



Leitfaden zur Entwicklung von MTB-Strecken und -Trails

Mountainbike-Handbuch



Naturpark
Südschwarzwald



NATURPARK SCHWARZWALD
MITTE/NORD

Herausgeber

Naturpark Südschwarzwald
Haus der Natur
Dr.-Pilet-Spur 4
79868 Feldberg
Tel. 07676 9336-10
info@naturpark-suedschwarzwald.de
www.naturpark-suedschwarzwald.de

Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord
Naturpark-Haus auf dem Ruhestein
Schwarzwaldhochstraße 2
77889 Seebach
Tel. 07449 913054
info@naturparkschwarzwald.de
www.naturparkschwarzwald.de

Projektarbeitsgruppe

Naturpark Südschwarzwald
Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord
Regierungspräsidium Freiburg / Forst BW
Schwarzwaldverein
Schwarzwald Tourismus GmbH
Universität Freiburg, Professur für Forst- und Umweltpolitik
Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Ministerium für Kultus, Jugend und Sport

Projektbearbeitung

Prof. Dr. Ralf Roth
Alexander Krämer
Annette Müller-Birkenmeier
Frank Armbruster

Deutsche Sporthochschule Köln
Institut für Natursport und Ökologie
Am Sportpark Müngersdorf 6 - 50933 Köln
www.dshs-koeln.de/natursport

Zitierweise: Roth, R., Krämer, A., Müller-Birkenmeier, A.,
Armbruster, F. (2014): Mountainbike-Handbuch – Leitfaden zur
Entwicklung von MTB-Strecken und -Trails. Naturpark Südschwarzwald &
Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord (Hrsg.). Feldberg, Seebach

Grafische Gestaltung

DSSH Köln - nach Corporate Design Naturparke

Druck

Omniprint Gundelfingen, gedruckt auf Papier aus
verantwortungsvollen Quellen (FSC-Mix), CO₂-neutral

Fotos

Christoph Eberle Schwarzwald Tourismus GmbH,
Gerhard Eisenschink Schwarzwald Tourismus GmbH,
TI Bad Rippoldsau-Schapbach

Feldberg / Seebach, 2014



1	Einleitung	6
2	Qualitätskriterien / Routenplanung	10
2.1	Ausgangssituation	10
2.2	Motivlage	11
2.3	Routenplanung – allgemeines Vorgehen	14
2.4	Anforderungen an touristische Mountainbike-Strecken	15
2.5	Tourenklassifizierung	17
2.6	Nachhaltige Entwicklung	18
2.7	Zuständigkeiten / Betreuung	22
2.8	Kommunikations- und Akzeptanzmaßnahmen	22
3	Prozessablauf	26
3.1	Initiativphase / Voranfrage	26
3.2	Realisierung / Ausführungsplanung	27
4	Beschilderung	32
4.1	Hauptwegweiser	32
4.2	Tourenplaketten	34
4.3	Zwischenwegweiser	34
4.4	Sonderwegweiser	35
4.5	Piktogramm	36
4.6	Material / Ausführung	36
4.7	Befestigung	37
4.8	Standortstafeln	37
5	Streckenerfassung / Beschilderungsplanung	40
5.1	Datenaufnahme / Streckenerfassung	40
5.2	Digitale Beschilderungsplanung	41
5.3	Datenweitergabe	41
6	Recht / Haftung	44
6.1	Rechtliche Grundlagen / Betretungsrecht / Verkehrssicherungspflicht	44
6.2	Gestattungsverträge	45
7	Literatur	46
8	Anhang	48
8.1	Details / Bemaßung Beschilderung	48
8.2	Checklisten Qualitätskriterien	50
8.3	Workbook Prozessablauf	51
8.4	Checkliste Datenerfassung / Datenübergabe	53
8.5	Checkliste Naturpark - Projektmanagement	54
8.6	Muster-Gestattungsverträge	55
8.7	Muster-Betreuungsvertrag	61
8.8	Strategisches Konsenspapier Mountainbike	63

Einleitung



1 Einleitung

Vor über 10 Jahren hat der Naturpark Südschwarzwald e.V. mit der Erstausgabe des Mountainbike-Handbuchs (ROTH et al. 2002) als Leitfaden für Kommunen, Sportorganisationen und touristische Leistungsträger den Grundstein für die einheitliche Ausweisung und Beschilderung von Mountainbike-Strecken gelegt. Auf dieser Basis wurden mittlerweile ca. 3.000 km Strecken im Naturpark Südschwarzwald ausgeschildert. Der Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord hat das Mountainbike-Handbuch im Jahr 2005 übernommen, sodass im gesamten Schwarzwald eine einheitliche Beschilderung zu Grunde liegt. Insgesamt sind nun über 8.500 km Wege für die Mountainbike Nutzung ausgewiesen.

Die Streckenplanung hatte sich damals an der bestehenden Gesetzgebung zu orientieren, sodass ausschließlich Wege mit einer Breite von mehr als 2 Metern für die Mountainbike Nutzung ausgewiesen werden konnten. Die grundsätzliche Option einer Ausnahmeregelung für Trails unter 2 Metern Breite wurde bisher kaum genutzt.

Gerade von sportlich ambitionierteren Fahrern und MTB-Touristen mit entsprechender Reiseerfahrung werden ergänzende Trail-Strecken mit hohem Erlebniswert vermisst. In der Folge werden zunehmend attraktive Wanderwege und Pfade befahren beziehungsweise entsprechend zur MTB-Nutzung weiterempfohlen. Dadurch kommt es zu latenten bis massiven Nutzungsüberlagerungen mit Wanderern und die räumliche Lenkung in naturnahen Räumen wird schwieriger.

Eine strategische Anpassung und qualitative Produktentwicklung ist nun gefordert. Der Tourismus muss jetzt aktiv werden und seine in Teilgebieten in die Jahre gekommenen Strukturen und Angebote im Bereich Mountainbike marktgerecht erneuern.

Für eine solche Qualitätsoffensive wurde die Rahmenrichtlinie „Strategische Zielsetzungen für das MTB-Wegenetz im Schwarzwald“ am 17. Juni 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt (vgl. Anhang Kapitel 8.8). Es beinhaltete folgende Zielsetzungen:

- Stärkung der radtouristischen Attraktivität des Schwarzwaldes durch qualitative Aufwertung des MTB-Netzes.
- Nicht mehr zeitgemäße bzw. ungeeignete Teile des bisherigen MTB-Wegenetzes sollen herausgenommen werden.
- Öffnung und Ausweisung von Wegen unter 2 Meter Breite für die Nutzung als sogenannte Trails für Mountainbiker. Der Anteil solcher Trail- Abschnitte soll ca. 10 % am gesamten MTB-Wegenetz betragen.
- Umsetzung eines Akzeptanzmanagements zur Minimierung von gegenseitigen Konflikten und Störungen (u.a. Beschilderung, Verhalten, Aufklärung).

Auf dieser Basis wurde von den beiden Naturparks zusammen mit ForstBW, dem Schwarzwaldtourismus und dem Schwarzwaldverein beschlossen, eine Neuauflage des Mountainbike-Handbuchs in Form eines Handlungsleitfadens zu erarbeiten, der die oben genannten Punkte aufnimmt. Als touristische Produktinnovation wird die zusätzliche Einrichtung und Ausweisung von Trails kleiner als 2 Meter Breite mit aufgenommen und die Planung und Umsetzung zur Erstellung einer Ausnahmegenehmigung im Sinne des Landeswaldgesetzes beschrieben.

Gleichzeitig wurde in diesem Zuge das Beschilderungskonzept für die MTB-Wegweisung weiterentwickelt und eine entsprechende Kommunikationskampagne angeregt.

Wichtige Entscheidungsträger aus Forst, Tourismus, Sport, Naturschutz und Wanderverband haben dieses Projekt am Runden Tisch „Mountainbike“ begleitet, über die Herausforderungen diskutiert und gemeinsam diese Offensive für den MTB-Tourismus erarbeitet.

Das Ergebnis ist der nun vorliegende Leitfaden, der Grundlage für ein abgestimmtes und innovatives touristisches Angebot für den gesamten Schwarzwald und andere Regionen ist.

Die Einrichtung baulicher Anlagen und Sportstätten für den Mountainbike-Sport sind nicht Gegenstand dieses Handbuchs.

Projektarbeitsgruppe, Februar 2014

Naturpark Südschwarzwald

Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord

Regierungspräsidium Freiburg / Forst BW

Schwarzwaldverein

Schwarzwald Tourismus GmbH

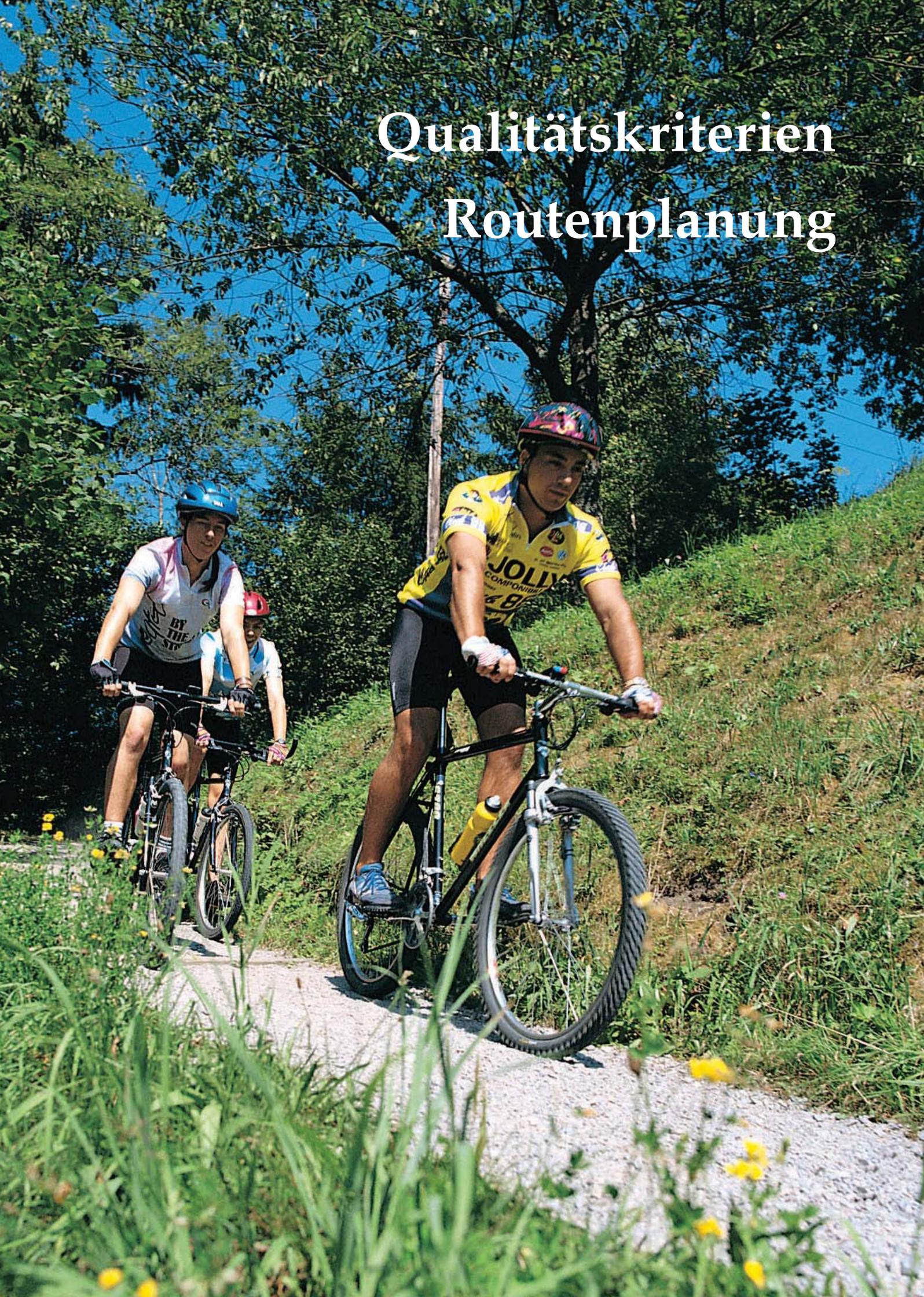
Universität Freiburg, Professur für Forst- und Umweltpolitik

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg

Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg

Deutsche Sporthochschule Köln

Qualitätskriterien Routenplanung



2 Qualitätskriterien / Routenplanung

2.1 Ausgangssituation

Im Zuge der allgemeinen Entwicklung von Tourismusregionen wurden auch in den beiden Naturparks in den letzten Jahren immer mehr Wege für die Mountainbike-Nutzung und zum Radfahren ausgewiesen.

Mountainbiken wurde zu einer attraktiven Erholungsform, die von Menschen aller Altersgruppen, Einheimischen und Gästen ausgeübt wird. Neben einer guten Wegweisung gehört auch das zielgruppengerechte Wegeangebot zu einer qualitativen Entwicklung dazu. Eine nachhaltige MTB-Wegekonzeption muss sich daher an bestimmten Rahmenvorgaben zur Wegequalität orientieren, die die Bedürfnisse aller relevanten MTB-Zielgruppen berücksichtigen.

Als Grundprinzip gehen die Naturparke hierbei von einer Angebotsplanung aus, die die Interessen der Mountainbiker und Touristiker mit den Rahmenbedingungen der Forstverwaltung, der Landwirtschaft, des Naturschutzes und der Grundbesitzer abstimmt.

Im hier vorliegenden Handlungsleitfaden werden insbesondere die qualitativen Anforderungen an die Routenplanung und Wegweisung fixiert. Ebenso wird ein mit den Institutionen der Projektarbeitsgruppe abgestimmtes Verfahren zur Genehmigung von Mountainbike-Strecken und Trails für die Praxis dargestellt (Kapitel 3).

Die einheitlichen Rahmenvorgaben für die Beschilderung werden in Kapitel 4 beschrieben.

Neben Schotterwegen und sand- bzw. wassergebundenen Forstwegen, spielen hier vor allem unbefestigte Wegsegmente eine entscheidende Rolle, die aus MTB-touristischer Sicht von großer Bedeutung sind.

Diese Wegsegmente werden im vorliegenden Leitfaden als Trails im touristischen Sinne definiert. Es handelt sich hierbei um Pfade und schmale Wege, die unbefestigt, naturbelassen und nicht mit Maschinen befahrbar sind. Sie haben eine variable Breite, die zumeist deutlich unter zwei Metern liegt.

Somit ist deren Ausweisung als Mountainbikestrecke im Sinne des Landeswaldgesetzes über eine Ausnahmeregelung zu genehmigen, wozu dieser Leitfaden die entsprechende Vorgehensweise beschreibt.

Das Streckenangebot erschließt so eine große Vielfalt an attraktiven und regionaltypischen Naturräumen und Landschaftselementen sowie Sehenswürdigkeiten. Der abwechslungsreiche Streckenverlauf drückt sich auch in einer hohen Variation der Topographie und des Wegeuntergrunds aus. Gleichzeitig bleiben die Möglichkeiten einer räumlichen Besucherlenkung zum Schutz sensibler Gebiete bestehen.

Die so ausgewiesenen Mountainbike-Strecken führen zu einer nachhaltigen Entwicklung des Rad-Tourismus im Schwarzwald und erhöhen gleichzeitig die Wertschöpfung.

2.2 Motivlage

Das Mountainbiken entwickelte sich in den letzten Jahren zu einem wichtigen Tourismussegment. Reisen und Kurzurlaube mit dem Fahrrad / Mountainbike liegen im Deutschlandtourismus im Trend mit ausgezeichneten Entwicklungsaussichten für die Zukunft. Innerhalb kurzer Zeit entstand vielerorts eine große Nachfrage von Sporttreibenden aller Altersgruppen, auch durch die zunehmende Naherholung der einheimischen Bevölkerung. Die Ansprüche, Wünsche, Bedürfnisse und Gewohnheiten der Mountainbiker sind ausschlaggebend für eine nachhaltige touristische Entwicklung und eine erfolgreiche Besucherlenkung.

Für die aktuelle Beschreibung der Motivlage der Mountainbiker wird im Folgenden aus der aktuellsten Umfrage der Zeitschriften MountainBIKE und RoadBIKE zitiert, die 2011/2012 durchgeführt und 2013 auf der Messe Eurobike vorgestellt wurde (HOLZHAUSER 2013). An der Umfrage mit über 20.000 Teilnehmern nahmen vorwiegend Männer mit einem Durchschnittsalter von 38,3 Jahren teil (Frauenanteil bei den Mountainbikern 18 %). Die Umfrage erhebt nicht den Anspruch der Repräsentativität, bietet aber v.a. für die Marktanalysen wichtige Informationen, da die Leserschaft der Zeitschriften und damit die Teilnehmer der Umfrage sich vorwiegend aus Interessierten / Experten der Sportarten rekrutiert und somit die Kernzielgruppe darstellt.

Zur Ermittlung der Motivlage wurden die Teilnehmer nach Ihrer Assoziation zu den Begriffen Mountainbike und Mountainbiken befragt. Die meisten Nennungen entfielen dabei auf die Punkte „Spaß haben“ und Naturerlebnis. Ebenso ist die Identifikation mit der Sportart („Mein Sport“) und der Aspekt der Abwechslung vom Alltag von großer Bedeutung (Abbildung 1).

Bei der Frage nach den „Bestandteilen“ einer guten / gelungenen Mountainbike-Tour wurde die „schöne Landschaft“ von fast allen Befragten (92 %) am häufigsten genannt. Es folgt der Wunsch nach einem hohen Singletrail-Anteil und einer guten Beschilderung. Auch die „begleitende Infrastruktur“ (Informationsmaterialien, gute Einkehrmöglichkeiten) ist vielen Mountainbikern wichtig. Ebenso sind fast einem Drittel der Mountainbiker Tourverläufe, die sich nicht mit Wanderwegen überschneiden wichtig (Abbildung 2).

Die Dominanz der Qualität des Wegenetzes wird auch bei der Frage nach den Eigenschaften eines guten Bike-Reviers deutlich. Daneben spielen Unterkunft / Verpflegung, aber z.B. auch Angebote für die Familie eine wichtige Rolle (Abbildung 3).



Abbildung 1: Was verbinden Sie mit den Begriffen Mountainbike und Mountainbiken? (Eigene Abbildung nach HOLZHAUSER 2013)

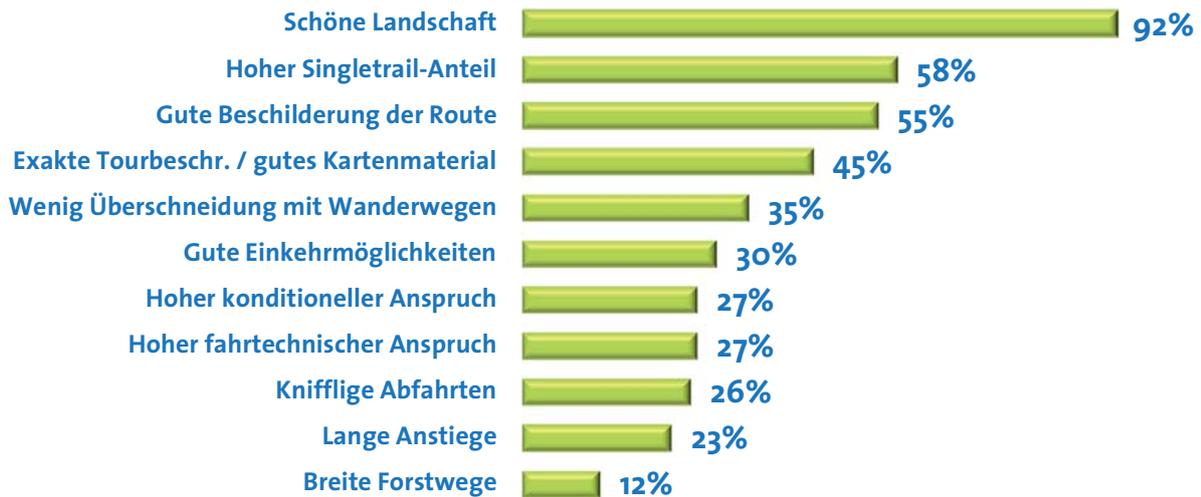


Abbildung 2: Was davon macht für Sie eine gute Bike-Tour aus?
(Eigene Darstellung nach HOLZHAUSER 2013)

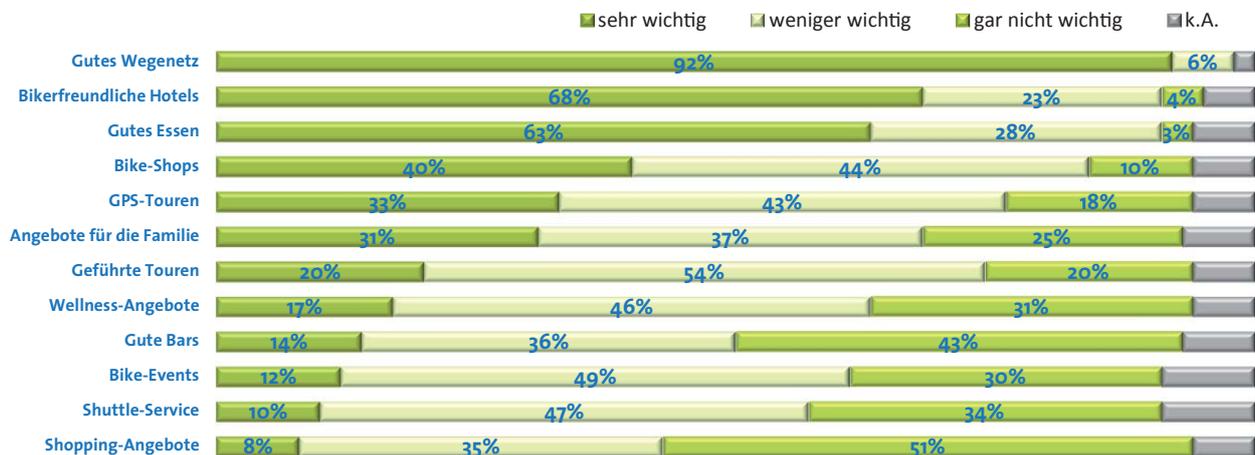


Abbildung 3: Was ist Ihrer Meinung nach für ein gutes Bike-Revier wichtig?
(Eigene Darstellung nach HOLZHAUSER 2013)

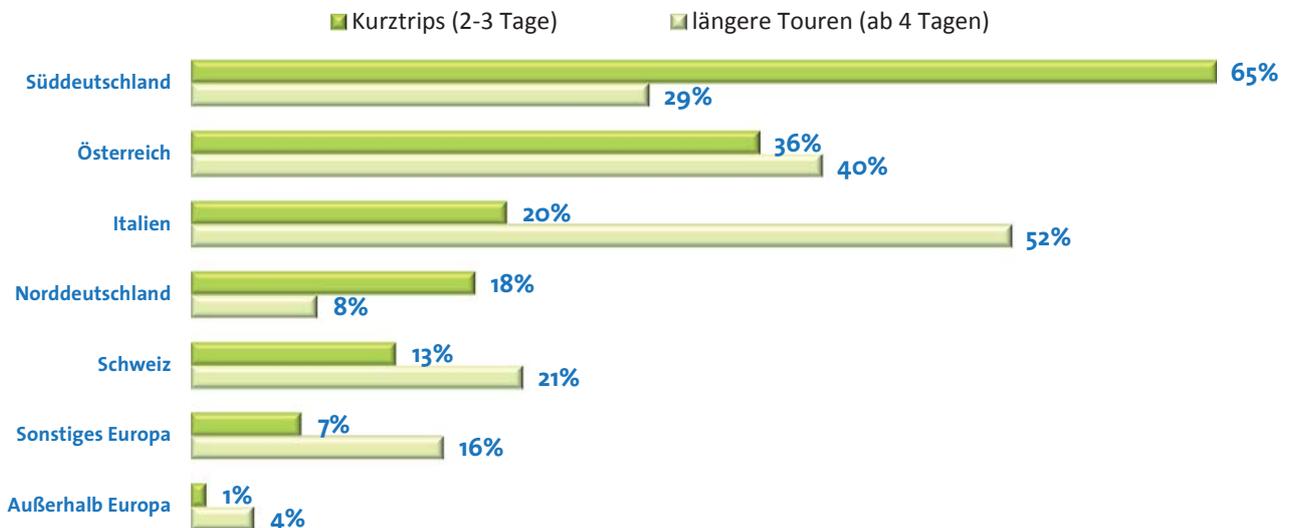


Abbildung 4: Wo haben Sie mehrtägige Mountainbike-Touren unternommen?
(Eigene Darstellung nach HOLZHAUSER 2013)

Somit decken sich die Wünsche der Mountainbiker mit den in der Einleitung und in Kapitel 2.1 bereits aufgeführten Punkten. Der Qualität des Wegenetzes (Art der Routenführung, Wegeuntergrund) und der zugehörigen Infrastruktur kommt eine entscheidende Bedeutung zu.

In weiteren Teilen der Umfrage wurde nach den beliebtesten Mountainbike-Regionen gefragt. Für Kurztrips ist dabei der Süden Deutschlands am beliebtesten, bei längeren Touren dominieren Ziele in Italien (Abbildung 4). Auch bei Tages- und Wochenendtouren dominieren die Ziele in Süddeutschland, wobei der Schwarzwald hier mit 17 % der Nennungen an erster Stelle steht (Abbildung 5). Bei der Frage nach dem aktuell besten Bike-Spot erreicht der Schwarzwald hinter dem Gardasee Rang zwei (Abbildung 6).

Die Stellung des Schwarzwalds als führendes Mountainbike-Gebiet innerhalb Deutschlands zeigt somit das große touristische Potenzial für das Thema Mountainbiken auf, ist aber bezogen auf die Anforderungen und Wünsche der Zielgruppe auch gleichzeitig Herausforderung bei der qualitativ hochwertigen Gestaltung und Ausweisung des Wegenetzes.

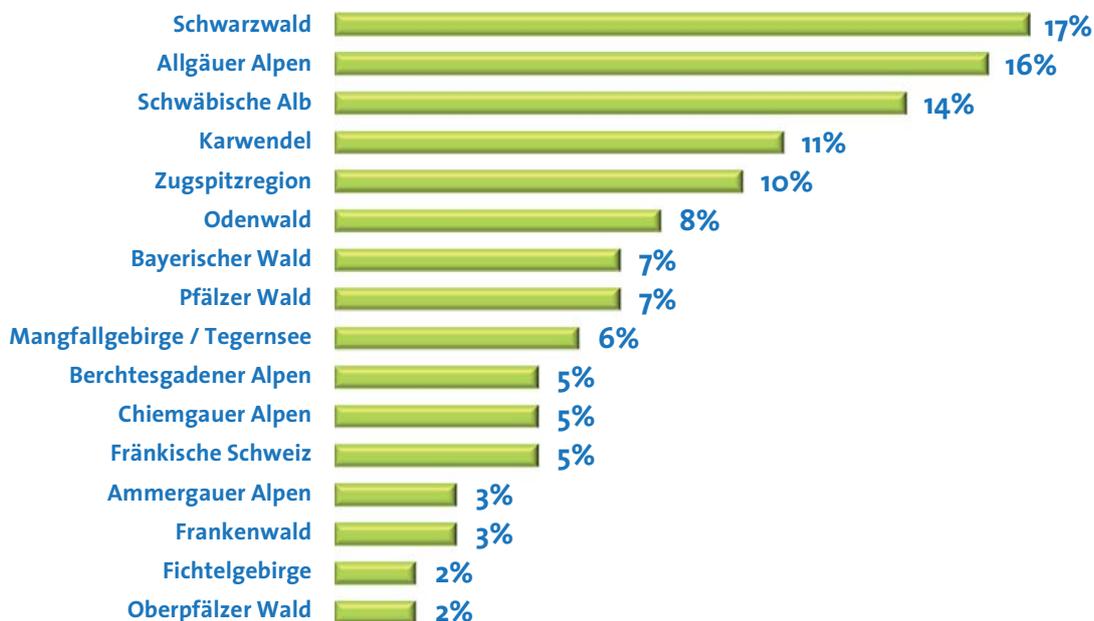


Abbildung 5: In welcher dieser Regionen haben Sie in den letzten 12 Monaten eine Tages- oder Wochenend-Tour mit dem Mountainbike gemacht? (Eigene Darstellung nach HOLZHAUSER 2013)

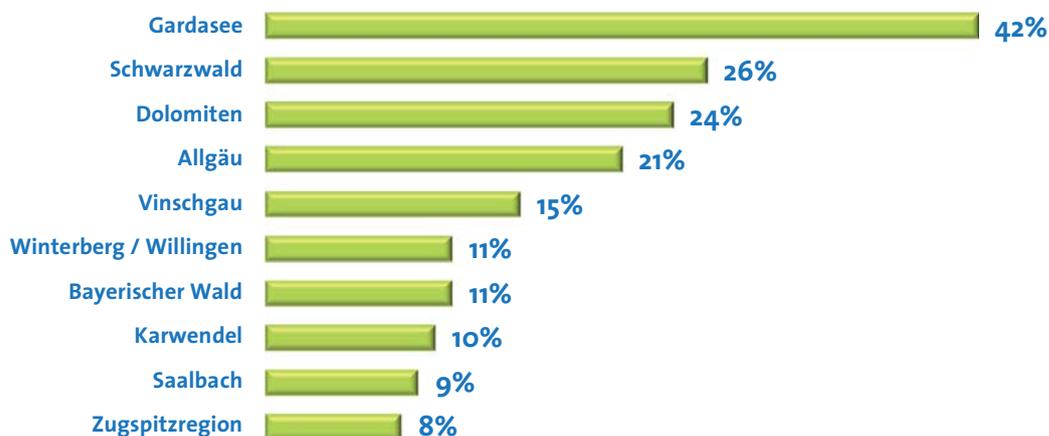


Abbildung 6: Was sind für Sie momentan die besten Bike-Spots?
(Eigene Darstellung nach HOLZHAUSER 2013)

2.3 Routenplanung – allgemeines Vorgehen

Die Planung von Mountainbike-Routen muss frühzeitig im konstruktiven Dialog aller Interessensgruppen (Mountainbiker, Radler, Fahrradverbände, Wandervereine, Forstbehörden, Jäger, Grundstücksbesitzer, Naturschutzbehörden und -verbände, Sportvereine, touristische Leistungsträger) erfolgen. Neben der sportbezogenen Planung ist ein Bestandteil die Ermittlung von Konfliktpotenzialen und damit die Prüfung möglicher Lenkungsmaßnahmen.

Die Ergebnisse werden in gemeinsamen Aktionen kommuniziert, begleitet von Öffentlichkeitsarbeit in Gemeindeblättern, allgemeinen Medien, den Mountainbike-Fachzeitschriften und den Organen der beteiligten Institutionen. Im Rahmen dieses Dialoges wird es häufig notwendig sein, Kompromisse zwischen den unterschiedlichen Interessen der beteiligten Gruppen zu finden. Dabei sind integrale räumliche Konzepte das gemeinsame Ziel.

Für eine positive Lenkung der Mountainbiker ist unbedingt darauf zu achten, dass die sportbezogenen Streckenanforderungen erfüllt werden. Ein ungeeigneter Weg bzw. ein nicht zielgruppengerechtes Wegenetz lohnt die Ausschilderung nicht und wirkt sich negativ auf das touristische Image der betroffenen Region aus.

Das Mountainbike-Angebot sollte sich auch in die vorhandene Radverkehrsstruktur und in das touristische Angebot einfügen. Hierzu gehört es beispielsweise auch, eine umweltfreundliche Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Im Folgenden werden die wichtigsten grundlegenden Kriterien aufgeführt, die bei der Planung von Mountainbike-Strecken bzw. –Wegenetzen zu berücksichtigen sind. Die konkreten sportbezogenen bzw. touristischen Aspekte werden separat in Kapitel 2.4 aufgeführt, der konkrete Prozessablauf und die einzelnen Schritte der Beteiligung der Interessensvertreter werden separat in Kapitel 3 dargestellt.

Bei der Planung von Mountainbike-Wegen bzw. von Mountainbike-Wegenetzen sind generell folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Planung von Mountainbike-Strecken ist an den touristischen und sportbezogenen Anforderungen der Zielgruppe auszurichten (vgl. Kapitel 2.4).
- Das Wegekonzept sollte sich immer für mehr als nur eine der relevanten Zielgruppen eignen.
- Die Planung von Mountainbike-Strecken erfolgt digital unter Verwendung von Geographischen Informationssystemen (GIS). Hier können alle relevanten Raumdaten miteinander verschnitten werden und auf diese Weise Konflikte erkannt und minimiert werden.
- Zur Konfliktminimierung müssen bei der Wegekonzeption ökologische und soziale Aspekte beachtet werden. Bei der Auswahl der Routen sind die Bedürfnisse der Mountainbiker als auch die des Naturschutzes, der Jäger, der Grundstückseigentümer und anderer Wegennutzer zu berücksichtigen.
- Alle Interessensgruppen (Forstbehörden, Grundstückseigentümer, Gemeinden, Naturschutz, Jäger, Schwarzwaldverein, Tourismusverbände, (Sport-)Vereine) sind rechtzeitig einzubeziehen.
- Mit der Ausweisung von Mountainbike-Strecken können Mountainbiker auf attraktiven Strecken positiv gelenkt werden, ohne Verbote aussprechen zu müssen. Vorranggebiete für Naturschutz können so entlastet werden.
- Bei der Planung sollen bestehende Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfe als Start- und Zielpunkte berücksichtigt werden.
- Touristische Ziele, Versorgungseinrichtungen entlang der Mountainbike-Wege sowie Parkplätze, die direkt den Ein- oder Ausstieg in die Tour ermöglichen, sind in die Planung mit einzubeziehen.
- Bergbahnen können in das Konzept eingebunden werden und die Mitnahme von Mountainbikes gestatten. Es ist in diesem Fall sicher zu stellen, dass die Abfahrt nicht durch natursensible Gebiete erfolgen kann.

2.4 Anforderungen an touristische Mountainbike-Strecken

Dem Aspekt der Strecken- bzw. Angebotsqualität muss in jedem Fall Vorzug gegeben werden vor rein quantitativen Betrachtungen und der Beschilderung möglichst vieler Mountainbike-Strecken.

Eine erfolgreiche regionale Konzeption für Mountainbike-Strecken und Trails orientiert sich dabei grundsätzlich an folgenden Qualitätskriterien:

- Streckenführung
- Wegebeschaffenheit
- Erlebniswert
- Infrastruktur
- Beschilderung
- Informationsmaterial
- Bikerfreundlichkeit

Eine attraktive Streckenführung berücksichtigt sowohl unterschiedliche fahrtechnische sowie konditionelle Ansprüche und bietet Abwechslung und Landschaftserlebnisse durch Ausblicke und ein interessantes „Drehbuch“. Die Einbeziehung von anspruchsvollen Streckenabschnitten mit einer Breite von unter 2 Metern ist für die Attraktivität einer MTB-Route besonders wichtig. Bestehende Trails können, sofern dies mit dem Naturschutz vereinbar und sozialverträglich (Abstimmung mit anderen Nutzergruppen) ist, unter Einhaltung der hierzu notwendigen Vorgehensweise, einbezogen und als MTB-Wege ausgewiesen werden. Die Möglichkeit der Lenkung ist für den Grundeigentümer hierbei von großer Bedeutung.

Die Beschaffenheit der Wege und Strecken bezieht sich sowohl auf einen ausgewogenen Untergrundmix als auch einen entsprechenden Trail-Anteil. Wegenetze mit einem Wechsel zwischen gut präparierten Forstwegen und Trailsequenzen bieten gleichermaßen Abwechslung und sportliche Herausforderung. Die Ausgewogenheit der Wegequalität und -beschaffenheit wird in gleicher Weise bei Anstiegen und Abfahrten berücksichtigt (z. B. „flowige“ Abfahrten auf Trails, moderat ansteigende Schotterwege, schmale felsige Anstiege).

Eine ausgewogene und abwechslungsreiche, gut ausgeschilderte Streckenführung bietet einen hohen Erlebniswert und ein einmaliges Landschaftserlebnis. Dazu gehören Aussichtspunkte und Einkehrmöglichkeiten, ein Wechsel von Anstiegen und Abfahrten, sowie zwischen Forstwegen und unbefestigten Erlebniswegen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen. Touristische Highlights sind ebenso mit einzubinden.

Die Streckenlänge, die Vernetzung mit überregionalen MTB-Wegenetzen und den Nachbargemeinden/ -regionen gehören ebenso zu einer zielgruppengerechten Infrastruktur wie eine gut lesbare und lückenlose Beschilderung, Hinweise auf Verpflegungsmöglichkeiten und umfangreiche Informationsmaterialien (Internetauftritt, hochwertige MTB-Karten, GPS-Tracks, ...). Das Angebot und die Kommunikation von fahrradfreundlichen Hotellerie- und Parahotellerie-Angeboten und eine umfassende Beratung durch die Tourismusinformationsstellen sind für die Bikerfreundlichkeit einer Region wichtig.

Um ein größeres Angebot an qualitativ hochwertigen Strecken zu erhalten, muss sich die Überarbeitung und Weiterentwicklung der MTB-Wegekonzeption daher an folgenden differenzierten und zielgruppengerechten Qualitätskriterien orientieren:

- Schöne Ausblicke, Aussichtspunkte, Höhenzüge, Gipfel etc. sollen angefahren werden, um Ausblicke in die Landschaft zu ermöglichen. Touristische Highlights sind in das Streckennetz einzubinden.
- Erforderlich sind autofreie, naturnahe Wege und Pfade sowie nicht asphaltierte Feld- und Waldwege in attraktiven Landschaftsräumen.
- Hierbei soll die Erlebnisqualität jedes Abschnittes des Gesamtwegenetzes hinterfragt werden. Welche Funktion und Erlebnisdimension hat der Weg? In der Regel sind nur hochwertige Wegeelemente in das Streckennetz einzubinden, z.T. sind aber auch Verbindungen notwendig (Ortsdurchfahrten, Anbindung von Bahnhöfen).
- Der Anteil an Straßen, die für den öffentlichen Straßenverkehr freigegeben sind, ist so gering wie möglich zu halten.
- Längere Streckenführungen (über 1 km) entlang von Bundes- oder Kreisstraßen sollten nur auf Radwegen stattfinden und sind möglichst zu vermeiden.
- Ortsdurchfahrten sind so kurz, sicher und übersichtlich wie möglich zu halten. Auf Sehenswürdigkeiten und Einkehrmöglichkeiten soll hingewiesen werden.
- Es sollten alle Wegequalitäten / Untergrundbeschaffenheiten im Wegenetz eingeplant werden (Schotterweg, sand- / wassergebundener Forstweg, Trail), um ein abwechslungsreiches Angebot zu schaffen.
- Es ist ein möglichst hoher Anteil attraktiver Wege (Trails) mit einer Breite unter 2 Metern einzuplanen, für deren Ausweisung bei der zuständigen Forstbehörde eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden muss. Angestrebt wird ein Trail-Anteil am Gesamtwegenetz des Schwarzwalds von ca. 10 %.
- Der Anteil asphaltierter Straßen und Wege am Streckennetz sollte so gering wie möglich gehalten werden, 15 % jedoch in keinem Fall überschreiten.
- Steigungs-, Abfahrts- und Streckenerlebnisse sollten variieren. Der Höchstanstieg oder die längste Abfahrt sollte keine langen monotone Abschnitte umfassen, sondern durch abwechslungsreiche Abschnitte gestaltet werden.
- Bei der Ausweisung des Streckenangebots soll die Ausgewogenheit unterschiedlicher fahrtechnischer und konditioneller Ansprüche berücksichtigt und somit die unterschiedlichen Bedürfnisse der Zielgruppen beachtet werden.
Eine gelungene Streckenführung bietet außerdem Möglichkeiten, schwierige Streckenabschnitte zu umfahren, die Tour zu verlängern oder abzukürzen.
- Bei der Streckenplanung ist der Anschluss an bereits vorhandene bzw. überregionale Wegenetze zu berücksichtigen.
- Vernetzte Routen statt isolierter Rundkurse bringen Wegealternativen und erhöhen somit die Attraktivität des Wegenetzes. Die Ausweisung einzelner touristischer Touren („Erlebniswege“ / Themenrouten) auf dem Wegenetz dient einer nachhaltigen Qualitätssteigerung. Somit wird das Ziel erreicht, ein hochwertiges Grundwegenetz mit attraktiven Touren als touristisches Produkt zu ergänzen und entsprechende Vermarktungsmöglichkeiten zu eröffnen.
- Touristische MTB-Touren, die auf dem Wegenetz aufsetzen, sind nach Schwierigkeitsstufen (leicht/mittel/schwer) zu klassifizieren (vgl. Kapitel 2.5) und mit aussagekräftigen Namen zu versehen.
- Die so entwickelten und ausgeschilderten Touren müssen zudem zielgruppenorientiert vermarktet werden.
- Ortsunkundige Mountainbiker müssen sich auf Anhieb orientieren können.

- Die Einheitlichkeit der Beschilderung (Formen, Farben, Inhalte etc.) muss in der gesamten Mountainbike-Region gewährleistet sein, denn sie unterstützt die Wiedererkennung und sofortige Orientierung der Biker.
- Radkarten (bevorzugter Maßstab 1:50.000) sollen alle beschilderten Strecken und Touren, Höhenprofile und Steigungsverhältnisse sowie zusätzlich die Oberflächenbeschaffenheit der Strecken und Hinweise auf die Trail-Segmente enthalten. Sie können des Weiteren touristische Informationen z.B. zu kulturellen und historischen Highlights oder Aussichtspunkten und Tipps zu Einkehrmöglichkeiten / bikerfreundlichen Betrieben, etc. aufnehmen.
- Neben der Erstellung von Radkarten sind weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen (vgl. auch Kapitel 2.8) erforderlich, die sich im Printbereich, v.a. aber auch im Bereich der neuen Medien erstrecken (Internetseiten / -portale mit Streckeninformationen sowie optional weitere Angebote wie z.B. GPS-Download der Strecken, Routing-Angebote, Roadbooks der Strecken / Touren, mobile Webseiten / Apps, etc.)
- Als weiterer Service sollten Hinweise für den MTB-Tourist zur Bike-Infrastruktur wie Unterkunft, Bikeshop / Werkstätten, Bike-Events etc. auf Schildern, Tafeln oder Karten sowie im Internet zur Verfügung gestellt werden.
- Vorhandene Mountainbike-Anlagen (Technik- und Skillparcours) mit Aufgaben zur Balance, Treppen sowie Up- und Downhilltechnik sollen an die MTB-Strecken als weitere Ergänzung angebunden werden.
- Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist aus Gründen des Klimaschutzes wünschenswert und zu empfehlen. Daher müssen Start- und Zielpunkte verstärkt an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden.
- Transportmöglichkeiten des ÖPNV (Bahn/Bus) für Mountainbiker und deren Sportgeräte sind auszubauen.

2.5 Tourenklassifizierung

Die Schwierigkeit von touristischen MTB-Touren, die auf dem Wegenetz aufsetzen, wird in drei Klassen eingeteilt (leicht / mittel / schwer) und zusätzlich durch die v.a. aus dem Schneesport bekannten und gebräuchlichen Farben (blau / rot / schwarz) unterschieden.

Die Schwierigkeitsgrade von MTB-Touren werden hierbei auf Basis der Eigenschaften der einzelnen Streckensegmente ermittelt und durch die Angabe der körperlichen Leistungsanforderungen beschrieben. Dabei bietet sich auch eine Einteilung nach Zielgruppen an.

Der Schwierigkeitsgrad einer MTB-Tour kann auf der Tourenplakette dargestellt werden (vgl. Kapitel 4.2), ansonsten wird der Schwierigkeitsgrad nicht im Gelände ausgewiesen, sondern dient als Hinweis und Entscheidungsgrundlage für die einzelnen Zielgruppen in der Tourvorbereitung bzw. Planung. Die Schwierigkeitsangaben finden sich zudem in allen Kommunikationsmaßnahmen (Karten, Print, Internet, ...).

Im Gelände kann die Schwierigkeit / Anforderung der einzelnen Streckensegmente aus den Informationen der Hauptwegweiser abgelesen werden, auf denen Distanz- und Höhenmeterangaben zu den nächsten Zielen angegeben werden und auf besondere Schwierigkeiten bzw. Trail-Segmente zusätzlich durch Piktogramme oder Sonderwegweiser hingewiesen wird. Sie dient dem Zweck, durch spezifische Anforderungsprofile eine Über- bzw. Unterforderung des Mountainbikers zu vermeiden.

2.5.1 Leichte Touren (blau)

Flache bis mittelsteile Asphaltstraßen, gepflegte Schotterstraßen oder Pfade mit gleichmäßiger, griffiger Oberfläche und ohne Hindernisse charakterisieren leichte Touren. Sie erfordern keine besonderen fahrtechnischen und konditionellen Fähigkeiten und sind ideal für Mountainbike-Einsteiger mit wenig MTB-Erfahrung sowie für die ganze Familie. Entlang der Tour sollten keine besonderen Gefahrenbereiche auftreten.

In der Regel können leichte Touren auch mit Tourenrädern befahren werden. Die Gesamtroute kann eine Differenz von bis zu 750 Höhenmetern und eine Länge von 30 – 60 km aufweisen, wobei die zu überwindende Höhendifferenz in mehrere Abschnitte aufgeteilt werden sollte und keine kontinuierlichen Anstiege über größere Höhendistanzen erfolgen sollten. Leichte Touren sind mit der Farbe blau in Verbindung zu setzen und können so in Kartenmaterialien und sonstigen Veröffentlichungen sowie auch auf der Tourenplakette dargestellt werden.

2.5.2 Mittelschwere Touren (rot)

Diese Klassifizierung kann mittelsteile bis sehr steile Asphaltstraßen oder steile Schotterstraßen mit gleichmäßiger Oberfläche und schmale, unbefestigte Wege mit kleinen Hindernissen (Steine, Wurzeln, kleine Stufen etc.) beinhalten, die grundlegende fahrtechnische und mittlere bis gehobene konditionelle Anforderungen stellen. Mittelschwere Touren sind ideal für naturbezogene, sportliche Mountainbiker. Mittelschwere Touren enthalten auch kurvenreiche und unübersichtliche Streckensegmente. Mittelschwere Touren umfassen Höhenunterschiede zwischen 750 und 1500 m sowie eine Streckenlänge von 40 – 80 km. Mittelschwere Touren werden mit der Farbe rot symbolisiert.

2.5.3 Schwere Touren (schwarz)

Schwere Touren können sehr steile Schotterstraßen oder steile, schmale Wege mit ungleichmäßiger Oberfläche und natürlichen Hindernissen (Wurzeln, Verblockung, etc.) enthalten. Sie setzen erhöhtes fahrtechnisches Können und ein sehr gutes konditionelles Vermögen voraus und stellen für den ambitionierten und leistungsorientierten Mountainbiker den geeigneten Streckentyp dar. Es ist mit dem mehrfachen Auftreten von Gefahrenstellen und ausgesetzten Passagen zu rechnen. Einzelne Hindernisse sind je nach Fahrkönnen nicht unbedingt mehr fahrbar und erfordern unter Umständen das Tragen oder Schieben des Mountainbikes auf der entsprechenden Passage. Die schwarz ausgezeichneten schweren MTB-Touren können eine Höhendifferenz von etwa 1000 bis 3000 m und eine Streckenlänge von bis zu 100 km haben.

2.6 Nachhaltige Entwicklung

Seit seinem ersten Auftreten in Deutschland steht das Mountainbiken in der Kritik eine wenig umweltverträgliche Sportart zu sein. Konflikte mit verschiedenen Interessensgruppen traten in der Vergangenheit häufiger auf und nicht immer beruhen die in Diskussionen angeführten Argumente auf tatsächlichen Erfahrungen oder wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Grundsätzlich gilt es, bei der Diskussion um die Auswirkungen des Mountainbikens auf die Umwelt zwei Ebenen voneinander zu trennen, die in der Vergangenheit häufig miteinander vermischt oder verwechselt wurden. Zum einen die ökologische Ebene, die auf der Frage nach Veränderungen bzw. Belastungen der Umwelt durch das Mountainbiken beruht und zum anderen die soziale Ebene, d.h. die Problematik, die sich aus der gestiegenen Nutzung desselben Raumes bzw. desselben Wegenetzes durch unterschiedliche Naturnutzergruppen für diese ergibt (vgl. z.B. ARMBRUSTER 2007, INGOLD 2005, WÖHRSTEIN 1998).

2.6.1 Ökologische Dimension

Auswirkungen auf Wege und Boden

Das Mountainbiken kann Auswirkungen auf befestigte Forst- und Wirtschaftswege, breite Erdwege, unbefestigte Forstwege, schmale Wege und Trampelpfade haben. Grundsätzlich kann es zu linienhaften Erosionserscheinungen, zur Entstehung tiefer Fahrspuren oder schmaler Parallelwege und somit zu Wegeverbreiterungen führen. Diese Auswirkungen sind in erster Linie abhängig von der Intensität der Nutzung durch Fußgänger und Mountainbiker und der Beschaffenheit des Untergrundes bzw. der Wegekonstruktion bei angelegten Wegen und Pfaden. Erosionserscheinungen auf Forst- und Wirtschaftswegen können leicht mit herkömmlichen wegebaulichen Maßnahmen nach Beendigung der Saison behoben werden.

Die Auswirkungen auf ungestörte, bisher unbeeinflusste Oberflächen durch Querfeldeinfahren hängen von der Beschaffenheit des Bodens (Bodentyp), der Vegetationsbedeckung und verschiedenen anderen Umweltbedingungen (z.B. Gefälle, Wetter) ab. Potenzielle Auswirkungen sind das Beschädigen von Vegetation, Veränderungen in der Artenzusammensetzung bis hin zum totalen Verlust der Vegetationsbedeckung und Bodenverdichtungen. Das Resultat sind sogenannte „wilde“ Wege. Diese können das Landschaftsbild zum Teil erheblich beeinflussen und lenken auch weitere Nutzer auf diese Wege, ebenso wird so eine Basis für Erosionsprozesse gebildet.

Beim Vergleich der Auswirkungen und Beeinflussungen durch verschiedene Naturnutzer wird festgestellt, dass die Zerstörung von Wegen nicht von deren spezifischem Gebrauch durch Fußgänger oder Mountainbiker, sondern viel mehr von generellen geomorphologischen Prozessen abhängt, wobei die beiden entscheidenden Faktoren die Neigung des Weges und die Niederschlagsintensität sind. Insgesamt verursacht das Mountainbiken kaum spezifische Schäden und ist in seinen Auswirkungen auf Wege und Boden in etwa mit den Auswirkungen durch Fußgänger zu vergleichen. Lediglich das Bremsen mit blockierenden Reifen kann, wird es häufig an derselben Stelle ausgeführt, zur Bildung von Erosionsrinnen führen. Dies ist die einzige nennenswerte mountainbikespezifische Auswirkung auf Wege und Boden. Alle anderen Auswirkungen und Beeinflussungen können ebenso von anderen Nutzergruppen ausgehen.

Die bisher getätigten Aussagen beziehen sich auf die Mountainbike-Disziplinen Cross-Country und Mountainbike-Marathon, können aber auch auf die Mountainbike-Orientierung übertragen werden. Für die Disziplin Downhill gelten sie nicht. Das Downhillfahren verursacht gravierende Wege- und Bodenschäden. Durch die aggressive Fahrweise, breitere und stärker profilierte Reifen, extreme Bremsmanöver und Richtungsänderungen werden Boden und Wege stark geschädigt. Downhillstrecken bedürfen der ständigen Instandhaltung und sind nur als reine Sportanlagen zu betreiben. Sie müssen dementsprechend auch als solche ausgewiesen werden.

Störung der Tierwelt

Ein sich schnell nähernder Mountainbiker kann einen nicht unerheblichen Störreiz auf die meisten Wildtiere darstellen. Es ist davon auszugehen, dass sich die meisten Wildtiere an Störungen auf vorhandenen Achsen, wie sie Wege darstellen, gewöhnen, diese aber während der meisten Zeit des Tages meiden (ARMBRUSTER 2007, HERBOLD 1992) und erst in der Dämmerung wieder in der Nähe solcher Störachsen zu beobachten sind. Verlässt der Mountainbiker jedoch die vorhandenen Wege, so stellt er eine einem querfeldein laufenden Fußgänger vergleichbare Störung dar. Kritisch sind v.a. alle Störungen während der Aktivitätszeiten des Wildes, sodass die in letzter Zeit immer häufiger zu beobachtenden Nachtfahrten mit Mountainbikes unter zu Hilfenahme moderner Beleuchtungsanlagen zu unterlassen sind.

Mögliche Störungen bedrohter Tierarten sind unbedingt zu vermeiden. Hier sind stellvertretend im Schwarzwald die Raufußhühner zu nennen, aber auch andere Tierarten könnten betroffen sein. In Anbetracht eines Rückganges der Populationen und eines ausreichenden Kenntnisstandes über die Biologie der betroffenen Tierarten sind geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen. So sind Schutzgebiete auszuweisen, die räumlich und zeitlich für Naturnutzer strikt zu

meiden sind, insbesondere während der Aufzuchtzeiten der Tiere. Diese Maßnahmen müssen jedoch konsequent für alle Nutzergruppen gleichermaßen gelten und Teil eines integrierten Gesamtkonzeptes sein, welches die verschiedenen Nutzungsformen im Schwarzwald, wie Waldwirtschaft, Tourismus, Jagd, Landwirtschaft u.a. berücksichtigt.

Beispiel für ein solches integriertes Konzept ist der Aktionsplan „Auerhuhn im Schwarzwald“. Er beinhaltet Schutz- und Managementmaßnahmen sowie ein Flächenkonzept, in denen Ruhebereiche für Wildtiere und Aktivitätsbereiche für touristische Aktivitäten räumlich klar definiert werden (SUCHANT & BRAUNISCH 2008). Für die Genehmigung touristischer Neuerschließungen oder Neuausweisungen bedeutet dies, dass eine fachliche Begutachtung der Maßnahme durch Experten erforderlich ist. Neue Infrastruktur ist gemäß Aktionsplan nur im Rahmen einer Konzeptionsentwicklung möglich und bestehende Nutzungen und Infrastruktur müssen durch geeignete Besucherlenkungs-konzepte optimiert werden. Die Sicherstellung und Einhaltung der Maßnahmen soll unter anderem durch zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit, Kennzeichnung im Gelände, Versperrung von bestimmten Zonen und im Bedarfsfall auch Kontrollen gegeben sein (SUCHANT & BRAUNISCH 2008).

Im Rahmen des Projektes WUT (Wildtiermanagement und Tourismus) wird aktuell ein ähnliches Konzept am Beispiel des Rotwilds im Bereich Schluchsee umgesetzt, in dem unter Federführung der FVA und der DSHS Köln im Sinne einer Positivlenkung für Touristen Besucherlenkungs-konzepte und Informationsangebote geschaffen werden.

Trotz der potenziellen Störwirkungen auf Flora und Fauna hat sich das Mountainbiken in zahlreichen umweltwissenschaftlichen Untersuchungen als eine naturverträgliche Sportart und Freizeitbetätigung herausgestellt (INGOLD 2005), die sich daher optimal mit den Leitideen und -zielen der beiden Naturparke im Schwarzwald vereinbaren lässt.

2.6.2 Soziale Dimension

Waldbesucherinnen und Waldbesucher schätzen das waldtypische Klima, saubere Luft und den naturnahen Bewegungsraum, den sie in den Wäldern Baden-Württembergs finden. Sie beschreiben Wald als einen Ort, an dem sie Distanz zum Alltag sowie Ruhe suchen (ENSINGER et al. 2013). Wald wird von den meisten Menschen aber auch als ein Ort wahrgenommen und geschätzt, der weniger reglementiert ist als andere öffentlich zugängliche Bereiche in Stadt und Landschaft. Wald hat im Empfinden vieler Besucher den Charakter einer modernen Allmende. Eine Beschränkung ihrer Nutzung löst regelmäßig politische Debatten aus (SCHRAML 2009).

Gleichzeitig folgen verschiedene Aktivitätsgruppen wie Wanderer, Reiter oder Mountainbiker sehr unterschiedlichen Motiven und Erwartungen, wenn sie in den Wald kommen. Diese können eng mit dem gewählten Lebensstil verbunden sein. Sowohl die Zufriedenheit mit einem bestimmten Erholungs-erlebnis als auch das Konfliktempfinden bei der Begegnung mit anderen Waldnutzern sind somit sowohl gruppenspezifisch als auch individuell verschieden.

Treffen Mountainbiker und Wanderer beim Waldbesuch aufeinander, so kann dies zu Konflikten führen. Eine besondere Verbundenheit mit dem Erholungsgebiet, eine starke Identifikation mit der ausgeübten Tätigkeit, unterschiedliche Erwartungshaltungen, aber auch eine geringe Lebensstiltoleranz können diese Konflikte verstärken (MANN & SCHRAML 2006). Frühere Untersuchungen belegen für den Südschwarzwald, dass die gemeinsame Raumnutzung von Bikern und Wanderern im Südschwarzwald ein latentes bis in einzelnen Wegeabschnitten massives Problem darstellt. Dabei spielen Geschwindigkeit, Nutzungsdichte und Verhalten eine wichtige Rolle (ROTH et al. 2002). Aber auch im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord wurden sowohl von Reitern als auch Wanderern neben frei laufenden Hunden die Mountainbiker am häufigsten als Ursache für soziale Störungen genannt. Umgekehrt berichteten Biker über feindselige Haltungen von Wanderern. Je nach Fragestellung fühlten sich im Naturpark 25 bis 35 % der befragten Wanderer von Bikern gestört, 13 % der Biker umgekehrt von Wanderern (MANN 2006).

Aktuelle Daten zu diesem Thema liefert die Studie „Wandern- und Mountainbiking“, die vom AK Rad der Schwarzwald Tourismus GmbH zusammen mit Naturparken, Verbänden und Verwaltungen beauftragt und beratend begleitet

wurde (SCHRAML et al. 2014). In Zusammenarbeit mit der Professur für Forst- und Umweltpolitik der Universität Freiburg wurden im Schwarzwald Erholungsmotive und die Konfliktwahrnehmung beider Aktivitätsgruppen erfasst. Die Befragungsorte deckten verschiedene, möglicherweise konfliktrelevante Bedingungen ab, wie die Breite der Wege, deren Frequentierung sowie den Umstand, ob sie für Mountainbiker laut den Bestimmungen des Waldgesetzes freigegeben sind oder nicht. Im Sommer 2011 wurden mit Hilfe eines Fragebogens, der sich an den genannten Vorgängerstudien orientierte, an zehn verschiedenen Stellen im Schwarzwald insgesamt 930 Wanderer und Mountainbiker befragt. Parallel dazu wurde die Frequentierung der Wege durch Radfahrer und Wanderer erhoben. Das Untersuchungsdesign ist somit geeignet, wichtige Konfliktfaktoren zu erkennen, ohne aber die Situation in einem Mittelgebirge repräsentativ abbilden zu können.

Die Umfrageergebnisse verdeutlichen zunächst eine grundsätzlich große Zufriedenheit von Wanderern und Mountainbikern mit ihren Erholungserlebnissen. Diese entsprechen bei über 90 % der Befragten voll (54 %) oder ziemlich (43 %) den Erwartungen an einen Freizeitaufenthalt im Schwarzwald. Gemein ist beiden Gruppen auch eine Übereinstimmung bei wichtigen Motiven für den Waldbesuch. Dies sind in erster Linie Erholung und Bewegung in der Natur. Für die Wanderer hat erwartungsgemäß im Vergleich zu den Mountainbikern aber das Bedürfnis nach Ruhe eine größere Bedeutung als die sportliche Herausforderung.

Beide Gruppen können viele ihrer Bedürfnisse auf schmalen Wegen besonders gut befriedigen. Treffen sie hier zusammen, ist das Störfempfinden gegenüber der anderen Aktivitätsgruppe gruppenspezifisch und individuell verschieden. 27 % der befragten Wanderer fühlten sich am Tag der Erhebung in unterschiedlichem Ausmaß durch Mountainbiker gestört. 47 % der Wanderer gaben aber auch an, dass sie sich in der Vergangenheit durch Mountainbiker zumindest hin und wieder gestört fühlten. Dagegen fühlten sich nur 22 % der Mountainbiker aktuell durch Wanderer gestört, aber 14 % sogar als „feindlich betrachtet“.

Ob und wie sich das Verhältnis der beiden Aktivitätsgruppen in den vergangenen Jahren verändert hat, wird ebenfalls unterschiedlich bewertet. Jeder zweite Wanderer kann diese Frage gar nicht beurteilen, die anderen gehen zu zwei Dritteln von einer Verbesserung aus, ein Drittel aber auch von einer Verschlechterung des Verhältnisses. Auch unter den Mountainbikern gehen deutlich mehr Befragte von einer Verbesserung aus als von einer Verschlechterung.

Erklärt werden können diese Unterschiede in der Wahrnehmung eines Konfliktes und ihrer Veränderung durch zwei Phänomene. Zum einen durch eine mögliche Anpassung der jeweiligen Erwartungen an das Erholungserlebnis („ich weiß jetzt, anders als früher, dass da immer Biker sind und stelle mich drauf ein“). Zum anderen liefert die Untersuchung aber auch Hinweise auf die heterogenen Erfahrungen, die etwa die Wanderer im Einzelnen vor Ort machen. Vergleicht man diesbezüglich die gewählten Befragungspunkte, wird deutlich wie unterschiedlich sowohl die jeweilige Situation als auch das damit verbundene Störfempfinden sind. Der Anteil der Wanderer, die sich zumindest etwas gestört fühlen, schwankt entsprechend der vielfältigen Voraussetzungen der Untersuchungsorte in einem weiten Bereich von 11 bis 45 % der Befragten. Die parallel durchgeführten Waldbesucherzählungen zeigen, wie unterschiedlich auch das Zahlenverhältnis von Wanderern zu Mountainbikern auf den beforschten Wegen jeweils ist, es bewegt sich zwischen 9:1 und 1:1. Auch auf den laut Waldgesetz für Mountainbiker nicht erlaubten Wegen waren zwischen 20 und 45 % der Nutzer zum Erhebungszeitpunkt mit dem Rad unterwegs. Auf einigen dieser für die Mountainbiker eigentlich gesperrten Wege ist das Störfempfinden der Wanderer besonders hoch, offensichtlich spielen aber neben der Wegebreite auch andere Faktoren wie Gefälle, Übersichtlichkeit oder Frequentierung eine zentrale Rolle.

