

# Situation, Möglichkeiten und Chancen: Radwandern und Mountainbiken im Bregenzerwald

**Stand: März 2002**

**Mag. Georg Kessler**

**Büro für Geografie**

Bruderhof 10

A-6833 Klaus/Vorarlberg

Tel./Fax +43/(0)5523/53171

Mobil ++43/(0)699/10113103

E-Mail: [geokes@cable.vol.at](mailto:geokes@cable.vol.at)



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Auftrag</b> .....	2
<b>2. Einführung in die Problematik</b> .....	3
<b>3. Naturräumliche Grundlagen, Wirtschaft und verkehrsmäßige Erschließung des Bregenzerwaldes</b> .....	6
<b>4. Situation des Radwandern im Bregenzerwald</b> .....	7
4.1. Einordnung des Bregenzerwaldes im Vergleich zu etablierten Radregionen in Österreich und im benachbarten Ausland.....	7
4.2. Beschreibung von vorhandenen Werbematerial – Beispiele .....	12
4.3. Haftungsfrage lt. ABGB und kleinteilige Besitzstruktur.....	17
4.4. Situation der Stärken und Schwächen des Radwandern und Mountainbiken im Bregenzerwald .....	19
<b>5. Möglichkeiten des Radwandern im Bregenzerwald</b> .....	23
5.1. Bestandsaufnahme Straßen offizielle Radwege, Güterwege und Forstwege (Kartendarstellung).....	23
5.2. Radfahren auf der Straße .....	24
5.3. Offizielle und beschilderte Radwege .....	25
5.4. Güterwege und Haftung .....	26
5.5. Haftung auf Forstwegen .....	27
5.6. Sonstiges (z. B. Bike+Hike).....	28
5.7. Beliebte Radwander-Ziele und Routen .....	29
5.8. Ergänzende Infrastruktur .....	36
5.8.1. Parkmöglichkeiten für Autofahrer .....	36
5.8.2. Fahrradverleih und Marketing .....	37
5.8.3. Natur und Kultur.....	37
5.8.4. Käsestraße.....	38
<b>6. Chancen des Radwandern im Bregenzerwald</b> .....	40
6.1. Öffnung der Wälderbahn-Trasse, Abschnitt Kennelbach-Egg .....	40
6.2. Offizieller Zugang zu bereits beliebten MTB-Routen und Beschilderung.....	42
6.3. Alternative Massnahmen zur Vermarktung der Radregion .....	50
6.4. Chancen der Etablierung als Radregion in der Schaffung von Kooperationen.....	53
6.5. Entwicklung eines Modells zur Klärung der Unklarheiten bzgl. Haftung .....	57
6.5.1. Beispiel: Das Tiroler MTB-Modell.....	58
6.5.2. Modell zur Öffnung und Beschilderung beliebter Radwander+Mountainbike-Strecken als Initialzündung für weitere zu öffnende Strecken anhand von Beispielen .....	62
<b>7. Zusammenfassung</b> .....	64
<b>8. Anhang</b> .....	68
8.1. Beispieltour für Tages-Mountainbiker aus dem Vorarlberger Rheintal in Bildern, welche den Bregenzerwald besuchen: Dornbirn – Wolfurt – Buch – Alberschwende – Brüggelekopf – Lorenapass – Bödele - Dornbirn.....	69
8.2. Beispieltour für Mountainbiker aus dem Bregenzerwald und Urlaubsgäste in Bildern: Egg – Ebenwald – (alt.: Großdorf – Ittensberg) - Schetteregg – Hammeratsberg – Rehenberg – Auenalpe – Schönenbach – Bizau – Bezau – Bezegg – Egg .....	69
8.3. Literaturverzeichnis: .....	69

## 1. Auftrag

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung beauftragte für den Sommer und Herbst 2001 Mag. Georg Kessler - Büro für Geografie und Räumliche Entwicklung - mit einer

- **Untersuchung über die Möglichkeiten des Radwanderns und Mountainbikens im Bregenzerwald** unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung von Angebot und Nachfrage auf der Grundlage von **Begehungen/Befahrungen** ausgewählter Routen vor Ort und
- **narrativen Interviews** von Radwanderern sowie relevanten Vertretern von Land, Gemeinden und Tourismus

In Absprache mit der Abteilung VIIa, Raumplanung, einigte man sich folgende Schwerpunkte bei der Untersuchung zu berücksichtigen:

- Ausführliche Gespräche mit relevanten Vertretern von Land, Gemeinden und Tourismus über die **allgemeine Situation** des Radwanderns im Bregenzerwald und bestehende Initiativen.
- Gespräche mit Radwanderern vor Ort und solchen, welche in den letzten Monaten den ganzen Bregenzerwald oder auch nur bestimmte Gebiete des Bregenzerwaldes beradelt haben. Interessant für diese Untersuchung sind subjektive Eindrücke über **Stärken und Schwächen der Region**, aber auch Vergleichserfahrungen der Radfahrer aus anderen mehr oder weniger stark beradelten Regionen.
- Untersuchen und Abfahren von attraktiven Routen gemäß der Interviews und der Gespräche, welche möglichst gute Voraussetzungen besitzen, in einer regionalen Initiative die Öffnung der Route für alle Mountainbiker zu ermöglichen.
- Angestrebtes Ziel dieser Arbeit ist ein konkreter Maßnahmenplan zur anschließenden, nach Beendigung dieser Arbeit, punktuellen Umsetzung von Radrouten in allen Teilen des Bregenzerwaldes (Vorder-, Mittel- und Hinterwald), um als Initialzündung ein attraktives Radwegenetz im Bregenzerwald in Gang zu setzen.

## 2. Einführung in die Problematik

Günstige Voraussetzungen:

- Der Bregenzerwald bietet eine **einzigartige Natur- und Kulturlandschaft**.
- Der Bregenzerwald ist vom Gelände und der touristischen Infrastruktur her eine Region, welche sich zum Radwandern und Mountainbiken bestens eignet
- Es sind **alle Schwierigkeitsgrade** von flach, über mäßig steil, bis zu sehr anspruchsvoll vorhanden.
- Viele Artikel und Radwander- bzw. Mountainbike-Routenvorschläge sind bereits in unterschiedlichen Zeitschriften (z. B. in der bekannten Mountainbike-Zeitschrift „Bike-Magazin“) erschienen, sowie in Form von Führern, Karten und Broschüren über den Bregenzerwald veröffentlicht worden
- Es gibt ausreichend Möglichkeiten sich Fahrräder und Mountainbikes auszuleihen (Sportgeschäfte)
- Der Bregenzerwald wurde aufgrund dieser hervorragenden Grundlagen von vielen Spezialisten und „Freaks“ **bereits** als attraktive Rad-Region **entdeckt**

Diese günstigen Voraussetzungen werden jedoch leider nicht ausreichend zur Qualitäts-Optimierung des Radwander- bzw. Mountainbike-Angebotes genutzt:

- Ein einziger offizieller und beschildeter Radweg ist bereits vorhanden, allerdings gibt es eine Lücke zum übrigen Vorarlberger Radwege-Netz bzw. zum internationalen Bodenseeradweg.
- Dies bedeutet, dass innerhalb des Bregenzerwaldes zwar ein Angebot besteht, von der Haustür aus eine Radtour in eine Richtung und zurück zu unternehmen, dass jedoch Tagesgäste sowie Gäste, welche in benachbarten Regionen untergebracht sind, **keine Möglichkeit** haben auf einem Radweg in den Bregenzerwald zu gelangen
- Die **ehemalige Wälderbahn-Trasse** würde sich als Verbindungsstrecke optimal eignen.

- Das **Rad-Logo** im Bregenzerwald ist derzeit **unterrepräsentiert**. Konkret heißt das, dass damit noch eine grundsätzliche Voraussetzung für eine Marke „Radregion Bregenzerwald“ fehlt.
- Eine der wichtigsten Voraussetzungen das Rad-Logo bekannt zu machen, ist die **Beschilderung von Radrouten**.
- Verschiedene in Führern und Zeitschriften bereits beschriebene Radrouten können erst beschildert werden, wenn die Haftungsfrage geklärt ist.
- Erst die **Beschilderung** bzw. die Vermarktung von neuen Radwegen würde den Zugang zu einer der bislang wenig genutzten **Ressourcen** im Bregenzerwald ermöglichen

Daraus ergibt sich die unbefriedigende Situation:

- Die Möglichkeit des Bregenzerwaldes, **gemeinsam mit der ganzen Bodenseeregion bzw. dem Allgäu** zur Entwicklung zu einer der **attraktivsten Radregionen Europas**, wird gehemmt, da nur sehr wenige Strecken von den unzähligen Fahrmöglichkeiten auf **offizielle Art und Weise** genutzt werden können.
- Mit ein Hinderungsgrund für den kaum vorhandenen Willen von privaten Wegeigentümern bzw. von Weggenossenschaften Rad-Strecken offiziell freizugeben, ist eine für Laien bzw. Nichtjuristen **unübersichtliche und ungelöste Situation bzgl. der Haftungsfrage**. Verschiedene unterschiedliche Gesetze (u.a. ABGB, Forstgesetz, Güter- und Seilwegegesetz, Sportgesetz) müssen im Kontext von Juristen fachmännisch analysiert werden, um einen Leitfaden zur Vorgangsweise bei der Öffnung einer Privatstraße bzw. Güterstraße und Forstweg erstellen zu können
- Daraus ergibt sich vorerst nur eine theoretische Lösung, welche **in mühsamen Verhandlungen** mit vielen Grundeigentümern erst dann zu einer **praktischen Umsetzung** führen kann
- Da der Bregenzerwald eine sehr **kleinteilige Besitzstruktur** hat (Realteilung) werden **Umsetzungen zu offiziell nutzbaren Strecken** durch einen ungleich höheren Verhandlungsaufwand mit den zahlreichen Grundeigentümern zusätzlich **erschwert**

---

Als Lösungsvorschlag kann empfohlen werden, möglichst viele offizielle Radwander- und Mountainbikestrecken zum Leben zu erwecken.

- Anhand von zwei beliebten Muster-Strecken soll untersucht werden, **welcher konkreten Maßnahmen** es bedarf, um eine offizielle Öffnung dieser Strecken zu ermöglichen, und um diese möglichst schnell zu beschildern.
- Erst mit dem **Einzug des Rad-Logos** wird sich der Bregenzerwald dann zu einer **vermarktungsfähigen und bekannten Rad-Region** entwickeln können, auch wenn heute schon sehr viele Radfahrer auf inoffiziellen Wegen unterwegs sind.

Gespräche werden mit nachfolgenden Personen bzw. Vertretern von folgenden Institutionen geführt:

- REGIO Bregenzerwald
- Bregenzerwald Tourismus
- Wirtegemeinschaft Bregenzerwald
- Tourismusbüro Au
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Raumplanungsabteilung, Sportabteilung, Verkehrsabteilung
- BH Bregenz, Forstabteilung
- Tagestouristen aus der benachbarten Region (z. B. Allgäu, Ostschweiz)
- Tagestouristen aus der inländischen Region (Vorarlberg)
- Radwanderern aus dem Bregenzerwald
- Bodensee-Urlaubern, welche einen Tagesausflug unternommen haben
- Bregenzerwald-Urlaubern, welche Radfahren als einen Teil des Angebotes betrachten

### 3. Naturräumliche Grundlagen, Wirtschaft und verkehrsmäßige Erschließung des Bregenzerwaldes

Der Bregenzerwald ist mit 560 km<sup>2</sup> flächenmäßig die größte Region Vorarlbergs. Die Orte liegen zwischen 600 m und 1500 m Seehöhe. Der Bregenzerwald wird unterteilt in den

- **Vorderen Bregenzerwald (vorwiegend hügelig geprägt),**
- **den Mittleren Bregenzerwald (gebirgig geprägt)**
- **und den Hinteren Bregenzerwald (alpin geprägt).**

Die Wirtschaft des Bregenzerwaldes ist vorwiegend durch Kleinbetriebe charakterisiert. Die wichtigsten Wirtschaftszweige sind Tourismus, Landwirtschaft, Handel und Gewerbe. Industrie – außer einem holzverarbeitenden Unternehmen – gibt es praktisch keine. Die Agrarquote des Bregenzerwaldes liegt mit 12% stark über dem österreichischen Durchschnitt.

In den 24 Gemeinden des Bregenzerwaldes leben insgesamt rund 30.000 Einwohner.

Verkehrsmäßig ist der Bregenzerwald am besten erreichbar:

- Vom Großraum Bregenz aus **über Kennelbach nach Langen** oder über **Wolfurt und Buch** nach Alberschwende
- Von Dornbirn aus **übers Bödele nach Schwarzenberg** sowie über den Achrain **und das Schwarzachtobel nach Alberschwende**
- Vom Allgäu her gibt es mehrere Straßen-Übergänge (Scheidegg-Langen, Weiler-Thal, Oberstaufen-Sulzberg, Oberstaufen-Riefensberg, Balderschwang-Hittisau)
- Dazu existieren einige zusätzliche Übergänge, welche von der österreichischen Seite über Güter- und Forstwege inoffiziell beradelt werden (hier seien nur die Übergänge Lecknertal-Sonthofen, sowie Sibratsgfäll-Oberstdorf) genannt

Darüberhinaus gelangt man von folgenden Regionen in den Bregenzerwald:

- Vom Großen Walsertal über das **Faschinajoch nach Damüls**
- Vom Laternsertal über das **Furkajoch nach Damüls**
- Vom Arlberg über den **Hochtannberg nach Schröcken**

## 4. Situation des Radwandern im Bregenzerwald

### 4.1. Einordnung des Bregenzerwaldes im Vergleich zu etablierten Radregionen in Österreich und im benachbarten Ausland

**Radregionen in Österreich (z. B. Bodensee, Wachau, Burgenland, Ost-Steiermark, Kärnten) sowie im benachbarten Ausland (nur z. B. Appenzell, Allgäu, Gardasee)**

Selbstverständlich bieten sehr viele andere Regionen in Österreich und seinen Nachbarländern ihren Bewohnern und Gästen ein sehr gutes Angebot an Radwandermöglichkeiten. Praktisch jede Region zeichnet sich

durch **Eigenheiten und Besonderheiten** aus. Dies ist zum einen dadurch gegeben, dass

- ein Anschluß an ein überregionales Radwege-Netz gegeben ist
- ein dichtes Netz an offiziellen Radwegen vorhanden ist
- dass die Regionen jeweils eine andere Stärke anbieten können, wobei sich gemeinsam mit dem Radfahren ein Synergie-Effekt ergibt (z. B. Bodensee: Kultur und Baderegion) Gardasee: (Baden, Surfen, Klettern) Neusiedlersee (Baden, Wein, Kultur)

Was den etablierten Radregionen gemeinsam ist, ist der Umstand, dass

- Eine Fülle an Voraussetzungen gegeben sind, um diese Regionen auf breiter Basis professionell vermarkten zu können

In Österreich bedeutet dies, dass

- Radwege entweder nicht auf Güter- oder Forstwegen verlaufen, und die Haftungsfrage daher nur ein untergeordnetes Thema ist;

- Radwege zwar zu einem erheblichen Teil auf Güter- und Forstwegen verlaufen, die Haftungsfrage aber auf breiter Basis geklärt werden konnte (z. B. Mountainbike-Modell Tirol und Bundesforste)

Auf die Situation der Haftungsfrage in unseren Nachbarländern kann nicht im Detail eingegangen werden, da dies den Umfang dieser Untersuchung deutlich sprengen würde. Deshalb kann nur sehr allgemein bemerkt werden, dass im benachbarten Ausland (Deutschland, Schweiz, Liechtenstein, Italien), welches gleichzeitig als Konkurrenzgebiet im Sommertourismus und in der Sparte Radfahren zu betrachten ist, die Haftungsfrage auf Güter- und Forstwegen bzgl. des Mountainbikens nicht mit der Situation in Österreich zu vergleichen ist, da

- Mountainbiken als Freizeitbetätigung dem Wandern dort allgemein gleichgestellt ist

Dennoch heißt das nicht, dass dort Mountainbiken unbeschränkt möglich ist. Es ist auch dort verpönt neben Wegen zu fahren und es wird deshalb höchsten Wert auf Verhaltensregeln gelegt. Zudem müssen Forstwege für Mountainbike-Zwecke bestimmte Mindestbreiten aufweisen. (zumindest 1,5 m, diskutiert wird aber bis zu Mindestbreiten von 2,5 m)

**Beispiel: Bayerisches Naturschutzgesetz:**

Grundsätzlich hat jedermann das Recht auf Erholung in der freien Natur (Art. 141 Abs. 3 Satz 1 Bayerische Verfassung, Art. 21 Abs. 1 BayNatSchG). Danach dürfen alle Teile der freien Natur unentgeltlich betreten werden (Art. 22 Abs. 1 BayNatSchG). **Das Radfahren auf geeigneten Wegen ist dem Betreten zu Fuß mit Einschränkungen gleichgestellt.**

---

## **Warum konnten in anderen Regionen Österreichs, anders als im Bregenzerwald, viele Wege und Strecken für's Mountainbiken freigegeben werden?**

Grundsätzlich besteht vom Bregenzerwald bzw. von Vorarlberg aus zum restlichen Österreich kein Unterschied in der Ausgangslage zur Befahrbarkeit von Güter- bzw. Forstwegen. Dennoch gibt es einen gravierenden Strukturunterschied:

In anderen Bundesländern Österreichs (z. B. Tirol) haben die Bundesforste anders als in Vorarlberg großen Grundbesitz. Dort konnte man mit einer vertraglichen Lösung in wenigen Verhandlungen Forststraßen in großem Umfang zur Ausübung des Mountainbikens freigeben.

Durch die sehr kleinteilige Besitzstruktur, welche im Bregenzerwald gegeben ist, bedarf es dementsprechend aufwendiger Verhandlungen, um die attraktivsten Routen, welche über Forststraßen führen, für Mountainbiker öffnen zu können.

