



Offroad-Verkehr im Gelände

Situation, Auswirkungen und «Stop Offroad»-Appell von Offroad-Fahrten in der Schweiz

Circulation des véhicules offroad sur le terrain naturel

La situation, les effets et l'appel « stop offroad » face aux conduites avec des véhicules offroad en Suisse



Impressum:

1. Version Juli 2003 (mountain wilderness: Jan Gürke und Jonas Bubenhofer)
2. überarbeitete Version 2006 (mountain wilderness: Jan Gürke)
3. überarbeitete Version: Juli 2011 (mountain wilderness: Patrick Jaeger)

Titelbilder: mountain wilderness, Archiv

mountain wilderness schweiz
Schwarzenburgstrasse 11
Postfach 413
3000 Bern 14
www.mountainwilderness.ch
Tel +41 31 372 30 00

INHALTSVERZEICHNIS / TABLE DER MATIÈRES

0	VORWORT	4
0	AVANT-PROPOS	5
1	ZUSAMMENFASSUNG.....	6
1	RESUME	7
2	AUSGANGSLAGE	8
2.1	BEZEICHNUNG VON OFFROAD-FAHRZEUGEN	8
2.1.1	Beschreibung.....	8
2.1.2	Geschichte.....	8
2.1.3	Szene	8
2.2	STATISTIKEN SCHWEIZ.....	8
2.2.1	Befahrbare Fläche	8
2.2.2	Fahrzeugbestand.....	9
2.2.3	Räumliche Verteilung.....	9
3	NUTZUNGEN VON QUADS/ATVS UND MOTORSCHLITTEN	11
3.1	DIE BENUTZUNG	11
3.1.1	... als Hilfsmittel	11
3.1.2	... für Freizeitangebote	11
3.1.3	... für Contests	11
3.2	ILLEGALE BENUTZUNG VON OFFROAD-FAHRZEUGEN	11
3.3	BEKANNTE OFFROAD-REGIONEN DER SCHWEIZ	12
3.3.1	Quads/ATVs.....	12
3.3.2	Motorschlitten.....	13
4	JURISTISCHE SITUATION IN DER SCHWEIZ.....	14
4.1	KLASSIFIZIERUNG DER FAHRZEUGE.....	14
4.2	ZULASSUNG DER OFFROAD-FAHRZEUGE.....	14
4.3	BENÜTZUNG VON OFFROAD-FAHRZEUGEN	15
4.3.1	... auf öffentlichen Strassen.....	15
4.3.2	... auf Strassen und Wegen im Wald.....	15
4.3.3	... auf Fuss- und Wanderwegen.....	16
4.3.4	... abseits von Strassen und Wegen.....	16
4.4	WEITERE GESETZLICHE BESTIMMUNGEN	19
4.4.1	Jagdbanngebiete, Wildruhezonen und Wildschutzgebiete	19
4.4.2	Waldentwicklungsplan	19
4.4.3	Sportliche Veranstaltungen und Versuchsfahrten	20
4.5	BEURTEILUNG DER RECHTSLAGE UND FORDERUNGEN	20
5	KONFLIKTE	21
5.1	LÄRM.....	21
5.2	GEFÄHRDUNG DER FAUNA	21
5.3	BODENEROSION UND SCHÄDIGUNG VON PFLANZEN	22
5.4	LUFTSCHADSTOFFE	23
5.5	NUTZUNGSKONFLIKTE MENSCH – MENSCH.....	23
6	FAZIT UND APPELL	24
6	CONCLUSION ET APPEL.....	25

o Vorwort

Die Alpen und Wälder sind für wildlebende Tiere und für uns Menschen wertvolle Ruhezone. Immer häufiger sind sie jedoch dem Lärm und den Emissionen von Offroad-Fahrzeugen ausgesetzt. Deshalb wehrt sich mountain wilderness gegen diesen Trend.

Die vorliegende Studie ist Teil der Kampagne «Stop Offroad» von mountain wilderness schweiz. Diese hat zum Ziel, insbesondere illegale und unerwünschte Offroad-Fahrten einzuschränken und zu verhindern, indem alle Beteiligten und Betroffenen über die negativen Begleiterscheinungen des Offroad-Verkehrs informiert werden. Das Ziel ist eine Sensibilisierung der Gesellschaft für den Erhalt der Schweizer Berge als attraktiven Natur-, Erholungs- und Wirtschaftsraum. Ruhe und Stille in den Bergen sind entscheidende Faktoren für den Erhalt der intakten Bergnatur und das Bergerlebnis.

Bisher konnten wir einige Erfolge erzielen. Als erfolgreicher Meilenstein gilt zum Beispiel die Verordnung zum motorisierten Offroad-Verkehr im Tessin, die seit 2008 rechtsgültig ist.

Bedanken möchten wir uns bei unseren Partnern, welche die schweizweite Wirkung der Kampagne ermöglichten: Grischunalpin Bergschule, Pro Natura, Grüne Partei der Schweiz, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Schweizer Wanderwege, WWF, Club der Autofreien Schweiz, Verkehrs-Club Schweiz, Naturfreunde, Greenpeace und Schweizerische Liga den Lärm.

Bern, im Juli 2011

o Avant-propos

Les Alpes et les forêts sont des zones de repos inestimables pour les animaux sauvages et les hommes. Ces territoires sont pourtant de plus en plus souvent envahis par les bruits et les émissions polluantes des véhicules offroad. Ceci crée des perturbations intolérables pour les animaux sauvages et les hommes cherchant la tranquillité de la nature. Pour cette raison, mountain wilderness s'attaque à de telle pratique.

L'étude présente appartient à la campagne stop offroad de mountain wilderness suisse. Celle-ci a pour but de réduire les conduites illégales des véhicules offroad, voire de les empêcher, en renseignant toutes les personnes concernées des effets négatifs entraînés par la circulation de ces véhicules. Ainsi, nous sensibilisons sur le maintien des montagnes suisses, zones de nature intactes, de repos et espaces économiques importants et attirants. Nous espérons ainsi intercéder en faveur de la tranquillité en montagne.

Jusqu'à présent, nous sommes déjà parvenus à quelques succès. A mentionner, par exemple, la mise en vigueur de l'ordonnance concernant la circulation des véhicules offroad motorisés au Tessin valide dès 2008.

Nous aimerions remercier nos partenaires sans lesquelles les effets nationaux de la campagne ne seraient pas possibles : Grischunalpin Bergschule, Pro Natura, Verts suisses, fondation suisse pour la protection et aménagement du paysage, Suisse Rando, WWF, Club des Suisses sans Automobile, Association Transports et Environnement, Amis de la Nature Suisse, Greenpeace et Schweizerische Liga gegen den Lärm.

Bern, en Juliet 2011

1 Zusammenfassung

Als Offroad-Fahrzeuge werden zwei- bis vierrädrige Geländefahrzeuge wie Quads und All-Terrain-Vehicles (ATV), sowie die mit Raupen betriebenen Motorschlitten bezeichnet. Sie werden nebst der Zwecknutzung in der Land- und Forstwirtschaft, die normalerweise legal ist, leider auch für illegale oder unerwünschte Freizeit Zwecke im Gelände genutzt. Der Offroad-Verkehr abseits von Strassen erfolgt oft unter dem Deckmäntelchen von Transporten, ist bei genauem Hinsehen aber offensichtlich missbräuchlich: Fahrzeuge werden durch verfügbares Zubehör widerrechtlich zweckentfremdet, Wettkämpfe führen zu unerlaubten Geländetrainings und Ermutigungen der Offroad-Szene führen zu illegalen Spass- und Freizeittouren.

Der Offroad-Verkehr hat sich allein schon von der Menge her zu einem Problem entwickelt: sie werden erst seit dem Jahre 1995 in Verkehr gesetzt. Heute sind es bereits knappe 13'000 potenzielle Offroad-Fahrzeuge, die durch die Strassenverkehrsämter für den Verkehr und den Gebrauch zugelassen wurden. Die meisten Offroad-Fahrzeuge sind in den Bergkantonen zugelassen. Dort finden wir auch die Hotspots.

Meldungen und Beobachtungen bestätigen, dass soziale und ökologische Konflikte auftreten:

Unbefestigte Strassen und Wege, Waldgebiete sowie wegloses Gelände sind wichtige Erholungs- und Rückzugsgebiete für all jene, die dem Alltagsleben entfliehen wollen und sich aus eigener Kraft fortbewegen. Ruhe, gute Luft und Nähe zur Natur sind entscheidende Qualitäten für Naturliebhaber, wie zum Beispiel Wanderer, Mountainbiker, Schneeschuhgänger und Skitourenfahrer. Sie kommen durch die lauten und stinkenden Fahrten im Gelände aber auch an der Peripherie von Erholungsräumen in Bedrängnis. Und gerade im Gelände sind sie sehr unberechenbar.

Vor allem wird auch die Natur empfindlich gestört. Durch den Lärm, die Abgase und die Rücksichtslosigkeit einzelner Offroad-Fahrer wird das Überleben der Wildtiere negativ beeinflusst. Und die verstärkte Belastung des Bodens durch die physikalischen Kräfte der Offroad-Fahrten dezimiert Artbestände von Pflanzen und Kleintieren und schädigt die Bodenfunktion. Dies wiederum führt zu Erosionschäden, deren Regeneration Jahrzehnte bis Jahrhunderte in Anspruch nehmen.

