

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 26. November 2025

1224. Mountainbike-Konzept; Festsetzung

I. Ausgangslage

Eine Erhebung über Bestand und Bedarf an Mountainbike-(MTB)-Infrastrukturen im Kanton Zürich vom April 2023 (einsehbar auf zh.ch/mountainbike, zuletzt besucht am 23. Oktober 2025) kommt zum Schluss, dass das heute bestehende, offizielle MTB-Angebot im Kanton Zürich den Bedarf der Mountainbikerinnen und Mountainbiker bei Weitem nicht abzudecken vermag. Auch fehlen für die Entwicklung eines bedarfsgerechten Angebots derzeit klare Rechts- und Planungsgrundlagen sowie das fachspezifische Wissen.

Seit 2020 arbeitet eine direktions- und ämterübergreifende MTB-Arbeitsgruppe daran, eine einheitliche Planungs- und Bewilligungspraxis zu etablieren. Aufgrund unterschiedlicher Interessen und sich widersprechenden rechtlichen Grundlagen blieb dieser Prozess jedoch ohne greifbares Ergebnis. Es wurde deutlich, dass ein klarer Auftrag und ein gemeinsames Zielbild fehlen, wie das Thema Mountainbiken im Kanton künftig behandelt werden soll. Ebenso zeigte sich, dass es nicht zielführend ist, Anforderungen an Verfahren zu formulieren, bevor ein übergreifendes Bekenntnis zu einer gemeinsamen MTB-Strategie vorliegt.

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 705) in Kraft. Es stützt sich auf Art. 88 der Bundesverfassung (SR 101), der 2018 von Volk und Ständen deutlich angenommen wurde, und stellt einen Meilenstein für die Veloförderung in der Schweiz dar. Das Gesetz verpflichtet Bund und Kantone, bis spätestens Ende 2042 ein Velowegnetz für Alltags- und Freizeitverkehr zu planen und umzusetzen. Mountainbiken wird darin ausdrücklich dem übrigen Veloverkehr gleichgestellt. Damit sind die Kantone verpflichtet, ein attraktives, sicheres, durchgängiges und qualitativ hochwertiges MTB-Angebot bereitzustellen.

Mit der Motion KR-Nr. 338/2023 betreffend Ausbau der Mountainbike-Infrastruktur im Kanton Zürich wurde der Regierungsrat aufgefordert, dem Kantonsrat eine planungsrechtliche Grundlage für eine Mountainbike-Infrastruktur auf Kantonsgebiet zu unterbreiten. Angesichts der Vorarbeiten der MTB-Arbeitsgruppe und im Hinblick auf die Umsetzung des Veloweggesetzes erklärte sich der Regierungsrat bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen, um zweckdienliche Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 5. Februar 2024 den als Motion eingereichten Vorstoss als Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen.

2. Erarbeitung des Konzepts

Die inhaltliche Erarbeitung des Mountainbike-Konzepts begann im Sommer 2024 und dauerte ein Jahr. Die Projektleitung lag bei der Fachstelle Veloverkehr, Amt für Mobilität (AFM), in enger Abstimmung mit der Abteilung Wald des Amtes für Landschaft und Natur (ALN). Begleitet wurde der Prozess von einer direktions- und ämterübergreifenden Begleitgruppe und Projektsteuerung, in der auch das Sportamt Einsatz hatte. Die wichtigen Entscheidungen wurden von den Amtsleitenden getroffen.

Weitere thematisch relevante kantonale Fachstellen, regionale und kommunale Behörden sowie externe Akteurinnen und Akteure wurden gezielt in die Konzeptentwicklung eingebunden, unter anderem durch zwei sogenannte Resonanzräume. Darüber hinaus fand eine schriftliche Anhörung im Rahmen eines Mitberichtsverfahrens zum vorliegenden Konzept statt. Zu den externen Akteurinnen und Akteuren zählen verschiedene Vereine und Organisationen, welche die Interessen von Nutzenden von Velos oder von Mountainbikes, von anderen Sportarten im Wald sowie von Natur und Umwelt vertreten. Ebenso wurden die Grund-eigentümerschaften und der Bauernverband einbezogen. Drei externe Auftragnehmende unterstützten das Projekt: Sie waren verantwortlich für die Erstellung des Berichts, die Moderation der Stakeholder-Beteiligung sowie die fachliche Expertise im Bereich Mountainbiken.