## **Eigenheiten, Besonderheiten und Stärken des Bregenzerwaldes**

Wie andere Regionen besitzt auch der Bregenzerwald ganz spezielle Eigenheiten und Besonderheiten. Dies macht diese Region von seinen Voraussetzungen her, für's Radfahren absolut konkurrenzfähig:

Der Bregenzerwald bietet allgemein

- Ein attraktives, weitgehend umgesetztes, bereits beschildertes Wanderwegenetz, welches als Vorbild für ein künftiges beschildertes Radwegenetz betrachtet werden kann (Anm.: Vielfach werden, wie sich aus Besichtigungen und Gesprächen mit Radwanderern ergeben hat, die gelb-weiß beschilderten Wanderwege – dies sind leichte Spazierwege – auch mit dem Fahrrad befahren bzw. sogar als Radwege interpretiert!)
- Kulturelle Attraktionen (z. B. Museen, Kirchen) und zeitweise kulturelles Programm-Angebot (z. B. Schubertiade Schwarzenberg)
- Wellness-Angebot (z. B. Hallenbad, Sauna)

- Attraktives gastronomisches Angebot (z. B. Käsestraße, Hotels, kulinarisches Spezialangebot, Berggasthöfe, bewirtschaftete Alpen)
- Und viele andere Erlebnisqualitäten

Im Speziellen kann der Bregenzerwald praktisch beradelt werden:

Offiziell auf:

- Auf Bundesstraßen (Fahrradstreifen)
- Auf wenig stark befahrenen Landstraßen (Landesstraßen, ehemalige Bundesstraßen, Nebenstraßen)
- Auf Radwegen

Derzeit zumeist nur inoffiziell:

- Auf Güterwegen (Güter- und Seilwegegesetz)
- Auf Forstwegen (Forstgesetz 1975)

Fahrradmöglichkeiten gibt es also in ganz unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden von familienfreundlich bis anspruchsvoll. Dadurch ergibt sich praktisch ein attraktives Routennetz mit nahezu allen Variationsmöglichkeiten mit lokalen, regionalen und internationalen Tourenmöglichkeiten in Nähe zu ebenfalls attraktiven Radregionen rund um den Bodensee und im Allgäu.

Anm.: Bei Betrachtung der beigelegten Digitalen Karte aus dem VOGIS 1:35.000 fällt auf, dass die meisten theoretischen Befahrungsmöglichkeiten sich auf Güterwegen befinden. Hingegen sind die Forstwege im Vergleich weit weniger verbreitet. Dennoch kommt es vor, dass Forstwege befahren werden müssen, um attraktive Runden als Strecken umzusetzen. Insgesamt wird jedoch das Problem, dass die meisten Radmöglichkeiten nur inoffiziell zu befahren sind, sehr verdeutlicht!

**Da der Bregenzerwald, wie erwähnt, bereits von vielen einheimischen Radfahrern und Radgruppen aus Vorarlberg und dem benachbarten Ausland**

---

**flächendeckend und daher weitgehend inoffiziell befahren wird, ergibt sich ein Dilemma:**

Die Radmöglichkeiten werden

- Teilweise offiziell beworben (offizieller Radweg)
- Teilweise inoffiziell beworben (z. B. Hochgebirgsrouten in Radführern und Zeitschriften)
- Von einzelnen Tourismusverbänden und –büros aus dem Bregenzerwald beworben
- Von benachbarten Tourismusregionen beworben
- Von Rad- und Mountainbikeführern aus dem In- und Ausland empfohlen

Eine durch Tourismusbüros und –verbände professionelle, flächendeckende Vermarktung, welche selbstverständlich anzustreben ist, ist problematisch, weil

- die Haftungsfrage weitgehend ungeklärt ist
- das Bewusstsein für die Stärken dieser Region bei nicht tourismusnahen Institutionen in diese Richtung fehlt

Dies führt zur Auswirkung, dass

- beim Großteil der Tourismusverantwortlichen dieses Bewusstsein zwar vorhanden ist, jedoch die Bereitschaft für die Vermarktung eines inoffiziellen Angebotes verständlicherweise nicht oder kaum vorhanden ist.

Es wird deshalb auf eine den Grundvoraussetzungen und dem Angebot entsprechende regionale und kooperative Vermarktung der Radregion Bregenzerwald verzichtet bzw. auf wenig innovative Marketingstrategien gesetzt.

Letztendlich heißt dies, dass der Bregenzerwald derzeit zwar in der Fachwelt - einen, wenn auch dem wahren Stellenwert entsprechend unterbewerteten Begriff hat. bei Radwanderern und Mountainbikern aus weiter entfernten Regionen bzw. auch gerade bei Neueinsteigern ist der Bregenzerwald aber keinesfalls ein

Synonym für eine Radregion. Dies bedeutet, dass derzeit ein großes Sommertourismus-Einnahme-Potenzial für den Bregenzerwald ungenutzt bleibt.

#### **4.2. Beschreibung von vorhandenem Werbematerial – Beispiele**

Wenngleich unter Tourismusverantwortlichen die Bereitschaft ein mehr oder weniger inoffizielles Angebot zu vermarkten nicht vorhanden ist, so bleibt es jedem Autor von Radwander- bzw. Mountainbike-Führern dennoch frei, zu entscheiden, welche Routen er beschreiben möchte. (auch wenn das zumeist ohne sich darüber bewusst zu sein, zu haftungsrechtlichen Folgen zu seinen Lasten sein könnte) So stehen in den Regalen von Buchläden in ganz Mitteleuropa schon einige Führer, welche attraktive Routen in Österreich und selbstverständlich damit auch im Bregenzerwald beschreiben, die freilich zu einem nicht unbedeutenden Teil nur auf inoffiziellen Wegen befahren werden können.

##### **Bikeführer**

Es kann an dieser Stelle natürlich nicht lückenlos das gesamte vorhandene Werbematerial genannt werden. Fakt jedoch ist, dass trotz der Benützung der inoffiziellen Güter- und Forstwege, bereits jede Menge Werbematerial in Umlauf gebracht wurde, um eine der eigentlichen Stärken des Sommertourismus in dieser Region aufzuzeigen.

##### **Radwandern im Bregenzerwald**

Dieser Führer – herausgegeben vom Bregenzerwald-Tourismus ist ausnahmsweise einer, welcher nur die offiziellen Möglichkeiten in dieser Region beinhaltet. Dazu zählen der bereits beschriebene Radweg Egg-Schopperrau, der Radweg Langenegg-Bolgenachstaudamm-Hittisau-Riefensberg sowie den Bodensee-Radwanderweg. Dies ist sehr sinnvoll, da ein Bregenzerwald-Radurlauber sich an einem oder zwei Tagen sich bestimmt auch gerne am See aufhält. Umgekehrt kommen Bodensee-Urlauber auch gerne in den Bregenzerwald, wie sich das bei den Befragungen gezeigt hat. Genau dies beweist die vorhandene Chance, sollten die attraktiven, und hoffentlich bald

offiziell aufgenommenen und gut beschilderten Möglichkeiten professionell vermarktet werden können!

### **Radwandern im Hinteren Bregenzerwald**

Dieser Führer enthält eine Karte des beschilderten Radweges von Andelsbuch nach Schoppertau. Zusätzlich sind einige und attraktive Nebenstrecken angegeben, welche offiziell zu befahren sind. Die bekannteste dieser Nebenstrecken ist die Mautstraße (Mautpflicht für KfZ) von Bizau nach Schönenbach. Was in dieser Karte fehlt, sind viele andere in dieser Region noch vorhandene Möglichkeiten, weil diese jedoch nicht als offizielle Radwege registriert sind.

### **Bike-Guide für Vorarlberg, Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein (Sandholzer)**

Präsentiert werden 50 Mountainbike-Routen in und um Vorarlberg. Allein der Gegend um den Bregenzerwald sind rund 20 Routen gewidmet.

### **Radler-Paradies Pfänder**

Bei diesem grenzüberschreitenden Führer werden zehn Routen um das Pfänder-Massiv beschrieben. Auch hier scheint es, dass zahlreiche Strecken auf österreichischem Boden nur inoffiziell befahren werden können.

### **Beispiel: Biker-Destination Au**

Als Beispiel genannt sein soll die Gemeinde Au. Diese Gemeinde ist seit Jahren bestrebt, sich einen Namen als Biker-Destination zu machen. Das dortige Tourismusbüro hat ein eigenes Skriptum mit sechs Tourenvorschlägen herausgegeben. Damit gibt es hier ein attraktives Angebot für Radwanderer, um Mountainbiker und Gruppen in dieses Gebiet zu locken, welche mehr als nur eine Tour unternehmen wollen. Dies wurde bereits über die Grenzen hinaus wahrgenommen. Dies beweist ein Artikel in der bekannten Fachzeitschrift „Bike Magazin“.

Hier der diesbezügliche Artikel in Form eines Shortcuts aus der Internetseite von BIKE: ([www.bike-magazin.de](http://www.bike-magazin.de))

## BREGENZER WALD

**Der Bregenzer Wald gleich hinter dem Bodensee hat Bikern mehr zu bieten als nur Bergkäse: 2000er Gipfel im Dutzend und lauschig-grüne Almen, die jede Rast zur Panoramapause machen. Österreichs ideales Revier für knackige und beschauliche Ein- und Mehrtagestouren**



**ANFAHRT Auto:** Von München die A96, durch den Pfändertunnel bis Ausfahrt Dornbirn-Nord, Über Bödele nach Au. Entfernung: 210 Kilometer, Fahrzeit: ca. 3 Stunden. Von Frankfurt die A5 bis Karlsruhe, die A8 bis Ulm, die A7

bis Memmingen, dann die A96: 450 km, Fahrzeit: ca. 5 Stunden **Bahn:** Hotline für Radfahrer in Deutschland: 01803/194194 (nur werktags). Von Köln nach Bregenz: Fahrzeit 6:20 Stunden, hin und zurück ohne Bahncard 348 Mark, mit Bahncard 180 Mark .Von München nach Bregenz: Fahrzeit 2:30 Stunden, hin und zurück ohne Bahncard 120 Mark, mit Bahncard: 66 Mark. Beide Verbindungen zuzüglich je 7 Mark EC-Zuschlag und 12 Mark für den Bike- Transport. Stündlich Bus nach Au.

**BASICS** Au Tourismus Reservierungszentrale

Postfach 5, A-6883 Au Tel. 0043/5515/2288 Fax

0043/5515/2955 e-mail: [au@tourismus.vol.at](mailto:au@tourismus.vol.at) Internet:

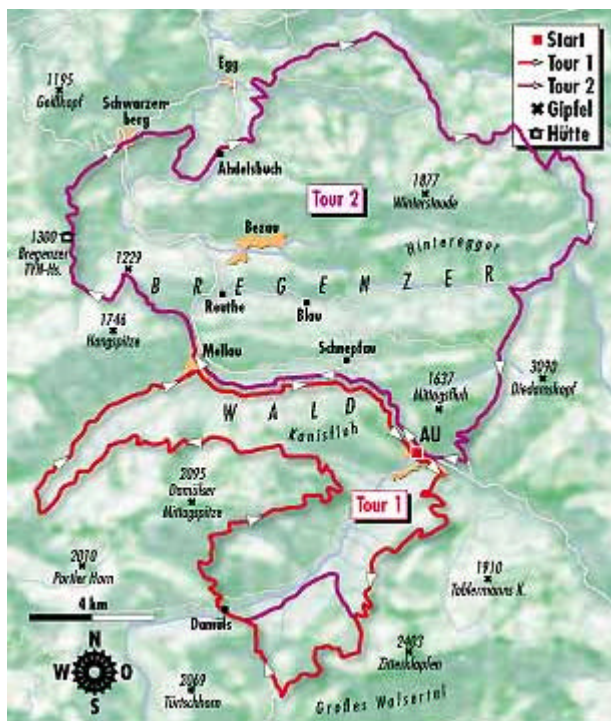
[www.tiscover.com/au](http://www.tiscover.com/au)

Bregenzerwald Tourismus GMBH, Loco 613, A-6863

Egg Tel. 0043/5512/2365 Fax 0043/5512/3010 e-mail:

[info@bregenzerwald.at](mailto:info@bregenzerwald.at) Internet:

[www.bregenzerwald.at](http://www.bregenzerwald.at)



**ÜBERNACHTUNG** Preis  
pro Person, inkl. Frühstück  
Hotel Krone, ab 85 Mark,  
Jaghausen 4, Sauna,  
Schwimmbad, Tel.  
0043/5515/22010, Fax  
0043/5515/2201201, e-  
mail:

famlingg@krone\_in\_au.vol.at

Hotel Rössle, ab 58 Mark, Argenau 96, Sauna, Massage, Tel.

0043/5515/2216, Fax 0043/5515/2996

Hotel Schiff, ab 65 Mark, Lugen 79, Sauna, Tel. 0043/5515/2229, Fax

0043/5515/22295

Hotel Alpenrose, ab 73 Mark, Rehmen 9, Sauna, Tel. 0043/5515/2247,

Fax 0043/5515/22477, e-mail: alpenrose.au@telecom.at

Frühstückspensionen (über Tourismusbüro Au) ab 27 Mark; viele

Ferienwohnungen;

Campingplatz Köb, Wohnmobil ab 23 Mark, Zelt ab 20 Mark Neudorf 356,

Tel. 0043/5515/ 2331, Fax 0043/5515/23314, [www.campingaustria.at](http://www.campingaustria.at)

**SHOPS/MIETBIKES** Sport Fuchs, Argenau 119, Tel. 0043/5515/2315,

Reparaturen und Verleih, MTB 35 Mark/Tag

Gorbach Sport & Mode, Verleih, Service, Tel.0043/5515/41410

**ESSEN** Hotel Krone, Jaghausen 4, sehr feine österreichische Küche mit  
heimischen Spezialitäten

---

Hotel Tannahof, Argenstein 331, leichte Tagesgerichte, Pizza  
Gasthof Adler, Lisse 90, mit Produkten einheimischer Bauern  
Gasthof Alte Post, Argenau 100, Spezialitätenwochen, „Olt  
Wäldarkoscht“, freitags Grillabend  
Restaurant Schiff, Lugen 79, Fisch- und Meeresfrüchte, Einheimisches  
Gasthof Hubertus, Schrecken 397, Bregenzer-Wald-Spezialitäten  
**KARTEN/LITERATUR** Bregenzer Wald, Hochtannberg, Arlberg,  
Kompass, 1:50000, 12,80 Mark;  
Franz Michael Felder: Aus meinem Leben, Residenz-Verlag  
**NOCH MEHR SPORT** Klettern, Hochtouren: Bergschule, Tel.  
0043/5515/2196  
Rafting/Canyoning: Aktivzentrum, Tel. 0043/5514/3148;  
Strolz Abenteuerurlaub, Tel. 0043/5519/340  
Bungee-Jumping: High 5, Lingenau, Tel. 0043/5574/475470

## **Kartenmaterial mit Informationen über Radmöglichkeiten im Bregenzerwald**

### **Radkarte Vorarlberg**

### **Mountainbike-Karte Oberallgäu – Vorderer Bregenzerwald**

Im Rahmen eines von der Europäischen Union geförderten Projektes (transnationale Raumentwicklungskooperation – InterregIII) beteiligten sich die Bregenzerwälder Gemeinden Sulzberg, Riefensberg und Hittisau in diesem Jahr (2001) zusammen mit Gemeinden im unmittelbar benachbarten Allgäu an der Erstellung einer grenzüberschreitenden Mountainbike-Karte (Oberallgäu – Vorderer Bregenzer

Wald). Diese enthält 21 Routenvorschläge und ist zum Einheitspreis von € 2,50 zu erhalten. Diese Karte zeigt ein gezeichnetes Flugpanorama, mit nummerierten Routen samt Höhenprofil und Schwierigkeitsgrad, Beschreibungen, Kurzbeschreibungen der Destinationen sowie Verhaltensregeln für Mountainbiker.

Die Tourismusbüros der drei Vorarlberger Gemeinden Sulzberg, Hittisau und Riefensberg haben sich an diesem Projekt beteiligt. Von der Idee her, ist es sehr sinnvoll, die beiden Regionen Allgäu und Vorderwald gemeinsam zu bewerben, da Rad fahrende Urlauber sich erfahrungsgemäß zumindest einmal etwas weiter weg von der eigentlichen Urlaubsdestination entfernen, was auch in Befragungen zu dieser Untersuchung zum Ausdruck gekommen ist. Wie bereits bemerkt, ist in Deutschland und damit auch im benachbarten Allgäu, die Gesetzeslage so, dass die Haftungsfrage bei Befahren von nicht öffentlichen Wegen mit einem Fahrrad nicht gegeben ist, wie in Österreich. Dadurch ist es dort kein Problem, Routen zu bewerben und die dortigen Tourismusverbände haben keine Haftungsabwälzung auf sich selbst zu befürchten, so wie dies in Österreich der Fall ist, falls dort „inoffizielle“ Strecken beworben werden. In diesem konkreten Falle wurden aber auch die sehr attraktiven, aber eben inoffiziellen Routen des Vorderen Bregenzerwaldes beworben. Für eine Lösung dieses Problemes besteht also schon allein deshalb dringend Handlungsbedarf.

### **Mountainbike-Karte Oberstdorf im Allgäu**

Diese Karte ist im selben Layout wie die vorher beschriebene herausgegeben worden und enthält 11 Tourentipps. Auch in dieser Mountainbike-Karte der Region des weit über die Grenzen hinaus bekannten Deutschen Kurortes kann man Routen im Vorderen Bregenzerwald finden. Anmerkung: Die Fahrverbots-Schilder, welche sich am Eingang einer Strecke befinden, werden in der Regel kaum beachtet, wenn man als Biker einen Führer bei sich hat, der diese Strecke zur Benützung empfiehlt.

#### **4.3. Haftungsfrage lt. ABGB und kleinteilige Besitzstruktur**

##### **ABGB, § 1319a, Abs. 1-3 sagt folgendes aus:**

(1) Wird durch den mangelhaften Zustand eines Weges ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so haftet derjenige für den Ersatz des Schadens, der für den ordnungsgemäßen Zustand des Weges als Halter verantwortlich ist, sofern er oder einer seiner Leute den Mangel **vorsätzlich oder grobfahrlässig** verschuldet hat. Ist der Schaden

bei einer unerlaubten, besonders auch widmungswidrigen, Benützung des Weges entstanden und ist die Unerlaubtheit dem Benützer entweder nach der Art des Weges oder durch entsprechende Verbotsschilder, eine Abschränkung oder eine sonstige Absperrung des Weges erkennbar gewesen, so kann sich der Geschädigte auf den mangelhaften Zustand des Weges nicht berufen.

(2) Ein Weg im Sinn des Abs. 1 ist eine Landfläche, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr jeder Art oder für bestimmte Arten des Verkehrs benützt werden darf, auch wenn sie nur für einen eingeschränkten Benützerkreis bestimmt ist; zu einem Weg gehören auch die in seinem Zug befindlichen und dem Verkehr dienenden Anlagen, wie besonders Brücken, Stützmauern, Futtermauern, Durchlässe, Gräben und Pflanzungen. Ob der Zustand eines Weges mangelhaft ist, richtet sich danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und Betreuung angemessen und zumutbar ist.

(3) Ist der mangelhafte Zustand durch Leute des Haftpflichtigen verschuldet worden, so haften auch sie nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

**KOMMENTAR: DIESER ABGB-PARAGRAPH IST EIN BETRÄCHTLICHER UND ENTSCHEIDENDER GRUND, WARUM VIELE WEGBESITZER NICHT BEREIT SIND, IHRE WEGE FÜR ÖFFENTLICHE ZWECKE (I. D. F.: DAS MOUNTAINBIKEN) ZU ÖFFNEN.**

Dieser Paragraph muß jedoch immer im Kontext mit weiteren vorhandenen Gesetzen gesehen werden wie z.B. Bundesstraßengesetz, Straßenverkehrsordnung, Güter- und Seilwegegesetz, Forstgesetz, Sportgesetz, etc. Hierbei sei auf eine aus dem Jahr 1995 stammende Arbeit des Amtes der Vorarlberger Landesregierung (Abteilung Ib – Verkehrsrecht) mit dem Titel „(Berg)Radfahren und Wegehalterhaftung (speziell außerhalb öffentlicher Straßen) an Hand der in Vorarlberg geltenden Rechtslage“.

Die sich daraus ergebende, für einen Wegbesitzer, sehr komplizierte Haftungssituation wird noch zusätzlich erschwert durch die **kleinteilige Besitzstruktur im Bregenzerwald**.

---

Es bedarf letztendlich zusätzlich aufwendiger und langwieriger Verhandlungen ,  
um offizielle Routenkonzepte umzusetzen.

#### 4.4. **Situation der Stärken und Schwächen des Radwandern und Mountainbiken im Bregenzerwald**

Aufgrund der Befragungen sowie der Sichtung der meisten über die Region Bregenzerwald und Nachbarregionen verfügbaren Unterlagen kann folgende Stärken/Schwächen-Analyse vorgenommen werden. Es ergeben sich viele Übereinstimmungen auch aus Erkenntnissen der Studie über die geplante Revitalisierung der Trasse der ehemaligen Bregenzerwald-Bahn als Radweg:

##### **PLUS**

- Bregenzerwald vom Gelände bzw. der Topografie und den landschaftlichen Voraussetzungen her ein sehr geeignetes Radwander-Gebiet (Mai bis Mitte Oktober) mit einer langen Saison;
- Bestehen eines offiziellen und ausgeschilderten Radweges von Egg nach Schoppernau;
- Bestehen von Werbematerial, wie z. B. „Mountainbike-Karte Oberallgäu – Vorderer Bregenzer Wald mit Tourenvorschlägen“ oder Broschüre „Radler-Paradies Pfänder“;
- Insgesamt gute Ansätze in der Bewerbung des Radwanderns ;
- Bregenzerwald liegt bereits in einer beliebten internationalen Radwander-Region (Bodensee, Appenzell, Thurgau, Allgäu);
- Der Bregenzerwald ist von Städten Bregenz, Dornbirn, Lindau sehr gut zugänglich, ebenfalls von den beiden Allgäuer Luftkurorten Oberstaufen und Oberstdorf (Naherholungsgebiet);
- Der Bregenzerwald grenzt an verschiedene Talschaften an, aus denen ein Nutzungspotenzial erwartet werden kann (z. B. Arlberg, Großes Walsertal);
- Sehr attraktive Routenziele (nur z. B. Pfänder, Bödele, Schönenbach, Weißenfluhalpe, Damüls);

- Alle Schwierigkeitsstufen (von „Familien- und Genuß-Radl-Region“ bis „anspruchsvolle Mountainbike-Region“) vorhanden;
- Strecken für alle Fahrräder vorhanden (Kinderrad, Familienrad, Citybike, Mountainbike, Rennrad);
- Gutes Gastronomie- und Tourismusangebot;
- Synergie-Effekte z. B. mit „Käsestraße“ und anderem gut aufbereitetem Angebot;
- Ehemalige Wälderbahn-Trasse als Radweg in Diskussion (ev. Historischer Informationspfad möglich);
- Förderungssituation aus EU-Mitteln („Ziel 2 neu“) derzeit günstig;
- Grenzüberschreitende Förderungen relevant (EU-Projekte, z. B. Interreg);
- Radfahren gleichermaßen beliebt bei Einheimischen und Gästen;
- Radfahren ist eine Form des Sanften Tourismus, dies bestätigt sich im Trend nach mehr Erlebnis, nach Natur, nach umweltschonender Betätigung (Edinger-Studie, S. 42);
- Im Radtourismus wird allgemein mehr Geld ausgegeben als dies durchschnittlich im Tourismus der Fall ist (Edinger-Studie, S. 42);
- Bei Öffnen der ehemaligen Bregenzerwälderbahn-Trasse als Radweg bietet sich die Chance, dass die Region sich auch als Rad-Region einen herausragenden Namen macht;

## **MINUS**

- Das Radwandern als Ganzes gesehen, hängt „isoliert“ in der Luft (noch kein Netzwerk vorhanden)
- Für Haftungsfragen gibt es zu wenig Lösungsansätze (im Unterschied z. B. zu Tirol und anderen österreichischen Bundesländern)
- Keine Beschilderungen von Routen abseits des offiziellen Radweges vorhanden

- Noch keine Lösung bzgl. Wälderbahn-Trasse gefunden (Sicherungsfrage nicht geklärt)
- Derzeitiges Radwanderwege-Angebot ist noch nicht konkurrenzfähig genug (Edinger-Studie, S. 42)
- Zu viele Radrouten auf verkehrsreichen Straßen (Edinger-Studie, S. 42)
- Radkarten sind nur zum Teil radfahrgerecht aufbereitet (Edinger-Studie, S. 42)
- Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe sind zu wenig auf Bedürfnisse der Radfahrer ausgerichtet (Edinger-Studie, S. 43)
- Teilweise sogar erhebliche Mängel in der betrieblichen Hardware im Hinblick auf die Bedürfnisse der Radfahrer (Edinger-Studie, S. 43)
- Serviceleistungen entlang der Routen fehlen
- Nicht überall gibt es eine volle Identifikation der Unternehmer mit der Zielgruppe der Radfahrer (Edinger-Studie, S. 43)
- Mangel an Eigeninitiative vieler Betriebe in den Bereichen Angebotsgestaltung und Marketing (Edinger-Studie, S. 43)
- Mangel an Kooperation (Edinger-Studie, S. 43)
- Anlage von Radwegen führt oft zu Widerständen bzw. Nutzungskonflikten mit Grundeigentümern etc. (Edinger-Studie, S. 43)
- Fahrradfahren als Freizeitaktivität – sowohl im Tages- als auch im Aufenthaltstourismus – wird bislang von den Gemeinden zu wenig geschätzt. Der Stellenwert des Radfahrens als eigenständiges und tragfähiges touristisches Angebotsprodukt bzw. als ideales Ergänzungsangebot wird derzeit nur punktuell anerkannt (Edinger-Studie, S. 43)
- Vermarktung des Produktes Radfahren erfolgt speziell auf Orts- und Betriebsebene völlig unzureichend und zum Teil unprofessionell (Edinger-Studie, S. 43)

- Werbeunterlagen sind nicht wettbewerbsfähig und auch nicht kundenorientiert (Edinger-Studie, S. 43)

### **HANDLUNGSBEDARF**

- Auswählen von Muster-Routen als Initialzündung für ein entstehendes Netzwerk
- Finden von Lösungen bzgl. Haftungsfrage (Vorarlberger Mountainbikemodell)
- Beschilderung der Musterrouten (Radweg-Logo sollte stets präsent sein)
- Netzwerk: Radrouten – Wanderrouten – Berggasthöfe/Alpen – Käsestraße – Rastplätze (Grillplätze/Picknickplätze) – Radverleih/-service
- Offizieller regionaler Radwanderführer ist anzustreben, welcher stets aktualisiert wird
- Eigene Internet-Präsentation (anklickbare Karten/Höhenprofile)
- Auf speziellen Info-Tafeln an neuralgischen Punkten sollten Informationen über die Radwander-Möglichkeiten in der ganzen Region vermittelt werden
- Nutzung der derzeit gegebenen Fördermöglichkeiten (Handlungsbedarf bis ca. 2006)

### **CHANCEN BEI STÄRKERER POSITIONIERUNG**

- Region kann in Kombination mit anderen Angeboten eine Alleinstellung erreichen (Edinger-Studie, S. 44)
- Der Anschluß an eine der meist frequentierten Radrouten bzw. Radwege im Alpenbereich stellt eine unbezahlbare Startvoraussetzung dar und sichert eine bestimmte Basisauslastung (Edinger-Studie, S. 44)
- Die Kombination Tages-/Ausflugstourismus und Aufenthaltstourismus stellt ein solides Fundament für wirtschaftliche Betriebe und eine notwendige Auslastung dar (Edinger-Studie, S. 44)
- Die Bedürfnisse der Einheimischen und der Gäste werden gleichermaßen abgedeckt, die Anlage neuer Radwege sorgt somit auch für eine bessere Einstellung der Einheimischen zum Tourismus (Edinger-Studie, S. 44)

---

## GEFAHREN BEI STÄRKERER POSITIONIERUNG

- Die Anforderungen an ein qualitatives Radfahrangebot können nicht erfüllt werden; es fehlt an der Einsicht der Notwendigkeit der Angebotsverbesserung und an der Innovationsbereitschaft (Edinger-Studie, S. 44)
- Man glaubt mit der Errichtung des Radweges Kennelbach-Egg ist alles abgetan, die zusätzlich wichtigen Rahmenvoraussetzungen werden nicht erfüllt (Edinger-Studie, S. 44)
- Angebotsentwicklung geht viel zu langsam vor sich und scheitert vielfach an einer „Kirchturmpolitik“. Dadurch werden regionale Entwicklungs-Chancen gehemmt (Edinger-Studie, S. 44)
- Es werden – gleichzeitig – zu viele Profilierungs- und Positionierungsbestrebungen versucht – in der Regel gelingt dann gar nichts (Edinger-Studie, S. 44)
- Die Maßnahmen beschränken sich zu sehr auf „Hardware-Aktionen“, die wichtigen flankierenden Maßnahmen wie Marketing, Dienstleistungsqualität, -Schulung usw. werden nicht umgesetzt (Edinger-Studie, S. 44)

## 5. Möglichkeiten des Radwandern im Bregenzerwald

### 5.1. Bestandsaufnahme Straßen offizielle Radwege, Güterwege und Forstwege (Kartendarstellung)

#### **Digitalisierte Karte des Bregenzerwaldes (Land Vorarlberg) im Maßstab 1:35.000**

Die beigelegte Karte zeigt eine Übersicht über die theoretischen Radwander-Möglichkeiten im Bregenzerwald. Ersichtlich sind das öffentliche Verkehrsnetz, Güterwege (rot), Forststraßen (lila) sowie auch die Wanderwege (grün).

Wir sehen ein sehr engmaschiges Routennetz mit sehr vielen offensichtlichen Rundweg-Möglichkeiten und attraktiven Routen. Die Güterwege nehmen auf dieser Karte klar den höheren Stellenwert als die Forstwege ein.

Es wird gerade auf dieser Karte sehr offensichtlich, welche Möglichkeiten der ganze Bregenzerwald zu bieten hat, wo überall es jedoch Haftungsprobleme gibt oder zu geben scheint, da ja auch Güterwege meist keine öffentlichen Straßen sind und deshalb auch nicht von Fahrrädern befahren werden dürften..

**KOMMENTAR: VIELLEICHT WIRD ES GERADE DESHALB KLARER, DASS ES WOHL SINNVOLL IST, ATTRAKTIVE ROUTENVERBINDUNGEN BZW. RUNDWEGE DIESER REGION „HERAUSZUPICKEN“ UND JEWEILS INDIVIDUELLE UMSETZUNGS- UND MAßNAHMENPLÄNE ZU ERSTELLEN, UM SOMIT EINMAL MIT EINEM ZUNÄCHST NOCH KLEINEN ANGEBOT, IMMERHIN EINEN BEGINN IN RICHTUNG „RADMARKE BREGENZERWALD“ ZU SETZEN.**

Selbstverständlich sollte es dann ein Ziel sein, nach ersten positiven Umsetzungen, eine „Initialzündung“ gesetzt zu haben, dass auf breiter Ebene Radwege in hohem Qualitätsstandard entstehen werden.

## **5.2. Radfahren auf der Straße**

Man wird natürlich stets bemüht sein, Radwege von Hauptstraßen bzw. auch anderen stärker befahrenen Straßen zu trennen. Dennoch ist dies nicht immer zur Gänze lückenlos möglich. Entlang des offiziellen Radweges Egg-Schoppernau befindet sich lediglich zwischen Schwarzenberg und Bezau immer noch ein Abschnitt der auf einem Fahrradstreifen der Hauptstraße zurückgelegt werden muß.

Allgemein ist es für ein Radwege-Netz erforderlich, v. a. bei der Beschilderung, die Hauptstraßen dennoch miteinbeziehen, auch wenn der überwiegende Großteil der Strecken sich nicht auf diesen befindet. Die Hauptstraßen sind praktisch die Zubringer zu allen möglichen Routen. Selbstverständlich ist es notwendig, zumindest gut sichtbare Fahrradstreifen entlang der Hauptstraßen anzubringen. Besser wäre es bzw. wünschenswert, wenn man eine optimale Qualität des Radwegenetzes erreichen möchte, in dem parallel neben den Hauptstraßen bzw. in der Nähe davon, die Radwanderer auf einzurichtende (neu anzulegende Radwege oder vorhandene, nicht stark befahrene Land- und Nebenstraßen) Fahrradwege umgeleitet werden.

Will sich der Bregenzerwald zu einer Radregion entwickeln, so sollte ein einheitliches Rad-Logo an vielen Orten stets präsent sein. Da die Straßen als Zubringer dienen, sollte eine Radwege-Beschilderung bereits hier angebracht werden, um auch dem nicht ortskundigen die Orientierung zu erleichtern.

### **5.3. Offizielle und beschilderte Radwege**

#### **Radweg Egg – Schoppernau**

Der bekannteste offizielle und ausgeschilderte Fahrradweg des Bregenzerwaldes verläuft von Egg nach Schoppernau. Auf dem Weg dorthin führt er über die ehemalige Trasse der Bregenzerwaldbahn bis zum Stausee Andelsbuch. Von dort auf der B200 bis Sporenegg. Hier biegt man links auf den Radweg, welcher durch schattiges Gelände nach Bezau führt.

Dort entlang der Bregenzerache nach Reuthe, via Holzbauwerk, Herburg (leichter Anstieg) und Hinterreuthe zur gedeckten Holzbrücke nach Mellau. Hier muß die B200 gequert werden.

In Mellau führt der Radwanderweg durch den Ort, zu den Bergbahnen Mellau, weiter bis Hirschau, wo die B200 unterfährt wird.

In Schnepfau geht es über die Brücke wieder ans linke Achufer, wo der schönste Radwanderabschnitt entlang der Bregenzerach nach Au beginnt.

Vom Ortsanfang Au bis Schoppernau verläuft der Radweg abseits der B200 entlang der Ach.

Der Radweg hat eine Gesamtlänge von 30 km, die Höhendifferenz beträgt ca. 350 Höhenmeter. Von den Steigungsprozenten entspricht das also lediglich etwas mehr als 1%, was vom Gelände her als familientauglich bezeichnet werden kann.

**Radweg Krumbach:**

Dieser beginnt von Langenegg kommend in der Parzelle Wolfbühl und führt auf einer Länge von ca. 5 km über Salgenreuthe, Au, Halden ins Dorf. Von hier geht er weiter über den Bolgenachstaudamm nach Hittisau und Riefensberg.

Der Radweg hat eine Länge von ca. acht km.

**5.4. Güterwege und Haftung****Haftung auf Güterwegen (Hinterauer-Studie, 1995, S. 10)**

In vielen Fällen besteht auf Güterwegen ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge, welches mit Verordnung (kundgemacht durch Tafeln am Güterweg und im Amtsblatt) der zuständigen Straßenpolizeibehörde – gemäß § 16 Abs. 1 Güter- und Seilwegegesetz die Agrarbezirksbehörde – erlassen wurde (§ 11 Abs. 2 leg. Cit.). Da Fahrräder keine Kraftfahrzeuge sind, ist Radfahren also normalerweise erlaubt. Es wird auch die Meinung vertreten, dass Güterwege sich meist in Gebieten befinden, die von der Wegfreiheit erfasst werden, weshalb dieses Offiziellservitut auch auf ihnen gilt. Dann würde aber der Güterweg zu einer Straße mit öffentlichem Verkehr (z. B. Fußgänger, Radfahrer und Reiter) und würden alle damit zusammenhängenden Probleme sowohl straßenpolizeilicher als auch haftungsrechtlicher Natur voll durchschlagen. Zahlreiche Funktionäre von Güterwegegenossenschaften haben nach Bekanntwerden der Gerichtsentscheidungen über Haftungsfälle verlangt, dass entweder die am Berggradfahren Interessierten **auf allfällige Haftungsansprüche verzichten** oder eine **Haftungsübernahme eingehen** oder dass das Berggradfahren für Nichtmitglieder der Güterweggenossenschaft verboten wird.

Dies sollte jedoch auf geeigneten Wegen vermieden werden, was jedoch nur zu erreichen sein wird, wenn dem Eigentümer des Weges bzw. dem Wegehalter dies zumutbar ist, wofür nach den bisherigen Erfahrungen besonders das Risiko der **Wegehalterhaftung** (§ 1319a ABGB, wie nachfolgend zitiert) ausschlaggebend ist.

## 5.5. Haftung auf Forstwegen

### Allgemeine Haftungsbestimmungen

#### § 176 Forstgesetz

(1) Wer sich im Wald abseits von öffentlichen Straßen und Wegen aufhält, hat selbst auf alle ihm durch den Wald, im besonderen auch durch die Waldbewirtschaftung drohenden Gefahren zu achten.

(2) Den Waldeigentümer und dessen Leute sowie sonstige an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Personen (wie Nutznießer, Einforstungs- oder Bringungsberechtigte, Schlägerungs- oder Bringungsunternehmer) und deren Leute trifft, vorbehaltlich des Abs. 4 oder des Bestehens eines besonderen Rechtsgrundes, keine Pflicht zur Abwendung der Gefahr von Schäden, die abseits von öffentlichen Straßen und Wegen durch den Zustand des Waldes entstehen könnten; sie sind insbesondere nicht verpflichtet, den Zustand des Waldbodens und dessen Bewuchses so zu ändern, daß dadurch solche Gefahren abgewendet oder vermindert werden.

(3) Wird im Zusammenhang mit Arbeiten im Zuge der Waldbewirtschaftung ein an diesen nicht beteiligter Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine ihm gehörige Sache beschädigt, so haftet der Waldeigentümer oder eine sonstige, an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Person für den Ersatz des Schadens, sofern sie oder einer ihrer Leute den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verschuldet haben. Ist der Schaden durch Leute des Haftpflichtigen verschuldet worden, so haften auch sie nur bei Vorsatz oder bei grober Fahrlässigkeit. Entsteht der Schaden in einer gesperrten Fläche, so wird nur für Vorsatz gehaftet.

Das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 48/1959, bleibt unberührt.

(4) Für die Haftung für den Zustand einer Forststraße oder eines sonstigen Weges im Wald gilt § 1319a ABGB; zu der dort vorgeschriebenen Vermeidung von Gefahren durch den mangelhaften Zustand eines Weges sind der Waldeigentümer

und sonstige an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Personen jedoch nur bei Forststraßen verpflichtet sowie bei jenen sonstigen Wegen, die der Waldeigentümer durch eine entsprechende Kennzeichnung der Benützung durch die Allgemeinheit ausdrücklich gewidmet hat. Wird ein Schaden auf Wegen durch den Zustand des danebenliegenden Waldes verursacht, so haften der Waldeigentümer, sonstige an der Waldbewirtschaftung mitwirkende Personen und deren Leute keinesfalls strenger als der Wegehalter.

