



Infrastruktur für Freizeitverkehre

Analyse der Reitweginfrastruktur der Schweiz

Rutz Rowena

Masterarbeit
Msc Raumentwicklung & Infrastruktursysteme

 Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme
Institute for Transport Planning and Systems

Juli 2012

ETH

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Dank

An dieser Stelle möchte ich mich bei all jenen Personen bedanken, welche mich bei der Entstehung dieser Arbeit begleitet und unterstützt haben. Herrn Professor Ulrich Weidmann und Herr Tobias Fumasoli danke ich für die hervorragenden Betreuung und die fruchtbaren Gespräche. Meinen Eltern und vor allem meinem Liebsten danke ich für die Unterstützung, die Durchsicht meiner Arbeit und die anregenden Fragen, welche sehr hilfreich waren.

Überrascht und erfreut war ich über die vielen positiven Reaktionen auf meine Umfrage und den hohen Rücklauf. Ich möchte allen danken, die sich die Zeit genommen haben, meine Fragen zu beantworten. Die Antworten haben einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen dieser Arbeit geleistet.

Im Rahmen dieser Arbeit durfte ich zahlreiche bereichernde Gespräche führen, wodurch ich mein Wissen im Bereich der Reitwegeninfrastruktur in der Schweiz bedeutend erweitern konnte. Sie gaben mir einen breiten Überblick über die Situation der Pferdesportler wie auch über die anderen beteiligten Anspruchsgruppen. Ein besonderer Dank gilt den Herren Büchel, Bulghe-roni, Capirone, Eberle, Jenny, Moser, Ries, Ruckstuhl, Tanner und van der Gugten, welche mir für die Experteninterviews zur Verfügung standen und mich mit ihren Erfahrungen unterstützten.

Zahlreiche Personen haben mich auch mit konkreten Auskünften per E-Mail unterstützt, auch diesen möchte ich für ihre Bemühungen danken.

Inhaltsverzeichnis

Dank	I
Inhaltsverzeichnis.....	III
Tabellenverzeichnis	VII
Abbildungsverzeichnis	VII
Abkürzungen	X
Kurzfassung.....	XI
1 Einleitung & Aufgabenstellung	1
2 Methodik.....	3
3 Vom Waldpony zum Sportpferd.....	5
3.1 Der Mensch trifft auf das Pferd.....	5
3.2 Von Rittern und Ackergäulen	7
3.3 Auf der Insel zählt das Blut	10
3.4 Die Post erobert die Alpenwelt	11
3.5 Flussaufwärts mit Pferdestärken	14
3.6 Gastspiel für das Pferdetrain	16
3.7 Die Kavallerie entdeckt den Sport	18
3.8 Die Triebkraft der Equipage	22
3.9 Angst ums Pferd.....	25
3.10 Mehr Freizeit bringt die Wende	26
4 Pferdesport und Pferdesportler	28
4.1 Die Entwicklung des Pferdebestandes	28
4.2 Das Reiten heute	29
4.3 Organisation Pferdesport Schweiz	32

4.4	Die Freiberge	33
5	Wegleitung durchs Recht	35
5.1	Raumplanung und Pferdehaltung.....	35
5.2	Reiten im gesetzlichen Rahmen	37
5.2.1	Strassenverkehrsgesetz (SVG).....	38
5.2.2	Verkehrsregelverordnung (VRV)	38
5.2.3	Weitere Gesetzgebungen.....	39
5.3	Konflikte innerhalb der Rechtsgrundlagen.....	41
6	Reiterland Schweiz 2012	43
6.1	Resultate der Umfrage	43
6.1.1	Pferde und Pferdehaltung.....	43
6.1.2	Persönliches Reitverhalten.....	45
6.1.3	Begegnungsraum Reitweg	51
6.1.4	Infrastruktur Reitweg.....	57
6.1.5	Ritte in neuer Umgebung.....	63
6.1.6	Raumplanung	65
6.1.7	Gaststätten und Unterkünfte.....	66
6.2	Durch Wald und Felder zwischen St. Gallen und Sitterdorf.....	69
6.2.1	Vier Ausritte	69
6.2.2	Karte: St. Gallen - Bischofszell - Häggenschwil.....	71
6.2.3	Schikanen	75
6.3	Exkurs SchweizMobil	82
7	Der Raum und das Pferd	85
7.1	Konflikte verschiedener Nutzer	85
7.2	Konflikte Infrastruktur.....	87
7.2.1	Strassen und Wege.....	87
7.2.2	Gaststätten	88
7.3	Pferdehaltung in der Landwirtschaft.....	89

	7.4 Pferdehaltung in anderen Zonen	91
8	Zwischenfazit	93
	8.1 Erkenntnisse Recht	93
	8.2 Erkenntnisse Infrastruktur	94
	8.2.1 Ansprüche von Pferd und Reiter an den Untergrund	95
	8.2.2 Ansprüche von Pferd und Reiter an Netzpunkte (Was wird erschlossen)	97
	8.2.3 Ansprüche von Pferd und Reiter an Signalisierung (Was wird signalisiert)	97
	8.3 Erkenntnisse Raumplanung.....	98
	8.4 Zusammenfassende Matrix.....	100
9	Synthese	102
	9.1 Bedürfnismatrix	102
	9.1.1 Mitbenutzung Gehsteige	104
	9.1.2 Mitbenutzung Fuss- und Radwege	104
	9.1.3 Gleichstellung mit Fahrrädern	105
	9.1.4 Änderung der Bauweise von Naturstrassen	106
	9.1.5 Eigene Wege für Reiter	107
	9.1.6 Reitwegkarten	108
	9.1.7 Signalisierte Reitwege	109
	9.1.8 Pferdeverträgliche Normen bei Bauteilen.....	112
	9.1.9 Pferdehaltung	112
	9.2 Ausgestaltungsmöglichkeiten für ein nationales Reitwegnetz.....	113
	9.2.1 Grundbedingungen	113
	9.2.2 Kartographische Ansätze	118
	9.2.3 Kategorisierung von Wegen	128
	9.2.4 Signalisierung der Wege	132
	9.2.5 Finanzierungsmöglichkeiten	133
	9.2.6 Ausbaumöglichkeiten.....	134
10	Empfehlungen	136

10.1	Empfehlungen Recht	136
10.2	Empfehlungen Raumplanung.....	137
10.3	Empfehlungen Infrastruktur.....	137
10.4	Allgemeine Empfehlungen und Ausblick.....	138
11	Quellenverzeichnis	139
11.1	Literaturverzeichnis.....	139
11.2	Verzeichnis weiterführender Literatur	146
11.3	Interviewverzeichnis.....	147
11.4	Verzeichnis der Gespräche und E-Mails	147
	Anhänge.....	i
A 1	Karte des Reitwegnetzes des AREF	i
A 2	Übersichtstabelle: Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone	ii
A 3	Fragenkataloge zu den Experten-Interviews	iii
A 3.1	Peter van der Gugten (ASRE)	iii
A 3.2	Ruedi Jenny (VPULG).....	v
A 3.3	Markus Capirone (Velobüro Olten, SchweizMobil)	v
A 3.4	Jürg Eberle (Vereinigung Pferd)	vi
A 3.5	Beat Ries (Rechtsanwalt)	vii
A 3.6	Bruno Bulgheroni & Jakob Ruckstuhl (Kanton St. Gallen)	viii
A 3.7	Christian Tamer (AREF)	x
A 3.8	Jonas Büchel (Kanton Thurgau).....	xi
A 4	Fragebogen	xii
A 5	Umfrageresultate	xviii
A 6	Reitwegkonzept Leimental BL.....	xxv
A 7	Zielsystem zur Nutzwertanalyse.....	xxvi
A 8	Reitwegkarte Aargau	xxvii

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Die beliebtesten Sportarten der sportlich aktiven Bevölkerung	32
Tabelle 2	Konfliktmatrix Recht, Infrastruktur und Raumplanung	100
Tabelle 3	Chancen & Gefahren eines Reitwegnetzes	101
Tabelle 4	Finanzierungsmöglichkeiten	133
Tabelle 5	Übersichtstabelle: Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone	ii

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Das Dreieck Recht, Infrastruktur und Raumplanung	1
Abbildung 2	In Jahrmillionen vom hasengroßen Säuger zum Pferd	6
Abbildung 3	Pferdenutzung im Mittelalter	9
Abbildung 4	Pferderennen im England des 18. Jahrhunderts	10
Abbildung 5	Kurier des Grafen von Neuenburg 1339	11
Abbildung 6	Furkapost über Rhonegletscher um 1900.....	13
Abbildung 7	Bahnhof St. Moritz 1903	14
Abbildung 8	Rosserzug mit einer Lädi [Transportschiff] von Diessenhofen.....	15
Abbildung 9	Alltag um 1900 in New York.....	16
Abbildung 10	Basler Rösslitram	17
Abbildung 11	Pferdetram auf der Münsterbrücke.....	18
Abbildung 12	Junge Soldaten während der Rekrutenschule in Aarau.....	19
Abbildung 13	Übung am Steilhang.....	20
Abbildung 14	Turnier in Thun.....	21
Abbildung 15	Strasse bei Diessenhofen 1941	23
Abbildung 16	Wagner vor dem fertigen Wagen 1905.....	24
Abbildung 17	Letzte Fahrt der Pferdepost in St. Ursanne 1925	25
Abbildung 18	Pferdebestandsentwicklung von 1866 bis 2011	29
Abbildung 19	Geographische Lage der Freiberge (Franches-Montagnes).....	33

Abbildung 20	Signalisierung für Reiter	40
Abbildung 21	Mein Pferd steht... (N=1283)	44
Abbildung 22	Pferdenutzung (N=1384, Mehrfachnennungen)	46
Abbildung 23	Boxplot: Einordnung der Reiter (N=1507)	47
Abbildung 24	Spring- und Dressurturniere (N=1506)	48
Abbildung 25	Länge eines Ausritts ohne Satteln, Pflegen, etc. (N=1455)	50
Abbildung 26	Verhalten von Wegmitbenutzern (N=1359, Mehrfachn.)	52
Abbildung 27	Gleichzeitige Wegbenutzung (N=1359, Mehrfachnennungen)	53
Abbildung 28	Gegenseitiges Interesse (N=1359, Mehrfachnennungen)	54
Abbildung 29	Begegnungen (N=1359, Mehrfachnennungen)	56
Abbildung 30	Steile geteerte Strassen (N=1308)	58
Abbildung 31	Stark befahrene Strassenabschnitte (N=1308)	59
Abbildung 32	Fahrradbarriere im Raum St. Gallen	61
Abbildung 33	Reitwegtor in den Freibergen	62
Abbildung 34	Pferdetransporter (N=1280)	64
Abbildung 35	Wegfahren, um in einer anderen Region auszureiten (N=1276)	65
Abbildung 36	Gaststättenbesuche innerhalb der letzten 12 Monate (N=1427)	67
Abbildung 37	Zufriedenheit mit dem Gaststättenangebot für Reiter	68
Abbildung 38	Ausreichendes Angebot an Gaststätten (N=1277)	69
Abbildung 39	Ritte um Engelburg	70
Abbildung 40	Karte: St.Gallen - Bischofszell - Häggenschwil	73
Abbildung 41	Wasserrinnen in der Region St. Gallen	76
Abbildung 42	Barrieren in der Region St. Gallen	77
Abbildung 43	Brücken in der Region St. Gallen	78
Abbildung 44	Reitverbote in der Region St. Gallen	79
Abbildung 45	Steile Strassen in der Region St. Gallen	80
Abbildung 46	Stark befahrene Strassen in der Region St. Gallen	81
Abbildung 47	Strasse mit Bollensteinen in der Region St. Gallen	82

Abbildung 48	Signalisierter Radweg entlang einer Überlandstrasse.....	94
Abbildung 49	Reitwege in den Freibergern	96
Abbildung 50	Bedürfnismatrix.....	103
Abbildung 51	Mergelweg für Radfahrer	106
Abbildung 52	Beschildeungsbeispiel aus dem Freistaat Sachsen	110
Abbildung 53	Beispiel für gemeinsame Nutzung Fussgänger/ Radfahrer.....	111
Abbildung 54	Reit- und Wanderkarte.....	120
Abbildung 55	Organisation einer Web 2.0 Lösung.....	122
Abbildung 56	Nutzwertanalyse	127
Abbildung 57	Legende der 1:25'000 Karte der Schweiz	129
Abbildung 58	Gangart in Abhängigkeit der Strassenkategorie	130
Abbildung 59	Beispielkarten: Swisstopo, OpenStreetMap, Google Maps (ca. 1:25'000)..	131
Abbildung 60	Pferdefreundliche Unterkünfte und Gaststätten.....	135
Abbildung 61	Réseau équestre aux Franches-Montagnes et environs	i
Abbildung 62	Demographische Angaben: PLZ Verteilung.....	xviii
Abbildung 63	Demographische Angaben: Alter	xix
Abbildung 64	Seit wie vielen Jahren betreiben Sie Pferdesport?	xix
Abbildung 65	Wie viele Familienmitglieder betreiben Pferdesport?.....	xx
Abbildung 66	Wie viele Pferde besitzen Sie/Ihre Familie?.....	xx
Abbildung 67	Unterbringung der Pferde.....	xxi
Abbildung 68	Boxen Vermietung (N=410)	xxi
Abbildung 69	Gangart auf Ausritten	xxii
Abbildung 70	Korrelationstabelle Dauer eines Ausritts zu Gaststättenbesuche	xxiii
Abbildung 71	Unternommene Tages- oder Mehrtagesritte	xxiv
Abbildung 72	Reitwegkonzept Leimental BL	xxv
Abbildung 73	Zielsystem für die Nutzwertanalyse	xxvi
Abbildung 74	Ausschnitt aus der Pferdekarte für Sport und Tourismus	xxvii

Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AREF	Association pour le Réseau Equestre des Franches-Montagnes
ASRE	Association Suisse des Randonneurs Equestres (siehe auch SVWR)
BFS	Bundesamt für Statistik
BGBB	Bundesgesetz über das bäuerliche Bodenrecht
BV	Bundesverfassung
CSIO	Concours de Saut International Officiel
FEI	Fédération Equestre Internationale
OKV	Verband Ostschweizerischer Kavallerie- und Reitvereine
RPG	Raumplanungsgesetz
RPV	Raumplanungsverordnung
SPV	Schweizer Pferderennsport Verband
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SVIP	Schweizerischer Verband zur Erhaltung der Infrastruktur für Pferde
SVPS	Schweizerischer Verband für Pferdesport (Fédération Suisse des Sports Equestres)
SVWR	Schweizerischer Verband der WanderReiter (siehe auch ASRE)
TREC	Technique de Randonnée Equestre de Compétition
TschG	Tierschutzgesetz
TschV	Tierschutzverordnung
UVEK	Eidgenössisches Departement f. Umwelt, Verkehr, Energie u. Kommunikation
VPULG	Verein für Pferd und Umwelt Linthgebiet-Glarnerland
VRV	Verkehrsregelnverordnung
WaG	Bundesgesetz über den Wald
ZKV	Zentralschweizerischer Kavallerie- und Pferdesportverband

Masterarbeit Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Analyse der Reitwegeninfrastruktur Schweiz

Rowena Rutz

Lindenhof
9032 Engelburg

079 732 99 56

rutz.rowena@gmail.com

Juli 2012

Kurzfassung

Die Nutzung von Pferden hat sich innerhalb des letzten Jahrhunderts massiv geändert. Heute werden Pferde im Sport und in der Freizeit eingesetzt und kaum noch für die Arbeit und den Transport von Gütern. Reiter müssen sich die Wege mit vielen anderen Nutzern teilen, woraus unweigerlich Konflikte entstehen. In diesem Zusammenhang wirken die Bereiche Recht, Infrastruktur und Raumplanung zusammen.

Eine Deutschschweiz weite Umfrage und eine Nutzwertanalyse lassen darauf schliessen, dass mit Hilfe einer Web 2.0 basierten Karte Konflikte vermindert und die Situation für Reiter verbessert werden könnte. Auf eine Signalisierung sollte hingegen verzichtet werden, da dies eine gegenteilige Wirkung hätte. Die rechtlichen Grundlagen weisen jedoch im Bereich der die Reiter betreffenden Verkehrsregeln einen Überarbeitungsbedarf auf. Zusätzlich sollte eine Sensibilisierung der Fahrzeugführer auf Begegnungen mit Pferden angestrebt werden, um gefährlichem Fehlverhalten vorzubeugen. Die Raumplanung setzt der Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone enge Grenzen. Aus diesem Grund befindet sich das Raumplanungsgesetz derzeit in Revision. Im Bereich der Infrastruktur wurde ein Handlungsbedarf im Hinblick auf die Konstruktion der Strassen und Wege und die zu geringe Anzahl an geeigneten Gaststätten erkannt.

Schlagworte

Pferde; Reitweg; nationale Infrastruktur; Reiten

Zitierungsvorschlag

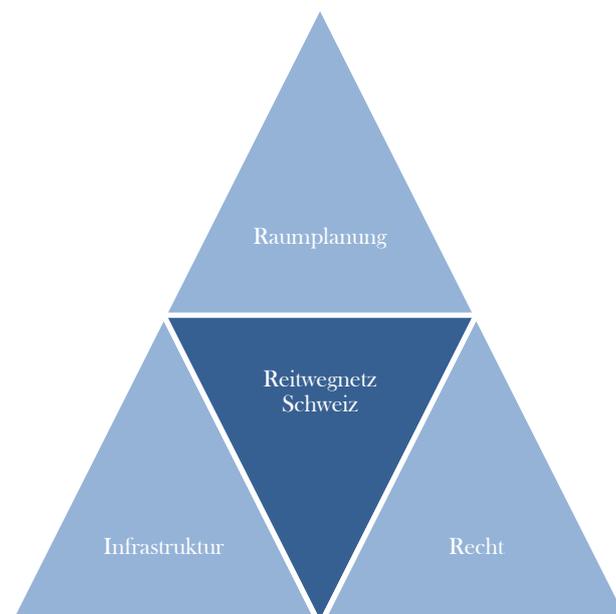
Rutz, R. (2012). *Infrastruktur für Freizeitverkehre - Analyse der Reitwegeninfrastruktur der Schweiz*, Masterarbeit, ETH Zürich, Zürich.

1 Einleitung & Aufgabenstellung

Schon seit Tausenden von Jahren ist die Geschichte des Pferdes mit der des Menschen eng verwoben und diese Verbindung hat sich bis heute gehalten. Noch vor 100 Jahren jagte die Postkutsche über die Schweizer Pässe und während des zweiten Weltkrieges erreichte die Pferdezahl ihren Höchststand, da das Pferd auch im Militär eine wichtige Rolle innehatte. Danach verlor es allerdings sowohl als Arbeitskraft als auch als Transportmittel fast vollständig an Bedeutung.

Der Wandel der Gesellschaft in der jüngsten Zeit rettete das Pferd jedoch vor der Bedeutungslosigkeit. Denn die hohe Technisierung brachte den Menschen auch immer mehr Freizeit. So wird das Reittier heute hauptsächlich zur Freizeitgestaltung und für die sportliche Betätigung eingesetzt. Freizeitreiter nutzen das weit verzweigte Netz an Wegen und Strassen, welches sie sich dabei mit vielen anderen Nutzern teilen. In der Schweiz besteht bereits ein sehr gut ausgebautes Wander- und Radwegnetz. In dieser Arbeit soll nun ermittelt werden, wie ein nationales Reitwegnetz ausgestaltet werden könnte und unter welchen Rahmenbedingungen ein Infrastrukturausbau und das Schliessen von Lücken stattfinden könnte. Dabei werden auch raumplanerische Implikationen betrachtet.

Abbildung 1 **Das Dreieck Recht, Infrastruktur und Raumplanung**



Quelle: Eigene Darstellung

Diese Arbeit bewegt sich, wie Abbildung 1 darstellt, in einem von Raumplanung, Recht und Infrastruktur gebildeten Dreieck. Jeder dieser Bereiche hat für sich einen Einfluss auf die Ausgestaltung eines nationalen Reitwegnetzes. Doch insbesondere aus Zusammenspiel mit den anderen Ecken und durch die Überschneidungen der drei Bereiche lassen sich Bedingungen, Grenzen aber auch Synergien für eine Reitwegeninfrastruktur ableiten.

Diese Arbeit befasst sich schwerpunktmässig mit den Belangen der Reiterinnen und Reiter und geht lediglich in einigen Teilbereichen auch auf Führer von Pferdefuhrwerken ein. In tel 6.1.2 wird denn auch deutlich, dass praktisch jeder Führer eines Pferdefuhrwerks (17% der Umfrageteilnehmer) auch reitet. In der im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Umfrage gaben nämlich 98.5% aller Befragten an, ihre Pferde zum Reiten zu nutzen.

Aufgrund einer leichteren Lesbarkeit verzichtet die Autorin in dieser Arbeit darauf, neben der männlichen Form jedes Mal auch die weibliche Form zu verwenden. Selbstverständlich sind an jeder Stelle dieser Arbeit immer sowohl Reiterinnen als auch Reiter gemeint.

2 Methodik

Den ersten Abschnitt dieser Arbeit bilden die Ergebnisse einer Literaturanalyse, um besonders aus der Geschichte des Pferdes und dessen Verbindung zum Menschen erste Erkenntnisse über die heutige Rolle des Reittiers zu erlangen und damit ein Grundverständnis für diese Arbeit zu schaffen. Mit Hilfe einer Internetrecherche werden diese Feststellungen ergänzt. In einem nächsten Schritt helfen Interviews mit Experten, unterschiedliche Standpunkte zum Thema eines nationalen Reitwegnetzes in der Schweiz zu erkennen und sowohl Möglichkeiten als auch die zu erwartenden Grenzen für ein solches Projekt abzustecken. Dabei sollen alle drei Bereiche des einleitend erwähnten Dreiecks berücksichtigt werden, um die gesamten Rahmenbedingungen einer Reitwegeninfrastruktur abzudecken.

Um die Nachfrage nach Reitwegen in der Schweiz und die Bedürfnisse der Reiterinnen und Reiter genauer abschätzen zu können, wird parallel zu den Interviews auf dem Internetportal www.onlineumfragen.com eine Umfrage im deutschsprachigen Raum der Schweiz durchgeführt (siehe Kapitel 6.1). Die Verteilung erfolgt in Form eines Hyperlinks, durch den auf die Umfrage zugegriffen werden kann, in einem E-Mail, welches mit der Bitte um Weiterleitung an ihre Mitglieder, an die Präsidenten von Pferdesportvereinen in der ganzen Schweiz versandt wird. Diese Methode birgt den Nachteil, dass später nicht ermittelt werden kann, wie gross der prozentuale Rücklauf ausfällt, da keine Kenntnis darüber erlangt werden kann, an wie viele Personen das E-Mail weitergeleitet wird. Zudem können lediglich Leute an der Umfrage teilnehmen, welche eine E-Mail Adresse besitzen und zumindest auf regelmässiger Basis im Internet sind. Heute ist das Internet jedoch bereits sehr weit verbreitet, sodass auf diesem Wege trotzdem Leute aller Altersschichten erreicht werden können. Bei den 14- bis 39-jährigen sind es über 92%, welche das Internet nutzen. 7% tiefer liegt der Anteil bei den 40- bis 49-jährigen und noch einmal 7% tiefer bei den 50- bis 59-jährigen. Bei den 60- bis 69-jährigen beträgt der Anteil der regelmässigen Internetnutzer jedoch noch immer über 60%. Erst bei den Personen über 70 Jahren ist ein deutlicher Abfall zu verzeichnen, dort nutzen nur noch knapp 30% das Internet. Dies zeigt aber, dass mit der online basierten Umfrage Menschen jeden Alters erreicht werden können (BFS, 2012). Dieser Kanal wurde primär deshalb gewählt, da durch die Methode einer online durchgeführten Umfrage schneller mehr Leute erreicht werden, als wenn die Umfrage in Papierform versandt würde.

Im späteren Verlauf der Arbeit werden die Ergebnisse der Umfrage gemeinsam mit den Erkenntnissen aus den Experteninterviews und einer Feldstudie in der Region St. Gallen-Sitterdorf-Hägenschwil zusammengeführt und mit Hilfe der erwähnten Dreiecksbeziehung

von Raumplanung, Recht und Infrastruktur geordnet. Eine Bedürfnismatrix (siehe. Kapitel 9.1) soll schliesslich dazu angewendet werden, um die aufgeworfenen Ansprüche der identifizierten Nutzergruppen den raumplanerischen, rechtlichen und infrastrukturellen Implikationen aber auch den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen gegenüberzustellen. Dabei soll besonders der Einfluss von Anpassungswünschen und Regelungsbedürfnissen der ermittelten Anspruchsgruppen auf die verschiedene Bereiche dargestellt werden. Mithilfe dieses Kriterienkataloges können schliesslich in Kapitel 9.2 mögliche Lösungsalternativen ausgearbeitet und mithilfe einer Nutzwertanalyse gegeneinander abgewogen werden, um schliesslich im letzten Kapitel Empfehlungen für oder gegen eine Veränderung der derzeitigen Situation zu formulieren.

3 Vom Waldpony zum Sportpferd

Die Geschichte des Pferdes reicht rund 65 Millionen Jahre in die Vergangenheit. Das Aussehen des Urpferdes hatte aber noch wenig mit dem uns heute bekannten Formen gemein. Seine Schulterhöhe¹ lag zwischen 25 und 45cm und insgesamt glich es eher einem Kaninchen oder Hamster (Otte, 1994, S. 8). Drei der etwa 120 Entwicklungsstufen sind in Abbildung 2 dargestellt.

Umwelteinflüsse und ab dem 1. Jahrhundert nach Christus die Zuchtbemühungen des Menschen haben die heutige Form des Pferdes hervorgebracht. Auch die gesellschaftliche Bedeutung dieses scheuen Fluchttieres und seine Verwendung durch den Menschen hat sich über die Zeit gewandelt - von der Jagdbeute zum Statussymbol bis hin zum Sportpferd und Kameraden. Dieses Kapitel soll eine Übersicht über eben diese Entwicklungen verschaffen und dadurch die Bedeutung des Pferdes für die Entwicklung des Menschen und umgekehrt auf. Damit wird die Beziehung zwischen Mensch und Pferd geschichtlich verortet.

3.1 Der Mensch trifft auf das Pferd

Die ersten Nachweise auf Kontakte zwischen Mensch und Pferd stammen aus dem Jahr 15'000 v. Chr. Es handelt sich dabei um Höhlenzeichnungen, die belegen, dass das Pferd zu dieser Zeit als Jagdwild diente (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 26). Zu dieser Zeit gab es bereits unterschiedliche Arten des Pferdes auf den verschiedenen Kontinenten, deren Grösse sich mit 130 bis 150cm im Bereich der heutigen Ponys bewegte. Dossenbach & Dossenbach (1992) beschreiben die physische Ausrichtung des frühen Pferdes eindrücklich: „Pferde besitzen zwar Zähne, die ganz schön zubeissen können, und Hufe, mit denen es schon einmal einen Feind ausser Gefecht setzen kann, aber seine einzigen wirkungsvollen Waffen gegen Raubtiere sind augenblickliches Davonstürmen beim Auftauchen einer Gefahr und die Fähigkeit, stundenlang in raschem Tempo zu flüchten. Auf diese Eigenschaften hin hat sich der ganze Körperbau des Pferdes entwickelt“ (S. 19).

Mit der Domestizierung des Pferdes, welche 4'000 v. Chr. begann, konnte der Mensch an den Grundzügen dieser Fluchttiereigenschaften nichts ändern. Mehr noch förderte er wohl eher noch, denn die Schnelligkeit des Pferdes wurde als grosse Stärke erkannt. Die Domestizierung

¹Die Schulterhöhe resp. Das Stockmass des Pferdes wird am höchsten Punkt des Rückens, dem Widerrist, gemessen.

des Pferdes ging mit dem Wunsch des Menschen sesshaft zu werden einher. Statt umherzuziehen, um Nahrung zu besorgen wurde damit begonnen er, sich Tiere in Herden zu halten. Damit stand das Fleisch jederzeit zur Verfügung. Laut Otte (1994) wurde das Pferd in den osteuropäischen und asiatischen Steppen zuerst domestiziert, wobei es zunächst als Fleischlieferant, später allerdings auch als Opfertier oder als Trag- und Zugtier genutzt wurde. Auf anderen Teilen der Erde wurden zu gleichen Zeit Esel, Kamel, Wasserbüffel und Taube domestiziert (S. 13-14).

Abbildung 2 **In Jahrmillionen vom hasengroßen Säuger zum Pferd**



Quelle: Nowak, o.D.

Pferde waren einfacher zu lenken als die bis dahin verbreiteten Onager² und wurden aufgrund dieser Eigenschaften zwischen dem 3. und dem 2. Jahrtausend v. Chr. vornehmlich vor Wagen gespannt, während Ochsen, Rinder, Esel und Maultiere als Zug- und Tragtiere für die Feld- und Waldwirtschaft eingesetzt wurden. Mit der Erfindung des Rades rund 2000 v. Chr. wurde die Entwicklung des Wagens revolutioniert und sein Einsatz auch im Krieg ermöglicht. Diese ‚Kriegsgemeinschaft‘ initiierte ein Zeitalter, in welchem die Geschichte des Menschen ganz wesentlich durch das Pferd geprägt wurde – eine Entwicklung die bis heute andauert. Im Zeitraum von 1900 bis 1600 v. Chr. fanden zudem die ersten Völkerwanderungen statt, welche ohne die Erfindung des Streitwagens wohl kaum in diesem Umfang möglich gewesen wären (Otte, 1994, S. 14).

²Der Onager ist ein asiatischer Halbesel (Wälti & Wälti, o.D.).

Die ersten Nachweise berittener Krieger – bei den Assyrern – datieren hingegen erst um 900 v. Chr. (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 19). Ab dem Jahr 356 v. Chr. entwickelte sich schliesslich unter der Herrschaft Alexander des Grossen die griechische Reiterei. Die Tatsache, dass viele griechische Göttergestalten in Pferdewagen dargestellt wurden, ist ein weiterer Hinweis auf die grosse Bedeutung, welche dem Pferd beigemessen wurde (Otte, 1994, S. 31).

Hinweise auf die gezielte Zucht gehen auf das Jahr 0 v. Chr. zurück. Zu der Zeit entwickelten die Hethiter eine Vorliebe für schwarze Pferde (Muller-Lhotska, 1984, S. 80). Zur Zeit der Römer zwischen 100 und 500 n. Chr. entwickelte sich auch in der Schweiz die Pferdezucht, wobei der Bestand sich noch im bescheidenen Rahmen bewegte. Die grösste Neuerung zu dieser Zeit bestand im Bau von Ställen und der Fütterung der Pferde über den Winter hinweg. Diese Haltung erforderte eine intensivere Pflege, wofür speziell ausgebildete Fachkräfte eingesetzt wurden. Da es sich dabei um eine kostspielige Angelegenheit handelte erhielt das Pferd seinen Ruf als Luxustier. Es wurde nur auf Gutshöfen als Kutschpferd verwendet, während auf dem Feld dagegen weiterhin vorwiegend Ochsen zum Einsatz kamen. In den folgenden Jahrhunderten entwickelte sich die Zucht vor allem in den Klöstern – beispielsweise im Stift St. Gallen – immer weiter. Bis ins Jahr 1000 n. Chr. dominierten allerdings kleinere Pferde mit einem Stockmass von 120 bis 148cm (Muller-Lhotska, 1984, S. 179). Parallel zur Nutzung als Luxustier nahm das Pferd auch im Kriegswesen eine bedeutende Stellung ein. Der Krieger war auf die Kraft und Ausdauer seines Pferdes angewiesen und damit wandelte sich seine Rolle in diesem Gebiet vom Nutztier zum Partner (S. 80). Die Verwendung des Pferdes als Reittier wurde im 6. Jahrhundert durch die Erfindung des Steigbügels erleichtert, der es einerseits ermöglichte, das Tier durch einen geschmeidigeren Sitz zu schonen. Viel mehr aber konnten nun schwerere Waffen aus dem Sattel heraus benutzt werden (Gleiss, 1986, S. 28). In der Landwirtschaft waren die Vorteile des Pferdes gegenüber dem in der Haltung weniger kostspieligen Ochsen bezüglich Geschwindigkeit und Wendigkeit erst geringfügig, so dass seine Bedeutung in diesem Anwendungsgebiet nur langsam wuchs (Muller-Lhotska, 1984, S. 80). Dazu kam, dass das Pferd durch den Einsatz als Kutschpferd und Reittier auf Gutshöfen Luxus symbolisierte und damit nicht so recht auf den Acker passte (S. 179).

3.2 Von Rittern und Ackergäulen

Mit der Blüte der Ritterzeit im 1. Jahrtausend n. Chr. kam eine neue Form des Reitens auf. Bisher war der Reiter beweglich auf dem Pferd gesessen und konnte es mithilfe von Gewichtsverlagerung und Schenkelhilfen steuern. Die Ritter im Mittelalter in ihren schweren Rüstungen konnten mit ihrer steifen Haltung das Pferd nun nur noch über die Trense³ steuern. Zudem

³Mundstück des Zaumzeugs, mit welchem das Pferd gelenkt wird.

verlangte das grosse Gewicht der Rüstung nach Pferden, welche den Reiter auch über lange Distanzen tragen konnten. Die Zucht von Kaltblutpferden erfuhr dadurch ein deutliches Wachstum (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 34). Ausserhalb Europas legte man allerdings weiterhin keinen Wert auf schwere Panzerung sondern begann damit, den Umgang mit dem Pferd zu perfektionieren. Die osmanischen Krieger, welche als Pferdeboegner⁴ im arabischen Heer eingesetzt wurden, entwickelten diese Fähigkeiten überdurchschnittlich und wren berühmt-berüchtigt für ihre Reitkünste.. Mit einigen 100'000 Pferden erreichte das Heer im 8. und 9. Jahrhundert seine grösste Ausdehnung (Gleiss, 1986, S. 28). Den Fokus bei der Zucht setzten sie auf Zähheit und Geschwindigkeit, während das Aussehen hingegen erst eine geringe Bedeutung beigemessen wurde (Muller-Lhotska, 1984, S. 221). Die Rasse, in welcher diese Eigenschaften in Vollendung vereint sind, ist der Araber.

Im Hochmittelalter zwischen 1'000 und 1'300 n. Chr. wurde auch der Begriff des Turniers geprägt, obwohl die damals durchgeführten Turniere noch nicht viel mit Sport gemein hatten. Es waren vielmehr militärische Manöver, in denen sich die Ritter in der Kriegskunst massen: „Das Turnierwesen, aus dem altfranzösischen torneier = das Pferd drehen, 'wenden', wurde zum Ausdruck der ritterlichen Lebensgestaltung“ (Otte, 1994, S. 50). Zu dieser Zeit entwickelte sich das Pferd zum bedeutendsten Zugtier für den Landtransport von Ost nach West, während es vor allem in den Bergen als Tragtier eingesetzt wurde. Bei den Bauern behielt allerdings nach wie vor das Rindvieh seine führende Rolle bei der Feldarbeit (Gleiss, 1986, S. 43).

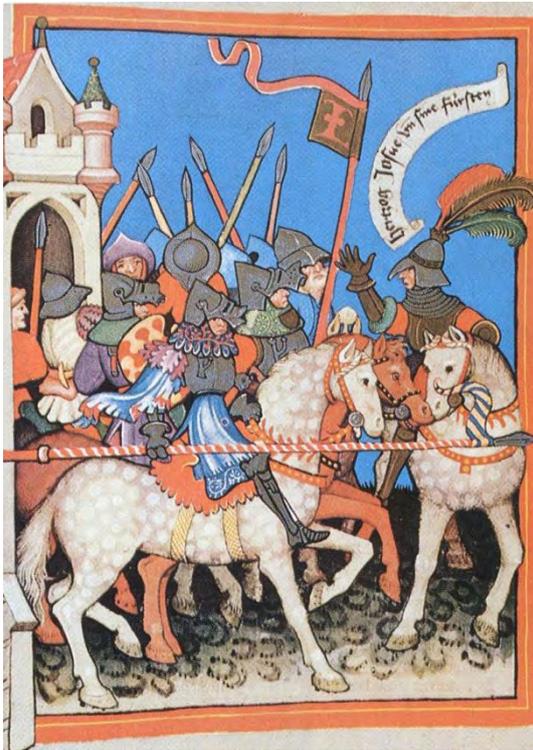
Vom 13. Jahrhundert an entwickelte sich unter Dschingis Khan in der Mongolei das grösste je dagewesene Reiterheer. Zu seinem Höhepunkt umfasste das Heer an die fünf Millionen Pferde. Dabei handelte es sich um drahtige Ponys mit einem Stockmass von ungefähr 130cm (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 37). Das Pferd hatte in der mongolischen Kultur nicht nur eine grosse Bedeutung als Reittier, sondern auch zur Sicherung der Ernährung. Die intensive Beziehung gepaart mit einer grossen Abhängigkeit vom Pferd scheint bei den Mongolen deutlich ausgeprägter als bei den europäischen Völkern gewesen zu sein. Ende des 13. Jahrhunderts zerfiel das mongolische Reich jedoch. Daraufhin übernahmen die erstarkten mit den Osmanen im Osten Europas die Macht.

In Resten Europas blieb das Pferd hingegen für lange Zeit den Reichen und Adeligen vorbehalten. Die züchtenden Klöster konnten den Bedarf an Pferden jedoch kaum decken, so blieb das Pferd lange sehr teuer (Muller-Lhotska, 1984, S. 244). Ein Pferd entsprach in seinem Wert etwa dem von zwölf Kühen (Gleiss, 1986, S. 34). Erst im Spätmittelalter sank der Preis durch die

⁴Pferdeboegner waren Bogenschützen, welche ihre Pfeile vom Pferd drücken aus abschossen. Dabei war es ihnen möglich, ihr Pferd ohne Zügel und nur mit den Beinen zu lenken und ihre Ziele auch in vollem Galopp exakt zu treffen. Der Galopp ist die schnellste Gangart des Pferdes, bei dem es je nach Rasse und Disziplin zwischen 30 und 70km/h erreichen kann.

Einmischung der Bauern ins Zuchtwesen, die ab dem 14. Jahrhundert die Klöster auf dem Markt konkurrierten (Muller-Lhotska, 1984, S. 275).

Abbildung 3 **Pferdenutzung im Mittelalter**



(1)



(2)



(3)



(4)

(1) Geleit und Transportdienst um 1500; (3) Fünfergespann mit Vor- und Deichselreiter, 1415; (2) Ritterliche Schar aus der Zeit um 1400; (4) Feldross beim Eggen; Beginn 16. Jahrhundert

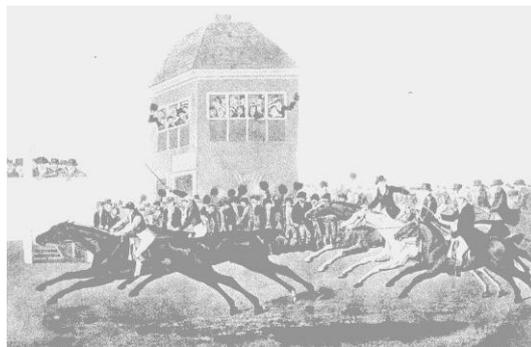
Quelle: Muller-Lhotska, 1984, S. 290

Erst im 16. Jahrhundert entwickelte sich in Europa eine methodische Reitkunst, die über das ausschliessliche Vorwärtsstürmen der Ritterpferde hinausging. Die ersten Reitschulen entstanden in Neapel und dienten der Ausbildung der jungen Adelligen (Otte, 1994, S. 58).

3.3 Auf der Insel zählt das Blut

Während im restlichen Westeuropa viel Wert auf eine abgerundete Form und hohe Knieaktion gelegt wurde, hatten die Engländer Interesse an der Härte und Schnelligkeit der Pferde, was zur Zucht des berühmten englischen Vollbluts führte (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 38). Bereits zur Zeit der Römer existierten in England erste Rennbahnen und mit den Römern kamen die orientalischen Pferde und somit das Blut auf die Insel. Das erste dokumentierte Rennen fand 1209 in England statt. Um den Bedarf an Rennpferden zu decken, nahm der Import orientalischer Pferde vor allem im 14. Jahrhundert stark zu. Die Züchtung des englischen Vollblutes, wie wir es heute kennen, begann allerdings erst im 18. Jahrhundert mit den drei Stammhengsten Byerly Turk, Darley Arabian und Godolphin Barb (S. 50). In ganz Europa wurde das englische Vollblut in der Folge als Veredler⁵ für die Warmblutrassen⁶ verwendet, welche für den Einsatz im Reiseverkehr und als Wirtschaftspferde in immer grösserer Zahl im Einsatz waren (Gleiss, 1986, S. 87).

Abbildung 4 **Pferderennen im England des 18. Jahrhunderts**



Quelle: Otte, 1994, S. 121

Die Engländer züchteten die Pferde für die Jagd und den Rennsport und nicht wie zur selben Zeit auf dem europäischen Festland für den Krieg. Durch diese frühe Konzentration auf den

⁵Veredler werden Hengste genannt, welche zur Verbesserung der Eigenschaften einer Rasse eingesetzt werden, dieser Rasse aber selbst nicht angehören (Hilge, Pferde-Lexikon; Veredler, 2010a).

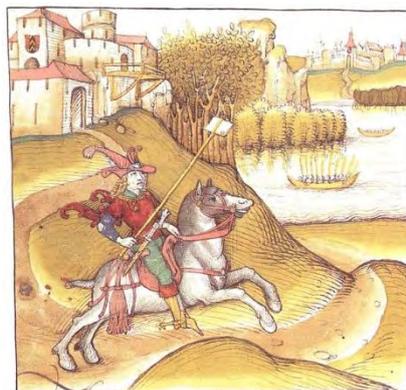
⁶Zu den Warmblütern werden leichte bis mittelschwere Pferderassen gezählt welche vor allem im Springsport, in der Dressur und für die Freizeitreiterei eingesetzt werden (Hilge, 2010b).

Pferdesport war England denn auch die Triebkraft dieser Disziplinen in ganz Europa (Immes, 1993, S. 4). Es verwundert nicht, dass auch die erste offizielle Regelung des Rennsports 1752 bei der Gründung des Jockey Clubs in England verfasst wurde (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 53)

3.4 Die Post erobert die Alpenwelt

Bereits zur Zeit der Römer gewann das Pferd als Transportmittel an Bedeutung, wobei sich ein organisierter, transalpiner Botenverkehr entwickelte (Muller-Lhotska, 1984, S. 277). Erst Jahrhunderte später verhalf jedoch der Wirtschaftsaufschwung Europas dem Botenwesen zu Wachstum, da man durch das Aufkommen der Arbeitsteilung auf eine sichere und zuverlässige Kommunikation angewiesen war (Wyss, 1987, S. 25). Anfänglich waren die Boten noch zu Fuss unterwegs, doch seit dem 15. Jahrhundert sind festgelegte Reiterbotenlinien verzeichnet, beispielsweise der Fussacherbote, der die Strecke Lindau-Chur-Mailand bediente (S. 34ff). Die Boten ritten die gesamte Strecke bis ins Jahre 1822 jeden Monat, sofern die Strassen es zuliesse, mit acht Pferden innerhalb von 24 Tagen hin und zurück. Um das grosse Postaufkommen zu bewältigen, musste im 18. Jahrhundert bereits jeder Bote zusätzlich ein bis zwei Führpferde⁷ mitnehmen (S. 97).

Abbildung 5 **Kurier des Grafen von Neuenburg 1339**



Die Briefe wurden für Jedermann sichtbar auf einem Stock transportiert. Hier handelt es sich um die Kriegserklärung des Grafen von Neuenburg und Valagin an Bern. Im Hintergrund ist Neuenburg zu sehen.

Quelle: Wyss, 1987, S. 22

⁷Führpferde sind Pferde, welche vom Reiter an der Hand oder am eigenen Pferd angebunden mitgeführt werden und als zusätzliche Lasttiere oder als Ersatzreitpferd dienen.

Da die Schweiz innerhalb Europas mit ihren zahlreichen Gebirgsübergängen eine spezielle Rolle im Postwesen einnahm, wird im Hinblick auf die Ausrichtung dieser Arbeit der Fokus an dieser Stelle im Speziellen auf die Entwicklung des Postwesens in der Schweiz gelegt. Bis zum Ende des 13. Jahrhunderts waren erst nur Säumer⁸ in der Schweizer Bergwelt unterwegs (Gartmann, 1985, S. 15). Neben den Säumer transportierten Ende des 15. Jahrhunderts Roodfuhrleute⁹, organisiert durch private Posteinrichtungen, die Waren beispielsweise in über die Berge. Personen wurden damals noch nicht befördert, doch konnten sie sich gegen ein Entgelt den betreffenden Kurieren anschliessen (S. 17). Im Laufe des 17. Jahrhunderts nahm der Strassenbau stetig zu und im Gleichschritt mit dieser Entwicklung wurden auch die reitenden Boten langsam durch den Wagenverkehr abgelöst (S. 20). 1690 entstand der erste Kurierdienst der Schweiz zwischen Genf und Turin (Bloesch, Endtner, Henrioud, Senger, & Zipfel, 1932, S. 17). Ab 1798 boten in Graubünden immer mehr private Postunternehmen einen zuverlässigeren und vor allem schnelleren Transport an (Gartmann, 1985, S. 15). Lange Zeit, bis ins 19. Jahrhundert, galten die Schweizer Pässe als äusserst gefährlich. Besonders dem Grimsel und dem Gemmipass haftete dieser Ruf an. Doch bereits Ende des 18. Jahrhunderts richtete der Pionier Beat Fischer die erste fahrende Post über den Sankt Bernhard ein. Fischer hatte 1775 die Berner Post aufgekauft und entwickelte daraus über die Jahre das führende Postunternehmen der Schweiz (Bloesch et al., 1932, S. 17). In der Schweiz dauerte es auch zunehmend länger als in den umliegenden Ländern, bis die Post zentralisiert wurde (Gartmann, 1985, S. 25). Während der Jahre 1798 bis 1803 fanden zwar ernsthafte Anstrengungen statt und es wurde sogar ein Reglement erlassen, jedoch löste sich die Einrichtung 1803 wieder auf, bevor die Nachricht davon überhaupt in alle Alpentäler vorgedrungen war (S. 27ff). „So blieb denn die Post im Innern zum grossen Teil auf einen mangelhaften privaten Botendienst beschränkt“ (Gartmann, 1985, S. 34).

⁸Säumer sind Leute, welche mit Hilfe von Tragtiere (den sogenannten. Saumtieren) verschiedenste Waren über die Alpen transportieren.

⁹Roodfuhrleute waren Männer, welche einen Transport begleiteten.

Abbildung 6 Furkapost über Rhonegletscher um 1900



Quelle: Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege Bern, Sammlung Wehrli Nr. B 2065, zit. in Furger, 2006, S. 46

1850 hatte das Pferdepostnetz seine grösste Ausdehnung erreicht. Es gab zahlreiche Verbindungen ins Ausland. Die Gesamtlänge innerhalb der Schweiz betrug ungefähr 4'600km. Kurz zuvor hatte die nun etablierte eidgenössische Post die kantonalen Poststellen übernommen und besass damit nun einen Fuhrpark von 468 Wagen und 247 Schlitten. Das schweizerische Wegenetz machte sich 1858 auch die Kaiserin von Russland mit ihrem Gefolge zu Nutze, als sie den Splügen-Pass überquerte. Zu diesem Anlass mussten an jeder Umspannstation 152 frische Pferde bereitgestellt werden. Die Leistungsfähigkeit des Systems wurde aber auch während Pilgerzügen und anderen Anlässen wie beispielsweise Schützenfesten auf die Probe gestellt. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn ging jedoch bereits ab 1868 der Ertrag merklich zurück. Für die Pferdepost in den Bergen bedeutete die Eisenbahn jedoch noch keine Bedrohung, sondern erleichterte im Gegenteil sogar ihre Zugänglichkeit und steigerte damit die Beliebtheit (Bloesch et al., 1932, S. 39-40). Daher stieg der Fahrzeugbestand bis 1913 noch auf über 3000 Fahrzeuge an (Wyss, 1987, S. 219). „Die hohe Zeit der Pferdepost als die Landstrassen praktisch beherr-

schender öffentlicher Verkehrsbetrieb dauerte eigentlich nur kurze Zeit, nämlich etwa von 1830 bis 1860“ (Bloesch et al., 1932, S. 220). Laut Furger (2006) ging mit den befahrbaren Routen eine ausgeklügelte Infrastruktur aus Poststationen, Pferdewechselmöglichkeiten, Gasthäusern und Hotels einher, welche mit den Strassen zusammen neu erstellt und deren Betrieb organisiert werden musste. Mit diesem Netz konnten auch die Bedürfnisse von Reisenden durch die Post befriedigt werden (S. 45). Die grössten Unternehmen befanden sich denn auch in den grossen Touristenorten, beispielsweise in St. Moritz und Interlaken, in welchen sich ein emsiger Betrieb mit Omnibussen und Wagen entwickeln konnte (S. 60). Oberhalb von St. Moritz wurde sogar noch nach dem ersten Weltkrieg ein mehrstöckiger Stall für über 100 Pferde errichtet (S. 66). Während sich nach dem Aufkommen der Eisenbahn in ganz Europa und im Flachland die Postkutschen zurückzogen, erfreute sich die Bergpost zunehmender Beliebtheit. Besonders diejenigen Touristen, welche sich nach der guten alten Zeit sehnten, fanden diese bei der nostalgischen Bergpost. Nach dem 2. Weltkrieg wurde jedoch auch sie zunehmend durch das Automobil verdrängt und verschwand allmählich von der Bildfläche (Furger, 2006, S. 45ff).

Abbildung 7 **Bahnhof St. Moritz 1903**



Quelle: Schweizerisches Landesmuseum Zürich, 100329.26, zit. in, Furger, 2006, S. 65

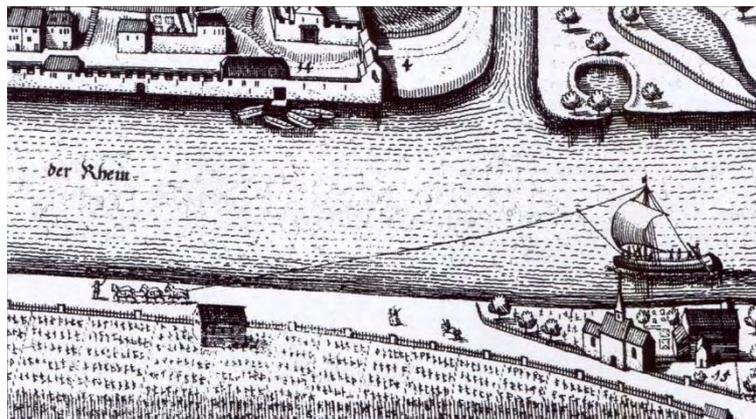
3.5 Flussaufwärts mit Pferdestärken

Der Ausbau des Strassennetzes in der Schweiz begann erst im 18. Jahrhundert. Zuvor waren die Flüsse die wichtigsten Handelswege dar und wurden vor allem flussabwärts befahren (Vischer, 2007, S. 137). Quellen belegen, dass oft Einwegschiffe verwendet wurden, die an den waldreichen Abgangsorten gebaut und in den flussabwärtsgelegenen Zielorten zu Brennholz

verwendet wurden (Vischer, 2008a). Vor der Erfindung des Dampfantriebes für Schiffe stellte die Treidelei die einzige Möglichkeit dar, die Schiffe wieder flussaufwärts zu transportieren (S. 21). Die Treidelei wurde vor allem auf dem Rhein und dem Linthkanal betrieben. In Abbildung 8 ist das Prinzip zu sehen, wie ein solcher Treidelzug aufgebaut war. Die Pferde liefen paarweise am rechten oder linken Flussufer auf sogenannten Treidelpfaden. Ihre Anzahl variierte dabei je nach Grösse des Schiffes. Jedes zweite Pferd wurde dabei von einem Mann geritten, welcher Rosser genannt wurde und die Tiere lenkte. Vom hintersten Pferdepaar ging eine Leine zur Mastspitze des Schiffes an der das ganze Schiff gezogen wurde. War das Schiff am Ziel angekommen, ritten die Rosser mit ihre Pferden wieder zum Ausgangspunkt zurück (Vischer, 2008b, S. 135).

Treidelei bezieht sich aber nicht alleine auf von Pferden gezogene Schiffe. Ein Schiff konnte auch von Männern gezogen werden, wenn das Gewicht und die Strömung es zuliesse (Vischer, 2007, S. 320).

Abbildung 8 Rosserzug mit einer Lädi [Transportschiff] von Diessenhofen



Quelle: Ausschnitt aus der Stadtansicht von M. Merian 1642 (Staatsarchiv Thurgau)

Im Flussabschnitt vom Rheinfall bis nach Stein am Rhein sprach man nicht von Treideln sondern von Schälten. Der Begriff Schälten wurde normalerweise für Stacheln verwendet. Diese Wortherkunft weist darauf hin, dass die Schiff nicht nur gezogen, sondern auch mit Hilfe von Stangen vorwärtsgestossen wurden (Vischer, 2008a, S. 137).

Der Ausbau der Strassen, aber vor allem der Bau der Eisenbahn, setzte der Flussschiffart im 19. Jahrhundert ein Ende. Nur auf dem Linthkanal wurde noch bis 1937 getreidelt. Dabei sollen in den letzten Jahren aber Traktoren anstelle der Pferde zum Einsatz gekommen sein (Vischer, 2008b, S. 24).

3.6 Gastspiel für das Pferdetransport

Am Anfang des 19. Jahrhunderts lag auch in den grössten schweizerischen Städten noch alles in Fussdistanz. Daher wurden sie durch von Pferden gezogene Trams vergleichsweise spät erobert. Bereits nach knapp 2 Jahrzehnten ihres Einsatzes ersetzte man sie bereits durch elektrische Trams (Galliker, 1997, S. 39). Das weltweit erste Tram fuhr bereits 1832 in New York (S. 23). McShane und Tarr (2007) geben einen guten Überblick über das Leben der Pferde und der Menschen zur Zeit des Pferdetransports in New York. Allein die Besorgung des Futters für die Pferde verlangte nach einer riesigen Organisation. In den mehrstöckigen Ställen wurden zu meist über 1'000 Pferde gehalten. Diese Ställe stellten denn auch die grossen Schwachpunkte des Systems dar, was beispielsweise deutlich wurde, als ein grosser Brand über 1200 Tieren den Tod brachte und damit ein ganzes Stadtviertel lahmlegte. Aufgrund der Emissionen und der Angst vor Epidemien wollte zudem niemand im Umfeld solcher Ställe wohnen. Gleichzeitig hingen jedoch viele Arbeitsplätze von diesem Transportsystem ab. Dies waren Schmiede, Gerber, Wagenbauer, Sattler, Pferdepfleger, etc. Wegen der aufkommenden Separierung von Wohnen und Arbeiten wurde das Tram zu einer unentbehrlichen Verbindung zwischen Innenstädten und ihren Randgebieten. Menschen aller Gesellschaftsschichten fuhren mit diesen Trams.

Abbildung 9 **Alltag um 1900 in New York**



Diese Kinder spielen neben einem toten Pferd. Da sogar Pferdekadaver noch wertvoll waren, wird es nicht lange liegen bleiben.

Quelle: McShane & Tarr, 2007

In Europa befanden sich bereits im 17. Jahrhundert Pferdeomnibusse im Einsatz. Der erste davon nahm 1662 den Betrieb in Paris auf (Galliker, 1997, S. 22). Die sogenannten ‚Carosses à cinq sous‘ in Paris waren allerdings, anders als die Trams in New York, für den minderbemittelten Bevölkerungskreis ausgelegt (Gleiss, 1986, S. 22). Wie bereits angesprochen fuhren die ersten Pferdetrans und Omnibusse in der Schweiz erst spät. In Genf wurde 1862 die erste Tramlinie eröffnet, nachdem ein Omnibusbetrieb fast drei Jahrzehnte lang das Zentrum mit Carouge, einer 2.5km westlich gelegenen Stadt, verbunden hatte. Das erste Pferdetrans in Zürich folgte dagegen erst 1882. 1881 erhielt auch Basel einen Pferdeomnibus-Betrieb, der allerdings bereits 1895 durch elektrische Fahrzeuge des staatlichen Strassenbahnbetriebs abgelöst wurden (Galliker, 1997, S. 21-22). Die schweizerischen Trams waren jedoch vielmehr Luxusprodukte als Verkehrsmittel, da sich der Grossteil der Bevölkerung eine Fahrt kaum leisten konnte (S. 9).

Davos war bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert ein gut besuchter Kurort. Die grossen Besucherzahlen führten 1883 zur Etablierung eines Tramomnibus-Betriebs, der anfangs jedoch nur im Winter im Einsatz war. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die Omnibusse elektrifiziert, aber der Betrieb warf niemals Gewinn ab. Mit der Aufhebung des Autofahrverbots in Graubünden 1925 wurden sie denn auch schon bald durch Autobusse der Post abgelöst (Tiepner, 2003).

Abbildung 10 **Basler Rösslitrans**

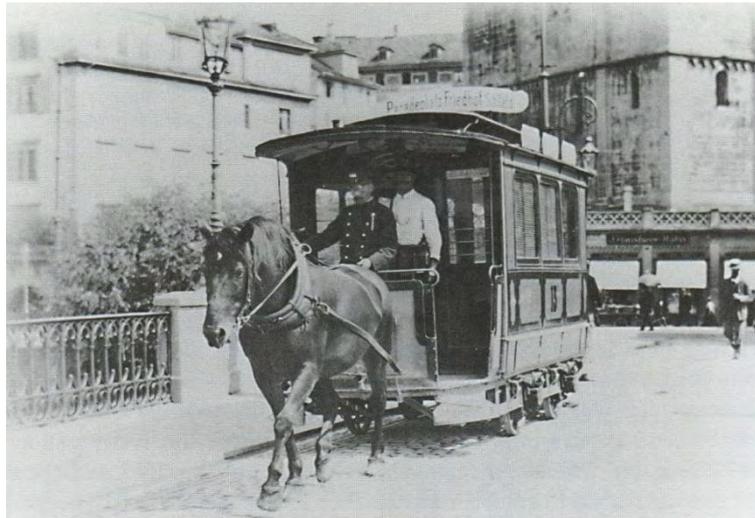


Quelle: Verein Original Tram Basel, 1990, S. 4

„Pferdetrans waren langsam, ihre Beförderungskapazität verschränkt, Steigungen boten fast unüberwindbare Hindernisse, und die Streckenlänge war auf 8 bis 10 Kilometer limitiert. Diese Distanz vermochten die Pferde in einer Stunde zu bewältigen, danach brauchten sie eine Pause“ (Galliker, 1997, S. 24). Zur Zeit seiner Einführung stellten sie jedoch trotz allem einen grossen technischen Fortschritt dar und passten zur Aufbruchsstimmung, der Industrialisierung. An-

fänglich stellten die Schienen für die gleichzeitig verkehrenden Kutschen ein Problem dar, da sie bis 1852 auf der Oberfläche verlegt worden waren. Doch mit der technischen Neuerung – der Verlegung im Strassenfundament – war dieses Hindernis beseitigt (S. 23). So bestand diese Problematik in der Schweiz durch die späte Einführung des Trams nie.

Abbildung 11 **Pferdetram auf der Münsterbrücke**



Quelle: BAZ/Schindler, zit. in, Galliker, 1997, S. 6

Nach McShane und Tarr (2007) wurde das Pferd um 1900 zunehmend durch Maschinen ersetzt. Laut Gleiss (1986) wurden zu dieser Zeit auch die Omnibusse in Paris durch leistungsfähigere Strassenbahnen ersetzt (S. 22). Schon 1920 hatte das Auto die privaten Kutschen fast vollständig aus den Städten verdrängt. Diese Entwicklung kostete jedoch viele Arbeitsplätze und wurde darum nicht nur gutgeheissen. Mit der Elektrifizierung des Trams wandelte sich auch die Rolle dieses Transportmittels, da es nicht mehr den Reichen vorbehalten war, sondern für alle Bevölkerungsschichten erschwinglich und damit Teil des Alltags wurde. Am längsten behauptete sich das Pferd gegen die Mechanisierung in den Docks und beim Transport innerhalb der Fabriken. (Galliker, 1997, S. 9).