Leider zeigt die eidgenössische Gesetzesgrundlage in der Schweiz noch keine oder zu wenig transparente Vorgaben in Bezug auf Fahrten im offenen Gelände. Der Wald stellt eine Ausnahme dar. Oft wird die Verantwortung der Umsetzung an die Kantone delegiert. Einige davon haben Gesetze und Verordnungen geschaffen, die den Verkehr im Gelände regeln. Jedoch sind diese zum Teil sehr unterschiedlich und der Vollzug wird kaum sichergestellt. Dadurch erhalten die Offroad-Fahrer beinahe «freie Bahn» für illegale Fahrten. Und im Bezug auf den Lärm, der durch die Fahrten verursacht wird und sich in sensiblen Gebieten ausbreiten kann, gibt es keine gesetzlichen Richtlinien.

Wir von mountain wilderness schweiz appellieren aufgrund der Ergebnisse dieser Studie an sämtliche Akteure im Bereich Offroad-Verkehr¹ und möchten diese zur Wahrnehmung ihrer Verantwortung auffordern.

www.stop-offroad.ch

¹ Nutzer, Verkäufer, Anbieter, Behörden, Umwelt-, Naturschutz- und Tourismusorganisationen, Politiker, etc..

1 Résumé

On définit des véhicules offroad (véhicules de type offroader, All-Terrain vehicles ATV en anglais) comme étant des véhicules de deux à quatre roues, par exemple les quads, ainsi que les motoneiges qui fonctionnent à base de chenilles. Ces voitures, à côté de l'utilisation fonctionnelle en agriculture et sylviculture qui normalement est légale, sont aussi utilisées de manière abusive et illégale pour le plaisir dans les territoires naturels. La circulation illégale des véhicules offroad hors route s'effectue souvent sous couvert d'un besoin de transports, et est pourtant, en y regardant de plus près, évidemment abusive : avec des accessoires disponibles, les véhicules peuvent contourner la loi ; des concours motivent les accros à s'entraîner sur le terrain naturel ; et des encouragements de la part des membres des réseaux pro offroader engendrent des conduites qui n'ont comme fin que le plaisir dans le cadre d'une activité de loisir.

C'est déjà l'augmentation du nombre de ces voitures pendant ces dernières années qui démontre un développement de façon problématique : C'est à partir de 1995 que l'on connaît officiellement ce type de voiture, les véhicules tout-terrain, c'est donc dès lors que les Services des automobiles les enregistrent et comptent. Aujourd'hui, on parle d'environ 13'000 véhicules offroad potentiels qui ont été admis pour l'utilisation et la circulation par les Services des automobiles. La plupart des véhicules offroad sont admis dans les cantons montagneux. C'est également là où se trouvent les points chauds.

Des rapports et des observations confirment l'apparition des conflits sociaux et écologiques :

Des chemins non-macadamisés, des régions forestières et des territoires sans sentiers sont des zones de repos importantes pour tous ceux qui aiment échapper au quotidien et qui se déplacent à pied. De la tranquillité, de l'air pur et la proximité à la nature sont des qualités décisives pour ceux qui aiment la nature comme des randonneurs et des randonneurs à ski, des vététistes et des « raquetteurs ». Ceux-ci se trouvent perturbés par les bruits, les odeurs abominables et par d'autres facteurs dérangeants produits par des conduites sur terrain naturel.

Surtout les environnements intacts sont hautement perturbés. La survie des animaux sauvages est influencée par les bruits violents, les émissions polluantes et la manque d'égards de la part des utilisateurs des véhicules offroad. La charge augmentée du sol, en outre, la force physique qui agit lors des conduites avec des véhicules offroad, décime la diversité d'espèces des plantes et des petits animaux, et nuit à la fonction du sol. Ceci entraîne des érosions dont la régénération peut demander des décennies, voire des siècles entiers.

Fort malheureusement, la base juridique helvétique ne connaît pas encore ou trop peu d'indications transparentes quant aux conduites sur terrain naturel ; exempt le bois qui est un terrain plutôt bien défini. Souvent, la responsabilité de la réalisation est déléguée au niveau des cantons, ce qui manque est le fondement national. Entre les cantons, il y en a quelques-uns qui ont introduit des lois et ordonnances réglant la circulation sur terrain. Pourtant, ces lois sont très diverses et leurs accomplissements n'est guère garantis – il reste beaucoup de liberté pour ceux qui aimeraient continuer leurs conduites illégales sur terrain naturel.

mountain wilderness suisse, se basant sur les résultats de l'étude présente, fait appel à tous les concernés (utilisateurs, vendeurs, fournisseur, autorités politiques, politiciens, organisations environnementales, de nature ou de tourisme) en leur faisant penser à leur responsabilité.

2 Ausgangslage

2.1 Bezeichnung von Offroad-Fahrzeugen

2.1.1 Beschreibung

Als Offroad-Fahrzeuge bezeichnen wir alle Motorfahrzeuge, die abseits der Wege und Strassen, sprich im Gelände gefahren werden können. Darunter fallen u.a. zwei- und vierrädrige Motorfahrzeuge, sogenannte Quads oder All-Terrain-Vehicles (ATVs) und die mit Raupen betriebenen Motorschlitten. Quads/ATVs werden mit ihren Rädern vorwiegend im Sommer, Motorschlitten mit den Raupen ausschliesslich im Winter gebraucht.

Beiden Fahrzeugkategorien, inklusive deren Verwendung, sind Gegenstand der Studie.

2.1.2 Geschichte

Der Offroad-Trend kommt aus den USA, dem Gebiet mit der wahrscheinlich grössten Verbreitung von Offroad-Fahrzeugen. Schon seit den 1980-er Jahren hat sich die Ausrichtung des Offroad-Fahrens zum reinen Spass auf riesigen Sandstrände, weiten Wüstenebenen und Schneeflächen sowie über Berggänge hin entwickelt.

2.1.3 Szene in der Schweiz

Die Begeisterung für den Offroad-Verkehr wird oft an offiziellen und privaten Veranstaltungen von Motorrad-, Enduro- oder Geländewagen-Clubs geweckt. Reine Offroad-Treffen, -Touren oder -Contests finden im kleineren Rahmen unter Privatpersonen statt.

Obwohl die Offroad-Szene in der Schweiz noch relativ jung und dementsprechend eher locker und improvisiert organisiert ist, gibt es eine eigene Community. Viele Offroad-Fahrer organisieren sich in der Szene, die meist in Zusammenhang mit einer Motorfahrzeug-Werkstatt entsteht. Die Fans organisieren sich über das Internet und auf ein paar Dutzend Plattformen und in Communities, die Informationen über Fahrzeuge, Veranstaltungen, Termine, Technik, Tipps und Tricks zusammenstellen. Im deutschsprachigen Raum und international gibt es davon noch viel mehr, so auch auf den Sozialen Webplattformen wie Facebook, Google+ und Twitter.

Noch ist keine schweizerische Zeitschrift auf dem Markt, die sich allein Offroad-Fahrzeugen widmet. Die Szene kann sich aber in verschiedenen internationalen Magazinen umfassend informieren.

2.2 Statistiken Schweiz

2.2.1 Befahrbare Fläche

Offroad-Fahrzeuge könnten im Prinzip verschiedene Flächen befahren. Nicht alles ist zulässig, wie dies Kapitel 4 beschreibt.

Als potenzielle Fläche gelten alle Verkehrsflächen wie Strassen und Wege. Gemäss der letztdatierten Arealstatistik² des Bundesamtes für Statistik aus dem Jahre 2005³ entspricht diese Fläche etwas über zwei Prozent der Schweizer Landesfläche. Auf

² <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/02/22/publ.html?publicationID=1949>.

³ Daten aus den Jahren 1992/1997.

Grund der stetigen Zunahme des Verkehrs musste diese Fläche bis heute ausgebaut werden.

Aus dieser Arealstatistik geht ebenfalls hervor, dass 30% der Landesfläche als Waldfläche ausgeschieden ist. Auch diese Fläche hat gemäss Bundesamt für Umwelt zugenommen. Weitere knappe 25% werden als alpwirtschaftliche Nutzflächen und unproduktiven Vegetationsflächen bezeichnet. Diese mehr als 50% an Fläche abseits von Strassen und Wegen sind von den Offroad-Fahrern populär und können als potenziell mögliches Offroad-Terrain betrachtet werden.

2.2.2 Fahrzeugbestand

Der Strassenfahrzeugbestand der potentiellen Offroad-Fahrzeuge ist der Fahrzeugstatistik des Bundesamtes für Statistik zu entnehmen⁴⁵.

	Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge, darunter alle Quads/ATV Strassenfahrzeugbestand, absolut	Motorschlitten Strassenfahrzeugbestand, absolut	Total		
			Strassenfahrzeugbestand, absolut	Jährliche Zuwachsrate, in %	Jährliche Zuwachsrate, absolut
1996	16	89	105		105
1997	165	869	1034	885	929
1998	542	928	1470	42	436
1999	966	1055	2021	37	551
2000	1476	1121	2597	29	576
2001	2315	1191	3506	35	909
2002	3346	1197	4543	30	1037
2003	4439	1238	5677	25	1134
2004	5830	1256	7086	25	1409
2005	7085	1312	8397	19	1311
2006	8313	1105	9418	12	1021
2007	9534	1224	10758	14	1340
2008	10535	1237	11772	9	1014
2009	11065	1349	12414	5	642
2010	11427	1395	12822	3	408

Tabelle: Bundesamt für Statistik 2011. Anzahl immatrikulierter Fahrzeuge der Kategorien 65, 66 und 68 von 1996 bis 2010.

Die jährliche Zunahme der Anzahl Fahrzeuge dieser noch relativ jungen Fahrzeugart hat Ende der Neunzigerjahre und Anfangs der Millenniumsjahre ein explosionsartiges Wachstum erreicht. Heute ist immer noch ein Zuwachs festzustellen. Nirgends ist die Zuwachsrate innerhalb der Motorräder so gross wie bei den Quads/ATVs. Im Jahre 2010 waren in der Schweiz knappe 13'000 potenzielle Offroad-Fahrzeuge immatrikuliert. Es sind also über 100 Mal mehr Fahrzeuge im Umlauf als im Jahre 1996.

2.2.3 Räumliche Verteilung

Die räumliche Verteilung der Offroad-Fahrzeuge in der Schweiz ist nicht homogen verteilt, wie die folgende Tabelle verdeutlicht.

⁴ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html.

⁵ Die in dieser Studie verwendeten Zahlen umfassen alle Fahrzeugtypen der vom Bund klassifizierten Fahrzeugarten Nr. 65 «Leichtmotorfahrzeuge», Nr. 66 «Kleinmotorfahrzeug» und Nr. 68 «Motorschlitten». Gemäss Bundesamt für Statistik, Schweiz gehören ca. 90% der Quads/ATVs zu der Fahrzeugart Nr. 66 «Kleinmotorfahrzeug» und nur wenige Prozente zu der Fahrzeugart Nr. 65 «Leichtmotorfahrzeuge». Die Motorschlitten gehören zur gleichnamigen Fahrzeugart Nr. 68 «Motorschlitten».

Die hier aufgeführten Zahlen sind etwas überbewertet, weil z.T. weitere Fahrzeuge als die hier behandelten Offroad-Fahrzeuge in diese Kategorien fallen. Wenn die Fahrzeugart Nr. 68 Motorschlitten eindeutig Offroad-Fahrzeuge, nämlich mit Raupen betriebene Motorfahrzeuge beschreibt, ist das bei den Fahrzeugarten Nr. 65 und 66 nicht ganz klar. Bei diesen Fahrzeugarten werden auch Fahrzeuge aufgeführt, die nicht als Offroad-Fahrzeuge gelten. Dies sind Fahrzeuge, die vom Aussehen und dem Einsatzgebiet eher dem Personentransport dienen, oder Elektrofahrzeuge, die nicht zu den hier behandelten Offroad-Fahrzeugen gezählt werden können.

	Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge, darunter alle Quads/ATV	Motorschlitten	Total	
			Strassenfahrzeugbestand, absolut, 2010	Strassenfahrzeugbestand, in %, 2010
	Strassenfahrzeugbestand, absolut, 2010	Strassenfahrzeugbestand, absolut, 2010	Strassenfahrzeugbestand, absolut, 2010	Strassenfahrzeugbestand, in %, 2010
BE	169	18	187	13.8
VS	110	30	140	10.4
VD	110	12	122	9.0
ZH	115	3	118	8.7
GB	99	19	118	8.7
AG	89	7	96	7.1
SG	87	3	90	6.7
TI	43	35	78	5.8
LU	48	4	52	3.8
FR	47	0	47	3.5
GE	45	0	45	3.3
TG	44	0	44	3.3
SO	39	0	39	2.9
BL	29	0	29	2.1
NE	27	1	28	2.1
SZ	21	0	21	1.6
OW	17	3	20	1.5
AR	16	0	16	1.2
UR	14	1	15	1.1
JU	12	0	12	0.9
GL	10	0	10	0.7
SH	10	0	10	0.7
BS	9	0	9	0.7
ZG	3	0	3	0.2
NW	1	1	2	0.1
AI	1	0	1	0.1

Tabelle: Bundesamt für Statistik 2011. Anzahl immatrikulierter Fahrzeuge im Jahr 2010 der Kategorien 65, 66 und 68, aufgeteilt nach Kantonen⁶.

Über 70% der immatrikulierten, potenziellen Offroad-Fahrzeuge befinden sich in den acht Kantonen Bern, Wallis, Waadt, Graubünden, Zürich, Aargau, St. Gallen und im Tessin. Auffällig daran ist, dass die meisten davon Gebirgskantone sind. Dasselbe Bild ergibt sich bei den Quads/ATVs. Bei den Motorschlitten beanspruchen allein die vier Kantone Tessin, Wallis, Graubünden und Bern über 70% der immatrikulierten Fahrzeuge für sich.

⁶ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html.

3 Nutzungen von Quads/ATVs und Motorschlitten

Offroad-Fahrzeuge können zu ganz verschiedenen Zwecken verwendet werden. Wo einige legal benutzt werden, können diese Fahrzeuge auch zur illegalen Benutzung verwendet werden. Die Situation muss also differenziert betrachtet und überprüft werden. Welche Benutzung legal bzw. illegal ist, kann über die gesetzlichen Bestimmungen in Kapitel 4 in Erfahrung gebracht werden.

3.1 Die Benutzung ...

3.1.1 ... als Hilfsmittel

Je nach Art der Nutzung können Quads und ATVs durchaus sinnvolle Transportmittel sein. Sie werden als Arbeitsfahrzeuge eingesetzt und können für leichte Arbeiten in unwegsamem, steilem Gelände schwerere Traktoren ersetzen. Zusatzausrüstungen wie Ladeflächen, Anhängerkupplungen, Seilwinden, Schneefräsen, Mähmaschinen etc. machen diese Gefährte zu kleinen Alleskönnern für die Landwirtschaft und den Materialtransport. Sie werden auch in der Forstwirtschaft oder als Transportmittel zu entlegenen Gebäuden eingesetzt.

3.1.2 ... für Freizeitangebote

ATVs können zum Freizeitvergnügen gebraucht werden. Angebote für Fahrten mit Quads/ATVs (Probefahrten, Vermietungen, für geführte Touren, Firmen- und sonstige Anlässe) lassen sich relativ einfach im Internet finden. Vergleichbare Angebote für Motorschlitten sind seltener, da sie zwingend eine Sonderbewilligung erfordern. Ob Neugier, Abenteuerlust oder «Freude an der Natur» – das Spektrum wie die Angebote angepriesen werden ist breit.

Viele Angebote für geführte Touren finden im nahen Ausland statt. Mit dem Quad-Festival «Transvalquad» wies Frankreich eines der grössten Angebote in Europa auf. Neue, restriktivere Gesetze haben Angebote an diesem Event stark reduziert. Auch werden Touren in der Wüste angeboten. Die am meisten genannten Destinationen sind Tunesien, Marokko und Algerien.

3.1.3 ... für Contests

Offroad-Rennen für Quads/ATVs finden häufig bei Motocross- und Enduro-Rennveranstaltungen statt, wo sie als eigene Kategorie am Start vertreten sind. Wer an einem Rennen teilnehmen will, braucht nebst dem Fahrzeug- und Führerausweis meistens eine Fahrer-Lizenz des Veranstalters.

3.2 Illegale Benutzung von Offroad-Fahrzeugen

Prinzipiell können alle unter Kapitel 3.1 erwähnten Benutzungen der Offroad-Fahrzeuge missbraucht werden, wie die folgenden Beispiele zeigen. Sie stammen aus Meldungen und Rechercharbeiten. Aus welchem Grund sie illegal sind, ist schliesslich dem Kapitel 4 zu entnehmen.

- Fahrzeuge werden oft umgerüstet, um sie auch für einen anderen Zweck zu verwenden. Das erlaubt das vielseitige Tuning-Zubehör (z.B. Rennauspüffe). Aus einem land- oder forstwirtschaftlichen Hilfsmittel oder einem Materialtransportmittel für Anrainer kann ein schnelles, stärkeres und lauterer Offroad-Fahrzeug für den Freizeitweck entstehen.

- Ebenfalls möglich macht das verfügbare Ausbaumaterial, dass Räder der Quads/ATVs durch Raupen ersetzt, und so im Schnee eingesetzt werden können.
- Einige Fälle sind bekannt, bei denen Offroad-Fahrer ohne Nummernschild herumfahren oder dieses so abgedeckt hatten, dass sie unerkennlich bleiben konnten.
- Das Fahren von Motorschlitten verlangt eine Sonderbewilligung, die an eine bestimmte Strecke oder ein bestimmtes Gebiet gebunden ist. Oft werden die Fahrzeuge aber andernorts und für einen anderen Zweck verwendet, wo aus Gesetzeswegen keine Sonderbewilligung vorliegen kann.
- Illustrationen von Offroad-Fahrten zu Freizeit Zwecken im Internet lassen mehr als vermuten, dass Quads/ATVs und Motorschlitten nicht immer und nur legal eingesetzt werden. Sowohl für private Nutzer wie auch für organisierte Anbieter im Bereich Freizeit gelten Fahrten abseits von Strassen und Wegen als wohl die attraktivsten Flächen für Offroad-Fahrten. Hierzu gehören Wald-, Alpwirtschafts- und unproduktive Vegetationsflächen.
- In Foren zum Thema Offroad, v.a. über Quads/ATVs im Internet finden sich vereinzelt auch Hinweise für die Suche oder Durchführung von «interessanten», oft illegalen Gelände- und Offroad-Touren.
- Meldungen bestätigen auch, dass Geschicklichkeitsübungen im Gelände praktiziert werden, die bei Contests, sicher vorwiegend bei privaten Veranstaltungen, «geprüft» werden. Zu erwähnen ist etwa das so genannte «Highmarking»: es gewinnt derjenige, der einen Steilhang mit seinem Motorschlitten am weitesten hinauffahren kann, ohne in den Stillstand zu kommen. Und bei den Quads/ATVs finden sich immer wieder neue Strecken, die einen gewissen fahrtechnischen Anspruch erforderlich machen und zum Training oder für Contest gebraucht werden. Es scheint klar zu sein, dass Offroad-Rennen zu illegalen Offroad-Fahrten und -Trainings anregen und ermutigen.

3.3 Bekannte Offroad-Regionen der Schweiz

Problemregionen für das Offroad-Fahren in der Schweiz sind in erster Linie die Bergkantone. Auf Grund der Illegalität (Kapitel 4) oder den Konflikten mit der Natur oder dem Menschen (Kapitel 5) verdienen diese Gebiete durch die gesichteten Angebote und Fahrten besondere Aufmerksamkeit. Sie werden Hotspots genannt.

3.3.1 Quads/ATVs

In den folgenden Gebieten wurden und werden häufig und regelmässig Quad/ATV-Fahrten im Gelände beobachtet:

- Im Kanton Wallis werden im Kantonsbezirk Martigny rund um den Mont de l'Arpille Fahrten auf Wanderwegen, ausserhalb der Wege im Wald und auf Alpflächen beobachtet.
- Bei den Franches Montagnes im Kanton Jura finden organisierte Höhenfahrten mit Geländemotorrädern und Quads statt, welche tags und auch nachts stattfinden.
- Bezirk Riviera-Pays-d'Enhaut im Waadtland: es werden Offroad-Fahrten in den Bergen, auf Wanderwegen und abseits von Strassen ausgeübt.
- In Graubünden werden einzelne Quads regelmässig im Prättigau, in der Surselva und im Schanfigg abseits der Strassen beobachtet.
- Im Tessin werden regelmässig Geländefahrten mit Motocross- und Trial-Motorrädern am Monte Boglia al Generoso und Monte Lema al Gazzirola beobachtet sowie vereinzelt im Auengebiet des Brenno.

- Aus dem Kanton Obwalden werden immer wieder Beobachtungen von Geländemotorrädern in der Moorlandschaft Glaubenberg gemeldet.
- Im Kanton Bern sind Fälle von organisierten Touren im Gantrisch und in der Gegend von Langenthal und Erlach bekannt.

3.3.2 Motorschlitten

Auch bei den Motorschlitten gibt es ebenfalls solche Problemregionen oder Hotspots, bei denen Handlungsbedarf besteht. Regelmässig wurden und werden Offroad-Aktivitäten im Kanton Tessin, aber auch im Jura und im Waadtland gesichtet. All diese Regionen bieten offene und im Winter beinahe unberührte Landschaften und weite Distanzen:

- Im Tessin werden richtige Tourenaufträge weit weg von Strassen und Hütten gemacht. Sie führen durch Wälder und über Pässe und beinhalten auch Geschicklichkeitscontests wie Highmarking. Solche Fahrten werden regelmässig in der Leventina-Ebene, beim Lukmanierpass, im Val di Campo, Val di Blenio, Val Piumogna, Val di Bedretto, Val Canaria, Val Malvaglia und Valle Maggia beobachtet.
- Im Kanton Waadt sind Fälle aus St. Cergue, dem Naturpark «District Franc Fédéral du Noirmont» und heute Teil des Regionalen Naturparks Jura Vaudois bekannt. Auch hier werden verschneite Wälder und Alpweiden ohne Funktion als Zubringer oder Arbeitsfahrzeug befahren. Meldungen von Offroad-Fahrten sind auch bei Leysin bekannt.
- Im Kanton Jura werden Motorschlitten rund um Le Noirmont und Saignelégier beobachtet. Viele der dort ansässigen Offroad-Fahrzeugbesitzer fahren wohl oft auch ins französische Jura aus.

4 Juristische Situation in der Schweiz

Die gesetzlichen Bestimmungen über das Offroad-Fahren werden nicht nur auf Bundesebene gelöst, sondern werden teils an die Kantone, resp. deren Gemeinden weiterdelegiert. Die folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Gesetzgebung zum Offroad-Fahren auf Stufe Bund und Kanton.

4.1 Klassifizierung der Fahrzeuge

Die Zugehörigkeit der Fahrzeuge zu einer Fahrzeugkategorie sind in der **Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)**⁷ geregelt.

Die als Quads oder All-Terrain-Vehicles (ATVs) bekannten Fahrzeuge sind vierrädrige Fahrzeuge und werden bei der Inverkehrsetzung nach VTS, als «Leichtmotorfahrzeuge» oder «Kleinmotorfahrzeuge» eingestuft. «Leichtmotorfahrzeuge» gehören wiederum zu den «Kleinmotorrädern» und «Kleinmotorfahrzeuge» zu den «dreirädrigen Motorfahrzeugen». Motorschlitten gelten auf Grund des Raupenbetriebes als Ausnahmefahrzeuge⁸. Ganz allgemein gehören sie alle zu den Motorfahrzeugen und müssen durch die Strassenverkehrsämter überprüft werden.

4.2 Zulassung der Offroad-Fahrzeuge

Die Zulassung der Offroad-Fahrzeuge ist im **Strassenverkehrsgesetz (SVG)**⁹ geregelt. So verstösst es gegen das Gesetz, wenn Ausweise oder Kontrollschilder verwendet werden, die nicht für den Fahrer oder sein Fahrzeug bestimmt sind und wenn falsche oder verfälschte Kontrollschilder verwendet werden.

Ein Fahrzeug muss vor der Erteilung des Ausweises amtlich geprüft werden. Wird der Standort eines Fahrzeuges in einen andern Kanton verlegt oder geht es auf einen andern Halter über, so ist ein neuer Fahrzeugausweis einzuholen. Serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge, darunter auch Quads/ATVs und Motorschlitten, unterliegen der Typengenehmigung. Sie dürfen nur in der genehmigten Ausführung in den Verkehr gesetzt werden. Eine Umrüstung ohne eine neue Typengenehmigung zu erwerben, ist nicht erlaubt.

Motorfahrzeuge dürfen nur mit entsprechend passendem Fahrzeugausweis und Kontrollschild in Verkehr gebracht werden¹⁰. Ebenso bedarf jede Person, die ein Motorfahrzeug führt, des Führerausweises, der stets mitzuführen ist¹¹.

Motorschlitten dürfen auf öffentlichen Strassen nur mit einer schriftlichen Bewilligung verkehren¹².

⁷ http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_41/index.html.

⁸ Art.26, VTS.

⁹ http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_01/index.html.

¹⁰ Art.10, SVG.

¹¹ Art.10, SVG.

¹² Art.78, Verkehrsregelverordnung, VRV: http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_11/index.html.

4.3 Benützung von Offroad-Fahrzeugen

4.3.1 ... auf öffentlichen Strassen

Die Benützung der Offroad-Fahrzeuge auf öffentlichen¹³ Strassen wird im Strassenverkehrsgesetz (SVG) geregelt. Das Gesetz beschreibt den allgemeinen Geltungsbereich¹⁴ und bestimmt, ob und unter welchen Bedingungen der Verkehr auf Strassen, die Eigentum des Bundes sind, gestattet ist¹⁵. Für Strassen im Eigentum des Bundes bestimmen die vom Bundesrat bezeichneten Bundesbehörden, ob und unter welchen Bedingungen der öffentliche Verkehr gestattet ist¹⁶. Die Kantone ihrerseits sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können dies aber auch den Gemeinden übertragen¹⁷.

Für alle Motorfahrzeuge, worunter auch die in dieser Studie beschriebenen Offroad-Fahrzeuge gehören, gelten grundsätzlich die gleichen Verkehrsregeln: Strassen und Wege welche sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, dürfen nicht befahren werden¹⁸. Offroad-Fahrzeuge, die eine gewisse Mindestgeschwindigkeit nicht erreichen, dürfen beispielsweise nicht auf Nationalstrassen fahren.

4.3.2 ... auf Strassen und Wegen im Wald

Der Wald und somit auch die Strassen und Wege im Wald stehen unter besonderem Schutz durch das **Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, WaG)**¹⁹. Darin enthalten sind die Bestimmungen über das Befahren des Waldes mit Motorfahrzeugen. Wald und Waldstrassen dürfen nur zu forstlichen Zwecken mit Motorfahrzeugen befahren werden. Der Bundesrat regelt die Ausnahmen für militärische und andere öffentliche Aufgaben. Die Kantone ihrerseits können zulassen, dass Waldstrassen zu weiteren Zwecken befahren werden dürfen, sofern nicht die Walderhaltung oder andere öffentliche Interessen dagegen sprechen. Die Kantone sorgen für die entsprechende Signalisierung und für die nötigen Kontrollen. Wo Signalisierung und Kontrollen nicht genügen, können Barrieren angebracht werden²⁰.

Viele Kantone machen von ihrem Recht zur Erweiterung der Ausnahmen Gebrauch und erlauben weitere Gründe für den motorisierten Verkehr auf Waldstrassen: Jagd, Landwirtschaft, Waldpflege, Alpwirtschaft, Unterhalt von Gewässern und Versorgungsanlagen, bewilligte Veranstaltungen, die Benutzung durch Grundeigentümer, Zubringer und Pächter, die Bewirtschaftung bestehender Betriebe usw.. Nicht alle Gründe werden jeweils von den Kantonen erlaubt.

Gemäss SVG müssen Beschränkungen und Anordnungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr durch Signale oder Markierungen angezeigt werden, sofern sie nicht für das ganze Gebiet der Schweiz gelten²¹. Ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf

¹³ «Öffentlich» hat in diesem Zusammenhang nichts mit Zugehörigkeiten zu tun. Öffentlich sind Strassen in privatem oder öffentlichem Eigentum, die einem unbestimmten Personenkreis in beschränktem oder unbeschränktem Umfang offen stehen.

¹⁴ Art.1, SVG.

¹⁵ Art.2, SVG.

¹⁶ Art.2, SVG.

¹⁷ Art.3, SVG.

¹⁸ Art.43, SVG.

¹⁹ http://www.admin.ch/ch/d/sr/921_o/index.html.

²⁰ Alles Art.15, WaG.

²¹ Art.5, SVG.

Strassen und Wegen im Wald gilt durch das WaG für das ganze Gebiet der Schweiz. Das eigentliche Fahrverbot zu anderen Zwecken sollte also auch ohne Signalisierung gelten.

Kanton Wallis: der Sonderfall

Die Umsetzung des Bundesgesetzes über den Wald verdient im Kanton Wallis bis heute eine besondere Betrachtung. Im noch aktuellen kantonalen Forstgesetz²² vom 1. Februar 1985 wird nicht wie im Bundesgesetz von einem generellen Fahrverbot gesprochen, sondern von der Möglichkeit der Fahrbeschränkung²³. Weiter hält dieses kantonale Gesetz fest, dass Waldstrassen in öffentlichen Wäldern, für welche kein Fahrverbot für Motorfahrzeuge signalisiert ist, als öffentlich befahrbar gelten²⁴. Diesen Widerspruch zum WaG vom Jahre 1991 soll nun durch die Revision des Forstgesetzes behoben werden. Der entsprechende gesetzliche Vorentwurf stiess in der Vernehmlassung 2010 auf ein äusserst positives Echo.

In der Botschaft zum revidierten Gesetz steht geschrieben, dass der Motorfahrzeugverkehr im Wald, gemäss Bundesrecht, nur zu forstlichen Zwecken erlaubt sein darf. Die Dienststelle kann dennoch, generell oder im Einzelfall, den Motorfahrzeugverkehr bewilligen, wenn er in Zusammenhang mit der Infrastruktur(-erhaltung), z.B. bei Wasserkraftwerken oder Bergbahnen), oder mit besonderen Aktivitäten, z.B. Alpauzfügen steht. Es kann zum Beispiel auf Antrag der zuständigen Dienststelle ein Verkehrsbedürfnis zur Ausübung der Jagd geltend gemacht werden. In diesem Fall kann eine Bewilligung – unter strengen Auflagen – erteilt werden, die in der Verordnung genau zu bezeichnen sind.

4.3.3 ... auf Fuss- und Wanderwegen

Die Verkehrstrennung von Fuss- und Wanderwegen wird im SVG klar beschrieben: 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 (Motorfahrzeugen oder Fahrrädern) nicht befahren werden²⁵.

4.3.4 ... abseits von Strassen und Wegen

Auf Bundesebene finden wir mit Ausnahme zum Wald keine eindeutigen gesetzlichen Bestimmungen speziell zu Fahrten im offenen Gelände. Auch im Umweltschutzrecht wird das Thema Offroad-Verkehr abseits von Verkehrsflächen nicht angesprochen.

Auf nationaler Ebene wollte die Motion Teuscher (BE/GP) erreichen, dass Fahrten mit Quads im freien Gelände von alpinen Zonen und in Geröllhalden landesweit verboten oder eingeschränkt werden²⁶. Der Bundesrat hielt in seiner Antwort fest, dass es Probleme mit Quad-Fahrern gibt, besonders in ländlichen Gebieten im Jura und im nördlichen Alpenvorland. Dennoch regle die geltende Gesetzgebung die Fahrten dieser Motorfahrzeuge genügend. In gewissen Kantonen gebe es Vorschriften über das Befahren nicht öffentlicher Strassen und des Geländes, schreibt der Bundesrat, kritisierte aber gleichzeitig den Vollzug dieser Normen und richtete einen Appell an die Kantone, ihren Spielraum zu nutzen und die Probleme zu lösen.

Im Zusammenhang mit dem Verkehr abseits von Strassen und Wegen gilt es einen Bundesgerichtsentscheid zu erwähnen: der Kanton Waadt verabschiedete 1974 ein

²² www.vs.ch/public/public_lois/de/Pdf/921.1.pdf.

²³ Art.22, Forstgesetz Wallis.

²⁴ Art.23, Forstgesetz Wallis.

²⁵ Art.43, SVG.

²⁶ http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20063368.

Gesetz, welches die Verwendung von Raupenfahrzeugen während des Winters regelt (siehe oben). Der Schneemobil-Club der Schweiz mit Sitz in Zürich wehrte sich gegen die Einführung dieses Gesetzes und gelangte bis ans Bundesgericht. Das Bundesgericht bestätigte mit seiner Entscheidung, dass die Kantone befugt sind, ausserhalb dem Strassenverkehrsgesetz unterstehenden Verkehrswegen den Verkehr der Motorfahrzeuge zu regeln, und dass der Verkehr ausserhalb der befahrbaren Strassen untersagt werden kann, ohne dass dieses Verbot durch Signale angezeigt werden muss²⁷.

Dieser Entscheidung mag mit ein Grund sein, dass einige Kantone weitere Bestimmungen zur Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der Strassen geschaffen und gesetzlich verankert haben:

Kanton Aargau

Der Kanton Aargau regelt die Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der Strassen im «Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes»²⁸: Die Verwendung von Motorfahrzeugen und Motorfahrrädern abseits öffentlicher Strassen zu Sport- und Vergnügungszwecken bedarf einer Bewilligung des Gemeinderates²⁹.

Kanton Bern

Der Kanton Bern regelt den Verkehr im Gelände im kantonalen Strassenverkehrsgesetz KSVG³⁰ und in der kantonalen Strassenverkehrsverordnung StrVV³¹. Die Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Strassen ist grundsätzlich verboten³². Ausgenommen sind Motorfahrzeuge, die verwendet werden für Armee, Zivilschutz, Polizei, Feuerwehr, Sanität, Rettungsdienst, Land- und Forstwirtschaft, Gartenbau, Hoch- und Tiefbau, werkinterner Verkehr in Betrieben, Zufahrten innerhalb privater Grundstücke und zur Ausbildung von Motorfahrzeugführern³³. Weitere Ausnahmen können bewilligt werden, wenn abgelegene Gebäude nicht auf der öffentlichen Strasse erreicht werden können (für Zubringer) oder ein Bedürfnis vorliegt und eine andere Beförderungsart unzumutbar ist³⁴. Die Bewilligungsbehörde (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt) berücksichtigt dabei die Belange des Natur-, Umwelt- und Heimatschutzes sowie die Gesundheit der Menschen³⁵.

Kanton Freiburg

Der Kanton Freiburg regelt den Verkehr ausserhalb der Strassen im Beschluss vom 16. August 1988 über die Benützung von Motorfahrzeugen ausserhalb der Strassen³⁶.

²⁷

https://expert.bger.ch/php/clir/http/index.php?lang=de&type=highlight_simple_similar_documents&page=1&from_date=&to_date=&from_year=1954&to_year=2010&sort=relevance&insertion_date=&from_date_push=&top_subcollection_clir=bge&docid=atf%3A%2F%2F101-IA-565&rank=1&highlight_docid=atf%3A%2F%2F101-IA-565%3Ade%3Aregeste&number_of_ranks=387&azaclir=clir

²⁸ <http://gesetzessammlungen.ag.ch/frontend/versions/610>.

²⁹ Art.6, Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes.

³⁰ http://www.sta.be.ch/belex/d/7/761_11.html.

³¹ http://www.sta.be.ch/belex/d/7/761_111.html.

³² Art.16 und Art.17, KSVG und Art.56-60, StrVV.

³³ Art.13, KSVG.

³⁴ Art.13, VNOS in StrVV.

³⁵ Art.4, VNOS in StrVV.

