

MTB.NRW

Nutzung, Konflikte, Potenziale

Analyse der Mountainbike-Situation in Nordrhein-Westfalen



Inhalt

1. EINLEITUNG	07-19
1.1 Mountainbiken als Freizeitaktivität	07-08
1.2 Zielsetzung des Forschungsprojektes	09
1.3 Konfliktfelder im Kontext des Mountainbikens	09-11
1.3.1 Konflikte zwischen Mountainbikenden und Waldbesitzenden	09-10
1.3.2 Konflikte zwischen Mountainbiken und Naturschutz	10
1.3.3 Konflikte mit anderen Erholungssuchenden	10-11
1.4 Gesellschaftliche Wirkung des Mountainbikens	11-14
1.4.1 Gesundheitswirkung	11-12
1.4.2 Soziale Wirkung	12
1.4.3 Ökonomische Wirkung	12-13
1.4.4 Naturerleben und Umweltbildung	13-14
1.5 Methodik der empirischen Untersuchung	14-19
1.5.1 Vor-Ort-Begutachtungen und Akteursgespräche	16
1.5.2 Workshops zur standortspezifischen Vertiefung	16-17
1.5.3 Heatmap-Analysen digitaler Bewegungsdaten	17
1.5.4 Nutzerzählungen mit Zählgeräten	17
1.5.5 Befragung von Mountainbikenden	17-18
1.5.6 Zusammenführung der Ergebnisse und Gesamtworkshop	18-19
2. RECHTLICHE GRUNDLAGEN IN NRW	20-24
2.1 Naturschutz- und forstrechtliche Vorgaben	20-22
2.2 Wegegebote und Einschränkungen	22-23
2.3 Waldumwandlung und Wegebau	23-24
2.3.1 Waldumwandlung im Kontext des Mountainbikens	23-24
2.3.2 Vorgaben zum Waldwegebau in NRW im Kontext des Mountainbikens	24
2.4 Klassifizierung der Wege für die vorliegende Untersuchung	24

Inhalt

3. WAS MOUNTAINBIKEN IN NRW AUSMACHT	25-40
3.1 Topographische Lagen	25
3.2 Motivlage	26
3.3 Disziplinen	26-27
3.4 Was macht MTB für die Akteure vor Ort aus?	27-28
3.5 Meinungsbild der Mountainbike-Community (Online-Befragung)	29-38
3.6 Nutzungsfrequenzen: Ergebnisse der Frequenzzählungen	38-40
4. VORSTELLUNG DER CASE STUDIES AUS NRW	41-72
4.1 Iserlohn	42-47
4.1.1 Steckbrief	42-43
4.1.2 Ist-Zustand	43-44
4.1.3 Stärken und Schwächen	44-45
4.1.4 Ergebnisse der Zählungen	45-47
4.2 Hürtgenwald / Rureifel	48-50
4.2.1 Steckbrief	48-49
4.2.2 Ist-Zustand	49
4.2.3 Stärken und Schwächen	50
4.3 Wuppertal - Buchholz	50-55
4.3.1 Steckbrief	50-51
4.3.2 Ist-Zustand	52
4.3.3 Stärken und Schwächen	52-53
4.3.4 Ergebnisse der Zählungen	53-55

Inhalt

4.4	Wendener Land	56-60
4.4.1	Steckbrief	56
4.4.2	Ist-Zustand	56-57
4.4.3	Stärken und Schwächen	57-58
4.4.4	Ergebnisse der Zählungen	58-60
4.5	Glessener Höhe	60-62
4.5.1	Steckbrief	60-61
4.5.2	Ist-Zustand	61-62
4.5.3	Stärken und Schwächen	62
4.6	Bonn/Venusberg	63-65
4.6.1	Steckbrief	63
4.6.2	Ist-Zustand	64-65
4.6.3	Stärken und Schwächen	65
4.7	Ruhrgebiet	65-70
4.7.1	Steckbrief	65-67
4.7.2	Ist-Zustand	67-68
4.7.3	Stärken und Schwächen	68
4.7.4	Ergebnisse der Zählungen	68-70
4.8	Winterberg	70-72
4.8.1	Steckbrief	70-71
4.8.2	Ist-Zustand	71-72
4.8.3	Stärken und Schwächen	72

5.	ERGEBNISSE DES GESAMTWORKSHOPS ZUR MOUNTAINBIKE-SITUATION IN NRW	73-76
-----------	---	--------------

5.1	Prioritäten der Akteure	73-74
5.2	Kerninhalte der Diskussionsrunden / Gallery-Walk	74-75
5.3	Übergeordnetes Fazit	76

Inhalt

6. BEISPIELE AUS ANDEREN BUNDESLÄNDERN	77-82
6.1 Green Trails Landkreis Waldeck-Frankenberg	77-78
6.2 Koblenz	79-81
6.3 Übertragbarkeit der Modelle „Green Trails Landkreis Waldeck-Frankenberg“ und „Koblenz“ auf NRW	81-82
7. ZU BEACHTENDE RAHMENFAKTOREN	83-86
7.1 Notwendigkeit einer proaktiven Herangehensweise	83
7.2 Beachtung des gesetzlichen Rahmens	83
7.3 Wahrung der Eigentümerinteressen	83
7.4 Rolle und Einbindung von Vereinen und Ehrenamtlichen	83-84
7.5 Konfliktminimierung mit anderen Nutzergruppen	85
7.6 Verkehrssicherung und Pflege von Trails	85
7.7 Beschilderung & Digitalisierung	86
7.8 Politische Unterstützung	86
8. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR EINE PROAKTIVE HERANGEHENSWEISE AN EINEN KONFLIKTARMEN UMGANG MIT DER SPORTART MOUNTAINBIKEN IN NRW	87-92
8.1 Hoheitliche MTB-Beauftragte und MTB-Kümmerer	87
8.2 Vereine als offizielle Vertretung der örtlichen MTB-Community	88
8.3 Bedarfsgerechte Weiterentwicklung mit der Entwicklung von Mountainbike-Trailnetzen	88-89
8.4 Schaffung von Trails und Angeboten für die große Mehrheit	89

Inhalt

8.5	Räumliche Betrachtung bei der Suche nach möglichen Standorten ausweiten	90
8.6	Shared Trails	90
8.7	Etablierung Runder Tische	90
8.8	Klare Ziele formulieren und in bestehende Strategien implementieren	90-91
8.9	Durchführung von Sensibilisierungsveranstaltungen / Kampagnen	91-92
8.10	Verhaltensregeln/Trailrules aufstellen	92

9. FAZIT	93
-----------------	-----------

LITERATUR	94-96
------------------	--------------

ANHANG	97-105
---------------	---------------

Musterablauf zur Etablierung eines Trails (bis zum Bau)	94-96
Muster Gestattungsvertrag	97-105

1. Einleitung

1.1 MOUNTAINBIKEN ALS FREIZEITAKTIVITÄT

Das Mountainbiken hat sich in den vergangenen Jahren von einer Trendsportart zu einer etablierten Breitensportart entwickelt. Laut dem Marktforschungsinstitut Allensbach zählt es zu den fünf am häufigsten ausgeübten Sportarten in Deutschland. Rund 23 % der Bevölkerung fahren zumindest gelegentlich (17 %) oder häufig (6 %) Mountainbike, wobei die Zahl der aktiv Mountainbikenden seit dem Jahr 2019 konstant bei über 15 Millionen Personen liegt (IfD Allensbach, 2024a; 2024b). Diese Zahlen verdeutlichen die hohe gesellschaftliche Relevanz des Mountainbikens als Freizeit- und Natursportart.

Die Ausübung des Mountainbikens ist eng an bestimmte topographische Voraussetzungen gebunden. Mountainbike-Trails werden überwiegend in Geländebereichen mit Gefälle angelegt und befahren, da Abfahrten sowie technisch anspruchsvolle Passagen einen zentralen Reiz der Sportart darstellen. Solche Geländeformen finden sich in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus vor allem in bewaldeten Mittelgebirgs- und Hanglagen. Entsprechend findet Mountainbiken überwiegend in Wäldern statt, da diese nicht nur geeignete topographische Bedingungen bieten, sondern auch zusammenhängende, verkehrsarme Räume darstellen. Wälder sind damit der zentrale Ausübungsraum des Mountainbikens und gewinnen als Freizeit- und Sportraum zunehmend an Bedeutung.

Ähnlich wie andere Sportarten unterliegt das Mountainbiken im Laufe der Jahre einer Weiterentwicklung und Ausdifferenzierung. In den vergangenen Jahren haben sich unterschiedliche

Mountainbikesegmente herausgebildet, die jeweils spezifische Anforderungen an Fahrtechnik, Kondition, Material und Infrastruktur stellen. Mit zunehmender Intensität der Ausübung steigen in der Regel auch die Ansprüche an fahrtechnische und konditionelle Herausforderungen. Darüber hinaus haben sich spezialisierte Subbereiche entwickelt, die etwa sprunghafte Fahrstile oder das gezielte Überwinden und Umfahren von Hindernissen in den Fokus rücken.

Die Entwicklung des elektrisch unterstützten Mountainbikes (E-MTB) in den letzten Jahren führt zu weiteren Veränderungen im Mountainbikesport. Die Unterstützung auf längeren Strecken oder an Steigungen beeinflusst das Fahrerlebnis und ermöglicht größere Bewegungsradien sowie ein verändertes Fahrverhalten, wodurch neue Zielgruppen erschlossen werden.

Eine Trendumkehr, dass das Mountainbiken zukünftig aus der Mode kommt, ist nicht zu erwarten. Der rasante Anstieg wie im letzten Jahrzehnt scheint sich abzuflachen, aber es zeichnet sich ab, dass die hohen Aktivenzahlen konstant bleiben. In immer mehr Regionen in NRW, Deutschland und auch vielen anderen Regionen der Welt, werden Mountainbikeangebote für Einheimische und Besucher geschaffen (Mountainbike Forum Deutschland e. V., 2022). Auch gründen sich, gerade in Deutschland, flächendeckend immer weitere Interessensvertretungen/Vereine, welche aus der Mountainbike-Community heraus eine attraktive Mountainbike-Infrastruktur etablieren möchten. Die Marktdaten des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) stützen diese Einschätzung. Im reinen Fahrräderbestand gab es in Deutschland in den letzten 10 Jahren einen Zuwachs von 18 % auf 88,7 Millionen Fahrräder (Zweirad-Industrie-Verbandes

[ZIV], 2025). Und der ZIV sieht den Markt noch nicht als gesättigt an. Das Mountainbike hat hierbei einen großen Anteil und ist z. B. mit 874.000 verkauften Rädern im Jahr 2024 nach dem Trekkingrad die am zweithäufigsten verkaufte Fahrradkategorie. Hierbei sticht besonders hervor, dass der Trend eindeutig vom herkömmlichen Mountainbike hin zum E-MTB geht, da von den 874.000 verkauften Mountainbikes 820.000 E-MTB's waren. Leasingmöglichkeiten sind ein weiterer Treiber, 35 % der im Jahr 2024 in Deutschland verkauften Fahrräder wurden geleast (ZIV, 2024). E-MTB's und ein gesteigerter Leasingmarkt erweitern Reichweite, Zugänglichkeit und Zielgruppen, da (Einstiegs) Hürden herabgesetzt werden. Leasingangebote setzen monetäre Anreize bei den preisintensiven (E)-MTB's, welche wiederum durch die Möglichkeit, Anstiege weniger anstrengend zu absolvieren, die Reichweite bei MTB-Touren erhöhen und weitere Zielgruppen inkludieren. Diese Faktoren veranschaulichen, welch hohes Interesse an der Sportart Mountainbiken besteht.

Mit der Ausweitung des Sports und damit verbundener Steigerung des Mountainbike-Aufkommens sowie der wachsenden Bedeutung der Wälder als zentralem Ausübungsraum steigt aber auch das Risiko von Umweltbelastungen und weiterer Konflikte (Mitterwallner et al., 2021). Insbesondere zeigen sich hierbei Nutzungskonflikte im Verhältnis zu den Waldeigentümer*innen. Als Grundeigentümer*innen sind sie für die Bewirtschaftung, Pflege und Verkehrssicherung ihrer Waldflächen verantwortlich und verfolgen eigentümertypische Interessen, wie den Schutz der Substanz ihres Eigentums, die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen forstwirtschaftlichen Nutzung sowie die Begrenzung zusätzlicher Aufwände und Haftungsrisiken. Ungeregeltes oder nicht gestattetes Mountainbiken kann diesen Interessen entgegenstehen, etwa durch Wegeschäden, das Anlegen informeller Trails oder einen erhöhten Pflege- und Kontrollbedarf.

Darüber hinaus können Konflikte mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes, beispielsweise durch Vegetationsschäden, Bodenverdichtung oder Störungen von Wildtieren, entstehen. Auch Nutzungskonflikte mit anderen Erholungssuchenden, etwa mit Wandernden oder Spaziergänger*innen, können insbesondere in stark frequentierten Waldgebieten auftreten.

Insgesamt verdeutlichen die gesellschaftliche Bedeutung des Mountainbikens und die Konfliktlagen die Notwendigkeit einer differenzierten Betrachtung der rechtlichen, ökologischen, eigentumsbezogenen, sportartspezifischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen des Mountainbikens im Wald.

1.2 ZIELSETZUNG DES FORSCHUNGSPROJEKTES

Ziel des wissenschaftlichen Forschungsprojekts ist es, die mit dem Mountainbiken in NRW verbundenen Konflikte und Entwicklungspotenziale im Wald zu analysieren und darauf aufbauend praktikable Handlungsmöglichkeiten abzuleiten, um der Bedeutung des Mountainbikens gerecht zu werden, eine Vereinheitlichung des Umgangs mit Mountainbikebezogenen Fragestellungen und eine Reduzierung von Nutzungskonflikten zu erreichen. Gerade die Vereinheitlichung der prozessualen Herangehensweise ist notwendig, da sich aktuell die damit Befassten, sei es auf behördlicher Ebene oder in Mountainbike-Vereinen, an keinem etablierten Verfahren orientieren können.

Dabei stehen insbesondere die Rahmenbedingungen nach dem Landesforstgesetz (LFoG NRW) und dem Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW), das Verständnis von Wegenutzung, die Interessen der Waldeigentümer*innen sowie die gesellschaftliche Relevanz der Sportart im Fokus. Die abgeleiteten Handlungsmöglichkeiten sollen einerseits die Bedürfnisse der Mountainbikenden berücksichtigen, sich andererseits in den gesetzlichen Rahmenbedingungen bewegen und somit den Konfliktfeldern mit allen relevanten Stakeholdergruppen Rechnung tragen.

1.3 KONFLIKTFELDER IM KONTEXT DES MOUNTAINBIKENS

Das Mountainbiken hat sich, wie in Kapitel 1.1 beschrieben, in Nordrhein-Westfalen zu einer bedeutenden Freizeit- und Natursportaktivität entwickelt. Die hohe Bevölkerungsdichte des Bundeslandes in Kombination mit großflächigen,

für das Mountainbiken attraktiven Waldgebieten führt zu einer intensiven Nutzung dieser Räume. Die Funktionen des Waldes sind dabei im Bundeswaldgesetz (BWaldG) normativ verankert. Gemäß § 1 BWaldG erfüllt der Wald eine **Nutzfunktion** als Grundlage der nachhaltigen Forstwirtschaft, eine **Schutzfunktion** (insbesondere für Klima, Boden, Wasser und Biodiversität) sowie eine **Erholungsfunktion** für die Bevölkerung. Diese gesetzlich festgeschriebene Multifunktionalität des Waldes bedingt ein Spannungsverhältnis zwischen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen. Vor diesem Hintergrund führt die zunehmende Ausübung des Mountainbikens innerhalb der Wälder Nordrhein-Westfalens insbesondere zu Konflikten mit Waldbesitzenden, Forst- und Naturschutzbehörden und anderen Gruppen von Erholungssuchenden.

1.3.1 KONFLIKTE ZWISCHEN MOUNTAINBIKENDEN UND WALDBESITZENDEN

Ein wesentliches Konfliktfeld des Mountainbikens in den Wäldern Nordrhein-Westfalens betrifft die Interessen der Waldbesitzenden, da das Mountainbiken im Wald in der Regel auf fremden Eigentumsflächen stattfindet. Daher nehmen Grundeigentümer*innen eine besondere Rolle ein, da sie nicht nur Nutzungsberechtigte, sondern Träger eigentüمرتypischer Rechte und Pflichten sind. Aus Eigentümerperspektive stehen dabei vor allem der Schutz der Substanz des Eigentums sowie die Sicherstellung einer planbaren Nutzung im Vordergrund. Waldbesitz ist dabei häufig mit individuellen wirtschaftlichen, sicherheitsbezogenen und haftungsrechtlichen Interessen verbunden, die über die rein forstliche Nutzung hinausgehen (Krott 2005).

Gemäß Landesforstgesetz NRW sind Waldbesitzende für die nachhaltige Bewirtschaftung,

Pflege und Verkehrssicherung ihrer Waldflächen verantwortlich. Die Nutzfunktion des Waldes umfasst insbesondere die ordnungsgemäße forstwirtschaftliche Nutzung. Mountainbiken kann diese Funktion beeinträchtigen, wenn Wege verbreitert und Bodenstrukturen verändert werden (Thurston & Reader, 2021).

Darüber hinaus spielen Haftungs- und Verantwortungsfragen eine zentrale Rolle im Konflikt zwischen Mountainbikenden und Waldbesitzenden. Internationale Studien zeigen, dass Freizeitnutzungen wie das Mountainbiken von Waldbesitzenden häufig als zusätzliche Belastung wahrgenommen werden, da sie mit erhöhtem Koordinationsaufwand, Kosten sowie Unsicherheiten hinsichtlich der Haftung bei Unfällen verbunden sind (Wilkes-Allemann et al., 2020). Die Autor*innen weisen darauf hin, dass insbesondere ungeregelte oder informelle Mountainbike-Nutzungen die Interessen von Waldbesitzenden tangieren, da diese langfristige Planungssicherheit und Kontrolle über die Nutzung ihres Eigentums erschweren.

In der Gesamtschau ist der Konflikt zwischen Mountainbikenden und Waldbesitzenden somit nicht allein als Nutzungskonflikt zu verstehen, sondern als Ausdruck eines grundlegenden Spannungsverhältnisses zwischen dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum, den gesetzlichen Betretungsrechten der Allgemeinheit und den wachsenden Ansprüchen sportlicher Freizeitnutzung im Wald (Krott, 2005; Wilkes-Allemann et al., 2020).

Besonders hervorzuheben ist, dass Nordrhein-Westfalen einen sehr hohen Anteil an Privatwaldbesitz aufweist. Mit 63 Prozent ist dieser so hoch wie in keinem anderen Bundesland und verteilt sich auf ca. 152.000 private Waldbesitzer (Landesbetrieb Wald und Holz NRW, 2025).

1.3.2 KONFLIKTE ZWISCHEN MOUNTAINBIKEN UND NATURSCHUTZ

Die Schutzfunktion des Waldes stellt einen weiteren Konfliktbereich dar. Sie umfasst unter anderem den Schutz von Böden, Gewässern sowie von Tier- und Pflanzenarten. Mountainbiken kann diese Schutzfunktion beeinträchtigen, wenn es zur Störung von Wildtieren, zur Zerstörung bodennaher Vegetation oder zur Förderung von Erosionsprozessen kommt (Löffler et al., 2014).

Besonders problematisch ist das Mountainbiken in ökologisch sensiblen oder rechtlich geschützten Bereichen. Nach § 1 BNatSchG sind Natur und Landschaft so zu schützen, „dass ihre Leistungs- und Funktionsfähigkeit langfristig erhalten bleibt“. In Naturschutzgebieten besteht zudem ein Wegegebot, so verbietet § 59 Absatz 3 LNatSchG NRW das Radfahren außerhalb von Straßen und Wegen.

Studien zeigen, dass sportliche Freizeitnutzungen wie Mountainbiken insbesondere während der Brut- und Setzzeiten zu Verhaltensänderungen und Verdrängungseffekten bei Wildtieren führen können (Coppes & Braunisch, 2013). Vor diesem Hintergrund wird Mountainbiken von Naturschutzakteuren häufig als zusätzliche Belastung für ohnehin stark beanspruchte Waldökosysteme bewertet.

1.3.3 KONFLIKTE MIT ANDEREN ERHOLUNGSSUCHENDEN

Neben den strukturellen Konflikten mit Waldbesitzenden und den Zielen des Naturschutzes treten auch Konflikte mit anderen Erholungssuchenden auf. Die Erholungsfunktion des Waldes umfasst verschiedene Formen der

ruhigen und aktiven Freizeitnutzung.

Konflikte entstehen vor allem durch unterschiedliche Geschwindigkeiten und Wahrnehmungen von Sicherheit auf gemeinsam genutzten Wegen. Begegnungen mit schnell fahrenden Mountainbikenden können als gefährdend oder störend empfunden werden, insbesondere auf schmalen oder unübersichtlichen Wegen (Arnberger & Brandenburg, 2007). Solche Nutzungskonflikte sind meist lokal begrenzt, können jedoch bei hoher Besucherzahl die wahrgenommene Erholungsqualität deutlich mindern (Mann & Abscher, 2008).

1.4 GESELLSCHAFTLICHE WIRKUNG DES MOUNTAINBIKENS

Häufig wird das Mountainbiken auf die vielfach diskutierten Konfliktbereiche reduziert. Dies wird der Gesamtgemengelage nicht in Gänze gerecht, daher werden nachfolgend die gesundheitsbezogenen, sozialen und ökonomischen Wirkungen des Mountainbikens aufgezeigt.

1.4.1 GESUNDHEITSWIRKUNG

Allgemein wird für Erwachsene empfohlen, sportliche Aktivitäten mindestens 150 Minuten pro Woche mit moderater Intensität oder 75 Minuten mit hoher Intensität durchzuführen, ergänzt durch Kräftigungsübungen an mindestens zwei Tagen pro Woche (Rütten & Pfeifer, 2017). Diese allgemeinen Bewegungsempfehlungen lassen sich durch eine Vielzahl von Ausdaueraktivitäten umsetzen, die Herz-Kreislauf-System und Muskulatur gleichermaßen beanspruchen. Dazu zählt neben klassischem Radfahren insbesondere das Mountainbiken, das durch seine abwechslungsreichen Belastungsprofile sowohl

Ausdauer als auch Kraft und Koordination fördert.

Insbesondere für Einsteigende ist oft die Anziehungskraft von Geschwindigkeit und Adrenalin der grundlegende Antrieb. Allerdings verschiebt sich mit wachsender Erfahrung und regelmäßiger Ausübung dieser Fokus in Richtung des Wunsches, die eigenen Fähigkeiten zu verbessern sowie Gesundheit und Wohlbefinden zu fördern. Die Konfrontation mit Herausforderungen, welche die eigenen Grenzen fordern, kann den Aktiven zudem ein Gefühl der Erfüllung geben und ihr Vertrauen in ihre eigenen Fähigkeiten stärken (Roberts et al., 2018).

Ein zentrales Element des Mountainbikens ist das Gefühl von Unabhängigkeit und Freiheit. Hinzu kommt die volle Konzentration auf das Wesentliche, die Ansprache verschiedener Sinne und die Möglichkeit effizienter Erholung. Der Kontrast zwischen dem ruhigen, gleichmäßigen Treten bergauf und der dynamischen Abfahrt, bei der Mensch, Fahrrad, Strecke und Untergrund gleichzeitig agieren und zu steuern sind, ist für viele Mountainbikende besonders reizvoll. Dieses Erleben wird häufig als tiefes Gefühl von Freiheit empfunden. Beim Fahren konzentriert man sich vollkommen, ohne Ablenkung durch äußere Einflüsse. Genau dieses intensive Eintauchen in den Moment beschreibt der Begriff „Flow“, der in der Psychologie einen Zustand völliger Fokussierung bezeichnet. Dabei spricht Mountainbiken alle Sinne an. Das Wechselspiel aus Geschwindigkeit, Balance und Gelände fordert Körper und Geist und hilft gleichzeitig, den Alltagsstress hinter sich zu lassen. Selbst kurze Fahrten können so eine spürbare Erholung bewirken. Dank Bergbahnen, E-Mountainbikes oder weiterer Hilfen muss es heute nicht mehr zwingend anstrengungsgeprägt sein (Brunnhuber 2015). Die Nutzung von E-Mountainbikes ermöglicht eine moderate Trainingsintensität und bietet somit auch Personen mit geringerer Ausdauerleistungsfähigkeit die

Möglichkeit, größere Höhen zu erreichen und naturnahe sowie abgelegene Umgebungen zu erleben (Mitterwallner et al., 2021). Speziell gebaute Trails unterstützen den Flow-Effekt zusätzlich, da sie das Gleichgewicht schulen, die Konzentration fördern und ein intensives Fahrerlebnis ermöglichen (Brunnhuber, 2015). Mountainbiken fördert das psychische Wohlbefinden, indem es hilft, Stress abzubauen, die Stimmung zu verbessern und das Selbstwertgefühl zu steigern. Es spielt eine wichtige Rolle bei der Aufrechterhaltung einer positiven mentalen Gesundheit und kann als effektive Bewältigungsstrategie bei psychischen Problemen dienen. Abenteuerliche Outdoor-Aktivitäten wie Mountainbiken bieten langfristige Vorteile für die psychische Gesundheit und tragen zum allgemeinen Wohlbefinden bei (Roberts et al., 2018).

1.4.2 SOZIALE WIRKUNG

Mountainbiken ist trotz seiner Einordnung als Individualsport stark gemeinschaftsorientiert in seiner Ausübung, auch wenn die formale Vereinsbindung oft gering ist (Steinbauer et al., 2023). Rund 85 % der Mountainbikenden sind in Gesellschaft mit Freunden, Familie oder dem Partner unterwegs. Damit erfüllt der Sport eine wichtige soziale Funktion: Er schafft Zugehörigkeit, stärkt den Zusammenhalt und bietet einen niedrigschwelligen Rahmen für gemeinsames Naturerleben. Verstärkend wirken gesellschaftliche Entwicklungen wie Urbanisierung, ein verändertes Freizeitverhalten und der Wunsch nach Selbstverwirklichung, Individualität und kurzen Auszeiten vom Alltag, die das Mountainbiken für viele besonders attraktiv machen (Greenblatt, 2002; Mountainbike Forum Deutschland e. V., 2018; Wöhrstein, 1998).

Zugleich entsteht in der Community ein starkes Verantwortungsgefühl für die genutzten Naturräume („Stewardship“). Dies zeigt sich etwa in der hohen

Bereitschaft, sich an der Pflege und Instandhaltung von Wegen zu beteiligen und aktiv zum Erhalt der Umgebung beizutragen. So verbindet Mountainbiken soziale Gemeinschaftserlebnisse mit einem bewussten Umgang mit der Natur (Campbell et al., 2021; Österreichischer Alpenverein, 2015).

Trotz dieser positiven sozialen Wirkung können in gemeinsam genutzten Naturräumen gelegentlich Nutzungskonflikte entstehen, insbesondere zwischen Wandernden und Mountainbikenden. Sie resultieren meist aus überraschenden Begegnungen oder geringen Abständen auf schmalen Wegen. Insgesamt treten solche Konflikte jedoch vergleichsweise selten auf und lassen sich durch klare Verhaltensregeln, Besucherlenkung und angepasste Infrastruktur deutlich reduzieren (Dreyer et al., 2012).

1.4.3 ÖKONOMISCHE WIRKUNG

In der wirtschaftlichen Bedeutung des Mountainbikens ist zuerst der Umsatz bei Radherstellern und -händlern zu nennen. Allein im Jahr 2024 wurden insgesamt 3,9 Millionen Fahrräder verkauft, wovon 874.000 (E)-Mountainbikes waren. Hierbei ist hervorzuheben, dass 820.000 verkaufte E-MTB's den weit überwiegend größeren Anteil ausmachten als herkömmliche MTB's. Somit ist bei den Neuanschaffungen ein überdeutlicher Trend hin zu E-MTB's zu erkennen. Dazu kommt die steigende Bedeutung des Rad-Leasings. 35 % aller Radverkäufe entfielen im Jahr 2024 bereits aufs Leasing. Gerade bei den preisintensiven E-MTB's eröffnet dies eine weitere Vergrößerung des Nutzendenkreises.

In der Tourismus- und Freizeitwirtschaft stellen ländliche Destinationen und urbane Erholungsräume für viele Besucher einen Rückzugsort dar, der im Gegensatz zur Dichte

und den Anforderungen des urbanen Lebens steht (Sobek et al., 2018, S. 25). Mountainbikende suchen naturnahe Trails zur Ausübung ihres Hobbies. Dementsprechend liegt der Fokus des Mountainbiketourismus auf ländlichen Gebieten und birgt das Potenzial, diese Räume nachhaltig zu fördern. Die Schaffung von Mountainbike-Trail-Angeboten mit Anbindung an Hotels und Gastronomieeinrichtungen kann zum Ansteigen der Gästezahlen in diesen Betrieben führen. Gerade die finanzstarke Zielgruppe der Mountainbiketourist*innen sorgt somit für Umsatz in der entsprechenden Region. Die Attraktivität der Region kann durch die Vermarktung von MTB-Strecken und MTB-Events gesteigert werden und kann zur Diversifizierung des touristischen Angebots und zur Saisonverlängerung, und somit z. B. zu einer verringerten Saisonabhängigkeit vom zurückgehenden schneegebundenen Wintertourismus, beitragen. Selbstverständlich stehen die Trails auch zur Nutzung durch die lokale Bevölkerung offen. Dies resultiert in den bereits genannten gesundheitsfördernden und positiven Effekten für das allgemeine Wohlbefinden der regionalen Bevölkerung.

1.4.4 NATURERLEBEN UND UMWELTBILDUNG

Mountainbiken schafft nicht nur ökonomische, körperliche und soziale Effekte, sondern fördert auch den bewussten Umgang mit der Natur. Durch die Wahl naturnaher Räume werden Naturbezüge unmittelbar erfahrbar, und viele Mountainbikende entwickeln ein ausgeprägtes Interesse am Schutz der von ihnen genutzten Landschaften. Natursport generiert intensive Naturerlebnisse und -erfahrungen. Das ureigene Interesse von Natursportler*innen liegt daher im Erhalt der Naturräume in ihrer Vielfalt, deren Schonung und Schutz. Das Sporttreiben auf Wegen, Pfaden und in abwechslungsreichen Geländestrukturen trägt dazu

bei, ökologische Zusammenhänge wahrzunehmen und ein Verständnis für sensible Bereiche zu entwickeln. Dies kann einen Beitrag zur Steigerung der Wertschätzung und Bereitschaft zum Schutz der Natur leisten. Mountainbiken ermöglicht eine umweltfreundliche Fortbewegung im Gelände und gilt daher als nachhaltige Outdoor-Aktivität (Österreichischer Alpenverein, 2015; Sand, 2018).

Gut geplante und klar geführte Mountainbike-Trails können diesen Prozess unterstützen (Österreichischer Alpenverein, 2015). Standards für Infrastrukturen und Angebotsplanung im Mountainbiken setzen sich allmählich durch. Solche Trails ermöglichen ein intensives Naturerleben, bieten Orientierung und vermitteln, durch Beschilderung oder begleitende Informationsangebote, Wissen über den Naturraum. Durch eine eindeutige Kennzeichnung der freigegebenen Routen lässt sich die Nutzung unerlaubter Wege reduzieren. Eine abwechslungsreiche Streckenführung entlang natürlicher Strukturen oder attraktiver Aussichtspunkte erhöht zugleich den Erlebniswert (Steinbauer et al., 2023).

Studien zeigen, dass naturbasierte Aktivitäten Umweltwissen fördern und häufig mit einem stärker ökologisch orientierten Verhalten einhergehen (Otto & Pensini, 2017). Für eine natur- und sozialverträgliche Ausübung des Sports ist die Einbindung der Mountainbike-Community in Planungs- und Lenkungsprozesse entscheidend (Knowles, 2019). Die dadurch entstehende enge, wechselseitige Beziehung zwischen Mountainbikenden und ihrer Umgebung („relational und reziprok“) fördert Verantwortungsbewusstsein und nachhaltiges Handeln (IMBA Europe, 2025; Steinbauer et al., 2023).

Zentrale Effekte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Viele Mountainbikende berichten von gesteigerter Wertschätzung und Schutzbereitschaft gegenüber der Natur (Campbell et al., 2021).
2. Ein großer Teil passt sein Verhalten an, um ökologische Auswirkungen zu reduzieren (Campbell et al., 2021).
3. Das Engagement für den Erhalt der Naturräume nimmt zu und stärkt eine Kultur gemeinsamer Verantwortung (IMBA Europe, 2025).
4. Gemeinsame Verantwortung: Die Förderung einer Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und kollektiven Verantwortung („collective stewardship“) ist ein zentraler Aspekt der Weiterentwicklung des Sports (IMBA Europe, 2025).

1.5 METHODIK DER EMPIRISCHEN UNTERSUCHUNG

Zur fundierten Analyse der aktuellen Situation sowie der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Mountainbikens in Nordrhein-Westfalen wurde im Rahmen eines Fallstudien-Ansatzes ein triangulatives Vorgehen durch einen mehrstufigen Mixed-Methods-Ansatz durchgeführt. Dieser kombiniert qualitative und quantitative Erhebungsmethoden, um sowohl raum- und nutzungsbezogene als auch akteurs- und bedarfsorientierte Perspektiven zu erfassen. Durch die Verknüpfung unterschiedlicher Datenquellen wird eine möglichst ganzheitliche Betrachtung ermöglicht und zugleich eine belastbare Grundlage für vergleichende Analysen und praxisorientierte Handlungsempfehlungen geschaffen. Es kam hierbei die parallele Triangulation zum Einsatz,

bei der qualitative und quantitative Daten parallel gesammelt und anschließend miteinander verknüpft wurden. Für die Begleitung des Projektes wurde eine Projektlenkungsgruppe installiert. Diese setzte sich zusammen aus Vertreter*innen des Ministeriums für Verbraucherschutz und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, des Landesbetriebs Wald und Holz NRW, des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, des Instituts für Outdoor, Sport und Umweltforschung der Deutschen Sporthochschule Köln, des Kompetenz- und Koordinationsteams für das Mountainbiken in NRW und der projektdurchführenden IU Internationalen Hochschule. In der Projektlenkungsgruppe wurden u. a. die acht Standorte für die Case Studies (siehe unten) ausgewählt.

In der ersten Stufe des methodischen Ansatzes fanden an den acht Standorten der ausgewählten Case Studies die Vor-Ort-Begutachtungen mit Akteursgesprächen, Workshops und Heatmap-Analysen für die jeweiligen Standorte statt. Hiernach wurden auf die Ergebnisse der ersten drei Bausteine aufbauend an vier Standorten der Case Studies Zählgeräte für die Nutzerzählungen installiert. Parallel wurde die Befragung von Mountainbikenden durchgeführt. Die gesamten Ergebnisse wurden anschließend zusammengeführt und in einem Gesamtworkshop den Teilnehmenden der Workshops aus den acht Case Studies präsentiert, und gemeinsam reflektiert und weitergehend diskutiert (Abbildung 1).

Nachfolgend werden tabellarisch die unterschiedlichen Bausteine hinsichtlich der gewonnen Datenarten und Inhalte aufgelistet.

Abbildung 1: Angewandte Methodik

Quelle: Eigene Darstellung

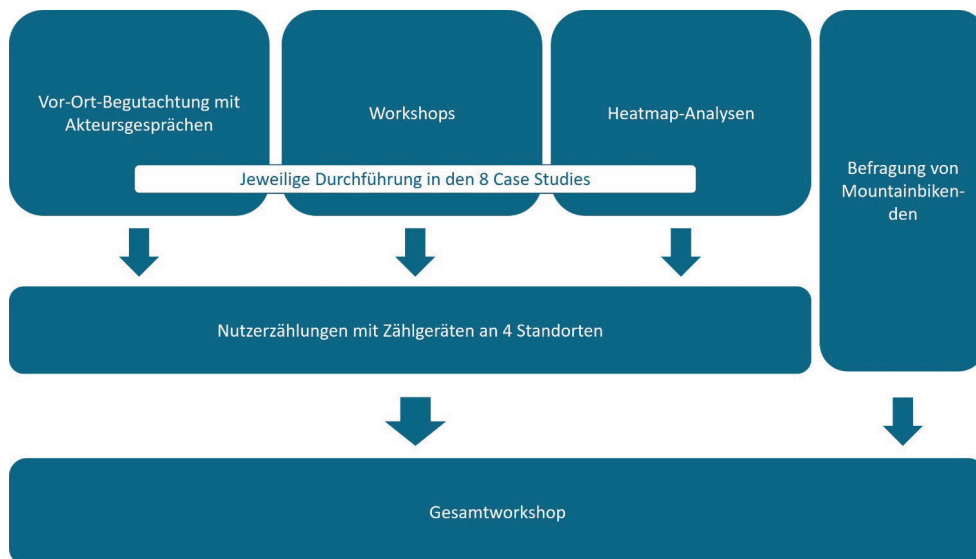


Tabelle 1: Übersicht Datenarten und Inhalte der methodischen Bausteine

Quelle: Eigene Darstellung

METHODISCHER BAUSTEIN	ART DER DATEN	INHALTE
Vor-Ort-Begutachtungen + Akteursgespräche	Qualitativ	Begutachtung regionaler Trails, räumliche Einbindung, Stakeholder-Perspektiven
Workshops (Design Thinking-Methode)	Qualitativ	Stärken/Schwächen der Standorte, Bedarfe, Rahmenbedingungen, partizipative Einschätzung
Heatmap-Analysen	Qualitativ	Kartierung von Nutzungsschwerpunkten, räumliche Verteilung
Befragung von Mountainbikenden (geschlossene und offene Fragen)	Qualitativ & Quantitativ	Nutzungsverhalten, Präferenzen, Erwartungen, Kenntnis der Gesetzeslage
Nutzerzählungen (Zählgeräte)	Qualitativ	Objektive Frequenzdaten, Tages-, Wochen- und saisonale Muster
Gesamtworkshop	Qualitativ	Gesamtüberblick NRW, Ableitung eines Handlungsrahmens

Für die acht Case Study-Standorte wurden ausgewählt:

- Iserlohn/Hemer
- Hürtgenwald
- Wuppertal
- Wendener Land
- Glessener Höhe
- Bonn
- Ruhrgebiet
- Winterberg

Ziel war es, den unterschiedlichen räumlichen, sozialen und nutzungsbezogenen Aspekten in NRW Rechnung zu tragen und zugleich in der Zusammenführung der Erkenntnisse Ableitungen übertragbarer Erkenntnisse für eine regionale und überregionale Entwicklung im Bereich des Mountainbikens zu generieren.

Nachfolgend werden die einzelnen Bausteine erläutert.

1.5.1 VOR-ORT-BEGUTACHTUNGEN UND AKTEURSGESPRÄCHE

Im Vordergrund stand bei diesem Baustein die Begutachtung verschiedener aktueller Umsetzungs- und Planungsstände in unterschiedlichen Regionen Nordrhein-Westfalens. Dabei wurden sowohl gestattete als auch nicht gestattete Strecken/Trails berücksichtigt. Die Begutachtungen und Akteursgespräche dienten der Einschätzung des baulichen Zustands, der Nutzungsfrequenz und der Einbindung in die Umgebung (z. B. Erreichbarkeit, Konfliktpotenziale, touristische Infrastruktur).

Die Begutachtungen wurden als Vor-Ort-Termine mit der Begehung gestatteter und nicht gestatteter Wege operationalisiert. Sie erfolgten gemeinsam und im engen Austausch mit relevanten Akteur*innen vor Ort. Dazu zählten Vertreter*innen

von Kommunen, Forst- und Naturschutzbehörden, Waldbesitzenden, Mountainbike-Vereinen und -Initiativen sowie weiteren Interessensgruppen. Die begleitenden Gespräche dienten der Einordnung der beobachteten Situation und ermöglichten eine differenzierte Einschätzung standortspezifischer Herausforderungen und Rahmenbedingungen. Diese Gespräche wurden ergebnisorientiert protokolliert und in den anschließenden Workshops aufgegriffen. Auf diese Weise konnten formale Planungsstände, informelle Nutzungspraktiken und institutionelle Perspektiven miteinander in Beziehung gesetzt werden.

1.5.2 WORKSHOPS ZUR STANDORTSPEZIFISCHEN VERTIEFUNG

Zur Vertiefung der Vor-Ort-Begutachtungen und Akteursgespräche wurden Workshops durchgeführt. Diese bauten inhaltlich auf den protokollierten Ergebnissen der Begutachtungen auf und dienten der strukturierten Auseinandersetzung mit den jeweiligen Standortpotenzialen, -herausforderungen und -besonderheiten. Unter Anwendung von Lego® Serious Play® als Design-Thinking-Methode wurde gemeinsam mit den Teilnehmenden erarbeitet, welche Bedeutung das Mountainbiken für sie hat und welche Stärken, Schwächen und Entwicklungschancen die betrachteten Gebiete aufweisen.

Ein besonderer Fokus lag auf der Identifikation notwendiger Rahmenbedingungen für die Etablierung beziehungsweise Weiterentwicklung von Mountainbike-Trails. Dabei wurden sowohl infrastrukturelle als auch organisatorische, rechtliche und soziale Aspekte diskutiert. Die Workshops lieferten qualitative Erkenntnisse zu lokalen Erwartungshaltungen und Zielkonflikten und trugen dazu bei, unterschiedliche Perspektiven frühzeitig sichtbar zu machen.

Die jeweiligen Workshopergebnisse wurden standortspezifisch mit Hilfe einer induktiven Kategorienbildung strukturiert und für eine standortübergreifende, vergleichende Analyse aufbereitet.

1.5.3 HEATMAP-ANALYSEN DIGITALER BEWEGUNGSDATEN

Zur Ergänzung der qualitativen Vor-Ort-Erhebungen und zur objektiveren Abbildung des tatsächlichen Nutzungsverhaltens wurden digitale Bewegungsdaten ausgewertet. Mithilfe von Heatmap-Analysen aus Anwendungen wie Strava, Outdooractive und Komoot konnten räumliche Nutzungsschwerpunkte des Mountainbikens kartografisch dargestellt und analysiert werden.

Diese Analysen erlaubten Aussagen zur räumlichen Verteilung der Nutzung, zu häufig frequentierten Strecken sowie zu potenziellen Konfliktzonen, etwa in Bereichen mit hoher Überschneidung verschiedener Nutzergruppen. Die Heatmaps dienten zudem als Vergleichs- und Validierungsinstrument für die Beobachtungen aus den Vor-Ort-Begutachtungen und Workshops.

1.5.4 NUTZERZÄHLUNGEN MIT ZÄHLGERÄTEN

Zur quantitativen Erfassung der tatsächlichen Trailnutzung wurden an vier ausgewählten Case-Study-Standorten Zählgeräte installiert. Die Auswahl dieser Standorte erfolgte gezielt, um die Heterogenität der untersuchten Regionen möglichst gut abzubilden. Berücksichtigt wurden dabei unterschiedliche naturräumliche, strukturelle und nutzungsbezogene Gegebenheiten, wie etwa topografische Unterschiede und Nähe zu Ballungsräumen.

An jedem der ausgewählten Standorte sollte jeweils ein Zählgerät an einem gestatteten Trailabschnitt sowie ein weiteres an einem nicht gestatteten Trailabschnitt angebracht werden. Ziel dieser Auswahl war es, Erkenntnisse über die tatsächliche Frequentierung unterschiedlicher Wegetypen zu generieren.

Bei der Platzierung der Zählgeräte wurden regionsspezifische Gegebenheiten berücksichtigt, um möglichst aussagekräftige Daten für die jeweilige Region zu erhalten. Dazu zählten unter anderem die Wegbreite, die Erreichbarkeit der Strecken, bestehende Alternativrouten sowie bekannte Nutzungsschwerpunkte. Die Zählungen erfolgten im Zeitraum 01.07. 2025 bis 31.10.2025 und lieferten kontinuierliche Daten zur Nutzungshäufigkeit und zeitlichen Nutzungsmustern wie Tages- und Wochenverläufe sowie saisonalen Schwankungen. Die genauen Positionierungen der Zählgeräte finden sich in den jeweiligen Kapiteln der Case Studies.

Die erhobenen Zähldaten bilden eine quantitative Grundlage zur objektiven Bewertung der Trailnutzung und ergänzen die qualitativen Erkenntnisse aus Vor-Ort-Begutachtungen, Akteursgesprächen, Workshops und der Nutzendenbefragung.

1.5.5 BEFRAGUNG VON MOUNTAINBIKENDEN

Zur Erfassung des Nutzungsverhaltens, der Bedürfnisse und Erwartungen der Mountainbikenden und deren Kenntnis der rechtlichen Grundlagen wurde eine standardisierte Befragung durchgeführt.

Die Erhebung umfasste eine Stichprobe von insgesamt 1.455 befragten Mountainbikenden. Der Erhebungszeitraum erstreckte sich vom 20.09.2025

bis zum 31.10.2025 und die Befragung wurde als Online-Befragung umgesetzt. Die Teilnahme richtete sich an aktive Mountainbikende unterschiedlicher Altersgruppen, Erfahrungsstufen und Nutzungsintensitäten, um ein möglichst breites Spektrum an Perspektiven abzubilden.

Durch die Verwendung von offenen und geschlossenen Fragen lieferte die Befragung sowohl quantitative als auch qualitative Daten. Inhaltlich erfasste die Befragung unter anderem Angaben zu:

- Nutzungsfrequenz und bevorzugten Fahrzeiten
- bevorzugten Trailtypen und Schwierigkeitsgraden
- Anreiseentfernungen und genutzten Verkehrsmitteln
- saisonalen Nutzungsmustern
- Wahrnehmung und Bewertung bestehender Mountainbike-Angebote
- Einschätzung von Nutzungskonflikten mit anderen Nutzergruppen
- Erwartungen an Infrastruktur, Organisation und zukünftige Angebotsentwicklung
- Nutzung von Navigations-Apps

Ergänzend enthielt der Fragebogen offene Fragestellungen, die es den Teilnehmenden ermöglichen, individuelle Erfahrungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge zu formulieren. Diese qualitativen Angaben lieferten vertiefende Einblicke in Motivationen, Hemmnisse und subjektive Wahrnehmungen.

Die Auswertung der Befragungsdaten erfolgte mittels deskriptiver Statistik. Dabei wurden Häufigkeiten, Verteilungen und Mittelwerte ermittelt, um zentrale Nutzungsmuster und Bedarfe sichtbar zu machen.

1.5.6 ZUSAMMENFÜHRUNG DER ERGEBNISSE UND GESAMTWORKSHOP

Die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungsbausteine wurden im Sinne der parallelen Triangulation systematisch zusammengeführt. Ziel dieser Zusammenführung war es, die unterschiedlichen Perspektiven und Datentypen – qualitative Einschätzungen, partizipative Ergebnisse sowie quantitative Nutzungsdaten – miteinander zu verknüpfen und in einen übergeordneten Zusammenhang zu stellen. Durch diesen integrativen Ansatz konnten Nutzungsmuster, Bedarfe und Rahmenbedingungen des Mountainbikens in Nordrhein-Westfalen nicht nur isoliert betrachtet, sondern wechselseitig eingeordnet und validiert werden.

In die Zusammenführung flossen die Erkenntnisse aus den Vor-Ort-Begutachtungen, den begleitenden Akteursgesprächen, den Workshops an den Case-Study-Standorten, den Heatmap-Analysen, den Nutzerzählungen sowie der Befragung der Mountainbikenden ein. Die Kombination dieser Daten ermöglichte eine differenzierte Einordnung der Ergebnisse über einzelne Standorte hinaus und bildete die Grundlage für eine vergleichende Bewertung der Case Studies.

Aufbauend auf dieser Ergebniszusammenführung wurde zum Abschluss der Untersuchung ein Gesamtworkshop durchgeführt. Zu diesem Workshop wurden alle Akteur*innen eingeladen, die bereits im Rahmen der Vor-Ort-Begutachtungen, Akteursgespräche und Workshops an den Case-Study-Standorten beteiligt waren. Ziel des Gesamtworkshops war es, die zusammengeführten Ergebnisse transparent darzustellen, gemeinsam zu reflektieren und daraus übergeordnete Rahmenbedingungen und Handlungsoptionen für die zukünftige Entwicklung des Mountainbikens in Nordrhein-Westfalen abzuleiten.

Im Rahmen des Gesamtworkshops wurden die Ergebnisse aller Untersuchungsbausteine zunächst strukturiert präsentiert. Anschließend erfolgte eine vertiefende Bearbeitung in einem partizipativen Workshopformat. Mithilfe eines Gallery Walks wurden zentrale Themenfelder, Erkenntnisse und Fragestellungen visualisiert und von den Teilnehmenden gemeinsam diskutiert. Dieses Format ermöglichte es, unterschiedliche Sichtweisen zusammenzuführen, Querverbindungen zwischen den Ergebnissen herzustellen und standortübergreifende Perspektiven zu entwickeln.

Auf Basis der Diskussionen im Gallery Walk wurden gemeinsam Handlungsoptionen und notwendige Rahmenbedingungen erarbeitet. Dabei flossen sowohl die empirischen Ergebnisse der Untersuchung als auch die praktischen Erfahrungen und das Fachwissen der Teilnehmenden ein. Der Gesamtworkshop fungierte somit als verbindendes Element zwischen Analyse und Praxis und stellte sicher, dass die abgeleiteten Empfehlungen fachlich fundiert, praxisnah und von den relevanten Akteuren mitentwickelt sind.

2. Rechtliche Grundlagen in NRW

Die rechtlichen Grundlagen des Mountainbikens im Wald in Nordrhein-Westfalen spiegeln das Spannungsverhältnis zwischen dem grundgesetzlich geschützten Eigentumsrecht der Waldbesitzenden und dem gesetzlich verankerten Waldbetretungsrecht der Allgemeinheit wider. Das Rechtssystem bietet einen Interessenausgleich, indem es den Schutz des Eigentums anerkennt und gleichzeitig das allgemeine Betretungsrecht gewährleistet. Dadurch wird ein Gleichgewicht angestrebt, das sowohl den Bedürfnissen der Waldbesitzenden als auch den Interessen der Allgemeinheit gerecht wird.

Im Kontext des Waldbesitzes muss beachtet werden, dass der Wald nach verschiedenen Waldbesitzarten unterschieden wird. In Nordrhein-Westfalen bildet der Privatwald den größten Anteil mit rund 63 % der Waldfläche. Etwa 21 % der Waldfläche sind Körperschaftswald, der sich im Besitz von Kommunen, Gemeinden oder anderen Körperschaften des öffentlichen Rechts befindet. Der Staatswald, der sowohl Landes- als auch Bundeswald umfasst, macht zusammen etwa 16 % der Waldfläche in Nordrhein-Westfalen aus (Landesbetrieb Wald und Holz NRW, 2025). Das Eigentum an Waldflächen unterliegt dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG und wird zivilrechtlich durch § 903 BGB konkretisiert, der den Eigentümer*innen grundsätzlich umfassende Abwehrbefugnisse gegenüber Nutzungen durch Dritte einräumt. Dies bedeutet, dass Waldbesitzende das Mountainbiken in ihren Wäldern grundsätzlich untersagen könnten. Darüber hinaus verpflichtet das Eigentum jedoch auch und soll dem Wohle der Allgemeinheit dienen (Art 14 Absatz 2 GG). Das Recht, Mountainbiken in seinem Wald zu untersagen, wird weiters durch öffentlichrechtliche Vorgaben eingeschränkt: Nach den Regelungen des Landesforstgesetzes

Nordrhein-Westfalen (LFoG NRW) besteht ein allgemeines Betretungsrecht des Waldes zu Erholungszwecken, das den Waldbesitzenden eine gesetzliche Duldungspflicht auferlegt. Diese Duldungspflicht ist jedoch nicht grenzenlos, sondern besteht nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen des LFoG NRW, das insbesondere Art und Umfang zulässiger Nutzungen regelt und damit auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Mountainbiken im Wald festlegt.

2.1 NATURSCHUTZ- UND FORSTRECHTLICHE VORGABEN

Landesnaturenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LNatSchG NRW)

In § 57 Absatz 1 LNatSchG NRW (Betretungsbefugnis / zu § 59 des BNatSchG) wird aufgeführt: „In der freien Landschaft ist das Betreten der privaten Wege und Pfade, der Wirtschaftswege sowie der Feldraine, Böschungen, Öd- und Brachflächen und anderer landwirtschaftlich nicht genutzter Flächen zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr gestattet, soweit sich nicht (...) aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben. Für das Betreten des Waldes gelten die Vorschriften des Forstrechts.“ In § 59 Absatz 2 und 3 LNatSchG NRW (Grenzen der Betretungs- und Reitbefugnisse, Schäden aus Erholungsverkehr) heißt es weiter: „(...) Die Betretungs- und Reitbefugnisse dürfen nur so ausgeübt werden, dass die Belange der anderen Erholungssuchenden und die Rechte der Eigentümer oder Besitzer nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Radfahrer und Reiter haben auf Fußgänger besondere Rücksicht zu nehmen. In Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Nationalparks, Nationalen

Naturmonumenten, geschützten Biotopen oder innerhalb von geschützten Landschaftsbestandteilen ist das Radfahren und Reiten außerhalb von Straßen und Wegen verboten. Die untere Naturschutzbehörde kann allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen, soweit hierdurch der Zweck der Schutzausweisung nicht beeinträchtigt wird oder Verbote nach anderen Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen. (...) Die Vorschriften des Forstrechts bleiben unberührt.“

Landesforstgesetz Nordrhein-Westfalen (LFoG NRW)

§ 2 Absatz 1 bis 3 LFoG NRW (Betreten des Waldes / zu Paragraph 14 BWaldG) führt auf: „(1) Das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung ist auf eigene Gefahr gestattet, soweit sich nicht aus den Bestimmungen dieses Gesetzes oder aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben. Das Betreten des Waldes geschieht insbesondere im Hinblick auf natur- und walddtypische Gefahren auf eigene Gefahr. (...). (2) Absatz 1 gilt sinngemäß auch für das Radfahren (...) auf Straßen und festen Wegen. (3) Wer den Wald betritt, hat sich so zu verhalten, dass die Lebensgemeinschaft Wald und die Bewirtschaftung des Waldes nicht gestört, der Wald nicht gefährdet, beschädigt oder verunreinigt sowie andere schutzwürdige Interessen der Waldbesitzer und die Erholung anderer nicht unzumutbar beeinträchtigt werden.“

In § 5 Absatz 2 LFoG NRW (Zeitweilige Beschränkung des Betretungsrechtes / zu § 14 BWaldG) heißt es ferner: „Zum Schutz der wildlebenden Tiere und aus Gründen der Jagdausübung kann das Betreten zeitweilig für die Zeit zwischen 17 und 8 Uhr auf die Wege beschränkt werden, wenn das Waldgebiet 1. durch den Erholungsverkehr stark in Anspruch genommen wird und 2. durch Wege und andere Einrichtungen für den Erholungsverkehr hinreichend aufgeschlossen ist.“

Entstehen durch den Erholungsverkehr im Wald sowie an Forst- und Jagdeinrichtungen Schäden mit Ausnahme von Brandschäden, so sollen diese gemäß § 6 LFoG (Schadenbeseitigung) auf Antrag des Waldbesitzers durch die Forstbehörde beseitigt werden. Werden erhebliche Schäden nachgewiesen, deren Beseitigung nach Art des Schadens nicht möglich ist, so soll in diesen Einzelfällen ein angemessener Ausgleich in Geld gewährt werden.

Insgesamt legt der Gesetzgeber mit der Ausweisung von Bußgeldtatbeständen fest, dass das Radfahren im Wald nur innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Grenzen zulässig ist. Demnach stellt unter anderem das Befahren des Waldes auf nicht festen Wegen und abseits von Wegen und die unzumutbare Beeinträchtigung der Erholung anderer ordnungswidriges Verhalten dar (§ 70 (1) LFoG). Ergänzend enthält das LNatSchG NRW Ordnungswidrigkeiten für Verstöße gegen naturschutzrechtliche Verbote und Gebote, wenn z. B. in Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Nationalparks, Nationalen Naturmonumenten, geschützten Biotopen oder innerhalb von geschützten Landschaftsbestandteilen außerhalb von Straßen oder Wegen Rad gefahren wird (§ 77 (1) LNatSchG NRW).

Baugesetzbuch und Landesbauordnung

Das Baugesetzbuch (BauGB) und die Landesbauordnung (BauO NRW) enthalten u. a. Regelungen zur Nutzung von Grundstücken außerhalb von Bebauungsplänen und zur Abwehr von Gefahren, die beim Bauen und durch bauliche Anlagen entstehen können. Im Kontext des Mountainbikens betreffen die Regelungen von BauGB und BauO vornehmlich Bauliche Anlagen i.S.d. § 2 BauO NRW, welche vor allem in (kommerziellen) Bikeparks anzutreffen sind. Da diese Studie nicht den Fokus auf Bikeparks sondern auf naturnahe Mountainbike-Trails richtet, wird an

dieser Stelle nicht näher auf BauGB und BauO NRW eingegangen.

2.2 WEGEGEBOTE UND EINSCHRÄNKUNGEN

Wege und Betretungsbefugnisse in der freien Landschaft und im Wald

Wie in Kapitel 2.1 dargestellt, enthalten das LNatSchG NRW und LFoG NRW Regelungen zu Wegen und Betretungsbefugnissen in der freien Landschaft und im Wald. Die Gestattung des Radfahrens im Wald ist Teil des im Landesforstgesetz geregelten allgemeinen Waldbetretungsrechtes. Danach ist grundsätzlich das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr gestattet. Für das Radfahren ist diesbezüglich geregelt, dass es im Wald auf Straßen und festen Wegen gestattet ist (§ 2 Absatz 2 LFoG NRW). Als gestattete Fahrräder gelten nicht nur die klassischen Fahrräder, die ausschließlich mit Muskelkraft bewegt werden, sondern auch E-Bikes, die eine Trittmunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h bieten. Selbstfahrende E-Bikes und E-Bikes mit einer Trittmunterstützung über 25 km/h hinaus gelten hingegen nicht als Fahrräder, so dass mit ihnen das Fahren im Wald nicht erlaubt ist.

§ 59 Absatz 3 des LNatSchG NRW beinhaltet außerdem ein Wegegebot für Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente und geschützten Biotope, da in diesen Gebieten das Radfahren und Reiten außerhalb von Straßen und Wegen verboten ist.

Mit der Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme ist zudem ein verantwortungs- und rücksichtsvolles Verhalten gefordert. Damit setzt Nordrhein-Westfalen auf ein eigenverantwortliches Miteinander aller Waldbesuchenden.

„Feste Wege“

Die Rechtslage in Bezug auf „feste Wege“ im Sinne des Landesforstgesetzes Nordrhein-Westfalen muss aktuell als auslegungsbedürftig angesehen werden. Das BWaldG und das LFoG NRW definieren nicht eindeutig, was unter einem Weg bzw. festen Weg zu verstehen ist. Fehlt eine gesetzliche Definition, so ist durch Auslegung zu ermitteln, welche Bedeutung einem bestimmten Begriff beizumessen ist. Bei der Auslegung einer gesetzlichen Regelung ist neben dem Wortlaut wesentlich auch der Sinn und Zweck der Norm und der Kontext zu betrachten. Vorliegend ist das Betreten des Waldes Fußgänger*innen grundsätzlich unbeschränkt möglich. Radfahren hingegen soll auf Straßen und feste Wege limitiert sein. Hier wird also bewusst differenziert, was dafürspricht, dass nicht jeder Weg bzw. jede Strecke, welche(r) ein(e) Fußgänger*in wählen kann, auch von Radfahrenden genutzt werden soll.

Die Einführung des Begriffs „feste Wege“ geht auf das Gesetzgebungsverfahren zum dritten ÄnderungsGesetz des LFoG NRW im Jahr 2000 zurück. Ziel dieser Regelung war es, einen Ausgleich zwischen dem zunehmenden Radfahren im Wald, insbesondere abseits der Waldwirtschaftswege, und dem Schutz des Waldes und anderer Erholungssuchender zu schaffen.

In der Drucksache des Landtags NRW 12/4866 wurde im Rahmen der Anhörung von Fachverbänden – darunter Waldbauern-, Forst und Naturschutzverbände – vorgeschlagen, das Radfahren im Wald auf befestigte Wege oder Wege mit festem Untergrund zu beschränken (Landtag Nordrhein-Westfalen, 2000). Der Gesetzgeber übernahm diesen Ansatz weitgehend, entschied sich aber bewusst für den allgemeinen Begriff „feste Wege“ anstatt „befestigter Wege“, um auch naturbelassene Wege mit festem Untergrund einzubeziehen.

Das Verwaltungsgericht Köln zog diese

Entstehungsgeschichte der Formulierung der „festen Wege“ in die Begründung für sein Urteil vom 02.12.2008 (VG Köln - Az. 14 K 5008/07) mit ein und hob noch einmal hervor, dass „die Beschränkung des Radfahrens auf „feste“ Wege [...] nach den Vorstellungen des Gesetzgebers ausreichend für einen Ausgleich zwischen dem Erholungsinteresse der Radfahrer und den gegenläufigen Interessen anderer Erholungssuchender sowie dem Interesse am Schutz des Waldbodens und des Wildbestandes ist“.

Dennoch existiert nach wie vor eine gewisse Unsicherheit in der Auslegung der gesetzlichen Regelungen. Auf der einen Seite ist die Intention des Gesetzgebers, die Anforderungen an für das Radfahren im Wald freigegebener Wege explizit höher anzusetzen als für das Betreten zu Fuß. Auf der anderen Seite enthalten die Termini „feste Wege“ (LFoG NRW) und „naturbelassene Wege mit festem Untergrund“ (VG Köln) Interpretationsspielräume.

2.3 WALDUMWANDLUNG UND WEGEBAU

2.3.1 WALDUMWANDLUNG IM KONTEXT DES MOUNTAINBIKENS

Das Landesforstgesetz NRW enthält in § 39 Regelungen zur Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart. Eine Waldumwandlung liegt vor, wenn eine Waldfläche dauerhaft einer Nutzung zugeführt wird, die nicht mehr dem gesetzlichen Waldzweck dient, sodass ihre rechtliche Eigenschaft als Wald entfällt. Maßgeblich ist somit die Frage, ob durch eine Maßnahme eine dauerhafte Nutzungsänderung eintritt.

Im Zusammenhang mit Mountainbike-Trails kann eine Waldumwandlung dann relevant wer-

den, wenn durch bauliche Maßnahmen oder eine spezifische Flächeninanspruchnahme eine nachhaltige Veränderung der Fläche erfolgt, die über eine bloße Anpassung bestehender Wege hinausgeht. Dies kann etwa dann eintreten, wenn eine Fläche dauerhaft und ausschließlich für eine spezifische Mountainbike-Nutzung hergerichtet wird und dadurch ihre ursprüngliche Waldfunktion (Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion) faktisch in den Hintergrund tritt. Eine Waldumwandlung stellt im Regelfall auch einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Außerdem definiert § 30 Absatz 1 des LNatSchG NRW als Eingriff im Zusammenhang mit Wegen/Trails im Wald „die Errichtung [...] von versiegelten land- oder forstwirtschaftlichen Wirtschaftswegen und von baulichen Anlagen im Sinne des § 2 Absatz 1 der Landesbauordnung“. § 2 Absatz 1 des Landesbauordnung führt diesbezüglich u. a. Sport- und Spielflächen auf.

Genehmigungsverfahren nach § 39 LFoG NRW sind regelmäßig mit umfassenden Abstimmungsprozessen verbunden und können Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen, etwa Ersatzaufforstungen, nach sich ziehen, um die nachteiligen Wirkungen der Umwandlungen ganz oder zum wesentlichen Teil abzuwenden.

Ob eine Mountainbikeinduzierte Maßnahme die Schwelle zur genehmigungspflichtigen Waldumwandlung überschreitet, bedarf stets einer Einzelfallprüfung durch die zuständige Forstbehörde. Hierzu dient die bereits praktizierte Differenzierung des Landesbetriebs Wald und Holz NRW als Orientierung:

- Errichtung eines Bikeparks: Durchführung einer Waldumwandlung
- Trails, welche für andere Nutzer als Mountainbikende gesperrt sind: In der Regel Durchführung einer Waldumwandlung
- Trails, welche dem Shared-Trails-Prinzip folgen: In der Regel keine Durchführung einer Waldumwandlung

Die Bemessung einer Kompensationsleistung nimmt ebenso die zuständige Forstbehörde vor.

2.3.2 VORGABEN ZUM WALDWEGEBAU IN NRW IM KONTEXT DES MOUNTAINBIKENS

Werden Wege neu angelegt oder bestehende Wege wesentlich verändert, besteht eine Anzeigepflicht gegenüber der zuständigen Forstbehörde (§ 6b LFoG NRW). Die Anzeige dient der Prüfung, ob forstrechtliche Belange betroffen sind. Er fungiert als vorgelagerter Prüfmechanismus, durch den beurteilt wird, ob eine Maßnahme noch innerhalb der Waldfunktion verbleibt oder ob sie die Schwelle zur genehmigungspflichtigen Umwandlung überschreitet.

Bezüglich des Einbringens von Materialien existieren zwar keine expliziten Vorgaben hinsichtlich Mountainbike-Trails, hierzu müssen generelle Regelungen zum forstlichen Wegebau herangezogen werden. Der Runderlass „forstlicher Wegebau im Wald“ des Ministeriums für Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW vom Mai 2023 regelt diesbezüglich in Absatz 5.2, „der Wegekörper ist in der Regel aus standortangepassten und den örtlichen geologischen Verhältnissen entsprechenden Materialien herzustellen. Außerhalb von Schutzgebieten (Naturschutz- und festgesetzte Wasserschutzgebiete) können für Tragschichten und Untergrundverbesserungen qualitätsgesicherte und güteüberwachte Recyclingbaustoffe und andere geeignete mineralische Ersatzbaustoffe verwendet werden.“ In bestimmten Schutzgebietskategorien sollen zudem Neu- und Ausbauten von Waldwegen vermieden werden. Diesbezüglich nennt der Runderlass Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Naturschutzgebiete, Natura-2000-Gebiete, Naturdenkmäler, Naturwaldzellen und gesetzlich geschützte Biotope.

2.4 KLASSIFIZIERUNG DER WEGE FÜR DIE VORLIEGENDE UNTERSUCHUNG

Nach Darstellung der gesetzlichen Grundlagen zum Radfahren im Wald in Nordrhein-Westfalen werden für die vorliegende Machbarkeitsstudie folgende Begrifflichkeiten verwendet:

Gestattete Wege:

- Straßen und Wege im Wald, auf denen das Radfahren auf Grund der oben dargestellten Rechtslage erlaubt ist. Maßgebend hierfür ist die Rechtsgrundlage für einen „festen Weg“ nach § 2 LFoG.
- Wege, die mit Zustimmung des Waldbesitzes mit dem Rad befahren werden können, soweit dem keine Verbote nach anderen Rechtsvorschriften (z.B. in Schutzgebieten) entgegenstehen.

Nicht gestattete Wege (und Flächen):

- alles außerhalb der gestatteten Wege. Darunter fällt insbesondere die Waldfläche selbst, Forstkulturen und forstliche und jagdliche Einrichtungen.

Für die vorliegende Untersuchung sind vor allem nicht gestattete schmale Pfade der betrachtungsgegenstand.

3. Was Mountainbiken in NRW ausmacht

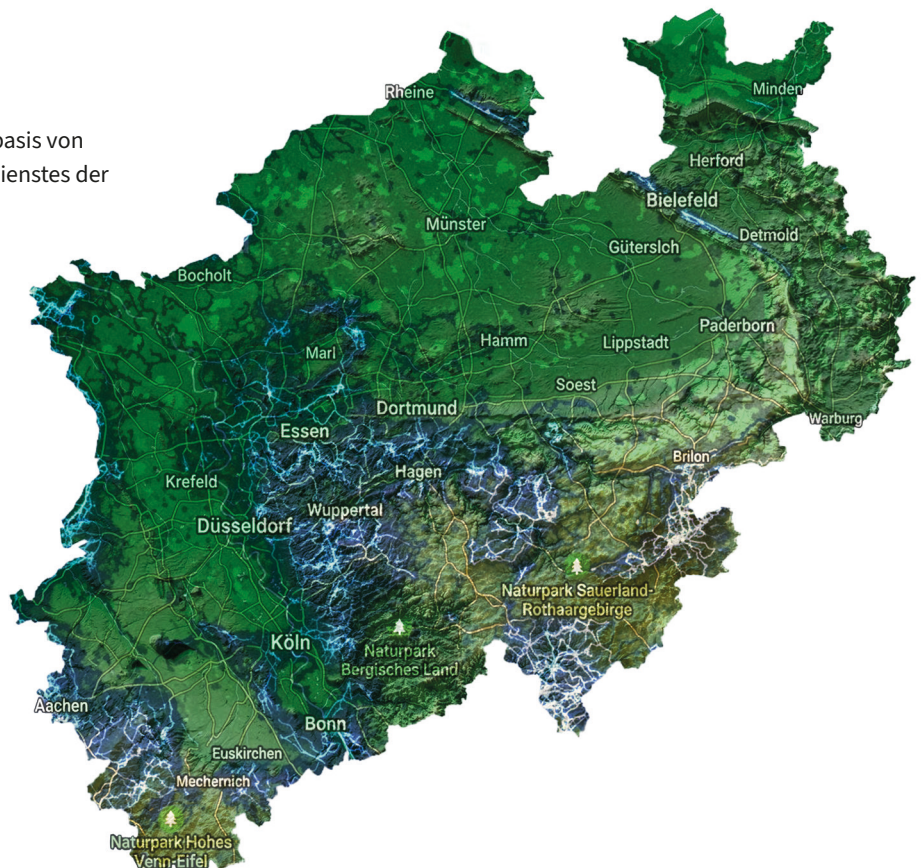
3.1 TOPOGRAPHISCHE LAGEN

Nordrhein-Westfalen verfügt über eine große landschaftliche Vielfalt, die von flachen Tieflandregionen im Norden bis zu ausgeprägten Mittelgebirgslandschaften im Süden reicht. Damit unterscheiden sich auch die naturräumlichen Voraussetzungen für das Mountainbiken deutlich. Besonders geeignete Bedingungen finden sich in den Mittelgebirgen wie dem Sauerland, der Eifel und dem Bergischen Land. Hier sorgen Höhenunterschiede von mehreren hundert Metern, dichte Waldgebiete und ein weit verzweigtes Wegenetz für abwechslungsreiche Streckenverläufe und technische Herausforderungen. Im Gegensatz

dazu bieten die flacheren Regionen wie das Münsterland oder der Niederrhein vor allem Möglichkeiten für genussorientiertes Radfahren oder Gravelbiken, während sie für klassisches Mountainbiken nur eingeschränkt attraktiv sind. Die topographischen Gegebenheiten bilden somit die Grundlage für eine regionale Differenzierung des MTB-Angebots in NRW. Abbildung 2 veranschaulicht die aktuelle räumliche Verteilung von MTB-Aktivitäten. Werden die Topographie und die Heatmap-Analyse der MTB-Nutzungsintensität georeferenziert überlagert, wird deutlich, dass Mountainbike vor allem in den beschriebenen topographisch interessanten Regionen und in Ballungsraumnähe gefahren wird.

Abbildung 2: Höhenprofil und MTB-Nutzung in NRW

Bildquellen: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von Strava, OpenStreetMap und des Geodatendienstes der Bezirksregierung Köln, 2025



3.2 MOTIVLAGEN

Einer Befragung der Deutschen Initiative Mountainbike e. V. zufolge, bei der mehr als 9.000 Mountainbikende teilnahmen, üben Mountainbikende ihren Sport in erster Linie zum Ausgleich vom Alltagsstress (80 % der befragten Personen bei möglichen Mehrfachnennungen) und um die Natur und die frische Luft zu genießen (79 %) aus. Als weitere Motive wurde Spaß und Action suchen (73 %), etwas für die Gesunderhaltung tun und mit Freund*innen Spaß haben (jeweils 64 %) genannt. Das persönliche Training für Wettkämpfe spielte mit 40 % eine geringere Rolle. Auf die Frage „Was macht eine gute Bike-Strecke aus?“ gaben 92 % der befragten Mountainbikenden eine „schöne Landschaft“ an (DIMB e. V., 2010).

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine weitere Umfrage von Holzhauer (2013). Auf die Frage „Was verbinden Sie mit den Begriffen Mountainbike und Mountainbiken?“ waren die Faktoren „Spaß haben“ (80 % der befragten Mountainbikenden) und „Naturerlebnis“ (74 %) die beiden häufigsten Antworten, „dem Alltag entfliehen“ (58 %) sowie „neue Landschaften zu entdecken“ (48 %) wurden nachfolgend am häufigsten genannt.

Auch wenn die Sportart Mountainbiken sich inzwischen in unterschiedliche Disziplinen ausdifferenziert hat, sind übergreifend die Motive „Spaß haben“ und „Natur und Landschaft genießen“ am wichtigsten. „Natur und Landschaft genießen“ dürfte dabei in allen MTB-Disziplinen als Motiv anzutreffen sein, „Spaß haben“ differenziert sich in den Disziplinen dagegen aus (vgl. folgendes Kapitel 3.3).

3.3 DISZIPLINEN

Innerhalb des Mountainbike-Sports gibt es viele verschiedene Varianten. Dies bedeutet, dass für die Nutzung unterschiedliche Interessen, Anforderungen und auch Bedingungen an das Material vorherrschen. Im Folgenden werden die Varianten kurz vorgestellt:

- **Cross-Country/Marathon:** Dies ist die Ausdauervariante des Mountainbikens. Eine gute Fahrtechnik ist unverzichtbar, das Überwinden von Hindernissen steht jedoch nicht im Fokus.
- **Tour/Gravel:** Mountainbiken wird hierbei in der Regel als Erholungsaktivität ausgeübt. Diese Variante ist weniger fahrtechnisch anspruchsvoll, dafür steht die gesellschaftliche Komponente und das Naturerleben im Fokus. Die Disziplin „Gravel“ ergänzt den Bereich seit einigen Jahren. Sie wird vornehmlich mit geländegängigen Rennrädern ausgeübt.
- **Trail/Allmountain:** Dieses Segment ist fahrtechnisch anspruchsvoll. Singletrails (schmale Pfade) sind die favorisierten Wege, der Fahrspaß steht im Vordergrund.
- **Enduro:** Mountainbiken hat hier eher spielerischen Charakter. In den Abfahrten darf es auch mal „rassig“ zugehen, eine sehr gute Fahrtechnik ist Voraussetzung. Durch Verbindung mehrerer Abfahrtsetappen entsteht dabei auch ein Wettkampfgedanke, der in vielen Wettkämpfen zu beobachten ist.
- **Downhill/Freeride:** Hierbei geht es rein um das Bergabfahren. Technisch außerordentlich anspruchsvolle Strecken sollen schnellstmöglich bergab gefahren werden. Das Freeriden findet vornehmlich auf anspruchsvollen, meist natürlichen Wegen statt, Downhill wird vorrangig auf gebauten Anlagen als Wettkampfdisziplin ausgeübt.

- **Dirtbike:** In dieser Disziplin geht es hauptsächlich darum, Tricks durchzuführen und hohe und weite Sprünge zu absolvieren. Dafür werden extra Anlagen errichtet, sogenannte „Dirtparks“.
- **E-MTB:** Das E-MTB ist kein weiteres MTB-Segment im eigentlichen Sinne. Die Elektrifizierung des Mountainbikes könnte grundsätzlich alle vorher aufgelisteten Segmente betreffen. Für die Betrachtung in dieser Forschungsarbeit soll an dieser Stelle nur hervorgehoben werden, dass Personen mit E-MTB's schneller, tendenziell höher und insgesamt längere Distanzen fahren (Mitterwallner et al. (2021)). Außerdem wählen Personen mit E-MTB im Vergleich überproportional häufig Singletrails. Allerdings wird auch deutlich, dass sich negative Auswirkungen auf die Natur sowie soziale Konflikte durch die Nutzung von E-MTB's potenziell verschärfen können, da der Kreis der Personen ansteigt, welche längere und auch anspruchsvollere Strecken fahren können, indem beispielsweise mehr Runden gefahren werden können.

Die beiden Segmente „Trail/Allmountain“ und „Enduro“ machen zusammen 72 % der Mountainbikenden aus (Mountainbike Tourismusforum e. V. 2022)). Die Sportler*innen dieser beider Kategorien bewegen sich vornehmlich auf Singletrails, welche naturbelassen, abwechslungsreich und von unterschiedlicher Schwierigkeit sein dürfen. Dem Segment „Downhill/Freeride“ rechnen sich nur 10 % der Mountainbikenden zu, dem Segment „Tour/Gravel“ 12 % und der Ausdauervarianten „Cross Country/Marathon“ 6 %. Somit werden naturbelassene Singletrails mit Abstand am meisten befahren, da neben den Segmenten „Trail/Allmountain“ und „Enduro“ auch die Segmente „Cross Country/Marathon“ und „Tour/Gravel“ diese nutzen, sollten sie Waldwirtschaftswege und andere

Straßen verlassen. Technisch hoch anspruchsvolle Anlagen mit Einbauten für die Segmente „Downhill/Freeride“ und auch „Dirtbike“ werden nur von wenigen nachgefragt.

3.4 WAS MACHT MTB FÜR DIE AKTEURE VOR ORT AUS?

Im Rahmen der Workshops wurden die Teilnehmenden danach gefragt, was Mountainbiken für Sie persönlich ausmacht. Die Ergebnisse sind in der folgenden Word-Cloud zusammengefasst.

Abbildung 3: Assoziationen zum Mountainbiken

Bildquelle: Eigene Darstellung



Es zeigt sich hierbei, dass mit dem Thema Mountainbiken zuvorderst ein konfliktbehaftetes Naturerlebnis assoziiert wird. Dies spiegelt gut die vielfach diskutierte Gemengelage rund um Konfliktbereiche (vgl. Kapitel 1.2) und die Motivlagen (vgl. Kapitel 3.2) wider. Vor allem werden Bewegung (mit besonderer Hervorhebung der schmalen Pfade), Naturerlebnis, Spaß und Gemeinschaft genannt. Mountainbiken bedeutet für sie, draußen zu sein, Herausforderungen anzunehmen und gemeinsam mit Freund*innen die Natur zu genießen.

Bzgl. Konfliktfeldern wird an dieser Stelle erwähnt, dass Eigentümer- und Naturschutzinteressen

denen von Mountainbikenden gegenüberstehen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass Mountainbiken ein vielschichtiges Thema ist. Es bringt unterschiedliche Akteure wie Forst- und Naturschutzbehörden, Kommunen und Sporttreibende zusammen und kann so Brücken zwischen verschiedenen Interessen schlagen. Dabei entstehen aber auch Reibungspunkte, etwa durch unterschiedliche Erwartungen oder rechtliche Grauzonen.

Insgesamt zeigt sich, dass Mountainbiken weit mehr als nur ein Sport ist. Es verbindet Menschen, schafft Naturerlebnisse und erfordert zugleich Sensibilität, Kompromissbereitschaft und gutes Miteinander, um die Interessen aller Beteiligten in Einklang zu bringen.

Tabelle 2: Was macht Mountainbiken für Sie aus?

Quelle: Eigene Darstellung

OBERTHEMA	ZUORDNUNGEN / UNTERTHEMEN
Naturerlebnis & Umwelt	Natur, Wald, Naturerlebnis, im Grünen sein, draußen sein, Natur genießen, Naturverbundenheit, Sensibilität zur Natur, im Einklang mit Natur/Umwelt, Rücksicht auf Wald, Wald als Akteur
Sport & Bewegung	Sport, Bewegung, Action, Trail, Parcours, Strecke mit Hindernissen, Bergauf, Bergab, über Hügel fahren, Sport für Fortgeschrittene, Angebote im geschützten Bereich, Sicherheit gewährleisten
Gemeinschaft & soziale Aspekte	Freunde, Gemeinschaft, soziale Brücke durch Sport, Brücke zwischen verschiedenen Akteuren, Beteiligung vieler Akteure, Einkehr, Genuss
Erholung & Ausgleich	Auszeit, Ruhe, Genuss, Freiheit, Ausgleich in der Natur
Konflikte & Herausforderungen	Eigentümer und Naturschutz vs. MTB, konfliktbehaftet, unterschiedliche Erwartungshaltungen, ungesteuert, nicht gestattete Trails, Grauzonen öffnen
Steuerung & Organisation	Lenkungsfunction, Anbindung an Infrastruktur, personalintensiv, langer Prozess, begleitet von Presse und Öffentlichkeit, Kompromissbereitschaft, Hauptperson ist der Forst, ständige Weiterentwicklung, vielschichtig, kompaktes Thema

3.5 MEINUNGSBILD DER MOUNTAINBIKE-COMMUNITY (ONLINE-BEFragung)

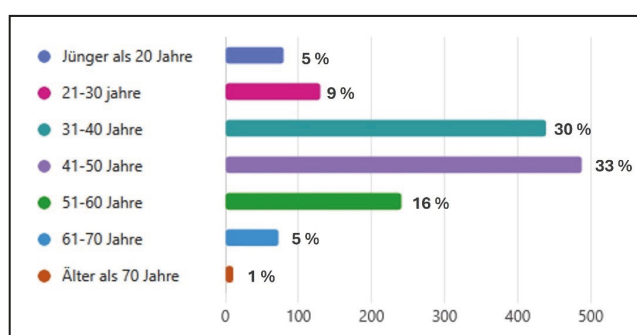
Im Zeitraum 20.09. – 31.10.2025 wurde eine Online-Befragung aktiver Mountainbikender durchgeführt, um die Sichtweise und Bedürfnisse der Aktiven bzgl. der Mountainbike-Entwicklung in NRW zu eruieren. Die Befragung richtete sich ausschließlich an Personen, welche ihren Hauptwohnsitz in NRW haben. Insgesamt nahmen 1.455 Personen an der Umfrage teil. Die Umfrage wurde mit dem Online-Tool Microsoft Forms durchgeführt.

Die Altersverteilung zeigt, dass die Mehrheit der Befragten zwischen 31 und 50 Jahren alt sind (Abbildung 4). Dies spiegelt die Altersverteilung im Mountainbikebereich sehr gut wider, wie auch andere Untersuchungen bestätigen (z. B. Mountainbike Forum Deutschland e. V. 2022) und ist ein Indiz dafür, dass der MountainbikeSport insbesondere von Erwachsenen im Alter zwischen 31 und 50 Jahren praktiziert wird.

Auffällig ist die geringe Anzahl an Personen unter 30 Jahren, was dem Bild, welches oftmals in der Öffentlichkeit vorherrscht, gewissermaßen widerspricht. Ebenso ist ein deutlicher Rückgang ab einem Alter von 60 Jahren zu verzeichnen.

Abbildung 4: Altersverteilung der Befragten

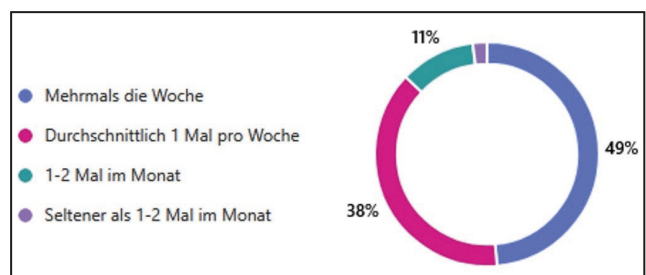
Quelle: Eigene Erhebung



Die aktive Mountainbike-Community zeigt ein außergewöhnlich hohes Aktivitätsniveau. Nahezu die Hälfte der Teilnehmenden fährt mehrmals pro Woche. In Kombination mit den wöchentlichen Fahrten ergibt sich somit ein Anteil von 87 %, der mindestens einmal pro Woche aktiv ist (Abbildung 5). Mountainbiken ist somit kein sporadisches Freizeitvergnügen, sondern kann vielmehr als integraler Bestandteil der Freizeitgestaltung betrachtet werden.

Abbildung 5: Häufigkeit des Fahrens

Quelle: Eigene Erhebung



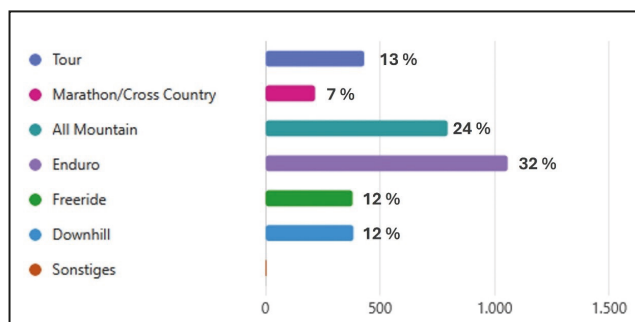
Lediglich etwa 13 % der Befragten geben an, seltener als wöchentlich zu fahren. Dies legt die Schlussfolgerung nahe, dass die Umfrage insbesondere engagierte Fahrer*innen erreicht hat, was auch die Zielsetzung der Umfrage war, um die Sichtweise aktiver Mountainbikender zu eruieren zu können.

In Kombination mit den Altersdaten ergibt sich ein konsistentes Bild: Die Hauptnutzer-Gruppe liegt zwischen 31 und 50 Jahren und weist trotz beruflicher und/oder familiärer Verpflichtungen eine hohe Fahrfrequenz auf. Das spricht für eine klare Priorisierung im Alltag und eine große Bedeutung des Sports für diese Lebensphase.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Mountainbike-Nutzung in Bezug auf die Ausübung insbesondere auf abfahrtsorientierte Allround-Disziplinen wie Enduro und All Mountain konzentriert. Diese beiden Kategorien stellen innerhalb der Stichprobe die am stärksten vertretenen Disziplinen dar und stehen typischerweise für das Fahren auf Trails mit wechselnden technischen Anforderungen (Abbildung 6). Im Gegensatz dazu werden ausdauerorientierte Disziplinen wie Marathon oder Cross-Country deutlich seltener genannt. Die vornehmlich abfahrtsorientierten Disziplinen Freeride und Downhill werden ebenfalls genannt, liegen jedoch deutlich hinter den Allround-Segmenten zurück. Die Analyse ergibt, dass Trailorientierte Nutzungsformen dominieren und sowohl reine Ausdauerformen als auch rein bergab-Disziplinen eine untergeordnete, dennoch wahrnehmbare Bedeutung haben.

Abbildung 6: Mountainbike-Segmente

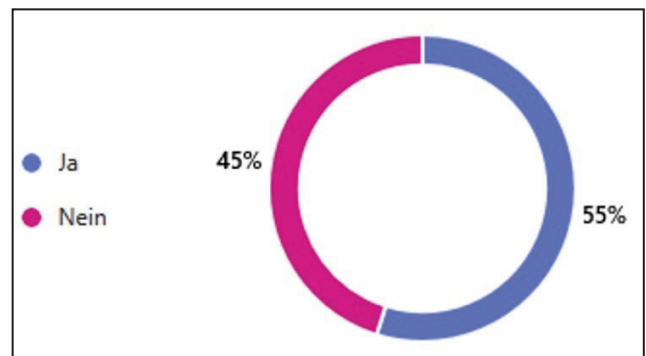
Quelle: Eigene Erhebung



Bei der vorliegenden Umfrage gab ein hoher Anteil der Befragten (55 %) an, in einem Verein oder einer Initiative organisiert zu sein. Dieser Wert ist im Kontext einer Individualsportart wie dem Mountainbiken als hoch einzustufen. Es ist zu vermuten, dass die Umfrage insbesondere in organisierten oder besonders engagierten Kreisen Verbreitung fand und beispielsweise über Vereine, Initiativen oder themenspezifische Gruppen entsprechend geteilt wurde.

Abbildung 7: Mitgliedschaft in MTB-Verein oder MTB-Initiative

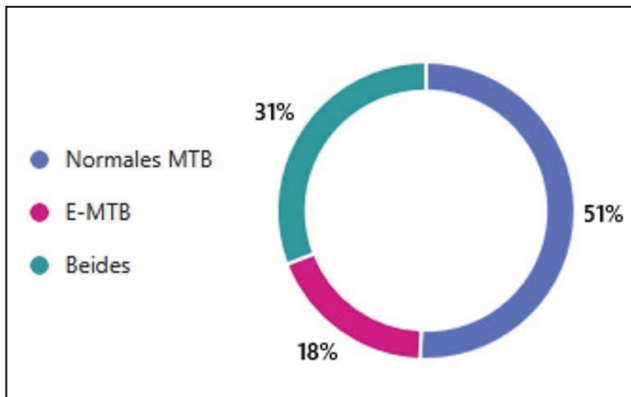
Quelle: Eigene Erhebung



Hinsichtlich der Fragestellung, welche Mountainbike-Variante zum Einsatz kommt, belegen die Untersuchungsergebnisse, dass nahezu die Hälfte der Befragten regelmäßig ein E-Mountainbike nutzt, entweder ausschließlich oder ergänzend zum klassischen Mountainbike (Abbildung 8). In der vorliegenden Stichprobe ist die motorunterstützte Nutzung demnach mit 49 % weit verbreitet und kann nicht mehr als Randerscheinung betrachtet werden. In Kombination mit den im Kapitel 1.4.3 präsentierten Verkaufszahlen wird der Anteil der E-MTB-Nutzung weiter zunehmen.

Abbildung 8: Nutzung E-MTB oder normales MTB

Quelle: Eigene Erhebung



Für längere MTB-Ausflüge zeigt sich ein leicht verändertes Bild. Das Sauerland übernimmt hier die Spitzenposition, während zusätzlich Tourismusziele und Bikeparks auftauchen, die bei den Feierabendrunden kaum genannt wurden (Abbildung 10). Darunter sind Willingen, Greenhill in Schmallenberg, die Eifel und das Ahrtal. Dies deutet darauf hin, dass die Befragten für Wochenendausflüge weitere Strecken in Kauf nehmen, um gezielt Regionen mit besserer Infrastruktur, Bikeparks oder anspruchsvoller Topografie zu erreichen. Das Sauerland wird damit zum „Hot-spot“ für die Zielgruppe.

Nachfolgend wurden die beliebtesten Regionen fürs Mountainbiken in NRW erfragt, unterteilt in Regionen für die Feierabendrunde und für Mountainbike-Ausflüge. Für die Feierabendrunde ist der Teutoburger Wald klar dominant, gefolgt vom Sauerland und dem Bergischen Land (Abbildung 9). Deutlich wird auch ein Städte-Cluster im östlichen Ruhrgebiet und in Ostwestfalen, darunter Bielefeld, Dortmund, Witten und Iserlohn, sowie weitere Orte wie Siegen, Solingen und Wuppertal.

Abbildung 9: Beliebte Regionen für die Feierabendrunde

Quelle: Eigene Erhebung



Abbildung 10: Beliebte Regionen für MTB-Ausflüge

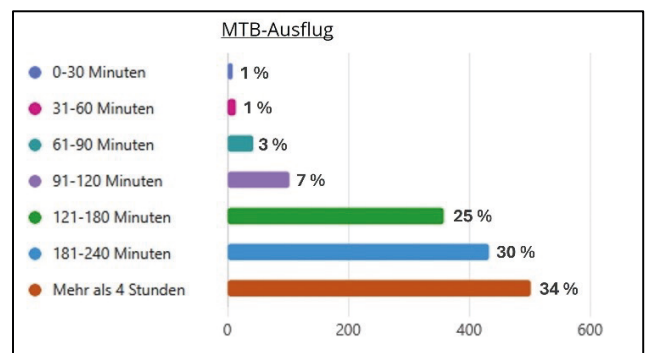
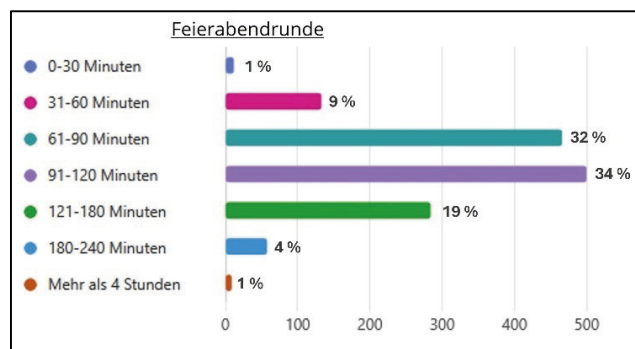
Quelle: Eigene Erhebung



Bezüglich gefahrener Zeiten je Mountainbikerunde veranschaulicht Abbildung 11 zwei sehr unterschiedliche Nutzungsszenarien der Befragten bzgl. der Feierabendrunde unter der Woche und dem MTB-Ausflug am Wochenende. Bei der Feierabendrunde ist die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden in einem Zeitraum zwischen 60 und 120 Minuten unterwegs. Dabei ist festzustellen, dass die 61–90-minütigen Fahrten eine sehr häufige Nennung aufweisen, während die 91–120-minütigen Touren den Spitzenwert darstellen.

Abbildung 11: Dauer Feierabendrunde & MTB-Ausflug

Quelle: Eigene Erhebung



Bei der Analyse der Wochenendausflüge zeigt sich eine deutliche Verschiebung zugunsten längerer Touren. Die häufigste Nennung bekamen die Fahrten mit mehr als vier Stunden, wobei der nächsthöhere Wert bei drei bis vier Stunden liegt. Dies verdeutlicht, dass ein Mountainbike-Ausflug in der Regel eine(n) halbtägige(n) oder ganztägige(n) Tour/Ausflug bedeutet.

Diese Ergebnisse erlauben Rückschlüsse auf das hohe Zeitbudget und die Priorisierung des Sports. Für Berufstätige im Alter zwischen 30 und 50 Jahren stellt eine Feierabendrunde von 1,5 bis 2 Stunden unter der Woche eine bedeutende Komponente der Work-Life-Balance dar. Die Teilnehmer*innen zeichnen sich durch ihre Disziplin aus, die sie dazu motiviert, nach Feierabend unmittelbar in den Fahrradsattel zu steigen und die zur Verfügung stehende Zeit effizient zu nutzen. Am Wochenende wird das Zeitinvestment noch deutlicher: Ein Zeitfenster von mehr als vier Stunden entspricht ernsthaftem Ausdauertraining oder einem kompletten Tag im Bikepark, etwa in Destinationen wie dem Sauerland, Willingen oder Winterberg.

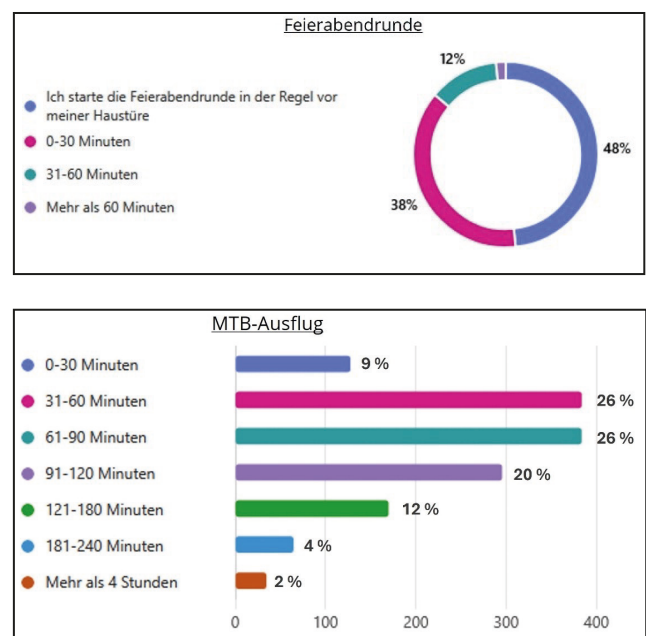
Die Daten legen nahe, dass Mountainbiken in dieser Zielgruppe sowohl im Alltag als auch am Wochenende eine ernsthafte, regelmäßig ausgeübte Freizeitaktivität ist, die gezielt geplant und priorisiert wird.

Auch bei dem für die Anreise in Kauf genommenen Zeitbudgets fällt ein wahrnehmbarer Unterschied zwischen der Alltagsroutine und dem Wochenendausflug auf. Bei den Feierabendrunden startet fast die Hälfte der Befragten direkt von zu Hause, weitere 38 % nehmen dafür eine Anfahrt von maximal 30 Minuten in Kauf. Demnach werden 86 % der Fahrten im unmittelbaren lokalen Umfeld unternommen. Eine äußerst marginale Minderheit der befragten Personen gibt an, unter der Woche für die Anfahrt eine Fahrtzeit von über 30 Minuten auf sich zu nehmen. Diese Ergebnisse legen nahe,

dass das Mountainbiken im Alltag in hohem Maße an die Wohnortnähe gebunden ist und die lokalen Wälder für die kurzfristige Nutzung eine zentrale Rolle spielen.

Abbildung 12: Anreisezeit bei Feierabendrunde und MTB-Ausflug

Quelle: Eigene Erhebung



Bei der Analyse von Wochenendausflügen zeigt sich, dass die Bereitschaft, längere Anfahrtszeiten in Kauf zu nehmen, um einiges höher ist. Die überwiegende Anzahl der Nennungen liegt im Bereich von 30 bis 90 Minuten, wobei Anfahrten von bis zu zwei Stunden ebenfalls eine hohe Akzeptanz aufweisen. Für die befragten Personen rentiert sich diese Mobilität, um Strecken mit größeren Höhenunterschieden und spezifische Angebote wie Bikeparks zu nutzen. Die Daten bestätigen somit die Ergebnisse aus den Word-Clouds und den geografischen Analysen:

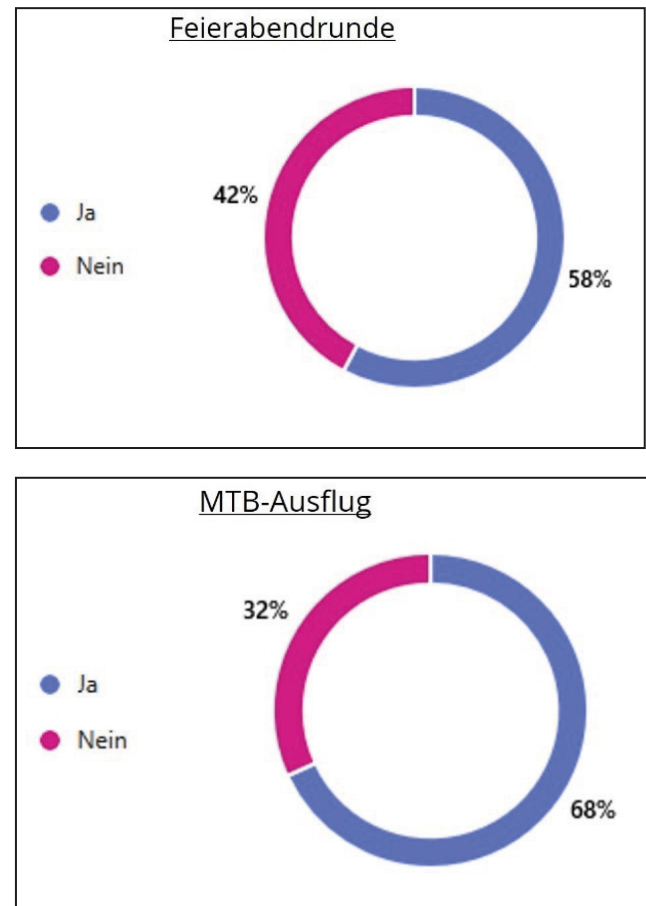
Feierabendrunden finden demnach oft „vor der Haustür“ statt, während Wochenendtouren die Mountainbikende in die Mittelgebirgsregionen Nordrhein-Westfalens bringen.

Die Analyse macht zum einen die Bedeutung wohnortnaher Infrastruktur deutlich. Da ein Großteil der Alltagsfahrten lokal erfolgt, entsteht ein hoher Nutzungsdruck auf die Wälder in Ballungsraumnähe. Ohne die Bereitstellung gestatteter Angebote besteht die Gefahr, dass Mountainbikende auf nicht gestattete Trails ausweichen, da ein kurzer Abstecher ins Sauerland oder die Eifel unter der Woche nicht realistisch ist. Und für die Mittelgebirgsregionen ergibt sich durch das größere Zeitbudget eine erhöhte Raumnutzung der Mountainbikenden.

Digitale Anwendungen und Medien spielen im Mountainbikesport eine wichtige Rolle. Bei den Feierabendrunden greift bereits eine Mehrheit von 58 % der Befragten auf Navigations-Apps wie Strava, Komoot, Outdooractive und Trailforks zurück. Für Wochenendausflüge wurde eine erhöhte Nutzung von 68 % zur Vorab-Information und Inspiration beobachtet. Dies unterstreicht die Bedeutung digitaler Informationen für die Planung von Mountainbiketouren. Darüber hinaus ist auch interessant, dass auch für die Feierabendrunde 58 % der Befragten angeben, sich via Navigations-Apps vorab zu informieren.

Abbildung 13: App-Nutzung zur Inspiration/Information

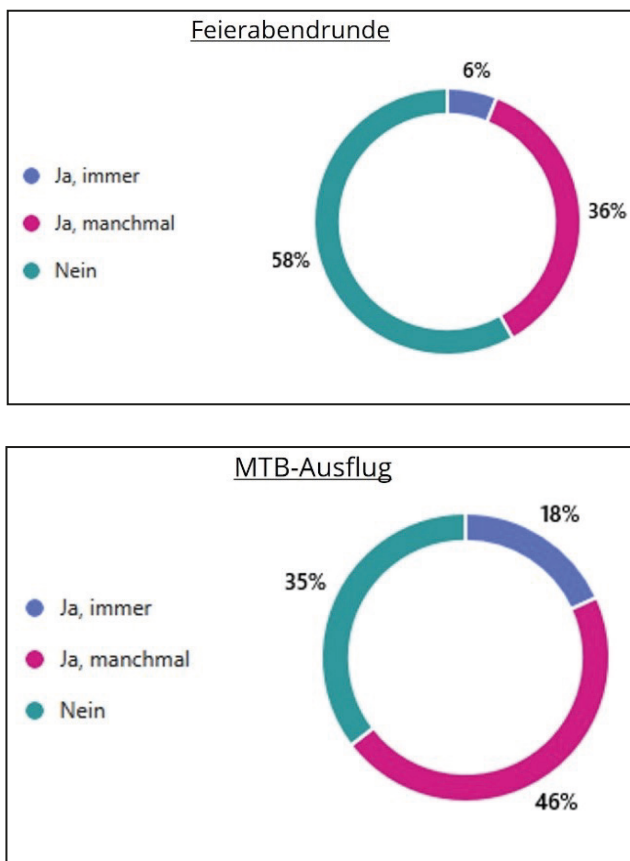
Quelle: Eigene Erhebung



Die Analyse der aktiven Navigation während der Fahrt ergibt ein vergleichbares Ergebnis. Auf der Heimrunde verzichten 58 % auf digitale Hilfsmittel. Dies ist ein Indiz für eine starke Routine und Ortskenntnis der Community. Bei Auswärtstouren zeigt sich ein anderes Bild: 64 % der Personen nutzen Navigations-Apps, sei es ständig oder gelegentlich. Es ist jedoch festzustellen, dass 35 % der befragten Personen auch im Urlaub ohne Navigationsgerät unterwegs sind. Dies lässt sich mit Touren in Bikeparks, auf ausgeschilderten Strecken oder in Begleitung von ortskundigen Guides und Einheimischen erklären.

Abbildung 14: App-Nutzung zur Navigation

Quelle: Eigene Erhebung



Für die Planung von Trail-Angeboten ergibt sich daraus eine klare strategische Ableitung: Die digitale Besucherlenkung ist heute obligatorisch und muss die analoge Beschilderung ergänzen. Es ist von essenzieller Bedeutung, dass offizielle Wege und Trails in den entsprechenden Anwendungen adäquat und präzise dargestellt werden, da die herkömmliche Beschilderung in Waldgebieten hierfür nicht mehr ausreichend ist. Hierfür bedarf es vor allem kundiger Personen, welche eine Datenpflege im Online-Dienst „OpenStreetMap“ sicherstellen. Durch eine zielgerichtete digitale Datenpflege kann eine effektive Steuerung der Besucherströme erreicht und die nicht gestattete Nutzung reduziert werden.

Die Zielgruppe zeichnet sich durch eine hohe Vernetzung aus und erwartet eine permanente Verfügbarkeit von Informationen. Zusammen mit der analogen Beschilderung ergibt sich eine umfassende und zielführende Informationsweitergabe an die Mountainbikenden, sei es vor der Mountainbikerunde oder währenddessen.

Neben dem Fahrverhalten wurde auch die Kenntnis der rechtlichen und ökologischen Rahmenbedingungen evaluiert. Die Ergebnisse zeigen eine erkennbare Rechtsunsicherheit im Umgang mit den Regelungen des Landesforstgesetzes NRW. Die korrekte Definition der „festen Wege“ nannten nur 28 % der Befragten. 38% der Befragten ordnen das Radfahren auf „geeigneten Wegen“ ein (Abbildung 15). Allerdings ist der Begriff „geeignet“ in diesem Zusammenhang unbestimmt und kann unterschiedlich interpretiert werden. Es ist festzustellen, dass fast ein Viertel (23 %) der Befragten bisher keine Überlegungen zur Rechtslage angestellt hat und sich somit recht unbedarft auf dem Mountainbike bewegt. Bemerkenswerte 11 % der Befragten glauben fälschlicherweise an die „2-Meter-Regel“, die jedoch lediglich in Baden-Württemberg Gültigkeit besitzt. Diese Unsicherheiten schaffen Konfliktpotenzial, da verschiedene Nutzergruppen unterschiedliche Erwartungen an die Nutzung von Waldwegen haben.

Abbildung 15: Kenntnis der aktuellen Rechtslage zum Radfahren im Wald in NRW

Quelle: Eigene Erhebung

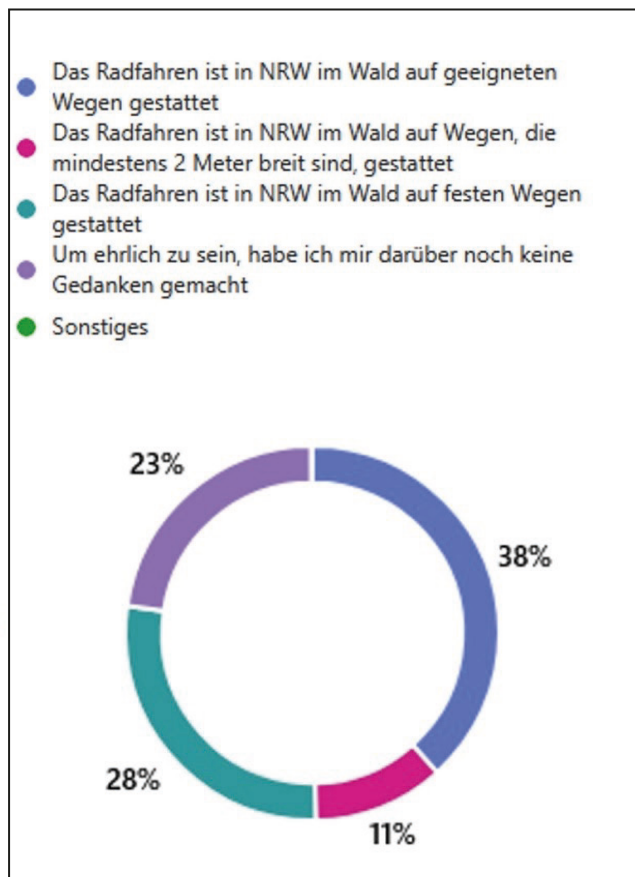
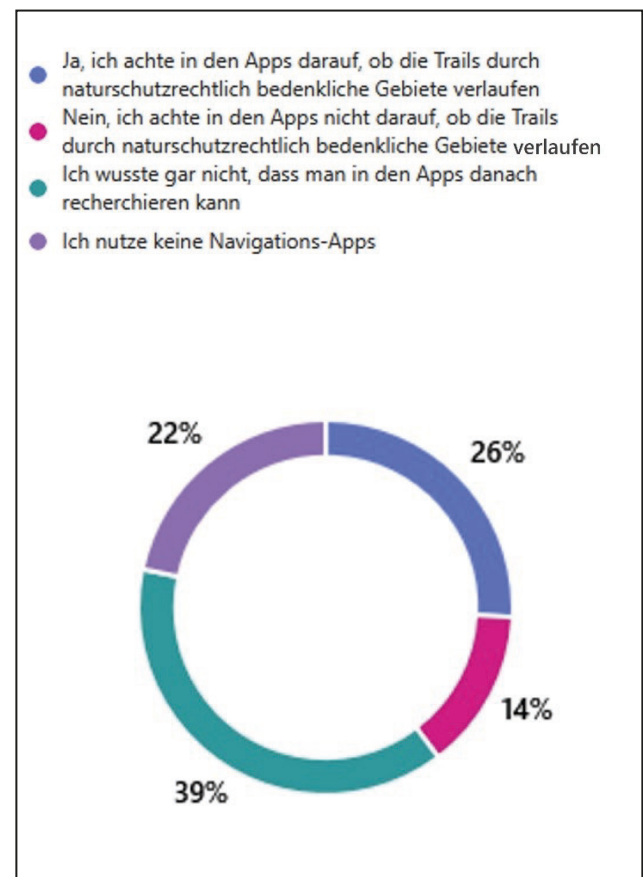


Abbildung 16: Beachtung von Naturschutzbelangen bei der App-Nutzung

Quelle: Eigene Erhebung



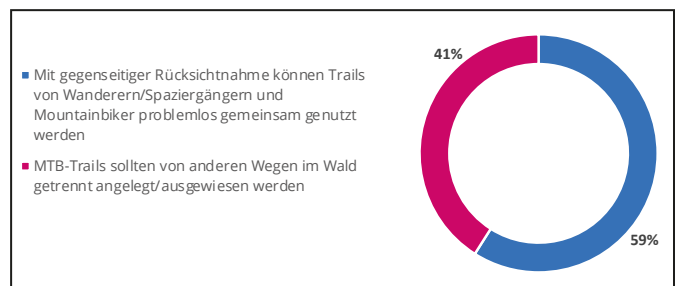
Eine vergleichbare Wissenslücke zeigt sich bei der digitalen Nutzung von Navigations-Apps. 39 % der Befragten wussten nicht, dass man Schutzgebiete und Informationen dazu in Apps einblenden kann, während nur 26 % aktiv darauf achten (Abbildung 16). Lediglich 14 % geben an, auf Naturschutzbelange in der Anwendung von Navigations-Apps zu achten. Das Problem ist demnach weniger in der Absicht zu verorten, sondern vielmehr in einem Defizit an Informationen sowie eines eingeschränkten Wissens bzgl. zur Verfügung stehender Informationen via Navigations-Apps.

Die Kombination aus rechtlicher Unkenntnis und mangelnder Nutzung von Apps verdeutlicht, dass ein großer Einfluss auf die Besucherlenkung und Konfliktvermeidung durch digitale Aufklärung besteht. Durch die gezielte Vermittlung von Kenntnissen zur Prüfung der Legalität von Trails sowie der Nutzung von Apps zur Erkennung von Schutzgebieten kann eine Vielzahl unbeabsichtigter Verstöße vermieden werden. Das Potenzial für eine effektive digitale Sensibilisierung ist daher hoch zu bewerten und sollte in der Planung und Kommunikation von Trail-Angeboten berücksichtigt werden.

Als Shared Trails werden Wege bezeichnet, welche sowohl von Mountainbikenden als auch von zu Fuß Gehenden genutzt werden. Bezüglich des Shared Trails-Prinzip ergibt sich aus der Befragung folgende Tendenz: Eine Mehrheit von 59 % der befragten Mountainbikenden bekundet ihre Zustimmung zum Shared Trail-Prinzip (Abbildung 17). Es wird die Hypothese aufgestellt, dass Wandernde und Bikende dieselben Wege nutzen können, sofern eine gegenseitige Rücksichtnahme praktiziert wird. Dies lässt auf ein grundsätzlich vorhandenes Verantwortungsbewusstsein innerhalb der MTB-Community schließen. Die Mehrheit der Bikenden strebt demnach keine räumliche Trennung zu Wandernden an, sondern sieht sich als gleichberechtigte Nutzer des Waldes. Gleichzeitig sehen auch 41 % eine Sinnhaftigkeit in der Trennung der Nutzung. Dies zeigt, dass in der Praxis innerhalb der Mountainbike-Community kein expliziter Konsens bzgl. der gemeinsamen Wegenutzung existiert.

Abbildung 17: Ansichten zu Shared Trails

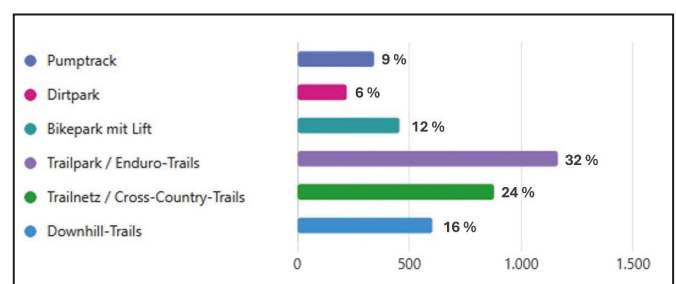
Quelle: Eigene Erhebung



Die Befragten wurden zuletzt nach ihrer gewünschten Mountainbike-Infrastruktur in ihrer Heimatregion gefragt. Mit deutlichem Abstand liegt der Wunsch nach Trailparks bzw. Enduro-Trails an erster Stelle (32 %, Abbildung 18). Diese Strecken bieten fahrtechnischen Anspruch und Abfahrts Spaß, sind aber nicht zwingend auf mechanische Aufstiegshilfen wie Lifte angewiesen.

Abbildung 18: Gewünschte Infrastruktur in der Region

Quelle: Eigene Erhebung



An zweiter Stelle steht der Bedarf an Trailnetzen bzw. Cross-Country-Trails. Dieses Ergebnis weist auf das Interesse an vernetzten, gestatteten Strecken hin, auf denen Nutzende ihre Touren auf einem zusammenhängenden Wegenetz absolvieren können.

Klassische Bikeparks mit Lift erreichen nur mittlere Nennungen (12 %). Angebote wie Dirtparks oder Pumptracks spielen für die befragte Zielgruppe (vor allem 30+) eine untergeordnete Rolle.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Zielgruppe vor allem an anspruchsvollen Bergab-Strecken interessiert ist, die ohne teure Lift-Infrastruktur genutzt werden können. Für die Planung bedeutet dies, dass bei geeigneten Aufstiegswegen (z. B. bestehende Forstwege) Downhill- und Enduro-Trails realisiert werden können, die sowohl fahrtechnischen Anspruch als auch Abfahrts Spaß bieten, ohne zwingend auf Lifтанlagen angewiesen zu sein.

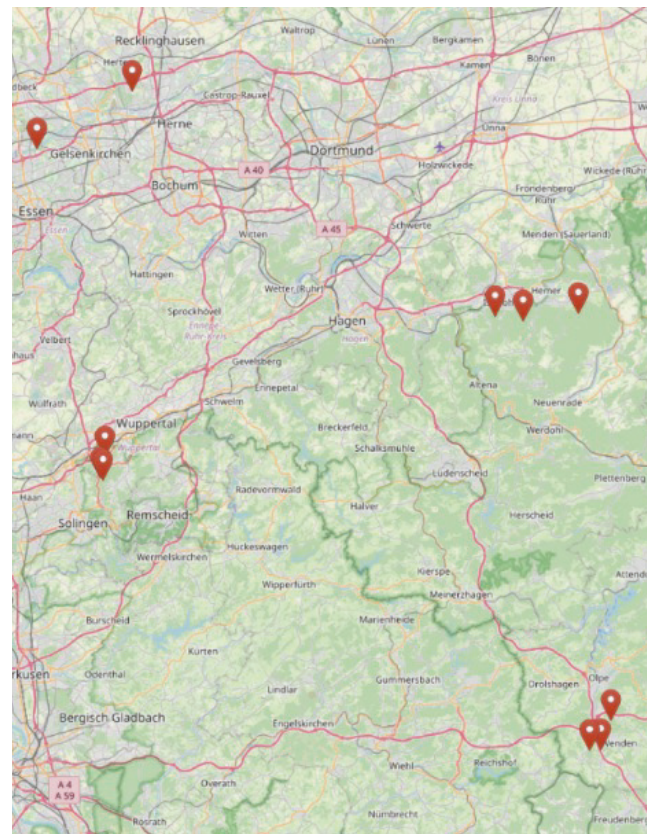
3.6 NUTZUNGSFREQUENZEN: ERGEBNISSE DER FREQUENZZÄHLUNGEN

Vielfach existieren keine validierten Zahlen bzgl. Trail-Nutzungsfrequenzen. Häufig sind es persönliche Eindrücke und Wahrnehmungen von mal mehr und mal weniger starker Nutzung. Diese fließen nicht selten in Diskussionen und Entscheidungsprozesse ein, können aber mehrheitlich die tatsächliche Nutzung nicht validiert abbilden. Um einen datenbasierten Einblick in Trail-Nutzungsfrequenzen zu erhalten, wurden im Rahmen des Projektes insgesamt elf Zählgeräte in verschiedenen Regionen in NRW installiert. Auch wenn elf Zählgeräte keine NRW-weite Zahlen zur MTB-Trailnutzung liefern können, wurden die Standorte so gewählt, dass der räumlichen Heterogenität der Regionen Rechnung getragen wurde. So wurden Standorte festgelegt, welche in urbanen Regionen (z. B. Ruhrgebiet) und in ländlichen Regionen (z. B. Wendener Land) liegen und sowohl siedlungsnahe Standorte mit (sehr) guter Anbindung als auch siedlungsfernere Standorte mit weniger guter Anbindung wurden berücksichtigt (z. B. beides in Iserlohn). Auf diesem Wege sollten beispielhaft Mountainbikennutzungsrelevante Faktoren wie unterschiedliche Topografie, Siedlungsnähe und Erreichbarkeit berücksichtigt werden.

Im Ruhrgebiet wurde an jeweils einem Trail auf der Schurenbachhalde in Essen und der Halde Hoheward zwischen den Städten Herten und Recklinghausen ein Zählgerät installiert (Abbildung 19). In Wuppertal, Iserlohn und Hemer wurden jeweils drei Zählgeräte installiert. Genaue Beschreibungen der Zählstandorte finden sich in den Kapiteln zu den jeweiligen Case Studies.

Abbildung 19: Standorte der Zählgeräte

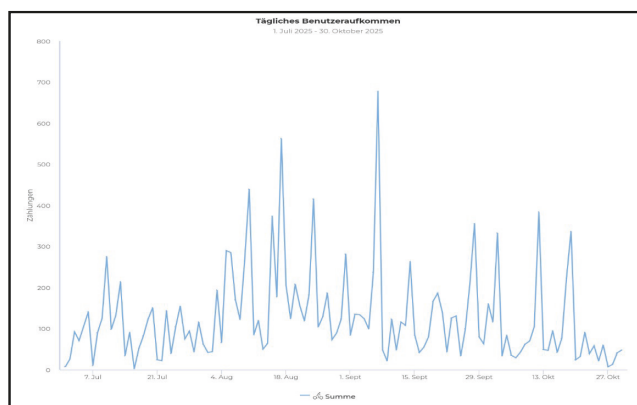
Quelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von OpenStreetMap



Der Zählzeitraum erstreckte sich vom 1. Juli bis zum 30. Oktober 2025. Aufsummiert über alle Zählstellen hinweg zeigt sich eine Schwankung der Zählungen mit einem Minimalwert von 7 Durchfahrten am 1. Juli (Dienstag) und am 27. Oktober (Montag) und einem Maximalwert von 678 Durchfahrten am 7. September (Sonntag) (Abbildung 20). Es lässt sich eine wiederkehrende Regelmäßigkeit der Nutzungsverläufe erkennen, wobei die Nutzungsspitzen die Sonntage sind.

Abbildung 20: Aufsummierte Zählungen aller Zählgeräte

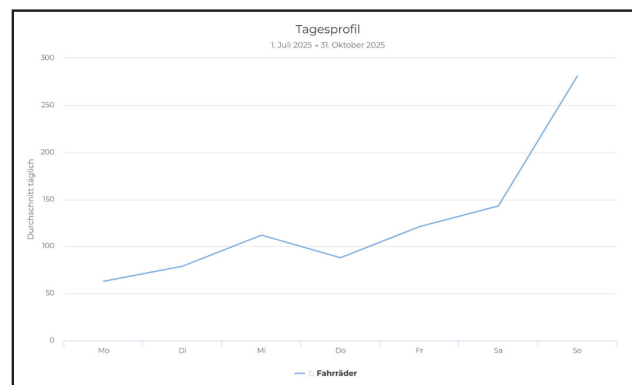
Quelle: Eigene Erhebung



Die täglichen Nutzungsdaten zeigen, dass Montage mit durchschnittlichen 63 Zählungen die wenigsten Durchfahrten aufweisen (Abbildung 21). Diese steigern sich im Laufe der Woche und nehmen an den Wochenendtagen die höchsten Werte an, mit 143 Durchfahrten samstags und 281 Durchfahrten sonntags. An Sonntagen wird demnach mit Abstand am meisten Mountainbike gefahren.

Abbildung 21: Nutzungszahlen nach Wochentagen über alle Zählstellen hinweg

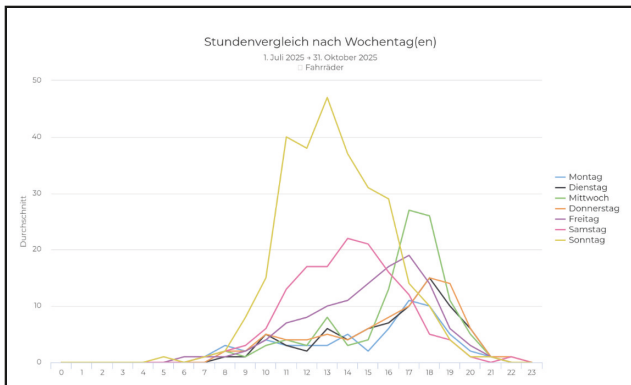
Quelle: Eigene Erhebung



Bezüglich der Tageszeiten, zu denen Mountainbike gefahren wird, unterscheiden sich die Wochentage erheblich von den Wochenenden. An Wochentagen werden die Trails überwiegend zwischen 17 und 20 Uhr befahren (Abbildung 22). Die Wochenendtage unterscheiden sich hierzu stark. An Wochenenden verschiebt sich die hauptsächliche Nutzung in die Stunden zwischen 10 und 17 Uhr, mit dem hervorstechenden Peak um 14 Uhr am Sonntag.

Abbildung 22: Nutzungszahlen im Tagesverlauf nach Wochentagen über alle Zählstellen hinweg

Quelle: Eigene Erhebung



Die genaue Darstellung der Daten für die einzelnen Regionen erfolgt in den Kapiteln zu den jeweiligen Case Studies. An dieser Stelle werden jedoch die übergreifenden Erkenntnisse präsentiert:

1. Trails werden vornehmlich an Wochenenden genutzt
2. An Wochenenden werden die Trails hauptsächlich in den Mittags- und Nachmittagsstunden zwischen 11 und 17 Uhr genutzt
3. Unter der Woche findet die Hauptnutzung der Trails zwischen 16 und 19 Uhr statt
4. Flowtrails werden am häufigsten befahren
5. Eine gute Anbindung zieht eine gesteigerte Nutzung nach sich
6. Ein gestattetes Angebot (idealerweise Flowtrails bzw. technisch eher einfach zu fahrende Trails) mit guter Erreichbarkeit und Anbindung weist höhere Nutzungszahlen auf als vergleichbare nicht gestattete Trails in der jeweiligen Region (Iserlohn/Hemer und Wendener Land), auch wenn diese ebenso gut erreichbar sind (Wendener Land).
7. Es lässt sich mit Hilfe der gezogenen Strichprobe nicht verifizieren, dass mit zunehmender Urbanität die Nutzung ansteigt.

Die Nutzungsintensität hängt vielmehr mit der Attraktivität der Trails, der Erreichbarkeit und einem multiplikativen MTB-Verein zusammen. So weisen die beiden gestatteten Trails Schmelzbahn (Iserlohn) und Brünhill (Wendener Land) mit Abstand die höchste Nutzung auf und sind ausgewiesene Trainings- und Übungsstrecken der ortsansässigen Vereine.

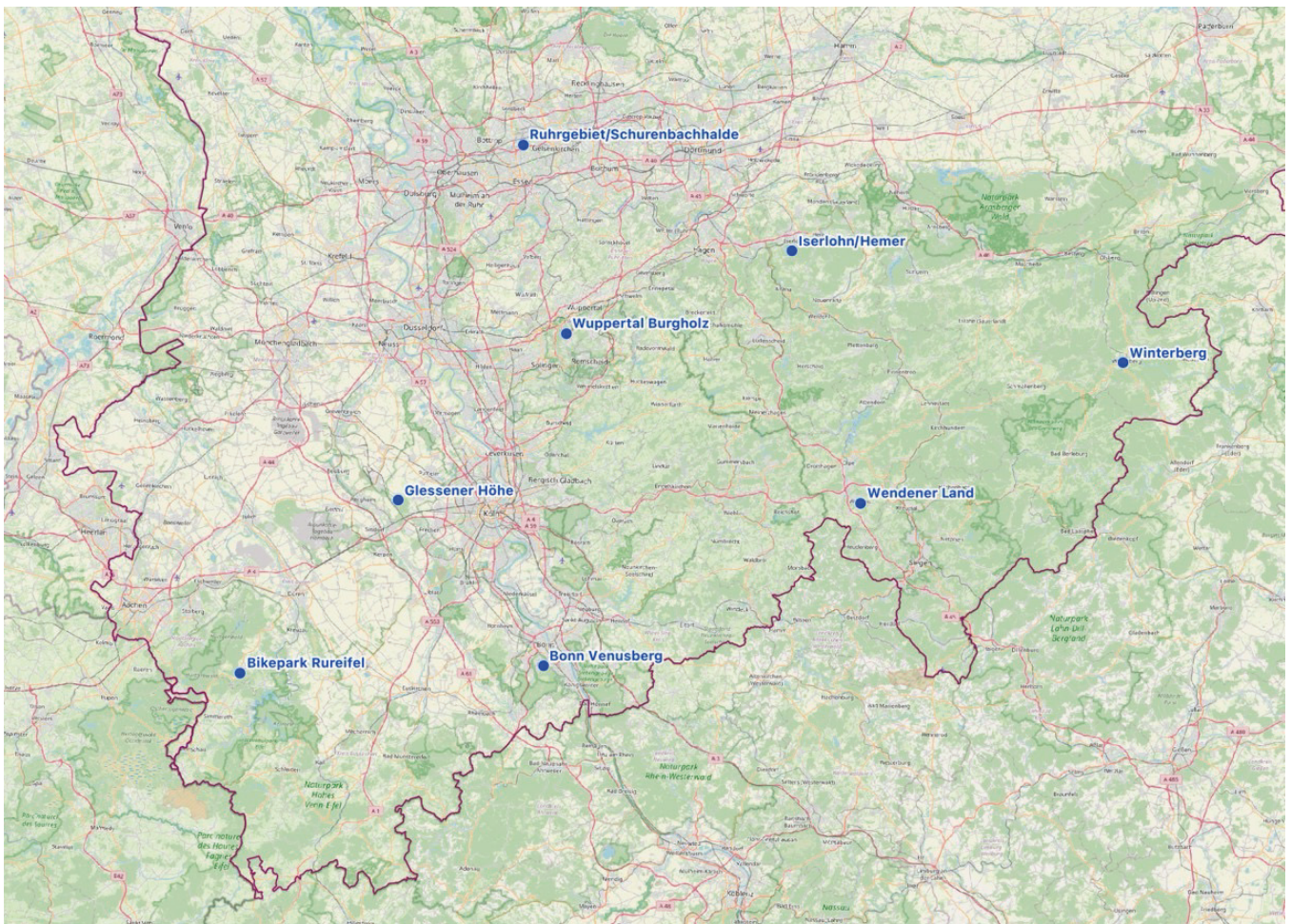
4. Vorstellung der Case Studies aus NRW

Im Rahmen der Erstellung des Leitfadens wurden acht unterschiedliche Regionen besucht, um die konkreten Rahmenbedingungen und Anforderungen vor Ort zu prüfen (Abbildung 23). Die Auswahl der acht Untersuchungsgebiete erfolgte gemeinsam mit den Teilnehmenden der Projektlenkungsgruppe.

Sie versucht, die Vielfaltigkeit der Regionen zu berücksichtigen, um ein möglichst umfassendes Bild der Rahmenbedingungen fürs Mountainbiken in NRW zeichnen zu können. So wurden urbane Gebiete ausgewählt (z. B. das Ruhrgebiet und Bonn), ländliche Regionen (z. B. Rureifel und Wendener Land), eine Gebietskulisse mit Schutzgebietscharakter (das Naturschutzgebiet Burgholz in Wuppertal) und eine touristisch geprägte Region (Winterberg).

Abbildung 23: Übersicht Untersuchungsgebiete

Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von Strava, OpenStreetMap und des Geodatendienstes der Bezirksregierung Köln



Folgend wird der aktuelle Stand der Planungen und die Nutzung von Trails den ausgewählten Regionen beschrieben sowie die Workshop-Ergebnisse vorgestellt, die gemeinsam mit den Akteur*innen vor Ort ausgearbeitet wurden.

Die einzelnen Regionen/Trailsituationen werden mit Hilfe von Steckbriefen vorgestellt.

4.1 ISERLOHN

4.1.1 STECKBRIEF

Das für das Forschungsprojekt betrachtete Gebiet erstreckt sich über Flächen der Städte Iserlohn und Hemer im Märkischen Sauerland. Die Flächen beinhalten sowohl städtische als auch private Flächen.

Abbildung 24: Betrachtungsgebiet Iserlohn/Hemer

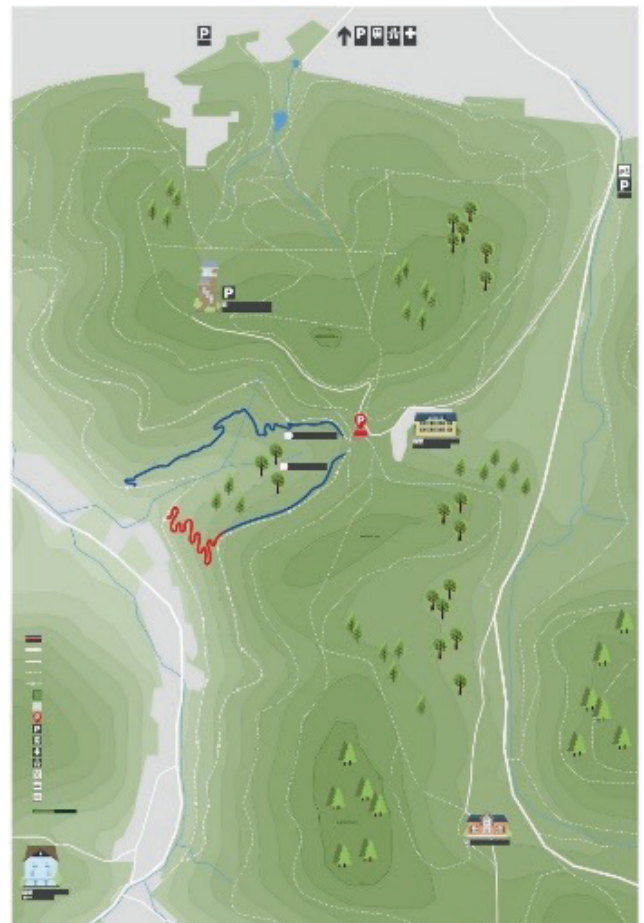
Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.wald-info.nrw.de



Im Iserlohner Stadtwald existiert das gestattete und ausgewiesene Angebot der Eisenwaldtrails:

Abbildung 25: Eisenwaldtrails

Bildquelle: www.issuu.com/maerkischessauerland/docs



Die Eisenwaldtrails bestehen aus drei Trails in drei unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden (leicht/mittel/schwer, Singletrail-Skala S1-S3). Zusammen erreichen sie eine Länge von ca. 2 km und überwinden dabei ca. 110 Höhenmeter in einer Höhenlage von 230 - 340 m ü. NN. Am zentralen Startpunkt „Schmelzplatz“ beginnen die Trails und führen hinab ins Grüner Tal. Zur Rückkehr an den Startpunkt werden bestehende Forstwirtschaftswege benutzt. Am zentralen Startpunkt existiert eine große Anzahl an Parkplätzen.