3.7 Die Kavallerie entdeckt den Sport

Im 16. Jahrhundert breitete sich die in Neapel trainierte Schulreiterei über ganz Europa aus und gewann immer mehr an Ansehen. Sie diente der Ausbildung der jungen Adligen und war aus deren Ausbildungsprogramm bald nicht mehr wegzudenken. Da jedoch die Ansprüche an Pferd und Reiter stark anstiegen, konnten diese nicht mehr für militärische Zwecke eingesetzt

werden, wodurch sich die Reitkunst während der Renaissance zum reinen Selbstzweck wandelte (Otte, 1994). Der Gehorsam des Pferdes wurde mit langen Sporen¹⁰ und Marterinstrumenten von Trensen erzwungen. Die dabei vom Pferd verlangten Übungen werden heute höchstens noch in der Spanischen Hofreitschule in Wien¹¹ gelehrt, wobei auch dort heute sanftere Methoden angewandt werden. Im Militär sah man keine Verwendung für diese Künste, sondern forderte stattdessen ein wendiges Pferd mit einer soliden Basisausbildung. Friedrich Wilhelm Freiherr von Seydlitz-Kurzbach (1721–1773), preussischer Kavalleriegeneral, war der Begründer dieses neuen Prinzips und legte damit im 18. Jahrhundert den Grundstein für die moderne Reitkunst, wie sie heute gelehrt wird. Um 1990 schliesslich proklamierte Kavallerieoffizier Frederico Caprilli (1868-1907), Ausbilder an der italienischen Kavallerieschule und Rittmeister in der italienischen Armee, einen neuen Sitz beim Springreiten. Dabei geht der Reiter mit dem Pferd mit und lehnt sich nicht wie zuvor während eines Sprunges zurück. Im heutigen Spring-sport wird bis heute auf diese Art geritten, um das Pferd weniger zu behindern. Entwickelt wurde dieser sogenannte ‚leichte Sitz‘ allerdings bereits einige Jahre davor durch Karl Kegel, der 1842 das Werk „Neueste Theorie der Reitkunst nach vernünftigen Grundsätzen des gesunden Menschenverstandes“ schrieb und darin reformerische Gedanken zum Sitz es Reiters äusserte. (Otte, 1994).

Abbildung 12 **Junge Soldaten während der Rekrutenschule in Aarau**



Kavalleristen und ihre Pferde mussten geländetauglich sein. Dazu gehörte auch das Durchreiten von Wasser.

Quelle: Frei, 1994, S. 15

In der Ausbildung von Pferd und Reiter im Militär lag der Fokus auf kriegsnahen Übungen, wozu vor allem die Geländetauglichkeit zählte. In England wurden schon seit langer Zeit Jagden

¹⁰Sporen sind aus Eisen geformte Fortsätze, welche an der Ferse des Reiters befestigt werden und zur Verstärkung der Einwirkung des Fusses auf das Pferd dienen.

¹¹Die Spanische Hofreitschule in Wien ist eine der bedeutendsten Reitschulen der Welt. In ihr werden nur weisse Lipizzaner in der Hohen Schule der Dressur ausgebildet.

geritten, bei denen Gräben, Mauern, Abhänge und weitere natürliche Hindernisse zu überwinden waren. Nach diesem Vorbild wurden im 19. Jahrhundert in vielen Kavallerieschulen eigens Geländestrecken angelegt. „Berühmt ist etwa der haarsträubende Steilhang der spanischen Kavallerieschule in Zarzuela bei Madrid. Der Hang ist 15m Hoch, und die oberen 11m fallen fast senkrecht ab“ (vgl. Abbildung 13). Vielerorts wurde insgesamt allerdings mehr Wert auf Dressur gelegt, als auf Geländetauglichkeit (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 66).

Abbildung 13 Übung am Steilhang



Quelle: Otte, 1994, S. 157

Durch das Militär fand mit dem Distanzritt eine neue Disziplin Einlass in den Pferdesport. Die Strecke des ersten Distanzritts in Europa, der 1892 über die Bühne ging, führte auf über 600km von Wien nach Berlin. Die Unerfahrenheit der Offiziere führte jedoch dazu, dass nicht einmal die Hälfte der Pferde das Ziel erreichte und einige gar an Erschöpfung starben. Auch das Siegerpferd erreichte zwar unter 72 Stunden das Ziel, brach dann aber tot zusammen (Dossenbach & Dossenbach, 1992). Der erste Distanzritt in der Schweiz wurde 1898 von Lausanne nach Bern und wieder zurück ausgetragen. Dabei kam es zwar zu Aufgaben, da einige Pferde lahmten, doch kam dabei kein Pferd mehr zu ernsthaftem Schaden (Egger, 1912, S. 42). Ganz anders verlief hingegen der nächste bekannte grosse Distanzritt von Brüssel nach Ostende 1902, der 16 Pferden das Leben kostete, weil zu schnell geritten wurde. Aus dieser weiteren Tragödie wurden nun Lehren gezogen und Regelungen zur Schonung der Pferde entwickelt. Neben einer Minimalzeit für bestimmte Strecken wurde das Training systematisiert und während den Rennen waren Tierärzte entlang der Strecke postiert, um lahrende und erschöpfte Tiere rechtzeitig herauszunehmen (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 66-67).

In der Schweiz wurde auch der Rennsport durch das Militär stark gefördert. So fand am Ende der Rekrutenschule bei den berittenen Einheiten regelmässig ein Rekrutenrennen statt. Ausserhalb der Dienstzeit wurde zudem seit Beginn des 20. Jahrhunderts vermehrt gefordert, dass das Dienstpferd nicht nur zum Arbeiten eingesetzt werde, sondern weiterhin vielfältig zu trainieren sei. Damit sollte es für den militärischen Einsatz stets bereit sein. Aus diesem Zweck wurden in der ganzen Schweiz Kavallerievereine gegründet, innerhalb derer sich die Reiter bei Springen und Rennveranstaltungen messen konnten (Egger, 1912). Auch ausserhalb der Schweiz, beispielsweise in Deutschland, entstanden zu dieser Zeit aus demselben Grund viele Kavallerievereine. Mit der Zeit entwickelten sich weitere ländliche Reitvereine, was die Grundlage für den modernen Pferdesport darstellte (Immes, 1993, S. 4).

Die Jagdreiterei, wie sie in England geprägt worden war, entwickelte sich hierzulande nie im gleichen Ausmass. Man erachtete sie zwar im Rahmen der militärischen Ausbildung als nützlich, führte sie jedoch nur in Form von Schnitzeljagden durch. Zu einer Fuchsjagd nach englischem Vorbild, bei der die Reiter einer Hundemeute folgten, kam es nie, da das richtige Training der Hund nicht gelang (Egger, 1912). In einer verkürzten Form fand die Jagdreiterei hingegen Eingang im Military¹², wovon das erste 1902 in Paris durchgeführt wurde. Das Turnier dauerte zwei Tage, wobei als erstes eine Dressurprüfung zu absolvieren war. Darauf folgten ein Jagdrennen und ein Querfeldeinritt über 60km. Am zweiten Tag musste schliesslich eine Springprüfung absolviert werden. Das erste internationale Military fand drei Jahre später in Brüssel statt. 1912 in Stockholm schaffte es der Springsport erstmals zu einer offiziellen Disziplin der Olympischen Spiele zu werden (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 67)

Abbildung 14 **Turnier in Thun**



Wettkämpfe dienten dazu, die Militärdiensttauglichkeit von Pferd und Reiter zu prüfen.

Quelle: Frei, 1994, S. 16

¹²Im Concours Complet, welches auch unter den Namen Vielseitigkeitsreiten oder Military bekannt ist, finden drei aufeinanderfolgenden Prüfungen statt – eine Dressur-, eine Gelände- und eine Springprüfung, deren Resultate in der Schlusswertung zusammenfliessen (SVPS, 2011b).

Bei der Entwicklung des Pferdesports in der Schweiz kommt der 1850 gegründeten Pferde-Regieanstalt (EMPRA)¹³ in Thun die wohl bedeutendste Rolle zu. In dieser wurden die Remonten¹⁴ zu Beginn der Rekrutenschule eingeritten und am Ende derselben den Soldaten verkauft. Nach dem ersten Weltkrieg erreichte die EMPRA sogar internationales Renommee. Die Hauptaufgabe war zu dieser Zeit die Bereitstellung der Offizierspferde für die Wiederholungskurse der Armee. Unter der Leitung des in Ungarn aufgewachsenen Oberst Richard Ziegler wurde bereits 1916 der erste ‚Concours Hippique‘ auf dem eigenen Gelände durchgeführt. Auch bei der Einführung der modernen Fahrweise war die EMPRA wegweisend. Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die Wagen des schweizerischen Militärs vom Pferderücken aus gelenkt, was bedeutete, dass eines der Zugtiere von einem Soldaten geritten wurde. Das Fahren vom Kutschbock aus war zu diesem Zeitpunkt noch nicht verbreitet aber wie das Reiten Teil der Offiziersausbildung (Furger, 2006, S. 126).

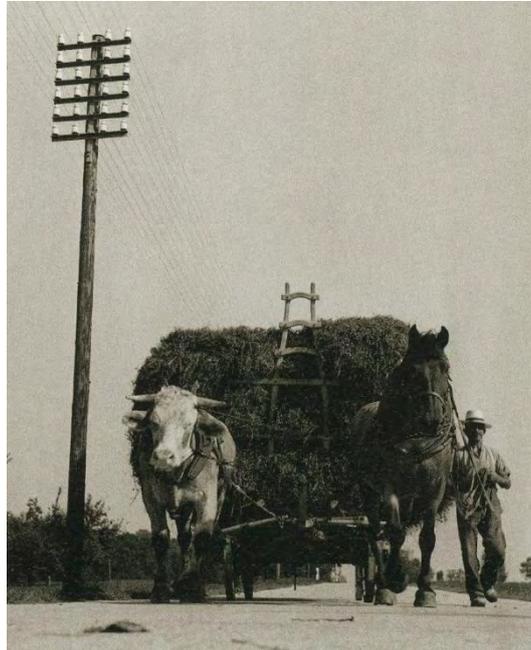
3.8 Die Triebkraft der Equipage

Der wirtschaftliche Aufschwung im 12. und 13. Jahrhundert ging mit einem deutlichen Bevölkerungswachstum einher. In der Landwirtschaft wurde dadurch eine Erhöhung der Produktionskraft unabdingbar. Mit der Einführung der Arbeitsteilung wurde die dörfliche Selbstversorgung durchbrochen und in der Folge der Transport von Waren immer bedeutsamer. Auch die Bauern benötigten nun eigene Wagen. Wie bereits im Kapitel 3.2 erwähnt spielte das Pferd dabei jedoch nie die tragende Rolle (Wyss, 1987, S. 25), wie auch Abbildung 15 illustriert.

¹³Eidgenössische Pferde-Regieanstalt in Thun (heute: Nationales Pferdezentrum NPZ in Bern).

¹⁴Remonten sind junge Pferde, welche zum ersten Mal unter dem Reiter oder an der Kutsche trainiert werden.

Abbildung 15 Strasse bei Diessenhofen 1941



Viele Bauern konnten sich höchstens ein einziges Pferd leisten. Für den schweren Zug wurde deshalb oft eine Kuh oder ein Ochse dazu gespannt.

Quelle: Fotostiftung Schweiz in Winterthur (641/4), zit. in, Furger, 2006, S. 9

Im 19. Jahrhundert setzte die Industrialisierung ein und gab verbunden mit der Urbanisierung dem Pferd als Transportmittel weiteren Vortrieb. Für die neue Gesellschaftsschicht des gehobenen Bürgertums galt immer mehr der Grundsatz ‚Zeit ist Geld‘. So begann ab 1850 die goldene Zeit der Kutschen (Furger, 2006, S. 19).

In der Schweiz spannte man bisher nur stämmige Kaltblüter vor die Wagen, welche für den Warentransport eingesetzt wurden. Ein neuer Trend aus England erreichte um 1870 auch die ersten Schweizer Grossstädte. Für die gehobene Schicht gehörte es zum guten Ton, eine Equipage¹⁵ zu besitzen. Die neuen Wagenmodelle, die von England herüberkamen, waren viel leichter und dienten nur noch dem Ausfahren. Aufgrund seiner Nähe zum Ausland und die internationale Ausrichtung war das ‚Pleasure Driving‘ in Basel am stärksten ausgeprägt. Die gedrungeneren Schweizer Pferde passten nun nicht mehr vor die neuen Wagen, so dass der Pferdeimport anstieg (Furger, 2006).

¹⁵Mit Equipage wird die Ausrüstung eines Gespannes bezeichnet. Dabei geht es nicht nur um den Wagentyp, sondern darin ist beispielsweise auch die Bekleidung des Kutschers enthalten.

Bis 1850 gab es in der Schweiz keine nennenswerten Wagenfabriken und auch danach konnte sich das Kleingewerbe nur wegen dem Vergabewesen der Post einigermaßen halten. Sie förderte das lokale Gewerbe und machte es für sie möglich, auch komplizierte Wagen herzustellen. Die Post hatte sich bis zum Ende des 19. Jahrhundert zu einem Betrieb mit einem riesigen Fuhrpark entwickelt und viele Betriebe waren davon abhängig. Wie im Kapitel 3.4 bereits beschrieben wurde, konnte sie sich in den Alpen noch bis zum 2. Weltkrieg gegen die fortschreitende Motorisierung behaupten. Auch das Zeitalter der Kutschen neigte sich zu dieser Zeit dem Ende zu, was auch damit zusammenhing, dass die meisten Pferde schon im 1. Weltkrieg eingezogen worden waren. Einzig die Rationierung des Benzins verursachte noch einmal einen kleinen Aufschwung (Furger, 2006).

Abbildung 16 Wagner vor dem fertigen Wagen 1905



Quelle: Furger, 2006, S. 85

Im 19. Jahrhundert war der Fahrspport hingegen ein Teil des aufkommenden Pferdesports. Bereits 1872 wurde das erste offizielle Turnier auf der Zürcher Allmend in Wollishofen durchgeführt (Furger, 2006, S. 124). Um 1800 hatte sich nach dem Rennsport der Fahrspport in England entwickelt und fand seine Verbreitung durch ‚Tourists‘, Touren, welche durch den europäischen Kontinent unternommen wurden (S. 123). Die grosse Bedeutung des Fahrens im Sport wurde 1998 durch die Aufnahme des Fahrens von Einspännern als olympische Disziplin bestärkt (Furger, 2006).

Die Entwicklung des Reit- und Fahrspport erfolgten mehrheitlich parallel. Um die Jahrhundertwende hatten die ersten ‚Concours Hippique‘ (Pferdesport Turniere) stattgefunden. Besonders das Militär hatte einen bedeutenden Teil zur Entwicklung des Pferdesportes beigetragen, wie in Kapitel 3.7 beschrieben wurde. Nachdem 1924 in Sursee eine internationale Fahr- und Springkonkurrenz stattgefunden hatte, wogte der Fahrspport wie eine Welle durch die Schweiz. Da es in der Schweiz aber keine eigene Zucht von für diesen Sport geeigneten Fahrpferden gab, ver-

schwand dieser Sport nach wenigen Jahrzehnten jedoch wieder von der Bildfläche. Die prächtigen Equipagen liefen nur noch als Rahmenprogramm grosser pferdesportlicher Anlässe auf (Furger, 2006).

3.9 Angst ums Pferd

Zu den Pferdebesitzern in der Schweiz um 1900 zählten laut Furger (2006) Fuhrhalter, Landwirte, Geschäftsinhaber ‚mit Pferdeverwendung‘, Pferdezüchter, berittene Offiziere, Kavalleristen, Sportsleute und Pferdeliebhaber. Bei dieser vielfältigen Verwendung war auch eine sehr hohe Pferdezahl zu verzeichnen. Der Bestand stieg in der Schweiz von 100‘324 Pferden 1866 auf 124‘896 (1901) und sogar auf 143‘723 Pferde (1911). Der grosse Kanton Bern inklusive des heutigen Kantons Jura stellte davon etwa einen Drittel, gefolgt von den ebenfalls pferdestarken Kantonen Waadt und Freiburg (S. 21).

Die Krise der 30er Jahre sowie die darauf folgenden Kriegsjahre mit einem Mangel an Arbeitskräften förderten auch in der Schweiz die Motorisierung (Howald, 1950, S. 7). „Das Pferd als Zugtier im Alltag begann nach dem Zweiten Weltkrieg allmählich zu verschwinden. Diese unübersehbare Entwicklung veranlasste einige Pferdekennner in Europa zu wichtigen Publikationen über das schwindende Kulturgut“ (Furger, 2006, S. 150). Den Rückgang des Bestandes an Arbeitspferden in der Landwirtschaft sieht man auch den sinkenden Zahlen von Kaltblütern in Westeuropa an. Anfangs des 20. Jahrhunderts betrug ihr Anteil an der Zucht noch 90%, war jedoch schon 50 Jahre später unter 10% gesunken. In der Schweiz vollzog sich der Rückgang hingegen langsamer, da die Pferde begünstigt durch die Topographie vor allem in entlegenen Gebieten längere Zeit unersetzbar blieben (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 98).

Abbildung 17 **Letzte Fahrt der Pferdepost in St. Ursanne 1925**



Quelle: Wyss, 1987, S. 225

In den 60er Jahren schritt die Technisierung der Landwirtschaft mit grossen Schritten voran. Anfangs dachte man beispielsweise in Deutschland noch nicht daran, dass es einmal Betriebe ganz ohne Pferde geben würde. „Der deutsche Bauer betrachtet den Motor mit einem gewissen Argwohn. Die Maschine, wenn er sie auch schnell beherrschen und führen lernt, hat, wenn sie über den Acker rollt, doch etwas Fremdes für ihn. Das Pferd wird von den deutschen Bauernhöfen nie verschwinden, bei aller Reklame der Industrie für den Trecker“ (Rau, 1951). Die grosse sentimentale Verbundenheit zum lange Zeit treuen Arbeitstier ist in solchen Worten erkennbar. Hinzu kommt seine hohe Flexibilität, welche das Pferd vor allem im unwegsamen Gelände beweist. Dies legitimierte auch den Bestand der Kavallerie in der Schweiz bis 1973 und des Train¹⁶ bis heute legitimierte (Furger, 2006, S. 152). In den unliegenden Ländern hatte das berittene Militär direkt schon nach dem 2. Weltkrieg ausgedient. Die erste Maschinenkraft wurde auf den grossen Äckern in den USA eingesetzt und von dort schwappte der Trend unaufhaltsam nach Europa über. Die ersten Traktoren hatten allerdings noch wenig mit den wendigen, gummiereiften Maschinen von heute gemein (Howald, 1950).

Der durch diese Entwicklung stetig sinkende Pferdebestand liess die Befürchtung laut werden, dass das Pferd eines Tages nur noch in Zoos zu finden sein könnte. Dies wäre wohl ohne den Sport, der immer mehr Anhänger fand, während das Pferd aus dem Arbeitsalltag verschwand, Realität geworden (Immes, 1993, S. 9).

3.10 Mehr Freizeit bringt die Wende

„Die entscheidenden Impulse für die Entwicklung des modernen Reitsports kamen sowohl aus der 'Schulreiterei' des 16. bis 19. Jahrhunderts als auch aus der militärischen Reiterei des 18. und 19. Jahrhunderts. Doch erst der wachsende Einfluss des Bürgertums und der englischen Reiterei, die sich mehr für Fuchsjagden, Pferderennen und die Prämierung schöner Pferdemodelle interessierte als für die hohe Schule der Adligen, schuf Anfang der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts die Voraussetzung für die Begründung des modernen Pferdesports“ (Otte, 1994, S. 118). Damit fasst Otte sehr gut zusammen, wie der Pferdesport entstanden ist und wie ihm das Bürgertum zum Aufschwung verhalf. Dies hängt damit zusammen, dass der Anteil der Freizeit neben der Arbeit wachsen konnte und die Menschen zum ersten Mal in der Kulturgeschichte Freizeit erhielten. Der Bürger hatte nun auch das Geld, einem Hobby nachzugehen, was verbunden mit der Sehnsucht nach Natur dazu führte, dass sich das Reiten und das Fahren vom Zeitvertrieb der Adligen und Reichen zum Volkssport wandelte. 1970 führte der Reitverein Werdenberg den vermutlich ersten Volkssritt in der Ostschweiz durch, an dem 170 Leute teilnahmen (Der Schweizer Kavallerist, 1970, S. 55). Auch Anlässe rund um den Reitsport wie

¹⁶Der Train ist eine Einheit des Schweizer Militärs, welche heute noch mit Pferden arbeitet.

Springkonkurrenzen haben in der Schweiz eine lange Tradition und stossen immer auf grosses Interesse. Der Grossanlass CSIO¹⁷ in St. Gallen ist ein gutes Beispiel dafür. In Form des Wildwestfilms und in der Werbung fand die neue Popularität des Reitsports seinen Niederschlag auch in den Medien (Immes, 1993, S. 51).

Das Interesse am Fahrsport war wie bereits erwähnt zwischenzeitlich verebbt, blühte jedoch in den 60er Jahren wieder auf (Furger, 2006, S. 151). Nach der Aufnahme desfahrens 1969 als offizielle Disziplin der Fédération Equestre Internationale (FEI) wurden anfangs die Vierspanner, in den 90er Jahren schliesslich auch die Zwei- und Einspanner zu olympischen Disziplinen erhoben (S. 155).

¹⁷Der CSIO (Concours de Saut International Officiel) findet alljährlich in St. Gallen statt und ist eine der bedeutendsten Pferdesportveranstaltung der Schweiz und fand Ende des 19. Jahrhunderts das erste Mal statt.

4 Pferdesport und Pferdesportler

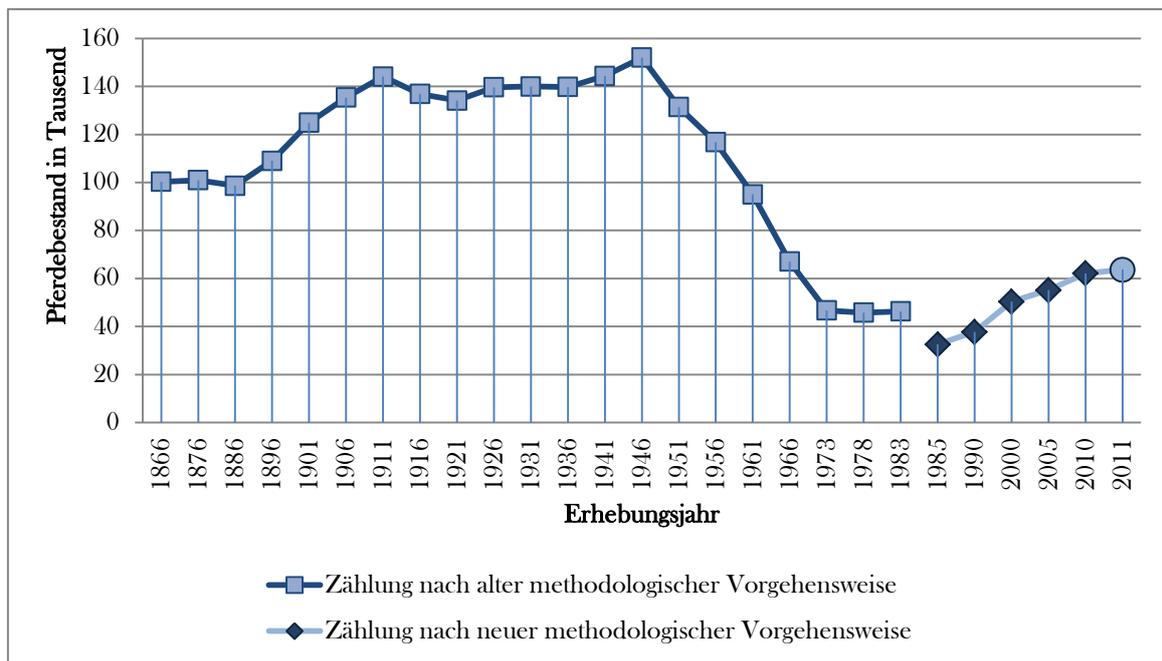
Das Pferd ist bereits seit Jahrtausenden ein Begleiter der menschlichen Kultur. Von seiner Rolle als Jagdbeute verwandelte es sich bald zum wichtigen und unverzichtbaren Hilfsmittel in Kriegen und für den Transport von Gütern. Seit der Mensch das Pferd domestizierte, diente es ihm als Zug- und Lasttier und wurde besonders dort geschätzt, wo eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit gewünscht war – auf Botengängen, bei der Säumerei und im Krieg. War es erst nur Fleischlieferant, so wurde das Pferd später für seine Schnelligkeit und Stärke nicht nur als zuverlässiger Kriegsgefährte geschätzt, sondern so sehr bewundert, dass es auf Illustrationen oftmals als Begleiter der Götter dargestellt wurde. Als Prestigeobjekt der Reichen und Adligen zu Repräsentationszwecken verwendet, setzte das Pferd zuweilen ein gewisses Vermögen voraus. In der Landwirtschaft spielte es dagegen neben dem Rind nur eine zweitrangige Rolle und schwand dann auch durch die Mechanisierung fast vollständig aus der Arbeitswelt. Im 20. Jahrhundert war denn auch ein drastischer Rückgang der Pferdebestände zu verzeichnen. Auch vor dem Militär, einem starken Förderer des Reitens in der Schweiz, machte die Motorisierung keinen Halt. So wäre das Pferd wohl von der Bildfläche verschwunden, wenn nicht gleichzeitig dazu der Pferdesport die Pferdezucht weiter belebt und sich als Breitensport etabliert hätte. Das Reiten wurde beispielsweise auch offiziell ins Programm von Jugend und Sport aufgenommen und konnte damit laut Frei (1994) den „elitären Nimbus“ überwinden. Vergleichbar sei diese Entwicklung mit derjenigen des Tennis, welcher erst auch als Betätigung der gehobenen Gesellschaft galt und sich in den letzten Jahrzehnten zum Volkssport wandelte (S. 22).

4.1 Die Entwicklung des Pferdebestandes

In den letzten drei Jahrzehnten hat der Pferdesport stark zugenommen. Betrug die Pferdeanzahl im Jahre 1978 noch 45'770, so hat sie sich bis zum Jahre 2010 auf 62'113 um fast 50% erhöht (BFS, 2011a). Diese Entwicklung ist wohl massgeblich darauf zurückzuführen, dass ein neues Interesse an der Natur und deren Genuss in der Freizeit erwachte. Wie man aus der Entwicklung des Pferdebestandes in Abbildung 18 entnehmen kann, wären die Pferde wohl fast aus dem Alltag entschwunden, hätte es nicht diese wachsende Beliebtheit des Pferdes für Sport und Freizeit gegeben. Kurz nach Ende des zweiten Weltkrieges erreichte der Bestand in der Schweiz seinen Höchststand mit 152'004 Pferden und war wie bereits erwähnt im Zuge der Motorisierung stark rückläufig. Bei Abbildung 18 ist zu beachten, dass die Bestände ab 1985 harmonisiert wurden, um mit den vorhergehenden Zählungen vergleichbar zu sein. 1985 wurde

zudem die Definition eines landwirtschaftlichen Betriebes¹⁸ angepasst, sodass viele Kleinstbetriebe nicht mehr gezählt werden (M. Bajic, E-Mail, 18. Mai 2012). Die Anzahl der insgesamt in der Schweiz befindlichen Pferde wird daher nicht zuverlässig abgebildet, da nur Pferde auf einem landwirtschaftlichen Betrieb gezählt werden, welche nach der Definition des Bundesamtes für Statistik erfasst sind. Der tatsächliche Pferdebestand lässt sich daher und in Ermangelung anderer Quellen nicht eindeutig beziffern.

Abbildung 18 Pferdebestandsentwicklung von 1866 bis 2011



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf: BFS, 2011a; BFS, 2011d

4.2 Das Reiten heute

Nach einem Bericht des Bundesamtes für Sport BASPO betrieben 2008 rund 100'000 Schweizerinnen und Schweizer Pferdesport, was 1.7% der damaligen Landesbevölkerung ausmachte (Lamprecht, Fischer, & Stamm, 2008, S. 16). Dabei ist anzumerken, dass diese 1.7% das Reiten nicht ausschliesslich auf sportlicher Ebene betreiben, denn wie auch die Umfrageergebnisse

¹⁸Die Definition des Bundesamtes für Statistik für landwirtschaftliche Betriebe lautet: „Als Landwirtschafts- oder Gartenbaubetriebe gelten Betriebe, welche mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen: 1 ha landwirtschaftliche Nutzfläche; 30 Aren Spezialkulturen (z.B. Reben, Obstanlagen, Beeren, Gemüse); 10 Aren in geschütztem Anbau (Gewächshaus, Hochtunnel); 8 Mutterschweine; 80 Mastschweine; 80 Mastschweineplätze; 300 Stück Geflügel“ (M. Bajic, E-Mail, 18. Mai 2012).

in Kapitel 6.1 zeigen, frönen die meisten Reiterinnen und Reiter dem Pferdesport primär in ihrer Freizeit. Der Pferdesport reagiert auf der Rangliste der beliebtesten Sportarten an 26. Stelle. An erster und zweiter Stelle befinden sich dagegen in allen drei Sprachregionen der Schweiz das Radfahren sowie das Wandern, wobei diese beiden Betätigungen in der Deutschschweiz gemeinsam von 70% der Bevölkerung genannt wurden, wohingegen sie in der Romandie und in der italienisch-sprechenden Schweiz lediglich auf knapp 50% Nennungen kamen (Lamprecht et al., 2008, S. 25). Pferdesport wurde in der Romandie fast gleich häufig genannt als in der Deutschschweiz. Nur im italienisch-sprechenden Gebiet waren es weniger mit 1.1% der Nennungen. Das Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern gab in einer Studie eine vom BASPO abweichende Anzahl der Pferdesportler an. In den Vorlesungsunterlagen des Forschungsseminars zu Freizeit und Tourismus vom 31.08.2006 (zit. in, Poncet, et al., 2007, S. 153) wird von 231'000 Reitern ausgegangen, also mehr als doppelt so vielen wie in der Studie des BASPO. Wie das FIF auf diese Zahl kommt, konnte leider nicht ermittelt werden. Klar ist jedoch, dass nicht jeder, der sich mit Pferdesport beschäftigt, auch ein eigenes Pferd besitzt (Lamprecht et al., 2008, S. 25). Dies geht auch aus der Betriebszählung des Jahres 2007 hervor, welche ausweist, dass sich zu dieser Zeit 57'720 Pferde in der Schweiz befanden. 2010 gab es in der Schweiz rund 62'000 Pferde, hinzu kommen noch etwa 20'000 weitere Equiden wie Esel und Ponys (Poncet, et al., 2007, S. 15). Da Pferde häufig nicht nur von einer einzelnen Person betreut werden, sondern von mehreren - man denke nur an Schulpferde in Reitbetrieben, welche täglich genutzt werden um Kindern das Reiten beizubringen - ist davon auszugehen, dass die Anzahl Pferdesportler deutlich höher sein muss als die Anzahl der Pferde. Aus dieser Einschätzung geht hervor, dass die Zahl des BASPO mit 100'000 Pferdesportlern wohl eher zu tief ist. Ob 231'00 nicht zu hoch angesetzt ist, lässt sich aber nicht nachweisen.

81 Prozent der Pferde wurden zu Freizeit Zwecken genutzt, wie aus einer Umfrage hervorging, welche die Arbeitsgruppe Pferdebranche anlässlich ihres Berichtes im Jahr 2007 durchführte (Poncet, et al., 2007, S. 40). Als weitere Zwecke wurden Unterricht, heilpädagogisches Reiten, Pferdewettkämpfe, Zucht, Fleischproduktion und die Arbeit im Wald oder in der Landwirtschaft genannt. Die Grenze zwischen Sport und Freizeit zu ziehen, fällt im Pferdesport allerdings nicht ganz leicht, da es die verschiedensten Ausprägungen gibt. Grundsätzlich kann jedoch zwischen dem Reiten beziehungsweise dem Fahren unterschieden werden, welches durch wettkämpferischen Ehrgeiz motiviert ist und zu einer Klassierung führen soll und jenes, welches nur auf spielerische Weise durchgeführt wird (Poncet, et al., 2007, S. 40).

Bei den Disziplinen Springreiten, Dressur, Fahren, Concours Complet, Voltigieren¹⁹ und dem Rennsport ist eine wettkämpferische Motivation noch klar ablesbar, da dabei auch Preisgelder zu gewinnen sind. Der Schweizerische Verband für Pferdesport (SVPS) führt auf seiner Homepage noch zusätzlich Reining²⁰, Endurance²¹ sowie den Vierkampf²² als sportliche Disziplinen auf (SVPS, 2012a). Diese Hauptkategorien zeigen zwar nicht die ganze Bandbreite des Pferdesportes auf, aber sie stellen die wichtigsten Ausprägungen dar, wobei es daneben viele weitere weniger bekannte gibt. Auf eine genaue Ausführung der genannten Disziplinen wird in dieser Arbeit verzichtet, da die Ausübung des Pferdesports auf einer Wettbewerbsbasis für diese Arbeit keine Relevanz hat. Es soll an dieser Stelle daher auf die zahlreich vorhandene Fachliteratur verwiesen sein, durch welche man sich zu diesem Thema vertieft informieren kann und auch auf der Seite des SVPS finden sich weiterführende Informationen. 25'000 Pferde waren beim SVPS im Jahr 2004 als aktive Sportpferde gemeldet, wovon aber lediglich ein kleiner Teil auf professioneller Basis eingesetzt wird (Poncet, et al., 2007, S. 39). Aus diesen Angaben ist zu schliessen, dass viele Reiter und Fahrer nur gelegentlich an Turnieren teilnehmen, ansonsten aber das Pferd zur Hauptsache zum Vergnügen in der Freizeit genutzt wird, um im Gelände zu Reiten. Diese Erkenntnis soll denn auch eine Legitimation für diese Arbeit bieten, da daraus folgernd bei den meisten am Pferdesport Interessierten ein Bedarf nach Reitweginfrastruktur vermutet werden kann.

Auch unter den Wanderreitern werden zuweilen Wettkämpfe ausgeübt. So versteht man unter diesem Terminus nicht nur das Zurücklegen grosser Distanzen auf dem Pferd, sondern existieren zwei Wettbewerbsformen, welche aber in der Schweiz teilweise noch kaum bekannt sind. Als erstes sollte das bereits genannte Distanzreiten, Endurance, erwähnt sein. Diese Disziplin hat sich vor allem in der Westschweiz etabliert, geniesst mittlerweile aber auch im Mittelland eine immer grössere Beliebtheit. Die andere Disziplin nennt sich TREC (Technique de Randonnée Equestre de Compétition). Dabei müssen Pferd und Reiter drei Prüfungen bestreiten, darunter eine Geländestrecke mit verschiedensten Hindernissen - die auch auf einem norma-

¹⁹Beim Voltigieren wird das Pferd nicht geritten, sondern an einer langen Leine, einer sogenannten Longe, im Kreis herum geführt. Während das Pferd im Kreis geht, trabt oder galoppiert, springen die Voltigiere auf und ab und führen dabei verschiedenen Figuren aus.

²⁰In der Schweiz ist der sogenannte englische Reit-Stil am verbreitetsten. Dieser Dressurstil hat seine Wurzeln auf der Rennbahn. Daneben wächst jedoch auch die Anhängerschaft des sogenannten Westernreitens, einem Stil der beim Viehtrieb entstand, Zunehmens. Die dabei durchgeführten Turniere werden Reining genannt und verlangen von Pferd und Reiter, verschiedene Manöver im Galopp zu absolvieren. Auch die aus Amerika bekannten Rodeos sind wettkämpferische Ausprägungen, welche aber in der Schweiz nicht durchgeführt werden (Dossenbach & Dossenbach, 1992, S. 82).

²¹Endurance oder Distanzreiten ist eine Disziplin, bei der mit dem Pferd eine bestimmte Distanz in einer festgelegten Zeit zurückgelegt werden muss.

²²Zum Vierkampf zählen die Disziplinen Laufen, Schwimmen, Dressur- und Springreiten.

len Ausritt auftauchen könnten. Weiter Informationen zu diesem Thema sind auf der Internetseite der Association Suisse des Randonneurs Equestres (ASRE) zu finden (ASRE, 2012b).

Tabelle 1 Die beliebtesten Sportarten der sportlich aktiven Bevölkerung

Sportart	Deutschschweiz	Romandie	Italienischsprachige Schweiz	Gesamt-schweiz
1 Radfahren, Mountainbike	40.2	22.1	20.9	35.0
2 Wandern, Walking, Bergwandern	37.4	24.6	23.0	33.7
3 Schwimmen	28.8	16.6	18.1	25.4
4 Skifahren (Pisten), Carven	23.6	17.9	12.3	21.7
5 Jogging, Laufen, Waldlauf	20.0	8.6	9.2	16.8
6 Fitnesstraining	14.9	12.4	9.5	14.0
7 Turnen, Gymnastik	13.2	7.4	10.8	11.7
8 Fussball, Streetsoccer	7.5	5.4	3.9	6.9
12 Tai Chi, Qi Gong, Yoga	3.7	4.1	4.1	3.8
16 Volleyball, Beachvollyball	3.7	2.6	1.1	3.3
20 Unihockey, Landhockey, Rollhockey	2.1	0.7	0.9	1.7
21 Reiten, Pferdesport	1.7	1.6	1.1	1.7
24 Golf	1.5	0.7	0.4	1.2
28 Segeln	0.8	0.7	0.6	0.8
32 Tauchen	0.7	0.4	0.9	0.7
36 Kegeln, Bowling	0.2	0.3	0.0	0.2
40 andere Ausdauersportarten	0.4	0.6	0.2	0.4

Anmerkung: Wohnbevölkerung im Alter von 15 bis 74 Jahren; Anzahl Befragte: alle Regionen: 10262; deutschsprachig: 8006; französischsprachig: 1279, italienischsprachig: 977.

Quelle: Lamprecht et al., 2008, S. 25

4.3 Organisation Pferdsport Schweiz

Die Dachorganisation des Pferdesports Schweiz ist der SVPS. Er vereint unter sich verschiedenste regionale und lokale Vereine. Der Rennsport hingegen ist in der Schweiz unabhängig vom SVPS organisiert und wird durch den Pferderennsport Verband (SPV) organisiert (Poncet, et al., 2007, S. 16). Etwa zwei Drittel aller Personen, welche Pferdesport betreiben, sind in einem Verein organisiert. Die beiden grössten Verbände innerhalb des SVPS sind der Verband Ostschweizerischer Kavallerie- und Reitvereine (OKV) und der Zentralschweizerische Kavallerie- und Pferdesportverband (ZKV). Daneben sind noch 16 weitere Schweizer Verbän-

de Vollmitglieder des SVPS (SVPS, 2012b). Von den kleineren Verbänden soll an dieser Stelle besonders der Schweizerische Verband für Wanderreiter (ASRE) erwähnt sein, welcher sich wie der Name bereits ausdrückt für die Anliegen der Wanderreiter einsetzt (ASRE, 2012a).

4.4 Die Freiberge

Im dieser Arbeit wird in verschiedenen Kapiteln auf das Reitgebiet in den Freibergen hingewiesen, da diese Region in der Schweiz in Bezug auf Infrastruktur für Reiter eine herausragende Rolle einnimmt.

Die Freiberge liegen im Kanton Jura im Westen der Schweiz. Topographisch ist das Gebiet geprägt von den Höhenzügen der jurassischen Hügelketten. Diese sind kaum besiedelt und werden vor allem als Weideland genutzt. Die dadurch herrschenden idealen Bedingungen für Pferde wurden schon früh erkannt, wie die bereits seit mehr als 100 Jahren betriebene Pferdezucht der Rasse der Freiburger zeigt (Schweizerischer Freiburgerzuchtverband, o.D.). Der Freiburger wird sowohl im Sport als auch in der Freizeit als Partner sehr geschätzt.

Abbildung 19 Geographische Lage der Freiberge (Franches-Montagnes)



Quelle: AREF & Jura Tourisme, 2010

Seit 1999 kümmert sich die ‚Association pour le Réseau Equestre des Franches-Montagnes‘ um die Entwicklung und den Unterhalt eines Reitwegnetzes in den Freibergen. Bisher wurden über 250km gut ausgerüstete Reitwege mit Hilfe von Gemeinden, Landbesitzern und Tourismusangebietern erstellt. Dazu wurden geeignete Wege identifiziert aber auch gänzlich neue Wege angelegt. Zur Kommunikation des Netzes wurde eine Karte (vgl. Anhang A 1) herausgegeben und die Wege wurden signalisiert (AREF, 2012c).

Wie bereits erwähnt hat das Pferd in dieser Region schon lange eine grosse Bedeutung. Daher ist auch die Akzeptanz für Reiter bei der lokalen Bevölkerung sehr hoch. Dieser Umstand lässt Lösungen für Reiter zu, welche in vielen Gebieten der Schweiz nicht umsetzbar wären. Auch der Umstand, dass die Freiberge kaum von grossen Strassen durchzogen ist, erlauben einen deutlich grösseren Spielraum bei der Erstellung des Wegnetzes.

Es ist anzunehmen, dass diese grosse Sympathie für das Pferd und dessen wirtschaftliche Bedeutung für die Region auch der Grund dafür sind, dass der Kanton Jura einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Reitwegnetzes beiträgt. Wie hoch dieser Betrag ausfällt, konnte leider nicht in Erfahrung gebracht werden. Zusätzlich dazu müssen die Benutzer des Wegnetzes eine Taxe zahlen, welche pro Tag 7.- SFr beträgt. Pferdevermieter oder Reiter, die ihre Pferde in den Freibergen in Pension haben, zahlen stattdessen eine Jahrespauschale von 100.- SFr.

5 Wegleitung durchs Recht

In den folgenden Kapiteln wird darauf abgezielt, einen Überblick über die rechtliche Situation in der Schweiz zu vermitteln. Jedes Pferd bedingt auch die Verfügbarkeit eines Stalls. Wo und wie diese gebaut werden dürfen und welche zusätzlichen Bauwerke beispielsweise bei einem bestehenden Bauernhof zulässig sind, wird vom Raumplanungsgesetz (RPG) und Raumplanungsverordnung (RPV) geregelt. Betreffend der Mindestgrösse und der Art der Haltung kommen ergänzend dazu die Vorgaben des Tierschutzgesetzes (TschG) ins Spiel. Wie im Folgenden noch gezeigt wird, existieren einige Interferenzen oder Unvereinbarkeiten zwischen diesen vier Gesetzesgrundlagen.

Auch beim Ausreiten im Gelände hat sich jeder ‚Führer von Pferden‘ an die Regeln zu halten. Auf Bundesebene ist das Strassenverkehrsgesetz (SVG) in Verbindung mit der Verkehrsregelverordnung (VRV) massgeblich. Auch das Bundesgesetz über den Wald (WaG) ist von allen Reiterinnen und Reitern zu beachten, wobei sich darin keine unmittelbar das Pferd betreffende Artikel befinden. Auf kantonaler Ebene existieren von Kanton zu Kanton unterschiedliche Regelungen, was das Reiten im öffentlichen Raum betrifft. Im Rahmen dieser Arbeit kann nicht auf jede dieser Ausführungen eingegangen werden. Vielmehr werden in diesem Abschnitt daher spezifische Fälle beleuchtet. Ein besonderes Augenmerk wird dabei besonders auf diejenigen von den Behörden erlassenen rechtlichen Grundlagen sowie von Vereinen publizierten Empfehlungen gelegt, welche für die hier vorliegende Arbeit und die darin aufgeworfenen Konflikte von Relevanz sind.

Im Vergleich zu Österreich und Deutschland gestaltet sich die Lage in der Schweiz noch sehr liberal (P. van der Gugten, Interview, 4. April 2012). Um diesen Status quo aufrechtzuerhalten ist es zwingend notwendig, dass sich auch die Reiter an die Regeln halten. Nur so können Konflikte und daraus resultierende stärker einschränkende Regeln vermieden werden.

Jede Handlung sollte sich im Rahmen der geltenden Regelungen bewegen. Daher soll hier ein Überblick über die für diese Arbeit relevanten Gesetze und Verordnungen in der Schweiz gegeben werden.

5.1 Raumplanung und Pferdehaltung

Im Raumplanungsgesetz und der Raumplanungsverordnung wird in erster Linie die Pferdehaltung geregelt. Das Halten eines Pferdes verlangt zudem die in der Tierschutzverordnung

(TschV) vorgeschriebenen räumlichen Verhältnisse. Dieser Raumbedarf ist mit den Grundsätzen der Raumplanung zu vereinbaren, weshalb die Pferdehaltung nicht überall in derselben Form möglich ist. Die Komplexität dieser Materie wurde auch vom Bundesamt für Raumplanung erkannt, weshalb zum besseren Verständnis für die Betroffenen und zur Vereinfachung der Anwendung des gängigen Rechts die Wegleitung „Pferd und Raumplanung“ herausgegeben wurde. Erstmals 2008 und in aktualisierter Form 2011 - nach der letzten erfolgten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes, auf welches an späterer Stelle detaillierter eingegangen wird.

Wie in Kapitel 4.2 erwähnt wurde, existierten in der Schweiz im Jahre 2009 rund 60'000 Pferde, wobei noch etwa 20'000 weitere Equiden dazugezählt werden (vgl. Kapitel 4.2). Dieser Bestand wächst in der neueren Zeit zunehmens (Poncet, et al., 2007, S. 15). Dass mehr als 80% auf landwirtschaftlichen Betrieben gehalten werden zeigt auf, wie aktuell die Fragestellungen zur Haltung von Equiden in der Landwirtschaft sind. Aus der Wegleitung „Pferd und Raumplanung“ geht hervor, dass die heutigen Möglichkeiten der Pferdehaltung in der Landwirtschaft noch sehr begrenzt ausfallen. Grundsätzlich ist es erlaubt, auf einem bestehenden landwirtschaftlichen Gewerbe im Sinne des Bundesgesetzes über das bäuerliche Bodenrecht (BGBB) vom 4. Oktober 1991 Pferde zu halten. Dabei wird zwischen Zucht, Pension und hobbymässiger Pferdehaltung unterschieden.

Ein Landwirtschaftsbetrieb soll der Produktion „*verwertbarer Erzeugnisse aus Pflanzenbau oder Nutztierhaltung*“ (Art. 34 Abs. 1 lit. a RPV) dienen und soll „*langfristig existenzfähig*“ sein (Art. 34 Abs. 4 lit. c RPV). Diese Anforderungen, welche die Raumplanung an einen landwirtschaftlichen Betrieb stellt, erfüllt von den drei genannten Haltungsformen einzig die Pferdezucht²³. Mit der Anforderung der verwertbaren Erzeugnisse stehen dagegen sowohl Pferdepension als auch Hobbypferdehaltung im Konflikt. Daher sind diese beiden Formen auf einem landwirtschaftlichen Betrieb nur in geringem Umfang möglich. Für die Pensionspferdehaltung bedeutet diese Regelung konkret, dass ein Landwirtschaftsbetrieb die Anforderungen an ein landwirtschaftliches Gewerbe im Sinne von Art. 7 Abs. 1 BGBB auch ohne die daran angegliederte Pferdepension erfüllen muss. Zusätzlich hat ein solcher Betrieb über eine ausreichende Futterbasis und ausreichend Weiden zu verfügen (ARE & UVEK, 2011, S. 9). Neben der bereits angesprochenen Erfordernis aus Art. 34 Abs. 1 Bst. a RPV, dass das Haupteinkommen aus der Landwirtschaft zu stammen hat, dürfen auch keine zusätzlichen Arbeitskräfte eingestellt werden, um die zusätzlich anfallende Arbeit zu bewältigen (ARE & UVEK, 2011, S. 9). In diesem Sinne sind alle Bauten, welche für eine Pferdepension nötig sind - das sind: Stall, Allwetterauslauf, Futter- und Einstreulager, Mistlager, Platz für die Pferdepflege und Zäune - in der

²³Da die Pferdezucht keinen direkten Bezug zu dieser Arbeit hat, wird im Weiteren nicht weiter auf die Voraussetzungen für solche Betriebe eingegangen. Beim Zuchtverband CH-Sportpferde können sich Interessierte genauer darüber informieren.

Landwirtschaftszone zonenkonform. Aktivitäten rund ums Pferd, welche über die Zucht und die Pferdepension hinausgehen, sind dagegen nicht zonenkonform. Bestehen auf dem landwirtschaftlichen Gewerbe aber ungenutzte Bauten, darf in diesem ein Nebenbetrieb rund ums Pferd, beispielsweise Reiterferien, angeboten werden (ARE & UVEK, 2011, S. 10).

Die Tierschutzgesetzgebung schreibt vor, dass der Betreuer für die Haltung von mehr als fünf Pferden einen Sachkundenachweis besitzen muss (Art. 31, TschV). Zusätzlich fordert die Raumplanung eine Beschränkung der zulässigen Anzahl an Pensionspferden, um zu verhindern, dass die Landwirtschaft in den Hintergrund rückt (ARE & UVEK, 2011, S. 9). In gewerblichen Pferdebetrieben, in denen unter anderem auch unterrichtet wird und professionelle Trainings stattfinden, besteht zudem die Notwendigkeit, zusätzlich zu den Stallungen und Weiden auch einen Trainingsplatz, eine gedeckte Reithalle und eventuell auch Führanlagen zu erstellen (ARE & UVEK, 2011, S. 10). Diese Betriebe entsprechen nicht mehr den Anforderungen an einen landwirtschaftlichen Betrieb und sind in diesem Sinne nicht zonenkonform. Für diese Anlagen müsste daher eine Spezialzone ausgewiesen werden (S. 12). Solche Spezialzonen können durch die Gemeinden ausgewiesen werden, was zeigt, dass es mit den heute bestehenden Mitteln auch in der Landwirtschaftszone bereits möglich wäre, mehr Pferdebetriebe anzusiedeln (B. Ries, Interview, 24. April 2012).

Im Anhang A 1 befindet sich eine Übersicht zur Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone, aufgliedert nach Pferdezucht, Pferdepension und Nicht-landwirtschaftlichen Nebenbetrieben. Für Pferdehalter kann auch die hobby-mässige Pferdehaltung von Bedeutung sein, da nicht alle ihr Pferd bei einem Bauern oder auf einem Reiterhof unterbringen wollen oder können. Über die Möglichkeit, auch als Nicht-Landwirt Pferde zu halten, gibt die 4. Spalte jener Tabelle Auskunft. Die grundsätzlichen Anforderungen sind in Anhang A 2 in der 4. Spalte zu finden. Für Interessierte soll an dieser Stelle auf die Wegleitung „Pferd und Raumplanung“ des Bundesamtes für Raumentwicklung verwiesen sein. Für die Analyse der Reitwegeninfrastruktur hat diese Haltungsform jedoch lediglich eine indirekte Bedeutung und wird in dieser Arbeit nicht vertieft behandelt.

5.2 Reiten im gesetzlichen Rahmen

Als Reiter kann man sich nicht immer auf abgelegenen Wegen aufhalten. Im heutigen Zeitalter grenzt es ans Unmögliche, auf einem Ausritt niemals mit anderen Verkehrsteilnehmern in Kontakt zu kommen. Damit diese Begegnungen möglichst konfliktfrei verlaufen, wurden vom Bund bestimmte Regeln dazu erlassen. Das Pferd findet darin momentan eine geringe Beachtung, jedoch betreffen einige Artikel das Reiten zumindest indirekt.

5.2.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Mit dem Strassenverkehrsgesetz zielt der Gesetzgeber darauf ab, den Verkehr auf öffentlichen Strassen zu regeln (Art. 1 SVG). Für Führer von Motorfahrzeugen gelten diese Regeln auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen, während sie für die übrigen Strassenbenützer nur auf den für Motorfahrzeuge oder Fahrräder ganz oder beschränkt offenen Strassen Gültigkeit besitzen (Art. 1 SVG).

Mittelbar die Reiter betreffend besagt Art. 50 SVG, der seit dem Inkrafttreten des Gesetzes im Jahre 1958 besteht, dass sich die Reiter an den rechten Strassenrand zu halten haben und die Regeln des Fahrverkehrs (Einspuren, Vortritt, Zeichengebung, etc.) für ihr Verhalten im Verkehr sinngemäss zu beachten haben. Für die Vermeidung von Konflikten zwischen Reitern und anderen Verkehrsteilnehmern ist auch Art. 42 Abs. 1 SVG zu erwähnen, in dem geboten wird, das Erschrecken von Tieren möglichst zu vermeiden. Dieser Artikel wird durch Art. 4 Abs. 4 VRV dahingehend präzisiert, dass er explizit auf die Begegnung mit Tierfuhrwerken und Tieren bezogen wird. Art. 34 Abs. 4 SVG besagt allgemeiner, dass gegenüber jeglichen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren ist, was in Kombination mit Art. 26 SVG jeden Verkehrsteilnehmer dazu anhält, sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse behindert werden. Besonders gegenüber Strassenbenützern, bei denen Anzeichen dafür bestehen, dass sie sich nicht richtig verhalten könnten, wird zur Vorsicht angehalten.

Für die Ausbildung und Weiterbildung von Motorfahrzeugführern kann der Bundesrat Vorschriften erlassen (Art. 15 Abs. 4 und 5 SVG). Der Bund soll auch durch Sensibilisierungskampagnen und andere präventiv wirksame Aktivitäten das sichere Fahren fördern (Art. 2a Abs. 1 SVG).

Die Strassenhoheit liegt bei den Kantonen. Daher sind sie befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen oder anderen Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Diese Befugnis können sie aber auch an die Gemeinden übertragen (Art. 3 Abs. 1 und 2 SVG).

5.2.2 Verkehrsregelverordnung (VRV)

Die Verkehrsregelverordnung (VRV) dient der exakteren Ausführung der im Strassenverkehrsgesetz (SVG) festgelegten Regeln. Im Teil 2 der Verordnung werden im zweiten Abschnitt Reiter und Tiere behandelt. Art. 51 VRV besagt, dass sich nur geübte Reiter mit verkehrsgewohnten Tieren auf stark befahrenen Strassen aufhalten dürfen und lässt das Reiten zu zweit nebeneinander nur im geschlossenen Verband von mindestens sechs Reitern oder Ausserorts auf

Strassen mit wenig Verkehr zu. Um das Überholen einer Reiterkolonne zu erleichtern, soll diese zudem unterteilt werden (Art. 53 Abs. 1 VRV). In Art. 52 VRV wird zudem festgelegt, dass man auch ein Tier, welches man führt, immer in der Gewalt haben muss. Um Unfälle in der Nacht und bei schlechter Sicht zu verhindern, ist eine Beleuchtung für Reiter und Fuhrwerke vorgeschrieben, wozu reflektierende Gamaschen für das Pferd sowie ein von vorne wie auch hinten sichtbares gelbes Licht, welches der Reiter auf der dem Verkehr zugewandten Seite zu tragen hat, gehören (Art. 53 Abs. 2 VRV).

Auf der Strasse wird der Reiter als eigene Kategorie verstanden, welche dem motorisierten Fahrzeug mehrheitlich gleichgestellt ist, mit der Ausnahme, dass er sich nicht auf Bundesstrassen aufhalten darf. An Kreuzungen bedeutet dies konkret, dass Reiter wie auch Führer von Pferden und anderen grossen Tieren den Führern von Motorfahrzeugen, Führern motorloser Fahrzeuge und Radfahrern gleichgestellt sind (Art. 14 Abs. 4 VRV). G. Gübeli (E-Mail, 1. Mai 2012), der Chef der Verkehrstechnik KAPO St. Gallen, bestätigte die Feststellung, dass das Pferd sich weder auf dem Gehsteig noch auf Radstreifen aufhalten darf, sondern wie bereits erwähnt, sich am rechten Fahrbahnrand aufzuhalten hat (vgl. Art. 50 Abs. 1 SVG). Lediglich die „mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen“ dürfen beritten werden, sofern dadurch der Radverkehr nicht gestört wird (Art. 40 Abs. 3 VRV). Diese Verbote erwachsen bereits aus dem Strassenverkehrsgesetz, welches besagt: „Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen“ (Art. 43 Abs. 2 SVG). Der Leiter Gemeindestrassen und Langsamverkehr des Kantons St. Gallen B. Bulghe-roni (Interview, 25. April 2012) erklärte, dass die heutigen Gehsteige deutlich breiter gebaut werden als noch zu Zeiten des Inkrafttretens der betreffenden Regelungen.

5.2.3 Weitere Gesetzgebungen

Da auch häufig im Wald geritten wird, wird an dieser Stelle auf die diese Gebiete betreffenden Gesetzgebungen eingegangen. Grundsätzlich haben laut dem Bundesgesetz über den Wald (WaG) die Kantone dafür zu sorgen, dass der Wald für die Allgemeinheit zugänglich ist (Art. 14 Abs. 1 WaG). Allerdings darf zur Erhaltung des Waldes oder zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen die Zugänglichkeit für bestimmte Waldgebiete eingeschränkt werden (Art. 14 Abs. 2 lit a). In der Schweiz wird mit der Reiterei im Wald denn auch unterschiedlich umgegangen. Am eingeschränktesten sind die Reiter in den Kantonen Baselland, Neuenburg, St. Gallen und Zürich. In diesen Kantonen ist das Reiten nur auf Strassen und befahrbaren Waldwegen erlaubt (BAFU, zit. in Poncet, et al., 2007, S. 106).

Auch von Seiten der Reiter gibt es Bemühungen, das konfliktfreie Miteinander auf den Wegen zu fördern. Als Erstes sei hier der Codex für das Reiten und Fahren im Gelände genannt, wel-

cher vom SVPS herausgegeben und an alle ihm angegliederten Vereine verteilt wird. In diesem Codex werden die behördlichen Vorschriften mit den von der Gesellschaft erwarteten Verhaltensformen für die Reiter verständlich vermittelt. Auch einzelne Vereine, wie der Zentralschweizerischer Kavallerie- & Pferdesportverband ZKV, haben bereits solche Broschüren herausgegeben. Allen gemein ist, dass der Reiter zur Freundlichkeit gegenüber anderen Wegbenützern angehalten wird und dass er beim Kreuzen im Schritt reiten sollte. Desweiteren wird erklärt, auf welchen Wegen man reiten darf und welche Wege man meiden sollte. Im Codex des SVPS wird am Ende noch auf das Reiten in der Nacht hingewiesen.

Die wichtigsten Signale für Reiter, welche der Codex enthält, sind in Abbildung 20 dargestellt. Das Tierverbot sowie das Signal für Reitwege sind offizielle Signale, welche nur von der zuständigen Behörde aufgestellt werden dürfen. Die schwarz-weiss gestalteten Signale, auf welchen ein Hufeisen abgebildet ist, wurden dagegen geschaffen, um Wege nach dem Bau oder einer Reparatur zu schonen oder um ein offizielles Reitverbot zu verhindern und können nach Erfüllung ihres Zwecks auch wieder entfernt werden.

Abbildung 20 **Signalisierung für Reiter**



Quelle: SVPS, o.D.

5.3 Konflikte innerhalb der Rechtsgrundlagen

Die Raumplanung ist darauf bedacht, den Landverbrauch möglichst gering zu halten. Zusätzlich dazu hat der landwirtschaftliche Boden, wie B. Ries (Interview, 24. April 2012) erläuterte, einen sehr hohen Stellenwert. Mit allen Mitteln soll er nach Meinung der Gesetzgeber der Landwirtschaft, wie sie heute definiert wird, nämlich der Produktion von Nahrungsmitteln, vorbehalten bleiben. Dem gegenüber nimmt der Tierschutz durch die Vorgabe eines Mindestmasses für die Aussenflächen bei der Pferdehaltung und die Empfehlung grösserer Flächen in Kauf, dass ein höherer Landverbrauch entsteht. Ein weiteres Hindernis für die Pferdehaltung stellt die Regelung dar, dass es für einen Reitstall, welcher in der Bauzone erstellt worden ist und an eine Landwirtschaftszone grenzt, nicht möglich ist, dieses Land für Weiden zu nutzen (vgl. BGE 1C_122/2009; J. Eberle, Interview, 10. April 2012; B. Ries, Interview, 24. April 2012). So wird in Art. 58 BGG auch die Zerstückelung von Grundstücken eingeschränkt, die erlauben würde, einzelne Teile eines landwirtschaftlichen Grundstücks abzutrennen. Dadurch wird in Verbindung mit Art. 63 Abs. 1 lit. a BGG der Kauf von Teilen eines Landwirtschaftslandes durch Nicht-Landwirte für eine nicht-landwirtschaftliche Nutzung verhindert. Andererseits hat die Raumplanung oft landschaftsgestalterische Ansprüche und verhindert beispielsweise das bewilligungsfreie Erstellen fester Weidezäune ausserhalb von Bauzonen, wenn dadurch das Landschaftsbild beeinträchtigt wird (vgl. BGE 1C_122/2009).

