



Stadt Zürich



Mountainbike-Konzept Stadt Zürich

Konzept zum Velofahren auf Wegen in Grünräumen
und auf Bikepark-Anlagen

Oktober 2017

Kerngruppe

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt Stadt Zürich: Raphael Knuser

Grün Stadt Zürich: Regina Wollenmann, Damian Keller

Schul- und Sportdepartement

Sportamt Stadt Zürich: Stephan Wild-Eck

Echoraum

Sportamt Kanton Zürich: Katja Egli

Abteilung Wald Kanton Zürich (ALN): Res Guggisberg

Koordinationsstelle Velo Kanton Zürich: Kathrin Hager

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn: Armin Hehli

Verein Züritrails: Frank Wadenpohl

Swiss Cycling: Pete Stutz

Trailnet: Samuel Hubschmid

Pro Velo Zürich: Dave Durner

Zürcher Wanderwege: Christoph Roth

Bikepolizei: Marcel Schäffer

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement: Mike Sgier

Externe Begleitung

Naturkonzept AG

Ivo Hugentobler

Corina Pescatore

Ingenieure und Planer

Seestrasse 161 / Postfach

8266 Steckborn

naturkonzept.ch

Dieses Dokument wird nur als pdf-Datei veröffentlicht.

Stadt Zürich, Oktober 2017

Inhalt

Einleitung	5
Vorgaben und Definitionen	6
2.1 Vorgaben und Grundlagen für das Mountainbiken	6
2.2 Definition und Abgrenzung des Begriffs «Mountainbiken»	7
2.3 Definitionen und Abgrenzungen bezüglich Infrastruktur	8
Mountainbikende und deren Bedürfnisse	9
3.1 Aktuelle Zahlen für die Schweiz und die Stadt Zürich	9
3.2 Nutzungsgruppen und Bedürfnisse	12
Mountainbike-Infrastruktur in der Stadt Zürich, Stand 2016	13
4.1 Infrastruktur in der Stadt	13
4.2 Auslastung der Infrastruktur	14
4.3 Organisation	14
4.4 Finanzierung	15
Entwicklungstendenzen	17
5.1 Stadt Zürich	17
5.2 Mountainbike	17
5.3 Gesellschaft	18
5.4 Umwelt	18
5.5 Fazit Entwicklungstendenzen	19
Ziele und Grundsätze der Stadt Zürich	20
Handlungsbedarf	21
Handlungsfelder und Umsetzung	22
8.1 Übersicht aller Handlungsfelder	22
Handlungsfeld 1: Informationen zur Bike-Infrastruktur im Internet	23
Handlungsfeld 2: Verhaltenskodex für alle Nutzungsgruppen	23
Handlungsfeld 3: Zusammenarbeit	24
Handlungsfeld 4: Pumptracks / Bikeparks im Quartier (Zielpublikum: Kinder)	24
Handlungsfeld 5: Bike-Pisten im Wald	24
Handlungsfeld 6: Signalisation Routennetz	25
Handlungsfeld 7: Biketransport in öffentlichen Verkehrsmitteln	25
Handlungsfeld 8: Zufahrt per Velo zur Bike-Infrastruktur	26
Handlungsfeld 9: Abstimmung mit Kanton (umliegenden Gemeinden / Bund)	26
Handlungsfeld 10: Beobachtung der Massnahmenwirkung und des Bedarfs	26
Abkürzungen & Glossar	27
Quellen	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	links: Mobilitätspiktogramm Mountainbike gemäss Norm SN 640829a. rechts: Routenfeld regionale Route Zürich Einsiedeln Bike	8
Abbildung 2:	«Waldstrasse» am Uetliberg als Beispiel für die Infrastruktur Mountainbike-Route	8
Abbildung 3:	Mobilitätspiktogramm Mountainbike-Piste	8
Abbildung 4:	«Biketrial Triemli» als Beispiel für die Infrastruktur Mountainbike-Piste	8
Abbildung 5:	«Bikepark Zürich» als Beispiel für die Infrastruktur Bikepark	8
Abbildung 6:	Vorhandene und aktuell geplante Mountainbike-Infrastrukturen	16
Abbildung 7:	Biketrial Verhaltenskodex GSZ	23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ausübung von Velofahren und Mountainbiken in der Schweizer Wohnbevölkerung im Alter von 15 bis 74 Jahren	9
Tabelle 2:	Anzahl Alltagsfahrende und Anzahl Freizeitvelofahrende in der Schweizer Wohnbevölkerung (15- bis 74-Jährige, Hochrechnung)	9
Tabelle 3:	Mountainbikende in der Stadt Zürich	10
Tabelle 4:	Gruppierung der Mountainbikenden nach Kategorien	12
Tabelle 5:	Mountainbike-Pisten, Stand Oktober 2017	13
Tabelle 6:	Mountainbike-Anlagen, Stand Oktober 2017	13

Einleitung

Masterplan Velo	Die Förderung des Veloverkehrs ist in Zürich seit fast 40 Jahren Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und auf allen Planungsebenen gut verankert. Der Veloverkehr geniesst auch grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Mit dem Slogan und der Vision «Zürich lädt zum Velofahren ein» wird verdeutlicht, dass die Stadt Zürich in Zukunft weit mehr als eine bloss technische Veloförderung verfolgen will. Die Stadt verfolgt mit dem Masterplan Velo drei Hauptziele. «Mehr», «Sicherer» und «Für alle». Ausgehend von der Vision und den Zielen wurden im Masterplan Velo sechs Handlungsfelder mit dazugehörigen Massnahmen abgeleitet. Zentrales Element ist eine attraktive und sichere Infrastruktur. Die Massnahmen im Handlungsfeld «Velofahren für alle» sollen möglichst viele Zürcherinnen und Zürcher und insbesondere Kinder und Jugendliche zur Velonutzung motivieren.
Mountainbike-Konzept der Stadt Zürich	Der Mountainbike-Sport hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten starken Zulauf verzeichnet. Rund 50 000 Zürcherinnen und Zürcher fahren in ihrer Freizeit Mountainbike. Diese Fahrten und die Zielgruppe stellen sowohl aus Sicht der Bewegungs- als auch der Veloförderung ein grosses und positives Potential dar. Gleichzeitig können sich im dicht genutzten städtischen Raum aber Konflikte zwischen Mountainbikenden und anderen Erholungssuchenden oder Interessen (bspw. Naturschutz) ergeben. Aus diesen Gründen sieht der Masterplan Velo im Handlungsfeld «Velofahren für alle» die Erarbeitung eines Mountainbike-Konzepts für die Stadt Zürich vor. In der Antwort auf die schriftliche Anfrage 2013 / 424 schrieb der Stadtrat auf die Frage nach dem Mountainbike-Konzept folgendes: <i>«Die Umsetzung der Massnahmen des Masterplans Velo werden von einer interdepartementalen Arbeitsgruppe unter der Leitung des TAZ koordiniert. Spezifische Konzepte wie das Mountainbike-Konzept werden unter Mitwirkung aller betroffenen Dienststellen wie GSZ, SPA und TAZ erarbeitet und mit weiteren Strategien, wie zum Beispiel der Sportstättenstrategie, koordiniert».</i>
Vorgehen und Inhalt	Das Mountainbike-Konzept der Stadt Zürich wurde in den Jahren 2015 und 2016 unter Mitwirkung der Dienststellen Tiefbauamt (TAZ), Grün Stadt Zürich (GSZ) und Sportamt (SPA) erarbeitet. Es gab ein Anhörungsverfahren für Vertreterinnen und Vertreter des Kantons (Abteilung Wald, Koordinationsstelle Velo, Sportamt) und der Bikepolizei sowie für Vertreterinnen und Vertreter von ProVelo, Swiss Cycling und Züritrails sowie der Zürcher Wanderwege. Das Mountainbike-Konzept legt als langfristiges Planungsinstrument die Grundsätze zum Thema Mountainbike und den Umgang mit dem Mountainbiken fest. Das Konzept umfasst die Ausgangslage, künftige Entwicklungstendenzen sowie die Ziele der Stadt Zürich. Es zeigt den Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen auf.

Vorgaben und Definitionen

2.1 Vorgaben und Grundlagen für das Mountainbiken

Bund	Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01), Art. 43 Abs. 1: Verkehrstrennung ¹ Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden. Signalisationsverordnung (SVV, SR 741.21), Art. 54a: Wegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte ³ Der Wegweiser «Route für Mountainbikes» (4.50.3) kennzeichnet Strecken, die für Mountainbikes besonders geeignet sind, und verpflichtet deren Benützer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern; wo die Sicherheit es erfordert, haben sie Warnsignale zu geben und nötigenfalls anzuhalten.
Kanton	Kantonales Waldgesetz (KaWaG, LS 921.1) II. Schutz des Waldes vor Eingriffen, Reiten und Radfahren § 6. ¹ Reiten und Radfahren im Wald sind nur auf Strassen und Wegen erlaubt. ² Ausnahmen regelt die Gemeinde. Kantonale Waldverordnung (KWaV, LS 921.11) 1. Schutz des Waldes vor Eingriffen, Reiten und Radfahren § 2. Rückegassen und Trampelpfade gelten nicht als Strassen oder Wege gemäss § 6 des Waldgesetzes.
Stadt Zürich	
Masterplan Velo, beschlossen vom Stadtrat, 7.11.2012	Auszug mit Bezug zum Thema Mountainbike (S. 44 / 45): Rund 50 000¹ Zürcherinnen und Zürcher fahren in ihrer Freizeit Mountainbike. Mit einem Mountainbike-Konzept soll dieses Potenzial genutzt und allfälligen Konflikten mit zu Fuss Gehenden in Grünräumen begegnet werden (Massnahme VA03). Massnahme VA03 Velofahren in der Freizeit. Mountainbike-Konzept: Planung und Leitbild für Zürcher Mountainbikende.
Sportstättenstrategie der Stadt Zürich, 30.9.2009	Auszug mit Bezug zum Thema Mountainbike (S. 6): Unterdurchschnittlich bewertet wurde das Angebot an Skateranlagen (3,0), an Eisbahnen (3,6) und Bikestrecken (3,6). [...] Rückschlüsse auf Mängel im Sportstättenangebot lassen sich aus dieser Umfrage kaum ziehen. Einzig die relativ schlechte Benotung der Skateranlagen, Eisbahnen und Bikestrecken lässt darauf schliessen, dass hier ein grösseres Angebot gewünscht würde.

¹ Im Masterplan Velo steht 15 000 Personen, wobei sich im Nachhinein herausgestellt hat, dass die Zahl von der Quelle nicht korrekt übernommen wurde. Richtig ist: 50 000.

