

Gemeinderat der Gemeinde Horw  
Gemeindehausplatz 1  
Postfach  
6048 Horw

Horw, 19.08. 2024

## **Baugesuch Bikerlenkung Bireggwald / Einspracheverfahren**

### **Antwort auf die Gesamtstellungnahme der Trägerschaft vom 31.05.24**

#### **A. Formelles**

Die Antwort erfolgt innert Frist bis Ende August 2024, gemäss genehmigter Fristverlängerung des Baudepartements Horw vom 04.07.2024.

Da die Gesuchsteller mit ihrer Gesamtstellungnahme vom 31. Mai 2024 nicht direkt auf unsere Einsprache vom 6. Dezember 2023 Bezug nehmen, gestatten wir uns, auch von unserer Seite her eine Gesamtantwort zu geben, die sich nicht an die Systematik der Gesuchsteller hält. Eine ziffernweise Kommentierung würde den Zusammenhängen der Streitsache nicht gerecht. Wir versuchen, die Streitpunkte in einen systematischen Zusammenhang zu stellen, weil sonst die Gefahr besteht, dass man «vor lauter Bikern den Wald nicht mehr sieht».

Um den nötigen Überblick herzustellen, fassen wir unsere Position einleitend schlagwortartig zusammen. Dabei gilt jeweils die nachfolgende detaillierte Antwort als massgebend:

- Die Struktur der Trägerschaft Bikerlenkung verleiht den Interessen der Biker ein Übergewicht. Sie verleitet zu den unten gerügten Mängeln in der Güterabwägung.
- Die bisherige Vorgehensweise der Trägerschaft Bikerlenkung verletzt die Mitspracherechte eines grossen Kreises von Betroffenen, welche nach geltendem Recht an einem Mitwirkungsverfahren teilnehmen dürfen (Art. 4 RPG, § 6 PBG, Art. 5 Abs. 3 Veloweggesetz).
- Das Projekt verletzt die mehrfach gesetzlich vorgesehene Schutz- und Schonungspflicht gegenüber dem Wald: Kantonaies Waldgesetz § 7; NLG § 1 und § 5 Abs. 2; Art. 24 RPG; NHG Art. 18 Abs. 1 ter; Art. 23 BZR; Naturschutzverordnung Horw Art. 4 und Art 8; Waldentwicklungsplan Kanton Luzern Ziff. 5.3.
- Das Projekt erfordert Ausnahmen im Sinne von Art. 24 RPG, denen überwiegende Interessen gegenüberstehen (fehlende wichtige Gründe nach Art. 16 Abs. 2 WaG).
- Das Projekt verletzt die gesetzliche Pflicht zur Einordnung des Vorhabens in eine regionale Planung nach Art. 5 Veloweggesetz.

- Bis anhin fehlt die vielfach gesetzlich geforderte, umfassende Güter- und Interessenabwägung zwischen dem öffentlichen Interesse am Wald und den privaten Interessen der Singletrail-Biker: Vorrang des Schutzes des Waldes vor seiner Nutzung, Gewicht der vielfältigen Wohlfahrtsfunktionen des Waldes gegenüber dem Singletrail-Biking, fehlende Gegenüberstellung von polizeilicher Begrenzungsstrategie und Angebotsstrategie, Beachtung des Natur- und Landschaftsschutzes (§ 5 NLG Luzern).
- Das Singletrail-Biking ist die schädlichste Form menschlicher Waldnutzung. Ihm gegenüber ist es von Gesetzes wegen gerechtfertigt, die Zugänglichkeit des Waldes einzuschränken (WaG Art. 14 Abs. 2).
- Die Bikernutzung im Bireggwald erlangt eine Intensität, welche das Projekt zu einem Bikepark macht, für den eine Rodungsbewilligung nach Art. 5 WaG erforderlich ist.
- Das Baugesuch ist in vielfacher Hinsicht unvollständig und muss von Grund auf neu konzipiert werden. Dies betrifft insbesondere die Rolle des Vereins Mountainbike Luzern, die fehlende Umschreibung eines Pilotversuchs, das unvollständige Betriebs- und Unterhaltskonzept sowie die unklare Definition des Monitorings.

In der nun folgenden detaillierten Begründung gliedern wir unsere Ausführungen wie folgt:

- I. Bestätigung der Einsprache
- II. Sachargumente gegen die Gesamtstellungnahme
- III. Beurteilung der Rechtslage
- IV. Antrag.

## **B. Materielles**

### **I. Bestätigung der Einsprache**

Wir halten an allen Punkten unserer Einsprache fest und bestreiten die Stellungnahme der Projektleitung. Anhand der Ausführungen der Trägerschaft Bikerlenkung Bireggwald müssen wir feststellen, dass die Projektleitung uneinsichtig ist und keine Anstalten macht, auch nur teilweise den öffentlichen Interessen, die wir vertreten, Raum zu geben. Wir sehen uns daher gezwungen, unsere Sicht der Sachlage und unser Verständnis der Rechtslage nochmals gesamthaft darzulegen.

### **II. Sachargumente gegen die Gesamtstellungnahme**

#### **1) Mangelhafte Strukturen und Vorgehensweisen im Projekt**

1. Das Projekt «Bikerlenkung Bireggwald» wurde unter Federführung des lawa mit einer Projektgruppe bestehend aus dem Verein Mountainbike Luzern und den Gemeinden Horw und Luzern bis zum fertigen Auflageprojekt über lange Zeit vorbereitet, ohne dass die interessierte Öffentlichkeit, die direkten Anwohner oder weitere Waldnutzer inhaltlich darüber informiert wurden. Dies ist ein Verstoß gegen die Grundsätze (Mitwirkung, Interessensabwägung) des Raumplanungsrechts. Wir verweisen dazu auf Ziff. A.1.a unserer Einsprache.
2. Entgegen der Behauptung in Randziffer RZ 19 der Gesamtstellungnahme wurden nicht allen Interessierten Mitwirkungsmöglichkeiten eingeräumt. Der Verein Pro

Halbinsel Horw wurde weder informiert noch zur Mitwirkung eingeladen.

Details zum Projekt wurden erstmals an einer blossen Informationsveranstaltung der Gemeinde Horw vom 24. Januar 2023 öffentlich bekannt. Zu diesem Zeitpunkt lagen das fertige Bauprojekt und zustimmende Beschlüsse des Gemeinderats Horw, des Einwohnerrats Horw (Beitragskredit) und des Stadtrats von Luzern bereits vor.

3. Die Bikerszene verfügt in diesem Projekt über eine ungewohnt starke Lobby, die sich bis in die Projektstruktur hineinzieht. Angesichts der materiellen Mängel des Projekts bezweifeln wir, ob die zuständigen Behörden die notwendige Distanz zum Verein Mountainbike Luzern, der als Teil der Projektträgerschaft agiert, gewahrt haben. Für den Fall, dass diese Zweifel nicht beseitigt werden können, machen wir geltend, dass die Projektstruktur das Gebot der behördlichen Unabhängigkeit gegenüber ihren Adressaten verletzt.
4. Wir erachten es als bedenklich, dass die Gesuchsteller und die Bewilligungsbehörden in Teilen identisch sind (Iawa als wichtigste Promotorin des Pilotprojekts und gleichzeitig waldrechtliche Bewilligungsbehörde, Stadt Luzern und Gemeinde Horw als Teil der Projektträgerschaft und wichtigste Finanzierer). Es wirft ein schiefes Licht auf die Kräfteverhältnisse in der Projektträgerschaft, wenn diese entschieden hat – wie in RZ 49 bezüglich des Stirnrütitrails behauptet –, dass das Projekt keinerlei Anpassungen braucht, ohne dass mit den Einsprechenden auch nur das Gespräch gesucht worden wäre.
5. Wir bestreiten insbesondere, dass eine alternative Linienführung des Stirnrütitrails zwingend in das Naturvorranggebiet nördlich des Stirnrütiwegs zu liegen käme. Ebenso ist es völlig unverständlich, dass am ökologisch besonders schädlichen Hirtenhoftrail festgehalten wird, und dies ohne weitere Begründung.
6. Die Gesuchsteller halten es als nicht erforderlich, dass für die Projektbewilligung ein Betriebs- und Unterhaltskonzept oder ein Plan des Monitorings vorliegt (RZ 58). Dem ist deutlich zu widersprechen. Offenbar haben auch die Gesuchsteller selbst Zweifel an dieser Haltung und schlagen in RZ 56-58 einige Eckwerte für ein Betriebskonzept vor. Darin enthalten sind auch Hinweise zu einem geplanten Monitoring. Wir erkennen in diesen Ausführungen zwar Überlegungen in die richtige Richtung. Sie sind aber unvollständig, unpräzise und inhaltlich mangelhaft. Wir halten daher an unserer Einsprache, Eventualantrag Ziff. I.4 und den zugehörigen Ausführungen unverändert fest.

## 2) Neue Sachverhalte

Im Folgenden treten wir kurz auf in der Gesamtstellungnahme neu vorgelegte Sachverhalte ein:

### **Zum Betriebs- und Unterhaltskonzept (RZ 56 bis RZ 58)**

#### **Betriebszeiten**

«In Abweichung von den Ausführungen im Technischen Bericht wird das Mountainbiken für sämtliche Wege (mit Ausnahme des Finsterloch-Trails) auf die Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang beschränkt».

Diese Zeitbeschränkung ist weder praktikabel noch kommunizier- und kontrollierbar. Sie wäre im Betriebskonzept mit Uhrzeiten verbindlich festzuhalten (von xx Uhr bis yy Uhr), gegebenenfalls unterschieden nach Jahreszeiten.

Zur geplanten Ausnahme beim Finsterlochtrail:

Die für den Finsterlochtrail geplante Ausnahme bei den Betriebszeiten – ausgerechnet in der für die Wildtiere besonders heiklen Winterzeit – ist aus ökologischen Gründen kategorisch abzulehnen. Es wird in der Praxis sehr schwer bis unmöglich sein, die Befahrung des Hirtenhoftrails in diesen Ausnahmezeiten zu unterbinden, wenn sie beim (am Startpunkt) unmittelbar angrenzenden Finsterlochtrail erlaubt ist. Gerade in der Winterzeit wäre zum Schutz der Wildtiere eine vollständige Schliessung des Hirtenhoftrails zu prüfen.