Nach möglichen Maßnahmen für eine Verbesserung der Erholungssituation gefragt, machen Wanderer und Mountainbiker verschiedene Vorstellungen deutlich. 42 % der Wanderer und 50 % der Mountainbiker wünschen sich, dass „Waldbesucher zu mehr Rücksichtnahme angehalten werden“. Eine strikte Trennung von Wander- und Radwegen hielten ein Drittel der Wanderer und 18 % der Mountainbiker, die sich hierzu äußerten, für sinnvoll.

Dementsprechend können neue Managementkonzepte für Erholungsregionen in Baden-Württemberg grundsätzlich am Status quo ansetzen, sie sollten aber eine regionale Differenzierung erfahren und mehrere Instrumente umfassen. Dazu zählen neben einer Verständigung auf geeignete Wege, die auch gemeinsam genutzt werden können, insbeson-

dere die Sensibilisierung der Nutzer von Waldwegen für die zu erwartende Erholungssituation sowie das Einfordern und Fördern von wechselseitigem Respekt und adäquatem Verhalten. Damit können Gefährdungen und Angstgefühle anderer Waldbesucher vermieden und bestehende soziale Konflikte gemindert werden.

2.7 Zuständigkeiten / Betreuung

Für die Planung- und Ausweisung von MTB-Streckennetzen ist die Festlegung der Trägerschaft (Projektträger) eine Voraussetzung, wobei in der Regel die betroffenen Antragsteller für die Genehmigung zur Kennzeichnung der Strecken und der ggf. nötigen Ausnahmegenehmigung für Trails sind.

Daneben ist sicher zu stellen, dass die Betreuung der Wege (Qualitätssicherung) garantiert ist. Hierzu sind die Strecken regelmäßig, möglichst zwei Mal jährlich, zu kontrollieren.

Die Einrichtung eines Teams für die Wegebetreuung, das die Wartung der Beschilderung übernimmt, sowie beispielsweise für das Freihalten der Wege von Bewuchs zuständig sein kann, wird empfohlen. Hier sollen Freiwillige, Vereine und MTB-Gruppen mit einbezogen werden (siehe Musterbetreuungsvertrag im Anhang). Ebenso sind Ansprechpartner verbindlich zu definieren, die von Seiten der Forstverwaltung / des Grundbesitzers aber auch anderen Nutzern informiert werden, wenn Probleme an den Strecken oder der Beschilderung auffallen.

Gravierende Wegschäden werden während der Saison, kleinere Schäden nach der Saison behoben. Fehlende oder beschädigte Schilder sind zeitnah zu ersetzen. Zur Kontrolle der Strecken und der Beschilderung stellt der digitale Beschilderungsplan die Grundlage dar (vgl. Kapitel 5.2).

2.8 Kommunikations- und Akzeptanzmaßnahmen

Die Umsetzung von Mountainbike-Projekten sollte durch ein entsprechendes Informations- und Akzeptanzmanagement begleitet werden.

Umfassende touristische Produktinformationen animieren Gäste und Einheimische die ausgewiesenen Mountainbike-Strecken und Trails zu nutzen. Über alle vorhandenen Kanäle und Medien sollte das Angebot zielgruppenorientiert vermarktet werden. Hierzu gehören u.a.:

- hochwertige Radkarten (bevorzugter Maßstab 1:50.000) mit Darstellung aller beschilderten Strecken und Touren, Höhenprofilen und Steigungsverhältnissen sowie zusätzlich der Oberflächenbeschaffenheit der Strecken und Hinweise auf die Trail-Segmente. Sie können des Weiteren touristische Informationen z.B. zu kulturellen und historischen Highlights oder Aussichtspunkten und Tipps zu Einkehrmöglichkeiten / bikerfreundlichen Betrieben, etc. aufnehmen.
- weitere Printartikel wie Flyer, Broschüren, etc.
- Internetseiten / -portale mit Streckeninformationen sowie optional weiteren Angebote wie z.B. GPS-Download der Strecken, Routing-Angebote, Roadbooks der Strecken / Touren
- mobile Webseiten / „Apps“
- Integration der „Social-Media – Kanäle“ in die Kommunikationsmaßnahmen

Als Natursport bietet Mountainbiken vielfältige Möglichkeiten für einzigartige Erlebnisse und positive Gesundheitswirkungen. Die folgenden Empfehlungen der Deutschen Initiative Mountainbike e. V. (DIMB E.V.) entsprechen auch den „Rules of the Trail“ der International Mountain Bicycling Association (IMBA) und dienen dazu, den bestehenden Risiken wirkungsvoll zu begegnen und Konflikte zu vermeiden.

WEGEREGELN:

1. FAHRE NUR AUF WEGEN!

Fahre nie querfeldein, du schädigst sonst die Natur! Respektiere lokale Wegesperrungen! Forstwirtschaft, Viehtrieb und Belange des Naturschutzes rechtfertigen dies. Auch in Naherholungsgebieten können lokale Sperrungen berechtigt sein. Die Art und Weise in der du fährst bestimmt das Handeln der Behörden und Verwaltungen. Auf Privatgrund bist du oft nur geduldet!

2. HINTERLASSE KEINE SPUREN!

Bremse nicht mit blockierenden Rädern! (Ausnahme in Notsituationen) Blockierbremsungen begünstigen die Bodenerosion und verursachen Wegeschäden. Stelle deine Fahrweise auf den Untergrund und die Wegebeschaffenheit ein. Nicht jeder Weg verträgt jedes Bremsmanöver und jede Fahrweise.

3. HALTE DEIN MOUNTAINBIKE UNTER KONTROLLE!

Unachtsamkeit, auch nur für wenige Sekunden, kann einen Unfall verursachen. Passe deine Geschwindigkeit der jeweiligen Situation an. In nicht einsehbaren Passagen können jederzeit Fußgänger, Hindernisse oder anderer Biker auftauchen. Du musst in Sichtweite anhalten können! Zu deiner eigenen Sicherheit und derer anderer Menschen.

4. RESPEKTIERE ANDERE NATURNUTZER!

Kündige deine Vorbeifahrt frühzeitig an. Erschrecke keine anderen Wegennutzer! Vermindere deine Geschwindigkeit beim Passieren auf Schrittgeschwindigkeit oder halte an. Bedenke, dass andere Wegennutzer dich zu spät wahrnehmen können. Fahre, wenn möglich, nur in kleinen Gruppen!

5. NIMM RÜCKSICHT AUF TIERE!

Weidetiere und alle anderen Tiere in Wald und Flur bedürfen besonderer Rücksichtnahme! Schließe Weidezäune, nachdem du sie passiert hast. Verlasse rechtzeitig zur Dämmerung den Wald, um die Tiere bei ihrer Nahrungsaufnahme nicht zu stören.

6. PLANE IM VORAUS!

Beginne deine Tour möglichst direkt vor deiner Haustüre. Prüfe deine Ausrüstung, schätze deine Fähigkeiten richtig ein und wähle die Gegend, in der du fahren willst, entsprechend aus. Schlechtes Wetter oder eine Panne kann deine Tour deutlich verlängern. Sei auch für unvorhersehbare Situationen gerüstet: Denke an Werkzeug, Proviant und Erste-Hilfe-Set. Trage eine Sicherheitsausrüstung! Ein Helm kann schützen, ist aber keine Lebensversicherung.

Im Hinblick auf die Akzeptanz der durchgeführten Maßnahmen kommt weiterhin Kommunikationsmaßnahmen zur Beeinflussung des Sportverhaltens (z.B. dem in Kapitel 4.4 dargestellten Sonderwegweiser mit der Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme verschiedener Nutzergruppen) eine wichtige Rolle zu.

Die folgende Liste stellt einige weitere mögliche Akzeptanzmaßnahmen dar, wobei die detaillierte Ausführung und Umsetzung den Akteuren im Raum überlassen bleibt und an dieser Stelle nicht ausführlicher darauf eingegangen wird.

- Internetseiten / -portale der Naturparke mit ausführlichen Projektinformationen
- Durchführung von Info-Veranstaltungen
- Fortbildung von MTB-Guides (Multiplikatoren)
- Entwicklung / Einführung „Schwarzwald-Klingel“ mit Kuckuck
- Jugend-Bildungsprojekte für Mountainbike und nachhaltige Entwicklung (z.B. ticket2nature, Respektiere deine Grenzen, BEwusstWild / BEWild, NatureRide)
- Merkblatt Mountainbike und Wildtiere

Prozessablauf



3 Prozessablauf

Die folgende Beschreibung stellt den Prozessablauf im Zuge der Planung, Genehmigung, Ausweisung und Betreuung von Mountainbike-Strecken dar (vgl. auch Ablaufdiagramm / Abbildung 7).

Die entsprechenden Schritte sind mit der Projektarbeitsgruppe im Zuge der Erarbeitung dieses Leitfadens abgestimmt und bilden die Grundlage sowohl für das Genehmigungsverfahren, als auch für die Förderung durch den Naturpark. Der im Folgenden beschriebene Prozess gilt gemäß den bisherigen Ausführungen und in Abstimmung mit den Förderrichtlinien der Naturparke für die Entwicklung und Einrichtung von MTB-Wegenetzen im Zielwegesystem. Einzelne touristische Routen können (vgl. Kapitel 2.4) in dieses Wegenetz integriert und separat markiert werden. Wie bereits beschrieben, wird im Zuge dieses Projekts auch die Ausweisung eines Anteils von Trail-Strecken angestrebt. In Abstimmung mit den beteiligten Interessensvertretern ist hierbei ein Anteil von bis zu 10 % des Gesamtstreckennetzes im Schwarzwald vorgesehen.

3.1 Initiativphase / Voranfrage

Nach Festlegung der Trägerschaft ist vom geplanten Betreiber ein Grobkonzept der Projektplanung anzufertigen. Dieses sollte in der Regel von einem mit der Materie befassten Planungsbüro entwickelt werden und beinhaltet:

- Ausgangslage - Definition von
 - Projektidee
 - Ziel
 - Zielgruppen
- Streckeninformationen
 - Grobe Streckenführung
 - Karte Maßstab 1:25.000
 - GIS-/ GPS-Daten Streckenverlauf
 - Anteil Streckenelemente > 2 m, < 2 m (bestehende Wege), < 2 m (neue Wege)
- Trägerschaft
 - Benennung Kontaktperson / Ansprechpartner
- Zeitplan
- Grobe Konflikteinschätzung
 - Mehrfachnutzung
 - Naturschutz
- Grundbesitzer

Bei der Entwicklung der Projektskizze ist zu beachten, dass notwendige bauliche Maßnahmen sich in der Regel nur auf eine Ertüchtigung bestehender Wegesegmente bzw. der Schaffung neuer Trails durch einfache Eingriffe (z.B. Einzelbaumaßnahmen) beziehen dürfen.

Die Einrichtung von weiteren Infrastrukturelementen (Sprünge, Anlieger, Verbauungen, etc.) ist nicht Bestandteil des hier dargestellten und abgestimmten Prozesses und muss separat beantragt und behandelt werden.

Das Grobkonzept ist als Vorleistung des Betreibers zu sehen und ist nicht Bestandteil der Naturpark-Förderung. Diese Förderung ist erst für die Feinplanung / Ausführungsplanung möglich.

Anhand einer Vorabprüfung / Voranfrage wird das Grobkonzept von der neu eingerichteten „Naturpark-Steuerungsgruppe MTB“ überprüft.

Die Steuerungsgruppe wird als Kommission eingerichtet. Mitglieder sind Vertreter der beiden Naturparke, des AK Sporttourismus, von ForstBW, des Naturschutzes, der Schwarzwald Tourismus GmbH (AK Rad) und des Schwarzwaldvereins.

Die Aufgabe der Steuerungsgruppe ist es, die Grobskizze auf ihre grundsätzliche Eignung und Machbarkeit hin zu überprüfen. Hierzu gelten folgende Vorgaben:

- Das Projekt ist aus (sport-)touristischer und naturschutzfachlicher Sicht zu befürworten (kein Widerspruch zu anderen Projekten / Aktivitäten)
- Bei den einzurichtenden MTB-Strecken handelt es sich nicht um die Entwicklung von baulichen Anlagen.
- Die überplanten Gebiete verbleiben als Wald. Eine Waldumwandlung ist nicht notwendig.
- Für die ggf. notwendige Wegeertüchtigung kommen nur naturnahe Materialien zum Einsatz.
- Alle Strecken und Trails sind rückbaubar bzw. renaturierbar.

Im Zuge dieser Abstimmung wird auch die Förderfähigkeit der Projekte im Sinne der Naturpark-Förderkriterien überprüft und entsprechend bescheinigt. Bei grundsätzlicher Zustimmung kann der Antragsteller im Anschluss einen Förderantrag stellen, um Fördermittel für die Ausführungsplanung zu beantragen.

Gleichzeitig hat der Betreiber über eine Voranfrage bei evtl. betroffenen Grundeigentümern die grundsätzliche Möglichkeit zur Nutzung der geplanten Wegesegmente abzuklären. Hierüber ist in der Regel auch die entsprechende Forstbehörde in den Prozess eingebunden.

Sollten sich im Zuge dieser Voranfrage Probleme ergeben, ist das Grobkonzept entsprechend anzupassen und der dargestellte Ablauf erneut durchzuführen.

Nach positivem Bescheid der Steuerungsgruppe kann auf einer zweiten Ebene mit der Feinplanung begonnen werden. Hier wird die nun konkrete Ausführungsplanung in der Regel durch ein Planungsbüro erfolgen. Die ab diesem Zeitpunkt entstehenden Kosten können über einen Naturpark-Antrag gefördert werden.

3.2 Realisierung / Ausführungsplanung

In einem Detailkonzept werden die bereits im Grobkonzept vorhandenen Inhalte detailliert ausgearbeitet. Vor allem der detaillierte Wegeverlauf ist nun flurstücksgenau in einem Geografischen Informationssystem zu erfassen. Sämtliche Streckensegmente sind mit ihren Wegeeigenschaften (Untergrundkategorie / Wegebreite, vgl. Kapitel 5.1) darzustellen, ebenso ist eine Zuweisung zu den Grundbesitzern vorzunehmen. Die geplanten Streckensegmente kleiner 2 Meter Breite (Trails) sind gesondert hervorzuheben.

Im Zuge der Erstellung des Detailkonzepts sind auch folgende Institutionen / Verbände einzubinden und entsprechende Stellungnahmen zum geplanten Projekt einzuholen:

- Amtlicher Naturschutz
- Wanderverbände (Schwarzwaldverein): falls im Rahmen des einheitlichen Wegekonzepts ausgeschilderte Wanderwege-Segmente betroffen sind, ist diese Mehrfachnutzung mit dem Schwarzwaldverein abzuklären. Zertifizierte Wanderwege sind auf Segmenten kleiner 2 Meter Breite in der Regel nicht für eine Mehrfachnut-

zung durch Mountainbiker geeignet.

- Ggf. weitere Interessensverbände / Interessensvertreter: Jagd, Sport / Vereine, Tourismus, touristische Leistungsträger

Dem Detailkonzept ist ein Antrag zur Genehmigung der Beschilderung der geplanten Strecken gemäß §37 Abs.5 zum Landeswaldgesetz beizufügen. Sind Streckensegmente kleiner 2 Meter Breite / Trails in der Planung enthalten, so beinhaltet das Detailkonzept weiterhin einen Antrag auf Erstellung einer Ausnahmegenehmigung gemäß §37 Abs.3 zum Landeswaldgesetz.

Das Detailkonzept wird an die Untere Forstbehörde (UFB) übergeben.

Es erfolgt nun die detaillierte fachliche Überprüfung der eingereichten Unterlagen unter Einbeziehung folgender Institutionen und Interessensvertreter:

- Untere Forstbehörde intern: Konsultation mit den betroffenen Revierleitern, ggf. bei Bedarf hinzuziehen der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt (FVA)
- Kommune / Grundbesitzer: Abklärung der Nutzungsrechte, Erstellung Gestattungsverträge anhand der vom Antragsteller gelieferten Liste

Treten bei dieser Überprüfung Problemstellen hervor, so ist für jedes kritische Wegsegment eine alternative Trassenführung auszuarbeiten und mit den Beteiligten erneut abzustimmen.

Um diesen Prozess praktikabel zu halten wird vorgeschlagen, dass das Detailkonzept zu Beginn anhand einer Präsentation den oben genannten Institutionen und Interessensvertretern im Detail vorgestellt wird. Danach werden die Institutionen um ihre Stellungnahmen und Einwände gebeten und das ggf. modifizierte Konzept wird in einer weiteren Präsentation dargestellt und abgestimmt.

Die Untere Forstbehörde erteilt danach die (grundsätzliche) Genehmigung zur Beschilderung / Ausweisung des geplanten Mountainbike-Netzes.

Ist das abgestimmte Wegenetz freigegeben, erfolgt durch den Betreiber / das beauftragte Planungsbüro der nächste Planungsschritt, die Erstellung des konkreten Umsetzungskonzepts. In diesem sind folgende Arbeitsschritte enthalten:

- Detaillierte Streckenvermessung / Höhenprofilierung (vgl. Kapitel 5.1)
- Digitale Beschilderungsplanung / Erstellung Beschilderungskataster (vgl. Kapitel 5.2)
- Ausweisung der Wegesegmente, an denen bauliche Maßnahmen / Wegeertüchtigungen durchzuführen sind
- Sicherheitsüberprüfung: Ausweisung von Gefahrenstellen

Diese Planungsunterlagen werden in einem letzten Schritt noch einmal der Unteren Forstbehörde und den betroffenen Grundbesitzern zur Freigabe vorgelegt, wobei in der Regel hier Änderungen meist nur noch im Bereich der exakten Festlegung einzelner Schilderstandorte notwendig sind.

Den Antragsunterlagen sind folgende Verträge beizulegen:

- Gestattungsvertrag durch die betroffenen Grundbesitzer (vgl. Kapitel 8.6)
- Betreuungsvertrag: Unterhaltsverpflichtung / Verpflichtung zur regelmäßigen Kontrolle der Strecken (vgl. Kapitel 8.7)

Wird auch diese Planung freigegeben, so können die Beschilderung der Strecken und die ggf. notwendige Durchführung der Maßnahmen zur Wegeertüchtigung erfolgen. Ebenso sind begleitende Kommunikationsmaßnahmen / Akzeptanzmaßnahmen durchzuführen (vgl. Kapitel 2.8).

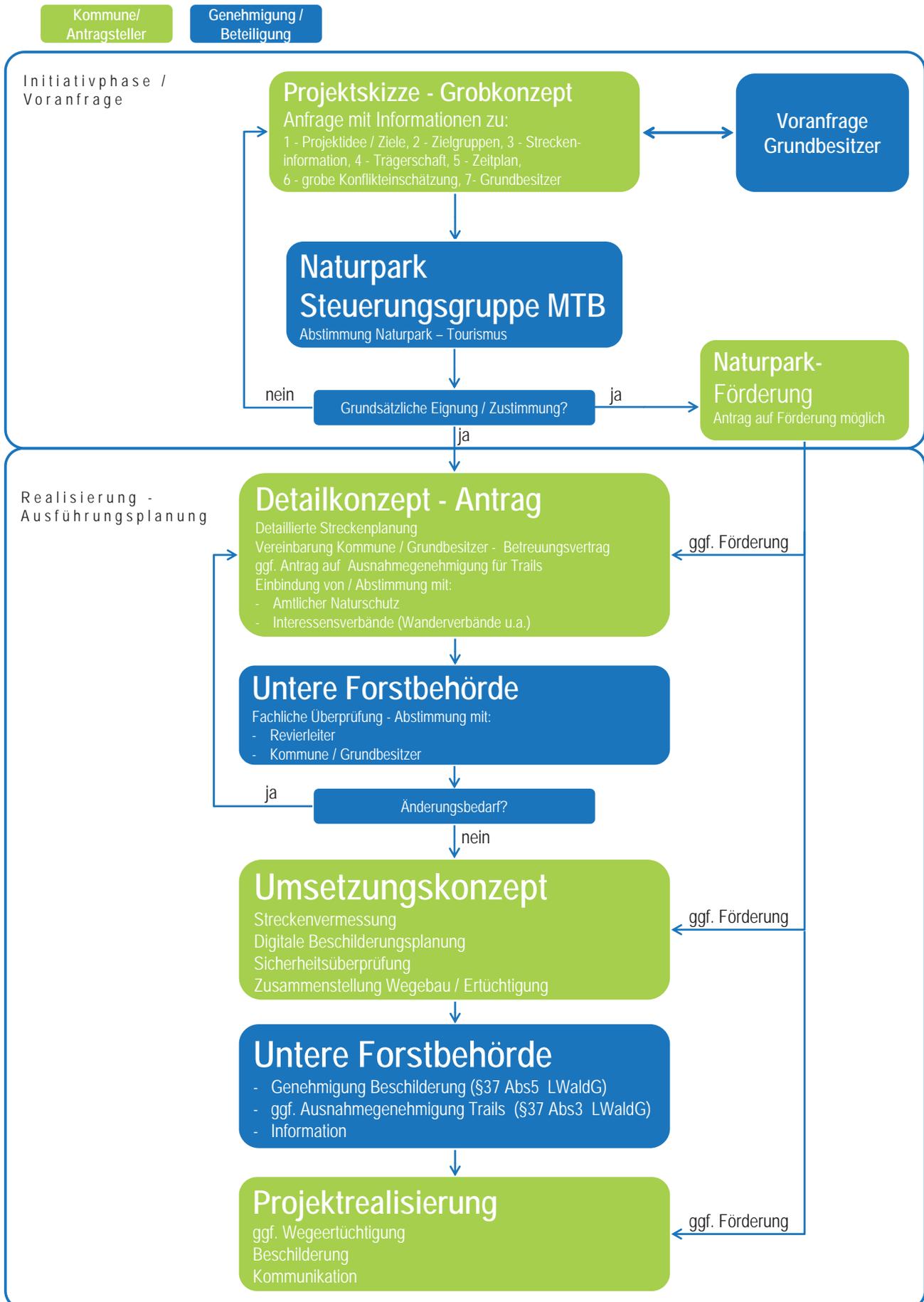


Abbildung 7: Prozessskizze / Ablaufplan

Die Beschilderung wird in diesem Zuge gemäß Landeswaldgesetz §37 Abs.5 durch die Untere Forstbehörde genehmigt. Die in den Planungen ggf. enthaltenen Trail-Abschnitte werden anhand einer Ausnahmegenehmigung zum Landeswaldgesetz gemäß §37 Abs.3 für die Nutzung durch Mountainbiker freigegeben. Weiterhin übernimmt die Untere Forstbehörde auf der Ebene der Landratsämter die Information der betroffenen Institutionen.

Nach Durchführung der Maßnahmen sind zudem alle in Kapitel 5.3 genannten digitalen Daten des Projekts an den zuständigen Naturpark weiterzugeben. Die vollständige Einreichung dieser Daten und Unterlagen beim Naturpark ist auch die Grundlage der Freigabe der ggf. bewilligten Fördermittel.

Zu beachten ist weiterhin, dass für Projekte, die mit Naturparkmitteln gefördert wurden, eine Zweckbindungsfrist von 10 Jahren besteht.

Beschilderung



4 Beschilderung

Das bestehende MTB-Streckennetz im Schwarzwald wurde auf Basis des MTB-Handbuchs aus dem Jahr 2002 (ROTH et al. 2002) ausgewiesen und beschildert.

Das Grundwegenetz sollte als Zielwegenetz mit Hauptwegweisern an Knotenpunkten erstellt werden, in das mit routenorientierter Wegweisung einzelne Routen integriert werden, wobei in der Praxis v.a. die routenorientierte Wegweisung zur Anwendung kam und der Schwerpunkt auf durchgängig ausgewiesenen Einzelrouten lag.

Folgende Schildertypen (mit entsprechenden Abmessungen) sind in diesem Konzept enthalten:

- Hauptwegweiser (30 * 30 cm)
- Zwischenwegweiser (15 * 15 cm)
- Sonderwegweiser (15 * 15 cm)

Im Zuge der Überarbeitung des Beschilderungskonzepts wird Wert auf eine konsequente Verfolgung des Zielwegkonzepts gelegt, sodass ein Wegenetz aus einheitlich beschilderten Knotenpunkten entstehen soll.

Die bestehenden und künftig neu entstehenden MTB-Routen (Themenwege, Rundstrecken, etc.) können problemlos in dieses System integriert werden.

Da v.a. im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord in jüngerer Zeit noch viele neue MTB-Strecken ausgeschildert wurden, wird bei der Anpassung des Beschilderungskonzepts darauf geachtet, dass die bestehenden Zwischenwegweiser und Sonderwegweiser im neuen Konzept beibehalten werden können, da diese den Großteil der vorhandenen Beschilderung ausmachen und auch aus förderrechtlichen Gründen (Zweckbindung von 10 Jahren) kurzfristig nicht flächendeckend ausgetauscht werden können. Die neuen Zwischenwegweiser und Sonderwegweiser sind aber aufgrund der bisherigen Erfahrungen etwas größer dimensioniert und mit ISO-Pfeilen ausgestattet.

Farbgebung und Symbolik werden aus dem bestehenden Konzept übernommen und weiterentwickelt.

4.1 Hauptwegweiser

Hauptwegweiser sind Zielwegweiser, die an Knotenpunkten des Streckennetzes mit Entscheidungssituationen zwingend erforderlich sind und enthalten mindestens Ziel-, Entfernungs- und Richtungsangaben.

Die Hauptwegweiser werden grundsätzlich als Pfeilwegweiser ausgeführt. Pfeilwegweiser stehen im Knotenpunkt der Strecken und sind in der Regel beidseitig bedruckt. Sie bieten die Möglichkeit, die Einzelwegweiser für alle Richtungen an einem Standort zu konzentrieren.

Die Hauptwegweiser werden in Anlehnung an die weit verbreitete FGSV-Richtlinie zur Radwegebeschilderung als Zielwegweiser mit der Möglichkeit zur Integration von Tourenplaketten ausgeführt (vgl. Kapitel 4.2).

Pro Hauptwegweiser können bis zu vier Ziele mit Entfernungsangabe vom jeweiligen Standort aus angegeben werden. Die genannten Ziele werden entsprechend ihrer Entfernung vom aktuellen Standort aus aufsteigend angeordnet. Zusätzlich können mit Hilfe von Piktogrammen ergänzende Hinweise zu den Zielen aufgeführt werden. Hierbei sind

folgende - auch vom Schwarzwaldverein vorgegebenen - Piktogramme bzw. Informationsangaben möglich: Bahnhof, Bus, Gasthaus, Parkplatz, Aussicht, Fähre, Seilbahn, Naturfreundehaus, Aussichtsturm, Ruine, Tourist-Information, S-Bahn (vgl. auch Darstellung der Piktogramme im Anhang, Kapitel 8.1).

Bei der Festlegung der Zielangaben sind Anschlüsse an benachbarte Wegenetze zu berücksichtigen. Vor allem bei den anzugebenden Hauptzielen (Fernzielen) ist bei gebietsübergreifenden Streckennetzen auf eine durchgängige und einheitliche Verwendung der Zielangabe zu achten.

Als innovative Neuerung werden zusätzlich zu den Distanzangaben auch Höhenmeter-Angaben mit aufgenommen, um die insgesamt im Anstieg zu bewältigenden Höhenmeter bis zum entsprechenden (Zwischen-)Ziel anzugeben, da diese Information noch deutlich mehr als die Distanzangabe ein wichtiges anforderungsbezogenes Indiz für den Nutzer ist. Diese Angabe entspricht dem Gesamthöhenanstieg TC (total climb) bis zum jeweiligen Ziel, also der Summe aller bis dahin zurückzulegenden positiven Höhenmeter.

Ebenso werden Wegsegmente, die mindestens zu einem Drittel Trails im Sinne der in diesem Handbuch getroffenen Definition enthalten, mit dem Zusatz-Piktogramm „Trail“ gekennzeichnet.

Hierbei wird nur das nächstfolgende Wegsegment bis zum nächsten Zwischenziel / Hauptwegweiser (Zielangabe in der ersten Zeile) mit dem Trail-Piktogramm gekennzeichnet, um dem Mountainbiker anzuzeigen, dass auf dem folgenden Wegestück ein entsprechend hoher Trail-Anteil vorkommt. Der Nutzer kann sich somit auf naturbelassene und unbefestigte, schmale Wege, die nicht maschinenbefahrbar sind, einstellen.

Im der Pfeilspitze gegenüberliegenden Bereich der Schilder befinden sich die Standortsbezeichnung (Name / Bezeichnung des Schilderstandorts), die Höhenangabe und die Koordinatenangabe (UTM-Koordinaten) des aktuellen Standorts sowie die Logos von Naturpark und STG. Befindet sich an dem geplanten Standort bereits ein Schild des Schwarzwaldvereins, so ist aus Gründen der Einheitlichkeit diese Standortsbezeichnung zu übernehmen.

Im Vergleich zur FGSV-Richtlinie und auch in Abstimmung mit den an vielen Knotenpunkten bereits vorhandenen Richtungswegweisern des Schwarzwaldvereins, werden die Hauptwegweiser auf eine Größe von 15 * 55 cm verkleinert; dies sowohl aus optischen Gründen (Landschaftsbild, Anpassung Schwarzwaldvereinsbeschilderung), als auch aus Kostengründen (geringere Materialkosten).

Die Hauptwegweiser können nach links oder rechts weisen, sowie als Doppelpfeil ausgebildet sein und je nach Einsehbarkeit des Standorts einseitig oder doppelseitig bedruckt sein (Ausführungs-Beispiele siehe Kapitel 8.1 im Anhang). Im unteren Bereich enthalten die Schilder die Vorbohrungen für die Anbringung von bis zu 4 Tourenplaketten.



Abbildung 8: Hauptwegweiser

4.2 Tourenplaketten

Die Kennzeichnung einzelner touristischer MTB-Touren auf dem (Zielwege-)Streckennetz erfolgt mit Hilfe von Tourenplaketten, die unterhalb der Zielwegweiser angebracht werden.

Die einzelnen Touren werden dabei mit Hilfe von Routenlogos, Ziffern und / oder Textinformationen eindeutig bezeichnet und dargestellt. Zudem ist es möglich, den Schwierigkeitsgrad der Tour (vgl. Kapitel 2.5) über eine Farbuweisung in die Tourenplakette mit aufzunehmen.

Die Tourenplaketten haben eine Größe von 8,5 * 10 cm und werden an den vordefinierten Stellen unterhalb der Hauptwegweiser angeschraubt (bzw. ggf. angenietet), wobei sich zur Befestigung die Tourenplaketten und der Hauptwegweiser ca. 1,5 cm überlappen und somit für den Betrachter quadratisch erscheinen.



Abbildung 9: Tourenplaketten;
Befestigung unterhalb des
Hauptwegweisers

4.3 Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser werden zur Bestätigung und Kennzeichnung des jeweiligen Streckenverlaufs zwischen den Hauptwegweiser-Standorten verwendet. Sie dienen v.a. der Markierung von Kreuzungen bzw. Richtungsänderungen im Streckenverlauf. Zusätzlich sollten auf kreuzungsfreien Streckenabschnitten mindestens alle 500 m Zwischenwegweiser zur Bestätigung angebracht werden, um den Nutzern die Gewissheit zu geben, auf dem richtigen Weg zu sein.

Im Gegensatz zur ursprünglichen Größe von 15 * 15 cm haben die Schilder künftig die Größe 20 * 20 cm, womit den vielfach geäußerten Hinweisen Rechnung getragen wird, dass die bestehenden Schilder von Nutzerseite als zu klein wahrgenommen werden.



Abbildung 10: Zwischenwegweiser

Die Schilder enthalten die Logos des jeweiligen Naturparks und der STG, das MTB-Piktogramm und einen Richtungspfeil.

Im Vergleich zu den bisherigen Zwischenwegweisern wird als Richtungspfeil der sogenannte „ISO-Pfeil“ verwendet und deutlich vergrößert, das MTB-Piktogramm wird entsprechend verkleinert.

Die bisher mit auf den Zwischenwegweisern integrierten Routenbezeichnungen entfallen durch die Verwendung der Tourenplaketten an den Hauptwegweiser-Standorten.

4.4 Sonderwegweiser

Analog zu den Zwischenwegweisern werden auch die Sonderwegweiser auf die einheitliche Größe von 20 * 20 cm vergrößert. Die Sonderwegweiser dienen v.a. zur Vermittlung von Gefahren- und Warnhinweisen sowie zur bereits erwähnten Aufforderung zur gegenseitigen Rücksichtnahme.

Das Sonderschild „Gefahrenstelle“ kommt z.B. zur Ausweisung von gefährlichen Abfahrten, ausgesetzten Passagen oder unübersichtlichen Stellen zum Einsatz. Das „Kreuzung“-Schild dient der Markierung von gefährlichen / unübersichtlichen Kreuzungen. Das Schild „Gegenseitige Rücksichtnahme“ weist auf schmale / unübersichtliche oder stark frequentierte Wegabschnitte hin, die von Wanderern und Mountainbikern gemeinsam genutzt werden und fordert zu besonderer Rücksichtnahme auf.



Abbildung 11: Sonderwegweiser „Gefahrenstelle“

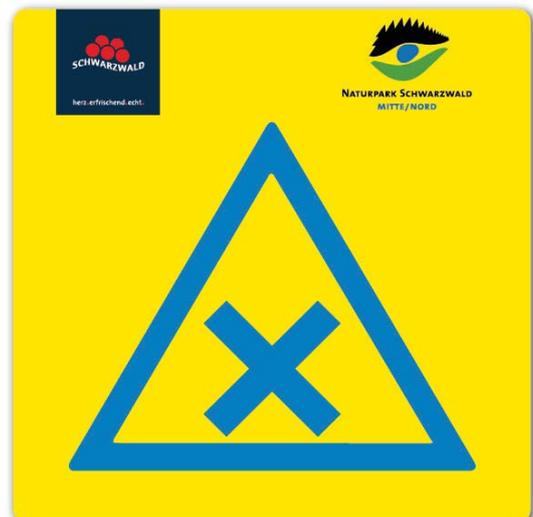


Abbildung 12: Sonderwegweiser „Kreuzung“



Abbildung 13: Sonderwegweiser „Gegenseitige Rücksichtnahme“



Abbildung 14: Sonderwegweiser Beginn Trail-Segment / Umfahrung schwieriger Streckenabschnitte

Neu in das Beschilderungskonzept aufgenommen wird ein Sonderwegweiser, der den Beginn eines Trail-Abschnitts markiert. Er zeigt dem Nutzer an, dass es sich bei dem folgenden Wegsegment um einen naturbelassenen und unbefestigten, schmalen Weg handelt, der nicht maschinenbefahrbar ist.

Ebenso neu sind Hinweisschilder zur (einfachen) Umfahrung schwieriger Strecken-Abschnitte. Für weniger geübte Mountainbiker wird so die Umfahrung von Gefahrenstellen, besonders steilen Abschnitten oder schwierig zu fahrende Trail-Segmenten ausgewiesen.

Diese beiden Schildertypen beinhalten neben dem entsprechenden Hinweis auch einen Richtungspfeil.

4.5 Piktogramm

Als Piktogramm für sämtliche MTB-Beschilderungen wird das bestehende MTB-Piktogramm in blauer Farbe weiterverwendet.

4.6 Material / Ausführung

Die Hauptwegweiser werden aus Hartaluminium in 3 mm Stärke hergestellt. Die Tourenplaketten, Zwischenwegweiser und Sonderwegweiser werden aus Hartaluminium in 2 mm Stärke hergestellt.

Die Zwischen- und Sonderwegweiser werden mit abgerundeten Ecken mit einem Radius von 5 mm hergestellt, die Tourenplaketten mit einem Radius von 2 mm.

Die Schilder werden in gelber Grundfarbe pulverbeschichtet (RAL 1023). Falls die Inhalte weiße Farbanteile enthalten, z.B. in Piktogrammen oder in den Logos, muss alternativ eine weiße Pulverbeschichtung (RAL 9016) verwendet werden. Die gelbe Grundfarbe (cmyk 0-5-100-0) ist dann über den (beidseitigen) Digitaldruck zusammen mit der Beschriftung aufzubringen.

Die Beschriftung sämtlicher Inhalte sollte im UV-Digitaldruck erfolgen. Zur Erhöhung der Haltbarkeit und geringeren Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzungen sind die Schilder abschließend mit einer PU-Lackierung zu versehen.

Für die blauen Piktogramme und Textelemente wird der Farbton RAL 5015 bzw. cmyk 100-35-0-0 verwendet. Als Schriftart kommt die Schriftart „Helvetica Narrow Bold“ zum Einsatz. Die Schrifthöhe für die Zielangaben beträgt

20 mm, für die Angaben im Standortfeld 7 mm und für die Einheitsangaben (km / hm) hinter den Entfernungs- und Höhenmeterangaben 8,5 mm.

Für Pfeildarstellungen wird der ISO-Pfeil verwendet. Die genauen Abmessungen der einzelnen Schildertypen sind im Anhang (Kapitel 8.1) dargestellt.

4.7 Befestigung

Wo möglich, werden die Hauptwegweiser an den bestehenden Pfosten / Wegweiserstandorten des Schwarzwaldvereins angebracht. Eine entsprechende Abstimmung mit dem Schwarzwaldverein wurde im Zuge der Projektsitzungen zur Entwicklung der vorliegenden Handreichung durchgeführt.

Bei der Anbringung von MTB-Wegweisern an bestehenden Wegweiserstandorten des Schwarzwaldvereins ist zu beachten, dass die Unterkante des untersten Wegweisers die Höhe von 2,20 m nicht unterschreiten sollte. Im Regelfall kann dies bei 4 bereits vorhandenen Wanderwegweisern nicht mehr gewährleistet werden. Als Alternative kommt hier eine Pfostenverlängerung in Betracht, die jedoch aus Kostengründen wie auch aus Gründen der Lesbarkeit gegenüber einer Pfostenneueinrichtung abgewogen werden muss.

Neue Schilderstandorte für Hauptwegweiser sollten analog zu den Schwarzwaldvereinswegweisern als feuerverzinkte Stahlpfosten ausgeführt werden.

Für Zwischen- und Sonderwegweiser kann neben der Befestigung an vorhandenen oder neu auszubringenden Befestigungsträgern auch das Anbringen an Bäumen in Frage kommen. Das Befestigen von Beschilderungen an Bäumen hat im Schwarzwald eine lange Tradition und hat sich bei der Wanderwegebeschilderung (Zwischenwegweiser) über viele Jahrzehnte bewährt. Dabei ist darauf zu achten, dass zwischen Schild und Baumrinde ein Abstandshalter aus Holz platziert wird, sodass das Schild nicht unmittelbar mit der Baumrinde in Berührung kommt. Zur Befestigung werden in der Regel Aluminiumnägel verwendet, in einigen Gebieten wurden aufgrund von Vorgaben durch die privaten Waldbesitzer auch schon Holzdübel genutzt, die jedoch eine geringere Haltbarkeit aufweisen.

Vor der Ausbringung von Zwischenwegweisern an Bäumen ist auf jeden Fall eine Abstimmung mit dem Forst bzw. dem entsprechenden Waldbesitzer durchzuführen.

Sämtliche Schilder sind so anzubringen, dass die Sichtbarkeit aus der jeweiligen Fahrtrichtung gewährleistet ist.

4.8 Standortstafeln

An den Startpunkten der MTB-Touren bzw. den Einstiegstellen der Streckennetze stellen Standortstafeln alle für die Mountainbiker notwendigen Informationen zusammengefasst dar. Die Standortstafeln enthalten die folgenden Informationen:

- Streckenplan mit Darstellung des Streckennetzes, Kartenlegende
- Darstellung der Untergrundart, Hervorhebung der Trail-Segmente
- Hervorhebung von touristischen Touren, ggf. mit Kurzbeschreibung
- Höhenprofile / technische Parameter und (Kurz-)Beschreibung der Touren
- Gegebenenfalls Übersichtskarte (regional / Anschluss Nachbarregionen)
- Wegeregeln (vgl. Kapitel 2.8)
- Beschreibung / Darstellung der MTB-Beschilderung
- Einführungstext zum Naturpark, zum Mountainbiken im Schwarzwald, sowie touristische Hinweise und Informationen, Kontaktdaten, Internet

- Notfall-Rufnummer
- Logos von Region, Betreiber und Naturpark, Förderhinweise Naturpark, ggf. Sponsoren-/ Partner-Logos
- Ggf. Lage und Hinweise zu bikerfreundlichen Betrieben, Werkstätten, Touristinformation, etc.

Abbildung 15 zeigt beispielhaft eine bestehende Standorttafel aus dem Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord. Die Inhalte neuer Infotafeln werden entsprechend der hier genannten Auflistung angepasst. Das Layout der Standorttafeln für den Südschwarzwald ist entsprechend an die dortigen Layoutvorgaben anzupassen.

Die Standorttafeln sind 119 cm breit und 84 cm hoch. Die Befestigung der Tafeln erfolgt an dafür geschaffenen Unterständen / Trägerkonstruktionen.

Weiterhin ist es möglich, an Nebeneinstiegsstellen, dem Treffpunkt zweier Streckennetze oder auch an besonderen Punkten entlang der Strecken (z.B. an Einkehrmöglichkeiten) Orientierungstafeln anzubringen. Diese beinhalten nur den jeweiligen Kartenausschnitt des betreffenden Gebiets mit Legende sowie die Notfall-Rufnummer. Dieser Kartenausschnitt kann sowohl vom Maßstab (Zoom auf Teilstrecken) als auch von der räumlichen Ausdehnung her (Strecken einer Nachbarregion) von dem Kartenausschnitt auf der eigentlichen Standorttafel abweichen. Die Orientierungstafeln haben in der Regel eine Breite von 60 cm und eine Höhe von 84 cm und können an einem Einzelpfosten befestigt werden, können aber auch standortsabhängig andere angepasste Formate aufweisen.

Wie viele Einstiegstafeln und gegebenenfalls wie viele Orientierungstafeln nötig sind, hängt vom jeweiligen Streckennetz und den entsprechenden Anschlüssen an benachbarte MTB-Gebiete ab und wird im Zuge der Erhebungen vor Ort in Abstimmung mit den Betreibern der MTB-Strecken festgelegt.



**NATURPARK SCHWARZWALD
MITTE/NORD**

MOUNTAINBIKE-ARENA

HORNISGRINDE – ORTENAU



Seebach/Mummelsee

SEEBACH HORNISGRINDE-PANORAMATOUR

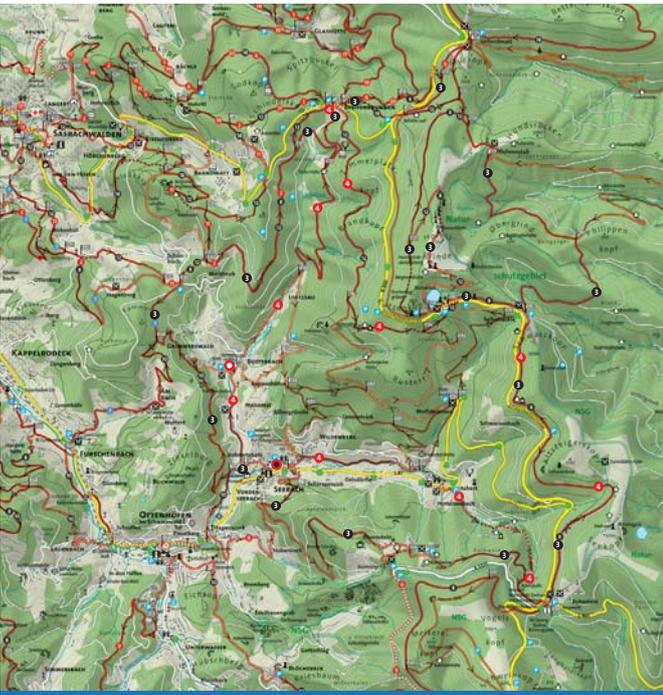
leicht mittelschwerig schwierig

Bei dieser Tour wird das ganze Seebachtal umfahren. Sie führt uns zur höchsten Erhebung des Nordschwarzwalds, der Hornisgrinde und bietet fast durchgängig fantastische Ausblicke bis hin ins Rheintal und in die Vogesen. Eine rasante Abfahrt bringt die Biker zum Ausgangspunkt zurück. Auf der Strecke gibt es mehrere Einkehrmöglichkeiten.

Start und Ziel: Mummelseehalle



42,5 km	395 m	1163 m	370 m	1915 m
Länge	Höhe Startpunkt	Höchster Punkt	Tiefster Punkt	Gesamtanstieg



HERZLICH WILLKOMMEN!

„Erfahren“ Sie unsere herrliche Region der nördlichen Ortenau ganz neu und lernen Sie den Schwarzwald in seiner ursprünglichsten Form kennen. Ganz typisch für unsere Region ist die **landschaftliche Vielfalt**. Wo sonst finden Sie in so kurzer Entfernung von der Oberrhein-ebene, zu den Weinbergen in der Vorbergzone, bis hin zur bekannten Schwarzwaldhochstraße alles, was das Mountainbikerherz begehrt.

Über 500 Kilometer ausgeschilderter Trails warten auf Sie! Hier sind Sie genau richtig, um sich auch an den zahlreichen Klipplichkeiten unserer Gegend zu erfreuen.

Die GPS-Tourendaten finden Sie im Internet unter www.naturpark-schwarzwald.de. Dort können Sie auf Datenbankbasis weitere Mountainbikestrecken im Schwarzwald aussuchen und herunterladen.

Die **GPS-geeignete MTB-Karte** mit Tourenkarten erhalten Sie bei der **Tourist-Information Seebach**
 Ruhesteinstr. 2a, 77899 Seebach
 Tel. 0 78 42 04 83 300
 Fax 0 78 42 04 83 99
 tourist-info@seebach.de
www.seebach.de

Folgen Sie bitte diesen Schildern.

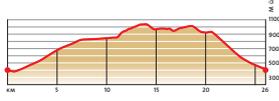


SEEBACH HOHFELSEN-TOUR

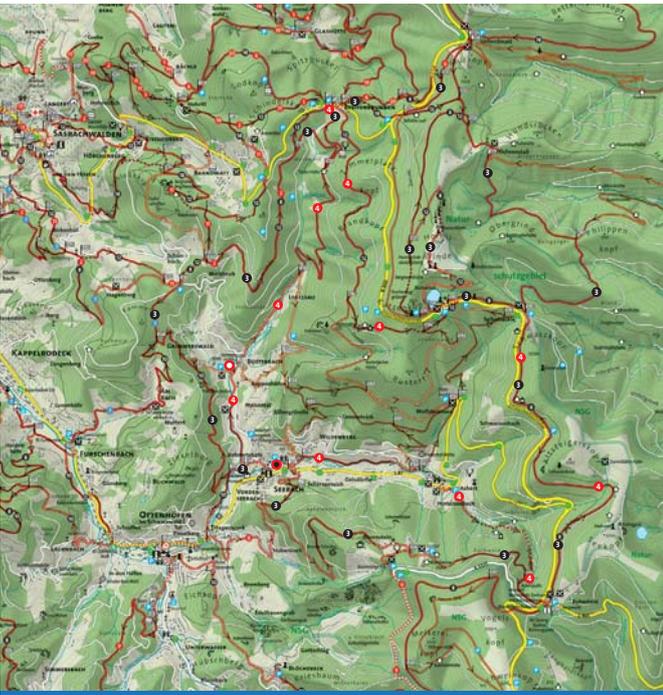
leicht mittelschwerig schwierig

Der Beginn der Tour ist gemächlich und geleitet die Biker durch das idyllische Grimmeswaldtal. Sie führt an einem Rotwildgehege vorbei. Wer kurz vor dem Hofhelsen-Brunnen der Beschilderung Hofhelsen folgt kann einen kleinen Abstecher zum Gipfelkreuz mit herrlicher Aussicht machen. Kurz vor dem Mummelsee muss auf einer ca. 500 m langen Strecke das Bike geschoben werden. Über Hinterseebach führt die Strecke entlang des Gebirgsbachs zurück zum Ausgangspunkt.

Start und Ziel: Mummelseehalle



26 km	395 m	1033 m	375 m	810 m
Länge	Höhe Startpunkt	Höchster Punkt	Tiefster Punkt	Gesamtanstieg



<ul style="list-style-type: none"> ● Start und Ziel ■ Tourist-Information ☞ Hotel, Gasthof (auch in Ortskern) ☞ Jugendherberge ☞ Campingplatz ☞ Schutzhütte ☞ Naturfreundehaus, Wandheim ☞ Parkplatz ☞ Bushaltestelle ☞ Kirche, Kapelle ☞ Bäckerei ☞ Sehenswürdigkeit ☞ Schöne Aussicht ☞ Aussichtsturm, Fernsehsturm ☞ Seilbahn ☞ Skilift ☞ Felsenkammer ☞ Windkraftanlage ☞ Denkmal, Naturdenkmal ☞ Hohenreiter Baum ☞ Grillstelle ☞ Bergwerk (in/außer Betrieb) ☞ Bergplatz, Bushaltestelle ☞ Postamt, Postfiliale ☞ Wasserstelle ☞ Tennisplatz, Tennisclub 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Mietgelände, Co-Office ☞ Ferienhaus ☞ Fauna- und Flora ☞ Schilf, Röhre ☞ Mühle ☞ Museum ☞ Spielplatz ☞ Fahrradwerkstatt ☞ Werkstatt ☞ Waschmöglichkeit
--	---



Die Naturpark-Märkte werden gefördert durch den Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord mit Mitteln des Landes Baden-Württemberg, der Lotterei GlücksSpirale und der Europäischen Union (ELER).

Wir sind Partner und Förderer des Naturparks:






www.duravit.de

www.alpirsbacher.de

www.aok-bw.de

www.ausgzeichnet-natgeniesen.de

Abbildung 15: Beispiel bestehende Standorttafel im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord

Streckenerfassung / Beschilderungsplanung



5 Streckenerfassung / Beschilderungsplanung

5.1 Datenaufnahme / Streckenerfassung

Zur Beurteilung der Eignung einer Mountainbike-Strecke entsprechend den bislang angeführten Kriterien und der Zuweisung des Schwierigkeitsgrades ist eine Vermessung der Strecken im Gelände erforderlich. Bedeutend hierbei ist, dass der Vermesser mit den spezifischen Anforderungen des Mountainbike-Sports vertraut ist.

Die Mountainbike-Strecken sind im Gelände mit hochwertiger GPS-Messtechnik zu erfassen. Neben der Erfassung der genauen Lage der Strecken ist auch ein besonderes Augenmerk auf die Höhenprofilierung der Strecken zu legen, da diese Daten in die Schwierigkeitsbewertung mit einfließen und als Gesamtanstieg zu den jeweiligen Zielangaben auch mit auf die Wegweiser aufgedruckt werden.

Da die Erfassung der Höhe im Vergleich zur Lageerfassung per GPS i.d.R. um den Faktor 2-3 schlechter / ungenauer ist, spielt die Genauigkeit der verwendeten Erfassungsgeräte eine wichtige Rolle. Einfache GPS-Geräte (Einfrequenzgeräte) ohne differentielle Korrekturmöglichkeiten sind daher für die Höhenerfassung i.d.R. ungeeignet, v.a. wenn sie nicht über eine barometrische Höhenkorrektur verfügen.

Die Genauigkeit der Höhenerfassung sollte im Bereich von max. 2-3 m liegen.

Bei der Erfassung ist die Wegebreite mit aufzunehmen, um so die Streckensegmente (< 2 m Breite) eindeutig zu identifizieren, für die eine Ausnahmegenehmigung gemäß §37 Abs.5 des Landeswaldgesetzes beantragt werden muss. Ebenso ist die Erfassung des Wegeuntergrunds wichtig, da diese Informationen im Rahmen aller Kommunikationsmaßnahmen und auch auf den Hauptwegweisern (Trail-Piktogramm) weiterverwendet werden.

Folgende Untergrundkategorien sind zu unterscheiden:

- Verbunddecken (i.d.R. Asphalt)
- Befestigte sand- und wassergebundene Wege (i.d.R. land- und forstwirtschaftliche Wege, zumeist mit Schotterdecke)
- Unbefestigte Wege (Trails)

Die Geländedaten sind in einem Geografischen Informationssystem (GIS) zu verarbeiten. Zur Streckendigitalisierung anhand der im Gelände aufgenommenen GPS-Daten sollte der Erfassungsmaßstab im GIS mindestens 1:5.000 betragen und auf Basis einer digitalen Grundkarte oder digitaler Orthophotos erfolgen.

Das Erfassungssystem bzw. die angewendete Methode zur Lage- und Höhenerfassung ist im Zuge der Datenübergabe zu dokumentieren / darzustellen.

5.2 Digitale Beschilderungsplanung

Im Rahmen der Konzeption eines Mountainbike-Wegenetzes ist ein detaillierter Digitaler Beschilderungsplan zu erstellen. Dieser besteht aus einem Beschilderungskataster und einer dazugehörigen Beschilderungskarte mit der kartographischen Darstellung des Streckennetzes und der Schilderstandorte mit zugehöriger Beschriftung (Standorts-ID). Das Beschilderungskataster ist tabellarisch aufgebaut und enthält für alle Schilderstandorte die folgenden Informationen:

- Nummer / Bezeichnung des Schilderstandorts (eindeutige Standorts-ID, z.B. FR_321)
- Hinweise zum Befestigungsträger / Befestigungsart der Schilder
- Auflistung und Nummerierung der einzelnen am Standort anzubringenden Schilder (eindeutige Schilder-ID als Ergänzung zur Standorts-ID, also z.B. FR_321_01).
- Schilderart (Hauptwegweiser / Zwischenwegweiser / Sonderwegweiser / Standortstafel / Orientierungstafel), Richtungsangabe / Schilderinhalt
- Hinweise zur Montage und evtl. Besonderheiten zum jeweiligen Standort, Kommentare

Für die Hauptwegweiser-Standorte sind zusätzlich folgende Informationen notwendig:

- Detailkarte (Orthophoto) zur Lage des Schilderstandorts in Bezug zum Streckenverlauf
- Fotomontage zu jedem Schilderstandort mit Darstellung des Befestigungsträgers und der auszubringenden Schilder
- Inhalte Standortfeld
- Zielangaben / Entfernungsangaben / Höhenangaben / Zusatzinfos / Piktogramme zu den Inhalten der jeweiligen Hauptwegweiser
- Richtungsangabe und Angabe ob ein- oder zweiseitig bedruckt
- Angabe der zu befestigenden Tourenplaketten

Aufgrund der komplexen Informationen und der internen Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Schilderstandorten / Streckenverläufen, sollte aus Gründen der Qualitätssicherung eine GIS-gekoppelte Datenbanklösung zur Anwendung kommen. Dies führt zu einer konsequenten Umsetzung der Planung im Gelände und reduziert Fehler und Kosten.

Der Digitale Beschilderungsplan ist bei der Erstausweisung der Strecken eine optimale Grundlage zur Schilderausbringung. Außerdem können die Schilder damit auch von Personen montiert werden, die nicht in die Konzeption involviert waren. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Vollständigkeit des Beschilderungssystems leicht zu überprüfen ist und jederzeit nachvollziehbar ist, an welchen Standorten fehlende Schilder unter Umständen ersetzt werden müssen. Die Schildernachbestellung erfolgt einfach und unkompliziert anhand der eindeutigen Schilder-ID.

5.3 Datenweitergabe

Die erfassten Daten sind in digitaler Form an die Naturparke weiterzugeben. Im Einzelnen sind dies:

- Lagedaten der Strecken als GIS-Datensatz (topologisch korrektes Streckennetz; Austauschformat ESRI-Shape-File)
- Attributierung der Streckenuntergründe im GIS-Datensatz (Attributfeld Untergrund)
- Einzeltouren als separate GIS-Datensätze (Austauschformat ESRI-Shape-File), Streckenbezeichnung (Name) als Attributfeld
- Höhenprofile zu den Strecken (xls-Tabelle mit Ausweisung der einzelnen Streckensegmente und Richtungsangabe der Höhenprofilierung, alternativ Digitales Geländemodell (GIS-Datensatz, z.B. ESRI-Grid) zum Streckennetz oder 3d-Shape-Files)

- Schilderstandorte (Punktdaten; Austauschformat ESRI-Shape-File; Attributfelder Standorts-ID, Zuweisung Schilder-ID(s), Schilderart)
- Inhalte der Beschilderung / Hauptwegweiser (z.B. Textdokument, xls-Tabelle, Datenbankauszug oder über die direkte Kopplung von Attributfeldern an die Schilderstandorte via GIS-Datenbank)
- Digitaler Beschilderungsplan (Beschilderungskataster und Beschilderungskarte als pdf-Dokument)
- Beschreibung der Aufnahmetechnik / Herkunft der Lage- und Höhendaten

Über die Naturparke werden diese Daten zentral verwaltet und auf Anfrage an den Schwarzwaldverein bzw. die Schwarzwald Tourismus GmbH zur Weiterverwendung in ihren jeweiligen Systemen weitergeleitet.

Recht / Haftung



6 Recht / Haftung

6.1 Rechtliche Grundlagen / Betretungsrecht / Verkehrssicherungspflicht

6.1.1 Betretensrecht

Jeder darf Wald zum Zwecke der Erholung betreten. Das Betreten und Befahren des Waldes erfolgt auf eigene Gefahr. Neue Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten der betroffenen Waldbesitzer oder sonstiger Berechtigter werden dadurch, vorbehaltlich anderer Rechtsvorschriften, nicht begründet. Dies ist in § 14 Abs. 1 BWaldG bzw. § 37 Abs. 1 Satz 2 WaldG BW geregelt. Ausdrücklich oder ausschließlich das Mountainbiking betreffende Gesetze oder Verordnungen existieren bisher in Deutschland nicht. Es gelten die Regelungen des Naturschutzgesetzes und des Landeswaldgesetzes.

Gem. § 37 Abs. 3 WaldG BW ist das Radfahren im Wald nur auf Straßen und hierfür geeigneten Wegen gestattet. Nicht zulässig ist das Radfahren auf Wegen unter zwei Metern Breite sowie auf Sport- und Lehrpfaden. Ein Verstoß gegen diese Regelung stellt gemäß § 83 WaldG BW eine Ordnungswidrigkeit dar.

6.1.2 Haftung/Verkehrssicherungspflicht

Bei Unfällen im Wald haftet derjenige, der eine ihm obliegende Verkehrssicherungspflicht verletzt.

Diese sog. Verkehrssicherungspflicht (VSP) ist gesetzlich nicht geregelt. Sie wird aus der allgemeinen Schadensersatzpflicht des § 823 BGB abgeleitet: Jeder, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle, einen gefährdenden Zustand oder eine Sachlage, von der eine Gefahr für Dritte ausgeht, schafft oder andauern lässt, muss die nach Lage der Verhältnisse erforderlichen und zumutbaren Vorkehrungen treffen, um Schäden von anderen abzuwenden. Maßgeblich für die Beurteilung der VSP aus rechtlicher Sicht ist die Rechtsprechung, also die Einzelfallentscheidung der Gerichte. Die aktuellste höchstrichterliche Entscheidung zu den Verkehrssicherungspflichten des Waldbesitzers ist das Urteil des Bundesgerichtshofes vom 02.10.2012 (Az: VI ZR 311/11).

Träger der Verkehrssicherungspflicht ist der Waldbesitzer. Eine Übertragung der Verkehrssicherungspflicht ist zulässig, setzt aber eine eindeutige Regelung und deshalb in der Regel schriftliche Vereinbarung voraus. Allerdings ist in diesem Fall derjenige, an den die Verkehrssicherungspflicht übertragen wurde, zu überwachen und zu kontrollieren, ob er seiner Verkehrssicherungspflicht ordnungsgemäß nachkommt. Daher sollte in die zu schließende Vereinbarung auch stets eine Haftungsfreistellung des Übertragenden aufgenommen werden.

Waldbesucher setzen sich mit dem Betreten und Befahren eines Waldes bewusst den walddtypischen Gefahren aus. Sie nutzen den Wald auf eigene Gefahr.

Ein Handeln auf eigene Gefahr liegt vor, wenn sich jemand in eine Situation drohender Eigengefährdung begibt, obwohl er die besonderen Umstände kennt, die für ihn eine konkrete Gefahrenlage begründen.

Risiken, die ein freies Bewegen in der Natur mit sich bringt, gehören grundsätzlich zum entschädigungslos hinzunehmenden allgemeinen Lebensrisiko.

Eine Haftung des Waldbesitzers wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht besteht daher grundsätzlich nicht für walddtypische Gefahren, sondern ist auf solche Gefahren beschränkt, die im Wald atypisch sind.

Die Haftungsbeschränkung auf atypische Gefahren gilt auch für Waldwege, und zwar auch dann, wenn sie stark frequentiert werden.

Zu den walddtypischen Gefahren zählen solche, die sich aus der Natur oder der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung des Waldes unter Beachtung der jeweiligen Zweckbestimmung ergeben z.B. herabhängende oder abbrechende Äste, Totholzbäume, umfallende Bäume, durch Überschwemmungen, Erdbeben, Steinschlag oder Geröll verursachte Wegschäden, Steine, Wurzeln, Dornen, Spurrillen, Bodenunebenheiten, herabrollende Steine, etc.

Atypische Gefahren sind insbesondere vom Waldbesitzer geschaffene oder geduldete Einrichtungen, von denen eine Gefahr ausgehen kann, die ein Waldbesucher nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auf die er sich nicht einstellen kann, weil er nicht mit ihnen rechnen muss z.B. nicht walddtypische Hindernisse, die einen Weg versperren oder nicht gesicherte Holzstapel, Gefahrenquellen bei Kunstbauten aller Art (nicht intakte Erholungseinrichtungen, Geländer Brücken, Stege oder Stufen).

Gemäß § 37 Abs. 3 Satz 3 WaldG BW ist das Radfahren auf Wegen unter zwei Metern grundsätzlich nicht zulässig. Die Forstbehörde (untere Forstbehörde bei den Landratsämtern) kann jedoch gemäß § 37 Abs. 3 Satz 3 a.E. WaldG BW Ausnahmen zulassen. Diese Ausnahme ist Grundlage für die Ausweisung von (Single-)Trails im Rahmen der vorliegenden Radwegekonzeption.

Die Markierung als Wander- oder Radweg bedeutet nur eine schlichte Wegweisung und begründet keine erhöhte Verkehrssicherungspflicht. Auch die Kennzeichnung bedarf der Genehmigung durch die Forstbehörde (untere Forstbehörde bei den Landratsämtern) gemäß § 37 Abs. 5 Satz 2 WaldG BW.

Wenn im Rahmen einer Ausnahme ein (Single-)Trail zugelassen wird und dieser als Radweg markiert wird, besteht somit keine erhöhte Verkehrssicherungspflicht.

6.2 Gestattungsverträge

Aus den oben dargestellten Gründen ist vorgesehen, dass bei Mountainbike-Strecken stets eine schriftliche Vereinbarung zwischen Waldbesitzer und Gemeinde getroffen wird, in der die Fragen der Nutzung, Haftung und Verkehrssicherungspflicht geregelt sind. Das Muster einer solchen Vereinbarung kann der Anlage in diesem Handbuch entnommen werden (vgl. Kapitel 8.6).

7 Literatur

- ARMBRUSTER, C (2007): GIS-gestützte Herleitung des Störungspotenzials von hochmontanen Tierlebensräumen durch Natursportaktivitäten. Dissertation. Deutsche Sporthochschule Köln.
- DEUTSCHE INITIATIVE MOUNTAINBIKE E.V. (ohne Jahr): Trail Rules. DIMB e.V. - Zugriff am 13.02.2014 unter: http://www.dimb.de/images/stories/pdf/anlagen/dimb_trailrules.pdf
- ENSINGER, K., WURSTER, M., SELTER, A., JENNE, M., BETHMANN, S. & BOTSCH, K. (2013): „Eintauchen in eine andere Welt“ - Untersuchungen über Erholungskonzepte und Erholungsprozesse im Wald. Allgemeine Forst- und Jagdzeitung, 184 Nr. 3/4: 70-83.
- HERBOLD, H. (1992): Reaktionen von Rehen (*Capreolus capreolus*) auf Störungen durch Menschen. Dissertation an der Forstwirtschaftlichen Fakultät der Albert- Ludwigs- Universität Freiburg. 81 S.
- HOLZHAUSER, B. (2013): Mountainbiker und Rennradfahrer – Ergebnisse aus aktuellen Leserbefragungen zu Reiseverhalten und Vorlieben im Urlaub. Eurobike Travel Talk. – Zugriff am 13.02.2014 unter: http://www.eurobike-show.de/eb-wAssets/pdf/de/travel-talk/2_Mountain%20bikers%20and%20racing%20cyclists.pdf
- INGOLD, P. (2005): Freizeitaktivitäten im Lebensraum der Alpentiere. Konfliktbereiche zwischen Mensch und Tier - Mit einem Ratgeber für die Praxis. Haupt-Verlag, Bern. 516 S.
- MANN, C. (2006): Konflikte in Erholungsgebieten – Ursachen, Wirkungen und Lösungsansätze. Freiburger Schriften zur Forst- und Umweltpolitik, Bd. 12, Kessel, Remagen.
- MANN, C. & SCHRAML, U. (2006): Anwendung und Eignung eines Konfliktanalysemodells für das Management von Erholungsräumen Allgemeine Forst- und Jagdzeitung, 177. Jg. (12): 224-234.
- ROTH, R., KRÄMER, A., POLENZ, R. & JAKOB, E. (2002): Mountainbike-Handbuch. – Ein Leitfaden für Kommunen, Sportorganisationen und touristische Leistungsträger. – Selbstverlag Naturpark Südschwarzwald.
- SCHRAML, U. (2009): Erholung und Tourismus als Themen einer Zukunftsstrategie für die Waldnutzung in Deutschland.: S. 17-25 (Gesamtwaldstrategie 2020: Tagungsband des BMELV-Symposiums, 10.-11.Dez. 2008, Berlin. Landbauforschung - vTI agriculture and forestry research, Sonderheft 327, Braunschweig), Seintsch B., Dieter M. (Hrsg).
- SCHRAML, U., HOTZ, S. & SELTER, A. (2014): Eine Befragung von Wanderern und Mountainbikern im Schwarzwald. Arbeitsbericht der Professur für Forst und Umweltpolitik der Universität Freiburg 1/2014. http://portal.uni-freiburg.de/ifp/FoPo/publikationen/copy_of_arbeitsberichte
- SUCHANT, R. & BRAUNISCH, V. (2008): Rahmenbedingungen und Handlungsfelder für den Aktionsplan Auerhuhn: Grundlagen für ein integratives Konzept zum Erhalt einer überlebensfähigen Auerhuhnpopulation im Schwarzwald. Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg, 68 S.
- WÖHRSTEIN, T. (1998): Mountainbike und Umwelt. Dissertation der Universität des Saarlandes. Pirrot Verlag Saarbrücken. 206 S., ISBN 3-930714-36-1

Weiterführende Literatur:

- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (Hrsg.) (1998): Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus, 2. Aufl., Bremen

- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (Hrsg.) (2001): Mountainbiking – Ein ADFC Leitfaden für Planer, Touristiker und Biker, Bremen, ISBN 3-923017-45-6
- DEUTSCHE INITIATIVE MOUNTAINBIKE E.V. (2010): Aufbereitete Ergebnisse der großen Bikerumfrage 2010 der Deutschen Initiative Mountainbike e.V. - DIMB e.V. – Zugriff am 13.02.2014 unter: http://www.dimb.de/images/stories/pdf/anlagen/auswertung_umfrage_2010.pdf
- CESSFORD, G. R. (1995): Off-road impacts of mountain bikes. A review and discussion. Department of Conservation New Zealand, Wellington. ISBN 0-478-01739-1
- CHAVEZ, D. J., Winter P. L. & BAAS, J. M. (1993): Recreational mountain biking: a management perspective. *Journal of Park and Recreation Administration* 11 (3): S. 29-36
- COLE, D. N. (1987): Research on soil and vegetation in wilderness: A state of knowledge review. Proceedings- National Wilderness Research Conference: Issues, state-of-knowledge, future directions. US Department of Agriculture, Forest Service, General Technical Report INT-220. S. 135- 177. Intermountain Research Station.
- GANDER, H. (1994): Eine vergleichende Untersuchung zur Reaktion von Gemsböcken (*Rupicapra rup. Rupicapra*) auf Wanderer, Jogger und Mountainbiker. Diplomarbeit Zoologisches Institut der Universität Bern. 41 S.
- MANGABHATI, A. (1986): Einfluss des Tourismus auf die Hochgebirgslandschaft - am Beispiel des Nationalparks Berchtesgaden. Dissertation an der forstwirtschaftlichen Fakultät der Ludwig-Maximilians-Universität München
- NÖLL, N. (2000): Mountainbiking im Naturpark. Perspektiven einer für den Südschwarzwald bedeutenden Natursportart. Diplomarbeit an der Deutschen Sporthochschule Köln.
- POLENZ, R (2000): Wandern im Naturpark Südschwarzwald. Eine Studie zur Raumnutzung der Feldbergregion. Diplomarbeit an der Deutschen Sporthochschule Köln.
- REICHOLF, J. (1975): Der Einfluss von Erholungsbetrieb, Angelsport, und Jagd auf das Wasservogel- Schutzgebiet am Unteren Inn und die Möglichkeiten und Chancen zur Steuerung der Entwicklung. *Schr.R. Natursch. Landschaftspfl.* (12). S 109- 116
- ROTH, R. & KRÄMER, A. (2000): Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald. Forschungsbericht 2, Institut für Natursport und Ökologie – Deutsche Sporthochschule Köln. 258 S.
- ROTH, R., SCHMIDT, A. & KRÄMER, A. (2012): Rad-Destination Upper Rhine Valley. Forschungsbericht. – Schriftenreihe Institut für Natursport und Ökologie, Deutsche Sporthochschule Köln.
- VAN ROOIJEN, L., MÜLLER, C. & FSMBT (2012): Mountainbike-Anlagen – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb. bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung. bfu-Fachdokumentation 2.040. Bern. ISBN 978-3-908192-70-1.
- VOLLMER, D. (1998): Mountainbiking und Tourismus, Marktsegmentierung der Zielgruppe. Diplomarbeit an der Katholischen Universität Eichstätt. 122 S.
- WEIGAND, G. (1993): Umwelt und Mountainbike. Diplomarbeit im Studiengang Raum- und Umweltplanung der Universität Kaiserslautern. 180 S.
- WILSON, J. P. & SENEY, J. P. (1994): Erosional impact of hikers, horses, motorcycles and off- road bicycles on mountain trails in Montana. *Mountain research and development* 14 (1). S. 77-88

8 Anhang

8.1 Details / Bemaßung Beschilderung



Abbildung 16: Varianten Hauptwegweiser: rechtsweisend, linksweisend, Doppelpfeil

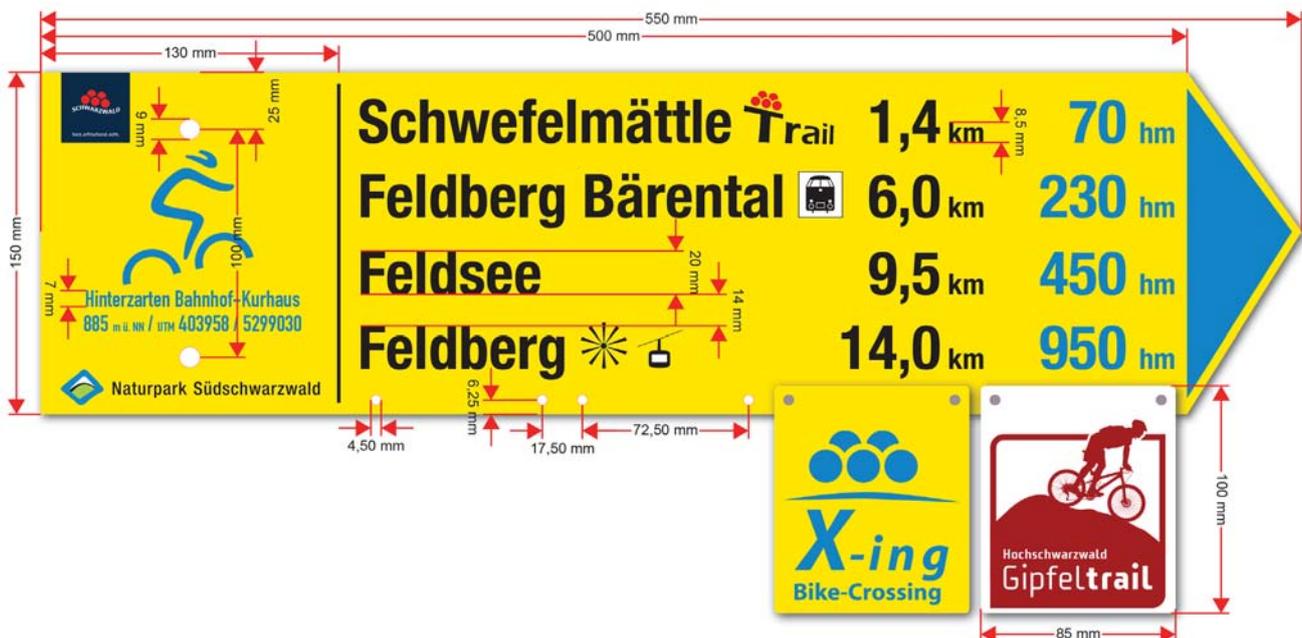


Abbildung 17: Bemaßung Hauptwegweiser / Tourenplaketten



Abbildung 18: Bemaßung Zwischenwegweiser

Kennzeichnung Trail-Segmente		Seilbahn	
Bahnhof		Naturfreundehaus	
Bus		Aussichtsturm	
Gasthaus		Ruine	
Parkplatz		Tourist-Information	
Aussichtspunkt		S-Bahn	
Fähre			

Abbildung 19: mögliche Piktogramme zusätzlich zur Zielangabe

8.2 Checklisten Qualitätskriterien

8.2.1 Routenplanung

Streckenplanung	touristische und sportbezogene Anforderungen als Grundlage der Streckenplanung; GIS-Nutzung	<input type="checkbox"/>
Zielgruppen	Zuweisung klären, unterschiedliche Bedürfnisse berücksichtigen	<input type="checkbox"/>
Konfliktanalyse	Abschätzung Konfliktpotenziale (Berücksichtigung ökologischer und sozialer Aspekte, d.h. Naturschutz und Mehrfachnutzung)	<input type="checkbox"/>
Nutzerlenkung	wenn möglich Nutzung von positiven Lenkungsmaßnahmen (statt Verboten)	<input type="checkbox"/>
Beteiligung	rechtzeitige Einbindung aller relevanten Interessensvertreter (Forstbehörden, Grundstückseigentümer, Gemeinden, Naturschutz, Jagd, Schwarzwaldverein, Tourismusverbände, (Sport-)Vereine)	<input type="checkbox"/>
Infrastruktur	Einbindung ÖPNV, Parkplätze, touristische POIs, bikerfreundliche Betriebe, etc. in die Wegeplanung	<input type="checkbox"/>

8.2.2 Touristische und sportbezogene Anforderungen

Wegführung	autofreie, naturbelassene Wege sowie nichtasphaltierte Feld- und Waldwege in naturnahen Räumen nutzen; Einbindung von Landschaftserlebnissen und touristischen Highlights / POIS; Funktion jedes Wegeabschnittes im Gesamtwegenetz hinterfragen („Erlebniswege“ vs. notwendige Verbindungswege wie Ortsdurchfahrten, Anbindung von Bahnhöfen, etc.)	<input type="checkbox"/>
Anbindung / Vernetzung	Anschluss an bereits vorhandene bzw. überregionale Wegenetze berücksichtigen	<input type="checkbox"/>
Straßenverkehr	Anteil an Straßen, die für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind, minimieren. Bundes- und Kreisstraßen nur nutzen, wenn parallel Radwege ausgewiesen sind. Ortsdurchfahrten kurz, sicher und übersichtlich gestalten	<input type="checkbox"/>
Wegeformat	alle Wegequalitäten einplanen, um abwechslungsreiche Angebote zu schaffen („Erlebniswege“)	<input type="checkbox"/>
Trails	Trail-Abschnitte in das Wegenetz integrieren, Anteil bis zu 10 % am Gesamtstreckennetz des Schwarzwalds	<input type="checkbox"/>
Asphalt	Asphaltanteil minimieren, max. 15 %	<input type="checkbox"/>
Anforderung	Variation von Abfahrten / Anstiegen / kuppertem Gelände; Integration von „flowigen“ Elementen; Berücksichtigung unterschiedlicher fahrtechnischer und konditioneller Ansprüche / Zielgruppen Zuweisung von Schwierigkeitsgraden (leicht, mittel, schwer) für touristische Touren	<input type="checkbox"/>
Varianten	Einplanung von Umgehungsmöglichkeiten schwieriger Streckenabschnitte, Abkürzungen und Streckenverlängerungen	<input type="checkbox"/>
Tourenausweisung	Ausweisung von einzelnen touristischen Touren auf dem Gesamtstreckennetz als hochwertige touristische Produkte / Angebote mit entsprechenden Vermarktungsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>
Beschilderung	Einheitlichkeit gewährleisten, Orientierung muss für ortsunkundige Mountainbiker jederzeit möglich sein	<input type="checkbox"/>
Kommunikation	Radkarten, Informationsmaterialien, Internetauftritt, GPS-Daten	<input type="checkbox"/>

8.3 Workbook Prozessablauf

8.3.1 Definition Trägerschaft / Antragsteller

Antragsteller:

Gebietsbezeichnung	
Name des Betreibers/ Antragsteller	
Anschrift	
Telefon/ FAX	
Mobil	
E-Mail	
Homepage	

Ansprechpartner für die Umsetzung:

Name	
Anschrift	
Telefon/ FAX	
Mobil	
E-Mail	

8.3.2 Projektskizze - Grobkonzept

Arbeitspaket	Arbeitsinhalt	Verantwortlich	Termin	
Projektidee / Ziele	skizzieren			<input type="checkbox"/>
Zielgruppen	definieren			<input type="checkbox"/>
Streckeninformation	grobe Streckenführung, Übersichtskarte 1:25.000, Trail-Anteile ausweisen			<input type="checkbox"/>
Trägerschaft	Benennung Kontaktperson / Ansprechpartner			<input type="checkbox"/>
Zeitplan	aufstellen			<input type="checkbox"/>
grobe Konflikteinschätzung	Mehrfachnutzung, Naturschutz, Grundbesitz			<input type="checkbox"/>
Grundbesitzer	Voranfrage / Einverständnis			<input type="checkbox"/>
Einreichung Voranfrage / Vorabprüfung	Steuerungsgruppe MTB, Abstimmung Naturpark / Tourismus, Abklärung Naturparkförderung			<input type="checkbox"/>
Änderungsbedarf?	ggf. Überarbeitung und erneute Einreichung			<input type="checkbox"/>
Förderantrag	ggf. Einreichung Förderantrag beim Naturpark			<input type="checkbox"/>

8.3.3 Realisierung / Ausführungsplanung

Arbeitspaket	Arbeitsinhalt	Verantwortlich	Termin	
Streckenplanung	detailliert ausarbeiten, flurstücksgenaue Erfassung (GIS), Wegebeschaffenheit (Untergrund / Wegebreite), Ermittlung betroffene Grundbesitzer			<input type="checkbox"/>
Grundbesitzer	Vereinbarung Kommune / Antragsteller mit Grundbesitzern, Entwurf Gestattungsverträge			<input type="checkbox"/>
Betreuung / Unterhalt	Entwurf Betreuungsvertrag			<input type="checkbox"/>
Beteiligung / Information aller Interessensvertreter	Durchführung Informationsveranstaltung / Präsentation, Abstimmung mit den Interessensvertretern			<input type="checkbox"/>
	Revierleiter			<input type="checkbox"/>
	Kommune / Grundbesitzer			<input type="checkbox"/>
	Amtlicher Naturschutz			<input type="checkbox"/>
	Schwarzwaldverein (falls betroffen)			<input type="checkbox"/>
	ggf. weitere Interessensvertreter: Jagd, Sport / Vereine, Tourismus, touristische Leistungsträger			<input type="checkbox"/>
Einreichung Antrag	an die Untere Forstbehörde			<input type="checkbox"/>
Änderungsbedarf?	ggf. Überarbeitung und erneute Einreichung			<input type="checkbox"/>
Umsetzungskonzept	ausarbeiten			<input type="checkbox"/>
- Streckenverlauf	detaillierte Streckenvermessung / Höhenprofilierung			<input type="checkbox"/>
- Beschilderung	digitale Beschilderungsplanung / Beschilderungskataster			<input type="checkbox"/>
- Wegezustand	Aufstellung ggf. notwendiger baulicher Maßnahmen / Wegeertüchtigungen			<input type="checkbox"/>
- Sicherheit	Überprüfung, Ausweisung von Gefahrenstellen			<input type="checkbox"/>
Einreichung Umsetzungskonzept	an die Untere Forstbehörde			<input type="checkbox"/>
Freigabe durch UFB	Genehmigung der Kennzeichnung, Erstellung Ausnahmegenehmigung Trails			<input type="checkbox"/>
Verträge	Abschluss Gestattungsverträge, Betreuungsvertrag			<input type="checkbox"/>
Projektrealisierung	Durchführung Wegeertüchtigung, Beschilderung ausbringen, Kommunikationsmaßnahmen durchführen			<input type="checkbox"/>

8.4 Checkliste Datenerfassung / Datenübergabe

Aufnahmetechnik	Beschreibung Datenerfassung / verwendete Geräte, Genauigkeit Lage- und Höherfassung	<input type="checkbox"/>
Lagedaten	Streckennetz als topologisch korrekter GIS-Datensatz (Format: ESRI-Shape-File)	<input type="checkbox"/>
Streckenattribute	Streckenuntergrund, ggf. Tourenzuweisung (als Attributfelder im GIS-Datensatz)	<input type="checkbox"/>
Einzel Touren	separate GIS-Datensätze (ESRI-Shape-File), Streckenbezeichnung (Name) als Attributfeld	<input type="checkbox"/>
Höhendaten	xls-Tabelle mit Ausweisung der einzelnen Streckensegmente und Richtungsangabe der Höhenprofilierung, alternativ Digitales Geländemodell (GIS-Datensatz, z.B. ESRI-Grid) zum Streckennetz oder 3d-Shape-Files	<input type="checkbox"/>
Schilderstandorte	Punktdaten (Austauschformat ESRI-Shape-File); Attributfelder: Standorts-ID, Zuweisung Schilder-ID(s), Schilderart	<input type="checkbox"/>
Inhalte der Beschilderung (Hauptwegweiser)	z.B. Textdokument, xls-Tabelle, Datenbankauszug oder über die direkte Kopplung von Attributfeldern an die Schilderstandorte via GIS-Datenbank	<input type="checkbox"/>
Inhalte der Beschilderung (Standortstafeln)	pdf-Dokument mit der Darstellung der Standortstafel	<input type="checkbox"/>
Digitaler Beschilderungsplan	Beschilderungskataster und Beschilderungskarte als pdf-Dokumente	<input type="checkbox"/>

8.5 Checkliste Naturpark - Projektmanagement

Arbeitspaket	Verantwortlich	Bemerkungen	vorgelegt am / beschieden am	
Grobkonzept / Abstimmung und Stellungnahme Steuer- ungsgruppe MTB				<input type="checkbox"/>
Förderantrag				<input type="checkbox"/>
Gestattungsverträge Grundeigentümer				<input type="checkbox"/>
Betreuungsvertrag				<input type="checkbox"/>
Genehmigung Beschilder- ung (§37 Abs. 5 LWaldG) durch UFB				<input type="checkbox"/>
Ausnahmegenehmigung Trails (§37 Abs. 3 LWaldG) durch UFB				<input type="checkbox"/>
Datenübergabe an Natur- park gemäß Checkliste 8.4				<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>

8.6 Muster-Gestattungsverträge

8.6.1 Vereinbarung Kommune – private Grundbesitzer (Vorlage: Badischer Gemeindeversicherungs-Verband Karlsruhe)

Vereinbarung

zwischen der Stadt/Gemeinde

_____ (nachstehend Gemeinde genannt)

und Herr/Frau

_____ (nachstehend Vertragspartner genannt)

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 umfangreichen 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.