Diese Vorschriften bedeuten, dass der Waldeigentümer (eingeschränkt) für den Zustand des Waldes abseits von Verkehrsflächen, für den Zustand einer Forststraße sowie für den Zustand eines Forstweges und für den Zustand des neben der Forststraße bzw. dem Waldweg liegenden Waldes haftet. Darüber hinaus betrifft ihn eine verschärfte Haftung, wenn er gestattet, dass seine Forststraße oder sein Waldweg zusätzlich benützt wird. Ein Unterschied im Ausmaß der Haftung besteht, ob diese Zustimmung **entgeltlich** gegeben wird **oder unentgeltlich**. Festzustellen ist auch, dass die Haftung verschärft ist, wenn eine solche Zustimmung zur Benützung von Forststraßen und Waldwegen erfolgt.

Anm.: Da es also klar wird, dass die Haftungsbedingungen bei Forstwegen gegenüber öffentlicher Straßen und Güterwegen verschärft werden, scheint es für den Bregenzerwald plausibel zu sein, der Umsetzung der Beschilderung auf Güterwegen eine Priorität einzuräumen. Dies auch aus dem Grund, da gerade der Bregenzerwald, auch auf der digitalen Karte des Landes im Maßstab 1:35.000 ersichtlich, ein von den natürlichen Voraussetzungen her äußerst attraktives Güterwegenetz besitzt, welches sich außerhalb der Forstgebiete befindet.

## 5.6. Sonstiges (z. B. Bike+Hike)

In den letzten Jahren wurde ein Begriff ganz neu geprägt: „Bike and Hike“. Gemeint ist die Kombination Mountainbiken und Bergwandern. Hier gibt es mehrere Verhaltensmuster, die man unterscheiden sollte. Befährt man einen breiten Güter- bzw. Forstweg bis zum Ende der Strecke und setzt man dann vom Ende der befahrbaren Strecke den Weg bis zum Ziel zu Fuß (ohne Fahrrad) fort, so ist gegen diese Kombination wohl kaum etwas einzuwenden. Problematisch

wird es jedoch bereits, wenn über Fuß- und Wanderwege Lücken für Rad- und Mountainbikerouten geschlossen werden sollen, (etwa wenn das Fahrrad über weitere Strecken bergaufwärts geschoben wird). Vor allem sogenannte „Extrem-Biker“ lassen sich keinesfalls davon abhalten, auch schmale Fußgängerwege, dann auch abzufahren. Dies sind zwar zumeist öffentliche Wege, doch sollte dieser Art von offizieller Seite Einhaltung geboten werden. Eine Ausschilderung derartiger Strecken und Routen sollte möglichst vermieden werden. Falls der „bequem befahrbare“ Teil (Güterwege, Forstwege) einer Strecke trotzdem ausgeschildert wird, so sollte, wenn der Weg praktisch nur noch fußgängertauglich ist, mit einem Schild „Ende der Mountainbike-Strecke“ klar und deutlich darauf hingewiesen werden, dass diese Art des Bikens nicht erwünscht ist. Auch dann wenn der fußgängertaugliche Weg als Wanderweg weiterhin ausgeschildert und markiert ist.

## **5.7. Beliebte Radwander-Ziele und Routen**

Allgemein recht beliebte Ziele sind befahrbare Anhöhen bzw. Aussichtsterrassen, die umso stärker befahren werden, je mehr Verpflegungsstätten sich in der Nähe befinden. (Berggasthöfe, Alpen, Jausenstationen etc.)

Natürlich ist es kaum möglich alle möglichen Radwanderziele des Bregenzerwaldes zu nennen. Dennoch gibt es einige sehr beliebte Orte und Gegenden, an denen man häufig immer wieder viele Biker trifft.

### **VORDERWALD**

#### **Pfänder (1040 m)**

Der Hausberg von Bregenz gehört zwar nicht unmittelbar zum Bregenzerwald, doch ist dieser bekannte Punkt von weiten Teilen des Bregenzerwaldes aus, gut zu sehen und präsent. Da sich von hier eine hervorragende Aussicht auf das Rheintal, den Bodensee und die Schweizer Berge bietet, sollte man dieses Ziel bei einer Rad-Beschilderung aus dem Bregenzerwald keineswegs außer Acht lassen. Darum wäre eine Zusammenarbeit mit der Stadt Bregenz und den umliegenden Gemeinden sehr angebracht.

### **Sulzberg (1015 m)**

Die Gemeinde Sulzberg liegt im Norden von Vorarlberg, direkt an der Grenze zum Allgäu. Einmalig ist die Lage des Dorfes am höchsten Punkt des Berges auf genau 1.015 Meter Seehöhe. Es bietet sich von hier ein einmaliges Panorama über den ganzen Vorder- und Mittelwald sowie über die Gebirgswelt von den Lechtaler Alpen im Tirol bis zum Säntisstock. Der Sulzberg ist praktisch nur über öffentliche Straßen zu erreichen. Auch wenn das nicht nur Vorteile für den Radwanderer hat, so überwiegt die Attraktivität dieses Zieles. Deshalb wäre zumindest eine teilweise Beschilderung auch auf den öffentlichen Straßen auf jeden Fall angebracht.

### **Hochhäderich (1500 m)**

Ein weiteres bekanntes Ziel im Vorderwald. Bis zur Hennenmoos Alpe gibt es einen asphaltierten Güterweg. Weiter kann man bis zum Alpengasthaus Hochhäderich fahren. Biker sind willkommen (Sandholzer, 1998, S. 24) Der Gipfel kann nur zu Fuß (Bike+Hike) erreicht werden.

## **MITTELWALD**

### **Alberschwende – Bödele (Höchster Punkt 1180 m) – vgl. Fotodokumentation**

In diesem Bereich befindet sich ein relativ engmaschiges Routennetz mit teilweise asphaltierten Güterwegen. Es gibt ein herrliches Panorama vom Bodensee über den Vorder- und Mittelwald bis zur Kanisfluh. Es befinden sich in dieser Gegend mehrere Einkehrmöglichkeiten (z. B. Alpengasthof Brüggelekopf der Familie Oberhauser, welches auf Anfrage sogar Tourenführungen vornimmt – vgl. Sandholzer, 1998, S. 66) Doch auch genügend andere Einkehrmöglichkeiten in der Gegend (z. B. Gasthof Berchtoldshöhe), in Alberschwende sowie in Schwarzenberg sind vorhanden.

### **Schönenbach (1025 m)**

Eines der wohl attraktivsten Radwander-Ziele des Bregenzerwaldes. Der Grund ist, dass man diese Alpe in einem regelrechten Netz von Güterwegen aus allen Teilen des Bregenzerwaldes erreichen kann. Vom Vorderwald her über Sibratsgfall, vom Mittelwald her über Egg-Schetteregg, über Forststraßen von

Bezau aus (Schreiberealpe über Auenalpe) oder von Bizau her über eine Mautstraße zu erreichen. Auch vom Hinterwald gibt es eine Möglichkeit, von Au über die Stoggenalpe. Leider ist die Haftungsfrage in diesem Teil des Bregenzerwaldes noch weitgehend ungeklärt.

### **Weißenfluhalpe (1367 m)/Lustenauer Hütte (1250 m)**

Dieser sehr beliebte Biker-Treffpunkt ist sowohl über ein Güter- und Forstwegenetz von Dornbirn bzw. dem Bödele aus, als auch von Bezau her zu erreichen. Problematisch sind jedoch einige Bereiche auf Wanderwegen in denen das Fahrrad nur geschoben werden kann. Durch die Attraktivität dieses Zieles, welches ohnedies beradelt wird, sollte jedoch auch hier eine Beschilderungslösung angestrebt werden.

### **Mellental (Höchster Punkt 1450 m)**

Hier gibt es eine tolle Rundfahrtmöglichkeit, wenngleich hier Schiebestrecken einzuplanen sind. Deshalb sollte dieser Strecke im Zeitplan der gesamten regionalen Beschilderung nicht unbedingt Priorität eingeräumt werden. Dennoch heißt das nicht, dass auf die Beschilderung gänzlich verzichtet werden muss. Das Mellental ist sehr beliebt.

## **HINTERWALD UND DAMÜLS**

### **Schnepfegg**

Die Schnepfegg ist sowohl von Bizau als auch von Schnepfau aus zu erreichen und gehört ebenfalls zu den schönsten Möglichkeiten des Bregenzerwaldes. Ein beträchtlicher Teil der Route führt über das öffentliche Straßennetz. Dennoch sollten solche Routen nicht aus einem Radnetz ausgeklammert werden!

### **Biker-Destination Au**

### **Diedamskopf**

Der Diedamskopf ist natürlich als Wintersportgebiet weit über die Grenzen hinaus bekannt und bringt somit bereits einen bestimmten Bekanntheitsgrad mit. Ein breiter Güterweg führt zum Bergrestaurant hinauf. Eine Rundfahrtmöglichkeit

welche ausgeschildert werden könnte, ohne dass man auf schmale Wanderwege ausweichen müsste, bietet sich jedoch nicht an. Dennoch in diesem Fall auf eine Beschilderung in eine Richtung, vom Parkplatz des Skigebietes aus, keinesfalls verzichtet werden.

### **Rund um die Kanisfluh (Höchster Punkt: 1625 m)**

Dieser wohl bekannteste Berg des Bregenzerwaldes zieht auch Mountainbiker in seinen Bann. Zumal es eine schöne Rundfahrtmöglichkeit von Au aus nach Mellau über die Obern Alpe und Wildgunten Alpe gibt. Einkehrmöglichkeiten (Alpengasthof Edelweiß) sind ebenfalls vorhanden. Auch hier sind Biker offensichtlich willkommen (Sandholzer, 1998, S. 60)

### **Damüls-Uga (Höchster Punkt: 1770 m)**

Auch dieses Ziel kann seinen Bekanntheitsgrad nutzen, den es durch seinen Stellenwert als Skigebiet besitzt. Zudem laden gemütliche Gasthöfe zu einer Rast ein. Einseitig könnte diese Strecke bei Klärung der Haftungsfrage problemlos beschildert werden. Rundfahrtmöglichkeiten sind jedoch nur nach längerem Schieben möglich.

## **BENACHBARTE GEBIETE**

Der Bregenzerwald ist nicht nur von benachbarten Gebieten, wie z. B. dem Rheintal, dem Allgäu, dem Arlberg oder dem Großen Walsertal her sehr gut mit dem Fahrrad oder Mountainbike zu erreichen. Auch umgekehrt führen attraktive Touren in die Nachbarschaft. Hier sollten landesweit und auch über die Grenzen hinaus, Strukturen geschaffen werden, um einen einheitlichen Qualitätsstandard zu erreichen, damit sich dann ein attraktives beschildertes Routennetz entwickeln kann.

---

## Beispiel: Routenvorschläge der Biker-Destination Au im Sommer 2001

### Au - Alpengasthof Edelweiß - Roßsteile - Mellau - Au

Länge: ca. 35 km Höhenunterschied: 1200 m Höchster Punkt: 1625 m

Dauer: ca. 4 - 5 Stunden

Ausgangspunkt: Parkplatz beim Gemeindehaus Au/Tourismusbüro (öffentlicher Parkplatz)

#### Streckenbeschreibung:

Diese, relativ anspruchsvolle Bike-Tour startet vom **Parkplatz beim Gemeindehaus Au** (800 m), dort weist ein Hinweisschild auf den Radwanderweg hin, diesem folgen wir und fahren ca. 400 m talauswärts, ehe wir Richtung Viehweide Reute abzweigen. Wir gelangen zur Argenbachbrücke, hier erwartet uns der erste, kräfteaubende Anstieg auf der B 193 Richtung Damüls.

Nach ca. 4 km, beim Berggut Argenfall (1075 m), zweigen wir rechts auf den Güterweg ab, ein weiterer, langer Anstieg erwartet uns. Ziel ist der **Alpengasthof Edelweiß** (1440 m), wo wir mit einem herrlichen Ausblick in den Talkessel Au & Schoppernau und die umliegende Bergwelt belohnt werden. Der Alpengasthof Edelweiß ist von Mitte Mai bis Anfang Oktober geöffnet, und verfügt über 50 Betten.

Unsere Tour führt weiter Richtung Obere Alpe, Wurzach Alpe (1620 m) ehe eine Abfahrt zur Kanis Alpe (1460 m) folgt. Kurz vor der Kanis Alpe weist ein Wegweiser Richtung Roßstelle/Mellau, diesem folgen wir, der Weg ist hier etwas erdig, nach Überqueren einer kleinen, engen Brücke halten wir uns links und folgen dem schön ausgebauten Wanderweg bis zur **Bergstation der Bergbahnen Mellau/Roßstelle** (1390 m). Auf diesem schmalen Wanderweg nehmen wir Rücksicht auf die Wanderer und steigen vom Bike. Zwei Alpengasthöfe auf der Roßstelle laden zu einer Rast und Stärkung ein.

Wir setzen unsere Fahrt Richtung Wildgutenalpe fort. Nach der Vordersuttis Alpe zweigen wir rechts ab, eine 4 km lange Abfahrt bis nach **Mellau** (720 m) folgt. Vorher aber sollten Sie unbedingt noch einmal das herrliche Panorama genießen. In Mellau angelangt, folgen wir der Radwanderwegemarkierung Richtung Au/Schoppernau. Dieser führt vorbei an der Talstation der Bergbahnen Mellau Richtung Vorsäß Enge. Die B 200 wird unterführt. In Schnepfau angelangt geht es über die Brücke wieder ans linke Achufer, wo der schönste Radwanderwegabschnitt entlang der Bregenzerach nach Au beginnt. Ca. 200 m nach der Kirche gelangen wir über einen Stichweg zum **Parkplatz beim Gemeindehaus Au** (800 m).

### Au – Schnepfau – Bizau – Schönenbach – Ostergunten Alpe - Au

Länge: ca. 30 km

Höhenunterschied: 1010 m

Höchster Punkt: 1400 m

Dauer: ca. 2 - 3 Stunden

Ausgangspunkt: Parkplatz beim Gemeindehaus Au/Tourismusbüro (öffentlicher Parkplatz)

#### Streckenbeschreibung:

Diese, sehr abwechslungsreiche und etwas gemütlichere Bike-Tour startet vom **Parkplatz beim Gemeindehaus Au** (800 m), dort weist ein Hinweisschild auf den Radwanderweg hin, diesem folgen wir und fahren talauswärts, linksseitig der Bregenzerache. Bereits zu Beginn der Tour werden wir durch die traumhafte, imposante Kulisse der größten Talschlucht der Nordalpen zwischen Mittagsfluh und Kanisfluh belohnt.

**In Schnepfau** (700 m) verlassen wir den Radwanderweg und biegen rechts ab und fahren Richtung Kirche, dort weiter auf der Landstraße Richtung Schnepfegg, welche wir in einem ca. 1,5 km langem, sehr anspruchsvollem Anstieg erreichen. Auf der Schnepfegg (900 m) steht ein schönes Gasthaus und lädt für eine kurze Rast und Stärkung ein.

Es folgt eine Abfahrt, vorbei an der Sommerrodelbahn nach **Bizau** (680 m). Vorsicht, gleich am Ortsanfang biegen wir rechts ab, von hier beginnt eine ca. 8 km lange, wunderschöne, romantische, leichte Strecke zum **Vorsäß** Schönenbach (1025 m). Das Vorsäß Schönenbach ist eine Voralpe und wird im Juni und im September von den Bauern bewirtschaftet und zählt zu einem sehr beliebten Ausflugsziel für Familien und Wanderer. Neben der kleinen Kapelle finden Sie den Gasthof Egender, bekannt durch seine ausgezeichneten Bregenzerwälder Käsknöpfle.

Da uns unsere Tour nach Au führt, fahren wir ca. 1100 m auf derselben Strecke wieder zurück, nach einem Weiderost weist bereits ein Schild Richtung Au. Wir biegen also links ab, es folgt ein kräfteaubender, jedoch sehr reizvoller Anstieg zur **Osterguntenalpe** (1320 m) und weiter bis auf den Stoggersattel (1420 m). Auch hier lohnt es

sich, das gewaltige Panorama sowie den Ausblick in das Dürrenbachtal mit Zitterklapfen zu genießen.

Es folgt eine, zu Beginn steile Abfahrt über das Vorsäß Stöggele und Berggat nach Rehmen. Auf der Gemeindestraße entlang dem Rehmerbach und Bregenzerache gelangen wir wieder zum Ausgangspunkt (800 m).

### **Bike-Tour mit Hüttenübernachtung:**

## **Au - Schröcken - Oberlech - Kriegerhornsattel - Spullersee- Ravensburger Hütte - Lech - Au**

Länge 1. Tag: ca. 50 km Höhenunterschied: 1800 m

Länge 2. Tag: ca. 65 km Höhenunterschied: 800 m

Höchster Punkt: 2010 m

Ausgangspunkt: Parkplatz beim Gemeindehaus Au/Tourismusbüro (öffentlicher Parkplatz)

### **Streckenbeschreibung:**

Wir fahren entlang dem Radweg nach Schoppernau dann weiter auf der B200 nach Schröcken.

Vorbei am Hotel Tannberg nach ca. 30m rechts abzweigen (frühere Hochtannbergstrasse - asphaltiert).

Nach einem steileren Anstieg (ca. 800m) biegt rechts ein Schotterweg ab. Meistens sind dort viele Autos parkiert. Wir aber fahren noch ca. 300m auf der Straße weiter und biegen dann rechts ab. Zu Beginn ist dieser Schotterweg etwas rau, wird später etwas feiner.

Diesem Güterweg folgen wir jetzt Richtung Batzenalpe, eine ganz neue Almhütte auf linker Seite. Dort rechts weiterfahren Richtung Auenfeld Alpe und Auenfeldsattel.

Beim Auenfeldsattel rechts abbiegen und ganz einfach dem neu ausgebauten Wanderpfad Richtung Oberlech folgen bis wir zu einer asphaltierten Straße gelangen. Dort wiederum rechts abbiegen Richtung Grubenalpe/Kriegerhorn. Zu Beginn ist der Weg asphaltiert, später dann fein geschottert. Wir passieren ein Naturschutzgebiet mit den Gipslöchern und gelangen so zum Kriegersattel und zu einem kleinen Speichersee.

Es folgt eine rasante, steile Abfahrt Richtung Zugertobel/Zug.

Unten bei der Straße angelangt biegen wir rechts ab und folgen der asphaltierten Straße Richtung Spullersee und später Ravensburger Hütte. **Ravensburger Hütte**

### **Hüttentelefon. 05585 556**

Am nächsten Tag die selbe Strecke bis zur Abzweigung Formarinsee zurückfahren. Bei der Abzweigung links abbiegen und Richtung Formarinsee/Freiburger Hütte fahren.

Rückfahrt über Lech, Bundesstraße Warth - Schröcken - Schoppernau - Au

---

## **Au - Diedamskopf - Breiten Alpe - Neuhornbach- haus - Schoppernau - Au**

Länge: ca. 30 km Höhenunterschied: 1550 m Höchster Punkt: 2050 m

Dauer: ca. 4 - 5 Stunden

Ausgangspunkt: Parkplatz beim Gemeindehaus Au/Tourismusbüro (öffentlicher Parkplatz)

### **Streckenbeschreibung:**

Wir fahren entlang dem Radwanderweg nach Schoppernau Ortsmitte, vorbei an der Bäckerei Oberhauser und dem Restaurant Wälderstube. Von dort führt ein breiter Güterweg mit einer Höhendifferenz von ca. 1200 Höhenmetern zur Bergstation der Bergbahnen Diedamskopf. Ein Abstecher zu Fuß zum Gipfelkreuz des Diedamskopfes (2090m) lohnt sich alle Mal. Der Diedamskopf ist bekannt für sein unvergleichliches Panorama. Bis in die Berge des Arlbergs und Rätikons, der Schweiz und Tirols reicht der Blick, über die Hügel des Allgäus und über den Bodensee.

Um eine Rundtour fahren zu können rollen wir nahezu 600 Höhenmeter auf dem Anfahrtsweg abwärts bevor der Anstieg zur Breiten Alpe beginnt. Direkt hinter der Breiten Alpe wartet eine lange Schiebepassage, die ohne größere Höhenunterschiede zum

Neuhornbach Haus (bewirtschaftet von Juni - Oktober) führt. Hier folgt eine lange Güterweg-Abfahrt nach Schoppernau. Entlang dem Radweg gelangen wir wieder zum Ausgangspunkt.

### **Variante:**

Bei der Rückfahrt bereits bei der "Alten Mittelstation" rechts auf einem schlechten Karrenweg zur Unteren Diedamsalpe. Dann auf breitem Güterweg weiter abwärts zur Talstation. Entlang dem Radweg zurück zum Ausgangspunkt.

Länge: ca. 19 km

Höhenunterschied: 1000 m Höchster Punkt: 1770 m

Dauer: ca. 3 - 4 Stunden

Ausgangspunkt: Parkplatz beim Gemeindehaus Au/Tourismusbüro

(öffentlicher Parkplatz)

### **Streckenbeschreibung**

Unsere, gleich zu Beginn sehr anspruchsvolle Tour startet vom **Parkplatz beim Gemeindehaus Au** (800 m) taleinwärts Richtung Sportgeschäft Fuchs/Bäckerei Fetz. Hier biegen wir rechts ab und folgen der Wegemarkierung Bodenvorsäß/Bergkristall-Hütte. Bereits nach ca. 500 m werden wir kräftig gefordert, es geht steil bergaufwärts. Wir fahren auf dem Güterweg, welcher größtenteils im Wald verläuft, bis sich der Weg zweigt.

Hier biegen wir links ab, es führt eine gemütliche Strecke zum Vorsäß Boden und zur **Bergkristall-Hütte** (1200 m). Diese Hütte ist von Anfang Mai - Mitte Oktober geöffnet und verfügt über ein Matrazenlager. Wir setzen unsere Fahrt fort, in dem wir den Weg bis zur Abzweigung wieder zurückfahren. Wir biegen links ab Richtung Godlachen Alpe (1230 m), weiter geht es Richtung **Brendler Alpe** (1420 m). Nicht zu verachten ist der Blick in das Dürrenbachtal mit Zitterklapfen, Annalper Stecken und auf Schoppernau. Es geht weiter Richtung **Säckel Alpe** (1730 m) bis zur Wanderweg-Gabelung.

Von hier aus halten wir uns links Richtung Hinterfirst Alpe hinunter. Das Bike muß für ca. 450 m getragen werden. Es folgt eine lange, steile Abfahrt über das **Vorsäß Argen** (1100 m) nach Au (E-Werk). Entlang der Gemeindestraße gelangen wir wieder zum Ausgangspunkt (800 m) zurück.

### **Au – Vorsäß Argen – Böldmen Alpe – Damüls – Au – Variante über die Argen Alpen nach Au**

Länge: ca. 23 km bzw. 28 km Höhenunterschied: 840 m bzw. 1240 m

Höchster Punkt: 1360 m bzw. 1770 m Dauer: ca. 4 - 6 Stunden

Ausgangspunkt: Parkplatz beim Gemeindehaus Au/Tourismusbüro (öffentlicher Parkplatz)

Streckenbeschreibung:

Diese, relativ anspruchsvolle Bike-Tour startet vom **Parkplatz beim Gemeindehaus**

**Au** (800 m), dort weist ein Hinweisschild auf den Radwanderweg hin, diesem folgen wir und fahren talauswärts ca. 400 m ehe wir Richtung Viehweide Reute abzweigen. Wir gelangen zur Argenbachbrücke.

Vor der Brücke zweigen wir links ab und fahren vorbei am E-Werk Richtung **Vorsäß Argen** ( 1100 m), ein sehr kräfteaubender Anstieg erwartet uns. Wir bleiben auf dem Weg und fahren Richtung Schneeloch Alpe zur Unteren Kriegboden Alpe (1360 m). Die bei den Wildbäche Äfin- und Zafernbach müssen auf einer Schotterfurt durchfahren bzw. überquert werden. Weiter geht es rechts Richtung Untere Gumpen Alpe zu den **Bödmern Alpen** (1230 m) ehe wir das traumhafte Bergdörflein **Damüls** (1420 m) erreichen. Von hier gibt es zwei Möglichkeiten für die Rückfahrt. Die erste und gemütlichste ist eine Abfahrt auf der B 193 nach Au (ca. 10 km lang).

Die zweite, sehr anspruchsvolle Möglichkeit, ist die Rückfahrt über die **Argen Alpen**. Hierfür fahren wir vorbei an der Talstation der Ugabahn auf der Straße Richtung Gasthof Walisgaden zur Bergstation der **Uga Bahn** (1770 m). Für eine Stärkung laden zwei gemütliche Gasthöfe ein. Von hier aus wandern sehr viele Gäste und Einheimische auf die sehr markante und beliebte Mittagsspitze. Unsere Fahrt setzen wir über einen steil abfallenden Weg in Richtung Hintere Argenalpe fort. Auf einer Strecke von ca. 500 m müssen wir das Bike schieben oder tragen. Bei der **Mittleren Argenalpe** (1690 m) an- gelangt biegen wir rechts ab. Es geht talwärts und wir gelangen wieder auf die B 193.

Links abbiegen und auf der Straße Richtung Au abfahren (800 m).

## 5.8. Ergänzende Infrastruktur

### 5.8.1. Parkmöglichkeiten für Autofahrer

Um sich zu einer echten Radregion entwickeln zu können, ist es für eine Gegend wie den Bregenzerwald von Bedeutung, auch ausreichend Parkflächen bereitzustellen, welche von den Hauptstraßen gut zugänglich sind. Gerade von den Parkplätzen aus sollten die Möglichkeiten, die sich in einer Radregion befinden, aufgezeigt werden, sei es nun in Form von

- Beschilderungsstandorten
- Informationstafeln (etwa Panoramabilder oder Karten mit den diversen Möglichkeiten)

Die Anzahl der Autofahrer, welche mit Fahrrädern auf einem Dachträger eine Region innerhalb eines Tages erreichen können ist nicht zu unterschätzen. Bei den Befragungen stellte sich heraus, dass sogar Urlauber aus benachbarten Regionen den Bregenzerwald für einen bestimmten Tag aufsuchten.

Einen hervorragenden Synergieeffekt gibt es mit den Parkplätzen diverser Skigebiete (z. B. Bödele, Egg-Schetteregg, Diedamskopf, Damüls)

### 5.8.2. Fahrradverleih und Marketing

Einen besonderen Stellenwert in einer Radregion nehmen natürlich auch Sportgeschäfte ein. Genauso wie es in jedem Wintersportort selbstverständlich ist, dass es Service-Stellen für Skireparatur und Ski-Schuh-Verleih gibt, sollte es im Sommer an einem Rad-Verleih-Angebot nicht fehlen. Natürlich würde sich das mit zunehmendem Angebot selbst regeln. Dennoch könnten gezielte Maßnahmen seitens des Sportfachhandel der ganzen Struktur sehr gut tun:

- Beginn einer Kooperation aller Sportgeschäfte in der Region
- Herausgeben einer Broschüre der Sportfachgeschäfte mit Einheitspreisen für Mountainbikes und Serviceleistungen (z. B. Bereitstellung von Fahrrädern für Gruppen an einem gewünschten Ort, Mengenrabatt etc.)
- Anbringen von Hinweistafeln „Fahrrad-Verleih“ in jeder Ortschaft

### 5.8.3. Natur und Kultur

Um über Natur und Kultur dieses Gebietes möglichst viel zu erfahren, eignet sich das Fahrrad wahrscheinlich überhaupt am besten, da man einerseits sehr flexibel ist, andererseits Strecken ohne große Höhenpunkte deutlich schneller überwinden kann als dies zu Fuß der Fall ist. Der Bregenzerwald bietet in dieser Hinsicht ein reichhaltiges Programm über Land und Leute.

Möglichkeiten Radwanderern dies näher zu bringen sind:

- Allgemeine Broschüren über Höhepunkte aus Natur und Kultur (Synergien mit Wanderwegkonzept)
- Spezielle Broschüren (Kirchen, Biotope, Käsestraße, Alpwirtschaft etc.)
- Geführte Radtouren

#### 5.8.4. Käsestraße

Originaltext aus der Käsestraße-Werbung: (<http://www.kaesestrasse.at>)

In einem berufsgruppen- und branchenübergreifenden Projekt haben sich Tourismus und Landwirtschaft, bäuerliche Familien und Gewerbe zusammengeschlossen und die KäseStrasse Bregenzerwald ins Leben gerufen. Diese einzigartige Institution soll im "Wälder" Lebensraum die Qualität seiner Produkte optimieren und Kräfte sinnvoll bündeln.

Die KäseStrasse ist ein Teil der Bregenzerwälder Käselandschaft. Sie zeigt die besondere Infrastruktur der heimischen KäseMacher auf und verbindet die von Bauernhand gepflegte Kulturlandschaft mit köstlichen Käsedelikatessen sowie einer breiten Palette an Molkereiprodukten - vom cremigen Naturjoghurt bis hin zur feinen "Wälder"-Butter.



Die Gründung der KäseStrasse Bregenzerwald stellt jedoch nur den Anfang eines fortlaufenden Prozesses dar, der die Region weiter an die hochgesteckten Ziele heranführen soll.

Als KäseStrasse Bregenzerwald wird daher nicht eine einzelne Straße bezeichnet, es werden vielmehr - in Anlehnung an die bekannten Weinstraßen - die Bewegung und die regionalen Verbindungen symbolisiert: vom KäseMacher zum KäseWirten, von der (Heu-)Gabel zur (Besteck-)Gabel.



Die verschiedenen Stationen der KäseStrasse - vom Haubenlokal bis zur kleinen Verkaufsecke - zeigen die unterschiedlichsten Gesichter dieser Region. Was zählt ist dabei das Authentische und nicht das Vorgetäuschte. So werden auch das Umfeld und der kulturelle Hintergrund in die KäseStrasse miteinbezogen. Regionale Besonderheiten, einzigartige Ortsbilder mit historischen Bauten im typischen "Wälder-Stil", alteingesessenes Handwerk und traditionelle Veranstaltungen präsentieren den Bregenzerwald ganz nach dem hiesigen Sprichwort: "Wir ehren das Alte und begrüßen das

Neue."

Gerade mit der neu etablierten und sich weiterentwickelnden Käsestraße könnte sich mit dem Radwandern im Bregenzerwald ein attraktiver Synergie-Effekt ergeben. In vorgegebenen Touren (ob mit Broschüren, mit Informationstafeln oder geführt) könnte man Touristen in einem halben oder ganzen Tag allerhand an Spezial-Informationen über die Milchwirtschaft des Bregenzerwaldes bieten. Mit speziellen Angebotspaketen käme der Radwanderer sowohl kulinarisch als auch informativ voll auf seine Kosten. Natürlich nicht zuletzt kulinarisch, was den Erlebniseffekt noch steigert.

## 6. Chancen des Radwandern im Bregenzerwald

### 6.1. Öffnung der Wälderbahn-Trasse, Abschnitt Kennelbach-Egg

Seit 1979 fährt die Bregenzerwälderbahn dort nicht mehr, nachdem die Strecke in verschiedenen Bereichen durch Vermurungen unterbrochen wurde. Derzeit, wie auch schon seit mehreren Jahren gibt es rege Diskussionen über die Umfunktionierung der ehemaligen Wälderbahn-Trasse zu einem Radweg. Dies würde bedeuten, dass der Bregenzerwald einen Anschluß zum offiziellen Radwege-Netz des Rheintals und der Bodenseeregion erhalten würde.

In einer Studie über diesen neu zu errichtenden Radweg wurde Folgendes festgestellt: (Gspan S., 2000: Radweg Kennelbach-Egg. Darstellung der touristischen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des geplanten Radweges. Edinger Tourismusberatung GesmbH, Innsbruck)

- Der Radweg darf in seinen einzelwirtschaftlichen und touristischen sowie regionalwirtschaftlichen Auswirkungen nicht isoliert betrachtet werden, sondern im Gesamtzusammenhang mit einer möglichen stärkeren Profilierung des Gebietes als Radregion gesehen werden.
- Der Radweg hat das Potenzial einer der schönsten Radwege der Alpen zu werden.

- Der Radweg stellt eine ideale Verbindung zu einem bereits derzeit hochfrequentierten Radwegenetz dar und erschließt somit für die Region ein äußerst wertvolles Gäste-Potenzial.

Bereits im Jahre 1990 wurde die geplante Trasse in das Bundes-Radwegekonzept aufgenommen, ein durchgängiger Radweg konnte bislang jedoch noch nicht umgesetzt werden. (Edinger-Studie, S. 2)

Durch den Ausbau der Trasse der Bregenzerwälderbahn zwischen Kennelbach und Egg sowie durch die Schließung der noch vorhandenen Radweglücken im mittleren und hinteren Bregenzerwald entsteht ein attraktiver Radweg, sowie ein großräumiger Anschluß des Bregenzerwaldes an den internationalen Bodensee-Radwanderweg. (Edinger-Studie, S. 2)

Die Gesamtkosten der Sanierung der Bahntrasse und deren Kunstbauwerke sowie der Umbau in einen Radweg wurden auf ca. € 7.000.000 geschätzt. Die Finanzierung der Investition soll durch den Bund, das Land, die Gemeinden und die Regionalplanungsgemeinschaft erfolgen. (Edinger-Studie, S. 2)

Nach neueren Begutachtungen durch verschiedenste Fachleute ist man zum Schluß gekommen, dass es nicht notwendig ist, einen „Fünf-Sterne-Radweg“ zu errichten, der durchgehend geteert ist. Damit könnten die Planungskosten nochmals um etwa ein Drittel reduziert werden. (ursprüngliche Annahme der Kosten: ca. € 15.000.000,-) Der Weg soll v. a. mit robusten Bikes (Mountainbikes bzw. Citybikes) durchfahren werden, was der Standard-Ausstattung für den Bregenzerwald ohnedies entspricht. Dennoch könnte der Weg aufgrund seiner geringen Steigung vom Rheintal her, immer noch als „Genußradl“-Weg bezeichnet werden.

Eine entgeltige Entscheidung bzgl. der Errichtung des Weges ist noch nicht getroffen, da noch Überprüfungen bzgl. der Einrichtung eines Natura2000-Gebietes (Vogelschutzgebiet nach EU-Recht) in der Bregenzerach-Schlucht abgeschlossen werden müssen. Dennoch sprechen viele Aspekte dafür, dass hier kaum Nutzungskonflikte vorhanden sind, da die Radfahrer die Wege kaum verlassen. Eine neuere geologische Begutachtung spricht sich für die Sanierung

der Trasse aus, so dass eine künftige Unterspülung verhindert werden kann, wie Ende der 70er Jahre, als die Bregenzerwälderbahn ihren Betrieb einstellen musste. Was läge näher diese Trasse, neben der gegebenen Möglichkeit für die Holzbringung, als Radweg zu nutzen?

## **6.2. Offizieller Zugang zu bereits beliebten MTB-Routen und Beschilderung**

Im vorangegangenen Kapitel 5 wurden einige beliebte Mountainbikegegenden im Bregenzerwald kurz beschrieben. Will sich der Bregenzerwald als Radregion etablieren, wird es unabdingbar sein, die eine oder andere Route aus den genannten Gebieten für jeden Biker zu öffnen. Dazu ist es jedoch erforderlich, dass sich der an der Öffnung Interessierte (Tourismusverband, Fahrradklub, Gasthofbesitzer, Alpbesitzer etc.) mit dem Wegeigentümer einigt.

Diese Strecken sollten im Endstadium folgende Merkmale aufweisen:

- Es sollten bereits beliebte, stark befahrene Strecken mit einem oder mehreren Zielen sein
- Durchbeschilderung von neuralgischen Punkten bis zum Bike-Ziel (nach Abschluß einer professionellen Planung, in welcher versucht wird auch Alternativrouten und -ziele in der Umgebung mitzubedenken)
- Standort-Wegweiser, analog zum Vorarlberger Wanderwegekonzept an Streckenverzweigungen
- Richtungspfeile an Stellen, bei denen nicht eindeutig ersichtlich ist, wo die Strecke genau weiterführt
- Panoramatafeln bzw. Routenkarten an den Ausgangspunkten
- Am Einstieg zu Güter- und Forstwegen sollten die Verhaltensregeln für Mountainbiker klar ersichtlich sein (siehe Punkt 6.2.)

Es würde den Umfang dieser Arbeit sprengen, einen genauen Maßnahmen-Plan zu erstellen, welche Routen als erstes umgesetzt werden sollen, nachdem herausgefunden wurde, wo dies am einfachsten ist. Letztendlich wird dies nur möglich sein, wenn die Haftung nicht allein bei den Wegebesitzern bleibt.

Bei der Abteilung IVc des Landes Vorarlberg (Sportabteilung, Tel. +43 (0) 5574/511-24311) kann ein Vertrags-Vordruck bestellt werden, bei dem im Übereinkommen zwischen Wegeigentümer und Berechtigten einer Mountainbikestrecke alles Wesentliche geregelt werden kann. Nur so ist es möglich die Mindest-Grundvoraussetzung zu bekommen, mit der professionellen Planung einer Strecke auch beginnen zu können.