Im Gegensatz zu gewerblichen Pensionsbetrieben dürfen auf einem landwirtschaftlichen Betrieb im Sinne von Art. 7 Abs. 1 BGG Pensionspferde nur in geringem Ausmass gehalten werden. Dies schliesst kleine Betriebe, welche zu wenig landwirtschaftliche Erzeugnisse produzieren und daher ihr Haupteinkommen nicht aus der klassischen Landwirtschaft beziehen²⁴, von der Pensionspferdehaltung weitestgehend aus. Laut einem Bundesgerichtsentscheid in dieser Sache ist von einem Gewerbe auszugehen, wenn ein solcher Betrieb den Pferdebesitzern auf einer gewerblichen Basis die Infrastruktur ihres Betriebs zur Verfügung stellt (vgl. BGE 1C_314/2009). Die bereits in Abschnitt 5.1 angesprochene Zunahme der Pferdezahl lässt jedoch vermuten, dass solche Betriebe ein Interesse daran hätten, mehr Pensionspferde halten zu dürfen. Im Experteninterview mit J. Ruckstuhl dem Leiter Bauen ausserhalb Bauzonen des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen, wurde allerdings deutlich, dass diese Regulierung durchaus ihren Sinn und Zweck erfüllt. Eine Pensionspferdehaltung in der Landwirtschaftszone durch landwirtschaftliche Betriebe stünde in direkter Konkurrenz zu den gewerblichen Reitställen, welche den Reitern eine grosse Infrastruktur bieten, dazu jedoch gezwungen sind, ihr Gewerbe unter hohen Kosten in der Bauzone aufzubauen.

²⁴Der Sinn dieser Regelung besteht laut J. Ruckstuhl (Interview, 25. April 2012) darin, zu verhindern, dass viele kleine Betriebe entstehen, die keinen wirtschaftlichen Beitrag zur Landwirtschaft mehr leisten, jedoch trotzdem Direktzahlungen beziehen.

Ein landwirtschaftlicher Betrieb profitiert von tieferen Landpreisen und damit einhergehend von steuerlichen Vorteilen und kann daher eine gleichwertige Leistung zu günstigeren Pensionspreisen anbieten. Zusätzlich zu diesem Gewerbeprivileg steht einem Landwirt oftmals mehr Weideland zur Verfügung, was einen weiteren Konkurrenzvorteil darstellt (J. Ruckstuhl, Interview, 25. April 2012).

Beim Verkehr erwachsen die Konflikte hauptsächlich daraus, dass die Regelungen zu wenig Beachtung finden. Die Grundlagen für einen rücksichtsvollen Umgang im Verkehr sind nur schon durch Art. 26 Abs. 1 SVG - „Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet“ - gegeben. Diese Grundregel wird aber nicht von allen Verkehrsteilnehmern beachtet, sei es nun von Motorfahrzeugführern gegenüber den Reitern oder auch von Reitern gegenüber Fussgängern. Trotz der Informationsbroschüren, welche durch die Reitvereine herausgegeben werden, kann die Rolle des Pferdes nicht als zufriedenstellend geklärt betrachtet werden. Im Interview mit B. Bulgheroni (Interview, 25. April 2012) wurde deutlich, dass den verantwortlichen kantonalen Stellen oftmals konkrete Informationen darüber fehlen, wofür ein Pferd angesehen wird und ob es eher dem motorisierten Verkehr oder der Gruppe der Radfahrer oder Fussgänger zugeordnet werden sollte.

6 Reiterland Schweiz 2012

Möchte man in der Schweiz ein nationales Reitwegnetz schaffen, so muss zuerst abgeklärt werden, ob überhaupt ein Bedarf danach besteht und welche Effekte dadurch erzielt werden können. Aus diesem Grund wurde eine deutschsprachige Umfrage in der Schweiz durchgeführt. Im Kapitel 2 wurde der Ablauf der Verteilung genauer beschrieben. Es wurden 27 Fragen zu persönlichen Reitverhalten und damit Verwandten Themen gestellt. Der Fragebogen findet sich in Anhang A 3.

Um das Verständnis für die Bedürfnisse der Reiter zu veranschaulichen wird im zweiten Teil dieses Kapitels das Reitgebiet zwischen St.Gallen, Sitterdorf und Häggenschwil analysiert.

6.1 Resultate der Umfrage

An der Umfrage beteiligten sich insgesamt 1'563 Personen, von denen 1'193 alle Fragen beantworteten. In Kapitel 4.3 wurde erwähnt, dass in der Schweiz rund zwei Drittel aller Reitsportler nicht in einem Verein Mitglied sind. Da die hier durchgeführte Umfrage von Vereinspräsidenten versandt wurde, ist der Anteil von Nicht-Mitgliedern tiefer, beträgt jedoch auch bei den Umfrageteilnehmern immerhin noch 25%. Im Folgenden werden die Resultate vorgestellt, analysiert und interpretiert.

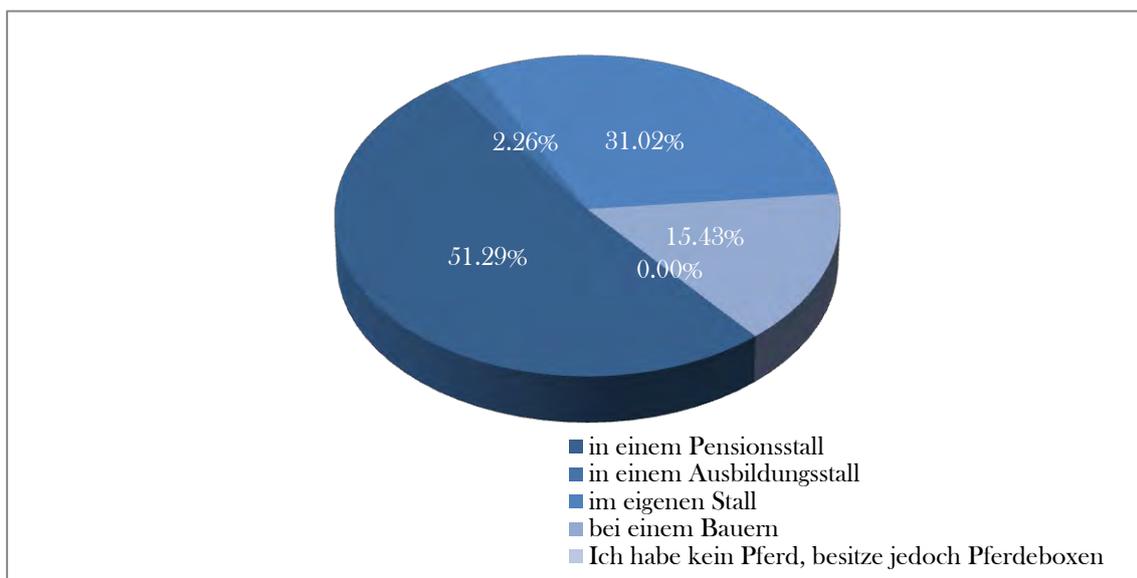
6.1.1 Pferde und Pferdehaltung

Wie zu erwarten war, besitzen fast 40 Prozent der Befragten nur ein Pferd. 17 Prozent besitzen sogar gar keines, was jedoch nicht bedeuten muss, dass sie keinen Pferdesport betreiben. Zahlreiche Umfrageteilnehmer gaben an, durch eine Reitbeteiligung, bei der das Pferd mit anderen Reitern geteilt wird, regelmässig reiten zu können. Dadurch können die Kosten für die Haltung geteilt und auch bei knappem Zeitbudget jedes Einzelnen ausreichend Bewegung für das Pferd garantiert werden. Immerhin 23% der Befragten besitzen zwei Pferde, darüber - Teilnehmer mit drei und mehr Pferden - fällt die Anzahl hingegen stark ab. Die höchste im Rahmen der Umfrage gemessene Anzahl waren 45 Pferde. Dabei wird es sich höchstwahrscheinlich um einen Zuchtbetrieb handeln.

Im Übergang zur Frage 6 brachen einige der Teilnehmer die Umfrage ab, sodass die Anzahl der Befragten an dieser Stelle, wo es um die Haltung der Pferde geht, von N=1539 auf N=1283

sank. Dies kann einerseits darauf zurückgeführt werden, dass sich gewisse Teilnehmer nicht mehr angesprochen fühlten oder keine Zeit mehr hatten.

Abbildung 21 **Mein Pferd steht... (N=1283)**



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 6

Wie in Abbildung 21 ersichtlich wird, halten die Hälfte der Umfrageteilnehmer ihre Pferde in einem Pensionsstall. 31% der Befragten können ihr Pferd allerdings im eigenen Stall halten, wobei nicht eindeutig geklärt werden kann, ob dieser auf einem Bauernhof liegt, privat innerhalb der Bauzone oder in einem Pensionsstall. 15,4% der Besitzer gaben hingegen an, ihre Pferde bei einem Bauern untergestellt zu haben. Details zur Haltung, ob die Pferde beispielsweise klassisch in Boxenhaltung oder in einem Freilaufstall gehalten werden, hat für diese Arbeit keine Relevanz und wurde daher auch nicht spezifisch gefragt.

Jenen Personen, welche antworteten, ihr Pferd im eigenen Stall zu halten, wurden Folgefragen gestellt. Insgesamt handelte es sich dabei um 410 Personen. Um einen Eindruck darüber zu erlangen, an welche Zielgruppe Stellplätze vermietet werden, wurde diese Teilnehmergruppe darüber befragt, ob sie Boxen vermieten und wenn ja, an wen. Durchschnittlich besaßen die Ställe der Befragten Personen zwischen 4 und 5 Plätzen. Wie bereits in Kapitel 5.1 erläutert wurde, hängt dieser Durchschnitt eng mit den rechtlichen Beschränkungen zusammen. Vermietet wurden allerdings durchschnittlich lediglich ein bis zwei Boxen. Dies könnte darauf hinweisen, dass sich in dieser Teilnehmergruppe viele Reiter befinden, welche mehr als nur 1 Pferd besitzen. Da jedoch über ein Viertel der Umfrageteilnehmer maximal zwei Pferde und 55.8% lediglich ein Pferd besitzen, ist anzunehmen, dass nicht alle verfügbaren Boxen auch vermietet

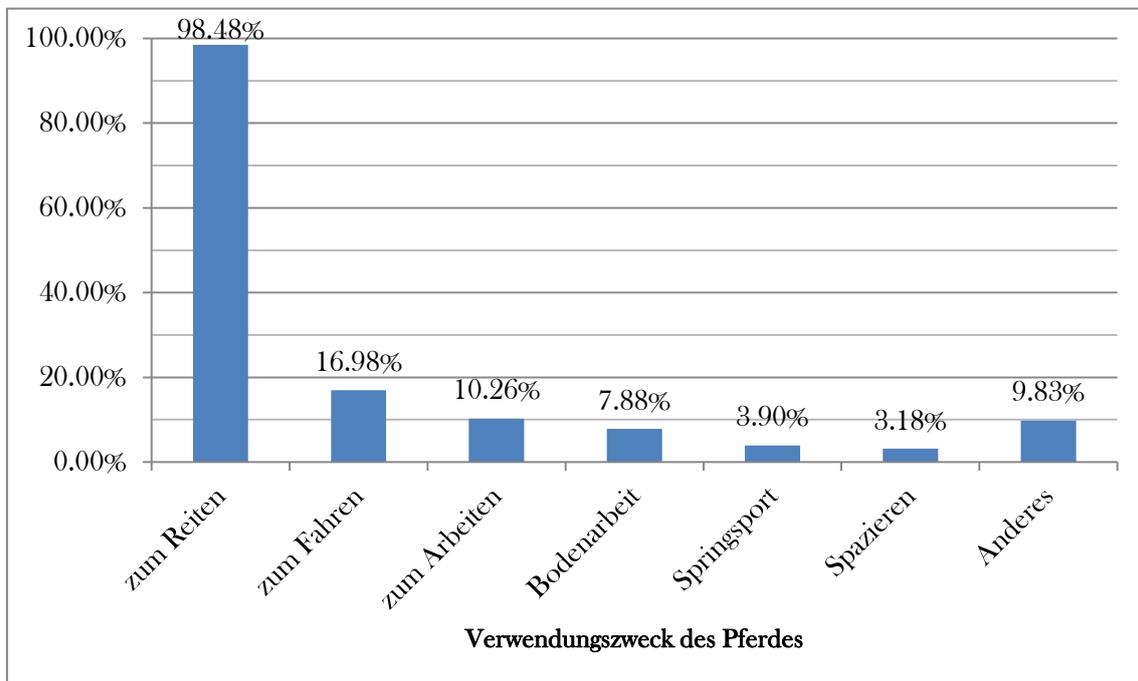
werden. Über die Hälfte der Befragten (63.4%) vermieten sogar überhaupt keine Boxen. Es wäre zu klären, welche Gründe zu dieser niedrigen Zahl von Vermietungen führen. An dieser Stelle kann darüber nur spekuliert werden. Es könnte an der Lage der Stallung liegen, dass bei mehr Pferden die Lärmbelastung für die Nachbarn zu hoch wird oder auch, dass einfach die Zeit fehlt, sich um mehr Pferde zu kümmern.

Keiner der Umfrageteilnehmer sagte aus, dass er seine Boxen lediglich an Feriengäste vermiete. Die durch die Umfrage erfassten Personen sahen vermutlich keinen wirtschaftlichen Nutzen in der ausschliesslichen Beherbergung von Pferde für eine kurze Zeitdauer. Zwei Drittel jener 150 Teilnehmer, welche überhaupt Boxen vermieten, tun dies ausschliesslich an Langzeitpensionäre. Das übrige Drittel vermietet sowohl an Langzeitpensionäre als auch an Feriengäste. Auch Zolliger (2011) stellte einen Mangel an Unterkünften für Reiter fest (p. 20). Im Rahmen einer Abschätzung des touristischen Potenzials wäre zu eruieren, ob eine Vergrösserung des Angebots möglich wäre und welche Wirkung dies auf die Attraktivität einer Region entfalten würde.

6.1.2 Persönliches Reitverhalten

Die Möglichkeiten ein Pferd zu Nutzen sind sehr vielfältig, was besonders aus den Kommentaren der Umfrageteilnehmer hervorging, die zur Frage nach der Nutzung des eigenen Pferdes abgegeben wurden. Neben der in der Umfrage gestellten Auswahl, welche sich auf Reiten, Fahren und Arbeiten beschränkte, wurde den Teilnehmern die Eingabe weiterer Kategorien erlaubt. Dabei waren Mehrfachnennungen ausdrücklich erwünscht. Abbildung 22 zeigt neben den vorgegebenen auch die drei am häufigsten genannten Kategorien.

Abbildung 22 Pferdenutzung (N=1384, Mehrfachnennungen)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 8

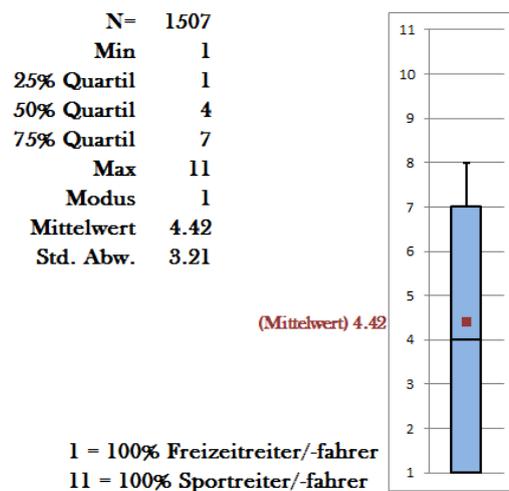
Unter Anderes wurden alle weiteren Nutzungen zusammengefasst. Darunter fallen Zirzensik²⁵, Dressur, Military, Rennsport, Gymkhana (Geschicklichkeitsreiten), Distanzreiten, Voltigieren, Holzrücken, Westernreiten, Distanzreiten und Vierkampf. Es wurden aber auch die Altersweide, Zucht sowie speziellere Verwendungszwecke wie die Reitermusik genannt. Das Erlauben von Mehrfachantworten erwies sich als wertvoll, da sich zeigte, dass die allerwenigsten Pferde ausschliesslich für einen Zweck genutzt werden.

Wie man der Abbildung 22 entnehmen kann, liegt ein deutlicher Schwerpunkt beim Reiten. 98.5% der Teilnehmer nutzen ihr Pferd für diesen Zweck. Es zeigt sich ausserdem, dass kaum einer der Befragten, der seine Pferde zum Fahren einsetzt, daneben nicht auch klassisch reitet. Das Fahren mit Pferden geniesst mit insgesamt 17.0% generell eine deutlich geringere Verbreitung. Immerhin 10.3% der Teilnehmer arbeiten mit ihrem Pferd, was jedoch in der heutigen Zeit nicht mehr nur Feld- oder Waldarbeit bedeutet. Zahlreiche dieser Teilnehmer gaben an, Reitunterricht oder auch therapeutisches Reiten anzubieten.

²⁵Unter Zirzensik werden Zirkus- und Showprogramme verstanden (Eberhardt & Schuhmann, 2012).

Wie man in Abbildung 23 sehen kann, taten sich viele Teilnehmer bei der Angabe einer Tendenz zum Sport- oder Freizeitreiter schwer. Die Zahl der Befragten N reduzierte sich auf 1'507 Personen. Es soll an dieser Stelle bemerkt werden, dass eine klare Grenzziehung zwischen Sport und Freizeit nicht möglich ist und auf den subjektiven Einschätzungen jedes Einzelnen beruht. Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass alle Teilnehmer die Abstufung der Werte und damit die Skala gleich einschätzen, wird an dieser Stelle die deskriptive Auswertung mittels eines Box Plots dargestellt (Massart, Smeyers-Verbeke, Caprona, & Schlesier, 2005). Es wurde deutlich, dass die Umfrageteilnehmer den Pferdesport tendenziell eher als Freizeitaktivität betreiben (vgl. auch Kapitel 4.2). Lediglich 6% der 1'507 Teilnehmer stufen sich als 100%ige Sportreiter ein. Dem gegenüber stehen 30% der Probanden, welche sich als ausschliessliche Freizeitreiter sehen. Auf der elfstufigen Skala (1 bedeutete 100% Freizeitreiter und 11 stand für 100% Sportreiter konnten die Umfrageteilnehmer prozentual abgestuft ihre Tendenz zur einen oder anderen Seite angeben. Abbildung 23 illustriert, die deutliche Tendenz zum Freizeitreiten.

Abbildung 23 **Boxplot: Einordnung der Reiter (N=1507)**



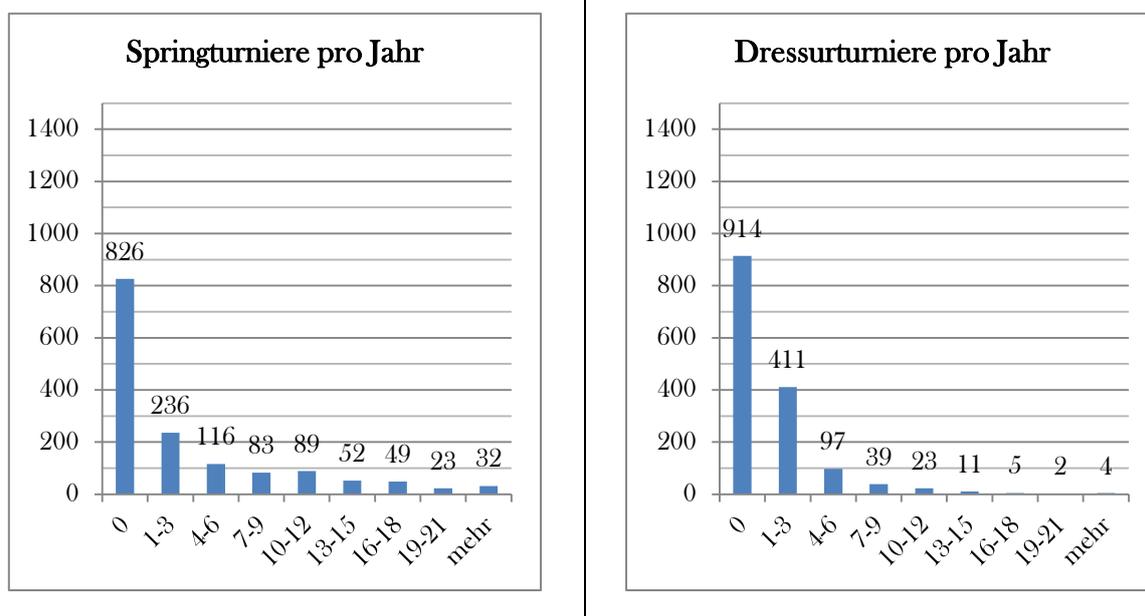
Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 9

Turnierreiten

Während die vorangehenden Fragen ausschliesslich auf dem subjektiven Empfinden der Teilnehmer gründeten, wurde mit der folgenden Frage auf objektive Antworten abgezielt. Aus den Angaben zu den konkreten Teilnahmen an Turnieren lässt sich die tatsächliche Aktivität bei sportlichen Anlässen ablesen, was wiederum Schlüsse über das sportliches Engagement zulässt.

Bei den Disziplinen Vielseitigkeits- (12.5%), Jagd- (10.4%) und Distanzreiten (8.4%) sowie Fahrturniere (5.4%) bestreiten die allerwenigsten Teilnehmer eines oder mehrere Turniere pro Jahr. Das Springreiten mit 45.2% und die Dressurturniere mit 39.3% taten sich bei dieser Frage daher als die einzigen Turniere hervor, bei denen über ein Drittel der Befragten immerhin an mindestens einem Turnier pro Jahr teilnimmt. 21.8% der Befragten bestreiten mehr als 6 Springturniere pro Jahr. Bei den Dressurturnieren sind es sogar lediglich 5.6% der Umfrageteilnehmer. Unter den Teilnehmern gab es äusserst wenige, welche an mehr als 19 Turnieren pro Jahr teilnehmen (siehe Abbildung 24). Bei der beliebtesten Disziplin, den Pferdespringen waren es von 1'506, welche die Frage beantworteten, gerade einmal 55 Teilnehmer (3.7%).

Abbildung 24 Spring- und Dressurturniere (N=1506)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 10

Bei den anderen fünf Disziplinen stechen die Vielseitigkeitsreiten (Military) mit 188 Teilnehmern, welche mindestens an einem Turnier teilnehmen sowie die Jagdritte mit 153 Teilnehmern hervor. Das Military erlangt aller Ansicht nach durch sein abwechslungsreiches Programm diese Bedeutung. Bei den Jagdritten lässt sich dieser Unterschied zu den anderen Turnieren vermutlich damit erklären, da es sich dabei um Turniere handelt, bei welchen nicht auf ein Preisgeld fokussiert wird, sondern bei denen die Teilnahme das Wichtigste ist.

Bei diesen Ergebnissen drängt sich der Schluss auf, dass an der Umfrage nur sehr wenige professionelle Turnierreiter teilgenommen haben. Der Grossteil betreibt, wie schon Abbildung 23 aufzeigte, das Reiten mehrheitlich zum Vergnügen und bewegt sein Pferd hauptsächlich auf

Ausritten respektive Ausfahrten im Gelände. Eine grosse Zahl der Umfrageteilnehmer gab an, sie würden zwar selten an Turnieren teilnehmen, jedoch würden sie zur optimalen Ausbildung und zum Training des Pferdes Reitunterricht nehmen. Eine gute Ausbildung des Pferdes wurde als wichtig eingestuft, auch wenn man sich damit nur im Gelände bewegt. Die Umfrage zeigte jedoch auch eine zunehmende Begeisterung der Reiterinnen und Reiter für unkonventionellere Turniere. Dazu zählen beispielsweise Gymkhanas, Bodenarbeitsprüfungen, Patrouillenritte, TREKs, Vierkampfturniere, Horseathlons aber auch spezialisierte Disziplinen wie Westernreitturniere, Gangpferdeturniere, Holzrücktturniere und Zugleistungsprüfungen oder Voltige-Turniere. Sie alle wurden neben den zuvor erläuterten populärsten Kategorien ebenfalls von Umfrageteilnehmern genannt und sollen in dieser Arbeit verdeutlichen, in welcher vielfältigen Varianten Pferd und Reiter sich bewegen und gegenseitig fordern können. An dieser Stelle sollen die einzelnen Turniere nicht detailliert erläutert werden, da sie wie in Kapitel 4.2 erwähnt auf den Internetseiten des SVPS oder des ASRE ausreichend erklärt werden und im Themenkomplex dieser Arbeit lediglich eine marginale Rolle einnehmen.

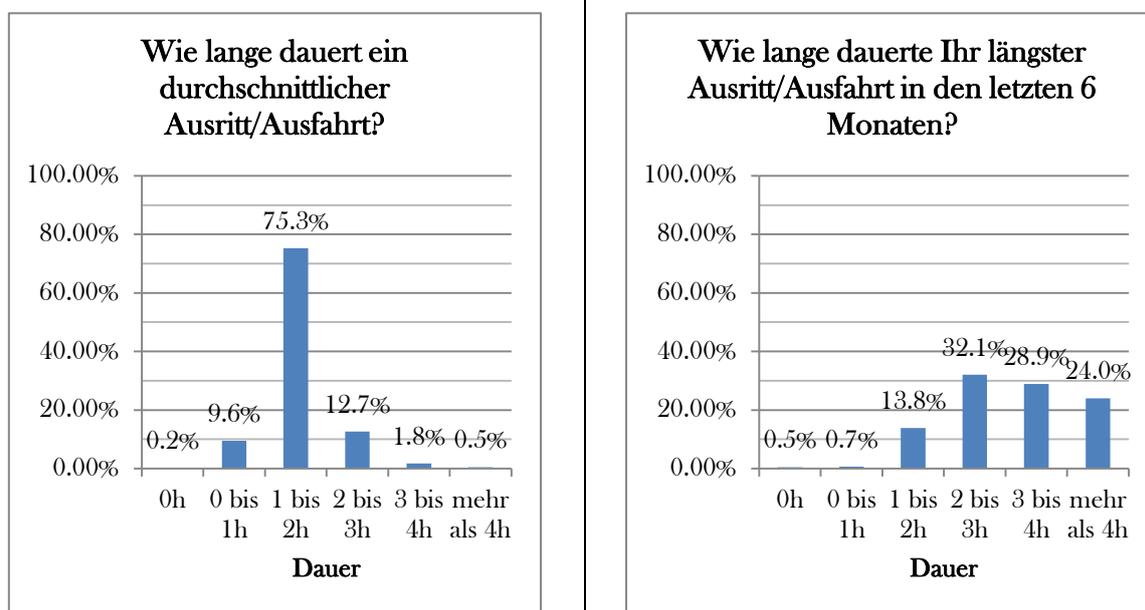
Reiten im Gelände

Über 60% von 1'455 Umfrageteilnehmern gaben an, auf ihren Ausritten regelmässig nur von einer weiteren Person begleitet zu werden. Weitere 20% begeben sich hauptsächlich alleine auf Ausritte respektive Ausfahrten. Gerade einmal knapp 14% sind häufig zu dritt unterwegs. Bei den restlichen fünf Prozent kommen regelmässig bis hin zu elf Begleitpersonen auf den Ausritten vor, wobei bei diesen grossen Gruppen davon auszugehen ist, dass es sich bei diesen Umfrageteilnehmern um Wanderreitführer handelt, wie beispielsweise um P. van der Gugten (Interview, 4. April 2012). Er führt andere Personen professionell auf längeren Ritten durchs Gelände. Ebenso fallen die Organisatoren von Kutschenausfahrten oder von Ponyreiten mit Kindern in diese Gruppe.

Da ein Pferd regelmässiger Bewegung bedarf, ist es kaum verwunderlich, dass weniger als 30% der Befragten lediglich ein bis zwei Ausritte pro Woche unternehmen. Darin sind auch diejenigen Teilnehmer enthalten, welche überhaupt nicht Ausreiten. Einige der Befragten, welche kein eigenes Pferd zu besitzen, haben über Reitbeteiligungen, die Betreuung von Pflegepferden oder durch einen Reitstall die Gelegenheit zum Reiten. Dies zeigt sich darin, dass in Abschnitt 6.1.1 fast 20% (263 Personen) angaben, kein eigenes Pferd zu besitzen und dagegen lediglich 6 Befragte angaben, nie auszureiten. 28.6% der Umfrageteilnehmer kommen auf höchstens zwei Ausritte oder Ausfahrten pro Woche, worunter voraussichtlich auch diejenigen Reiterinnen und Reiter fallen werden, welche durch obengenannte Gründe nicht täglich über ein Pferd verfügen können.

Zwei Drittel der Befragten begeben sich hingegen wöchentlich drei- bis sechsmal ins Gelände. Die Länge der Ausritte hingegen variiert von weniger als einer Stunde bis hin zu mehr als vier Stunden. Lediglich 15.0% der Umfrageteilnehmer gaben jedoch an, ihr durchschnittlicher Ausritt würde mehr als zwei Stunden dauern. Abbildung 25 kann man entnehmen, dass sich die Verteilung der durchschnittlichen Dauer eines Ausritts resp. einer Ausfahrt stark von jener der maximalen Dauer unterscheidet. Dies äussert sich darin, dass ein gewöhnlicher Ausritt des durchschnittlichen Reiters zwischen einer und zwei Stunden dauert, der längste Ausritt hingegen im Durchschnitt etwas mehr als 3 Stunden in Anspruch nimmt.

Abbildung 25 Länge eines Ausritts ohne Satteln, Pflegen, etc. (N=1455)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 11

Dieses Ergebnis ist für diese Arbeit von grosser Relevanz, da eine Reitweginfrastruktur vor allem für jene Reiter von Interesse ist, welche gerne längere Ausritte unternehmen und sich dabei nicht nur auf das eigene Reitgebiet beschränken. Aus Abbildung 25 lässt sich auch interpretieren, dass für die regelmässige Bewegung des Pferdes im Umkreis des Stalles für 85.0% der Befragten ein eher begrenztes Zeitbudget (maximal 2h) zur Verfügung steht, wohingegen eine auf Tages- oder Mehrtagesritte ausgerichtete Infrastruktur durchaus auf Anklang stossen könnte, denn im Durchschnitt auf den längsten Ausritten der Umfrageteilnehmer zwischen 2 und 4h geritten wird und immerhin die Hälfte der Befragten dafür mindestens 3h aufwendet. In Abschnitt 6.1.5 wird diese Vermutung näher untersucht, um die Nachfrager einer Reitweginfrastruktur näher charakterisieren zu können.

Bezogen auf das eigene Reitgebiet wurden die Probanden des Weiteren gefragt, wie viele Wegvarianten sie kennen würden. Im Durchschnitt kennen die Umfrageteilnehmer zwischen 7 und 9 Varianten, während mit 34.4% die meisten Befragten lediglich 4 bis 6 Wegvarianten angaben. Rund 13% der Befragten kennen zwischen einer und drei Varianten. Maximal wurden zwölf Varianten angegeben. Bei dieser Frage war nicht klar abgegrenzt, wie viele Überschneidungen der Wegvarianten vorliegen und spielt daher ein gewisses Mass an persönlicher Empfindung mit hinein. Aus dem Umstand, dass 80% der Teilnehmer angaben, gerne mehr Varianten zu kennen, kann jedoch abgelesen werden, dass durchaus ein Interesse an Karten bestehen würde.

Eine auffällige Tendenz lässt sich der Frage 12 entnehmen, in der die Teilnehmer der Umfrage nach der Verteilung ihrer Ausritte oder Ausfahrten nach Schrittarten befragt wurden. Damit wurde bezweckt, Rückschlüsse auf die Beschaffenheit der Wege ziehen zu können. Deutlich wurde dabei sichtbar, dass auf den wenigsten Wegen galoppiert werden kann. Nur auf durchschnittlich 10.2% der Ausritte lässt dies der Untergrund zu. 75% der Teilnehmer gaben dabei sogar einen Wert unter 10% an. Die tiefe Standardabweichung [σ] von 8.4% unterstützt die Aussage, dass lediglich eine Minderheit zu einem deutlich höheren Galoppanteil kommt. Aus den Kommentaren zu dieser Frage ging auch hervor, dass viele Reiter aufgrund der Wegbeschaffenheit sogar niemals die Möglichkeit haben, im Gelände zu galoppieren - Diese Teilnehmer beschränken die Schrittart Galopp gezwungenermassen auf den Reitplatz. 54.7% ($\sigma = 18.5\%$) wird vom Durchschnitt der Teilnehmer im Schritt zurückgelegt. 25% der Befragten über 70% ihres durchschnittlichen Ausritts im Schritt. Weitere 30.7% ($\sigma = 14.4\%$) der Zeit wird getrabt, wobei darunter auch jene Umfrageteilnehmer fallen, welche tölten²⁶. Lediglich die übrige Zeit (4.5%) wird das Pferd geführt, was einerseits gemacht wird, um das Pferd zu schonen. Wie später gezeigt wird, dient das Führen auch zur Verringerung der Verletzungsgefahr, beispielsweise auf steilen Teerstrassen oder schwierigen Passagen.

6.1.3 Begegnungsraum Reitweg

Nur sehr selten bewegen sich Reiter auf extra für sie angelegten Wegen. Dies sind in den meisten Fällen kurze Abschnitte - sogenannte Galoppisten - welche in der Peripherie von Verkehrswegen angelegt werden konnten. Die meiste Zeit teilen sich die Reiter dagegen die Strassen und Wege mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die Spanne kann dabei von Fussgängern über Fahrradfahrer und Mountainbiker bis hin zu motorisierten Fahrzeugen reichen, wobei zu letzteren neben den zweirädrigen Motorfahrzeugen sowohl Personenkraftwagen als auch Traktoren und Lastkraftwagen zählen können. Wie aus der Umfrage hervorging, kann dies auf der

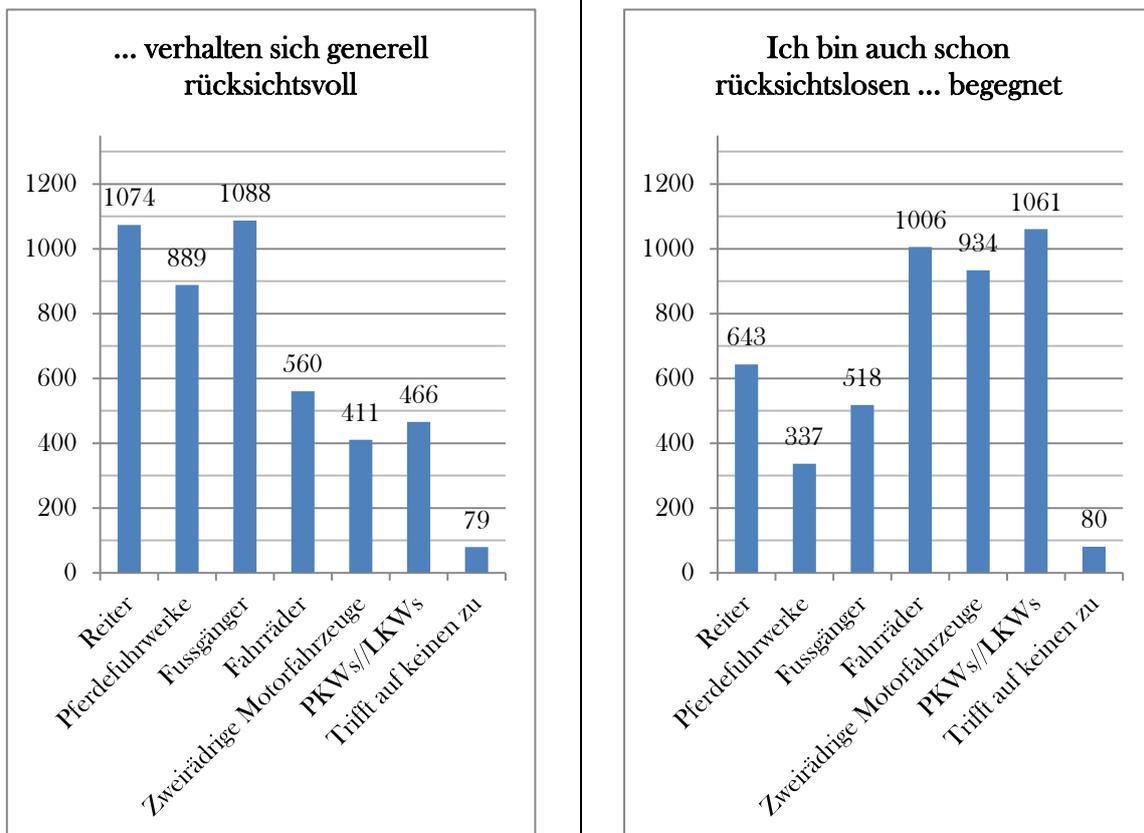
²⁶Tölt ist eine Gangart, welche nur wenige Pferderassen beherrschen, beispielsweise die Isländer. Dabei berührt immer nur einer von vier Füßen nach dem anderen den Boden. Von der Geschwindigkeit her liegt der Tölt zwischen Trab und Galopp (IPV, 2012).

einen Seite zu Konflikten führen, andererseits sind jedoch auch willkommene Begegnungen zwischen den Nutzern möglich. Wie die Begegnungen ablaufen, hängt dabei wesentlich vom Verhalten der verschiedenen Parteien ab.

Mit anderen Reitern und Fuhrwerken

Da auch zwischen Reitern Konflikte auftreten können, wenn sie sich begegnen und weil Pferde sich gegenseitig beeinflussen, wurden in der Umfrage auch diese Wegmitbenutzer einbezogen. In den Verhaltens Codizes wird empfohlen, andere Reiter im Schritt zu kreuzen (vgl. tel 5.2). Wie die Umfrage zeigte, kann es durchaus vorkommen, dass sich Reiter gegenüber anderen Reitern unangemessen verhalten. Immerhin gaben 27 Umfrageteilnehmer an, dass die gemeinsame Wegbenützung mit anderen Reitern fast unmöglich sei und die Hälfte der Befragten 1'359 Personen sind schon rücksichtslosen Reitern begegnet. Generell werden Reiter jedoch als rücksichtsvoll bezeichnet, wie Abbildung 26 zeigt.

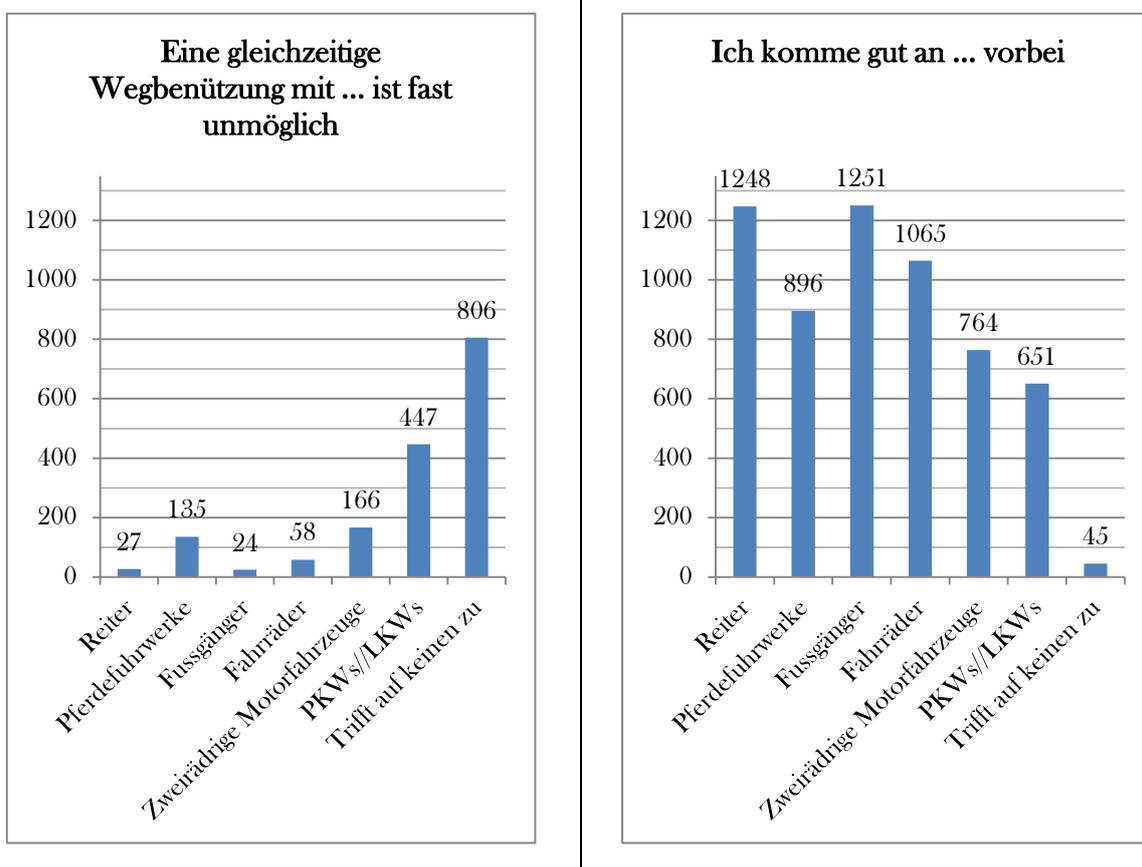
Abbildung 26 Verhalten von Wegmitbenutzern (N=1359, Mehrfachn.)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 15

Bei den Begegnungen mit Fuhrwerken zeichnet sich eine ähnliche Situation ab. Durch die Breite der Fuhrwerke, welche sich durchaus erschwerend auf das Kreuzen auswirken kann und weil sich ein Pferd durch vom Wagen verursachte Geräusche erschrecken könnte, lässt sich der höhere Anteil an Umfrageteilnehmern erklären, welche die gleichzeitige Wegbenützung als fast unmöglich bezeichneten. In Abbildung 27 ist auch sichtbar, dass an Fuhrwerken weniger Teilnehmer gut vorbeikommen als an anderen Reitern. Dabei ist natürlich zu beachten, dass es sehr viel weniger Begegnungen zwischen Fuhrwerken und Reitern geben wird als zwischen Reitern mit Reitern, Fussgängern, Fahrradfahrern aber auch Motorfahrzeugen, da schon Abbildung 21 zeigte, dass deutlich weniger Fuhrwerke unterwegs sind.

Abbildung 27 Gleichzeitige Wegbenützung (N=1359, Mehrfachnennungen)



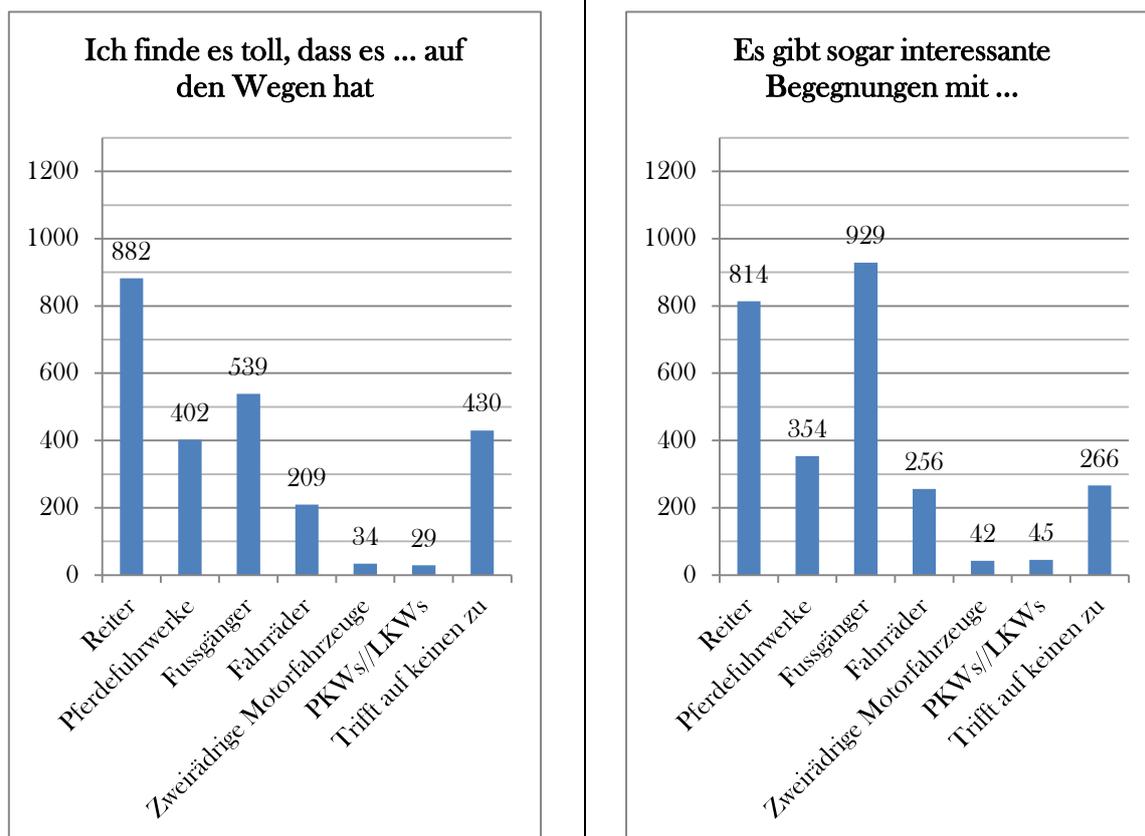
Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 15

Begegnungen mit Fussgängern

Die Begegnungen mit Fussgängern wurden durchwegs äusserst positiv beurteilt. Sie scheinen aus der Gegenüberstellung der Wegbenützer in Abbildung 26 von den Umfrageteilnehmern am rücksichtsvollsten empfunden zu werden. 80.1% der Befragten teilten diese Meinung. In

Abbildung 28 ist zudem auch ersichtlich, dass am meisten interessante Begegnungen mit Fussgängern entstehen und 39.7% der Teilnehmer es sogar toll finden, dass es Fussgänger auf den Wegen hat. Einzig bei den Begegnungen mit Reitern wurde bei dieser Frage mit 64.9% Zustimmung ein höherer Anteil erreicht.

Abbildung 28 Gegenseitiges Interesse (N=1359, Mehrfachnennungen)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 15

38.1% der Befragten gaben jedoch auch an, schon rücksichtslosen Fussgängern begegnet zu sein. Gemäss den Kommentaren zu dieser Frage wurde deutlich, dass viele dieser unerfreulichen Begegnungen mit Spaziergängern in Begleitung von Hunden stattfanden. Neben Hofhunden, welche die Pferde erschrecken können, wenn sie bellend aus einem zuvor nicht einsehbaren Bereich herauspringen, wurden die von Spaziergängern nicht ausreichend kontrollierten Hunde oft Ursache von Konflikten genannt. An dieser Stelle sollte man sich wieder in Erinnerung rufen, dass es sich bei Pferden um Fluchttiere handelt. Daher können auch unbeabsichtigte Konflikte dadurch auftreten, dass ein Pferd beispielsweise Angst vor Regenschirmen hat oder erschrickt, wenn Jogger am Pferd vorbeirennen. Natürlich sollte jeder Reiter sein Pferd immer

in seiner Gewalt haben, aber wie bereits erwähnt wurde, lässt sich gegen den natürlichen Fluchttrieb von Pferden manchmal nur wenig ausrichten.

Begegnungen mit Fahrrädern

Radfahrer besitzen die Eigenschaften, schnell und leise unterwegs zu sein. Beide Eigenschaften fördern das harmonische Nebeneinander von ihnen mit Reitern nicht gerade. Hinzu kommt der Umstand, dass Radfahrer und Reiter sich oftmals auf den gleichen Wegen aufhalten, besonders dann, wenn es sich bei den Radfahrern um Mountainbiker handelt, welche in den Kommentaren zur Umfrage häufig separat herausgehoben wurden. Weniger als die Hälfte der Teilnehmer empfanden Fahrradfahrer in der durchgeführten Befragung als generell rücksichtsvoll und aus Abbildung 26 geht auch hervor, dass 74% bereits einmal rücksichtslosen Radfahrern begegneten. Das Passieren von Radfahrern wird jedoch nicht generell, sondern lediglich von 21.6% der Befragten als Problem gesehen (vgl. Abbildung 27).

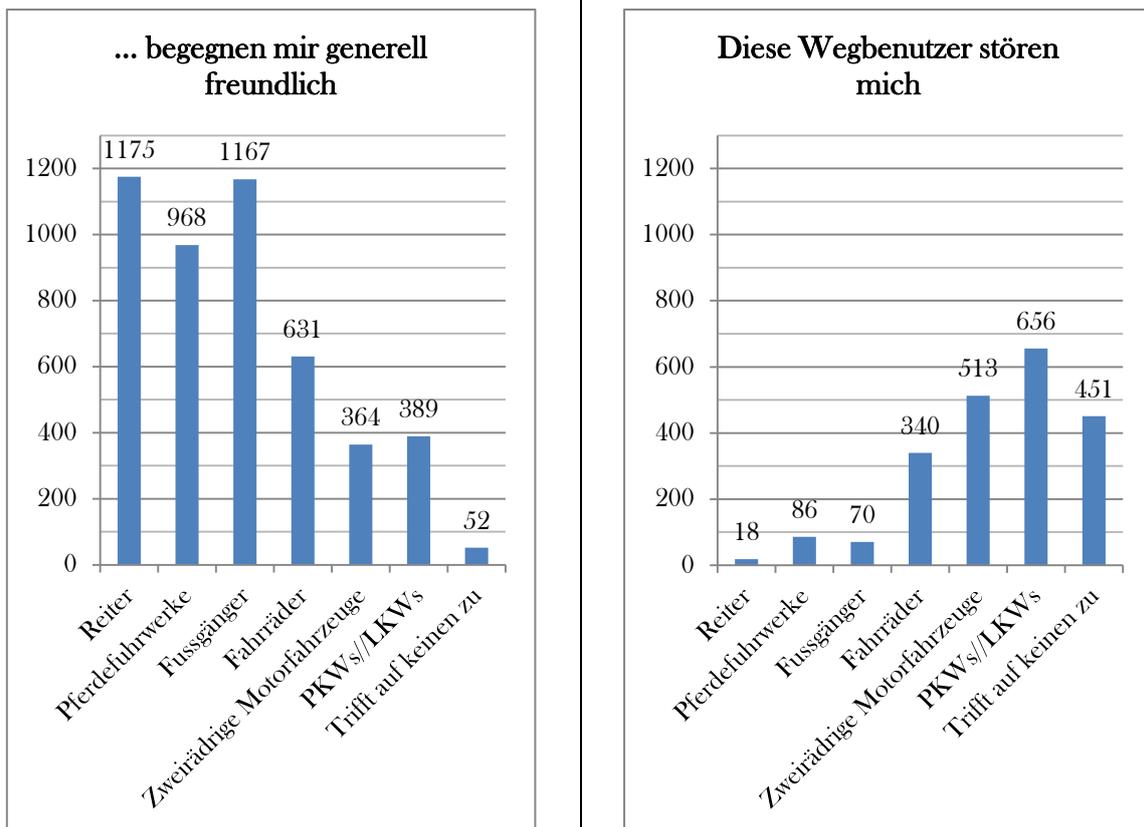
Begegnungen mit Motorfahrzeugen

In der Umfrage wurden Personen- und Lastkraftwagen in einer Kategorie zusammengefasst, jedoch von den zweirädrigen Motorfahrzeugen unterschieden, da diese Kategorien teils unterschiedliche Wege benutzen. Es war bereits anzunehmen, dass ein zweirädriges Motorfahrzeug weniger störend als ein PKW oder LKW empfunden wird. Toll oder gar interessant wurden die Begegnungen mit keinem dieser Mitbenutzer eingestuft, wie aus Abbildung 28 abgelesen werden kann. Da zwischen Reitern oder Fahrern und diesen Fahrzeugen kaum persönliche Kontakte während dem Kreuzen entstehen, werden sie auch nur von einer Minderheit (27%-28%) als freundlich bezeichnet. Zusätzlich geht aus Abbildung 29 hervor, dass motorisierte Fahrzeuge am häufigsten als störend empfunden werden (48.3% respektive 37.7%), gefolgt von Fahrradfahrern, deren Anwesenheit auf den Wegen immerhin einen Viertel der Umfrageteilnehmer stört. Es sollte aber beachtet werden, dass immerhin 33.2% der Befragten keinen der Mitnutzer als störend empfindet.

Aus Abbildung 26 lässt sich ablesen, dass mit 74.0% mehr Umfrageteilnehmer angaben, bereits rücksichtslosen Fahrradfahrern begegnet zu sein als rücksichtslosen Fahrern von zweirädrigen Motorfahrzeugen (68.7%). Dieses Resultat wurde sicherlich einerseits dadurch beeinflusst, dass Begegnungen mit Fahrrädern häufiger an der Zahl sind und andererseits dadurch, dass sich Radfahrer lautlos annähern, während man ein motorisiertes Fahrzeug schon im Voraus hört und sich darauf einstellen kann. Eindeutig ist jedoch der mit 78.1% höchste Anteil der Begegnungen mit rücksichtslosen Fahrern von PKWs und LKWs. Kaum jemand, der nicht persönlich mit Pferden zu tun hat, ist sich bewusst, dass sich ein Pferd nicht unbedingt vor dem Fahrzeug fürchtet. Viel eher erwächst ein Konflikt aus unerwarteten Ereignissen, durch welche das Pferd

unvermittelt und aus für den Fahrer eines Motorwagens nicht nachvollziehbaren Gründen auf die Fahrbahn springt. Diese Reaktion kann durch einen aufliegenden Vogel oder ein hinter dem Zaun spielendes Kind ausgelöst werden.

Abbildung 29 Begegnungen (N=1359, Mehrfachnennungen)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 15

In Erwartung dieser Häufung von Konfliktsituationen mit motorisierten Fahrzeugen wurden die Teilnehmer der Umfrage auch dazu befragt, ob sie es notwendig fänden, dass Führer von Fahrzeugen vermehrt auf Begegnungen mit Pferden sensibilisiert werden. Von 1'339 Personen, welche auf diese Frage antworteten, fanden 954 (71.2%), dass beispielsweise im Fahrunterricht vermehrt darauf eingegangen werden sollte und weitere 281 (21.0%) empfanden es als eher notwendig, dass eine vermehrte Sensibilisierung angegangen würde. Auch der persönliche Eindruck der Autorin während des Fachunterrichtes zeigte, dass dem Pferd als Verkehrsteilnehmer weder in der Theorie noch im Verkehrskundeunterricht oder im praktischen Unterricht Beachtung geschenkt wurde.

Aus der Umfrage ging auch hervor, dass auch 89.1% der Befragten es durchaus sinnvoll fänden, wenn bereits schon die Kinder im Verkehrsunterricht in den Schulen auf das richtige Verhalten bei Begegnungen mit Pferden geschult würden.

6.1.4 Infrastruktur Reitweg

In Kapitel 6.1.2 wurde bereits darauf hingewiesen, dass eine grosse Zahl der Umfrageteilnehmer auf grossen Teilen ihrer Ausritte im Schritt reiten muss. Dies begründet sich vor allem im Zustand der Wege. Natürlich können auch persönliche Gründe dahinter stehen, wenn das Pferd beispielsweise noch jung oder bereits alt ist und deshalb damit nicht galoppiert werden sollte. Trotzdem ist für die Wahl der Gangart häufig der Untergrund ausschlaggebend. Zu harte oder zu steinige - also mit losen Steinen bedeckte - Wege können die Gelenke und den Huf des Pferdes schädigen. Da immer mehr Wege auch im Wald auf die hohe Belastung durch schwere Maschinen ausgelegt werden, sind auch die Oberflächen immer härter, auch wenn sie noch nicht geteert sind (Burkhardt, 1990, S. 41). Im Winter kommt die Gefahr des Ausrutschens hinzu. Man kann an die Hufeisen oder auch Hufschuhe sogenannte Stollen anbringen, welche bei nassem oder eisigem Untergrund für mehr Halt sorgen. Nach wie vor bleibt ein glatter oder vereister Weg ein gefährlicher Untergrund für Pferd und Reiter.

Nicht nur glatte, sondern auch sehr unebene oder mit grossen lockeren Bollensteinen bedeckte Wege können für Pferde je nach Reitgeschwindigkeit äusserst gefährlich, da das Treten auf lose Steine zu Druckverletzungen am Huf aber auch zu Sehnenschäden führen kann. Auf solchen Wegen sollte dem Pferd zuliebe nur Schritt geritten werden, wohingegen auf festen, aber ebenem Untergrund auch getrabt werden kann.

Im Rahmen der Umfrage meldete sich der ‚Verein Pferd und Umwelt, Linth-Gebiet und Glarnerland‘, um auf seine Situation aufmerksam zu machen. Bei der Melioration der Naturstrassen im Linth-Gebiet wurden diese neu bombiert. Diese Bombierung rief den Protest der Reiter und auch der Tierärztin Brigitte Pool aus Uznach hervor. Die schräge Stellung ist ihrer Meinung nach für die Pferde ungesund und es sei daher nicht mehr möglich, dass zwei Pferde nebeneinander gehen würden (Spiesser, 2012). Ein weiteres Problem tritt im Raum Escherkanal, Näfels und Niederurnen auf. Sehr viele Güterstrassen für die Landwirtschaft wurden dort mit Hartbelägen versehen. Zusätzlich wurde das Reiten auf den Dammwegen, welche noch immer Naturwegesind, durch Reitverbote belegt. Insgesamt verloren die Reiter dadurch laut R. F. Jenny (Interview, 4. April 2012) 35% der früher verfügbaren Naturwege. Diese Fälle sind exemplarische Beispiele dafür, dass die bezüglich des Untergrunds angesprochen Probleme durchaus einen aktuellen Bezug aufweisen. Um die Situation zu verbessern müssten verschiedene Parteien zusammenarbeiten. Das Reitwegnetz in den Freibergen stellt wohl den Ausnah-

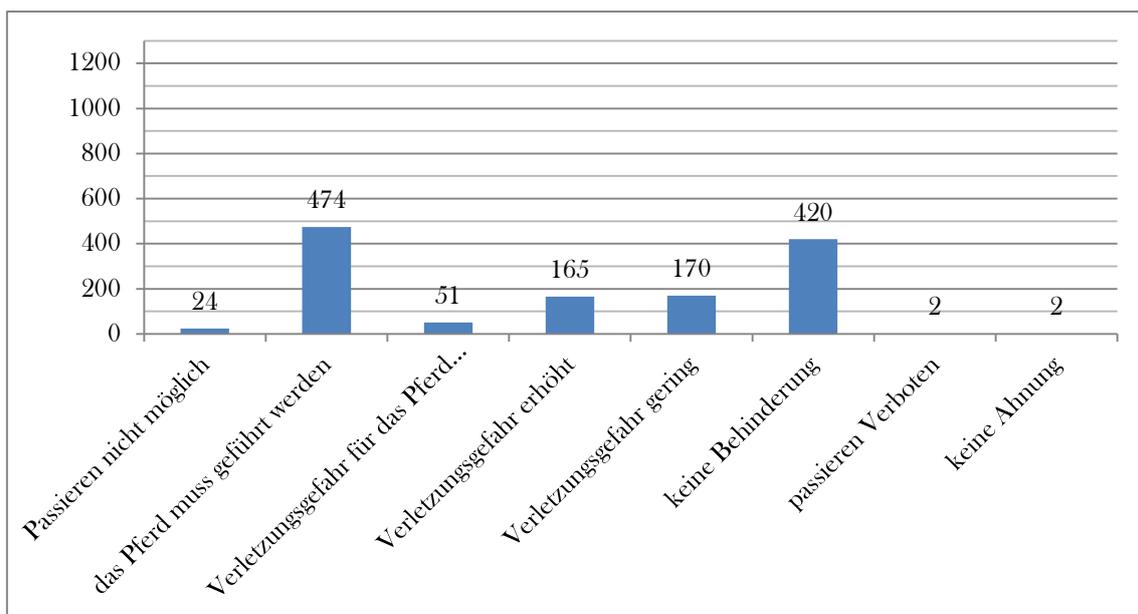
mefall in der Schweiz dar und könnte dadurch, so C. Tanner (Interview, 3. Mai 2012), als Vorbild dienen. Zu einem späteren Zeitpunkt werden in dieser Arbeit konkrete Lösungsansätze aufgezeigt.

Gefahrenstellen

Nicht nur die Bauweise der Wege sondern auch punktuelle Hindernisse können ein Passieren mit dem Pferd erschweren, verunmöglichen oder die Verletzungsgefahr erhöhen.

Was in der Umfrage von 36.2% der 1'308 Antwortenden und damit am Häufigsten als Grund für ein Führen des Pferdes angegeben wurde, waren steile geteerte Strassenabschnitte. In den Kommentaren wurde von einem Teilnehmer darauf hingewiesen, dass für Kutschen auch steile nicht geteerte Abschnitte gefährlich seien, da die Bremsen blockieren würden. Wie in Abbildung 30 deutlich wird, schätzen weitere 16.5% der Teilnehmer die Verletzungsgefahr für das Pferd als erhöht oder gross ein und 1.8% vermeiden solche Strassen vollständig. Ob das Führen die Gefahr eines Sturzes verringert oder nur zur Sicherheit des Reiters beiträgt sei dahingestellt. Es sei hier erwähnt, dass es auch Reiter, welche ihr Pferd bergabwärts immer führen, um die Gelenke des Pferdes zu schonen. Dies hilft dabei die grosse Zahl der Nennungen beim Führen zu erklären und damit aufzuzeigen, dass nicht alle Reiter ihr Pferd auf solch einer Strecke führen, weil sie diese auch als gefährlich empfinden.

Abbildung 30 **Steile geteerte Strassen (N=1308)**

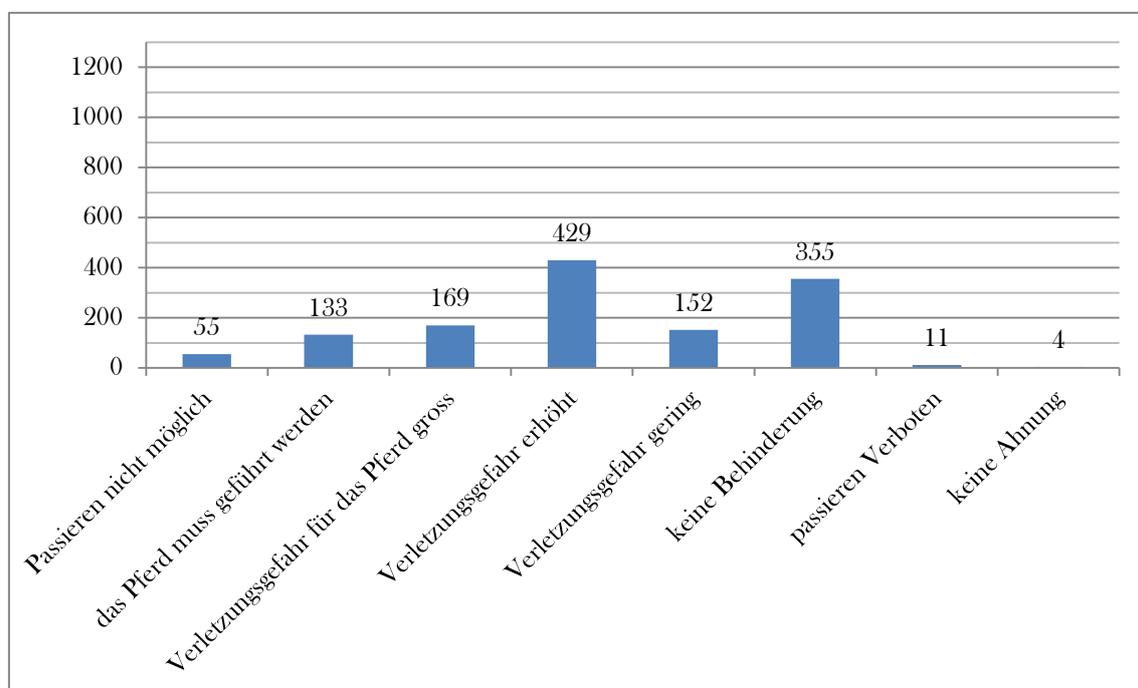


Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 17

Wie aus den Kommentaren zu dieser Frage hervorgeht, beinhalten die 420 Umfrageteilnehmer, welche sich durch solche Wege nicht behindert fühlen, auch einige Reiter, welche dieser Problematik in ihrem Reitgebiet nicht begegnen.

Nicht immer kann sich ein Reiter ausschliesslich auf Feld- und Waldwegen bewegen. Je nach Region ist es häufiger oder seltener unumgänglich, stark befahrene Strassen zu kreuzen oder entlang solcher Strassen zu Reiten. Da das Reiten und Führen von Pferden auf dem Gehsteig sowie auf signalisierten Radwegen verboten ist, muss am rechten Rand der Fahrbahn geritten werden. Die rechtlichen Hintergründe hierzu wurden bereits in Kapitel 5.2 erläutert. Aus dieser Regelung folgt die Konsequenz, dass der Reiter dem Verkehr direkt ausgesetzt ist, wenn er sich an diese Regelungen hält. Dagegen stehen Sicherheitsbedenken, welche den Reiter dazu bewegen können, gegen die Regel zu verstossen, wo ein Gehsteig oder Radweg vorhanden ist, da es zu gefährlich empfunden wird, beispielsweise ausserorts auf einer stark befahrenen Strasse reiten zu müssen. Abbildung 31 verdeutlicht denn auch diese Problematik. Lediglich 27.1% der Befragten schätzt das Reiten entlang stark befahrener Strassenabschnitte als unproblematisch ein. Ein Grossteil (45.7%) rechnet dagegen mit einer erhöhten oder hohen Verletzungsgefahr.

Abbildung 31 Stark befahrene Strassenabschnitte (N=1308)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 17

Bei stark befahrenen Kreuzungen ergibt sich ein sehr ähnliches Bild. Es kommt wahrscheinlich weniger oft vor, dass man mit dem Pferd eine grosse Kreuzung überqueren muss. Laut Art. 13 und Art. 14 VRV müsste man wie ein motorisiertes Fahrzeug einspuren und die Vortrittsregeln beachten. Hier könnten Probleme vor allem auch dadurch entstehen, dass die Führer von Motorfahrzeugen nichts über diese das Pferd betreffenden Regelungen wissen und dadurch Missverständnisse entstehen können.

Deutlich weniger Unmut werden durch quer zum Weg verlaufende Wasserrinnen hervorgerufen. 775 Teilnehmer und damit 59.3% von 1'308 Befragten sehen darin keine Behinderung. Die übrigen verteilen sich hauptsächlich auf die Aussagen, dass die Verletzungsgefahr für das Pferd gering, erhöht oder gross sei. Diese Wasserrinnen gibt es in verschiedenen Ausführungen und fallen dem Fussgänger meist kaum auf. Es gibt schmale und breite Varianten aus Metall oder Zement. Je nach Ausführung besteht die Gefahr darin, dass das Pferd mit dem Huf in der Rinne stecken bleibt und sich dadurch ein Bein brechen oder nicht nur das Hufeisen sondern auch die Hornkapsel²⁷ abreißen kann. Dies hat oft sogar zur Folge, dass das Pferd eingeschläfert werden muss, da die Heilung sehr langwierig wäre. Der Autorin dieser Arbeit sind drei Fälle bekannt, bei welchen sich Pferde infolge des Steckenbleibens in einer solchen Rinne dermassen schwer verletzt haben. Es konnte hingegen keine medizinische Studie zu diesen Unfällen aufgefunden werden. Viele Teilnehmer der Umfrage wiesen darauf hin, dass man das Pferd einfach darauf sensibilisieren müsse. Eine Unachtsamkeit lässt sich jedoch nie vollständig ausschliessen. Daher wird auch die Meinung vertreten, dass gewisse Modelle verboten werden müssten (vgl. auch Kapitel 0).

An der Mündungsstelle von Wegen, welche hauptsächlich für den Fuss- und Radverkehr gedacht sind, befinden sich oft Fahrradbarrieren, welche verhindern sollen, dass die Fahrradfahrer direkt auf die Strasse fahren können und die zudem das Befahren dieser Wege durch Autos und andere Motorfahrzeuge verunmöglichen. Diese Barrieren, ein Beispiel davon ist in Abbildung 32 dargestellt, können auch für Pferde ein Hindernis darstellen, was davon abhängt, wie eng der Durchgang zwischen den beiden Stangen gehalten ist. Grundsätzlich ist es mit einem trainierten Pferd kein Problem, durch eine solche Barriere zu fädeln. Je schmaler der Durchgang ausfällt, desto höher ist die Gefahr des Hängenbleibens. Eine hinzukommende zusätzliche Ablenkung für das Pferd steigert zudem dieses Risiko.

²⁷ „Die als Hornkapsel oder Hufkapsel beschriebene Formation setzt sich zusammen aus Hufwand, Sohle und Strahl. Diese Strukturen gehen ineinander über und bilden so einen kohärenten, widerstandsfähigen Schuh, der alle lebenden Strukturen des Hufes umschließt. Das Pferd wächst sozusagen in seinen eigenen Schuhen heran“ (Floyd et al., 2009, zit. in Wilhelm, 2010).

Abbildung 32 **Fahrradbarriere im Raum St. Gallen**

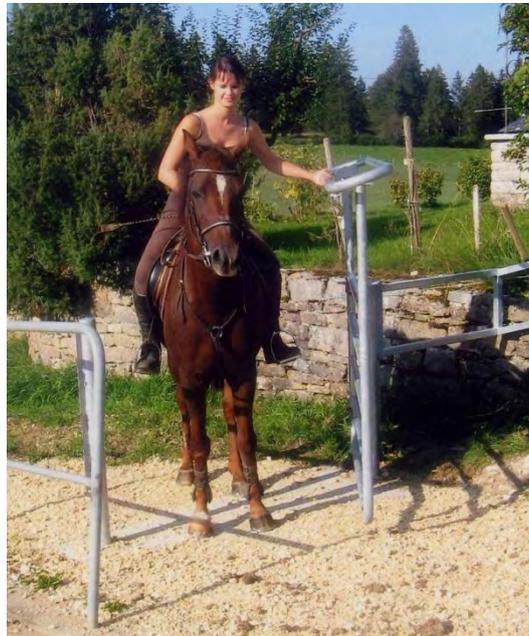


Quelle: Eigene Darstellung

Im Unterschied zu den zuvor erwähnten Gefahrenstellen (durchschnittlich 42 Nennungen), gab es in der Umfrage über 5 Mal mehr Personen (durchschnittlich 221 Nennungen), welche das Passieren als unmöglich bezeichneten. Die Verletzungsgefahr wurde aber insgesamt deutlich tiefer eingeschätzt als bei den anderen Situationen. Lediglich 9.6% der Befragten fürchten eine erhöhte oder hohe Verletzungsgefahr für das Pferd beim Passieren von Fahrradbarrieren und 7.0% bei Wanderwegbarrieren. Im Falle von signalisierten Rad- und Fusswegen ist der Durchgang für Pferde ohnehin verboten, was von den Umfrageteilnehmern teilweise auch angemerkt wurde (158 Nennungen bei Fahrradbarrieren und 149 bei Wanderwegbarrieren).

Ein vergleichbares Problem stellen die Barrieren bei Wanderwegen dar. Diese dienen häufig auch dazu, das Vieh am Verlassen der Weiden zu hindern. An dieser Stelle ist anzumerken, dass das Reiten auf Wanderwegen nicht in jedem Kanton gestattet ist. Die Barrieren verfolgen in diesen Gegenden daher auch den Zweck, das Durchkommen von Pferden zu verhindern. In den Freibergen – wo das Reiten auf diesen Wegen zulässig ist – wurden spezielle Tore entwickelt, welche von Reitern leicht geöffnet werden können und trotzdem die Sicherheit für das Vieh gewährleisten (AREF, 2012a). Dabei handelt es sich allerdings um ein Ausnahmebeispiel in der Schweiz. Abbildung 33 zeigt ein Beispiel für ein solches Tor.

Abbildung 33 Reitwegtor in den Freibergen



Quelle: AREF, 2012a

Galoppisten und andere Reitwege

Speziell für Pferde angelegte Wege existieren in der Schweiz nur wenige. Lediglich 31.0% der Umfrageteilnehmer sind solche Wege in ihrem Reitgebiet überhaupt bekannt. Galoppisten werden diejenigen Trassen genannt, welche speziell nur für Pferde mit dem Ziel angelegt wurden, darauf galoppieren zu können. Diese Pisten werden meist am Rand eines bestehenden Weges angelegt und sind den Reitern vorbehalten. Der Untergrund bildet eine dämpfende, wasserdurchlässige Schicht, welche von einem speziellen Sand bedeckt wird. Der Unterhalt dieser Wege wird in den meisten Fällen von lokalen Reitvereinen in Fronarbeit geleistet.

Im Interview erläuterte C. Tanner, der Vizepräsident des AREF, dass die Wege in den Freibergen zwar nicht ausschliesslich für Pferde angelegt wurden, dabei jedoch die Erfordernisse erfüllt wurden, dass darauf galoppiert werden könne (C. Tanner, Interview, 3. Mai 2012). Diese Variante würde sich in Naherholungsgebieten anbieten, da davon auch andere Wegbenutzer wie beispielsweise Jogger oder Nordic-Walker profitieren könnten, denn ein weicherer Untergrund

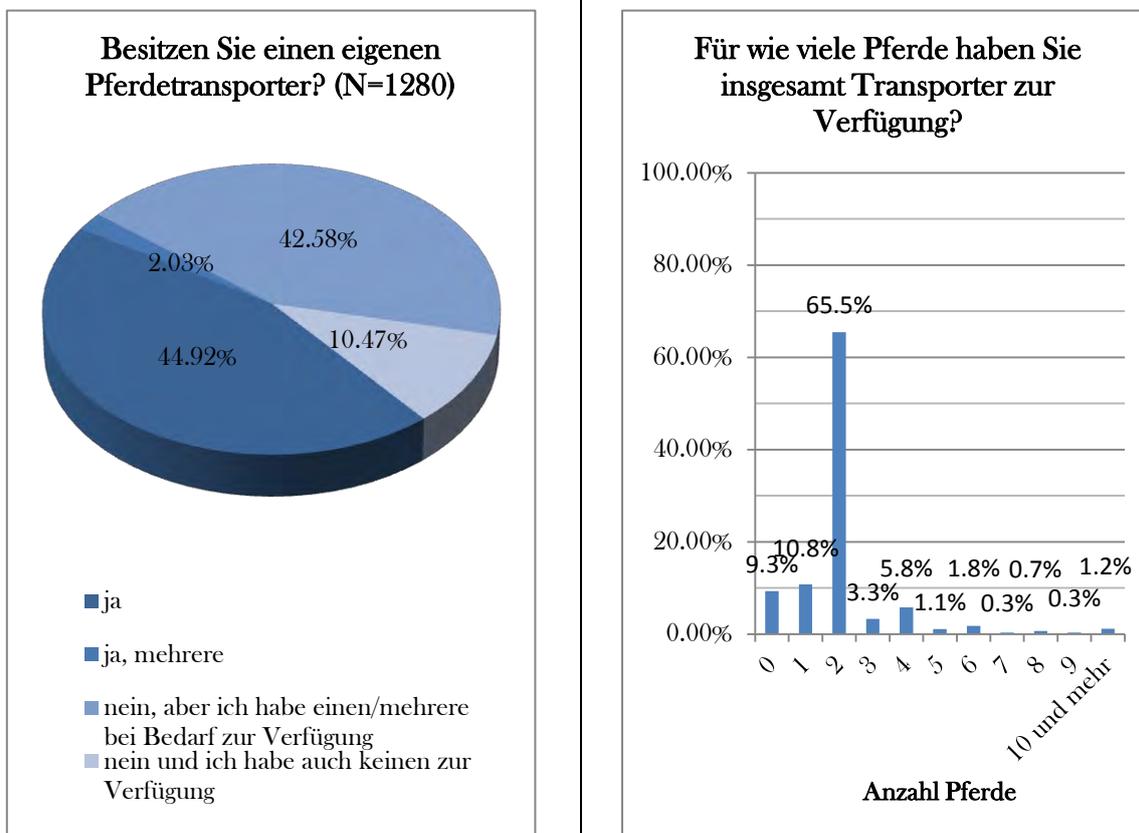
ist auch für Läufer angenehmer, wie man an den weitverbreiteten Finnenbahnen²⁸ sehen kann, welche für Jogger angelegt werden.

6.1.5 Ritte in neuer Umgebung

Der Radius rund um den Standort der Pferdestallung innerhalb eines Tages erreichen kann, ist beschränkt. Wer also neues Gelände erkunden möchte, ist dazu gezwungen, seine Pferde zu verladen oder einen Ritt auf mehrere Tage auszudehnen. Aus diesem Grund wurden die Umfrageteilnehmer auch zu ihren diesbezüglichen Präferenzen und Gewohnheiten befragt. Abbildung 34 zeigt, dass nur gerade 10.5% aller Teilnehmer keinen Pferdetransporter zur Verfügung haben. 79.9% der Befragten können mindestens zwei ihrer Pferde mit den ihnen zur Verfügung stehenden Transportern befördern. In Kapitel 6.1.1 konnte bereits aufgezeigt werden, dass ein Grossteil der Reiter alleine oder nur mit einer Begleitperson unterwegs sind und auch, dass die Mehrheit nur ein bis zwei Pferde besitzt. Die Anforderungen der meisten Reiter können daher mit den verfügbaren Transportmöglichkeiten abgedeckt werden, was darauf schliessen lässt, dass durchaus die Möglichkeit besteht, mit den eigenen Pferden zu verreisen. Damit ist eine massgebliche Determinante zur Bestimmung der potentiellen Nachfrage nach touristischen Angeboten für Pferd und Reiter gegeben.

²⁸Finnenbahnen sind meist im Wald angelegte Wege, welche mit einer ca. zehn Zentimeter dicken Holzschnitzelschicht bedeckt sind und so einen dämpfenden Untergrund zum Joggen und Laufen bieten (Zangl, 2012).

Abbildung 34 Pferdetransporter (N=1280)



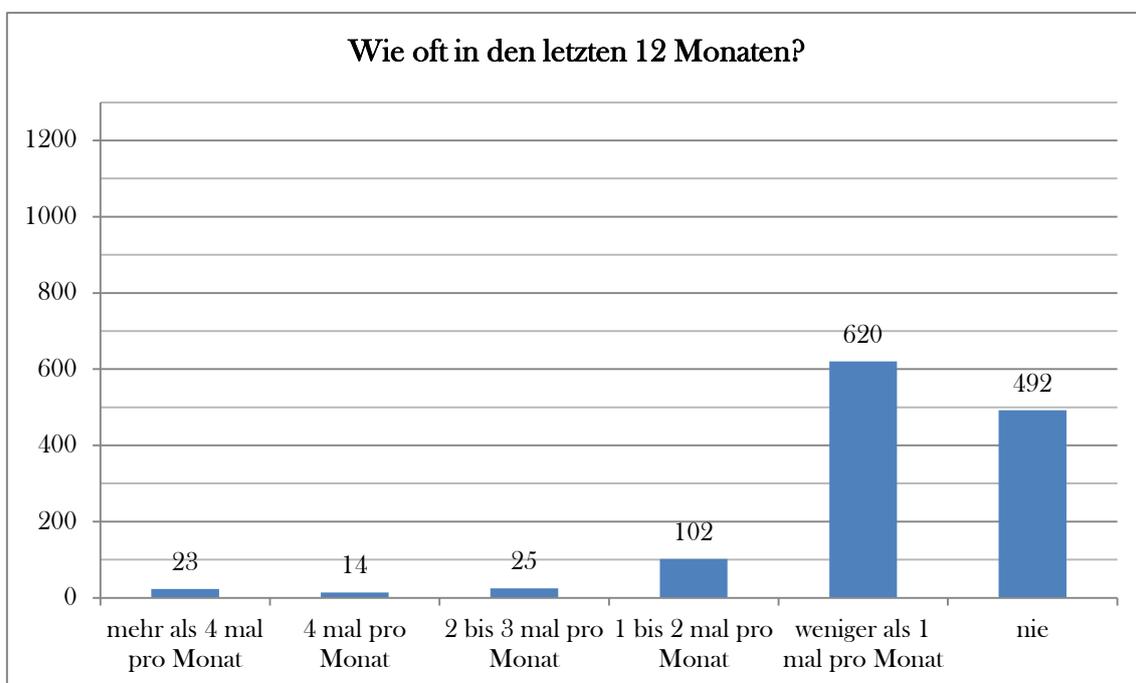
Quelle: Eigene Darstellung zu Fragen 20 & 21

Nur wenige der Befragten scheinen diese Möglichkeit, in einer anderen Region auszureiten, auch zu nutzen. Wie aus Abbildung 35 ersichtlich ist, gaben 38.6% der Umfrageteilnehmer an, nie einen Ausritt an einem anderen Ort durchzuführen. Der Aufwand dafür scheint ihnen zu gross zu sein. Das Gros der Teilnehmer (51.3%) fährt zudem weniger als einmal pro Monat mit den Pferden weg, um anderorts zu Reiten. Lediglich 12.9% der Teilnehmer verreisen regelmässiger. Aus den Ergebnissen der Umfrage geht auch hervor, dass mehrtägige Reisen mit dem Pferd nur von einer Minderheit (2.2%) regelmässig durchgeführt werden. Der Anteil der Reiter, welche weniger als einmal pro Monat für einen Mehrtagesritt wegfahren beträgt 32.0%. Was auf den ersten Blick wie ein geringer Anteil wirkt, muss in Relation zur Gesamtmenge betrachtet werden. Wie in Kapitel 4.2 erwähnt wurde, betreiben rund 100'000 Schweizerinnen und Schweizer Pferdesport und davon 81% zu Freizeitwecken. Mit der Annahme, dass die Umfrageteilnehmer eine repräsentative Teilmenge der Freizeitreiter darstellt, würde dies bedeuten, dass rund 26'000 Reiter zumindest ein- bis zweimal pro Jahr einen solchen mehrtägigen Ritt unternehmen und dadurch Nachfrage nach Übernachtungen und Bewirtun-

gen generieren. Da nur wenige der Teilnehmerangaben, solche Ritte im Ausland zu unternehmen, kann davon ausgegangen werden, dass die meisten dieser Mehrtagesritte in der Schweiz durchgeführt werden. Vom touristischen Aspekt her gesehen weniger attraktive Eintagesritte werden hingegen von der Hälfte aller befragten Teilnehmer durchgeführt.

Es gibt zahlreiche Reitvereine, welche gelegentlich Tages- oder Mehrtagesritte organisieren, wobei die wenigsten davon mehr als zwei solcher Ritte pro Jahr veranstalten. Obwohl 36.6% der Befragten an Ritten teilnehmen, welche vom eigenen oder von fremden Reitvereinen organisiert werden, gaben lediglich 2.1% an, dass sie solche häufiger als einmal pro Monat unternehmen.

Abbildung 35 Wegfahren, um in einer anderen Region auszureiten (N=1276)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 22

6.1.6 Raumplanung

In der Umfrage gaben 22.3% der Teilnehmer an, dass sie persönlich bereits mit der Raumplanung zu tun hatten. In den Kommentaren wurden als Gründe häufig Neu- und Umbauten von Ställen und Plätzen angegeben, sowie der Bau von Reitwegen. Es wurden aber auch Konflikte durch Wegsperrungen, beispielsweise in Naturschutzgebieten angemerkt und im Besonderen auch in Bezug auf die bereits angesprochene Strassenmelioration im Linth-Gebiet.

62.0% der Befragten ist die Publikation „Wegleitung – Pferd und Raumplanung“ des ARE bekannt. 56.8% von 1'257 Teilnehmern gaben zudem an, bereits mit dieser oder anderen Publikationen zum Thema Pferd und Pferdehaltung gearbeitet zu haben. Lediglich 11.5% der Befragten gaben jedoch an, diese Publikationen seien eher hilfreich oder hilfreich.

36.9% der Umfrageteilnehmer sind, was die Raumplanung und das Pferd betrifft, mit der rechtlichen Situation zufrieden und weitere 19.7% eher zufrieden. Ungefähr gleich viele erachten auch, dass die Interessen des Reitsports in ihrer Region ausreichend vertreten würden. Rund 40% gaben jedoch bei all diesen Fragen an, keine Ahnung zu haben.

Im Gegensatz zur positiven Grundeinstellung in diesen Resultaten stehen Kommentare von Umfrageteilnehmern wie: „Das Pferd dürfte nach Ansicht des ARE im Kanton Zürich nicht existieren!“ oder „Ich habe den Eindruck, dass Reiter als elitäre Störenfriede angesehen werden“. Bei beiden handelt es sich tendenziell um Extremaussagen, welche jedoch die Unzufriedenheit eines Teils der Reiter und Fahrer spiegelt und wie die übrigen Kommentare helfen können, Brennpunkte zu identifizieren. Besonders die Sanierung von Wegen, wie beispielsweise jenen im Linth-Gebiet, bei der keine Rücksicht auf die Ansprüche der Reiter genommen wird, oder die Zunahme der Anzahl von Reitverboten auf ein unerträgliches Mass sind Beispiele dafür. B. Bulgheroni wies im Interview darauf hin, dass in seinem Kanton auch bei der Polizei keine Karten über solche Verbotsschilder existieren (Interview, 25. April 2012).

Auf die Probleme bei der Unterbringung von Pferden und die rechtlichen Grundlagen dazu wurde bereits in Abschnitt 5.1 eingegangen.

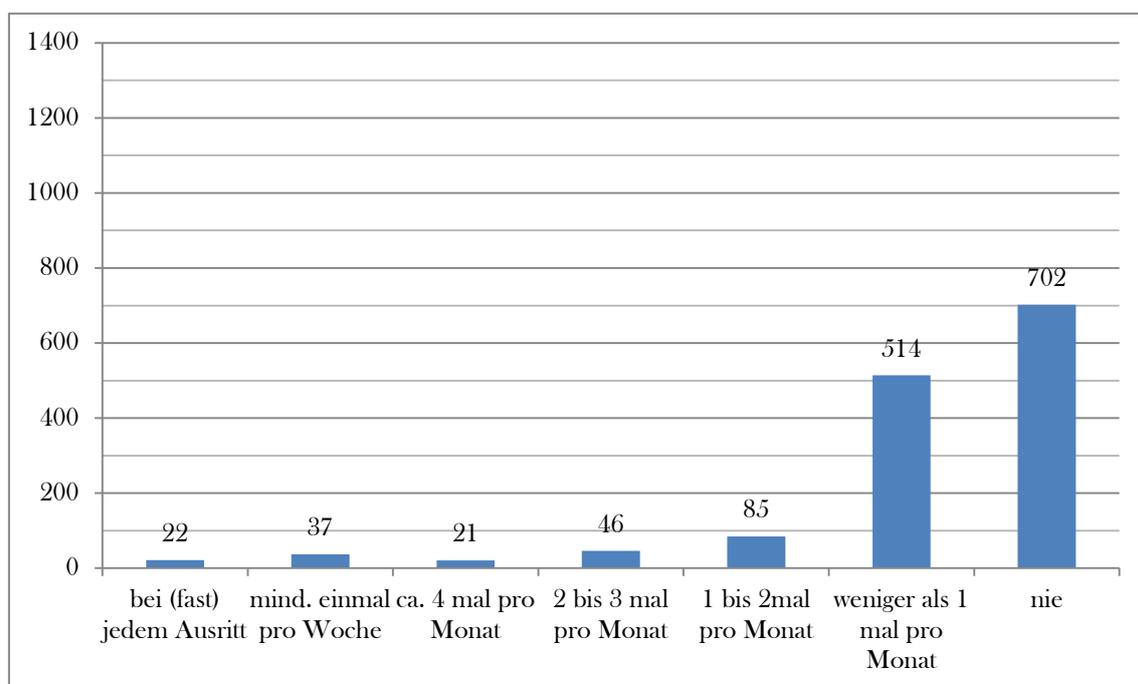
6.1.7 Gaststätten und Unterkünfte

Wie Abbildung 36 aufzeigt gibt es heute viele Reiter, welche niemals während eines Ausrittes in Gaststätten einkehren, sei es um nur etwas zu trinken oder auch um zu essen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass ein durchschnittlicher Ausritt bei den meisten Umfrageteilnehmern nicht mehr als zwei Stunden dauert, wie in Kapitel 6.1.2 gezeigt wurde. Gleichzeitig konnte jedoch auch gezeigt werden, dass der längste Ausritt bei 85% der Teilnehmer deutlich länger dauert. Letzteres erklärt wohl auch, weshalb 514 Teilnehmer immerhin noch ab und zu einkehren. Von denjenigen Teilnehmern, welche in der Regel zwischen einer und zwei Stunden ausreiten, besuchen nämlich 36.8% weniger als einmal pro Monat eine Gaststätte. Damit bleibt nur eine Minderheit von 13.2%, welche häufiger Gaststätten besucht. 50.0% derjenigen, deren Ausritt zwischen einer und zwei Stunden dauert, besuchen dabei wie erwartet nie eine Gaststätte.

Lediglich 2.3% der Befragten hatte angegeben, durchschnittlich drei Stunden und mehr auszureiten (vgl. Abbildung 25, Kapitel 6.1.2). Die Vermutung, dass eine Korrelation der langen Aus-

ritte mit häufigen Gaststättenbesuchen besteht, wurde jedoch in der Umfrage nicht bestätigt – lediglich 9% derjenigen, welche durchschnittlich mehr als drei Stunden ausreiten, besuchen auch bei jedem Ausritt eine Gaststätte und die Mehrheit dieser Reiter (57.6%) begeben sich während ihres Ausritts sogar seltener als einmal pro Monat oder nie in eine Gaststätte (vgl. Anhang A 5). Es scheint also viele Reiter zu geben, welche zwar lange Ausritte unternehmen, währenddessen aber kein Interesse daran haben, eine Gaststätte zu besuchen. Über ein Drittel der Reiter kehren zudem auch auf einem kürzeren Ritt gerne in Gaststätten ein. Vor allem bei der älteren Generation von Reitern scheint das Einkehren während einem Ritt dazugehören, um die Geselligkeit zu pflegen.

Abbildung 36 Gaststättenbesuche innerhalb der letzten 12 Monate (N=1427)

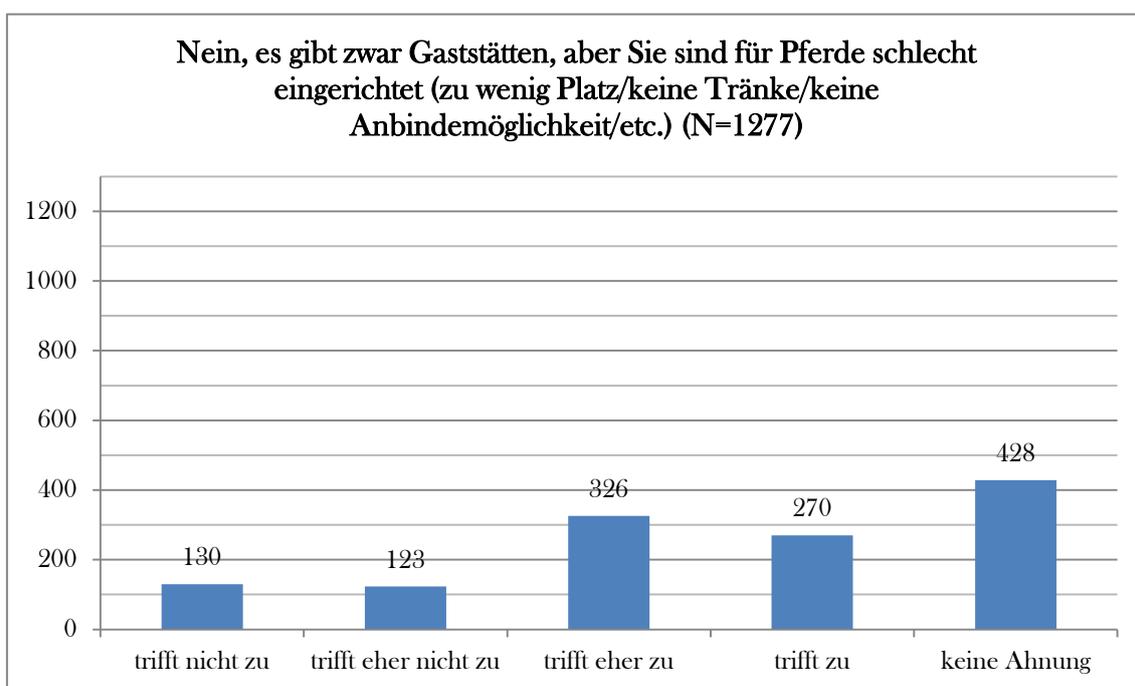


Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 18

Beim Einkehren in Gaststätten auf Ausritten oder Ausfahrten fehlt oftmals eine Möglichkeit, das Pferd anzubinden. Aus Gesprächen mit Reitern wurde deutlich, dass dies früher – zur Blütezeit der Kavallerievereine – noch anders war. Damals sei dem geselligen Zusammensein noch mehr Bedeutung geschenkt worden. In Kapitel 6.1.2 wurde bereits deutlich, dass die Mehrheit der Reiter fast immer alleine oder nur mit einer Begleitperson unterwegs ist. Solange man nur zu zweit ist und etwas trinken möchte, ist es noch einigermaßen gut möglich, dass eine Person die Pferde hält, während die andere die Getränke holen geht. Bei mehr Personen und vor allem Pferden wird es umständlich. Anbindevorrichtungen würden es den Reitern deutlich ver-

einfachen und könnten auch dazu führen, dass wieder mehr Reiter einkehren. Dies kann daraus geschlossen werden, dass immerhin 70.2% der 849 Befragten, welche zu dieser Frage eine Meinung hatten, mit der Situation unzufrieden sind und gerne hätten, dass die Gaststätten besser auf Reiter eingerichtet wären (vgl. Abbildung 37). Ein Drittel der Umfrageteilnehmer gab an, zu dieser Frage keine Meinung zu haben - darunter werden viele Reiter sein, welche nie in Gaststätten einkehren und daher nicht wissen, wie die Gaststätten in ihrer Region eingerichtet sind. 541 (52.7%) von 1'026 Reitern, welche zur Frage nach dem Gaststättenangebot eine Aussage treffen konnten, kennen zu wenig Gaststätten, welche sie während eines Ausritts besuchen könnten, während die übrigen 47.3% (485 Befragte) angaben, ausreichend viele Gaststätten zur Verfügung zu haben. Wie hingegen Abbildung 38 aufzeigt, gaben lediglich 338 der Befragten an, das Angebot an Gaststätten in ihrer Region sei ihnen zu klein.

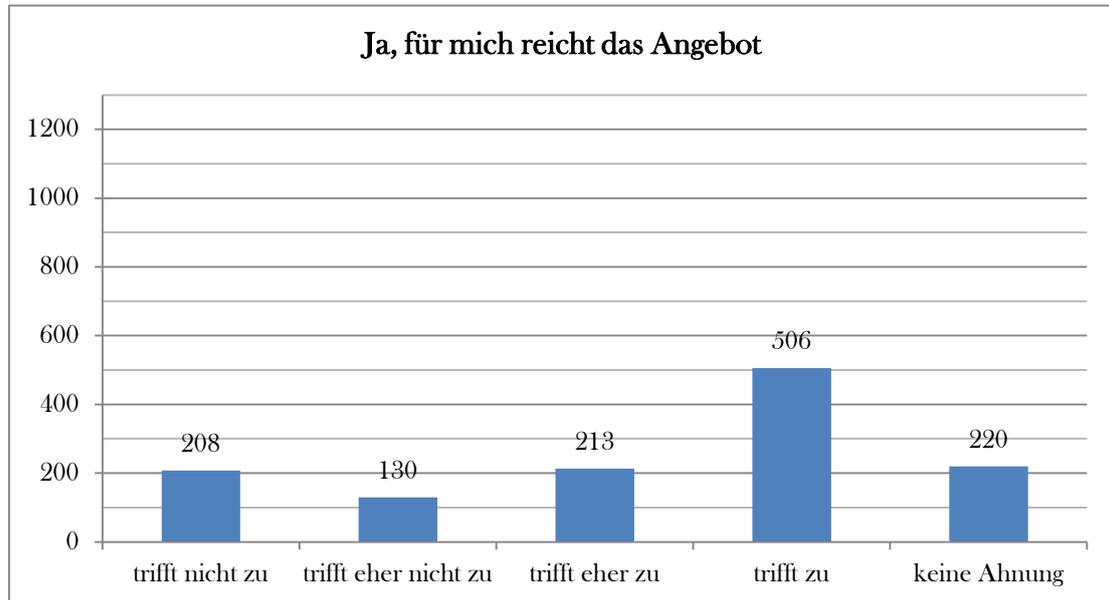
Abbildung 37 **Zufriedenheit mit dem Gaststättenangebot für Reiter**



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 18

Interessant ist das Ergebnis zu den Übernachtungsmöglichkeiten. 486 von 705 Antwortenden (74.0%) gaben an, es hätte eher zu wenig Übernachtungsmöglichkeiten mit dem Pferd. 572 Befragte hingegen äusserten keine Meinung dazu, haben also aller Ansicht nach keinen Bedarf an Übernachtungsmöglichkeiten.

Abbildung 38 Ausreichendes Angebot an Gaststätten (N=1277)



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 18

Von 1277 Umfrageteilnehmern würden 46.7% eine Karte, in der das Angebot verzeichnet ist, begrüßen. 13.5% der Befragten äusserten zu diesem Thema keine Meinung. Es wird damit deutlich, dass eine ausgestaltete Reitwegkarte durchaus auf Nachfrage stossen würde.

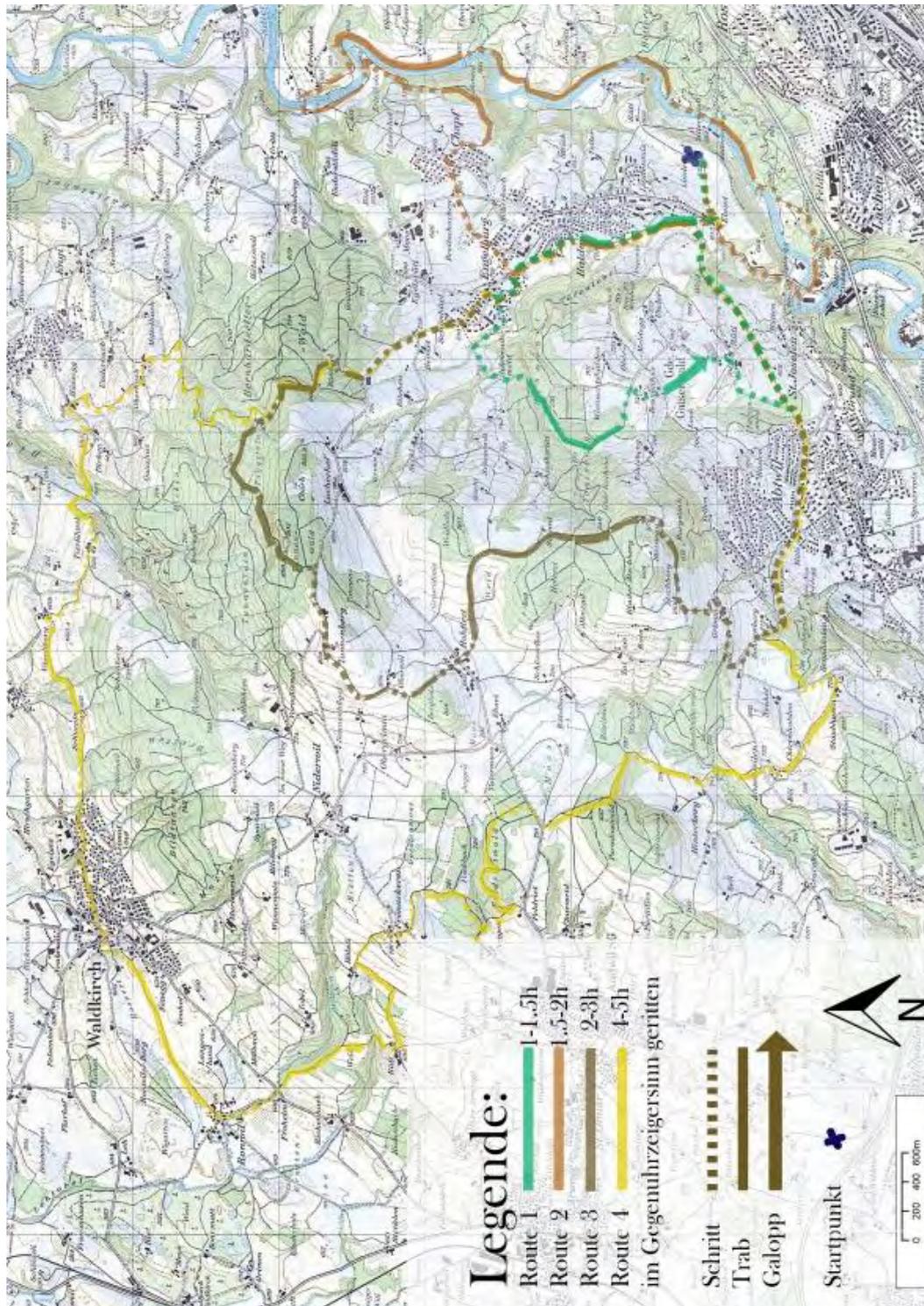
6.2 Durch Wald und Felder zwischen St. Gallen und Sitterdorf

Um die oben dargestellten Begebenheiten zu veranschaulichen wird im Folgenden am Beispiel des Gebietes zwischen St.Gallen, Bischofszell und Häggenschwil veranschaulichen. Dabei werden einerseits die Reitmöglichkeiten anhand einer Karte andererseits auch die Gefahrenstellen anhand von Bildern thematisiert.

6.2.1 Vier Ausritte

Abbildung 39 dient der Veranschaulichung der Dauer von Ausritten in Bezug auf regionale Gegebenheiten. Es werden dazu vier Ausritte um Engelburg illustriert. Dabei sind die Routen zur Übersichtlichkeit in unterschiedlichen Farben aufgezeichnet und die Gangarten Schritt, Trab und Galopp werden differenziert, um den Reitern ein Gefühl für die Zeitdauer der Ritte zu vermitteln.

Abbildung 39 Ritte um Engelburg



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Stiftung SchweizMobil, o.D.

6.2.2 Karte: St. Gallen – Bischofszell – Häggenschwil

Auf der folgenden Karte wird das Reitgebiet zwischen St. Gallen, Bischofszell und Häggenschwil dargestellt. Als Grundlage dient eine Karte, welche von der Website wanderland.ch im Massstab 1:25'000 heruntergeladen wurde.

Dabei sind nicht alle möglichen Wege auf der Karte eingezeichnet, sondern nur jene Routen, welche der Autorin bekannt sind und als empfehlenswert empfunden werden. Die Karte dient als Beispiel, wie eine Reitwegkarte auch auf nationaler Ebene ausgestaltet werden könnte.

Bei der Gestaltung einer Karte ist vor allem wichtig, dass die Übersichtlichkeit gewahrt bleibt und nicht Informationen darauf zu finden sind, welche keinen Beitrag zur Lesbarkeit leisten (Tyner, 2010, p. 19). Es wurde bewusst keine neue Kategorisierung verwendet, sondern die Reitwege wurden auf der bereits bestehenden 1:25'000 Karte eingezeichnet. Um wichtige Informationen zu kennzeichnen, wurden zusätzliche Symbole hinzugefügt.

Wege, die mit einem Reitverbot belegt sind (vgl. Abbildung 20), wurden auch auf der Karte mit solch einem Zeichen versehen.

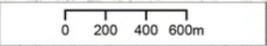
Legende:

- Autobahn (richtungstrennt)
- Autostrasse (nicht richtungstrennt)
- 1. Kl.-Strasse (mind. 6 m breit)
- 2. Kl.-Strasse (mind. 4 m breit)
- Quartierstrasse (mind. 4 m breit)
- 3. Kl.-Strasse (mind. 2,8 m breit)
- 4. Kl., Fahrweg (mind. 1,8 m breit)
- 5. Kl., Feld-, Wald-, Veloweg
- 6. Kl., Fussweg
- Wegspur, Übergang im Gebirge

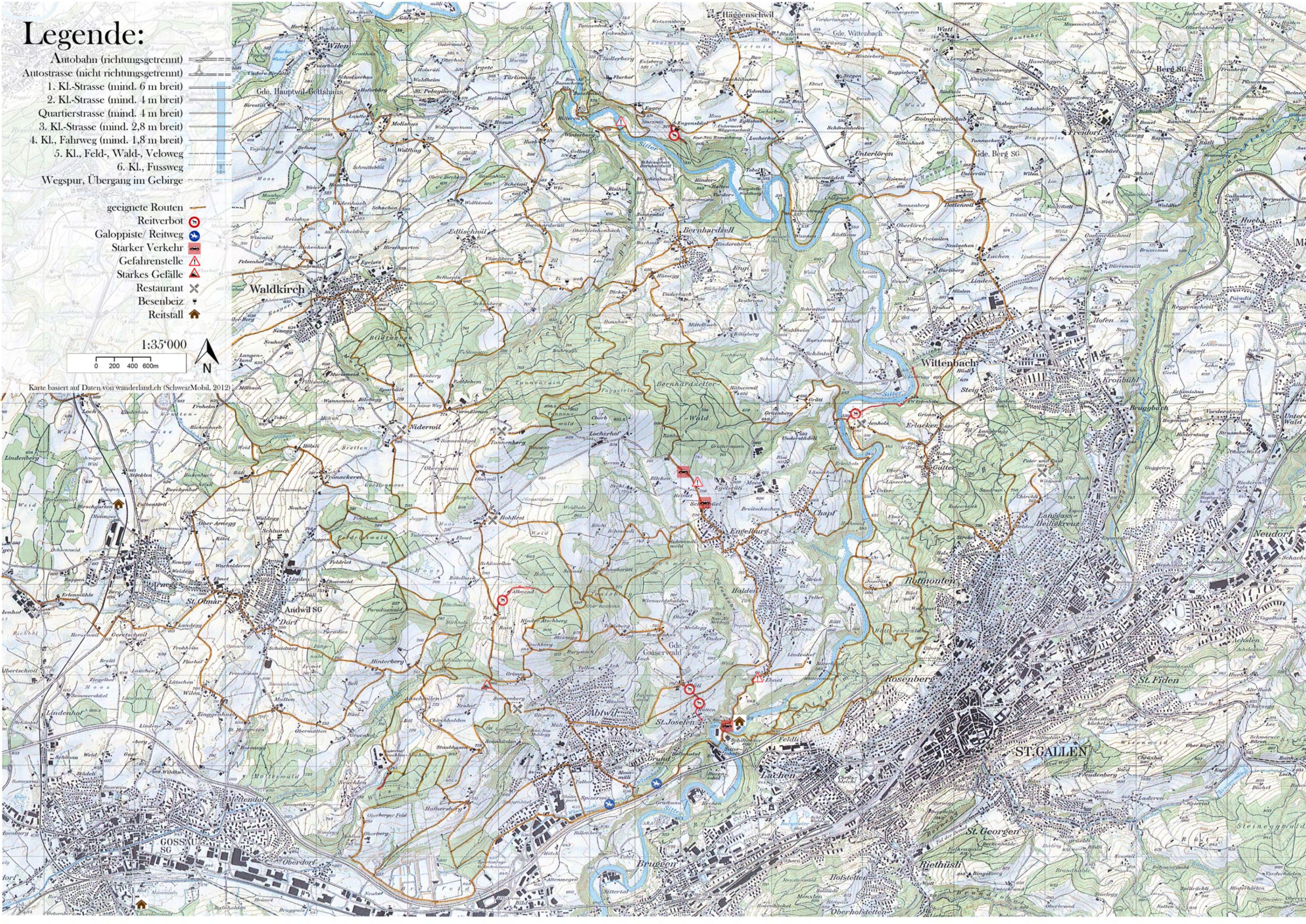
geeignete Routen

- Reiterbot
- Galoppste/ Reitweg
- Starker Verkehr
- Gefahrenstelle
- Starkes Gefälle
- Restaurant
- Besenbeiz
- Reitstall

1:35'000



Karte basiert auf Daten von wanderland.ch (SchweizMobil, 2012)



6.2.3 Schikanen

Wie bereits in der Umfrage angesprochen wurde, stossen Reiter bei Ausritten sowohl in bekannten als auch in unbekanntem Gebieten immer wieder auf Hindernisse. Um diesen Umstand noch zu veranschaulichen, wurde das in Kapitel 6.2.1 gezeigte Gebiet auf solche Schikanen untersucht.

Wasserrinnen

Worauf man im ganzen Gebiet immer wieder stösst sind Wasserrinnen, welche zur Entwässerung und Stabilisierung von Strassen genutzt werden. Diese Rinnen kommen in unterschiedlichsten Formen vor. In Abbildung 41 sind vier Beispiele abgebildet, auf der linken Seite diejenigen Rinnen, welche eine Gefahr für das Pferd darstellen können. Wie man oben links sehen kann, ist die Rinne so breit, dass der Huf des Pferdes fast komplett hineinrutschen kann. Wie bereits erwähnt kann der Huf darin stecken bleiben und dadurch schwerste Verletzungen entstehen. Die darunter abgebildete Rinne ist etwas schmaler und weniger tief, was das Risiko des Steckenbleibens verringert, jedoch nicht ausschliesst. Völlige Sicherheit bieten nur die auf der rechten Seite abgebildeten Beispiele.

Abbildung 41 **Wasserrinnen in der Region St. Gallen**



Gefährliche Rinnen

Ungefährliche Rinnen

Quelle: Eigene Darstellung

Barrieren

Wie man in Abbildung 42 links sehen kann, wurde diese Barriere angebracht, damit die Fahrradfahrer nicht ungebremst aus der einmündende Strasse fahren. Diese Barriere kann mit Pferden problemlos durchquert werden, da dazwischen genug Platz besteht. Je besser das Pferd darin geübt ist umso ungefährlicher ist es. Wenn während des Durchfädelns das Pferd aber durch ein Auto oder sonst etwas erschreckt wird, können die Stangen trotzdem gefährlich werden, da das Pferd hängenbleiben und sich dadurch verletzen könnte.

Abbildung 42 Barrieren in der Region St. Gallen



Quelle: Eigene Darstellung

Auf dem rechten Bild ist hingegen eine Fussgängerbarriere abgebildet, welche verhindern soll, dass dieser Weg von Fahrrädern oder Pferden benutzt wird. Ein Reitverbot besteht aber nicht, doch ist es aufgrund der Konstruktion der Barrieren nicht möglich, die Barriere zu passieren. In diesem Falle, kann die Barriere allerdings leicht umgangen werden indem ein kurzes Stück auf einer stark befahrenen Strasse zurückgelegt wird. Auf deren Gefahrenpotenzial wird etwas später noch eingegangen.

Brücken

Brücken dienen der Überwindung von Wasserläufen oder Strassen. Ohne die Möglichkeit, eine Brücke benutzen zu können, ist es meist nötig, einen längeren Umweg in Kauf nehmen zu müssen.

Das erste Beispiel zeigt die Situation in der Nähe von Andwil. Auf der linken Seite ist die Brücke abgebildet, welche für Reiter gesperrt ist oder bei der nicht genau bestimmt ist, ob die Brücke ausreichend stabil ist. Auf der rechten Seite ist in Rot der Weg eingezeichnet, welcher über die Brücke führt und in Blau der Weg, welcher ohne die Brücke geritten werden muss. Die Brücke wurde erst 2011 erstellt, nachdem der Landwirt, welchem die östlich gelegene Wiese gehört, nicht mehr erlaubt, dass die Fussgänger den Trampelpfad über seine Wiese begehen. Auch Reiter hatten jene Abkürzung benutzt, da wie die Karte zeigt ohne diese ein Umweg von fast 2km genommen werden muss. Für die Fussgänger wurde quer durch den Wald ein neuer Weg erstellt, der am Anfang und Ende von Fussgängerbarrieren begrenzt ist, damit Pferden und Radfahrern das passieren erschwert wird. Ein offizielles Reitverbot besteht nicht. An der Brücke selbst hat der OKV das Schild angebracht, welches auf dem Bild zu sehen ist. Dieses

hat lediglich empfehlenden Charakter (vgl. Kapitel 5.2). Das Zeichen entspricht auch nicht den im Reitercodex vorgeschlagenen Schildern zur temporären Sperrung von Wegen (SVPS, o.D.). Es ist daher unklar, ob die Brücke nur momentan gesperrt ist oder ob es gefährlich ist, diese zu bereiten. Auf jeden Fall wäre es für Reiter sehr vorteilhaft gewesen, wenn sie diesen Weg auch benützen könnten, da der Umweg deutlich länger ist.

Abbildung 43 **Brücken in der Region St. Gallen**



Quelle: Eigene Darstellung; Karte (Massstab 1:100) basierend auf Google, 2012

Reitverbote

Reitverbote werden aufgestellt, wenn ein Grundbesitzer dafür bei der Gemeinde oder der Kantonspolizei einen Antrag stellt. Oft geschieht dies, wenn ein Weg durch Reiter zu stark belastet wird oder bei geringer Belastung leicht beschädigt wird, beispielsweise aufgrund eines feuchten Untergrunds

Die oberen beiden Beispiele in Abbildung 44 waren genau die oben genannten Gründe Auslöser für die Verbote. Beide Wege wurden aus Sicht der Landwirte durch Reiter zu stark belastet. Die Verbote bestehen nun bereits seit über 20 Jahren, daher ist nicht sicher, wieweit die Gründe dafür immer noch Bestand haben. Es gibt heute mehr Reiter als damals, jedoch ist anzunehmen, dass sich das Reitverhalten in dieser Region seither geändert hat. Des Weiteren gäbe es auch die Möglichkeit die in Abbildung 20 vorgestellten Schilder zur Schonung eines Weges aufzustellen, statt das Reiten generell zu verbieten.

Abbildung 44 Reitverbote in der Region St. Gallen



Quelle: Eigene Darstellung

Das Bild unten links zeigt ein Verbot, welches einen Weg sperrt, der nur bis zum nächsten Hof eine befestigte Strasse ist. Danach wird er zu einem Wiesenweg und führt auch durch Kuhweiden. Das Reiten würde durch Zäune erschwert und könnte, wenn Tiere auf der Weide sind, auch zu gefährlichen Situationen führen. In diesem Fall ist also ein Reitverbot durchaus gerechtfertigt.

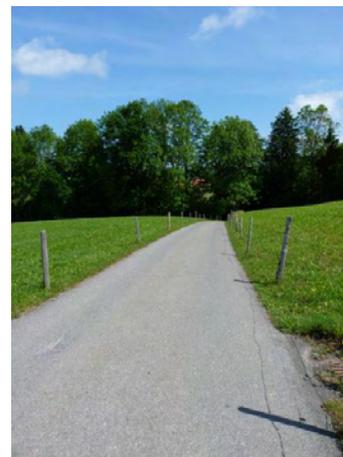
Auf dem vierten Bild ist hingegen ein Reitverbot zu sehen, welches eigentlich keines ist. Die offizielle Tafel ist auf den anderen drei Bildern gut zu sehen und zeigt ein Pferde ohne Reiter, welches steht. Auf dem hier abgebildeten Schild ist hingegen ein berittenes Pferd gezeigt, welches sich bewegt. Eine solche Tafel hat keine rechtskräftige Wirkung (vgl. Kapitel 5.2).

Bereits in Kapitel 5.2 wurde erwähnt, dass im Falle des Kantons St. Gallen keine Übersicht zu den bestehenden Reitverboten existiert. Es ist anzunehmen, dass auch in anderen Kantonen diese Problematik besteht. Dies macht es für Auswärtige schwierig, eine Route festzulegen.

Steile Strassen

Betonierte oder geteerte Strassen sind für Pferde oft rutschig, da sie mit den Hufeisen keinen Halt finden. In Abbildung 45 zeigen die äusseren beiden Fotografien Beispiele für solche Strassen. Das mittlere Bild zeigt eine Möglichkeit, wie die Gefahr vermieden werden kann und für Fussgänger gleichzeitig sogar ein Mehrwert geschaffen werden kann. Zusätzlich wird auch die Gefahr verringert, dass an unübersichtlichen Stellen Fahrzeuge mit Pferde kollidieren, wenn dem Pferd ein separater Streifen zur Verfügung steht.

Abbildung 45 **Steile Strassen in der Region St. Gallen**



Quelle: Eigene Darstellung

Stark befahrene Strassen

Pferde sind Fluchttiere und können durch laute Geräusche leicht erschreckt werden. Je nach Gemüt und Ausbildung des Pferdes kann der Trieb vom Reiter besser oder weniger gut kontrolliert werden. Trotzdem kann ein Erschrecken niemals ganz ausgeschlossen werden.

Motorisierte Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit erzeugen ein lautes rauschen Geräusch, auf welches Pferde durchaus empfindlich reagieren können. Pferde erschrecken aber auch aus völlig trivialen Gründen, welche für den Fahrer nicht voraussehbar sind. Da Reiter nicht auf dem Gehsteig reiten dürfen, sondern am rechten Strassenrand gehen müssen, sind sie dem Verkehr ungeschützt ausgesetzt. Je mehr Fahrzeuge auf einer Strasse verkehren und je höher die zulässige Geschwindigkeit ist, umso grösser ist die Gefahr für Pferd und Reiter. Wenn die Führer der Motorfahrzeuge, dann auch noch sehr nahe an den Pferden vorbeifahren, haben diese keinen Raum mehr, wenn sie erschreckt werden, und springen direkt ins Auto. Unfälle mit scheuenden Zug- oder Reittieren wurden im Kanton St. Gallen im Jahr 2010 insgesamt Neun verzeichnet (D. Bohnenblust, E-Mail, 27. April 2012). Im Statusbericht 2011 der Beratungsstelle für Unfallverhütung wurden hingegen lediglich die Todesfälle und daher nur zwei Kollisionen zwischen Fahrzeug und Pferd in der Schweiz erfasst, die beide tödlichen Ausgang für die betroffenen Reiter hatten (Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, 2011, S. 41). Diese Zahlen sind nicht hoch, jedoch ist jeder Unfall der zu vermeiden war einer zu viel. Die genauen Unfallzahlen für jeden Kanton lagen der Autorin leider nicht vor, daher müssten in diesem Bereich noch weitere Abklärungen getätigt werden.

Abbildung 46 **Stark befahrene Strassen in der Region St. Gallen**



Quelle: Eigene Darstellung

Soweit es möglich ist, werden diese Strassen von Reitern gemieden. Wo dies nicht machbar ist, sollten die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen, um Unfälle zu vermeiden.

Wege mit Bollensteinen

Bollensteine sind einzelne lose Steine welche auf dem Weg liegen. Je mehr es davon auf einem Weg hat, umso weniger kann man ihnen ausweichen. Ein Problem bei solchen losen Steinen kann entstehen, wenn das Pferd nicht mit dem Hufeisen darauf tritt, sondern der Stein beim Auftreten auf das empfindliche Innere des Hufes trifft. Dies kann zu Druckstellen und Blutergüssen im Huf führen, welche längere Zeit brauchen, um wieder auszuheilen.

Solche Wege verlangen daher erhöhte Vorsicht und können nur im Schritt begangen werden. Die Empfindlichkeit der Hufe ist jedoch von Pferd zu Pferd unterschiedlich und hängt sowohl von der Rasse als auch von der Haltung ab. Es besteht also nicht für alle Pferde die gleiche Verletzungsgefahr.

Abbildung 47 **Strasse mit Bollensteinen in der Region St. Gallen**



Quelle: Eigene Darstellung

6.3 Exkurs SchweizMobil

SchweizMobil ist eine Stiftung welche an den Langsamverkehr gekoppelt ist. Der Begriff Langsamverkehr ist bei SchweizMobil sehr offen definiert, da in der Definition des Bundes das Kanu beispielsweise nicht dazugezählt würde (Keller & Hauser, 2006). Mittlerweile sind im Netzwerk von SchweizMobil die nationalen Wander-, Fahrrad-, Mountainbike-, Inlineskate- und Kanuwegnetze vereint. Gesteuert wird das Ganze durch das Velobüro in Olten, welches von

der Konzeption über die Planung, die Realisierung bis hin zum Betrieb und der Entwicklung alle notwendigen Tätigkeiten vollbringt (Velobüro, 2011). Im Rahmen dieser Arbeit konnte ein Interview mit Markus Capirone, dem Begründer und Mitentwickler von SchweizMobil, geführt werden.

Es ist aber nicht das Team des Velobüros, welches schlussendlich bestimmt, was SchweizMobil faktisch ist, sondern sind dies jene Leute, welchen die Wege gehören, die für die Signalisierung besorgt sind und sich um den Unterhalt der Wege kümmern. Das Velobüro kann hingegen den Inhalt nach seiner Qualität bewerten und aus Sicht der späteren Verbraucher Inputs geben. Sie können damit auch Anpassungen von Routen erreichen, wobei dafür jedoch immer ein Konsens mit allen Beteiligten und Besprochenen erreicht werden muss. Die Handlungsmöglichkeiten des Velobüros gründen auf verschiedenen Rechtsgrundlagen und der Zusprache der Beteiligten. Ihre Tätigkeit geht, wie M. Capirone (Interview, 5. April 2012) erklärte, immer von einem Projekt aus, welches sich definiert und sich dann seine Partner sucht. Den unter SchweizMobil zusammengefassten Verkehrsmitteln liegen nicht die gleichen Rechtsgrundlagen zugrunde. Für das Wandern besteht bereits ein Bundesgesetz, während bei den Radwegen keine Bundeshoheit besteht. Das Bundesamt für Strassen ist lediglich für eine einheitliche Signalisierung zuständig. Viele Kantone ernannten bereits Fahrradwegbeauftragte für diese Angelegenheit. Für die restlichen drei bereits integrierten Nutzergruppen - Biker, Inlineskater und Kanuten - bestehen noch weniger Grundlagen. Daher beruht dort die Mitarbeit von Kantonen und Gemeinden vor allem auf dem guten Willen der Beteiligten. Bei Radfahrern ist laut M. Capirone (Interview, 5. April 2012) für die Behörden noch eher ein Nutzen erkennbar, da durch Fahrradrouten die Kantonstrassen entlastet werden können. Bei den andern Verkehrsmitteln wird es hingegen schon schwieriger, einen Mehrwert zu beziffern, damit sich eine Behörde für die Entwicklung einer Infrastruktur verpflichtet fühlt (M. Capirone, Interview, 5. April 2012). In gewissen Kantonen besitzt der Tourismus das Gewicht, solche Initiativen zu starten, da ausgebaute Routen interessant sein können, um eine Region besser zu vermarkten.

Bei der Finanzierung von SchweizMobil besteht eine Dreiteilung, welche innerhalb des Vertragswesens geregelt ist. Der Bund zahlt einen Teil an die Koordination der Netze. Die Kantone stiften zwar auch einen Beitrag, jedoch beschränken sie ihr Engagement oft nur auf die ihr Kantonsgebiet betreffenden Punkte, was zu einem Abgrenzungsproblem führt. Der dritte Faktor ist laut Capirone der private Faktor. Denn der Bund und die Kantone verlangen eine angemessene Beteiligung des Privatsektors am Gesamtbudget als Nachweis dafür, dass ein Projekt wirklich gebraucht wird - sie muss im Minimum 40% betragen. Unter diesen Faktor fallen beispielsweise das Gastgewerbe und die Sponsoren (M. Capirone, Interview, 5. April 2012).

Um Routen festzulegen, gibt es bei SchweizMobil ein genau festgelegtes Planungsverfahren. Dabei werden die Routen auf Karten im Massstab 1:25'000 auf einer Planungswebsite dargestellt. Danach werden alle betroffenen Gemeinden angeschrieben und können die provisorischen Routen während einem gewissen Zeitraum ausdrucken und allfällige Korrekturen einzeichnen. Über die Kantone werden diese Änderungsvorschläge wieder eingesammelt. Etwa 1'800 Gemeinden haben sich laut M. Capirone (Interview, 5. April 2012) bisher schon an diesem Verfahren beteiligt.

7 Der Raum und das Pferd

Das Pferd veränderte sich über die Jahrhunderte hinweg unter dem Einfluss des Menschen in seiner Form zwar stark, es darf jedoch nicht vernachlässigt werden, dass seine Ansprüche immer noch die eines in der freien Steppe lebenden Herdentieres blieben.

Im Gegensatz dazu veränderte sich der Raum. Diese Entwicklung wird sich auch künftig fortsetzen. Laut einem Bericht des Bundesamtes für Statistik betrug das Siedlungswachstum in der Schweiz in 16 analysierten Kantonen in der Periode von 1994-2006 9,1%, während die Bevölkerung im selben Zeitraum um 17.1% zunahm (BFS, 2010a). Mehr Menschen benötigen laut dem BFS aber nicht nur mehr Platz zum Wohnen und Arbeiten, sondern auch für ihre Freizeit. Der Zuwachs an Erholungs- und Grünanlagen betrug zwischen 1982 und 2006 rund 40 km², was einer Zuwachsrate von 34.3% entspricht (BFS, 2011c, S. 2). Den stärksten Beitrag zu diesem Wachstum leisteten die Golfplätze, deren Fläche sich in den 24 Jahren mehr als verdreifachte (S. 3). Golf kommt auf der Liste der beliebtesten Sportarten in der Schweiz erst nach dem Reiten. Der Flächenverbrauch steht also nicht im Verhältnis zur Beliebtheit der Sportart.

Bei dieser Entwicklung sind immer mehr Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit der Freizeitbeschäftigung zu erwarten, da unterschiedliche Nutzungen um den gleichen Raum konkurrieren.

Auch die Pferdehaltung und der Sport mit Pferden benötigen diesen Raum, da die Pferde ihrer Natur gemäss Auslauf, Weiden und Stallungen beanspruchen und auch bewegt werden wollen. Da der Raum gleichzeitig immer enger wird, entstehen zwangsläufig Nutzungskonflikte im Bereich der Haltung aber auch bei der Nutzung von Wegen, welche in diesem Kapitel aus einer raumplanerischen Perspektive betrachtet werden.

7.1 Konflikte verschiedener Nutzer

Reiter teilen sich die Wege mit Spaziergängern, Nordic-Walkern, Wanderern, Fahrradfahrern, motorisierten Fahrzeugen und Weiteren. In der Umfrage-Auswertung in Kapitel 6.1.3 wurde aufgezeigt, dass vor allem die Konflikte zwischen Reitern und PKWs bzw. LKWs am häufigsten sind. Es gibt aber auch immer wieder schwierige Situationen mit den anderen Nutzern.

Die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzer an die Wege sind nicht deckungsgleich. Fahrradfahrer bevorzugen gemergelte oder geteerte Wege, also eine möglichst feste Unterlage. Biker

suchen dagegen oft die Herausforderung und wählen daher mit Vorliebe Downhill-Strecken quer durch den Wald (M. Capirone, Interview, 5. April 2012). Wanderer und Spaziergänger stellen nicht so viele Ansprüche an die Beschaffenheit und dürfen sich zudem auf allen Wegen bewegen und den Wald sogar abseits der Wege durchqueren (B. Bulgheroni, Interview, 25. April 2012). Laut C. Tanner (Interview, 3. Mai 2012) bewegen sich Reiter am liebsten auf Wegen, auf denen galoppiert werden kann, die also mit dämpfendem Untergrund versehen sind. Im Jura wurden extra solche Wege angelegt, welche nun auch von Wanderern genutzt werden (vgl. Kapitel 4.4). Nicht für alle Benutzergruppen lassen sich überall spezielle Wege anlegen, da einerseits die Platzverhältnisse dies nicht zulassen und da es andererseits zu einem unverhältnismässigen Bodenverbrauch und finanziellen Aufwand führen würde. Momentan müssen sich die Nutzer also mit den bestehenden Wegen arrangieren und diese so nutzen, dass ein Nebeneinander der verschiedenen Nutzer möglich ist.

Neben dem bereits erwähnten direkten Zusammentreffen verschiedener Nutzer können aber auch auf indirekte Weise Konflikte erwachsen. Reiter werden beispielsweise oft für die Beschädigung von Wegen verantwortlich gemacht, an welcher sich beispielsweise Fussgänger und Grundeigentümer stören. Feld und Waldwege werden aufgrund der Nutzung durch schwere Maschinen - aber auch um beste Bedingungen für Fahrradfahrer zu schaffen - immer fester konstruiert, um ihre Haltbarkeit zu verlängern aber auch um einen höheren Komfort für die angesprochenen Benutzergruppen zu erreichen. Für Reiter erweisen sich solche Wege aber nachteilig, da das Galoppieren darauf nicht mehr möglich ist. Im Kapitel 6.1.4 wurde bereits konkreter darauf eingegangen, dass eine starke Bombierung gar zu gesundheitlichen Problemen der Pferde führen kann. Im Zürcher Oberland beispielsweise wird diesem Problem entgegengewirkt, indem der weniger harte und geringer bombierte Mittelstreifen für Reiter oder auch den Viehtrieb genutzt werden kann. Mit einer solchen Massnahme lässt sich ein Nebeneinander von Reitern und schweren Maschinen, respektive von Reitern und Fahrradfahrern ermöglichen, ohne dass für eine Partei schwerwiegende Nachteile daraus erwachsen (Die Südostschweiz, 2012).

Ein weiteres Beispiel aus dem Kanton Bern betrifft die Teilrevision des kantonalen Waldgesetzes, welches bisher das Reiten im Wald nicht einschränkte. Im Rahmen der Teilrevision des Gesetzes sollte das Reiten wie auch das Mountainbiken jedoch auf die befestigten Waldstrassen beschränkt werden (Volkswirtschaftsdirektion Bern, 2011) - ähnlich wie es beispielsweise im Kanton St. Gallen der Fall ist (B. Bulgheroni, Interview, 25. April 2012). Um dies zu verhindern setzten sich der Zentralschweizerische Kavallerie- & Pferdesportverband ZKV sowie die Interessengruppe der Mountainbiker Trailnet mit den Waldbesitzern und den anderen Betroffenen zusammen, um eine gemeinsame Lösung zu suchen. Zentral bei der Lösungsfindung war, dass die Waldbesitzer für die Schäden eine Entschädigung erhalten sollten und sich Reiter

und Mountainbiker an den Verhaltenscodex des SVPS respektive an den Bike-Verhaltenskodex von Trailnet zu halten hätten. Die Waldbesitzer zeigten sich gesprächsbereit und somit konnte am 2. März 2012 ein Massnahmenpaket verabschiedet werden, welches in die Vernehmlassung miteinfließen wird. Ein definitiver Gesetzesvorschlag ist Ende Sommer 2012 zu erwarten (SVPS, 2012c). Die Diskussion um die gemeinsame Nutzung von Wegen ist, wie dieser Fall zeigt, also keineswegs abgeschlossen, aber es lassen sich durchaus Lösungen finden, welche für alle Parteien zufriedenstellend sind.

Ein weiterer Konfliktpunkt, auf den in den Interviews und der Umfrage im Rahmen dieser Arbeit immer wieder hingewiesen wurde, ist der von den Pferden hinterlassene Mist. Vor allem innerhalb von Siedlungsgebieten stören sich die Leute teilweise an den Pferdeäpfeln. In verschiedenen Gemeinden wurde daher bereits über eine Pferdesteuer nachgedacht (B. Ries, Interview, 24. April 2012). In Deutschland, nahe der Grenze bei Schaffhausen hat dieser Konflikt bereits dazu geführt, dass jedes Pferd bei der Bezahlung einer Gebühr mit einer Nummer registriert wird. Diese Nummer, welche das Pferd tragen muss damit man durch das Dorf reiten darf, erhalten jedoch nur die Bewohner des Ortes und keine Externen, wie Wanderreitführer P. van der Gugten (Interview, 4. April 2012) erklärte.

7.2 Konflikte Infrastruktur

Konflikte welche aufgrund der Infrastruktur entstehen, hängen auch immer mit den Nutzerkonflikten zusammen und lassen sich nur schwer getrennt davon betrachten. In diesem Abschnitt soll jedoch spezifisch auf Probleme eingegangen werden, die aufgrund der Bauart von Wegen aber beispielsweise auch durch das Anlegen von Gaststätten entstehen.

7.2.1 Strassen und Wege

„Das Ausreiten von Pferden kann insbesondere bei schlechten Witterungsverhältnissen (durchnässter Boden) zu Weg- und Flurschäden führen“ (ARE & UVEK, 2011, S. 19). Bei der Bewilligung von Reitställen oder Pensionsställen sollten sich die Behörden dieser Problematik bewusst sein. Sowohl bei der Neuerrichtung von Pferdeställen als auch bei einer Umnutzung bestehender Gebäude sollte geprüft werden, ob genügend Möglichkeiten für Ausritte bestehen, was auch von Seiten der Stallbesitzer notwendig sein wird, um sich nicht plötzlich mit Schadenersatzforderungen konfrontiert zu sehen. Dabei kann es sich „durchaus lohnen, das Thema auf planerischer Ebene anzugehen, beispielsweise mit dem Instrument eines kommunalen oder regionalen Reitwegkonzepts“ (S. 19). Dieser Abschnitt aus der Wegleitung Pferd und Raumplanung zeigt, dass auf behördlicher Ebene dieser Aspekt durchaus bekannt ist. Auf kantonaler Ebene besteht aber beispielsweise im Falle des Kantons St. Gallen kein Interesse daran, sich in-

tensiv mit dieser Thematik zu befassen. J. Ruckstuhl (Interview, 25. April 2012) könnte sich lediglich vorstellen, dass es für die Regionalplanung ein Thema sein könnte.

Der Kanton Jura macht dabei eine Ausnahme, da er das AREF beim Bau und Unterhalt der Reitwege in den Freibergen finanziell unterstützt (C. Tanner, Interview, 3. Mai 2012). Über die Höhe dieses Beitrags wurde jedoch keine Auskunft gegeben. An Stelle der Kantone gibt es durchaus auch Beispiele von Bestrebungen in dieser Richtung auf Gemeindeebene. So unterstützt die Gemeinde Oberbüren die Thur-Korporation Oberbüren beim Unterhalt eines Reitweges entlang des Thur-Damms, wodurch der Fuss- und Fahrradweg auf dem Damm geschont werden kann (St. Galler Tagblatt, 2008).

Wie J. Eberle (Interview, 10. April 2012) erläuterte, kann die Raumplanung auf diese Konflikte auf Bundesebene jedoch kaum Einfluss nehmen, da keine Regelungen in dieser Hinsicht bestehen. Für den Bau und Unterhalt der Strassen sind – mit Ausnahme der Kantons- und Bundesstrassen – Grundeigentümer, Gemeinden oder Flurgenossenschaften zuständig.

Zur Frage, welcher Belag sich für Pferderennbahnen und Trainingsplätze für die Schonung der Gelenke der Pferde am besten eignet, existieren bereits zahlreiche Studien (Burger & Nussbaumer Schleuniger, 2012). In den Freibergen werden die Wege laut C. Tanner (Interview, 3. Mai 2012) vom AREF mit gemahlenem Kalkgestein ausgelegt, welches gepresst wird. Nach dem Bau darf der Weg einige Wochen nicht beritten werden, damit sich das Material verfestigen kann. C. Tanner erläuterte im Interview, diese Wege würden sich auch besonders gut zur Nutzung durch Fahrradfahrer, Biker und Wanderer eignen. Sie lassen sich allerdings nicht umsetzen, wenn die Strassen hohen Belastungen durch Maschinen ausgesetzt sind.

7.2.2 Gaststätten

Aus der Umfrage (vgl. Kapitel 6.1.7) stellte sich heraus, dass nicht viele Gaststätten existieren, welche für Pferdesportler eingerichtet sind. Es fehlen häufig Anbindevorrichtungen, wo die Pferde abgestellt werden könnten. Oft ist wie bereits erläutert der Platzmangel ein Grund dafür, da Besitzer von Gaststätten mit dem Aufstellen einer solchen Anbindestange auch zu gewährleisten haben, dass die anderen Gäste nicht von den Pferden belästigt werden und sich keine Unfälle ereignen können. Gaststätten befinden sich häufig in Siedlungsgebieten oder an einer Strasse, welche sie diesbezüglich einschränken. Dazu kommt die im Verhältnis zu anderen Besuchern wie Velofahrern, Wanderern und Autofahrern geringe Zahl der Reiter, welche unterwegs sind und in Gaststätten einkehren. Dadurch lässt sich eine Erklärung finden, weshalb sich die Gaststätten mehrheitlich nicht speziell auf Reiter ausgerichtet haben.

7.3 Pferdehaltung in der Landwirtschaft.

Die rechtliche Situation in der Schweiz wurde bereits im Kapitel 5.1 dargestellt. In jenem Kapitel wurde auch auf die Regelungen betreffend der der Pferdehaltung eingegangen. In Abschnitt 6.1.3 wurden zudem Konflikte erwähnt, welche die Umfrageteilnehmer nannten. An dieser Stelle soll auf diese Konflikte, die sich durch die bestehenden Regelungen ergeben, noch einmal eingegangen werden. Dabei wird wie bereits in Kapitel 5.1 das Augenmerk auf die Haltung von Pferden in der Landwirtschaftszone gelegt, da diese Haltungsform im Rahmen dieser Arbeit relevant ist.

In der Umfrage wurde deutlich, dass besonders der Widerspruch des Raumplanungsgesetzes mit dem Tierschutzgesetz für viele der Teilnehmer nicht verständlich ist, was aus den Kommentaren zu den entsprechenden Fragen deutlich wurde. An dieser Stelle ist allerdings zu präzisieren, dass es sich dabei nicht um einen echten Widerspruch handelt. Der Tierschutz gibt beispielsweise für Allwetterausläufe ein Mindestmass an, empfiehlt dabei jedoch, diese grösser zu bauen, um optimale Bedingungen für Pferde zu schaffen. In diesem Punkt hält sich dagegen die Raumplanung einfach an das Mindestmass, da grossflächige Ausläufe im Spannungsfeld mit dem Schutz von Fruchtfolgeflächen stehen (ARE & UVEK, 2011, S. 15). In der Wegleitung Pferd und Raumplanung des UVEK wird dies auch durch die folgende Auslegung der Rechtsgrundlagen bestärkt: „Nach Artikel 24d Absatz 1bis RPG dürfen Aussenanlagen nur zugelassen werden, soweit sie für eine tiergerechte Haltung notwendig sind. Notwendig im strengen Wortsinne sind nur die Mindestflächen“ (S. 15). Im Vorwort der Wegleitung sind sich die daran beteiligten Behörden aber durchaus bewusst, „dass das Raumplanungsrecht den Anforderungen an eine tiergerechte Haltung und Nutzung der Pferde nach wie vor nicht genügend Rechnung trägt“ (ARE & UVEK, 2011, S. 3). Die Beschränkung der Auslaufläche ist aber lediglich ein Teilproblem, welches sich prinzipiell nur nachteilig auf die Pferde auswirkt, da es ihren Bewegungsraum dadurch einschränkt.

Grundsätzlich ist die Haltung von Pferden in der Landwirtschaftszone erschwert, da Pferde laut Art. 34 RPV keine Nutztiere sind und somit nicht zum Haupterwerbszweck gehalten werden dürfen (Frey & Mühlethaler, 2010b). Einzig wenn es sich dabei um einen Zuchtbetrieb oder einen Betrieb zur Fleisch oder Milchproduktion handelt, kann dieser Zweck angemeldet werden (SVPS, 2011a, S. 6). Grundsätzlich ist es zulässig, auf einem bestehenden landwirtschaftlichen Gewerbe im Sinne des Bundesgesetzes über das bäuerliche Bodenrecht vom 4. Oktober 1991 Pferde zu halten. Da es ab einer Anzahl von fünf Pferden einen Sachkundeausweise benötigt und die Pferdepension nicht zum Haupterwerbszweck betrieben werden darf, ist die Haltung auf vier Pferde eingeschränkt (vgl. Kapitel 5.1). Aufgrund dieser Einschränkungen und der Tatsache, dass das Pferd nicht als Nutztier angesehen wird, sieht J. Eberle (Interview, 10. April

2012) das Raumplanungsgesetz in seiner heutigen Form als „Pferdehaltungsverhinderungsgesetz“ an. Gleichermassen hemmt das gängige Regelwerk auch eine Ausweitung des bereits angesprochenen geringen Angebots an Unterkünften für mehrtägige Ausritte. Für landwirtschaftliche Betriebe, welche ungenutzte Bauten besitzen, bestehen aber durchaus Möglichkeiten nach Art. 24b RPG in Verbindung mit Art. 40 RPV, den Betrieb um einen Nebenbetrieb zu erweitern (ARE & UVEK, 2011, S. 10). Neue Bauten und Anlagen dürfen dagegen nicht errichtet werden und damit auch keine Reithallen, Rennbahnen, Reitplätze und weitere Infrastruktur, welche von den Kunden eines Reitstalles nachgefragt werden. Sie alle fallen nicht unter die Definition eines Nebenbetriebs (ARE & UVEK, 2011, S. 10).

Bei den Nebenbetrieben wird zwischen jenen mit einem engen sachlichen Bezug und jenen ohne diesen engen sachlichen Bezug zum landwirtschaftlichen Gewerbe unterschieden. Letzteres trifft zu, wenn ausschliesslich Waren oder Dienstleistungen für Pferde und Pferdebesitzer angeboten werden, selbst jedoch keine Pferde gehalten werden (ARE & UVEK, 2011, S. 11). Nichtlandwirtschaftliche Nebenbetriebe profitieren, sofern sie einen engen sachlichen Bezug zum landwirtschaftlichen Gewerbe haben, von bestimmten Erleichterungen: Sie müssen keinen Nachweis darüber erbringen, ob sie auf ein Zusatzeinkommen angewiesen sind, haben die Möglichkeit, An- und Fahrnisbauten bis zu 100m² zu errichten und dürfen Personal einzig für den Nebenbetrieb anstellen. Dies erlaubt beispielsweise das Anbieten von agrotouristischen oder therapeutischen Angeboten oder beispielsweise eine Reiterstube im Rahmen einer Pferdepension (S. 11). Im Rahmen eines Nichtlandwirtschaftlichen Nebenbetriebes wäre es gemäss J. Ruckstuhl (E-Mail, 16. Mai 2012) auch möglich, mehr als vier Pferde zu halten, sofern die Anforderungen des Tierschutzes dabei erfüllt sind.

Im Gegensatz zu den Umfrageteilnehmern oder auch dem Interviewpartner J. Eberle (Interview, 10. April 2012), welche das bestehende Raumplanungsgesetz und die Raumplanungsverordnung kritisieren, ist Dr. iur. Beat Ries (Interview, 24. April 2012), praktizierender Rechtsanwalt und Dipl. Raumplaner ETH NDS, der Meinung, dass die Bedürfnisse, welche im Zusammenhang mit dem Pferdesport stehen, mit den bestehenden rechtlichen Mitteln befriedigt werden können. Sondernutzungspläne oder auch das Vorsehen bestimmter Zonen für den Pferdesport wären solche Möglichkeiten. „Gemäss Art. 18 RPG ist die Schaffung von Spezialzonen möglich, deren Nutzung und Vorschriften massgeschneidert werden können, zum Beispiel als Pferdehaltungszone, wie sie im Kanton Aargau bereits in einigen Gemeinden existieren. Solche Spezialzonen nach Art. 18 RPG können im Rahmen von Nutzungsplanungsänderungen ausgeschieden werden“ (Frey & Mühlethaler, 2010a, S. 16). In Erlinsbach im Kanton Solothurn befindet sich bereits ein Beispiel für einen Betrieb, der in eine Spezialzone umgezont wurde (SVPS, 2011a, S. 7). Zudem werden laut Frei (2011) Anlagen wie Tennisplätze in der Zone für öffentliche Bauten als zonenkonform betrachtet, was auch bei Anlagen für den

Pferdesport denkbar wäre. Eine Umzonung sei allerdings immer eine Angelegenheit, welche sehr viel Zeit beansprucht. Bis sie durchgeführt ist – sofern die Gemeinde und der Kanton es gutheissen – vergehen im Minimum zwei Jahre. Oftmals würden auch zusätzliche Auflagen daran gekoppelt, die beispielsweise die Rückführung in den ursprünglichen Zustand verlangt, wenn der Betrieb einmal aufgelöst werden sollte.

In der Einleitung zu Kapitel 7 wurde das starke Wachstum von Sport- und Grünanlagen erwähnt. Der grösste Flächenzuwachs ist dabei bei Golfplätzen zu verzeichnen, wovon über 65% ausserhalb der Bauzone realisiert wurden. Die Zuordnung der Golfplätze wird aber von Kanton zu Kanton unterschiedlich gehandhabt (BFS, 2011c, S. 4). „Nur gerade in den Kantonen BE (Sonderbauzone), UR, OW, NW, AI (Zone für öffentliche Nutzungen), SZ (kombinierte Bauzone) und JU (Tourismus- und Freizeitzone) sind Golfanlagen Teil des plans“ (BFS, 2011c, S. 4). In der Schweiz bestehen bereits 91 Anlagen mit einer durchschnittlichen Fläche von 50ha (Rapp & Rodewald, 2012, S. 9). Diese Flächen stehen nicht mehr als Kulturland zur Verfügung und sind häufig mit Zugangsbeschränkungen belegt. Zusätzlich wird das Landschaftsbild durch solche Anlagen stark beeinflusst, daher muss für eine Golfanlage mit neun oder mehr Löchern laut Anhang der Umweltverträglichkeitsprüfungsverordnung (UVPV) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden (S. 5). Dies spricht dafür, dass es auch für andere Sportanlagen möglich ist, ausserhalb der Bauzone oder im Rahmen einer Sondernutzung realisiert zu werden. Die Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone hat einen deutlich kleineren Einfluss auf die Landschaft. Allwetterausläufe sind gemäss Art. 24d RBG bei zwei bis drei Pferden auf eine Grösse von 300 bis 450m² beschränkt (ARE & UVEK, 2011, S. 15). Auch bei mehr Pferden würde diese Fläche immer noch deutlich unter dem Flächenbedarf eines Golfplatzes liegen. Für die Pferdeweiden und die Futterproduktion wird zusätzlich Landwirtschaftsland benötigt, welches dadurch jedoch nicht verändert wird und jederzeit wieder zur Produktion von anderen landwirtschaftlichen Produkten umgesetzt verwendet werden kann.

B. Ries (Interview, 24. April 2012) sieht unter den bestehenden Regelungen viel eher das Primat der Landwirtschaft ausserhalb der Baugebiete als Problem. Die Erschwernisse, Land in der Landwirtschaftszone für etwas anders als die Produktion von landwirtschaftlichen Gütern zu nutzen, sowie die Hindernisse für Nicht-Landwirte zum Erwerb von Landwirtschaftsland führten heute insbesondere dann zu Problemen, wenn die Gesetze nicht aufeinander abgestimmt seien.

7.4 Pferdehaltung in anderen Zonen

In Industriegebieten stört sich eigentlich Niemand an Pferdebetrieben, doch sind die Bodenpreise im Vergleich zur Landwirtschaftszone deutlich höher und oftmals fehlt der für Weiden

notwendige Boden. Gewerbliche Pferdebetriebe, welche ihren Kunden eine vielfältige Infrastruktur zur Verfügung stellen müssen, sind gezwungen, in der Bauzone zu sein, zu der auch die Industriezone gehört (vgl. Abschnitt 5.3). Dass sie dabei für genügend Auslauf und Ausreitmöglichkeiten zu sorgen haben, kann zu Problemen führen, wie J. Eberle (Interview, 10. April 2012) an einem Fall schilderte, bei dem der Besitzer eines Reitstalles im Kanton Solothurn in der Bauzone zwar ein Stück direkt anschliessendes Landwirtschaftsland kaufen konnte, ihm dann jedoch die Bewilligung für das Erstellen der notwendigen Zäune verweigert und somit die Nutzung des Weidelandes verunmöglicht wurde.

Auch in der Wohnzone ist die Haltung von Pferden grundsätzlich erlaubt, wenn die Platzverhältnisse es zulassen und die vom Tierschutz vorgeschriebenen Mindestgrössen und Bedingungen eingehalten werden können. Durch die von den Pferden verursachten Immissionen wie Lärm, Geruch und Insekten können laut B. Ries (Interview, 24. April 2012) jedoch auch hier Konflikte entstehen.

8 Zwischenfazit

In den ersten drei Abschnitten werden die Resultate der vorhergehenden Analyse zusammengefasst. In Kapitel 8.4 werden die Konflikte innerhalb der Bereiche Recht, Infrastruktur und Raumplanung schliesslich in einer Matrix zusammen geführt.

8.1 Erkenntnisse Recht

Aus der Analyse des Verkehrsgesetzes, der Verkehrsregelverordnung und der die Raumplanung betreffenden Regelungen ging hervor, dass es in der Schweiz keine rechtliche Grundlage für ein Reitwegnetz gibt. In der Wegleitung „Pferd und Raumplanung“ wird zwar darauf hingewiesen, dass dieses Thema auf kommunaler oder regionaler Ebene angegangen werden könnte. Eine konkrete Empfehlung wird dabei jedoch nicht ausgesprochen.

Die Raumplanung setzt vor allem bei der Pferdehaltung klare Grenzen und steht dieser dadurch auch oft im Weg. Das Pferd wird nicht als Nutztier angesehen und darf daher lediglich in begrenzter Anzahl auf einem landwirtschaftlichen Betrieb gehalten werden. Professionelle Reitbetriebe, welche auf Reitplätze und weitere Anlagen zur Ausbildung und Versorgung der Reiter und Pferde angewiesen sind, sind in der Landwirtschaftszone nicht zonenkonform. Sie müssen sich heute beispielsweise in der Bauzone oder in einer eigens dafür ausgewiesenen Spezialzone ansiedeln. Probleme bestehen vor allem im Bereich der Weiden, da der Erwerb von Landwirtschaftsland für einen Nichtlandwirt erschwert wird und da es ihm auch verunmöglicht wird, feste Pferdezäune zu erstellen. Um Pferde halten zu können, muss aber der Weidegang für die Pferde gewährleistet sein, wie das Tierschutzgesetz vorschreibt (vgl. Kapitel 5.1).

Zwischen dem Tierschutz und der Raumplanung führen die zu bewilligenden Anlagen zu Konflikten, da der Tierschutz grössere Ausläufe empfiehlt, die Raumplanung dagegen nur die vom Tierschutz festgelegte Mindestgrösse überhaupt erlaubt (vgl. Kapitel 5.1).

Im Strassenverkehr wird der Reiter oder Führer von Pferden dem motorisierten Verkehr mit dem Zusatz gleichgestellt, dass sie auch Wege benutzen dürfen, welche für den motorisierten Verkehr gesperrt sind. Das Reiten oder Führen von Pferden ist jedoch sowohl auf Gehsteigen als auch auf Fuss- und Radwegen (vgl. Abbildung 48) verboten. Reiter und Fuhrwerke müssen sich an den rechten Strassenrand halten und dürfen wie Motorfahrzeuge den Radstreifen nur mitbenutzen, sofern dadurch keine Radfahrer behindert werden (vgl. Kapitel 5.2).

Abbildung 48 **Signalisierter Radweg entlang einer Überlandstrasse**



Quelle: Eigene Darstellung

Da heute Gehsteige breiter gebaut werden, als zur Zeit des Inkrafttretens des SVG und der VRV, haben sich die Grundlagen für eine solche Regelung geändert. Sie müsste daher allenfalls angepasst werden. Was zudem für eine Anpassung dieser Regelungen spricht ist die Zunahme des Pferdebestandes einerseits und des motorisierten Verkehrs andererseits – einem Umstand, der vermehrt zu Konfliktsituationen führt. Viele Reiter sind, wie die Umfrage zeigte, mit dieser Situation alles andere als zufrieden (vgl. Kapitel 5.2).

Für das Reiten im Wald hat jeder Kanton seine eigenen Bestimmungen. In den Kantonen Baselland, Neuenburg, St. Gallen sowie Zürich ist das Reiten nur auf befestigten Waldwegen erlaubt, während es in anderen Kantonen auf allen Wegen gestattet ist. Grund für diese Einschränkungen sind primär die mit den Pferden zusammenhängenden Beschädigungen (vgl. Kapitel 5.2).

8.2 Erkenntnisse Infrastruktur

Strassen, Wege aber auch die Versorgungsinfrastruktur wie Gaststätten und Unterkünfte müssen verschiedenen Nutzern gerecht werden. Reiter und Pferde stellen an diese Infrastruktur besondere Anforderungen.

Weder Reiter noch ihre Pferde lassen sich in eine einzige Interessensgruppe fassen. Je nach Rasse und Ausbildung verlangen Pferde ein anderes Umfeld. Grundsätzlich ist ihnen allen jedoch gemein, dass sie irgendwo eingestellt werden müssen und vor allem Auslauf, Weiden und viel Bewegung bedürfen. Die Nutzung der Pferde durch den Menschen stellt an die Umwelt sehr differenzierte Ansprüche, wie auch die Umfrageergebnisse in Kapitel 6.1 zeigten. Diese Arbeit beschränkt sich auf die Bedürfnisse, welche Freizeitreiter an ihre Umgebung stellen und klärt, ob ein nationales Reitwegnetz in der Schweiz dazu einen positiven Beitrag leisten könnte.

Es konnte aufgezeigt werden, dass es auch unter den Freizeitreitern verschiedene Interessensgruppen gibt. Bezogen auf das Ausreitverhalten lassen sie sich in zwei Gruppen einteilen. In der einen werden jene Reiter zusammengefasst, welche hauptsächlich in ihrer Region ausreiten, ab und zu vielleicht eine Gaststätte besuchen und eigentlich nie wegfahren, um Tages- oder Mehrtagesritte zu unternehmen. Die zweite Gruppe wird von Reitern gebildet, welche sich selber als Wanderreiter bezeichnen, also häufig mehrtägige Ritte unternehmen und daher auf Übernachtungsmöglichkeiten angewiesen sind. Zusätzlich zählen zu dieser Gruppe auch diejenigen Reiter, welche häufig Reiterferien unternehmen und so von einem neuen Punkt aus unbekannte Gebiete erkunden wollen.

Im folgenden Abschnitt soll subsummiert werden, was ein Reitwegnetz bieten sollte und wie es kommuniziert werden könnte.

8.2.1 Ansprüche von Pferd und Reiter an den Untergrund

Der Untergrund bestimmt die Geschwindigkeit, die geritten werden kann. Ist der Boden zu hart oder zu steinig, so muss das Pferd geschont werden um Verletzungen vorzubeugen. Somit hängen die Ansprüche an die Beschaffenheit der Wege zuallererst von der Physis der Pferde und erst in zweiter Linie von den Bedürfnissen der Reiter ab. Welcher Bodenbelag von Wegen für Pferde am vorteilhaftesten ist – also alle Gangarten zulässt – müsste in einer weiterführenden Studie tiefer gehend untersucht werden. Die Freiberge bieten sicherlich ein gutes Praxisbeispiel, wie Wege ausgestaltet werden könnten, ein Beispiel dazu findet sich in Abbildung 49. Dabei ist aber zu beachten, dass es sich dort nicht um Waldstrassen handelt, welche zusätzlich zum Freizeitverkehr auch von schweren Maschinen benutzt werden. Sie führen über Weideland und werden daher nur zu Freizeitwecken und für den Viehtrieb genutzt. Für Waldgebiete oder landwirtschaftlich genutzte Wege, welche stärkeren Belastungen ausgesetzt sind, bietet sich das in Kapitel 7.2 erwähnte Beispiel des Züricher Oberlandes an, wo der Mittelstreifen nicht gleichermassen verfestigt wurde wie die beiden Fahrspuren und somit Reitern aber auch anderen Nutzern eine weichere Unterlage bietet.

Dabei müssen jedoch auch die Unterschiede beachtet werden, welche die beiden oben skizzierten Gruppen aufweisen. Das Pferd eines Wanderreiters, welches an lange Ausritte auch in unwegsamem Gelände gewöhnt ist, wird bei der Überwindung von Hindernissen auf dem Weg sehr viel weniger Probleme haben, als ein Pferd welches nicht so häufig im Gelände geritten wird und sich nur kurze Ausritte gewohnt ist (P. van der Gugten, Interview, 4. April 2012).

Abbildung 49 **Reitwege in den Freibergen**



Quelle: AREF, 2012b

Zusätzliche Behinderungen stellen verschiedenste bauliche Massnahmen dar, welche der Entwässerung der Wege oder der Sicherheit bestimmter Benutzern dienen. Dies zeigten die Umfrageergebnisse in Kapitel 6.1 aber auch die Analyse des Reitwegnetzes in Kapitel 6.2. Dazu gehören Wasserrinnen, welche quer zum Weg für die Entwässerung desselbigen sorgen, da es sich je nach Bauweise dieser Rinnen ereignen kann, dass Pferde mit der Folge schwerwiegender Verletzungen mit ihrem Huf darin stecken bleiben. Hierzu bräuchte es allerdings weitergehende Untersuchungen um festzustellen, welche Rinnen für Pferde am ungefährlichsten sind. Die Resultate könnten dann dafür verwendet werden, um bei Strassensanierungen oder Neubauten die geeignetste Rinne zu empfehlen.

Barrieren, welche am Ende eines Fuss- oder Radwegs angebracht sind um zu verhindern, dass die Benutzer direkt auf die Strasse gelangen, stellen für Reiter zuweilen unüberwindbare Hindernisse dar, wie in Kapitel 6.1.4 gezeigt wurde. Wenn es sich dabei um Barrieren handelt, welche einem schmalen Weg folgen, der das Kreuzen von einem Pferd und verschiedenen Nutzern kaum ermöglicht, ist eine solche Barriere gerechtfertigt. Bei einem breiteren Weg, wie

dem in Kapitel 0 gezeigten Weg zwischen Engelburg und Abtwil sollte hingegen darauf geachtet werden, dass das Passieren auch für Pferde möglich ist und keine Gefahr darstellt.

Steile geteerte oder betonierte Strassen wurden von den Umfrageteilnehmern als die gefährlichsten Passagen empfunden. Es gab einige Befragte, welche ihre Pferde aus Sicherheitsgründen auf solchen Abschnitten führen oder diese Strassen meiden. Um das Passieren für Reiter zu vereinfachen, müsste beim Bau solcher Strassen dafür gesorgt werden, dass es an deren Rand einen nicht mit Hartbelag bedeckten Streifen gibt. Ein solcher könnte dadurch bei Strassen, welche keinen Gehsteig besitzen, wie das Beispiel in Kapitel 0 zeigt, den Fussgängern als Gehweg dienen. Um Konflikte mit anderen Nutzern wie Fussgängern und Fahrradfahrern zu verhindern, könnte man mit einem Schild darauf hinweisen, dass dieser Streifen für Pferde gedacht ist und somit für einmal der Fussgänger auf die Strasse ausweichen sollte. Normalerweise wird vom Reiter verlangt, dass er dem Fussgänger ausweicht (SVPS, o.D.).

8.2.2 Ansprüche von Pferd und Reiter an Netzpunkte (Was wird erschlossen)

Damit Gaststätten für Reiter attraktiv sind, sollten sie über genügend Platz darum herum verfügen, damit die Pferde abgestellt werden können, ohne die anderen Gaststättenbesucher zu stören. Zudem sollte auch eine Anbindevorrichtung vorhanden sein. Das ASRE ist bereits darum bemüht, eine Liste der für Reiter geeigneten Gaststätten zusammenzustellen. Das Problem solcher zentralen Datensammlungen ist, dass die Daten ständig aktualisiert werden müssen. Beim ASRE beruht diese Arbeit, wie P. van der Gugten (Interview, 4. April 2012) erläuterte, auf dem freiwilligen Einsatz einiger weniger Personen, welche dafür keine Vergütung erhalten und daher auch nur über eingeschränkte Mittel und Zeit verfügen.

Für die Gruppe der Wandereiter ist es natürlich von grösster Bedeutung, dass Wanderreitstationen - also Gaststätten und Höfe auf denen Pferd und Reiter übernachten können - erschlossen sind, da sie auf Mehrtagesritten auf diese angewiesen sind.

Laut Rauplanungsgesetz müssen in der Umgebung von Pferdestallungen genügend Ausreitmöglichkeiten vorhanden sein, unabhängig davon, ob es sich um landwirtschaftliche Betriebe oder professionelle Reiterhöfe handelt (ARE & UVEK, 2011, S. 10). Daher wäre es denkbar, dass auch diese Höfe ans Netz angeschlossen werden.

8.2.3 Ansprüche von Pferd und Reiter an Signalisierung (Was wird signalisiert)

Für jene Reiter, welche sich für Ausritte in der eigenen Region aufhalten, die sie bereits wie ihre Westentasche kennen, wird sicherlich keine flächendeckende Signalisierung benötigt. Aus der Umfrage ging jedoch hervor, dass viele der Befragten gerne mehr Reitwegvarianten kennen

würden und einige auch gerne in fremden Gebieten Ausritte unternehmen. Man könnte daraus schliessen, dass eine Signalisierung von Reitwegen ähnlich dem Fahrradwegenetz von Schweiz-Mobil eine gute Lösung darstellen würde.

Eine solche Signalisierung birgt aber auch die Gefahr, dass die Freiheit der Reiter eingeschränkt würde. Dies ging aus den Gesprächen mit den Zuständigen des Kantons St. Gallen, aber auch mit dem Wanderreitführer van der Gugten (Interview, 4. April 2012) hervor. Im Wald ist das Reiten in einigen Kantonen zwar, wie bereits erwähnt, auf die befestigten Waldstrassen begrenzt, davon abgesehen geniessen die Reiter heute in der Schweiz beispielsweise im Vergleich zu Deutschland oder Österreich noch immer eine grosse Freiheit, was die Wegauswahl betrifft. Eine offizielle Signalisierung könnte nicht nur positive, sondern auch negative Auswirkungen zur Folge haben. Zu den positiven Effekten zählt zweifelsohne eine allfällige touristische Vermarktung, da es für Auswärtige sehr viel einfacher würde, wenn die Wege signalisiert wären und sie dadurch auch keine Fähigkeiten im Kartenlesen benötigten. Auch könnte eine Signalisierung von Reitwegen andere Nutzer darauf sensibilisieren, dass sie auf diesen Wegen damit rechnen müssen, Pferden zu begegnen, wodurch Konflikte verringert werden können. Im Gegenzug zu diesen Vorteilen könnte aber die Akzeptanz von Pferden auf nicht signalisierten Wegen im Zuge einer solchen Signalisierung sinken.

8.3 Erkenntnisse Raumplanung

Die Raumplanung manifestiert sich über das Raumplanungsgesetz, daher lässt es sich nur schlecht vom Recht abkoppeln. Der Raum wird von vielen verschiedenen Nutzern und Nutzungen beansprucht, wovon Pferdesportler nur ein Teil sind.

Zwischen Reitern und anderen Nutzern entstehen Nutzungskonflikte, die darauf beruhen, dass sich die einen Nutzer von den Anderen in ihrer Freiheit gestört fühlen. Reiter müssen sich die Wege mit Fussgängern, Fahrradfahrern und teilweise auch mit dem motorisierten Verkehr teilen. Diese anderen Verkehrsteilnehmer beeinflussen die Pferde durch Lärm, Gesten oder Gegenstände und können sie erschrecken, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Die Nicht-Reiter können sich aber auch durch Pferde gestört fühlen oder sich davor fürchten. In wie weit diese Konflikte auf raumplanerischer Ebene zu lösen sind ist schwer zu sagen. Jeder Nutzergruppe ihren eigenen Weg zuzuteilen, wäre zwar die effektivste Lösung jedoch keinesfalls die effizienteste, da der zeitliche und finanzielle Aufwand sowie der Landverbrauch in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen stehen würden. Eine komplette örtliche Trennung der Nutzer kann also nicht die Lösung sein. Trotzdem könnte es an bestimmten Stellen zu einer Konfliktminderung führen, wenn die Nutzer entflechtet würden. Ein Beispiel dafür wurde in Kapitel 7.1 angesprochen. Die Thurkooperation Oberbüren legte entlang des Thurdamms ei-

nen Reitweg an, damit die Fussgänger und Radfahrer den bestehenden Weg auf dem Damm für sich haben. Für die Reiter birgt dies den Vorteil, dass sie ihren Weg nur noch mit Gleichgesinnten teilen müssen. Damit kann gezeigt werden, dass eine Entflechtung für bestimmte Abschnitte von Wegen durchaus sinnvoll sein kann, da dadurch auf konkrete Bedürfnisse eingegangen und ganz gezielt eine Lösung gefunden werden kann, ohne den Platz für unnötige Wege zu verschwenden.

In Bezug auf die Pferdehaltung stellt sich die Frage, ob es eine Revision des Raumplanungsgesetzes braucht oder ob die bestehenden Regelungen ausreichen, um eine befriedigende Lösung zu finden. Die Meinungen der im Rahmen dieser Arbeit interviewten Personen divergierten bei diesem Thema stark. Während Rechtsanwalt B. Ries (Interview, 24. April 2012) davon überzeugt ist, dass es keine Neuregelung braucht, setzt sich J. Eberle (Interview, 10. April 2012) aktiv bei der Revision des Raumplanungsgesetzes ein. Diese Frage kann in dieser Arbeit daher nicht abschliessend beantwortet werden und ist dafür auch nicht erforderlich.

Um ein nationales Reitwegnetz in der Schweiz zu etablieren, welches irgendwann das Niveau des Velowegnetzes von SchweizMobil erreicht, braucht es nicht nur geeignete Wege, sondern auch Versorgungsstationen für Reiter und Pferd. An diesem Punkt tritt nun die Problematik der Pferdehaltung in den Vordergrund. Je weniger Personen es erlaubt ist, Pferde zu halten oder entsprechende Anlagen zu errichten, desto schwieriger wird es, ein genügend dichtes Netz an Stationen zu errichten. Dies wird dann wichtig, wenn man eine touristische Nutzung des Reitwegnetzes anstrebt und dieses auch auf dieser Ebene vermarkten möchte. Das Ziel des Reitwegnetzes muss also klar definiert werden und die Ausgestaltung sollte sich dann auch an diesem Ziel orientieren.

Momentan ist es auf einem landwirtschaftlichen Betrieb nach Art. 31 TschV erlaubt, maximal vier Pferde zu halten. Mehr Pferde oder andere Einrichtungen für die Reiter wie beispielsweise ein Reiterstübli oder Übernachtungsmöglichkeiten können nur im Rahmen eines Nebenbetriebes angeboten werden. Möchte man mehr Pferde einstellen können, muss die Anlage im Baugebiet oder in einer Sonderzone errichtet werden (vgl. Kapitel 7.3).

Würde die Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone erleichtert werden, so besteht eine Gefahr darin, dass dadurch Landwirte eine Konkurrenz zu professionellen Reitbetrieben darstellen können, da sie günstigeres Land verwenden und somit tiefere Pensionspreise verlangen könnten (vgl. Kapitel 5.3).

8.4 Zusammenfassende Matrix

In der folgenden Tabelle findet sich eine Übersicht über die grundlegenden Konflikte, welche in Bezug auf ein Reitwegnetz in den Bereichen Recht, Infrastruktur und Raumplanung existieren.

Tabelle 2 **Konfliktmatrix Recht, Infrastruktur und Raumplanung**

Konfliktübersicht	Recht	Infrastruktur	Raumplanung
Recht	<ul style="list-style-type: none"> wenig Regelungen für Reitwege 		
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> keine Grundlagen für Reitwegnetz Bewilligungsverfahren beim Neubau von Wegen Benutzungsrichtlinien für Wege 	<ul style="list-style-type: none"> Bauweise der Wege (ungeeigneter Belag) Barrieren (Fussgänger, Fahrrad) Wasserrinnen steile Strassen 	
Raumplanung	<ul style="list-style-type: none"> Regelungen Pferdehaltung Regelung bzgl. Neubau von Wegen Konflikte mit Vorgaben Tierschutz 	<ul style="list-style-type: none"> Wenig Möglichkeiten für Wanderreitstationen 	<ul style="list-style-type: none"> Pferd ist kein Nutztier Anlagen stören Landschaftsbild Anlagen verbrauchen Landw.land

Quelle: Eigene Darstellung

Die Tabelle zeigt, dass sich die Bereiche nicht einfach voneinander trennen lassen, da es durchaus Themen gibt, welche bereichsübergreifend betrachtet werden müssen. Ein Reitwegnetz kann in allen Bereichen sowohl Chancen wie auch Gefahren für das Zusammenleben mit anderen Nutzern bergen. Diese sind in Tabelle 3 zusammengestellt, wobei diese Liste keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat.

Ein Reitwegnetz kann zu Verminderung von Konflikten führen, jedoch könnte es, sofern die Wege dabei signalisiert werden, auch zu einer Senkung der Akzeptanz von Reitern auf Nicht-Reitwegen führen. Durch eine, mit einem Reitwegnetz zusammenhängende, stärkere Präsenz der Freizeitreiter und durch eine Anpassung der Fahrausbildung, könnte das Verständnis für Pferde gesteigert werden. Durch die höhere Präsenz und eine Verbesserung der Infrastruktur

könnte der Freizeitsport mit Pferden noch mehr Anhänger finden. Für den Reittourismus, sofern eine Region diesen anstrebt, kann ein Reitwegnetz viele Vorteile bringen, da die Kommunikation des Angebots mittels einer Karte möglich wäre.

Tabelle 3 Chancen & Gefahren eines Reitwegnetzes

Chancen	Gefahren
Verminderung von Konflikten	Senkung der Akzeptanz für Reiter auf Nicht-Reitwegen
Steigerung des Verständnisses für Pferde	Mehr Regelung birgt negative Rückkopplungen
Förderung des Freizeitsports mit Pferden	Für Offizielles Projekt lange Umsetzungsdauer
Potenzial für Tourismus	
Quelle: Eigene Darstellung	

Wenn mit einem Reitwegnetz aber zu viele Regelungen verbunden sind, werden diese zu negativen Rückkopplungen führen und die Freiheit der Reiter einschränken. Bei einem Projekt, welches offiziell, also durch eine Behörde, veranlasst wird, ist zudem mit einer sehr langen Umsetzungsdauer zu rechnen.

9 Synthese

Bisher wurden die Bereiche Recht, Infrastruktur und Raumplanung getrennt betrachtet, um die Probleme jedes Feldes analysieren zu können. An dieser Stelle werden die Bereiche nun in einen Gesamtzusammenhang gestellt, um Lösungen auszuarbeiten. Dabei werden alle Anspruchsgruppen gleichermassen beachtet.

9.1 Bedürfnismatrix

Die Etablierung eines nationalen Reitwegnetzes erfordert die Abstimmung von verschiedensten Nutzergruppen und deren Ansprüchen. In der Matrix in Abbildung 50 sind die Bedürfnisse der Reiter in Bezug auf Infrastruktur und Raumplanung in der linken Spalte aufgeführt. Demgegenüber werden die verschiedenen Anspruchsgruppen gestellt. Dabei handelt es sich nicht nur um Personengruppen, sondern bildet auch die Gesellschaft in Form von gesetzlichen Regelungen eine Anspruchsgruppe.

In den folgenden Abschnitten wird auf Konflikte und Synergien eingegangen, welche aus der Matrix hervor gehen. Dabei wird besonders deren Einfluss auf die Etablierung eines nationalen Reitwegnetzes in der Schweiz vertieft.

Die verschiedenen Ansprüche lassen sich nicht immer mit den Ansprüchen anderer Benutzergruppen in Einklang bringen. Doch es gibt auch die Möglichkeit, dass durch die Befriedigung eines Anspruchs sogar Synergien entstehen. Im Folgenden soll basierend auf Abbildung 50 erläutert werden, welche Konflikte sich auf welche Weise lösen lassen und ob es unter Umständen Konflikte gibt, welche ein nationales Reitwegnetz verunmöglichen könnten.

9.1.1 Mitbenutzung Gehsteige

Um für Reiter die Gefahr eines Unfalls entlang stark befahrener Strassen zu verringern wäre es wünschenswert, wenn die Reiter den Gehsteig benutzen dürften. Diese Mitbenutzung kann allerdings einerseits die Fussgänger beim direkten Kontakt behindern, andererseits können sie sich auch an den Hinterlassenschaften der Pferde stören. Je mehr Fussgänger auf einer Passage unterwegs sind, desto wahrscheinlicher ist es, dass Konfliktsituationen entstehen. Es ist damit zu rechnen, dass sich innerorts deutlich mehr Menschen auf der Strasse befinden, als dies ausserorts der Fall ist. Reiter wiederum haben grundsätzlich weniger Interesse daran, in den Ortskern zu reiten, da ihnen das dort herrschende Verkehrsaufkommen und die geteerten Strassen wenig Vergnügen bereiten. Je nach Lage des Stalles kann die Querung eines Ortskerns jedoch unumgänglich sein. Der Umstand, dass innerorts in der Schweiz die Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr auf 50km/h begrenzt ist und somit die Gefahr auf der Strasse geringer als ausserorts einzustufen ist, wo die Geschwindigkeit bei 80km/h liegt, lässt den Schluss zu, dass die beiden Bereiche gesondert betrachtet werden sollten. Innerorts ist es aufgrund des erwähnten Konfliktpotentials mit Passanten vorzuziehen, dass sich Pferd und Reiter weiterhin am rechten Strassenrand, nicht aber auf dem Gehsteig bewegen sollten. Ausserorts ist dagegen die Gefahr für Pferde höher und befinden sich schätzungsweise weniger Fussgänger auf den Gehsteigen. Daher kann es dort sinnvoll sein, den Reitern oder Führern von Pferden das Begehen des Gehsteigs zu erlauben. Um Konflikte auch dort zu vermeiden, müsste festgelegt werden, dass das Reiten auf dem Gehsteig nur erlaubt ist, wenn dadurch keine Fussgänger behindert werden.

9.1.2 Mitbenutzung Fuss- und Radwege

Entlang vieler Überlandstrassen wurden in der Schweiz bereits Rad- und Fusswege angelegt, welche eine eigene Trasse haben und separat ausgewiesen werden (vgl. Abbildung 48). Nach heutigem Recht ist das Reiten auf diesen Wegen nicht erlaubt. Da man nie garantieren kann, dass ein Pferd nicht plötzlich durch einen Gegenstand oder einen unglücklichen Zustand erschrickt und auf die Fahrbahn springt, ist die Gefahr auf Überlandstrassen sehr hoch. Dies wird dadurch noch verstärkt, dass Autofahrer in der Fahrausbildung kaum etwas über das richtige Verhalten bei einer Begegnung mit Pferden lernen und sich der Fluchttiereigenschaften des

Pferdes oft nicht einmal bewusst sind (Burkhardt, 1990, S. 3). Wie in Kapitel 0 erwähnt wurde, sind nur schwere Unfälle in den Unfallstatistiken verzeichnet. Wäre es Reitern erlaubt, bestehende Fuss- und Radwege mit zu benutzen, könnten die gefährlichen Situationen deutlich entschärft werden. Da auf gewissen Radwegen das Verkehren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen erlaubt ist, scheint es nach Meinung von Burkhardt unsinnig, dass die Wege nicht auch von Reitern benützt werden können, welche weniger Platz benötigen als ein Traktor (Burkhardt, 1990, S. 8). Natürlich wären fundierte Abklärungen vor allem bezüglich der Fuss- und Fahrradfrequenzen auf den einzelnen Strecken notwendig, um das Konfliktpotential abzuschätzen und allenfalls vorbeugende Massnahmen zu treffen. Da die Resultate der in Kapitel 6 erläuterten Umfrage ergaben, dass Reiter deutlich weniger Probleme mit Radfahrern und Fussgängern als mit dem motorisierten Verkehr erleben, würde eine solche Änderung von Seiten der Reiter sicher gerne gesehen. Aus Gesprächen im Rahmen dieser Arbeit wurde deutlich, dass sich heute viele Reiter nicht an die Regeln halten, da sie um ihre Sicherheit fürchten. Eine Neuregelung würde daher nur schon Sinn machen, um die Rechtsunsicherheit zu vermindern, damit die Verkehrsteilnehmer besser abschätzen können, wie sich das Gegenüber verhalten wird.

9.1.3 Gleichstellung mit Fahrrädern

Eine umfassendere Änderung der Situation könnte wie bereits dargelegt durch eine vollständige Anpassung der bestehenden Verkehrsregeln erreicht werden. Momentan ist der Reiter oder Führer von Pferden laut SVG/VRV dem motorisierten Verkehr zugeordnet. Durch eine Gleichstellung mit dem Fahrrad würden sich für das Pferd neue Wegsysteme erschliessen. Laut Capirone gibt es in der Schweiz rund 3 Millionen Fahrradfahrer. Für diese Anspruchsgruppe wurde in den letzten Jahren sehr viel Infrastruktur erstellt, um ein schweizweites Netz zu schaffen (M. Capirone, Interview, 5. April 2012). Im Vergleich dazu machen die Pferdesportler nur einen sehr kleinen Teil der Bevölkerung aus (vgl. Kapitel 4.2). Diese grosse Anzahl der Radfahrer und die wenigen Pferdesportler machen es wahrscheinlicher, dass ein Reiter einen Radfahrer trifft als umgekehrt. Bei der Umfrage hat sich herausgestellt, dass sich viele Reiter durch Fahrradfahrer gestört fühlen. Es ist daher anzunehmen, dass sich Reiter wo immer möglich eher für einen alternativen Weg entscheiden als für den Radweg – das Konfliktpotenzial dürfte daher eher gering ausfallen. Für Reiter könnte die Gleichstellung aber dort Vorteile bringen, wo sie wie im vorhergehenden Kapitel erwähnt entlang stark befahrener Strassenabschnitte die abgesetzten Radwege mitbenutzen dürfen.

M. Capirone (Interview, 5. April 2012) wies im Interview darauf hin, dass für Radfahrer auf gewissen Passagen extra Mergelwege (vgl. Abbildung 52) angelegt werden. An diesen Stellen sei es sehr ärgerlich, wenn die Wege kurz nach deren Anlegung von Reitern gleich wieder beschädigt

werden. Solchen Konflikten könnte man jedoch mit vorübergehenden Reitverböten vorbeugen. Auf das Thema der Signalisierung wird in Kapitel 9.2.4 dieser Arbeit noch vertieft eingegangen.

Abbildung 51 **Mergelweg für Radfahrer**



Quelle: Eigene Darstellung

Eine Gleichstellung mit den Fahrradfahrern sollte jedoch nicht zur Folge haben, dass Reiter auch die Downhillstrecken von Bikern nutzen dürfen. Dies wäre aufgrund der Steilheit der Strecken und der Geschwindigkeit der Fahrer für beide Nutzergruppen äusserst gefährlich.

9.1.4 **Änderung der Bauweise von Naturstrassen**

Wie in Abschnitt 8.2 bereits angesprochen bemängeln die Reiter oftmals die Bauweise von Wegen, da Naturstrassen sich oft nicht mehr zum Galoppieren eignen oder durch eine zu starke Bombierung der für Pferde geeignete Bereich auf den Mittelstreifen eingeschränkt ist. Als Praxisbeispiel dafür wurde die Situation in der Linth-Ebene im Kanton Glarus in Kapitel 6.1.4 aufgezeigt.

Wald und Feldwege dienen in erster Linie der Bewirtschaftung der daran anschliessenden Grundstücke. Für ihren Unterhalt sind die Grundeigentümer, Flurgenossenschaften oder die Gemeinde zuständig, je nach dem wem die Strasse gehört. Es ist anzunehmen, dass deren Interesse darin besteht, die Strassen so zu bauen, dass dadurch der Unterhaltsaufwand sowie die daraus erwachsenden Kosten minimiert werden. Die Strassen auf voller Breite weniger fest zu bauen scheint daher eine unrealistische Forderung zu sein, da solche Strassen den Belastungen durch schwere Maschinen kaum widerstehen und somit sehr schnell zerstört würden – mit der Folge aufwändiger Erneuerungen. Eine Lösung, welche allen Parteien gerecht wird, könnte das bereits erwähnte Beispiel aus dem Zürcher Oberland sein, wo die Wege so angelegt wurden, dass der Mittelstreifen weicher ist als die beiden Fahrspuren. Dieser Mittelstreifen bietet einen optimaleren Untergrund für die Pferde, während der Weg trotzdem fest genug für das Befahr-

ren mit schweren Maschinen bleibt. Zusätzlichen Nutzen daraus ziehen Landwirte, welche ihre Tiere auf den Wegen zu den Weiden treiben (Die Südostschweiz, 2012).

Die Kantone Baselland, Neuenburg, St. Gallen sowie Zürich verbieten das Reiten auf nicht befestigten Waldwegen, was an früherer Stelle dieser Arbeit bereits erläutert wurde. Eine sehr aktuelle Diskussion zu diesem Thema fand kürzlich im Kanton Bern statt, wo das Waldgesetz ebenfalls in diese Richtung anpasst werden sollte. Zusätzlich sollten in jenem Fall auch die Fahrradfahrer (insbesondere die Mountainbiker) auf die befestigten Wege beschränkt werden. Reiter und Radfahrer taten sich in diesem Fall zusammen und konnten durch Gespräche mit den Grundbesitzern eine Einigung finden. Das Reiten und Radfahren bleibt auch auf unbefestigten Waldstrassen erlaubt, dafür erhalten die Grundbesitzer jedoch eine Entschädigung für entstandene Schäden (SVPS, 2012c). Solche Fälle zeigen, dass durchaus Lösungen gefunden werden können, wenn sich beide Parteien, sowohl Reiter als auch Grundeigentümer, entgegenkommen. Da die Fahrradfahrer von dieser Einigung ebenfalls profitieren konnten kann hier auch gezeigt werden, auf welche Weise Synergien mit anderen Anspruchsgruppen erzielt werden können. Eine Annäherung der Benutzergruppen kann allerdings nur stattfinden, wenn auch die Pferdesportler Verantwortung übernehmen. Finden Gespräche frühzeitig statt, so kann sicher in vielen Fällen auch auf die Bauweise von Wegen Einfluss genommen werden. Dabei wird zwar nicht erwirkt werden können, dass alle Waldwege pferdegerechter konstruiert werden, doch liegt auch nicht im Interesse der Reiter, immer und überall galoppieren zu können.

9.1.5 Eigene Wege für Reiter

Über ein flächendeckendes Netz von Wegen, welche ausschliesslich für Reiter angelegt würden, muss in der bereits gut erschlossenen Schweiz sicherlich nicht gesprochen werden. Erstens stünde der Flächenverbrauch in keinem Verhältnis zu Nachfrage und zweitens teilen sogar Radfahrer ihre Wege mit den Fussgängern. Wie bereits in Kapitel 4.4 detailliert ausgeführt, wurde in den Freibergen ein lokales Wegnetz eigens für Reiter angelegt, das jedoch auch durch Wanderer und Fahrradfahrer genutzt wird. Laut C. Tanner (Interview, 3. Mai 2012) führte dies bisher zu keinen nennenswerten Konflikten.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, dass Reitvereine beispielsweise Galoppisten parallel zu bestehenden Wegen anlegen. Gemäss Art. 22 Abs. 1 RPG unterliegt der Neubau von Wegen jedoch der Baubewilligungspflicht. Im in Kapitel 6.2 analysierten Reitgebiet wurde eine solcher Weg auf einem Landstück bewilligt, welches für eine allfällige Erweiterung der Autobahn in Zukunft gedacht ist. Der Boden konnte vom Bund gemietet werden, für die Erstellung und Unterhaltskosten muss der Verein hingegen selbst aufkommen. Überall ist dies aber nicht möglich,

da nicht überall geeignetes Land vorhanden ist und auch zur Verfügung steht (Husaren Reitclub, Persönliches Gespräch, 3. April 2012).

Ein flächendeckendes Netz ist wie gesagt weder durchführbar noch sinnvoll, sowohl aus ökonomischer als auch aus raumplanerischer Sicht. Mit einzelnen Passagen bei Schlüsselstellen kann allerdings durchaus eine Entspannung der Situation erreicht werden. Um die Streckenabschnitte zu finden, an welchen eine solche Methode Sinn macht, bräuchte es jedoch fundierte Abklärungen und Befragungen der Reiter in ihren jeweiligen Reitgebieten. Im bereits erwähnten Beispiel des Thurdammwegs führte die Thurkooperation Oberbüren solche Analysen durch und gelangte zur Lösung, den Reitern einen eigenen Weg zu geben. Damit konnte der bestehende Dammweg den Fussgängern und Fahrradfahrern vorbehalten bleiben und benötigt daher auch weniger Unterhalt.

9.1.6 Reitwegkarten

Eine Reitwegkarte käme vor allem jenen Reitern entgegen, welche häufig Mehrtagesritte unternehmen und dadurch neue Gebiete erkunden. Auch wenn man eine touristische Vermarktung einer Region anstrebt, könnte mit Hilfe einer Karte das Infrastrukturangebot überzeugend kommuniziert und benutzbar dargeboten werden.

Konflikte sind jedoch dort zu erwarten, wo betroffene Grundbesitzer oder kommunale Behörden mit der Einzeichnung eines Weges durch ihr Gebiet nicht einverstanden sind. Da durch die Verzeichnung eines Weges in einer Karte mit einer höheren Belastung durch Reiter und einer höheren Nutzungsfrequenz gerechnet werden muss, ist diese Problematik durchaus ernst zu nehmen. Es muss jedoch in jedem individuellen Fall untersucht werden, wie gross dieses zusätzliche Reiteraufkommen wirklich ausfallen würde. Wie die Umfrage ergab, unternimmt lediglich ein kleiner Teil der Reiter Reisen mit dem eigenen Pferd, um in einem anderen Gebiet auszureiten. Der Grossteil der Befragten reitet mit wenigen Ausnahmen in ihrem angestammten Gebiet, welches ihnen bereits gut bekannt ist. Eine Karte wird am Reitverhalten dieser Reiter kaum etwas ändern, da sie ihre Ausreitmöglichkeiten bereits kennen. Das zusätzliche Reiteraufkommen würde also durch diejenigen Reiter gebildet, welche in einer fremden Region Reiterferien machen oder diese während einem längeren Ritt durchqueren.

Auf die unterschiedlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten wird in Abschnitt 9.2.2 vertieft eingegangen. Ob die Karte offiziell durch eine Behörde oder nur auf private Initiative lanciert wird, hat einen starken Einfluss darauf, wie auf Reklamationen von Grundeigentümern reagiert werden kann (M. Capirone, Interview, 5. April 2012). Bei einer inoffiziellen Lösung können verlangte Änderungen von Grundbesitzern direkt umgesetzt werden, ohne dass die Zustimmung weiterer Instanzen nötig ist. Zusätzlich ist die Art der Lösung auch eine Determinante dafür,

wie schnell eine Karte erstellt werden kann und mit welchem finanziellen, zeitlichen und kommunikativen Aufwand zu rechnen ist. Sobald eine Gemeinde, ein Kanton oder eine andere Behörde in die Gestaltung eingebunden wird, sind auch Planungsverfahren einzuhalten, da die Behörde vor der Bevölkerung die Verantwortung für das Projekt übernimmt. Solche Verfahren benötigen sehr viel Zeit. Dies zeigt das Beispiel des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG 704), welches 1985 in Kraft getreten war und dessen Umsetzung erst kürzlich abgeschlossen wurde (B. Bulgheroni, Interview, 25. April 2012). Das Gesetz verlangt in Art. 4, dass die Kantone dafür sorgen, dass alle Fuss- und Wanderwege in Plänen erfasst und periodisch überprüft werden. Bei einer inoffiziellen Lösung kann sofort mit dem Kartenzeichnen begonnen werden und es müssen keine festgelegten Abläufe eingehalten werden, sofern sich diese die für die Karte zuständige Organisation nicht selbst auferlegt.

Durch eine Karte können jedoch durchaus auch Synergien zwischen Reitern und Grundeigentümern entstehen und nicht nur Konflikte hervorgerufen werden. Wird eine touristische Vermarktung angestrebt, können die Grundbesitzer durch die Mitwirkung an einem solchen Projekt mit positiven Effekten rechnen. Viele Landwirte besitzen zum Beispiel bereits Boxen für Pferde, die in dieses touristische Angebot eingebunden werden könnten (vgl Kapitel 6.1.1). Ein weiterer positiver Effekt, der durch eine Karte erreicht würde, wäre die Schonung der weniger geeigneten Wege. Je interaktiver eine solche Karte gestaltet wird, desto einfacher und flexibler könnten beispielsweise Streckenabschnitte gekennzeichnet werden, bei denen der Belag erneuert wurde und die daher für einige Zeit nicht stark beansprucht werden sollten. Auch könnten auf einer Karte Wege vermerkt werden, welche besser nur im Schritt begangen werden sollten, um die Beschädigungsfahrer zu verringern. Somit könnten Grundeigentümer bei einem rücksichtsvollen Verhalten der Reiter auch dazu bewogen werden, an einer Problemstelle kein dauerhaftes Reitverbot aufzustellen.

9.1.7 Signalisierte Reitwege

Eine Signalisierung könnte man sich so vorstellen, wie sie bereits bei den Fahrrad- und Wanderwegen in der Schweiz zum Einsatz gebracht wurde. Dabei wurden regionale und überregionale Routen ausgeschieden und quer durch das ganze Land mit den gleichen Wegweisern signalisiert.

Eine Signalisierung dient jedoch nicht nur als Leitsystem für die betroffenen Nutzer, sondern weist sie auch die anderen Nutzer der Weginfrastruktur darauf hin, dass hier Reiter unterwegs sein können. Dieser Effekt kann sich positiv auf die Akzeptanz auswirken, da sich dadurch Fussgänger, Fahrradfahrer sowie andere Wegbenutzer darauf einstellen können, dass ihnen

Pferde begegnen. Auch die Hinterlassenschaften oder kleinere Beschädigungen könnten so besser akzeptiert werden.

Es kann aber durchaus auch zu negativen Auswirkungen führen. Sobald Wege für Reiter ausgeschieden werden, ist es durchaus möglich, dass die Reiter auf anderen Wegen nicht mehr erwünscht sind. Ob diese Befürchtung gerechtfertigt ist, lässt sich nicht mit absoluter Sicherheit sagen. Eine Bestätigung dieser Annahme findet sich aber im Bericht des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie des Bundeslands Sachsen. „Mit der Einführung der Reitwegekarten [und der damit zusammenhängenden Signalisierung] hat sich die Situation nach Aussage einiger Hofbetreiber vielfach verschlechtert, weil bis dahin nutzbare Feldwege mit Verweis auf die nunmehr vorhandenen ‚Reitwege‘ seitens der Landbewirtschafter von den Reitern nicht mehr genutzt werden durften“ (Rein, Erdmann, Pundre, Franke, & Schmidt, 2008, S. 53).

Eine flächendeckende Signalisierung stellt zudem auch einen hohen Kostenfaktor dar und würde sehr viel mehr Personal benötigen, als die Produktion einer Karte. Im Falle von Sachsen wurde auch bemängelt, dass nach der Fertigstellung der Signalisierung kein weiterer Ausbau stattgefunden hat und auch die Pflege der Beschilderung vernachlässigt wurde. Um zu veranschaulichen, welche Schilder benötigt würden, sollen hier die in Abbildung 52 gezeigten Beispiele aus dem Bundesland Sachsen dienen (Rein, et al., 2008, S. 53).

Abbildung 52 **Beschilderungsbeispiel aus dem Freistaat Sachsen**



Quelle: BTE Tourismusmanagement und Regionalentwicklung, 2006

Diese Erfahrungen weisen darauf hin, dass eine Beschilderung der Reitwege sehr viele Probleme mit sich zieht. Sofern man die Region nicht touristisch vermarkten möchte, macht daher eine Signalisierung wenig Sinn. Der Fall ist jedoch bei einer Region wie den Freibergen anders, da diese sich speziell auf Reiter ausrichten möchte. In diesem Fall ist eine Beschilderung wohl

sogar von Nöten, da man nicht erwarten kann, dass alle Reiter, die dort Ferien machen möchten, auch mit einer Karte umgehen können.

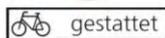
Sobald Wege signalisiert werden, muss auch der Unterhalt geregelt werden, damit nicht das Gleiche passiert wie im beschriebenen Beispiel aus Sachsen. Zudem ist festzulegen, wer einen Weg als Reitweg klassifizieren kann und wie diese Klassifizierung aussehen könnte. B. Bulgheroni (Interview, 25. April 2012) wies darauf hin, dass Wege die sich nicht für Reiter eignen teilweise einfach mit einem Verbot belegt werden, anstatt sie anzupassen. Hier sieht J. Ruckstuhl (Interview, 25. April 2012) eine weitere Gefahr darin, nach einer Klassifizierung und Signalisierung am Ende weniger Wege zur Verfügung zu haben als davor.

Beschilderungen die zur Verminderung von Konflikten eingesetzt werden könnten, wurden bereits in Abbildung 20 gezeigt. Wurde eine Strasse neu erstellt oder saniert, so können temporäre Reitverbotschilder aufgestellt werden oder Schilder, welche die Reiter zu Schrittgeschwindigkeit ermahnen. Sobald sich der Belag gesetzt hat, kann eine solche Strasse wieder freigegeben werden. Somit kann eine Beschädigung des frischen Belages vermieden werden, ohne dass ein permanentes Reitverbot angebracht werden muss. Diese Lösung bringt also sowohl dem Ersteller oder Besitzer der Strasse als auch den Reitern Vorteile.

Für Fahrradfahrer werden manchmal die in Abbildung 53 dargestellten Schilder angebracht, um einen grundsätzlich für Fussgänger vorbehaltenen Weg auch für Radfahrer freizugeben (Butz, Merkli, Schweizer, & Thomas, 2007, S. 7). Solange das Pferd nicht dem Fahrrad gleichgestellt wird, bestünde eine synonyme Lösung für Reiter darin, an bestimmten Stellen den Reitern das Nutzen von Fahrradwegen zu erlauben. Somit würden Fussgänger und Radfahrer auf diesen Wegen auch darauf hingewiesen, dass eine Begegnung mit Pferden möglich ist.

Abbildung 53 Beispiel für gemeinsame Nutzung Fussgänger/ Radfahrer

Empfohlene Signalisierungen
für gemeinsame Flächen



Signal 2.61
Fussweg mit Zusatztafel
«Velo gestattet»

Quelle: Butz et al., 2007, S. 7

9.1.8 Pferdeverträgliche Normen bei Bauteilen

Die Umfrage ergab, dass gewisse Infrastrukturobjekte für Reiter und Pferd ein Hindernis oder sogar eine Gefahr darstellen (vgl. Kapitel 6.1.4). Darunter fallen Fuss- und Radwegbarrieren, aber auch quer über die Strasse verlaufende Wasserrinnen zur Entwässerung.

Über die Barrieren wurde bereits in Kapitel 8.2.1 ausführlich diskutiert. Wie besagt sollte darauf geachtet werden, dass die beiden Schranken weit genug auseinanderstehen, um das Durchfädeln mit dem Pferd möglichst gefahrlos zu ermöglichen.

Das andere Problem, welches für andere Wegbenutzer unproblematisch ist, wurde mit den Entwässerungsrinnen erkannt, welche sehr häufig auf Naturstrassen anzutreffen sind. Ihre Ausbauweise ist sehr vielfältig. So existieren Rinnen aus Beton oder Stahl in verschiedensten Ausführungen. Solange sich ein Gitter darüber befindet, stellt eine solche Rinne überhaupt kein Problem dar. Oft sind die Rinnen aber oben offen, so dass es passieren kann, dass ein Pferd mit seinem Huf hineinrutscht und stecken bleibt. Dadurch können Sehnenverletzungen, Sturzverletzungen aber auch schwere Verletzungen des Hufes entstehen, die im Extremfall dazu führen, dass das Pferd eingeschläfert werden muss. Im Rahmen dieser Arbeit konnte nicht abschliessend ermittelt werden, welche Rinnen ungefährlich sind. Die Umfrage machte deutlich, dass Ihnen eine sichere Rinnen-Variante durchaus ein Anliegen ist. Alle Strassen mit Rinnen daraufhin zu sanieren, ist jedoch sicherlich keine realistische Lösung, da die Pferdesportler lediglich einen kleinen Teil der Bevölkerung ausmachen. Wenn aber Strassen ohnehin saniert werden müssen, sollte dabei darauf geachtet werden, dass nur noch geeignete Rinnen eingebaut werden.

9.1.9 Pferdehaltung

Die Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone ist wie bereits mehrmals erwähnt durch die Regelungen der Raumplanung stark eingeschränkt (vgl. Kapitel 5.1). Aus der Matrix in Abbildung 50 geht hervor, dass durch eine Erleichterung der Haltung in der Landwirtschaftszone durchaus positive Effekte erzielt werden könnten. Pferde benötigen ihren täglichen Auslauf, welcher auch vom Tierschutz vorgeschrieben ist. Auf einem landwirtschaftlichen Betrieb steht ein solcher grundsätzlich zur Verfügung, wohingegen bei Betrieben in der Bauzone der Landbedarf eher ein Problem darstellen kann. Dies erwächst vor allem aus der aktuellen Gesetzgebung, welche es Nicht-Landwirten massiv erschwert, Landwirtschaftsland zu erwerben (vgl. Kapitel 5.3). Ob der letztgenannte Umstand geändert werden sollte, hängt mit vielen Faktoren zusammen, welche im Rahmen dieser Arbeit nicht vollständig geklärt werden können.

Auch für den Tourismus könnte eine Vereinfachung der Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone positive Effekte haben, da dadurch das Netz der Unterkunftsmöglichkeiten leicht erweitert werden könnte und dem angesprochenen Mangel an Netzknoten entgegenwirken. In wieweit das bereits bestehende Potenzial, welches in Kapitel 6.1.1 angesprochen wurde, bereits ausgeschöpft ist und wie gross die Nachfrage nach einem schweizweiten touristischen Angebot ausfallen würde, wäre ebenfalls in einer weiteren Studie zu untersuchen.

9.2 Ausgestaltungsmöglichkeiten für ein nationales Reitwegnetz

In den folgenden Abschnitten werden die Bedingungen vorgestellt, welche erfüllt werden müssen um ein nationales Reitwegnetz etablieren zu können und Möglichkeiten zur Umsetzung eines solchen Projektes vorgestellt. Aus diesem Kriterienkatalog ergeben sich Lösungsalternativen, welche auf deren Ausführbarkeit hin untersucht und gegeneinander abgewogen werden.

9.2.1 Grundbedingungen

Um ein nationales Reitwegnetz in der Schweiz etablieren zu können ist die Zusammenarbeit der verschiedenen Parteien unumgänglich. Damit eine solche Zusammenarbeit auch funktionieren kann, müssen sich auch die Pferdesportler an gewisse Regeln halten. Wie die Analyse der rechtlichen Grundlagen ergab, geniessen die Reiter in der Schweiz im Vergleich zu Österreich und Deutschland viele Freiheiten (vgl. Kapitel 8.2.3). Diese sollte nicht durch Fehlverhalten gefährdet werden. In Gesprächen mit Reitvereinsmitgliedern sowie mit P. van der Gugten (Interview, 4. April 2012) kam zur Sprache, dass es leider immer wieder Reiter gibt, welche sich nicht verpflichtet fühlen, Gebote und Kodizes zu befolgen und dadurch Verbote für alle Reiter riskieren. Van der Gugten erzählte im Interview von Reitern, welche jeden Herbst in der Nähe seines Zuhauses in der Region Schaffhausen die abgemähten Äcker quer durchreiten. Daraufhin beschwerten sich die Landwirte beim Wanderreitführer, obwohl dieser nichts damit zu tun hat. Ein anderes im Rahmen dieser Arbeit erfahrenes Fehlverhalten bestand darin, dass bei der Planung eines Rittes durch ein Naturschutzgebiet am Bodensee – bei dessen Durchquerung eine spezielle Bewilligung verlangt wird – davon gesprochen wurde, den Ritt auch dann auf der besagten Strecke durchzuführen, wenn die Bewilligung ausbleiben sollte. Das Recht wird also gerne einfach ignoriert, wenn es zu unbequemen Einschränkungen führt, was im schlimmsten Fall jedoch in generellen Verboten gipfeln kann. Auch J. Büchel, Sachbearbeiter des Kantons Thurgau (Interview, 15. Mai 2012) vertritt die Meinung, dass die Toleranz anderer Nutzer und von Grundeigentümern gegenüber Reitern, vor allem von deren Verhalten abhängt.

Die im Folgenden erwähnten Grundbedingungen betreffen allerdings nicht ausschliesslich die Pferdesportler, sondern soll an dieser Stelle auch aufgezeigt werden, an welchen Stellen auf behördlicher Ebene Änderungen notwendig wären.

Zentrale Organisation

Nimmt man für die Organisation eines nationalen Reitwegnetzes die Anfänge des Projekts SchweizMobil zum Vorbild, so wird deutlich, dass nur eine zentrale Organisation zielführend ist. Das Projekt SchweizMobil begann mit dem Engagement weniger Personen, darunter Markus Capirone. Er machte im Interview auch deutlich, dass für den Erfolg eines solchen Projektes jemand „den Karren ziehen“ muss (M. Capirone, Interview, 5. April 2012).

Ein zentraler Ansatz in diese Richtung wurde zwar bereits durch das ASRE gestartet, doch bemängelt auch Zollinger in ihrer Arbeit über den Pferdetourismus in der Schweiz, dass die Bemühungen des ASRE sich stark auf die französische Schweiz konzentrierten und kaum eine Zusammenarbeit mit der Deutschschweiz stattfindet (Zollinger, 2011). Dieses Bild zeigt sich auch, wenn man auf der Website des ASRE die „Carte Réseau de Randonnée Equestre Suisse“ betrachtet, da sich darauf nur Wege in der französischen Schweiz finden lassen und die Karte überhaupt lediglich die Regionen der Schweiz westlich von Brugg AG abbildet (ASRE, 2012c).

Um eine einheitliche Ausweisung und Kommunikation eines Reitwegnetzes zu garantieren, müsste eine zentrale Organisation errichtet werden, welche die ganze Schweiz abzudecken anstrebt und keine Regionen gegenüber anderen bevorteilt. Dieser Punkt wird in Abschnitt 9.2.2 unter dem Punkt Web 2.0 weiter ausgeführt.

Zusammenarbeit der Reitvereine

Um die Interessen der Pferdesportler auch gegenüber Dritten vertreten zu können, sollten sie als Einheit auftreten. Der SVPS steht als Schweizerischer Pferdesportverband bereits einheitlich für die Anliegen der Turnierreiter ein. Dabei werden jedoch die Freizeitreiter kaum beachtet. Dieses Desinteresse an Themen der Freizeitreiterei wurde auch dadurch deutlich, dass auf mehrmaliges Anfragen Niemand vom SVPS bereit war, eine Stellungnahme zu dieser Arbeit zu geben oder für ein Experteninterview zur Verfügung zu stehen. Demgegenüber tritt das ASRE, der Schweizerische Verband der Wanderreiter, zwar für die Interessen der Freizeitreiter ein, ausserhalb der Westschweiz ist der Verband wie allerdings bereits angesprochen kaum bekannt.

Um etwas für das Wohl von Pferd und Reiter zu erreichen ist es wichtig, dass die Reitvereine auch auf regionaler Ebene zusammenarbeiten und nicht nur individuelle Vorstösse unterneh-

men. Reitvereine, die im selben Gebiet angesiedelt sind, sollten Ziele, die allen Reitern der Region dienen auch gemeinsam verfolgen, da dadurch einerseits Synergien erreicht werden können und darauf hingewiesen werden kann, dass ein grosses Interesse an einer Änderung oder Neuerung besteht. Damit erhält ein Antrag ein stärkeres Gewicht gegenüber einer Behörde oder der Öffentlichkeit.

Pferdesportler sollten ihre Rechte und Pflichten kennen

Wie bereits in der Einleitung zu diesem Abschnitt erwähnt geniessen die Pferdesportler in der Schweiz derzeit noch vergleichbar viele Freiheiten. Trotzdem sind je nach Kanton und Region mehr oder weniger Regeln zu beachten. Leider wird dies, wie bereits ausgeführt, nicht von allen Reiterinnen und Reitern ausreichend ernst genommen, mit dem Risiko, dass Verbote aufgestellt, Einschränkungen auferlegt oder zumindest die gesellschaftliche Akzeptanz von Pferdesportlern dadurch massiv in Mitleidenschaft gezogen wird (Burkhardt, 1990, S. 41). Zwei Beispiele, bei denen unerlaubterweise abseits der Wege über fremde Liegenschaften geritten oder Verbote einfach ausser Acht gelassen wurden, sind bereits in der Einleitung dieses Kapitels beschrieben worden. Gleichzeitig wurde während der Recherchen zu dieser Arbeit auch deutlich, dass vielerorts bei den Reitern eine erschreckende Unkenntnis oder gar Ignoranz der geltenden Regelungen besteht. Ein Beispiel hierzu ist die Unwissenheit über das Verbot im Kanton St. Gallen, auf Wanderwegen zu reiten, welches aus der Beschränkung des Reitens auf befestigte Waldwege erwächst (vgl. Kapitel 5.2). Solange Reiter die aktuellen Regelungen und ihre daraus entstehenden Pflichten nicht kennen oder sich gesetzeswidrig verhalten, kann von Behörden und Dritten nicht verlangt werden, dass sie den Pferdesportlern in Angelegenheiten entgegenkommen. Um gemeinsame Initiativen zu starten und eine Verbesserung der Situation für Reiter zu erreichen, ist es daher enorm wichtig, dass nicht nur eine Partei fordert und eine geben soll, sondern dass beide Parteien aufeinander zu kommen um gemeinsam eine Lösung zu finden und dass sich alle Beteiligten kooperativ und fair verhalten.

An dieser Stelle sind erneut die temporären Reitverbote zu erwähnen, welche zur Vermeidung permanenter Reitverbote für einen beschränkten Zeitraum aufgestellt werden können. Sind sich die Grundbesitzer aufgrund des Fehlverhaltens einiger Reiter nicht sicher sein, dass das temporäre Verbot eingehalten wird, so werden sie auch kein Interesse an einer einvernehmlichen Lösung zur Verhinderung eines offiziellen und dauerhaften Verbots haben.

Da sich beispielsweise Fussgänger an den Hinterlassenschaften von Pferden stören können, sollte innerorts – wie es ja auch gesetzlich vorgeschrieben ist – nicht auf dem Gehsteig geritten werden. Die Reiter wollen dadurch der Gefahr des motorisierten Verkehrs ausweichen, was aus objektiver Perspektive ein durchaus nachvollziehbares Verhalten darstellt. Wenn es die Reiter mit dem Verbot nicht so genau nehmen, kann dies – wie P. van der Gugten (Interview, 4. April

2012) warnte - besonders an Orten mit einer hohen Konzentration von Reitern zu einer Anhäufung von Hinterlassenschaften führen. Obwohl es derzeit noch keine Regelung gibt, welche die Entsorgung der Pferdeäpfel vorschreibt, sollten die Reiter den Mist von Zeit zu Zeit wegräumen, weil sich Passanten daran stören könnten. Wie Van der Gugten feststellte, sind die unliebsamen Hinterlassenschaften von Pferden in verschiedenen Gemeinden bereits ein Gesprächsthema. Im analysierten Reitgebiet (vgl. Kapitel 6.2) ist bis dato zwar noch keine öffentliche Diskussion zu dieser Problematik im Gange, doch ist ein ansässiger Reitstall bekannt, in dessen unmittelbarer Nähe sich bereits Leute an den Pferdeäpfeln stören, die auf einem kurzen Strassenabschnitt anzutreffen sind, den die Reiter nicht umgehen können. Einem möglichen Konflikt könnte durch über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen hinausgehende Initiativen, wie die oben beschriebene, wirkungsvoll vorgebeugt und dadurch alle Parteien zufriedengestellt werden.

Es sollten also nicht nur die Rechte und Pflichten beachtet werden, welche in einem Gesetz festgeschrieben sind, sondern auch darüber hinausgehende Normen, deren Einhaltung beispielsweise durch die Gesellschaft erwartet wird oder Kodizes, die in gemeinsamen Diskussionen mit Betroffenen in einer Angelegenheit festgelegt werden.

Anpassung des SVG und VRV

Als 1958 das Strassenverkehrsgesetz in Kraft trat, befand sich der Pferdebestand in der Schweiz stark im Rückgang. Seit Kriegsende hat sich die Anzahl der Pferde fast halbiert, wie in Abbildung 18 in Kapitel 4 nachverfolgt werden kann. Ab Ende der 70er Jahre begannen sich die Zahlen wieder zu erholen, erreichten jedoch nie mehr das Niveau von 1946. Die Art der Nutzung der Pferde wandelte sich in diesem Zeitraum hingegen stark. Heute werden Pferde kaum noch für die landwirtschaftliche Arbeit genutzt, sondern hauptsächlich für den Sport und die Freizeit. Seit Ende des zweiten Weltkrieges ist auch die Anzahl der Fahrzeuge auf der Strasse ständig angestiegen, in den letzten 20 Jahren um mehr als 30% (BFS, 2011b). Dieses Wachstum ist etwas tiefer als jenes des Pferdebestands im selben Zeitraum, doch ist das Verhältnis von Pferden zum motorisierten Verkehr in der heutigen Zeit nicht mehr dasselbe wie noch 1958, da die Anzahl der Pferde erst stark sank, während die Anzahl der Autos ständig zunahm (BFS, 2011b). 1950 verkehrten 251'952 Motorfahrzeuge auf Schweizer Strassen, dem gegenüber standen etwa 95'000 Pferde, also ein Verhältnis von 3:1. 2011 waren es 5'861'397 Fahrzeuge und 63'634 Pferde, also kamen auf ein Pferd etwa 95 Autos. Beachtet werden muss, dass bei den Pferden die Erfassungsmethode 1985 geändert hat, daher ist die Zahl tiefer als 1960 (vgl. Kapitel 04.1), trotzdem ist dieser Wandel sehr eindrücklich.

In dieser Zeit hat sich dagegen bei den das Pferd betreffenden Rechtsgrundlagen nichts mehr geändert. Es ist daher anzunehmen, dass die entsprechenden Artikel durchaus an die neue Si-

tuation angepasst werden müssten. Durch die höhere Zahl motorisierter Fahrzeuge auf den Strassen ist die Gefahr für Reiter, welche gezwungen sind, sich auf oder an der Strasse zu bewegen, ebenfalls angewachsen. Mit dem Wandel des Pferdes vom Arbeitsmittel zum Freizeitpartner deckt sich heute der Raum, in welchem sich Reiter mit ihren Pferden bewegen, immer mehr mit demjenigen anderer Verkehrsteilnehmer.

Da in der heutigen Zeit auch die Gehsteige breiter gebaut werden und somit mehr Platz bieten (B. Bulgheroni, Interview, 25. April 2012), wäre ein weiterer Grund gegeben, das Pferd im Strassenverkehr nicht mehr mit dem motorisierten Verkehr gleichzusetzen und den Reitern beispielsweise ausserorts die Benützung der Gehsteige zu erlauben. Damit könnten gefährliche Situationen verhindert werden.

Um eine Änderung der Gesetzesartikel zu erreichen, gibt es in der Schweiz verschiedene Möglichkeiten. Durch eine Motion kann das Parlament dem Bundesrat direkt einen Auftrag erteilen, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Eine abgeschwächte Form davon ist das Postulat, welches dann gewählt wird, wenn bereits eine Mehrheit im Parlament besteht. Solange man jedoch keine persönlichen Verbindungen zu Parlamentariern hat und wenn auch nicht anzunehmen ist, dass sich dort eine Mehrheit für die Anliegen der Reiter einsetzen wird, kann jeder Bürger durch eine Petition einen Antrag an den Bundesrat stellen (Das Schweizer Parlament, o.D.).

Anpassung der Ausbildung der Führer motorisierter Fahrzeuge

In den Theorieunterlagen zur Fahrzeugführerprüfung der Kategorie B1 finden sich kaum Hinweise darauf, wie sich Fahrzeugführer bei einer Begegnung mit Pferden zu verhalten haben (CTM Alder, o.D.). Konkret gibt es bei den zu beurteilenden Fotografien nur eine, auf der einzuschätzen ist, ob sich der das Pferd überholende Fahrer richtig verhält. Ansonsten gibt es lediglich Hinweise zu den Gebot- und Verbotstafeln, welche Pferde betreffen. Damit wird der möglichen Begegnung mit Reitern im Strassenverkehr in der Fahrausbildung nach Ansicht der Autorin dieser Arbeit zu wenig Beachtung geschenkt. Auf eine schriftliche Anfrage beim Fahrlehrerverband Schweiz im Rahmen dieser Arbeit wurden keine verbindlichen Aussagen getroffen. W. Waldmeier (E-Mail, 16. April 2012), der Geschäftsführer des Fahrlehrerverbands gab auf Anfrage lediglich an, dass dieses Thema im Kapitel Partnerkunde ausreichend abgehandelt würde. Auf Nachfrage wurden allerdings keine Dokumente vorgelegt, um diese Aussage zu stützen.

Nach Art. 15 Abs. 4–6 SVG kann der Bundesrat Vorschriften zur Ausbildung der Fahrzeugführer erlassen. Jedoch liegt es sicherlich auch in der Verantwortung der Fahrlehrer, den Schülern etwas beizubringen. Sie könnten die Fahrschüler durchaus auf die Begegnung mit Pferden

und anderen Tieren sensibilisieren. Es muss dabei aber beachtet werden, dass in der Schweiz kein Fahrschulobligatorium herrscht – lediglich der Verkehrskundeunterricht ist eine Pflichtveranstaltung (W. Waldmeier, E-Mail, 16. April 2012).

Rücksichtnahme bei Neubauten oder Sanierungen von Wegen

Um Konflikte zu verhindern, wie sie in der Linth-Ebene in Folge der Sanierung bestehender Naturstrassen auftraten, ist es wichtig frühzeitig das Gespräch zu suchen. Abklärungen über die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer der Wege könnten wertvolle Informationen darüber liefern, wie eine Strasse saniert oder gebaut werden sollte, damit sie allen Nutzern so gerecht wie möglich wird.

Es wurde bereits aufgezeigt, dass es für einen Konsens notwendig ist, dass von allen Seiten Kompromisse eingegangen werden. Wenn eine Sanierung erfordert, dass der Weg auch der Belastung von Maschinen standhält und die Entwässerung gewährleistet sein muss, kann dies bedeuten, dass nur noch der Mittelstreifen so gebaut werden kann, dass er sich für Reiter eignet. Es ist anzunehmen, dass sich auch ein stark bombierter Weg mit der Zeit wieder senkt und die Schiefe der Fahrspuren durch die Belastung abnimmt. Somit würde das Reiten mit der Zeit auch nebeneinander wieder möglich. Die Umfrage brachte zu Tage, dass über 60% der Reiter bei ihren Ausritten durchschnittlich nur von einer Person begleitet werden. Bei zwei Reitern ist es durchaus vertretbar, dass sie auf einem solchen Streckenabschnitt auch einmal hintereinander reiten.

9.2.2 Kartographische Ansätze

Die Reitwege können auf verschiedenste Weise festgehalten und aufgezeigt werden. Im Folgenden werden mögliche Lösungen vorgeschlagen und auf ihre Ausführbarkeit hin überprüft.

Autonome Organisation der Wanderreitstationen

In Deutschland findet sich ein gutes Beispiel für eine solche Organisation, welche schon seit mehreren Jahren Bestand hat. Der Verein „Wanderreiten im Südschwarzwald“ umfasst unter seinem Dach 30 Wanderreitstationen, welche zusammen ein Netzwerk bilden. Es sind weder Wege beschildert noch gibt es eine Reitwegkarte. Die Reiter werden durch die Betreuer der Wanderreitstationen von einer zur nächsten Station begleitet (Naturpark Südschwarzwald, 2012). Damit wird verhindert, dass gewisse Wege überbelastet werden und die Reiter, welche sich individuell bewegen wollen, können ihre Wege zwischen den Stationen weiterhin frei wählen (P. van der Gugten, Interview, 4. April 2012). „Der Verein hilft bei der Planung von Ritten,

begleitet zur nächsten Station und bietet Gepäcktransporte an“ (Naturpark Südschwarzwald, 2012).

Eine solche Organisation ist vor allem für eine touristische Nutzung geeignet. Für bereits ansässige Pferdesportler oder Tagesausflügler bringt es allerdings keine direkten Vorteile, da es keine Informationen zu den bestehenden Reitmöglichkeiten gibt.

Lokale Reitwege durch Reitvereine

In verschiedenen Gebieten der Schweiz setzen sich bereits Reitvereine für die Anliegen der Freizeitreiter ein. Um ihre Ausreitmöglichkeiten zu verbessern wurden beispielsweise Galoppisten angelegt. Im Gebiet der Reitvereinigung Knonaueramt finden sich zahlreiche solcher Pisten mit einer Gesamtlänge von 5.7km (Reitvereinigung Knonaueramt, o.D.). Auch im analysierten Reitgebiet (vgl. Kapitel 6.2) bei St. Gallen hat sich der Husaren Reitclub wie bereits erwähnt erfolgreich für einen solchen Weg eingesetzt (Husaren Reitclub, 2012). Zudem konnten auch an Schlüsselstellen Verbindungswege angelegt oder erhalten werden, so dass beispielsweise unübersichtliche und verkehrsreiche Strassenabschnitte umgangen werden können. Solch eine Stelle befindet sich beispielsweise am südlichen Eingang des Dorfes Engelburg, wo die Hauptstrasse eine Kurve beschreibt. Da an dieser Stelle keine Spiegel angebracht sind, sieht man nahende Motorfahrzeuge erst spät. Durch einen ungefähr 20m langen Trampelpfad ist es nun möglich, diese Kurve zu umgehen. Aus Gesprächen mit Vereinsmitgliedern und dem Präsidenten R. Moser (Stammtisch, 3. April 2012) ging hervor, dass die meiste Arbeit – vor allem für den Unterhalt solcher Wege – von den Mitgliedern in Fronarbeit geleistet wird. Landpacht oder auch Entschädigungen an Grundbesitzer müssen natürlich mit monetären Mitteln beglichen werden. Dafür werden die Mitgliederbeiträge der Vereine strapaziert.

Diese Beispiele zeigen auf, dass sich Reitvereine durchaus für die Anliegen der ansässigen Reiter einsetzen können und durch das Engagement ihrer Mitglieder etwas an einer unzufriedenstellenden Situation ändern können. Dabei kann ein Reitgebiet abwechslungsreicher gestaltet und bessere Bedingungen für die Reiter einer Region geschaffen werden, der Aufwand für den erzielten Effekt fällt jedoch vergleichsweise hoch aus. Es wird damit nicht das Ziel verfolgt, dass ein durchgängiges Netz entsteht.

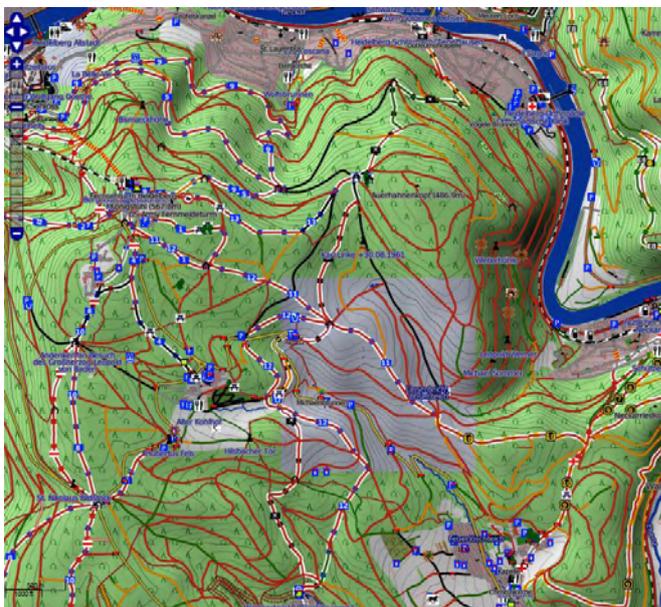
Web 2.0 Lösung offen vs. geschlossen

Das Internet, wie wir es heute kennen und nutzen, wird Web 2.0 genannt. Im Unterschied zu den Anfängen des Webs (Web 1.0), welches Tim Berners-Lee 1989 erfand, erlaubt das heutige Internet einen deutlich höheren Grad der Interaktion zwischen den Nutzern und das Mitgestalten der Inhalte (Neue Zürcher Zeitung, 2006). Die Interaktivität einer Web 2.0 Lösung ermög-

licht es, sehr viele Personen zu erreichen und somit auch auf schnelle Weise an Informationen zu gelangen, wofür eine einzelne Person Jahre bräuchte, um sie zu sammeln. Damit kann, anders als bei einer statischen Karte, auch flexibel auf eine Anpassung reagiert werden, wie beispielsweise ein temporär bestehendes Reitverbot bei einem frisch sanierten Weg.

Es gibt bereits zwei nennenswerte Ansätze von Reitwegkarten der Schweiz im Internet. Einer davon ist die Website satteltramp.ch von van der Gugten, der andere befindet sich auf der Website des ASRE. Bei [satteltramp](http://satteltramp.ch) ist van der Gugten alleine für die Eingaben und den Unterhalt der Karte verantwortlich und arbeitet lediglich während seiner Freizeit daran (P. van der Gugten, Interview, 4. April 2012). Bei der Karte des ASRE ist es erwünscht, dass Vorschläge für neue Routen dem ASRE zugesandt werden. Die Zuständigen nehmen diese dann in die Karte auf. Auch Gaststätten und Unterkunstmöglichkeiten sind darin eingezeichnet, jedoch ist die Karte des ASRE momentan auf die Westschweiz begrenzt. Es sind keinerlei Angaben zur Reitwegen in der Ostschweiz, in Graubünden oder im Tessin darauf verzeichnet (ASRE, 2012c).

Abbildung 54 Reit- und Wanderkarte



Quelle: Gassner, 2012b

Beide Varianten sind jedoch noch nicht interaktiv im engen Sinne des Web 2.0 Konzepts, da Informationen durch Dritte nicht direkt eingespeist werden können. Ein besseres Beispiel für eine solche konzepttreue Karte betreibt K. Gassner mit seiner privaten Seite wanderreitkarte.de (Gassner, 2012a). Jeder kann sich auf der Seite anmelden und darf dann eigene Routen direkt

einspeisen. Die Karte beruht auf der Grundlage von OpenStreetMap²⁹. In Abbildung 54 ist ein Ausschnitt einer Karte und rechts davon die dazugehörige Legende zu finden. Das System ist mit Navigationsgeräten der Marke Garmin kompatibel, so dass mit diesen GPS-Geräten aufgezeichnete Routen eingespeist werden oder Karten von der Seite auf Garmin-Geräte heruntergeladen werden können.

Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass auch Sackgassen eingetragen sind, also Wege, welche an einem Punkt plötzlich Enden. Das wird wohl daran liegen, dass die registrierten Benutzer jeden irgendwann einmal berittenen Weg auf die Seite laden, ohne darauf zu achten, ob sie auch geeignete Routen darstellen. Damit wird ein wesentlicher Nachteil dieser ‚offenen‘ Web 2.0 Lösung gegenüber den zuvor genannten ‚geschlossenen‘ Beispielen des ASRE und von sateltramp.ch deutlich. Bei Letzteren werden die Routen nicht von Dritten direkt eingetragen sondern erst nach einer Überprüfung durch die Zuständigen. Es ist verständlich, dass es bei einem solch offenen System wie der Reit- und Wanderkarte kaum möglich ist, alle eingegebenen Daten zu überprüfen. Der gewichtige Nachteil der geschlossenen Systeme ist hingegen die Zeit, die von der Erfassung der Wege bis zur Publikation vergeht.

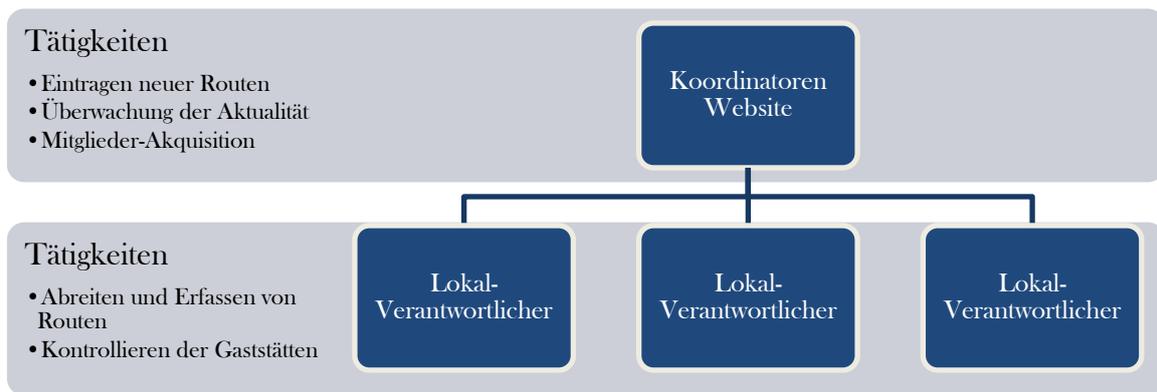
Hinsichtlich der Reitwegeninfrastruktur in der Schweiz wäre eine Kombination der beiden Systeme am vorteilhaftesten. In Abbildung 55 ist eine mögliche Organisation abgebildet. Damit garantiert werden kann, dass die Angaben auf der Karte eine hohe Aktualität aufweisen, müssen einige Personen für die Webseite sowie die Organisation zuständig sein. Sie werden als Koordinatoren verstanden, deren Aufgaben im definitiven Eintragen neuer Routen, der Überwachung der Aktualität von Wegen sowie der Akquisition von Mitgliedern bestehen. Mitglieder sollten in diesem Fall nur diejenigen Reiter sein, welche bereit sind, für die Kartierung der Wege einer Region die Verantwortung zu übernehmen. Es sollen nicht unbegrenzt viele Mitglieder zugelassen werden, sondern nur so viele, dass alle Regionen ausreichend abgedeckt werden können. Die Teilnehmer haben damit auch Pflichten zu erfüllen. So müssen sie die Routen regelmässig abreiten und die dabei gesammelten Daten ins System einspeisen. Zusätzlich sollen auch Gaststätten und Unterkünfte kontrolliert und eingetragen werden. Wenn die Koordinatoren sehen, dass eine Strecke schon länger nicht mehr beritten wurde, können sie durch den direkten Kontakt den Lokalverantwortlichen darauf aufmerksam machen und dieser kann sich darum kümmern.

Daraus würde ein halboffenes System resultieren, indem die Informationen gezielt gesammelt werden können. Diese Lösung könnte aber nicht mehr von einer Person nur nebenbei betrie-

²⁹ „OpenStreetMap ist eine freie Weltkarte. Das Projekt begann als Straßenkarte. Inzwischen ist es die grösste freie Geodatenbank der Welt. Daraus erstellen wir Karten für Radfahrer, Wanderer, Segler, Skifahrer, und viele Spezialkarten für besondere Interessengruppen.“ Die Daten werden weltweit gesammelt und stehen den Nutzern frei zur Verfügung (OpenStreetMap Foundation und Mitwirkende, 2012).

ben werden, wie dies beim zuvor aufgezeigten Beispiel einer ‚offenen‘ Web 2.0 Lösung möglich ist, bei der lediglich der Unterhalt der Website anfällt, die Daten hingegen durch jedermann offen ins System eingespeist werden können. Es ist bei der hier skizzierten Lösung daher auch unvermeidlich, dass in Bezug auf die Finanzierung auch höhere Kosten zu erwarten sind. Darauf wird in Kapitel 9.2.5 im Detail eingegangen.

Abbildung 55 Organisation einer Web 2.0 Lösung



Quelle: Eigene Darstellung

Ein Problem bei einer inoffiziellen Karte kann laut P. van der Gugten (Interview, 4. April 2012) auftreten, wenn sich beispielsweise Landwirte und Grundbesitzer daran stören, dass ihr Weg als Reitweg eingezeichnet wird. Daher ist es wichtig, dass es eine Ansprechperson für solche Anliegen gibt, um Konflikten vorzubeugen. Wenn jemand ein Problem mit einem eingezeichneten Weg hat sollte es ihm möglich sein, diesen Weg aus der Karte entfernen oder speziell kennzeichnen zu lassen. Somit könnte die Karte auch dazu genutzt werden, um Wege zu schonen. Durch Kommentare oder eine entsprechende Markierung liesse sich beispielsweise darstellen, welche Wege bei nasser Witterung nur im Schritt begangen werden sollten oder ob ein Weg gerade saniert wurde und deshalb derzeit nicht begangen werden sollte. Auf diese Weise könnten auch Grundbesitzer von einer solchen Karte nachhaltig profitieren.

Wenn eine Region eine touristische Vermarktung anstrebt, würde die Karte einen deutlichen Mehrwert bieten. Über die Gaststätten und Unterkünfte könnten Informationen eingebunden werden oder sogar ein Bewertungssystem entwickelt werden, welches den Gästen anzeigt, wie zufrieden die Reiter mit der Einrichtung, der Bewirtung und dem Service waren.

Ein wichtiges Kriterium in der mehrsprachigen Schweiz ist, dass eine solche Website mindestens in Deutsch und Französisch vorhanden sein muss, da ansonsten ein Teil der Schweiz mehr Interesse daran hätte und die Karte den anderen Regionen zu wenig gerecht würde. Diese Meinung vertritt auch Zollinger in ihrer Arbeit zum Reittourismus in der Schweiz (Zollinger, 2011). Um dieser Bedingung gerecht zu werden, wäre es am sinnvollsten, wenn unter den Koordinatoren der Website zwei oder sogar dreisprachige Personen wären. Wäre letzteres gegeben, fände auch der Kanton Tessin die entsprechende Beachtung und die Seite würde die gesamte Schweiz abdecken.

Das Kartenmaterial, welches dem System zugrunde liegt, ist ein weiterer Kostenfaktor. Kostenlose Lösungen wie Googlemaps oder OpenStreetMap bieten nicht die gleiche Informationsdichte wie die Karten von swisstopo, welche jedoch auch ihren Preis haben. Im Falle von SchweizMobil belaufen sich diese Kosten bei 3.5 Millionen Besuchern pro Jahr auf 250'000.- SFr. Dabei handelt es sich um reine Hosting-Kosten, sprich um die Lizenzkosten für Kartenmaterial und die Kosten zum Betrieb der Website exklusive aller Lohnkosten (M. Capirone, Interview, 5. April 2012). Bei diesem Beispiel handelt es sich jedoch um eine hochprofessionelle Lösung. Bei der angesprochenen Lösung des ASRE fallen für das Aufschalten und den Unterhalt der Seite dagegen etwa 4'000.- SFr pro Jahr an, auch hier ohne Lohnkosten, da die Arbeit in Fronarbeit geleistet wird (P. van der Gugten, E-Mail, 29. Mai 2012). Die Entscheidung ist aber nicht alleine von den Kosten abhängig, sondern vor allem auch von der gewünschten Exaktheit und der bevorzugten Darstellung. Bewegt man sich in bergigem Gebiet, dann bieten die Karten von swisstopo sicher die grösste Sicherheit. Zusätzlich haben sie den Vorteil, dass bereits eine allgemein bekannte Kategorisierung der Wege vorhanden ist. Es muss also nicht eine vollständig neue Kategorisierung erfunden werden, sondern kann auf der bestehenden aufgebaut werden. Eine Verfeinerung durch weitere Zeichen und Symbole, wie sie in Abbildung 40 in Kapitel 6.2.2 exemplarisch aufgezeigt wurde, ist dabei durchaus denkbar, doch sollte beachtet werden, dass die Darstellung insgesamt stimmig ist, gut lesbar bleibt und nicht überladen wirkt (Tyner, 2010, p. 19).

Web 2.0 Negativ-Karte

Auf einer sogenannten Negativ-Karte würden nicht die Wege eingetragen, welche sich zum Reiten oder auch Fahren eignen, sondern ausschliesslich jene, welche ungeeignet, gefährlich oder verboten sind. Somit könnte dem Problem entgangen werden, dass sich Leute daran stören, wenn ein Weg auf ihrem Grund und Boden als Reitweg aufgezeichnet wird. Die Reiter würden sich ihren Weg frei suchen, was ihnen eine hohe Freiheit bei der Wegwahl verschafft und zudem einer Überbelastung gewisser Strecke vorzubeugen hilft.

Eine Negativ-Karte kann auch als eine Art Gefahrenkarte verstanden werden. Zu schmale Brücken, steile Strassen, gefährliche Kreuzungen oder Abschnitte mit viel Verkehr werden darin gekennzeichnet. Somit läuft der Reiter nicht Gefahr, beispielsweise plötzlich vor einer Brücke zu stehen und nicht zu wissen, ob er diese bereiten kann oder nicht. Wie Bulgheroni vom Kanton St. Gallen im Interview bestätigte, wird auf kantonaler Ebene zumeist kein Verzeichnis über aufgestellte Reitverbote geführt. Plant ein Reiter einen längeren Ritt, kann er sich daher nirgendwo verbindlich über die bestehenden Verbote informieren und läuft immer Gefahr, auf eines zu stossen. Eine Negativ-Karte könnte auch diese Problematik entschärfen.

Für die Ausgestaltung einer solchen Negativ-Karte wäre wiederum eine Web 2.0 Lösung, wie sie im vorherigen Kapitel vorgestellt wurde, denkbar. Da nicht dieselbe Datenmenge anfällt, wie wenn alle Wege eingetragen würden, wäre es hier auch möglich, ein offeneres System zu betreiben. Die Gefahr von zu offen gehaltenen Systemen besteht jedoch wie bereits erwähnt darin, dass die Aktualität der Daten nicht garantiert ist. Die Kontrolle müsste dann, wie beispielsweise bei Wikipedia, durch die Nutzer gegenseitig geschehen. Das Problem hierbei ist, dass ein als ungeeignet oder verboten gekennzeichnete Weg kaum durch einen anderen Reiter nachgeprüft, sondern eher umgangen wird. Auch bei einer solchen Karte wäre es mit dieser angesprochenen Einschränkung möglich, dass temporäre Sperrungen von Wegen zum Zwecke ihrer Schonung eingetragen werden. Wenn nicht wie im vorherigen Kapitel vorgeschlagen bestimmte Reiter für eine Region zuständig sind, übernimmt auch niemand die Verantwortung für die eingetragenen Informationen und wird nicht nachgeprüft, ob nach Aufhebung eines Verbotes der Vermerk auch wieder aus der Karte entfernt wird.

Trotz der geringeren Datenmengen wäre daher auch hier eine Lösung mit einer klaren Organisation vorteilhafter als ein offenes System. Für das Grundlagenmaterial gelten die Ausführungen des vorherigen Kapitels auch hier.

Druck auf Kantone oder Regionen für eine behördliche Lösung

Ein aktuelles Beispiel für eine behördliche Lösung findet sich in der Linth-Ebene im Kanton Glarus. Dort wurde 2011 das ‚Reitwegkonzept Linthebene‘ herausgebracht. Mit diesem Konzept wurde auf die Einwände der Reiter reagiert, welche sich gegen ein totales Reitverbot auf den Dämmen wehrten. Nun ist das Reiten zwar nicht auf allen, aber auf einigen Dämmen erlaubt. Insgesamt sind die Reiter mit dem Konzept jedoch trotzdem nicht zufrieden, da es ihre Möglichkeiten im Gegensatz zur vorherigen Situation ihrer Meinung nach zu stark einschränkt (Die Südostschweiz, 2011). Den gleichen Zweck erfüllte auch das Reitwegkonzept Leimental im Kanton Baselland aus dem Jahre 1983, dessen Karte als Beispiel im Anhang A 6 abgebildet ist.

Bisher gibt es mit diesen Ausnahmen keine nennenswerten Beispiele in der Schweiz. Die Gründe dafür dürften sein, dass die Anzahl Reiter im Vergleich zu Fahrradfahrern und Fussgängern immer noch sehr tief ist und daher von Seiten der Behörden kein dringender Handlungsbedarf gesehen wird. „Würde man einen Weg als Reitweg, gegen den Willen des Besitzers, deklarieren wollen, dann müsste man diesen direkt enteignen oder den Weg als öffentlichen Weg festlegen. Dazu braucht es aber ein grosses öffentliches Interesse“ (J. Ruckstuhl, Interview, 25. April 2012). Ruckstuhl bezweifelt, dass ein solches überwiegendes öffentliches Interesse alleine mit den Reitern erreicht werden kann und schliesst daraus, dass eine behördliche Lösung wohl kaum wirkt werden kann. Zudem wurde bereits angesprochen, dass die Reiter mit Einbussen ihrer Freiheit rechnen, da die offizielle Deklaration von Reitwegen auch dazu führen könnte, dass sie auf nicht deklarierten Wegen Pferde nicht mehr erwünscht sind.

Eine behördenverbindliche Lösung ist beispielsweise auch das Projekt SchweizMobil. Im folgenden Abschnitt wird noch vertieft darauf eingegangen, weshalb bei einer Reitkarte von einer behördlichen Lösung derzeit noch abzuraten ist.

Integration SchweizMobil

Eine Integration in SchweizMobil (vgl. Kapitel 6.3) erscheint auf den ersten Blick die einfachste und optimalste Lösung. Wenn man die Karten von wanderland.ch und veloland.ch betrachtet, drängt sich die Vermutung auf, dass es nur noch eine weitere Farbe braucht und reiterland.ch wäre geboren. Bis eine Route aufgenommen werden kann, sind zahlreiche Bedingungen zu erfüllen sein, wie M. Capirone (Interview, 5. April 2012) erklärte.

Einer Integration von Reitwegen in SchweizMobil stehen einige Hürden im Weg. Einerseits besteht keine rechtliche Grundlage, welche die Behörden dazu verpflichten würde, sich um dieses Thema zu kümmern. Andererseits ist die Zahl der Reiter im Vergleich zu anderen Arten des Langsamverkehrs zu klein, um ein überwiegendes öffentliches Interesse zu begründen. Im Vergleich zu Pferdesportlern gibt es in der Schweiz zum Beispiel fast doppelt so viele Inlineskater (Lamprecht, et al., 2008, S. 16). Kanuten gibt es zwar deutlich weniger, jedoch stellen diese einen Spezialfall dar, da sie sich auf dem Wasser bewegen.

Im Unterschied zu den in den vorherigen Kapiteln erläuterten privat erfassten Wegen und Routen, welche auf einer Website oder auf Papier publiziert werden können, würde ein Wegnetz durch eine Integration in SchweizMobil einen offiziellen Charakter erhalten. Damit bestünde eine direkte Verbindung zu den Behörden (M. Capirone, Interview, 5. April 2012). Hat ein Grundbesitzer oder ein anderer Betroffener in der Folge ein Problem mit einem verzeichneten Weg, so müssten die Behörden mit direkten Beschwerden rechnen.

Im Interview wies M. Capirone (Interview, 5. April 2012) darauf hin, dass sie bereits mit den ins SchweizMobil-Netzwerk integrierten Mountainbike-Routen auf dieses Problem gestossen seien, da zuweilen Beschädigungen der Wege auftreten. Darin sieht Capirone denn auch den kritischsten Knackpunkt bei einer Integration von Reitwegen, da Pferde die Wege in einem noch schlimmeren Ausmass beschädigen können. Hinsichtlich des Unterhalts von Strecken, der im Falle von SchweizMobil nach wie vor durch die Eigentümer der Wege zu leisten ist, sieht Capirone im Imageproblem des Pferdes ein gewichtiges Hindernis (Interview, 5. April 2012).

Das zweite Problem, an welchem eine Reitwegintegration scheitern könnte, ist die Netzbildung. Wird ein offizielles Reitwegnetz eingezeichnet, dann müssen auch die entsprechenden Netzpunkte wie Unterkünfte vorhanden sein. Die Unterbringung eines Pferdes verlangt hingegen deutlich mehr als die Beherbergung von Fahrradfahrern und Wanderern. Daher stehen für eine Reitweginfrastruktur nicht gleich viele Netzpunkte zur Verfügung und das Netz würde damit von wenigen Punkten abhängen. Durch einen Ausfall einer dieser Punkte kann das Netz bereits gefährdet sein und deshalb besteht eine grosse Unsicherheit. Diese verunmöglicht derzeit, auf der Ebene von SchweizMobil zu operieren, denn nach Meinung von M. Capirone (Interview, 5. April 2012) stellt die Verfügbarkeit der Netzpunkte dies auch das K.O.-Kriterium einer Integration der Nutzergruppe der Reiter in SchweizMobil dar.

SchweizMobil ist an komplexe und fest geregelte Planungsabläufe gebunden. Ob ein Reitwegnetz bereits diese Behördenverbindlichkeit bieten kann, muss stark in Frage gestellt werden. Ein freies Projekt auf private Initiative bietet deutlich mehr Möglichkeiten, sich auszuprobieren. Wenn einmal genug Daten gesammelt sind und das Netz auf privater Ebene ein paar Jahre Bestand hat, kann sich M. Capirone (Interview, 5. April 2012) durchaus auch eine Integration ins SchweizMobil-Netzwerk vorstellen.

Nutzwertanalyse

Eine Nutzwertanalyse dient dazu, eine komplexe Bewertungsproblematik in einfache Teilaspekte aufzuteilen und diese Aspekte dann gesondert zu beurteilen (Bechman & Hartlink, 2004, S. 57). Als erstes steht die Problemformulierung und die Aufstellung eines Zielsystems an (S. 61). In diesem Fall gilt es, zwischen den in den letzten Abschnitten skizzierten sechs Ausgestaltungsformen zu entscheiden. Das Zielsystem ist im Anhang A 6 abgebildet. Darin wurden die Bewertungskriterien, welche sich im Laufe dieser Arbeit herauskristallisierten, in einem Paarvergleich gegeneinander abgewogen, um eine Gewichtung für die Nutzwertanalyse festzulegen. Eine ‚kurze Umsetzungsdauer‘ erhielt dabei gemeinsam mit dem Kriterium ‚Keine konfliktsteigernde Wirkung bei anderen Nutzern‘ mit 25 den höchsten Wert. Dies lässt sich damit erklä-

ren, dass eine Lösung nur dann Sinn macht, wenn sie auch innerhalb einer Frist umsetzbar ist und einen Zweck – hier das Vermeiden von Konflikten – verfolgt.

In Abbildung 56 werden die Alternativen mit diesen Bewertungskriterien in einer Matrix zusammenggeführt. Des Weiteren wurde festgelegt, wie gross die Bedeutung der einzelnen Kriterien für jede Ausgestaltungsform ist. Diese Bewertung wurde in der Matrix mithilfe dreier Farben vorgenommen. Dunkelblau steht für ‚erfüllt‘, hellblau dagegen für ‚nicht erfüllt‘. Das blau dazwischen zeigt, dass das Kriterium ‚teilweise erfüllt‘ ist und damit noch ein Spielraum für Verbesserungen besteht. Am Beispiel des Kriteriums ‚Geringe Kosten‘ bedeutet dies konkret, dass bei einer Web 2.0 Lösung, wie in einem der vorherigen Abschnitte vorgestellt, hohe Kosten anfallen, während die marginalen Kosten einer Integration in SchweizMobil gering ausfallen dürften, da dort ein grosser Teil der Technologie bereits besteht und die Fixkosten ohnehin anfallen. Die Farben wurden, um berechenbar zu werden, in die Zahlen eins bis drei umgesetzt. Die Zahlen zeigen wie die Farben an, wie weit das Kriterium durch den Lösungsvorschlag erfüllt wird. Hohe Kosten werden daher lediglich mit Eins bewertet, während für geringe Kosten eine Drei eingetragen werden kann.

Abbildung 56 Nutzwertanalyse

	Geringe Kosten	Nutzen für Tourismus	Nutzen für Ansässige	Geringer organisatorischer Aufwand	Kurze Umsetzungsdauer	Behördenverbundlichkeit	Tiefer Änderungsbedarf bei Strassen/Wegen	Tiefer Änderungsbedarf bei Gaststätten/Unterkünften	Konfliktsenkende Wirkung bei Grundbesitzern	Konfliktsenkende Wirkung bei anderen Nutzern	Keine konfliktsteigernde Wirkung b. G.	Keine konfliktsteigernde Wirkung b. a. N.	Einfluss lokal	Einfluss regional	Einfluss national	Mehrwert bei Kommunikation	Bewertung mit Gewichtung
Gewichtung	9	7	20	23	25	0	11	5	24	22	25	23	9	9	14	16	
Autonome Organisation der Wanderreitstationen	1	3	1	2	2	3	3	1	3	1	3	3	1	2	2	2	454
Lokale Reitwege durch Reitvereine	3	1	3	2	3	2	1	3	1	3	3	2	3	2	1	2	543
Web 2.0 (geschlossen)	3	3	3	1	1	1	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	574
Web 2.0 (offen)	2	1	1	3	3	1	3	3	1	1	1	3	3	1	1	1	425
Web 2.0 Negativ-Karte (geschlossen)	1	1	2	2	1	1	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	581
Web 2.0 Negativ-Karte (offen)	2	1	1	3	3	1	3	3	1	1	1	3	1	1	1	1	475
Behördliche Lösung	2	2	2	1	1	1	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	461
Integration Schweiz Mobil	3	3	1	1	1	1	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	496

3 erfüllt
 2 teilweise erfüllt
 1 nicht erfüllt

Quelle: Eigene Darstellung

Multipliziert mit der Gewichtung aus dem Zielsystem ergibt die Summe aller Kriterien für jede Variante eine Gesamtbewertung, welche es erlaubt, die Lösungsvarianten in eine Rangfolge zu bringen. Aus der Nutzwertanalyse ging deutlich hervor, dass drei Lösungen zu bevorzugen sind. Die höchste Punktezahl erreichten die beiden ‚geschlossenen‘ Web 2.0 Lösungen. Eine fast so hohe Bewertung erhielt die Lösung, bei der lokale Reitwege durch Reitvereine angelegt werden, wo also keine nationale Lösung angestrebt wird. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass eine solche Lösung relativ schnell umzusetzen ist und im Vergleich zu anderen Lösungen wenig Organisation erfordert. An letzter Stelle steht die offene Web 2.0 Lösung, da daraus einfach zu wenig Nutzen für die Ansässigen erwächst und eine solche Karte nicht zur Konfliktsenkung verwendet werden kann, da es keine Verantwortlichen gibt. Wenn mit der Einzeichnung eines Weges ein Grundbesitzer nicht einverstanden ist, gibt es keine Stelle, an die er sich wenden kann, was dazu führen kann, dass er einfach ein Reitverbot aufstellt um die Situation zu klären. Eine behördliche Lösung scheidet nach dieser Bewertung aus, da dadurch Konflikte gefördert werden könnten und eine Umsetzung sehr lange dauert. Auch eine autonome Organisation der Wanderreitstationen scheidet aus, da diese Lösung für Ansässige keine Verbesserung bringt. Würde man den touristischen Nutzen hingegen höher gewichten – was in einer Region daraus der Fall sein könnte – wäre diese Variante durchaus eine denkbare Lösung. Auch im Hinblick darauf, dass sie beispielsweise in Deutschland schon erfolgreich umgesetzt wurde.

9.2.3 Kategorisierung von Wegen

Eine Kategorisierung dient dazu, verschiedene Dinge mit ähnlichen Eigenschaften in Gruppen zusammenzufassen (Brockhaus, 2006). Im Falle einer Karte zeigt die Kategorie eines Weges an, mit welchem Ausbaustandard zu rechnen ist. Für Reiter wie auch für Fahrer von Pferdewagen sind solche Angaben besonders wichtig, da nicht jeder Weg mit Pferden begangen werden kann.

Benutzt man als Grundlage eines Reitwegnetzes Karten von Swisstopo, dann sind die Wege bereits bis zu einem gewissen Grad kategorisiert. Abbildung 57 zeigt die Legende der offiziellen Schweizerkarten von Swisstopo. Auf den zuoberst abgebildeten Bundesstrassen dürfen sich Reiter nicht aufhalten, doch dürfen sie auf einer Karte nicht fehlen, da es während einem Ausritt durchaus vorkommen kann, dass eine Autobahn den Weg des Reiters kreuzt und überwunden werden muss. Darauf folgen die Strassenklassen eins bis sechs aufgeführt, wobei die Kategorie jedoch keine Aussage über die Art des Belags, sondern lediglich über die Breite der Strasse trifft (L. Hurni, E-Mail, 24. Mai 2012). Es ist jedoch anzunehmen, dass Strassen der Klassen eins und zwei sowie die allermeisten Quartierstrassen aufgrund ihrer Breite und der Richtlinien, welche den Kartenzeichner zu Grunde lagen (L. Hurni, E-Mail, 24. Mai 2012) eine Unterlage aus Teer oder Beton aufweisen dürften. Diese Annahme wurde auch im Interview mit P. van

der Gugten (Interview, 4. April 2012) bestätigt. Ab der dritten Klasse ist der Grundbesitzer für den Unterhalt zuständig und damit besteht bei diesen Strassen eine deutlich grössere Vielfalt an möglichen Belägen und Bauarten (B. Bulgheroni, Interview, 25. April 2012). Unter die sechste Klasse fallen schliesslich diejenigen Wege, welche nicht mehr befahrbar sind. Alleine aus der Kategorie lässt sich jedoch noch nicht ablesen, ob man auf diesen Wegen Reiten kann. Es ist jedoch anzunehmen, dass in denjenigen Kantonen, in denen das Reiten nur auf befestigten Waldstrassen erlaubt ist, das Reiten auf Wegen der sechsten Klasse nicht mehr erlaubt sein wird. Eine Einschätzung der höchstmöglichen Reitgeschwindigkeit in Bezug auf die Wegklassen wurde in Abbildung 58 versucht, da die Bauweisen der Wege wie bereits erwähnt nicht klar definiert sind, kann diese Darstellung nicht als allgemein gültig betrachtet werden. Laut L. Hurni (E-Mail, 24. Mai 2012) wird die Landeskartenproduktion in den nächsten Jahren technisch und zum Teil auch inhaltlich umgestellt. Wie sich dies auf die inhaltliche Aussage der Klassen auswirken wird, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden und sollte daher zu einem späteren Zeitraum evaluiert werden.

Abbildung 57 **Legende der 1:25'000 Karte der Schweiz**

Strassen, Wege		1:25 000
Autobahn (richtungsgetreunt) Verzweigung	im Bau	
Raststätte Parkplatz		
Autostrasse (nicht richtungsgetreunt) Ausfahrt/Einfahrt	im Bau	
Durchgangsstrasse	Verbindungsstrasse	
1. Kl.-Strasse (mind. 6m breit)	auffällige Brücke	
2. Kl.-Strasse (mind. 4m breit)	auffällige Brücke	
Quartierstrasse (mind. 4m breit)	auffällige Brücke	
3. Kl.-Strasse (mind. 2,8m breit)	gedeckte Brücke	
4. Kl., Fahrweg (mind. 1,8m breit)	Fahrbrücke	
5. Kl., Feld-, Wald-, Veloweg	Steg, Passerelle	
6. Kl., Fussweg	Personenfähre mit Seil ohne Seil	
Wegspur, Übergang im Gebirge	auf Gletscher	

Quelle: Bundesamt für Landestopographie, o.D.

Grundsätzlich können bereits die wichtigsten Informationen aus dieser Legende herausgelesen werden. Für Reiter würden darüber hinaus genauere Informationen über den Strassenzustand

durchaus eine Bereicherung darstellen. Zur Kennzeichnung von Gefahrenstellen könnte die Legende mit Gefahrensymbolen für steile Strassen, starkes Verkehrsaufkommen, etc. beliebig ergänzt werden. Speziell schöne oder geeignete Strecken könnten beispielsweise farblich hervorgehoben werden, wobei jedoch darauf zu achten ist, dass die Grundinformation der Karte weiterhin sichtbar bleibt. Mit dieser Methode, basierend auf der Grundlagenkarte von Swisstopo, muss keine grundlegend neue Kategorisierung erfunden werden, was auch für die Kartenbenutzer durchaus vorteilhaft wäre. Ein Beispiel davon wurde in Kapitel 6.2.2 gezeigt. Die gleiche Strategie wurde auch bei der ‚Pferdekarte für Sport und Tourismus‘ des Schweizerischen Verbands zur Erhaltung der Infrastruktur für Pferde (SVIP) verfolgt (vgl. Anhang A 8). Diese Karte zeigt Verbindungsrouten für Reiter und Kutschen im Raum zwischen Sempacher See, Baden und Rhein.

Abbildung 58 Gangart in Abhängigkeit der Strassenkategorie

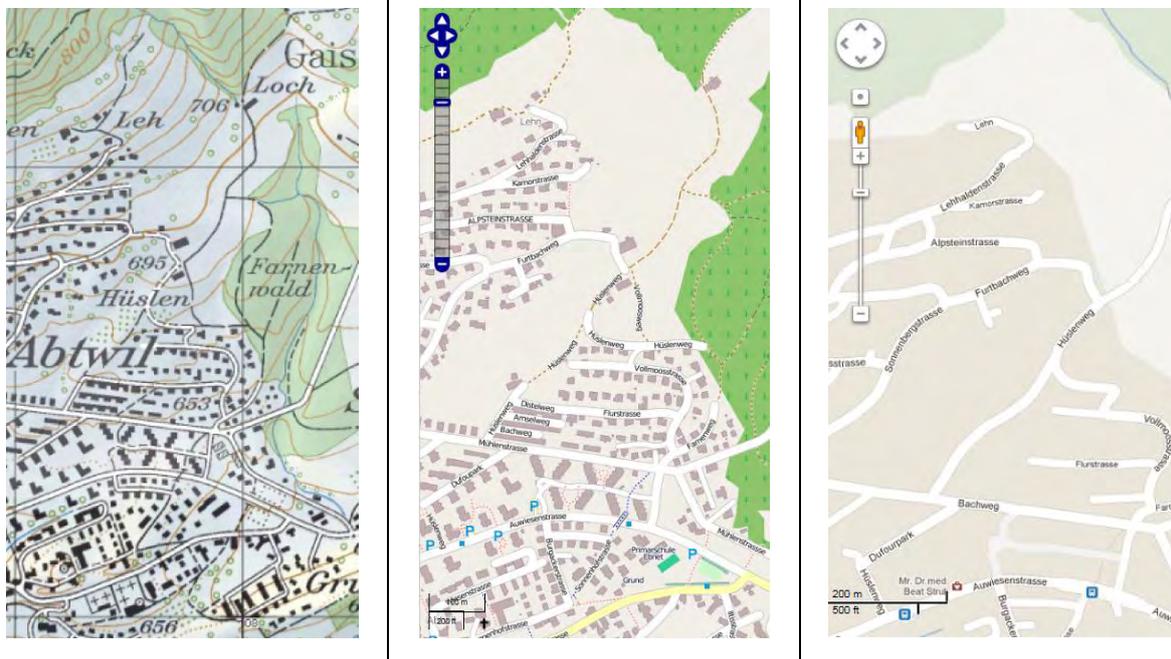
Strassenkategorien	Schritt	Trapp/Fölt	Galopp
Autostrasse (nicht richtungstrennt)	■	■	■
Ausfahrt/Einfahrt	■	■	■
Durchgangsstrasse	■	■	■
1. Kl.-Strasse (mind. 6m breit)	■	■	■
2. Kl.-Strasse (mind. 4m breit)	■	■	■
Quartierstrasse (mind. 4m breit)	■	■	■
3. Kl.-Strasse (mind. 2,8 m breit)	■	■	■
4. Kl., Fahrweg (mind. 1,8 m breit)	■	■	■
5. Kl., Feld-, Wald-, Veloweg	■	■	■
6. Kl., Fussweg	■	■	■

	möglich
	bedingt möglich
	unmöglich

Quelle: Eigene Darstellung

Wird als Grundlage hingegen Kartenmaterial von GoogleMaps oder auch OpenStreetMap verwendet, kann nicht auf bereits bestehende und bekannte Kategorien zurückgegriffen werden und ist auch keine hinreichende Sicherheit dafür gegeben, dass die dargestellten Wege auch wirklich so verlaufen, wie sie eingetragen sind. Der Erklärungsbedarf einer von Grund auf neu entwickelten Legende ist zudem deutlich höher als bei der Verwendung des für die Schweizerischen Landkarten bekannten Standards. Zur Veranschaulichung werden die drei verschiedenen Darstellungsmöglichkeiten in Abbildung 59 einander gegenübergestellt um anhand desselben Kartenausschnittes die Unterschiede herauszuarbeiten. Der Massstab der auf der linken Seite abgebildeten Karte von Swisstopo, an dem sich die anderen Beispiele orientieren, beträgt 1:25'000.

Abbildung 59 Beispielkarten: Swisstopo, OpenStreetMap, Google Maps (ca. 1:25'000)



Quelle: Stiftung SchweizMobil, o.D.; OpenStreetMap Foundation und Mitwirkende, o.D.; Google, 2012

Ohne bestehende Konventionen für das Zeichnen bestimmter Wege ist es dem Zeichner völlig freigestellt, eine eigene Legende zu erfinden. Eine solche kann dadurch vollumfänglich auf die Bedürfnisse der Reiter ausgerichtet werden. Ein Vorschlag, wie dies aussehen könnte, zeigt die unten aufgeführte Liste. Ein weiteres Beispiel wurde bereits in Abbildung 54 im Abschnitt 9.2.2 vorgestellt.

- Autobahn
- Autostrasse
- Überlandstrasse
- Strasse mit festem Belag (Teer, Beton)
- Betonspurweg
- Naturstrasse
- Naturstrasse mit Mittelstreifen unbewachsen
- Naturstrasse mit Mittelstreifen bewachsen
- Trampelpfad

Eine sehr einfache Kategorisierung wäre es, wenn man die Wege einfach nach der höchst möglichen Reitgeschwindigkeit einteilen würde. Jedoch wäre die eine sehr stark subjektiv behaftet und vom jeweiligen Reiter abhängige Form.

9.2.4 Signalisierung der Wege

Bereits in Kapitel 9.1.7 wurde die Problematik angesprochen, welche eine Beschilderung von Reitwegen mit sich ziehen kann. Grundsätzlich würde es für Auswärtige, welche ein neues Gebiet erkunden möchten, die attraktivste Lösung darstellen. Sie bräuchten keine Kartenkenntnisse und könnten einfach den Schildern folgen. Eine solche Signalisierung verlangt allerdings auch ein höheres Mass an Unterhalt und Pflege, damit die Nutzer immer und bei jeder Witterung zuverlässig an den richtigen Ort gelangen. Dies stellt ein erstzunehmendes Problem dar, wie am Beispiel des deutschen Bundeslandes Sachsen gezeigt wurde, wo die Reiter sehr unzufrieden mit der heutigen Situation sind, da nach dem Aufstellen der Schilder nichts mehr getan wurde. Zudem sank, wie ebenfalls bereits erwähnt, auch die Akzeptanz für Reiter auf nicht beschilderten Wegen merklich (Rein, et al., 2008, S. 53). Dies führt unweigerlich zur Feststellung, dass eine Beschilderung von Reitwegen vor allem für die ortsansässigen Reiter mehr Nachteile bringen würde, da sie kaum einen Nutzen daraus ziehen können.

Ergänzungsschilder, wie sie verwendet werden, um Radfahrern die Mitnutzung von Fussgängerwegen zu erlauben (vgl. Kapitel 9.1.7), könnten den Reitern hingegen einen wertvollen Dienst erweisen. Sie könnten an Schlüsselstellen, beispielsweise bei stark befahrenen Strassen, eingesetzt werden um den Reitern die Mitbenutzung vorhandener Fuss- oder Fahrradwege zu erlauben und damit zu deren Sicherheit beizutragen.

Eine weitere Beschilderung, welche als durchaus sinnvoll befunden werden kann, sind Schilder, welche zur temporären Sperrung von Wegen eingesetzt werden. Diese dienen dazu, den Reitern anzuzeigen, dass ein Weg derzeit schonend begangen werden sollte oder für einen gewissen Zeitraum sogar überhaupt nicht betreten werden soll (vgl. Kapitel 5.2).

Von einer flächendeckenden Beschilderung von Reitwegen sollte jedoch abgesehen werden, wenn nicht eine starke touristische Nutzung einer Region geplant ist, wie dies in den Freibergen der Fall ist (vgl. Kapitel 4.4). Einzelne Schilder, wie die eben erwähnten, können aber durchaus einen Mehrwert für alle Beteiligten schaffen, da sie gezielt eingesetzt das Wegnetz der Reiter in einem sinnvollen Masse erweitern oder Reitverbote verhindern können, wenn ein Konflikt ausbrechen droht.

9.2.5 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Kosten sind abhängig von der Art des Projekts, welches man durchführen möchte. Umgekehrt ausgedrückt können die verfügbaren Möglichkeiten der Finanzierung auch bestimmen, welche Projekte überhaupt durchführbar sind. Eine Aussage über die Höhe der anfallenden Kosten zu treffen, ist im Rahmen dieser Arbeit nicht einfach, da dies eine Kenntnis über die genauen Eckpunkte des individuellen Projekts voraussetzt. In diesem Kapitel sollen daher auf einer allgemeinen Basis Möglichkeiten für eine Finanzierung aufgezeigt werden. Je nach Projekt und Situation kommen andere Möglichkeiten in Frage. Bei Wegen, welche lokal angelegt werden, können Namensschilder der Sponsoren angebracht werden. Auf einer Internetseite ist es dagegen möglich, Werbung zu platzieren oder auch für die Nutzung Gebühren zu verlangen. Weitere Möglichkeiten werden in Tabelle 4 aufgeführt.

Tabelle 4 **Finanzierungsmöglichkeiten**

Kategorie	Erläuterung
Werbung	Beschriftung von Wegen mit Firmenschildern Platzierung von Firmenlogos auf der Website
Sponsoring	Beschriftung von Wegen mit Firmenschildern Erwähnung der Sponsoren bei bestimmten Anlässen Beiträge in Naturalien Durchführung von Sponsorenritten
Mitgliederbeitrag/Gönner	Beiträge von Sympathisanten des Projektes
Staatliche Förderung	Teilübernahme der Kosten durch Bund oder Kanton
Reitclubs	Abgabe eines Teils der Mitgliederbeiträge Mithilfe von Reitclub-Mitgliedern an Ausbau-/Unterhaltsarbeiten
Gaststätten/ Unterkünfte	Beitrag, um auf der Website oder anderen Medien genannt zu werden Mit zentralem Buchungssystem: Beitrag in Form einer Kommission
Beitrag von Websitebesuchern	Leute welche die Daten auf der Website nutzen wollen, müssen einen Beitrag zahlen, um die Inhalte zu sehen
Beitrag von Wegenutzern	Bei offiziellen Reitwegen muss für die Möglichkeit der Nutzung ein Geldbetrag geleistet werden

Quelle: Eigene Darstellung

Wie bereits in verschiedenen Kapiteln erwähnt wurde, besteht auch die Möglichkeit, das Projekt anstelle von monetären Mitteln durch Fronarbeit zu unterstützen. Dies ist beim Unterhalt

von lokalen Reitwegen wie Galoppisten bereits üblich, wenn diese durch einen Reitverein erstellt wurden. Da Vereine meist nur über beschränkte Geldmittel verfügen aber zumeist ausreichend Mitglieder umfassen, können die Vereinsmitglieder einige Male im Jahr dazu aufgefordert werden, ihren Beitrag am Vereinsleben in Form von Fronarbeit zu leisten. Um sich mit den betroffenen Grundbesitzern gut zu stellen, wäre es daher im Rahmen einer Reitwegeninfrastruktur durchaus denkbar, dass Reitvereine beim Unterhalt von Wegen ab Kategorie 3 in ihrem Gebiet mithelfen, sofern ein solcher Weg von Reitern benutzt werden darf. Denn wie bereits erwähnt ist der Grundbesitzer bei solchen Wegen für den Unterhalt selbst verantwortlich und kann daher bei übermässigen Beschädigungen durch Reiter auch ein Verbot erwirken. B. Bulgheroni (Interview, 25. April 2012) ist überzeugt, dass mit einer bilateralen Abmachung zwischen Reitern und Grundbesitzern einer solchen Entwicklung wirkungsvoll entgegengewirkt werden kann.

9.2.6 Ausbaumöglichkeiten

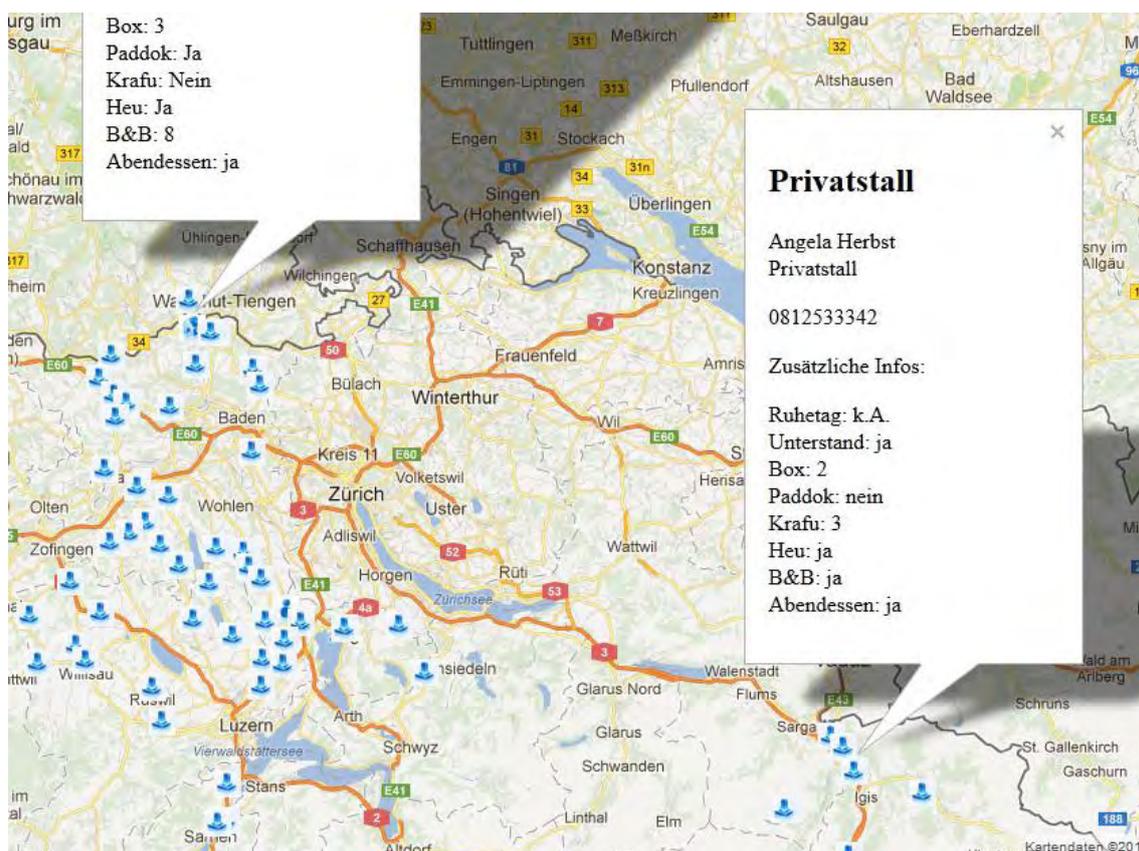
Das Wegenetz in der Schweiz kann, mit Ausnahme einiger Bergregionen, durchaus als dicht bezeichnet werden. Natürlich sind nicht alle Wege gleichermassen für die Benutzung durch Reiter geeignet und nur wenige Wege sind ausschliesslich den Reitern vorbehalten. Die Anlage von neuen Wegen scheint aufgrund des grossen existierenden Angebots daher auch nicht zielführend. Jedoch weisen viele bestehende Wege aus Sicht der Reiter Ausbaubedarf auf, da sie nur selten auf die Bedürfnisse von Reitern ausgerichtet sind. In erster Linie werden sie zur maschinellen Bewirtschaftung des Waldes oder von Feldern gebaut und daneben von Fussgängern und Fahrradfahrern benutzt. In dieser Hinsicht kann durchaus ein Umbau oder Anpassungsbedarf gewisser Wege bejaht werden.

Wie man bei der Analyse eines beispielhaften Reitgebietes in Kapitel 6.2 sehen konnte, bestehen in einem so dichten Wegenetz keine eigentlichen Lücken. Jedoch besteht die Möglichkeit, durch neuangelegte kurze Verbindungsstücke gefährliche Stellen zu umgehen.

Ein weiteres Problem wurde darin erkannt, dass kein Überblick über die Reitverbote besteht und oft auch Verbote vorhanden sind, von denen kaum noch jemand weiss, aus welchem Grund sie in der Vergangenheit einmal aufgestellt wurden und ob diese Gründe heute noch bestehen. Da Reitverbote auf das Begehren von Privaten hin durch Gemeinden oder die Kantonspolizei aufgestellt werden, besteht auf kantonaler Seite keine Übersicht darüber, wie B. Bulgheroni und J. Ruckstuhl erläuterten (Interview, 25. April 2012). Auch die Kantonspolizei verfügt, jedenfalls im Falle des Kantons St. Gallen, über kein Verzeichnis der Reitverbote. Es müsste daher eine Überprüfung der Verbote stattfinden, um festzustellen, ob diese noch zeitgemäss sind oder ob man einige Verbote heute aufheben sollte. Solche Aufhebungen könnten

dann allenfalls auch zu einer Verbesserung des verfügbaren Reitwegnetzes führen. Im Rahmen der Analyse des Reitgebiets wurden auch inoffizielle Reitverbote entdeckt, welche keine Rechtsgültigkeit besitzen (vgl. Abbildung 44).

Abbildung 60 **Pferdefreundliche Unterkünfte und Gaststätten**



Die Karte war zum Zeitpunkt der Abbildung noch in Bearbeitung und ist daher unvollständig.

Quelle: P. van der Gugten, E-Mail, 1. Juni 2012

Im Bereich der Gaststätten und Unterkünfte konnte gezeigt werden, dass durchaus ein Ausbaubedarf besteht. Wie die Karte in Abbildung 60 zeigt, bestehen noch nicht so viele Wanderreitstationen in der Schweiz und auch die Gaststätten sind oft nicht für Reiter eingerichtet. Möchte man das touristische Potenzial einer Region durch ein qualitativ hochwertiges Reitwegnetz steigern oder strebt man eine Integration in SchweizMobil an, so wäre die Verpflegungs- und Unterkunftsinfrastruktur ein wichtiger Teil davon. Wie die andiskutierte Möglichkeit einer Integration in das SchweizMobil-Netzwerk verdeutlichte, kommt den Gaststätten zudem eine wichtige Netzknoten-Funktion zu. Ohne geeignete Unterkunftsöglichkeiten können Mehrtagesritte nicht unternommen werden.

10 Empfehlungen

Kurzfristig gesehen ist es wichtig, dass Konflikte zwischen Reitern und anderen Nutzern nicht durch das Fehlverhalten einer der beiden Parteien noch verschärft wird. Im Bereich der Infrastruktur können die Reitvereine einen wertvollen Beitrag leisten, indem sie sich für den Bau von Wegen einsetzen und bei Problemen mit bestehenden Wegen frühzeitig das Gespräch mit den Betroffenen suchen und eine bilaterale Lösung anstreben.

Langfristig wäre eine nationale Reitwegeninfrastruktur möglich, wobei aber nicht der Neubau von Wegen im Vordergrund stehen sollte sondern der Erhalt der bestehenden Infrastruktur und ihre Kommunikation in Form einer Karte.

In den folgenden Abschnitten soll basierend auf diese Erkenntnisse noch einmal genauer auf die Themenbereiche Recht, Raumplanung und Infrastruktur eingegangen werden.

10.1 Empfehlungen Recht

Das Recht in der Schweiz bietet den Reitern sehr viele Freiheiten, da nur wenig geregelt ist. Für ein nationales Reitwegnetz besteht daher auch keine rechtliche Grundlage, wodurch es schwieriger ist, Kantone für ein solches Projekt zu mobilisieren. Trotzdem sollte in diese Richtung keine Veränderung der Regelungen stattfinden, da dadurch die Freiheiten eingeschränkt würden.

In Bezug auf die Stellung des Pferds im Verkehr wäre es hingegen sehr wohl von Vorteil, wenn eine Anpassung des SVG und der VRV stattfinden würde. Das Pferd sollte nicht mehr dem motorisierten Verkehr sondern dem Fahrrad zugeordnet werden, um mehr Möglichkeiten zu haben, dem motorisierten Verkehr auszuweichen und Konfliktsituationen vorzubeugen. Dies drängt sich vor allem deshalb auf, weil sich das Verhältnis Pferd zu Motorfahrzeugen von 1:3 zu 1:95 erhöhte (vgl. Kapitel 9.2.1).

Auch im Bereich der Ausbildung von Fahrzeugführern könnte mehr Rücksicht auf Begegnungen mit Pferden genommen werden. Es ist zwar seltener, dass ein Auto auf ein Pferd trifft als umgekehrt, daher ist es in erster Linie wichtig, dass die Pferde an den Strassenverkehr gewöhnt werden. Mehr Rücksichtnahme von Seiten der Fahrzeugführer kann den Reitern jedoch das verkehrsregelkonforme Verhalten erleichtern und verringert die Gefahr von Unfällen.

Im Bereich des Raumplanungsrechts ist momentan eine Revision des Raumplanungsgesetzes in Bezug auf die Pferdehaltung im Gange. Ende 2013 sollte voraussichtlich der definitive Entscheid dazu fallen. Das neue Gesetz wird vermutlich die Pferdehaltung auf landwirtschaftlichen Betrieben erleichtern und die Abstimmung zwischen Raumplanungs- und Tierschutzgesetz verbessert. Die Situation muss danach neu auf allfälligen weiteren Anpassungsbedarf untersucht werden.

10.2 Empfehlungen Raumplanung

Die Raumplanung setzt vor allem der Pferdehaltung enge Grenzen, da der Bau von Anlagen und Zäunen zu Landverbrauch führen und das Bild der Landschaft negativ beeinflussen kann. Diese Einstellung ist für den Schutz des Landschaftsladens vor Verbauung wichtig, jedoch sollten für reversible Bauten mehr Freiheiten bestehen. Ein Zaun oder ein Auslauf für Pferde stellt kein Bauwerk dar, welches ewig Bestand hat, sondern kann jederzeit zurückgebaut werden.

Durch die Errichtung von Sonderzonen könnte Raum für Pferde geschaffen werden, ohne dass dafür Industrieland gebraucht werden müsste, welches nicht immer die optimalen Bedingungen für einen Pferdebetrieb bietet. Vor allem bezüglich der Weiden und des Reitwegangebotes hat landwirtschaftliches Land eindeutige Vorteile, welche Nicht-Landwirten unter den derzeitigen Regelungen verwehrt sind.

10.3 Empfehlungen Infrastruktur

In der Umfrage und der Analyse des Reitgebietes wurde auf verschiedene Schikanen hingewiesen, welche den Reitern auf ihren täglichen Ausritten begegnen. Wasserrinnen, Barrieren, steile Strassen und Weitere können Gefahrenstellen sein und Unfälle verursachen. Die heutigen Strassen und Wege bieten für Reiter oft nicht mehr die optimalen Bedingungen, da sie vielen verschiedenen Nutzern gerecht werden und dabei auch der Belastung durch Maschinen widerstehen müssen. Dies fordert eine hohe Festigkeit, wenn nicht ständig Reparaturen in Kauf genommen werden. Trotzdem könnte bei der Sanierung oder beim Neubau von Wegen auf die Bedürfnisse von Reitern eingegangen werden und beispielsweise der Mittelstreifen weicher konstruiert werden um dort ein schnelleres Reiten zu ermöglichen. Dies würde auch anderen Nutzern wie Spaziergängern und Radfahrern zu Gute kommen. Um optimale Lösungen zu finden wären vertiefte Abklärungen nötig, welche innerhalb dieser Arbeit nicht erbracht werden können.

Im Bereich der Gaststätten und Unterkünfte besteht, um eine stabile Netzstruktur zu erreichen, noch grosser Ausbaubedarf. Ein gewisses Angebot besteht zwar bereits, aber das Netz ist noch nicht so dicht, dass ein Ausfall einer Unterkunft verkraftet werden könnte. Im Bereich der Gaststätten fehlen oft auch Vorrichtungen zur Befestigung von Pferden, was den Besuch für Reiter erschwert.

10.4 Allgemeine Empfehlungen und Ausblick

Bei einem nationalen Reitwegnetz müsste eine zentrale Anlaufstelle geschaffen werden, welche die Organisation, die Koordination und die Kommunikation übernimmt. Diese Aufgabe könnte unter Umständen durch die ASRE übernommen werden, doch müsste sie dazu innerhalb der Schweiz bekannter gemacht werden. Zu diesem Schluss kam auch Zolliger (2011) in ihrer Arbeit über den Reittourismus in der Schweiz.

Für eine Abschätzung des touristischen Potenzials der Schweiz oder einzelner Regionen für Reiterferien wären weitere Studien von Nöten, die über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen. In erster Linie sollte jedoch darauf geachtet werden, dass eine Reitwegkarte nicht nur auf eine allfällige touristische Vermarktung ausgerichtet wird, sondern vor allem für die ansässigen Reiter Vorteile bringt. Daher muss darauf geachtet werden, dass die gewählte Ausgestaltung auch zur Kommunikation zwischen den verschiedenen Nutzern von Wegen und den Grund- und Waldeigentümern genutzt werden kann. Denn in einem Web 2.0 basierten System, wie es in Kapitel 9.2.2 aufgezeigt wurde, ist es unablässig, dass die ansässigen Reiter das Projekt mittragen.

Um das Verhältnis zu Grundbesitzern und anderen Nutzern zu fördern ist aber nicht zwingend eine Karte nötig. Bereits schon das Benehmen der Reiter und deren Engagement kann viel bewirken. Es ist daher wichtig, dass die Reiter sich ihren Pflichten bewusst sind und wenn nötig das Gespräch zu anderen Parteien suchen um eine Lösung zu finden, bevor ein Konflikt eskaliert. Helfen die Mitglieder der lokalen Reitvereine beispielsweise bei der Instandhaltung von Wegen mit, könnte dies für Grundbesitzer ein Anreiz dazu sein, den Reitern die Benützung zu genehmigen. Auch der vermehrte Einsatz temporärer Reitverbote wurde als wirkungsvolle Methode zur Prävention vor Konflikten erkannt

Im Bereich der Infrastruktur bräuchte es vermehrte Forschung im Bereich des Strassenbaus. Es müsste dadurch abgeklärt werden, welche Bauweise möglichst allen Nutzern eines Weges gerecht würde. So könnten neben Reitern auch Fussgänger und Fahrradfahrer bei einer Wegsanierung von einem Mehrwert profitieren.

11 Quellenverzeichnis

11.1 Literaturverzeichnis

ARE, & UVEK. (2011). *Wegleitung "Pferd und Raumplanung"*. Bern: BBL, Vertrieb Publikationen.

AREF & Jura Tourisme. (2010). *Réseau équestre aux Franches-Montagnes et environs*. Saignelégier: Jura Région.

AREF. (2012a). *Reitwegtore*. Abgerufen am 02. April 2012 von Website der Association pour le Réseau Equestre des Franches-Montagnes: http://www.eref.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=86&Itemid=75&lang=de

AREF. (2012b). *Reitwege in den Freibergen*. Abgerufen am 20. April 12 von Website der Association pour le Réseau Equestre des Franches-Montagnes: <http://www.eref.ch/>

AREF. (2012c). *Porträt*. Abgerufen am 5. Juni 2012 von Website der Association pour le Réseau Equestre des Franches-Montagnes: http://www.eref.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=47&Itemid=55&lang=de

ASRE. (2012a). *Home: L'association Suisse des Randonneurs Equestres*. Consulté le April 19, 2012, sur Website de L'Association Suisse des Randonneurs Equestres: <http://www.asre.ch/index.php>

ASRE. (2012b). *TREC*. Consulté le April 19, 2012, sur Website de L'Association Suisse des Randonneurs Equestres: <http://www.asre.ch/1031-de/trec/trec.php>

ASRE. (2012c). *Réseau de Randonnée Equestre Suisse*. Consulté le Mai 29, 2012, sur Website de L'Association Suisse des Randonneurs Equestres: http://www.asre.ch/1036-fr/reseaequestre/carte_du_RRES.php

Bechman, A., & Hartlink, J. (2004). *Theoriebezogene Grundlagen der Bewertung und Darstellung von Bewertungsverfahren*. Barsinghausen: Zukunfts-Zentrum Barsinghausen.

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu. (2011). *Statusbericht 2011*. Bern-Liebfeld: Ackermann Druck.

- BFS. (2010a). Landschaft Schweiz im Wandel - Siedlungswachstum in der Schweiz. Abgerufen am 8. April 2012 von Website des Bundesamtes für Statistik: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/news/publikationen.html?publicationID=4052>
- BFS. (2011a). Nutztierhalter und Nutztierbestände 1985 - 2011. Abgerufen am 18. April 2012 von Website des Bundesamtes für Statistik: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/07/03/blank/data/01/03.html>
- BFS. (2011b). Strassenfahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppe 1910 - 1989. Abgerufen am 9. Juni 2012 von Website des Bundesamtes für Statistik: http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html
- BFS. (2011c). Landschaft Schweiz im Wandel - Flächen für Freizeit, Erholung und Sport. Neuchâtel: EDI/BFS.
- BFS. (2011d). Themen: Land- und Forstwirtschaft...Nutztiere. Abgerufen am 2. April 2012 von Statistisches Lexikon der Schweiz: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/lexikon/lex/2.topic.3.html>
- BFS. (2012). Internetnutzung in der Schweiz. Abgerufen am 2. Mai 2012 von Website des Bundesamtes für Statistik: http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/16/04/key/approche_globale.indicator.30106.301.html
- Bloesch, H., Endtner, R., Henrioud, M., Senger, M., & Zipfel, O. (1932). Hundert Jahre Schweizer Alpenposten. Genf: Die Kunst in der Schweiz.
- Brockhaus. (2006). Brockhaus in 15 Bänden. Leipzig: F.A.Brockhaus 2002-2006.
- BTE Tourismusmanagement und Regionalentwicklung. (2006). Reitwegekonzept für den Landkreis Celle (unveröffentlicht). Im Auftrag des Landkreis Celle.
- Bundesamt für Landestopographie. (o.D.). Zeichenerklärung. Abgerufen am 30. April 2012 von Website des Bundesamtes für Landestopographie: <http://www.swisstopo.admin.ch/internet/swisstopo/de/home/products/accessories/brochures.parsys.000130.DownloadFile.tmp/>
- Burger, D., & Nussbaumer Schleuniger, P. (Februar 2012). Aktuelle Themen - Welcher ist der ideale Boden für Pferde? Abgerufen am 19. März 2012 von Website der PferdeWoche: <http://www.pferdewoche.ch/news/ausgaben/welcher-ist-der-ideale-boden-fuer-pferde/>

- Burkhardt, P. (1990). Das Pferd im Strassenverkehrsrecht. Zürich: Sekretariat des Schweizerischen Verbandes für Pferdesport.
- Butz, M., Merkli, C., Schweizer, T., & Thomas, C. (2007). Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen. Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz. Zürich: Lenggenhager Druck.
- CTM Alder (Produzent). (o.D.). CH Fahrschule: CD-ROM für die Theorieprüfung [CD-ROM]. (Erhältlich bei CTM Alder, St. Leonhardstrasse, CH-9001 St. Gallen)
- Das Schweizer Parlament. (o.D.). Parlamentswörterbuch. Abgerufen am 19. März 2012 von Website der Bundesversammlung - Das Schweizer Parlament: <http://www.parlament.ch/d/wissen/parlamentswoerterbuch/Seiten/default.aspx>
- Der Schweizer Kavallerist. (10. September 1970). Volksritt des Reitvereins Werdenberg. Der Schweizer Kavallerist, S. 55.
- Die Südostschweiz. (5. Dezember 2011). «Rösseler» finden sich mit Linksverkehr auf Dämmen ab. Abgerufen am 6. Juni 2012 von Website Die Südostschweiz: <http://www.suedostschweiz.ch/vermischtes/rosseler-finden-sich-mit-linksverkehr-auf-dammen-ab>
- Die Südostschweiz. (27. März 2012). Reiter bitte auf die Mitte der Wege. Die Südostschweiz, Gaster/See.
- Dossenbach, M., & Dossenbach, H. D. (1992). Pferde. Bern: Hallwag AG.
- Eberhardt, D., & Schuhmann, G. (2012). Was ist Zirzensik? Abgerufen am 9. Juni 2012 von Website Barockpferde-Ausbildung: <http://www.barockpferdeausbildung.de/Zirzensik.php>
- Egger, K. (1912). Reitsport und Pferdeverständnis in der Schweiz. Bern: Stämpfli & Cie.
- Frei, T. (1994). Pferdeland Schweiz: die wechselvolle Geschichte des Pferdes im 20. Jahrhundert. (T. Frei, Hrsg.) Frauenfeld: Huber Verlag Frauenfeld.
- Frei, T. (25. Juli 2011). Interview mit Beat Ries: Probleme rund um die Pferdehaltung. Bulletin, S. 4-6.
- Frey, A., & Mühlethaler, U. (2010a). Nutztier oder Freizeitpferd. Pferdehaltung, S. 14-16.

- Frey, A., & Mühlethaler, U. (2010b). Nutztier oder Freizeitpferd. Abgerufen am 11. März 2012 von Website Hypona: www.hypona.ch/files/Nutztier_oder_Freizeitpferd.pdf
- Furger, A. (2006). In der Kutsche durch die Schweiz. Zürich: Verlag Neue Züricher Zeitung.
- Galliker, H.-R. (1997). Tramstadt. Zürich: Chronos .
- Gartmann, J. (1985). Die Pferdepost in Graubünden. Disentis: Desertina Verlag.
- Gassner, K. (2012a). Informationen zur Karte. Abgerufen am 31. März 2012 von Website der Reit- und Wanderkarte: http://www.wanderreitkarte.de/info_de.php
- Gassner, K. (2012b). Reit- und Wanderkarte. Abgerufen am 4. April 2012 von Website Reit- und Wanderkarte: <http://www.wanderreitkarte.de>
- Gleiss, K. (1986). Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut'. Berlin: Transpress.
- Google. (2012). Google Maps. Abgerufen am 11. Mai 2012 von Website von GoogleMaps: <https://maps.google.ch/maps?hl=de>
- Hilge, B. (2010a). Pferde-Lexikon; Veredler. Abgerufen am 23. Juni 2012 von Website Pferdchen.org: <http://www.pferdchen.org/Pferdelexikon/Veredler.html>
- Hilge, B. (2010b). Pferde-Lexikon; Warmblüter. Abgerufen am 2012. Juni 23 von Website Pferdchen.org: <http://www.pferdchen.org/Pferdelexikon/Warmblueter.html>
- Howald, O. (1950). Motoren und Pferdekräfte. Zürich: Schweizer Druck- und Verlagshaus.
- Husaren Reitclub. (2012). Reitwege. Abgerufen am 5. April 2012 von Website des Husaren Reitclubs St. Gallen: <http://www.husaren-reitclub.ch/index.php/reitwege>
- Immes, B. (1993). Reitsport im subjektiven und sozialen Kontext. St. Tönis: Eigenverlag.
- IPV. (2012). Der Isländer. Abgerufen am 3. Mai 2012 von Website der Islandpferde Vereinigung Schweiz: <http://www.ipvch.ch/index.php/gangarten.html>
- Keller, H., & Hauser, M. (2006). Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs. Bern: UVEK.
- Lamprecht, M., Fischer, A., & Stamm, H. (2008). Sport Schweiz 2008 - Das Sportverhalten der Schweizer Bevölkerung. Magglingen: Bundesamt für Sport BASPO.

- Massart, D. L., Smeyers-Verbeke, J., Caprona, X., & Schlesier, K. (2005). Visual presentation of data by means of box plots. *Europe*, 18(4), pp. 215-218.
- McShane, C., & Tarr, J. A. (2007). *The Horse in the City*. Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins University Press.
- Muller-Lhotska, U. A. (1984). *Das Pferd in der Schweiz*. Zürich: Eigenverlag.
- Naturpark Südschwarzwald. (20. April 2012). Eröffnung der Wanderreitsaison 2012. Abgerufen am 30. April 2012 von Website des Naturparks Südschwarzwald: <http://www.naturpark-suedschwarzwald.de/presse/pressemitteilungen/eroeffnung-wanderreitsaison-2012>
- Neue Zürcher Zeitung. (13. Januar 2006). Zukunft 2.0. Abgerufen am 20. April 2012 von Website NZZ Online: <http://www.nzz.ch/2006/01/13/em/articleDHFG7.html>
- Nowak, M. (o.D.). Das Urf Pferd. Abgerufen am 22. Juni 2012 von Website von 4horseman: http://www.4horseman.de/seiten/das_urf Pferd.html
- OpenStreetMap Foundation und Mitwirkende. (9. Mai 2012). Newbie. Abgerufen am 1. Juni 2012 von Website OpenStreetMap: <http://wiki.openstreetmap.org/wiki/DE:Newbie>
- OpenStreetMap Foundation und Mitwirkende. (o.D.). OpenStreetMap. Abgerufen am 1. Juni 2012 von Website von OpenStreetMap: <http://www.openstreetmap.org/>
- Otte, M. (1994). *Geschichte des Reitens von der Antike bis zur Neuzeit*. Warendorf: FN-Verlag der Deutschen Reiterlichen Vereinigung.
- Poncet, P.-A., Guillet, A., Jallon, L., Lüth, A., Martin, R., Montavon, S., et al. (2007). *Wirtschafts-, Gesellschafts- und Umweltpolitische Bedeutung des Pferdes in der Schweiz*. Avenches: Bericht der Arbeitsgruppe Pferdebranche.
- Rapp, M., & Rodewald, R. (2012). *Golfplätze und Landschaftsschutz*. Bern: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz SL-FP.
- Rau, G. (15. Januar 1951). Vortrag, gehalten am 4. November 1950 vor dem Verband Schweizerischer Halbblutpferdezüchter in Olten. *Der Schweizer Kavallerist*, S. 17-26.
- Regionalplanung beider Basel (1983). *Reitwegkonzept Leimental BL*. Basel.

Rein, H., Erdmann, R., Pundre, M., Franke, U., & Schmidt, M. (2008). Bewertung des Reittourismus in Sachsen. Dresden: Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie.

Reitervereinigung Knonaueramt. (o.D.). Gesandete Reitwege. Abgerufen am 30. Mai 2012 von Website der Reitervereinigung Knonaueramt: <http://www.reitervereinigung-knonaueramt.ch/>

Schweizerische Post. (2012). PLZ-Verzeichnis der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein. Abgerufen am 21. April 2012 von Website der Schweizerischen Post: http://www.post.ch/db/owa/pv_plz_pack/pr_main

Schweizerischer Freibergerzuchtverband. (o.D.). Zucht. Abgerufen am 20. Mai 2012 von Website des Schweizerischen Freibergerzuchtverbands: <http://www.fm-ch.ch/de/zucht.html>

Seiferle, E. (1969). Das Pferd im Dienste des Menschen von Heute. In Gemeinschaft für das Pferd, Die Zukunft des Pferdes in der Schweiz (S. 8-13). Pfäffikon: Buchdruckerei des Schweizer Kavallerist.

Spiesser, S. (10. Januar 2012). Naturwege in der Linthebene stossen "sauer" auf. Die Südostschweiz, 6.

St. Galler Tagblatt. (21. Juni 2008). Tagblatt Online - Beitrag für Wegpflege. Abgerufen am 3. März 2012 von Website des St. Galler Tagblattes: <http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/gossau/tb-go/Beitrag-fuer-Wegpflege;art191,238447>

Stiftung SchweizMobil. (o.D.). Wanderland Schweiz. Abgerufen am 12. Mai 2012 von Website SchweizMobil: <http://map.wanderland.ch/?lang=de&p&route=all>

SVIP (199?). Pferdekarte für Sport und Tourismus [Kanton Aargau und angrenzende Gebiete]. Brunegg: Schweizerischer Verband zur Erhaltung der Infrastruktur für Pferde SVIP.

SVPS. (25. Juli 2011a). Der zähe Kampf dauert schon lange. Bulletin, S. 6-7.

SVPS. (2011b). Concours Complet. Abgerufen am 20. März 2012 von Website des Schweizerischen Verbands für Pferdesport: <http://www.fnch.ch/content/view/76/72/lang,de/>

SVPS. (2012a). Home: Schweizerischer Verband für Pferdesport. Abgerufen am 4. April 2012 von Website des Schweizerischen Verbands für Pferdesport: <http://www.fnch.ch>

- SVPS. (2012b). Mitglieder. Abgerufen am 18. April 2012 von Website des Schweizerischen Verbands für Pferdesport: http://www.fnch.ch/component/option,com_fnch_members/Itemid,314/lang,de/
- SVPS. (12. März 2012c). Eine Annäherung der Parteien hat stattgefunden. Bulletin, S. 20.
- SVPS. (o.D.). Verhaltenscodex Reiter und Fahrer im Gelände. Bern: Eigenverlag.
- Tiepner, M. (2003). Vom Rösslitram zum Gelenkbus. Zizers: Eigenverlag.
- Tyner, J. A. (2010). Principles of Map Design. New York: The Guilford Press.
- Velobüro. (2011). Projekte Schweiz. Abgerufen am 5. März 2012 von Website des Velobüro: http://www.velobuero.ch/projekte_ch.html
- Verein Original Tram Basel. (1990). Das Basler Rösslitram. Basel: Druckerei Stebler.
- Vischer, D. L. (2007). Treidelei in der Schweiz. Wasser Energie Luft, 99(4), S. 137-143.
- Vischer, D. L. (2008a). Der Hochrhein als historischer Salzweg der Schweiz. Siegburg: Christoph Ohlig.
- Vischer, D. L. (Januar 2008b). Treidelpfade an Schweizer Gewässern. Les chemins et l'histoire.
- Volkswirtschaftsdirektion Bern. (2. Dezember 2011). Teilrevision des Kantonalen Waldgesetzes geht in die Vernehmlassung. Abgerufen am 8. April 2012 von Website des Kantons Bern: http://www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2011/12/20111208_1529_teilrevision_deskantonalenwaldgesetzesgehtindievernehmlassung-ne
- Wälti, E., & Wälti, C. (o.D.). Onager. Abgerufen am 28. Februar 2012 von Website Tierportrait - Tierlexikon: <http://www.tierportraet.ch/htm06b/onager.php>
- Wilhelm. (17. März 2010). Funktionelle Anatomie - die Hufkapsel. Abgerufen am 21. Juni 2012 von alexandrawilhelm's blog über die besondere Bedeutung der Hufe für die Gesundheit der Pferde : <http://alexandrawilhelm.wordpress.com/2010/03/17/funktionelle-anatomie-%E2%80%94-die-hufkapsel/>
- Wirth, P. (1969). Sinn und Zweck der Arbeitstagung. In Gemeinschaft für das Pferd, Die Zukunft des Pferdes in der Schweiz (S. 5-7). Pfäffikon: Buchdruckerei des "Schweizer Kavallerist".

Wyss, A. (1987). Die Post in der Schweiz. Bern: Hallwag AG.

Zangl, C. (2012). Laufen und Joggen auf Finnenbahnen. Abgerufen am 9. Juni 2012 von Website lauftipps.ch: <http://www.lauftipps.ch/laufsport/lauftechnik/laufuntergrund/auf-der-finnenbahn-laufen/>

Zollinger, A. (2011). Randonnée équestre - Bilan de la situation actuelle en Suisse. Zollikofen.

11.2 Verzeichnis weiterführender Literatur

Bonjour, E. (1949). Geschichte der Schweizerischen Post. Basel: Buchdruckerei National-Zeitung AG.

Grundbacher, W. (1993). Pferde - Kulturhistorische Studien über schweizerische Pferdezucht sowie Beiträge über die Erlenbacher Pferde. Thun: bunddruck.

OKV. (o.D.). Verbandsportrait. Abgerufen am 19. April von Website des Verbands ostschweizerischer Kavallerie- und Reitvereine: <http://www.okv.ch/der-okv/verband/verbandsportrait>

Poncet, P.-A., Boessinger, M., Guillet, A., Klopfenstein, S., König-Bürgi, D., Lüth, A., et al. (2009). Wirtschafts-, gesellschafts- und umweltpolitische Bedeutung des Pferdes in der Schweiz; Rapport des Observatoriums der schweizerischen Pferdebranche; Was gibt es Neues seit 2007? Avenches: Observatorium der schweizerischen Pferdebranche.

Schilke, F. (1969). Gedanken über die Entwicklung der Pferdezucht in Europa. In Gemeinschaft für das Pferd, Die Zukunft des Pferdes in der Schweiz (S. 38-47). Pfäffikon: Buchdruckerei des Schweizer Kavallerist.

Schweizer, H. (1969). Einsatzmöglichkeiten des Pferdes in der heutigen Landwirtschaft. In Gemeinschaft für das Pferd, Die Zukunft des Pferdes in der Schweiz (S. 20-36). Pfäffikon: Buchdruckerei des Schweizer Kavallerist.

Seiferle, E. (1969). Das Pferd im Dienste des Menschen von Heute. In Gemeinschaft für das Pferd, Die Zukunft des Pferdes in der Schweiz (S. 8-13). Pfäffikon: Buchdruckerei des Schweizer Kavallerist.

Wirth, P. (1969). Sinn und Zweck der Arbeitstagung. In Gemeinschaft für das Pferd, Die Zukunft des Pferdes in der Schweiz (S. 8-13). Pfäffikon: Buchdruckerei des Schweizer Kavallerist.

11.3 Interviewverzeichnis

Peter van der Gugten, Wanderreitführer (4. April 2012). Telefoninterview zum Thema „Organisation ASRE und Wanderreiten allgemein“.

Ruedi Jenny, Vizepräsident Verein Pferd und Umwelt Linthgebiet-Glarnerland VPULG (4. April 2012). Schriftliches Interview zum Thema „Reitwege in der Linthebene“.

Markus Capirone, Begründer und Mitentwickler von SchweizMobil (5. April 2012). Persönliches Interview zum Thema „Sichtweise Schweiz Mobil zu einem nationalen Reitwegnetz“, Olten.

Jürg Eberle, Präsident der Vereinigung Pferd, ehem. Leiter einer Arbeitsgruppe zur Revision des Raumplanungsgesetzes im Auftrag des SVPS (10. April 2012). Persönliches Interview zum Thema „Revision des Raumplanungsgesetzes“, Suberg-Grossaffoltern.

Dr. iur. Beat Ries, Rechtsanwalt, Dipl. Raumplaner ETH NDS (24. April 2012). Persönliches Experteninterview zum Thema „Raumplanung und Pferd“, Aarau.

Bruno Bulgheroni, Leiter Gemeindestrassen und Langsamverkehr & Jakob Ruckstuhl, Leiter Bauen ausserhalb Bauzonen des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen (25. April 2012). Persönliches Interview zum Thema „Raumplanung und Reitweginfrastruktur aus kantonaler Perspektive“, St. Gallen.

Christian Tanner (3. Mai 2012). Telefoninterview zum Thema „Reitwege in den Freibergen“.

Jonas Büchel, Sachbearbeiter des Amtes für Raumplanung des Kantons Thurgau (15. Mai 2012). Schriftliches Interview zum Thema „Raumplanung und Pferd im Kanton Thurgau“.

11.4 Verzeichnis der Gespräche und E-Mails

Husaren Reitclub (3. April 2012). Persönliches Gespräch am Stammtisch des Husaren Reitclubs, St. Gallen.

Werner Waldmeier, Geschäftsführer des Schweizerischen Fahrlehrerverbands SFLV (16. April 2012). E-Mail-Anfrage für „Stellungnahme SFLV zur Behandlung des Pferdes in der Fahrausbildung“.

Daniel Bohnenblust, Sachbearbeiter Bundesamt für Statistik (27. April 2012). E-Mail-Auskunft zum Thema „Unfälle mit Reitern im Strassenverkehr“.

Georg Gübeli, Chef der Verkehrstechnik KAPO St. Gallen (1. Mai 2012). E-Mail zum Thema „Verhalten im Strassenverkehr durch Reiter“.

Hans Peter Eugster (3. Mai 2012). E-Mail-Auskunft zum Thema „Unfälle mit Reitern im Strassenverkehr“.

Jakob Ruckstuhl, Leiter Bauen ausserhalb Bauzonen des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen (16. Mai 2012). E-Mail zum Thema „Landwirtschaftliche Nebenbetriebe“.

Merlina Bajic, Sachbearbeiterin Bundesamt für Statistik (18. Mai 2012). E-Mail-Auskunft zum Thema „Erhebungsmethode Nutztiere in der landwirtschaftlichen Strukturerhebung“.

Lorenz Hurni, Leiter Institut für Kartografie und Geoinformation (24. Mai 2012). E-Mail zum Thema „Wegkategorisierung der Landestopographie“.

Peter van der Gugten, Wanderreitführer (29. Mai 2012). E-Mail zum Thema „Kosten der Reitwegkarte des ASRE“.

Peter van der Gugten, Wanderreitführer (1. Juni 2012). E-Mail zum Thema „Reitwegkarte ASRE“.

