



## Offroad-Verkehr im Gelände

Situation, Auswirkungen und «Stop Offroad»-Appell illegaler 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 illégales 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](http://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.....	10
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 Wege im Wald.....	15
4.3.3	... auf Fuss- und Wanderwege.....	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.....	20
4.4.3	Sportliche Veranstaltungen und Versuchsfahrten.....	20
4.5	BEURTEILUNG DER RECHTSLAGE UND FORDERUNGEN.....	21
5	KONFLIKTE.....	22
5.1	LÄRM.....	22
5.2	GEFÄHRDUNG DER FAUNA.....	22
5.3	BODENEROSION UND SCHÄDIGUNG VON PFLANZEN.....	23
5.4	LUFTSCHADSTOFFE.....	24
5.5	NUTZUNGSKONFLIKTE MENSCH – MENSCH.....	24
6	FAZIT UND APPELL.....	25
6	CONCLUSION ET APPEL.....	26

## **o Vorwort**

Die Alpen und Wälder sind für wildlebende Tiere und für uns Menschen wertvolle Ruhezeiten. 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, das illegale Offroad-Fahren einzuschränken und zu verhindern, indem wir alle Beteiligten und Betroffenen über die negativen Begleiterscheinungen des Offroad-Verkehrs informieren und so für den Erhalt der Schweizer Berge als attraktiven Natur-, Erholungs- und Wirtschaftsraum sensibilisieren. Wir hoffen damit, uns für die Ruhe in den Bergen einzusetzen.

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

Bedanken möchten wir uns bei unseren Partnern, ohne die die schweizweite Wirkung der Kampagne nicht möglich wäre: 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 dem 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 bezeichnet werden zwei- bis vierrädrige Geländefahrzeuge, wie Quads und All-Terrain-Vehicles (ATV), sowie die mit Raupen betriebenen Motorschlitten. Sie werden, nebst der Zwecknutzung in der Land- und Forstwirtschaft, die normalerweise legal ist, leider auch für illegale Freizeitwecke im Gelände genutzt. Der illegale 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 diejenigen, die dem Alltagsleben entfliehen wollen und sich aus eigener Kraft fortbewegen. Ruhe, gute Luft und Nähe zur Natur sind entscheidende Qualitäten für Naturliebhaber, wie Wanderer, Mountainbiker, Schneeschuhgänger und Skitourenfahrer. Sie kommen durch die lauten, stinkenden und unberechenbaren Geländefahrten in Bedrängnis.

Vor allem wird auch die Natur empfindlich gestört. Durch den Lärm, die Abgase und die Rücksichtslosigkeit der illegalen 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. Das führt zu Erosionen, deren Regeneration Jahrzehnte bis Jahrhunderte dauern kann.

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. Aber auch diese sind sehr unterschiedlich und der Vollzug wird kaum sichergestellt. Dadurch erhalten die illegalen Offroad-Fahrer beinahe «freie Bahn».

Wir von mountain wilderness schweiz appellieren aufgrund der Ergebnisse dieser Studie an sämtliche Akteure im Bereich Offroad-Verkehr<sup>1</sup> und möchten diese zur Wahrnehmung ihrer Verantwortung auffordern.

[www.stop-offroad.ch](http://www.stop-offroad.ch)

---

<sup>1</sup> 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.

[www.stop-offroad.ch](http://www.stop-offroad.ch)

## **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 nur im Winter gebraucht.

Beide Fahrzeugkategorien, inklusive deren Verwendung, sind Gegenstand der Studie. Denn nicht alle Besitzer nutzen ihre Fahrzeuge auf legale Weise. Es gibt zunehmend illegale Offroad-Fahrten. Mehr dazu ist unter Kapitel 3 zu finden.

#### **2.1.2 Geschichte**

Der Offroad-Trend kommt aus den USA, die wahrscheinlich das Gebiet mit den grössten Verbreitung der Offroad-Fahrzeuge aufweisen. Schon seit den 1980-er Jahren hat sich die Ausrichtung des Offroad-Fahrens zum reinen Spass hin entwickelt. Mit diesen Gefährten wird massenhaft über die riesigen Sandstrände, weiten Wüstenebenen und Schneeflächen sowie über die wilden Berghänge gefräst.

#### **2.1.3 Szene**

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 in der Schweiz eine eigene Community. Viele Offroad-Fahrer organisieren sich in der Szene, die meist mit einer Motorfahrzeug-Werkstatt entsteht. Die Fans organisieren sich über Internet, 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 Facebook.