³⁶ appl.fr.ch/v_ofl_bdlf_pdf/plus_en_vigueur/deu/78131v0003.pdf

Im Grundsatz ist die Benützung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Verkehrswege verboten³⁷, wobei als Ausnahmen der Verkehr für einen öffentlichen Zweck³⁸, sowie der Privatverkehr auf privatem Grund und Boden³⁹ genannt werden. Das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt kann ausnahmsweise einer Person den Verkehr ausserhalb der öffentlichen Verkehrswege bewilligen, wenn sie ein legitimes Bedürfnis nachweist, keine andere Fortbewegungsart in Betracht fällt und kein Naturschutzinteresse dasjenige des Gesuchstellers überwiegt.

Kanton Glarus

Das Befahren von landwirtschaftlichen Flächen durch Motorfahrzeuge ist im Kanton Uri gemäss «Gesetz über die Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Strassen und Wege» streng verboten. Ausgenommen ist die berufszweckliche Verwendung. Bewilligungen können unter schriftlicher Zustimmung aller Grundstückeigentümer sowie unter Beachtung ökologischer Kriterien beim Strassenverkehrsamt beantragt werden. Die ökologischen Kriterien sind vom Amt für Bau und Umwelt sowie der zuständigen Gemeinde zu untersuchen.

Kanton Schwyz

Im Kanton Schwyz wird der motorisierte Verkehr in der kantonalen Verordnung über die Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Strassen und Wege geregelt⁴⁰. Die Verwendung von Motorfahrzeugen ist ausserhalb der öffentlichen Strassen und Wege im Sinne des SVG, sowie auf Schlittelwegen, Skipisten, Fuss- und Wanderwegen anderer Art, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind sowie im offenen Gelände verboten. Nur für bestimmte Ausnahmen, die an eine bestimmte Verwendung und Strecke oder Region angeknüpft ist, kann eine Bewilligung durch das Polizeidepartement erteilt werden.

Kanton Tessin

Im Kanton Tessin gab es über lange Zeit keine spezifischen rechtlichen Bestimmungen. Seit 2008 jedoch wird der motorisierte Verkehr, insbesondere jener der Motorschlitten, ausserhalb von Strassen relativ strikt durch das «Regolamento sulle slitte a motore, sui veicoli per la preparazione delle piste e sulla circolazione fuori strada» geregelt⁴¹. Ausserhalb von Strassen ist der motorisierte Verkehr nur für Land-, Forst- und alpwirtschaftliche Zwecke sowie fürs Bauwesen und die Ausübung und Überwachung von Jagd und Fischerei erlaubt. Ansonsten braucht es eine Ausnahmbewilligung, die nicht generell erteilt wird, sondern nur auf ein begründetes Gesuch hin und für vorbestimmte Strecken.

Kanton Waadt

Im Kanton Waadt existiert das «Loi sur l'usage des véhicules à chenilles pendant l'hiver»⁴². Das Gesetz verbietet im Winter, respektive auf Schnee, das Befahren von Gelände ausserhalb von öffentlichen Strassen mit Motorschlitten sowie mit Klein- und Leichtmotorfahrzeugen. Ausgeschlossen sind Fahrten für land- und

³⁷ Art.1, Beschluss Kanton Freiburg.

³⁸ Art.2, Beschluss Kanton Freiburg.

³⁹ Art.3, Beschluss Kanton Freiburg.

⁴⁰ www.sz.ch/documents/782_120.pdf.

⁴¹ http://www3.ti.ch/CAN/rl/program/books/rst/htm/o7_46.htm.

⁴² www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dinf/.../Cant_743.05.pdf.

forstwirtschaftliche Zwecke. Es existieren auch Strecken für Motocross, die dem Gesetz der Raumordnung unterstellt sind.

4.4 Weitere gesetzliche Bestimmungen

In der Schweiz gibt es weitere gesetzliche Bestimmungen, die bei der Problematik des Offroad-Verkehrs relevant sind.

4.4.1 Jagdbanngebiete, Wildruhezonen und Wildschutzgebiete

In eidgenössischen Jagdbanngebieten, in Wildruhezonen oder Wildschutzgebieten ist das Offroad-Fahren zwar nicht explizit geregelt oder gar verboten. Verschiedene eidgenössische Gesetzesartikel geben aber Hinweise dazu.

- Die Verordnung über die eidgenössischen Jagdbanngebiete (VEJ)⁴³ hält fest, dass es verboten ist, mit Ausnahme der Verwendung für land- und forstwirtschaftliche Zwecke sowie durch Organe der Wildhut, Alp- und Forststrassen zu befahren sowie Fahrzeuge jeglicher Art ausserhalb von Strassen, Wald- und Feldwegen zu benützen⁴⁴. Kantone können Ausnahmen vorsehen. Im VEJ verankert ist auch die Tatsache, dass Tiere nicht gestört, vertrieben oder aus dem Banngebiet herausgelockt werden dürfen⁴⁵.
- Die Bezeichnung von Wildruhezonen und Wildschutzgebieten dient als Antwort auf die zunehmende Freizeitnutzung. Sie erfolgt nach gültigem eidgenössischem, kantonalem oder kommunalem Recht⁴⁶. Im Mittelpunkt stehen das Jagdgesetz (JSG)⁴⁷⁴⁸, das WaG⁴⁹ und die VEJ⁵⁰. Die Kantone werden verpflichtet, für einen ausreichenden Schutz der wildlebenden Säugetiere und Vögel vor Störung zu sorgen. Sowohl die Bezeichnung als auch die genaue Umsetzung von Wildruhezonen – Rechtssetzung, Zonenplanung, Empfehlung – werden bisher in den Kantonen aber unterschiedlich gehandhabt.

Offroad-Fahrten in diesen Gebieten dürften diese gesetzlichen Bestimmungen auf Bundesebene wohl schnell verletzen (siehe Kapitel 5).

4.4.2 Waldentwicklungsplan

Der Waldentwicklungsplan (WEP)⁵¹ ist das eigentliche Koordinations- und forstpolitische Führungsinstrument des Forstdienstes, das die ökologischen, ökonomischen und sozialen öffentlichen Interessen am Wald überbetrieblich und behördenverbindlich festlegt. Damit hat der WEP Richtplancharakter. Er bezweckt die Wahrung der öffentlichen Interessen am Wald und sorgt für eine langfristig nachhaltige Nutzung des Waldes. Der Waldentwicklungsplan wird flächendeckend erlassen.

Der WEP wird durch die Kantone oder die regionalen Forststellen unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet. In diesem Rahmen kann auch festgelegt werden, welche Strassen und Gebiete zum Wald gehören und somit für den Offroad-Verkehr verboten

⁴³ http://www.admin.ch/ch/d/sr/922_31/index.html.

⁴⁴ Art. 5, VEJ.

⁴⁵ Art. 5, VEJ.

⁴⁶ <http://www.wildruhezonen.ch>.

⁴⁷ http://www.admin.ch/ch/d/sr/922_o/index.html.

⁴⁸ Art. 7, JSG.

⁴⁹ Art. 14, WaG.

⁵⁰ Art. 5, VEJ.

⁵¹ <http://www.bafu.admin.ch/wald/01198/06021/index.html?lang=de>.

sind. Der WEP ist ein relativ junges Lenkungsinstrument. Nicht alle Kantone können einen WEP vorweisen, viele sind in der Erarbeitungsphase.

4.4.3 Sportliche Veranstaltungen und Versuchsfahrten

Das SVG regelt die Bewilligung von sportlichen Veranstaltungen mit Motorfahrzeugen⁵². Öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen sind grundsätzlich verboten. Der Bundesrat kann einzelne Ausnahmen für Rundrennen nur nach gewissen Kriterien gestatten. Andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen wie z.B. Rasenrennen mit Motorrädern, Geschicklichkeits-Wettfahrten im Gelände, bedürfen der Bewilligung durch die entsprechenden Kantone, deren Gebiet befahren wird.

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS) besitzt gemäss den Statuten der «Fédération Internationale de Motocyclisme» (International Motorcycling Federation, FIM)⁵³ die alleinige Sportobrigkeit in der Schweiz⁵⁴. Als Mitglied der Swiss Olympic ist sie der einzige Verband, welcher berechtigt ist, in der Schweiz eine Schweizermeisterschaft in jeder Disziplin des Motorsports zu organisieren und den Titel «Schweizermeister» zu vergeben⁵⁵. Es braucht dafür eine Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird.

Auch für Versuchsfahrten, auf denen die Verkehrsregeln oder die Vorschriften über die Fahrzeuge nicht eingehalten werden können, ist die Bewilligung der Kantone erforderlich, deren Gebiet befahren wird⁵⁶.

4.5 Beurteilung der Rechtslage und Forderungen

Die Gesetzgebung in der Schweiz umfasst einige gute Ansätze zur Regelung des Offroad-Verkehrs. Nach wie vor fehlen aber Gesetze, die zu einer eindeutigen Sachlage des Offroad-Verkehrs führen.

Ein klarer Mangel ist das Fehlen eines national gültigen Verbots des motorisierten Verkehrs abseits der Strassen und Wege. Auch werden nirgends Richtlinien für das Erteilen von Bewilligungen durch die Kantone oder die Gemeinden vorgegeben. Gemäss Auskunft von Verwaltung und Umweltorganisationen orientieren sich viele Kantone (UR, ZG, AR, SO, AI, FR, BL, AG, VS, SH, NE, TG) in der Praxis an den Gesetzen SVG, WaG, VTS, VRV oder VZV. Somit wären nur öffentliche und speziell dafür vorgesehene Strassen für den Motorfahrzeugverkehr zugelassen. Das freie Gelände zählt daher nicht zu den Strassen und ist grundsätzlich für den Verkehr nicht erlaubt. Fahrten von Offroad-Fahrzeugen sollen nur auf den dafür vorgesehenen Flächen ausgeübt werden dürfen.

Leider fehlt es ebenfalls an Regelungen für die Verwendung von Motorfahrzeugen in Schweizer Parks. Und für die Peripherie oder den Einflussgebieten von den Schutzgebieten oder Parks sollten Lärmemissionswerte definiert werden. Denn der Lärm macht vor Schutzgebieten und Parks keinen Halt, stört oder vertreibt Tiere dennoch.

Ein weiteres Problem stellen die mangelnde Kontrolle und der Vollzug der geltenden Gesetze dar. Die Polizei sollte diese Straftaten besser verfolgen.

⁵² Art.53 und Art.53, SVG.

⁵³ <http://www.swissmoto.org/deu/verband/protokolle-statuten>.

⁵⁴ Art.5, Statuten FIM.

⁵⁵ Art.5, Statuten FIM.

⁵⁶ Art.53, SVG.

5 Konflikte

In der dicht besiedelten Schweiz sind die Berge Rückzugsraum für Fauna und Flora und zugleich Erholungsraum für den Menschen. Aus den Alpen sind keine Forschungsarbeiten zu Störungen der Natur und Umwelt durch den Offroad-Verkehr bekannt. Das liegt wahrscheinlich daran, dass die schwierig erfassbaren Störungen von Luft, Boden, Flora und Fauna noch neu sind und vorerst nur kleinräumig auftreten.

Erste Erfahrungen aus den Schweizer Alpen und dem Jura zeigen jedoch, dass die Auswirkungen des Offroad-Verkehrs ähnlich sind wie in den USA, wo das Offroad-Fahren als Massenphänomen bereits etabliert ist – zum Glück derzeit noch in sehr viel geringerem Ausmass⁵⁷. Deshalb stammen viele Informationen zu den Konflikten aus der Literatur⁵⁸ der USA und Australien.

5.1 Lärm

Der Lärm stört alle, welche diesem direkt exponiert sind: Tiere und Menschen. Es gibt in der Politik sogar Stimmen, welche den Lärm als eines der wichtigsten Umweltprobleme betiteln. Lärm stresst und macht krank. Er ist gesundheitsgefährdend, mindert die Standortqualität und verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten.

Des Weiteren kann Lärm auch das ökologische Gleichgewicht von Tierpopulationen stören. Tiere nehmen die Umgebung wahr. Visuell können sie lernen, dass viel begangene Wege durch Menschen keine bedingte Gefahr darstellen. Beim Lärm ist das anders. Anthropogene Lärmemissionen verunmöglichen einzelnen Tieren, diese Geräusche von ihren natürlichen Feinden differenziert wahrzunehmen. So können sie leicht zur Beute werden.

5.2 Gefährdung der Fauna

In Gebieten mit häufiger Offroad-Nutzung werden häufig auch Kleintiere (z.B. Amphibien⁵⁹, Jungtiere in Nestplätzen, Insekten) überfahren. Allfällige Populationsstörungen können zu Veränderungen in der gesamten Nahrungskette führen.

⁵⁷ Auskünfte aus kantonalen Landwirtschafts- und Forstwirtschaftsdepartementen sowie anderen Nutzern der Bergwelt.

⁵⁸ Sierra Club (1988): Sierra Club Conservation Policies: Off-Road Use of Motorized Vehicles; National Trails & Waters Coalition (2002): Field Guide to Off-Road Vehicles; Bluewater Network (1999): Off-the-Track: America's National Parks under Siege; Reich, Leonard S. (1999): Ski-Dogs, Pol-Cats, and the Mechanization of Winter. Development of Recreational Snowmobiling in North America. Technology and Culture; Bluewater Network (2002): Snowmobile Position Paper; Norbeck Society; Olliff, T., K. Legg und B. Kaeding (1999): Effects of Winter Recreation on Wildlife of the Greater Yellowstone Area; Strahan Research (2007): Report to EPA Victoria on Community Response to Environmental Noise; Paul Kaseloo (2004): Synthesis of Noise Effects on Wildlife Populations; Neil A. Campbell und Jane B. Reece (2011): Biology (International Version); Hurni (1996): Precious Earth: From Soil and Water Conservation to Sustainable Land Management.; Frei und Pexer (1991): Boden – Agrarpädologie. Eigenschaften, Entstehung, Verbreitung, Klassierung, Kartierung des Bodens und Nutzung im Pflanzenbau; Beat Frey in WSL Birmensdorf (2010): Physikalischer Bodenschutz: zwischen Notwendigkeit und Machbarkeit; Jan Gürke und Jonas Bubenhofer (2003): Quads und ATVs: Off-Road-Verkehr in der Schweiz; Bundesamt für Umwelt Schweiz.

⁵⁹ Kröten, Frösche, Salamander.

Offroad-Fahrten ausserhalb befestigter Strassen spielen sich häufig im Lebensraum von Wildtieren ab. Die Wildtiere werden dadurch aufgeschreckt und in die Flucht getrieben. Häufige Störungen können das Einstands-, Fress- und Paarungsverhalten der Tiere und damit ihre Überlebenschancen stark verschlechtern. Besonders im Winter ist die Flucht der Tiere durch tiefen Schnee besonders anstrengend. Den Tieren werden Energiereserven entzogen, welche ihnen zu einem späteren Zeitpunkt fehlen. Dies kann dazu führen, dass die Tiere den Winter nicht überleben.

5.3 Bodenerosion und Schädigung von Pflanzen

Ungestörte Bodenbildungsprozesse sind sehr essenziell für die Stabilität unserer Ökosysteme. Insbesondere hängt der gesamte Wasserkreislauf davon ab.

Alle bodengebundenen Freizeitaktivitäten⁶⁰ in den Bergen führen zu verstärkter Erosion. Die motorisierten Aktivitäten nehmen bei der Erosionsproblematik jedoch einen besonderen Stellenwert ein: hohes Gewicht, hohe Geschwindigkeiten und grosse Motorenleistungen, welche auf die Antriebsräder wirken, haben weit direktere und höhere erosive Wirkungen zur Folge:

- Schwere Fahrzeuge üben mit ihren Reifen direkten Druck auf den Boden aus, was eine Verdichtung des Bodens zur Folge hat. Das natürliche Bodengefüge wird gestört und die Bodenfunktionen werden beeinträchtigt. Dadurch verringert sich die Anzahl der in den oberen Bodenhorizonten lebenden Bodentiere, Pilze und Bakterien.
- Beim Beschleunigen und Abbremsen können die Reifen der Fahrzeuge die obere Bodendecke aufreissen. Das führt zu Schwachstellen im Bodengefüge. Pflanzenwurzeln, die den Boden zusammenhalten, können aus dem Gefüge gerissen werden. Sie verlieren ihre stützende Funktion des Bodens. Und dieser wird anfällig für natürliche Erosionsvorgänge durch Wasser und Wind.
- Beim Fahren auf schmalen Wegen oder im Gelände kommen Pflanzen unter die Räder. Dabei werden kleine Pflanzen zerdrückt, bei grossen Pflanzen können Äste oder Seitentriebe abgeknickt werden. Treten diese Störungen häufig und permanent auf, kann längerfristig auch die Biomasse und Artenvielfalt abnehmen.

Indirekt führt dies dazu, dass:

- Wasser weniger gut in den komprimierten Boden eindringen kann. Ein verstärkter oberflächlicher Abfluss spült mehr Feinmaterial aus den Bodenstrukturen. Pflanzenwurzeln werden dadurch frei gewaschen und es kann zu einer grossräumigen Destabilisierung und Erosionen des Bodens kommen.
- Bodenbildungsprozesse in verdichteten Böden viel langsamer ablaufen und sich die Lebensbedingungen für Wurzeln und die Bodenfauna verschlechtern. Die Regeneration des Bodens kann mehrere Jahrzehnte bis Jahrhunderte in Anspruch nehmen.
- die Sauerstoffkonzentration im Boden sinkt. In sauerstoffarmen Böden kommen viele Methanbakterien vor. In der Folge werden Böden zu einer Methanquelle. Besonders im Wald bedeutet diese Auswirkungen eine dramatische Wende in der Funktion des Waldes, weil Waldböden eigentlich wichtige Methansenken sind.
- in Hanglagen die Erosionsflächen in Bereiche ober- und unterhalb der eigentlichen Fahrspuren hinauswachsen.

⁶⁰ Wandern, Trekken, Mountainbike, Offroad-Verkehr, Motocross, etc..

5.4 Lufts Schadstoffe

Lufts Schadstoffe sind in unserer Zeit sehr bedeutende Umweltfaktoren. Beispielsweise entsteht überall dort, wo Brennstoffe verbrannt wird, Kohlendioxid (CO₂). Dieser Lufts Schadstoff trägt zum Treibhauseffekt bei und führt zu Auswirkungen auf die Umwelt, mit wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Folgen.

Neben CO₂ wirbeln Quads/ATVs auf trockenen Wegen Staub auf, was sich auf Organismen wie Pflanzen und Kleinsäugetiere störend auswirkt. Bei Fahrten durch das Wasser stellt sich ein ähnliches Phänomen ein: feine Schwebstoffe werden aufgewirbelt und trüben das Wasser. Bei häufigem Befahren kann dies zu Veränderungen des Pflanzen- und Tierlebens in den Gewässern führen.

Oft findet der Offroad-Verkehr abseits der Ballungsräume und grossen Verkehrsachsen statt. Das Abgas von Motorfahrzeugen fällt dabei besonders negativ auf.

5.5 Nutzungskonflikte Mensch – Mensch

Die Benutzung eines Lebensraumes wird jeweils unterschiedlich genutzt. So kann es auch zu Beeinträchtigungen kommen.

Ein Nutzungskonflikt besteht zwischen Alpinisten⁶¹ und den Offroad-Fahrern. Auch Reiter und Mountainbiker nutzen unter Umständen dasselbe Terrain. Das Konfliktpotenzial besteht daher zu jeder Jahreszeit.

Berichten zu folge fühlen sich nicht motorisierte Personen durch den schnellen, aggressiven und unberechenbaren Fahrstil der Offroad-Fahrer bedroht. Weiter werden motorisierte Fahrzeuge durch ihre Lufts Schadstoff- und Lärmemissionen als besonders störend wahrgenommen. Bereits Spuren von Geländefahrzeugen werden als ästhetische Störung der Natur wahrgenommen. Auch fürchten nicht-motorisierte Nutzer die Gefahr eines Zusammenstosses mit Geländefahrzeugen. Besonders verpönt sind Club-Ausfahrten, weil gleichzeitig mehrere Offroad-Fahrzeuge unterwegs sind und damit auch die Intensität der Störung entsprechend höher ist.

Nebst den Freizeitnutzern gibt es auch Personengruppen, die im selben Terrain wie die Offroad-Fahrer ihren Beruf ausüben. Förster sind beispielsweise nicht gut auf Geländefahrzeuge im Wald zu sprechen, weil diese zu Störungen der Tier- und Pflanzenwelt führen.

Bei den Jägern zeichnen sich verschiedene Einstellungen und Verhaltensweisen ab. Zum einen suchen diese Personen einen intakten Wald, um ihrem Hobby nachgehen zu können, zum anderen werden regelmässig Jäger beobachtet, die selbst mit Geländefahrzeugen im Wald unterwegs sind. Somit treten sie auch in Konflikt mit ihren eigenen Kollegen.

⁶¹ z.B. Wanderern, Schneeschuh- und Skitourengestern.

6 Fazit und Appell

Die Schweiz ist ein kleines, dicht besiedeltes, mit Strassen und Wegen gut erschlossenes Land. Motorisierte Verkehrsmittel dominieren den Lebensraum fast aller Menschen in der Schweiz. Vor diesem Hintergrund stellt sich die grundsätzliche Frage, ob die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel ausserhalb befestigter Strassen und im Einfluss von Schutzgebieten in der Schweiz ihre Berechtigung hat.

mountain wilderness nimmt die Stimme der respektvollen Naturliebhaber und der wilden Natur auf. Aus Respekt vor den wilden Bergen und auf Grund der in dieser Studie erfassten Konflikte und Unklarheiten in Bezug auf den illegalen oder unerwünschten Offroad-Verkehr im offenen Gelände und im Wald, appellieren wir an sämtliche relevanten Akteure (Nutzer, Verkäufer, Anbieter, Behörden, Umwelt-, Naturschutz- und Tourismusorganisationen, Politiker, etc.). Verantwortlich zeigen sollen sich...

- ...die politischen und behördlichen Entscheidungsträger: sie werden aufgefordert, klare, transparente und allgemein für die Schweiz gültige Strukturen und Gesetze zu schaffen, sowie den Vollzug sicherzustellen. Es sollen vermehrt Kontrollen durchgeführt werden. Für die Bewilligung von Rennen und Events soll ein Nachweis (z.B. UVP) über die Unbedenklichkeit des Standorts und des Anlasses in Bezug auf die Umwelt verlangt werden.
- ...die Anbieter, Verkäufer und weitere Gremien, die den Offroad-Verkehr fördern: sie sollen Regeln und Vorschriften die ihre Fahrzeuge betreffen, sowie Verhaltensregeln bezüglich Umwelt- und Naturschutzregeln vermitteln. Ein respektvolles und verantwortungsbewusstes Handeln verbessert das Image der Offroad-Fahrer und verhindert weitere Nutzer-Nutzer-Konflikte.
- ...die Umwelt- und Naturschutzverbände: sie sollen mit Informations- und Sensibilisierungskampagnen zum illegalen oder unerwünschten Offroad-Verkehr die Spannungsfelder zwischen ökonomisch-touristischen, gesellschaftlichen und naturschützerischen Interessen ebenfalls aufnehmen und mittragen.
- ...die Zivilbevölkerung: sie soll sich mit restriktiven Massnahmen und Meldungen an die entsprechenden Stellen verantwortungsbewusst gegen das illegale oder unerwünschte Offroad-Fahren wehren.

Spezifischere Informationen zum Thema Offroad-Verkehr sind auf **www.stop-offroad.ch**, der Projektseite von mountain wilderness schweiz nachzulesen. Sie wird laufend dem neusten Stand angepasst und ergänzt. Auf der Webseite wird die ganze Kampagne «Stop Offroad» beschrieben. mountain wilderness leistet Sensibilisierungs- und Öffentlichkeitsarbeit und wehrt sich mit Massnahmen und konkreten Handlungsoptionen erfolgreich gegen die Entwicklung des illegalen oder unerwünschten Offroad-Verkehrs im Gelände. Auf der Homepage ist zudem ersichtlich, wie sich Privatpersonen gegen das illegale oder unerwünschte Off-Road-Fahren im offenen Gelände wehren können.

6 Conclusion et appel

La Suisse étant un petit pays densément peuplé est très fortement viabilisée. Des véhicules motorisés dominent l'espace vital de presque tous les êtres, les êtres humains inclus. Sur cette trame, il paraît raisonnable de poser la question de base, notamment si les véhicules motorisés ont quelque chose à faire hors route vu qu'il y a déjà une quantité énorme de routes sur lesquelles la conduite est permise et qui amène moins de risques pour les environnements qui devraient rester sauvages, calmes et intacts pour ceux qui aiment s'y reposer.

mountain wilderness prend la position des amoureux de la nature respectueux et de la nature sauvage en leur donnant une voix : Dû à une attitude de respect face aux montagnes sauvages et à cause des conflits conçu lors de cette étude ainsi qu'à cause du manque de clarté législative quant à la circulation des véhicules offroad illégaux sur terrain naturel ouvert tout comme dans les bois, nous appelons à tous les concernés (utilisateurs, vendeurs, fournisseur, autorités politiques, politiciens, organisations environnementales, de nature ou de tourisme etc.) afin d'assumer une attitude responsable, dont aux

- décideurs politiques et administratifs : Ils sont sommés de créer des structures et des lois claires généralement admises en Suisse et, de toute force, d'assurer la réalisation. Il faudrait que l'on exerce plus de contrôles, par exemple sur terrain. Pour la permission des concours, il est inévitable d'exiger une preuve qui déclare l'innocuité des sites utilisés et de l'événement quant à la compatibilité écologique.
- vendeurs et fournisseurs et d'autres comités promouvant la circulation des véhicules offroad : C'est à eux aussi de renseigner sur les règles et prescriptions liées à l'utilisation des véhicules tout-terrain ainsi que d'informer leurs clients des règles de conduite en ce qui concerne le contact avec l'environnement et les règles que ce terrain spécial amène. Un comportement respectueux et responsable améliore l'image des conducteurs des véhicules offroad et empêche des conflits supplémentaires entre les différents utilisateurs des terrains naturels.
- les organisations environnementales : Elles doivent, avec l'aide de campagnes informatives et sensibilisantes contre la circulation illégale des véhicules offroad, partager les exigences qui entraînent les tensions entre les champs d'intérêt de l'économie et du tourisme, les intérêts sociaux et écologiques.
- la population civile : Elle doit démarrer des mesures restrictives et fournir les autorités responsables avec des informations, elle se défend, consciente de ses propres responsabilités, contre la circulation illégale des véhicules offroad.

Vous trouvez des informations plus spécifiques sur le site web officiel de ce projet, **www.stop-offroad.ch**, appartenant aux projets de mountain wilderness suisse. Ce site web est toujours actualisé et complété par des nouveaux résultats. Sur le site, la campagne « stop offroad » est entièrement décrite. mountain wilderness est disposé à fournir des informations en sensibilisant le public et se défend, en illustrant concrètement des mesures qu'il faut établir, avec succès contre le développement malheureux de la circulation illégale des véhicules offroad. Sur le site web, on peut également se renseigner comment les particuliers peuvent se défendre contre la circulation illégale des véhicules offroad sur terrain naturel.