Anhänge

A 1 Karte des Reitwegnetzes des AREF

Abbildung 61 Réseau équestre aux Franches-Montagnes et environs



Quelle: AREF & Jura Tourisme, 2010

A 2 Übersichtstabelle: Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone

Tabelle 5 Übersichtstabelle: Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone

Pferdezucht (B 2)	Pferdepension (B 3)	Nichtlandw. Nebenbetriebe (B 4)	Hobbymässige Pferdehaltung (C 4)
<p>Allgemeine Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftsbetrieb - genügende Futterbasis - längerfristige Existenzfähigkeit - keine Freizeitlandwirtschaft - keine überwiegenden entgegenstehenden Interessen 	<p>Allgemeine Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftsbetrieb - genügende Futterbasis - längerfristige Existenzfähigkeit - keine Freizeitlandwirtschaft - keine überwiegenden entgegenstehenden Interessen 	<p>Allgemeine Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftsbetrieb - längerfristige Existenzfähigkeit - keine Freizeitlandwirtschaft - keine überwiegenden entgegenstehenden Interessen 	<p>Einschlägige Bestimmung: Art. 24d Abs. 1^{bis} RPG: Die hobbymässige Pferdehaltung ist zulässig, sofern das Unnutzungsobjekt in der Nähe einer Wohnbaute liegt und die Pferde besonders tierfreundlich gehalten werden. Aussenanlagen sind möglich, sofern sie für eine tiergerechte Haltung notwendig sind. Flächen für die hobbymässige Pferdehaltung sind an das Erweiterungspotenzial der Wohnbaute anzurechnen.</p>
<p>Besondere Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - anerkannte Zuchttiere - Baute oder Anlage ist für die Pferdehaltung nötig - ausreichende Fachkenntnisse - Betriebskonzept 	<p>Besondere Voraussetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - landw. Gewerbe ohne Pensionspferde - Beschränkung der Anzahl Pensionspferde - kein zusätzliches Personal - nur Nebeneinkommen - Betriebskonzept bei grösseren Vorhaben - bestehende Erschliessung ausreichend - genügend Ausreitmöglichkeiten 	<p>Besondere Voraussetzungen³⁰:</p> <ul style="list-style-type: none"> - landw. Gewerbe - Angewiesensein auf Zusatzeinkommen (o) - Führung des NB durch den Bewirtschafter - keine Angestellten nur für den NB (o) - Arbeits erledigung überwiegend durch die Bewirtschafterfamilie - NB liegt innerhalb des Hofbereichs - Bewirtschaftung bleibt gewährleistet - Hofcharakter im Wesentlichen unverändert - keine Wettbewerbsverzerrung 	<p>Andere Bestimmungen: Art. 24a RPG: Die hobbymässige Pferdehaltung ist möglich, wenn keine baulichen Massnahmen notwendig sind und keine neuen Auswirkungen auf Raum, Erschliessung und Umwelt entstehen.</p>

³⁰Die unterschiedlichen Voraussetzungen und Möglichkeiten bei Nebenbetrieben mit und solchen ohne engen sachlichen Bezug zum landwirtschaftlichen Gewerbe werden durch die in Klammern gesetzten Buchstaben (m) und (o) kenntlich gemacht.

Mögliche Bauten und Anlagen: - Stall und Allwetterauslauf - Futter-, Einstreu- und Mistlager - Platz für Pferdepflege - Sattel- und Geschirrkammer - Zäune unter speziellen Voraussetzungen: - Ausbildungsplatz - Führanlage	Mögliche Bauten und Anlagen: - Stall und Allwetterauslauf - Futter-, Einstreu- und Mistlager - Platz für Pferdepflege - Zäune	Mögliche bauliche Massnahmen 1: - Umnutzung und Umbau von bestehenden, für die Landwirtschaft nicht mehr benötigten Bauten - An- oder Fahrnisbauten bis 100 m ² , sofern kein oder zu wenig Raum vorhanden (m)	Art. 24c RPG: Die hobbymässige Pferdehaltung ist möglich, wenn ein entsprechendes Erweiterungspotenzial besteht, die Aussenanlagen einen körperlichen Zusammenhang mit dem Umnutzungsobjekt aufweisen und dessen Identität einschliesslich der Umgebung in den wesentlichen Zügen gewahrt bleibt.
Nicht zonenkonform: Bauten und Anlagen für die Nutzung der Pferde (z. B. Reithallen, Springgärten, Dressurvierecke, Rundbahnen usw.)	Nicht zonenkonform: - Bauten und Anlagen für die Nutzung der Pferde (z. B. Reithallen, Springgärten, Dressurvierecke, usw.) - Einrichtungen für die Pferdebesitzer (z. B. Reiterstübli, Umkleieräume, Parkplätze usw.)	Beispiele für bauliche Massnahmen: Einbau von Boxen, Umkleieräumen, Gästezimmern usw. Beispiele für Nebenbetriebe: Reitferien auf dem Bauernhof, Hippotherapie, Hufschmiede usw.	Art. 24d Abs. 1 RPG: - Reine Wohnbaute: Die hobbymässige Pferdehaltung ist möglich, wenn alle notwendigen Aussenanlagen bereits vorhanden sind. Erweiterungen ausserhalb des bestehenden Volumens sind unzulässig. - Baute mit gemischter Nutzung: Im unbewohnten Gebäudeteil können gemäss Art. 24d Abs. 1bis RPG hobbymässig Pferde gehalten und die notwendigen Aussenanlagen errichtet werden.

Quelle: ARE & UVEK, 2011, S. 20

A 3 Fragenkataloge zu den Experten-Interviews

A 3.1 Peter van der Gugten (ASRE)

1. Bitte beschreibe kurz deine Person und was deine Aufgabe bei der ASRE ist
2. Wie schätzt du das Reitwege-Angebot ein?

Realisierung des Reitwegenetzes

3. Was für Bemühungen bestehen seitens des ASRE? Wurden schon Projekte für Reitwege durchgeführt?

- a. Wer lancierte und wer leitete solche Projekte zur Etablierung eines Reitweges bei der ASRE?
- b. Wie lange dauerte das Projekt?
4. Welche rechtlichen Grundlagen bestehen für die Realisierung eines solchen Netzes?
 - a. Wo siehst du rechtlich gesehen Schwierigkeiten?
 - b. Wo siehst du allgemein Schwierigkeiten?
5. Wie gross ist die Unterstützung für ein Reitwegnetz von Seiten der Behörden?
6. Sind die raumplanerischen Rahmenbedingungen für ein Reitwegnetz eher begünstigend oder behindernd?
7. Müssen für die Realisierung eines Netzes rechtlich gesehen Neuregelungen getroffen werden? Wenn ja welche?

Kosten und wirtschaftlicher Nutzen

8. Wie gross ist die Nachfrage nach Reitwegeninfrastruktur aus deiner Sicht?
9. Denkst du, dass Betriebe vom Ausbau des Reitwegnetzes profitieren könnten (Reitställe, Pensionen, Restaurants,...) ? Könntest du den wirtschaftlichen Nutzen beziffern?
10. Wie könnte ein Reitwegnetz finanziert werden?

Infrastruktur

11. Welche Bedingungen setzt das ASRE an Wege, damit sich diese als Reitwege eignen?
12. Müssen aus der Sicht des ASRE Wege-Umbauten oder -Neubauten vorgenommen werden?
13. Wie würdest du bei der Kategorisierung von Wegen vorgehen?
14. Was braucht es, um die Signalisierung für ein Wegenetz zu realisieren?
15. Werden die Wege ausschliesslich durch Reiter benutzt, oder gibt es auch andere Wegennutzer (Fussgänger, Velofahrer, landwirtschaftlicher Verkehr,...)? Siehst du in diesem Zusammenhang Konflikte?

Strassenverkehr

16. Wird im Strassenverkehrsgesetz/ Verkehrsregelnverordnung genügend Rücksicht auf das Pferd genommen?
17. Sind deiner Meinung nach die Gesetze in Bezug auf das Pferd/Reiten noch aktuell/zeitgemäss? - Korrelation von Aktualisierungen mit dem Wachstum und dem Rückgang des Pferdebestandes und mit dem Wandel der Nutzung des Pferdes
18. Sollte im Verkehrsunterricht mehr auf Begegnungen mit Reitern/Pferden aufmerksam gemacht werden? Denkst du, es könnten dadurch Konflikte verhindert werden?

A 3.2 Ruedi Jenny (VPULG)

1. Bitte beschreiben Sie kurz, wer Sie sind und welchen Hintergrund Sie haben.

Reitwege Glarus

2. Haben Sie ausschliesslich für Reiter gekennzeichnete Wege?
3. Gibt es Probleme mit anderen Wegbenutzern bei der gemeinsamen Nutzung von Wegen?

Probleme im Linthgebiet

4. Beschreiben Sie bitte kurz die Situation?
5. Was sind die Probleme in Ihrer Region in Bezug auf den Reitsport?
6. Wodurch werden diese Probleme hervorgerufen (Recht/Raumplanung/Behörden/...)?
7. Auf welcher behördlichen Stufe denken Sie, muss nach Lösungen gesucht werden?

Raumplanung und Pferd

8. Was bietet die Raumplanung der Pferdehaltung für Möglichkeiten?
9. Welche Grenzen setzt die Raumplanung der Pferdehaltung?
10. Wo sehen Sie raumplanerische Konflikte?
11. Welchen konkreten Änderungsbedarf im Raumplanungsrecht leiten Sie daraus ab?
12. Werden Projekte im Zusammenhang mit Pferdesport durch die Raumplanung begünstigt oder behindert?

Strassenverkehr

13. Wird im Strassenverkehrsgesetz/ Verkehrsregelnverordnung genügend Rücksicht auf das Pferd genommen?
14. Sind Ihrer Meinung nach die Gesetze in Bezug auf das Pferd/Reiten noch aktuell/zeitgemäss? – Korrelation von Aktualisierungen mit dem Wachstum und dem Rückgang des Pferdebestandes und mit dem Wandel der Nutzung des Pferdes
15. Sollte im Verkehrsunterricht mehr auf Begegnungen mit Reitern/Pferden aufmerksam gemacht werden? Denken Sie, es könnten dadurch Konflikte verhindert werden?

A 3.3 Markus Capirone (Velobüro Olten, SchweizMobil)

1. Bitte beschreiben Sie kurz, wer Sie sind und was Ihre Aufgabe bei Schweiz Mobil ist

Wegenetz SchweizMobil

2. Wie wägen Sie ab, für welche Nutzergruppe Sie ein Wegenetz anlegen/finanzieren?
3. Haben Sie schon weitere Projekte geplant?
4. Wie viel eigene finanzielle Mittel besitzen Sie um neue Wege anzulegen und alte Instand zu halten?
5. Nach welchen Kriterien legen Sie die Routenführung fest?
6. Auf welche Probleme stossen Sie dabei und wie gehen Sie damit um? (Erlaubnis Eigentümer/ Behörden)
7. Was für rechtliche Vorgaben müssen dabei beachtet werden?
8. Wie hoch sind die finanziellen Aufwendungen für die Signalisierung und Kartographierung eines Wegabschnittes?
9. Was für finanzielle Vorteile kann es einer Region/ Gemeinde bringen, wenn ein nationales Wegenetz aufgebaut wird?
10. Was für Software benutzen Sie für die Kartographierung?

Reitwegenetz

11. Sehen Sie rechtlich Möglichkeiten, ein nationales Reitwegenetz zu verwirklichen?
12. Wo sind dabei Hindernisse oder Probleme zu erwarten?
13. Auf welcher behördlichen Ebene müssten die Grundlagen für ein solches Netz geschaffen werden? In wessen Verantwortungsbereich fällt ein solches Anliegen?
14. Möchte man einen Weg offiziell als Reitweg kennzeichnen, auf welche Probleme könnte man dabei stossen und wie sähen konkrete Lösungen aus?

A 3.4 Jürg Eberle (Vereinigung Pferd)

1. Bitte beschreiben Sie kurz, wer Sie sind und was Ihre Aufgabe beim SVPS ist

Raumplanung und Pferd

2. Was bietet die Raumplanung der Pferdehaltung für Möglichkeiten?
3. Welche Grenzen setzt die Raumplanung der Pferdehaltung?
4. Wo sehen Sie raumplanerische Konflikte?
5. Welchen konkreten Änderungsbedarf im Raumplanungsrecht leiten Sie daraus ab?
6. Werden Projekte im Zusammenhang mit Pferdesport durch die Raumplanung begünstigt oder behindert?

Parlamentarische Initiative: Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone

7. Worum geht es in der Initiative, die von Christophe Darbellay im Oktober 2004 lanciert wurde?
8. Welche Fortschritte wurden seither erzielt?
9. Welche Erwartungen haben Sie an eine resultierende Neuregelung?

Reitwegenetz

10. Wie gross ist die Nachfrage nach Reitwegeinfrastruktur aus Ihrer Sicht?
11. In der Raumplanung wird vorwiegend die Pferdehaltung geregelt. Wie schätzen Sie die Rahmenbedingungen für die Realisierung eines Reitwegenetzes ein? (rechtlich, raumplanerisch, gesellschaftlich, finanziell)
12. Gibt es von Seiten des SVPS bereits Bemühungen um ein nationales Reitwegenetz?
13. Würden Sie vom SVPS die Etablierung eines nationalen Reitwegenetzes unterstützen?
14. Was für Konflikte sehen Sie in diesem Zusammenhang? (mit anderen Wegbenutzern, mit Behörden,...)

Strassenverkehr

15. Wird im Strassenverkehrsgesetz/ Verkehrsregelnverordnung genügend Rücksicht auf das Pferd genommen?
16. Sind Ihrer Meinung nach die Gesetze in Bezug auf das Pferd/Reiten noch aktuell/zeitgemäss? – Korrelation von Aktualisierungen mit dem Wachstum und dem Rückgang des Pferdebestandes und mit dem Wandel der Nutzung des Pferdes
17. Sollte im Verkehrsunterricht mehr auf Begegnungen mit Reitern/Pferden aufmerksam gemacht werden? Denken Sie, es könnten dadurch Konflikte verhindert werden?

A 3.5 Beat Ries (Rechtsanwalt)

1. Bitte beschreiben Sie kurz, wer Sie sind und welchen Hintergrund Sie haben.

Raumplanung und Pferd

2. Was bietet die Raumplanung der Pferdehaltung für Möglichkeiten?
3. Welche Grenzen setzt die Raumplanung der Pferdehaltung?
4. Wo sehen Sie raumplanerische Konflikte?
5. Welchen konkreten Änderungsbedarf im Raumplanungsrecht leiten Sie daraus ab?
6. Werden Projekte im Zusammenhang mit Pferdesport durch die Raumplanung begünstigt oder behindert?

In einem Interview im Bulletin 9 / 25.7.2011 machten Sie die Aussage, dass die Landwirtschaftszone nicht nur der Produktion vorbehalten sein soll.

7. Welchen Änderungsbedarf sehen Sie hierzu bei den derzeitigen Gesetzen?
8. Sehen Sie eine Chance in Bestrebungen, die derzeitige Gesetzeslage zu ändern?
9. Welche konkreten Lösungsansätze gibt es und wie sind deren Chancen?

Strassenverkehr

10. Wird im Strassenverkehrsgesetz/ Verkehrsregelverordnung genügend Rücksicht auf das Pferd genommen?
11. Sind Ihrer Meinung nach die Gesetze in Bezug auf das Pferd/Reiten noch aktuell/zeitgemäss? – Korrelation von Aktualisierungen mit dem Wachstum und dem Rückgang des Pferdebestandes und mit dem Wandel der Nutzung des Pferdes
12. Sollte im Verkehrsunterricht mehr auf Begegnungen mit Reitern/Pferden aufmerksam gemacht werden? Denken Sie, es könnten dadurch Konflikte verhindert werden?

Reitwegenetz

13. Sehen Sie rechtlich Möglichkeiten, ein nationales Reitwegenetz zu verwirklichen?
14. Wo sind dabei Hindernisse oder Probleme zu erwarten?
15. Auf welcher behördlichen Ebene müssten die Grundlagen für ein solches Netz geschaffen werden? In wessen Verantwortungsbereich fällt ein solches Anliegen?
16. Möchte man einen Weg offiziell als Reitweg kennzeichnen, auf welche Probleme könnte man dabei stossen und wie sähen konkrete Lösungen aus?

A 3.6 Bruno Bulgheroni & Jakob Ruckstuhl (Kanton St. Gallen)

1. Bitte beschreiben Sie kurz, wer Sie sind und was Ihre Aufgabe beim Kanton St. Gallen ist

Reitwegenetz

2. Was für rechtliche Grundlagen bestehen im Bereich Reitwege bereits im Kanton St. Gallen?
 - a. Auf welchen Wegen ist das Reiten erlaubt?
 - b. Welche zusätzlichen Bestimmungen müssten beachtet werden?
3. In der Wegleitung „Pferd und Raumplanung“ steht auf Seite 19: *„Es kann sich durchaus lohnen, das Thema auf planerischer Ebene anzugehen, beispielsweise mit dem In-*

strument eines kommunalen oder regionalen Reitwegkonzepts“. Wie stehen Sie (der Kanton St.Gallen) dazu?

4. Denken Sie, dass durch ein Reitwegenetz Konflikte vermieden werden könnten?
 - a. Wenn ja, welche?
5. Denken Sie, dass ein offizielles Reitwegenetz die Toleranz für Reiter in der Bevölkerung steigern oder eher verringern würde?
6. Wie gross ist die Nachfrage nach Reitwegeinfrastruktur im Kanton St. Gallen aus Ihrer Sicht?
7. In der Raumplanung wird vorwiegend die Pferdehaltung geregelt. Wie schätzen Sie die Rahmenbedingungen für die Realisierung eines Reitwegenetzes ein? Hat die Raumplanung überhaupt einen Einfluss darauf? (rechtlich, raumplanerisch, gesellschaftlich, finanziell)
8. Auf welcher Ebene (national, kantonale, regional, kommunale) sollte man ein solches Projekt ansiedeln?
9. Hätte der Kanton St. Gallen ein Interesse daran, ein solches Projekt zu unterstützen?

Wirtschaftlicher Nutzen

10. Denken Sie, dass aus einem solchen Projekt auch ein wirtschaftlicher Nutzen für die Region entstehen könnte?

Parlamentarische Initiative: Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone

11. Genügt das derzeitige Raumplanungsrecht im Bereich der Pferdehaltung aus kantonaler Sicht den daran gestellten Anforderungen? Sehen Sie konkreten Änderungsbedarf?
12. Ist Ihnen die Initiative, welche von Christophe Darbellay im Oktober 2004 lanciert wurde, ein Begriff?
13. Welche Erwartungen hat der Kanton St. Gallen an eine resultierende Neuregelung?
14. Erwarten Sie aus kantonaler Sicht Vorteile hinsichtlich der Umsetzung des Raumplanungsgesetzes?

Strassenverkehr

15. Wird im Strassenverkehrsgesetz/Verkehrsregelnverordnung genügend Rücksicht auf das Pferd genommen?
16. Sind Ihrer Meinung nach die Gesetze in Bezug auf das Pferd/Reiten noch aktuell/zeitgemäss? – Korrelation von Aktualisierungen mit dem Wachstum und dem Rückgang des Pferdebestandes und mit dem Wandel der Nutzung des Pferdes
17. Sollte im Verkehrsunterricht mehr auf Begegnungen mit Reitern/Pferden aufmerksam gemacht werden? Denken Sie, es könnten dadurch Konflikte verhindert werden?

A 3.7 Christian Tanner (AREF)

1. Bitte beschreiben Sie kurz, wer Sie sind und was Ihre Aufgabe bei der AREF ist
2. Wie schätzen Sie ihr Reitwege-Angebot ein?
3. Wie gross ist das Reitwegenetz im Kanton Jura?

Realisierung des Reitwegenetzes

4. Wer lancierte und wer leitete das Projekt zur Etablierung eines Reitwegenetzes im Jura?
5. Welche rechtlichen Grundlagen bestanden für die Realisierung eines solchen Netzes?
Wo hatten Sie rechtlich gesehen Schwierigkeiten?
6. Wie gross war die Unterstützung Ihres Projekts von Seiten der Behörden?
7. Haben die raumplanerischen Rahmenbedingungen das Projekt eher begünstigt oder behindert?
8. Mussten für die Realisierung des Netzes rechtlich gesehen Neuregelungen getroffen werden? Wenn ja welche?
9. Wie lange dauerte das Projekt?

Kosten und wirtschaftlicher Nutzen

10. Wie gross ist die Nachfrage nach Reitwegeinfrastruktur aus Ihrer Sicht? Haben Sie seit der Realisierung des Netzes einen Unterschied festgestellt?
11. Profitieren die Betriebe in der Region (Reitställe, Pensionen, Restaurants,...) vom Ausbau des Reitwegenetzes? Können Sie den wirtschaftlichen Nutzen beziffern?
12. Wie konnte dieses Reitwegenetz finanziert werden?

Infrastruktur

13. Welche Bedingungen haben Sie an Wege gesetzt, damit sich diese als Reitwege eignen?
Mussten Wege-Umbauten oder -Neubauten vorgenommen werden?
14. Wie sind Sie bei der Kategorisierung der Wege vorgegangen?
15. Was brauchte es, um die Signalisierung für das Wegenetz zu realisieren?
16. Werden die Wege ausschliesslich durch Reiter benutzt, oder gibt es auch andere Wegenutzer (Fussgänger, Velofahrer, landwirtschaftlicher Verkehr,...)? Sehen Sie in diesem Zusammenhang Konflikte?

A 3.8 Jonas Büchel (Kanton Thurgau)

1. Bitte beschreiben Sie kurz, wer Sie sind und was Ihre Aufgabe beim Kanton Thurgau ist

Reitwegenetz

2. Was für rechtliche Grundlagen bestehen im Bereich Reitwege bereits in Kanton Thurgau?
 - a. Auf welchen Wegen ist das Reiten erlaubt?
 - b. Welche zusätzlichen Bestimmungen müssten beachtet werden?
3. In der Wegleitung „Pferd und Raumplanung“ steht auf Seite 19: *„Es kann sich durchaus lohnen, das Thema auf planerischer Ebene anzugehen, beispielsweise mit dem Instrument eines kommunalen oder regionalen Reitwegkonzepts“*. Wie stehen Sie (der Kanton Thurgau) dazu?
4. Denken Sie, dass durch ein Reitwegenetz Konflikte vermieden werden könnten?
 - a. Wenn ja, welche?
5. Denken Sie, dass ein offizielles Reitwegenetz die Toleranz für Reiter in der Bevölkerung steigern oder eher verringern würde?
6. Wie gross ist die Nachfrage nach Reitwegeinfrastruktur im Kanton Thurgau aus Ihrer Sicht?
7. In der Raumplanung wird vorwiegend die Pferdehaltung geregelt. Wie schätzen Sie die Rahmenbedingungen für die Realisierung eines Reitwegenetzes ein? Hat die Raumplanung überhaupt einen Einfluss darauf? (rechtlich, raumplanerisch, gesellschaftlich, finanziell)
8. Auf welcher Ebene (national, kantonale, regional, kommunal) sollte man ein solches Projekt ansiedeln?
9. Hätte der Kanton Thurgau ein Interesse daran, ein solches Projekt zu unterstützen?

Wirtschaftlicher Nutzen

10. Denken Sie, dass aus einem solchen Projekt auch ein wirtschaftlicher Nutzen für die Region entstehen könnte?

Parlamentarische Initiative: Pferdehaltung in der Landwirtschaftszone

11. Genügt das derzeitige Raumplanungsrecht im Bereich der Pferdehaltung aus kantonaler Sicht den daran gestellten Anforderungen? Sehen Sie konkreten Änderungsbedarf?
12. Ist Ihnen die Initiative, welche von Christophe Darbellay im Oktober 2004 lanciert wurde, ein Begriff?
13. Welche Erwartungen hat der Kanton Thurgau an eine resultierende Neuregelung?

14. Erwarten Sie aus kantonaler Sicht Vorteile hinsichtlich der Umsetzung des Raumplanungsgesetzes?

Strassenverkehr

15. Wird im Strassenverkehrsgesetz/Verkehrsregelnverordnung genügend Rücksicht auf das Pferd genommen?

16. Sind Ihrer Meinung nach die Gesetze in Bezug auf das Pferd/Reiten noch aktuell/zeitgemäss? – Korrelation von Aktualisierungen mit dem Wachstum und dem Rückgang des Pferdebestandes und mit dem Wandel der Nutzung des Pferdes

17. Sollte im Verkehrsunterricht mehr auf Begegnungen mit Reitern/Pferden aufmerksam gemacht werden? Denken Sie, es könnten dadurch Konflikte verhindert werden?

A 4 Fragebogen

Einstieg

Frage 1

Demographische Angaben

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Postleitzahl:
Geschlecht:
Alter:

Einstieg

Frage 2

Seit wie viel Jahren betreiben Sie Pferdesport?

0

Einstieg

Frage 3

Wie viele weitere Mitglieder Ihrer Familie betreiben auch Pferdesport (ausser Ihnen)?

0

Einstieg

Frage 4

Sind Sie Reitclub-Mitglied?

- Nein
- Ja, in einem
- Ja, in mehreren

Einstieg

Frage 5

Wie viele Pferde besitzen Sie/Ihre Familie?

0

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Einstieg

Frage 6

Mein Pferd steht...

- in einem Pensionsstall
- in einem Ausbildungsstall
- im eigenen Stall
- bei einem Bauern
- Ich habe kein Pferd, besitze jedoch Pferdeboxen
- Ich besitze kein Pferd

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Einstieg

Frage 7

Sie gaben an, einen eigenen Stall zu besitzen. Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen dazu:

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Wie viele Boxen besitzt ihr Stall?

Wie viele Boxen vermieten Sie?

Sind die Boxen nur für Langzeit-Pensionäre oder nehmen Sie auch Feriengäste auf?

Einstieg

Frage 8

Wie nutzen Sie Ihre Pferde?

Mehrfachantwort möglich

- zum Reiten
- zum Fahren
- zum Arbeiten
- Anderes:
- Anderes:
- Ich besitze keine Pferde

Einstieg

Frage 9

Bitte ordnen Sie sich ein.

100%/0%	90%/10%	80%/20%	70%/30%	60%/40%	50%/50%	40%/60%	30%/70%	20%/80%	10%/90%	0%/100%	<input type="radio"/> Weiss nicht
Freizeitreiter/-fahrer	<input type="radio"/>	Sportreiter/-fahrer									

Erläuterungen:

Einstieg

Frage 10

An wie vielen Reit-/Fahrturnieren nehmen Sie pro Jahr durchschnittlich Teil?

	0	1-3	4-6	7-9	10-12	13-15	16-18	19-21	mehr
Fahrtturniere	<input type="radio"/>								
Springturniere	<input type="radio"/>								
Vielseitigkeitsreiten (Military)	<input type="radio"/>								
Dressurturniere	<input type="radio"/>								
Jagdritte	<input type="radio"/>								
Rennen	<input type="radio"/>								
Distanzritte	<input type="radio"/>								
andere <input type="text"/>	<input type="radio"/>								
andere <input type="text"/>	<input type="radio"/>								
andere <input type="text"/>	<input type="radio"/>								

persönliches Reitverhalten

Frage 11

Bitte beantworten Sie folgende Fragen zu Ihren Ausritten/Ausfahrten:

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Wie viele Ausritte/Ausfahrten unternehmen Sie durchschnittlich pro Woche?

Wie lange dauert ein durchschnittlicher Ausritt/Ausfahrt? (ohne Satteln, Pflegen etc.)?

Wie lange dauerte Ihr längster Ausritt/Ausfahrt in den letzten 6 Monaten?

Wieviele Reiter begleiten Sie durchschnittlich bei Ihren Ausritten/Ausfahrten?

Wieviele Reiter begleiten Sie maximal bei Ihren Ausritten/Ausfahrten?

Wie viele Wegvarianten kennen Sie für Ihren alltäglichen Ausritt/Ausfahrt? (Die Streckenführung muss nicht auf ganzer Länge unterschiedlich sein; es könne auch Überschneidungen von bis zu 50% der Reitzzeit vorkommen.)

Würden Sie gerne mehr Wegvarianten kennen?

persönliches Reitverhalten

Frage 12

Wieviel Prozent eines durchschnittlichen Ausritts/einer durchschnittlichen Ausfahrt bestehen aus...

Gangart %

Schritt %

Trab %

Galopp %

Führen des Pferdes aufgrund gefährlicher Streckenabschnitte (Verletzungsgefahr für Pferd/Reiter) %

Führen des Pferdes aus persönlichen Gründen %

Total %

Achtung: Total muss genau 100 % ergeben.

Weitere Erläuterungen

persönliches Reitverhalten

Frage 13

Gaststätten

	bei (fast) jedem Ausritt	mind. einmal pro Woche	ca. 4 mal pro Monat	2 bis 3 mal pro Monat	1 bis 2 mal pro Monat	weniger als 1 mal pro Monat	nie
Wie oft besuchten Sie in den letzten 12 Monaten eine Gaststätte während eines Ausritts?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
um etwas zu trinken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
um etwas zu essen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
um dort zu übernachten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weitere Erläuterungen

Begegnungsraum Reitweg

Frage 14

Wie oft gab es in den letzten 6 Monaten Konfliktsituationen...? (Konflikte im Sinne von gefährlichen Situationen für Sie und Ihr Pferd oder Dritte.)

...mit Reitern	<input type="text"/>
...mit Pferdefuhrwerken	<input type="text"/>
...mit Fussgängern	<input type="text"/>
...mit Fahrradfahrern	<input type="text"/>
...mit zweirädrigen Motorfahrzeugen	<input type="text"/>
...mit PKWs/LKWs	<input type="text"/>
...mit Anderen	<input type="text"/>

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Begegnungsraum Reitweg

Frage 15

Bitte charakterisieren Sie ihre Begegnungen mit anderen Wegbenützern (Bitte kreuzen Sie jene Wegbenutzer an, auf welche die Aussage zutrifft)

Mehrfachantwort möglich

	Reiter	Pferdefuhrwerke	Fussgänger	Fahrräder	Zweirädrige Motorfahrzeuge	PKWs/LKWs	trifft auf keinen dieser Wegbenutzer zu
Eine gleichzeitige Wegbenützung mit ... ist fast unmöglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Diese Wegbenutzer stören mich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Ich komme gut an ... vorbei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
... verhalten sich generell rücksichtsvoll	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
... begegnen mir generell freundlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Ich finde es toll, dass es ... auf den Wegen hat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Es gibt sogar interessante Begegnungen mit ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Ich bin auch schon rücksichtslos ... begegnet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Begegnungsraum Reitweg

Frage 16

Aufmerksamkeit schaffen

	trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	Weiss nicht
Es ist notwendig, dass Motorfahrzeugführer vermehrt auf das Verhalten bei Begegnungen mit Pferden aufmerksam gemacht werden? (Beispielsweise im Fahrunterricht)	<input type="radio"/>				
Es ist notwendig, dass auch im Verkehrsunterricht in der Schule vermehrt auf das Verhalten bei Begegnungen mit Pferden eingegangen wird	<input type="radio"/>				
Die Reitvereine müssten selber mehr Öffentlichkeitsarbeit leisten	<input type="radio"/>				
Die Behörden müssten mehr Öffentlichkeitsarbeit leisten	<input type="radio"/>				

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Infrastruktur Reitweg

Frage 17

Was für Hindernisse/Gefahrenstellen begegnen Ihnen auf Ihren Ausritten/Ausfahrten? Wie sehr behindern Sie diese?

	Passieren nicht möglich	das Pferd muss geführt werden	Verletzungsgefahr für das Pferd gross	Verletzungsgefahr erhöht	Verletzungsgefahr gering	keine Behinderung	passieren Verboten
Wasserrinnen quer zum Weg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veloweg Barrieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wandweg Barrieren (bspw. bei Weiden)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
stelle geteerte Strassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
stark befahrene Strassenabschnitte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
stark befahrene Kreuzungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anderes: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anderes: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anderes: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anderes: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anderes: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

weitere Bemerkungen

Infrastruktur Reitweg

Frage 18

Sind sie mit dem Gaststättenangebot für Reiter in Ihrer Region zufrieden?

	trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu	Weiss nicht	
Nein, es hat keine Gaststätten, in die ich während eines Rittes/einer Fahrt einkehren könnte	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Nein, es hat nur wenige Gaststätten, in denen ich einkehren könnte	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Nein, denn mir fehlt eine Übersicht über das Angebot	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Ich hätte gerne eine Karte, worauf das Angebot eingezeichnet ist	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Ja, es gibt viele Gaststätten in die ich während eines Rittes einkehren könnte	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Ja, für mich reicht das Angebot	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Es gibt allgemein zu wenig Übernachtungsmöglichkeiten mit dem Pferd	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Es gibt in meiner Region zu wenig Übernachtungsmöglichkeiten mit dem Pferd	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Nein, es gibt zwar Gaststätten, aber Reiter sind oft unerwünscht	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Nein, es gibt zwar Gaststätten, aber Sie sind für Pferde schlecht eingerichtet (zu wenig Platz/keine Tränke/keine Anbindemöglichkeit/etc.)	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Ich würde mehr Gaststätten besuchen, wenn ich mehr kennen würde	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				
Ich besuche generell keine Gaststätten während eines Ausritts	<input type="radio"/>	<input type="text"/>				

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Infrastruktur Reitweg

Frage 19

Existieren in Ihrem Reitgebiet extra für Pferde angelegte Wege? (bspw. Galoppstien)

- ja
- nein

Wenn ja, könnten Sie mir hier bitte den Zuständigen nennen (freiwillig):

Ritte in neuer Umgebung

Frage 20

Besitzen Sie einen eigenen Pferdetransporter?

- ja
- ja, mehrere
- nein, aber ich habe einen/mehrere bei Bedarf zur Verfügung
- nein und ich habe auch keinen zur Verfügung

Ritte in neuer Umgebung

Frage 21

Für wie viele Pferde haben Sie insgesamt Transporter zur Verfügung?

- 0

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Ritte in neuer Umgebung

Frage 22

Sind Sie schon einmal weggefahren, um an einem anderen Ort einen Ausritt zu machen?

	mehr als 4 mal pro Monat	4 mal pro Monat	2 bis 3 mal pro Monat	1 bis 2 mal pro Monat	weniger als 1 mal pro Monat	nie
Wie oft in den letzten 12 Monaten?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nur für einen Tag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Für mehrere Tage (Pferd wurde dort eingestellt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Schweiz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Ausland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Ritte in neuer Umgebung

Frage 23

Haben Sie schon einmal an einem Tages-/Mehrtagesritt teilgenommen?

	mehr als 4 mal pro Monat	4 mal pro Monat	2 bis 3 mal pro Monat	1 bis 2 mal pro Monat	weniger als 1 mal pro Monat	nie
Wie oft in den letzten 12 Monaten?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nur für einen Tag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Für mehrere Tage (Pferd wurde dort eingestellt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Schweiz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Ausland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
selber organisiert/unternommen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
von meinem Reitverein organisiert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
von einem anderen Reitverein organisiert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
von einem Dritten organisiert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weitere Bemerkungen zu dieser Frage:

Raumplanung

Frage 24

Hatten Sie schon einmal mit der Raumplanung zu tun (in Bezug mit baulichen Massnahmen für Pferde)? Bitte erläutern Sie.

- ja
- nein
- Weiss nicht/Keine Angabe

Erläuterung:

Raumplanung

Frage 25

Publikationen der Behörden (bitte Zutreffendes ankreuzen)

	trifft zu	trifft eher zu	trifft neher nicht zu	trifft nicht zu	weiss nicht
Ich kenne die Publikation des Bundesamtes für Raumentwicklung: Wegleitung "Pferd und Raumplanung"	<input type="radio"/>				
Mir sind weitere Publikationen des Bundes/der Kantone/der Gemeinde bekannt (wenn ja, bitte aufzählen)	<input type="radio"/>				
Es gibt ausreichend viele Publikationen	<input type="radio"/>				
Ich finde die Publikationen sinnvoll	<input type="radio"/>				
Die Publikationen sind hilfreich	<input type="radio"/>				
Ich habe schon mit Publikationen der Behörden gearbeitet	<input type="radio"/>				
Der Reitsport findet in der Raumplanung genügend Beachtung	<input type="radio"/>				
In der Raumplanung werden die Interessen des Reitsports gut vertreten	<input type="radio"/>				

Erläuterungen:

Raumplanung

Frage 26

Kennen Sie einen Verantwortlichen für Raumplanung/Reitwege in Ihrer Region?

- ja
- nein
- Weiss nicht/Keine Angabe

Wenn ja, könnten Sie mir hier diesen bitte nennen (freiwillig):

letzte Frage

Frage 27

Welche "Betriebe rund ums Pferd" kennen Sie?

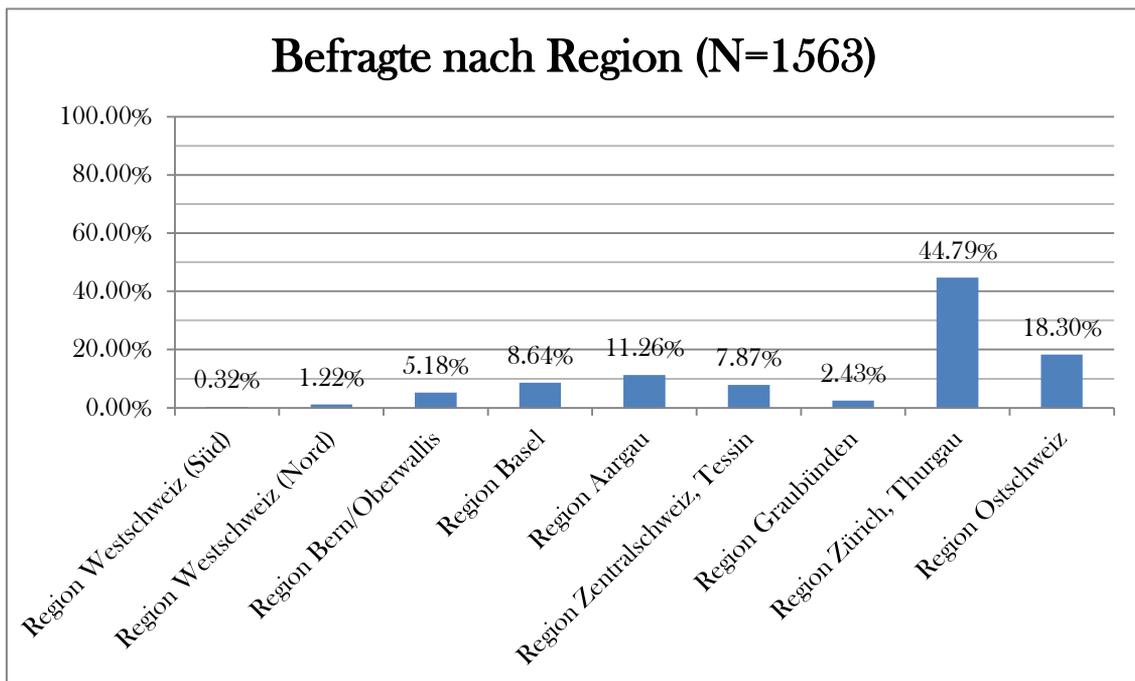
Es ist nicht nötig, dass Sie mir die ganze Adresse aufschreiben, Name und Ort oder Internetadresse reicht vollkommen aus. Ich bin Ihnen dankbar für jede Angabe!

Mehrfachantwort möglich

- Reiterfreundliche Restaurants/Gaststätten:
- Einstellmöglichkeiten für Pferde:
- Höfe für Reiterferien:
- weitere:

A 5 Umfrageresultate

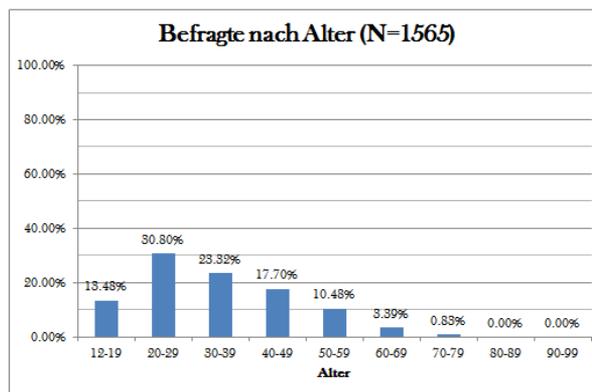
Abbildung 62 Demographische Angaben: PLZ Verteilung



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 1 basierend auf Schweizerische Post, 2012

Abbildung 63 Demographische Angaben: Alter

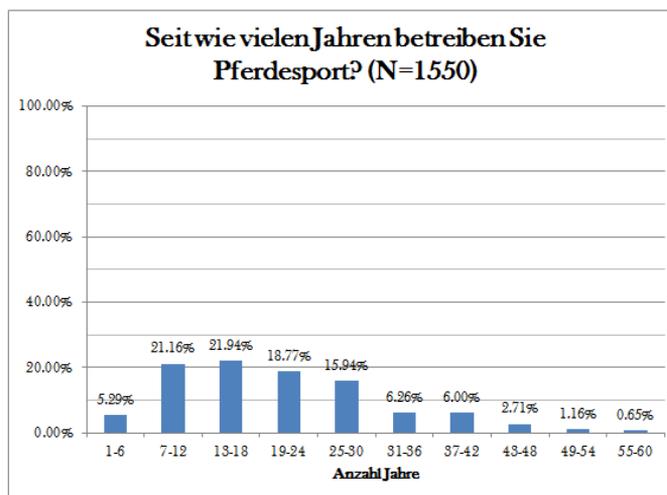
Demographische Angaben: Alter					
Alter	Alter von	Alter bis	Nennungen	in Prozent	
12-19	12	19	211	13.48%	
20-29	20	29	482	30.80%	
30-39	30	39	365	23.32%	
40-49	40	49	277	17.70%	
50-59	50	59	164	10.48%	
60-69	60	69	53	3.39%	
70-79	70	79	13	0.83%	
80-89	80	89	0	0.00%	
90-99	90	99	0	0.00%	
			N	1565	
			Min	12	
			25% Quartil	23	
			50% Quartil	31	
			75% Quartil	43	
			Max	79	
			Modus	28	
			Average	33.92	
			Std. Abw.	13.28	
			Varianz	176.29	



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 1

Abbildung 64 Seit wie vielen Jahren betreiben Sie Pferdesport?

Seit wie vielen Jahren betreiben Sie Pferdesport?				
Jahre	von	bis	Nennung	in Prozent
0	0	0	2	0.18%
1-6	1	6	82	5.29%
7-12	7	12	328	21.16%
13-18	13	18	340	21.94%
19-24	19	24	291	18.77%
25-30	25	30	247	15.94%
31-36	31	36	97	6.26%
37-42	37	42	98	6.00%
43-48	43	48	42	2.71%
49-54	49	54	18	1.16%
55-60	55	60	10	0.65%
			N	1550
			Min	0
			25% Quartil	12
			50% Quartil	19
			75% Quartil	27
			Max	60
			Modus	20
			Average	20.75
			Std. Abw.	11.06
			Varianz	122.25

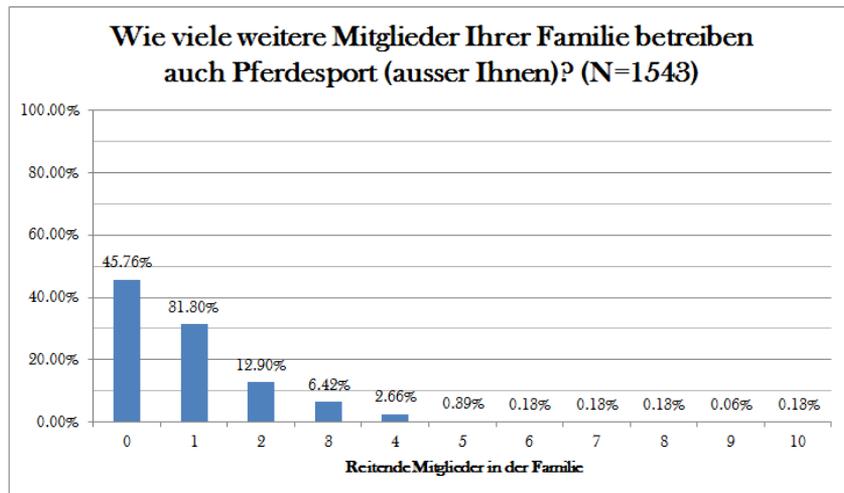


Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 2

Abbildung 65 Wie viele Familienmitglieder betreiben Pferdesport?

Wie viele weitere Mitglieder Ihrer Familie betreiben auch Pferdesport (ausser Ihnen)?

Anzahl	Nennungen	in Prozent
0	706	45.76%
1	488	31.30%
2	199	12.90%
3	99	6.42%
4	41	2.66%
5	6	0.39%
6	2	0.13%
7	2	0.13%
8	2	0.13%
9	1	0.06%
10	2	0.13%
N= 1548		
Min	0	
25% Quartil	0	
50% Quartil	1	
75% Quartil	1	
Max	10	
Modus	0	
Average	0.94	
Std. Abw.	1.20	
Varianz	1.43	

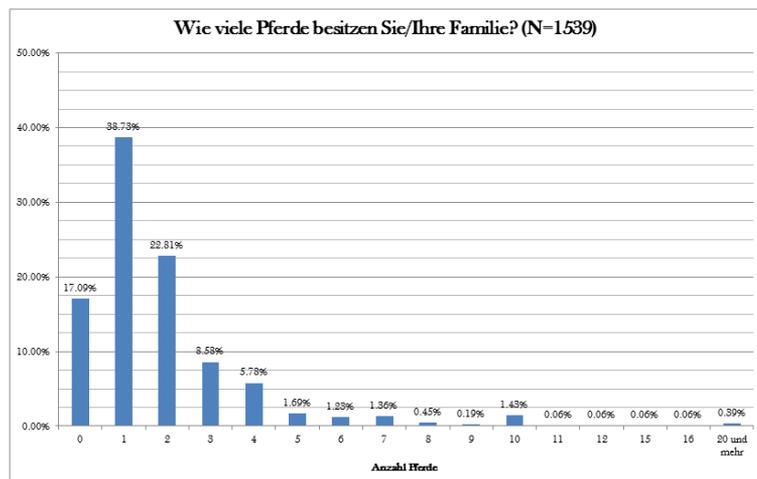


Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 3

Abbildung 66 Wie viele Pferde besitzen Sie/Ihre Familie?

Wie viele Pferde besitzen Sie/Ihre Familie?

Anzahl Pferd/Nennungen	in Prozent	Anzahl Pferde
0	263	17.09%
1	596	38.73%
2	351	22.81%
3	132	8.58%
4	89	5.78%
5	26	1.69%
6	19	1.23%
7	21	1.36%
8	7	0.45%
9	3	0.19%
10	22	1.43%
11	1	0.06%
12	1	0.06%
15	1	0.06%
16	1	0.06%
20 und mehr	6	0.39%
N= 1539		
Min	0	
25% Quartil	1	
50% Quartil	1	
75% Quartil	2	
Max	45	
Modus	1	
Average	1.94	
Std. Abw.	2.64	
Varianz	6.96	



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 5

Abbildung 67 Unterbringung der Pferde

Mein Pferd steht...		Anz. Pferde	in Prozent
Auswahl			
	in einem Pensionsstall	1030	34.83%
	in einem Ausbildungsstall	71	2.40%
	im eigenen Stall	1540	52.08%
	bei einem Bauern	316	10.69%
	Ich habe kein Pferd, besitze jedoch Pferdeboxen	-	-
	<i>Achtung, hier ist Stall mit Pferdezahl multipliziert</i>	Anzahl Pferde=	2957

Auswahl	Anz. Pferde	in Prozent
in einem Pensionsstall	658	51.29%
in einem Ausbildungsstall	29	2.26%
im eigenen Stall	398	31.02%
bei einem Bauern	198	15.43%
Ich habe kein Pferd, besitze jedoch Pferdeboxen	0	0.00%
	N=	1283

Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 6

Abbildung 68 Boxen Vermietung (N=410)

Wie viele Boxen besitzt ihr Stall?			Wie viele Boxen vermieten Sie?			An wen vermieten Sie?	
Anzahl Boxen	Nennungen	in Prozent	Anzahl Boxen	Nennungen	in Prozent	Auswahl	Nennung in Prozent
1	25	6.10%	0	260	63.41%	Nur Feriengäste	0 0.00%
2	85	20.73%	1	43	10.49%	Feriengäste und Langzeit-Pensionäre	51 12.44%
3	74	18.05%	2	26	6.34%	Nur Langzeit-Pensionäre	99 24.15%
4	70	17.07%	3	11	2.68%	Ich vermiete keine Boxen	260 63.41%
5	34	8.29%	4	17	4.15%		N= 410
6	26	6.34%	5	5	1.22%		
7	14	3.41%	6	4	0.98%		
8	13	3.17%	7	4	0.98%		
9	7	1.71%	8	3	0.73%		
10 und mehr	62	15.12%	10 und mehr	37	9.02%		
	N=	410		N=	410		
	Min	1		Min	0		
	25% Quartil	2		25% Quartil	0		
	50% Quartil	4		50% Quartil	0		
	75% Quartil	6		75% Quartil	2		
	Max	10 10 = "10 und mehr"		Max	10 10 = "10 und mehr"		
	Modus	2		Modus	0		
	Average	4.64		Average	1.61		
	Std. Abw.	2.85		Std. Abw.	3.02		
	Varianz	8.12		Varianz	9.12		

Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 7

Abbildung 69 **Gangart auf Ausritten**

Wieviel Prozent eines durchschnittlichen Ausritts/einer durchschnittlichen Ausfahrt bestehen aus...

Schrittart	N	Min	25% Quartil	50% Quartil	75% Quartil	Max	Modus	Average	Std. Abw.	Varianz
Schritt	1433	0	45	55	70	100	50	54.72	18.51	342.58
Trab	1433	0	20	30	40	80	30	30.63	14.37	206.64
Galopp	1433	0	5	10	10	70	10	10.15	8.39	70.32
Führen des Pferdes aufgrund gefährlicher Streckenabschnitte (Verletzungsgefahr für Pferd/Reiter)	1433	0	0	0	1	50	0	1.79	4.02	16.16
Führen des Pferdes aus persönlichen Gründen	1433	0	0	0	1	100	0	2.71	9.10	82.90

Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 12

Abbildung 70 Korrelationstabelle Dauer eines Ausritts zu Gaststättenbesuche

Masterarbeit: Reitweginfrastruktur

Kreuztabelle: vertikale Frage 11

Bitte beantworten Sie folgende Fragen zu Ihren Ausritten/Ausfahrten:

- Wie lange dauert ein durchschnittlicher Ausritt/Ausfahrt? (ohne Satteln, Pflegen etc.)?

Kreuztabelle: horizontale Frage 13

Gaststätten

- Wie oft besuchten Sie in den letzten 12 Monaten eine Gaststätte während eines Ausritts?

	bei (fast) jedem Ausritt (SP:22) [SPr: 22]	mind. einmal pro Woche (SP:37) [SPr: 37]	ca. 4 mal pro Monat (SP:21) [SPr: 21]	2 bis 3 mal pro Monat (SP:46) [SPr: 45]	1 bis 2 mal pro Monat (SP:85) [SPr: 85]	weniger als 1 mal pro Monat (nie (SP:703) [SPr: 702]
mehr als 4h (ZP: 7) (ZPr: 7)	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	2 Z% 28.57 S% 5.41 Zr% 28.57 Sr% 5.41	1 Z% 14.29 S% 4.76 Zr% 14.29 Sr% 4.76	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	2 Z% 28.57 S% 0.28 Zr% 28.57 Sr% 0.28
3 bis 4h (ZP: 26) (ZPr: 25)	2 Z% 7.69 S% 9.09 Zr% 8.00 Sr% 9.09	2 Z% 7.69 S% 5.41 Zr% 8.00 Sr% 5.41	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	3 Z% 11.54 S% 6.52 Zr% 12.00 Sr% 6.67	3 Z% 11.54 S% 3.53 Zr% 12.00 Sr% 3.53	7 Z% 26.92 S% 1.00 Zr% 28.00 Sr% 1.00
2 bis 3h (ZP: 185) (ZPr: 181)	6 Z% 3.24 S% 27.27 Zr% 3.31 Sr% 27.27	9 Z% 4.86 S% 24.32 Zr% 4.97 Sr% 24.32	5 Z% 2.70 S% 23.81 Zr% 2.76 Sr% 23.81	9 Z% 4.86 S% 19.57 Zr% 4.97 Sr% 20.00	20 Z% 10.81 S% 23.53 Zr% 11.05 Sr% 23.53	62 Z% 33.51 S% 8.82 Zr% 34.25 Sr% 8.83
1 bis 2h (ZP: 1096) (ZPr: 1073)	13 Z% 1.19 S% 59.09 Zr% 1.21 Sr% 59.09	24 Z% 2.19 S% 64.86 Zr% 2.24 Sr% 64.86	13 Z% 1.19 S% 61.90 Zr% 1.21 Sr% 61.90	33 Z% 3.01 S% 71.74 Zr% 3.08 Sr% 73.33	59 Z% 5.38 S% 69.41 Zr% 5.50 Sr% 69.41	536 Z% 48.91 S% 76.24 Zr% 49.95 Sr% 76.35
0 bis 1h (ZP: 139) (ZPr: 137)	1 Z% 0.72 S% 4.55 Zr% 0.73 Sr% 4.55	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	2 Z% 1.44 S% 9.52 Zr% 1.46 Sr% 9.52	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	3 Z% 2.16 S% 3.53 Zr% 2.19 Sr% 3.53	83 Z% 66.91 S% 13.23 Zr% 67.88 Sr% 13.25
0h (ZP: 3) (ZPr: 2)	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	0 Z% 0.00 S% 0.00 Zr% 0.00 Sr% 0.00	2 Z% 66.67 S% 0.28 Zr% 100.00 Sr% 0.28

Legende:

Z% = Zeilenprozente (100% = alle Probanden, die vertikale Frage beantwortet haben), S% = Spaltenprozente (100% = alle Probanden, die horizontale Frage beantwortet haben).

Zr% = Zeilenprozente (100% = alle Probanden, die beide Fragen beantwortet haben in dieser Zeile), Sr% = Spaltenprozente (100% = alle Probanden, die beide Fragen beantwortet haben in dieser

Spalte).

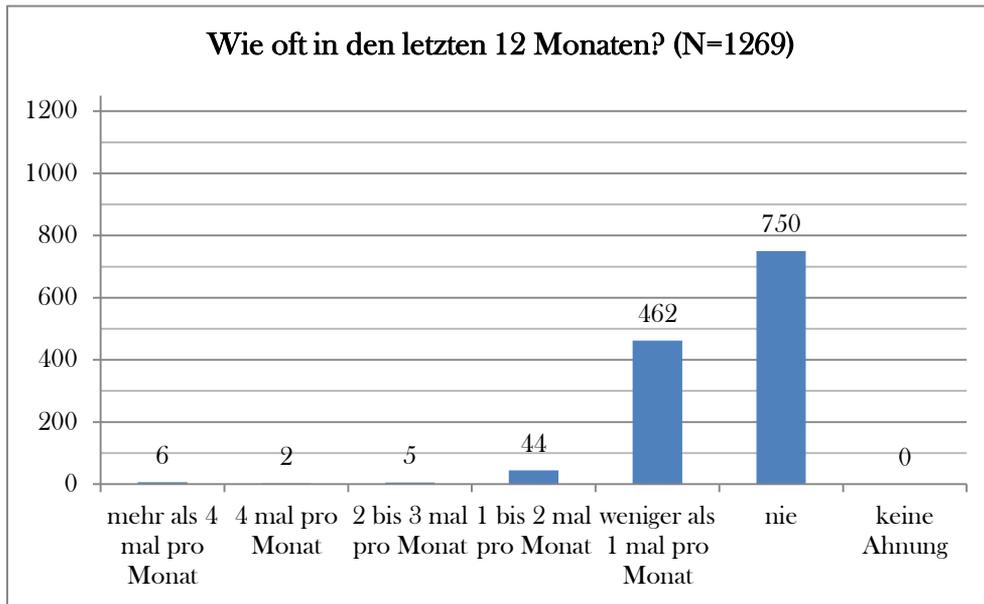
ZP=Probanden mit dieser Antwort in vertikaler Frage total, SP=Probanden mit dieser Antwort in horizontaler Frage total.

ZPr=Probanden in dieser Zeile (nur Probanden, die beide Fragen beantwortet haben), SPPr=Probanden in dieser Spalte (nur Probanden, die beide Fragen beantwortet haben) - Balken beziehen

sich auf ZPr und SPPr.

Quelle: Korrelationstabelle zu Frage 11 und Frage 13 (onlineumfragen.com, 2012)

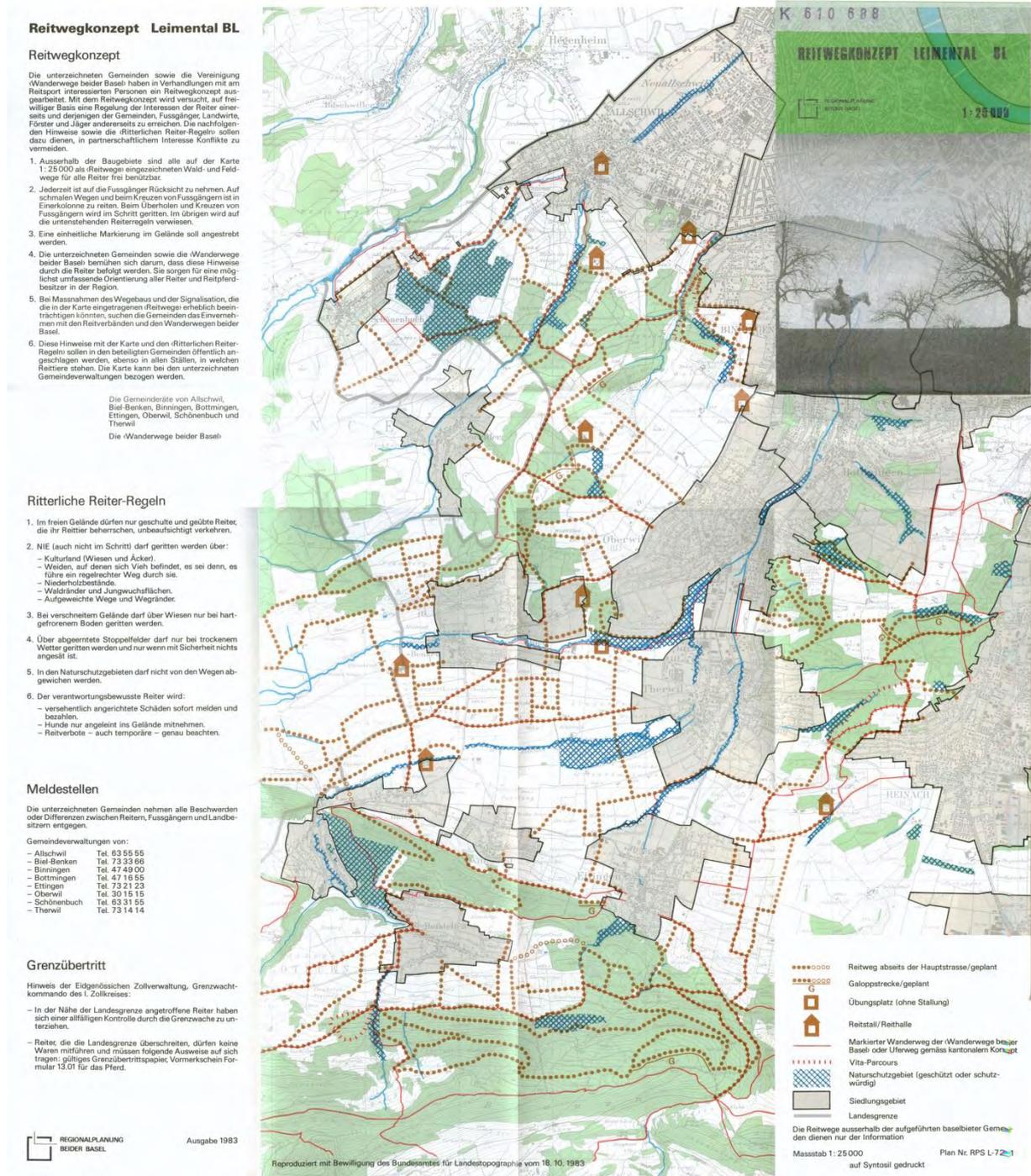
Abbildung 71 **Unternommene Tages- oder Mehrtagesritte**



Quelle: Eigene Darstellung zu Frage 23

A 6 Reitwegkonzept Leimental BL

Abbildung 72 Reitwegkonzept Leimental BL



Quelle: Regionalplanung beider Basel, 1983

Eigenständigkeitserklärung

Ist jeder an der ETH verfassten schriftlichen Arbeit unterzeichnet beizufügen.

Ich erkläre hiermit, dass es sich bei der von mir eingereichten schriftlichen Arbeit mit dem Titel
Analyse der Reitweginfrastruktur der Schweiz

um eine von mir selbständig und in eigenen Worten verfasste Originalarbeit handelt.

VerfasserIn/VerfasserInnen

Name
Rutz

Vorname
Rowena

Betreuende/r DozentIn

Name
Weidmann

Vorname
U.

Mit meiner Unterschrift bestätige ich, dass ich über fachübliche Zitierregeln unterrichtet worden bin und das Merkblatt (http://www.ethz.ch/students/exams/plagiarism_s_de.pdf) gelesen und verstanden habe. Die im betroffenen Fachgebiet üblichen Zitiervorschriften sind eingehalten worden.

Eine Überprüfung der Arbeit auf Plagiate mithilfe elektronischer Hilfsmittel darf vorgenommen werden

Rieden, 28.06.2017
Ort, Datum

R. Rutz
Unterschrift