Noch ist keine schweizerische Zeitschrift auf dem Markt, die sich allein um Offroad-Fahrzeuge in der Schweiz widmet. Die Szene kann sich aber in verschiedenen internationalen Magazinen umfassend genug 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 die meisten Verkehrsflächen. Dazu gehören die meisten Strassen und Wege. Gemäss der letztdatierten Arealstatistik<sup>2</sup> des Bundesamtes für Statistik aus dem Jahre 2005<sup>3</sup> sind das etwas über zwei Prozent der Schweizer Landesfläche. Auf Grund der stetigen Zunahme des Verkehrs hat diese Fläche bis heute zugenommen.

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. Es liegen also mehr als 50% der Fläche der Schweiz abseits von Strassen und Wegen. Diese Flächen sind für Offroad-Fahrer zwar sehr populär und könnten als potenziell mögliches Offroad-Terrain betrachtet werden, sind aber meistens nur illegal befahrbar.

## 2.2.2 Fahrzeugbestand

Der Strassenfahrzeugbestand der potentiellen Offroad-Fahrzeuge ist der Fahrzeugstatistik des Bundesamtes für Statistik zu entnehmen<sup>45</sup>.

	Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge, darunter alle Quads/ATV	Motorschlitten	Total		
	Strassenfahrzeugbestand, absolut	Strassenfahrzeugbestand, absolut	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. Die Zunahme hat sich danach zwar

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

<sup>3</sup> Daten aus den Jahren 1992/1997.

<sup>4</sup> [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge\\_strasse/bestand.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html).

<sup>5</sup> 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.

prozentual verringert aber noch immer ist 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 wie 1996.

### 2.2.3 Räumliche Verteilung

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

	Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge, darunter alle Quads/ATV	Motorschlitten	Total	
			Strassenfahrzeugbestand, absolut, 2010	Strassenfahrzeugbestand, absolut, 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 Kantone<sup>6</sup>.

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.

<sup>6</sup> [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge\\_strasse/bestand.html](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 gebraucht werden. Wo einige ganz legal benutzt werden, können diese Fahrzeuge auch zur illegalen Benutzung verwendet werden. Die Situation muss also differenziert betrachtet und überprüft werden. Welche Benutzung legal ist und welche nicht, ist über die gesetzlichen Bestimmungen, die unter Kapitel 4 aufgeführt sind, in Erfahrung zu bringen.

#### **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, für Firmen- und sonstige Anlässe) lassen sich relativ einfach im Internet finden. 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. Frankreich ist nicht mehr so beliebt wie ein paar Jahre zuvor. Der Grund dafür sind wohl die restriktiveren Gesetze sowie die Angebotsreduktion des Quad-Festivals «Transvalquad». Bevorzugtes Offroad-Gebiet ist dabei Frankreich. Auch Touren in der Wüste werden 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. Warum sie genau 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 Freizeitzweck 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, wo 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 keine Sonderbewilligung vorherrscht.
- Illustrationen von Offroad-Fahrten zu Freizeitzwecken 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. Es scheint klar zu sein, dass Offroad-Rennen zu illegalen Offroad-Fahrten und -Trainings anregen und ermutigen.

### **3.3 Bekannte Offroad-Regionen der Schweiz**

Problemregion für das illegale Offroad-Fahren in der Schweiz sind in erster Linie die Bergkantone.

#### **3.3.1 Quads/ATVs**

In den folgenden Gebieten wurden und werden häufig und regelmässig illegale 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.
- Franches Montagnes im Kanton Jura: hier finden organisierte, aber illegale Höhenfahrten mit Geländemotorrädern und Quads statt, welche tags und auch nachts stattfinden.
- Bezirk Riviera-Pays-d'Enhaut im Waadtland: es werden illegale 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 Problemregionen. 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 Tourenausflüge 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)**<sup>7</sup> 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 Ausnahmefahrzeuge<sup>8</sup>. 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)**<sup>9</sup> geregelt. So verstösst 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 werden<sup>10</sup>. Ebenso bedarf jede Person, die ein Motorfahrzeug führt, des Führerausweises, der stets mitzuführen ist<sup>11</sup>.

Motorschlitten dürfen auf öffentlichen Strassen nur mit einer schriftlichen Bewilligung verkehren<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> [http://www.admin.ch/ch/d/sr/741\\_41/index.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_41/index.html).

<sup>8</sup> Art.26, VTS.

<sup>9</sup> [http://www.admin.ch/ch/d/sr/741\\_01/index.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_01/index.html).

<sup>10</sup> Art.10, SVG.

<sup>11</sup> Art.10, SVG.

<sup>12</sup> Art.78, Verkehrsregelverordnung, VRV: [http://www.admin.ch/ch/d/sr/741\\_11/index.html](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 öffentlichen<sup>13</sup> Strassen wird im Strassenverkehrsgesetz (SVG) geregelt. Das Gesetz beschreibt den allgemeinen Geltungsbereich<sup>14</sup> und bestimmt, ob und unter welchen Bedingungen der Verkehr auf Strassen, die Eigentum des Bundes sind, gestattet ist<sup>15</sup>. Für Strassen im Eigentum des Bundes bestimmen die vom Bundesrat bezeichneten Bundesbehörden, ob und unter welchen Bedingungen der öffentliche Verkehr gestattet ist<sup>16</sup>. 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 übertragen<sup>17</sup>.

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 werden<sup>18</sup>. Offroad-Fahrzeuge, die eine gewisse Mindestgeschwindigkeit nicht erreichen, dürfen beispielsweise nicht auf Nationalstrassen fahren.

### 4.3.2 ... auf Strassen und Wege 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)**<sup>19</sup>. 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 Signalisation und für die nötigen Kontrollen. Wo Signalisation und Kontrollen nicht genügen, können Barrieren angebracht werden<sup>20</sup>.

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

---

<sup>13</sup> «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.

<sup>14</sup> Art.1, SVG.

<sup>15</sup> Art.2, SVG.

<sup>16</sup> Art.2, SVG.

<sup>17</sup> Art.3, SVG.

<sup>18</sup> Art.43, SVG.

<sup>19</sup> [http://www.admin.ch/ch/d/sr/921\\_0/index.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/921_0/index.html).

<sup>20</sup> Alles Art.15, WaG.

sie nicht für das ganze Gebiet der Schweiz gelten<sup>21</sup>. Ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf Strassen und Wege im Wald gilt durch das WaG für das ganze Gebiet der Schweiz. Das eigentliche Fahrverbot zu anderen Zwecken sollte also auch ohne Signalisation 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 Forstgesetz<sup>22</sup> vom 1. Februar 1985 wird nicht wie im Bundesgesetz von einem generellen Fahrverbot gesprochen, sondern von der Möglichkeit der Fahrbeschränkung<sup>23</sup>. Weiter hält dieses kantonale Gesetz fest, dass Waldstrassen in öffentlichen Wäldern, für welche kein Fahrverbot für Motorfahrzeuge signalisiert ist, als öffentlich befahrbar gelten<sup>24</sup>. 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 Wasserkraftwerke oder Bergbahnen), oder mit besonderen Aktivitäten, z.B. Alpaufzüge 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 Wanderwege**

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 werden<sup>25</sup>.

### **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 werden<sup>26</sup>. 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

---

<sup>21</sup> Art.5, SVG.

<sup>22</sup> [www.vs.ch/public/public\\_lois/de/Pdf/921.1.pdf](http://www.vs.ch/public/public_lois/de/Pdf/921.1.pdf).

<sup>23</sup> Art.22, Forstgesetz Wallis.

<sup>24</sup> Art.23, Forstgesetz Wallis.

<sup>25</sup> Art.43, SVG.

<sup>26</sup> [http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20063368](http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20063368).

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.

Wichtig im Zusammenhang mit dem Verkehr abseits von Strassen und Wegen zu erwähnen ist auch ein Bundesgerichtsentscheid: der Kanton Waadt verabschiedete 1974 ein Gesetz, das 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 seinem Entscheid, 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 muss<sup>27</sup>.

Dieser Entscheid mag mit ein Grund sein, das 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»<sup>28</sup>: Die Verwendung von Motorfahrzeugen und Motorfahrrädern abseits öffentlicher Strassen zu Sport- und Vergnügungszwecken bedarf einer Bewilligung des Gemeinderates<sup>29</sup>.

#### *Kanton Bern*

Der Kanton Bern regelt den Verkehr im Gelände im kantonalen Strassenverkehrsgesetz KSVG<sup>30</sup> und in der kantonalen Strassenverkehrsverordnung StrVV<sup>31</sup>. Die Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Strassen ist grundsätzlich verboten<sup>32</sup>. Ausgenommen sind Motorfahrzeuge, die verwendet werden für Armee, Zivilschutz, Polizei, Feuerwehr, Sanität, Rettungsdienst, Land- und Forstwirtschaft, Gartenbau, Hoch- und Tiefbau, werkintrner Verkehr in Betrieben, Zufahrten innerhalb privater Grundstücke und zur Ausbildung von Motorfahrzeugführern<sup>33</sup>. Weitere Ausnahmen können bewilligt werden, wenn abgelegene Gebäude nicht auf der öffentlichen Strasse erreicht werden können (für Zubringer) oder ein Bedürfnis vorliegt und

<sup>27</sup>

[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](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)

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

<sup>29</sup> Art.6, Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes.

<sup>30</sup> [http://www.sta.be.ch/belex/d/7/761\\_11.html](http://www.sta.be.ch/belex/d/7/761_11.html).

<sup>31</sup> [http://www.sta.be.ch/belex/d/7/761\\_111.html](http://www.sta.be.ch/belex/d/7/761_111.html).

<sup>32</sup> Art.16 und Art.17, KSVG und Art.56-60, StrVV.

<sup>33</sup> Art.13, KSVG.

eine andere Beförderungsart unzweckmässig ist<sup>34</sup>. Die Bewilligungsbehörde (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt) berücksichtigt dabei die Belange des Natur-, Umwelt- und Heimatschutzes sowie die Gesundheit der Menschen<sup>35</sup>.

#### *Kanton Freiburg*

Der Kanton Freiburg regelt den Verkehr ausserhalb der Strassen im Beschluss vom 16. August 1988 über die Benützung von Motorfahrzeugen ausserhalb der Strassen<sup>36</sup>. Im Grundsatz ist die Benützung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Verkehrswege verboten<sup>37</sup>, wobei als Ausnahmen der Verkehr für einen öffentlichen Zweck<sup>38</sup>, sowie der Privatverkehr auf privatem Grund und Boden<sup>39</sup> 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 Grundstückseigentümer 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 geregelt<sup>40</sup>. 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

---

<sup>34</sup> Art.13, VNOS in StrVV.

<sup>35</sup> Art.4, VNOS in StrVV.

<sup>36</sup> [appl.fr.ch/v\\_ofl\\_bdlf\\_pdf/plus\\_en\\_vigueur/deu/78131v0003.pdf](http://appl.fr.ch/v_ofl_bdlf_pdf/plus_en_vigueur/deu/78131v0003.pdf)

<sup>37</sup> Art.1, Beschluss Kanton Freiburg.

<sup>38</sup> Art.2, Beschluss Kanton Freiburg.

<sup>39</sup> Art.3, Beschluss Kanton Freiburg.

<sup>40</sup> [www.sz.ch/documents/782\\_120.pdf](http://www.sz.ch/documents/782_120.pdf).

«Regolamento sulle slitte a motore, sui veicoli per la preparazione delle piste e sulla circolazione fuori strada» geregelt<sup>41</sup>. 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 Ausnahmegewilligung, 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»<sup>42</sup>. Das Gesetz verbietet das Befahren im Winter, respektive auf Schnee, ausserhalb von öffentlichen Strassen mit Motorschlitten sowie mit Klein- und Leichtmotorfahrzeuge. Ausgeschlossen sind Fahrten für land- und 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)<sup>43</sup> hält fest, dass mit Ausnahme der Verwendung für land- und forstwirtschaftliche Zwecke sowie durch Organe der Wildhut es verboten ist, Alp- und Forststrassen zu befahren sowie Fahrzeuge jeglicher Art ausserhalb von Strassen, Wald- und Feldwegen zu benützen<sup>44</sup>. Kantone können Ausnahmen vorsehen. Im VEJ verankert ist auch die Tatsache, dass Tiere nicht gestört, vertrieben oder aus dem Banngebiet herausgelockt werden dürfen<sup>45</sup>.
- Die Bezeichnung von Wildruhezonen und Wildschutzgebieten dient als Antwort auf die zunehmende Freizeitnutzung. Sie erfolgt nach gültigem eidgenössischem, kantonalem oder kommunalem Recht<sup>46</sup>. Im Mittelpunkt stehen das Jagdgesetz (JSG)<sup>47,48</sup>, das WaG<sup>49</sup> und die VEJ<sup>50</sup>. 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,

<sup>41</sup> [http://www3.ti.ch/CAN/rl/program/books/rst/htm/07\\_46.htm](http://www3.ti.ch/CAN/rl/program/books/rst/htm/07_46.htm).

<sup>42</sup> [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/organisation/dinf/.../Cant\\_743.05.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dinf/.../Cant_743.05.pdf).

<sup>43</sup> [http://www.admin.ch/ch/d/sr/922\\_31/index.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/922_31/index.html).

<sup>44</sup> Art. 5, VEJ.

<sup>45</sup> Art. 5, VEJ.

<sup>46</sup> <http://www.wildruhezonen.ch>.

<sup>47</sup> [http://www.admin.ch/ch/d/sr/922\\_0/index.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/922_0/index.html).

<sup>48</sup> Art. 7, JSG.

<sup>49</sup> Art. 14, WaG.

