

# Mountainbike- Handbuch Saarland



- Ministerium für  
Wirtschaft, Innovation,  
Digitales und Energie
- Ministerium für Umwelt,  
Klima, Mobilität, Agrar  
und Verbraucherschutz

SAARLAND





# Inhalt

<b>1. Hintergründe und Ausgangssituation</b> .....	<b>4</b>
1.1. Projekthintergrund und Erarbeitung des Handbuchs .....	4
1.2. Ausgangslage und Handlungsbedarfe.....	7
<b>2. Zielgruppen und Anforderungen</b> .....	<b>12</b>
2.1. Markt und Zielgruppen .....	12
2.2. Mountainbike-Infrastruktur .....	16
2.3. Reisemotive und Anforderungen an touristische Angebote .....	20
<b>3. Rechtliche Voraussetzungen</b> .....	<b>22</b>
3.1. Betretungsrecht .....	23
3.1.1. Straßen- und Straßenverkehrsrecht.....	23
3.1.2. Forstrecht .....	24
3.1.3. Naturschutzrecht .....	26
3.2. Verkehrssicherung und Haftung .....	28
3.3. Mountainbiken in Schutzgebieten .....	34
<b>4. Schrittweise Planung für Umsetzung und Betrieb</b> .....	<b>40</b>
4.1. Darauf kommt es an: Handlungsprämissen für Planung, Umsetzung und Betrieb .....	40
4.1.1. Strategische Planung .....	40
4.1.2. Nachhaltigkeit .....	42
4.1.3. Besuchermanagement und -lenkung .....	43
4.1.4. Partizipative Planung .....	44
4.2. So gelingen Mountainbike-Vorhaben: Prozessablauf.....	45
4.2.1 Potenzialanalyse und Vorplanung .....	46
4.2.2. Konzeption und Planung .....	49
4.2.3. Umsetzung und Betrieb .....	56
4.2.4. Betrieb und Unterhalt .....	59
<b>Quellen und Literatur</b> .....	<b>60</b>
<b>Anhang</b> .....	<b>62</b>
Anhang 1. Darstellung und Dokumentation von Projektskizzen .....	63
Anhang 2. Leitfaden zum Genehmigungs- und Prüfungsablauf einer MTB-Strecke .....	66
Anhang 3. Weitere Informationen zum Genehmigungsablauf „Einrichtung von MTB-Strecken“ .....	69
Anhang 4. Checkliste Qualitätskriterien .....	71
Anhang 5. Checkliste Streckenunterhalt .....	74
Anhang 6. Beispielverträge .....	78
Anhang 6.1. Vereinbarung zwischen Kommune und privaten Grundbesitzern .....	78
Anhang 6.2. Vereinbarung zwischen Kommune und dem Saarland .....	84
Anhang 7. Stakeholder im Mountainbike-Bereich im Saarland .....	95
Notizen .....	97
<b>Impressum</b> .....	<b>98</b>

# 1. Hintergründe und Ausgangssituation



## 1.1. Projekthintergrund und Erarbeitung des Handbuchs

### Ausgangslage

Mit einer Fläche von 2.571 km<sup>2</sup> und einer Bevölkerung von 989.217 Einwohnern<sup>1</sup> ist das Saarland das kleinste Flächenbundesland Deutschlands. Zugleich ist es jedoch von einer hohen Bevölkerungsdichte, einem hohen Industrialisierungsgrad und einer stark ausgebauten Infrastruktur geprägt. Die Region im Dreiländereck zwischen Deutschland, Frankreich und Luxemburg verzeichnet die höchste grenzüberschreitende Mobilität von Arbeitnehmern der Europäischen Union.

Die starke Mobilität ist auch im touristischen Bereich deutlich spürbar. Der Tourismus stellt im Saarland einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar und ist ein wichtiges Element für die Bewältigung des Strukturwandels. Das Saarland ist schon heute aufgrund seiner vielfältigen

<sup>1</sup> Stand: 30.6.2022

und attraktiven Landschaft, der partnerschaftlichen Zusammenarbeit der Regionen und zahlreicher nationaler Leuchttürme im Tourismus ein beliebter Urlaubs- und Lebensort. Seit vielen Jahren verzeichnet das Bundesland eine steigende Nachfrage, die sich nicht zuletzt in einer positiven Entwicklung der Ankunfts- und Übernachtungszahlen bestätigt. Zugleich bestehen vielerorts nach wie vor noch Potenziale für die touristische Entwicklung – insbesondere auch im Ausgleich der bisher noch starken Ballung der touristischen Aktivitäten auf einzelne Teilräume.

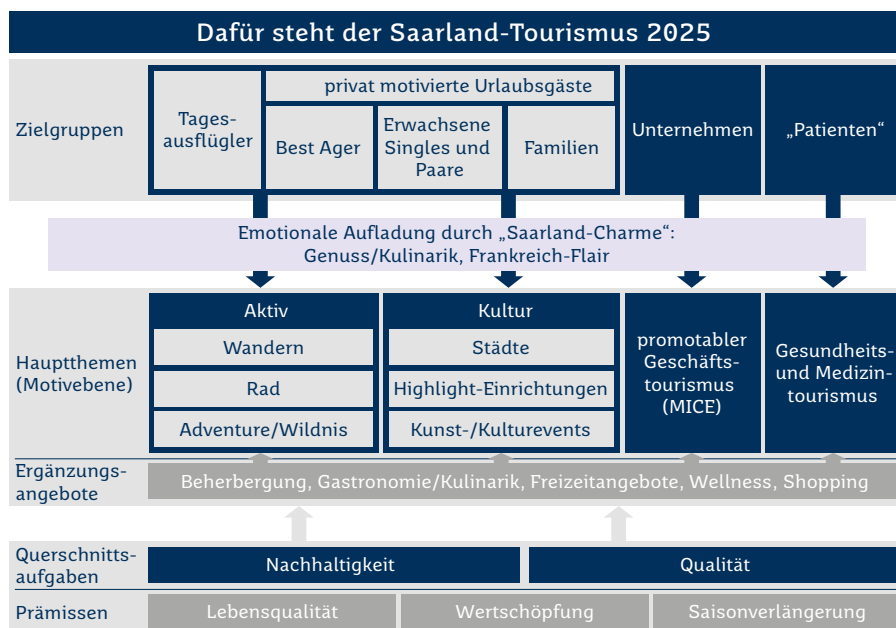


Abbildung 1. Themen- und Zielgruppenausrichtung für den Saarland-Tourismus

Quelle: nach Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes (2015)

Mit dem Fokus auf Aktiv- und Kulturtourismus verfolgt das Saarland bereits seit vielen Jahren eine gezielte Ausrichtung der touristischen Aktivitäten. Diese Säulen stellen auch in der aktuellen Tourismuskonzeption die beiden Hauptthemen in der touristischen Vermarktung dar (s. Abbildung 1). Dabei liegt das Hauptaugenmerk im Bereich Aktivtourismus auf den Segmenten Wandern, Radfahren und Naturtourismus (Adventure/Wildnis).

Besonders im Radtourismus sind zuletzt starke Veränderungen in Nachfrage und Angebot zu beobachten: Die Zielgruppen im Radtourismus verschieben sich deutlich, neue Radtypen erlauben einer breiteren Zielgruppe den Einstieg in anspruchsvollere Arten des Radfahrens und technische Entwicklungen führen dazu, dass sich die bestehenden Radfahrenden immer mehr zutrauen. So verschiebt sich der Markt zunehmend weg vom Genussradfahren hin zu anspruchsvolleren Aktivitäten wie Rennrad- und Gravelbike-Fahren oder auch Mountainbiken.

Bereits seit geraumer Zeit finden Mountainbikende bspw. rund um St. Ingbert und Freisen offiziell ausgewiesene Mountainbike-Routen und -Angebote. Zuletzt erweiterte die Ausweisung von Trails und Wegen rund um Saarbrücken das Portfolio deutlich. Bereits seit 2012 hat sich der Flowtrail Ottweiler erfolgreich etabliert. In Perl befindet sich die Ausweisung weiterer Routen in Vorbereitung.

Mit der Koordination der Mountainbike-Entwicklung verfolgen die beteiligten Akteure das Ziel, die Natur und Kultur erlebbar zu machen, gleichzeitig aber zu schützen und zu erhalten. Entsprechend wird eine sanfte und nachhaltige Entwicklung angestrebt, bei der die touristische Wertschöpfung, die Erhöhung der Lebensqualität für die lokale Bevölkerung, der Naturschutz und die Forst- und Landwirtschaft im Einklang stehen sollen.

Das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz befasst sich seit Mitte 2020 mit der Möglichkeit zur Entwicklung legaler Mountainbike-Strecken und -Trails im Saarland. Hintergrund ist die enorm gestiegene Popularität des Mountainbikesports in den vergangenen Jahren. Diese führte zuletzt – besonders aus Sicht der Forstbetriebe des Landes, der Kommunen, Privatwaldbesitzern sowie von Naturschützern – vermehrt zu einer nicht mit allen Belangen verträglichen Nutzung. Durch die strategische Planung von Mountainbike-Strecken und -Trails soll diese Entwicklung kanalisiert werden. In anderen Regionen konnten damit bereits gute Ergebnisse erzielt werden.

### **Entstehung des Handbuchs und Anwenderkreis**

Im Sinne einer gezielten und strategischen Steuerung der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten wurde die Notwendigkeit einer verbindlichen und für alle Akteure im Mountainbiken einheitlichen Dokumentation und Planungsgrundlage erkannt. Diese stellt das vorliegende Mountainbike-Handbuch dar. Es dient als Orientierung bei der Planung, Anlage und Pflege von Mountainbike-Wegen mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden. So unterstützt es bei der Schaffung attraktiver Angebote für unterschiedliche Zielgruppen – von Radwandernden bis hin zu sportlichen Mountainbikenden. Ziel soll es sein, das Entstehen illegaler Trails durch attraktive legale Angebote zu vermeiden.

Damit richtet sich das Handbuch im Kern an drei Zielgruppen:

- **Initiatoren:** Das Handbuch dient als Leitfaden bei der Planung und Umsetzung von Vorhaben im Mountainbike-Bereich. Hierfür gibt es Orientierung zu notwendigen Schritten, zentralen Anforderungen und wichtigen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern. In der Folge steigt die Genehmigungsfähigkeit von Vorhaben sowie deren Vereinbarkeit mit politischen und naturschutzfachlichen Zielen.
- **Politik und Naturschutz:** Das Handbuch soll zu einer sozial- und umweltverträglichen Entwicklung beitragen. Hierfür beleuchtet es wichtige Kriterien bei Planung, Bau, Betrieb und Pflege von Mountainbike-Strecken und -Anlagen. Nicht zuletzt sollen offizielle Angebote im Ergebnis zu einer aktiven Besucherlenkung beitragen.
- **weitere betroffene Akteure:** In der Regel lassen sich Auswirkungen der Mountainbike-Entwicklung auf zahlreiche Akteursgruppen und Nutzende der Naturräume (z. B. Jagd, Forstwirtschaft) nicht vollständig vermeiden. Das Handbuch zeigt auf, wie diese minimiert werden und Anspruchsgruppen erfolgreich eingebunden werden können.

Um eine breite Akzeptanz bei möglichst vielen der betroffenen Anspruchsgruppen zu erreichen und die regionalen Gegebenheiten im höchstmöglichen Maße einzubeziehen, wurde das Handbuch unter Beteiligung relevanter Akteursgruppen erarbeitet. So wurde im Rahmen einer breit angelegten Online-Befragung unter anderem die Einstellung verschiedener Gruppen zum Mountainbiken, ihre Einschätzung des Potenzials für das Saarland, die Relevanz der Steuerung von Nutzungskonflikten sowie der aktuelle Stand hinsichtlich der Planung neuer Mountainbike-Angebote erfasst. Eine Teilnahme an der Befragung war zwischen dem 13. April und 9. Mai 2022 möglich. Zu der Befragung wurden 252 Akteure eingeladen, von denen 105 teilnahmen. Die Akteure umfassten insbesondere folgende Gruppen: Mountainbike-Vereine, Landkreise und Kommunen, Verbände und Vereine, Forstwirtschaft, Naturschutz, Ministerien und Verwaltung, Tourismusverbände, Grundbesitzer, Jagd.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Reihenfolge der Nennung in absteigender Anzahl der Vertreter:innen, die sich an der Befragung beteiligten

In mehreren Workshops und Veranstaltungen wurde zum Thema Mountainbiken sowie zum Stand der Entwicklung des Handbuchs informiert. Zudem fand hier eine Abstimmung zu zentralen Themen statt, die bei der Erarbeitung des Handbuchs Berücksichtigung fanden. In ergänzenden Einzelgesprächen wurden weitere Details abgestimmt und Hintergründe erörtert.

## 1.2. Ausgangslage und Handlungsbedarfe

Für viele Menschen bedeutet das Radfahren auf naturnahen Wegen pure Freude. Dabei wirken das Mountainbiken und der Mountainbike-Tourismus auf vielen Ebenen: sozial, nachhaltig und ökonomisch. Dem Bike-Erlebnis kommen wie bei anderen Radverkehrsanlagen komplexe Planungs- und Umsetzungsprozesse bevor. Dabei gilt es eine Vielzahl von Perspektiven und Interessen in Einklang zu bringen. Zusätzlich kommen gegenüber dem Radfahren im Alltag die Ansprüche an das touristische oder Freizeiterlebnis hinzu. Dies erhöht u. U. den Abstimmungsbedarf.

Dafür sind eine gute Kommunikations- und Prozesskultur die Schlüssel zum Erfolg. Sprechen alle Beteiligten dieselbe Sprache, nutzen gleichbelegte Fachbegriffe und sind sich über den Abstimmungsverlauf einig, dann können auch die vorbereitenden Maßnahmen für ein Mountainbike-Angebot Freude machen. Deshalb gibt es dieses Handbuch. Es soll über wichtige Begriffe im Mountainbiken, im Tourismus und bei der Genehmigung informieren. Es soll helfen, die notwendigen Abwägungen nach einem transparenten, vorhersehbaren Vorgehen vorzunehmen.

Um künftigen Initiativen in diesem Sinn einen möglichst reibungsarmen Prozess zu ermöglichen, beschreibt der vorliegende Abschnitt die aktuellen Herausforderungen im Saarland, auf die das Mountainbike-Handbuch strategisch reagiert. Die Kapitel 2 und 3 mit den dort aufgeführten Definitionen und Beschreibungen vermitteln den Rahmen, um gemeinsam Projekte zu realisieren.

### **Gemeinsam genutzte Wege**

Der Naturraum ist Grundlage für die (Freizeit-)Nutzung und Erholung durch verschiedene Nutzergruppen. Neben Mountainbikenden sind hier zum Beispiel auch Spaziergänger, Läufer, Wandernde, Radfahrende und Reitende zu nennen. Dabei sind nicht alle Wege für jede Nutzungsart geeignet, sei es aufgrund ihrer Wegbreite, Steigung, Untergrundbeschaffenheit oder Frequentierung.

Im Saarland finden sich einige Beispiele, bei denen aktuell Wege für mehr als eine Form explizit ausgewiesen sind. Berücksichtigt sind dabei die offiziellen touristischen Wegenetze für Mountainbikende, Radfahrende, Wandernde und Reitende. Insbesondere die Ausweisung von Premiumwanderwegen spielt im Saarland eine besondere Rolle. Unter Umständen können zwischen verschiedenen Nutzergruppen Konflikte hervorgerufen werden – so auch im Saarland. Bei gegenseitiger Rücksichtnahme führt eine gemeinsame Wegenutzung durch unterschiedliche Bewegungsformen i. d. R. nicht zu Konflikten. Dies ist vielmehr von den örtlichen geografischen Gegebenheiten (zum Beispiel Sichtachsen, Wegbreite, Belag, Anstieg) und den konkreten Nutzungsgruppen, -frequenzen und -zeiten abhängig.

Bei der Neuanlage von Mountainbike-Routen sollte eine überlagernde Führung mit (Premium-)Wanderwegen auf Pfaden möglichst vermieden werden – insbesondere, wenn eine Zertifizierung der Wanderwege vorliegt. Bei der Wahl der Trassenfindung empfiehlt es sich, unter anderem auf Basis der Nutzerfrequenzen zu entscheiden, um Konfliktpotenziale abzuschätzen. Mit einer Beschilderung vor Ort kann je nach den örtlichen Gegebenheiten ggf. auf mögliche Problematiken hingewiesen werden – bspw. in Form von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Mehrere Studien bspw. seitens der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (2019) kommen zu dem Schluss, dass meist nur wenige Störungen tatsächlich auftreten und ein Störempfinden i. d. R. nur einen geringen Anteil der Naturnutzenden betrifft.

Die Entstehung von illegalen Mountainbike-Strecken und -Anlagen steht immer wieder im Fokus von Debatten, woraus sich insbesondere Konflikte mit bspw. Naturschutz, Jagd oder Forstwirtschaft ergeben können. Insbesondere Kapitel 4 bietet Ansätze für die Reduzierung etwaiger Konfliktstellen bereits in der Planungsphase.

### **Verbindliche Planungs- und Genehmigungsprozesse**

Neben räumlichen Nutzungsansprüchen stellt auch die Kommunikation zwischen den verschiedenen Interessensgruppen eine Herausforderung in Planungs- und Genehmigungsprozessen dar. Oft fehlt in solchen Verfahren die notwendige Orientierung. Die an Planung und Umsetzung beteiligten Institutionen und Einzelpersonen haben häufig einen stark differierenden Wissensstand und Erfahrungshorizont bezüglich (touristischer) Mountainbike-Vorhaben. Dadurch sind letztere oft sehr erklärungsbedürftig. Einheitliche Standardabläufe und eine stringente Informationsweitergabe



entlasten alle Beteiligten und entzerren langwierige Verfahren. Aus diesem Grund wurden einheitliche behördliche Abläufe und Planungsschritte als Leitlinie „Genehmigung und Prüfung einer MTB-Strecke“ aufbereitet und stehen öffentlich zur Verfügung<sup>3</sup>. In der Handreichung findet der Lesende genauere Hinweise, was in Bezug auf eine Beantragung von Mountainbike-Infrastrukturen zur naturschutzfachlichen Vorprüfung und forstrechtlichen Prüfung an Informationen angegeben werden sollte.

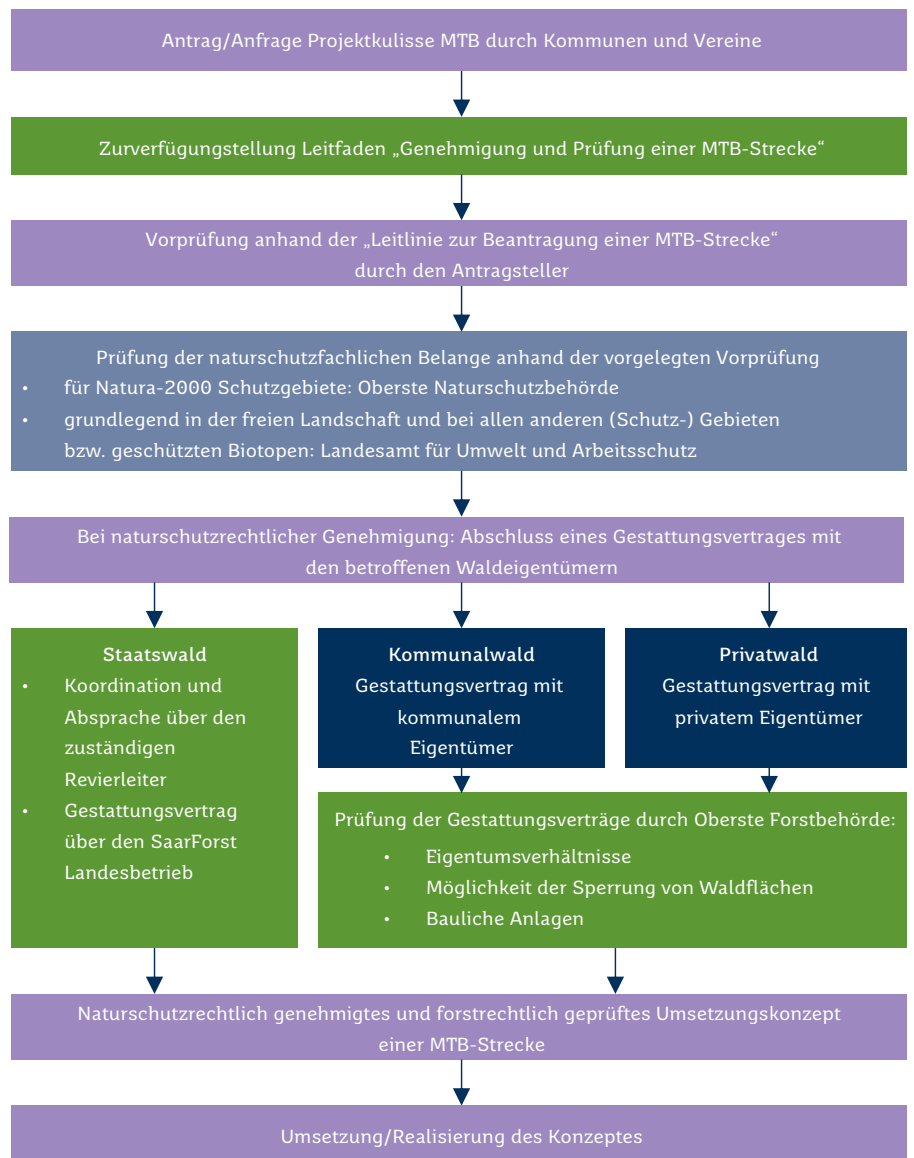
<sup>3</sup> Siehe dazu: [www.saarland.de/mtb-strecke-leidfaden](http://www.saarland.de/mtb-strecke-leidfaden)

Die Abbildung 2 stellt den allgemeinen Ablauf zur Orientierung dar. Die genaue Zeitschiene für den Prozess ist mit den einzelnen Akteuren individuell abzustimmen. Hierfür empfiehlt es sich, frühzeitig den Austausch mit allen relevanten Stakeholdern zu suchen und bereits im Scoping eine orientierende Zeitschiene vorzuplanen und abzustimmen. Weiterführende Informationen zur Planung und Genehmigung finden sich in Anhang 2 und 3.



Abbildung 2.  
Genehmigungsbaum zum Ablauf  
einer Genehmigung zur Umsetzung  
einer MTB-Strecke

Quelle: Ministerium für Umwelt,  
Klima, Mobilität, Agrar und  
Verbraucherschutz (MUKMAV)  
Saarland



Zuständigkeiten und Beteiligungen im Prozessablauf sowie Ansprechpartner

<p>Kommunen, Vereine und Interessengemeinschaften</p>	<p>Oberste Naturschutzbehörde MUKMAV, Referat D/1 RL_D1@umwelt.saarland.de Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, Fachbereich 3.1, Natur- und Artenschutz lua@lua.saarland.de</p>	<p>Forstbehörde MUKMAV SaarForst Landesbetrieb</p>
-------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

## **Rechtliche Anforderungen**

Sowohl bei der Einrichtung bzw. dem Betrieb von Mountainbike-Anlagen als auch bei der Einbindung und Nutzung bestehender Wege in touristische Angebote wie Mountainbike-Streckennetze sind vielfältige, sich z. T. überlagernde rechtliche Anforderungen zu beachten. Oftmals besteht wenig Transparenz in diesen komplexen Prozessen – so auch im Saarland.

Der Ausbau des Mountainbike-Tourismus im Saarland soll naturverträglich sein und unter Berücksichtigung des Ziels der Erhaltung der biologischen Vielfalt erfolgen. Vor allem sind unter Beachtung des Natur- und Artenschutzrechts etwaige Risiken hinsichtlich des Verlustes heimischer Arten und deren Lebensräume weitestgehend auszuschließen. Ein weiterer Aspekt stellt, neben dem klassischen Arten- und Biotopschutz, der Schutz des Lebensraums für heimische Wildtiere dar.

Für die touristischen Akteure ist Planungssicherheit – sowohl bei der Konzipierung als auch bei der Bewirtschaftung mountainbike-touristischer Angebote essenziell. Dazu trägt eine einheitliche Vorgehensweise bei der Beurteilung naturschutzfachlicher Planungs- und Genehmigungsfragen bei.

Das Kapitel 3 fasst die im Saarland geltenden rechtlichen Grundlagen im Sinne einer Orientierung für die Praxis zusammen. Letztlich ist für ein Vorhaben aber die Beurteilung der konkret zutreffenden rechtlichen (bspw. Schutzgebietsverordnungen) und tatsächlichen (etwa örtlichen, topografischen und landschaftsstrukturellen) Gegebenheiten unerlässlich.

## **Instandhaltung von Wegen**

Um die Qualität von Mountainbike-Angeboten zu erhalten und ein positives Nutzererlebnis zu gewährleisten, muss die Infrastruktur regelmäßig geprüft und gepflegt werden. Damit sind der Streckenunterhalt und die Pflege wesentliche Voraussetzungen für eine nachhaltige Qualität. Nur so bleibt die Lenkungsfunktion dauerhaft erhalten. Häufig ist das die größte Herausforderung in der Umsetzung von Mountainbike-Vorhaben. Hierbei ist es entscheidend, vertragliche Vereinbarungen, z. B. eine qualifizierte Inaugenscheinnahme, zu treffen, um auch der Verkehrssicherungspflicht im vollen Umfang nachzukommen (z. B. im Rahmen eines Gestattungsvertrags). In solch einer Vereinbarung sollten neben der Klärung der Zuständigkeiten weitere Möglichkeiten für eine permanente Einhaltung und Sicherung der Pflegestandards aufgezeigt werden. Die Checkliste „Streckenunterhalt“ in Anhang 5 dient den Streckenverantwortlichen als Orientierung.

# 2. Zielgruppen und Anforderungen



## 2.1. Markt und Zielgruppen

### **Mountainbiken als Freizeitaktivität**

Seit das Mountainbiken Anfang der 1990er Jahre nach und nach aus den USA auch in Europa bekannt wurde, hat seine Beliebtheit stetig zugenommen. War es anfangs noch ein Nischensport, in dem Mountainbikende kaum organisiert waren und keinerlei spezialisierte Angebote vorfanden, so hat sich inzwischen bundesweit eine starke Mountainbike-Szene etabliert. Sowohl für die Alltags- als auch die Freizeitnutzung finden sich flächendeckend die unterschiedlichsten Angebote für Mountainbikende – teils sogar mit deutlich überregionaler Strahlkraft. In Deutschland ausgetragene internationale Events und Wettkämpfe wie der UCI Mountain Bike World Cup (Albstadt) oder der iXS Downhill Cup (div. Orte) unterstreichen die Relevanz Deutschlands als Mountainbike-Region.

Nicht zuletzt dank der wachsenden medialen Präsenz und der steigenden Angebotsvielfalt nimmt das Interesse am Mountainbiken stetig zu. Mittlerweile zählt es zu den sechs beliebtesten Sportarten der Deutschen (s. Abbildung 3).

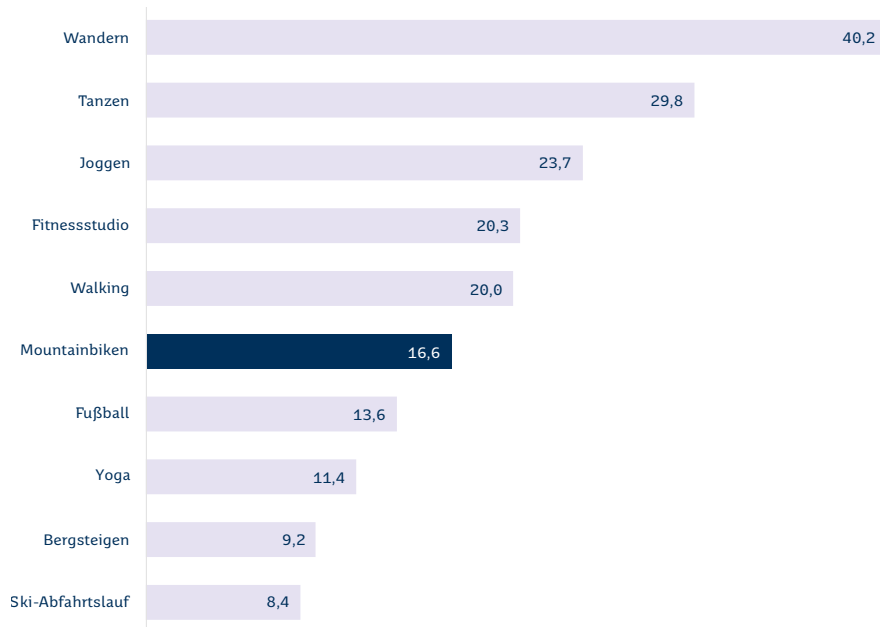


Abbildung 3. Anzahl der 14- bis 64-jährigen Deutschen, die folgende Sportarten häufig oder ab und zu betreiben

Quelle: IfD Allensbach (2022)

16,6 Millionen, also ein gutes Viertel der Deutschen ab 14 Jahren, nutzen in ihrer Freizeit ein Mountainbike<sup>4</sup>. Häufig, d. h. mehrmals pro Woche, biken 4,21 Millionen Menschen (s. Abbildung 4). So überrascht es nicht, dass auch auf Reisen dem Biken eine hohe Bedeutung zukommt. 9,1 Millionen Deutsche haben großes oder sehr großes Interesse am Thema Mountainbike im Urlaub.<sup>5</sup> Mountainbiken liegt damit sowohl als Freizeit- als auch Urlaubsaktivität deutlich vor anderen Sportarten wie bspw. Rennradfahren.

<sup>4</sup> IfD Allensbach (2022)

<sup>5</sup> inspektour GmbH (2017)



Abbildung 4. Entwicklung der Nutzerzahlen im Mountainbiken

Quelle: IfD Allensbach (2011-2022)

<sup>6</sup> Deutschland, Österreich, Schweiz, Südtirol

## Mountainbike-Segmente

Die umfassendste Erhebung zum Mountainbike-Gast ist der Mountainbike-Monitor. Die aktuelle Ausgabe der Studie (Mountainbike-Monitor 2022) ist bevölkerungsrepräsentativ und basiert auf den Daten von mehr als 15.000 Befragten im deutschsprachigen Raum<sup>6</sup>. Die Untersuchung ist darauf ausgelegt, Verantwortlichen für die Mountainbike-Entwicklung ein praxisnahes Werkzeug für die Produktentwicklung und Vermarktung an die Hand zu geben. Sie hilft zugleich dabei, den Mountainbike-Markt zu verstehen und seine Potenziale zu nutzen.

Häufig wird das Mountainbiken in sechs Disziplinen beziehungsweise Segmente unterteilt:

- **Tour:** Mountainbiken bedeutet für Tourenbikende Abschalten. Sie möchten sich auf ihrer Tour erholen, die Natur und Landschaft genießen sowie Gemeinschaft erleben.
- **Marathon/Cross Country (MaXC):** Mountainbiken ist für das Segment Ausdauersport. Eine gute Fahrtechnik ist hier unverzichtbar.
- **All Mountain (AM):** Mountainbiken ist für das Segment Abenteuer. All Mountain-Bikende haben eine hohe Affinität für Single Trails. Fahrspaß hat eine hohe Priorität.
- **Enduro (EN):** Mountainbiken ist für das Segment Spiel. Gute Fahrtechnik-Fähigkeiten sowie der Wettkampfgedanke stehen im Vordergrund.
- **Freeride (FR):** Mountainbiken ist für das Segment Abfahrtserlebnis und Vielseitigkeit. Die übergeordneten Ziele sind Freiheit, Spaß und Spiel.
- **Downhill (DH):** Mountainbiken ist für das Segment Actionssport und eine Wettkampfdisziplin. Es gilt, eine vorgegebene, bergab verlaufende Strecke schnellstmöglich zu bewältigen.

Diese Einteilung hat sich vor allem aus den unterschiedlichen Anforderungen an Mountainbikes, bspw. hinsichtlich der Rahmengometrie oder des Federwegs, entwickelt. Sie ist also stark industrieseitig bestimmt. Aus touristischer bzw. Nutzer-Sicht ist eine Verdichtung auf vier statt sechs Segmente sinnvoll. Dabei werden jeweils die Segmente All Mountain und Enduro (AMEN) sowie Freeride und Downhill (FRoDHo) zusammengefasst. Dies hat folgende Vorteile:

- Es werden Segmente und Zielgruppen mit relevantem Volumen statt einer zu kleinteiligen Abgrenzung betrachtet.
- Die Segmente haben teils sehr ähnliche infrastrukturelle Anforderungen. Eine Unterscheidung ist daher für die Infrastruktur- und Produktentwicklung in der Regel nicht zielführend.
- Hinsichtlich der Vermarktung von Mountainbike-Angeboten ähneln sich die Segmente teils stark. So bewegen sich bspw. die Zielgruppen Freeride und Downhill tendenziell in derselben Medienlandschaft.
- Etwa 90 Prozent aller Mountainbikenden ordnen sich mehreren Segmenten zu. Durch die Verdichtung lassen sich Zielgruppen in der jeweils anzusprechenden Motivlage klarer abgrenzen.

Entsprechend ergibt sich im Mountainbike-Tourismus eine Zielgruppen-Struktur wie in Abbildung 5 dargestellt. Unter allen heutigen Mountainbikenden im deutschsprachigen Raum ordnen sich dabei 63,7 Prozent hauptsächlich dem Segment AMEN zu. Mit einem Anteil von 18,4 Prozent ist Tour das zweitgrößte Segment, gefolgt von FRoDHo mit 12,7 und MaXC mit 5,2 Prozent.<sup>7</sup> Dennoch sind auch die vermeintlich kleinen Segmente nicht zu vernachlässigen: Bei den 16,6 Millionen deutschen Mountainbikenden entspricht der Anteil von 18,4 Prozent des Segments Tour einer absoluten Anzahl von über drei Millionen Personen.

<sup>7</sup> Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)



Abbildung 5. Zielgruppen-Struktur im Mountainbike-Tourismus

Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

### Charakteristika der Zielgruppe

Mit einem Durchschnittsalter von 40 Jahren sind Mountainbikende eine im Vergleich zu zahlreichen anderen Sportarten sehr junge, dynamische und oft abenteuerfreudige Zielgruppe. Mit einem Frauenanteil von etwa zehn Prozent ist Mountainbiken derzeit noch ein stark männlich geprägter Sport.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

Mountainbikende sind eine sehr multioptionale Zielgruppe. 95 Prozent üben mindestens eine weitere Sportart neben dem Mountainbiken aktiv aus. Dabei sind besonders Sportarten wie Radfahren (70,3 %), Wandern (52,8 %), Ski Alpin (30,3 %) und Rennradfahren (23,8 %) beliebt.

<sup>9</sup> Mountainbikes mit sehr breiten Reifen (ab drei Zoll)

Im Vergleich zu vielen anderen Sport- und Freizeitarten üben Mountainbiker ihr Hobby sehr intensiv aus: Mehr als 80 Prozent sind mindestens einmal pro Woche mit dem Mountainbike unterwegs. Die Hauptsaison für das Mountainbiken erstreckt sich dabei von April bis Oktober. Durch die abnehmenden Schneeverhältnisse ist seit einigen Jahren auch eine deutliche Verlängerung der Saison in die Wintermonate zu beobachten. Hierzu trägt auch eine Diversifizierung der Mountainbikes bei – so erlauben bspw. sogenannte Fatbikes<sup>9</sup> das Biken auch bei Schnee.

<sup>10</sup> Quelle: ZIV (2022)

<sup>11</sup> Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

Auch E-Mountainbikes haben in den vergangenen Jahren einerseits zu einer starken Verbreiterung der Zielgruppe, andererseits aber auch zu neuen Anforderungen an Infrastruktur und Angebote geführt. Wurden sie vor einigen Jahren noch als Nischenprodukt betrachtet, so verfügten 2021 bereits mehr als 80 Prozent der in Deutschland verkauften Mountainbikes über eine elektrische Unterstützung.<sup>10</sup> Dabei stehen inzwischen etwa 55 Prozent der Mountainbiker E-Mountainbikes positiv gegenüber, zehn Prozent lehnen sie ab.<sup>11</sup> Im Kontext von Urlauben steigt hingegen die Akzeptanz – hier stehen zwei Drittel der Zielgruppe den elektrisch unterstützten Bikes positiv gegenüber.

## 2.2. Mountainbike-Infrastruktur

Es gibt die verschiedensten Arten von Infrastruktur für Mountainbiker. Grundlegend lassen sich diese in Strecken und Anlagen unterscheiden. Dabei sind Strecken liniengebundene Wege und Pfade, die teils natürlich, teils stark mit gebauten Elementen versehen sind. Unter Anlagen versteht man in der Regel gebaute Infrastruktur in einer abgegrenzten Fläche. Die einzelnen Angebote unterscheiden sich vor allem bezüglich ihres fahrtechnischen Anspruchs, der genutzten Topografie und der Untergründe. Daraus leiten sich aus Betreibersicht teils stark abweichende Kosten und Aufwände für die Einrichtung und den Unterhalt sowie die Verkehrssicherung ab.

### ZENTRALE DEFINITIONEN

Im Saarland werden Routen und Strecken für Mountainbiker in verschiedene Formen unterschieden.

- **Wege** sind i. S. des § 25 Abs. 1 S. 2 LWaldG nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmete, dauerhaft angelegte oder naturfeste forstliche Wirtschaftswege. Maschinenwege, Rückeschneisen, Gliederungslinien der Betriebsplanung sowie Fußpfade sind keine Wege im Sinne des Gesetzes.
- **MTB-Strecken** bezeichnen den Verlauf einer Strecke auf Wegen einschließlich dazu angebundener MTB-Trails.
- **MTB-Trails** bezeichnen den Verlauf der Strecke abseits von Wegen. In ihrer Grunddefinition beschreiben Trails deutschlandweit einen schmalen Weg. In den meisten Fällen sind sie naturbelassene Pfade, können aber auch verschiedene Formen von Veränderungen und Aufwertungen erfahren.



- Eine **Permanente** bezeichnet dauerhaft installierte und fortlaufend befahrbare Infrastruktur für Mountainbikende. Sie ist i. d. R. naturbelassen und enthält keine Einbauten (Hindernisse, Sprünge o. ä.).

Ein Glossar zu weiteren zentralen Begriffen im Bereich Mountainbike hat das Mountainbike Tourismusforum Deutschland zusammengestellt. Es kann unter folgendem Link eingesehen werden:  
[www.saarland.de/mtd-bike-glossar](http://www.saarland.de/mtd-bike-glossar)

Die Anforderungen der einzelnen Mountainbike-Segmente an infrastrukturelle Gegebenheiten gestalten sich sehr unterschiedlich. Nicht für alle Mountainbikenden ist jede Art der Infrastruktur gleich attraktiv. Einige Anlagen- und Streckentypen hingegen sprechen alle Mountainbike-Segmente an. Die einzelnen Segmente bevorzugen hauptsächlich folgende Arten von Untergründen und Wegführungen:

- **Tour:** Forstwege, schmale, naturnahe Wege<sup>12</sup>
- **Marathon/Cross Country:** unbefestigte Wald-, Feld-, Kies- und Wiesenwege, schmale, naturnahe Wege<sup>12</sup>
- **All Mountain:** schmale, naturnahe Wege<sup>12</sup>, steile Anstiege und Abfahrten
- **Enduro:** technische Trails, ggf. mit Drops und Sprüngen
- **Freeride:** technische, (sehr) steile Trails, Kicker, Obstacles (Hindernisse)
- **Downhill:** steile, technisch anspruchsvolle Abfahrten, exklusiv gewidmete, ausschließlich bergab führende Strecken, viele Hindernisse

<sup>12</sup> „Single Trails“ in der allgemeinen Definition, im Saarland „MTB-Trails“ genannt

	Tour	MaXC	AMEN	FRoDHo
<b>Strecken/Trails</b>				
<b>Single Trail:</b> Single Trails können in leichtem bis steilem Gefälle realisiert werden, auf naturbelassenem oder befestigtem Untergrund. Sie sind schmal, meist kurvenreich und z. T. geprägt durch Hindernisse wie Wurzeln, Steine oder Stufen.	IIII	IIII	IIII	IIII
<b>Flow Trail:</b> Das Motto lautet „viel Spaß, wenig Risiko“. Das Streckenlayout ist bergab orientiert und eine Folge von Anliegerkurven, Wellen und kleineren rollbaren Sprüngen auf befestigtem Untergrund. Der Flow Trail erlaubt sowohl Anfängern als auch Profis, ein Flow-Erlebnis zu erreichen.	IIII	IIII	IIII	IIII
<b>Jumpline:</b> Eine Jumpline ist eine Aneinanderreihung von Sprüngen und Anliegerkurven. Sie spricht v. a. geübte Fahrer an, kann jedoch mit rollbaren Sprüngen (Tables) oder Umfahrungen auch für Anfänger zugänglich werden. Jumplines eignen sich für Showveranstaltungen.	IIII	I III	II II	IIII
<b>Downhill Trail:</b> Downhill Trails sind anspruchsvolle Strecken, die in der bestmöglichen Zeit bewältigt werden. Sie bestehen aus natürlichen (Stein-/Wurzelpassagen) und künstlichen Elementen (Sprünge, Holzhindernisse) in möglichst steilem Terrain. Downhill gilt als sehr medienwirksam – selbst Amateur-Rennen können größere Zuschauerzahlen anziehen.	IIII	IIII	IIII	IIII
<b>E-Bike Trail:</b> E-Bike Trails bzw. Uphill Flow Trails sind speziell für die Nutzung mit E-Mountainbikes entworfen und bieten bergauf großen Fahrspaß. Sie bestehen aus einer Abfolge von Anliegerkurven und z. T. gebauten Elementen/Hindernissen. E-Bike Trails können in Bikeparks als Alternative bzw. Ergänzung zu Aufstiegsanlagen dienen.	III II	III I	IIII	I III
<b>Streckennetz:</b> Streckennetze umfassen eine Vielzahl an Routen und Rundkursen, die ggf. kombiniert werden können. Die meisten Mountainbike-Touren sind fahrtechnisch und konditionell wenig bis mäßig anspruchsvoll. Meist führen sie zu Sehenswürdigkeiten oder durch reizvolle Landschaft.	IIII	IIII	IIII	II II

Tabelle 1.

Attraktivität von Mountainbike-Infrastruktur für die Mountainbike-Segmente

Legende: 0 blaue Balken = nicht attraktiv; 5 blaue Balken = sehr attraktiv

Begriffe wie „Single Trail“ u. ä. werden in dieser Tabelle nach ihrer allgemeingültigen Definition erläutert.

Quelle: absolutGPS 2022 nach Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

Parks/Anlagen	Tour	MaXC	AMEN	FRoDHo
<p><b>Pumptrack:</b> Pumptracks benötigen kein spezielles Relief und können am Fuße eines Berges oder auch in Städten entstehen. Das individuell anpassbare Layout ermöglicht die Nutzung durch Anfänger und Profis. Das fahrtechnische Können ist ausschlaggebend: Durch „pumpen“ der Wellen und Anlieger wird Geschwindigkeit erzeugt, ohne zu pedalieren.</p>	II III	III I	III	III I
<p><b>Bikepark:</b> Bikeparks bieten dem Nutzenden eine breite Palette an Trails. Weiterhin finden Biker Aufstiegs-hilfen (Lift, Shuttle, Uphill-Flowtrail) vor. Beides kann i. d. R. gegen Entgelt genutzt werden. Die Strecken werden laufend gepflegt und erneuert. Typische Strecken in Bikeparks sind Flow Trails, Jumlines und Downhill Trails.</p>	II III	I III	III I	III I
<p><b>Trailcenter:</b> In einem Trailcenter können Biker innerhalb eines bestimmten Gebiets überwiegend auf Trails fahren. Sie finden meist angelegte Streckenabschnitte vor, die flexibel kombiniert werden können. Ihr Anspruch reicht von leichten bis fortgeschrittenen Strecken mit vorwiegend flowigem Charakter. Auf Aufstiegshilfen wird i. d. R. verzichtet.</p>	III I	III I	III I	III I
<p><b>Dirtpark:</b> Dirtparks werden meist in der Ebene oder in leicht abfallendem Gelände gebaut. Von einer Erhöhung startend werden mit Dirt Bikes Anlieger und Sprünge bewältigt. Dabei stehen Fahrspaß, das Ausführen von Tricks und das Bauen und Pflegen von Sprüngen (Dirts) im Vordergrund.</p>	II III	II III	I III	III I

Neben diesen grundlegenden Präferenzen für Strecken und Untergründe unterscheidet sich auch die Nutzung verschiedener gebauter Anlagen. Einerseits gibt es Angebote wie bspw. Pumptracks oder Trailcenter, die für ein breites Spektrum der Mountainbikenden attraktiv sind. Auf der anderen Seite entsprechen vor allem Bike- oder Dirtparks eher den Ansprüchen einzelner Mountainbike-Segmente. Inwieweit die verschiedenen Streckentypen, Parks und Anlagen für die einzelnen Mountainbike-Segmente relevant sind, ist in Tabelle 1 dargestellt.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Dirtparks nehmen in der Aufstellung eine Sonderrolle ein, da sie eher für BMX-ähnliche und damit stark spezialisierte Fahrräder geeignet sind. Sie sind vom Charakter zwar eher dem Segment FRoDHo zuzuordnen, aber mit den entsprechenden Bikes dieser Sparte nur bedingt fahrbar.

Für die Schaffung eines attraktiven Angebots empfiehlt sich die klare Definition einer Zielgruppe bzw. der gewünschten Zielgruppen-Matrix. Dies kann einerseits in Ableitung des bereits bestehenden Mountainbike-Angebots oder andererseits auf Basis der gewünschten Zielgruppen oder der räumlichen Gegebenheiten und damit der Möglichkeiten zur Installation verschiedener Infrastruktur-Arten geschehen. In der Fläche sollten dann innerhalb einer Region mehrere Angebote für das oder die gewählten Segment(e) vorgehalten werden, um verschiedene Vorlieben optimal zu bedienen. Dabei empfiehlt sich die Etablierung mindestens eines Leuchtturm-Angebots mit überregionaler Strahlkraft sowie weiterer Angebote, die mehrtägige Aufenthalte begünstigen und einen abwechslungsreichen Aufenthalt für die Nutzenden ermöglichen.

## 2.3. Reisemotive und Anforderungen an touristische Angebote

Mountainbikende sind eine sehr reisefreudige Zielgruppe. Dabei unternehmen sie jährlich im Schnitt 34,2 Ausflüge (ohne Übernachtung), 2,82 Trips (2–4 Tage) und 0,98 Urlaube (ab 5 Tagen), bei denen das Biken im Vordergrund steht.<sup>14</sup> Insbesondere bei Ausflügen liegt das Reiseverhalten der Mountainbikenden dabei deutlich über dem der deutschen Bevölkerung.

<sup>14</sup> Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

Das wichtigste Motiv für Bike-Reisen ist es, die Natur zu erleben. Dies spielt für 93 Prozent der Mountainbikenden eine zentrale Rolle bei der Reiseentscheidung. Weiterhin wollen Mountainbikende bei ihren Reisen aktiv sein, den Alltag hinter sich lassen und Stress abbauen. Mehr als die Hälfte der Mountainbikenden legt darüber hinaus großen Wert darauf, die bereiste Region möglichst intensiv zu erleben (68,2 %) und gut zu essen (64,1 %).

Zu den wichtigsten mountainbike-spezifischen Aktivitäten, die die Zielgruppe bei ihren Reisen erleben möchte, zählt das Befahren abwechslungsreicher Strecken. Dies stellt für 90 Prozent der Mountainbikenden aus dem deutschsprachigen Raum ein zentrales Element von Bike-Reisen dar. Weiterhin erachtet mehr als die Hälfte das Erleben von Abenteuern und das Meistern von Mountainbike-Herausforderungen als elementaren Bestandteil solcher Reisen.

Zugleich stellen Mountainbikende jedoch auch konkrete Anforderungen an die Ausstattung und das Angebot einer Region bzw. einzelner Leistungsträger. Am wichtigsten sind dabei eine attraktive Landschaft sowie eine große Auswahl an Mountainbike-Routen, gefolgt von Einkehrmöglichkeiten, guter Beschilderung, einem breiten Angebot für alle fahrtechnischen Könnerebenen und gutem Kartenmaterial (digital und/oder print).<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Ebenda

Als Zielgruppe sind Mountainbikende zu vergleichsweise hohen Ausgaben bei Reisen bereit. Entsprechend kann die zielgerichtete Entwicklung des Mountainbikens hinsichtlich der Wertschöpfung für das Saarland eine wichtige Rolle einnehmen.

Ausgehend von diesen Faktoren leiten sich zentrale Schritte für und Anforderungen an die Streckenkonzeption ab, die in Kapitel 4.2 im Detail erläutert werden.



# 3. Rechtliche Voraussetzungen



Das Saarland kann ein dichtes Netz an ausgebauten und beschilderten Fahrradwegen vorweisen, welche den unterschiedlichsten Ansprüchen der Radfahrenden entsprechen. Zunehmend wird das Angebotsportfolio bspw. auch durch Strecken, Trails und Anlagen für Mountainbikende erweitert.

Viele dieser Wege führen durch verschiedene Umgebungen, von öffentlichen Straßen und Wegen bis hin zu Wäldern und Naturschutzgebieten. Sowohl bei der Einrichtung und dem Betrieb von Mountainbike-Infrastruktur als auch bei der Einbindung und Nutzung bestehender Wege für das Mountainbiken sind vielfältige, sich teils überlagernde, rechtliche Anforderungen zu beachten. Dazu zählen insbesondere das Straßen- und Straßenverkehrs-, das Naturschutz- sowie das Forst- und Eigentumsrecht.

Nachfolgend sind zentrale im Saarland geltende rechtliche Grundlagen im Sinne einer Orientierung für die Praxis zusammengestellt. Diese ersetzen nicht die Beurteilung der konkret zutreffenden rechtlichen (bspw. Schutzgebietsverordnungen) und tatsächlichen (etwa örtliche, topografische und landschaftsstrukturelle) Gegebenheiten bei geplanten Vorhaben.

## 3.1. Betretungsrecht

Das Betretungsrecht regelt grundlegend, wer bestimmte Arten von Wegen zur Fortbewegung oder Freizeitgestaltung nutzen darf. Hierbei sind in der Regel öffentliche Straßen und Wege umfasst, wobei je nach deren Lage auch verschiedene andere Rechtsgebiete greifen können, so greift z. B. innerhalb des Waldes das Waldgesetz sowie unter Umständen das Naturschutzgesetz.

### 3.1.1. Straßen- und Straßenverkehrsrecht

Das Straßenrecht umfasst die rechtlichen Gegebenheiten auf und an öffentlichen Straßen. Hierzu zählen insbesondere ihre Widmung, die Abgrenzung zwischen Gemeingebrauch und Sondernutzung, die Grundlagen für den Aus- und Neubau sowie die Trägerschaft und Straßenbaulast.

Das Straßenverkehrsrecht hat zum Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und gilt nach § 2 des Saarländischen Straßengesetzes (StrG SL) auf Straßen und Plätzen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Dies schließt gemäß § 2, Abs. 3 StrG SL auch Geh- und Radwege ein. Unter Umständen kann das Straßenverkehrsrecht auch auf Privatgrund entsprechende Anwendung finden. Auf als öffentliche Straßen gewidmeten Wegen gilt gemäß § 14 StrG SL das Recht zum Gemeingebrauch:

„Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen gestattet (Gemeingebrauch). Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn durch die Benutzung einer öffentlichen Straße der Gemeingebrauch anderer unzumutbar beeinträchtigt wird.“

Neben öffentlichen Straßen bestehen auch Privatstraßen, die nicht unter eine Widmung als öffentlicher Raum fallen. In der Folge besteht ihr Zweck vorrangig bzw. ausschließlich in der Nutzung für den privaten Verkehr. Entsprechend sind die hier gültigen Rechtsgrundlagen im bürgerlichen Recht geregelt. Dennoch können auch private Straßen und Wege für den allgemeinen Verkehr geöffnet werden oder bestimmten Betretungsrechten unterliegen. In diesem Fall entfallen auf den Eigentümer der Privatstraße bestimmte Verkehrssicherungspflichten.

### **Straßenverkehrsrechtliche Einordnung von Mountainbikes**

Mountainbikes fallen – ebenso wie andere gängige Fahrradtypen – unter die Definition von Fahrrädern in § 63a, Abs. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO):

„Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird.“

Ausdrücklich sind von dieser Norm nach § 63a, Abs. 2 auch Pedelecs bzw. E-Bikes erfasst, sofern die Nennleistung des Motors 0,25 kW nicht übersteigt, die elektrische Unterstützung nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h greift, sich die elektrische Unterstützung mit zunehmender Fahrtgeschwindigkeit verringert und nur während des Tretens bzw. Kurbelns aktiv ist. Ausnahmen hiervon bilden sogenannte Anfahr- oder Schiebehilfen. Aus Daten des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV 2020) geht hervor, dass dies circa 98 Prozent aller in Deutschland gehandelten E-Bikes und E-Mountainbikes umfasst.

### **Verhalten und Rücksichtnahme**

Als Fahrzeug i. S. des Straßenverkehrsrechts betreffen die geltenden Verkehrsregeln auch Fahrräder. Hierunter fällt insbesondere das in § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgesetzte Rücksichtnahmegebot. Entsprechend erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht:

„Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Hieraus ergibt sich die in § 3 StVO, Abs. 1, Satz 3 beschriebene Maßgabe, nur so schnell zu fahren, dass Fahrradfahrende das Fahrrad ständig beherrschen und auf der vorgesehenen Strecke fahren können. Weitere Verhaltensvorschriften umfassen unter anderem die Fahrbahnbenutzungspflicht (§ 2, Abs. 1 StVO), das Rechtsfahrgebot (§ 2, Abs. 2 StVO), das Hintereinanderfahren (§ 2, Abs. 4 StVO), den Sicherheitsabstand (§ 4 StVO), das Überholen (§ 5 StVO), Vorrang an Hindernissen und Engstellen (§ 6 StVO), die Vorfahrt (§ 8 StVO), das Abbiegen und Anfahren (§§ 9, 10 StVO) und die Beleuchtung (§ 17 StVO).

### **3.1.2. Forstrecht**

Voraussetzung für die Anwendung des Forstrechts ist das Vorliegen eines Waldes. Als solcher gilt laut § 2 des saarländischen Landeswaldgesetzes (LWaldG) „[...] jede mit Forstpflanzen (Waldbäume und Waldsträucher) bestockte Grundfläche.“ Aus § 1 LWaldG begründen sich die Waldfunktionen und der Zweck des Landeswaldes im Saarland. Hier wird die Relevanz den Wald zu schützen und zu achten, betont. So ist wegen der Bedeutung des Waldes



„[...] für die Umwelt, insbesondere für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Atmosphäre, das Klima, das Wasser, die Tiere und Pflanzen und deren genetische Vielfalt, den Boden (Schutzfunktion) sowie wegen seiner wirtschaftlichen Bedeutung als Ressource des wichtigen nachwachsenden Rohstoffes Holz (Nutzfunktion) und wegen seiner Bedeutung für den Menschen (Erholungsfunktion) den Wald zu erhalten, erforderlichenfalls zu mehren und seine naturnahe, insbesondere kahl-schlagfreie Bewirtschaftung nachhaltig zu sichern.“

Damit werden die drei Waldfunktionen (Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion), die der Wald in jeweils gleichwertiger Weise zu erfüllen hat, deutlich.

Zudem sind im § 3 des Landeswaldgesetzes die drei Eigentumsarten des Waldes differenziert, wobei es sich bei Waldflächen um Staats-, Körperschafts- oder Privatwald handeln kann. Insbesondere dem Staats- und Kommunalwald wird bei der Erfüllung der Erholungsfunktion in deren Waldflächen laut LWaldG besondere Bedeutung zugesprochen.

Aus § 25 des LWaldG ergeben sich die Anforderungen für das Betreten des Waldes im Saarland. Dabei heißt es:

„Das [...] Betreten des Waldes zum Zweck der naturverträglichen Erholung ist jedermann gestattet. Das Radfahren [...] im Wald ist nur auf Wegen und Straßen gestattet. Wege im Sinne dieses Gesetzes sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmete, dauerhaft angelegte oder naturfeste forstliche Wirtschaftswege. Maschinenwege, Rückeschneisen, Gliederungslinien der Betriebsplanung sowie Fußpfade sind keine Wege.“<sup>16</sup>

Entsprechend dieser Regelungen bedarf es für das Betreten des Waldes zu Fuß und zum Zwecke der Erholung keiner expliziten Zustimmung und/oder Befugnis durch den Waldbesitzer, es sei denn es handelt sich um besonders zu schützende Waldflächen.

Das Radfahren ist auf den Waldwegen, die im § 25 (1) Satz 2 LWaldG als „Wege und Straßen, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind“ definiert sind, ohne Zustimmung des Waldbesitzers erlaubt. Abseits dieser Wege ist das Radfahren nur mit Zustimmung des Waldbesitzers erlaubt. Auch die Kennzeichnung von Wegen u. a. als Fahrradweg (§ 25, Abs. 2 LWaldG) und die unter § 25, Abs. 3 LWaldG aufgeführten Tätigkeiten bedürfen einer Zustimmung des Waldbesitzers. In Satz 2 ist beschrieben, dass die Kennzeichnung nicht den Ausschluss anderer Nutzungsarten bewirkt. Demnach ist auch auf ausgewiesenen Radwegen eine besondere Rücksichtnahme gegenüber anderen Wegenutzenden aufzubringen.

<sup>16</sup> Eine bundesweite juristische Definition zum Unterschied zwischen „Weg“ und „Fußpfad“ existiert derzeit nicht. Einzig in § 21, Abs. 5 LWaldG Sachsen-Anhalt werden letztere als „Fußpfade in einer durchschnittlichen Breite von weniger als einem Meter“ definiert.

In der Regel wird das Mountainbiken auf Wegen ausgeübt. Damit ist es nach § 25 LWaldG über das freie Betretungsrecht grundlegend ohne Erlaubnis des Waldbesitzes möglich. Das Mountainbiken auf Fußpfaden, Maschinenwegen, Rückeschneisen oder Gliederungslinien ist nur nach Zustimmung des Waldbesitzers möglich. Es kann bei offiziell vorhandener Gestattung und darauf aufbauender Beschilderung und einer Ausweisung z. B. als Mountainbike-Strecken oder Permanenten von der Zustimmung des Waldbesitzers ausgegangen werden. In diesen Fällen ist das Mountainbiken hier nach dem LWaldG rechtmäßig. Fehlt eine Ausschilderung ist das Befahren verboten.

### Rücksichtsvolles Verhalten

Wie auch in anderen Bundesländern fordert das saarländische LWaldG ein verantwortungs- und rücksichtsvolles Verhalten im Wald. So heißt es in § 25 V LWaldG:

„Wer den Wald benutzt, hat sich so zu verhalten, dass die Lebensgemeinschaft Wald und die Bewirtschaftung des Waldes nicht gestört, der Wald nicht beschädigt, gefährdet oder verunreinigt sowie die Erholung anderer nicht beeinträchtigt wird.“

Hiermit wird an die Eigenverantwortung aller Waldbesucher appelliert, auf ein gutes Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme zu achten. Zahlreiche Initiativen und Verbände haben dies in konkrete Handlungsempfehlungen übersetzt. Bundesweit haben sich so bspw. die Trail Rules<sup>17</sup> der Deutschen Initiative Mountainbike (DIMB) etabliert. Im Saarland zielt die Publikation „Verhaltens-Check für Waldfreunde und Waldbesucher“ besonders auf das Miteinander im Wald ab. Ziel ist es, das Ökosystem Wald auch dadurch zu schützen, in dem Waldbesucher Verständnis für die Vorgänge in diesem Lebensraum aufbringen.

<sup>17</sup> siehe dazu: [www.dimb.de/fachberatung/trail-rules/](http://www.dimb.de/fachberatung/trail-rules/)

Darüber hinaus stellen MTB-Vereine oft Multiplikatoren für die Umweltbildung in der Kinder- und Jugendarbeit dar. Im Saarland gibt es eine Vielzahl von MTB-Vereinen, die gezielt auch Umweltpädagogik und Ansätze der Bildungskampagne „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ in ihre Trainingsroutinen einbeziehen und somit das Verständnis für das Ökosystem Wald stärken.

### 3.1.3. Naturschutzrecht

In § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) wird der Erholungswert von Landschaften sowie deren Schutz genauer geregelt. Hier wird in Abs. 4 Nr. 3 als ein Ziel des Naturschutzes festgehalten,

„zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich sowie großflächige Erholungsräume zu schützen und zugänglich zu machen.“

Auch das Betreten der freien Landschaft wird übergeordnet auf Bundesebene in § 59 Abs. 1 BNatSchG geregelt:

„Das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung ist allen gestattet (allgemeiner Grundsatz).“

Hierauf aufbauend untersetzt § 11 Abs. 2 SNG die Vorgaben insbesondere das Radfahren:

„Das Betreten der freien Landschaft zum Zweck der Erholung ist jedem auf eigene Gefahr gestattet [...]. Zu dem Betreten gehören auch [...] das Radfahren [...] auf Wegen. Das Betretensrecht umfasst nicht das Fahren mit bespannten oder motorisierten Fahrzeugen [...] oder die Durchführung anzeigepflichtiger Veranstaltungen gemäß § 12.<sup>18</sup> Landwirtschaftliche Flächen einschließlich Sonderkulturen dürfen während der Nutzzeit nur auf vorhandenen Wegen betreten werden. Als Nutzzeit gilt die Zeit zwischen Bestellung und Ernte, bei Grünland die Zeit zwischen dem 1. April und dem 15. Oktober.“

<sup>18</sup> § 12 Abs. 1 SNG: „Veranstaltungen in der freien Landschaft, bei denen nach Art und Größe mit mehr als geringfügigen Störungen des Naturhaushalts zu rechnen ist, sind der Naturschutzbehörde mindestens zwei Monate vor ihrer Durchführung anzuzeigen. Anzeigepflichtig sind insbesondere Veranstaltungen, bei denen mehr als 100 Personen, erhebliche Lärmbelästigungen oder Sachschäden zu erwarten sind. Die Naturschutzbehörde kann bis zu einem Monat nach Eingang der Anzeige die Veranstaltung untersagen oder mit Auflagen versehen.“

Von Bedeutung ist beim Betreten der freien Landschaft der pflegliche Umgang mit der Natur und Landschaft, um diese zu erhalten und zu schützen. Jedoch besteht immer die Möglichkeit, das Betreten der freien Landschaft aus bestimmten Gründen einzuschränken oder gar zu untersagen. In § 59 Abs. 2 BNatSchG werden hierzu Gründe des „[...] Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Feldschutzes und der land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung, zum Schutz der Erholungsuchenden, zur Vermeidung erheblicher Schäden oder zur Wahrung anderer schutzwürdiger Interessen des Grundstücksbesitzers“ genannt.

Weiterhin orientiert sich das Betreten von Naturschutzgebieten und anderen geschützten Flächen an den entsprechenden Schutzgebietsverordnungen sowie Anordnungen.

### **Prüfung naturschutzrechtlicher Betroffenheiten**

Ein zentrales Element des Naturschutzes ist die sogenannte Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG. Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. §14 Abs.1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen. Unter Eingriffen in Natur und Landschaft sind bspw. die Neuanlage und Ausbau von Wegen, Gewässerquerungen, Bremsschikanen, bauliche Anlagen aber auch die Beseitigung wertgebender Bäume entlang der Strecke im Zuge der Verkehrssicherungspflichten zu verstehen.

Der Verursacher von Eingriffen ist grundsätzlich verpflichtet, vermeidbare Eingriffe zu unterlassen (§§ 13 & 15 BNatSchG). Hierzu sind zumutbare Alternativen zu prüfen (z. B. Streckenalternativen), wie die Nutzung vorhandener Strukturen (Wege, oder bereits vorhandene MTB-Touren).

Unvermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen im Sinne des § 14 BNatSchG bedürfen in der Regel einer naturschutzrechtlichen Genehmigung durch die zuständige Naturschutzbehörde (§ 17 BNatSchG). Es handelt sich hierbei um Einzelfallentscheidungen. Im Sinne des Vermeidungsgebotes empfiehlt es sich frühzeitig mögliche Streckenführungen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.

Unvermeidbare Eingriffe sind in Form von Ausgleich- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren (§15 Abs. 2 BNatSchG).

Zusätzlich zur Eingriffsregelung sind die jeweils geltenden Schutzgebietsverordnungen betroffener Schutzgebiete (z. B. NATURA 2000-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete) sowie weitere geschützte und hochwertige Bereiche von Natur und Landschaft (z. B. geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG) zu berücksichtigen. In der Schutzverordnung werden der jeweilige Schutzzweck sowie die geltenden Ge- und Verbote benannt. Die Anlage von MTB-Strecken darf nicht den Schutzzweck eines Schutzgebietes beeinträchtigen oder gegen die Ge- und Verbote einer Verordnung verstoßen.

Für die Belange des Naturschutzes sind das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA, Fachbereich 3) oder das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV), Referat D/1 zentrale Anlaufstellen. Gegebenenfalls kann die Unterstützung durch Fachplaner erforderlich sein.

### **Artenschutz**

Für den Artenschutz bedarf es in vielen Fällen einer Prüfung der Vorhabensbereiche sowie der Vorhaben angrenzenden Bereiche auf Lebensräume und Fortpflanzungsstätten von Tierarten. Dies umfasst bspw. eine Recherche bei ortskundigen Fachleuten, eine Datenabfrage bei der Naturschutzbehörde sowie eine Kartierung bzw. Potentialabschätzung durch Fachplaner. Hierbei sind §§ 39 und 44 BNatSchG zwingend zu berücksichtigen.

## **3.2. Verkehrssicherung und Haftung**

Bei Aufenthalten im Wald können Unfälle nicht vollends ausgeschlossen werden. Hierfür sind Grundlagen zu Verkehrssicherungspflicht und der Haftung im Falle solcher Unfälle rechtlich geregelt. Dabei ergibt sich die Verkehrssicherungspflicht insbesondere aus § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB):

„(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.“

Hieraus ergeben sich unter Berücksichtigung der walddtypischen und -atypischen Gefahren (s. Kasten auf der Folgeseite) – in erster Linie für Waldbesitzer Anforderungen an die Verkehrssicherung, d. h. die Prüfung der Wege auf etwaige Gefahrenstellen. Sofern neben dem Grundbesitzer selbst auch weitere Personen das entsprechende Gebiet betreten – so bspw. im Falle einer Nutzung durch Mountainbiker – kann diese Pflicht im Rahmen der Gestattung auch auf Dritte übertragen werden. Je nach vertraglicher Ausgestaltung kann dies Auswirkungen auf die Haftung haben.

Bei der konkreten Ausgestaltung bzgl. Verkehrssicherungs- und Haftungsfragen im Bereich Mountainbike im Rahmen der Gestattung durch Waldbesitzer können die Beispielverträge in Anhang 6 behilflich sein.

§ 25 Abs. 5 LWaldG hält grundsätzlich fest, dass das Betreten des Waldes auf eigene Gefahr erfolgt, sodass sich aus dem Betretungsrecht – vorbehaltlich anderer Rechtsvorschriften – keine neuen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten der betroffenen Waldbesitzer oder sonstiger Berechtigten begründen.

Zudem müssen Personen, die den Wald betreten, sich so verhalten, dass die Lebensgemeinschaft Wald und die Bewirtschaftung des Waldes nicht gestört, der Wald und die Einrichtungen im Wald nicht beschädigt, gefährdet oder verunreinigt werden sowie die Erholung anderer Waldbesucher nicht beeinträchtigt wird (§ 25 Abs. 5 LWaldG).

Zur Frage, was demnach seitens der Waldbesucher hingenommen werden muss, haben sich in der Rechtsprechung Grundsätze entwickelt, nach denen ein Waldbesitzer nicht für walddtypische Gefahren haftet.<sup>19</sup> Auch eine hohe Frequentierung von Wegen stellt keine Begründung für eine Ausnahme von diesem Grundsatz dar.<sup>20</sup> So kann es diesem nicht zum Nachteil werden, dass vom allgemeinen Betretungsrecht Gebrauch gemacht wird. Für Schäden, die aufgrund einer unsachgemäßen Nutzung des Betretungsrechts Dritten entstehen, haften die Nutzenden, wobei stets berücksichtigt werden muss, wer gegenüber wem insoweit Rücksicht nehmen muss.

<sup>19</sup> Vgl. hierzu etwa BGH, Urt. v. 2.10.2012 – VI ZR 311/11 –, Rdnr. 12 ff. (juris)

<sup>20</sup> OLG Saarbrücken, Urteil vom 16.3.2017 – 4 U 126/16 –, Rdnr. 24 (juris)

## WALDTYPISCHE UND -ATYPISCHE GEFAHREN

Zu den **typischen Gefahren des Waldes**, gegen die der Waldbesitzer Waldwege grundsätzlich nicht sichern muss, zählen solche, die sich aus der Natur oder der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung des Waldes unter Beachtung der jeweiligen Zweckbestimmung ergeben. Sie umfassen die Gefahren, die von lebenden oder toten Bäumen ausgehen – so zum Beispiel herabhängende Äste oder die mangelnde Stand- oder Bruchfestigkeit von Bäumen.<sup>21</sup>

**Atypische Gefahren** sind alle nicht durch die Natur oder durch die Art der Bewirtschaftung entstandenen Zustände, insbesondere vom Waldbesitzer geschaffene oder geduldete Gefahren, die ein Waldbesucher nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und mit denen er nicht rechnen muss. Hierzu zählen bspw.<sup>22</sup> durch Dritte geschaffene Einrichtungen und Anlagen, Brücken, Geländer und Stege, nicht ordnungsgemäß gesicherte Holzhaufen sowie quer über den Weg gespannte Drähte.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> OLG Saarbrücken, Urteil vom 16.3.2017 – 4 U 126/16 –, Rdnr. 25 (juris)

<sup>22</sup> Vgl. ForstBW, Leitfaden zur Verkehrssicherungspflicht, 2015, S. 18

<sup>23</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 23.4.2020 – III ZR 250/17 –, Rdnr. 21 ff. (juris)

Im Kontext des Tourismus ist die zentrale Frage bzgl. des Haftungsverhältnisses, ob und inwieweit durch die entsprechende Nutzung eine andere oder zusätzliche Gefahrenlage geschaffen wird, die über dasjenige hinausgeht, was sowohl der Waldbesitzer als auch andere Waldbesucher jeweils erwarten, vertreten oder hinnehmen müssen. Hier gilt – unter Vorbehalt der Prüfung im Einzelfall – in der Regel: Je mehr selbstständige, organisatorische oder bauliche Maßnahmen ergriffen werden, desto eher ist die Schwelle zur Nutzung über das allgemeine Betretungsrecht hinaus überschritten und somit eine Haftung anzunehmen.

Die genaue Ausgestaltung von Haftungsfragen orientiert sich hier in erster Linie an den Eigentumsverhältnissen der Flächen, auf denen Mountainbike-Angebote verlaufen. Im Falle kommunaler Flächen ist die Haftung in der Regel durch eine Kommunalhaftpflichtversicherung abgedeckt.

## LEGALES TRAIL-NETZWERK IM SAARLAND

Gemeinsam mit dem SaarForst Landesbetrieb und dem Mountainbike-Verein Saarbrücken e. V. hat das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz in einem Gestattungsvertrag eine Vereinbarung geschlossen. Sie enthält Regelungen zu Verantwortung, Verkehrssicherung und Naturschutz.

Das Ergebnis ist die Legalisierung bestimmter Strecken und Trails in einem Trail-Netzwerk, wodurch eine Zusammenarbeit zwischen dem Mountainbike-Verein, Behörden und Verbänden neue Strukturen geformt sowie Konflikte im Wald reduziert werden konnten.

Im Frühjahr 2020 legte die Interessengemeinschaft Mountainbike einen „Konzeptentwurf zur Schaffung eines Trail-Netzwerkes im Regionalverband Saarbrücken“ vor. Weitere Informationen zum Vorhaben und Vorgehen des legalen Mountainbike-Streckennetzes sind im „Konzept zur Schaffung eines Trailnetzwerkes im Regionalverband Saarbrücken“ zu finden.<sup>24</sup>

<sup>24</sup> [www.saarland.de/igmtbsaar-konzeptentwurf](http://www.saarland.de/igmtbsaar-konzeptentwurf)



In Tabelle 2 sind zentrale Haftungsfragen für diverse Konstellationen in der Nutzung, der Schaffung und dem Betrieb von Mountainbike-Strecken und -Anlagen zusammengestellt.

## Konstellation

## Haftungsfragen

<b>Zurverfügungstellen von Tourenverläufen</b>	<p>Das bloße Zurverfügungstellen von selbst zusammengestellten Tourverläufen (etwa auf Onlineportalen) bezüglich für Mountainbikende bereits zugänglicher Wege ist eher mit Wanderführern oder Wanderkarten vergleichbar und gibt lediglich informatorisch weiter, wo sich geeignete Strecken und Routen befinden. Dies dürfte sich daher als eher unproblematisch darstellen und – je nach konkreter Fallgestaltung – noch nicht zu erweiternden Haftungsverpflichtungen führen, zumal auf geeigneten Wegen auch damit gerechnet werden muss, dass diese zu entsprechenden Zwecken auch genutzt werden. Problematisch kann dies werden, wenn die Information fehlerhaft ist und auf Wege verweist, auf denen das Mountainbiken rechtlich nicht zulässig ist. Auch dann kommt es aber auf den konkreten Fall und die Ausgestaltung an, weil dies nicht den eigentlichen Fahrer selbst von seinen Verpflichtungen befreien muss.</p>
<b>Kommerzielle Veranstaltungen</b>	<p>Kommerzielle/organisierte Veranstaltungen auf für Mountainbikende bereits zugänglichen Wegen können mit entsprechenden Haftungsfolgen – bspw. gegenüber anderen Waldbesuchern oder dem Waldbesitzer – einhergehen, zumal diese nicht vom allgemeinen Betretungsrecht erfasst sind und der Erlaubnis bedürfen, selbst wenn sie auf geeigneten Straßen und Wegen stattfinden. Insofern ist fraglich, ob dies noch von walddtypischen Gefahren gedeckt wäre.</p> <p>Veranstaltungen in der freien Landschaft sind nach § 12 SNG anzeigepflichtig und müssen mindestens drei Monate im Vorfeld jeweils bei der Naturschutzbehörde LUA angezeigt werden.</p> <p>Gegenüber Mountainbikenden haben Dritte (bspw. Veranstalter) u. a. im Fall kommerzieller/organisierter Angebote ggf. die Möglichkeit einer vertraglichen Haftungsbeschränkung. Diese könnte und sollte – soweit möglich – etwa im Rahmen allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) erfolgen, die den Mountainbikenden zugänglich gemacht werden müssen. Dabei ist zu beachten, dass eine Haftungsbefreiung für vorsätzliche Schädigung im Voraus (§ 276 III BGB) nicht möglich ist. Im Gegensatz zu Individualvereinbarungen darf hinsichtlich der Rechtsgüter Leben, Körper und Gesundheit die Haftung nicht im Wege von AGB beschränkt werden (§ 309 Nr. 7 lit. a BGB). Für Sachschäden ist ein Ausschluss groben Verschuldens unzulässig (§ 309 Nr. 7 lit. b BGB).</p>
<b>Beschilderung bereits für Mountainbikende zugänglicher Wege</b>	<p>Die Beschilderung von bereits prinzipiell für Mountainbikende zugänglichen Waldwegen dürfte – je nach Ausgestaltung – eher keine Verkehrssicherungs- oder Haftungs-pflichten begründen, da im Hinblick auf bereits zugängliche Wege nicht unbedingt eine zusätzliche/erhöhte Gefahrenlage geschaffen werden muss, insbesondere, wenn hierdurch etwa sogar eine Trennung verschiedener Verkehrsströme (z. B. Fußgänger und Radfahrer) etabliert wird.</p> <p>Anders könnte die Lage zu beurteilen sein, wenn durch Schilder bspw. dem Fahrenden auf gemischt benutzbaren Wegen suggeriert wird (z. B. Shared Trail), dass der Weg nur für das Radfahren/Mountainbiken freigegeben ist oder er absoluten Vorrang hat, obwohl dies nicht zutrifft. Zumindest zwischen Waldeigentümer und Dritten können Haftungsfragen im Rahmen entsprechender Verträge geregelt werden, insbesondere wenn sie ohnehin erforderlich sind, um etwa entsprechende Infrastruktur auf fremdem Eigentum zu realisieren.</p>



Konstellation	Haftungsfragen
<b>Einrichtung neuer Mountainbike-Strecken</b>	<p>Soweit nicht bereits die Nutzung von „Straßen und Wegen“ für Mountainbikende durch das allgemeine Betretungsrecht (§ 25 LWaldG) gedeckt ist, müssen ohnehin zunächst die Voraussetzungen für eine entsprechende Nutzbarkeit geschaffen werden. Hier bedarf es in der Regel – neben etwaigen behördlichen Zulassungen – entsprechender Zustimmungen der jeweiligen Eigentümer, welche ohnehin etwa im Rahmen vertraglicher Regelungen erfolgen. Gestattungsverträge zwischen dem Waldbesitzer und dem Dritten können die Nutzung von Pfaden und Wegen, die dafür notwendige Beschilderung und sonstige notwendige Infrastruktur klären.</p> <p>In der Regel werden Waldbesitzer diese Gestattung (insbesondere ohne Gegenleistung) nur zulassen, wenn der Träger sowohl Unterhaltung und Pflege der Wege als auch die Verkehrssicherungspflichten sowie die Haftung für die durch die Nutzung entstandenen Schäden (auch Dritter) übernimmt. Umgekehrt bietet sich die Möglichkeit, explizit zu regeln, wofür der Träger nicht einzustehen braucht.</p>
<b>Errichtung weiterer Anlagen</b>	<p>Sollte neben der Nutzung und Ausweisung von Wegen auch die Errichtung mountainbike-spezifischer Anlagen (bspw. besondere Trails, die bauliche Maßnahmen erfordern, etc.) geplant sein, ist neben der Frage der öffentlich-rechtlichen Zulässigkeit (Genehmigungserfordernis) und des Abschlusses von Gestattungsverträgen mit Waldbesitzern aus haftungsrechtlicher Sicht zu beachten, dass für hiervon ausgehende Gefahren der Waldbesitzer in der Regel nicht haften bzw. kaum die Haftung übernehmen wird. Es ist davon auszugehen, dass er hierfür eher explizit eine Haftungsfreistellung gegenüber dem Vorhabenträger verlangen wird, sodass faktisch nur derjenige haftet, der diese Anlagen als Vorhabenträger zu verantworten hat.</p>

Tabelle 2.  
Haftungsfragen im Bereich Mountainbike

Quelle: absolutGPS

Im Rahmen der Verkehrssicherung fallen i. d. R. verschiedene Aufgaben in wiederkehrendem Turnus an. Deren Aufkommen und die dafür anfallenden Aufwände richten sich insbesondere nach dem Umfang der Infrastruktur und können nicht pauschal dargestellt werden. Es ist daher zu empfehlen den Umfang der Aufwände den örtlichen Gegebenheiten individuell anzupassen und vertraglich zu regeln. Die Vertragspartner legen fest, in welchem Turnus die Verkehrssicherung z. B. durch eine fachlich qualifizierte Inaugenscheinnahme durch den Betreiber des MTB-Trails zu erfolgen hat. So fallen auf Wegen bspw. üblicherweise nur Sichtkontrollen statt einer regelmäßigen Verkehrssicherung an. Auf Trails wird empfohlen, zweimal jährlich bei verschiedenen Belaubungsstadien eine Verkehrssicherungskontrolle sowie regelmäßige weitere dokumentierte Befahrungen durchzuführen. Weitere Kontrollen fallen nach Bedarf bspw. nach Extremwetterereignissen an. Der exakte Umfang und Turnus sollten stets vertraglich geregelt werden. Als Beispiel können die Verträge im Anhang 6 dienlich sein.

### 3.3. Mountainbiken in Schutzgebieten

Die Outdooraktivität Mountainbiken findet in der Natur statt und nicht selten in besonders schützenswerten und sensiblen Bereichen. Dabei stellt der Mountainbike-Tourismus grundlegend eine Form des naturverträglichen Tourismus dar, sofern bestimmte Regeln und Vorgaben eingehalten werden. Ein umsichtiges Verhalten und ein respektvoller Umgang mit und in der Natur sind grundlegend, um langfristig Natursportarten ausüben zu können. Bei der Planung und Entwicklung von Mountainbike-Angeboten sollte – ebenso wie bei anderen Outdooraktivitäten – der natur- und umweltverträglichen Planung eine hohe Bedeutung beigemessen werden.

In Deutschland bestehen verschiedene Schutzgebietskategorien. Im Folgenden werden diese in ihrer Art, Funktion und den Nutzungsrechten in Bezug auf das Thema Mountainbike dargestellt sowie die im Saarland bestehenden Gebiete genannt.

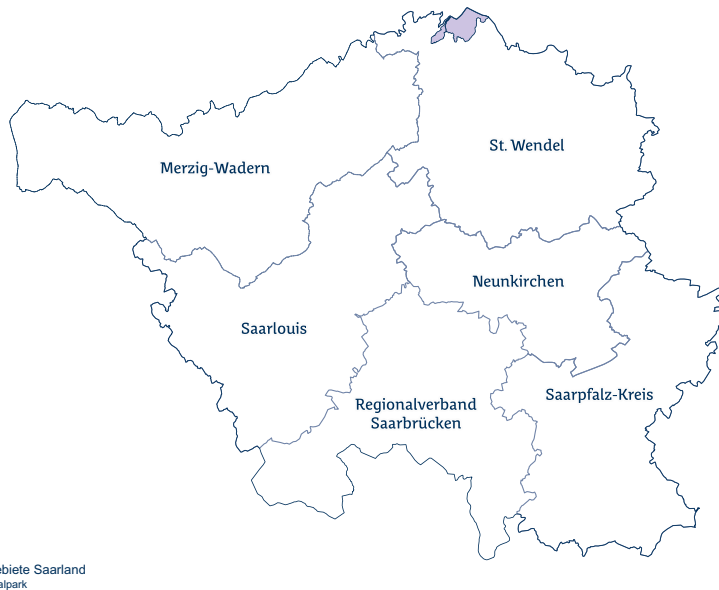
Das Mountainbiken ist als naturverträglicher Tourismus in den meisten Schutzgebieten grundsätzlich möglich. So können legale Strecken u. U. einen positiven Effekt durch Kanalisierung leisten. Jedoch ist i. d. R. eine Vorprüfung und die frühzeitige Abstimmung von Routenverläufen mit relevanten Revierleitern, zentralen Akteuren bzw. der Verwaltung der Großschutzgebiete notwendig. Je nach Eingriffstiefe und Stärke des Schutzstatus können Einschränkungen steigen. So lässt z. B. die Beschilderung bestehender Wege auch in Schutzgebieten nur geringe Einschränkungen erwarten. Nähere Informationen zur konkreten Anwendung finden sich in Kapitel 1.2 sowie 4.

## Nationalpark

Nationalparks unterliegen einem **sehr strengen Schutzstatus**. Grundsätzlich besteht absolutes Veränderungsverbot. Sofern den in der Nationalparkverordnung festgesetzten Schutzzwecken nicht widersprüchlich, sind Nationalparks meist der Allgemeinheit zum Zweck der Erholung und des Naturerlebens zugänglich (Radfahren ist in der Regel lediglich auf breiten Forstwegen erlaubt – für die meisten Mountainbike-Segmente unattraktiv). Die **Mountainbike-Nutzung** in Nationalparks ist **sehr eingeschränkt**.



Nationalpark  
Hunsrück-Hochwald



Schutzgebiete Saarland  
■ Nationalpark

Abbildung 6.  
Nationalparks im Saarland

Quelle: absolutGPS 2022

Im Saarland gibt es aktuell mit dem Nationalpark Hunsrück-Hochwald ein Großschutzgebiet dieser Art. Übergeordnete Regelungen zu Nationalparks sind im § 24 BNatSchG geregelt. Für den Nationalpark Hunsrück-Hochwald gilt darüber hinaus der „Staatsvertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland über die Errichtung und Unterhaltung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald“, der im „Konzept des Landes zur Beteiligung an einem länderübergreifenden Nationalpark im Hochwald-Idarwald“ Anwendung findet. Der Nationalpark verfügt über ein Wegekonzept, welches klare Nutzungsaspekte für die Wegeführung im Nationalpark festlegt.

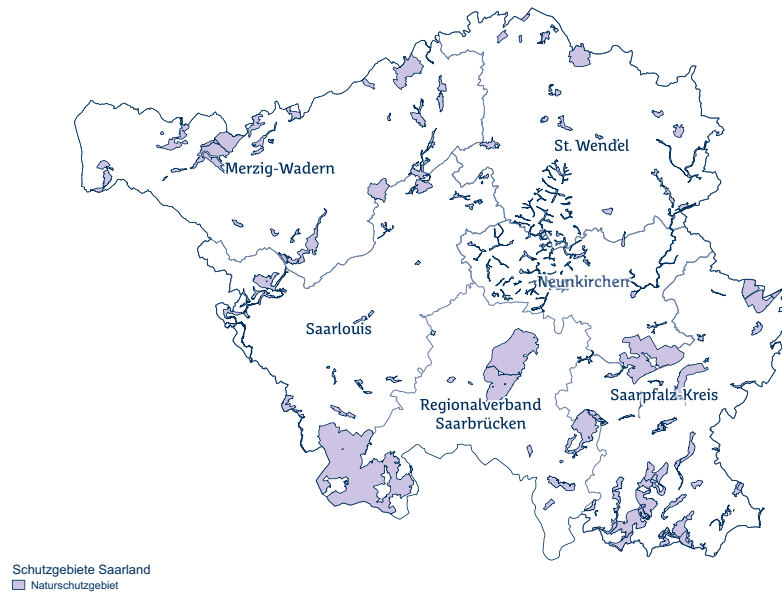
## Naturschutzgebiet

Naturschutzgebiete unterliegen einem **sehr strengen Schutzstatus**. Grundsätzlich besteht absolutes Veränderungsverbot. Naturschutzgebiete können der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden, dennoch hat der Schutzzweck Vorrang gegenüber Erholungszweck und Betretungsrechten. Die **Mountainbike-Nutzung** in Naturschutzgebieten ist **sehr eingeschränkt**. Die Nutzung im Naturschutzgebiet bestimmt sich nach den zugehörigen Verordnungen. Diese können einschränkend sein, können aber auch das übergeordnete Radfahren laut Betretungsrecht zulassen.



Abbildung 7.  
Naturschutzgebiete  
im Saarland

Quelle: absolutGPS 2022



Im Saarland gibt es aktuell 97 Schutzgebiete dieser Art (inkl. als Naturschutzgebiete ausgewiesene Natura 2000-Gebiete). Grundlage sind die Bedingungen nach § 23 BNatSchG. Für Maßnahmen und Nutzungen sind die jeweiligen Schutzgebietsverordnungen maßgeblich – es gelten die Ver- und Gebote der jeweiligen NSG-Verordnung.

**Biosphärenreservat  
Bliesgau**



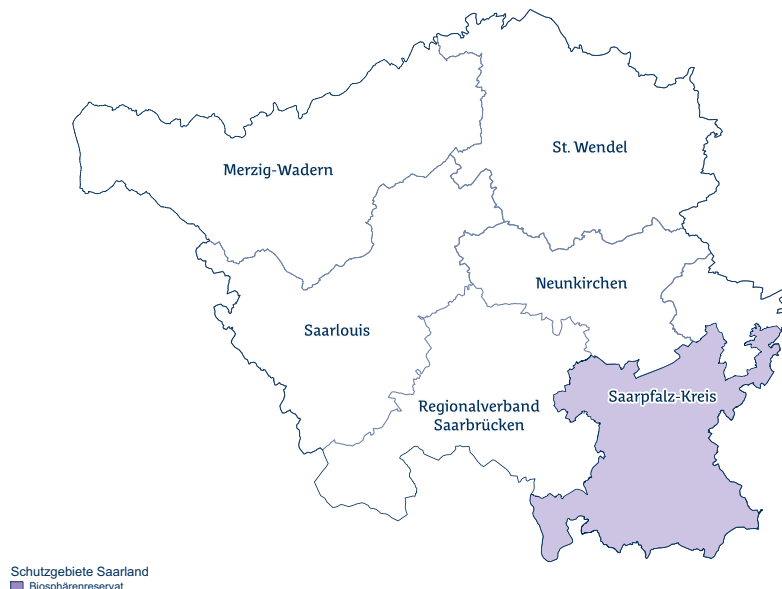
<sup>25</sup> Siehe dazu: [www.saarland.de/biosphaere-bliesgau-natsg](http://www.saarland.de/biosphaere-bliesgau-natsg)

**Biosphärenreservat**

Der Schutzstatus von Biosphärenreservaten variiert je nach Zonierung und einschlägigen Verordnungen von **mäßig bis sehr streng**. Teile oder ganze Schutzgebiete können **absolutem Veränderungsverbot** (mit Verboten ohne Erlaubnisvorbehalt) oder **relativem Veränderungsverbot** (mit präventiven Verboten mit Erlaubnisvorbehalt) unterliegen. In Pflegezonen (mit Ausnahme der Pflegezone Taubental) und Entwicklungszonen ist das Radfahren **nicht unbedingt eingeschränkt**. In den **Kernzonen ist das Radfahren außerhalb der Wege verboten**. Es gelten die Ver- und Gebote der Verordnung über das Biosphärenreservat Bliesgau in der derzeit gültigen Fassung<sup>25</sup>.

Abbildung 8.  
Biosphärenreservate im Saarland

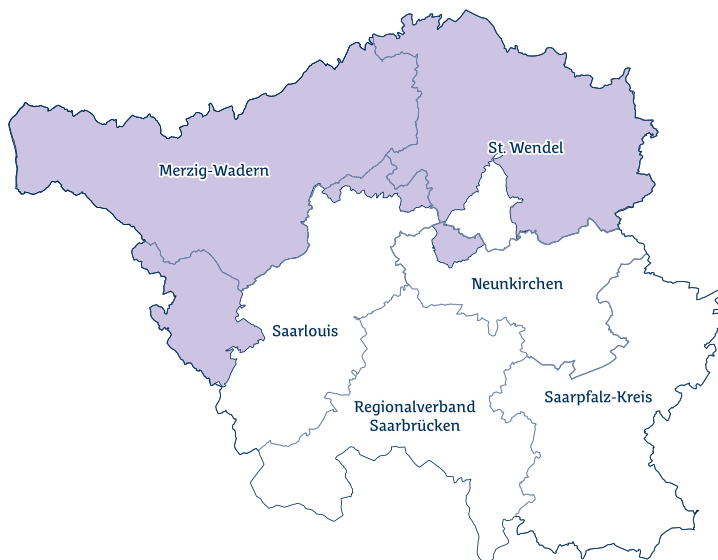
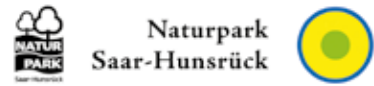
Quelle: absolutGPS 2022



Im Saarland gibt es aktuell mit dem Biosphärenreservat Bliesgau ein Großschutzgebiet dieser Art. Die rechtliche Grundlage bildet der § 25 BNatSchG und der § 10 „Biosphäre Bliesgau“ des saarländischen Naturschutzgesetzes.

### Naturpark

Der Schutzstatus von Naturparks variiert je nach Zonierung und einschlägigen Verordnungen von **mäßig bis streng**. Teile oder ganze Schutzgebiete können einem absolutem oder relativem Veränderungsverbot unterliegen. Grund für die Ausweisung von Naturparks kann auch die Erholung oder der nachhaltige Tourismus sein, was durchaus das Mountainbiken einschließt. Dies ergibt sich auch für den Naturpark Saar-Hunsrück aus § 4 der Landesverordnung über den „Naturpark Saar-Hunsrück“. Die Anlage von Mountainbike-Strecken, insb. mit gebauten Elementen, wird hier jedoch u. a. durch § 5 Abs. 1, 4 und 11 beschränkt. Die **Mountainbike-Nutzung in Naturparks ist somit bedingt eingeschränkt**.



Schutzgebiete Saarland  
■ Naturpark

Abbildung 9.  
Naturparke im Saarland

Quelle: absolutGPS 2022

Im Saarland gibt es aktuell mit dem Naturpark Saar-Hunsrück ein Großschutzgebiet dieser Art. Hier gilt insbesondere § 27 BNatSchG sowie die Landesverordnung über den Naturpark Saar-Hunsrück.

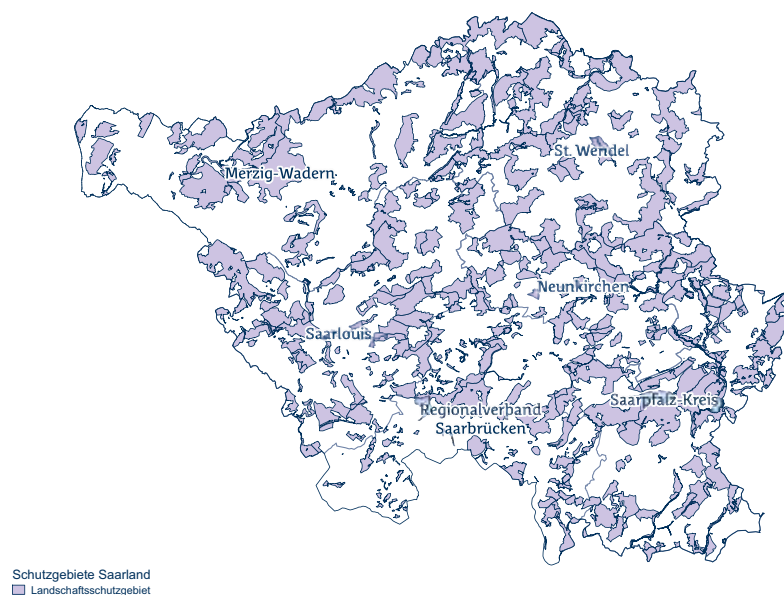


### Landschaftsschutzgebiet

Landschaftsschutzgebiete unterliegen einem **mäßig bis strengen Schutzstatus**. Grundsätzlich sind Landschaftsschutzgebiete mit relativen Veränderungsverboten gekennzeichnet, welches auf den Gebietscharakter und Schutzzweck bezogen ist. In der Regel sind Landschaftsschutzgebiete grundsätzlich für die Allgemeinheit zugänglich. Die Ausweisung kann auch primär zu Erholungszwecken erfolgen, was durchaus das Mountainbiken einschließt. I. d. R. finden sich keine Einschränkungen zum Radfahren im Vergleich zum LWaldG. Lediglich die Neuanlage von Wegen kann einem Erlaubnisvorbehalt unterliegen, der jedoch i. d. R. zu gewähren ist. Die **Mountainbike-Nutzung in Landschaftsschutzgebieten ist eingeschränkt**.

Abbildung 10.  
Landschaftsschutzgebiete  
im Saarland

Quelle: absolutGPS 2022



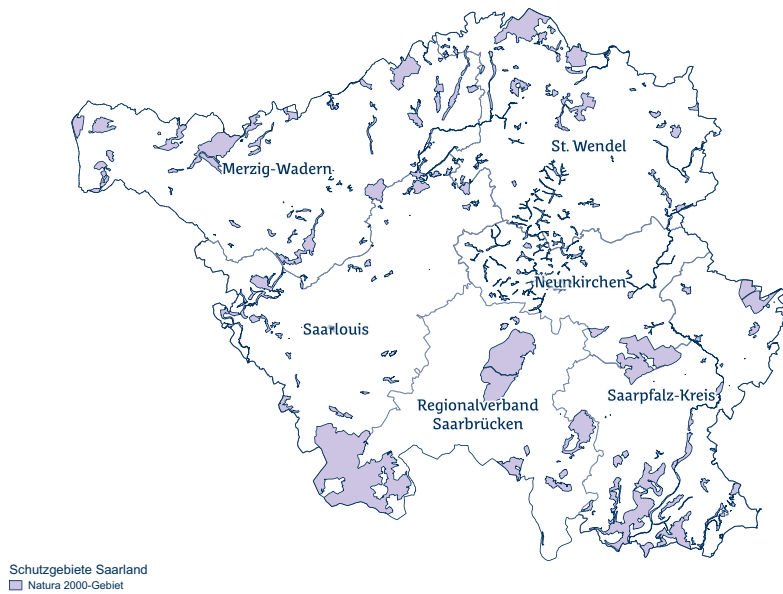
Im Saarland gibt es aktuell 61 Schutzgebiete dieser Art (inkl. als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesene Natura 2000-Gebiete). Hier gilt insbesondere § 26 BNatSchG – maßgeblich ist die jeweilige Landschaftsschutzgebietsverordnung.



### Natura 2000-Gebiet

Der Schutzstatus von Natura 2000-Gebieten variiert je nach Gebiet und Schutzzweck von **mäßig bis sehr streng**. Alle Veränderungen oder Störungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele oder Schutzzwecke des Gebietes führen, sind unzulässig. I. d. R. finden sich keine expliziten Einschränkungen zum Radfahren im Vergleich zum LWaldG. Lediglich die Neuanlage von Wegen unterliegt erweiterten Prüfpflichten. Die **Mountainbike-Nutzung in Natura 2000-Gebieten ist somit eingeschränkt**.

Abbildung 11.  
Natura 2000-Gebiete im Saarland  
Quelle: absolutGPS 2022



Im Saarland gibt es aktuell 118 FFH- und 41 Vogelschutzgebiete, teils mit überschneidenden Gebieten. Hier gelten §§ 31 ff., insbesondere §§ 33 und 34 BNatSchG sowie die FFH-Richtlinie und die Vogelschutz-Richtlinie. Für Maßnahmen und Nutzungen sind vor allem die Schutzgebietsverordnungen maßgeblich.

# 4. Schrittweise Planung für Umsetzung und Betrieb



## 4.1. Darauf kommt es an: Handlungsprämissen für Planung, Umsetzung und Betrieb

### 4.1.1. Strategische Planung

Die stetige Weiterentwicklung des Angebots im Aktiv- und Mountainbike-Tourismus ist eine Grundlage zur Festigung bzw. zum Ausbau der Positionierung des Saarlands im nationalen und internationalen Wettbewerb. Dabei besteht das Ziel nicht vordergründig in einer hohen Quantität, sondern vielmehr in hoher Qualität, Zielgruppenfokus und der Einordnung der einzelnen Angebote in das Gesamtportfolio. Neue Vorhaben und Planungen sollten hierfür zentrale Grundanforderungen sowie möglichst auch ergänzende Faktoren erfüllen.

Bei der leitlinienbasierten Dokumentation von Projektskizzen unterstützt das Formblatt in Anhang 1.



## Grundanforderungen an ein Vorhaben

- Das Vorhaben ordnet sich sinnvoll in das bestehende Angebot für Mountainbike-Tourismus im Saarland ein und trägt zu einer Steigerung der Gesamtattraktivität bei. Es sollte die Ansprüche der örtlichen Mountainbikenden mit einbeziehen und nicht ausschließlich touristische Aspekte umfassen.
- Der Zielgruppenfokus (sowohl hinsichtlich der Bike-Segmente als auch des fahrtechnischen/konditionellen Anspruchs) ordnet sich sinnvoll in das bestehende Angebot des Saarlandes ein bzw. ergänzt dieses zielgerichtet.
- Das Vorhaben trägt zu einer Steigerung des Freizeitangebots für die örtliche Bevölkerung und somit zur Erhöhung der Lebensqualität bei.
- Das Vorhaben ist mit den naturschutzrechtlichen Anforderungen vereinbar.
- Das Vorhaben orientiert sich erkennbar an den Anforderungen der Zielgruppe an zeitgemäße Angebote (s. Kapitel 2.2).
- Das Vorhaben lässt sich direkt oder über attraktive Verbindungswege für die anvisierte(n) Zielgruppe(n) mit bestehenden Angeboten verknüpfen.
- Im Planungsprozess werden Konfliktpotenziale mit anderen Nutzergruppen bedacht und ggf. entsprechende Lösungs- bzw. Lenkungsansätze dargestellt.
- Für das Vorhaben sind eine klare Zuständigkeit und eine Ansprechpartnerin oder Ansprechpartner benannt. Eine professionelle und fundierte Herangehensweise ist erkennbar (s. Anhang 1). Es empfiehlt sich der Beitritt in einen Verein oder eine Gründung, um in Vertragsangelegenheiten als juristische Person agieren zu können (z. B. Gestattungsvertrag).
- Das Vorhaben bezieht alle relevanten Stakeholder und die Grundeigentümer bereits in einem frühen Projektstadium mit ein.
- Die Planung lässt hinsichtlich Organisationsstruktur und Finanzplanung eine langfristige Tragfähigkeit erkennen (s. Anhang 1).
- Das Vorhaben trägt mittel- bis langfristig zur lokalen Wertschöpfung bei.

## Ergänzende Faktoren

Die nachfolgenden Faktoren stellen keine Grundanforderung an Projektvorhaben dar. Dennoch sollten möglichst viele dieser Anforderungen erfüllt werden.

- Das Vorhaben zeichnet sich durch einen innovativen Charakter aus und/oder hat Potenzial eine überregional touristische Wirkung zu entfalten.
- Das Vorhaben verbindet das Biken mit mindestens einem weiteren Schwerpunktthema der touristischen Vermarktung des Saarlands.
- Das Vorhaben ist optimal an den ÖPNV angebunden, sodass die Anreise mit ÖPNV mindestens eine gleichwertig attraktive Option zur Anreise mit dem Pkw darstellt.
- Das Vorhaben dient der Entschärfung von Nutzungskonflikten.

- Das Vorhaben trägt aktiv zu einer Umweltbildung der (potenziellen) Nutzenden bei oder bezieht in besonderer Weise die regionalen Gegebenheiten im Angebotskonzept ein (s. hierzu insbesondere Abschnitt 4.1.4).
- Das Vorhaben bezieht in besonderem Maße die lokale Szene ein, ist durch einen umfangreichen Beteiligungsprozess in der Planungs- und Entwicklungsphase gekennzeichnet oder lässt ein hohes ehrenamtliches Engagement im Betrieb erwarten.
- Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Event, welches eine (inter-) nationale Aufmerksamkeit erwarten lässt.

#### PRAXISTIPP

Erfolgreiche Projekte basieren in der Praxis meist auf einer engen Kooperation zwischen Kommunen und Vereinen, um neue MTB Angebote zu realisieren. Hierbei übernehmen die Kommunen meist vertraglich die Verkehrssicherungspflicht.<sup>26</sup> Die Verantwortung und die Verkehrssicherungspflicht für Einbauten können auf Vereine und Ehrenamtliche übertragen werden, die dann eine gewisse Kontrollfunktion übernehmen. Insbesondere für die Zusammenarbeit mit öffentlichen Partnern ist eine etablierte Vereinsstruktur hilfreich. Eine Vereinsgründung ist zwingende Voraussetzung, um als Vertragspartner fungieren zu können. Ein gutes Beispiel ist der Mountainbike Verein Saarbrücken e.V..

<sup>26</sup> Ein entsprechender Beispielvertrag findet sich bspw. unter [www.saarland.de/dimb-nutzungsvereinbarung](http://www.saarland.de/dimb-nutzungsvereinbarung)

## 4.1.2. Nachhaltigkeit

Die Schaffung von Mountainbike-Angeboten kann sowohl positive als auch negative ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen haben. Eine gute Planung bezieht Überlegungen zu den möglichen, erwünschten und vermeidbaren Auswirkungen ein und erzeugt in der Summe einen möglichst positiven Effekt auf allen drei Ebenen.

- **ökologische Auswirkungen:** Eine unregelmäßige Nutzung auf unerlaubten Wegen und Anlagen hat in der Regel hohe negative Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Durch ein offizielles, legales Angebot können diese vermieden und Nutzende aus sensiblen Bereichen von Natur und Landschaft gelenkt werden. Dabei sollten natursensible Areale in Planung, Bau und Betrieb von Strecken und Anlagen möglichst gemieden werden. Allgemein sollte bei der Planung neuer Angebote grundlegend die Nutzung bestehender Infrastruktur der Neuanlage von Trails und Anlagen vorgezogen werden. Durch die Anbindung von Angeboten an den öffentlichen Verkehr kann eine nachhaltige An- und Abreise gefördert werden. Darüber hinaus können umweltpädagogische Maßnahmen und Kampagnen zur Sensibilisierung zu einem erhöhten Umweltbewusstsein und einem stärker ausgeprägten Naturschutz beitragen.
- **ökonomische Auswirkungen:** Insbesondere im touristischen Kontext kann durch den Betrieb von Mountainbike-Angeboten sowie durch Ausgaben der Nutzenden bei touristischen Leistungsträgern ein Beitrag zur lokalen Wertschöpfung generiert werden.

Hierfür können verschiedene Modelle wie Nutzungsentgelte zum Einsatz kommen. Dabei ist es empfehlenswert, Einheimischen eine vergünstigte oder kostenfreie Nutzung zu ermöglichen. Über die Einnahmen können bspw. Wartungs- und Pflegemaßnahmen finanziert werden.

- **soziale Auswirkungen:** Das Mountainbiken hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Breitensport entwickelt. Nicht nur im Saarland sind inzwischen zahlreiche Mountainbikende in Vereinen organisiert, die sich für die Entwicklung und wachsende Sichtbarkeit der Aktivität einsetzen. Ein Mountainbike-Angebot kann deutlich zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität für Einheimische und Gäste beitragen. Um das Verletzungs- und Unfallrisiko bei der Nutzung der Infrastruktur sowie die Aufwände für Reparaturmaßnahmen zu minimieren, ist eine regelmäßige Pflege und Wartung der Strecken unerlässlich. Vielerorts bestehen bereits aktive Mountainbike-Vereine und -Initiativen. Oft sind diese gern bereit, sich an der Einrichtung und dem Betrieb von Strecken zu beteiligen. Ehrenamtlich Aktive zeigen meist eine hohe Identifikation mit der angebotenen Infrastruktur und sind damit ein wichtiges Element im Qualitätsmanagement. Zudem kann die Einbindung zur Nachwuchsförderung beitragen. Dennoch kann z. B. eine fachgerechte Verkehrssicherung oft nicht ohne geschultes Fachwissen umgesetzt werden.

Ergänzende Hinweise zur Ausweisung finden sich im Abschnitt „Umsetzung und Betrieb“.

### 4.1.3. Besuchermanagement und -lenkung

Bei der Erholungsnutzung des Naturraums können Konflikte nicht nur zwischen den verschiedenen Nutzergruppen auftreten. Vielmehr kann eine intensive Nutzung unter anderem negative Auswirkungen auf den Naturraum selbst oder aber die lokale Bevölkerung mit sich bringen. Zur Vorbeugung und Vermeidung solcher Konflikte bedarf es eines möglichst überregionalen Besuchermanagements, welches von zentraler Ebene aus gesteuert wird.

Allgemein sollten Lenkungsmaßnahmen durch Ge- statt Verbote realisiert werden, um eine hohe Akzeptanz zu erreichen und damit auch den Erfolg der Maßnahmen zu sichern.

Offiziell genehmigte und kommunizierte Angebote können der Schaffung illegaler Strecken und Anlagen vorbeugen. Durchdachte und attraktive Konzepte helfen dabei, Konflikte zu vermeiden. Bei gegenseitiger Rücksichtnahme führt eine gemeinsame Wegenutzung durch unterschiedliche Bewegungsformen i. d. R. nicht zu Konflikten. Dies ist vielmehr von den örtlichen geografischen Gegebenheiten (zum Beispiel Sichtachsen, Wegbreite, Belag, Anstieg) und den konkreten Nutzungsgruppen, frequenzen und zeiten abhängig.

Alle genannten Einflussfaktoren bieten Ansätze für die Entschärfung etwaiger Konfliktstellen, bevor eine Entflechtung als letzte Maßnahme notwendig wird. Sowohl bei der Planung als auch im Betrieb ist eine regelmäßige Auseinandersetzung mit den Nutzungsfrequenzen und dem Konfliktpotenzial dringend geboten, zumal sich diese phasenweise stark ändern können.

#### 4.1.4. Partizipative Planung

Bei der Planung und Umsetzung von Mountainbike-Vorhaben ist in der Regel eine Vielzahl von Akteuren am Prozess beteiligt, um die jeweiligen Interessen und Ansprüche angemessen zu vertreten. Besonders die genehmigungsrelevanten Akteure entscheiden dabei essenziell über den Erfolg eines Vorhabens. Zu diesen zählen all jene, die bei der Genehmigung mitwirken (z. B. Behörden, die Genehmigungsverfahren auf Basis der relevanten Rechtsgebiete begleiten), vgl. Abbildung 2 sowie Anhang 2 und 3.

Grundlegend empfiehlt sich die frühzeitige und enge Einbindung aller regional oder thematisch betroffenen Stakeholder – auch der lokalen Mountainbike-Szene. Die frühe Einbindung kann Prozesse verschlanken bzw. verkürzen, indem Bedenken früh aufgedeckt und angegangen werden können. Optimal ist daher die Planung eines strategischen, strukturierten Stakeholder-Prozesses.

Die Relevanz von Akteuren in einem Prozess ergibt sich aus zwei Betrachtungsebenen: der lokalen und der thematischen Betroffenheit. Bei der lokalen Betroffenheit kann zwischen folgenden Ebenen unterschieden werden:

- **Ebene 1:** Akteure oder Institutionen auf Bundes- oder Landesebene (z. B. Ministerien, Landes- und Landnutzerverbände)
- **Ebene 2:** Akteure oder Institutionen auf Regional- oder Landkreisebene (z. B. touristische Destinationen, Landkreise)
- **Ebene 3:** Akteure oder Institutionen auf kommunaler Ebene (z. B. Kommunen)

Für ein erfolgreiches Stakeholder-Management ist zudem der tatsächliche Bezug eines Akteurs oder einer Institution zum Vorhaben zu überprüfen. Hier lässt sich in eine direkte Betroffenheit zum Thema Mountainbike (z. B. Mountainbike-Verein, Kommune), indirekte Betroffenheit (z. B. Naturschutzvereine) und einen weiteren Kreis (z. B. Wander- und Reitvereine) unterscheiden. Je nach Einstellung und Einfluss einzelner Akteure empfehlen sich für diese verschiedene Normstrategien.

Einen Überblick über wichtige Akteure bei Mountainbike-Vorhaben im Saarland gibt Anhang 7.

Das Mountainbike Tourismusforum Deutschland hat eine Vorlage zur Erfassung von Stakeholdern im Mountainbike-Bereich erarbeitet.

Diese enthält zudem Hinweise zum Umgang mit einzelnen Gruppen auf Basis ihrer Einstellung und ihres Einflusses auf das Vorhaben. Das Dokument kann unter folgender URL heruntergeladen werden:  
<https://mtf.bike/stakeholder-map>.

## 4.2. So gelingen Mountainbike-Vorhaben: Prozessablauf

Vorhaben zur Planung, Entwicklung und Umsetzung von Mountainbike-Strecken und -Anlagen stellen oft hochkomplexe Prozesse dar. Sie umfassen zahlreiche relevante Schritte und erfordern in der Regel eine enge Zusammenarbeit mit einer Vielzahl an Anspruchsgruppen und Akteuren. Die nachfolgende Erläuterung soll hierbei eine Orientierung bieten, zu einer Professionalisierung beitragen und so die Erfolgsaussichten solcher Vorhaben steigern. Dabei gliedern sich die einzelnen Schritte in vier Projektphasen, siehe Leitfaden im Anhang:

- Potenzialanalyse und Vorplanung,
- Konzeption und Planung,
- Bau und Umsetzung sowie
- Betrieb und Unterhalt.

Je nach Art des Vorhabens, inhaltlicher Ausrichtung sowie der anvisierten Zielgruppen sind nicht bei allen Vorhaben alle Schritte relevant. Es empfiehlt sich dennoch, sich bereits in einer sehr frühen Planungsphase mit den einzelnen Schritten, ihren Anforderungen und den entsprechenden Ableitungen für das konkrete Vorhaben zu beschäftigen. So können einerseits der Zeitrahmen für die Umsetzung deutlich verkürzt und andererseits elementare Hürden frühzeitig angegangen werden.

### ERARBEITUNG VON PROJEKTSKIZZEN

Ideen und Projektskizzen im Mountainbike-Bereich entstehen oft aus einem großem Rad- bzw. Mountainbike-Interesse. Oft resultieren sie jedoch aus umfassenderen Einflüssen und Auswirkungen, die auch andere Aktivitätsformen oder Interessen tangieren.

Oft haben Initiator:innen bei der Planung bereits konkrete Vorstellungen, jedoch fehlt in vielen Fällen bei der Argumentation gegenüber der Verwaltung eine strukturierte Dokumentation. Hierfür ist diesem Handbuch eine Vorlage für Projektskizzen beigefügt.

Sie soll helfen, alle Beteiligten an die spezifischen Details geplanter Vorhaben heranzuführen und sich umfassend mit allen relevanten Bereichen zu beschäftigen. Die einzelnen Planungsschritte sind nachfolgend dargestellt. In jedem Schritt sind einfache Praxisfragen hinterlegt. Diese können in der Planung durch Initiator:innen beantwortet werden, egal wie weit die Idee fortgeschritten ist. So helfen sie, Lücken in der Argumentation zu schließen und die Vermittlungsfähigkeit zu erhöhen.

Die Vorlage für Projektskizzen in Anhang 1 unterstützt Initiator:innen bei der strukturierten Planung von Mountainbike-Vorhaben.

## 4.2.1 Potenzialanalyse und Vorplanung

### Projektskizze

Eine klare Idee und ein definiertes Ziel stellen das Fundament eines jeden Vorhabens dar. Zu Beginn eines Vorhabens empfiehlt sich die Erarbeitung einer Projektskizze. Sie beantwortet zentrale Fragen, bietet Orientierung und dient als Anhaltspunkt in allen Schritten hin zum erfolgreichen Betrieb des geplanten Angebots. Das Muster einer Projektskizze in Anhang 1 kann bei der Formulierung helfen. Mit fortschreitendem Verlauf der Planungen können die Angaben immer weiter verfeinert und ergänzt werden.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Was ist geplant?
- Welche Rahmenbedingungen bestehen für das Vorhaben?
- Welche Auswirkungen hat das Vorhaben?
- Wer profitiert wie von dem Vorhaben?

### Strategische Einordnung

Mountainbike-Angebote und Strecken sollten sich – sofern für sie zumindest in Teilen eine touristische Nutzung vorgesehen ist – möglichst gut in bestehende Tourismuskonzeptionen auf regionaler bzw. lokaler Ebene einfügen. Die grundlegende Einordnung in die Ausrichtung auf Landesebene ist durch die Festlegung des Kernthemas Aktivtourismus in der Tourismuskonzeption Saarland 2025 gegeben. Auch auf Landkreisebene sollte sich ein geplantes Vorhaben jedoch gut in die strategische Ausrichtung integrieren. Daneben können auch Mobilitäts-, Radverkehrs-, Entwicklungs- oder Landschaftspläne von hoher Bedeutung sein.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Planungen haben Bedeutung für das Vorhaben?
- Wie ordnet sich das Vorhaben in die strategische touristische Ausrichtung ein?

### Marktforschung

Die Entwicklung von Angeboten sollte – sowohl im Mountainbike-Bereich wie auch jeder weiteren Form des Tourismus – auf fundierter Marktforschung fußen. Sie bietet Orientierung hinsichtlich aktueller Trends und Entwicklungen, erlaubt die Ableitung von Chancen und Anforderungen für das geplante Vorhaben und hilft bei der Einordnung der Erfolgsaussichten.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Entwicklungen lassen sich am Markt beobachten?
- Wie kann das Vorhaben möglichst zukunftsfähig gestaltet werden?
- Worauf kann bereits heute aufgebaut werden?

## Imageanalyse

Die charakteristischen Themen und Gegebenheiten einer Region sind für die Produktentwicklung essenziell. Eine thematische Integration in geplante oder bestehende Angebote ist je nach Zielgruppe sinnvoll und attraktiv.

Insbesondere vor der Einführung eines neuen touristischen Angebots empfiehlt sich die Evaluierung der aktuellen Bekanntheit und Beliebtheit der Region bei der anvisierten Zielgruppe. Die Untersuchung nach erfolgter Markteinführung erlaubt eine Erfolgsmessung. Anhand verschiedener digitaler und analoger Medien lässt sich ablesen, welches Image eine Region sowie das touristische Angebot aktuell bei relevanten Zielgruppen hat. Es empfiehlt sich die Betrachtung verschiedener Bereiche, um Handlungsbedarfe und Potenziale bestmöglich zu bestimmen.

### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Besonderheiten sind typisch für die Region?
- Wie wird die Region bisher wahrgenommen?
- Passt mein Vorhaben zum Image der Region?

## Wettbewerbsanalyse

Eine Wettbewerbsanalyse sollte bestehende Angebote im voraussichtlichen Einzugsgebiet der anvisierten Zielgruppen betrachten. Andererseits empfiehlt sich jedoch auch eine Bestandsaufnahme vergleichbarer Angebote im In- und Ausland.<sup>27</sup> Deren Analyse kann Aufschluss über Erfolgsfaktoren geben und Impulse für die Feinjustierung der konkreten Ausrichtung in Planung, Betrieb und Vermarktung liefern.

<sup>27</sup> Die Tourismus Zentrale Saarland ist zentraler Ansprechpartner für aktuelle Marktforschung und Zielgruppenbetrachtungen.

Dabei stellen bestehende Angebote nicht zwangsläufig eine Konkurrenz dar. Vielmehr kann gerade im touristischen Kontext die Vernetzung verschiedener Angebote zu einer Steigerung der Attraktivität führen und das Potenzial steigern. Zudem kann eine Vernetzung auf landesweiter Ebene als Differenzierungsmerkmal gesehen werden.

### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Mountainbike-Angebote gibt es in der Umgebung?
- Wie ordnet sich das Vorhaben in die bestehenden Angebote ein?
- Wie kann sich das Vorhaben vom Wettbewerb absetzen?

## Stärken-Schwächen-Profil

Auf Basis der Wettbewerbsanalyse kann die Erarbeitung eines Stärken-Schwächen-Profiles bei der Findung von Alleinstellungsmerkmalen dienen. Ein attraktives (touristisches) Angebot nutzt die bestehenden Stärken als Pull-Faktoren in der Angebotsgestaltung und Kommunikation. Gleichzeitig stellt das Bewusstsein für Schwächen und die Arbeit an deren Behebung einen wichtigen Faktor der Angebotsentwicklung dar.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Was zeichnet das geplante Vorhaben aus?
- Auf welche Stärken kann das Vorhaben setzen?
- Welche Schwächen sollten im Blick behalten werden?

#### Konkretisierung der Zielgruppen

Die Segmentierung von Nachfragenden ist eine der Grundlagen des Tourismusmarketings: Eine zielgerichtete Ansprache bestimmter Gruppen bzw. Segmente im Mountainbike-Tourismus hilft, die richtigen Erwartungen zu wecken und Enttäuschungen zu vermeiden.

Eine ausführliche Zielgruppenanalyse ist für die Planung und Umsetzung von Mountainbike-Angeboten essenziell. Nur wer Ansprüche, Bedürfnisse, Erwartungen und das Verhalten der Zielgruppe in Produkte übersetzt, wird langfristig erfolgreich sein. Dieser Anspruch sichert die langfristige Marktpositionierung und die Abgrenzung zum Wettbewerb. Dabei ist es unabdingbar, die erarbeiteten Ergebnisse bezüglich der dynamischen Marktanforderungen regelmäßig zu prüfen und die Produkte anzupassen.

In den Kapiteln 2.1/2.3 werden die unterschiedlichen Mountainbike-Zielgruppen beschrieben. Diese dienen als allgemeine Orientierung.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Zielgruppe soll mit dem Angebot erreicht werden?
- Welche Werte machen die Zielgruppe aus?
- Welche Ansprüche hat die Zielgruppe an Infrastruktur, Produkt und Kommunikation?
- Wie erreiche ich die Zielgruppe?

#### Stakeholder-Erfassung

Ein Vorhaben zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass Menschen mit verschiedensten Einflüssen, Werten, Vorstellungen und Qualifikationen zu einem bestimmten Projekt zusammenkommen. Diese Unterschiede müssen identifiziert werden. Oft ist der Kreis der Stakeholder groß und unübersichtlich. Dann kann nicht für alle eine detaillierte Analyse durchgeführt und individuelle Maßnahmen vorbereitet werden. Stattdessen sollte man die Stakeholder klassifizierend bewerten und Normstrategien für den Umgang mit ihnen ableiten.

Alle Personen und Personengruppen, die mit dem Vorhaben in jeglicher Art und Weise in Berührung kommen, sind als Stakeholder aufzunehmen. Je intensiver lokale Akteure in die Erarbeitung neuer Angebote eingebunden sind, desto höher sind die Erfolgsaussichten. Entsprechend lohnt bei der Konzeption die umfassende Erfassung der Stakeholder-Kulisse und deren Einfluss sowie eine Einordnung der Einstellung der jeweiligen Akteure.



Neben von der Planung betroffenen Personen und Gruppen können auch Akteure von Bedeutung sein, die das Vorhaben zum Beispiel mit Expertenwissen unterstützen können. Im Saarland besteht ein „Runder Tisch Mountainbike“, in dem zentrale Akteursgruppen vertreten sind. Dieser kann je nach Vorhaben als zentrale Anlaufstelle dienen.

Zu wichtigen Akteuren im Bereich Mountainbike im Saarland siehe Kapitel 4.1.4 sowie den Anhang 7.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Gruppen sind von dem Vorhaben betroffen?
- Welche Ansprüche haben diese?
- Wie sollte mit den Ansprüchen umgegangen werden?
- Gibt es mögliche regionale Kooperationspartner oder Unterstützende?

## 4.2.2. Konzeption und Planung

### Bestandsanalyse

Jedes Erlebnis lebt von einer Verbindung verschiedener Faktoren. Elementar ist die Betrachtung der notwendigen naturräumlichen Gegebenheiten, die das Potenzial für Projekte direkt beeinflussen. So sind bspw. für Downhill-Strecken adäquate Gefälle in der Landschaft notwendig. Im Mountainbike-Bereich sind Reparatur- oder Verleihmöglichkeiten wichtige Faktoren für die touristische Attraktivität. Zugleich ist eine gute Erreichbarkeit unerlässlich. Hier sind z. B. Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr oder Parkflächen wichtige Elemente. Die Einbindung solcher für das Erlebnis relevanter Faktoren sollte bereits vor der Planung möglicher Streckenverläufe abgewogen werden.

Weiterhin können sich bspw. aus naturschutzfachlicher oder forstwirtschaftlicher Sicht Anforderungen an die Streckenplanung ergeben. Zusammen mit Forst- und Naturschutzbehörden sollten Anforderungen und entsprechende Maßnahmen besprochen sowie Ableitungen für die Streckenverläufe frühzeitig eruiert werden. Auch das Ermitteln und Informieren wichtiger Grundeigentümer über das Vorhaben zu einem frühen Zeitpunkt kann den Erfolg des Vorhabens beeinflussen.

Weiterführende Hinweise hierzu finden sich im Genehmigungsbaum (Abbildung 2) sowie den weiteren Informationen zum Genehmigungsablauf im Anhang.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche naturräumlichen Gegebenheiten setzt das Vorhaben voraus?
- Welche Gebiete sind für das Vorhaben besonders geeignet?
- Welche Leistungsträger werden für ein gutes Gesamterlebnis benötigt, welche können positiv zu diesem beitragen?
- Wo lassen sich bestehende Angebote verknüpfen?

#### Naturschutzfachliche Anforderungen

In naturschutzfachlich hochwertigen Bereichen von Natur und Landschaft, u. a. in Schutzgebieten oder gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG bzw. § 22 SNG gelten oft strikte Anforderungen an die Erholungsnutzung. Entsprechend sollte früh geprüft werden, ob und wo solche Bereiche im Planungsgebiet vorliegen. Bei der Routenplanung sind die spezifischen Ge- und Verbote sowie der Schutzzweck betroffener Schutzgebietsverordnungen zu berücksichtigen. Die Nutzung bestehender Wege und Pfade ist dem Neubau von Strecken vorzuziehen. Zugleich sollte das Gesamtangebot jedoch für die angesprochenen Zielgruppen attraktiv und möglichst homogen sein. Die Doppelnutzung von Wegen in Form von Shared Trails sollte in Betracht gezogen werden. Im Falle der Neuanlage von Strecken sind Eingriffe in den Lebensraum Wald, Offenland und Sonderstandorten gleichermaßen zu prüfen und bei genehmigten Eingriffen zu kompensieren.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Wie stark beeinflusst das Vorhaben die Natur und Umwelt vor Ort?
- Wo ist das Mountainbiken eingeschränkt bzw. ausgeschlossen?
- Wie können die Auswirkungen auf Natur und Umwelt reduziert oder ausgeglichen werden?

#### Besucherlenkung

Das Erleben der Natur ist den zentralen Nutzergruppen des Naturraums aus Erholungsmotiven (v. a. Wandernde, Radfahrende, Mountainbikende, Reitende etc.) gemein. Dabei können jedoch auch Konflikte auftreten – sei es aufgrund der Anzahl der Nutzenden, verschiedener Anforderungen und Ansprüche oder mangelnder gegenseitiger Rücksichtnahme.

Da besonders Mountainbikende und Wandernde ähnliche Ansprüche an Wegeformat und -führung haben, kann die gemeinsame Nutzung von Wegen – insbesondere aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten – zu Konflikten im Begegnungsverkehr führen. Eine aktive Kommunikation, eindeutige Beschilderung oder Hinweise an den Strecken können helfen, Konflikten vorzubeugen. In vielen Regionen zeigt auch die Etablierung sogenannter Shared Trails mit entsprechender Markierung große Wirkung. Auf diesen ist die gleichzeitige Nutzung durch verschiedene Gruppen explizit erlaubt. So kann die Anlage paralleler Wegeführungen vermieden und das gegenseitige Verständnis durch respektvolles Verhalten sowie die Freude am verbindenden Element des Naturerlebens gestärkt werden.

Siehe hierzu Kapitel 4.1.3.

**PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:**

- Wo bestehen potenzielle Konfliktherde mit anderen Anspruchs- und Nutzergruppen?
- Wo bestehen aktuell Hotspots mit hoher Nutzungsintensität?
- Mit welchen Maßnahmen können Nutzergruppen gelenkt werden?

**Finanzplanung inkl. Organisations- und Betreiberkonzept**

Oft sind Infrastrukturvorhaben mit beträchtlichen Kosten und Aufwänden verbunden. Dabei entstehen Kosten nicht erst für den Bau, sondern häufig bereits in der Planung und Konzeption. So können bspw. Umweltgutachten, Ausgleichsmaßnahmen, Anwalts- oder Beratungskosten beträchtliche Ressourcen in Anspruch nehmen. Eine solide Finanzplanung ist daher unerlässlich.

Auch nach Abschluss der Planung und Umsetzung fallen fortlaufende Kosten für die Pflege und den Unterhalt (z. B. Reparaturarbeiten oder die Beseitigung von Schäden), Kommunikation und Verwaltung an. Die Akquise von Fördermitteln und Sponsoring-Partnern oder privaten Unterstützenden kann die Projektrealisierung erleichtern.

Alle nachfolgend in diesem Kapitel dargestellten Punkte sollten bei einer umfassenden Finanzplanung berücksichtigt werden. Dabei sollte insbesondere der Aufwand für den Unterhalt der Infrastruktur möglichst detailliert abgeschätzt werden – siehe dazu die Checkliste Streckenunterhalt in Anhang 5.

Zur gezielten Koordination des Vorhabens und der Sicherung des nachhaltigen Erfolgs des Vorhabens sollte die Projektkoordination durch eine feste Ansprechpartnerin bzw. einen festen Ansprechpartner übernommen werden. Wie auch sonst im Betrieb und der Vermarktung von Rad- oder Wanderwegen braucht es jedoch – ggf. auch gemeinde- und landkreisübergreifend – eine enge Kooperation und Zusammenarbeit aller relevanten Akteure, um nachhaltig den Erfolg zu sichern.

**PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:**

- Sind ausreichend finanzielle Ressourcen vorhanden?
- Können Unterhalt und Pflege langfristig finanziert werden?
- Welche Einnahmen können den nachhaltigen Betrieb sichern?

**Streckenkonzeption**

Die Routenführung stellt einen zentralen Faktor bei Mountainbike-Angeboten dar. Sie beeinflusst nicht nur das Erlebnis, sondern bestimmt auch die Möglichkeiten der Wertschöpfung durch das neue Angebot. Hierbei sind insbesondere die rechtlichen Anforderungen zu berücksichtigen.

<sup>28</sup> Vgl. Cuyahoga Valley National Park (2012)

<sup>29</sup> Vgl. Bundesamt für Straßen ASTRA (2017)

Die Gestaltung nachhaltiger Wegenetze erfordert eine interdisziplinäre Herangehensweise im Planungs-, Gestaltungs- und Bauprozess, um möglichst viele verschiedene Blickwinkel einzubeziehen. Für ein optimales Ergebnis können bspw. Landschaftsarchitekten, Ingenieure, Biologen und Touristiker konsultiert werden und zusammenwirken.<sup>28</sup> Eine Begehung der Zone, in der Wege entstehen oder optimiert werden sollen, ist notwendig, um lokale Besonderheiten zu identifizieren, die in der weiteren Planung Berücksichtigung finden. Bei der Begehung sollte eine Fotodokumentation der Umgebung und wichtiger Punkte vorgenommen werden. Beim Planungsprozess sollten einzelne Wege stets vor dem Hintergrund eines zusammenhängenden Netzes betrachtet werden. Nur durch integrierte Netzplanung kann sichergestellt werden, dass attraktive Landschaftsräume, geeignete bestehende Wege und Sehenswürdigkeiten sinnvoll verbunden werden.<sup>29</sup> Zahlreiche weitere Faktoren wurden in den vorhergehenden Schritten erwähnt.

Die Streckenkonzepion sollte als Prozess mit mehrfachen Prüfschritten und Anpassungen vorgenommen werden. Dabei sollten alle für den groben Routenverlauf zentralen Erkenntnisse (z. B. bestehende Leistungsträger, Schutzgebiete) aus den bisherigen Schritten kartiert werden. Auf Basis der Begutachtung kann in der Folge eine erste Vorplanung vorgenommen werden. In einer ersten Grobplanung können nun mögliche bzw. gewünschte Optimalverbindungen dargestellt werden. Zugleich sollten in der Planung bereits alternative Routenführungen für eine Kompromissfindung vorbereitet werden.

Aufbauend hierauf kann der Streckenverlauf unter Einbindung der relevanten Stakeholder schrittweise verfeinert werden. Zentraler Aspekt ist dabei die Passgenauigkeit zur entsprechenden Zielgruppe, um Erwartungen und Bedürfnisse vollständig zu erfüllen. Neue Routen und Anlagen sollten immer zusammen mit der vorhandenen Infrastruktur und dem Naturraum vor Ort betrachtet werden. Hierbei sollten insbesondere folgende Kriterien Berücksichtigung finden:

- Ausgewogenheit und Attraktivität der Streckenführung aus Sicht der Zielgruppe(n),
- Umsetzungswahrscheinlichkeit der Abschnitte hinsichtlich möglicher Nutzungskonflikte, bestehender Schutzgebiete, Eigentümerinteressen o. ä.,
- Aussicht auf ein marktfähiges Produkt bei Genehmigung der geplanten Strecken.

Um den Nutzenden ein entsprechend der segmentspezifischen Anforderungen ein herausragendes Erlebnis zu bieten, müssen Aspekte wie Kurvenradien, Neigung sowie ggf. passende Hindernisse berücksichtigt werden und ineinandergreifen. Zudem ergeben sich Anforderungen hinsichtlich Entwässerung, Erosion und Hangneigung. Der Einbezug professioneller Unterstützung in Planung und Bau kann spätere Kosten für Unterhalt und Pflege reduzieren und die Erlebnisqualität steigern. Bei fahrtechnisch schwierigen Strecken (-abschnitten) sollte möglichst eine leichtere Umfahrung angeboten werden. Dies ermöglicht auch Gruppen mit heterogenem Fahrkönnen gemeinsame Erlebnisse.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Strecke passt zur gewünschten Zielgruppe?
- Auf welche Aspekte sollte bei der konkreten Planung von Strecken geachtet werden?
- Folgt die Strecke oder Anlage einem nachhaltigen Konzept?

#### Beschierungsplanung

Die Beschilderung ist insbesondere im Mountainbike-Segment Tour ein wichtiger Anhaltspunkt bei der Orientierung. Sie macht das Angebot in der Landschaft sichtbar und ist ein elementarer Faktor bei der Bewertung der Attraktivität des Angebots.

Neben der klaren und einheitlichen Kennzeichnung von Routenverläufen sollten auch Hindernisse und Abschnitte mit hohem Gefahrenpotenzial (Sprünge, steile Abfahrten, kreuzende Wege etc.) gesondert signalisiert werden. Besondere Anforderungen können sich auch hinsichtlich der Kennzeichnung von Rettungspunkten ergeben. Am Start einer Strecke oder an zentralen Standorten kann mit Infotafeln und Hinweisschildern zur Region, Strecke oder zu rücksichtsvollem Verhalten informiert werden.

#### BESCHILDERUNG VON MOUNTAINBIKE-STRECKEN IM SAARLAND

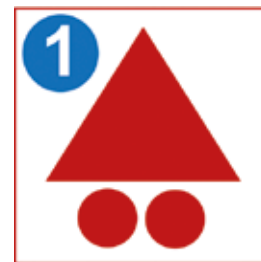
Aufgrund der Grenzlage des Saarlandes zu den europäischen Nachbarn wird für die Basisbeschilderung der Mountainbike-Strecken auf das französische Vorbild (VTT) gesetzt, die auch in Luxemburg und Belgien verbreitet ist.

Die aus dem Wintersportbereich bekannte farbliche Differenzierung (blau = leicht, rot = mittel, schwarz = schwer) sollte möglichst auch im Mountainbike-Bereich Anwendung finden.

Die Schilder müssen groß genug für eine „rollende Wahrnehmung“ sein, damit sie bei entsprechender Geschwindigkeit schnell erfassbar sind. Eine Ergänzung der Basisschilder durch ein Mountainbike-Icon und/oder ein Produktlogo ist optional.

An allen Abbiege- und Kreuzungspunkten sind Schilder zwingend erforderlich. Eine zusätzliche Erinnerungsmarkierung (wie bei Premiumwanderwegen) sorgt für Sicherheit und Orientierung. Zielführende (Pfeil-)Wegweiser mit Entfernungsangaben sollten an wichtigen Positionen und Wegeknoten eingerichtet werden.

Für eine erweiterte Beschilderung kann bei Bedarf auf bestehende Konzepte und Systematiken wie bspw. das des Mountainbike Tourismusforum Deutschland aufgesetzt werden. Hierzu zählen insbesondere Start- und Zwischenziel-Tafeln mit Höhenprofilen entlang der Strecke, Warnhinweise, Trail-Abschnitte, ergänzende Informationen zur Strecke (Gastronomie, Hotel, Einkauf, Service etc.) sowie Fairness-Hinweise zur Konfliktvermeidung zwischen Nutzergruppen.



Im Sinne eines optimalen Erlebnisses empfiehlt sich eine regionsübergreifend einheitliche Beschilderung im Mountainbike-Bereich. Auf nationaler Ebene bestehen hierfür Modelle wie die der FGSV oder des Mountainbike Tourismusforums Deutschland.

Für die Beschilderung des Trailnetzes Saarbrücken hat der Mountainbikeverein Saarbrücken e. V. ein eigenes Beschilderungssystem erarbeitet.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Wie können sich die Nutzenden im Raum orientieren?
- Welche Informationen werden für ein sicheres und positives Erlebnis benötigt?
- Welche Anforderungen an Inhalt und Gestaltung der Beschilderung gibt es?

### **Vermarktungskonzept und Erstellung von Medien zur Vermarktung**

Die gezielte und koordinierte Vermarktung stellt einen Grundpfeiler des Markterfolgs dar. Die erhofften touristischen Effekte hängen maßgeblich von einer professionellen Marktbearbeitung ab. Ein grundsätzliches Vermarktungskonzept ist seitens der Tourismus Zentrale Saarland gegeben.

Neben den relevanten Medien sollte das Vermarktungskonzept Details zur Angebotsprofilierung, strategischen Partnerschaften und Kooperationen umfassen. Es sollte die Werte des Angebots sowie daraus abgeleitet zentrale Regeln zur Ansprache und geeignete Kommunikations- und Vertriebskanäle definieren. In der Vermarktung sollten Emotionen ausgelöst werden. Zugleich sollten keine überzogenen oder unauthentischen Versprechungen gemacht werden, um eine Enttäuschung der Nutzenden zu vermeiden. Bei Foto- und Videodarstellungen sollte eine umweltverträgliche Fahrpraxis dargestellt werden.

Ansprechende Bilder sind die Grundzutat für die erfolgreiche Kommunikation – sowohl im touristischen Kontext als auch bei der Ansprache lokaler Interessenten. Sie wecken das Interesse der potenziellen Nutzenden und erzeugen eine Erwartungshaltung bzgl. des Erlebnisversprechens. Zielgruppenorientierte und aktivierende Texte stützen die Vermarktung. Digitale Inhalte dienen meist als zentrale Informationsquelle in der Informationsphase und während des Aufenthalts.

Ergänzend zur Beschilderung der Tour dienen Tourenbeschreibungen und Karten – gedruckt oder als Basis zur Navigation in digitalen Plattformen – zur Orientierung in der Landschaft. Zudem können hier lokale Angebote beworben werden, um die Wertschöpfung zu erhöhen.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Wer soll das Angebot nutzen? Wie kann diese Gruppe angesprochen werden?
- Für welche Werte steht das Angebot?
- Welche Fragen sollen kommunikativ beantwortet werden?
- Welche Aussagen und Medien eignen sich für die Ansprache?

#### Fortlaufende Beteiligung der Stakeholder

Die Beteiligung lokaler Akteure im Rahmen der Strecken- und Angebotskonzeption erhöht die Akzeptanz und Identifizierung mit dem Mountainbiken und schafft ein Bewusstsein für Sport im Allgemeinen sowie für die touristische Nutzung (Aktivtourismus). Oft sind es Vereine oder weitere lokale Vertreter:innen, die durch ihr Expertenwissen ein Angebot mit besonderen Highlights optimieren.

Gerade während des Planungsprozesses ist es essenziell, die relevanten Stakeholder über den aktuellen Stand und Neuigkeiten zu informieren. Zentral ist es dabei, allen Betroffenen den Zugang zu ermöglichen – sowohl organisatorisch als auch ideell: Oft bestehen bei Mountainbike-Vorhaben etablierte Stigmata hinsichtlich der Zielgruppe und ihres Verhaltens. Zudem können Fachtermini die Zugänglichkeit beeinträchtigen.

Durch regelmäßige Beteiligungsformate können Stakeholder sensibilisiert, Bedenken aufgenommen, Kompromisse gefunden, die Identifikation mit dem Vorhaben gesteigert und Netzwerke gefördert werden. Gemeinsame Termine sind zudem wertvoll, um Vorurteile gegenüber dem Verhalten von Mountainbikenden abzubauen. Hierzu eignen sich bspw. Exkursionen oder gemeinsame Ausfahrten.

Oft bedeutet die Einbindung von Stakeholdern, dass Kompromisse gefunden werden müssen. Dabei sollten Alternativen geprüft, bewertet und in Betracht gezogen werden. Ohne Kompromissbereitschaft ist die Umsetzung eines Vorhabens kaum denkbar. Zugleich sollte bei Kompromissen jedoch immer auch die Erlebnisqualität im Blick behalten werden.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Sind die Erwartungen und Ansprüche aller relevanten Stakeholder bekannt und fließen in die Planung ein?
- Sind alle zentralen Gruppen fortlaufend über das Vorhaben informiert?
- Haben die Gruppen die Möglichkeit, Bedenken frühzeitig zu äußern?

### 4.2.3. Umsetzung und Betrieb

#### Genehmigung durch Grundeigner

Sowohl bei der Planung neuer als auch bei der Nutzung bestehender Strecken gestaltet sich die Genehmigung nicht selten als langfristiger und aufwändiger Prozess. Häufig sind hier zahlreiche Akteure wie der Saarforst-Landesbetrieb, Kommunen oder private Eigentümer als Genehmigungsgeber einzubeziehen, verschiedenste Vorbehalte und Anforderungen zu eruieren und Voraussetzungen für die Genehmigung zu verhandeln. Grundlegend empfiehlt sich eine frühzeitige Vorabstimmung der geplanten Wegeführung mit den entsprechenden Grundeigentümern, oftmals in Funktion der zuständigen Leiter der staatlichen oder kommunalen Forstreviere bzw. Vertreter privater Forstbetriebe um einen reibungslosen Genehmigungsverlauf zu garantieren.

Weitere Ausführungen zum Bereich Genehmigung finden sich in der Darstellung in den Kapiteln 1.2 sowie 3. Die Beispielverträge in Anhang 6 können bei der Genehmigung und Gestattung unterstützen.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Grundeigner müssen der Nutzung zustimmen?
- Welche Interessen und Anforderungen könnten einer Genehmigung im Weg stehen?

#### Naturschutzrechtliche Genehmigung

Bei der Planung von Mountainbike-Strecken bedarf es zwingend einer Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden<sup>30</sup>. Sofern mit einem Vorhaben Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind, wird zudem eine naturschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Darüber hinaus kann die Klärung weiterer natur- und artenschutzrechtlicher Belange notwendig sein. Sind NATURA 2000- oder Naturschutzgebiete durch die Streckenführung betroffen, empfiehlt sich eine Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde (Oberste Naturschutzbehörde, MUKMAV, Ref. D/1).

Grundlegend empfiehlt sich eine frühzeitige Vorabstimmung der geplanten Wegeführungen sowie die Prüfung der naturschutzrechtlichen Vorgaben und der Anforderungen an den Artenschutz durch den Vorhabenträger.

Bei der Prüfung der Anforderungen hinsichtlich des Naturschutzes unterstützt das Schutzgebietskataster im Geoportal Saarland.  
→ [www.saarland.de/geoportal](http://www.saarland.de/geoportal)

<sup>30</sup> I. d. R. Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz sowie bei Betroffenheit von NATURA 2000- oder Naturschutzgebieten auch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz



Im Sinne einer hohen Genehmigungsfähigkeit sollten folgende Hinweise beachtet werden<sup>31</sup>:

- Es sollte geprüft werden, ob dem Vorhaben artenschutzrechtliche Belange entgegenstehen (z. B. Fortpflanzungsstätten stöempfindlicher gem. BNatSchG streng geschützter Tierarten im Vorhabenumfeld).
- Es sollte stets geprüft werden, ob eingriffsärmere alternative Streckenführungen möglich sind.
- Eingriffe oder Beeinträchtigungen bedürfen in der Regel einer Zulassung durch die zuständige Naturschutzbehörde (z. B. in Form einer Ausnahmegenehmigung) und sind, sofern sie zulässig sind, durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.
- Gegebenenfalls empfiehlt sich die Unterstützung durch einen Fachplaner.
- Schutzziele und der Erhaltungszustand der Schutzgüter in Schutzgebieten dürfen nicht beeinträchtigt werden.

<sup>31</sup> Quelle: Schneider, C./Bleymehl, S. (2022)

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Anforderungen an die Streckenplanung ergeben sich aus naturschutzfachlicher Sicht?
- Wer sollte wann in Abstimmungen eingebunden werden?

#### Trailbau

Im Hinblick auf die Entwicklung und nachhaltige Gestaltung von Mountainbike-Strecken und -Anlagen sowie die Schaffung einer hohen und homogenen Qualität der Infrastruktur ist eine fundierte Planungsgrundlage essenziell. Hierbei empfiehlt es sich, die Verlaufsplanung auf Grundlage der in Anhang 4 benannten Qualitätskriterien zu arbeiten.

Nicht bei jedem Mountainbike-Vorhaben wird die Einrichtung neuer Strecken erforderlich. Sofern neue Infrastruktur gebaut werden soll, gilt es, je nach Art der Infrastruktur, andere Hinweise zu beachten. Nachfolgend werden zentrale Anforderungen an und Hinweise für die Routengestaltung, die Einrichtung eventueller baulicher Anlagen, die Instandhaltung und das Wegemanagement von MTB-Strecken zusammengestellt. Langfristige Ziele sind dabei:

- die Minimierung negativer Einflüsse auf das Ökosystem,
- die Gewährleistung der Sicherheit für Wegennutzende bei gleichzeitiger Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie
- die Minimierung des organisatorischen, zeitlichen und finanziellen Aufwands zum Unterhalt der Infrastruktur.

**Linienführung:** Die Strecken- bzw. Linienführung sollte sich stets an natürlichen Geländestrukturen orientieren, um größere Erdbewegungen zu vermeiden. Vorhandene Spuren und Trassen sollten nach Möglichkeit in das Streckennetz integriert werden. So können Bau- und Instandhaltungskosten auf einem niedrigeren Niveau gehalten und der Eingriff in die Natur durch bauliche Maßnahmen minimalinvasiv gestaltet werden. Die Streckenführung neu anzulegender Trails sollte insbesondere im Wald in enger Absprache mit den zuständigen Grundbesitzern so geplant werden, dass möglichst keine Bäume gefällt werden müssen. Ist dies dennoch notwendig, sollte eine Koordination mit dem zuständigen Forstrevier stattfinden. Die anfallenden Stämme und Äste können im weiteren Verlauf zum Beispiel als Baumaterial eingesetzt werden.

**Vermeidung von Erosionen:** Um Regenwasser längs des Trails zu sammeln, sollte dieser möglichst nicht in der Falllinie, sondern entlang von Hängen verlaufen. Anstiege sollten möglichst gleichmäßig und nicht zu steil gestaltet werden. Beinhalten die Trails Serpentinaugen, spielt die Gestaltung der Wendepunkte eine wichtige Rolle. Für diese sollten möglichst flache, stabile Abschnitte gewählt werden, die im Idealfall um Bäume oder Steinblöcke führen. In den Kurvenaußenseiten sollten Trails zudem über eine leichte Querneigung verfügen, um die Entwässerung zu gewährleisten. Die einzelnen Wendepunkte sollten nicht in einer Falllinie zueinander liegen.

**Trailbau:** Inwieweit beim Bau neuer Trails der Einsatz von Maschinen sinnvoll ist, muss je nach Einzelfall entschieden werden. Entscheidend sind vor allem die vorhandenen Platzverhältnisse, der ökonomische Nutzen und ökologische Verträglichkeit. Auch auf unbefestigten Trails sind meist einige bauliche Maßnahmen sinnvoll, um die langfristige Qualität des Trails sicherzustellen. Führen Trails über feuchtes und wenig tragfähiges Terrain bietet sich eine Verstärkung des Untergrunds an. Im Wald sollte zur Schonung von Baumwurzeln auf ein Ausheben des Bodens möglichst verzichtet werden. Im Sinne eines nachhaltigen Trailbaus empfiehlt sich der Einsatz regional verfügbarer Materialien wie zum Beispiel Holz, Kies oder Steine beim Bau.

Es sei darauf hingewiesen, dass jeglicher Eingriff in den Naturhaushalt mit der zuständigen Genehmigungsbehörde abgestimmt werden muss. Die saarländischen Staatswälder werden nach einem zertifizierten Bewirtschaftungsstandard bewirtschaftet, welcher eine naturnahe und schonende Waldwirtschaft sicherstellt und invasive Eingriffe möglichst vermeidet. Darüber hinaus verfügen auch kommunale und private Forstbetriebe über zertifizierte Bewirtschaftungskonzepte, welche bei der Planung und Einrichtung von MTB-Strecken zu berücksichtigen sind. Hier gilt es in enger Absprache mit den Waldbewirtschaftern zu agieren. Zu beachten ist hierbei, dass für die saarländische Staatswaldfläche ein flächiges Befahrungsverbot gilt.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Wie kann der Bau minimalinvasiv gestaltet werden?
- Wie können durch nachhaltigen Bau nachfolgende Wartungsaufwände möglichst gering gehalten werden?

### 4.2.4. Betrieb und Unterhalt

#### Sicherheits- und Qualitätsmanagement

Eine regelmäßige Wartung und Pflege der Infrastruktur ist unabdingbar, um stetige Qualität und Sicherheit zu garantieren. Hierbei ergeben sich einerseits Anforderungen aus den forstrechtlichen Vorgaben (z. B. walddtypische und -atypische Gefahren, s. Abschnitt 3.1.2). Weitere Anforderungen können sich zudem aus Gestattungs- und Betreuungsverträgen ergeben.

Durch die Einbindung Ehrenamtlicher kann in vielen Fällen ein regelmäßiges Monitoring gewährleistet werden. Im Sinne der Verkehrs-sicherung kann eine Erstkontrolle nach Schulung durch Ehrenamtliche durchgeführt werden. Die Umsetzung der daraus abzuleitenden Maßnahmen muss dann jedoch durch qualifiziertes Fachpersonal übernommen werden. Weiterhin sind lokale Vereine oft bereit, sich an Pflege- und weiteren Einsätzen zu beteiligen. Für einzelne Abschnitte können Paten ernannt werden, welche als „Kümmerer“ für den zugeordneten Bereich fungieren. Für eine verlässliche Organisation sollte ein koordinierendes Organ eingesetzt werden, welches auch als Vertragspartner gegenüber Genehmigungsgebern oder im Falle von Haftungsansprüchen agieren kann. Einrichtung, der Betrieb und die Kontrolle der Strecken sollte ohne aktive Störung des Naturhaushaltes erfolgen.

Anhang 5 enthält eine umfangreiche Auflistung zentraler Aspekte beim Streckenunterhalt.

#### PRAXISFRAGEN BEI DER FORMULIERUNG EINER PROJEKTSKIZZE:

- Welche Gefahren können bei der Nutzung auftreten?
- Wer trägt die Verantwortung für die vorausschauende Vermeidung und Behebung von Gefahren? Wie wird das Vorgehen organisiert?

# Quellen und Literatur

Bundesamt für Straßen ASTRA (2017): Bau und Unterhalt von Wanderwegen

Cuyahoga Valley National Park (2012): Sustainable Trail Guidelines

IfD Allensbach (2022): Allensbacher Marktanalyse Werbeträgeranalyse 2022; Codebuch Sport, Freizeit sowie Vorjahre

inspektour GmbH (2017): Destination Brand 16: Die Themenkompetenz deutscher Reiseziele – Sonderauswertung zum Urlaubsthema „Mountainbike fahren“

Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (2019): Walderholung mit und ohne Bike II. Eine empirische Bestandsaufnahme zu Begegnungskonflikten im Schwarzwald und auf der Schwäbischen Alb

Schneider, C./Bleymehl, S. (2022): Hinweise für die Planung und Abstimmung von MTB-Strecken mit der Naturschutzbehörde und deren Beantragung zur naturschutzrechtlichen Genehmigung

Statistisches Bundesamt (2022): Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben: Bundesländer, Jahre

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Landes Saarland (2015): Tourismuskonzeption Saarland 2025

Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022): Mountainbike-Monitor 2022 (Infrastruktur)

ZIV (2020): Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019

# Anhang

# Anhang 1. Darstellung und Dokumentation von Projektskizzen

(Arbeits-)Titel der Projektskizze:

## Angaben zur verantwortlichen Person

Firma/Institution:	Abteilung:
Vorname, Name:	Straße, Nr.:
Telefon:	Postleitzahl:
E-Mail:	Ort:

## 1. Vorüberlegungen

<b>Projekttyp</b> Wie lässt sich das Vorhaben charakterisieren?	<input type="checkbox"/> Event <input type="checkbox"/> Neubau <input type="checkbox"/> Ausbau <input type="checkbox"/> Umnutzung <input type="checkbox"/> Neuausweisung <input type="checkbox"/> Mountainbike-Rundtour <input type="checkbox"/> Verbindungsroute <input type="checkbox"/> Thementour <input type="checkbox"/> MTB-Strecke <input type="checkbox"/> MTB-Trail-Strecke <input type="checkbox"/> Single Trail <input type="checkbox"/> Flow Trail <input type="checkbox"/> Jumphline <input type="checkbox"/> Downhill Trail <input type="checkbox"/> E-Bike Trail <input type="checkbox"/> Pumptrack <input type="checkbox"/> Bikepark <input type="checkbox"/> Trailcenter <input type="checkbox"/> Dirtpark <input type="checkbox"/> sonstige:
<b>Ausgangslage</b> Wie kam die Projektidee zustande? Wie soll sie umgesetzt werden? Welche Herausforderungen könnten auftreten?	
<b>Vergleichbare Projekte</b> Gibt es bereits ähnliche Vorhaben? Welche Erfahrungen können für das Projekt nützlich sein?	

## 2. Projektplan

<b>Räumliche Einordnung</b> Wo soll das Projekt umgesetzt werden? Bitte fügen Sie, sofern vorhanden, Planungsunterlagen, Kartenmaterial etc. bei.	<input type="checkbox"/> Merzig-Wadern <input type="checkbox"/> Neunkirchen <input type="checkbox"/> Saarbrücken (Regionalverband) <input type="checkbox"/> Saarlouis <input type="checkbox"/> Saarpfalz-Kreis <input type="checkbox"/> St. Wendel Handelt es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Weitere Erläuterungen:
<b>Strategische Einordnung</b> Wie ordnet sich das Projekt in die Tourismusstrategie des Saarlands ein?	

<b>Zielgruppe</b> Welche Zielgruppe(n) soll(en) durch das Projekt angesprochen werden?	<input type="checkbox"/> Mountainbike <input type="checkbox"/> Gravel <input type="checkbox"/> sonstige: <input type="checkbox"/> Tour <input type="checkbox"/> Marathon <input type="checkbox"/> All Mountain <input type="checkbox"/> Enduro <input type="checkbox"/> Freeride <input type="checkbox"/> Downhill <input type="checkbox"/> Einsteiger <input type="checkbox"/> Erfahrenere <input type="checkbox"/> Ambitionierte <input type="checkbox"/> regional <input type="checkbox"/> überregional <input type="checkbox"/> national <input type="checkbox"/> international <input type="checkbox"/> sonstige:
<b>Nutzervolumen</b> Von welchem jährlichen Nutzervolumen gehen Sie aus?	im Eröffnungsjahr: im zweiten Betriebsjahr: ab dem dritten Betriebsjahr:

### 3. Planerische Voraussetzungen

<b>Grundeigentum</b> Welche Grundeigner sind von dem Vorhaben betroffen? In welchem Status befinden sich hier die Abstimmungen?	
<b>Weitere Nutzergruppen</b> Liegen im Projektgebiet oder dessen direkter Umgebung Angebote für weitere Nutzergruppen, durch die Konflikte entstehen könnten? Welche?	
<b>Schutzgebiete</b> Liegt das Projektgebiet in Schutzgebieten bzw. tangiert solche?	<input type="checkbox"/> Nationalpark <input type="checkbox"/> Biosphärenreservat <input type="checkbox"/> Naturpark <input type="checkbox"/> Naturschutzgebiet <input type="checkbox"/> Landschaftsschutzgebiet <input type="checkbox"/> Naturdenkmal <input type="checkbox"/> geschützte Landschaftsbestandteile <input type="checkbox"/> FFH-Gebiet <input type="checkbox"/> europäisches Vogelschutzgebiet <input type="checkbox"/> Wasserschutzgebiet <input type="checkbox"/> Überschwemmungsgebiet <input type="checkbox"/> andere:
<b>Partizipation</b> Inwieweit werden lokale bzw. regionale Akteure und Stakeholder in das Vorhaben einbezogen?	

### 4. Organisation und Finanzierung

<b>Finanzierung</b> Durch welche Mittel soll das Projekt finanziert werden? Sind diese bereits abgesichert?	
<b>Trägerschaft</b> Wie und durch wen soll das Projekt langfristig betrieben werden?	
<b>Partizipation</b> Inwieweit werden lokale/regionale Akteure und Stakeholder in das Projekt einbezogen?	





## Anhang 2. Leitfaden zum Genehmigungs- und Prüfungsablauf einer MTB-Strecke

In dem vorliegenden Dokument finden Sie genauere Hinweise, was in Bezug auf die Beantragung einer MTB-Strecke zur

1) naturschutzfachlichen Vorprüfung und

2) forstrechtlichen Prüfung

an Informationen angegeben werden sollte.

### 1. Zur Bewertung der naturschutzfachlichen Belange werden folgende Angaben benötigt:

- Geplante Streckenführung (als Kartenmaterial, am besten aber als digitales Format für Geodaten, bspw. shp oder gpx)
- Welche Streckenbereiche beschränken sich auf bereits bestehende und legale Wege?
- Welche Streckenbereiche befinden sich auf Trails, welche keine zulässigen Wege sind?
- Wo müssen neue Wege bzw. Trails angelegt werden?
- Sind bauliche Anlagen wie Rampen, Erdwälle, Brücken etc. geplant?
- Sind Beschilderungen geplant? Wenn ja, wie soll die Streckenbeschilderung erfolgen?
- Sind Schutzgebiete (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete) durch die Wegeführung betroffen?

Bei der Realisierung von MTB-Strecken innerhalb von Landschaftsschutzgebieten muss die betroffene **Schutzgebietsverordnung** beachtet werden.

Unter Umständen wird nach Erhalt der oben aufgeführten Angaben eine vertiefende Prüfung auf naturschutzrechtliche Belange durchgeführt. Hierzu gibt die Abteilung D im MUKMAV gerne Auskunft und kann an die hierzu zuständigen Stellen verweisen.

Nachfolgend übermitteln wir einige hilfreiche Links, die weitere Informationen geben:

- Schutzgebiete: [www.saarland.de/gebiete-naturschutz](http://www.saarland.de/gebiete-naturschutz)
- Informationen zu Natura 2000: [www.saarland.de/natura2000](http://www.saarland.de/natura2000)
- Schutzgebietsverordnungen zu den Landschaftsschutzgebieten: [www.saarland.de/naturschutzdaten-natura2000](http://www.saarland.de/naturschutzdaten-natura2000)
- Geoportal des Saarlandes: [www.saarland.de/geoportal](http://www.saarland.de/geoportal)

## 2. Forstrechtliche Genehmigungen für die Streckenausweisung

### Gestattung über das Betreiben einer MTB-Strecke

Handelt es sich um Staatswaldflächen, so ist der SaarForst Landesbetrieb primärer Ansprechpartner. Bevor der Antrag auf Gestattung beim SaarForst Landesbetrieb eingereicht wird, sollte die zuständige Revierleitung über das Vorhaben in Kenntnis gesetzt werden. Eine Begehung vor Ort mit allen Beteiligten zum geplanten Vorhaben sollte stattgefunden haben. Dabei können bereits die Machbarkeit und Realisierung des Projektes vor Ort eingeschätzt und grob übergeprüft sowie der Streckenverlauf den forstwirtschaftlichen Erfordernissen angepasst werden. Auf der Webseite des SaarForst Landesbetriebes finden sie eine Liste mit den Kontaktdaten der zuständigen Forstrevierleiter/innen vor Ort: [www.saarland.de/slfreviere](http://www.saarland.de/slfreviere)

Nach der Abstimmung des Streckenverlaufes mit der Revierleitung und dem Vorliegen der naturschutzfachlichen-/rechtlichen Genehmigungen ist sodann ein formloser Antrag im Geschäftsbereich 3 „Liegenschaften und Dienstleistungen“ des SaarForst Landesbetriebes mit den folgenden Angaben einzureichen:

- Name und Anschrift des MTB-Strecken-Betreibers (Vertragspartner)
- Benennung der Person (mit Funktion), die den Gestattungsvertrag stellvertretend für die Kommune oder den Verein als Vertragspartner unterzeichnen soll
- Karte mit Streckenverlauf ausschließlich auf SaarForst-Flächen im pdf-Format
- Dokumentation (Liste, Fotos, GPS-Daten) der sog. „Bauwerke“ (bauliche Anlagen, Rampen, Erdwälle, Brücken usw.) entlang der Strecke
- Evtl. Nachweis über die technisch-baufachliche Prüfung auf Verkehrssicherheit der „Bauwerke“ durch eine dafür autorisierte Prüfinstitution (z. B. TÜV-Saarland). Unter Bauwerken werden i. d. R. Bauwerke aus Holz zum Befahren mit dem Bike, Leiterkonstruktionen, Geländerkonstruktionen, Bodeneinbauten, etc. angesehen. Hier ist eine Überprüfung vor Ort notwendig, bevor eine entsprechende Festlegung erfolgt
- Haftpflichtversicherung für das Betreiben der MTB-Strecke

Es wird darauf hingewiesen, dass mit dem Abschluss des Gestattungsvertrages die Verkehrssicherungspflicht und Haftung für die MTB-Strecke auf den Betreiber übertragen wird.

Für die Planung von MTB-Strecken im Kommunal- und Privatwald des Saarlandes sind die jeweiligen Kommunen und Privatwaldbesitzer Ansprechpartner. Die Vorgehensweise wird in analoger Weise empfohlen.

### **Forstbehördliche Prüfung der Gestattungsverträge in Zuständigkeit der Forstbehörde des Saarlandes**

Der § 25 LWaldG regelt das Betreten des Waldes. Danach ist das Radfahren im Wald nur auf Wegen und Straßen gem. § 2S Abs. i Satz 3 LWaldG gestattet. Pfade und nicht naturfeste Wege sind keine Wege im Sinne des LWaldG. Nach § 2S Abs. 3 Nr. 7 LWaldG bedarf das Radfahren abseits von Wegen der Zustimmung des Waldbesitzers.

Aus Sicht der Forstbehörde muss die Nutzung des Waldes als MTB-Strecke im Rahmen von Gestattungsverträgen erfolgen, so dass die Zustimmung des Waldeigentümers schriftlich festgehalten ist. Hierin sollten die Rechte und Pflichten dargestellt und insbesondere die Haftungsregelungen, auch der späteren Nutzer (Dritte), festgelegt werden.

Wir bitten um die Vorlage folgender Dokumente bei der Forstbehörde:

- eine Auflistung aller betroffenen Waldflächen mit Flächenangaben und einer zugeordneten Eigentümer-Liste
- sowie den entsprechenden Gestattungsverträgen

Nach § 8 LWaldG hat die Forstbehörde zu prüfen, ob die Planungen der Mountainbike-Strecke oder deren Teilstrecken zu einer Umwandlung des Waldes führen. Ggf. ist ein Antrag auf Umwandlung des Waldes bei der Forstbehörde gem. § 8 Abs. I LWaldG zu stellen.

Bei grundsätzlichen Fragen zum Genehmigungs- und Prüfungsprozess einer MTB-Strecke im Saarland steht Ihnen die Abteilung D im MUKMAV gerne zur Verfügung.

### Anhang 3. Weitere Informationen zum Genehmigungsablauf „Einrichtung von MTB-Strecken“

Zur offiziellen Ausweisung von MTB-Strecken bedarf es verschiedener Voraussetzungen und behördlicher Prüfungen. Das Mountainbike-Handbuch für das Saarland, in dem viele Planungsaspekte beschrieben sind, dient als Handlungsleitfaden und Nachschlagewerk zur Klärung von Detailfragen rund um das Thema Mountainbike im Saarland und insbesondere zu den behördlichen Verfahren sowie den privatrechtlichen Rahmenbedingungen.

Der Grundstein aller Planungen und Vorbereitungen von MTB-Strecken basiert auf einem entsprechenden Gestattungsvertrag mit dem/den betroffenen Grundstückseigentümer. Hier kann es erforderlich werden, entsprechend den Eigentumsverhältnissen auch mehrere Gestattungsverträge zu schließen.

Zur Vertragsschließung (Gestattungsvertrag), muss der/die Antragsteller die Rechtsfähigkeit als juristische Person besitzen bzw. diese erlangen, um Gestattungsnehmer werden zu können (Verein, Kommune etc.).

Ein Portfolio der Strecke, sprich eine Beschreibung des Vorhabens mit entsprechendem Kartenmaterial, das möglicherweise auch schon konkret in einem Antrag oder einer Anfrage zu formulieren ist, sollte erstellt werden. Hierbei kann der „Leitfaden zur Genehmigung und Prüfung einer MTB-Strecke“ sowie der „Genehmigungsbaum“ sehr hilfreich sein, um einen Überblick über alle erforderlichen Schritte zu erhalten.

Die zuständigen Forstrevierleiter sollten nach Möglichkeit schon frühzeitig von dem Antragsteller an den Planungsvorhaben des Streckenverlaufes beteiligt werden, insbesondere bei der Neuanlage von Trails. Die Forstbediensteten können im Vorfeld schon hilfreiche Informationen zu Schutzgebietskulissen, Gefahrenbereichen oder anderen Restriktionen geben, um Verzögerungen bei den darauffolgenden Verfahrensschritten zu vermeiden.

Das Genehmigungsverfahren wird durch Eingang der Antragsunterlagen im Umweltministerium Saarland mit einer Vorprüfung durch die Projektgruppe „MTB im Saarland“ der Abteilung D (Naturschutz und Forsten) im Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz angestoßen.

Die Mitarbeiter nehmen Einsicht in die Antragsunterlagen und schauen sich den Streckenverlauf am mitgelieferten Kartenmaterial (möglichst digital) unter den Gesichtspunkten Artenschutz, Naturschutz, Forstwirtschaft, Eigentumsverhältnisse und sonstige Belange genau an. Auf dieser Basis nehmen sie bereits eine erste Vorab-Bewertung vor.

Dazu empfiehlt es sich, dass der/die Antragsteller bereits in der Planung darauf achtet, dass keine Naturschutz- bzw. Natura-2000-Gebiete von MTB-Strecken durchquert werden, bzw. sonstige naturschutzfachlich relevante Gebiete betroffen sind und sich durch das Mountainbiken negativ entwickeln könnten. Karten und entsprechende Layer finden sich im Geoportal des Saarlandes.

[www.saarland.de/geoportal](http://www.saarland.de/geoportal)

Die forstlichen Belange sowie die Eigentumsverhältnisse (Staatswald, Kommunalwald und Privatwald) und sonstigen Belange wie z. B. Jagd oder mögliche Kollisionen mit anderen Freizeitnutzern werden sodann durch die Projektgruppe vorsondiert und entsprechend dem Antragsteller zur weiteren Veranlassung mitgeteilt.

In der Regel kommt es dann zu einem gemeinsamen Vor-Ort-Termin mit dem Antragsteller, der Projektgruppe sowie dem zuständigen Revierleiter bzw. den betroffenen Grundstückseigentümern, an dem die Strecke bzw. spezielle Streckenabschnitte gemeinsam in Augenschein genommen werden, um hier bereits zu vermutende Konflikte möglichst schnell ausräumen zu können.

Sind diese Schritte durchlaufen, gehen die bereits vorbesprochenen Unterlagen zum Landesamt für Umwelt-Arbeitsschutz zur naturschutzfachliche Genehmigung. Dort findet dann die Bewertung der Eingriffsregelung statt. Möglicherweise kommt es zu einem Vor-Ort-Termin mit einem Sachbearbeiter aus dem Team Natur- und Artenschutz, welches die speziellen artenschutzrechtlichen Belange prüft (naturschutzfachliche Prüfung).

Ist das Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde hergestellt, muss der Antragsteller mit den Grundstückseigentümern einen Gestattungsvertrag schließen, welcher im letzten Schritt von der Forstbehörde geprüft wird. Nach Abschluss der forstrechtlichen Prüfung ist das Verfahren formal abgeschlossen und die MTB-Strecke kann nach den vertraglichen Regelungen in Betrieb genommen werden. Sollte es beim Betrieb der Strecke zu möglichen Neuerungen der Gesetzeslage, der Eigentumsverhältnisse etc. kommen ist der Vertrag entsprechend anzupassen.

## Anhang 4. Checkliste Qualitätskriterien

2 – sehr relevant/sehr attraktiv · 1 – bedingt relevant/attraktiv · 0 – nicht relevant/nicht attraktiv

Kategorie	Unterteilung/Abstufung	Anwendbarkeit in der Praxis	Tour	MaXC	AMEN	FRoDHo
Anspruch	Streckenumfang	Einsteiger, Fortgeschrittene, Experten	2	2	2	0
	technischer Anspruch („Skill-Level“)	grün: sehr einfach, blau: einfach, rot: mittel, schwarz: schwer	1	2	2	2
Streckenführung	Einbindung	regionaltypische Landschaftselemente	2	1	1	0
		attraktive Sehenswürdigkeiten	2	1	1	0
		vielfältige Naturräume	2	2	1	0
		ÖPNV/Fernverkehr	2	1	2	2
Vermeidung		Bundesstraßen, stark befahrenen Straßen	2	2	2	0
		explizit gewidmete Wege (z. B. Premium-Wandenerwege)				
		naturbelassener Waldboden	2	2	2	2
Wegebeschaffenheit der gesamten Tour	Untergrundmix	Schotter	2	1	1	0
		Wiese	2	1	1	0
		Kunstabauten	0	1	1	2
		Teer, Asphalt	1	0	0	0
	Trailanteil <sup>32</sup>	je höher desto attraktiver	1	2	2	2
Trails (Abfahrt)	Flow	Fahrfluss, Rhythmus	2	2	2	2
	abwechslungsreiche	Naturelemente: Steine, Felsen, Wurzeln, Baumstämme	1	2	2	2
	Integration von Trail-	Erdmodellierungen: Wellen, Anliegerkurven, Sprünge	1	1	2	2
	Merkmalen	Kunstabauten: Holzbrücken, Wallrides	0	1	1	2

<sup>32</sup> Trails sind i. d. R. für Mountainbiker das Kernelement und haben grundlegenden Einfluss auf das Mountainbike-Erlebnis. Je nach Segment sind die Erwartungen an den Trailanteil unterschiedlich: Für das Segment Tour stellen sie kein explizit gefordertes Kriterium dar, werden jedoch als Bereicherung und Aufwertung empfunden (empfohlener Trailanteil der Gesamtstrecke mind. 10 %). Für die Segmente MaXC oder AMEN hat eine hohe Trail-Dichte einen höheren Stellenwert. Der Anteil an guten Trails sollte nicht unter 20 Prozent der Gesamtstrecke liegen. Im Segment FRoDHo werden ausschließlich Trails oder Bikepark-Strecken bergab befahren.

Kategorie	Unterteilung/Abstufung	Anwendbarkeit in der Praxis	Tour	MaXC	AMEN	FRoDHo
	harmonische Integration im Landschaftsbild		2	2	2	1
	Klassifizierung der Schwierigkeit	exakte Beschreibung der Trails, Einstufung in Schwierigkeitskategorien (s. Anspruch)	2	2	2	2
		Umfahrungsmöglichkeit schwieriger Trails bzw. anspruchsvollere Alternativen für geübte Nutzende	0	1	2	2
		sichtbare und frühzeitige Kennzeichnung von Gefahrenstellen	2	2	2	2
	Integration von Uphill- Trails	flowige bis leicht technische Uphill- Trails, die Steigung sollte max. 12 % betragen	2	2	1	0
Erlebniswert	Einbindung	Aussichtspunkte: Gipfel, Türme, Felsen	2	2	1	0
		natürliche Sehenswürdigkeiten: Seen, Fließgewässer, Felsen, Steinbrüche	2	2	1	0
		kulturelle Sehenswürdigkeiten: Ruinen, Burgen, Schlösser, Kirchen/Kapellen, Museen, Bergwerke	2	2	1	0
	Einkehrmöglichkeiten	Angebot an regionalen Spezialitäten wünschenswert	2	1	1	1
	bike-freundliche Angebote	Integration von bike-spezifischen Leistungsträgern (z. B. Gastronomie, Unterkunft)	2	2	2	2
Community	Austauschmöglichkeit mit lokalen Bikenden	Events, organisierte (Vereins-)Ausfahrten, Treffpunkte wie z. B. Bike-Cafés	2	1	2	2
Herausforderung	Challenge und Leistung	Einsatz von Gamification-Ansätzen, z. B. mittels Strava oder Stempelstellen	1	2	2	2
Konflikte und Besucherlenkung	Akzeptanzmanagement	Kampagnen und Projekte zur Umweltbildung	2	2	2	1
	Konfliktvermeidung	Aus- und regelmäßige Fortbildung von Guides	2	2	2	1
		Ausweisung von Wegen mit wenig Konfliktpotenzial				
		Sensibilisierung für gegenseitige Rücksichtnahme, z. B. Shared Trails, Verhaltenskodex	2	2	2	1
Beschilderung	gut lesbar, verständlich, lückenlos, einheitlich	Grundlage: Beschilderungsplanung und -kataster, regelmäßige Pflege und Instandhaltung	2	2	2	2



Kategorie	Unterteilung/Abstufung	Anwendbarkeit in der Praxis	Tour	MaXC	AMEN	FRoDHo
	Rettungspunkte	Notfallnummer, exakte Identifikation des Standortes	2	2	2	2
	gesonderte Signalisation von Trails	Einsatz von individuellen Trail-Wegweisern	2	2	2	2
	Schwierigkeit	farbliche Kennzeichnung der Schwierigkeit				
	sinnvolle Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, die nicht direkt auf der Route liegen		2	2	1	0
An- und Abreise sowie Mobilität vor Ort	umweltfreundliche Anreise und Mobilität	Anbindung an ÖPNV und Fernverkehr				
		bike-freundliche Transportmöglichkeiten, z. B. Linienbus mit Fahrradanhänger, Fahrradbus, Shuttle	2	2	2	2
regionale Infrastruktur und Service	bike-freundliche Unterkünfte	sichere Stellplätze, Werkstatt/Werkzeug, Bike-Wash, Trockenmöglichkeit für Kleidung, Lademöglichkeit	2	2	2	2
		Wahl zwischen verschiedenen Beherbergungstypen				
	bike-freundliche Einkehrmöglichkeiten	sichere Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten				
		Vielfalt: Gaststätten, Restaurants, Bars, Cafés, Bäcker etc.	2	2	2	2
		Angebot an regionalen, saisonalen und gesunden Speisen und Getränken mit verschiedenen Optionen (allergikerfreundlich, vegetarisch, vegan)	2	2	2	2
	bike-spezifische Infrastruktur	sichere Fahrrad-Stellplätze	2	2	2	2
		Fahrradgeschäfte mit Reparaturmöglichkeit, Pannenservice	2	2	2	2
		E-Bike-Lademöglichkeiten	2	2	2	1
		(E-)Bike-Verleih	2	2	2	2
		Angebot von geführten Touren und Fahrtechnikkursen	1	1	1	1
	Rastplätze		2	1	1	0
	ausreichend Parkmöglichkeiten		1	1	1	2

## Anhang 5. Checkliste Streckenunterhalt

Der stetige Unterhalt sowie die Pflege von Mountainbike-Infrastruktur sind eine wichtige Voraussetzung, um nachhaltige Qualität, Attraktivität und eine Lenkungsfunktion zu gewährleisten. Bspw. können fehlende oder verdrehte Schilder, zugewachsene Abschnitte oder instabile Bauwerke das Erlebnis erheblich beeinträchtigen und die Sicherheit gefährden. Ein durchdachtes Wegemanagement mit klaren Zuständigkeiten ist dafür elementar.

Der zu erwartende Aufwand für den Unterhalt ist stark von der Art und Frequentierung abhängig. So ist Waldboden anfällig für Bremswellen oder Rinnenbildung, steinige Passagen sind davon nicht betroffen. Daher sollten bereits bei der Planung die Strecken so konzipiert werden, dass möglichst wenig Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen anfallen.

Die nachfolgend dargestellten Anforderungen und Bedingungen stellen grundlegende Hinweise zum langfristigen Erhalt von Mountainbike-Infrastruktur in einem guten Zustand dar.

### Koordination und Verantwortlichkeiten

Für ein funktionierendes Wegemanagement ist die Abstimmung und Kommunikation mit betroffenen Akteuren wichtig. Hierbei sind besonders folgende Gruppen relevant:

- lokale Vereine oder Organisationen,
- Naturschutz- und Forstbehörden,
- lokale und regionale Tourismusinstitutionen,
- Grundstückseigner sowie
- ehrenamtliche Helfende, Trailpatinnen und -paten.

Die Einbindung der Akteure sichert kurze Entscheidungswege und hohe Verbindlichkeiten, wodurch Planungen eine höhere Umsetzungssicherheit erhalten können. Wesentlich dabei ist eine gut koordinierte Zusammenarbeit aller Akteure, die gemeinsam den Unterhalt der Strecken oder Anlagen managen. Dabei braucht es Hauptverantwortliche (z. B. Verein), die Rahmenbedingungen vorgeben und in klare Abstimmungen mit den Verantwortlichkeiten gehen. Zudem bedarf es in der Regel einer vertraglichen Regelung. Aufgaben und Prozesse müssen klar definiert und schriftlich festgehalten werden. Dafür bietet sich ein Betreuungsvertrag an.

### Saisonale Unterschiede

**Hauptsaison:** Aufgrund jahreszeitlich bedingt stark wechselnder Witterungsverhältnisse hält die aktive Zeit eines durchschnittlichen Mountainbikers nicht das ganze Jahr an. Die Hauptsaison beginnt meist im März und endet – je nach Witterungsverhältnissen – im Oktober oder November. Während dieser Zeit ist mit der höchsten Nutzungsfrequenz der Strecken zu rechnen.

**Nebensaison:** In den Wintermonaten ist der Waldboden durch Niederschläge und niedrige Temperaturen stark durchfeuchtet und

wird dadurch besonders erosionsgefährdet und anfällig für Schäden. Insbesondere aufwändig angelegte Strecken leiden bei einer Befahrung zu dieser Zeit stark. Eine schneebedeckte Streckenoberfläche steigert das Unfall- und Verletzungsrisiko.

Um erhöhte Erosion und Erdabtragung sowie Schäden an der Strecke und ein erhöhtes Unfallrisiko zu vermeiden, aber auch mit Blick auf die Störung von Flora und Fauna, sollte geprüft werden, inwieweit temporäre Streckenschließungen vorgenommen werden sollten.

### **Streckenmanagement und -pflege**

Der Zustand der Strecken sollte regelmäßig anhand ausführlicher Zustandskontrollen geprüft werden. Für ein optimales Streckenmanagement sollten dabei Ergebnisprotokolle erstellt werden. Dort können Zuständigkeiten, Zeiträume und notwendige Maßnahmen schriftlich festgehalten werden.

Generell sollte auf Schäden oder Mängel, die die Sicherheit der Nutzenden beeinträchtigen können, umgehend reagiert werden. Der Einfluss, den ein Mangel oder Schaden auf die Sicherheit der Befahrung hat, ist bei der Priorisierung der Maßnahmen ausschlaggebend. Ist die unmittelbare Wiederherstellung des Normalzustandes nicht möglich, muss die Strecke bzw. der Streckenabschnitt temporär und eindeutig sowie in Absprache mit dem Grundstückseigentümer gesperrt oder – wenn möglich – umgeleitet werden.

Die Durchführung der Zustandskontrollen wird in den folgenden Zeiträumen empfohlen:

- zur Streckenöffnung nach den Wintermonaten (sofern witterungsbedingt möglich Anfang März) sowie
- während der Hauptsaison (Juli/August).

Zusätzliche Streckenkontrollen sollten vorgenommen werden:

- nach Extremwetterereignissen (Sturm, starker Niederschlag, Gewitter) sowie
- nach besonders hoher Frequentierung (z. B. durch ein Mountainbike-Event).

Generell sind bei der Zustandskontrolle von Mountainbike-Strecken folgende Elemente zu unterscheiden:

- a. Oberfläche,
- b. Bäume bzw. Bestockung,
- c. Kunstbauten (künstlich erstellte Bauwerke wie Brücken, Hangsicherungen oder Gewässerquerungen) sowie
- d. Beschilderung.

Während ggf. erforderlicher Bau- und Pflegemaßnahmen sollten die Strecken sichtbar gesperrt werden. Die Sperrung sollte frühzeitig öffentlich bekanntgegeben werden. Sie kann aufgelöst werden, sobald alle Gefahren beseitigt und ggf. Umbaumaßnahmen abgeschlossen sind.

Schaden/Bauteil	Unterhaltsmaßnahme
<b>Wegeoberfläche</b>	
umgestürzte Bäume, abgebrochene Äste, Felsbrocken, größere Steine	weiträumiges Entfernen der Hindernisse
lose Steine und Schotter, Laub, Zapfen, dünne Äste	weiträumiges Entfernen der Hindernisse
Einschränkung der Seitenfreiheit	Zurückschneiden der Vegetation, beidseitig mind. 0,5 Meter
Unebenheiten (z. B. Bremswellen)	mit frischer Erde aufschütten, planieren
freigefahrene Wurzeln oder solche, die künftig als Hindernis in Erscheinung treten können	wenn naturschutzfachlich vertretbar (unbedingt prüfen) entfernen, optional mit Erde aufschütten oder Streckenverlauf umleiten
wild entstandene Parallelwege oder Abkürzungen	Verblocken durch Platzierung von Naturmaterialien (Steinbrocken, Totholz etc.)
punktuell vernässte Stellen	Entwässerungsgraben legen, Vertiefung mit durchlässigem Material bestücken
Entwässerungssystem	Schäden oder Verschmutzung an Entwässerungseinrichtung beheben
<b>Kunstbauten</b>	
Stege, Brücken und Holzelemente	Stabilitätskontrolle der Konstruktion auf witterungsbedingte Einflüsse wie Fäulnis; Oberflächen prüfen, mit Hasendraht oder Sand-Epoxy-Belag versehen; ggf. Spalten schließen
Böschungs- und Hangsicherungen	Stabilitäts- und Funktionskontrolle
Abschränkungen, Hürden zur Geschwindigkeitsregulierung	Stabilitätskontrolle (Fäulnis)
<b>Beschilderung</b>	
Wegweiser	Kontrolle auf <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollständigkeit</li> <li>• Sauberkeit, Lesbarkeit</li> <li>• Stabilität</li> <li>• korrekte Ausrichtung</li> <li>• Vandalismus</li> </ul>
Warnschilder, Hinweistafeln, Rettungspunkte	Kontrolle auf <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollständigkeit</li> <li>• Sauberkeit, Lesbarkeit</li> <li>• Stabilität</li> </ul>
GPX-Koordinaten (sofern veröffentlicht)	Anpassung hinsichtlich ggf. vorgenommener Änderungen von Streckenverläufen und Prüfung der inhaltlichen Aktualität in gängigen Touren-Portalen (z. B. Komoot, Outdooractive) und in digitalen Kartografie-Datenbanken (OpenStreetmap).

## **Wildtiermanagement und Naturschutz**

Der Streckenbetrieb und -unterhalt sollte möglichst naturverträglich gestaltet werden. Mountainbikende sollten dafür sensibilisiert werden, die Strecken ausschließlich bei Tageslicht zu befahren.

Tiere – insbesondere Wild – sind in der kühleren Jahreszeit, aber auch während der Setzzeit besonders störanfällig. Darüber hinaus gibt es Tierarten, deren Hauptaktivitätsphase in der Dämmerung ist und diese auch zur Nahrungsaufnahme genutzt wird. Darum sind Naturaktivitäten in der Dämmerung und nachts unbedingt zu vermeiden. Auf die Einhaltung von Streckenschließungen im Winter sollte aktiv hingewiesen werden, um den Tieren die essenzielle Winterruhe zu gewährleisten. Etwaige Optimierungsmaßnahmen sollten im Verhältnis zum Naturschutz stehen. Eingriffe in den Lebensraum Wald sind stets durch den Naturschutz zu prüfen. Eine intakte Natur und Landschaft sind die Basis für attraktive Wege.

## **Kosten**

Der Unterhalt von Mountainbike-Strecken nimmt neben Zeit und Personalressourcen auch finanzielle Mittel in Anspruch. Die Höhe der jährlichen Unterhalts- und Pflegekosten bewegt sich ca. im Bereich zwischen einem und 15 Prozent der Erstellungskosten und hängt von Faktoren wie bspw. der Nutzungsintensität, nachhaltigem Trail Design, Professionalität von Projektbeginn an sowie der Linienführung und Bauweise der Strecken ab. Das beinhaltet eine gut funktionierende Wasserableitung (Drainagesysteme) und die bewusste Nutzung des Geländes, zum Beispiel die Reduktion des Tempos durch die systematische Einbindung von Kurven oder Hindernissen vor Streckenkreuzungen, um plötzliche Bremsmanöver und somit Bodenerosion zu vermeiden.

Zudem hat die Einbindung ehrenamtlicher Helfer und Trailpatinnen und -paten einen großen Einfluss auf die Kosten des Streckenunterhalts. Die Mithilfe freiwilliger Helfer (z. B. durch Vereinsmitglieder) kann neben einer Kostenersparnis weitere Vorteile hervorbringen zum Beispiel Kinder- und Jugendförderung, Akzeptanzsteigerung in der umliegenden Bevölkerung sowie die Erhöhung der regionalen Identifikation mit dem Mountainbiken.

Eine weitere unterstützende Möglichkeit zur Finanzierung der Unterhaltungsmaßnahmen kann die Einbindung von Sponsoringpartnern und Unterstützenden sein. Neben Finanzmitteln können Material oder Maschinen große Hilfe leisten.

## **Einbindung von Nutzenden**

Um einen dauerhaft guten und sicheren Zustand der Strecken zu gewährleisten, sollten auch die Nutzenden die Möglichkeit haben, direkt auf dem Weg Auffälligkeiten zu melden. Dies kann bspw. mit QR-Codes oder einer Kontaktadresse der verantwortlichen Einrichtung an verschiedenen Wegepunkten umgesetzt werden. Wichtig ist dabei die klare Identifikation des Standortes, um exakte Auskünfte zu ermöglichen. Eine Einteilung von Strecken in verschiedene Sektionen ist hilfreich.

## Anhang 6. Beispielverträge

### Anhang 6.1. Vereinbarung zwischen Kommune und privaten Grundbesitzern

Der nachstehende Vertragstext ist kein empfohlener „Mustertext“, sondern ein Praxisbeispiel. Jeder Grundstückseigentümer, der ähnliche Verträge schließen möchte, muss diese an die jeweiligen örtlichen und rechtlichen Gegebenheiten anpassen.

**Gestattungsvertrag  
über die Einrichtung und den Betrieb einer Mountainbike-Strecke  
(MTB-Strecke)  
Zwischen**

der Stadt/Gemeinde \_\_\_\_\_,  
vertreten durch \_\_\_\_\_  
(nachstehend Gemeinde genannt)

und

Herr/Frau \_\_\_\_\_  
(nachstehend Vertragspartner genannt)

wird folgender Vertrag geschlossen:

#### I. Präambel

1. Der Vertragspartner ist Eigentümer, Mieter, Pächter, oder Nutzungsberechtigter des/der nachfolgenden land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücks/-e (bitte Gemarkung, Flurstücknummer eintragen):

(1) \_\_\_\_\_

(2) \_\_\_\_\_

(3) \_\_\_\_\_

2. Die Gemeinde betrachtet es als ihre Aufgabe, u. a. durch die Schaffung und Ausweisung eines Wegenetzes Freizeitaktivitäten von Erholungssuchenden, insbesondere von Touristen, Kurgästen und von Freizeitsportlern, in der freien Natur, z. B. Wandern, Radfahren, Skilanglauf, Reiten, zu ermöglichen und zu fördern.

Zu diesem Zweck schließt die Gemeinde mit dem Vertragspartner folgende

## II. Vereinbarung:

### § 1: Begriffsbestimmung

1. Wege: Nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmete, dauerhaft angelegte oder naturfeste forstliche Wirtschaftswege; Maschinenwege, Rückeschneisen, Gliederungslinien der Betriebsplanung sowie Fußpfade sind keine Wege im Sinne dieses Vertrages.
2. MTB-Strecke: Verlauf der Strecke auf Wegen (gem. §1 Nr.1) einschließlich der dazu angebundenen MTB-Trail Strecken (gem.§1 Nr.3)
3. MTB-Trail Strecke: Verlauf der Strecke abseits von Wegen (gem. §1 Nr. 1)

### § 2: Gegenstand der Vereinbarung

1. Der Vertragspartner gestattet der Gemeinde unentgeltlich, auf den unter Teil I, Ziffer 1 genannten Grundstücken Wege im Rahmen der unter Teil I, Ziffer 2 genannten Aufgabenstellung anzulegen, diese zu beschildern, zu unterhalten und in einschlägigen Landkarten, Prospekten o. ä. auszuweisen.
2. Diejenigen Grundstücksteile, deren Verwendung der Vertragspartner in diesem Sinne gestattet, insbesondere der Verlauf der Wege auf den Grundstücken, sind in dem dieser Vereinbarung beigefügten Lageplan eingezeichnet. Der Lageplan ist Bestandteil dieser Vereinbarung (Anlage 1).
3. Überlässt der Vertragspartner die Nutzung der unter Teil I, Ziffer 1 genannten Grundstücke (z. B. durch Vermietung, Verpachtung, Einräumung eines dinglichen Nutzungsrechts) einem Dritten (im Folgenden Nutzungsberechtigter genannt), so hat der Vertragspartner im Rahmen des rechtlich Möglichen die ihn betreffenden Pflichten aus dieser Vereinbarung durch schriftlichen Vertrag auf denselben Dritten zu übertragen und der Gemeinde die Nutzungsüberlassung unter Vorlage einer Kopie des schriftlichen Vertrags anzuzeigen.
4. Nutzungen zu anderen als den unter Teil I, Ziffer 2 genannten Zwecken, insbesondere gewerbliche oder kommerzielle Nutzungen, ferner die Durchführung von Veranstaltungen unter Einbeziehung der Wege (z. B. Volkswandertage, Volksradfahren, Wettbewerbe) bedürfen einer gesonderten Vereinbarung mit dem Vertragspartner sowie dem Nutzungsberechtigten.

### **§ 3: Unterhalt und Pflege**

1. Die Gemeinde übernimmt anstelle des Vertragspartners sowie des Nutzungsberechtigten die Unterhaltung und Pflege der vertragsgegenständlichen Wege.

Ferner übernimmt die Gemeinde die zum Schutz der in Teil I, Ziffer 2 bezeichneten Erholungssuchenden bestehenden Verkehrssicherungspflichten in Bezug auf die Wege, auf ein Lichtraumprofil über den Wegen, dessen Umfang sich an den vorgesehenen Nutzungsarten gemäß Teil I, Ziffer 2 orientiert, darüber hinaus für die an die Wege angrenzenden land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücksflächen, soweit von diesen Grundstücksflächen atypische Gefahren für die Erholungssuchenden ausgehen, die für diese nicht vorhersehbar sind oder auf die diese sich nicht rechtzeitig einstellen können.

2. Der Vertragspartner hat das Betreten und Befahren der Grundstücke mit Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeuganhängern durch die Gemeinde oder durch von ihr beauftragte Personen zur Wahrnehmung der von der Gemeinde übernommenen Pflichten aus dieser Vereinbarung zu dulden.

### **§ 4: Verkehrssicherung**

1. Die Beschilderung der Wege wird von der Gemeinde auf ihre Kosten in Abstimmung mit dem Vertragspartner und dem Nutzungsberechtigten vorgenommen.
2. Sofern zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht Veränderungen an den unter Teil I, Ziffer 1 genannten Grundstücken oder an darauf befindlichen baulichen Anlagen, z. B. die Fällung von Bäumen, erforderlich sind, sind diese nur im Einvernehmen mit dem Vertragspartner sowie dem Nutzungsberechtigten möglich.
3. Der Vertragspartner und der Nutzungsberechtigte dürfen ihre Zustimmung zu einer von der Gemeinde geplanten Beschilderung oder Veränderung nur aus wichtigem Grund verweigern. Ein wichtiger Grund liegt vor, wenn für den Vertragspartner/Nutzungsberechtigten die Erteilung der Zustimmung unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, insbesondere unter Berücksichtigung des Interesses der Gemeinde sowie der Erholungssuchenden an einer ausreichenden Beschilderung des Wegenetzes sowie etwaiger für Erholungssuchende drohenden Gefahren einerseits und der Interessen des Vertragspartners/Nutzungsberechtigten andererseits nicht zugemutet werden kann.
4. Hat ein schädigendes Ereignis bereits begonnen oder steht ein schädigendes Ereignis unmittelbar bzw. in allernächster Zeit mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit bevor, so kann die Gemeinde, wenn eine vorherige Abstimmung mit dem Vertragspartner oder Nutzungsberechtigten (z. B. wegen dessen Unerreichbarkeit) nicht tunlich ist, ohne vorherige Abstimmung diejenigen



Maßnahmen ergreifen, die erforderlich sind, um der Gefahr sofort zu begegnen. Änderungen an den Grundstücken oder an darauf befindlichen baulichen Anlagen sind dabei nur insoweit statthaft, als weniger einschneidende, insbesondere provisorische Maßnahmen (z. B. Sperr-, Hinweisschilder, Sperrbänder) zur wirksamen Abwehr der gegenwärtigen Gefahr nicht ausreichen und soweit die dem Vertragspartner oder dem Nutzungsberechtigten durch die Veränderungen entstehenden Nachteile nicht erkennbar außer Verhältnis zu dem durch die Gefahrenabwehrmaßnahmen zu erwartenden Erfolg stehen. Der Vertragspartner sowie der Nutzungsberechtigte sind unverzüglich zu unterrichten.

#### **§ 5: Haftung und Schadenersatz**

1. Die Gemeinde stellt den Vertragspartner sowie den Nutzungsberechtigten von Haftpflichtansprüchen frei, welche nach Maßgabe gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts von Erholungssuchenden gegen den Vertragspartner oder den Nutzungsberechtigten wegen solcher Schäden geltend gemacht werden, die auf die Benutzung des Weges im Rahmen der dem Weg von der Gemeinde gemäß Teil I, Ziffer 2 zugewiesenen Zweckbestimmung oder auf eine Verletzung der von der Gemeinde durch diese Vereinbarung übernommenen Verkehrssicherungspflichten zurückzuführen sind.
2. Ferner stellt die Gemeinde den Vertragspartner sowie den Nutzungsberechtigten von solchen Haftpflichtansprüchen frei, die nach Maßgabe gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts von Erholungssuchenden, welche die Wege zum Zeitpunkt des Schadensfalles im Rahmen der den Wegen von der Gemeinde gemäß Teil I, Ziffer 2 zugewiesenen Zweckbestimmung genutzt haben, gegen den Vertragspartner oder den Nutzungsberechtigten wegen Schäden geltend machen, die auf die Bewirtschaftung der an die Wege angrenzenden Grundstücksflächen oder auf die Benutzung der Wege zur Bewirtschaftung derselben Grundstücksflächen durch den Vertragspartner/Nutzungsberechtigten gemäß § 2, Satz 4 selbst geltend gemacht werden. Dies gilt nicht, sofern die Schadenersatzansprüche auf vorsätzliche oder grob fahrlässige (Sorgfalts-)Pflichtverletzungen durch den Vertragspartner, den Nutzungsberechtigten oder durch etwaige vom Vertragspartner/Nutzungsberechtigten beauftragte Personen zurückzuführen sind.
3. Wird die Gemeinde in den unter § 5 Satz 1 und 2 geregelten Fällen selbst vom geschädigten Dritten auf Schadenersatz in Anspruch genommen, so verzichtet sie auf die Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen gegen den Vertragspartner bzw. den Nutzungsberechtigten.
4. Die Haftung des Vertragspartners/Nutzungsberechtigten, des Gebäudebesitzers oder Gebäudeunterhaltungspflichtigen in Bezug auf Gebäude oder sonstige Werke aus den §§ 836 bis 838 BGB bleibt unberührt.

## **§ 6: Haftungsausschluss**

§ 5, Satz 3 und 4 gelten nicht,

- a) wenn der Vertragspartner oder Nutzungsberechtigte gemäß § 2 Satz 4 seine Zustimmung zu einer von der Gemeinde für notwendig erachtete Maßnahme im Sinne des § 4 Satz 1 oder 2 zu Unrecht verweigert und der entstandene Schaden durch die Maßnahme hätte vermieden werden können;
- b) soweit Haftpflichtansprüche gegen den Vertragspartner oder Nutzungsberechtigten gemäß § 2 Satz 4 oder gegen eine von ihnen beauftragten Person wegen Anlagen, Tätigkeiten oder Stoffe geltend gemacht werden, für die eine Deckungsvorsorge-/Versicherungspflicht besteht.
- c) soweit Haftpflichtansprüche gegen den Vertragspartner/Nutzungsberechtigten oder gegen eine von ihnen beauftragte Person in seiner/ihrer Eigenschaft als Eigentümer, Halter, Führer, Besitzer von Luft-, oder Wasserfahrzeugen, versicherungspflichtigen Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeuganhängern geltend gemacht werden. Dies gilt auch dann, wenn eine Versicherungspflicht nur aus anderen Gründen als der bauartbedingten Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs oder Kraftfahrzeuganhängers nicht besteht.

## **§ 9: Aufgabenübertragung**

Die Gemeinde ist berechtigt, Dritte (ausgenommen den Vertragspartner sowie den Nutzungsberechtigten) mit der Wahrnehmung etwaiger der Gemeinde gemäß § 3 obliegenden Aufgaben zu beauftragen. Die Beauftragung ist dem Vertragspartner sowie dem Nutzungsberechtigten anzuzeigen.

## **§ 10: Beginn und Ende des Vertrages**

Das Vertragsverhältnis beginnt mit dem den Tag der Unterzeichnung durch die Vertragsparteien.

Die Vereinbarung läuft auf unbestimmte Zeit und kann von jeder Vertragspartei mit einer Frist von 3 Monaten zum Ende des laufenden Kalenderjahres schriftlich gekündigt werden.

Eine Kündigung bedarf stets der Schriftform.

Die Vereinbarung gilt nicht in Bezug auf zum Zeitpunkt der Unterschrift bereits eingetretener Schadensfälle.

## **§ 11: Allgemeines**

Jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung der Vereinbarung inklusive der benannten Anlagen.

Änderungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.

Sollte eine der Vertragsklauseln unwirksam sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen unberührt. Die Parteien verpflichten sich, anstelle der unwirksamen Bestimmung eine dieser Bestimmung möglichst nahekommende wirksame Regelung zu treffen.

Gerichtsstand für alle aus dem Vertrag resultierenden Streitigkeiten ist Saarbrücken.

---

(Ort, Datum)

---

Stempel, Unterschrift der Gemeinde

---

(Ort, Datum)

---

Unterschrift des Vertragspartners

## Anhang 6.2. Vereinbarung zwischen Kommune und dem Saarland

Der nachstehende Vertragstext ist kein empfohlener „Mustertext“, sondern ein Praxisbeispiel eines Vertrages des SaarForst Landesbetriebes. So wie dieser seine Gestattungsverträge weiterentwickelt, muss jeder Grundstückseigentümer, der ähnliche Verträge schließen möchte, diese an die jeweiligen örtlichen und rechtlichen Gegebenheiten anpassen.



# Gestattungsvertrag

über die Errichtung und den Betrieb

der **Mountainbike-Strecke (MTB-Strecke)**

auf Flächen des SaarForst  
Landesbetriebes

im Forstrevier XX

Zwischen

dem Saarland, vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Klima,  
Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, vertreten durch den SaarForst  
Landesbetrieb

einerseits

-

und

der/dem Kommune/Verein, vertreten durch FUNKTION NAME ANSCHRIFT

- nachstehend Betreiber genannt -

andererseits

wird folgender Vertrag geschlossen:

## § 1

### Begriffsbestimmung/Gestattung

(1)

1. **Wege** i. S. d. § 25 Abs. 1 S. 2 LWaldG: Nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmete, dauerhaft angelegte oder naturfeste forstliche Wirtschaftswege; Maschinenwege. Rückeschneisen, Gliederungslinien der Betriebsplanung sowie Fußpfade sind keine Wege im Sinne des Gesetzes und damit dieses Vertrages.
2. **MTB-Strecke**: Verlauf der Strecke auf Wegen (gem. § 1Nr.1) einschließlich der dazu angebundenen MTB-Trails (gem.§ 1 Nr.3)
3. **MTB-Trail**: Verlauf der Strecke abseits von Wegen (gem.§ 1 Nr. 1)

(2)

Gemäß § 25 Abs. 3 Nr. 7 LWaldG wird das Radfahren abseits von Wegen (MTB-Trail i. S. v. § 1 Abs. 3 des Vertrages) gestattet.

## § 2

### Vertragsgegenstand/Gestattungsumfang

- (1) SaarForst Landesbetrieb gestattet dem Betreiber vorbehaltlich der Einholung öffentlich- rechtlicher Genehmigungen das **Betreiben der MTB-Strecke NAME** auf Flächen des SaarForst Landesbetriebes im **Forstrevier XX** nach den in der **Anlage 1** beigefügten Planvorgaben, die Bestandteil dieses Vertrages sind.
- (2) Die Länge der ausgewiesenen MTB-Strecke umfasst insgesamt XX Meter.
- (3) Der endgültige Verlauf der MTB-Strecke, sowie die Art und Anzahl der Bauwerke, ergeben sich erst im Verlauf der Bauphase in Abstimmung mit dem/der zuständigen Revierleiter/in.
- (4) Nach Abschluss der Bauarbeiten hat der Betreiber SaarForst Landesbetrieb unverzüglich eine Karte im PDF-Format über den endgültigen Streckenverlauf, sowie ein Kataster über die vorhandenen Bauwerke (z.B. Sprungschanzen, Stege, Einbauten usw.) mit entsprechenden Fotos und GPS-Daten vorzulegen. Karte und Kataster werden dann Gegenstand des Vertrages (*künftig Anlage 2 und 3*).

- (5) Die Errichtung von weiteren baulichen Anlagen, sowie ein Ausbau oder die sonstige Veränderung der vorhandenen Wege sind nur mit der schriftlichen Zustimmung von SaarForst zulässig und müssen entsprechend dokumentiert werden. Bei Genehmigung wird diese Dokumentation (Kataster mit Fotos und GPS-Daten) Bestandteil des Vertrages.
- (6) Eine Widmung der Wege sowie der MTB-Strecke zum öffentlichen Weg bzw. Radweg erfolgt nicht.

### § 3

#### Beginn und Ende des Vertrages

- (1) Das Vertragsverhältnis beginnt mit dem Tag der Unterzeichnung durch die Vertragsparteien und wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.
- (2) Vertragsjahr ist das Kalenderjahr.

### § 4

#### Verkehrssicherung/Bauliche Anlagen

- (1) Mit Beginn des Vertragsverhältnisses werden alle Maßnahmen der fachlich qualifizierten Inaugenscheinnahme nach den Schulungskriterien des SaarForst Landesbetriebes sowie der Instandhaltung entlang des in § 2 festgelegten MTB-Trails durch den Betreiber durchgeführt. Die Verkehrssicherung der MTB-Trails und der darauf befindlichen Bauten, sowie die an die MTB-Trails und an die darauf befindlichen Bauten unmittelbar angrenzende Bestockung übernimmt der Betreiber nach den gesetzlichen Vorgaben über die Verkehrssicherung in Form der fachlich qualifizierten Inaugenscheinnahme nach den Schulungsvorgaben des SaarForst Landesbetriebes.
- (2) Der Betreiber hat dem/der zuständigen Forstrevierleiter/in die Protokolle der erforderlichen qualifizierten Inaugenscheinnahme nach den Schulungskriterien des SaarForst Landesbetriebes vorzulegen. Die Kontrolle hat zweimal jährlich (im belaubten und im unbelaubten Zustand) zu erfolgen. Alle sich aus dem Verkehrssicherungs-Monitoring ergebende Arbeiten sind mit dem/der zuständigen Revierleiter/in im Vorfeld rechtzeitig abzustimmen.

(3) Der Betreiber kann in Absprache mit dem/der zuständigen Forstrevierleitung die erforderliche qualifizierte Inaugenscheinnahme nach den Schulungskriterien des SaarForst Landesbetriebes von einem Dritten (Unternehmen) oder von SaarForst Landesbetrieb durchführen lassen. Bei Zweifel (nicht unmittelbar erkennbare Schäden, z.B. Kernfäule), ist eine eingehende Untersuchung in Absprache mit dem Saarforst Landesbetrieb durchzuführen.

**Bei Übernahme der erforderlichen qualifizierten Inaugenscheinnahme durch den SaarForst Landesbetrieb und die bei Zweifeln notwendig gewordene eingehende Untersuchung des Baumbestandes durch SaarForst Landesbetrieb, rechnet dieser die tatsächlich anfallenden Kosten mit dem Betreiber direkt ab.**

(4) Vor der Durchführung von Maßnahmen an der Bestockung durch Dritte, ist der/die örtlich zuständige Forstrevierleiter/in rechtzeitig vorher über den Zeitraum sowie Art und Umfang der Arbeiten zu informieren. Sowohl Zeitraum als auch Art und Umfang der Arbeiten sind mit dem/der Forstrevierleiter/in abzustimmen.

(5) Der Betreiber kann in Absprache mit dem/der zuständigen Forstrevierleiter/in die Durchführung von Maßnahmen an der Bestockung von einem Dritten (Unternehmen) oder auch von SaarForst Landesbetrieb durchführen lassen. **Bei Übernahme der Maßnahmen an der Bestockung durch SaarForst Landesbetrieb rechnet dieser die tatsächlich anfallenden Kosten mit dem Betreiber direkt ab.**

(6) Der Betreiber ist verpflichtet **Extremgefahren** auf MTB-Strecken unverzüglich nach Kenntnisnahme der zuständigen Forstrevierleitung zu melden und die erforderlichen Maßnahmen zur Absperrung zwecks Sicherung der Extremgefahr zu treffen. Des Weiteren ist der Betreiber verpflichtet die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung der Extremgefahr insbesondere auf MTB-Trails unverzüglich einzuleiten.

(7) Die Instandhaltung der Bauwerke entlang der MTB-Trails und Maßnahmen zur Verkehrssicherung der MTB-Trails sowie des angrenzenden Baumbestandes sind ausschließlich Aufgabe des Betreibers.

(8) Der Betreiber weist SaarForst Landesbetrieb die **technisch-baufachliche Prüfung der Bauwerke auf Verkehrssicherheit** durch eine autorisierte sachverständige Prüfinstitution (z.B. TÜV) nach Abschluss der Bauarbeiten nach. Diese ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme der MTB-Trails. Die schriftlich bestätigte Abnahme durch diese Stelle wird Bestandteil des Vertrages (*Anlage 4*).

Der Betreiber legt mit dieser Prüfstelle auch den Turnus der erforderlichen nachfolgenden Regelkontrollen fest. Die Regelkontrollen sind vom Betreiber in einem Kontrollbuch festzuhalten. Der Betreiber hat dem/der zuständigen Revierleiter/in nach jeder Regelkontrolle eine Kopie des Kontrollbuches mit dem entsprechenden Eintrag vorzulegen.

(9) Darüber hinaus verpflichtet sich der Betreiber, die MTB-Strecke durch regelmäßige und zusätzlich anlassbezogene (z.B. nach Unwettern) Kontrollfahrten auf Mängel oder Gefahrenquellen zu überprüfen (Streckenkontrolle) und hierüber ein Kontrollbuch zu führen, das dem/der Forstrevierleiterin regelmäßig unaufgefordert vorzulegen ist. Diese Verpflichtung kann den Vorgaben des Haftpflichtversicherers des Betreibers der MTB-Strecke angepasst werden. Sofern eine Anpassung erfolgt ist und dem SaarForst Landesbetrieb schriftlich mitgeteilt wird, wird diese Bestandteil dieses Vertrages (*Anlage 5*).

## § 5

### Bewirtschaftung der Bestände

(1) Durch die mit diesem Vertrag dem Betreiber eingeräumten Rechte wird die forstliche Bewirtschaftung der an die MTB-Strecke angrenzenden Bestände nicht eingeschränkt. Die Zweckbestimmung betroffener Wege des SaarForst Landesbetriebes haben grundsätzlich Vorrang vor der zusätzlichen Nutzung als MTB-Strecke. Insofern kann die Gestattung im Einzelfall entsprechend der jeweiligen waldgesetzlichen Regelung bzw. im Rahmen der forstlichen Bewirtschaftung eingeschränkt werden. Sollte es erforderlich werden, ist auch die vorübergehende Sperrung von Wegen sowie von Teilen der MTB-Strecke möglich. Eine Sperrung von Wegen ist rechtzeitig zwischen den Vertragsparteien abzustimmen.



## § 6

### Durchführung sonstiger forstlicher und nichtforstlicher Arbeiten

- (1) SaarForst Landesbetrieb unterhält Wege nur insoweit, wie sie für die Zweckbestimmung als Wirtschaftswege erforderlich sind. Eine darüberhinausgehende Unterhaltung obliegt dem Betreiber in Abstimmung mit SaarForst Landesbetrieb.
- (2) Werden Wege durch natürliche Einwirkungen, wie z.B. Sturm, Windwurf, Starkregen, Erosion, Auswaschungen, etc. oder durch forstliche Bewirtschaftungsmaßnahmen beschädigt oder zerstört, stellt sie SaarForst Landesbetrieb nur in dem Umfang wieder her, wie dies für die Zweckbestimmung als Weg erforderlich ist.
- (3) Im Übrigen obliegt die Wiederherstellung der MTB-Trails und der dazugehörigen Anlagen dem Betreiber und ist vorher mit SaarForst Landesbetrieb unter Beachtung der §§ 5 und 12 abzustimmen.

## § 7

### Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

- (1) Die sich aus dem Eigentum ergebenden Rechte und Pflichten des Waldbesitzers bleiben mit Ausnahme der Regelung gem. § 8 Abs. 3 dieses Vertrages durch diesen Vertrag unberührt.
- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu vertrauensvoller Zusammenarbeit und zum zeitnahen und vollständigen Informationsaustausch, soweit dies zur Erfüllung des Vertrages erforderlich ist.
- (3) Änderungen der Streckenführungen dürfen nur im Einvernehmen mit SaarForst Landesbetrieb durch den Betreiber vorgenommen werden.
- (4) Der Betreiber ist für etwaige Sicherheitsvorkehrungen, wie z.B. Absperrungen, Beschilderungen und Hinweise, allein verantwortlich.

- (5) Der Betreiber darf eine mit dem Vertragszweck zusammenhängende **Beschilderung** nur mit Zustimmung des SaarForst Landesbetrieb, insbesondere bei Änderungen der Streckenführung, anbringen. Das gilt sowohl für die Art der Beschilderung als auch für die Art der Anbringung. Sofern die Zustimmung der Forstrevierleitung zur Anbringung der Schilder an Bäumen vorliegt, sind dazu ausschließlich **Weichmetallnägel (Aluminiumnägel)** zu verwenden. Der Betreiber ist verpflichtet, in seine Beschilderung **Hinweise auf die Rettungspunkte** aufzunehmen.
- (6) Im Regelfall werden die MTB-Trails in Abstimmung mit SaarForst Landesbetrieb für Fußgänger und andere Waldnutzer gesperrt. Eine entsprechende Beschilderung ist mit SaarForst Landesbetrieb gem. Abs. 5 abzustimmen. In Fällen, in denen eine Sperrung nicht angebracht oder möglich ist, soll der Betreiber mit seiner Beschilderung Fußgänger und andere Waldnutzer auf die MTB-Trails hinweisen und sie auffordern, die MTB-Trails nicht zu nutzen. Eine entsprechende Beschilderung ist anzubringen und gemäß Abs. 5 mit dem SaarForst Landesbetrieb abzustimmen. Die Nutzer der MTB-Trails haben dennoch jederzeit mit Fußgängern, Hunden oder Wildtieren auf den MTB-Trails zu rechnen und ihre Geschwindigkeit so anzupassen, dass sie jederzeit ausweichen können. Darauf muss der Betreiber in seiner Beschilderung hinweisen.
- (7) Die Durchführung von **organisierten Veranstaltungen** hat der Betreiber **4 Wochen** vor der Veranstaltung der örtlich zuständigen Forstrevierleitung anzuzeigen. Die Anzeige der Veranstaltung ersetzt nicht den für die jeweilige Veranstaltung notwendigen zusätzlichen Gestattungsvertrag.
- (8) Der Betreiber versichert, dass er bei der Auswahl der Streckenführung die Kreuzung mit anderen ausgewiesenen Wegen (z.B. Wanderwege) weitestgehend vermieden hat oder an Orten, an denen sich der MTB-Trail mit Wegen kreuzt, die durch andere Waldbesucher benutzt werden, **Hinweis-, bzw. Warnschilder anbringt, um Kollisionen vorzubeugen, bzw. Bremsschikanen einbaut.**
- (9) SaarForst Landesbetrieb behält sich das Recht vor, Dritten Rechte für eine anderweitige Nutzung einzuräumen, sofern diese den Vertragszweck nicht erheblich beeinträchtigen.

## § 8

### Haftung

- (1) Der Betreiber haftet SaarForst Landesbetrieb und Dritten für alle Schäden, die er oder seine Beauftragten im Zusammenhang mit diesem Vertrag verursachen.
- (2) Schadensersatzansprüche jeder Art – auch aus unerlaubter Handlung – gegen SaarForst Landesbetrieb, dessen Bedienstete und beauftragte Dritte sind ausgeschlossen, soweit der Schaden nicht durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln verursacht wurde. Diese Haftungsbeschränkung gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit. Bei mitwirkendem Verschulden gilt § 254 BGB. Schadensersatzansprüche aufgrund hoheitlicher Tätigkeit (Art. 34 Satz 1 GG in Verbindung mit § 839 BGB) bleiben unberührt.
- (3) Der Betreiber stellt SaarForst Landesbetrieb von allen Schadensersatzansprüchen (eigener sowie gegenüber Dritten) aus seiner gesetzlichen Haftpflicht als Grundstückseigentümer frei, die auf der Errichtung, dem Betrieb oder der Unterhaltung der MTB-Strecken, sowie allen anderen Maßnahmen des Betreibers (z.B. Durchführung von Veranstaltungen) beruhen.
- (4) SaarForst Landesbetrieb weist daraufhin, dass eine Verkehrssicherungspflicht im Waldbestand selbst sowie auf den Wegen (nach der Rechtsprechung des BGH) nicht besteht. Die Benutzung des Waldes erfolgt auf eigene Gefahr nach dem Bundeswaldgesetz sowie dem Saarländischen Waldgesetz. Die Benutzung des Waldes zur sportlichen Betätigung im Rahmen einer MTB-Strecke als gefahrgeneigte Sportart schließt die Haftung von SaarForst Landesbetrieb für Schäden gegenüber Dritten generell aus.
- (5) Der Betreiber hat SaarForst Landesbetrieb mit Abschluss dieses Vertrages einen Nachweis über eine Haftpflichtversicherung für die gesetzliche Haftpflicht der Kommune/des Vereins aus dem Betrieb der MTB-Strecke (gem. § 1 Nr.2) und den MTB-Trails (gem. § 1 Nr.3) nach diesem Vertrag (Police) vorzulegen, der Bestandteil dieses Vertrages ist (*Anlage 6*). Der Betreiber hat unaufgefordert die entsprechenden Folgepolicen vorzulegen, die ebenfalls Bestandteil dieses Vertrages werden (*Anlage 7*).
- (6) § 4 (Verkehrssicherung) des Vertrages bleibt von dieser Regelung unberührt.

## § 9

### Kosten der Gestattung

- (1) Für die Mitbenutzung/Gestattung ist durch den Betreiber jeweils zum 01. Januar eines jeden Kalenderjahres im Voraus eine **Kostenpauschale XX,- €** an SaarForst Landesbetrieb zu entrichten.
- (2) SaarForst Landesbetrieb behält sich das Recht vor, die zu zahlende Kostenpauschale jährlich mit dem Ziel einer Angleichung an die wirtschaftlichen Verhältnisse zu überprüfen. Hat sich der „Verbraucherpreisindex für das Saarland“ ab Beginn des Vertrages oder seit der letzten Neufestsetzung der Kostenpauschale um mehr als 5 % verändert, so bildet diese Veränderung die Basis zur Verhandlung über die Neufestsetzung der Kostenpauschale. Grundlage für die Berechnungen sind die vom Statistischen Landesamt Saarland veröffentlichten Angaben.

## § 10

### Sonstige Kosten

- (1) Alle weiteren Kosten, die SaarForst Landesbetrieb nachweislich durch die Mitbenutzung/Gestattung der MTB-Strecke entstehen, zum Beispiel erhöhte oder zusätzliche Kosten bei der Bewirtschaftung der angrenzenden Bestände, gehen zu Lasten des Betreibers. Vorhersehbare Kosten sind zu kalkulieren und dem Betreiber vor Durchführung von Maßnahmen mitzuteilen.

## § 11

### Öffentlichkeitsarbeit des Betreibers

Im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit (u.a. im Internet) wird der Betreiber die Nutzer auf die Einhaltung aller, den jeweils neusten Erkenntnissen entsprechenden, Regelungen dieses Vertrages, zur Verkehrssicherung und des sicheren Betriebes in geeigneter Form hinweisen.

Sollten einzelne Nutzer schwerwiegend oder beharrlich gegen die bekannt gemachten Regelungen verstoßen, soll der Betreiber sie ermahnen, wenn erforderlich vom Betrieb ausschließen und wenn erforderlich SaarForst informieren.

## § 12

### Sperrungen der MTB-Strecke (§ 1 Nr. 2) und der MTB-Trails (§ 1 Nr. 3)

SaarForst Landesbetrieb behält sich vor, die MTB-Strecken und MTB-Trails vorübergehend oder dauerhaft zu sperren, wenn:

1. eine Änderung der Rechtslage, der Rechtsprechung oder anhängige Verfahren
2. Gefahren, die bei Kontrollen oder auf andere Weise bekannt werden
3. das Verhalten von Nutzern oder sonstigen Dritten oder
4. vergleichbare Gründe die Sperrung erfordern.

- (1) In diesem Fall wird SaarForst Landesbetrieb den Betreiber rechtzeitig informieren und gemeinsam mit dem Betreiber, soweit möglich, alternative Lösungswege vereinbaren.

## § 13

### Kündigung

- (1) Die Vertragsparteien können das Vertragsverhältnis mit sechswöchiger Frist zum Ende eines jeden Vertragsjahres ordentlich kündigen.
- (2) Beide Vertragspartner können den Vertrag aus wichtigem Grund fristlos kündigen.

Als wichtige Gründe in diesem Sinne gelten für SaarForst Landesbetrieb insbesondere, wenn

- a. bei wiederholter Verletzung einer wesentlichen Vertragsbestimmung die schriftliche Aufforderung von SaarForst Landesbetrieb zum vertragsgerechten Verhalten seitens des Betreibers in angemessener Frist unbeachtet bleibt,
- b. die Vertragsfläche für eine von SaarForst Landesbetrieb nicht zu vertretende Geländeanspruchnahme benötigt wird, welche die Durchführung eines Enteignungsverfahrens rechtfertigen würde,
- c. der Betreiber seiner Verkehrssicherungspflicht nicht nachkommt.

- (3) Eine Kündigung bedarf stets der Schriftform.

## § 14

### Maßnahmen bei Beendigung des Vertragsverhältnisses

- (1) Bei Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Betreiber sämtliche von ihm angebrachten Hinweis- und Markierungszeichen einschließlich Bauten und Zubehör zu entfernen.
- (2) Im Rahmen der Beendigung des Vertragsverhältnisses sind durch den Betreiber die Kosten der Renaturierung der Streckenverläufe zu übernehmen (z.B. Auflockerung des infolge der permanenten Beanspruchung durch die Befahrung verdichteten Bodens) um den ursprünglichen Zustand bestmöglich wiederherzustellen. Die erforderlichen Rückbaumaßnahmen sind mit der örtlich zuständigen Forstrevierleitung abzustimmen.

## § 15

### Allgemeines

- (1) Dieser Vertrag ist zweifach auszufertigen.
- (2) Änderungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.
- (3) Sollte eine der Vertragsklauseln unwirksam sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen unberührt. Die Parteien verpflichten sich, anstelle der unwirksamen Bestimmung eine dieser Bestimmung möglichst nahekommende wirksame Regelung zu treffen.
- (4) Gerichtsstand für alle aus dem Vertrag resultierenden Streitigkeiten ist Saarbrücken.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

Unterschrift

Gestattungsnehmer: \_\_\_\_\_

Gestattungsgeber: \_\_\_\_\_

## Anhang 7. Stakeholder im Mountainbike-Bereich im Saarland

Die nachfolgende Aufstellung gibt eine Übersicht über mögliche Stakeholder und Interessensträger bei Mountainbike-Vorhaben im Saarland. Die jeweilige Relevanz ist abhängig von der Art des geplanten Vorhabens sowie der geografischen Betroffenheit.

Die Übersicht umfasst Akteure aus den folgenden Bereichen:

- Destination/Tourismusverband
- Forstwirtschaft
- Grundbesitz
- Jagd
- Landkreis/Kommune
- Landwirtschaft
- Ministerium/Verwaltung
- Mountainbike-Verein
- Naturschutz
- Verband/Verein (z. B. Wandern, Reiten)

Einteilung der Akteure nach Ebenen:

- Ebene 1: Landesebene oder darüber
- Ebene 2: Landkreis oder regionale Ebene
- Ebene 3: kommunale oder lokale Ebene



Institution	Ebene	Betroffenheit
ADFC Saarland	1	indirekt
Arbeitsgemeinschaft Naturgemäße Waldwirtschaft Saar e.V.	1	indirekt
Bauernverband Saar e.V. – Geschäftsstelle	1	indirekt
Biosphärenzweckverband Bliesgau	2	direkt
BUND Landesverband Saarland	1	indirekt
DAV Sektion Saarbrücken, MTB-Sparte	2	direkt
Deutsche Initiative Mountainbike (DIMB)	1	direkt
Forstbetriebsgemeinschaft Saar	2	direkt
Forstbetriebsgemeinschaft Saar-Hochwald	2	direkt
Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz	1	direkt
Landessportverband für das Saarland (LSVS)	1	weiterer Kreis
Landesverband Saarwald-Verein e.V.	2	weiterer Kreis
Landkreis Merzig-Wadern	2	direkt
Landkreis Neunkirchen	2	direkt
Landkreis Saarlouis	2	direkt
Landkreis St. Wendel	2	direkt
Landkreistag Saarland	1	weiterer Kreis
Ministerium für Inneres, Bauen und Sport	1	direkt
Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie	1	direkt
NABU Saarland	1	indirekt
Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald	2	direkt
Naturfreunde Saarland e.V.	1	indirekt
Naturpark Saar-Hunsrück	2	direkt
Naturwacht Saarland	1	indirekt
Ökologisch Jagen im Saarland (ÖJiS) e.V.	1	indirekt
Pfälzerwald-Verein e.V.	2	direkt
Regionalverband Saarbrücken	2	direkt
SaarForst Landesbetrieb	1	direkt
SaarLandNutzer	1	indirekt
Saarländischer Radfahrer-Bund e.V.	1	direkt
Saarländischer Städte- und Gemeindetag	1	weiterer Kreis
Saarpfalz-Kreis	2	direkt
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – Regionalgruppe Saarland	1	weiterer Kreis



<b>Institution</b>	<b>Ebene</b>	<b>Betroffenheit</b>
Stadt Merzig	2	direkt
Tourismus Zentrale Saarland GmbH	1	direkt
Universität des Saarlandes	3	weiterer Kreis
Vereinigung der Jäger des Saarlandes K.d.ö.R.	1	direkt
Waldbesitzerverband des Saarlandes	1	direkt
Waldbesitzerverband Saarland	1	direkt

## **Notizen**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

# Impressum

**Auftraggeber:**

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar  
und Verbraucherschutz

**Partner:**

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitales  
und Energie

**Erarbeitung, Gestaltung und Satz:**

absolutGPS

c/o geoSports-Tec GmbH

Christianstraße 1, 04105 Leipzig

Tel.: +49 341 39281107

mail@absolut-gps.com

www.absolut-gps.com

**Fotos:**

Wolfgang Watzke (Titel, S. 9, 21 und 40),

Udo Bernhart (S. 4, 12, 22, 31 und 95),

Andhika Soreng (S. 15),

Andreas Meyer/World of MTB (S. 15),

Dennis Stratmann (S. 15),

MTB Vier-Hübel-Tour (S. 15),

Thomas Dietze/ExtremePics (S. 15)

Ministerium für Umwelt,  
Klima, Mobilität, Agrar und  
Verbraucherschutz  
Keplerstraße 18  
66117 Saarbrücken

[www.umwelt.saarland.de](http://www.umwelt.saarland.de)

[f/umwelt.saarland.de](https://www.facebook.com/umwelt.saarland.de)

[@umweltministerium\\_saarland](https://www.instagram.com/umweltministerium_saarland)

Dezember 2023

- Ministerium für  
Wirtschaft, Innovation,  
Digitales und Energie
- Ministerium für Umwelt,  
Klima, Mobilität, Agrar  
und Verbraucherschutz

**SAARLAND**