**Übereinkommen zwischen Wegeigentümer und Berechtigten einer zu öffnenden Mountainbike-Strecke in Vorarlberg (Offiziellisierung)**

**ÜBEREINKOMMEN**

abgeschlossen zwischen

1. ....

im folgenden kurz "Wegeigentümer" genannt, einerseits und

2. ....

im folgenden kurz "Berechtigter" genannt, andererseits,

wie in den umseitigen Bestimmungen geregelt.

....., am .....

....., am

.....

Wegeigentümer:

Berechtigter:

.....

.....

Die Unterfertigung dieses Übereinkommens seitens des Wegeigentümers stützt sich auf den Beschluß der Mitgliederversammlung vom .....

Die Unterfertigung dieses Übereinkommens seitens des Berechtigten stützt sich auf den Beschluß der Gemeindevertretung vom .....

Der Grundeigentümer: .....

Die Unterfertigung dieses Übereinkommens seitens des Grundeigentümers stützt sich auf den Beschluß der Mitgliederversammlung vom .....

Der dinglich Berechtigte: .....

Die Unterfertigung dieses Übereinkommens seitens des dinglich Berechtigten stützt sich auf den Beschluß der Mitgliederversammlung vom .....

### ***Einleitung***

Aus Freizeit- und Tourismusinteressen werden in verstärktem Maße auch in Bereichen, in denen bis vor kurzem an Radfahren nicht zu denken war, Radfahrwege verlangt. Hiedurch ergeben sich zahlreiche Probleme. Einerseits sind die Forststraßen, Güterwege und andere Privatwege sehr häufig nicht für Radfahrzwecke angelegt und somit hierfür nicht uneingeschränkt geeignet. Andererseits wird der Wirtschaftsbetrieb des Eigentümers, des Bewirtschafters und anderer Berechtigter (zB der Holzkäufer) gestört. Durch das Befahrenlassen der Straßen im Wald und im landwirtschaftlichen oder auch Alpgebiet können wegen des Zustandes dieser Straßen, des Zustandes des angrenzenden Waldes bzw. durch Holzschlägerung, Holzbringung, Holzverladung und Jagd dem Grund-(Wald-)eigentümer und dem land- bzw. forstwirtschaftlichen Personal Haftungsprobleme entstehen. Die Straße hat somit nicht mehr den Charakter einer Privatstraße, weshalb die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 (im folgenden StVO 1960) Anwendung finden, für deren Einhaltung der Bürgermeister bzw. in Ausnahmefällen die Bezirkshauptmannschaft, bei Güterwegen auch die Agrarbezirksbehörde zuständig ist. Es ist daher erforderlich, einerseits den Bedürfnissen des Weg-, Grund- oder Waldeigentümers und dessen Kunden, Bewirtschafters und Personal sowie anderer Vertragspartner (z.B. Jagd) Rechnung zu tragen und andererseits Gefährdungen der Radfahrer möglichst gering zu halten.

#### I. Gegenstand des Übereinkommens

Gegenstand dieses Übereinkommens ist die in dem beigefügten und einen wesentlichen Bestandteil dieses Übereinkommens bildenden Plan/Pläne eingezeichnete Weganlage ohne Seitenwege und Nebenanlagen.

Der Wegeigentümer **räumt** hiemit dem Berechtigten nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen **das Recht ein**, die den Gegenstand dieses Übereinkommens bildende Weganlage dem allgemeinen Fahrradverkehr dadurch zu öffnen, daß - soweit es sich bei der Weganlage um Waldboden handelt - Tafeln nach § 1 Abs. 7, Abb. 3 der Forstlichen Kennzeichnungsverordnung mit der Inschrift "Fahrradfahren auf diesem Weg erlaubt - abseits und auf Abzweigungen verboten", bei anderen als Waldgrundstücken eine Beschilderung nach der Richtlinie für die Beschilderung von „Bergradwegen“, angebracht und erneuert werden. Eine Anbringung von Hinweistafeln an Bäumen ist nicht gestattet.

Der Berechtigte nimmt diese Rechtseinräumung zur Kenntnis und an.

Bestandteil der Rechtseinräumung ist auch

1. die Anbringung von Wegweisern, wobei der jeweilige Standort und die Art der Anbringung gemeinsam festgelegt wird;

2. die Anbringung von Informationstafeln nach dem vorgelegten Muster, wobei der jeweilige Standort und die Art der Anbringung gemeinsam festgelegt wird;
3. die Begehung (Befahrung mit Fahrrädern und Erhaltungsfahrzeugen) durch Organe oder Beauftragte des Berechtigten zum Zwecke der Straßenerhaltung;
4. die Anbringung von Absperreinrichtungen um die Mountainbiker von nicht dafür freigegebenen Strecken fernzuhalten;
5. die Errichtung von Viehrosten an Stelle von Gattern, Toren und anderen Weidezäunungen (z.B. „Hütebub“), wobei die Art der Ausführung gemeinsam festgelegt wird;
6. die sportliche und touristische Bewerbung der freigegebenen Strecke durch den Berechtigten und Dritte, insbesondere touristische Organisationen.

Straßenerhaltung sind alle Maßnahmen, die der Überwachung, Reinigung, Pflege, Instandhaltung und Instandsetzung von Bestandteilen der Weganlage dienen.

Der Berechtigte nimmt zur Kenntnis, daß die Weganlage nur für die Benützung durch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen bis zu einem Gesamtgewicht von .... t geeignet ist. Im Abschnitt/Auf der Brücke .... gilt eine Beschränkung von .... t. Der Berechtigte wird dafür sorgen, daß diese Grenzen eingehalten werden.

Eine Einschränkung oder die Aufhebung der Benützung des Weges aus den Gründen des § 44b StVO 1960 bleibt zulässig.

Der Berechtigte übernimmt die Organisation und die Kosten der Öffentlichkeitsarbeit für die gegenständliche Mountainbikestrecke. Dazu gehört auch die Bekanntmachung von Sperren und Behinderungen.

Sponsoring zur Aufbringung der Kosten (z.B. Anbringung von Werbung und Ankündigungen an Informationstafeln) ist dem Berechtigten ausdrücklich gestattet.

## II. Umfang und Dauer der Benützung

Zur Benützung für die Ausübung des Fahrradfahrens ist nur die Fahrbahnfläche der auf dem Plan eingezeichneten Weganlage bestimmt. Insbesondere dürfen alle von diesem Weg abzweigenden oder in diesen Weg einmündenden Seitenwege, die Straßenbankette und der angrenzende Waldboden nicht befahren werden.

Die Benützung der Weganlage - ausgenommen für Bau- und Erhaltungsmaßnahmen - darf nur mit Fahrrädern erfolgen, die ausschließlich mit Muskelkraft fortbewegt werden.

Die Durchführung von sportlichen Veranstaltungen (Mountainbike-Rennen etc.) darf nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Wegeigentümers erfolgen.

Die Benützung der Weganlage durch Bergradfahrer kann zu nachstehenden Jahreszeiten eines jeden Jahres wie folgt beschränkt werden:

..... (je nach Gebiet und Weg individuell zu vereinbaren)

Auf die zeitliche Beschränkung ist in den Beschilderungstafeln und in anderen, insbesondere touristischen Informationen hinzuweisen.

Dieses Übereinkommen wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Der Berechtigte darf dieses Übereinkommen jederzeit lösen und hat dann unverzüglich die von ihm angebrachten Kennzeichnungen und Tafeln zu entfernen, allfällige Schäden zu beheben oder zu vergüten und eine letztmalige Säuberung von Abfall vorzunehmen. Für allfällige in die Weganlage seitens des Berechtigten getätigten Aufwendungen hat der Wegeigentümer keine Ablöse zu leisten.

Der Wegeigentümer darf dieses Übereinkommen

- a) binnen 3 Jahren ab Vertragsabschluß nur lösen, wenn der Berechtigte trotz Mahnung und angemessener Fristsetzung eine Verpflichtung aus diesem Vertrag nicht erfüllt;
- b) nach Ablauf von 3 Jahren ab Vertragsabschluß mit 6-monatiger Kündigungsfrist jeweils zum Ende eines Kalenderjahres lösen.
- c) mit sofortiger Wirkung auflösen, wenn Nichterfüllung des Vertrages trotz Mahnung und angemessener Fristsetzung vorliegt.

Nach Vertragsauflösung durch den Wegeigentümer hat der Berechtigte die vorstehend für die seinerseitige Vertragsauflösung genannten Verpflichtungen ohne unnötigen Aufschub zu erfüllen.

### III. Entgelt

Die Rechtseinräumung nach Pkt. I dieses Übereinkommens erfolgt ohne Entgelt. Da der Berechtigte alle mit der Benutzung der Weganlage durch Mountainbiker verbundenen Mehraufwendungen gemäß Abschnitt V. übernimmt und gemäß Abschnitt V. lit. f die Weganlage in eine „Mountainbike-Haftpflichtversicherung“ einbezogen wird, werden keine weiteren Kosten verrechnet.

### IV. Rechte des Wegeigentümers

Der Waldeigentümer behält sich vor,

- a) die gegenständliche Weganlage zu Bewirtschaftungs- (einschließlich Jagd-) und Aufsichtszwecken jederzeit zu befahren und befahren zu lassen;
- b) die gegenständliche Weganlage zur nötigen Durchführung von Bewirtschaftungsmaßnahmen (einschließlich Jagd) auf die Dauer einer Gefahrenlage nach den zutreffenden Rechtsvorschriften gegen Betreten und Befahren durch an den Bewirtschaftungsmaßnahmen nicht beteiligte Personen zu sperren. Die in Pkt. I genannten Kennzeichnungen sind über Aufforderung des Wegeigentümers durch den Berechtigten vorübergehend unkenntlich zu machen und außer Geltung zu setzen.
- c) die gegenständliche Weganlage bei Vorliegen der in § 44b StVO 1960 angeführten unaufschiebbaren Verkehrsbeschränkungen zu sperren oder die Benützung einzuschränken. Der Waldeigentümer wird den Berechtigten oder die gemäß Abschnitt VI. namhaft gemachte Person möglichst frühzeitig über eine Einschränkung oder Sperre im obigen Sinne für Zwecke der Information der Interessierten verständigen.

### V. Pflichten des Berechtigten

Der Berechtigte ist verpflichtet,

- a) gegenüber dem Wegeigentümer die gegenständliche Weganlage vor der Ausübung seiner Rechte nach Pkt. I dieses Übereinkommens auf seine Kosten in einen für die beabsichtigte Benützung tauglichen Zustand zu versetzen und sie während der Dauer der Rechtsausübung in einem solchen Zustand zu erhalten, insbesondere die entsprechenden Verkehrssicherungsmaßnahmen (Kennzeichnung besonderer Gefahrenstellen) zu setzen. Notwendige Sicherungsmaßnahmen für Zwecke des Radfahrens haben durch den Berechtigten zu erfolgen. Der Berechtigte ist ab dem Zeitpunkt der Öffnung der Weganlage für

Zwecke des Radfahrens Wegerhalter nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen des ABGB.

- b) den Wegeigentümer und dessen Leute gegen jeden Schadenersatzanspruch eines Radfahrers aus dem Titel eines mangelhaften Zustandes der gegenständlichen Weganlage (§ 1319a ABGB) klag- und schadlos zu halten und ihnen die aus einem solchen Grund auferlegte Schadenersatzleistung samt allen Verfahrens- und Vertretungskosten unverzüglich nach Aufforderung und Nachweis zu ersetzen. Diese Verpflichtung gilt nicht für den Bereich und auf die Dauer einer Wegsperre nach Pkt. IV. b) oder c) und für Schadenersatzansprüche seitens an der Waldbewirtschaftung (einschließlich Jagd) beteiligter und sonstiger auch ohne Mountainbikefreigabe berechnigte Personen;
- c) den an die gegenständliche Weganlage angrenzenden forstlichen und nicht forstlichen Bewuchs vor der Rechtsausübung nach Pkt. I und auf die Dauer dieser Rechtsausübung auf seinen für die Wegbenützung ungefährliehen Zustand zu kontrollieren und erkennbare Gefährdungen - auch aus anderer Ursache - auf eigene Kosten zu beseitigen; Eingriffe in den Bewuchs oder Bodenzustand bedürfen - ausgenommen bei Gefahr im Verzug - der Zustimmung des jeweiligen (Wald)Eigentümers; gewonnenes Holz bleibt sein Eigentum; kann die Gefährdung nicht sofort beseitigt werden, hat der Berechnigte erkennbar vor ihr zu warnen und erforderlichenfalls die Wegbenützung zu sperren; bezüglich der Klag- und Schadloshaltung gilt auch in diesen Fällen sinngemäß die Verpflichtung nach lit. b); sollte der Waldeigentümer die Zustimmung zu einem Eingriff verweigert haben, steht ihm Klag- und Schadloshaltung bezüglich der durch Unterbleiben des Eingriffes verursachten Schäden nicht zu.
- d) die gegenständliche Weganlage und die angrenzenden Flächen mindestens einmal jährlich vom Abfall zu säubern;
- e) Schäden an der gegenständlichen Weganlage und an Zufahrtswegen sowie an sonstigen Sachen des Wegeigentümers, die in Ausübung der Rechte nach Pkt. I. dieses Übereinkommens vom Berechnigten, von dessen Leuten oder sonst von ihm Beauftragten und deren Leute verursacht wurden, unverzüglich nach Aufforderung und Nachweis dem Wegeigentümer zu vergüten oder vollständig zu beheben.
- f) Zur Risikoabdeckung hat der Berechnigte noch vor Freigabe der Benützung der Weganlage eine Wegehaftpflichtversicherung als Halter zur Abdeckung der Risiken gegenüber den Wegbenützern (Radfahrern) aus der Halterschaft für die Straße und für die Gefährdung aus an den Vertragsgegenstand angrenzenden Waldflächen abzuschließen, wobei die Ausschlüsse vom Versicherungsschutz gemäß Art. 7 Zi. 2.1. der AHVB und gemäß Abschnitt A Zi. 3 der EHVB versicherungsvertraglich als nicht anzuwenden abzubedingen sind. Als Mindestversicherungssumme werden die Sätze der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vereinbart.

#### VI. Aufteilung der Erhaltungstätigkeiten und -aufwendungen

Die Wegerhaltung obliegt dem Weg-(Grund-)eigentümer, wobei der Berechnigte die zusätzlichen Erfordernisse für den allgemeinen Fahrradverkehr übernimmt. Die Namhaftmachung von Personen für die laufende Abwicklung erfolgt vom Wegeigentümer und Berechnigten gegenseitig und insbesondere bei Änderungen.

#### VII. Abwicklung von Schadensfällen

Der Wegeigentümer, seine Organe und die von ihm nach Abschnitt VI. namhaft gemachte(n) Person(en) werden dem Berechtigten, seinen Organen, der von ihm nach Abschnitt VI. namhaft gemachten Person, dem Land bzw. der von ihm beauftragten Person - so lange das Land die Prämie für eine Haftpflichtversicherung ganz oder teilweise trägt - und dem Haftpflichtversicherer alle ihnen über Schadensfälle bekannten Umstände und Beweismittel mitteilen. Er wird auch auf seine Mitglieder einwirken, daß sie solche Umstände und Beweismittel den angeführten Personen und Institutionen mitteilen.

#### VIII. Bestimmungen für den Grundeigentümer

Die in Abschnitt II angeführte Weganlage führt über die Liegenschaft(en) Gst. Nr(n).  
..... im Eigentum des/der ....., im folgenden Grundeigentümer genannt.

Zum Zeichen des Einverständnisses zum Abschluß dieses Übereinkommens zur Öffnung der Weganlage für das (Berg-)Radfahren (Mountainbiken) unterfertigt der (Vertreter des) Wegeigentümer(s) dieses Übereinkommen.

Die Unterfertigung und Zustimmung erfolgt ohne Entgelt für den Grundeigentümer. Er nimmt zur Kenntnis, daß er ebenfalls Begünstigter nach der in Abschnitt V. lit. f) beschriebenen Wegehalterhaftpflichtversicherung ist.

Soweit nach diesem Übereinkommen die Anbringung von Zeichen, Tafeln, Wegweisern oder anderen Einrichtungen zulässig ist, wird für die Art und den Ort der Anbringung vom Berechtigten die Zustimmung des Grundeigentümers eingeholt, soweit seine Liegenschaft(en) betroffen ist/sind.

#### IX. Allgemeine Bestimmungen

Die Vertragspartner erklären im Sinne von § 935 ABGB in der Fassung des Konsumentenschutzgesetzes den wahren Wert von Leistung und Gegenleistung in diesem Übereinkommen zu kennen und halten die Vereinbarungen für angemessen.

Alle mit der Errichtung und Durchführung dieses Übereinkommens verbundenen Kosten und Gebühren trägt der Berechtigte.

Änderungen dieses Übereinkommens, Zusatzvereinbarungen oder Nebenabreden zu diesem Abkommen haben nur in Schriftform Gültigkeit.

Dieses Übereinkommen wird in zwei Gleichschriften ausgefertigt, wovon jede der Parteien eine Ausfertigung erhält.

Sollte in Hinkunft im Rahmen der Freigabe von Wegen durch die Wegehalter oder Grundbesitzer für Zwecke des Radfahrens (Mountainbiken) von öffentlichen Institutionen ein Entgelt bezahlt werden, werden die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen, damit diese abgeschlossene Vereinbarung entsprechend angepaßt wird, damit es für diejenigen, die schon im Rahmen des Pilotprojektes einer Freigabe zugestimmt haben, nicht zu wirtschaftlichen Nachteilen kommt.

Folgende positiven Nebeneffekte kommen nach Abschluß dieses Übereinkommens dazu:

- Das Land Vorarlberg übernimmt die Kosten der Haftpflichtversicherung des Weegeigentümers
- Das Land Vorarlberg übernimmt die Kosten der rechtlichen Vertretung im Falle eines Strafprozesses
- Das Land Vorarlberg übernimmt die Kosten von notwendigen, praxisingerechten Weidezäunen im Gesamtausmaß von max. ATS 30.000,- oder max. 70 % der Baukosten.

**MIT DIESEN MASSNAHMEN SOLLTE KLAR SEIN, DASS ES FÜR JEDEN WEGBESITZER DEUTLICH MEHR VORTEILE GIBT, WENN ER DIE STRECKE DURCH EINEN INTERESSENTEN ÖFFNEN LÄSST, ALS WENN DAS PROBLEM MIT DEM INOFFIZIELLEN UND WILDEN BIKEN UNBEHANDELT BLEIBT, BESONDERS DANN, WENN ES REGE PRAKTIZIERT WIRD.**

### **6.3. Alternative Massnahmen zur Vermarktung der Radregion**

Da nicht erwartet werden kann, dass eine flächendeckende Umsetzung von beschilderten Radrouten zeitgleich erfolgen wird, ist es notwendig auch alternative Maßnahmen zu prüfen, welche die Entwicklung des Bregenzerwaldes zu einer vermarktungsfähigen Radregion beschleunigen kann.

Viele attraktive Bikerziele sind, wie bereits mehrfach erwähnt, nur über Güter- und Forstwege zu erreichen. Gleichzeitig werden diese jedoch von Besitzern von Alpengasthöfen und Jausenstationen beworben, so dass der Mountainbiker das Gefühl haben muß, dass er sich keinesfalls auf inoffiziellen Terrain befindet.

Leider liegt die Haftung bei diesem Umstand nach wie vor wohl eher beim Wegebesitzer, wenn keine klaren Verhältnisse vorliegen, welche das Befahren von Routen regelt.

Solche Maßnahmen könnten sein:

- Gründung einer Kooperationsrunde von Besitzern von Alpengasthöfen und Jausenstationen, die nur über Güter- und Forstwege erreichbar sind.
- Rad-Beschilderung von neuralgischen Punkten aus über öffentliche Straßen zum Beginn des Güterweges (z. B. von Egg nach Schetteregg über die öffentliche Straße wird bereits Schönenbach angeschrieben)
- Am Ausgangspunkt sowie am Beginn des Güterweges sollte eine Tafel mit Verhaltensregeln, welche in Vorarlberg im Rahmen eines Vorarlberger Mountainbike-Modells noch individuell ausgearbeitet werden sollen:
- Am Beginn dieses Weges befindet sich gewöhnlich die Beschilderung des Vorarlberger Wanderwegekonzeptes. Viele Ziele, die auch gerne von Berg-Radfahrern besucht werden, sind auf gelb-weißen „Halbschuhwegen“ zu erreichen und deshalb schon gut beschildert.
- Da eine Über-Beschilderung ohnedies nicht erwünscht wird, wie sich auch bei Befragungen von Radwanderern und Mountainbiker herausgestellt hat, könnte sich hier eine vollkommen neue Lösung anbieten
- Die Alpengasthöfe bringen am Beginn des Güterweges eine Tafel an, aus welcher ersichtlich wird, dass „Mountain-Biker“ willkommen sind.
- Bei den Verhaltensregeln wird der Radfahrer mit einer Klausel darauf aufmerksam gemacht, dass es sich hier um nicht-öffentliche Wege handelt und sich deshalb die Haftung für den Wegerhalter auf ein Minimum reduziert. Es können selbstverständlich juristische Fakten damit nicht umgangen werden. Allerdings wird das Rad-Logo so in der Region präsent

**FAKT IST: MOUNTAINBIKEN IST IN ÖSTERREICH DERZEIT EXPLIZIT AUF FORST- UND GÜTERWEGEN NICHT ERLAUBT. AUCH DIE HAFTUNG FÜR DEN WEGBESITZER KANN NICHT GANZ AUFGEHOBEN WERDEN. DENNOCH MÜSSTEN DERARTIGE MAßNAHMEN EINEN ENORMEN BEITRAG DAZU LEISTEN, DIESES HAFTUNGSRISIKO AUF EIN VERTRÄGLICHES MINIMUM ZU REDUZIEREN.**

---

**Auszug aus den MTB-Regeln des Mountainbikemodells Tirol: (könnte in etwa auch für Vorarlberg so übernommen werden)**

- ✍ Fahre stets mit kontrollierter Geschwindigkeit und auf halbe Sicht, besonders bei Kurven, da jederzeit mit Hindernissen zu rechnen ist (z. B. Steine, Äste, zwischengelagertes Holz, Weidevieh, Weideroste, Schranken, Traktor-Forstmaschinen, Fahrzeuge von Berechtigten)!
- ✍ Nimm Rücksicht auf Wanderer und Fußgänger und überhole nur im Schrittempo!
- ✍ Nimm Rücksicht auf den Schwierigkeitsgrad der Strecke und schätze deine Erfahrungen und dein Können als Biker genau ein! Schütze deinen Kopf durch einen Helm und kontrolliere die Ausrüstung vor Antritt jeder Biketour (Bremsen, Klingel, Licht)!
- ✍ Halte dich an Absperrungen und akzeptiere, dass dieser Weg primär der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung dient! Schließe die Weidegatter!



Nimm Rücksicht auf die Natur, verlasse die gekennzeichnete MTB-Route nicht und verzichte auf das Fahren abseits der geöffneten Wege!  
Hinterlasse keine Abfälle!

Diese Verhaltensregeln sind auf Vorarlberg vielleicht nicht zur Gänze übertragbar, da das Tiroler Mountainbikemodell vom Vorarlberger Konzeptgedanken schon insofern abweicht, da es in Vorarlberg keine beschilderten Schwierigkeitsgrade geben soll.

Die Verhaltensregeln nehmen einen zentralen Stellenwert ein. Grundbesitzer sollten sich nicht fragen:

„Warum sollte ich mit der Öffnung von Mountainbike-Wegen einverstanden sein, wenn es mir nur Nachteile bringt?“

sie sollten sich vielmehr fragen:

„Ist es nicht viel besser, wenn die Mountainbiker sich bewusst sind, wie sie sich zu verhalten haben, wenn sie ohnedies radeln, als wenn einmal wirklich etwas passiert und es waren nirgends Verhaltensregeln zu lesen?“

#### **6.4. Chancen der Etablierung als Radregion in der Schaffung von Kooperationen und Schaffung eines Standards für fahrradfreundliche Hotels und Pensionen**

Die Klärung der Haftungsfrage ist, wie des öfteren bereits angeschnitten, ein komplizierter und wohl sehr langwieriger Prozeß - bis im Bregenzerwald letztendlich alle bekannten und attraktiven Routen umgesetzt und beschildert sind. Dies soll keinesfalls heißen, dass hier aufgegeben werden soll, nach dem Motto „Da kann man nichts machen!“. Eine Untersuchung bzw. Bestandsmaßnahme, welche zeitlich unbefristet sein sollte, sollte für alle attraktiven Routen einen genauen Maßnahmenplan erarbeiten: (Bestandsaufnahme der Wegbeschaffenheit, Grundbesitzer und Routenpläne mit Höhenprofilen und Beschilderungskonzept in Anlehnung an das Vorarlberger Wanderwegekonzept)

Ganz unabhängig davon gibt es jedoch auch die Chance den Bregenzerwald von einer anderen Seite her, als Radregion etablieren zu wollen. Die Schaffung einer Kooperationsgruppe, welche an dieser Etablierung höchste Interessen hat (Tourismus, Gastwirte, Jausenstationen, Sportfachhandel, Fahrradklubs) könnten in einem gemeinsamen Projekt (z. B. Leader-Projekt: „Wege, die verbinden“) Synergien überprüfen und in Form von Broschüren ihre vorgeschlagenen Ziele, (Sennereien, Alpengasthöfe, Kulturstätten...) zu bewerben. Etwa durch die Präsenz eines Corporate Identity „(Mountain-)Biker willkommen“ an vielen neuralgischen Punkten sowie am Beginn der Güterstraßen!

Zusätzlich sollte mit der Erarbeitung eines Standards für fahrradfreundliche Hotels begonnen werden. So könnte man diese auch einfacher in Form von Broschüren und Führer vermarkten und damit auch Tagesgäste aus benachbarten Regionen für eine Übernachtung gewinnen, da fahrradfreundliche Hotels und Pensionen Abstellplätze zur Verfügung stellen können und bei Kleidervorschriften nicht so strenge Maßstäbe ansetzen, da man in verschwitztem Zustand nicht sehr gerne an der Reception eines normalen Hotels um ein Zimmer anfragt.

### **Maßnahmen zur Etablierung des Bregenzerwaldes als bekannte Radwander-Region**

#### **Maßnahmenplan 1: (siehe Punkt 6.2.)**

- Auftragvergabe einer möglichst flächendeckenden Untersuchung über Bestand der Wegbeschaffenheit der attraktiven MTB-Routen im Bregenzerwald
- Finden der besten Rundwege-Möglichkeiten
- Auflistung aller Grundbesitzer entlang der Strecken
- Finden von Lösungen bzw. Freigabe der Forstwege für's Mountainbiken (Verhandlung, Vorlage der Verträge etc.)
- Aufstellen eines Problemkataloges (eventuell durch die Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald)

- Nicht Anstreben der gleichzeitigen Umsetzung aller Strecken, sondern jene Strecken mit den geringsten Problemen sollen zuerst umgesetzt werden.
- Nach Beseitigen aller Probleme Beschilderung der Strecken nach dem derzeit erstellten Leitfaden zur Beschilderung der Vorarlberger Mountainbike-Routen (Anlehnung an Vorarlberger Wanderwegekonzept).
- Anbringen der Verhaltensregeln am Beginn jeder Strecke.
- Je mehr attraktive Strecken auf diesem Weg umgesetzt werden, umso mehr wird der Stellenwert der Radwander-Region Bregenzerwald gesteigert.
- Die offiziellen Mountainbike-Strecken können dann jederzeit und in diversifizierter Form offiziell als Mountainbikestrecken beworben werden.
- Auf einer oder mehreren Webseiten werden die Strecken beschrieben und druckreife Pläne (vgl. Tiroler Mountainbike-Modell: [www.tiris.gv.at](http://www.tiris.gv.at)) online gestellt.

### **Maßnahmenplan 2: (siehe Punkt 6.3.)**

- Erfolgt völlig unabhängig von Maßnahmenplan 2.
- Gründung einer Kooperationsgruppe (Gastwirte der Alpengasthöfe, sonstige Gastwirte, Alpenbesitzer, Sennereien, Verwalter von Kulturstätten, sonstige Interessierte).
- Nennung der attraktivsten Bikerziele im Bregenzerwald (unabhängig von machbaren Rundwegemöglichkeiten).
- Entwicklung eines eigenen Rad-Corporate Identity des Bregenzerwaldes (nach Beispiel der Käsestraße).
- Anbringung von in der gesamten Region einheitlichen Schildern mit den attraktivsten Radzielen (Alpengasthöfe, Alpen, Kulturstätten, Fahrradverleihstätten, welche problemlos zugänglich sind) von neuralgischen Punkten aus (Ski-Parkplätzen, Ortskernen, öffentliche Straßen etc.) zunächst im öffentlichen Straßennetz bzw. dort, wo das Fahren toleriert wird (Vertragslösung gemäß Maßnahmenplan 1).

- Befindet sich z. B. ein Alpengasthof oder eine Alpe an einem Ort, welcher nur „inoffiziell“ befahren werden kann, da Vertragslösungen nicht schnell in Aussicht sind, so werden die Gasthäuser mit von der Kooperationsgruppe eigens erstellten CI-Schildern an den neuralgischen Punkten bis zum Beginn des Güterweges mit der Aufschrift „(Mountain-)Biker Willkommen“ angebracht. Es folgt aber keine detaillierte Streckenbeschilderung mehr.
- Bei Beginn des Güterweges befindet sich schon zumeist ein Beschilderungsstandort des Vorarlberger Wanderwegekonzeptes. Dort wird eine Tafel mit Verhaltensregeln für Mountainbiker plaziert, um dem Biker klar zu machen, dass sich das Haftungsrisiko für den Wegbesitzer auf ein Minimum reduziert bzw. praktisch ausgeschlossen ist.
- Wird ein Berggasthaus vorübergehend geschlossen und finden sich auf der Strecke keine anderen Ziele mehr, so wird zumindest am Beginn der Strecke (Parkplatz, Beginn des Güterweges etc.) auf die Schließung klar und deutlich hingewiesen. Damit sollte deutlich gemacht werden, dass der Interessent (Gastwirt, Tourismusverein) in dieser Zeit von der Haftung – wenn auch nicht theoretisch, aber zumindest praktisch – von der Haftung ausgeschlossen wird.
- Beworben sollen nach diesem Maßnahmenplan nicht die Mountainbike bzw. Radwanderstrecken an sich, sondern die Ziele. Und eben nur jene, an denen Mountainbiker willkommen sind.
- Zusätzlich werden Broschüren erstellt (etwa „Kultur und Natur mit dem Fahrrad“, „Käsestraße mit dem Fahrrad“, „Alpengasthöfe mit dem Fahrrad“, „Radwanderhotels“, „Radverleih- und Service“).
- Angebot einer eigenen Webseite mit Beschreibung der Ziele.
- Es erfolgt ein Angebot geführter Touren.

---

**Grund für diese verschiedenen Maßnahmenpläne:**

- Die Haftungsfrage lässt sich nicht von heute auf morgen lösen.
- Der Bregenzerwald kann sich nur mit unterschiedlichen Maßnahmen und Initiativen (Wälderbahntrasse, Klärung der Haftungsfrage, Kooperation der Interessierten) zu einer Radregion entwickeln.
- Im Falle einer gesetzlichen Änderung in Zukunft, welche das Mountainbiken dann generell ermöglicht, könnte Zeit eingespart werden, wenn bereits an einer Struktur für eine Radregion gearbeitet wird.

**6.5. Entwicklung eines Modells zur Klärung der Unklarheiten bzgl. Haftung**

Auch wenn der Maßnahmenplan 2 im vorangegangenen Punkt sehr bedeutend für die Etablierung des Bregenzerwaldes als Radregion ist, so muß man den derzeitigen Tatsachen dennoch ins Auge blicken und eine Lösung suchen, die der Region die Möglichkeit gibt, möglichst viele offizielle Routen offiziell zu präsentieren, zu denen auch alle Beteiligten stehen. Nur so kann auch die Betreuungsfrage, welche natürlich überhaupt nicht vernachlässigt werden darf, jemals geklärt werden.

Die Besitzstruktur ist zwar nicht in ganz Vorarlberg so kleinräumig wie im Bregenzerwald, dennoch tritt das Haftungsproblem überall an erste Stelle. Deshalb ist es bis jetzt noch nicht gelungen, ein eigenes Vorarlberger Mountainbike-Modell zu erarbeiten und zu veröffentlichen. Immerhin wurde nun an einigen wenigen Orten des Landes begonnen, erste Mountainbike-Routen zu beschildern, nachdem Verträge zwischen Grundbesitzern und den an der Öffnung interessierten Beteiligten geschlossen werden konnten, welche die Haftung somit an diese abgetreten haben. (z.B. Rankweil, Klostertal)

Es bleibt außer Frage, dass es eine landesweite Lösung bzw. einen für unser Land maßgeschneiderten Leitfaden geben sollte, wie die Offiziellisierung der Mountainbike-Strecken mit möglichst niedrigem Aufwand vollzogen werden kann.

Das Tiroler Mountainbike-Modell könnte, auch wenn dieses Bundesland seine eigenen Gegebenheiten besitzt, zumindest als Vorbild für ein Vorarlberger Mountainbike-Modell herangezogen werden.

### **6.5.1. Beispiel: Das Tiroler MTB-Modell**

Es wurden innerhalb von 3 Jahren in Tirol 3600 km Wege für das Mountainbiken zugänglich gemacht, eine Versicherungslösung für die Haftungsfrage gefunden und zahlreiche Informationen inkl. Kartenwerken, stets aktualisierbar, ins Internet gestellt.

#### **Ziele dieses Modells**

In Tirol, einem klassischen Fremdenverkehrsland, war man sich schon früh bewusst, dass auch auf dem Mountainbikesektor endlich ein offizielles Wegenetz angeboten werden muß. Es erfreut sich ja nicht nur bei Gästen, sondern auch bei Einheimischen großer Beliebtheit.

Von ca. 10.000 km Forstwegen sind dort nicht einmal die Hälfte für's Mountainbiken attraktiv und geeignet, da es ja sehr viele Sackgassen gibt. Daher ist die Öffnung aller Forstwege für's Mountainbiking gar nicht relevant. Das „MTB Modell Tirol“ sieht eine selektive Freigabe jener Forstwege vor, die mit Zustimmung des Weginhabers und Waldbesitzers für Mountainbiker geöffnet werden können.

Vorrangig werden jene Routen ins Tiroler MTB Netz aufgenommen, die stark befahren werden und ein attraktives Ziel haben (Alm, Hütte etc.) und ein möglichst geringes Konfliktpersonal mit Jagd, Almwirtschaft oder Wanderern aufweisen.

Ziel ist es, ca. ein Drittel aller Forstwege zu öffnen, was ziemlich genau der Nachfrage entspricht, wie sich bei einer Umfrage über den Streckenbedarf in den einzelnen Gemeinden herausgestellt hat.

## **Übereinkommen:**

### **Entgelt für die Freigabe der Forstwege für's Mountainbiken**

Mit diesem vertraglichen Übereinkommen werden Rechte und Pflichten zwischen Weginhaber und Berechtigtem geregelt. Das Entgelt wird ausschließlich für die mit der Öffnung verbundenen Einschränkungen im Eigentumsrecht gewährt und steht in keinem Zusammenhang mit der Wegerhaltung.

Im Zuge der Öffnung eines Forstweges für Mountainbiker ergeben sich für den Wegerhalter oder Waldeigentümer nachweislich eine Reihe von Bewirtschaftungerschwernissen.

So sind beispielsweise Wegabspernungen während forstlicher Bewirtschaftungsmaßnahmen mit besonderer Sorgfalt durchzuführen (Absperrtafeln, Warnposten...)

Genau für diese Erschwernisse und dem damit verbundenen Mehraufwand ist auch aus der Sicht des Landes ein Entgelt gerechtfertigt. Es ist von einem Normpreis von ATS 2,- (ca. € 0,15) bis max. ATS 4,- (ca. € 0,30)/lfm/Jahr auszugehen.

Den österreichischen Bundesforsten, was für den Bregenzerwald nicht relevant ist, werden im Tirol bis zu ATS 4,50 (ca. € 0,33) bezahlt. Der Grund ist, dass die Bundesforste eine ganze Reihe an Aufgaben selbst übernimmt, welche ansonsten vom Land getragen werden.

Der Vertragspartner muß für die Zeit der Öffnung vom 1. April bis 31. Oktober

- Die Wegehalterpflichten, die für die Fahrradtauglichkeit der Mountainbikestrecke erforderlich sind;
- Die Kosten für die Aufkleber und die Beschilderung vor Ort;
- Regelmäßige Kontrollen veranlassen und allfällige Mängel beheben;

Das Land Tirol hingegen übernimmt

- Die Kosten für die Schilder der Mountainbikestrecke;
- Die Kosten für das Versicherungspaket;

### **Entgelthöhe und –abwicklung**

Die Festlegung des genauen Entgeltes erfolgt zwischen den Vertragspartnern. Ausgangspunkt sollten ATS 2,- (ca. €0,15)/lkm/Jahr sein. Von diesem Entgelt würde das Land  $\frac{3}{4}$  der Kosten übernehmen, sodass der Berechtigte nur ATS 0,50 (ca. €0,04)/lkm/Jahr selbst zu tragen hat. Der Berechtigte hat das ausgehandelte Entgelt direkt dem Weginhaber zu entrichten.

### **Förderung – Landeszuschuss für die Freigabe von Forstwegen für Mountainbiker**

Das Land Tirol erklärt sich bereit, dem Berechtigten (Gemeinde, Tourismusverband) eine Förderung in der Höhe von ATS 1,50 (ca. €0,11)/lkm/Jahr als Zuschuß zu gewähren.

Dieser Landeszuschuß gilt zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren. Wird jedoch mehr als ATS 4,- (ca. €0,30) von den Wegebesitzern verlangt, so wird der Landeszuschuß nicht gewährt.

### **Förderungsvoraussetzung:**

Jede neu zum Tiroler MTB Netz hinzukommende Strecke ist zunächst dem Landschaftsdienst der Landesforstdirektion, welcher in Tirol in Regionen aufgeteilt ist, zu melden.

Nach erfolgter Begutachtung (MTB Streckenkriterien) durch den Landschaftsdienst oder nach Rücksprache mit der zuständigen Bezirksforstinspektion ist das MTB Modell anzuwenden.

## **MTB Streckenkriterien**

- Prinzipielle Fahrradtauglichkeit der Strecke;
- Vertretbares Gefahrenpotenzial unter Berücksichtigung der Schwierigkeitsgrade;
- Attraktives Ziel, Hütte, Alm – lohnende Rundfahrt;
- Lösbares Konfliktpotenzial mit Jagd, Almwirtschaft etc.;

## **Wegkontrolle**

Vorgesehen ist, dass im Auftrag des Berechtigten primär die Gemeindeforstwirtschaft im Zuge ihrer regelmäßigen Dienstfahrten die geöffneten Mountainbikerouten auf allfällige Mängel und atypische Gefahren hin kontrollieren und gegebenenfalls diese an den Berechtigten (Vertragspartner) melden. Dieser hat dann im Rahmen des Zumutbaren die Behebung zu veranlassen oder diese selbst durchzuführen.

## **Versicherungspaket**

Im Sinne eines umfassenden Versicherungsschutzes wird die derzeit beim Tiroler Tourismusförderungsfonds bestehende Wegehalterpflichtversicherung für alle nicht öffentlichen Wege um eine Betriebshaftpflichtversicherung und einen Rechtsschutz für die geöffneten MTB Strecken erweitert.

## **Mountainbikeregeln**

Mit den MTB Regeln wird der Biker auf die spezifischen Gefahren des Befahrens von Forstwegen mit dem Fahrrad hingewiesen. Damit wird es in Zukunft auch möglich sein, ein entsprechendes Verhalten der Biker auf den geöffneten Mountainbikerouten zu fordern. Die MTB Regeln sind am Beginn jeder MTB Strecke anzuschlagen, in einschlägigen MTB Karten und Führern abzubilden und vor allem in der ersten Phase stark über die Medien der Öffentlichkeit zu präsentieren. Damit sollten diese Regeln (ähnlich wie die FIS Regeln auf internationaler Ebene) für die Tiroler MTB Strecken verbindlichen Charakter erlangen.

## Haftungsaufsplitterung

Das MTB Modell sieht eine Splittung der Haftung vor:

- Zum einen wird die Eigenverantwortung der Biker ganz erheblich angehoben (MTB Regeln, Schwierigkeitsgrade)
- Zum anderen wird der Bereich der Wegehalterhaftung für die Zeit der Öffnung an den Berechtigten gemäß Übereinkommen übertragen
- Durch regelmäßige Wegkontrollen unter Berücksichtigung der Schwierigkeitsgrade der jeweiligen Routen kann aber auch für den Berechtigten das Haftungsrisiko stark eingegrenzt werden
- Für den Waldbesitzer bleibt im wesentlichen das Restrisiko der wirkungsvollen Absperrung des Weges im Zuge forstwirtschaftlicher Bewirtschaftungsmaßnahmen (dieser Verpflichtung muß er aber auch heute schon gegenüber den Wanderern nachkommen)
- Bei Einhaltung aller vorgeschlagenen Maßnahmen sollten sich keine besonderen strafrechtlichen Probleme ergeben
- Im zivilrechtlichen Haftungsbereich bietet das Versicherungspaket eine ausreichende Abdeckung des Risikos

Weitere Details können aus dem „MTB Modell Tirol – Rahmenbedingungen für die Lösung eines Konflikts“ entnommen werden, welches beim Landschaftsdienst der Landesforstdirektion Innsbruck, Bürgerstraße 36, 6020 Innsbruck, Tel. 0663/055751 angefordert werden kann.

### 6.5.2. Modell zur Öffnung und Beschilderung beliebter Radwander+Mountainbike-Strecken als Initialzündung für weitere zu öffnende Strecken anhand von Beispielen

Wenn es gelingt in einem Gebiet mit zahlreichen gut befahrbaren und attraktiven Güterwegen eine Kooperationsgruppe aufzubauen, so ist dies bereits eine sehr günstige Voraussetzung, um eine Struktur aufzubauen, welche dem gesamten Bregenzerwald zu Gute kommen wird. Wenn die Regionalplanungsgemeinschaft

Bregenzerwald, die Gastwirte und Tourismusbüros und auch alle anderen Interessierten eng miteinander kooperieren und gemeinsame Aktivitäten setzen (Herausgabe einer Broschüre, Mitinitiative für Aktionstage und geführte Touren), so ist bereits ein wesentlicher Schritt in die Richtung „Radregion Bregenzerwald“ getan. Nach dieser Initialzündung werden erwartungsgemäß auch andere Gebiete derartige Initiativen setzen und in Planquadraten Synergien überprüfen.

Es spielt dabei gar keine Rolle, welches Gebiet dies ist, ob dies im Vorder-, Mittel- oder Hinterwald der Fall ist, wichtig ist, dass ein Start gemacht wird.

Weiters ist es auch nicht primär erforderlich, die Grundstücksbesitzer miteinzubeziehen. Es sollte zunächst eine Kooperations-Struktur unter den Gleichgesinnten geschaffen werden. Dann jedoch, wenn die Zusammenarbeit klappt und man die gemeinsamen Ziele abgesteckt hat, sollten selbstverständlich die vielen Grundstücksbesitzer und Wegegenossenschaft zur Mitarbeit eingeladen werden, um die sogenannte „Voll-Lösung“ anzustreben, wonach die tollsten Routen wirklich vollkommen durchbeschildert werden können.

So lange die Voll-Lösung noch nicht gegeben ist, sollte man jedoch bestrebt sein, keine Zeit zu verlieren und die Attraktivität der schönsten Radziele dennoch propagieren. Für die Haftungsfrage, die dadurch zugegebenermaßen keineswegs geregelt ist, sollte man jedoch als Kompensation **die Verhaltensregeln ganz in den Vordergrund** stellen, um dem Mountainbiker keine Chance zu geben, die Eigenverantwortung in den Hintergrund zu stellen. Es kann natürlich nicht ausgeschlossen werden, dass es aufgrund der derzeitigen Haftungslage zu Klagen von Betroffenen kommt, doch ist die Chance sehr gestiegen, dass jeder Richter auf der Seite jener ist, die alles dafür getan haben, um Unfälle zu vermeiden. Diese Garantie besteht bei der derzeitigen Situation, wo jeder Wegebesitzer weiß, dass ja doch geradelt wird, dafür keineswegs!

## 7. Zusammenfassung

### Situation des Radwandern im Bregenzer Wald

- Der Bregenzerwald ist nur unter Insidern (Leute aus der Region sowie begeisterte Radwanderer und Mountainbiker aus dem benachbarten Ausland) als Radregion geläufig.
- Haftungsfrage auf Güter- und Forstwege ist nicht geklärt.
- Deshalb gibt es nur einen einzigen, offiziell beschilderten Radweg.
- Trotz einiger positiver Werbe-Ansätze besteht durch die ungeklärte Haftungsfrage berechtigterweise bei vielen Verantwortlichen eine Unsicherheit den Bregenzerwald als Radregion zu bewerben.
- Es fehlt eine professionelle Struktur zum Aufbau zu einer echten, vermarktungsfähigen Radregion.

### Möglichkeiten des Radwandern und Mountainbiken im Bregenzerwald

- Das befahrbare Wegenetz im Bregenzerwald ist sehr engmaschig und bietet deshalb v. a. Mountainbikern unzählige Möglichkeiten.
- Es gibt sehr viele attraktive Mountainbike-Ziele (Alpengasthöfe, Berghütten).
- Der Bregenzerwald bietet neben dem Radwandern noch viele andere Erlebnisqualitäten! (Natur und Kultur, Gastronomie, Wellness, Wanderwege, Käsestraße etc.)
- Günstige Geografische Lage: Aus dem Bregenzerwald können Radwanderer und Mountainbiker (Bodensee, Rheintal, Allgäu, Arlberg, Großes Walsertal) innerhalb eines Tages auch andere attraktive Gegenden erreichen.

### Chancen des Radwandern im Bregenzerwald

- Es sind möglichst schnell Kooperationen zwischen all jenen zu schließen und Initiativen zu ergreifen, die an einer Entwicklung des Bregenzerwaldes zu einer attraktiven Radregion interessiert sind (Alpengasthöfe, Gastwirte, Sport- und Fahrradgeschäfte, Tourismusverantwortliche).

- Die Kooperation sollte konkrete und praktische Maßnahmenpläne in intensiven Sitzungen erarbeiten und nicht nur theoretische Wünsche äußern (z. B. Vermarktung der Alpengasthöfe, der Möglichkeiten von Kultur und Natur, Gastronomie, Käsestraße, etc. – eventuell in Form von Leaderprojekten).
- Öffnung der ehemaligen Trasse der Bregenzerwaldbahn im Abschnitt Kennelbach-Egg, und damit Anbindung an den Bodensee-Radweg für alle.
- Entwicklung eines Vorarlberger Mountainbike-Modells und Erstellung eines Leitfadens zur Umsetzung attraktiver Routen nach Vorbild von anderen Mountainbike-Modellen (z. B. Tirol), analog zum Leitfaden des Vorarlberger Wanderwege-Konzepts, um die Haftungsfrage transparenter zu machen und Ängste zu beseitigen.
- Mountainbike-Initiativen sollten versuchen, die attraktivsten Routen offiziell befahrbar zu machen.
- Die Umsetzungen und Initiativen sind an mehreren „Fronten“ und unabhängig zu führen.
- Die vielen positiven Voraussetzungen des Radwanderns im Bregenzerwald sollten deutlich propagiert werden.
- Alle offiziellen Mountainbike-Strecken sollen im Internet auf einer eigenen „Rad-Homepage“ angeboten werden.

### **Haftungs-Aufsplitterung**

- Die Grundbesitzer müssen das sichere Gefühl bekommen, dass ihnen die Haftungsfrage von den an einer Mountainbike-Region Interessierten (Tourismus) soweit als möglich abgenommen wurde.
- Wenn die Gastwirte der Alpengasthöfe und Alpbesitzer offiziell hinter den Mountainbikern stehen und sich dazu bekennen („(Mountain-)Biker Willkommen“) und dies so beworben wird, sollte die Bereitschaft der Grundbesitzer steigen, einen Vertrag mit den Interessenten zu unterschreiben
- Die Verhaltensregeln nehmen einen zentralen Stellenwert ein. Grundbesitzer sollten sich nicht fragen: „**Warum sollte ich mit der Öffnung von Mountainbike-Wegen**

**einverstanden sein, wenn es mir nur Nachteile bringt?“. Sie sollten sich vielmehr fragen: „Ist es nicht viel besser, wenn die Mountainbiker durch Info-Tafeln informiert werden, wie sie sich beim Radfahren zu verhalten haben, als wenn einmal wirklich etwas passiert und es war davon nirgends etwas zu lesen?“**

### **Ehemalige Wälderbahntrasse Kennelbach-Egg**

Die Edinger-Studie (2000) zeigt auf, dass durch eine günstige Anbindung zu einem bereits hochfrequentierten Radwegenetz, wie es der internationale Bodensee-Radweg darstellt, weitere Gäste gewonnen werden können.

Aus dieser Studie geht hervor:

- In einer Radsaison ist mit ca. 50.000 – 70.000 Radfahrern rechnen.
- Es sind zwischen 20 % und 35 % dieser Radfahrer Aufenthaltsgäste.
- Es sind zwischen 65 % und 80 % Tages- und Aufenthaltsgäste.
- Es kann zwischen € 1.000.000,- und € 2.000.000,- (ca. mehr als € 8.000.000,- innerhalb von fünf Jahren) zusätzlicher Tourismusumsatz erreicht werden.
- Durch Multiplikator-Effekte ist mit ca. € 11.000.000,- Regionalumsatz innerhalb von fünf Jahren zu rechnen.

Dies bedeutet, dass mit zusätzlich

- ca. € 4.000.000,- Einkommen,
- ca. 235 zusätzlichen Arbeitsplätze,
- ca. mehr als € 3.500.000,- Steueraufkommen

gerechnet werden kann.

---

## Zusammenfassung der Hauptmaßnahmen

### Hauptmaßnahme A:

- Angebot eigener, vom Ortsgebiet aus, durchbeschilderter MTB-Routen (Strecken zu attraktiven Bergzielen bzw. Rundrouten)
- Realisierung ist nur mit einer Vertragslösung möglich (der Wegeigentümer räumt dem Berechtigten nach Maßgabe von festgelegten Bestimmungen das Recht ein, seine Weganlage für den allgemeinen Fahrradverkehr zu öffnen, umgekehrt übernimmt das Land Vorarlberg für den Wegbesitzer die Kosten einer Haftpflichtversicherung, sowie die Anwaltskosten bei einem strafrechtlichen Prozeß)
- Die ersten umgesetzten Routen sollten als Art Initialzündung Beispiel für eine Reihe anderer geeigneter Strecken bzw. Rundrouten sein, die dann analog umgesetzt werden (Die Umsetzung des Vorarlberger Wanderwegekonzeptes kann als positives Vorbild herangezogen werden)

### Hauptmaßnahme B: (unabhängig zu Hauptmaßnahme A)

Diese könnte als Alternative zu Hauptmaßnahme A ergriffen werden, ohne diese deshalb aus den Augen zu verlieren, da dort intensive und langwierige Verhandlungen, aus unterschiedlichen Gründen, keine schnelle Umsetzung erwarten lassen, was die Entwicklung des Bregenzerwaldes zu einer echten Radregion zusätzlich bremst.

- Gründung einer Kooperationsrunde von Gastwirten von Alpengasthöfen und Jausenstationen, die nur über Güter- bzw. Forstwege zu erreichen sind. Da diese aus Eigeninteresse teilweise schon Werbung für Mountainbiker machen, stellt sich die Frage, ob hier nicht gezielte Werbemaßnahmen ergriffen werden sollen.
- Schaffung eines Standards für fahrradfreundliche Hotels und Pensionen
- Entwicklung eines „Biker Willkommen“-Logos in einem Corporate Design, Herausgabe von eigenen Broschüren mit Beschreibung der Bergziele, Verbreitung der Verhaltensregeln für Mountainbiker auf Hinweistafeln und in Broschüren (ähnlich wie internationale FIS-Regeln).
- Bekanntmachung der Verhaltensregeln an die Mountainbiker bewirkt Haftungsaufsplitterung zugunsten der Wegebesitzer.

---

### Hauptmaßnahme C:

- Herausgabe von transparenten Mountainbike-Richtlinien für Vorarlberg, in etwa nach dem Vorbild eines „Tiroler Mountainbikemodells“.

### Begleitende Maßnahmen

- Realisierung des Radweges auf der ehemaligen Trasse der Bregenzerwälderbahn zwischen Kennelbach und Egg.
- Bregenzerwald sollte so gut als möglich vom Rheintal her, auch auf geeigneten öffentlichen Straßen (z. B. Straßen mit Fahrradstreifen, weniger befahrene Straßen) für Radfahrer beschildert werden (Rad-Logo muß allgemein präsent werden).
- Planung von eigenen „Genuß-Radrouten“ oder „Themen-Radrouten“ (z. B. Käsestraße mit dem Fahrrad) auf weniger stark befahrenen öffentlichen Straßen und Nebenstraßen im Bregenzerwald, welche ausgeschildert werden.
- Laufende Veröffentlichung der neuen Radrouten auf einer speziellen und offiziellen Internetseite und jährliche Aktualisierung einer eigenen offiziellen Bregenzerwald-Radbroschüre.

## 8. Anhang

Im Originaldokument sind im Anhang (im Gegensatz zu dieser Version) zahlreiche Schaubilder aus zwei Beispieltouren ersichtlich. Das Originaldokument kann unter folgender Adresse angefordert werden:

**Mag. Georg Kessler**

**Büro für Geografie**

**Bruderhof 10**

**A-6833 Klaus/Vorarlberg**

Tel./Fax **+43/(0)5523/53171** Mobil **+43/(0)699/10113103** E-Mail **geokes@vol.at**

- 8.1. Beispieltour für Tages-Mountainbiker aus dem Vorarlberger Rheintal in Bildern, welche den Bregenzerwald besuchen: Dornbirn – Wolfurt – Buch – Alberschwende – Brüggelekopf – Lorenapass – Bödele - Dornbirn**
- 8.2. Beispieltour für Mountainbiker aus dem Bregenzerwald und Urlaubsgäste in Bildern: Egg – Ebenwald – (alt.: Großdorf – Ittensberg) - Schetteregg – Hammeratsberg – Rehenberg – Auenalpe – Schönenbach – Bizau – Bezau – Bezegg – Egg**
- 8.3. Literaturverzeichnis:**

AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG, LANDSCHAFTSDIENST DER LANDESFORSTDIREKTION (1997): MOUNTAINBIKEMODELL TIROL. INNSBRUCK

GSPAN S. (2000): RADWEG KENNELBACH-EGG. DARSTELLUNG DER TOURISTISCHEN UND REGIONALWIRTSCHAFTLICHEN AUSWIRKUNGEN DES GEPLANTEN RADWEGES. EDINGER TOURISMUSBERATUNG GESMBH, INNSBRUCK

HAIMAYER P. UND FISCHBACHER B. (2001): REGIONALE ENTWICKLUNGSSTUDIE BREGENZERWALD RAUMKULTUR & TOURISMUS. INNSBRUCK

HINTERAUER E. (1995): (BERG-)RADFAHREN UND WEGEHALTERHAFTUNG (SPEZIELL AUSSERHALB ÖFFENTLICHER STRASSEN) AN HAND DER IN VORARLBERG GELTENDEN RECHTSLAGE. AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG, ABTEILUNG IB VERKEHRSRECHT, BREGENZ

SANDHOLZER A. UND W. (1998): BIKEGUIDE VORARLBERG MIT OSTSCHWEIZ UND FL. ALTACH

SANDHOLZER A. UND W. (1999): RADLER-PARADIES PFÄNDER. ALTACH

SCHIFFBÄNKLER C. (1993): MATERIALIEN ZUR BESUCHERLENKUNG. INNSBRUCK

Im Originaldokument sind zusätzlich zu den hier ersichtlichen Texten insgesamt 139 Schaubilder angeführt. Diese im Jahr 2002 fertiggestellte Version kann unter folgender Adresse als CD angefordert werden:

**Mag. Georg Kessler**

**Büro für Geografie**

**Bruderhof 10**

**A-6833 Klaus/Vorarlberg**

Tel./Fax **+43/(0)5523/53171** Mobil **+43/(0)699/10113103** E-Mail **geokes@vol.at**