Waldentwicklungspl
an (WEP) Stadt
Zürich

Auszüge Themenblatt E3a Freizeit und Erholung, WEP Stadt Zürich, 2011:

Ist-Zustand: Die Waldgebiete im Einzugsgebiet der Stadt Zürich sind von besonderem Erholungswert für die Bevölkerung. Rund 24% der Stadtbevölkerung gehen mindestens einmal pro Woche in den Wald. Insbesondere die angebotenen Erholungseinrichtungen (z.B. Rastplätze, Bikestrecken, Spielplätze, Fuss- und Radwege usw.) sind bei den Erholungssuchenden sehr beliebt. [...] Es besteht eine Nachfrage nach zusätzlichen Erholungsanlagen wie Reitwegen, Bikepisten, Rastplätzen, Aussichtspunkten usw. im Wald. [...]

Hauptziel: Für die Bevölkerung besteht ein attraktives, waldverträgliches Erholungsangebot mit der entsprechenden Erholungsinfrastruktur.

Soll-Zustand: In Wäldern, die primär der Freizeit und Erholungsnutzung dienen, ist ein attraktives Angebot an Erholungsinfrastruktur (z.B. Rastplätze, Bikeparcours usw.) vorhanden. Bei Bedarf kann im Rahmen der Raumplanungs- und der Waldgesetzgebung sowie unter Berücksichtigung vorhandener Grundlagen (z.B. Inventare, LEK) und bestehender Naturwerte (Baumbestand, Wildtiere usw.) zusätzliche Erholungsinfrastruktur installiert werden. Diese fügt sich gut in die Umgebung ein und ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder unmotorisiert gut zu erreichen. Parkplätze werden nicht ausgebaut. Neue Erholungseinrichtungen im Übergangsbereich Wald und Offenland werden mit allen Beteiligten entwickelt [...].

2.2 Definition und Abgrenzung des Begriffs «Mountainbiken»

Definition

Für das einheitliche Verständnis und die klare Abgrenzung zu weiteren Veloaktivitäten wird im vorliegenden Konzept das «Mountainbiken» wie folgt definiert: Velofahrten auf Wegen in Grünräumen und auf Bikepark-Anlagen, d. h. auf Infrastrukturen ausserhalb des Strassenraums, unabhängig vom Fahrzweck. Mountainbike-Trails wie auch Waldwege gehören zu den Infrastrukturen in Grünräumen. Das Konzept umfasst somit sowohl das Fahren auf Mountainbike-Infrastrukturen gemäss Definition Kap. 2.3 (signalisierte Routen und Mountainbike-Anlagen), als auch Fahrten auf dem gesamten Wegenetz in Grünräumen.

Abgrenzung

Velofahrten gemäss obiger Definition schliessen Elektro-Motorfahrräder mit einer **Tretunterstützung bis 25 km/h** und einer Motorenleistung bis 500 Watt ein. Die Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Elektro-Motorfahrräder mit einer Tretunterstützung über 25 km/h, einer Motorenleistung über 500 Watt und / oder der Möglichkeit ohne aktives Treten zu fahren wird grundsätzlich abgelehnt. Diese Abgrenzung erfolgt in Anlehnung an das Positionspapier «Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike», einer gemeinsamen Position der Schweizer Wanderwege, Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), SwissCycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC und Schweiz Tourismus.

2.3 Definitionen und Abgrenzungen bezüglich Infrastruktur

Die Mountainbike-Infrastruktur kann grundsätzlich in zwei verschiedene Typen unterteilt werden. Erstens in **Mountainbike-Routen** (analog den Velorouten), welche primär auf der bestehenden Weginfrastruktur verlaufen und zweitens in **Mountainbike-Anlagen**, welche speziell für den Mountainbike-Sport erstellt werden. Die Definition der Infrastruktur erfolgt im vorliegenden Konzept analog den Vorgaben des Bundes (Quellen: Schweizmobil und bfu).

Mountainbike-Route

Allgemein zugänglicher Weg oder Pfad, in der Regel ohne Asphalt- oder Betonschicht. Sie kann fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- bzw. Tragepassagen aufweisen (Fuss- & Veloverkehrs-Route gemäss SN 640 829a Signalisation Langsamverkehr).



Abbildung 1 links: Mobilitätspiktogramm Mountainbike gemäss Norm SN 640829a. rechts: Routenfeld regionale Route Zürich Einsiedeln Bike

Abbildung 2: «Waldstrasse» am Uetliberg als Beispiel für die Infrastruktur Mountainbike-Route

Mountainbike-Piste (Anlage)

Explizit für den Verkehr mit Mountainbikes angelegte Piste mit gebauten Elementen. Befahren wird die Piste ausschliesslich von oben nach unten. Die Piste soll möglichst keinen Mischverkehr aufweisen.



Abbildung 3: Mobilitätspiktogramm Mountainbike-Piste

Abbildung 4: «Biketrail Triemli» als Beispiel für die Infrastruktur Mountainbike-Piste

Bikepark (Anlage)

Oft im urbanen Raum speziell erstellte Anlage, auf welcher Kondition, Balance, Kraft, Tricks und Sprünge geübt werden. Dazu zählen unter anderem Pumptracks und Dirttracks.



Abbildung 5: «Bikepark Zürich» als Beispiel für die Infrastruktur Bikepark

Mountainbikende und deren Bedürfnisse

3.1 Aktuelle Zahlen für die Schweiz und die Stadt Zürich

National gibt es dank des Observatoriums Sport und Bewegung Schweiz (Lamprecht et al. 2008 / 2014a &b) aktuelle, repräsentative und zeitliche Entwicklungen aufzeigende Umfragezahlen zum Velofahren und Mountainbiken in der Schweiz.

Mountainbiken ist gemäss den Umfragezahlen mit einem Anteil von 6.3% unter den 15- bis 74-Jährigen Sport- oder Bewegungsform Nummer 12, liegt aber beispielsweise vor Tennis, Snowboarding, Inline-Skating, Golf oder Reitsport, sowie mit Ausnahme des Fussballs vor sämtlichen Ballsportarten. Unter den 10- bis 14-Jährigen geben 5.8% Mountainbiken als ausgeübte Tätigkeit an. Pro Jahr verbringen die 15- bis 74-Jährigen rund 23 Millionen Stunden im Sattel eines Mountainbikes, die 10- bis 14-Jährigen knapp eine Million Stunden. Rund 30% der Mountainbikenden sind weiblich.

Genauso wie das Velofahren ist das Mountainbiken eine Tätigkeit die überwiegend im ungebundenen Rahmen ausgeübt wird (96%). Mountainbiken ist zudem besonders verbreitet unter Personen mittleren Alters und mit mittlerem und hohem Einkommen.

Hinsichtlich eines Wachstumspotenzials machen die Umfragedaten deutlich, dass Mountainbiken ein unausgeschöpftes Potenzial von über 10% der aktuellen Nutzung aufweist.

Tabelle 1: Ausübung von Velofahren und Mountainbiken in der Schweizer Wohnbevölkerung im Alter von 15 bis 74 Jahren (Rikus et al. 2014, T 3.1)

	Ausübung, (in % der CH- Wohnbevöl- kerung)	Veränderung 2008-2014 (in Prozent- punkten)	Frauenanteil (in %)	Durchschnitts- alter (15-75-Jährige, ohne Kinder)	Hochrechnung (CH-Wohn- bevölkerung, 15-74-Jährige)
Velofahren/Mountainbiken	43.9	+2.2	50	44	2.68 Mio.
Mountainbiken	6.3	+0.2*	29	41	385'000
Velofahren	38.3	+2.7	53	44	2.34 Mio.

Datenbasis: Sport Schweiz 2014, Anzahl Befragte: 10652. Anmerkung: Die Summe der Kategorien «Velofahren» und «Mountainbiken» liegt über dem Gesamtwert für «Velofahren/Mountainbiken», da es Personen gibt, die sowohl Velofahren (inkl. Rennvelo) als auch Mountainbiken als ausgeübte Sportarten nennen. * Die Veränderung um 0.2 Prozentpunkte ist statistisch nicht signifikant.

Das Bevölkerungssegment der Mountainbike-Fahrenden kann in Alltags- und Freizeitfahrende unterteilt werden: die Freizeitaktivität macht beim Mountainbiken rund 70% aus.

Tabelle 2: Anzahl Alltagsfahrende und Anzahl Freizeitvelofahrende in der Schweizer Wohnbevölkerung (15- bis 74-Jährige, Hochrechnung) (Rikus et al. 2014, T 3.2)

	Alltagsfahrer*	Freizeitvelofahrer*
Mountainbiking	150'000	350'000
Velofahren	1.50 Mio.	1.36 Mio.
Mountainbiking/Velofahren	1.6 Mio.	1.7 Mio.

Datenbasis: Sport Schweiz 2014, Anzahl Befragte: 10652, davon 575 Mountainbiker und 4050 Velofahrer. Anmerkung: * inkl. Personen, die sowohl im Alltag Mountainbike/Velo fahren als auch in der Freizeit kürzere oder längere Mountainbike/ Velotouren machen.

Erläuterungen zu den in Tab. 1 und 2 verwendeten Begriffen (Rikus et al. 2014, S. 73)

Mountainbikende: umfasst im Rahmen der Erhebung Sport Schweiz befragte Personen, die als Sport- und Bewegungsaktivität angeben, Mountainbike zu fahren.

Alltagsfahrende: Personen, die im Rahmen der Erhebung Sport Schweiz angeben, vor allem im Alltag Mountainbike zu fahren. Zu diesem Nutzungssegment zählen insbesondere solche Personen, die das Mountainbike für Alltagswege (z.B. für die Fahrt zur Arbeit, zum Einkauf, etc.) nutzen.

Freizeitfahrende Mountainbike: Mountainbikende, die im Rahmen der Erhebung Sport Schweiz angeben, in der Freizeit kürzere oder länger Mountainbiketouren zu unternehmen. Darunter fallen auch die Personen, die angeben, sowohl im Alltag Mountainbike zu fahren als auch in der Freizeit kürzere oder längere Mountainbiketouren zu machen. Werden letztere separat aufgeführt (unter der Kategorie «Beides»), wird für die Freizeitfahrenden, die das Mountainbike nicht oder kaum für die Alltagsmobilität verwenden, die Bezeichnung «hauptsächlich Freizeitfahrende» verwendet.

Mountainbikende in der Stadt Zürich

In der Stadt Zürich gibt gemäss «Sport in der Stadt Zürich» ein Bevölkerungsanteil von 2.5% Mountainbiken als Aktivität an (Fischer et. al, 2014). Ausgehend von rund 320'000 15- bis 74-Jährigen Stadtzürcherinnen und -zürchern, gibt es in Zürich rund 8000 Mountainbikende. Hierbei gilt jedoch Folgendes zu beachten: In der Umfrage haben nur Personen Mountainbiken als Aktivität angegeben, die sich als Mountainbikerinnen oder -biker und nicht als Radfahrerinnen oder -fahrer definieren. Personen, die sich mit ihrem Velo (egal ob Strassen- oder Cityrad oder Mountainbike) abseits des Strassenraums fortbewegen, aber nicht in einem sportlichen Sinne biken, werden so nicht erfasst. Bei den rund 8'000 Personen handelt es sich damit um den eigentlichen «harten Kern» des sportlichen Mountainbikens. Wenn gemäss Masterplan Velo rund 50'000 Personen in der Stadt Zürich mountainbiken (Masterplan Velo, Stadt Zürich 2012), dann umfasst diese Zahl nebst dem Kern der Mountainbikeszene alle übrigen Personen, die abseits des Strassenraums mit dem Velo unterwegs sind. Zudem umfasst diese Zahl auch die Kinder und Jugendlichen. Insgesamt kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die tatsächliche Anzahl Mountainbikende gemäss Konzept in der Stadt Zürich in der Grössenordnung von 50 000 Personen liegt, wovon rund 10 000 Mountainbikende im enger gefassten Sinne sind.

Herleitung

Die Resultate der Studie Sport in der Stadt Zürich basieren auf Umfragen bei der Wohnbevölkerung der Stadt im Alter von 15 – 74 Jahren. Gemäss statistischem Jahrbuch der Stadt Zürich umfasst die Wohnbevölkerung der Stadt im Alter von 15 bis 74 Jahren rund 320'600 Personen im Jahr 2014 (Statistik Stadt Zürich, 2015).

Tabelle 3: Mountainbikende in der Stadt Zürich

Alter (Bereich)	Anzahl Personen	davon Mountainbikende
2 – 4 Jahre	12 000	unbekannt
5 – 14 Jahre	30 200	unbekannt
15 – 74 Jahre	320 600	2.5% bzw. 8000 ¹
75 – 80 Jahre	13 400	unbekannt

¹ Mountainbike als ausgeübte Sportart während 30 Tagen im Jahr (Fischer et. al, 2014)

Nutzung der Mountainbike-Infrastruktur

In «Sport in der Stadt Zürich» (Fischer et. al, 2014) wurden neben den ausgeübten Sportarten zusätzlich Angaben zur Sportinfrastrukturnutzung erhoben. Rund ein Drittel der 15- bis 74-Jährigen aus der Stadt Zürich nutzen demnach «signalisierte Velorouten», 12% «signalisierte Mountainbikerouten» und 4% «BMX- und Bikeanlagen». Bei insgesamt rund 320 000 Personen ergeben sich so rund 110 000, 38 000 bzw. 13 000 Nutzende. Bei den «BMX- und Bikeanlagen» ist zudem bekannt, dass von gut 20% der antwortenden Nutzerinnen und Nutzer nur Anlagen in der Stadt Zürich, von 40% sowohl in der Stadt wie andernorts und von rund 40% in der näheren Umgebung oder an einem anderen Ort benutzt werden. Insgesamt nutzt damit ein nennenswerter Teil der Aktiven aus der Stadt auswärts entsprechende Anlagen. In diesem Zusammenhang gilt aber auch festzustellen: Auswärtige, welche die Infrastruktur in der Stadt nutzen, wurden mit der Umfrage aus methodischen Gründen nicht erfasst. Aufgrund der Zentrumsfunktion der Stadt sowie der grossen Zahl an Arbeitsplätzen und Zupendlerinnen und -pendler, kann davon ausgegangen werden, dass sich zu den lokalen Nutzenden eine grössere Zahl Auswärtiger gesellt. Dies dürfte insbesondere dort gelten, wo die Stadt attraktive Angebote bereitstellt, die im Umland fehlen (Bikepark, Jumpark, Biketrails). Mit Blick auf die von der Stadt angestrebte 2000-Watt-Gesellschaft sticht ein Aspekt bei den signalisierten Velorouten, Mountainbikewegen, sowie BMX- und Bikeanlagen ins Auge: Der Mobilitätsmix, wie die Nutzenden zu den entsprechenden Anlagen gelangen, ist im Vergleich zu anderen Sportanlagen oder -infrastrukturen sehr vorteilhaft. Nur zwischen 10% (Velorouten) und 16% (Mountainbikerouten) werden motorisiert erreicht und jeweils über 70% macht Human Powered Mobility aus.

Je nach Abgrenzung und Verständnis fällt die Zahl der Nutzenden der Mountainbikeinfrastruktur in der Stadt unterschiedlich aus, insbesondere wenn bedacht wird, dass die Velorouten gemäss Schweizmobil zum Teil auch ausserhalb des eigentlichen Strassenraums «durchs Grüne» verlaufen.

Da Velofahrende, die sich nicht als Mountainbikende sehen, beispielsweise Familien mit (kleinen) Kindern, Mountainbikerouten als attraktive und kindergerechte Radstrecken nutzen, dies jedoch in den Umfragedaten nicht gebührend zum Ausdruck kommt, dürfte die Nutzung der entsprechenden Infrastrukturen höher liegen als die Umfragedaten ausweisen.

Zufriedenheit mit Infrastruktur und Förderung

Gemäss «Sport Stadt Zürich 2014» wird das Angebot an signalisierten Velorouten generell positiv bewertet: Ein Viertel urteilt mit sehr gut, 40% mit gut und 22% mit genügend. Jede oder jeder Siebte erachtet das Angebot für ungenügend oder schlecht. Bei den Mountainbikewegen (18%, 44%, 28%, 8%, 2%) und den BMX- und Bikeanlagen (18%, 37%, 33%, 7%, 5%) fällt das Urteil ganz ähnlich und mehrheitlich positiv aus.

Unter den verschiedenen Forderungen zu Sport und Bewegung fallen aus «Sport Stadt Zürich 2014» namentlich zwei mit Blick aufs Mountainbiken ins Auge: 81% der Befragten erachten die Förderung des ungebundenen Sports ausserhalb der Vereine als wichtig oder sehr wichtig. Und Mountainbiken ist eine prototypisch in ungebundenem Rahmen und dazu lebenslang ausgeübte Form der sportlichen Aktivität.

Die Motivierung von bis jetzt nicht sportlich aktiven Menschen wird ebenfalls von über 80% als wichtig oder sehr wichtig angesehen. Das Mountainbiken – in einem weiten Verständnis gemäss Konzept – kann hier eine wesentliche Rolle spielen.

3.2 Nutzungsgruppen und Bedürfnisse

Der Mountainbikesport kann in verschiedene Nutzungsgruppen unterteilt werden. Die einzelnen Kategorien können dabei ineinander übergehen bzw. viele Mountainbikende sind nicht strikt einer Kategorie zuzuordnen. In der Stadt Zürich sind keine aktuellen und repräsentativen Zahlen zu den Anteilen je Kategorie und zu den spezifischen Bedürfnissen vorhanden. In einer Publikation der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Graubünden (Stirnemann et al., 2015) sind aktuelle Zahlen zu Kategorie und Motiven für das Mountainbiken vorhanden (vgl. Tabelle 3). Bei den Anteilen je Kategorie handelt es sich um Einschätzungen von langjährigen Kennerinnen und Kennern des Mountainbikesports. Diese Zahlen geben einen guten Hinweis, in welcher Kategorie und mit welchen Motiven die Zürcher Mountainbikenden ihren Sport betreiben.

Tabelle 4: Gruppierung der Mountainbikenden nach Kategorien (Stirnemann et al., 2015)

Kategorie	Motiv	Ausübung	Anteil	Federweg	Vergleich mit Skifahren
Cross Country	Wettkampf	Ausdauer-Leistungssport	5%	10 cm	Langlauf
Tour	Fitness	Touren mit Leistung / Natur	30%	12 cm	Skitour
Allmountain	Erlebnis	Touren mit Naturfokus	33%	14 cm	Skitour / Ski alpin
Enduro	Abfahrtserlebnis	Touren mit Natur / Adrenalin	20%	16 cm	Freeride / Ski alpin
Freeride	Abfahrtsaction	Abfahrt mit Adrenalin	10%	18 cm	Snowpark
Downhill	Wettkampf	Abfahrts-Leistungssport	2%	23 cm	Abfahrt

Nutzungsgruppen Über **80%** der Mountainbikenden lassen sich in den Kategorien **Tour/Allmountain/Enduro** gruppieren. Nur rund 5% der Mountainbikenden betreiben den Ausdauerleistungssport Cross Country. Für etwas mehr als 10% der Mountainbikenden steht das reine Abwärtsfahren im Vordergrund (vgl. Tabelle 3).

Bedürfnisse Die Hauptmotive für den grössten Teil der Mountainbikenden sind **Sport- und Naturerlebnisse** auf dem Mountainbike (Quelle: Bericht GSZ S.9). Je nach Kategorie werden dabei Touren mit Fokus «Leistung und Natur», «primär Natur» oder «Natur und Adrenalin» bevorzugt. Mountainbikende der Kategorien Cross Country, Tour, Allmountain und Enduro (knapp 90% der Mountainbikenden) bevorzugen spannende und möglichst natürliche Wege, sogenannte Singletrails, welche fahrtechnische Herausforderungen und vor allem eine hohe Nähe zur Natur bieten (vgl. Tabelle 3). Künstliche Hindernisse, Bauten und Holzkonstruktionen sind auf diesen Trails nicht notwendig. Rund 12% der Mountainbikenden suchen explizit den **Abfahrtsspass** und erwarten speziell gebaute Abfahrtsstrecken inkl. Sprünge und natürliche oder künstliche Hindernisse.

Mountainbike-Infrastruktur in der Stadt Zürich, Stand 2016

4.1 Infrastruktur in der Stadt

Geschichte und Entwicklung	Im dicht besiedelten Raum der Stadt Zürich zeigte sich die Mountainbike Entwicklung früh und stärker als in anderen Gebieten. Bereits im Jahre 1999 erfolgte auf Stadtgebiet die erste offizielle Bewilligung für eine eigentliche Mountainbike-Anlage, einen Bikeparcours im Zürichbergwald. Abgesehen von den Tourismusdestinationen in den Berggebieten, war und ist die Stadt Zürich eine Pionierin in der Bereitstellung von offiziellen Mountainbike-Infrastrukturen. Heute betreibt und unterhält die Stadt Zürich verglichen mit anderen Städten ein grosses und vielfältiges Angebot an Mountainbike-Infrastrukturen.
Waldstrassennetz	Im Perimeter Stadt Zürich existiert ein Waldstrassennetz von rund 383 km Länge. Mit wenigen Ausnahmen dürfen alle Waldstrassen mit Fahrrädern befahren werden.
Signalisierte Mountainbike-Routen	Die Etappe Zürich-Baar der regionalen Route 22 von Mountainbikeland Schweiz (Schweizmobil, schweizmobil.ch) beginnt in der Stadt Zürich. Diese erste und bis heute einzige signalisierte Mountainbike-Route auf Stadtgebiet führt vom Hauptbahnhof der Sihl entlang und danach hinauf auf die Albiskette.
Mountainbike-Pisten (Anlagen)	Aktuell sind in der Stadt Zürich 6.4 km Mountainbike-Pisten vorhanden. Die Biketrails «Triemli» und «Höckler» liegen am Uetliberg und existieren seit 2004. Seit 2013 steht zusätzlich eine Piste am Adlisberg zur Verfügung.

Tabelle 5: Mountainbike-Pisten, Stand Oktober 2017

Name	Länge / Grösse	Zielgruppe	Realisierung / Erneuerung
Biketrail Triemli	3.5 km	MTB: Cross Country / All-Mountain / Enduro / Freeride	2004 / 2014 und 2015
Biketrail Höckler	0.5 km		2004
Biketrail Adlisberg	2.4 km		2013

Bikeparks (Anlagen)	Aktuell sind in der Stadt Zürich die sechs Mountainbike-Anlagen «Pumptrack Zürichberg», «Bikeparcours Murbeliwiese», «Velo-Trial Übungsplatz Fronwald», «Jumppark Allmend», «Bikepark Allmend» und der «Velopark Höngg» in Betrieb.
---------------------	---

Tabelle 6: Mountainbike-Anlagen, Stand Oktober 2017

Name	Länge / Grösse	Zielgruppe	Realisierung / Erneuerung
Pumptrack Zürichberg	30 x 100 m	Begegnungsort für Bikende aller Disziplinen und Altersgruppen	1999 / 2010 / 2017
Bikeparcours Murbeliwiese	20 x 30 m	Kinder mit MTB / BMX	2009
Übungsplatz Fronwald	800 m ²	Velo Trial	2015
Bikepark Allmend	100 x 60 m	MTB, Dirt Jump, BMX	2013
Jumppark Allmend (nicht öffentlich zugänglich)	85 x 13 m	Dirt Jump	2015
Velopark Höngg	30 x 40 m	Kinder mit MTB / BMX	2016

4.2 Auslastung der Infrastruktur

GSZ untersucht die Nutzungsfrequenzen auf gewissen Infrastrukturen der Stadt seit 2009 mittels automatischen Zählsystemen (eco-counter.com). Dabei werden die **Frequenzen von FussgängerInnen und VelofahrerInnen** in gewissen Zeitabständen exakt erfasst. Diese Erfassung erlaubt umfangreiche Auswertungen zu Nutzungsfrequenzen auf den untersuchten Strecken.

Uetliberg	Die Auswertungen von GSZ zeigen, dass im Wald am Uetliberg pro Jahr bis zu 600 000 Besuche von FussgängerInnen und VelofahrerInnen stattfinden. 20 bis 25% bzw. rund 150 000 dieser Besuche finden mit dem Fahrrad statt.
Biketrail Triemli	Auf der explizit für den Mountainbikesport angelegten Piste «Biketrail Triemli» finden jährlich zwischen 35 000 und 40 000 Abfahrten statt. Dies sind im Durchschnitt 100 Abfahrten pro Tag , wobei an Spitzentagen im Sommer bis zu 400 Abfahrten gezählt werden.
Biketrail Adlisberg	Die im Frühsommer 2013 neu eröffnete Piste «Biketrail Adlisberg» verzeichnet gemäss Zählungen von GSZ im Durchschnitt rund 30 Fahrten pro Tag , wobei die überwiegende Mehrheit der Fahrten in den Sommermonaten stattfinden.
Pumptrack Zürichberg	Der Pumptrack Zürichberg wird rund 5 bis 10 mal pro Tag befahren.
Bikepark Allmend	Gemäss einer Erhebung des TAZ vom Sommer 2014 benutzen im Durchschnitt rund 12 Personen pro Tag den Bikepark Allmend, wobei die Nutzungen während des Tages und zwischen Wochentag und Wochenende stark schwanken. Weitere Erhebungen zur Nutzung des Bikeparks sind keine vorhanden. Nach Einschätzung der Stadt Zürich hat die Nutzung seit der Eröffnung und im Vergleich zum Jahr 2014 eher noch zugenommen.

4.3 Organisation

In der Stadt Zürich existierte bis zum Jahr 2015 keine definierte Federführung zum Thema Mountainbike. Es sind die drei Dienstabteilungen Tiefbauamt Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich und Sportamt Stadt Zürich für einzelne Bereiche des Themas Mountainbike zuständig. Zudem bestehen seit längerem Vereinbarungen zwischen der Stadt und Privaten, wo Private im Auftrag der Stadt Leistungen für das Mountainbiken erbringen. Hierbei hat sich der Verein Züritrails in den letzten Jahren als zentraler Ansprechpartner für Mountainbike-Themen in der Stadt Zürich etabliert. Während die Anliegen für neue Infrastrukturen im Bereich Vereinssport über das SPA kommen, erfolgte die Initiative für neue **Infrastrukturen für Individualsport** meist direkt bei GSZ. Dies liegt auf der Hand, weil Individualsportarten vorwiegend in den Grünräumen der Stadt betrieben werden. Somit wird in der Regel GSZ zuerst mit allfälligen Problemen konfrontiert, wie zum Beispiel bei illegalen Biketrails im Wald, und sucht dann nach Lösungen.

TAZ	Der Geschäftsbereich Verkehr + Stadtraum des TAZ ist zuständig für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Umsetzung der Massnahmen des Masterplans Velo (unter anderem das Mountainbike-Konzept) erfolgen unter Leitung des TAZ. Kernaufgabe des TAZ ist das Velofahren im Strassenraum.
GSZ	GSZ pflegt, gestaltet und bewirtschaftet den öffentlichen Grünraum der Stadt Zürich. Dazu gehören unter anderem auch die Bereitstellung und der Unterhalt von Erholungsinfrastruktur (Sport- und Spielplätze, Finnenbahnen, Vita-Parcours, Parkanlagen etc.). Dabei hat GSZ alle Interessen an den Grünräumen zu vertreten unter anderem Erholung und Naturschutz.
SPA	Das SPA betreibt die Sportanlagen (Rasensportplätze, Bäder, Sporthallen etc.) in der Stadt. Grundsätzlich fördert das SPA zu einem wesentlichen Teil Infrastrukturen für den Vereinssport. Der im Jahr 2013 erstellte Bikepark Allmend wurde im Auftrag des SPA erstellt.
Mountainbikende	Mountainbiken ist grundsätzlich ein ausgesprochener Individualsport. Der grösste Teil der Mountainbikenden ist nicht in einem Verein organisiert. In der Stadt Zürich wurde im Jahr 2010 der Verein Züritrails gegründet. Eines der Hauptanliegen des Vereins ist es, die Mountainbike-Infrastruktur in und um Zürich zu verbessern. Der Verein Züritrails hatte im Jahr 2015 rund 1'000 Mitglieder und ist für die Stadt zum wichtigsten Ansprechpartner in Sachen Mountainbike geworden. Der Verein Züritrails beteiligt sich am Unterhalt der Biketrails im Wald. Der Verein Züritrails betreibt seit 2015 einen eigenen Jumptrack neben dem Bikepark Allmend. Der Verein Pro Velo Kanton Zürich ist die Lobby der VelofahrerInnen im Kanton Zürich und setzt sich ein für mehr Platz auf der Strasse, durchgehende Velorouten, genügend Abstellplätze, sichereres Verkehrsklima und bessere Schnittstellen mit dem öffentlichen Verkehr. Pro Velo ist auch als Fachorganisation tätig und bietet Dienstleistungen u.a. in den Bereichen Beratung, Überprüfung und Befahrung an.

4.4 Finanzierung

Erstellung, Betrieb und Unterhalt	Heute betreibt und unterhält GSZ die drei Biketrails Triemli, Höckler, Adlisberg und den Pumptrack Zürichberg. Für diese Infrastrukturen im Wald trägt GSZ derzeit die vollen Kosten. Finanziert werden diese Infrastrukturen über das Produkt Erholungswald. Die Mountainbike-Anlagen ausserhalb des Waldes werden durch das SPA betrieben. Der Bikepark Allmend wird durch GSZ unterhalten, dies jedoch im Auftrag und finanziert durch das SPA. Die Mountainbike-Infrastruktur im Wald ist relativ kostengünstig. Der Unterhalt von niederschweligen Angeboten für die Naherholung ist im Vergleich zu Sportanlagen wie Bädern oder Rasensportplätzen kostengünstig.
-----------------------------------	---



Mountainbike-Konzept Stadt Zürich

1:60'000

Mountainbike Infrastruktur

- Bestehende MTB-Anlage
- Geplante MTB-Anlage
- Bestehender MTB-Trail
- - - Geplanter MTB-Trail

Weitere Veloinfrastruktur

- M Komfortrouten
- M Hauptrouten
- M Haupt- und Komfortrouten



Erstellt von/am
Lea Bauer, angepasst am 10.03.2017

Datenquellen/Copyrights:
Geometrie: Vermessung Stadt Zürich; Übersichtsplan:
Kanton Zürich; Waldareal, WEP

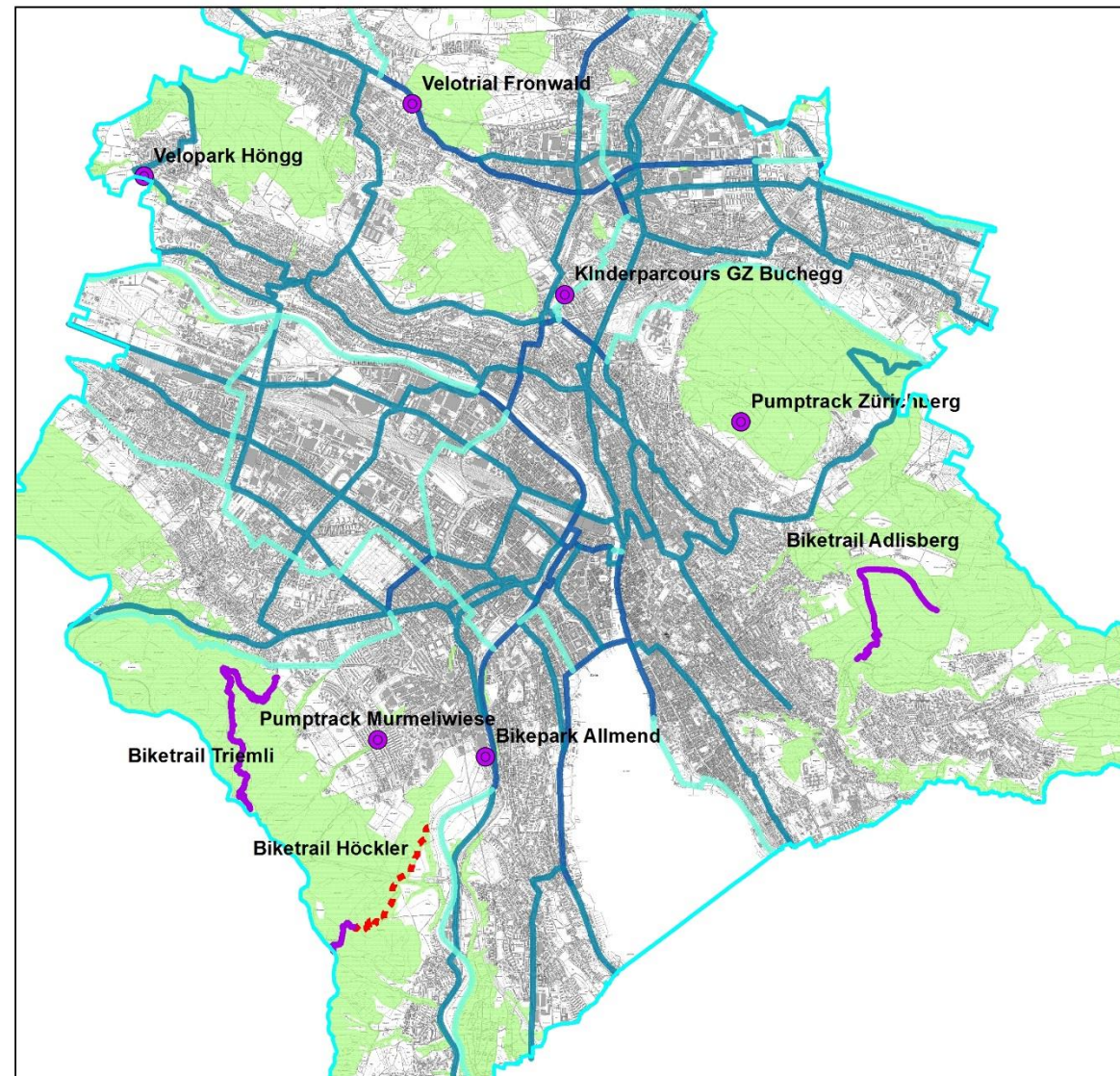


Abbildung 6: Vorhandene und aktuell geplante Mountainbike-Infrastrukturen (Stand 10.03.2017). Die Komfort- und Hauptrouten sind keine eigentliche Mountainbike-Infrastruktur, diese sind jedoch im Sinne eines Zubringers zu den Mountainbike-Anlagen und Strecken ebenfalls im Plan abgebildet

Entwicklungstendenzen

5.1 Stadt Zürich

Bevölkerungs-entwicklung	Bis zum Jahr 2025 werden in der Stadt Zürich zwischen 428 000 (unteres) und 440 000 (oberes Szenario) Personen leben (Statistik Stadt Zürich, 2013). Dies entspricht im Vergleich zu heute einer Zunahme der Bevölkerung zwischen 24 000 und 45 000 Personen. Die Altersgruppe der 40- bis 64-Jährigen wird voraussichtlich um rund 20% zunehmen. Aufgrund der Bevölkerungszunahme , insbesondere der relativ starken Zunahme der 40- bis 64-Jährigen, kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl Mountainbikende in der Stadt Zürich bis 2025 steigen wird.
Umfeld der Stadt Zürich	Im Kanton Zürich nimmt die Bevölkerungszahl bis 2040 um rund 20% zu (Statistisches Amt Kanton Zürich, 2014). Auch in der Umgebung der Stadt Zürich wird deshalb die Anzahl Mountainbikende mit grosser Wahrscheinlichkeit steigen. Das Angebot der Mountainbike-Infrastruktur in der Stadt Zürich richtet sich grundsätzlich an die Stadtbewohnenden und soll deren Bedürfnissen und Ansprüchen gerecht werden. Ausserhalb des Stadtgebietes ist die Entwicklung der Mountainbike-Infrastruktur weniger weit fortgeschritten. Die Stadt Zürich ist deshalb auch ein Magnet für Mountainbikende aus der Umgebung. Ein Ausbau der Mountainbike-Infrastrukturen in der Stadt Zürich kann dazu führen, dass vermehrt «Auswärtige» diese städtischen Infrastrukturen nutzen, sofern das Mountainbike-Angebot in den umliegenden Gemeinden und in der näheren Region keinen entsprechenden Ausbau erfährt.
Berggebiete	In den Berggebieten wird die Mountainbike-Infrastruktur seit einigen Jahren massiv ausgebaut. Die attraktiven Angebote, die häufig von den Bergbahnen bereitgestellt werden, führen dazu, dass heute für viele Mountainbikende explizite Mountainbike-Ferien (z.B. in die Tourismuskantone Graubünden oder Wallis) angesagt sind. Ein vergleichbares jedoch lokales Freizeitangebot könnte dann in der Stadt und der näheren Umgebung gesucht werden.

5.2 Mountainbike

Entwicklung des Mountainbikens in der Zukunft	Das Mountainbiken hat sich seit den Ursprüngen in den frühen 1980er Jahren von einem Trend zu einer etablierten und anerkannten Freizeitaktivität entwickelt. Technische Neuerungen hielten und halten dabei immer wieder Einzug. Aktuell sind dies Elektrovers. So wurden im Jahr 2014 in der Schweiz 57 600 Elektrovers verkauft, drei Viertel davon in der Kategorie «bis 25 km/h». Mit Ausnahme des Jahres 2013 ist der Elektroversabsatz stetig gestiegen (Velosuisse 2015). Heute dominieren noch immer die Citybikes die Neuverkäufe unter den Elektrovers, doch die technische Entwicklung der Elektrovers ist noch längst nicht abgeschlossen. Es existieren von diversen Herstellern schon ausgeklügelte E-Mountainbikes, welche sich in Bezug auf Einsatzbereich, Funktionalität, Federweg etc. durchaus mit den «normalen» Mountainbikes vergleichen lassen. Damit besteht ein sehr grosses Potenzial für E-Mountainbikes.
---	--

5.3 Gesellschaft

Sportaktivitäten in der freien Natur

Für ihre Sportaktivitäten nutzen die Zürcherinnen und Zürcher am häufigsten die Sportmöglichkeiten in der freien Natur. **In keiner gebauten Sportanlage wird so viel Sport getrieben wie im Wald.** Weder Stadien, Skipisten, Eisfelder, noch Sporthallen leisten einen vergleichbaren Beitrag zur sportlichen Betätigung der Bevölkerung (Wild-Eck, 2011). Wissenschaftliche Untersuchungen machen deutlich, wie Bewegung bzw. Sport sich positiv auf Wohlbefinden, Lebenszufriedenheit und Lebensqualität auswirken (Wild-Eck, 2002). Zudem wird Sport als Element der Prävention von Zivilisationskrankheiten (Diabetes, Herz-Kreislauf, Bluthochdruck) identifiziert (Schneider, 2009). Mit Bezug zum Wald kann festgestellt werden, dass dieser die positiven Wirkungen des Sports verstärkt. Einerseits ist der Wald eine zu Bewegungs- und Sportaktivitäten motivierende Umgebung (Wild-Eck, 2002) und der Waldluft werden gesundheitsfördernde Eigenschaften zugeschrieben (BUWAL, 1999). Andererseits kann der Wald kostenlos genutzt werden, was gerade in finanzschwachen Bevölkerungskreisen das Bewegungsverhalten positiv beeinflusst (Moschetti, 2010). Bewegung, Sport und Wald bilden so individuell wie gesellschaftlich eine der Gesundheit besonders zuträgliche Mixtur (Wild-Eck, 2011).

Eine gesellschaftlich negative Entwicklung hingegen ist der Rückgang der Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen. Zwischen 1994 und 2005 ist der Anteil mit dem Velo zurückgelegter Wege bei Kindern und Jugendlichen schweizweit um mehr als 40% zurückgegangen (Sauter, 2008). Diese Entwicklung steht im Gegensatz zu den Zielen, den Veloverkehr zu fördern und den Anteil der Velofahrenden zu steigern.

Steigende Nutzungsansprüche und Zielkonflikte

Ohne eigene Infrastruktur **teilen** sich die Mountainbikenden **das bestehende Wegenetz** mit Zufussgehenden und Reitenden. Aufgrund der steigenden Bevölkerungszahlen nimmt der Gesamtumfang der Freizeitaktivitäten zu. Mit einer zunehmenden Anzahl an Mountainbikenden und anderen Nutzenden nimmt deshalb der Nutzungsdruck auf die bestehende Freizeitinfrastruktur und damit auch das Potenzial für Konflikte zu. Verschiedene Beispiele, unter anderem der Biketrail Triemli zeigen, dass attraktive Trails die Bikenden kanalisieren und die Nutzungsströme entflechten (Freuler, 2006). Die bestehenden Wege wie beispielsweise Waldstrassen und Wanderwege werden dadurch entlastet. Somit profitieren nicht nur die Mountainbikenden von einem attraktiven Angebot sondern auch die zu Fuss Gehenden und Reitenden, welche weniger durch Mountainbikes «gestört» werden.

5.4 Umwelt

Chancen

Sportbegeisterte, welche ihren Bewegungsdrang im nahen Wald ausleben, verursachen im Vergleich mit anderen Aktivitäten aufgrund der kaum benötigten Infrastruktur und aufgrund der kurzen Anreisedistanzen einen **sehr geringen CO₂-Ausstoss** (Sesartic, et al., 2007). Entsprechender Sport im Wald soll im Sinne einer nachhaltigen Lebensweise gefördert werden (2000-Watt-Gesellschaft).

Risiken

Sportbegeisterte, welche ihren Bewegungsdrang im nahen Wald oder in der städtischen Natur ausleben, wirken mit ihren Aktivitäten auf die natürlichen Öko-

systeme. Böden, Pflanzen und Tiere können dadurch beeinträchtigt werden. Beispielsweise können an exponierten Stellen verstärkt Erosionen auftreten oder nächtliche Aktivitäten mit starken Lampen einen Stressfaktor für das Wild darstellen.

Optimierung

Offizielle Mountainbike-Infrastrukturen tragen zum Schutz der Natur bei. Bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen ist ihr Nutzen besonders hoch. So können unter anderem bei der Planung der Linienführung von Mountainbike-Routen / Pisten ökologisch wertvolle Gebiete wie beispielsweise Vorranggebiete Biologische Vielfalt oder Wildlebensräume berücksichtigt und geschont werden. Damit wird sichergestellt, dass die Aktivitäten auf diesen Infrastrukturen möglichst geringe Störungen der Pflanzen und der Wildtiere verursachen. Unkontrolliert erstellte oder entwickelte Infrastrukturen gefährden dagegen den gezielten Schutz der Natur und sind damit unerwünscht.

Eine derart umfassend geplante und gemanagte Mountainbike-Infrastruktur kann potenziell negative Auswirkungen minimieren, weil die Nutzung auf einer für die **Umwelt verträglichen Infrastruktur** kanalisiert werden kann.

5.5 Fazit Entwicklungstendenzen

Im Zuge des Bevölkerungswachstums wird die **Anzahl** der Erholungssuchenden und Sporttreibenden in der **freien Natur zunehmen**. Die Anzahl Mountainbikerinnen und Mountainbiker in der Stadt Zürich wird weiter steigen, unter anderem auch aufgrund der Kombination der technischen Weiterentwicklung der E-Bikes und E-Mountainbikes mit einer älter werdenden Bevölkerung. Diese Entwicklung ist im Sinne der Gesundheits- und Sportförderung sowie mit dem Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft vor Augen als positiv zu werten. Insbesondere wird mit der Unterstützung durch Elektromotoren das Hinauffahren erleichtert, was auf die Frequenzen auf den Wegen und Trails im Wald an und auf den Hügeln rund um die Stadt einen grossen Einfluss haben wird.

Das Mountainbiken wird voraussichtlich auch in Zukunft eine ausgesprochene Individualsportart bleiben. Abgesehen von einigen Spezialdisziplinen wird sich der grösste Teil der Mountainbikenden in der Natur und **vorzugsweise im Wald** bewegen. Ohne entsprechende Planung kann dies auf stark begangenen Wegen bzw. in besonders sensiblen Gebieten negative Auswirkungen auf die Umwelt und auf andere Erholungssuchende und Sporttreibende haben.

Ziele und Grundsätze der Stadt Zürich

Die Stadt Zürich fördert den Veloverkehr und damit auch das Velofahren auf Wegen in Grünräumen und auf Bikepark-Anlagen, d. h. auf Infrastrukturen ausserhalb des Strassenraums. Damit im dicht genutzten städtischen Erholungsraum die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzungsgruppen aufeinander abgestimmt werden können, wurden im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzepts folgende Ziele festgelegt:

Übergeordnete Ziele und Grundsätze

- Die Stadt fördert Velofahrten auf Wegen in Grünräumen und auf Bikepark-Anlagen, d.h. auf Infrastrukturen ausserhalb des Strassenraums. Dazu gehören Bestrebungen zum frühen Erlernen und sicheren Ausüben des Velofahrens auf dieser Infrastruktur.
- Es gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften und die «Verhaltensregeln im Wald» von GSZ.
- Die Mountainbike-Pisten in den Wäldern richten sich an den Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung aus. Eine überregionale Ausstrahlung der Mountainbike-Pisten wird nicht angestrebt.
- Die Stadt Zürich stellt genügend, den unterschiedlichen Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung und Vereine entsprechende Bikepark-Anlagen bereit.
- Die Mountainbike-Pisten, Routen und Bikepark-Anlagen der Stadt Zürich sind allgemein zugänglich.
- Die Stadt begrüsst private Initiativen im Sinne des vorliegenden Konzepts und unterstützt diese im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten.
- Die Mountainbike-Pisten, -Routen und Bikepark-Anlagen sind gut über das offizielle Radwegenetz erschlossen.

Koexistenz & Entflechtung

- Rücksichtnahme und gegenseitiger Respekt bilden die Grundlage der gemeinsamen Nutzungen.
- Grundsätzlich steht für Velofahrten in Grünräumen das gesamte offizielle Wegenetz zur Verfügung.
- Ausnahmsweise kann eine Trennung der verschiedenen Nutzungen erfolgen.
- Sportliche Talfahrten finden auf den offiziellen Mountainbike-Pisten statt.

Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur

Die Stadt sorgt für einen nutzungsfreundlichen Betrieb und den sachgemässen Unterhalt der städtischen Wege, Mountainbike-Pisten und Bikepark-Anlagen.

Erstellung neuer Infrastruktur

Neue Mountainbike-Pisten, -routen und Bikepark-Anlagen werden nur realisiert, wenn der Bedarf nachgewiesen ist.

Organisation und Kommunikation

Die Stadt kommuniziert klar ihre Ansprechstellen für externe Anliegen.

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf basiert auf dem Vergleich der Ziele und Grundsätze der Stadt Zürich hinsichtlich Mountainbiken (Kapitel 6) mit dem aktuellen Stand des Mountainbikens im Jahr 2016 (Kapitel 4) sowie der erwarteten Entwicklungstendenzen rund um das Mountainbiken in der Stadt Zürich (Kapitel 5).

Der Handlungsbedarf bildet die Grundlage für die daraus abgeleiteten Handlungsfelder in Kapitel 8.

Entwicklungen	Handlungsbedarf (→)	Handlungsfelder Nr.
Bevölkerungswachstum und demografische Entwicklungen (S. 17)	Steigende Anzahl Erholungssuchende und Mountainbikende führt zu weiter steigendem Druck auf die bestehende Erholungsinfrastruktur in Grünräumen. → Kommunikation von Angeboten, Ansprechpersonen und Anliegen → Zielgruppenspezifische Analyse der Bedürfnisse (Altersgruppen, Schulen, Vereine etc.) → Verstärkung der Mitwirkungsprozesse → Überprüfung der Massnahmenwirkung alle 5 Jahre	1. Information 2. Verhaltenskodex 3. Konfliktmanagement 10. Massnahmenwirkung
E-Bikes (S.20) E-MTBs (S.20)	Mit E-Bikes lassen sich in der gleichen Zeit längere Strecken zurücklegen. Auch könnte dank der Tretunterstützung zusätzlich ein neues Zielpublikum angesprochen werden, welches aktuell noch wenige Fahrten ausserhalb des Strassenraumes durchführt. Dies führt zu einer verstärkten Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Aufgrund der technologischen Entwicklung eignen sich E-Mountainbikes nun auch für Abfahrten auf dem Trail. → Monitoring der Entwicklungen → Überprüfung Routenplanung und Unterhalt Infrastruktur	3. Konfliktmanagement 10. Massnahmenwirkung
Steigende Nutzungsansprüche und Zielkonflikte (S.18)	Der Gesamtumfang der Freizeitaktivitäten nimmt zu. Mit Ausnahme der Mountainbike-Anlagen teilen sich die Mountainbikenden das Wegenetz mit anderen Erholungssuchenden. Mit der verstärkten Nutzung der Freizeitinfrastruktur-Nutzung durch unterschiedlichste Akteure kann auch das Potenzial für Konflikte (Mensch / Mensch bzw. Mensch / Natur) zunehmen. → Förderung von Rücksichtnahme und gegenseitigem Respekt bei der gemeinsamen Infrastrukturnutzung → Vermeidung von Zielkonflikten durch Entflechtung der Nutzungen → Anlaufstelle für Anliegen bilden → Aufbau Netzwerk mit angrenzenden Gemeinden, Kanton und Bund	2. Verhaltenskodex 3. Konfliktmanagement 4. / 5. Bikeparks und Bike-Pisten 7. Biketransport 9. Abstimmung mit Gemeinde / Kanton / Bund
Chancen und Risiken Umwelt / Gesellschaft (S.18 / 19)	Sportaktivitäten finden am häufigsten in der freien Natur statt. Sport- und Freizeitaktivitäten in Grünräumen sind aufgrund der kaum benötigten Infrastrukturen und der kurzen Anreisedistanzen vergleichsweise umweltverträglich und kostengünstig und im Sinne einer nachhaltigen Lebensweise förderungswürdig. Die Tendenz der abnehmenden Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen hingegen ist unerwünscht. → Bekanntmachung der bestehenden Angebote → Förderung der Fahrzeugbeherrschung durch die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur → Sicherstellung Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen → Monitoring der Infrastrukturnutzung und Umweltauswirkungen.	1. Information 4. / 5. / 6. Bikeparks-, Pisten, -Routen 8. Zufahrten Bike-Infrastruktur 10. Massnahmenwirkung

Handlungsfelder und Umsetzung

Das folgende Kapitel zeigt die Handlungsfelder unter städtischem Einfluss auf. Es beschränkt sich auf städtische Handlungsmöglichkeiten.

8.1 Übersicht aller Handlungsfelder

Handlungsfeld	
1	Informationen zur Bike-Infrastruktur im Internet
2	Verhaltenskodex für alle Nutzungsgruppen
3	Konfliktmanagement
4	Pumptracks / Bikeparks im Quartier (Zielpublikum: Kinder)
5	Bike-Pisten im Wald
6	Signalisation Routennetz
7	Biketransport in öffentlichen Verkehrsmitteln
8	Zufahrt per Velo zur Bike-Infrastruktur
9	Abstimmung mit Kanton (und umliegenden Gemeinden / Bund)
10	Beobachtung der Massnahmenwirkung und des Bedarfs

Handlungsfeld 1: Informationen zur Bike-Infrastruktur im Internet

1.1 Ist-Zustand: Übersicht bestehender Home- und Webpages

Unter verschiedenen Links findet man aktuell Informationen zum Biken in der Stadt Zürich.

1.2 Ziel-Zustand: Homepage mit Übersicht

Die Website stadt-zuerich.ch/biken bietet eine kompakte Übersicht über die momentan vorhandenen städtischen und privaten Anlagen und Bike-Möglichkeiten. Die Website enthält zudem den Verhaltenskodex für die Nutzenden (vgl. Handlungsfeld 2) sowie Informationen zu geplanten Erweiterungen der Infrastruktur und temporären Sperrungen aufgrund von Waldarbeiten. Es wird eine Kontaktmöglichkeit für Feedbacks angeboten (vgl. Handlungsfeld 3). Auch besteht die Möglichkeit, Kurse von Privatanbietern, Events und Veranstaltungen aufzuführen.

1.3 Zuständigkeit: GSZ

Handlungsfeld 2: Verhaltenskodex für alle Nutzungsgruppen

2.1 Ist-Zustand: Existierende Verhaltensregeln

Grün Stadt Zürich hat bei den Biketrails Tafeln mit einem Verhaltenskodex aufgestellt (Abb. 7), zudem gibt es für die Bike-Parks eine Nutzungsordnung.

Biketrail Verhaltenskodex

Vorsicht

Das Befahren des Biketrails ist anspruchsvoll und erfolgt auf eigenes Risiko. Vorsicht bei Nässe!
Trage einen Helm, fahre nie über deine Verhältnisse. Kontrolliere dein Bike und vermeide blockierende Räder.
Kommen dir Leute entgegen, so mach dich mit Glocke und Gruss bemerkbar.

Respekt

Respektiere die Umwelt und bleibe auf dem Weg.
Nimm Rücksicht auf die Wildtiere und befahre den Trail nur tagsüber.
Das Verändern des Biketrails ist nicht erlaubt.

Bei Fragen und Mängeln kontaktiere den Trailunterhalt: Grün Stadt Zürich, Tel. 044 463 14 04

Abbildung 7: Biketrail Verhaltenskodex GSZ

Es gibt weitere Verhaltensregeln von diversen Organisationen. Dies sind z.B.:

- International Mountainbike Bicycling Association IMBA
- Trailnet (mit Unterstützung bfu)
- Bike und Event

2.2 Ziel-Zustand: Mountainbike-Verhaltenskodex der Stadt Zürich

Auf Basis der bestehenden Verhaltenskodexe wird im Zusammenhang mit dem Handlungsfeld 3 ein für die Stadt Zürich gültiger Verhaltenskodex formuliert. Dabei sollen alle betroffenen Nutzungsgruppen in geeigneter Form einbezogen werden.

Die Stadt Zürich ist Absenderin des Verhaltenskodex.

2.3 Zuständigkeit: GSZ

Handlungsfeld 3: Zusammenarbeit

3.1 Ist-Zustand: Existierende Begleitgruppen für Biketrails

Begleitgruppen (Kerngruppe Uetliberg, Begleitgruppe Adlisberg), in welcher sowohl private als auch städtische Stellen vertreten sind, diskutieren und bearbeiten auf einer übergeordneten Ebene Mountainbike-Problemstellungen auf Stadtgebiet. Dabei werden auch konkrete Konflikte diskutiert, wenn diese aktuell sind. Personen, welche Konflikte weiterleiten möchten, haben jedoch keine direkte Anlaufstelle in die Kerngruppen.

Mitglieder in den bestehenden Begleitgruppen sind:

- Verwaltung (Sportamt, Grün Stadt Zürich, Stadtpolizei, Kreisforstmeister)
- Quartiervereine
- Nutzungsvertretungen (Pro Velo, Züritrails, Zürcher Wanderwege, Reitsport)
- Weitere betroffene Akteure (SZU, VBZ, Restaurant Degenried, angrenzende Gemeinden, WaldeigentümerInnen)

3.2 Ziel-Zustand: Koordinierte Zusammenarbeit

Die bestehenden Begleitgruppen bleiben erhalten oder werden allenfalls in eine gesamtstädtische Begleitgruppe zusammengeführt. Durch das Einrichten eines Kontaktes (z.B. mountainbike@zuerich.ch), über den Betroffene ihre Anliegen schildern, können die Nutzenden direkt ein Feedback geben. Der Kontakt wird auf der Übersichts-Website aus Handlungsfeld 1 aufgeführt. Die dort eingehenden Meldungen werden gesammelt, und bei Bedarf in der Begleitgruppe diskutiert.

Bezüglich der Arbeiten an den Trails werden die Nutzungsgruppenvertretungen der Bikenden im Rahmen von Anhörungen einbezogen.

3.3 Zuständigkeit: GSZ

Handlungsfeld 4: Pumptracks / Bikeparks im Quartier (Zielpublikum: Kinder)

4.1 Ist-Zustand: Standorte der Bike-Infrastruktur in den Quartieren und Lücken

Die Kartenübersicht der Mountainbike-Infrastruktur (Abb. 6) zeigt, wo das diesbezügliche städtische Angebot ist. In den Gebieten Zürich West, City, Seefeld, Witikon und Seebach gibt es jedoch Lücken.

4.2 Ziel-Zustand: Keine räumlichen Lücken bei Bike-Infrastruktur in den Quartieren

In den oben genannten Quartieren ohne bestehende Bikeinfrastruktur (Lücken) können bei Bedarf und bestehenden räumlichen und finanziellen Möglichkeiten neue Anlagen realisiert werden.

4.3 Zuständigkeit: GSZ

Handlungsfeld 5: Bike-Pisten im Wald

5.1 Ist-Zustand: Standorte der Bike-Pisten im Wald und Lücken

Die Kartenübersicht der Mountainbike-Infrastruktur (Abb. 6) zeigt, wo das diesbezügliche städtische Angebot ist. Bei der Erarbeitung des vorliegenden Mountainbike-Konzeptes machten die Nutzungsvertretungen der Mountainbikenden jedoch auf folgende Lücken aufmerksam:

- **Zürich-Nord:** Für eine neue Bike-Piste eignet sich der Zürichberg.
- **Zürich-Allmend:** Der bestehende Bikepark Allmend ist ein attraktiver Ort für den Bikesport. Es besteht die Nachfrage, den Besuch des Bikeparks mit einer Bike-Piste sowie einem Singletrail für Anfänger und Anfängerinnen verknüpfen zu können. Dieser Singletrail soll auch für Privatpersonen ohne Erfahrung geeignet sein, damit sie erste Erfahrungen mit dem Mountainbike sammeln können. Für die Bike-Piste eignet sich eine Verlängerung des Biketrails Höckler bis

in die Allmend. Im Rahmen der Schutzverordnung Uetliberg wurde der entsprechende Raum bereits gesichert.

- **Cross-Country Singletrails:** Es fehlt ein Angebot auf Stadtgebiet.

5.2 Ziel-Zustand: Attraktives Angebot an Bike-Pisten für die Stadtzürcher Bevölkerung

In den oben genannten Gebieten ohne bestehende Bike-Pisten können bei Bedarf und bestehenden räumlichen und finanziellen Möglichkeiten neue Pisten realisiert werden. Priorität hat dabei das Gebiet Zürich-Allmend mit der Anbindung an den bestehenden Bikepark. Die Schaffung von Cross-Country Singletrails ist im Moment nicht vorgesehen.

5.3 Zuständigkeit: GSZ

Handlungsfeld 6: Signalisation Routennetz

6.1 Ist-Zustand: Signalisation auf aktuellem Stand

Die Signalisation des Mountainbike-Routennetzes wird fortlaufend auf dem aktuellen Stand gehalten. Die Signalisation nicht mehr vorhandener Routen wird entfernt und neue Routen werden mit Signalisationstafeln versehen. Eine Übersicht über bestehende Routen ist elektronisch zugänglich.

6.2 Ziel-Zustand: Signalisation auf aktuellem Stand

Der Ziel-Zustand entspricht dem Ist-Zustand. Allfällige neue SchweizMobil-Routen werden integriert.

6.3 Zuständigkeit: TAZ, DAV

Handlungsfeld 7: Biketransport in öffentlichen Verkehrsmitteln

7.1 Ist-Zustand: Biketransport in öffentlichen Verkehrsmitteln

In den öffentlichen Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich ist der Velotransport grundsätzlich erlaubt. Einige Unternehmen befördern aus Platzgründen während der Hauptverkehrszeiten (6–8 und 16–19 Uhr) keine Velos. Auf der Strecke zwischen Uitikon Waldegg und Uetliberg ist die Velomitnahme (auch in TranZBag) nicht zugelassen. Dieses Transportverbot ist Teil des Nutzungskonzeptes Triemlitrail, welches von allen damals beteiligten Partnerorganisationen mitgetragen wurde. Es steht ebenfalls in Bezug zu den übergeordneten Zielen und Grundsätzen der Stadt Zürich, wonach für die Bike-Pisten in den Wäldern keine überregionale Ausstrahlung angestrebt wird.

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Mountainbike-Konzeptes wurde von den Nutzungsvertretungen der Mountainbikenden eine Klärung des Themas Biketransport in der SZU beantragt.

7.2 Ziel-Zustand: Vorschriften zum Biketransport bleiben unverändert

Die Stadt Zürich trägt das bestehende Nutzungskonzept weiterhin mit, und sieht keinen Handlungsbedarf, an den bestehenden Vorschriften zum Biketransport etwas zu ändern.

7.3 Zuständigkeit: GSZ, (mit SZU, VBZ und weiteren Akteure aus Handlungsfeld 3)

Handlungsfeld 8: Zufahrt per Velo zur Bike-Infrastruktur

8.1 Ist-Zustand: Richtplananschlüsse an bestehende Infrastruktur

Damit die Bike-Infrastruktur optimal genutzt werden kann, muss die Zufahrt mit dem Velo sichergestellt sein. Der heutige Richtplan berücksichtigt die Anschlüsse an bestehende Mountainbike-Infrastruktur.

8.2 Ziel-Zustand: Richtplananschlüsse an geplante Infrastruktur

Das Richtplanroutennetz beinhaltet Anschlüsse sowohl an die bestehende als auch an die geplante Bike-Infrastruktur. Diese sind gekennzeichnet durch:

- Gut erkennbare Signalisation
- Kein Fahrverbot auf direkten Verbindungen
- Gute Strassenverhältnisse

8.3 Zuständigkeit: TAZ

Handlungsfeld 9: Abstimmung mit Kanton (umliegenden Gemeinden / Bund)

9.1 Ist-Zustand

Das Engagement der Stadt in Sachen MTB erfolgt – abgesehen von der Klärung rechtlicher Fragen – weitgehend losgelöst vom Kanton und den umliegenden Gemeinden.

9.2 Ziel-Zustand

Die städtische Infrastruktur soll den umliegenden Gemeinden und Städten einerseits als Beispiel für eine erfolgreiche Entflechtung der Nutzungsgruppen dienen, wie auch aufzeigen wie das Zusammenspiel der Nutzungsgruppen und der Behörden organisiert werden kann. Dies kann die umliegenden Gemeinden motivieren, die Entwicklung der Mountainbike Infrastruktur voranzutreiben, damit Mountainbikende auch ausserhalb des Stadtgebietes auf legalen und attraktiven Trails biken können, nahe am Wohnort. Dies sorgt für eine Verteilung der Sporttreibenden auf eine grosse Fläche und beugt damit möglichen Nutzungskonflikten vor. Dazu besteht ein Netzwerk der in MTB-Fragen involvierten Stellen bei Stadt und Kanton (und allenfalls dem Bund). Darüber hinaus findet der Austausch zwischen der Stadt und den umliegenden Gemeinden statt, so dass mögliche Synergien genutzt werden und die Bestrebungen zur Förderung des MTB koordiniert erfolgen.