<sup>50</sup> Art. 5, VEJ.

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)<sup>51</sup> 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 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 Motorfahrzeugen<sup>52</sup>. 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, Rasenrennen mit Motorrädern, Geschicklichkeits-Wettfahrten im Gelände, bedürfen der Bewilligung der 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)<sup>53</sup> die alleinige Sportobrigkeit in der Schweiz<sup>54</sup>. Als Mitglied der Swiss Olympic ist sie der einzige Verband, welcher berechtigt ist, in der Schweiz eine Schweizermeisterschaft in jeder Disziplin des Motorradsportes zu organisieren und den Titel «Schweizermeister» zu vergeben<sup>55</sup>. 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 wird<sup>56</sup>.

---

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

<sup>52</sup> Art.53 und Art.53, SVG.

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

<sup>54</sup> Art.5, Statuten FIM.

<sup>55</sup> Art.5, Statuten FIM.

<sup>56</sup> Art.53, SVG.

#### 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 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.

Ein weiteres Problem stellen die mangelnde Kontrolle und der Vollzug der geltenden Gesetze dar. Berichten zufolge werden gerne Fahrzeugnummern Schutz abmontiert und so Fahrten im Gelände durchgeführt. Weiter wurde beobachtet, dass Quad/ATVs als Klein- oder Leichtmotorfahrzeug auf Raupenfahrzeuge umgerüstet werden und anschliessend ohne neu erworbene, dafür bestimmte Typengenehmigung gebraucht werden. Die Polizei sollte diese Straftaten besser verfolgen.

## 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 Ausmass<sup>57</sup>. Deshalb stammen viele Informationen zu den Konflikten aus der Literatur<sup>58</sup> der USA und Australien.

### 5.1 Lärm

Der Lärm stört alle, die sich im selben Raum bewegen und dem Lärm ausgesetzt sind: Tiere und Menschen. Es gibt in der Politik sogar Stimmen, die 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. Sie können sich nicht daran gewöhnen, weil der eine Lärm des Menschen immer den Lärm eines potenziellen Feindes übertönen wird. Es gibt keine Differenzierungsmöglichkeit. So können sie leicht zur Beute werden.

### 5.2 Gefährdung der Fauna

In Gebieten mit häufiger Offroad-Nutzung werden häufig auch Kleintiere (z.B. Amphibien<sup>59</sup>, Jungtiere in Nestplätzen, Insekten) überfahren. Allfällige

---

<sup>57</sup> Auskünfte aus kantonalen Landwirtschafts- und Forstwirtschaftsdepartementen sowie anderen Nutzern der Bergwelt.

<sup>58</sup> 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); Humi (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.

<sup>59</sup> Kröten, Frösche, Salamander.

Populationsstörungen können zu Veränderungen in der gesamten Nahrungskette führen.

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 Freizeitaktivitäten<sup>60</sup> 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 steigende Bodendichte oder Komprimierung 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 abseits 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 das 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

<sup>60</sup> Wandern, Trekken, Mountainbike, Offroad-Verkehr, Motocross, etc..

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.

#### **5.4 Lufts Schadstoffe**

Lufts Schadstoffe sind in unserer Zeit sehr bedeutende Umweltfaktoren. Beispielsweise entsteht überall dort, wo Energie verbrannt wird, Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Dieser Lufts Schadstoff trägt zum Treibhauseffekt bei und führt zu Auswirkungen auf die Umwelt, mit wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Folgen.

Neben CO<sub>2</sub> wirbeln Quads/ATVs auf trockenen Wegen Staub auf, was sich auf Organismen wie Pflanzen und Kleinsäugetiere störend auswirkt. Bei Fahrten durch 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 Alpinisten<sup>61</sup> 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 bedroht durch den schnellen, aggressiven und unberechenbaren Fahrstil der Offroad-Fahrer. 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 es zu Störungen der Tier- und Pflanzenwelt führt.

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

---

<sup>61</sup> z.B. Wanderern, Schneeschuh- und Skitourengehern.

## 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 motorisierte Verkehrsmittel ausserhalb befestigter Strassen in der Schweiz etwas zu suchen haben.

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 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 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 Offroad-Fahren wehren.

Spezifischere Informationen zum Thema Offroad-Verkehr sind auf **[www.stop-offroad.ch](http://www.stop-offroad.ch)**, der Projektseite von mountain wilderness schweiz nachzulesen. Sie wird laufend dem neusten Stand der Dinge 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 Offroad-Verkehrs im Gelände. Auf der Homepage ist auch ersichtlich, wie sich Privatpersonen gegen das illegale 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](http://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.