### **Keine touristische und kommerzielle Nutzung**

Angeblich werde keine touristische Vermarktung und Nutzung des Mountainbikewegnetzes im Bireggwald gefördert. Die Bekanntmachung und Propagierung von Biketrails erfolgt freilich nicht nur über die Kanäle des klassischen Tourismusmarketings, sondern erfolgt in der Szene v.a. über das Internet. Die Projektträgerschaft kann diese Vermarktung gar nicht beeinflussen.

Eine kommerzielle Nutzung ist gänzlich auszuschliessen.

### **Betrieb und Unterhalt**

Für den Betrieb und Unterhalt der Mountainbikewege und deren Signalisation sollen nach Rz. 58, S. 24 ausschliesslich die Trägerschaft und die Streckenbetreiberin (voraussichtlich Verein Mountainbike Luzern) verantwortlich sein. Im Umkehrschluss heisst das, dass sich normale Waldbenutzer oder Anwohner mit ihren Anliegen oder Reklamationen an einen Vertreter der Bikerorganisation wenden müssen. Dies ist für eine zu grossen Teilen öffentlich finanzierte Sportanlage in einem Wald, der zu überwiegend im Besitz öffentlich-rechtlicher Eigentümer ist, nicht zumutbar. Es ist eine kompetente Ansprechstelle bei der Standortgemeinde Horw zu bezeichnen.

Zur Signalisation:

Vor der Erteilung der Baubewilligung ist ein verbindliches Signalisationskonzept zu erarbeiten und zu kommunizieren. Vielerorts wären auch Negativ-Signalisationen (Fahrverbote) zwingend, z.B. im Stirnrütiquartier bezüglich des unbefestigten Wanderwegs entlang des Waldrandes.

### **Zum Monitoring- und Kontrollkonzept (RZ 59 bis RZ 60)**

#### **Information und Kommunikation**

Auf den sechs geplanten Informationstafeln (Rz.60) müsste klar und deutlich auf das im Waldgesetz enthaltene Bikeverbot abseits befestigter Wege hingewiesen werden. Als Meldestelle wäre kein Vertreter der Bikerorganisationen zu bezeichnen, sondern eine neutrale Stelle der öffentlichen Hand (Gemeinde Horw oder lawa).

#### **Quantitatives und qualitatives Monitoring**

Das Projekt wird als Pilotprojekt einer «Bikerlenkung auf bewilligte Mountainbikewege» propagiert (RN 60, S. 28). Zu den Projektzielen äussert sich die Gesamtstellungnahme, wie schon das Baugesuch, nur äusserst vage. Diese Zielformulierung ist für ein Pilotprojekt und dessen Monitoring völlig ungenügend. Es fehlen jegliche Hinweise auf Erfolgskriterien und Zielgrössen.

Wäre es z. B. ein Erfolg oder ein Misserfolg, wenn das ausgebauten Angebot eine Sogwirkung ausübt? Wer beurteilt das anhand welcher Kriterien und Zielgrößen? Wir halten daher an unserem Eventualantrag Ziff. I.7, inklusive der Befristung der Projektdauer auf 5 Jahre, fest.

Zum Monitoring muss ein klares Konzept erarbeitet und vor Baubewilligung öffentlich zugänglich gemacht werden. Was wird wo gemessen, wie wird ausgewertet, welches sind die daraus gezogenen Schlüsse, wie und wo werden die Ergebnisse transparent kommuniziert?

Versprochen wird ein regelmässiger Austausch mit verschiedenen Anspruchsgruppen und insbesondere die Vornahme einer periodischen Auslegeordnung durch eine Begleitgruppe. In dieser muss ein Gleichgewicht aller Betroffenen und ihrer Vertretungen gewährleistet werden.

### **Weitergehende Massnahmen und Vollzug**

Zu den in Aussicht gestellten «weitergehenden Massnahmen» und insbesondere zum Vollzug bleiben sämtliche Fragen offen: Wer beschliesst die "weitergehenden Massnahmen"? Welche Ressourcen stehen dazu zur Verfügung, insbesondere für den Vollzug von polizeilichen Kontrollen, und wer finanziert diese?

### **3) Fehlender Vorrang für den Schutz des Waldes und der Natur**

1. Die Gesuchsteller stützen sich hinsichtlich des Waldrechts auf Art. 4 lit. a WaV und machen geltend, bei dem Projekt handle es sich um eine nichtforstliche Kleinbaute bzw. -anlage. Wir bestreiten dies und halten am Einspruchepunkt II.6 fest, wonach eine Rodungsbewilligung zu beantragen ist.
2. Es wird nicht berücksichtigt, dass mit dem vorliegenden Projekt ein ganzes Netz von zusammenhängenden Biketrails, also ein eigentliches Bikecenter geschaffen werden soll. Es enthält Rundkurse, speziell für Kinder und die Fahrausbildung geeignete Anfängertrails, Trails in allen Schwierigkeitsgraden und in alle Himmelsrichtungen des Waldes bis an die Waldgrenzen. In RZ 24 wird eingeräumt, dass zahlreiche Kunstbauten erstellt werden müssten.
3. In der Gesamtstellungnahme, RZ 16 wird behauptet, die im Projekt vorgesehenen Mountainbikewege tangierten keine Wildvorranggebiete. Diese Behauptung ist irreführend. Zwar berühren der Mountainbiketrails die Wildvorranggebiete nicht physisch, aber die Biker stören das Wild in Sicht- und Hördistanz auch abseits der Trails. So betrachtet stört der Hirtenhoftrail gleichzeitig zwei Wildvorranggebiete und vor allem den Wildwechsel zwischen ihnen.
4. Ohnehin ist die Aufteilung dieses Wildvorranggebietes in zwei Teile fachlich fragwürdig. Falls die Einrichtung eines Biketrails bereits im WEP planerisch vorbereitet wurde (vgl. RZ 42) ist womöglich von einer bewussten Irreführung der Öffentlichkeit im Rahmen der öffentlichen Auflage des Waldentwicklungsplans WEP Region Luzern (2023) auszugehen. Jedenfalls wurde damals nicht darauf hingewiesen, dass die seltsam anmutende Lücke zwischen den zwei Wildvorranggebieten im Raum Hirtenhof als Korridor für einen Biketrail vorgesehen ist.
5. In RZ 28 wird behauptet, das Projekt sei «offensichtlich» auf einen Standort im Bireggwald angewiesen. Das wird bestritten. Der Bireggwald ist ein zentraler Stadtwald und gehört zu den am stärksten durch Erholungssuchende beanspruchten

Waldflächen im Kanton Luzern. Er grenzt rundum an dicht besiedelte Quartiere. Hier ein Grossangebot für die kleine Gruppe von Singletrail-Bikern zu realisieren, verschärft die bestehenden Nutzungskonflikte in unzumutbarer Weise. Biker sind grundsätzlich mobil, ihre Bedürfnisse könnten auch in einem dezentralen Angebotskonzept abgedeckt werden. Gerade solche Grundsatzfragen erfordern eine richtplanerische Bepanung und Interessensabwägung.

6. Entgegen den Ausführungen in RZ 42 ist den Gesuchstellern der Naturschutz kein zentrales Anliegen. Sonst hätte man die problematischsten Trails (Hirtenhoftrail, Stirnrüttrail) weglassen bzw. nur dort Trails neu anlegen wollen, wo bestehende Trails tatsächlich Probleme verursachen.  
Dies ist z.B. beim Stirnrüttrail, zumindest im unteren Teil, nicht der Fall. Dort sind neue Wege in Waldstücken geplant, die vor dem Projekt gar nie von illegalem Biken betroffen waren. So hätte die Schaffung eines Trails auf der Felskuppe im Wald entlang der Naturschutzzone eine massive Beeinträchtigung der Wohnqualität der Anwohner zur Folge.
7. In RZ 47 wird attestiert, dass in der Naturschutzzone Stirnrüti diverse Amphibien wie Feuersalamander, Grasfrösche und Erdkröten vorhanden sind. Dies trifft auch auf die unmittelbar angrenzenden Waldgebiete zu. Dieser besonnte Waldrand ist auch für Rehe, Füchse, Baumrarder und viele Vogelarten ein wichtiges Habitat. Leider enthält das Projekt dazu keinerlei Bestandesaufnahmen und ökologische Beurteilungen. Dass das Projekt keine Auswirkungen auf diesen Naturraum habe, ist somit eine unbelegte Behauptung.

#### **4) Isolierte Betrachtung des Bireggwaldes**

1. Die Region Luzern ist eine bekannte und beliebte Tourismusregion. Mountainbiker sind eine wichtige Zielgruppe im Tourismusmanagement, auch in der Zentralschweiz. Unterstützt von öffentlichen Geldern ist die touristische Promotion der regionalen Bikewege bereits im Gang ([www.bikegenoss.ch](http://www.bikegenoss.ch)). Die Trägerschaft wird daher gar nicht beeinflussen können, ob und wie ein Bikecenter Bireggwald touristisch genutzt oder gar vermarktet wird (RZ 10), da die Promotion von Biketrails zu grossen Teilen über das Internet läuft.
2. Die Ausgangslage im Bireggwald ist für ein Bikeangebot grundlegend anders als bei andern bestehenden und geplanten Biketrails im Kanton Luzern: Der Bireggwald grenzt rundum an dicht besiedelte Wohnquartiere. Der Erholungsnutzung "Spazieren" und "Ruhe suchen", welche in direktem Nutzungskonflikt zum Biken steht, hat hier ungleich grössere Bedeutung zu als bei weniger zentral gelegenen Wäldern, ebenso das Gefährdungspotential für andere Waldbenutzer (RZ 11). Es besteht ein sehr dichtes Netz an befestigten Strassen und Wegen, welche von den Bikern bereits heute legal genutzt werden können.
3. Das Biker-Angebot im Bireggwald kann nicht isoliert betrachtet werden. Das notwendige Ausmass und die Verteilung des Infrastrukturangebots für Singletrail-Biker auf alternative Standorte sind zwingend in einer übergeordneten Planung festzulegen (RZ 13). Dies entspricht auch der üblichen Praxis und ist mit Inkrafttreten des Veloweggesetzes am 1.1.2023 rechtlich klar geregelt. Den Ausführungen in RZ 17 und RZ 38 wird widersprochen.  
Zum Vergleich ist darauf hinzuweisen, dass z.B. der Kanton ZG aktuell von der Notwendigkeit ausgeht, Bike-Wege im Richtplan zu verankern.

## 5) Das Singletrail-Biking als schädlichste Waldnutzung durch den Menschen

1. In der «Gesamtstellungnahme» wird anerkannt, dass sich Mountainbikeaktivitäten störend auf andere Waldbenutzer auswirken können (RZ 30). Mountainbiker dürfen im Bireggwald schon heute ihre Erholung legal auf vielen Kilometern bestehender Waldstrassen suchen. Der Erholungswert des Bireggwaldes wird aber für *alle* massiv geschmälert, wenn durch ein überrissenes und im regionalen Kontext einmaliges Singletrail-Angebot noch mehr Mountainbikende angezogen werden. Das Singletrail-Biken besteht ja nicht nur aus der Abfahrt auf schmalen Pfaden, sondern auch aus der Bergfahrt auf den bestehenden Waldstrassen, die gemäss dem Bikekonzept die Spaziergänger mit den Bikern zu teilen haben. Durch die massive Sogwirkung eines Bikecenters Bireggwald für Bikende werden sich die Konflikte mit den andern Waldbesuchern (Spaziergänger, Hundebesitzer, Reiter, etc.) auf den bestehenden Waldstrassen und womöglich auch auf den Zugängen zum Wald verschärfen.
2. Wegen des grossen Konfliktpotentials gibt es kein öffentliches Interesse an der Schaffung von Singletrails im Bireggwald. Bei weitem nicht alle Mountainbike-Besitzer wollen sich auf Singletrails bewegen. Es ist im Gegenteil von einer Sportart einer kleinen Minderheit auszugehen. Dies wird auch von der Trägerschaft eingesehen (RZ 10 am Ende).  
Zudem ist die Zahl der Singletrail-Biker nicht nur mit allen Bikern, sondern mit allen anderen Waldbenutzern zu vergleichen (wie Wanderer, Spaziergängerinnen, Leute, die ihren Hund ausführen, die Aussicht geniessen, etc.). Ausserdem hat auch die sprichwörtliche Waldesruhe einen grossen ideellen Wert und es liegt sicher nicht im öffentlichen Interesse, diese durch eine aktivistische Randgruppe stören zu lassen.
3. In RZ 37 wird behauptet, dass Mountainbiken im Mittelland «bekanntlich grösstenteils im Wald» stattfände. Dies ist objektiv falsch. Mountainbiken wird auch ausserhalb des Waldes auf Flur- und Wanderwegen im grossen Stil betrieben, im Wald grossmehrheitlich auf Waldstrassen. Nur die kleine Minderheit der Singletrail-Biker ist auf unbefestigte Waldtrails fokussiert. Daraus kann keine Standortgebundenheit im Sinne von Art. 24 RPG für ein Trailcenter der beabsichtigten Grösse im Bireggwald abgeleitet werden (RZ 38).
4. Weiter wird in RZ 38 ausgeführt, dass das Projekt zum Schutz des Bireggwaldes alternativlos sei, weil sonst die illegalen Trails bestehen bleiben und neue angelegt würden. Dies widerspricht klar der Aussage im Projekt, wonach Fehlverhalten zukünftig unter Beizug der Polizei bekämpft und geahndet würde. Nachdem im Bireggwald der polizeiliche Vollzugsansatz nie ernsthaft in Erwägung gezogen, geschweige denn umgesetzt wurde, kann die Alternativlosigkeit zur Schaffung legaler Wege gar nicht belegt werden. Ausserdem ist nicht nachgewiesen, dass es für eine Lenkung – nötigenfalls unter Beanspruchung von Vollzugsorganen – zwingend alle geplanten Trails braucht.

## 6) Fehlende umfassende Abwägung der öffentlichen Interessen

1. Die Behörden von Kanton und Gemeinden haben es jahrelang versäumt, ihre forstpolizeilichen Aufgaben gemäss Art. 27 des Waldgesetzes des Bundes und § 43 des kantonalen Waldgesetzes gegenüber den wildfahrenden Bikern wirkungsvoll wahrzunehmen. Sie haben die heutige Situation der illegalen Bikerpfade mitzuverantworten. Nun versuchen sie, sich dieser Verantwortung zu entziehen, indem sie mit einer sog. «Angebotsstrategie» die Durchsetzung der zu treffenden Regulierung einem privaten

Interessenverband übertragen. Diese «Angebotsstrategie» ist eigentlich eine Privatisierungsstrategie, die öffentliche Aufgaben an Private delegiert. Der polizeiliche Lösungsansatz wird dabei vernachlässigt. Es wird gar nicht danach gefragt, ob es öffentliche Interessen gibt, welche vom privaten Verband nicht angemessen wahrgenommen werden können. Das Blickfeld wird so durch organisatorische Entscheide auf die Bikerinteressen reduziert.

2. Mit der einseitigen Fokussierung auf diese Angebotsstrategie kann keine umfassende Abwägung der öffentlichen Interessen vorgenommen werden. Die Aussage von RZ 5, «dass mit einem attraktiven und bedürfnisgerechten legalen Trail-Angebot eine Bikerlenkung durchaus Erfolg hat und in der Folge illegale, nicht unterhaltene Wege und Pfade nicht mehr attraktiv sind und auch nichtmehr benutzt werden» – und dass damit im Bireggwald alle Probleme mit den Bikern verschwinden – ist reines Wunschdenken. Ausgeblendet werden die Interessen der Natur, der zu Fuss gehenden Waldnutzenden und der direkt betroffenen Anwohner, die wegen der einseitigen Angebotsstrategie mit sehr viel mehr Mountainbikern im Bireggwald konfrontiert werden als heute. Eine Zunahme der Konflikte ist vorprogrammiert.
3. Daneben gibt es auch noch die Ansprüche anderer Waldbenutzer zu beachten. Die wichtigste Wohlfahrtsfunktion in einem Stadtwald wie dem Bireggwald ist die Erholungsfunktion für alle. Diese setzt für die allermeisten Nutzenden eine minimale Ruhe, Sicherheit und Ungestörtheit voraus. Die im kantonalen Waldgesetz bestehende Einschränkung des Velofahrens im Wald ist dafür eine wichtige Voraussetzung. Die Schaffung eines Singletrail-Angebots im geplanten Ausmass für eine kleine Minderheit – unter Anwendung einer *Ausnahmeklausel* des Gesetzes – steht den Erholungsansprüchen der grossen Mehrheit der Waldbesuchenden diametral entgegen.
4. Bedenklich ist ausserdem, dass es im Bireggwald einer kleinen aktivistischen Minderheit von Singletrail-Bikern gelungen ist, durch klar rechtswidriges und offensichtlich orchestriertes Verhalten die öffentliche Hand so in Zugzwang zu setzen, dass eine Legalisierung dieser Aktivitäten als einzig möglicher Ausweg erscheint (vgl. RZ. 37, wonach es im vorliegenden Projekt (nur?) darum gehe, die illegalen Trails zu «legalisieren»). Das illegale Biken im Bireggwald wurde über lange Zeit von den Waldbehörden geduldet. So wurden und werden durch die Bikerszene "im Wald Fakten geschaffen", um diese dann schliesslich als Sachzwang legalisieren zu lassen. Die Frage drängt sich auf: Vermag es jede beliebige aktuelle und künftige Freizeitaktivität, mit Verweis auf die Wohlfahrtsfunktion des Waldes sich auf diese Art Raumnutzungsansprüche im Wald zu erstreiten? (z.B. Drohnenfliegen, Geocatching, Paintball, etc.)

### **III. Beurteilung der Rechtslage**

#### **1) Struktur der Trägerschaft**

Die Trägerschaft Bikerlenkung Bireggwald stellt eine unzulässige, weil einseitige Interessengemeinschaft der Gemeinden Horw und Luzern mit dem Verein Mountainbike Luzern dar. Die Behörden der beiden Gemeinden haben damit ihre Pflicht zur Wahrung des öffentlichen Interesses verletzt, indem sie sich mit einer einseitigen Interessenvertretung zusammengeschlossen haben. Der Verein ist von der Sachlage her Adressat der Regulierung und nicht Autor derselben. Wenn schon eine «Public-Private-Partnership» begründet werden soll, dann ist diese ausgewogen

zusammensetzen. Es fehlt in der Trägerschaft eine Vertretung des Naturschutzes. Die Trägerschaft ist daher aufzulösen und neu zu bestellen. Der Entwicklungsprozess des gesamten Projekts ist neu aufzurollen.

## **2) Rolle des Vereins Mountainbike Luzern**

Die Kooperationsvereinbarung ermöglicht, dass der Verein Mountainbike Luzern die Polizei beim Vollzug der geltenden Regeln bezüglich Velofahren im Wald unterstützt. Aus den Gesuchsunterlagen ist nicht ersichtlich, wie weit diese Unterstützung gehen darf. Daher lässt sich heute nicht beurteilen, ob dabei die rechtsstaatlichen Grenzen der Ausübung hoheitlicher Gewalt durch eine private Organisation eingehalten werden. Das Gesuch ist in dieser Hinsicht unvollständig und muss präzisiert werden.

## **3) Rolle des lawa**

Das Projekt braucht die Zustimmung der kantonalen Dienststelle lawa als walddrechtliche Vollzugsbehörde. Das lawa befindet sich allerdings in einem Interessenskonflikt, war es doch über längere Zeit selbst als treibende Kraft in der Projektorganisation massgeblich an der Definition des Angebots und der Ausgestaltung des Projekts beteiligt. Daher ist zu prüfen, ob das lawa im vorliegenden Verfahren an der Entscheidung mitwirken darf.

## **4) Mangelnde Mitwirkungsmöglichkeiten**

Im bisherigen Verfahren sind die in RPG Art. 4, PBG § 6 und Veloweggesetz Art. 5 Abs. 3 vorgesehenen Mitwirkungsmöglichkeiten der betroffenen Bevölkerung nicht oder nicht hinreichend verwirklicht worden. Das Projekt wurde von der Trägerschaft zusammen mit ausgewählten Partnern unter Ausschluss der Öffentlichkeit bis zur Baugesuchsreife entwickelt.

## **5) Einschränkung der Zugänglichkeit des Waldes für Singletrail-Biker**

Der Bireggwald liegt mitten im Agglomerationsgebiet Luzern-Horw. Er ist damit in höchstem Grad einer Vielfachnutzung ausgesetzt, die mit dem Wachstum der Agglomeration in Zukunft noch zunehmen wird. Er erfüllt damit die Voraussetzungen von WaG Art. 14 Abs. 2, wonach die Behörden die Zugänglichkeit einzuschränken haben, wo es die Erhaltung des Waldes oder der Schutz von Pflanzen und wildlebenden Tieren erfordern. Eine Einschränkung der Zugänglichkeit ist insbesondere für Singletrail-Biker gerechtfertigt: Das Singletrail-Biken ist für die Natur die schädlichste Form der Freizeitnutzung im Wald. Auch dort, wo die Schaffung eines Systems von Biketrails keine Rodung im Sinne von Art. 4 WaG darstellt, bildet das Biken auf unbefestigten Wegen im Wald eine Nutzung, welche im Sinne von Art. 16 WaG die Funktionen des Waldes gefährdet oder beeinträchtigt. Das Biken im Bireggwald ist abseits befestigter Wege und Strassen daher gestützt auf § 10 kantonales WaG grundsätzlich zu verbieten, eine Ausnahmegenehmigung ist in der besonderen Situation dieses Waldes nicht angebracht. Das Singletrail-Biken gehört in einem Agglomerationswald auch nicht zur Erholungsfunktion des Waldes, weil der Erholungswunsch einiger weniger Single-Trail-Biker einen Zielkonflikt darstellt zu den Erholungswünschen der übrigen Erholungssuchenden.

Die Trägerschaft Bikerlenkung Bireggwald liefert in ihren Eingaben keinen wichtigen Grund, welcher gestatten würde, das Singletrail-Biken im Bireggwald unter Auflagen und Bedingungen zu bewilligen. Insbesondere fehlt eine Gesamtplanung des

Velonetzes im Kanton Luzern und in der Zentralschweiz, welche aufzeigen könnte, ob der Bireggwald zwingend der Nutzung durch Singletrail-Biker auszusetzen ist.

## **6) Rodungsbewilligung**

Da das Projekt durch die Intensität der Biketrails den Charakter eines Bikeparks erlangt, ist dafür eine Rodungsbewilligung erforderlich. Nach Art. 5 WaG gilt dies, wenn Waldboden dauernd oder vorübergehend mit oder ohne Bodenveränderung zu anderen Zwecken, als jenen des Waldes beansprucht wird. Die Gesuchsteller haben Gründe nachzuweisen, welche das Interesse an der Walderhaltung überwiegen. Die Trägerschaft hat keine entsprechende Güterabwägung vorgenommen.

Auch wenn der Bikepark als «unbedeutende Beanspruchung des Waldbodens für nichtforstliche Kleinbauten und -anlagen» nach Art.4 Bst. a WAV gewertet würde, müsste die Bikernutzung auf unbefestigten Wegen als schädlichste Form menschlicher Nutzung auf das mögliche Mindestmass eingeschränkt werden. Es könnte nur eine kleine Zahl von Biketrails bewilligt werden. Auch für diesem Fall fehlt die erforderliche Güterabwägung im Gesuch der Trägerschaft.

## **7) Schonungspflicht**

Das kantonale Waldgesetz stellt in § 7 eine allgemeine Schonungspflicht auf: «Wer sich im Wald aufhält, hat den Waldboden, die im Wald wachsenden Pflanzen sowie die Tiere und ihre Brutstätten und Aufenthaltsorte zu schonen». Jeder Biketrail ausserhalb der befestigten Waldwege verletzt diese Pflicht gegenüber Pflanzen und Tieren und ist deshalb grundsätzlich verboten. Ausnahmen sind nur nach § 10 zulässig. Die Gründe für eine Ausnahme sind im vorliegenden Fall nicht gegeben: Das kantonale Waldgesetz wiederholt einerseits in § 8 die Zugänglichkeitsregel des WaG, bekräftigt andererseits in § 9 das Verbot von Veranstaltungen, welche den Schutz von Pflanzen und wildlebenden Tieren beeinträchtigen können. In diesem Spannungsfeld gestattet § 10 das Reiten und Velofahren im Wald nur auf Waldstrassen, befestigten Waldwegen oder speziell markierten Pisten. Für Ausnahmen wird auf die kantonale Waldverordnung verwiesen. Diese gestattet in § 5 Abs. 4 nur einzelne, gesondert bewilligte Veranstaltungen abseits markierter Pisten «wenn ausgeschlossen werden kann, dass Schäden an Waldwegen entstehen ... oder wildlebende Tiere gestört werden».

Damit formuliert die Verordnung das Schutzgut des ungestörten Lebens von Wildtieren im Wald als generelles Ziel des kantonalen Waldgesetzes und der Waldverordnung, welches auch für dauernde Störungen durch Biketrails gelten muss. Die freie Zugänglichkeit des Waldes für Waldbenutzer gilt daher nicht für Singletrail-Mountainbiker. Der Waldschaden, den sie verursachen, rechtfertigt die Zugangsbeschränkung für sie.

## **8) Natur- und Landschaftsschutz**

Das Projekt hat auch die Bedingungen des kantonalen Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz (NLG) zu erfüllen. Nach § 1 sind die einheimischen Tiere und Pflanzen, ihre Lebensräume und deren Umgebung zu schützen und beeinträchtigte oder zerstörte Lebensräume einheimischer Tiere und Pflanzen wiederherzustellen oder ihre Wiederherstellung zu fördern. Biketrails widersprechen dieser Zielsetzung diametral. Nach § 5 Abs. 2 müssen sich solche Eingriffe in die Landschaft nach Abwägung aller Interessen als unvermeidbar erweisen. Zusätzlich hat der Verursacher dann «für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für

Wiederherstellung oder für angemessenen Ersatz im Sinne des ökologischen Ausgleichs zu sorgen». Weder sind die vorgesehenen Biketrails «unvermeidbar» noch sieht das Projekt dafür einen ökologischen Ausgleich vor. Dieser muss bei der Bewilligung zur Beurteilung vorliegen.