9.3 Zuständigkeit: Sport- & Bedarfsfragen: SPA; Wald-, Natur- & Planungsfragen: GSZ

Handlungsfeld 10: Beobachtung der Massnahmenwirkung und des Bedarfs

10.1 Ist-Zustand: Keine Überprüfung

Zurzeit finden keine Überprüfung der Massnahmenwirkung und keine Bedarfserhebung statt.

10.2 Ziel-Zustand: Update in Fünfjahresschritten

Alle fünf Jahre soll das Konzept auf seine Aktualität geprüft werden und ein Standbericht dazu verfasst werden.

10.3. Zuständigkeit: TAZ, GSZ, SPA

Abkürzungen & Glossar

Abkürzungen

bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
DAV	Dienstabteilung Verkehr (Stadt Zürich)
GSZ	Grün Stadt Zürich
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept ¹
MTB	Mountainbike
SPA	Sportamt (Stadt Zürich)
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn
TAZ	Tiefbauamt (Stadt Zürich)
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
WEP	Waldentwicklungsplan Stadt Zürich

Glossar

Pumptrack	Pumptracks sind kompakte, geschlossene Rundkurse mit kleinen Wellen und Steilwandkurven. Sie werden auf flachem Gelände mit dem vorhandenen oder mit zugeführtem Erdmaterial gebaut. Die Oberfläche kann mit Beton versiegelt sein. Durch dynamisches Be- und Entlasten von Vorder- respektive Hinterrad – im Fachjargon auch «pumpen» genannt – kann das Fahrrad auf den Wellen und Kurven ohne zu treten beschleunigt werden. Deshalb nennt man solche Anlagen «Pumptracks» (engl. Track steht für Weg, Spur oder Rundkurs). Pumptracks haben sich als effiziente Trainingsanlagen mit geringer Verletzungsgefahr etabliert und sind auch für Kinder gut geeignet.
Waldentwicklungsplan (WEP)	Der Waldentwicklungsplan ist ein behördenverbindliches Instrument für die raumplanerische Behandlung des Waldes. Planerische Inhalte sind die Waldfunktionenzuweisung und die übergeordneten Leitbilder / Ziele, die Zustandsbeschreibung der Wälder, die angestrebte Waldentwicklung sowie die Themenblätter für die Umsetzung der besonderen Ziele. Der WEP ist im Waldgesetz und in der Waldverordnung des Kantons Zürich verankert. Im Jahr 2010 wurde der gesamtkantonale Zürcher WEP genehmigt, im Jahr 2011 der regionale WEP der Stadt Zürich mit weiterführenden Inhalten.
Singletrails	Weg / Spur, welche(r) so schmal ist, dass nicht nebeneinander gelaufen / gewandert werden kann. Häufig sind das Fusswege oder Trampelpfade, die dann auch von Radfahrern benutzt werden.

Mountainbike Disziplinen (angepasst und gekürzt nach Van Rooijen & Müller, 2012)

Touren	Die grosse Mehrheit der Mountainbikenden sind sogenannte Tourenfahrende. Dabei werden Mountainbikes, die sowohl fürs Hoch- als auch fürs Runterfahren geeignet sind (Bezeichnung als Marathon-, Crosscountry-, All-Mountain-Bikes) verwendet. Die Touren können über verschiedene Kategorien von Wegen und Strassen führen: Strassen, breitere Fahrwege (Feld- und Waldwege), schmalere Fusswege sowie Pfade ohne Kreuzungsmöglichkeiten (Singletrails).
--------	--

Allmountain	Beim Allmountain-Biker steht der Erlebnis-Charakter im Vordergrund, sowohl was die Natur als auch die Route betrifft. Ein Leistungsgedanke ist bei ihm zwar vorhanden, hat aber sekundäre Bedeutung. Allmountain-Bikende benützen für den Aufstieg Bergbahnen wenn vorhanden, sind aber auch in der Lage, lange Aufstiege aus eigener Kraft zu bewältigen. Allmountain-Fahrende weisen viele Parallelen zu den Tourenfahrenden auf, sind aber stärker erlebnis- und weniger leistungs- oder gesundheitsorientiert.
Enduro	Enduro-Mountainbikende suchen den Abfahrtsspass und planen die Touren wo immer möglich in Kombination mit Bergbahnen. Das Naturerlebnis ist ihnen in Kombination mit dem Abfahrtserlebnis wichtig. Enduro-Mountainbikende bringen die Sportart durch ihr Können immer stärker in hochalpine Regionen. Sie verfügen über eine gute Fahrtechnik, stabil gebaute Mountainbikes und dicke Profilreifen. Der Aufstieg ist für sie das Mittel zum Zweck.
Freeride	Sammelbegriff für das Befahren möglichst kniffliger Routen ohne Wettkampfdruck. Die Routen führen grösstenteils, aber nicht notwendigerweise bergab und sind in der Regel nicht abgesperrt. Neben Steilpassagen und natürlichen Hindernissen, etwa Felsen oder Wurzeln, spielen auch künstlich erstellte Elemente eine Rolle, zum Beispiel Sprünge, Steilwandkurven oder Northshores (Holzkonstruktionen, oft als Überbrückung von gewissen Passagen oder um anspruchsvollere Fahrten zu ermöglichen). Die Bikes sind robuster als Crosscountry-Bikes und dadurch auch schwerer.
Downhill	Wettkampf-Form des Freeride, welche auf abgesperrten Abfahrtsstrecken stattfindet (analog Ski-Abfahrt). Schwierige, steile Strecken mit Sprüngen, Wurzelpassagen und losem oder rutschigem Untergrund. Die Bikes verfügen über grosse Federwege und haben nur eine begrenzte Gangauswahl. Das spezialisierte Bike und die getragene Schutzausrüstung führen dazu, dass kaum bergauf gefahren wird. Downhillers sind daher zwingend auf Aufstiegshilfen in Form von Bergbahnen o.Ä. angewiesen.
4Cross / Dual Slalom	Ähnlich Boardercross und BMX-Race, kurze Rennstrecke mit Steilwandkurven, Sprungkombinationen, Wellen etc. im Gelände mit nur leichtem Gefälle. Im Rennen werden zwei bis vier Fahrer per Startgatter gleichzeitig auf die Strecke geschickt. Die Bikes sind kleiner und leichter als die der Disziplinen Freeride / Downhill, teilweise auch nur mit einer Federgabel vorne.
Dirt	In dieser Disziplin dreht sich alles um Sprünge, Tricks und Style. Ein Dirtpark lässt sich auch auf einer kleinen Parzelle ohne Gefälle realisieren. Die Bikes die beim Dirlen zum Einsatz kommen sind preisgünstig, weil sie ebenfalls in einer abgespeckten Ausstattung daherkommen, sowie meist über einen robusten Rahmen und eine Federgabel verfügen.
BMX	Es gibt verschiedene Formen des BMX-Sports. Die Bekanntesten sind der BMX-Rennsport, wo bis zu acht Fahrer gleichzeitig ein Parcours mit Steilwandkurven, Sprungkombinationen, Bodenwellen etc. befahren sowie BMX-Dirt (analog MTB-Dirt) und Street / Park, wo die kreative Nutzung von Hindernissen in Skateparks oder im urbanen Raum im Vordergrund steht. BMX-Bikes haben einen kompakten, meist kleinen Rahmen und in der Regel 20-Zoll-Räder und keine Federung.

Quellen

Bucher HP (2014). Regionalisierte Bevölkerungsprognosen für den Kanton Zürich. Kanton Zürich, Statistisches Amt.

Fischer, Adrian / Lamprecht, Markus / Wiegand, Doris / Stamm, Hanspeter (2014). Sport in der Stadt Zürich 2014. SPA der Stadt Zürich.

Freuler B (2006). Zusammenfassende Resultate der zwei WSL-Befragungen zum GSZ-Projekt «Wandern und Velofahren am Üetliberg». Eidg. Forschungsanstalt WSL, November 2006.

S. Rikus, A. Fischer, M. Lamprecht: Mountainbiken in der Schweiz 2014 (Pilotstudie). Hrsg. Bundesamt für Strassen und SchweizMobil, Bern 2015.

Sauter D (2008). Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Fakten und Trends aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005. Daniel Sauter, Urban Mobility Research. Im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA.

Schneeberger, D. (2016) Aktivitätsmuster von besenderten Rehen (*Capreolus capreolus*) im Sihlwald und dessen Umgebung. Semesterarbeit 2. Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW, Wädenswil

Schweizer Wanderwege, bfu, Swiss Cycling, SchweizMobil, Schweizer Alpen-Club SAC, Schweiz Tourismus (2015). Gemeinsame Position. Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike.

Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (2006). Schweizer Norm (SN) 640 829a. Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr.

Stadt Zürich (2013). Bevölkerungsszenarien Stadt Zürich 2013-2025. Präsidialdepartement, Statistik Stadt Zürich. Cornelia Schwierz. Zürich 2013

Wild-Eck S (2011). Der Wald: Die Sportanlage Nr. 1 im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen. In: Bisang, Hirschi, Ingold Hrsg. Umwelt und Gesellschaft im Einklang? Festschrift für Willi Zimmermann. Dike: 189-204

Wild-Eck S (2002). Statt Wald – Lebensqualität in der Stadt. Die Bedeutung naturräumlicher Elemente am Beispiel der Stadt Zürich. Dissertation. Philosophische Fakultät. Universität Zürich. Seismo Verlag. Zürich. 454 S.

Schneider H (2009). Overweight and obesity in Switzerland. Part 1: Cost burden of adult obesity in 2007. Basel: Health Econ.

BUWAL (1999). Gesellschaftliche Ansprüche an den Schweizer Wald – Meinungsumfrage. Schriftenreihe Umwelt Nr. 309. Bern. BUWAL.

Stadt Zürich (2012). Masterplan Velo, Zürich lädt zum Velofahren ein. Beschlossen vom Stadtrat am 7. November 2012.

Stirnimann P, Hauenstein P, Camathias L (2015). Unterhalt von Wander- und Mountainbikewegen. Fachstelle Langsamverkehr Graubünden.

Van Rooijen L, Müller C, FsMTB. Mountainbike-Anlagen: Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2012. bfu-Fachdokumentation 2.040.

Velosuisse (2015). Absatzstatistik des Schweizer Fahrradhandels, velosuisse.ch

Wadenpohl F, Steiner S (2014). Positionspapier des Vereins Züritrails zur Infrastruktur für Mountainbikende in Zürich. Input für die Sportanlagenstrategie der Stadt Zürich 2015 – 2025.

Wollenmann R, Klauser L (2012). Bericht zur Planung, Realisierung und zum Unterhalt von Infrastrukturen für Erholungssuchende mit Mountainbike auf städtischem Gebiet. Überarbeitete Version 2015. GSZ