- II. Zu diesem Zweck schließt die Gemeinde mit dem Vertragspartner folgende

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.

Diejenigen Grundstücksteile, deren Verwendung der Vertragspartner in diesem Sinne gestattet, insbesondere der Verlauf der Wege auf den Grundstücken, sind in dem dieser Vereinbarung beigelegten Lageplan eingezeichnet. Der Lageplan ist Bestandteil dieser Vereinbarung.

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.

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.

2. 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 Verkehrsicherungspflichten im Bezug auf die Wege, auf ein Licht-

raumprofil 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.

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.

- 3.** Die Beschilderung der Wege wird von der Gemeinde auf ihre Kosten in Abstimmung mit dem Vertragspartner und dem Nutzungsberechtigten vorgenommen.

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.

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.

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.

- 4.** 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.

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 Teil II Ziffer 1 Satz 4 selbst geltend gemacht werden. Dies gilt nicht, sofern die Schadensersatzansprüche auf vorsätzliche oder grob fahrlässige (Sorgfalts-)Pflichtverletzungen durch den Vertragspartner, den Nutzungsberechtigten oder durch etwaige vom Vertragspartner/Nutzungsberechtigten beauftragte Personen zurückzuführen sind.

5. Wird die Gemeinde in den unter Teil II Ziffer 4 geregelten Fällen selbst vom geschädigten Dritten auf Schadensersatz in Anspruch genommen, so verzichtet sie auf die Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen gegen den Vertragspartner bzw. den Nutzungsberechtigten.
6. Die Haftung des Vertragspartners/Nutzungsberechtigten, des Gebäudebesitzers oder Gebäudeunterhaltungspflichtigen in Bezug auf Gebäude oder sonstige Werke aus den §§ 836 bis 838 BGB bleibt unberührt.
7. Teil II Ziffern 4 und 5 gelten nicht,
 - 7.1 wenn der Vertragspartner oder Nutzungsberechtigte gemäß Teil II Ziffer 1 Satz 4 seine Zustimmung zu einer von der Gemeinde für notwendig erachtete Maßnahme im Sinne des Teils II Ziffer 3 Satz 1 oder 2 zu Unrecht verweigert und der entstandene Schaden durch die Maßnahme hätte vermieden werden können;
 - 7.2 soweit Haftpflichtansprüche gegen den Vertragspartner oder Nutzungsberechtigten gemäß Teil II Ziffer 1 Satz 4 oder gegen eine von ihnen beauftragten Person wegen Anlagen, Tätigkeiten oder Stoffe geltend gemacht werden, für die eine Deckungsvorsorge-/Versicherungspflicht besteht.
 - 7.3 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.
8. Die Gemeinde ist berechtigt, Dritte (ausgenommen den Vertragspartner sowie den Nutzungsberechtigten) mit der Wahrnehmung etwaiger der Gemeinde gemäß Teil II Ziffer 2 obliegenden Aufgaben zu beauftragen. Die Beauftragung ist dem Vertragspartner sowie dem Nutzungsberechtigten anzuzeigen.
9. Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung ganz oder teilweise unwirksam sein oder werden, bleibt davon die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung unberührt. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine ihrem wirtschaftlichen Zweck möglichst gleichkommende wirksame Regelung zu ersetzen. Die vorstehenden Bestimmungen geltend entsprechend für den Fall, dass sich die Vereinbarung als lückenhaft erweist.
10. Diese Vereinbarung läuft auf unbestimmte Zeit und kann von jeder Vertragspartei mit einer Frist von 3 Monaten zum Ende des laufenden Kalenderjahres schriftlich gekündigt werden.
11. Diese Vereinbarung gilt nicht in Bezug auf zum Zeitpunkt der Unterschrift bereits eingetretener Schadensfälle.
12. Jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung dieser Vereinbarung inklusive des unter Teil II Ziffer 1 Satz 2 dieses Vertrags genannten Lageplans.

(Ort, Datum)

Stempel, Unterschrift der Gemeinde

(Ort, Datum)

Unterschrift des Vertragspartners

8.6.2 Vereinbarung Kommune – Land Baden-Württemberg / ForstBW

(Vorlage: Badischer Gemeindeversicherungs-Verband Karlsruhe)

Vereinbarung

zwischen

der Gemeinde

.....

und dem Eigentümer Land Baden-Württemberg (vertreten durch ForstBW)

betr. die Grundstücke Gemarkung Flur.....

Flurst. Nr.

wegen der Führung eines Wander-, Reit- oder Radweges bzw. einer Mountainbike-Strecke oder einer Loipe über diese Grundstücke einschließlich der Kennzeichnung und Ausschilde-
rung der Wege.

Vorbemerkung

Die Gemeinde beabsichtigt eine Intensivierung des Fremdenverkehrs durch Ausweisung und Kennzeichnung eines umfangreichen Wegenetzes für Freizeitaktivitäten, wozu insbesondere Wandern, Radfahren und der Mountainbike-Sport zählt.

Mit der Umsetzung der Konzeption können ein erhöhtes Risiko und erhöhte Aufwendungen auf das Land Baden-Württemberg als Eigentümer zukommen.

Sinn und Zweck dieser Vereinbarung ist es, das Land Baden-Württemberg von Schadenersatzansprüchen Dritter freizustellen, die durch die erhöhte touristische Nutzung der im Eigentum des Landes stehenden Flächen entstehen.

Zu deren Übertragung auf die Gemeinde wird nachfolgende Vereinbarung abgeschlossen, durch die ForstBW die Benutzung gestattet und im Gegenzug die Gemeinde im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen die zivilrechtliche Verantwortung für die Auswahl und die Unterhaltung einschließlich der Verkehrssicherungspflichten sowie diejenigen Kosten übernimmt, die durch die Freigabe und Kennzeichnung bedingt sind.

Dabei ist von folgenden zwingenden Prämissen auszugehen:

- a) Versicherungsschutz durch BGV/WGV kann nur gewährt werden, wenn ein kommunales Interesse und eine kommunale Verantwortung für Anlage und Betrieb besteht.
- b) Die Verantwortung kann auf 2 Säulen aufgeteilt werden:
 - Die Betreibergemeinde ist für die Verkehrssicherungspflicht der Einrichtung verantwortlich und definiert in Abstimmung mit dem Waldbesitzer entsprechend dem Zweck der Anlage die notwendigen Standards und Anforderungen.

- Der Revierleiter kontrolliert im Auftrag der Betreibergemeinde die Strecke oder Anlagen auf Auffälligkeiten und stellt ggf. den Handlungsbedarf fest.

Die für notwendig erachteten und einvernehmlich festgelegten Maßnahmen werden (ggf. gegen Kostenersatz) vom Land durchgeführt.

I.

1. ForstBW gestattet der Gemeinde, unentgeltlich Strecken auch über das Eigentum des Landes Baden-Württemberg zu führen, soweit die Benutzung zum Zwecke der Erholung bzw. der Sportausübung erfolgt.

Über den Erholungszweck hinausgehende Benutzungen, insbesondere gewerblicher Art sowie kommerzielle und/oder organisierte Veranstaltungen bedürfen einer gesonderten Vereinbarung und Genehmigung (ggf. gegen Entgelt).

2. Die Gemeinde verpflichtet sich, vor der Kennzeichnung (§ 37 Abs. 5 LWaldG) und für eventuelle organisierte Großveranstaltungen (§37 Abs. 2 LWaldG) die Zustimmung des Eigentümers sowie die erforderliche Genehmigung einzuholen.

II.

1. Die Gemeinde übernimmt anstelle des Eigentümers die volle Verantwortung für die Auswahl (Eignung) der gekennzeichneten Wege und Pfade und für die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht.

Die Verkehrssicherungspflicht (Kontrollen, Dokumentation, Feststellung eines Handlungsbedarfs) hat sich an Benutzungsart und –intensität sowie an den berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs zu orientieren.

2. Im Rahmen der in der Vorbemerkung beschriebenen Nutzung umfasst die Verkehrssicherungspflicht die gekennzeichneten Wege, das Lichtraumprofil sowie die an die Wege angrenzenden land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen, soweit diese die bestimmungsgemäße Benutzung beeinträchtigen können.
3. Soweit die Wahrnehmung der Verkehrssicherung aus Sicht der Gemeinde eine Veränderung am Grundstück oder die Beseitigung von Bäumen erforderlich macht, ist dies nur im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer (Land Baden-Württemberg) möglich.

Wird kein Einvernehmen erzielt und kommt es zu einem Schadensfall, kann die Gemeinde in Absprache mit dem Haftpflichtversicherer und dem Einvernehmen mit ForstBW die Schadenangelegenheit durch Vergleich regeln.

4. Die Gemeinde übernimmt die Beschaffung, Anbringung und Unterhaltung der Kennzeichnung. Die Anbringung darf nur in Abstimmung mit dem Eigentümer erfolgen.
5. Die Durchführung der einvernehmlich für notwendig erachteten Maßnahmen erfolgt durch ForstBW (ggf. gegen Kostenerstattung, siehe Vorbemerkung sowie IV., sofern über 500 EUR pro Maßnahme).

Die für die Durchführung der Maßnahmen zuständigen Bediensteten gelten als mitversicherte Personen im Rahmen der kommunalen Haftpflicht-Versicherung der Gemeinde.

Ein Rückgriff im Schadenfall gegen die Bediensteten findet nicht statt, sofern keine vorsätzliche Schadenverursachung vorliegt.

III.

Die Gemeinde stellt das Land Baden-Württemberg als Eigentümer von allen Ansprüchen Dritter aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen infolge der Bewirtschaftung der an die gekennzeichneten Strecken angrenzenden Grundstücke und der zweckentsprechenden Benutzung der Strecken durch den Eigentümer selbst frei, es sei denn, dass die Schäden vorsätzlich oder grob fahrlässig von Bediensteten oder Beauftragten des Landes verursacht wurden.

IV.

Die Gemeinde übernimmt die Mehrkosten, die auf Grund der gewünschten Zweckbestimmung für ForstBW anfallen. Darüber hinaus übernimmt sie bei einer aus betrieblichen Gründen erforderlichen Sperrung von Wegabschnitten die Pflicht, nach rechtzeitiger Anzeige Umleitungsstrecken auszuschildern.

Ort, Datum

(Unterschrift Gemeinde)

Ort, Datum

(Unterschrift Eigentümer)

8.7 Muster-Betreuungsvertrag

Betreuungsvertrag

zwischen der
(Gemeinde)

und dem Verein
(Name Verein bzw. Auftragnehmer)

nachfolgend „Verein“ genannt, wegen der regelmäßigen Prüfung und Pflege der Beschilderung am Mountainbike-Wegenetz des >>Name Projektgebiet<<.

Vorbemerkungen und Hintergrundinformationen:

Die Gemeinden >>Name<< betreiben als Service für Gäste und Einheimische Radwege, die zum größten Teil über Privatwaldgelände sowie über private landwirtschaftliche Flächen führen.

Die Privatbesitzer haben die Erhaltung der Wege für Radfahrzwecke unter der Voraussetzung gestattet, dass die Gemeinden sich verpflichten, durch hinreichend wahrnehmbare Beschilderung dafür Sorge zu tragen, dass sich die Benutzer der von den Land- und Forstwirtschaftswegen ausgehenden Gefahren bewusst sind.

Die Gemeinden tragen als Betreiber der Radwege die Verkehrssicherungspflicht sowie die sich hieraus für die spezielle Benutzung durch Radfahrer ergebene Unterhaltslast.

Sie haben durch die Vereinbarung mit den Grundstückseigentümern die Verkehrssicherungspflicht für die privaten land- und forstwirtschaftlichen Flächen übernommen, die an die beschilderten Radwege angrenzen, soweit von diesen erkennbare atypische Gefahren für die Benutzer der Radwege ausgehen, mit denen diese nicht rechnen müssen.

Die Gemeinden sind verpflichtet, die gesamte Strecke regelmäßig zu überprüfen.

Die Gemeinde hat die gesetzliche Haftpflicht der Privatbesitzer/ Landwirte übernommen, soweit aus der Bewirtschaftung Gefahren für den Radfahrer herrühren und kein Versicherungsschutz über eine Haftpflichtversicherung des Privatbesitzers/Landwirt besteht.

Die Gemeinden haben die privaten Eigentümer bzw. von ihnen beauftragte Dritte von etwaigen Haftpflichtansprüchen Dritter Schäden freigestellt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Radwege einschließlich der in diesem Zusammenhang der Gemeinde obliegenden Verkehrssicherungspflicht für die angrenzenden Flächen stehen.

Für den Fall der eigenen Inanspruchnahme verzichten die Gemeinden auf die Geltendmachung von Rückgriffsansprüchen gegen die Privateigentümer oder deren Beauftragte.

Vertrag zur Erhaltung und Pflege der Beschilderung des Mountainbike-Wegenetzes

1. Der Vertrag mit >>Verein<< wird für jeweils 2 Jahre abgeschlossen. Er erstreckt sich auf die vereinbarten Teilstrecken lt. Mountainbike-Karte des >>Projektgebietes<< in der jeweils neuesten Fassung. Diese Teilstrecken werden anhand der Karte mit dem >>Verein<< abgestimmt. Somit ist die Karte ein Teil dieser Vereinbarung.
2. Die jeweiligen Prüfungen des Wegenetzes und entsprechende notwendige Ersatzbeschilderungen sollen mindestens zwei Mal jährlich durchgeführt werden, zusätzlich nach besonderen Ereignissen wie z.B. schweren Stürmen oder Unwettern. Die Ergebnisse der Prüfrunden sind zeitnah der >>Gemeinde<< vorzulegen. Erstmalige Prüfung soll im Frühjahr >>Anfangsjahr<< stattfinden, die letzte auf Grundlage dieses Vertrages im Herbst >>Endjahr<<. Bis Ende >>Endjahr<< sollen sich die Vertragsparteien wieder zusammensetzen, um Verbesserungsvorschläge / Problemfälle / Streckenmodifizierungen zu diskutieren sowie diesen Vertrag zu verlängern.
3. Der >>Verein<< verpflichtet sich, die Prüfung und den Ersatz von fehlenden Schildern gewissenhaft durchzuführen, dazu gehört:
 - Sichtkontrolle der Beschilderung
 - Notizen über Veränderungen im Beschilderungsplan (z.B. wegen Baumfällung oder Bauarbeiten) aufzunehmen
 - kleinere Reparaturen an Schildern / Befestigungen / Pfosten durchzuführen
 - fehlende Schilder an den dafür vorgesehenen Orten zu ersetzen
 - Hinweise auf Gefahrenquellen entlang der Wege der >>Gemeinde<< zu melden
 - größere Reparaturen der >>Gemeinde<< zu melden
4. Die Prüfungen des Wegenetzes sind auf Grundlage des jeweils neuesten digitalen Beschilderungsplanes durchzuführen. Dieser umfasst
 - eine Karte M 1:5.000 plus
 - eine Tabelle in der jedes Schild mit Nummer, Inhalt, Standort, Befestigungsart festgehalten ist.
5. Der >>Verein<< erhält entsprechend der Vereinbarung eine Aufwandsentschädigung pro geprüftem Kilometer. Die Zahlung erfolgt auf Nachweis der Prüfung und ggf. Ersatzbeschilderung.

>>Ort<<, den >>Datum<<

>>Unterschrift Vereinsvorsitzender<<

>>Unterschrift Bürgermeister oder Kurdirektor<<

8.8 Strategisches Konsenspapier Mountainbike



Strategische Zielsetzungen für das MTB-Wegenetz im Schwarzwald

Abgestimmtes Konsenspapier „Wald-Strategie“ des Arbeitskreis Wald und Tourismus: Schwarzwald Tourismus GmbH, AK-Rad/STG, Forst BW-RP Freiburg, Schwarzwaldverein und beide Naturparke im Schwarzwald.

1. Allgemeines zur aktuellen Situation:

Aktuell sind im Schwarzwald über 8.500 km MTB-Wege einheitlich markiert. Die Strecken verlaufen bis auf wenige Ausnahmen (ca. 2%) auf Forstwegen mit mehr als 2 m Breite. Viele Mountainbiker fahren aber gerne auch auf Wegen unter 2 m Breite (so genannten Singletrails). Dies steht im rechtlichen Konflikt mit dem Landeswaldgesetz Baden-Württembergs, das Radfahren auf Wegen unter 2 m Breite untersagt.

Für diese Fragestellung gibt das Landeswaldgesetz die Möglichkeit, mit Ausnahme-genehmigungen Singletrails als MTB-Wege auszuweisen, wovon bisher jedoch kaum Gebrauch gemacht wurde. Die Verantwortlichen von Forst, Naturparks, Schwarzwaldverein und Tourismus wissen um diesen Konflikt. Die Problematik wurde in mehreren Gesprächsrunden seit 2010 behandelt und führte zu dem Entschluss die aktuelle Situation im Rahmen einer von der Universität Freiburg begleiteten Studie genauer zu erfassen. Wichtigstes Ziel der Befragung war, herauszufinden ob und in welcher Art und Umfang es zu Störungen oder Konflikten zwischen Wanderern und Mountainbikern kommt. Das Ergebnis der Studie zeigt eine insgesamt hohe Zufriedenheit der Waldbesucher und nur relativ geringe Konflikte zwischen den beiden Zielgruppen.

Abgeleitet aus den Ergebnissen der Studie haben die Verantwortlichen nun Ziele für eine aktive Weiterentwicklung des MTB-Wegenetzes im Schwarzwald entwickelt.

2. Ziele der Initiative:

- Stärkung der radtouristischen Attraktivität des Schwarzwaldes durch qualitative Aufwertung des MTB-Netzes.
- Nicht mehr zeitgemäße bzw. ungeeignete Teile des bisherigen MTB-Wegenetzes sollen herausgenommen werden.
- Öffnung und Ausweisung von Wegen unter 2 Meter Breite für die Nutzung als so genannte Singletrails für Mountainbiker. Der Anteil solcher Singletrail- Abschnitte soll ca. 10% am gesamten MTB-Wegenetz betragen.
- Umsetzung eines Akzeptanzmanagements zur Minimierung von gegenseitigen Konflikten und Störungen (u.a. Beschilderung, Verhalten, Aufklärung).
- Integration der Mountainbiker in Aufgaben der Wegepflege bzw. Instandhaltung (z.B. über den Schwarzwaldverein).
- Imagegewinn der beteiligten Institutionen durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit.

3. Umsetzung:

- Träger und Entwickler der Maßnahmen sind die i.d.R. Kommunen.
- Die Umsetzung soll auf Grundlage des aktuellen Waldgesetzes mit dem Instrument der Ausnahmegenehmigung erfolgen.
- Die konkrete Wegstreckenführung soll jeweils vor Ort erfolgen.
- Die konkrete Umsetzung solcher Strecken erfolgt auf Grundlage des von den Naturparks und dem AK-Rad finanzierten "MTB-Manual", welcher zur Zeit aktualisiert und an diese Zielsetzung angepasst wird.

Aufgaben der Institutionen in diesem Prozess:

- *Forstverwaltung*: aktive Kommunikation und Unterstützung der Waldbesitzer und UFB zur Umsetzung der Ausnahmemöglichkeiten gemäß LWaldG.
- *Tourismus*: Unterstützung der Gemeinden bei der Suche geeigneter Wege, Kommunikation, Werbung, Marketing, Strategische Marketingziele in Qualität und Quantität.
- *Naturparke*: Federführung bei der Aktualisierung des "MTB-Manual", Steuerung, finanzielle Förderung der einzelnen Maßnahmen.
- *Schwarzwaldverein*: Mitarbeit in der Gesamtkonzeption und bei der Planung vor Ort.

Stand Juni 2013



Naturpark Südschwarzwald

Haus der Natur
Dr.-Pilet-Spur 4
79868 Feldberg
Tel. 07676 9336-10
info@naturpark-suedschwarzwald.de
www.naturpark-suedschwarzwald.de

Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord

Naturpark-Haus auf dem Ruhestein
Schwarzwaldhochstraße 2
77889 Seebach
Tel. 07449 913054
info@naturparkschwarzwald.de
www.naturparkschwarzwald.de

Dieses Projekt wurde gefördert durch den Naturpark Südschwarzwald und den Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord mit Mitteln des Landes Baden-Württemberg, der Lotterie Glücksspirale und der Europäischen Union (ELER).

Mit freundlicher Unterstützung