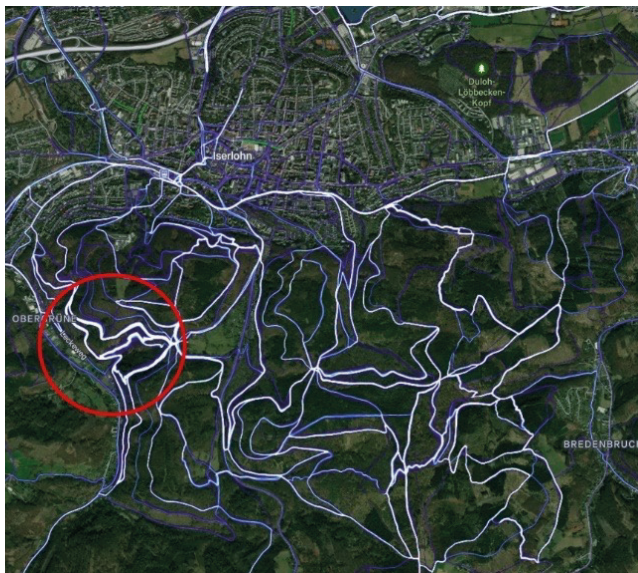
Im Hemer Stadtwald entstehen bei der Gemeinde Ihmert derzeit auf einer Kalamitätsfläche drei weitere, gestattete Trails, die sog. Bienenwaldtrails. Diese werden insgesamt eine Länge von ca. 1,4 km betragen. Auch hier wird der Uphill über bestehende Forstwirtschaftswege führen. Parkflächen existieren beim nahegelegenen TSV Ihmert.

Sowohl die Eisenwaldtrails als auch die Bienenwaldtrails wurden bzw. werden in ehrenamtlicher Arbeit vom Verein Dead Pedals Society e. V. angelegt und unterhalten, bei den Bienenwaldtrails erhält der Verein Unterstützung durch Vereinsmitglieder des TSV Ihmert.

Neben den beiden genannten gestatteten Trailbereichen wird im Stadtgebiet auch auf weiteren, nicht gestatteten Wegen/Pfaden Mountainbike gefahren. Dies veranschaulicht die aufgeführte Heatmap, in welcher der Bereich der Eisenwaldtrails hervorgehoben ist. Da die Bienenwaldtrails zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes noch nicht fertiggestellt sind, ergeben sich keine Darstellungen in der Heatmap.

Abbildung 26: Heatmap Betrachtungsgebiet Iserlohn/Hemer

Bildquelle: www.strava.com



Der Verein Dead Pedals Society e. V. hat zur Nutzung der Eisenwaldtrails Verhaltensregeln aufgestellt (Trailrules), welche u. a. ein rücksichtsvolles Miteinander mit allen Waldnutzenden vorschreiben, die Nutzungszeiten in der Dunkelheit untersagen, von einem Befahren in der Zeit vom 1. November bis 28. Februar abraten und das Bergabfahren der Trails vorschreiben. Die Trailrules werden auf der Webpräsenz des Vereins und auf dem Eingangsschild der Eisenwaldtrails dargestellt.

4.1.2 IST-ZUSTAND

Die Mountainbike-Infrastruktur in Iserlohn befindet sich in einem dynamischen Entwicklungsprozess, der von steigender Nachfrage, Nutzungskonflikten und dem Ziel einer nachhaltigen Lenkung geprägt ist. Die bestehenden Trails wurden im Jahr 2020 eröffnet. Die Trails werden in Runden inkl. eines Uphills über einen Forstwirtschaftsweg gefahren, aber auch in längere Fahrten/Strecken eingebunden.

Abbildung 27: Eingangsschild zu den Eisenwald-Trails

Bildquelle: Eigene Aufnahme



Nutzung nicht gestatteter Trails und Herausforderungen

In der Region existieren und entstehen immer wieder nicht gestattete Trails. Dies sowohl in den Stadtwäldern von Iserlohn und Hemer als auch im angrenzenden Balver Wald, welcher als FFH-Gebiet unter besonderem Schutz steht. Dies geschieht oftmals aus Mangel an gestatteten Alternativen. Derzeit werden im Stadtwald Iserlohn mit hohem Personalaufwand wöchentlich nicht gestattete Trails durch das Einbringen von Barrieren und dem Anbringen von Durchfahrt-Verboten-Schildern gesperrt.

Pflegeaufwand und Genehmigung

Eine offizielle Genehmigung zur Anlage weiterer Trails existiert derzeit nicht. Das Ziel ist es, eine bedarfsgerechte Lenkung der Mountainbikenden zu ermöglichen, bevor durch unregelmäßige Nutzung Tatsachen geschaffen werden.

Trotz der Herausforderungen hat sich durch das Mountainbike-Angebot ein aktives Vereinsleben innerhalb des engagierten Dead Pedals Society e. V. entwickelt.

Beim Projekt in Hemer, bei dem Kommune, Forstbehörde und Verein eng zusammenarbeiten, werden auf einer Kalamitätsfläche drei neue Trails entstehen. Die Zusammenarbeit mit der Zielsetzung einer bedarfsgerechten, umweltgerechten Anlage der Trails kann als vorbildlich bezeichnet werden, um von Beginn an alle Interessensgruppen zu involvieren und einer un gelenkten Entwicklung vorzubeugen.

Zukunftsausblick

Das bestehende, gestattete Angebot in Iserlohn und die entstehenden Trails in Hemer können als attraktives MTB-Angebot bezeichnet werden. Die beiden Bereiche stehen dann räumlich etwas isoliert und ob sie durch längere Touren, welche ausschließlich über Forstwirtschaftswege

verlaufen, verbunden werden, erscheint fraglich. Hier könnte eine Chance existieren, über eine abwechslungsreiche Strecke, welche Forstwirtschaftswege und den ein oder anderen Trail verbindet, eine Möglichkeit zur direkten Verbindung der beiden Bereiche zu schaffen. Dies könnte einen Modelcharakter entwickeln, längere Streckenführungen mit der Einbindung von Trails unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade zu schaffen und somit eine gewünschte Lenkungsfunktion zu erreichen.

4.1.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Erarbeitung der Stärken und Schwächen hat mit folgenden Personen stattgefunden:

- Vertreter des Regionalforstamtes Märkisches Sauerland
- Vertreter des Stadtforstes Iserlohn
- Vertreterin der Unteren Naturschutzbehörde des Märkischen Kreises
- Vertreter des Forstbezirks Balve (Wald und Holz NRW)
- Vertreter des Mountainbike Vereins Dead Pedals Society e. V.

Stärken:

- Kombination von Erholungsraum und Naturraum
- Topografie mit Berg & Tal Gegebenheiten
- Lage, Nähe zu Ballungsräumen
- Vielfältigkeit, Wechsel zwischen offenem Land & Waldlandschaft
- Möglichkeit, verschiedene Touren / Trails zu kombinieren
- Schönes Waldbild
- Verkehrsanbindung und Infrastruktur vorhanden (Parkplatz, Café, Rettungswege).

Schwächen / Herausforderungen:

- Viele Privatwald-Besitzende, hoher Absprachebedarf

- Viel E-MTB-Nutzung
- Hohe Nutzungsintensität durch schnelle Erreichbarkeit
- Erhöhtes Konfliktpotenzial durch viel Nutzung / Nutzungskonflikte
- Zersiedelte Landschaft: viele Akteur*innen involviert, dadurch auch viele Beschwerden
- Auswärtige halten sich nicht nach Verhaltensregeln, nicht gestattete Trails entstehen
- Es gibt Verbindungslücken (Traillücken), um Tagestouren zu unternehmen; Mangel an Pfaden abseits der Wirtschaftswege.

4.1.4 ERGEBNISSE DER ZÄHLUNGEN

In Iserlohn/Hemer wurden drei Zählgeräte installiert, eines an einem gestatteten Trail und zwei an jeweils nicht gestatteten Trails. Das westlichste der drei Zählgeräte wurde am Trail „Schmelzbahn“ installiert (Abbildung 28). Die Schmelzbahn ist ein Trail des offiziellen Angebotes der Eisenwaldtrails und wird als leichter Trail eingestuft. Die Eisenwaldtrails sind aus dem Iserlohner Stadtgebiet heraus schnell erreichbar und durch den Parkplatz am Einstieg mit dem PKW sehr leicht zu erreichen.

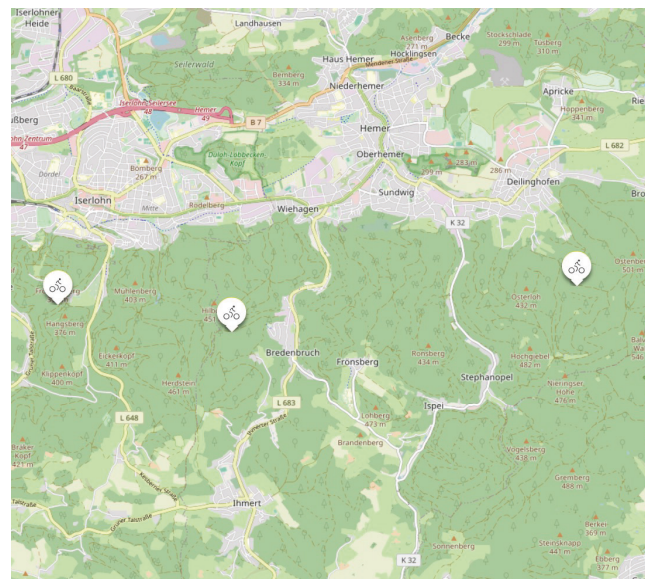
Das geographisch in der Mitte der drei Zählgeräte liegende Gerät wurde am Trail „Step Down“ installiert. Dieser Trail ist kein gestatteter Trail und über weite Strecken ebenfalls als leicht einzustufen, jedoch mit einer Steilstufe am Ausstieg. Er ist nicht mit dem PKW direkt anfahrbar und der Höhenunterschied muss erst einmal überwunden werden, bevor die Abfahrt gestartet werden kann. Durch den zu überwindenden Höhenunterschied und die peripherere Lage kann der Trail als weniger gut angebunden als die Schmelzbahn beschrieben werden.

Das am östlichsten installierte Zählgerät zählte am Trail „Big O“. Auch dieser Trail ist kein gestatteter

Trail, kann auch als leicht eingestuft werden, bietet aber etwas mehr technische Herausforderungen als die anderen beiden untersuchten Trails in der Region Iserlohn/Hemer. Der Trail ist nicht mit dem Auto direkt anfahrbar, es muss ebenso wie beim Trail „Step Down“ zuerst bergauf gefahren werden und „Big O“ liegt noch peripherer und somit ist es mit mehr Zeit- und Kraftaufwand verbunden, den Trail fahren zu können.

Abbildung 28: Standorte der Zählgeräte in Iserlohn/Hemer

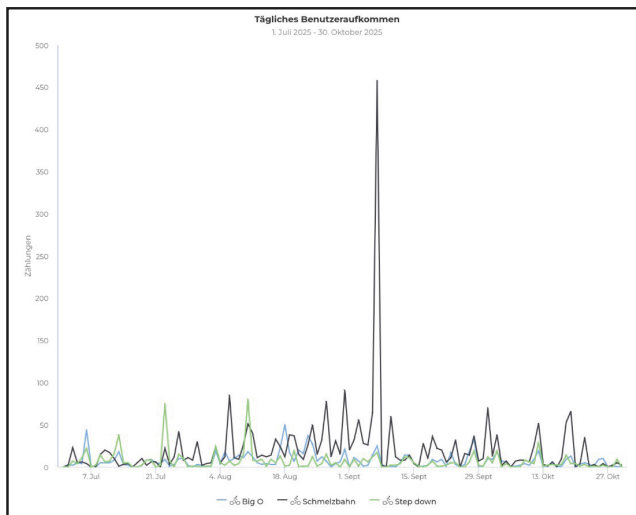
Quelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.eco-visio.net/OpenStreetMap



Der Trail „Schmelzbahn“ wird am häufigsten befahren, dies sicherlich auf Grund seiner guten Anbindung, seiner Bekanntheit als gestattetes Angebot und als Übungs- und Trainingsgelände des Vereins „Dead Pedals Society e. V.“. Die drei Trails werden in einem regelmäßigen Rhythmus befahren. Der herausstechende Tag ist der Sonntag, 7. September 2025, an welchem eine Veranstaltung des Vereins stattfand und 458 Durchfahrten an der Schmelzbahn gezählt wurden (Abbildung 29).

Abbildung 29: Benutzeraufkommen an drei Standorten in Iserlohn/Hemer

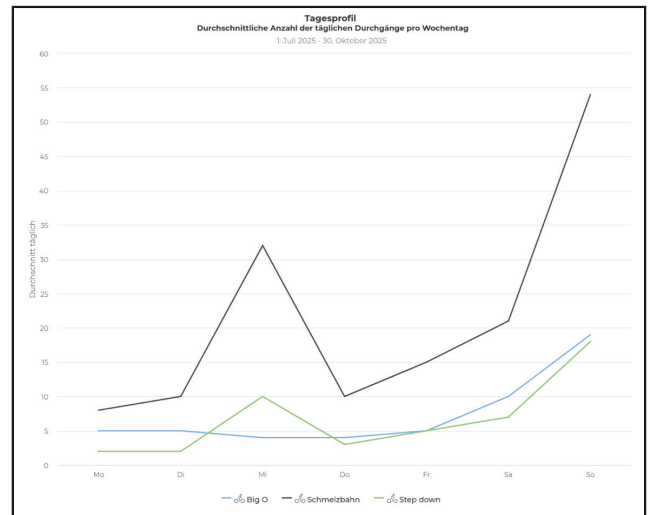
Quelle: Eigene Erhebung



An Sonntagen sind in Iserlohn/Hemer die meisten Mountainbikenden unterwegs, so zählten die Geräte durchschnittlich 54 (Schmelzbahn), 19 (Big O) und 18 (Step Down) Durchfahrten (Abbildung 30). Auffallend ist, dass der Mittwoch sowohl an der Schmelzbahn (32 Durchfahrten) als auch am Trail Step Down (10 Durchfahrten) der zweitstärkste Tag ist. An der Schmelzbahn lässt sich dies auf das Verinstraining des Vereins „Dead Pedals Society e. V.“ zurückführen.

Abbildung 30: Nutzungsaufkommen im Wochenverlauf in Iserlohn/Hemer

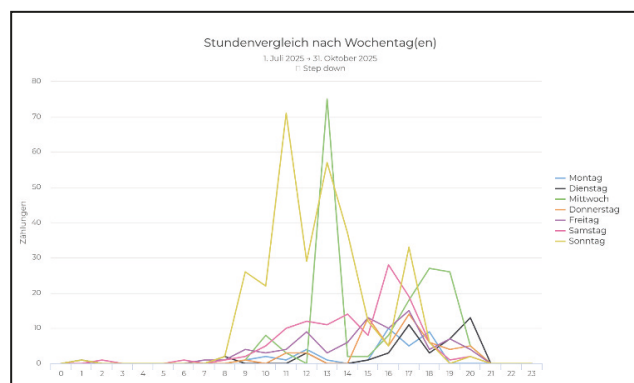
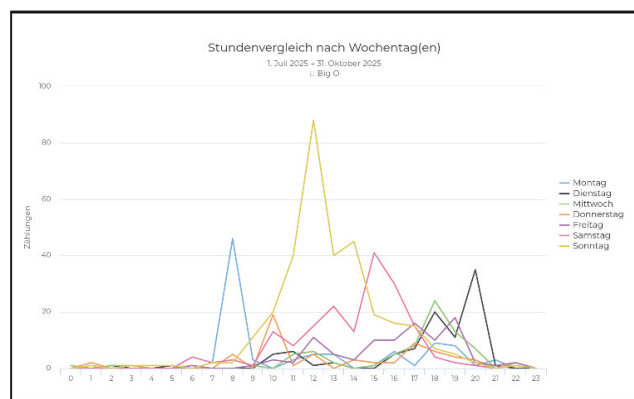
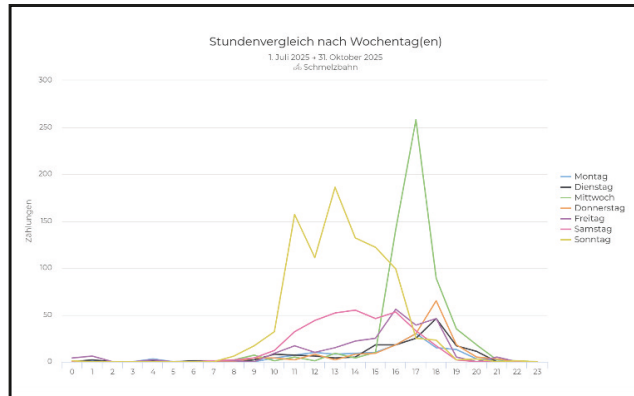
Quelle: Eigene Erhebung



Im Tagesverlauf unterscheiden sich die Nutzungen der drei Trails. Beim peripher gelegenen Trail „Big O“ ist die vorwiegend anzutreffende Verteilung festzustellen, dass unter der Woche in den Nachmittags-/Abendstunden und am Wochenende in den Mittagsstunden die meisten Nutzungen festzustellen sind und der Sonntag mit Abstand der Tag mit den meisten Durchfahrten ist (Abbildung 31). Einzig herausstechend ist für den Trail „Big O“ festzuhalten, dass montags die meisten Durchfahrten vormittags gezählt wurden. Für den Trail Step Down ist in der zeitlichen Nutzung herausstechend, dass mittwochs die meisten Durchfahrten in der Mittagszeit gezählt wurden. Der Trail Schmelzbahn weist in der zeitlichen Verteilung die „standardisierte“ Nutzung auf, dass unter der Woche abends und am Wochenende in den Mittags- und Nachmittagsstunden die meisten Durchfahrten gezählt wurden.

Abbildung 31: Nutzungen im Tagesverlauf nach Wochentagen in Iserlohn/Hemer

Quelle: Eigene Erhebung



Zusammenfassend lassen sich aus den Zählungen im Bereich Iserlohn/Hemer folgende Tendenzen feststellen:

- Das gestattete Angebot des Trails „Schmelzbahn“ weist die stärkste Nutzung auf
- Die hauptsächliche Nutzung ist unter der Woche vornehmlich in den Abendstunden und am Wochenende in den Stunden der Mittags- und Nachmittagszeit.
Beim Trail Step Down sticht der Montag hierbei heraus, bei dem am frühen Vormittag die meisten Durchfahrten gezählt wurden.
- Spezielle Events/Veranstaltungen sind mit einer (stark) gesteigerten Nutzung wahrnehmbar, z. B. das Vereinstraining am Mittwochabend an der Schmelzbahn und eine Vereinsveranstaltung am 7. September 2025.

4.2 HÜRTGENWALD / RUREIFEL

4.2.1 STECKBRIEF

Der DIMB BikePark Rureifel wurde ursprünglich auf Initiative eines örtlichen Vereines erbaut und wird seit März 2024 von der Deutschen Initiative Mountainbike (DIMB e. V.) betrieben. Der DIMB BikePark liegt ausschließlich im Staatswald auf Gemarkung der Gemeinde Hürtgenwald.

Abbildung 32: Betrachtungsgebiet DIMB BikePark Rureifel

Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.wald-info.nrw.de



Im DIMB BikePark Rureifel existieren 5 Trails in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden (Abbildung 33).

Abbildung 33: DIMB BikePark Rureifel

Bildquelle: www.dimb.de



Zusammen erreichen die ausgewiesenen Trails eine Länge von ca. 4 km und überwinden einen Höhenunterschied ca. 130 Höhenmeter in einer Höhenlage von 320 - 450 m ü. NN. Es existiert ein Uphill-Trail (grün), ebenso wird die K36 (gelb) zur Rückkehr an den zentralen Startpunkt genutzt. Der Bikepark liegt sehr ländlich, Parkflächen befinden sich an der K36 beim Franziskus-Gymnasium Vossenack.

Der DIMB BikePark Rureifel wird ehrenamtlich gepflegt und instandgehalten durch Mitglieder der IG Rureifel des DIMB e.V.

Auch wenn zwei einfach eingestufte Trails existieren, richtet sich der DIMB BikePark Rureifel durch seine Beschaffenheit mit vielen Einbauten vornehmlich an fortgeschrittene und sehr gute Mountainbiker und kann als Zusatzangebot für ambitionierte Fahrer angesehen werden, welche explizit nach Hürtgenwald anreisen, um das spezielle Angebot zu nutzen.

Auch wenn die aufgeführte Heatmap außerhalb des Bikeparks eine (leichte) MTB-Nutzung darstellt, vornehmlich auf Forstwirtschaftswegen, ist eine starke Hervorhebung des BikeParks zu erkennen und es ist daher anzunehmen, dass die spezielle Nutzung des Bikeparks derzeit keinen räumlichen Bewegungsradius der Mountainbiker außerhalb des Bikeparks nach sich zieht.