#### **9) Raumplanungsgesetz**

Bike-Trails und insbesondere Bikeparks im Wald stellen Anlagen ausserhalb der Bauzonen im Sinne von Art. 24 RPG dar. Solche können nur bewilligt werden, wenn keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Das WaG und die kantonalen Vorschriften formulieren solche überwiegenden Interessen. Es fehlt im Baugesuch und in der Stellungnahme der Trägerschaft eine entsprechende Güterabwägung.

#### **10) Eidg. Natur- und Heimatschutzgesetz**

Das NHG widmet dem Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt einen ganzen Abschnitt. In Art. 18 Abs. 1 fordert es, dass dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen entgegenzuwirken sei. Abs. 1 ter verlangt dafür eine Abwägung aller Interessen und verlangt vom Verursacher besondere Massnahmen zum bestmöglichen Schutz, zur Wiederherstellung oder zum angemessenen Ersatz. Das Gesuch setzt sich mit diesen Forderungen nicht auseinander. Es fehlt ein Gutachten, das ermitteln könnte, ob und inwiefern der Bireggwald den Schutz des NHG verdient.

#### **11) Veloweggesetz**

Das Veloweggesetz regelt in Art. 4 die Velowegnetze für die Freizeit, zu denen es ausdrücklich die Mountainbike-Routen zählt. Diese haben in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete zu liegen. Damit bedürfen die geplanten Biketrails im Bireggwald aufgrund seiner Lage im Agglomerationsgebiet Luzern einer besonderen Begründung. Insbesondere fehlt dafür die nach Art. 5 erforderlichen Planung durch den Kanton Luzern und die Beteiligung der interessierten Organisationen an dieser Planung (Art. 5 Abs. 3). Entgegen der Auffassung der Trägerschaft haben Mountainbike-Routen offensichtlich keine Erschliessungs- oder Verbindungsfunktion, eine Rolle, die in Art. 4 Abs.3 denn auch nur «insbesondere» erwähnt wird. Die Biketrails im Bireggwald fallen somit unter Art. 4 Abs. 1 und 2 Veloweggesetz.

#### **12) Kommunale Naturschutzzonen**

Teilgebiete des Bireggwalds bei Stirnrüti und bei Oberrüti sind im Zonenplan A von Horw als kommunale Naturschutzzonen ausgemessen. Für sie ist die Naturschutzverordnung der Gemeinde Horw anwendbar. Nach Art. 4 und 8 sind in diesen Gebieten alle Nutzungen und Vorkehrungen, die dem Schutzzweck zuwiderlaufen, untersagt. Das gilt insbesondere für Bauten und Anlagen sowie für Zweckänderungen. Da Biketrails Anlagen sind, die dem Schutzzweck des Waldes zuwiderlaufen, fallen sie unter diese beiden Begriffe.

Art. 23 BZR präzisiert die Vorschriften der Naturschutzverordnung. Danach bezweckt die kommunale Naturschutzzone die Erhaltung und Aufwertung besonders empfindlicher Lebensräume von Pflanzen und Tieren. Terrainveränderungen (wie sie Biketrails darstellen) sind nur zulässig, wenn sie dem Schutzziel dienen. Da das Biketrail-Projekt keine Trails durch Naturschutzzonen plant, sind diese Bestimmungen nicht direkt verletzt. Es fragt sich aber, ob Trails, die in unmittelbare Nähe zu einer Naturschutzzone zu liegen kommen, nicht doch eine besonders triftige Begründung

benötigen, weil sie die Tierwelt zweifellos beeinträchtigen. Die Nachbarschaft eines Biketrails widerspricht jedenfalls dem Ziel einer Aufwertung der Naturschutzzone. Im Gesuch der Trägerschaft wird dieser Begründungspflicht nicht nachgekommen.

### **13) Waldentwicklungsplan des Kantons Luzern**

Der Waldentwicklungsplan des Kantons Luzern sieht in Ziffer 5.3 Gebiete mit Wildvorrang vor. Deren Ziel ist es, wertvolle Lebensräume und Vernetzungsachsen für waldbewohnende und waldnutzende Arten zu sichern. Im Bireggwald sind fünf solche Gebiete vorgesehen. Zwei davon sind nur durch einen bestehenden Weg getrennt, welcher neu zu einem Biketrail ausgestaltet werden soll. Bei einer ganzheitlichen Betrachtung führt dieser Trail mitten durch ein Wildvorrang-Gebiet hindurch und ist unzulässig.

## **IV. Antrag**

Wir bestätigen unseren Hauptantrag, das Gesuch sei zur Überarbeitung an die Gesuchsteller zurückzuweisen. Das Projekt sei durch eine neu zusammengesetzte Trägerschaft von Anfang an neu aufzurollen. Andernfalls behalten wir uns vor, das laufende Verfahren als gesetzwidrig anzufechten.

Wir bestätigen unsere sechs Eventualanträge für den Fall, dass die Entscheidungsbehörde die materielle Prüfung des Gesuchs selbst vornehmen will.

Mit freundlichen Grüßen

René Gächter, Präsident

Philippe Mastronardi, Vizepräsident