Mit dem nun vorliegenden Konzept wird das künftige MTB-Angebot definiert, das spätestens bis Ende 2042 umgesetzt sein muss.

3. Mountainbike-Konzept: Überblick

Mountainbiken ist im Kanton Zürich ein beliebtes Freizeitvergnügen. Knapp 6% aller Zürcherinnen und Zürcher gehen dieser Freizeitbeschäftigung nach (Markus Lamprecht / Rahel Bürgi / Hanspeter Stamm, Sport Kanton Zürich 2020, Studie über das Sportverhalten und die Sportbedürfnisse der Zürcher Bevölkerung). Das gegenwärtige Angebot an MTB-Infrastruktur ist jedoch mit elf ausgewiesenen offiziellen MTB-Infrastrukturen unzureichend, während zahlreiche nicht signalisierte Trails genutzt werden, was rechtliche, ökologische und soziale Herausforderungen mit sich bringt. Das vorliegende Mountainbike-Konzept zielt darauf ab, ein bedarfsgerechtes, lenkendes und nachhaltiges MTB-Angebot zu schaffen, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt, Natur und Landschaft schützt und Rücksicht auf andere Weg- und Waldnutzende nimmt.

3.1 Ausgangslage und Bedarf

Mountainbiken findet im Kanton Zürich flächendeckend statt, wobei naturnahe, schmale Trails im Wald besonders beliebt sind. Die Bestandes- und Bedarfserhebung von 2023 zeigt, dass das offizielle Angebot mit damals sechs MTB-Infrastrukturen bei Weitem nicht ausreichte und es 36 Hotspots mit hohen Nutzungs frequenzen (mehr als 5000 Fahrten pro Jahr) gibt. Mountainbikerinnen und Mountainbiker bevorzugen wohnortnahe Angebote im Aktionsradius von rund zwei Stunden. Die Mehrheit der Mountainbikerinnen und Mountainbiker befürwortet eine gemeinsame Nutzung der Wege mit anderen Nutzungsgruppen, wobei Sensibilisierung und ein Verhaltenskodex notwendig sind, um Konflikte zu vermeiden.

3.2 Gesetzliche Grundlagen und rechtlicher Rahmen

Das Konzept stützt sich auf nationale und kantonale Rechtsgrundlagen, insbesondere das Veloweggesetz, das Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01), das Kantonale Waldgesetz (LS 921.1) sowie die Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung. Die rechtliche Situation bezüglich der Befahrbarkeit von Waldwegen mit MTB ist komplex und erfordert Klarheit, insbesondere für Trampelpfade und Rückegassen sowie Wege mit physischen Absperrungen oder für illegal angelegte Trails. Zur Klärung der Rechtslage hat der Kanton ein unabhängiges Rechtsgutachten eingeholt. Gestützt auf dieses Gutachtens hält das Konzept fest, dass Mountainbiken im Kanton Zürich grundsätzlich auf allen in der Swiss topo-Karte verzeichneten Wegen erlaubt ist, sofern vor Ort keine offiziellen Fahrverbote signalisiert sind.

3.3 Definitionen und Infrastrukturtypen

Das Konzept umfasst in Übereinstimmung mit den Vorgaben der nationalen MTB-Fachorganisation SchweizMobil sowohl MTB als auch langsame Elektro-MTB (bis 25 km/h) und unterscheidet zwischen verschiedenen MTB-Infrastrukturen, wie z. B. Routen (zusammengesetzte, bewegungsorientierte Wege), Singletrails (naturnahe, schmale Wege), Strecken (MTB only, meist bergab, mit künstlichen Elementen) sowie Trail- oder Skillcenter. Die meisten Infrastrukturen werden in Koexistenz genutzt, was ein rücksichtsvolles Nebeneinander von Mountainbikerinnen und Mountainbikern und anderen Wegnutzenden bedeutet, wobei Fußgängerinnen und Fußgänger stets Vortritt haben.

3.4 Herausforderungen und Synergien

Die zunehmende Verbreitung von MTB kann zu sozialen Konflikten (z. B. zwischen Bikenden und Wandernden, Grundeigentümerschaften usw.) und ökologischen bzw. wirtschaftlichen Konflikten (Beeinträchtigung von Schutzgebieten, Wildtieren, Landschaftsbild, Wertminderung

usw.) führen. Gleichzeitig bestehen Synergien, etwa durch die Bündelung von Nutzungen und die Förderung von nachhaltiger Naherholung, Gesundheitsförderung und regionaler Wertschöpfung. Ein respektvoller Umgang und klare Regeln sind entscheidend, um Konflikte zu vermeiden.

3.5 Ziele und Strategie

Das MTB-Angebot soll bedarfsgerecht, lenkend, sicher, flächeneffizient und nachhaltig sein. Es umfasst das offizielle, in den Richtplänen festgelegte MTB-Angebot (signalisiertes MTB-Wegnetz und MTB-Anlagen) und klare Regelungen zur Nutzung. Es verteilt sich räumlich auf Fokusräume der ersten und zweiten Priorität, die heute und künftig eine grösere Aktivität aufweisen, sowie auf kantonsweite Routen. Fokusräume der ersten Priorität fassen die heute bereits bestehenden Hotspots mit mindestens 5000 Fahrten pro Jahr zusammen, in denen künftig die Nachfrage besser gelenkt werden muss. Fokusräume der zweiten Priorität zeichnen sich durch bestehende punktuelle Nutzungen, geeignete Topografie und Lage sowie eine gute Erreichbarkeit aus. Bei diesen soll der Bedarf nach weiteren MTB-Angeboten in einem längerfristigen Zeithorizont und nach einer Lenkung geprüft werden.

Die Sicherheit aller Wegnutzenden hat Vorrang, daneben sind die Schonung von Schutzgebieten und sensiblen Lebensräumen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme zentral. Das MTB-Angebot soll vielfältige Schwierigkeitsgrade abdecken und für alle Mountainbikerinnen und Mountainbiker attraktiv sein. Abstimmungsinstrument bzw. planungsrechtliche Grundlagen für das MTB-Wegnetz bilden die regionalen und kommunalen Richtpläne und für die flächigen MTB-Anlagen (Skillcenter, Pumptracks) zusätzlich der Waldentwicklungsplan (WEP). Nach dem jeweiligen raumplanungs- bzw. waldrechtlichen Bewilligungsverfahren kann für neue MTB-Wegabschnitte ein Baugesuch gestützt auf den Eintrag im Richtplan bzw. im WEP geprüft und bewilligt werden. Die Umsetzung erfolgt schrittweise unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Mittel, wobei Zuständigkeit und Finanzierung klar zwischen Kanton und Gemeinden geregelt sind. Der Kanton beteiligt sich gemäss dem Strassengesetz rund zur Hälfte am Bau und Unterhalt des MTB-Wegnetzes. Die Aufgaben wurden in verschiedenen Massnahmenblättern definiert.

4. Massnahmen zur Umsetzung

Die Umsetzung des Mountainbike-Konzepts stellt eine gemeinsame Aufgabe des Kantons (Volkswirtschaftsdirektion, Baudirektion und Sicherheitsdirektion), der Regionen sowie der Gemeinden dar. Um den bedarfsgerechten und zielgerichteten Ausbau des MTB-Angebots im

Sinne der definierten Ziele und Strategien zügig und wirkungsvoll voranzutreiben, sind verschiedene, dem Konzept nachgelagerte Massnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern erforderlich. Diese Massnahmen bilden die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung bis 2042 (die jeweils zuständige kantonale Stelle ist in Klammern angegeben):

- Recht und Planungsgrundlagen (ALN)
- Schutzgebiete (ALN / Amt für Raumentwicklung [ARE])
- Bewilligung und Wegleitung (ALN/ARE)
- Netzplanung (AFM)
- Ausbau, Neubau, Signalisation und Unterhalt der kantonalen Infrastruktur (Tiefbauamt)
- Wissensaustausch, Merkblätter und Kommunikation (AFM)
- Monitoring und Controlling (AFM)
- Verhaltensregeln und Sensibilisierung (AFM/Sportamt)

Die dazugehörigen Massnahmenblätter beschreiben die heutigen Herausforderungen, Aufgaben, Rollen sowie die detaillierte Aufgabenverteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Dritten. Eine Übersicht über die zeitlichen und inhaltlichen Abhängigkeiten der einzelnen Massnahmen liefert die zugehörige Roadmap.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion,
der Baudirektion und der Sicherheitsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Mountainbike-Konzept wird festgesetzt.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die in ihrer Zuständigkeit liegenden Massnahmen unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Mittel umzusetzen.

III. Die Baudirektion und die Sicherheitsdirektion werden beauftragt in Zusammenarbeit mit der Volkswirtschaftsdirektion die in ihrer Zuständigkeit liegenden Massnahmen unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Mittel umzusetzen.

IV. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli