

Regierungsratsbeschluss

vom 18. Februar 2020

Nr. 2020/199
KR.Nr. I 0257/2019 (DDI)

Interpellation Nicole Hirt (glp, Grenchen): E-Bikes im Wald Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Nutzungsdruck auf den Wald steigt und steigt. Immer mehr Erholungssuchende tummeln sich im Wald. Einerseits ist die Naturverbundenheit zu begrüßen, andererseits drängen sich in dem Zusammenhang Fragen auf, die es zu klären gilt. 25Watt-E-Bikes unterscheiden sich von den 40Watt-E-Bikes dahingehend, dass die leistungsstärkeren ein gelbes Kontrollschild analog der «Töffli» benötigen.

Der Regierungsrat wird beauftragt, folgende Fragen zu beantworten:

1. Sind die beiden Kategorien E-Bikes im Wald den gleichen Gesetzen, Reglementen unterstellt? Wenn ja welchen? Wenn nein, was sind die Unterschiede?
2. Dürfen E-Bikes im Wald sämtliche Strassen (Forststrassen) sowie Wanderwege befahren?
3. Werden die E-Bike-Fahrenden auf ihre Rechte und Pflichten aufmerksam gemacht? Wenn ja, wann und wie? Wenn nein, warum nicht?
4. Wer ist befugt, Sanktionen bei fehlbaren E-Bikern auszusprechen? Welche Sanktionen werden verhängt?
5. Wie ist das Vortrittsrecht der unterschiedlichen Waldgängerinnen und Waldgänger resp. -fahrerinnen und -fahrer geregelt?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Waldgebiete werden zunehmend nicht nur zur Erholung aufgesucht, sondern zur Ausübung verschiedener Freizeitaktivitäten genutzt. Immer neue Sportarten und die Tendenz der 24-Stunden- Nutzung haben negative Auswirkungen, insbesondere auf die Tier- und Pflanzenwelt. Wer sich abseits von offiziellen Wegen und/oder nachts im Wald bewegt, beeinträchtigt womöglich Wildtiere und/oder die Vegetation. Das Bundesgesetz über den Wald vom 4. Oktober 1991 (Waldgesetz, WaG; SR 921.0) verfolgt u.a. den Zweck, dass der Wald seine unterschiedlichen Funktionen (insb. Schutz-, Wohlfahrts- und Nutzfunktion) erfüllen kann (Art. 1 WaG). Es gilt, eine vielfältige Nutzung des Waldes zu ermöglichen und dabei die verschiedenen Interessen der Waldeigentümerinnen und -eigentümer, der Waldnutzenden und der Natur zu berücksichtigen.

Zu den Fragen

3.1.1 Zu Frage 1:

Sind die beiden Kategorien E-Bikes im Wald den gleichen Gesetzen, Reglementen unterstellt? Wann ja welchen? Wenn nein, was sind die Unterschiede?

Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) ordnet den Verkehr auf öffentlichen Strassen. Es findet grundsätzlich auch im Wald Anwendung, zusammen mit den Bestimmungen der Waldgesetzgebung.

Das Bundesrecht regelt die E-Bikes in Art 18 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1965 (VTS; 741.41). Zu unterscheiden sind die (Elektro-)Motorfahrräder (schnellere E-Bikes) nach Artikel 18 Buchstabe a VTS von den Leicht-Motorfahrrädern (sog. langsame E-Bikes) gemäss Artikel 18 Buchstabe b VTS. Die Unterschiede basieren auf den verschiedenen technischen Eigenheiten: Leicht-Motorfahrräder erbringen eine Motorleistung von maximal 0.5 kW. Mit Tretunterstützung beträgt ihre Maximalgeschwindigkeit 25 km/h. Bei den (Elektro-)Motorfahrrädern beträgt die maximale Motorleistung 1.0 kW. Mit Tretunterstützung erreichen sie eine Maximalgeschwindigkeit von 45 km/h. Je nach Motorisierung gelten unterschiedliche Rechte und Pflichten.

Spezialgesetzlich gilt in Waldgebieten ein allgemeines Fahrverbot für alle Motorfahrzeuge: Der Wald und die Waldstrassen dürfen von Motorfahrzeugen grundsätzlich nur zu forstlichen Zwecken befahren werden (Art. 15 Abs. 1 WaG und § 7 des Waldgesetzes vom 29. Januar 1995 [BGS 931.11]). In einem bestimmten Rahmen können die Kantone das Befahren von Waldstrassen mit Motorfahrzeugen zu weiteren Zwecken zulassen (Art 15 Abs. 2 WaG). Die Kantone haben für die entsprechende Signalisation und für die nötigen Kontrollen zu sorgen. Wo Signalisation und Kontrollen nicht genügen, können Barrieren angebracht werden (Art. 15 Abs. 3 WaG).

Grundsätzlich gelten beide E-Bike-Arten als Motorfahrzeuge (Art. 7 SVG), wobei sie auf öffentlichen Strassen und hinsichtlich Verkehrsregeln teilweise den herkömmlichen, mechanisch betriebenen Fahrrädern gleichgestellt werden (Art. 42 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 1995 [VRV; SR 814.01]). Bei einem signalisierten "Mofaverbot" (Ziffer 2.06 von Anhang 2 zur Signalisationsverordnung vom 5.9. 1979 [SSV; SR 741.21]) dürfen Waldstrassen von langsamen E-Bikes wie von herkömmlichen Fahrrädern befahren werden, während schnelleren E-Bikes die Fahrt lediglich mit abgeschaltetem Motor gestattet ist.

3.1.2 Zu Frage 2:

Dürfen E-Bikes im Wald sämtliche Strassen (Forststrassen) sowie Wanderwege befahren?

Die Rechtslage für Waldstrassen wurde in Ziffer 3.1.1 erläutert. Für Fuss- und Wanderwege gilt insbesondere Artikel 43 Absatz 1 SVG, wonach mit Fahrzeugen keine Wege befahren werden dürfen, die sich nicht dafür eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind. Demzufolge dürfen sich Führerinnen und Führer von Fahrrädern und E-Bikes ("langsame" und "schnellere" E-Bikes mit abgeschaltetem Elektromotor) grundsätzlich nur auf den offiziellen Waldstrassen fortbewegen.

Zu Frage 3:

*Werden die E-Bike-Fahrenden auf ihre Rechten und Pflichten aufmerksam gemacht?
Wenn ja, wann und wie? Wenn nein, warum nicht?*

Das allgemeine Fahrverbot für Motorfahrzeuge nach WaG muss nicht signalisiert werden. Zu signalisieren sind vielmehr Abweichungen davon (Art. 15 Abs. 3 WaG). Im Zusammenhang mit bewilligungspflichtigen radsportlichen Veranstaltungen im Wald informiert das Amt für Wald, Jagd und Fischerei die Gesuchstellenden jeweils über die geltenden Rechte und Pflichten (§ 15 WaVSO). Zudem hat die Polizei vor zwei Jahren im Rahmen der Bike-Days zielgruppengerecht informiert. Für das laufende Jahr ist eine erneute Information vorgesehen. Grosse Informationstafeln und die angebrachte Signalisation informieren über das allgemeine Fahrverbot in der Witi-Schutzzone sowie über ausgewiesene Ausnahmestrecken. Im Rahmen von Kontrollen informiert die Polizei über die Pflicht zur naturverträglichen Nutzung, insbesondere Personen mit schnellen E-Bikes über ihre Pflicht zum Abstellen des Motors.

Die Rechte und Pflichten sind nicht eindeutig. Die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe trägt zu keiner Klärung bei. Eine für den jeweiligen Weg eindeutige Signalisation dürfte Klarheit schaffen, zu einer gewissen Lenkung des zunehmenden "Verkehrs" auf Wald- und Wanderwegen und somit zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen aller Waldnutzenenden beitragen. Für 2021 ist die Überprüfung und allenfalls Ergänzung der rechtlichen und planerischen Grundlagen für die Waldgebiete geplant. Die der Rechtssicherheit dienende Signalisation und ausführliche Information in der Witi-Schutzzone erachten wir diesbezüglich als vorbildlich.

3.1.3 Zu Frage 4:

Wer ist befugt, Sanktionen bei fehlbaren E-Bikern auszusprechen? Welche Sanktionen werden verhängt?

Die Sanktionierung obliegt den Polizeiorganen. Das unberechtigte Befahren von Wald oder Waldstrassen mit Motorfahrzeugen wird mit einer Ordnungsbusse von CHF 100.00 geahndet (Ziffer 11002 der Bussenliste 2 der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 [OBV; SR 314.11]). Das Befahren entgegen einem signalisierten Fahrverbot wird mit Busse in derselben Höhe geahndet (Ziffer 304.1 der Bussenliste 1 OBV). Das Befahren eines Weges (z.B. Fuss- und Wanderweg), der sich u.a. für Fahrräder und Motorfahrräder nicht eignet oder offensichtlich nicht dafür bestimmt ist, hat eine Ordnungsbusse von CHF 30.00 zur Folge (Ziffer 620. Bussenliste 1 OBV). Lehnt die beschuldigte Person das Ordnungsbussenverfahren (OBV) ab oder stehen besondere Umstände der Anwendung des OBV entgegen, erfolgt eine Strafanzeige zuhanden der zuständigen Staatsanwaltschaft.

3.1.4 Zu Frage 5:

Wie ist das Vortrittsrecht der unterschiedlichen Waldgängerinnen und Waldgänger resp. –fahrerinnen und –fahrer geregelt?

Die Gesetzgebung enthält keine spezifischen Vortrittsregelungen für Waldgebiete. Es gelten die allgemeinen Vortrittsregelungen nach SVG. Neben dem Rechtsvortritt gilt insbesondere, dass die Verkehrsteilnehmenden gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern zu besonderer Rücksichtnahme verpflichtet sind. Wo es die Sicherheit erfordert, sind Warnsignale zu geben und nötigenfalls ist anzuhalten.

Auch eine vermehrte und eindeutige Signalisation entbindet den Einzelnen nicht, auf die anderen, insbesondere schwächeren Verkehrsteilnehmende gebührend Rücksicht zu nehmen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Departement des Innern
Polizei Kanton Solothurn, Kdt
Staatsanwaltschaft
Volkswirtschaftsdepartement
Aktuariat JUKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat