Durch das Recht der Dienstbarkeit wird ein Eigentümer verbunden, zum Vorteile eines Andern in Rücksicht seiner Sache etwas zu dulden oder zu unterlassen. Es ist ein dingliches, gegen jeden Besitzer der dienstbaren Sache wirksames Recht.“

Servitutsberechtigte müssen demnach dem Vertrag für das Befahren von Wandersteigen mit dem Mountainbike zustimmen, es braucht somit auch eine „Zusatzvereinbarung“ mit dem Servitutsberechtigten.

Bei Nutzungsrechten im Teilwald von Gemeinden empfiehlt sich die Einbindung/Vorinformation der Nutzungsberechtigten über die Planung von Singletrails.

3 Das Tiroler MTB-Modell

Das Tiroler MTB-Modell wurde im Jahr 1997 auf Initiative des damaligen Tiroler Landeshauptmanns Dr. Wendelin Weingartner ausgearbeitet. Das Modell basiert auf einer bedarfsgerechten Freigabe ausgewählter MTB-Strecken durch Verträge zwischen Wegerhalter und Gemeinde bzw. Tourismusverband.

Das Modell erleichtert Vertragsabschlüsse durch:

- **Nutzungsübereinkommen (Mustervertrag)**
- **Versicherungsvertrag**
- **Landesbeitrag zum Entgelt** (Euro 0,10/lfm MTB Route)
- **Beschilderung**
- **MTB-Regeln**
- **Schwierigkeitsgrade**

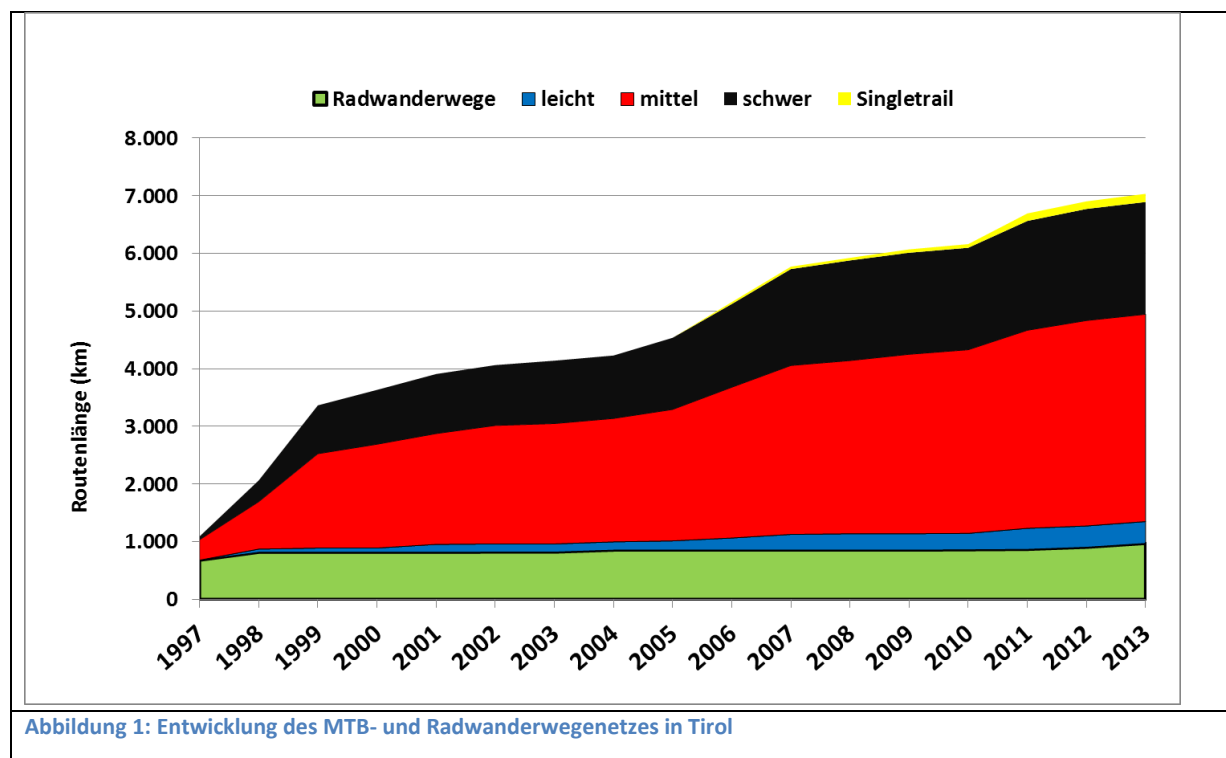
Das Modell wurde unter der Leitung des Landschaftsdienstes der Gruppe Forst gemeinsam mit folgenden Institutionen gemeinschaftlich erarbeitet.

- Waldbesitzerverband
- Landeslandwirtschaftskammer, Bauernbund
- Tirol Werbung
- Landesradsportverband, Sektion MTB
- AdTLR, Tourismusabteilung, Gemeindeabteilung, Sportabteilung, Präs IV
- Österreichische Bundesforste
- ÖAV
- Arbeiterkammer Tirol

Der Tiroler Jägerverband hat das Modell begrüßt und auch unterstützt.

3.1 Entwicklung des MTB-Routennetzes in Tirol

Trotz anfänglicher Bedenken, ob es gelingen wird, die Wegerhalter von den Vorteilen des Modells zu überzeugen, hat sich das Tiroler MTB-Modell zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt. Die Abb. 1 zeigt die zeitliche Entwicklung des Routennetzes.



Ende 2013 sind insgesamt 7.000 km überregionale Radwanderwege und MTB-Routen in Tirol vorhanden und durch Verträge mit den Wegerhaltern abgesichert.

Tabelle 1: Kategorisierung des MTB Angebotes in Tirol (Stand 1/2014)

Kategorie	Routenlänge (km)	Routenlänge (%)
überregionale Radwanderwege	971	13,8
leichte MTB-Routen	378	5,4
mittelschwierige MTB-Routen	3595	51,1
schwierige MTB-Routen	1946	27,7
Singletrails	141	2,0
Summe	7032	100

3.2 Überarbeitung des Tiroler MTB-Modells

Aus der Abbildung 1 und Tabelle 1 ist klar ersichtlich, dass derzeit nur ein bescheidenes Angebot an offiziell freigegebenen Singletrails in Tirol existiert, obwohl der Trend von Seiten der Mountainbiker und der Sportartikelindustrie ganz klar in diese Richtung geht und hier auch touristisch große Potentiale erhofft werden. (siehe: Bedeutung des Mountainbikens in Tirol).

Aus diesem Grund wurde der MTB-Arbeitskreis mit folgenden Zielen wieder reaktiviert:

- Die Rahmenbedingungen für die Freigabe von Singletrails klären
- Konflikte mit anderen Naturnutzern dadurch entschärfen
- Beschilderungskonzept und EDV-Konzept an neue Anforderungen anpassen

Das Tiroler MTB-Modell 2.0 baut auf den wesentlichen Rahmenbedingungen (siehe: Das Tiroler MTB-Modell) zur Erleichterung von Vertragsabschlüssen auf.

Folgende Personen bzw. Institutionen sind im neuen AK vertreten:

Institution	VertreterIn
Landwirtschaftskammer Forst	Klaus Viertler
Landwirtschaftskammer Alm	Lanzinger Josef
ÖAV – Wegereferat	Peter Kapelari, Hanna Moser, Liliana Dagostin
Waldbesitzerverband	Alfons Falch
LRV MTB Referat	Reimund Ronacher
Vertrider	Christian Piccolruaz
Tirol Werbung	Ingrid Schneider, Corinna Gleirscher
Tiroler Jägerverband	Anton Larcher, Gerhard Schartner
Österreichische Bundesforste AG	Hans Jörg Plötz
Wirtschaftskammer Fachgruppe Seilbahnen	Stefan Mangott, Josef Ölhafen
AdTLR Tourismusabteilung	Gerhard Föger
AdTLR Sportabteilung	Johannes Steindl

Der Arbeitskreis wird vom Landschaftsdienst der Gruppe Forst koordiniert (Günther Zimmermann, Lars Lotze, Dieter Stöhr).

4 Entwicklung des Mountainbikens

4.1 Technik

In den 80er Jahren wurden Mountainbikes mit Stahlrahmen und ohne jegliche Federung und Dämpfer gebaut. Diese hatten kaum Gänge zum Wechseln und wogen 18 kg und mehr. Innovationen im Bereich Rahmenbau, dort vor allem in der Nutzung von anderen Materialien wie dem deutlich leichteren Aluminium sowie später Carbon, ermöglichten den Bau deutlich leichter Fahrräder. Der Bereich der Fahrradkomponenten entwickelte sich ebenfalls weiter, Schaltungen, Bremsen, und Laufräder wurden kontinuierlich verbessert, Federelemente eingeführt. Die klassische Felgenbremse wird heute von einer technisch hochmodernen Scheibenbremse abgelöst. Starre Rahmen ohne Federung werden heute von „Fulls“ ersetzt, vollgefederte Mountainbikes, mit denen mittlerweile knapp 70% der Mountainbiker unterwegs sind (Tirol Werbung/Ingrid Schneider, Mountainbike-Destination Tirol - touristische Bedeutung von Singletrails (2013)).

Dieser technische Fortschritt ermöglichte auch die Entwicklung der unterschiedlichen Bereiche im Mountainbikesport wie Downhill, Cross Country oder Marathon. In der Zeit ohne Federelemente und schlechten Bremsen war es maximal möglich auf Forststraßen und Almwegen unterwegs zu sein, mit

dem hochtechnischen Sportgerät Mountainbike von heute verschieben sich die Grenzen des Mountainbike-Fahrbaren, was früher unmöglich fahrbar war, ist heute durch die technische Weiterentwicklung des Mountainbikes möglich und befähigt eine breitere Masse auch Singletrails zu befahren. Die unten dargestellten Abbildungen verdeutlichen die technische Entwicklung des Modells „Stumpjumper“ der Marke „Specialized“ innerhalb von 33 Jahren. Es wird deutlich, dass sich durch den Technikfortschritt das Mountainbike in viel schwierigerem Gelände einsetzen lässt.



Abbildung 2: Erstes, in Serie produzierte MTB: Specialized Stumpjumper, 1981 (Foto: Specialized)



Abbildung 3: das Specialized Stumpjumper 2013 (Foto: Specialized)

4.2 Frequenz

Laut Statista.com, die Zahlen rund um die Fahrradbranche in Deutschland untersucht haben, hat die Anzahl an Fahrrädern in Deutschland beständig zugenommen. 2012 waren es 71 Millionen Stück, 3 Millionen mehr als im Jahr 2007.

Im Gegensatz zu den Bestandszahlen ist der Absatzmarkt in Deutschland rückläufig, mit einem Absatz von 4 Millionen Stück 2012 im Vergleich zu 5,1 Millionen im Jahr 2000. Dennoch blickt der ZIV (Zweirad Industrie Verband e.V.) in Deutschland positiv in die Zukunft. Die Beliebtheit des Fahrrads ist ungebrochen, eine aktuelle Studie (im Jahr 2012) des „Deutschen Mobilitätspanel“ belegt, dass das Fahrrad um signifikante 50% mehr genutzt wird als im Jahr 2002. Dies ist jedoch vor allem auf das veränderte Mobilitätsverhalten im urbanen Raum zurückzuführen, in dem das Fahrrad zunehmend zum Teil der Alltagsmobilität gehört. Laut dem VR Branchen Spezial Bericht des IFO Instituts (vgl. volksbank-stuttgart.de) liegt der Absatz der Trekking Räder bei 33%, der City und Urban Bikes bei 24,5% und der Anteil der sportiven Mountainbikes bei gleichbleibenden 10% auf dem dritten Platz. Der restliche Marktanteil wurde durch die stark wachsende e-bike Branche umgesetzt, den All-Terrain Bikes und sonstigen Fahrradarten (Kinder-bikes, Tourenräder etc.).

Die oben genannten Zahlen zeigen Ansätze einer Sättigung des Absatzes in der Fahrradbranche, dennoch ist gerade die enorme Vielfalt an angebotenen Fahrrädern für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke und Bedürfnisse der Kunden verantwortlich dafür, dass einzelne Bereiche innerhalb der Branche starke Wachstumsraten vorweisen können, wie z.B. das E-Bike-Segment, oder das All Mountain/Enduro Segment (spezielle Bikes, die auch für den Einsatz auf Singletrails gebaut werden (vgl. VR Branchen Spezial Bericht, IFO Institut, 2013 und mtb.news.de). Laut einer kürzlich veröffentlichten Statistik der UCI (International Cycling Union) ist auch ein wachsendes Interesse am Mountainbikesport zu erkennen. Die Übertragung des Mountainbike World Cups im Internet stieg auf 2 Millionen Web- Zuschauer an, ein Zuwachs von 34% gegenüber dem Vorjahr (vgl. mtb-news.de).

5 Aktuelle Anforderungen der Mountainbiker

Es gibt aktuelle Studien, die Bedürfnisse, Anforderungen, Vorlieben und Nutzerverhalten von Mountainbikern repräsentieren. Die Umfrage der DIMB (deutsche Initiative Mountainbike e.V.) durchgeführt im Jahre 2010, in der 9000 Biker(innen) zu unterschiedlichen Themen im Bereich Mountainbike befragt wurden, gibt Aufschluss darüber, wie wichtig die Infrastruktur „Singletrail“ im heutigen Nutzerverhalten von Mountainbikern ist. Über 80% ist das Befahren von Singletrails wichtig, die Hälfte der Mountainbiker gibt mittlerweile an, dass Ihnen das Befahren von Singletrails sehr wichtig ist.



Abbildung 4: Bedeutung von Singletrails im Nutzungsverhalten von Mountainbikern (n= 9000)

(sehr wichtig: 49%, wichtig: 34%, weniger wichtig 14%, unwichtig: 3 %, ohne Angabe 7%)

Die Umfrage der Tirol Werbung im Jahre 2013 (n= 229) gibt weiteren Aufschluss über Sommeraktivitäten im Alpen- Sommerurlaub von Gästen:

Geplante Sommersport-
aktivität:

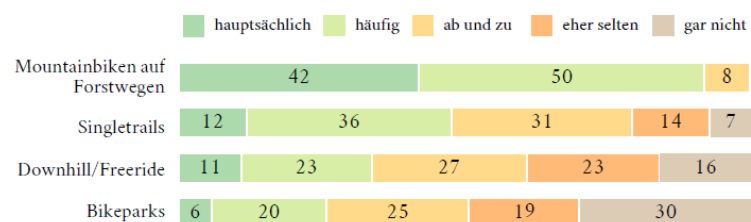
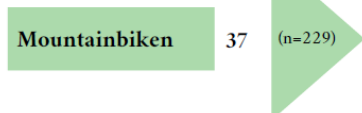


Abbildung 5: geplante Sommersportaktivität im Alpensommerurlaub von Gästen (n= 229)

Schmale Wege mit wurzligen und steinigen Passagen, die auch zu Fuß eine Herausforderung darstellen, werden von geübten Mountainbikern heutzutage zunehmend nachgefragt und bereiten dem Material keine Probleme mehr. Ein anderes Hauptmotiv ist das Naturerlebnis - neben einem hohen Singletrail Anteil zeichnet eine schöne Landschaft und das Erleben der Natur eine gute Bike-Tour aus (MountainBIKE- Leserumfrage 2011/2012):

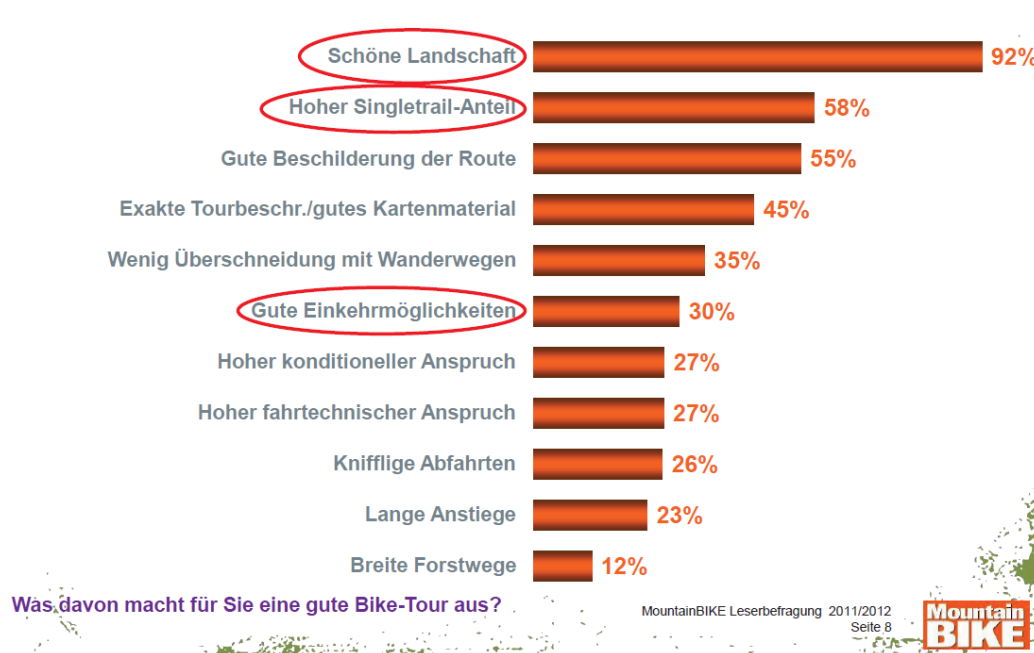


Abbildung 6: MountainBIKE-Leserumfrage zu Attributen einer guten Bike- Tour

Im Bereich der Nutzung von Verkehrsmitteln zum Startpunkt der Biketour ist interessant zu sehen, dass in der Umfrage der DIMB über die Hälfte der Biker das Mountainbike benutzen. Dies gilt vor allem für Mountainbiker aus der lokalen Bevölkerung, die direkt von Ihrem Wohnort aus starten. Daraus ist abzuleiten, dass vor allem Angebote in Nahbereich von Siedlungsgebieten wichtig sind.



Abbildung 7: Nutzung von Verkehrsmitteln zum Startpunkt der Biketour (n= 9000)

(82% mit dem Bike, 14% mit dem Auto, 4% mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 8% ohne Angabe)

Ein weiteres Ziel wäre es, das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel für den Transport von Fahrrädern auszubauen und zu verbessern, da der Mountainbiker als alternatives Verkehrsmittel zum

Bike bis jetzt vorwiegend auf das Auto zurückgreift um an den Startpunkt einer Mountainbiketour zu gelangen.

6 Bedeutung des Mountainbikens in Tirol

6.1 Tourismus

Laut dem Expertenbeirat „Tourismusstrategie“ des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend im Bericht „Österreich Tourismus-Überwindung der Stagnation, Chancen und Wege“(2012) sind die Verminderung von Saisonalität („Ganzjahresorientierung“), einer Fortsetzung der Internationalisierung, einer Qualitäts-, Produktivitäts- und Innovationsorientierung zentrale Eckpunkte und Ziele der koordinierten tourismuspolitischen Strategien und Maßnahmen für Österreich. Mit einem durchdachten Programm in Anpassung an die heutigen Bedürfnisse der Mountainbiker kann ein enormes touristisches beziehungsweise wirtschaftliches Potential in den Sommermonaten genutzt werden. Dies trägt damit zu einer Ganzjahresorientierung im Tourismus bei.

Ausgangslage in Tirol

(Quelle: Tirol Werbung/Ingrid Schneider, Mountainbike-Destination Tirol - touristische Bedeutung von Singletrails (2013))

- 8 % der Tiroler Sommergäste gehen Mountainbiken
- Der Sport Mountainbiken ist vor allem bei der jüngeren Zielgruppe sehr beliebt: 17% der bis zu 29-Jährigen, 11% der 30- bis 49- Jährigen gehen Mountainbiken
- 10% des Marketingbudgets der Tirol Werbung und Tourismusverbänden werden in das Thema Mountainbiken investiert
- Mountainbiken wird von der Tirol Werbung als ein A-Thema definiert und gehört neben dem Radwandern zu einem der zentralen Sommerthemen in der Marketingstrategie 2013-2016
- 18 Tourismusverbände in Tirol nennen das Thema Rad (MTB + Radfahren) als wichtiges Zukunftsthema
- In Tirol gibt es ein konkurrenzloses Streckenangebot im Bereich von Forststraßen und Almwegen
- 40 genehmigte Singletrails (von über 600 genehmigten Touren)
- Großes Interesse der Tourismusverbände, den Singletrail-Anteil auszubauen

Mitbewerber

Mountainbiken ist inzwischen bei mehreren touristischen Mitbewerbern Tirols zu einem wichtigen Thema geworden. Man erkennt, dass sich einige Regionen speziell im touristischen Angebot bedarfsgerecht auf den Bereich Singletrails spezialisiert haben. Saalbach Hinterglemm/Leogang bewirbt ihre Region als „Bike Cirkus“ mit „Freeride Touren“ und der „Joker Card“, einer attraktiven

Karte, die Bikern viele Ermäßigungen, die Benützung der Seilbahnen, und weiterer Attraktionen in der Region ermöglicht. Der Kanton „Graubünden“ in der Schweiz ermöglicht durch ein liberales Waldgesetz, das Befahren von Singletrails und wirbt aktiv mit dem Slogan „Trails, die keiner so schnell vergisst“. Der Pfälzer Wald im Bundesland Rheinland Pfalz wird aktiv als Mountainbikepark beworben und bietet ein attraktives Streckennetz mit Singletrails in unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen. Dies sind einige von vielen touristischen Angeboten, mit denen Tirol als Mountainbike-Region in Konkurrenz steht.

Reiseverhalten von Mountainbikern

Die jährlichen Studien der Zeitschrift „bike“ des Delius Klasing Verlags geben Aufschluss über das Reiseverhalten von Bikern. Im Jahr 2013 sind 61% der Befragten Mountainbiker im Durchschnitt 2,4-mal verreist, im Vergleich zur allgemeinen durchschnittlichen Reisehäufigkeit laut Forschungsgemeinschaft Forschung und Reisen (FUR), Reiseanalyse 2010 von 1,3 mal pro Jahr (siehe Abbildung 6) (vgl. drv.at, 2010).

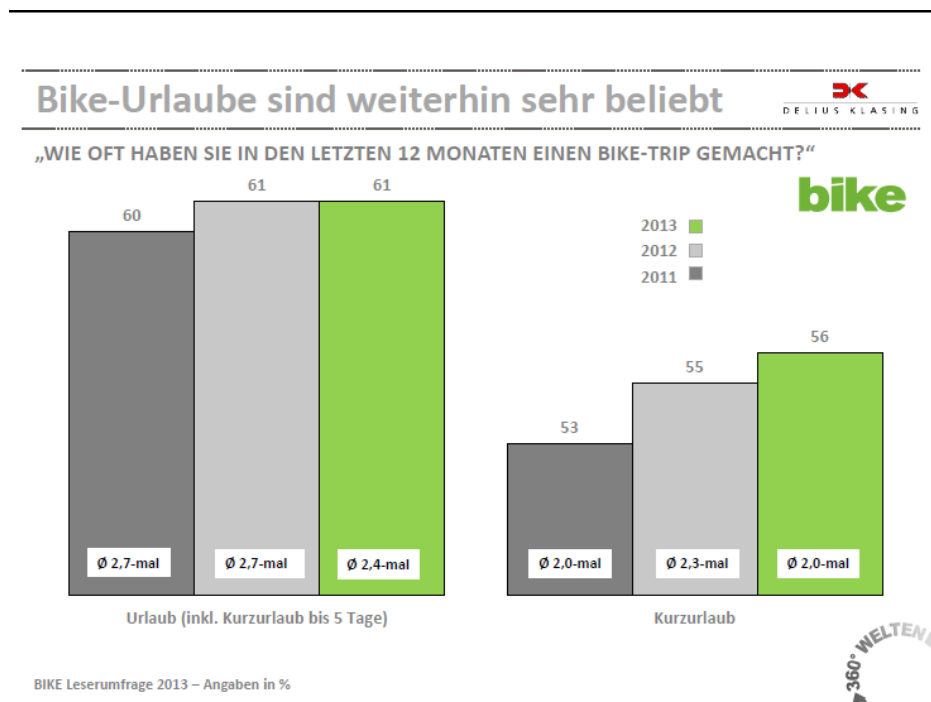


Abbildung 8: Anzahl der Bikeurlaube pro Jahr von Mountainbikern (n= 11363)

In diesem Bereich schlägt der Expertenbeirat „Tourismusstrategie“ in seinem Bericht (Jahr 2012) die Maßnahme: „Verfolgung einer innovativen Produkt- und Angebotspolitik mit relativ hohen Erlebnis- und Qualitätsstandards seitens der Destinationen und Unternehmen und zwar vor allem in Richtung einer erhöhten Nachfrage in der Zwischensaison und Kurzaufenthalten...“ vor. Stellt man diese Maßnahme dem Reiseverhalten von Mountainbikern gegenüber, ist es aus touristischer Sicht sinnvoll, das Angebot für Mountainbiker auszubauen.

Schaut man auf das Reiseverhalten der deutschen Bevölkerung, immer noch der größte Markt für Österreich mit knapp 13 Millionen Mountainbikern, ist Österreich laut dem Delius Klasing Verlag auf dem 2ten Platz der beliebtesten Urlaubsdestination, knapp hinter Deutschland und vor Italien. Die Umfrage der „bike“ zeigt, dass 2013 Deutschland mit 51% das häufigste letzte besuchte Reiseland für einen Bike-Urlaub war. Österreich und Italien liegen in dieser Umfrage mit jeweils 32% als letztes besuchtes Reiseland gemeinsam auf dem 2ten Rang. In Österreich selber, führt die Region Saalbach-Hinterglemm/Leogang mit 17% (Jahr 2013), gefolgt von den Kitzbüheler Alpen mit 11% (Jahr 2013), das Ranking des letzten Bike-Urlaubs an. Die Studie des Delius Klasing Verlags (Zeitschrift „BIKE“) zeigt weiter, dass im Jahr 2013 86 % der Mountainbiker die verreist sind, einen MTB-Urlaub von bis zu einer Woche verbracht haben. 85% der Urlauber verbrachten 2013 den Bike-Urlaub an einem festen Standort und führten von dort aus Tagestouren durch. Aus touristischer Sicht unterstreicht es die raumplanerische Überlegung, regionale Schwerpunkte in der Planung von MTB-Angeboten zu setzen (siehe Abbildung 9: Bike Urlaub mit festem Standort (n= 11363)).

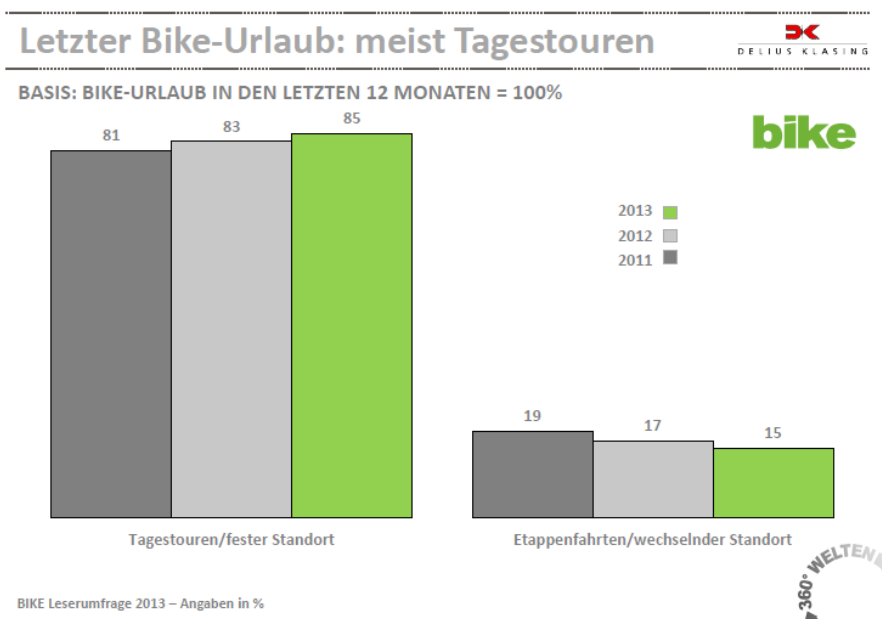


Abbildung 9: Bike Urlaub mit festem Standort (n= 11363)

Aufbereitung Informationstechnologischer Information

Laut dem Bericht „Österreich Tourismus-Überwindung der Stagnation, Chancen und Wege“(2012) wird unter anderem eindeutig die Relevanz informationstechnologischer Werkzeuge zur Unterstützung der touristischen Wertschöpfungskette genannt. Als zentrales Informationsmedium ist das Internet nicht mehr wegzudenken, die elektronische Aufbereitung der Information, auch im Bereich benutzerfreundlicher Applikationen, stellt ein entscheidendes Erfolgskriterium im Wettbewerb zwischen Destinationen dar. Dies bedeutet auch, dass eine benutzerfreundlichere Webanwendung (Webapplikation) des Tiroler Mountainbike-Streckennetzes für die Homepage entwickelt werden und gegebenenfalls diese mit mobilen Webapplikationen verknüpft werden sollte

(z.B. Smartphone-App für Streckennetz-Information). Die bestehende Webapplikation des Tiroler Mountainbike-Streckennetzes ist veraltet und nicht anwenderfreundlich und sollte erneuert und an aktuelle Standards angepasst werden.

6.2 Einheimische Bevölkerung

In der Prävention und Therapie vieler Krankheiten spielt der Sport eine entscheidende Rolle und wird es auch in Zukunft weiterhin spielen. Der Sport bildet ein positives und wichtiges Element im Gesundheitssystem- die hohe Bedeutung körperlicher Aktivität für die menschliche Gesundheit ist epidemiologisch und leistungsphysiologisch erwiesen (Martin und Marti, 1998). Laut Weltgesundheitsbericht von 2010 der WHO (Weltgesundheitsorganisation) starben im Jahr 2010 9,4 Millionen Menschen weltweit an den Folgen von Bluthochdruck. In den vergangenen 10 Jahren ist die Anzahl der Menschen, die an Fettleibigkeit leiden, stark angewachsen. Lag diese 1990 noch auf Platz 10 liegt diese im Jahr 2010 schon auf Platz sechs der meist verbreiteten Todesursachen. Laut Statistik Austria (Jahr 2006/2007) ist mehr als die Hälfte der männlichen Bevölkerung in Österreich als übergewichtig (43%) oder als adipös (12%) zu bezeichnen (Messung über den BMI= Body Mass Index). Bei den Frauen ist der Anteil der rein Übergewichtigen etwas geringer (29%), jedoch der Anteil der adipösen Frauen geringfügig größer (13%). Insgesamt sind 43% der Frauen in Österreich übergewichtig.

Weltweit starb einer von vier Menschen an einer Herzerkrankung oder einem Schlaganfall, insgesamt kann in der gesamten westlichen Welt eine wachsende Belastung durch Risikofaktoren erkannt werden, die bei Erwachsenen zu chronischen Krankheiten wie Krebs, Herz-Kreislaufkrankheiten oder Diabetes führen. Der wissenschaftliche Zusammenhang zwischen körperlicher Inaktivität und kardiovaskulärer Mortalität ist wissenschaftlich bewiesen (süddeutsche.de).

In Folge des technologischen Fortschrittes nimmt der Bewegungsmangel weltweit an Relevanz zu. Dieser wird 1997 schon von der WHO als häufigster modifizierter Risikofaktor für die koronare Herzkrankheit erkannt (Martin und Marti, 1998; süddeutsche.de). In den EU-Mitgliedsstaaten wird nur etwa 5 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, ein Problem der weltweiten Motorisierung. Radfahren trägt nicht nur zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei, sondern ist auch gesundheitsfördernd. Es gilt als erwiesen, dass regelmäßiges Radfahren oben genannte Zivilisationskrankheiten verringert und gleichzeitig dazu beiträgt, Blutfette und Gewicht unter Kontrolle zu halten. (vgl. Camara und Vancluysen, 2000)

Auch im Bereich des Koalitionsübereinkommens der Tiroler Landesregierung wird festgelegt: „*dass ein stärkeres Augenmerk auch auf die Gesundheitsförderung und Prävention (v.a. bei Zivilisationskrankheiten) zu legen ist (...).*“

Ein steigender Urbanisierungsgrad, Technisierung, sozialer und ökonomischer Wandel sind nur einige Gründe für die zunehmende Entfremdung der Bevölkerung mit der Natur, vor allem Kinder drängt es zunehmend von draußen nach drinnen. So wird oft das „Bambisyndrom“ genannt, ein Bestandteil des „Natur-Defizit Syndroms“, das die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen hin zu einer weltfremden und naiven Anschauung der Natur beschreibt (bestes Beispiel ist die Untersuchung von

40.000 Kindern, von denen 30% eine Kuh nach dem Vorbild der „Lila Kuh“ in der Farbe Lila ausmalen). Von Pädagogen und Biologen aber als viel schwerwiegenderer Aspekt wird die „Distanz zur Natur“ gesehen, die als zentraler Aspekt der heutigen Naturentfremdung aufgegriffen werden kann. Die „Distanz zur Natur“ bedeutet grundsätzlich geringeres Interesse, etwas in der Natur zu unternehmen, seien es Aktivitäten wie Mountainbiken, Klettern oder Paddeln. Beigetragen haben dazu möglicherweise auch die Wirkungen einer Naturschutzpädagogik, die jede sinnliche Naturerfahrung mit Ge- und Verboten im Keim erstickte. (vgl. Lehar und Frischhut)

7 Konflikte mit anderen Naturnutzern

Mountainbiken findet zum allergrößten Teil auf bestehenden Weginfrastrukturen statt, die für andere Nutzungszwecke errichtet wurden (Forststraßen- und Almwege, Wanderwege). Eigens errichtete Sportstätten, die nur für das Mountainbiken errichtet wurden, sind die absolute Ausnahme (Bsp.: Nordkettentrail Innsbruck). Damit sind Konflikte mit den Primärnutzern wahrscheinlich. Im Folgenden soll versucht werden, die möglichen Konflikte zu beschreiben und Lösungsmöglichkeiten für ein möglichst konfliktfreies Nebeneinander aufzuzeigen.

7.1 Waldbewirtschaftung

Forststraßen dienen in erster Linie der Bewirtschaftung des Waldes. Da bei der Bewirtschaftung zahlreiche Gefahrenquellen durch umstürzende Bäume, gespannte Seile oder Forstmaschinen entstehen, muss die Umgebung temporär abgesperrt werden, um die Sicherheit der Erholungssuchenden nicht zu gefährden. Daraus resultiert ein erhöhter Aufwand für die Bewirtschafter des Waldes, was sich unter dem Strich in geringeren Erlösen für die Waldbesitzer äußert. Darüber hinaus besteht ein haftungsrechtliches Risiko für die Bewirtschafter, falls ein Mountainbiker durch Bewirtschaftungsmaßnahmen oder auf Grund von Fahrbahnschäden verunglückt. Dieses Haftungsrisiko kann durch das Nutzungsübereinkommen, den Versicherungsvertrag des Landes und die Einteilung der Routen in Schwierigkeitsgrade minimiert werden.

7.2 Almwirtschaft

Für die Almwirtschaft können durch Radfahrer einige Nachteile entstehen, wie z.B. das Offenlassen von Weidegattern, Beunruhigung des Weideviehs durch rücksichtslose Fahrweise, Wegwerfen von Abfällen oder eine Störung des Weidebetriebes. Vor allem im Bereich der Zaunführung könnten vermehrt Probleme auftreten. Falls Singletrails über bestoßene Almen verlaufen, wäre die Anbringung von selbstschließenden Gattern sinnvoll. Auch kann man bereits in der Planung von Singletrails versuchen zu verhindern, dass diese direkt über Almen verlaufen.

Gastronomisch bewirtschaftete Almen (ca. 10% der Tiroler Almen) profitieren jedoch von Mountainbikern, die neben den Wanderern im Sommer eine wichtige Gästeschicht darstellt.

7.3 Wanderer

Durch die zunehmende Diversität im Bereich der Natursportarten differenzieren sich auch die Erwartungen und Ansprüche von Erholungssuchenden aus, teilweise so sehr, dass das eigentliche Erholungserlebnis des jeweiligen Erholungssuchenden gestört wird.

Laut Jakob und Schreyer (1980), ist ein Erholungskonflikt: „das Empfinden, das ich als Erholungssuchender durch die Störung eines anderen habe und dadurch mein Ziel nicht erreichen kann.“ Dies bedeutet, soziale Konflikte treten überwiegend zwischen Personen mit unterschiedlichen Freizeitinteressen auf, sind subjektiv und unterliegen oft der asymmetrischen Kommunikation (Beteiligte sind nicht gleichberechtigt).

Laut einer Studie über Erholungskonflikte im Schwarzwald (Schraml und Hotz, 2013) der Universität Freiburg, Institut für Forst und Umweltpolitik liegen die Ursachen von Erholungskonflikten (Faktoren der Konfliktforschung) bei

- der besonderen Verbundenheit mit dem Raum (→ „mein Weg“)
- dem Grad der Spezialisierung (→ „mein Hobby – mein Status“)
- der Erwartungshaltung (→ „Waldeinsamkeit vs. Geselligkeit“)
- und der Lebensstiltoleranz (→ „wir sind wir“)

In der Studie wurde speziell die Beziehung zwischen Mountainbikern und Wandern untersucht, charakterisiert werden beide Gruppen mit einer hohen Übereinstimmung bei den Motiven für einen Waldbesuch, diese sind Natur, Erholung und Bewegung. Jedoch herrschen differenzierte Prioritäten.

Der Wanderer sucht eher nach Ruhe, die Bewegung und der Sport sind untergeordnete Motive. Beim Mountainbiker liegt die Priorität beim Sport und der Bewegung, hier ist Ruhe ein untergeordnetes Motiv. (vgl. Schraml und Hotz, 2013)

Eine Befragung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (2012) unter 440 Wanderern/Bergsteigern und 629 Mountainbikern bestätigt, dass häufig unterschiedliche Wahrnehmungen die Gründe für Spannungen zwischen den Sportlern sind: So gaben Mountainbiker beinahe doppelt so oft an, Wanderern auszuweichen oder langsamer zu werden als dies von Wanderern wahrgenommen wird. Die Hälfte der Rufe von Mountainbikern, um auf sich aufmerksam zu machen, bleibt vom wandernden Bergvolk ebenfalls ungehört.

Forststraßen und Almwege sind in der Regel breit genug, dass Wanderer und Mountainbiker bei Begegnungen ohne Probleme aneinander vorbei können. Am Beginn des Mountainbikebooms in den Alpen sind trotzdem recht häufig Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern auf Forststraßen und Almwegen entstanden. Die Hauptursache dürfte wohl darin liegen, dass sich Wanderer durch das rasche Auftauchen der (zu) schnell bergab fahrenden Mountainbiker oft gefährdet fühlen. Vor allem ältere Wanderer und Gruppen mit Kindern fühlen sich betroffen. Es spricht viel dafür, dass durch die Vielzahl an Mountainbikern ein gewisser Gewöhnungseffekt bei den Wanderern eingetreten ist und der Großteil der Radfahrer sein Fahrverhalten inzwischen an die Fußgänger anpasst.

Nach einer Umfrage der Deutschen Initiative Mountainbike e.V. (DIMB, 2010) (n=9000) hatten 3 % der Mountainbiker Konflikte mit anderen Naturnutzern. 97% der Mountainbiker hatten selten, sehr selten oder keine Konflikte mit anderen Naturnutzern, 38% der Konflikte treten auf Singletrails und 44% auf breiten Forststraßen auf.

Auf Wanderwegen und Steigen ist in der Regel ein Vorbeikommen nur möglich, wenn Mountainbiker oder Wanderer zur Seite treten bzw. den Steig für einen Moment verlassen. Wenn dies häufig geschieht, geht möglicherweise ein Teil des ursprünglichen Erlebniswertes verloren.

7.4 Jagd

Jeder Erholungssuchende behindert in einem gewissen Maß die ungestörte Jagdausübung. In der Nähe von Ballungsgebieten bzw. touristisch intensiv genutzten Gebieten, steigt der Aufwand für die Jagd durch die häufigen Störungen deutlich an. Mit dem Mountainbike hat sich auch der Aktionsradius für Erholungssuchende deutlich erweitert, sodass in einigen Regionen auch unter der Woche mit Beunruhigungen durch Erholungssuchende zu rechnen ist (Aktivitäten nach Feierabend). Auf Grund des freien Betretungsrechtes des Waldes nach § 33 des Österreichischen Forstgesetzes (ForstG) ist dies jedoch zu tolerieren, falls der Eigentümer das Radfahren auf einer Forststraße bzw. einem Wanderweg über seine Waldfläche erlaubt hat. Bei neuen Singletrails ist darauf zu achten, dass diese nicht in bisher unerschlossenen Räumen entstehen. Eine Aufnahme ins MTB-Modell Tirol bzw. Förderung ist nur möglich, wenn diese Voraussetzung gegeben ist. Es ist zu erwarten, dass Singletrails in erster Linie im Nahbereich von Aufstiegshilfen entstehen werden und daher Störungen im Jagdbetrieb kaum ausgelöst werden. Damit es zu keiner unverhältnismäßigen Störung des Jagdbetriebes in bereits durch Erholungssuchende frequentierten Bereichen kommt, ist die in *Pkt.11.4 Beschilderung* angeführte Benützungsregel „*Beende deine Biketour vor der Dämmerung*“ zu beachten.

7.5 Wildtiere

Freizeitaktivitäten des Menschen in der Natur beeinflussen Wildtiere in ihrem Verhalten und in ihrer Raumnutzung. Das Ausmaß und die Konsequenzen der Störung hängen dabei sehr stark von der Jahreszeit ab. Störungen während der winterlichen Ruhezeit werden generell als schwerwiegender erachtet, als während der Vegetationsperiode, da der Energieverbrauch bei der Beunruhigung im Winter wesentlich höher ist.

Es gibt auch zahlreiche Hinweise, dass liniengebundene Störungen, wie Wanderer und Mountainbiker, die sich auf Wegen und Steigen fortbewegen, weniger beunruhigend wirken, als überraschend auftauchende Erholungssuchende, die sich nicht auf Steigen aufhalten (z.B. Schwammerlsucher).

Es gibt auch Hinweise, dass Störungen in den Dämmerungsstunden besonders lange nachwirken, da Rot- und Rehwild in dieser Zeit besonders aktiv ist.

Natürlich hat die Jagdausübung selbst ebenfalls einen beachtlichen Beunruhigungseffekt, der von Dauer und Intensität des Jagddruckes abhängt (Reimoser, 2013).

8 Relevante Mountainbike-Disziplinen

In diesem Kapitel wird erläutert, was unter den unterschiedlichen MTB- Disziplinen und Begrifflichkeiten im Mountainbikesport verstanden wird.

8.1 Touren

Tourenfahrer machen den größten Teil (73%) der Mountainbiker aus, dies belegt die aktuelle Studie der DIMB.

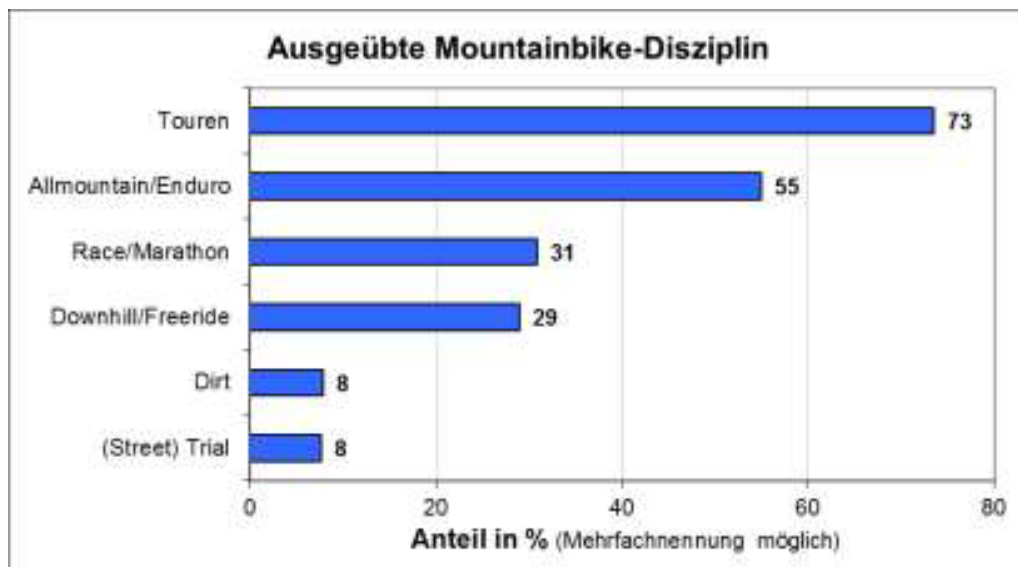


Abbildung 10: Ausgeübte MTB-Kategorien (n = 9000)

(73% Touren, 55% Allmountain/ Enduro, 31% Race/ Marathon, 29% Downhill/ Freeride, 8% Dirt, 8% (Street) Trial, ohne Angabe 5%, mehrfach Nennung möglich)

Das Tourenfahren im Mountainbikesport ist ein breitgefächelter Begriff. Grundsätzlich sind Tourenfahrer auf MTBs unterwegs, die sowohl zum Bergauf- als auch zum Bergabfahren geeignet sind. Der Tourenfahrer ist je nach individueller Vorliebe und fahrtechnischem Können somit auf normalen MTB-Routen (Forststraßen) mit den unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen unterwegs, oder aber auch auf einer Kombination von Forstwegen und Singletrails. Die zweite Variante spricht eher den sportlich ambitionierten und fahrtechnisch versierteren Mountainbiker an. Knapp über die Hälfte der befragten Mountainbiker übt die MTB-Kategorie Allmountain/Enduro aus, eine Kategorie, die in jedem Fall das Befahren von Singletrails beinhaltet (siehe Abbildung 10: Ausgeübte MTB-Kategorien (n = 9000)).

8.2 Freeride

Der Begriff „Freeriden“ kann eher als Sammelbegriff bezeichnet werden. „Freeriden“ im Mountainbikesport beschreibt das Befahren von möglichst schweren beziehungsweise kniffligen Routen, die hauptsächlich bergab führen. Neben natürlichen Hindernissen im Bereich der Singletrails spielen in Bikeparks auch gebaute Elemente eine Rolle, wie z.B. Steilkurven aus Holz und extra

angelegte Sprünge. Der Begriff „Freeriden“ fasst also mehrere Facetten des abfahrtsorientierten Mountainbikesports zusammen.

8.3 Downhill

Downhill-Bikes sind Fahrräder, die rein für die Abfahrt gebaut sind. Diese Bikes haben große Federwege, aber nur wenige eher schwere Gänge zur Auswahl. Downhill-Biker sind zwingend auf Aufstiegshilfen angewiesen. Insbesondere stehen hier die Schwierigkeit der Strecke (sehr schwere Passagen, Sprünge etc.) sowie das Fahren auf Zeit im Vordergrund. Es zählt eine möglichst schnelle Linie innerhalb der Strecke bergab zu wählen. Downhill Strecken findet man in speziell ausgewiesenen Bikeparks.

8.4 Weitere MTB-Disziplinen

Der Vollständigkeit wegen sollten noch die weiteren MTB-Kategorien erwähnt werden, die aber für die Erweiterung des Tiroler MTB Modells keine besondere Rolle spielen. Hier gibt es noch den 4Cross, eine Disziplin die aus dem Boarder/Skicross im Winter entstanden ist, bei dem sich 4 Mountainbiker gleichzeitig auf einem Parcours mit Sprüngen und Steilkurven messen.

Die MTB-Kategorie Dirt, die in speziellen Dirtparks stattfindet, dreht sich hauptsächlich um Sprünge, Tricks und Style. Dirtparks können schon auf relativ kleinen Parzellen realisiert werden und brauchen kein Gefälle.

Speziell sind noch „Pumptracks“ zu erwähnen, kleine geschlossene Rundkurse mit Wellen und Steilkurven, durch die sich der Mountainbiker „durchpushen“ kann und dadurch Geschwindigkeit aufnimmt. Diese Rundkurse sind speziell für Kinder gut geeignet, da diese effiziente Trainingsanlagen darstellen und die Verletzungsgefahr gering ist. Diese Anlagen bilden eine gute Ergänzung bei der Errichtung von Bikeparks.

9 Definitionen der Infrastruktur

Für die oben genannten unterschiedlichen Disziplinen braucht es ein bedarfsgerechtes, an die Entwicklung des Mountainbike-Sports angepasstes Angebot. Nachfolgend wird dazu grundlegend definiert, welche infrastrukturellen Angebote für die einzelnen Disziplinen von Bedeutung sind und was man genau unter den einzelnen Begriffen versteht.

9.1 MTB-Route

Es ist sinnvoll, eine eindeutige Trennung zwischen breiter MTB Route und Singletrail vorzunehmen. Unter MTB-Route versteht man alle freigegebenen MTB-Strecken, die auf Forststraßen und Almwegen verlaufen und auf denen grundsätzlich auch (forst)wirtschaftlicher Verkehr von mehrspurigen Kraftfahrzeugen stattfindet oder stattfinden kann.

Die Trennung in die unterschiedlichen Bereiche der nötigen Infrastruktur ist bedarfsgerechter und ermöglicht es auch, die verwaltungstechnische Komponente des Tiroler MTB- Modells in weiten Teilen zu übernehmen.

9.2 Singletrail

Der Begriff Singletrail steht für einen Pfad oder Steig, der so schmal ist, dass man dort nicht mehr nebeneinander fahren oder gehen kann. Die Breite beträgt ungefähr zwischen 30 und 60 cm. Ein Singletrail ist zum größten Teil naturbelassen (im Wesentlichen keine Kunstbauten bzw. künstlich errichtete Hindernisse), er kann aber für die MTB-Nutzung adaptiert werden, um die technischen Schwierigkeiten und/oder auch Erosionen zu verringern (z.B. Bau von Holzstegen über dauerhaft durchnässte Untergründe).

Singletrail „Weg nur für Biker“

Dies ist ein Singletrail, der exklusiv für Biker ausgewiesen wird. Sinnvoll ist die Trennung von Wanderern und Bikern in der Nähe von Aufstiegshilfen und in hochfrequentierten Landschaftsräumen wie z.B. stark besuchten Almen oder auf Themenwegen. Die Beschilderung sollte beide Nutzergruppen eindeutig informieren, so dass sowohl Wanderer als auch Mountainbiker klar erkennen, welche Trails/Steige für welche Nutzergruppe freigegeben sind.

Singletrail „Wander/MTB Weg“ (Shared Trail)

Ein „Shared Trail“ ist ein Singletrail der unter bestimmten Voraussetzungen von Wanderern wie auch Bikern gemeinsam genutzt wird. Stark frequentierte Wandersteige werden nicht als „Shared Trail“ in Frage kommen. Wichtig ist es, vorher zu beurteilen, wie hoch die Besucherfrequenz von Wanderern ist, damit soziale Konflikte verhindert werden. Im Nahbereich von Aufstiegshilfen ist die Umsetzung von „Shared Trails“ kritisch zu beurteilen. Hier ist immer eine Einzelfallbeurteilung notwendig, ob eine gemeinsame Nutzung bei geringer Frequentierung möglich ist.

Verhaltensregeln auf Shared Trails die über Infomaterial kommuniziert werden sollten:

Wanderer:

- Toleranz für die Doppelnutzung durch MTBler und Wanderer
- Lassen MTBler passieren, ohne diese unnötigerweise zu behindern
- Achten auf Spurrillen, die möglicherweise durch Mountainbiker entstehen

Mountainbiker:

- Halten sich an die Beschilderung
- Nehmen Rücksicht auf Wanderer, fahren vorausschauend und machen sich bemerkbar
- Lassen Wanderern den Vortritt: Temporeduzierung in der Nähe von Wanderern!
- Rücksichtnahme auf die Beanspruchung der Wege, schonend fahren, keine Bremsspuren, nicht abkürzen
- Respekt gegenüber dem Grundeigentum: Grundeigentümer haben Rechte (nicht abseits der markierten Wege fahren)

Die Ausweisung von „Shared Trails“ ist auch mit einem klaren Kommunikationsauftrag zur Bewusstseinsbildung verbunden. Der Mountainbiker wie auch Wanderer muss grundsätzlich über die gemeinsame Nutzung, aber auch über vorbildliches und respektvolles Verhalten gegenüber der

jeweils anderen Nutzergruppe informiert werden. Asymmetrische Kommunikation zwischen Wanderer und Mountainbiker soll vorgebeugt werden, so dass diese sich mit gegenseitigem Respekt begegnen können. Des Weiteren muss auch die Beschilderung deutlich darauf hinweisen, dass beide Nutzergruppen auf demselben Steig/Pfad unterwegs sind.

Im Bereich des Mountainbikens gibt es einen „Ehrenkodex“ für verantwortungs- und rücksichtsvolles Verhalten auf Singletrails, welcher von der „International Mountain Bicycling Association“ in Leitsätzen formuliert wurde. Diese sollten verstärkt in Bikeregionen kommuniziert werden.

Ein Vorschlag wäre, auch für die Gruppe der Wanderer in Informationsbroschüren eine Art „Ehrenkodex“ in Form von kurzen Leitsätzen zu formulieren, die in Gebieten mit „Shared Trails“ die gegenseitige Toleranz fördern.

9.3 Bikepark (Strecken)

Ein Bikepark ist eine Sportstätte für Mountainbiker (Erfordernis einer Rodungsbewilligung, Naturschutzrechtliche Bewilligung), die mit abfahrtsorientierten - speziell für Mountainbiker ausgewiesenen Bikepark - Strecken (künstlich erbaute Hindernisse) ausgestattet ist und Aufstiegshilfen erfordert. Bikepark-Strecken müssen speziell angelegt werden und erfordern bauliche Maßnahmen, die mit naturschutzrechtlichen Verfahren verbunden sind. Dies erfordert die Einbringung von Fremdmaterial. Es werden künstliche Hindernisse (Sprünge, hohe Steilkurven aus Holz etc.) im Streckenverlauf eingebracht. Diese Strecken müssen regelmäßig gewartet und instand gehalten werden. Zum Start oder Einstieg der Strecken braucht es Aufstiegshilfen. Diese Strecken werden in der Regel auch kommerziell betrieben.

Unter den Bikepark- Strecken sind meist auch spezielle Downhill-Strecken. Bei der Disziplin Downhill geht es um das schnellstmögliche Zurücklegen einer fast ausschließlich bergab führenden Strecke, die schnelle Passagen und technische Elemente enthält. Wanderer müssen durch Absperrungen/Hinweistafeln am Betreten der Strecken gehindert werden.

Bikepark-Strecken sind nicht durch die subsidiäre Haftpflichtversicherung für das Haftungsrisiko im Wald und auf Wegen des Landes Tirol abgedeckt, können jedoch unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen in das MTB-Modell aufgenommen werden. Betreiber von Bikeparks ist zu empfehlen, gesonderte Haftpflichtversicherungen für MTB-Sportstätten abzuschließen.

10 Klassifizierung nach Schwierigkeitsgraden

10.1 MTB-Route

Die Klassifizierung der breiten MTB-Route wird aus dem alten Modell übernommen (**leicht**, **mittelschwierig**, **schwierig**).

10.2 Singletrail-Skala

Singletrails können nach der sogenannten Singletrail Skala (vgl. singletrail-skala.de) in unterschiedliche Schwierigkeitsklassen und Grade eingeteilt werden. Die Singletrail Skala unterscheidet drei Schwierigkeitsklassen, die sich dabei an dem Fahrkönnen eines durchschnittlichen Bikers mit einem technisch aktuellen Mountainbike orientieren. (vgl. Schymik, Philipp, Werner, 2008)

Anlehnend an die Schwierigkeitsklassen der Mountainbikerouten kann auch innerhalb der Singletrails in die Schwierigkeitsklasse **leicht**, **mittelschwierig** und **schwierig** unterteilt werden. Zusätzlich kann zur konkreten Klassifizierung und Differenzierung in sechs unterschiedliche Schwierigkeitsgrade (S-Grade) von S0 bis S5 unterteilt werden, wobei der durchschnittliche Biker das untere Skalenende mit "locker fahrbar" und das obere mit "unfahrbar" einstufen würde. Nachfolgend werden die unterschiedlichen Schwierigkeitsklassen und Schwierigkeitsgrade näher erläutert.

Die Einteilung in Schwierigkeitsgrade ist nach oben hin offen und beschränkt sich auf die technische Schwierigkeit eines flachen oder bergab führenden Pfades oder Steigs (vgl. Schymik, Philipp, Werner, 2008).

Objektive Wegcharakteristika unter idealen Bedingungen (trockener Untergrund) sind die Voraussetzung zur Einstufung eines Singletrails in die einzelnen Schwierigkeitsgrade. Diese sind:

- Wegbeschaffenheit
- Art der Hindernisse
- Gefälle
- Kurven- Kategorie (leicht: weitläufige Kurve; schwierig: Spitzkehre)
- Fahrtechnischer Anspruch

Subjektive und variable Faktoren wie:

- Gefahrengrad (Absturzgefahr)
- Wetter
- Lichtverhältnisse
- Fahrgeschwindigkeit

können den fahrtechnischen Anspruch erheblich nach oben verschieben, dienen aber nicht als Grundlage der Klassifizierung. Auch kann sich die Schwierigkeit auf Grund von Erosion oder Wegebaumaßnahmen schnell ändern. (vgl. Schymik, Philipp, Werner, 2008)

Maßgeblich für die Klassifizierung ist der überwiegende Anteil der S-Grade (vgl. Schymik, Philipp, Werner, 2008):

Tabelle 2: Klassifizierung von Singletrails

Schwierigkeits- klasse	Schwierigkeits- grad	Beschreibung
Leicht (easy)	S0:	Wegbeschaffenheit: fester/griffiger Untergrund Hindernisse: keine Hindernisse Gefälle: leicht/mäßig bis < 40 % Kurven: weit bis eher eng, aber einfach fahrbar Fahrtechnik: keine fahrtechnische bis fahrtechnische Grundkenntnisse nötig, Hindernisse sollten noch überrollt werden können
	S1:	Wegbeschaffenheit: loser Untergrund möglich, kleine Wurzeln und Steine Hindernisse: kleine Hindernisse, Wasserrinnen, Erosionsschäden Gefälle: < 40% Kurven: engere Kurven, jedoch noch gut befahrbar Fahrtechnik: Grundkenntnisse in Fahrtechnik nötig, Hindernisse können jedoch noch einfach überrollt werden
Mittelschwierig (medium)	S2:	Wegbeschaffenheit: Untergrund nicht verfestigt, größere Wurzeln und Steine Hindernisse: flache Absätze, Stufen und Treppen Gefälle: <=70% Kurven: leichte Spitzkehren Fahrtechnik: fortgeschritten, Hindernisse können nicht mehr überrollt werden sondern müssen durch spezielle Fahrtechnik (Gewichtsverlagerung etc.) überwunden werden
Schwierig (expert)	S3:	Wegbeschaffenheit: verblockt, große Wurzeln/ Felsen, rutschiger Untergrund Hindernisse: hohe Absätze Gefälle: > 70% Kurven: enge Spitzkehren Fahrtechnik: sehr gute Bike Beherrschung nötig
	S4:	Wegbeschaffenheit: verblockt mit vielen großen Wurzeln/ Felsen, rutschiger Untergrund, loses Geröll Hindernisse: Steilrampen, kaum fahrbare Absätze Gefälle: > 70% Kurven: ösenartige Spitzkehren Fahrtechnik: perfekte Bike-Beherrschung (Trial-Bike Techniken nötig), Versetzen des Hinterrades erforderlich
	S5:	Wegbeschaffenheit: verblockt mit Gegenanstiegen, rutschiger Untergrund, loses Geröll Hindernisse: Steilrampen, kaum fahrbare Absätze in Kombination Gefälle: >> 70% Kurven: ösenartige Spitzkehren mit Hindernissen Fahrtechnik: exzellente Beherrschung spezieller Trail-Bike Techniken nötig, das Versetzen des Vorder u. Hinterrades ist nur eingeschränkt wegen Hindernissen möglich

Um einen Singletrail zu beschreiben, kann die Farbe die Schwierigkeitsklasse repräsentieren und der S-Grad als zusätzliche Feinabstufung dienen. Es ist jedoch wichtig, dass man die Klassifizierung der MTB-Route auf Forstwegen nicht mit der Klassifizierung im Singletrail-Bereich verwechselt. Im Kapitel Leitsystem wird detaillierter auf die Differenzierung eingegangen.

In der detaillierten Routenbeschreibung eines Singletrails kann über die S-Grade relativ genau auf den technischen Schwierigkeitsgrad hingewiesen werden, wie beispielsweise der durchschnittliche sowie der zu erwartende maximale S-Grad eines Singletrails (z.B. durchschnittlicher S-Grad: S2, maximaler S-Grad: S3). Die Beschilderung in der Natur wird nach dem maximal zu erwartenden S-Grad durchgeführt.

10.3 Bikepark (Strecken)

Im Bereich der abfahrtsorientierten Bikepark- Strecken sollte ebenfalls eine einheitliche Klassifizierung erfolgen. Gängig ist die Einteilung in **blaue (leichte)**, **rote (mittelschwierig)** und **schwarze (schwierige)** Routen anlehnend an die Klassifizierung der MTB- Routen. Eine Einteilung nach der Singletrail-Skala (vor allem mit S-Graden) sollte in Bikeparks nicht erfolgen, da sich diese auf naturbelassene Steige bezieht. Kunstbauten wie spezielle Sprünge, Steilkurven und Drops können damit nicht klassifiziert werden. In der Beschreibung der Strecken sollte dann detailliert auf den/die Streckenverlauf/-beschaffenheit eingegangen werden, Kunstbauten gegebenenfalls separat klassifiziert und beschildert werden.

11 Leitsystem

Das Leitsystem besteht aus zwei wesentlichen, aufeinander abgestimmten Subsystemen. Das erste Subsystem ist die Lenkung der Besucherströme über die vor Ort fest installierte Beschilderung, die mit dem zweiten Subsystem, der Lenkung über neue Medien, kombiniert und abgestimmt wird. Diese beiden Subsysteme ergeben in der Kombination ein perfektes Leit- und Informationssystem für den Nutzer. Ziel des Leitsystems ist es, dass nur offiziell freigegebene Angebote im WEB auch auf den großen Kommunikationsplattformen/Internetseiten (Tirol Werbung, TVBs, ÖAV etc.) kommuniziert werden und diese Information auch mit den analogen Karten und Broschüren der TVB's zusammenpasst. Dem Nutzer stehen somit mehrere Kanäle zur Wahl, die er für die Planung einerseits und Routenfindung/Orientierung im Gelände andererseits einsetzen kann.

11.1 Qualitätssiegel „Bergwelt Tirol – miteinander erleben“

Mit diesem Qualitätssiegel wird zum Ausdruck gebracht, dass die damit ausgezeichneten MTB-Routen und Singletrails den Regeln und Anforderungen, die im Arbeitskreis MTB entwickelt wurden entsprechen. Die wesentlichen Kriterien:

- Vertragliche Nutzungsvereinbarung mit Wegerhalter/Grundeigentümer
- Naturschutz-, forst-, wasserrechtliche Genehmigungen bei Streckenneubauten vorhanden
- Vereinbarung mit eventuell vorhandenen Servitutsberechtigten (z.B..ÖAV) - ab 6/2014
- Vereinbarung mit vorhandenen Nutzungsberechtigten (Weide-, Holznutzung) - ab 6/2014
- Information des Jagdausübungsberechtigten bei der Planung - ab 6/2014

- Keine neuen MTB-Routen und Singletrails in bisher unberührte Räume

11.2 Lenkung über neue Medien

Die Planung von MTB-Urlaube und konkreten Touren beginnt für den größten Teil der Mountainbiker vor dem Computer. Ein benutzerfreundlicher Internetauftritt ist somit entscheidend, ob die bereitgestellte Information den Nutzer auch erreichen kann.

Deswegen wird der Online- Auftritt der Seite des Landes im Bereich Mountainbiken in Teilen überarbeitet und erneuert (www.tirol.gv.at/mountainbike). Ziel ist es, eine hohe Benutzerfreundlichkeit zu gewährleisten, so dass die vorhandene Information über das Streckennetz auch im Internet gefunden werden kann (siehe: [MTB- Modell](#)). Technisch gesehen, wird der bereits vorhandene tiris Inhalt „MTB-Routen“ über einen eigenen FLEX-Client benutzerfreundlich veröffentlicht. Voraussichtlich im Herbst 2014 werden alle Routen in diesem neuen Kartendienst des Landes zur Verfügung stehen.

Der Großteil der Tourismusverbände nutzt bereits heute die über GDI (GeoDatenInfrastruktur) bzw. OGD (Open Government Data) zur Verfügung gestellte MTB-Routen. Derzeit besteht noch das Problem, dass die TVB's auch eigene Routen in ihren Mapservices einpflegen können und für den Nutzer nicht erkennbar ist, ob es sich bei der Route um eine offiziell freigegebene oder um eine „illegale“ Route handelt. Es wird daher vorgeschlagen, dass ein Regelwerk geschaffen wird, bei dem sichergestellt ist, dass nur offizielle MTB-Routen und Singletrails veröffentlicht werden. Diese Routen sollten auch mit dem Qualitätssiegel „Bergwelt Tirol – miteinander erleben“ gekennzeichnet werden. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass die Route allen Anforderungen, die im MTB-Modell 2.0 vereinbart wurden entspricht.



Abbildung 11: Qualitätssiegel „Bergwelt Tirol – miteinander erleben“

Die digital bereitgestellte Information soll auch über mobile Geräte abrufbar sein, was in Zukunft eine zentrale Rolle bei der Navigation/Orientierung von Mountainbikern spielen wird. Die Abschaffung der Roaminggebühren innerhalb der EU, die für 2015 angekündigt ist, wird die Nutzung von mobilen online-Angeboten auch für Urlauber attraktiv machen.

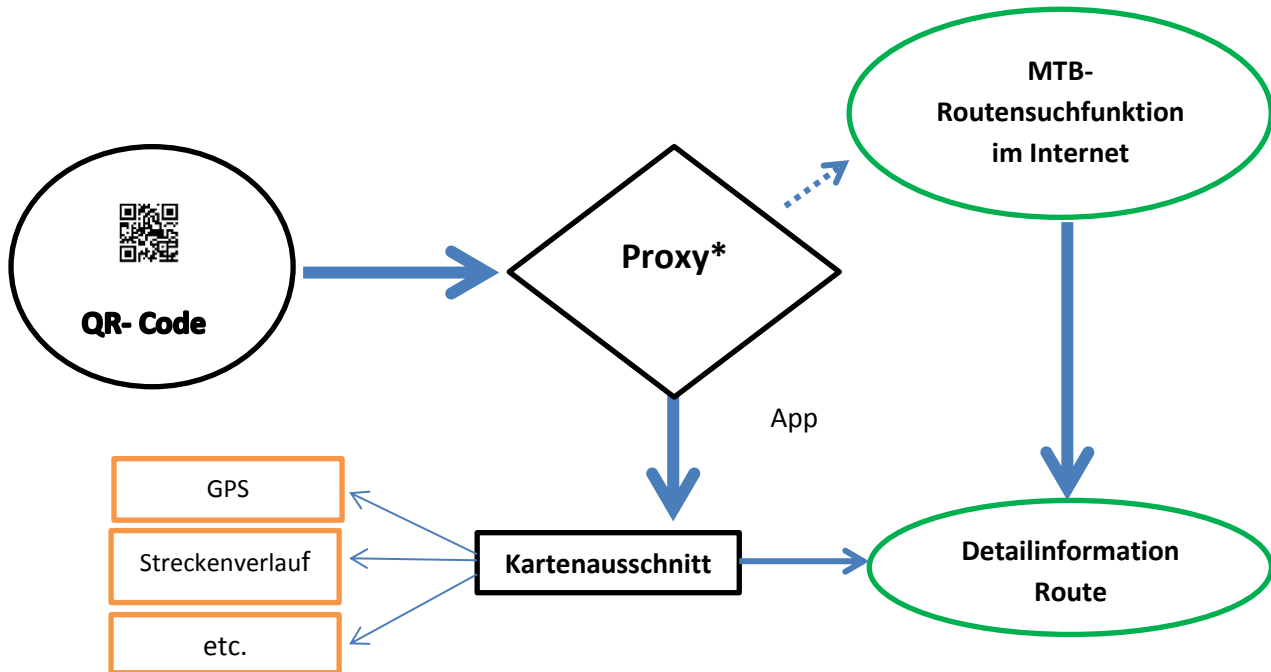
Am sinnvollsten wäre eine eigene „Tirol App“, auf der alle offiziellen MTB-Routen verfügbar sind und die mit der touristischen Infrastruktur angereichert ist. Die Basis stellt das vom Landschaftsdienst regelmäßig aktualisierte Routennetz dar, das laufend auf den GDI bzw. OGD-Servern des Landes aktualisiert wird. Routensperren und –änderungen und neue Routen sind damit auch für die TVB's aktuell verfügbar. Damit wäre auch sichergestellt, dass die TVB's und die Tirolwerbung ausschließlich die offiziellen und mit dem Qualitätssiegel „Bergwelt Tirol – miteinander erleben“ gekennzeichneten MTB-Routen und Singletrails verwenden und diese touristisch aufbereiten.



Abbildung 12: Synchronisierung der Karteninhalte zwischen GDI des Landes Tirol und externen Anbietern (Bsp.: contwise Map, Fa. General Solution)

Damit die Route von den Bikern im Gelände sicher gefunden werden kann, werden auf den Ausgangsschildern routenspezifische QR-Codes angebracht (siehe 11.3. Beschilderung). Durch Scan des QR-Codes mit dem Smartphone öffnet sich eine routenspezifische Seite ((Bsp.: Nordketten Singletrail: www.tirol.gv.at/mtb/531). In Zukunft soll sich bei scan des QR-Codes die jeweilige Route mit dem Kartenhintergrund (basemap) öffnen. Damit die Navigation auch außerhalb des Empfangsbereiches der Mobilfunkverbindungen sicher funktioniert, soll auch die Möglichkeit zum lokalen download der Kartendaten der Route auf die Speicherkarte des Smartphones ermöglicht werden. Durch die Integration des GPS-Signals sollte eine Navigation entlang der Route ermöglicht werden.

Weitere Informationen können ebenfalls in der digitalen Karte hinterlegt werden (z.B. touristische Infrastruktur – Hütten, Gasthäuser,... aber auch Schutzgebiete etc.).



*Proxy= Kommunikationsschnittstelle im Bereich des Netzwerks

Abbildung 13: Besucherlenkung mittels „Tirol App“

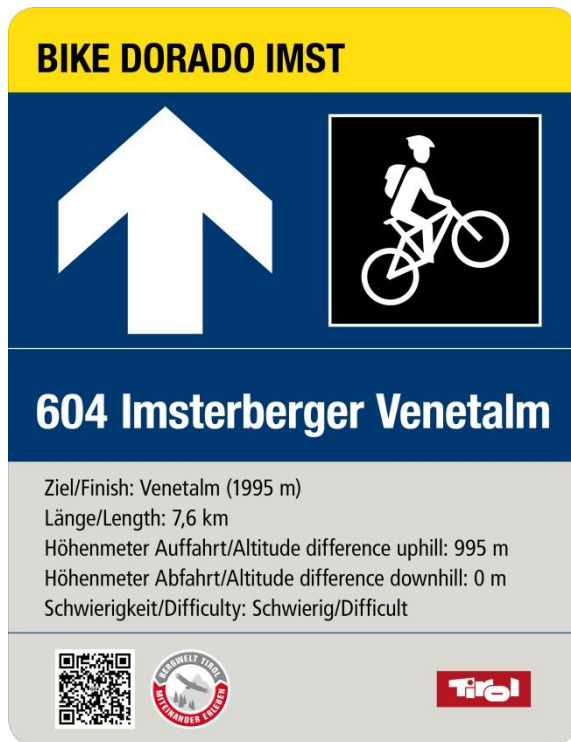
11.3 Allgemeine Regeln für die Beschilderung

- Das Amt der Tiroler Landesregierung ist Rechteinhaber des Designs der Beschilderung: die neuentwickelten Designs der Beschilderung werden vom Amt der Tiroler Landesregierung (Abteilung Waldschutz), den für die Beschilderung zuständigen Institutionen (Gemeinden, Tourismusverbände etc.), kostenlos zur Verfügung gestellt.
- Beschilderung und Routing (in Zukunft auch Eingliederung der Strecken in den gemeinsamen österreichischen Verkehrsgraphen: [GIP](#) (siehe auch Beta Version: [Verkehrsauskunft.at](#))) müssen aufeinander abgestimmt sein: im Bereich des Routings gilt die Einteilung in:

- ☒ Mountainbiken, Radwandern
 - Route leicht
 - Route mittelschwerig
 - Route schwierig
 - Singletrail leicht
 - Singletrail mittelschwerig
 - Singletrail schwierig
- ☒ Rad - Themenwege
 - Bike Trail Tirol
 - Via Claudia Augusta

- Routing: Bikepark-Strecken werden in den Bereich der Singletrails integriert und eingeordnet, im Bereich der Beschreibung der Route jedoch eindeutig als Bikepark definiert. Diese können auch über die Suchmaschine gefiltert und gesondert dargestellt werden.
- Die Beschilderung baut grundsätzlich auf der im Routing definierten Klassifizierung auf.
- Es gibt sogenannte „Schilderfamilien“ (Regelschild, Ausgangsschild, Richtungsschild, reduziertes Richtungsschild), die eindeutig auf die jeweilige MTB-Kategorie hinweisen, sowie allgemeine Warn- und Verbotstafeln.
- Das „Bergwelt- Tirol Logo“ wird als Qualitätssiegel in die Beschilderung integriert.
- Grundsätzlich sollte so wenig wie möglich und so viel wie nötig beschildert werden (Verhinderung von Schilderwäldern).

Aufbau der neuen Beschilderung (Beispiel):



Bikeregion, TVB Logo
Piktogramm MTB Route + Farbe Schwierigkeitsgrad Genormter Richtungspfeil, vor Ort aufreibbar
Routennummer- und Name
Routendaten deutsch/ englisch
Routenspezifischer QR- Code (www.tirol.gv.at/mtb/604) Qualitätssiegel „Bergwelt Tirol – miteinander erleben“ Logo Routenprodukt(e) optional (z.B.: Bike Trail Tirol) Logo Tirol Werbung

11.4 Beschilderung überregionale Radwanderwege

Die Beschilderung der überregionalen Radwege wurde erst vor kurzem erneuert, so dass diese vorerst nicht erneuert wird (siehe: [Radwegmodell- Beschilderung](#)). Die Grundfarbe bei den überregionalen Radwanderwegen ist grün-gelb.

11.5 Beschilderung MTB-Route

Die Beschilderung der MTB-Routen wird in den Grundzügen vom alten Prinzip übernommen. Die Grundfarbe mit blau-gelb sowie die 3 Schwierigkeitsklassen bleiben bestehen (**blau, rot, schwarz**). So wird ein möglichst langer Übergangszeitraum zwischen alter und neuer Beschilderung gewährleistet. In der „Abbildung 13: Schilderfamilie MTB-Route auf Forststraße“ wird ein Beispiel einer Schilderfamilie anhand einer schwierigen Route gegeben.

Aktuelle Verhaltensregeln (2-sprachig):

Deutsch:

- Fahre stets mit kontrollierter Geschwindigkeit und auf halbe Sicht, besonders bei Kurven, da jederzeit mit Hindernissen zu rechnen ist (z.B. Steine, Äste, zwischengelagertes Holz, Weidevieh, Weideroste, Schranken, Traktor-Forstmaschinen, Fahrzeuge von Berechtigten)!
- Nimm Rücksicht auf Wanderer und Fußgänger und überhole nur im Schrittempo!
- Nimm Rücksicht auf den Schwierigkeitsgrad der Strecke und schätze deine Erfahrungen und dein Können als Biker genau ein! Schütze deinen Kopf durch einen Helm und kontrolliere die Ausrüstung vor Antritt jeder Biketour (Bremsen, Klingel, Licht)!
- Halte dich an Absperrungen und akzeptiere, dass dieser Weg primär der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung dient! Schließe die Weidegatter!
- Nimm Rücksicht auf Natur und Wild, verlasse die gekennzeichnete Route nicht, verzichte auf das Fahren abseits der geöffneten Wege und beende deine Biketour vor der Dämmerung. Hinterlasse keine Abfälle!

Englisch:

- Keep your speed under control and be ready to stop at all times, especially on blind bends. Be prepared for unexpected obstacles (potholes, stones, branches, stockpiled timber, grazing stock, cattle grids, gates, tractors, forestry plant, authorised vehicles).
- Show consideration for pedestrians. Overtake at walking pace only.
- Check the degree of difficulty of the trail, and never exceed your level of ability and experience. Always wear a helmet and check your equipment before starting out (brakes, bell, lights).
- Respect all closures, and remember that the trail is primarily for agriculture and forestry. Be sure to close all gates.
- Respect all forms of natural life. Do not disturb large game. Do not leave the signposted route. Never cycle where there is no official trail. Time your ride to be back before dusk. Leave no litter.

Verhaltensregeln

BIKE DORADO IMST

Verhaltensregeln

- Fahre stets mit **kontrollierter Geschwindigkeit** und auf halbe **Sicht**, besonders bei Kurven, da jederzeit mit Hindernissen zu rechnen ist (z.B. Steine, Äste, zwischengelagertes Holz, Weidevieh, Weideroste, Schranken, Traktor-Forstmaschinen, Fahrzeuge von Berechtigten)!
- Nimm **Rücksicht** auf Wanderer und Fußgänger und überhole nur im **Schritttempo**!
- Nimm Rücksicht auf den **Schwierigkeitsgrad** der Strecke und schätze deine Erfahrungen und dein Können als Biker genau ein! Schütze deinen Kopf durch einen **Helm** und kontrolliere die **Ausrüstung** vor Antritt jeder Biketour (Bremsen, Klingel, Licht)!
- Halte dich an **Absperrungen** und akzeptiere, dass dieser Weg primär der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung dient! **Schließe die Weidegatter!**
- Nimm Rücksicht auf **Natur und Wild**, verlasse die gekennzeichnete Route nicht, verzichte auf das Fahren abseits der geöffneten Wege und beende deine Biketour vor der Dämmerung. **Hinterlasse keine Abfälle!**

MTB Code

- Keep your **speed under control** and be ready to stop at all times, especially on blind bends. Be prepared for unexpected obstacles (potholes, stones, branches, stockpiled timber, grazing stock, cattle grids, gates, tractors, forestry plant, authorized vehicles).
- Show consideration for pedestrians. Overtake at walking pace only.
- Check the **degree of difficulty** of the trail, and never exceed your level of ability and experience. Always wear a **helmet** and check your **equipment** before starting out (brakes, bell, lights).
- **Respect all closures**, and remember that the trail is primarily for agriculture and forestry. **Be sure to close all gates.**
- **Respect all forms of natural life.** Do not disturb large game. Do not leave the signposted route. Never cycle where there is no official trail. Time your ride to be back before dusk. **Leave no litter.**



Größe: 20x42

Ausgangsschild

BIKE DORADO IMST



604 Imsterberger Venetalm

Ziel/Finish: Venetalm (1995 m)
Länge/Length: 7,6 km
Höhenmeter Auffahrt/Altitude difference uphill: 995 m
Höhenmeter Abfahrt/Altitude difference downhill: 0 m
Schwierigkeit/Difficulty: Schwierig/Difficult



Größe: 20x26

Richtungsschild

BIKE DORADO IMST



604 Imsterberger Venetalm



Größe: 20x20

Reduziertes Richtungsschild



604

Größe: 12x12

11.6 Beschilderung Singletrail

Im Bereich der Singletrails gibt es eine neue Schilderfamilie. Grundfarbe ist gelb-gelb. Es wurde die entsprechende Klassifizierung nach Schwierigkeitsklassen aufbauend auf der Singletrail-Skala eingearbeitet. Die Spezifischen Singletrail- Regeln wurden modifiziert.

In der „ Abbildung 15: Schilderfamilie Singletrail“ wird ein Beispiel anhand einer schwierigen Strecke gegeben.

Aktuelle Singletrail- Regeln (2-sprachig):

Deutsch:

- Achtung! Befahren auf eigene Gefahr, nur mit kontrollierter Geschwindigkeit und auf halbe Sicht– Steigzustand wird nicht kontrolliert!
- Nimm Rücksicht auf Wanderer, Weidevieh und Wild. Fahre nicht abseits des Steiges und schließe die Weidegatter!
- Achte auf alpine Gefahren!
- Hinterlasse keine Spuren! Abkürzungen und blockierte Hinterräder beschädigen den Trail.
- Notrufnummer: 140 oder 112

Englisch:

- No checks are made on the condition of the trail and bikers using the trail do so at their own risk. Riders must be in control at all times and have a clear line of sight.
- Keep to the trail and always show consideration for walkers, livestock and game. Always close the gates
- Be alert at all times to the hazards of the mountain environment.
- Leave no trace! Don't cut switchbacks. Blocked rear wheels damage the trail.
- Emergency number: 140 or 112

Verhaltensregeln

BIKE DORADO IMST

Single-Trail. Spezifische Bikeregeln.

- **Achtung!** Befahren auf eigene Gefahr, nur mit kontrollierter Geschwindigkeit und auf halbe Sicht. Steigzustand wird nicht kontrolliert!
- **Nimm Rücksicht** auf Wanderer, Weidevieh und Wild. Fahre nicht abseits des Steiges und schließe die Weidegatter.
- Achte auf **alpine Gefahren!**
- **Hinterlasse keine Spuren!** Abkürzungen und blockierte Hinterräder beschädigen den Trail.
- Notrufnummer: 140 oder 112

Single-Trail. Rules for Bikers.

- No checks are made on the condition of the trail and bikers using the trail do so at their own risk. Riders must be in control at all times and have a clear line of sight.
- **Keep to the trail** and always show **consideration** for walkers, livestock and game. Always close the gates.
- Be alert at all times to the **hazards of the mountain environment.**
- **Leave no trace!** Don't cut switchbacks. Blocked rear wheels damage the trail.
- Emergency number: 140 or 112



Größe: 20x42

Ausgangsschild

MTB INNSBRUCK



531 Nordketten-Trail

Ziel/Finish: **Hungerburg**
 Länge/Length: **3,2 km**
 Höhenmeter Auffahrt/Altitude difference uphill: **0 m**
 Höhenmeter Abfahrt/Altitude difference downhill: **940 m**
 Schwierigkeit/Difficulty: **Schwierig/Expert (S4)**



Größe: 20x26

Richtungsschild

MTB INNSBRUCK



531 Nordketten-Trail



Größe: 20x20

Reduziertes Richtungsschild



Größe: 12x12

Abbildung 15: Schilderfamilie Singletrail (Schwierigkeitsgrad: schwierig)

Zusatzbeschilderung Singletrail „Weg nur für Biker (Trail only for Bikers)“

Stark frequentierte Strecken in der Nähe von Aufstiegsanlagen benötigen Schilder, die darauf hinweisen, dass dies reine Bike-Strecken sind und Wandern möglichst vermieden werden sollte.

Beispiel Zusatzbeschilderung „Weg nur für Biker“:



Größe 20x20

Abbildung 16: Zusatzbeschilderung "Weg nur für Biker"

Zusatzbeschilderung Singletrail „Wander/MTB-Weg“ (Shared Trail)

Es sollte klar und deutlich auf die gemeinsame Nutzung des Steiges hingewiesen werden, so dass Wanderer wie auch Mountainbiker sofort informiert sind, dass beide Nutzergruppen auf dem jeweiligen Steig unterwegs sind. Der Wanderer und Biker muss also an den jeweiligen Steigenden informiert werden.

Im Bereich der „Shared Trails“ gelten für Biker natürlich auch die oben genannten Singletrail-Regeln. Die dargestellten QR-Codes auf den Regel-Schildern verlinken auf ausführliche „Trail-Rules“, einem „Ehrenkodex“ für Biker, der nochmal ausführlich auf das richtige Verhalten (Gebote) auf Trails hinweist.

Beispiel Zusatzbeschilderung „Shared Trail“:



Größe: 20x20

Abbildung 17: Zusatzbeschilderung „Wander/ MTB-Weg (Shared Trail)“

11.7 Beschilderung Bikepark

Im Routing werden die Bikepark-Strecken unter Singletrails geführt und nach dem jeweiligen Schwierigkeitsgrad eingeordnet. In der Beschreibung und auch in den Suchkriterien kann der Nutzer dann auch explizit nur Bikepark-Strecken auswählen.

Regionen haben oft ein Corporate Design, Farben und Designs die sich in allen Kommunikationskanälen wiederfinden. Um den Regionen Alleinstellungs- und Unterscheidungsmerkmale zu anderen Regionen zu ermöglichen, geben wir im Bereich der Bikeparks Elemente vor, die im Bereich des eigenen Corporate Designs eingehalten werden müssen, um in das Modell aufgenommen zu werden. Das Grunddesign kann von der Region/dem Betreiber des Bikeparks, falls gewünscht, selber entwickelt/gewählt werden, die Erstbeschilderung wird vom Land aber nicht gefördert.

Elemente, die in der Beschilderung vorhanden sein müssen, um in das MTB- Modell 2.0 aufgenommen zu werden:

- **Piktogramm mit Schwierigkeitsgrad**
- **Routenname und Routennummer**
- **QR-Code mit Verlinkung auf die offizielle Routenseite des Landes**

Falls Regionen auch die einheitliche Landesbeschilderung in Bikeparks übernehmen wollen, gibt es Schildertypen als Empfehlung (siehe Abbildung 20: Schilderfamilie Bikepark (mittelschwierige Route)). Der Hintergrund ist der Farbe des Schwierigkeitsgrades angepasst. Analog zu der schwierigen (schwarzen) Beschilderung gibt es diese für mittelschwierige (rote) und leichte (blaue) Bikepark- Strecken. Allgemeine Verhaltensregeln werden nicht in einer Vorlage bereitgestellt, da Bikeparks durch die Widmung als Sportstätte eigene Verhaltensregeln benötigen und der Betreiber sich selbst gegen haftungstechnische Ansprüche versichern muss.

Ausgangsschild



Größe: 20x26

Richtungsschild



Größe: 20x20

Reduziertes Richtungsschild



Größe 12x12

Abbildung 20: Schilderfamilie Bikepark (mittelschwierige Route)

11.8 Warn- und Verbotszeichen

Für Weg bzw. Trailsperungen:



Größe 20x20

Abbildung 21: Sonderbeschilderung Weg- und Trailsperung

Für Kreuzungen:



Größe 20x20

Abbildung 22: Sonderbeschilderung Kreuzungen

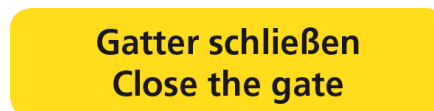
Für eine Schiebestrecke:



Größe: 20x20

Abbildung 23: Sonderbeschilderung Schiebestrecke

Für „Gatter schließen“:



Größe: 20x05

Abbildung 24: Gatter schließen

11.9 Technische Anforderungen an die Beschilderung

Farbwerte

Die Beschilderung muss in folgenden Farbwerten produziert werden:

MTB Route:

Grundfarben:

- Ultramarinblau RAL 5002
- Verkehrsgelb RAL 1023
- Signalweiß RAL 9003
- Grau: telegrau RAL 7047

Schwierigkeitsgrade:

- Signalblau: RAL 5005
- Signalrot: RAL 3001

- Signalschwarz RAL 9004

Zusatzschilder:

- Schiebestrecke: Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047
- Gatter schießen: : Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004

Sonderschilder:

- Kreuzung: Signalgelb: RAL 1003, signalschwarz RAL 9004
- Gesperrt: Signalgelb: RAL 1003, Signalrot: RAL 3001, Signalweiß RAL 9003, Signalschwarz RAL 9004

Singletrail:

Grundfarben:

- Verkehrsgelb RAL 1023
- Signalschwarz RAL 9004
- Grau: telegrau RAL 7047

Schwierigkeitsgrade:

- Signalblau: RAL 5005
- Signalrot: RAL 3001
- Signalschwarz RAL 9004

Zusatzschilder:

- Wander/MTB- Weg: Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047
- Weg nur für Biker: Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047
- Schiebestrecke: Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047
- Gatter schießen: : Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004

Sonderschilder:

- Kreuzung: Signalgelb: RAL 1003, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047
- Gesperrt: Signalgelb: RAL 1003, Signalrot: RAL 3001, Signalweiß RAL 9003, Signalschwarz RAL 9004

Bikepark:

Grundfarben sind hier die Schwierigkeitsgrade:

- Signalblau: RAL 5005, Signalweiß RAL 9003, Telegrau RAL 7047 (leichte Route)
- Signalrot: RAL 3001, Signalweiß RAL 9003, Telegrau RAL 7047 (mittelschwierige Route)

- Signalschwarz RAL 9004, Signalweiß RAL 9003, Telegrau RAL 7047 (schwierige Route)

Zusatzschilder:

- Weg nur für Biker: Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047
- Schiebestrecke: Verkehrsgelb RAL 1023, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047

Sonderschilder:

- Kreuzung: Signalgelb: RAL 1003, Signalschwarz RAL 9004, Telegrau RAL 7047
- Gesperrt: Signalgelb: RAL 1003, Signalrot: RAL 3001, Signalweiß RAL 9003, Signalschwarz RAL 9004

Material

Im Vordergrund steht die Benutzung stabiler Materialien, die starken Witterungsbedingungen standhalten: hier gelten die hohen Standards, auf die auch schon bei den überregionalen Radwanderwegen gesetzt wurde.

Folgende Standards müssen bei der Umsetzung der Beschilderung eingehalten werden:

- **Aluschilder mit einer Dicke von 3mm und jeweils 2 Bolzen 6mm inkl. Beilagscheibe und Mutter in einem**
- **Beständig gegen alle Witterungseinflüsse (Windeinflüsse, Schneelasten)**
- **Farbecht**
- **UV beständig**
- **Garantieleistung von mindestens 6 Jahren**
- **Folie 3M Scotchcal™ Farbfolien Serie 100 oder gleichwertiger Standard als Schutz**
- **Hochwertiger Digitaldruck inklusive Schutzlaminat**
- **Montage der Schilder muss durch ein stabiles, einfaches und sicheres System erfolgen: integrierte mit dem Schild verschweißte Schrauben, Stahlbandlasche und Rohrklemmen**



Abbildung 25: Beispiel zur Montage eines MTB Schildes

11.10 Schilderbestellung

Die Schilder können von den TVB's über www.tirol.gv.at/mountainbike bestellt werden (Schilderbestellung). Dabei müssen von den TVB's nur der Routenname, eine Routenbeschreibung, der Schwierigkeitsgrad der Route und die Anzahl der benötigten Startschilder, Richtungstafeln und Zusatztafeln angegeben werden. Die übrigen Informationen werden auf Basis der miteingereichten Routenkarte (M1.10.000) vom GIS-Team der Abt. Waldschutz ergänzt. Auf der Basis dieser Angaben erhalten die TVB's die fertigen Layouts der Tafeln inkl. routenspezifischer QR-Codes und können diese an Druckereien ihrer Wahl übergeben. Dabei müssen die technischen Anforderungen an die Beschilderung eingehalten werden.

12 Kriterienkatalog für die Freigabe von MTB-Routen

Die Förderungsabwicklung wird von den jeweiligen Regionalberatern der Bezirksforstinspektionen in Zusammenarbeit mit der Landesforstdirektion, Abteilung Landschaftsdienst, koordiniert. Nachfolgend werden die Förderungsvoraussetzungen genannt:

12.1 Rahmenbedingungen

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Freigabe von Singletrails erfolgt nur, wenn ein vertragliches Nutzungsübereinkommen zwischen Verfügungsberechtigtem (Grundeigentümer) und Berechtigtem (Tourismusverband, Gemeinde) abgeschlossen wird. Dazu ist ein Mustervertrag ausgearbeitet worden (siehe 14 Anhang). Gibt es bestehende Dienstbarkeitsberechtigungen wie z.B. den ÖAV/DAV an Wegen, müssen auch diese dem Befahren zustimmen. Dies sollte zusätzlich durch ein separates Abkommen eigenständig zwischen Wegeshalter und den oben genannten Vertragspartnern geklärt werden.

Raumplanerische Rahmenbedingungen

- Das Angebot von Singletrails kann über die Freigabe von finanziellen Fördermitteln in Tirol gelenkt werden. Nur durchdachte und raumplanerisch sinnvolle Angebote werden gefördert.
- Es müssen geographisch gut verteilte, regionale Schwerpunkte in Tirol gesetzt werden: Gute Angebote ziehen den sportlich ambitionierten Biker an, andere Wege und Bereiche können so entlastet werden. Es findet eine Entflechtung durch Kanalisierung statt, von denen wiederum andere Nutzergruppen im Wald profitieren.
- Nach Möglichkeit sollten keine neuen MTB-Routen und Singletrails in bisher wenig oder nicht durch Erholungssuchende und sonstige Störungen beeinflussten Räumen ausgewiesen werden. Die Erholungsfunktionsausscheidungskarte der Abt. Waldschutz dient als Orientierungsgrundlage und Orientierungshilfe für die Planung von Singletrails und Bikeparks. Die Erholungsfunktionsausscheidung modelliert die Erholungsnutzung von Gebieten in Tirol und weist diesen eine bestimmte Wertigkeit zu, so dass für ein gewünschtes Gebiet in Tirol jeweils in der Intensität der Erholungsnutzung differenziert werden kann. Gebiete mit hoher Wertigkeit werden von Erholungssuchenden intensiv genutzt, Gebiete mit geringer Wertigkeit werden wenig genutzt.

Folgende Kriterien wurden für die Modellierung verwendet:

<u>Einflußgröße</u>	<u>Datenquelle</u>
Bevölkerungsdichte	Abt. RO
Wanderwege	OSM,AVIS,tiris
MTB u. Radwege	tiris
Skitouren	ÖAV
Rodelwege	winterrodeln.org
Langlaufloipen	Abt. Sport
Gasthäuser, Hütten	OSM, tiris
Klettergärten	ÖAV
Attraktionen	OSM
Sportstätten (Golfplätze, Schipisten,...)	Abt. Sport

Die Karte wird ab Herbst 2014 allen Interessierten als Grundlage der Planung im tiris zur Verfügung gestellt.

Ziel: die grünen Zonen (unerschlossene Räume) sollten unberührt bleiben, falls diese durch einen neuen Trail berührt werden sollten, dann muss es zu einem Einvernehmen mit dem Jagdausübungsberechtigten kommen. Falls es bei Beanspruchung unerschlossener Räume kein Einvernehmen mit dem Jagdausübungsberechtigten gibt, dann braucht es eine Objektivierung der Situation durch eine sachliche Datengrundlage wildökologische & in Schutzgebieten auch Naturschutz-Gutachten sollten eingeholt werden

- Neben den Grundeigentümern, deren Zustimmung vertraglich abzusichern ist, müssen auch Dienstbarkeitsberechtigte wie z.B. der Alpenverein dem Befahren des Steiges/Weges zustimmen.
- Jagdausübungsberechtigte müssen nachweislich vom potentiell Dienstbarkeitsberechtigten über die Planung von Singletrails vorinformiert werden.
- Alle anderen unmittelbar betroffenen Interessengruppen wie z.B. Weideberechtigte sollten über die Planung/Freigabe von Singletrails/Bikeparks vorinformiert werden.
- In Kooperation mit den Seilbahngesellschaften sollten im Bereich von Aufstiegshilfen (Skigebieten) Bikeparks geschaffen werden, die zusätzlich zu einer Entflechtung durch Kanalisierung beitragen.
- Singletrails, deren Einstiege und Endpunkte direkt mit dem Auto erreichbar sind, sollten nicht freigegeben werden. Dies dient in erster Linie dazu, private „Shuttle Fahrten“ zu verhindern. Bei „Shuttle Fahrten“ organisieren sich Gruppen von Bikern und bringen sich gegenseitig mit privaten PKW's vom Endpunkt zum Startpunkt. Öffentliche Verkehrsmittel sowie offiziell genehmigte kommerzielle Angebote sind von dieser Einschränkung ausgenommen.
- Bei der Planung von Singletrails ist darauf zu achten, dass diese nicht direkt über stark bestoßene Almen verlaufen. Falls Singletrails über diese führen, ist die Anbringung von selbstschließenden Gattern sinnvoll.

Tabelle 3: Checkliste für die Aufnahme in das MTB - Modell Tirol

Kriterium	MTB-Route	Singletrail	Bikepark
*)Neue Kriterien ab 6/2014			
Naturschutzrecht	nein	nur bei Neubau	ja
Forstrecht	nein	nur bei Neubau	ja
Rutenkarte M1:10.000	ja	ja	ja
Rutenbeschreibung, Schwierigkeit, Fahrzeit	ja	ja	ja
Nutzungsübereinkommen	ja	ja	ja
Förderungsvertrag	ja	ja	nein
Benachrichtigung Servitutsberechtigte u. Nutzungsberechtigte *)	ja	ja	ja
Benachrichtigung Jagdpächter *)	ja	ja	ja
Keine Routen in unberührten Räumen? *)	ja	ja	ja

12.2 Förderung

Mountainbike-Singletrails

Beschreibung	Adaptierung bestehender Steige für die Anforderungen der Mountainbiker und zur Verhinderung von Erosionen Neuanlage von Trails im Nahbereich von Aufstiegehilfen und in stark besuchten Landschaftsräumen mit dem Ziel einer Entflechtung von Mountainbikern und Wanderern. Neue Singletrails, sollen nicht in bisher wenig beeinflussten Gebieten ausgewiesen werden. Neben den Grundeigentümern, deren Zustimmung vertraglich abzusichern ist, sollten auch andere unmittelbar betroffene Interessensgruppen wie z.B.: Jagdausübungsberechtigte, Wegerhalter und Weideberechtigte über die Planung/Freigabe von Singletrails nachweislich vorinformiert werden. Dienstbarkeitsberechtigte wie der Alpenverein müssen dem Befahren von Steigen/ Wegen zustimmen. Dies kann durch eine „Zusatzvereinbarung“ geregelt werden.
Voraussetzung	• die max. anrechenbare Breite des Weges bei Neuanlagen darf 1,5 m nicht überschreiten (mit Ausnahme von kleineren Teilbereichen wie z.B. Kurvensektionen mit max. 2 m Breite) • Schwierigkeit <= s3 nach der MTB-Skala (kurze Ausnahmen möglich)
Förderung	• Neubau, Ausbau und Generalinstandsetzung (Qualitätsverbesserung) • Standardförderprozentsatz 40% der Nettoinvestitionskosten • Kostendeckelung: ✓ für Wegerrichtungskosten inkl. Kunstbauten zur Verhinderung von Erosion (z.B.: Holzbrücken bei Vernässungen) liegen die max. anrechenbaren Nettokosten bei <u>€ 50,00/lfm</u> • Liftgesellschaften als Betreiber von Singletrails, Bikeparks und Downhillstrecken sind nicht förderbar (siehe Vertragspartner im Nutzungsübereinkommen), evtl. Fördermöglichkeit über Wirtschaftsförderung

MTB-Entgelt für die Routenfreigabe

Beschreibung	Für die Einschränkungen im Eigentumsrecht, die mit der Öffnung von Wegen oder Steigen für das Mountainbiken verbunden sind, wird in Nutzungsverträgen
---------------------	---

	mit dem Grundeigentümer in manchen Fällen ein Entgelt vereinbart. Das Entgelt ist nicht als Beitrag zu den Wegehaltungskosten gedacht und rechtfertigt nicht einen höheren Erhaltungs- und Wartungszustand der Wege. Das Land Tirol fördert dieses Entgelt für die Wegfreigabe aus Mitteln des Tourismusförderungsfonds.
Voraussetzung	Öffentliche Straßen, die mitbenutzt werden, können nicht gefördert werden, da auf diesen Radfahren ohnehin erlaubt ist. • Mountainbikeroute auf Forststraße/Almweg • Nutzungsübereinkommen zwischen Wegerhalter und einem Vertragspartner der die Nutzung als Mountainbikestrecke wünscht (TVB, Gemeinde) • Im Nutzungsübereinkommen kann ein Entgelt für die Straßen/Wegfreigabe vereinbart sein. • Attraktives Ziel, bzw. attraktiver Rundkurs • Derzeit werden nur bestehende Routen und keine neuen Routen gefördert, da das Angebot bereits ausreichend ist. • Singletrail • Nutzungsübereinkommen zwischen Grundeigentümer(n) und einem Vertragspartner, der die Nutzung als Mountainbikestrecke wünscht. (TVB, Gemeinde) • Im Nutzungsübereinkommen kann ein Entgelt für die Wegfreigabe vereinbart sein. • Trail mit Schwierigkeitsgrad ≤ 3 • Bei Trails in der Nähe von Aufstiegshilfen, die den Transport von Fahrrädern ermöglichen, muss auf eine Entflechtung zwischen Wanderern und Mountainbikern auf den Steigen und auf Wegquerungen geachtet werden. • Liftgesellschaften als Betreiber von Singletrails, Bikeparks und Downhillstrecken sind nicht förderbar (siehe Vertragspartner im Nutzungsübereinkommen). Der Landschaftsdienst behält sich das Recht vor, die Förderung in folgenden Fällen auszusetzen: • Routen die für mehr als 3 Monate in der Bikesaison gesperrt werden • Routen deren Beschilderung grobe Mängel aufweist oder nicht den Vorgaben des MTB-Modells entspricht.
Förderung	• Mountainbikeroute • Förderung neuer Mountainbikerouten derzeit eingestellt (Ausnahme Lückenschlüsse im Biketrail Tirol und wichtige

	Verbindungsrouen an Etappenstandorten) • Für solche Ausnahmefälle gilt: € 0,10/lfm Entgeltzuschuss, wenn das vereinbarte Entgelt im Nutzungsübereinkommen zwischen € 0,2 bis 0,4/lfm beträgt • Singletrails • Höhe des Entgeltzuschuss € 0,10/lfm • Voraussetzung für Entgeltzuschuss: das vereinbarte Entgelt im Nutzungsübereinkommen muss zwischen € 0,1 bis € 0,4/ lfm betragen
--	---

Erstbeschilderung MTB-Routen und Singletrails

Beschreibung	Ein wichtiger Eckpfeiler des Tiroler Mountainbikemodells ist die tirolweit einheitliche Beschilderung der offiziellen, durch Nutzungsübereinkommen abgesicherten Strecken. Diese einheitliche Beschilderung signalisiert den offiziellen Charakter der Strecke und hat einen wichtigen Lenkungseffekt.
Voraussetzung	• Aufnahme der MTB-Route bzw. des Singletrails in das Tiroler MTB-Modell • Beschilderung nach den Vorgaben des Tiroler MTB Modells.
Förderung	• Nur Erstbeschilderung von offiziellen MTB-Routen und Singletrails • Kosten der Schilder ohne Ständer und Befestigungsmaterial • Nicht förderbar sind die Errichtungs- und Wartungskosten der Beschilderung, sowie Erneuerung bestehender Beschilderungen • Fördersatz: Nettopauschalbetrag pro Schild • Das Land fördert die Erstbeschilderung aus Mitteln des Tiroler Tourismusförderungsfonds • Die Erstbeschilderung von Routen in Bikeparks, die im MTB-Modell Tirol integriert sind, wird nicht gefördert.

13 Literaturverzeichnis

- Camara, P., & Vankluysen, K. (2000). Gesunder Verkehr, gesundes Leben: Die Rolle des Radfahrens und Gehens fuer die Foerderung nachhaltiger Mobilitaet und Gesundheit. *Ecomm.200.4.Europäische Konferenz zu Mobilitätsmanagement, Grenzen überschreiten Regionen erschließen*, 284- 286.
- de.statista.com. (kein Datum). Abgerufen am 01 2014 von <http://de.statista.com/themen/173/fahrrad/>
- DIMB. (2010). www.dimb.de. Abgerufen am 01 2014 von http://www.dimb.de/images/stories/pdf/anlagen/auswertung_umfrage_2010.pdf
- Eidam, K. (2002). *Giants, Bambi und Single Trails - Konflikte zwischen Sport und Natur*. Grin Verlag.
- Güter- und Seilwege-Landesgesetz - GSLG. (1970). (kein Datum).
- <http://www.mtb-news.de>. (03 2012). Abgerufen am 01 2014 von <http://www.mtb-news.de/news/2012/03/24/quo-vadis-enduro-die-enduro-fahrer-jerome-clementz-und-mark-weir-im-ibc-interview/>
- <http://www.mtb-news.de>. (11 2013). Abgerufen am 01 2014 von <http://www.mtb-news.de/news/2013/11/13/uci-news-2-mio-world-cup-zuschauer-im-web-und-erstes-uci-enduro-reglement/>
- <http://www.sueddeutsche.de>. (12 2012). Abgerufen am 01 2014 von <http://www.sueddeutsche.de/gesundheit/weltgesundheitsbericht-woran-die-meisten-menschen-sterben-1.1550233>
- <http://www.x4biker.com>. (kein Datum). Abgerufen am 01 2014 von <http://www.x4biker.com/wissenswertes-ueber-die-geschichte-des-mountainbikens.html>
- <https://www.statistik.at>. (2006/2007). Abgerufen am 01 2014 von https://www.statistik.at/web_de/statistiken/gesundheit/gesundheitsdeterminanten/bmi_body_mass_index/index.html
- IFO, I. (09 2013). <https://www.volksbank-stuttgart.de>. Abgerufen am 01 2014 von https://www.volksbank-stuttgart.de/content/dam/f0054-0/pdf/wir_ueber_uns/newsletter/45.pdf/content/dam/f0054-0/pdf/wir_ueber_uns/newsletter/45.pdf
- Jacob, G., & Schreyer, R. (1980). Conflict in outdoor recreation: a theoretical perspective. *Journal of Leisure Research* 12 (4), S. 368- 380.
- Lehar, G., & Frischhut, B. (kein Datum). Naturnahe Angebotsentwicklung im Tourismus.

- Lohmann, M., Müller, H., Pechlander, H., Smeral, E., & Wöber, K. (2012). *Österreich Tourismus-Überwindung der Stagnation*. Wien: Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend.
- Martin, B., & Marti, B. (1998). Bewegung und Sport: eine unterschätzte Gesundheitsressource. *Therapeutische Umschau* 55 (4), 221- 228.
- Österreichisches Forstgesetz (1975). (kein Datum).
- Reimoser, S. (12 2013). Störungen von Rot- und Rehwild. Weidwerk 9-12/2013. *Weidwerk* 9.
- Reiseverband, D. (2010). <http://www.drv.de>. Abgerufen am 01 2014 von http://www.drv.de/fileadmin/user_upload/fachbereiche/Fakten_und_Zahlen_zum_deutschen_Reisemarkt_2010.pdf
- Schneider, I. (2013). Mountainbike-Destination Tirol - touristische Bedeutung von Singletrails. Tirol Werbung.
- Schraml, U., & Hotz, S. (2013). *Wandern mit/ und/ oder Mountainbikern? Eine Studie über Erholungskonflikte im Schwarzwald, Pressegespräch Schwarzwald Tourismus GmbH*. Freiburg: Albert-Ludwigs- Universität.
- Schreyer, S. (03 2013). www.ziv-zweirad.de. Abgerufen am 01 2014 von http://www.ziv-zweirad.de/public/pm_20.03.2013_beliebtheit-des-fahrrades-ungebrochen.pdf
- Stasch, E. (1999). www.exploratorium.edu. Abgerufen am 01 2014 von <http://www.exploratorium.edu/cycling/fahrradfahrens/timeline.html>
- www.kfv.at. (2012). Abgerufen am 01 2014 von Kuratorium für Verkehrssicherheit: http://www.kfv.at/uploads/media/PA_KFV_Bergsportstudie.pdf

14 Anhang: Nutzungsübereinkommen Singletrail/MTB-Route

Anhang 1: Übereinkommen Singletrail

Anhang 2: Übereinkommen MTB- Route

ÜBEREINKOMMEN „singletrail“

STAND MAI 2014

abgeschlossen zwischen den Grundeigentümern:

Tabelle: Grundeigentümer („Verfügungsberechtigte“)

Name	Anschrift	Grundstücks Nr.	Weglänge (lfm)	Entgelt (€/a)	Unterschrift *)
Summe					

***) Unterschrift des Grundeigentümers zur Vertragsunterzeichnung**

Im Folgenden kurz „Verfügungsberechtigte“ einerseits und

Name:

Anschrift:

im Folgenden kurz "Berechtigter" genannt, andererseits, wie folgt:

I.

Vertragsgegenstand

Die Verfügungsberechtigten (siehe Tabelle 1) sind über die im beiliegenden - einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bildenden - Lageplan eingezeichneten Steige verfügbarsberechtigt.

Die Verfügungsberechtigten geben die vertragsgegenständliche(n) Steiganlage(n) allgemein für das Radfahren zu den in diesem Übereinkommen angeführten Bedingungen frei.

Dem Berechtigten wird das Recht eingeräumt, den/die vertragsgegenständlichen Steig(e) in unschädlicher Weise zu markieren und für den Fahrradverkehr im Sinne nachstehender Bedingungen zu adaptieren.

II.

Bedingungen

(1) Die Freigabe des Steiges für Radfahrer erfolgt auf die Dauer von 3 Jahren in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober jeden Jahres und nach Maßgabe einer eingeschränkten Benutzbarkeit des Steiges (unter Berücksichtigung alpiner Witterungseinflüsse und Gefahren). In dieser Zeit übernimmt der Berechtigte unter Bedachtnahme auf Abs. (5) und (6) die Pflichten als Halter zum Zwecke des Radfahrens im Sinne des § 1319 a ABGB entsprechend der spezifischen Singletrail-Schwierigkeitsgrade. Eine automatische Vertragsverlängerung um jeweils ein weiteres Jahr (siehe Punkt III Vertragsdauer, Auflösung) ist aus verwaltungstechnischen Gründen vorgesehen.

(2) Das Radfahren ist ausschließlich auf den im beiliegenden Plan eingezeichneten Steigen zulässig, die Benützung darf nur mit Fahrrädern erfolgen, welche durch Muskelkraft fortbewegt werden. Im Übergangsbereich von breiten Forst- oder Almwegen zum Steig sind an gut sichtbaren Stellen spezielle Warnhinweise (Bike-Singletrailregeln) anzubringen.

- **Achtung! Befahren auf eigene Gefahr, nur mit kontrollierter Geschwindigkeit und auf halbe Sicht. Steigzustand wird nicht kontrolliert!**
- **Nimm Rücksicht auf Wanderer, Weidevieh und Wild. Fahre nicht abseits des Steiges und schließe die Weidegatter!**
- **Achte auf alpine Gefahren!**
- **Hinterlasse keine Spuren!** Abkürzungen und blockierte Hinterräder beschädigen den Trail
- **Alpine Rettungsnummern: 140 oder 112**

Veranstaltungen aller Art im Bereich der freigegebenen Steiganlage, wie Radrennen, ORF-Veranstaltungen etc., sind durch gesonderte Vereinbarungen zu regeln.

Dem Berechtigten bleibt es unbenommen, aufgrund besonderer Gefahren bei der Wegbenützung gesonderte Schiebestrecken festzulegen und diese als solche zu kennzeichnen.

(3) Vor Eröffnung des allgemeinen Fahrradverkehrs hat der Berechtigte die gegenständliche Steiganlage zu beschildern. Die speziellen Mountainbike-Singletrail-Regeln sind vom Berechtigten am Steigbeginn auf einer Tafel gut sichtbar anzubringen. Auf diese Regeln ist in allen Bewerbungen der Singletrails gesondert hinzuweisen (Karten, Folder, Internet, etc.).

[Auf Verlangen der Verfügungsberechtigten hat der Berechtigte bei der Bezirksverwaltungsbehörde die Erlassung einer Verordnung nach § 81 Abs. (3) Straßenverkehrsordnung (StVO), wonach Alpgelände und Gebiete, in denen der unbeaufsichtigte Weidegang nach altem Herkommen üblich ist, von der Verpflichtung zur Beaufsichtigung oder Abzäunung ausgenommen werden, zu erwirken.]

(4) Vom Berechtigten ist vor Beginn der Bikesaison der Steigzustand zu kontrollieren. Allfällige atypische Gefahren sind jedenfalls zu beseitigen. Der Berechtigte hat die Verfügungsberechtigten gegen jeden Schadenersatzanspruch aus dem Titel des gefährlichen Zustandes des an die vertragsgegenständliche Steiganlage angrenzenden forstlichen oder nichtforstlichen Bewuchses schad- und klaglos zu halten und ihnen die aus einem solchen Grund auferlegte Schadenersatzleistung samt allen Verfahrens- und Vertretungskosten unverzüglich nach Aufforderung und Nachweis zu ersetzen. Diese Verpflichtung gilt nicht für den Bereich und auf die Dauer einer Steigsperre nach Abs. (5) und für Schadenersatzansprüche seitens an der Waldbewirtschaftung (einschließlich Jagd) beteiligter Personen. Sollten die Verfügungsberechtigten die Zustimmung zu einem Eingriff verweigert haben, steht ihnen Klag- und Schadloshaltung bezüglich der durch Unterbleiben des Eingriffes verursachten Schäden nicht zu.

(5) Die Verfügungsberechtigten sind berechtigt, im Sinne einschlägiger öffentlich rechtlicher Bestimmungen zur Durchführung von Bewirtschaftungsmaßnahmen (einschließlich Jagd) auf die Dauer einer Gefahrenlage den Steig ganz oder teilweise zu sperren und dabei die oben genannten Kennzeichnungen vorübergehend außer Geltung zu setzen. Für den Bereich und auf die Dauer einer Steigsperre sind die Verfügungsberechtigten als Steighalter im Sinne des § 1319 a ABGB anzusehen.

In diesen Fällen verzichtet der Berechtigte auf alle Entschädigungen gegenüber den Verfügungsberechtigten. Die Verfügungsberechtigten werden die Sperren auf das unbedingt notwendige Ausmaß beschränken. Dauert die jeweilige Sperre bis zu 10 Tage und beträgt die Anzahl der Tage mit einer Sperre der Steiganlage bis zu 30 Tage pro Jahr, so verringert sich die Entgeltsleistung nach Punkt IV. Abs. (1) nicht. Überschreitet die Dauer der einzelnen Sperre eine Zeitspanne von mehr als 10 Tagen bzw. beträgt die Anzahl der Tage mit einer Sperre der Steiganlage mehr als 30 Tage pro Jahr, so verringert sich die Entgeltsleistung nach Punkt IV. Abs. (1) entsprechend der Zahl der Tage, an denen die Steiganlage für die Benützung durch Radfahrer gesperrt war.

Für erforderliche Steigsperren in Folge von Naturereignissen, welche die Befahrbarkeit des Steiges stark beeinträchtigen, ist der Berechtigte verantwortlich. Das Ausmaß der Kontrollen richtet sich nach der Nutzungsfrequenz und dem Gefahrenpotential des Steiges .

(6) Die vertragsgegenständliche Steiganlage und die angrenzenden Flächen sind vom Berechtigten mindestens einmal jährlich auf seine Kosten von Abfall zu säubern.

(7) Schäden an Sachen der Verfügungsberechtigten, die im Rahmen der Öffnung der vertragsgegenständlichen Steiganlage vom Berechtigten, von dessen Leuten oder sonst von ihm Beauftragten und deren Leuten verursacht werden, hat der Berechtigte unverzüglich nach Aufforderung und Nachweis dem Verfügungsberechtigten zu vergüten oder vollständig zu beheben.

(8) Einvernehmlich wird festgehalten, dass im Rahmen des Mountainbikemodells Tirol eine allgemeine Haftpflichtversicherung (Wegehalter- und Betriebshaftpflichtversicherung) durch den Tiroler Tourismusförderungsfonds abgeschlossen wurde (Versicherungspolizze-Nummer 2134-000924-6).

III.

Vertragsdauer, Auflösung

Dieses Übereinkommen tritt mit dem Tag seiner Unterfertigung durch sämtliche Vertragsteile in Kraft und wird auf die Dauer von 3 Jahren abgeschlossen.

Das Übereinkommen wird jeweils um ein weiteres Jahr automatisch verlängert, wenn dieses nicht unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 3 Monaten zum jeweiligen Vertragsende aufgekündigt wird. Eine allfällige Kündigung hat mittels eingeschriebenen Briefs zu erfolgen.

Der Berechtigte darf dieses Übereinkommen jederzeit kündigen und hat dann unverzüglich die von ihm angebrachten Kennzeichnungen und Tafeln zu entfernen, allfällige Schäden zu beheben oder zu vergüten und eine letztmalige Säuberung von Abfall vorzunehmen. Für allfällige in die Steiganlage seitens des Berechtigten getätigten Aufwendungen haben die Verfügungsberechtigten keine Vergütung zu leisten. Die Verfügungsberechtigten können dieses Übereinkommen jederzeit auch innerhalb der 3-Jahres-Frist ab Vertragsabschluss kündigen, wenn der Berechtigte trotz Mahnung und Setzung einer angemessenen Nachfrist Verpflichtungen aus diesem Vertrag nicht erfüllt.

Bei mehreren Verfügungsberechtigten stehen jedem einzelnen Verfügungsberechtigten die vorstehend näher beschriebenen Kündigungsrechte zu.

IV.

Entschädigung für erschwerte Bewirtschaftung

(1) Für die durch die Rechtseinräumung nach Punkt I. und II. dieses Übereinkommens entstehende erschwerte Bewirtschaftung und den damit verbundenen erhöhten Aufwand wird ein in Tabelle 1 des Übereinkommens festgelegtes jährliches Entgelt für den (die) Verfügungsberechtigte(n), zunächst befristet auf drei Jahre, vereinbart.

(2) Dieses Entgelt wird jeweils zum 1. April eines jeden Jahres im Vorhinein zur Zahlung fällig. (Für den Fall des Zahlungsverzuges werden 8 % Verzugszinsen pro Jahr vereinbart.) Allfällige Gutschriften aus dem Vorjahr aufgrund von Steigsperren laut Punkt II. Abs. (5) sind auf das Entgelt des Folgejahres anzurechnen.

V.

Allgemeine Bestimmungen

1. Sämtliche mit der Errichtung und Durchführung dieses Vertrages verbundenen Kosten, Gebühren und Abgaben gehen zu Lasten des Berechtigten.
2. Für alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag wird in I. Instanz die Zuständigkeit des Bezirksgerichtes vereinbart.
3. Es wird festgestellt, dass außer diesem schriftlichen Vertrag keine mündlichen Nebenabreden bestehen. Zusätzliche Nebenabreden sowie allfällige Abänderungen, Zusätze und Ergänzungen zu diesem Vertrag haben nur Gültigkeit, wenn sie schriftlich vereinbart werden. Dies gilt auch für das Abgehen von der Schriftformklausel.
4. Die über diesen Vertrag errichtete Urschrift verbleibt bei den Verfügungsberechtigten. Der Berechtigte erhält eine Kopie dieses Vertrages.

	am	
Ort		Datum

Siehe Tabelle Grundeigentümer (Seite 2)

Der (die) Verfügungsberechtigte(n):

Der Berechtigte

Zusatzklärungen

Die unter Punkt II. Abs. (3) letzter Satz angeführte Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde wird von den Verfügungsberechtigten verlangt und vom Berechtigten eingeholt.

ÜBEREINKOMMEN

„MTB- ROUTE“

STAND MAI 2014

abgeschlossen zwischen

Name:

Anschrift:

im folgenden kurz "Weginhaber" genannt, einerseits und

Name:

Anschrift:

im folgenden kurz "Berechtigter" genannt, andererseits, wie folgt:

I.

VERTRAGSGEGENSTAND

Der Weginhaber

Name:

ist über die im beiliegenden, einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bildenden Lageplan eingezeichneten Wege Verfügungsberechtigt.

Gemeinde:	
Bezeichnung der Wege:	
Wegnummer lt. Weginventur LFD:	
Grundparzellen:	
Weglänge (lfm)	

Der **Weginhaber** gibt die vertragsgegenständliche(n) Weganlage(n) allgemein für das Radfahren zu den in diesem Übereinkommen angeführten Bedingungen frei.

Dem **Berechtigten** wird das Recht eingeräumt, den/die vertragsgegenständlichen Weg(e) in holzunschädlicher Weise zu markieren und für den Fahrradverkehr im Sinne nachstehender Bedingungen zu adaptieren.

II.

BEDINGUNGEN

(1) Die Freigabe des Weges für Radfahrer erfolgt auf die Dauer von 3 Jahren in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober jeden Jahres. In dieser Zeit übernimmt der Berechtigte unter Bedachtnahme des Abs. 5. und 6. die Pflichten als Halter zum Zwecke des Radfahrens im Sinne des § 1319 a ABGB. Eine automatische Vertragsverlängerung um jeweils ein weiteres Jahr (siehe Punkt III Vertragsdauer - Auflösung) ist aus verwaltungstechnischen Gründen vorgesehen.

(2) Das Radfahren ist ausschließlich auf den im beiliegenden Plan eingezeichneten Wegen zulässig, die Benützung darf nur mit Fahrrädern erfolgen, welche durch Muskelkraft fortbewegt werden. Veranstaltungen aller Art im Bereich der freigegebenen Weganlage, wie Radrennen, ORF-Veranstaltungen etc. sind durch gesonderte Vereinbarungen zu regeln.

(3) Vor Eröffnung des allgemeinen Fahrradverkehrs hat der **Berechtigte** die gegenständliche Weganlage auf seine Kosten - entsprechend dem gegebenen Schwierigkeitsgrad - in einen tauglichen Zustand zu versetzen sowie zu beschildern und sie während des oben genannten Zeitraumes in einem solchen Zustand zu erhalten. Dies schließt eine regelmäßige, mindestens einmal pro Monat durchzuführende, Kontrolle ein. Die Mountainbike-Regeln sind vom Berechtigten am Wegbeginn auf einer Tafel gut sichtbar anzubringen.

[Auf Verlangen des Weginhabers hat der Berechtigte bei der Bezirksverwaltungsbehörde die Erlassung einer Verordnung nach § 81, Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), wonach Alpgebiete und Gebiete, in denen der unbeaufsichtigte Weidegang nach altem Herkommen üblich ist, von der Verpflichtung zur Beaufsichtigung oder Abzäunung ausgenommen werden, zu erwirken.]

(4) Weiters hat der **Berechtigte** den an die vertragsgegenständliche Weganlage angrenzenden forstlichen und nichtforstlichen Bewuchs vor der Öffnung für den allgemeinen Fahrradverkehr nach Zif.1 und während des freigegebenen Zeitraumes mindestens einmal pro Jahr auf seinen für die Wegbenützung ungefährlichen Zustand zu kontrollieren und erkennbare Gefährdungen auf eigene Kosten zu beseitigen. Eingriffe in den Bewuchs oder den Bodenzustand bedürfen - ausgenommen bei Gefahr in Verzug - der Zustimmung des Waldeigentümers; kann die Gefährdung nicht sofort beseitigt werden, hat der **Berechtigte** erkennbar vor ihr zu warnen und erforderlichenfalls die Wegbenützung zu sperren. Der **Berechtigte** hat den Waldeigentümer und dessen Leute gegen jeden Schadenersatzanspruch aus dem Titel des gefährlichen Zustandes des an die vertragsgegenständliche Weganlage angrenzenden forstlichen oder nichtforstlichen Bewuchses schad- und klaglos zu halten und Ihnen die aus einem solchen Grund auferlegte Schadenersatzleistung samt allen Verfahrens- und Vertretungskosten unverzüglich nach Aufforderung und Nachweis zu ersetzen.

Diese Verpflichtung gilt nicht für den Bereich und auf die Dauer einer Wegsperre nach Zif. 5 und für Schadenersatzansprüche seitens an der Waldbewirtschaftung (einschließlich Jagd) beteiligter Personen. Sollten die Wald-, Alm- und Wieseneigentümer die Zustimmung zu einem Eingriff verweigert haben, steht ihm Klag- und Schadloshaltung bezüglich der durch Unterbleiben des Eingriffes verursachten Schäden nicht zu.

(5) Der **Weginhaber** ist berechtigt, die gegenständliche Weganlage aus Sicherheitsgründen im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem § 34 Forstgesetz bzw. § 3 Abs. 2 Güter- und Seilwege-Verordnung zur Durchführung von Bewirtschaftungsmaßnahmen (einschließlich Jagd) auf die Dauer einer Gefahrenlage ganz oder teilweise zu sperren und dabei die oben genannten Kennzeichnungen vorübergehend unkenntlich zu machen und außer Geltung zu setzen. Für den Bereich und auf die Dauer einer Wegsperre ist der Weginhaber als Wegehalter im Sinne des § 1319 a ABGB anzusehen.

In diesen Fällen verzichtet der Berechtigte auf alle Entschädigungen gegenüber dem Weginhaber. Der Weginhaber wird die Sperren auf das unbedingt notwendige Ausmaß beschränken. Dauert die jeweilige Sperre bis zu 10 Tage und beträgt die

Anzahl der Tage mit einer Sperre der Weganlage bis zu 30 Tage pro Jahr, so verringert sich die Entgeltsleistung nach Punkt IV. 1. nicht. Überschreitet die Dauer der einzelnen Sperre eine Zeitspanne von mehr als 10 Tagen bzw. beträgt die Anzahl der Tage mit einer Sperre der Weganlage mehr als 30 Tage pro Jahr, so verringert sich die Entgeltsleistung nach Punkt IV. 1. entsprechend der Zahl der Tage, an denen die Weganlage für die Benützung durch Radfahrer gesperrt war.

Für erforderliche Wegsperren in Folge von Naturereignissen, welche die Befahrbarkeit des Weges stark beeinträchtigen, ist der **Berechtigte** verantwortlich.

(6) Der **Weginhaber** verpflichtet sich die vertragsgegenständlichen Wege nach auftretenden Schäden im Zuge von Naturereignissen (Starkniederschlägen, Vermurung, Unterspülungen, etc.) bzw. nach Beschädigungen des Weges im Zuge einer forstlichen Bringung insoweit instand zu setzen, als dies für seine betrieblichen Zwecke erforderlich ist.

(7) Die vertragsgegenständliche Weganlage und die angrenzenden Flächen sind vom **Berechtigten** mindestens einmal jährlich auf seine Kosten vom Abfall zu säubern.

(8) Schäden an Sachen des Weginhabers bzw. Grundeigentümers - die im Rahmen der Öffnung der vertragsgegenständlichen Weganlage vom **Berechtigten**, von dessen Leuten oder sonst von ihm Beauftragten und deren Leuten verursacht werden, hat der Berechtigte unverzüglich nach Aufforderung und Nachweis dem Weginhaber bzw. Grundeigentümer zu vergüten oder vollständig zu beheben.

(9) Einvernehmlich wird festgehalten, dass eine allgemeine Haftpflichtversicherung (Wegerhalter- und Betriebshaftpflichtversicherung), welche auch Schäden, verursacht durch den forstlichen und nichtforstlichen Bewuchs und Bewirtschaftungsmaßnahmen entlang des Weges, miteinschließt, zur Risikoabdeckung durch den Tiroler Tourismusförderungsfonds abgeschlossen wurde und somit dem Weginhaber keine über seine in diesem Vertrag hinausgehende Haftung als Wegehalter in finanzieller Hinsicht trifft.

III.

VERTRAGSDAUER, AUFLÖSUNG

Dieses Übereinkommen tritt mit dem Tag seiner Unterfertigung durch sämtliche Vertragsteile in Kraft und wird auf die Dauer von 3 Jahren abgeschlossen.

Das Übereinkommen wird jeweils um ein weiteres Jahr automatisch verlängert, wenn dieses nicht unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 3 Monaten zum jeweiligen Vertragsende aufgekündigt wird.

Der **Berechtigte** darf dieses Übereinkommen jederzeit lösen und hat dann unverzüglich die von ihm angebrachten Kennzeichnungen und Tafeln zu entfernen, allfällige Schäden zu beheben oder zu vergüten und eine letztmalige Säuberung von Abfall vorzunehmen. Für allfällige in die Weganlage seitens des Berechtigten getätigten Aufwendungen hat der Weginhaber keine Ablöse zu leisten.

Der **Weginhaber** kann dieses Übereinkommen jederzeit auch innerhalb von drei Jahren ab Vertragsabschluß lösen, wenn der Berechtigte trotz Mahnung und Setzung einer angemessenen Nachfrist eine Verpflichtung aus diesem Vertrag nicht erfüllt (z.B.: die Schad- und Klagloshaltung).

Für bestehende Verpflichtungen aus diesem Vertrag, welche vor dem rechtswirksamen Ausscheiden des Berechtigten aus diesem Übereinkommen entstanden sind, insbesondere wegen allfälliger Schadenersatzansprüche dritter Personen an den Grundeigentümer aufgrund erlittener Schäden infolge des gefährlichen Zustandes des an die Weganlage angrenzenden forstlichen und nichtforstlichen Bewuchses und der Bewirtschaftungsmaßnahme, haftet der Berechtigte bis zur vollständigen Tilgung dieser Schadenersatzanforderungen weiter.

IV.

ENTGELT

(1) Für die durch die Rechtseinräumung nach Punkt I. und II. dieses Übereinkommens sowie die damit verbundene bzw. zu erwartende Bewirtschaftungerschwernis und den erwarteten erhöhten Aufwand, wird ein jährliches Gesamtentgelt in Höhe von [] pro Laufmeter der Weganlage zunächst befristet auf drei Jahre, vereinbart.

(2) Dieses Entgelt wird jeweils zum 1. April eines jeden Jahres im vorhinein zur Zahlung fällig. (Für den Fall des Zahlungsverzuges werden 8 % Verzugszinsen pro Jahr vereinbart.) Allfällige Gutschriften aus dem Vorjahr aufgrund von Wegsperren laut Punkt II. 5. sind auf das Entgelt des Folgejahres anzurechnen.

(3) Dieses Entgelt wird nach den vom Österreichischen Statistischen Zentralamt verlautbarten Verbraucherpreisindex 1986 (VPI 1986 = 100) wertgesichert. Demnach erhöht oder vermindert sich das vereinbarte Entgelt im selben Verhältnis, wie sich der VPI 1986 im Verhältnis zu der für den zweitvorausgegangenen Monat des Vertragsabschlusses verlautbarten Indexzahl erhöht oder vermindert. Sollte diese Indexberechnung durch das genannte Institut nicht mehr veröffentlicht werden, dann gelten die Bestimmungen jener Stelle, durch welche dieses Amt ersetzt wird. Ist dies nicht der Fall, sind letzten Endes die Leistungen - falls die Vertragsparteien nicht in beiderseitigem Einvernehmen einen entsprechenden anderen Wertmesser festlegen - von einem gerichtlich beeideten Sachverständigen nach den gleichen Grundsätzen zu berechnen, wie sie für die Indexberechnung zuletzt maßgeblich waren.

V.

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

(1) Sämtliche mit der Errichtung und Durchführung dieses Vertrages verbundenen Kosten, Gebühren und Abgaben gehen zu Lasten des Berechtigten.

(2) Für alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag wird in I. Instanz die Zuständigkeit des Bezirksgerichtes [] vereinbart.

- (3) Es wird festgestellt, dass außer diesem schriftlichen Vertrag keine mündlichen Nebenabreden bestehen. Zusätzliche Nebenabreden sowie allfällige Abänderungen, Zusätze und Ergänzungen zu diesem Vertrag haben nur Gültigkeit, wenn sie schriftlich vereinbart werden. Dies gilt auch für das Abgehen von der Schriftformklausel.
- (4) Die über diesen Vertrag errichtete Urschrift, verbleibt beim Weginhaber. Der Berechtigte erhält eine Kopie dieses Vertrages.

	am	
Ort		Datum

Der Weginhaber

Der Berechtigte

Dieses Übereinkommen wurde in Zusammenarbeit der Landeslandwirtschaftskammer mit der Landesforstdirektion Tirol und unter Einarbeitung der Stellungnahmen der Österreichischen Bundesforste, des Tiroler Waldbesitzerverbandes und begleitender Rechtsberatung durch die Präsidialabteilung IV des Amtes der Tiroler Landesregierung erarbeitet.

Zusatzklärungen

Die unter Punkt II. Abs. (3) letzter Satz angeführte Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde wird vom Weginhaber verlangt und vom Berechtigten eingeholt.