Abbildung 34: Heatmap Betrachtungsgebiet DIMB BikePark Rureifel

Bildquelle: www.strava.com



Wie in Abbildung 33 ersichtlich, hat die Deutsche Initiative Mountainbike e. V. mit ihren Trailrules und den Nutzungsbestimmungen ebenfalls Verhaltensregeln aufgestellt und kommuniziert sie via Webpräsenz und Beschilderung vor Ort. Diese beinhalten v. a. ein Wegegebot, gestattetes Befahren im Zeitraum von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang und ein respektvolles und rücksichtsvolles Miteinander mit der Natur und anderen Naturnutzenden.

4.2.2 IST-ZUSTAND

Der DIMB Bikepark Rureifel hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten Ziel für sportlich ambitionierte Mountainbiker entwickelt. Die Anlage befindet sich derzeit in einem strukturellen Wandel und verfolgt das Ziel, sich bedarfsgerecht und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Nutzung & Zielgruppe

Die ursprüngliche Ausrichtung auf den Downhill-Sport wurde in den letzten Jahren angepasst. Aktuell richtet sich das Angebot verstärkt an Enduro- und Cross-Country-Fahrende, die den Berg aus eigener Kraft erklimmen. Die Straße ist befahrbar und ermöglicht den Zugang mit unterschiedlichen Rädern. Mit rund 170 Höhenmetern bietet das Gelände abwechslungsreiche Möglichkeiten für eine breite Zielgruppe. Eine durchschnittliche Tour dauert etwa 30 Minuten. Der untere Bereich des Parks ist stärker auf Enduro-Fahrende ausgelegt, während auch Cross-Country-Nutzende geeignete Strecken vorfinden.

Betriebsstruktur & Infrastruktur

Ursprünglich wurde der Bikepark vom Verein Nordeifel Gravity e. V. betrieben und nur an Wochenenden geöffnet. Der Zugang wurde mit Personal vor Ort kontrolliert und es wurden Eintrittsgebühren für die Nutzung erhoben. Inzwischen hat sich der Verein aufgelöst und dieser Betrieb wurde eingestellt. Heute betreibt der DIMB e. V. mit seiner IG Rureifel den Bikepark und ein Trail-Manager ist hierfür ehrenamtlich tätig. Die Infrastruktur wurde ausgebaut – es mussten bauliche Einrichtungen beantragt werden, da diese im Wald als untypisch gelten. Das erforderte eine Nutzungsänderung, wodurch die Waldeigenschaft auf den Trails nicht mehr besteht. Ein eigenes Beschilderungskonzept wurde durch die Betreiber erarbeitet und umgesetzt.

Finanzielle Unterstützung durch den Kreis Düren

Der DIMB Bikepark Rureifel wird durch die Wirtschaftsförderung des Kreis Düren finanziell unterstützt, welcher dem Bikepark eine touristische Bedeutung zuschreibt, da erhöhte Nutzungszahlen z. B. für Umsatz in der benachbarten Gastronomie in Simonskall sorgen können.

4.2.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Stärken und Schwächen wurden mit folgenden Teilnehmenden entwickelt:

- Vertreter des Forstbezirks Hürtgen (Wald und Holz NRW)
- Vertreterin der Wirtschaftsförderung des Kreises Düren
- Vertreter der Deutschen Initiative Mountainbike e. V., Landesverband NRW
- Vertreter der IG Rureifel der Deutschen Initiative Mountainbike e. V.

Stärken/Besonderheiten

- Alltagskompatibel (24/7 nutzbar, kostenlos)
- Viele ehrenamtliche Helfer*innen
- Professionelle Strukturen im Miteinander (Trail-Admins, Qualitätssicherung)
- Alle Akteur*innen arbeiten kooperativ
- Finanzielle Unterstützung durch den Kreis Düren
- Unterschiedliche Schwierigkeitsgrade vorhanden, somit werden unterschiedliche Nutzer*innen angesprochen.

Schwächen / Herausforderungen

- Finanzielle Absicherung & Perspektive über 2030 hinaus
- Einbindung in ein Trail-Netz noch nicht vorhanden
- Abhängigkeit von Personen / Zuständigkeiten (Genehmigungen, etc.)
- Prozesse dauern insgesamt sehr lange, z.B. bei Genehmigungen.

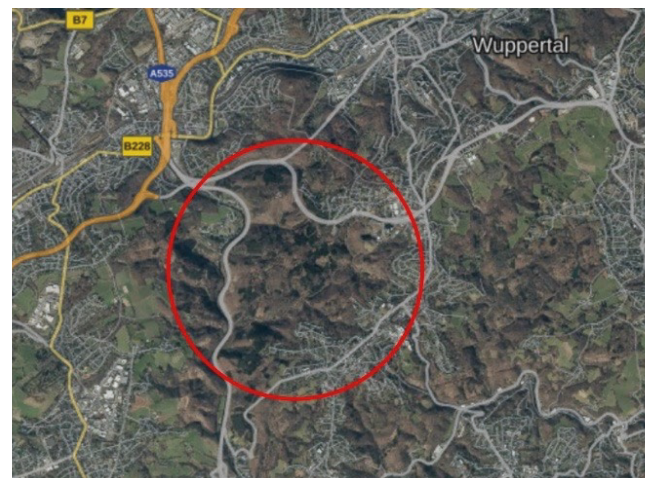
4.3 WUPPERTAL - BUCHHOLZ

4.3.1 STECKBRIEF

Das Gebiet „Burgholz“ ist ein Staatsforst, welcher zu überwiegendem Teil auf Wuppertaler Stadtgebiet an der Stadtgrenze zu Solingen liegt. Das Waldgebiet grenzt an die Wuppertaler Stadtviertel Cronenberg, Hahnerberg und Küllenhahn und im Westen an die L74 im Wuppertal (Abbildung 35).

Abbildung 35: Betrachtungsgebiet Wuppertal „Burgholz“

Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.wald-info.nrw.de



Der gesamte im Forschungsprojekt betrachtete Bereich des Staatsforstes Burgholz ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Durch die unmittelbare Nähe zu Siedlungsbieten im Ballungsraum „Bergisches Städtedreieck“ unterliegt das Gebiet einer starken Erholungsnutzung, vor allem durch zu Fuß Gehende und Radfahrende. Mountainbike wird seit Jahren im Gebiet Burgholz gefahren. Hierfür existiert jedoch nur ein offizieller, gestatteter Trail (Abbildung 36).

Abbildung 36: Offizielles Trailangebot Burgholz

Bildquelle: eigene Aufnahme



Der gesamte im Forschungsprojekt betrachtete Bereich des Staatsforstes Burgholz ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Durch die unmittelbare Nähe zu Siedlungsbieten im Ballungsraum „Bergisches Städtedreieck“ unterliegt das Gebiet einer starken Erholungsnutzung, vor allem durch zu Fuß Gehende und Radfahrende. Mountainbike wird seit Jahren im Gebiet Burgholz gefahren. Hierfür existiert jedoch nur ein offizieller, gestatteter Trail (Abbildung 36).

Die MTB-Nutzung geht jedoch weit über den offiziell gestatteten Trail hinaus, wie die Heatmap anschaulich darstellt (Abbildung 37).

Auf Grund einer ungesteuerten Entwicklung der MTB-Trails im Gebiet Burgholz entstanden einige Trails, welche sich den topografischen Gegebenheiten entsprechend von leicht bis schwer einordnen lassen.

Abbildung 37: Heatmap Betrachtungsgebiet Wuppertal „Burgholz“

Bildquelle: www.strava.com



Sie erschließen das Gebiet mit der Überwindung von ca. 110 Höhenmetern in den Höhenlagen von ca. 130 - 240 m ü. NN. Bergauffahrten finden über Forstwirtschaftswege statt. Das Gebiet ist mit dem PKW aus den angrenzenden Ballungsgebieten sehr gut erreichbar, als Parkflächen können Parkplätze im Westen an der L74, im Norden an der L418 und im Süden am Waldpädagogischen Zentrum angefahren werden.

Durch das nahezu nicht vorhandene Angebot an offiziell gestatteten Trails existiert keine organisierte Betreuung des Gebietes im Hinblick auf Trailanlage und -pflege. Die Initiative Wuppertrails vertritt die Mountainbike-Community und interagiert intensiv u. a. mit der Stadt Wuppertal, um gemeinsam Lösungsansätze zu entwickeln.

4.3.2 IST-ZUSTAND

Aktuelles Spannungsfeld

Die Mountainbike-Infrastruktur in Wuppertal befindet sich derzeit in einem Spannungsfeld zwischen wachsender Nutzung, Schutzgebietsauflagen und dem Fehlen gestatteter Angebote. Besonders herausfordernd ist die Lage, da sich ein Großteil der genutzten nicht gestatteten Trails im Naturschutzgebiet Burgholz befindet.

Herausforderungen

Seit Jahren wird das Naturschutzgebiet Burgholz zum Mountainbiken genutzt. Dies liegt allen voran an der Lage inmitten des Ballungsgebietes und der naturräumlichen Attraktivität. Ein weiterer Faktor hierfür ist, dass ein Parkplatz an der L74 in der Navigations-App Trailforks als „Trail-Park“ ausgewiesen war. Dies unterstützte die ungewollte Reichweitengewinnung des Gebietes als angebliche Mountainbike-Region. Um einer weiteren Bewerbung entgegenzuwirken, wurden Versuche unternommen, Administrationsrechte für die digitale Pflege dieser Inhalte zu erhalten. Dennoch bleibt die Präsenz in solchen Apps ein Problem für eine rechtskonforme Steuerung.

Einer der am meisten befahrenen, nicht gestatteten Trails war ursprünglich ein ca. mittelschwerer, naturbelassener Trail, welcher jedoch steile Passagen aufweist. In der Folge wurde der Trail vielfach von ungeübten Fahrer*innen befahren, welche der Steilheit nicht gewachsen waren und „Umfahrungen“ nutzten. Diese Erweiterung führte zu einer Verbreiterung und Erosion des Trails, u. a. durch Wasserausspülungen.

Zukunftsaussichten

Die starke Nutzung zeigt, dass in Wuppertal der Bedarf nach einem gestatteten, naturverträglichen Trailangebot offenkundig ist. Derzeit existieren lediglich zwei gestattete Trails, einer im Bereich Burgholz und ein weiterer in einem weiteren

Stadtwaldgebiet.

Alternative Flächen für eine gestattete Trail-Anlage werden bereits in Runden Tischen diskutiert. Diese befinden sich in der Nähe einer Landstraße sowie der A46 – in Gebieten, in denen weniger naturschutzrechtliche Konflikte bestehen. Hier könnten potenziell gestattete Trails entstehen, die eine gezielte Lenkung der Nutzenden ermöglichen und zu einer Entlastung des Naturschutzgebietes Burgholz führen können.

Die Initiative „Wuppertrails“ vertritt die Interessen der Mountainbike-Community und strebt an, offizieller Vertragspartner für eine Betreibung von gestatteten Trails auf Stadtgebiet Wuppertal (und auch in der angrenzenden Stadt Solingen) zu werden. Eine Professionalisierung ist zwingend nötig, um die Besucherlenkung und die Nachhaltigkeit der Angebote voranzutreiben.

4.3.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Stärken und Schwächen wurden mit folgenden Teilnehmenden erarbeitet:

- Vertreter des Regionalforstamtes Bergisches Land
- Vertreter des Waldpädagogischen Zentrums Wuppertal
- Zuständige Ranger des Regionalforstamtes Bergisches Land
- Vertreter des Forstbetriebsbezirks Großgrimberg
- Vertreterin der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wuppertal
- Vertreter des Sport- und Bäderamtes der Stadt Wuppertal
- Vertreter der Mountainbikeinitiative Wuppertrails.

Stärken/Besonderheiten:

- Größtes Naturschutzgebiet in Wuppertal, abwechslungsreiches Waldbild
- Bergiges Gelände, Topografie bietet hohes Potenzial fürs Mountainbiken
- Abwechslungsreiches Terrain
- Beteiligung vieler Akteur*innen (Verwaltung, Vereine, Nutzende etc.) bringt Expertise und Perspektiven ein
- Gute Gemeinschaft vor Ort
- Engagement und Qualität im Trail-Bau
- Nachhaltiges Angebot erscheint mit gestatteten Trails möglich
- Gute Erreichbarkeit und Anbindung an städtische Infrastruktur
- Nähe zum urbanen Raum, Wald übernimmt Erholungsfunktion für viele.

Schwächen/Herausforderungen:

- Schwierige rechtliche Rahmenbedingungen (Naturschutzgebiet)
- Nutzungskonflikte auf bestehenden Wegen
- Doppelte Rolle von Naturschutzbehörden – sowohl Schutz als auch Gestaltung
- Offensichtliches Konfliktpotenzial (z. B. mit Naturschutz oder anderen Nutzergruppen)
- Fehlen von einheitlichen Regeln, schwierige Abstimmungsrunden
- Komplexe Akteurslandschaft, erhöhter Koordinationsbedarf
- Hoher Aufwand bei der Besucherlenkung und Infrastrukturfürsorge
- Potenzial zur Zunahme nicht gestatteter Trails bei fehlendem gestatteten Angebot
- Nähe zu urbanem Raum (zu viele Nutzer*innen), Funktion des Waldes dadurch herausfordernd

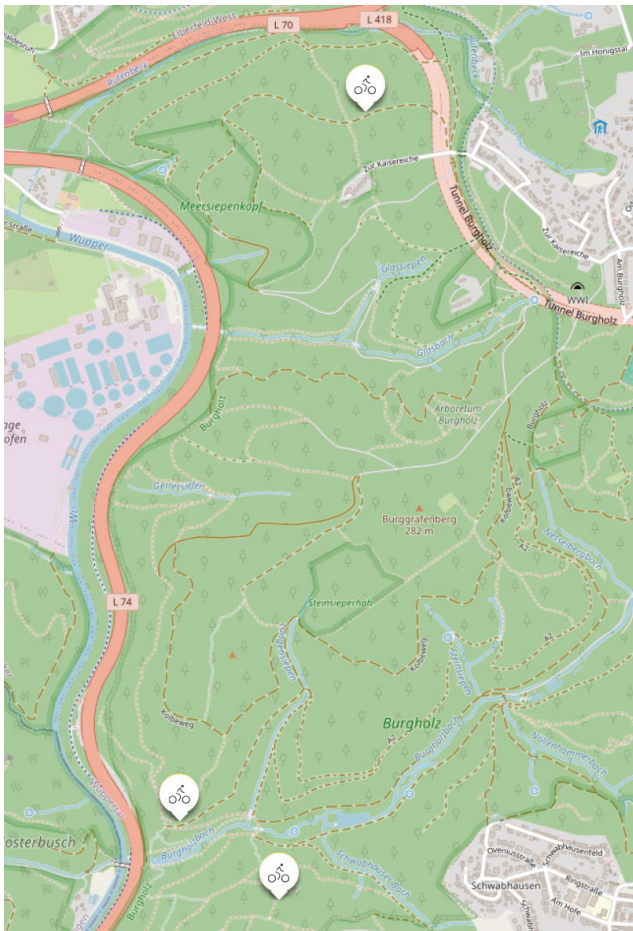
4.3.4 ERGEBNISSE DER ZÄHLUNGEN

In Wuppertal im Bereich Burgholz wurde drei Zählgeräte installiert. Das südlichste Zählgerät war in der Nähe des Waldpädagogischen Zentrums Burgholz am Trail „Rollercoaster“ angebracht (Abbildung 38). Dieser Trail ist ein seit einigen Jahren genutzter, nicht gestatteter Trail, welcher als schwierig zu befahren eingestuft werden kann. Auf Grund der Nähe zum Stadtviertel Cronenberg und den Parkmöglichkeiten in der Nähe des Waldpädagogischen Zentrums ist der Trail gut erreichbar und angebunden. Insgesamt überwindet der Trail „Rollercoaster“ in seiner gesamten Länge ca. 110 Höhenmeter.

Das Zählgerät im Südwesten des betrachteten Gebiets wurde am gestatteten Trail „Wetterhütte DH“ angebracht. Dieser Trail kann mit einer mittleren Schwierigkeit beschrieben werden und ist durch die Nähe zum Parkplatz an der L74 gut erreichbar und angebunden, direkt aus einem Wohngebiet heraus ist der Trail dagegen nicht anzufahren. Zur Abfahrt über den Trail muss erst einmal ein Höhenunterschied von ca. 100 Höhenmeter bergauf überwunden werden. Somit eignet sich dieser Trail eher für ausdauernde Fahrer*innen. Das Zählgerät im Norden des Gebiets Burgholz wurde am Trail „Turnz“ angebracht. Dieser Trail kann als leichter Trail, sog. Flowtrail, eingestuft werden. Der Trail „Turnz“ liegt in unmittelbarer Nähe zum Stadtviertel Küllenhahn und ist über den Wanderparkplatz Kaisereiche sehr gut erreichbar und angebunden. Die Höhenmeterüberwindung ist hier viel geringer.

Abbildung 38: Standorte der Zählgeräte in Wuppertal/Burgholz

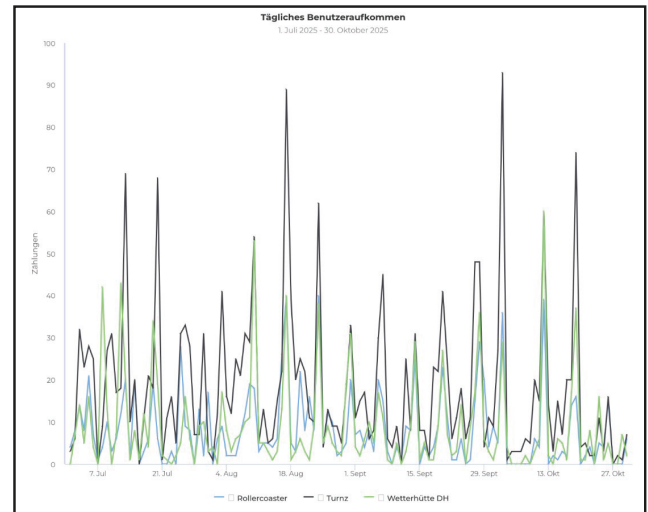
Quelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.eco-visio.net/OpenStreetMap



Die Nutzung der drei Trails unterliegt demselben Rhythmus wie in den anderen Regionen (Abbildung 39), wobei die Sonntage auch in Wuppertal die nutzungstärksten Tage sind (Abbildung 40). Der nutzungstärkste Tag war am Trail „Turnz“ der Feiertag des 3. Oktobers mit 93 Durchfahrten, am Trail „Wetterhütte DH“ der Sonntag, 12. Oktober, mit 60 Durchfahrten und am Trail „Rollercoaster“ die beiden Sonntage 17. und 24. August mit jeweils 40 Durchfahrten.

Abbildung 39: Tägliches Benutzeraufkommen an drei Standorten in Wuppertal/Burgholz

Quelle: Eigene Erhebung



Der Trail „Turnz“ wurde deutlich öfter genutzt als die beiden anderen Trails, vor allem sonntags (Abbildung 40). Alle drei Trails sind ähnlich gut zu erreichen, so dass dies vor allem dem Character des Trails „Turnz“ geschuldet sein dürfte. Als Flowtrail wird er von den meisten Mountainbikenden favorisiert (vgl. Kapitel 3.3), ist einfach zu fahren und eignet sich somit auf Grund einer geringeren Anforderung an das Fahrkönnen für eine breite Masse an Fahrennden.

Abbildung 40: Nutzungsaufkommen im Wochenverlauf

Quelle: Eigene Erhebung

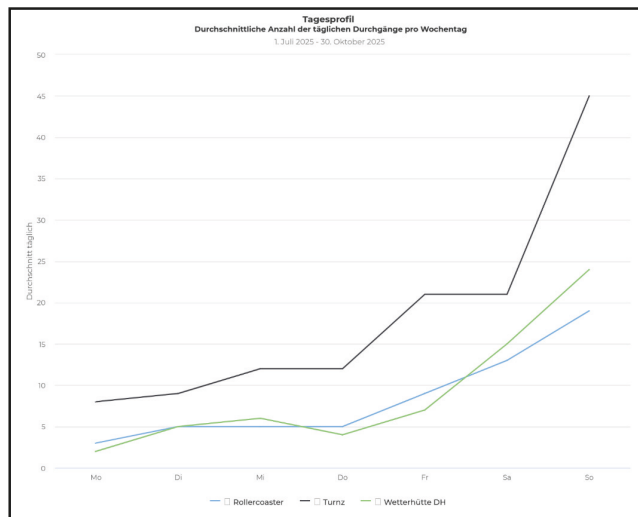
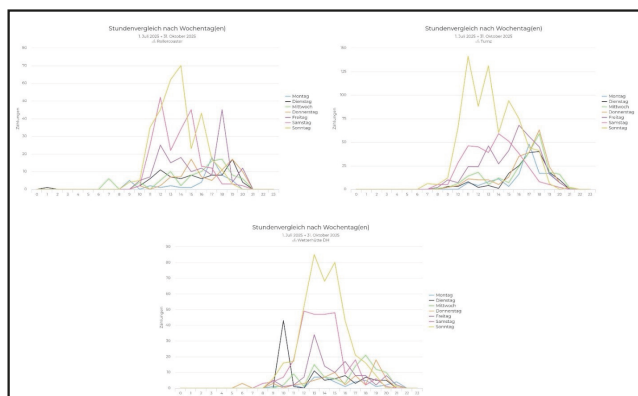


Abbildung 41: Nutzungen im Tagesverlauf nach Wochentagen in Wuppertal/Burgholz

Quelle: Eigene Erhebung



Im Tagesverlauf spiegelt sich auch im Bereich Wuppertal Burgholz das Nutzungsverhalten wider, dass unter der Woche in den Abendstunden und am Wochenende in den Mittags- und Nachmittagsstunden die meisten Durchfahrten gezählt wurden. Hiervon sticht einzig etwas heraus, dass dienstags am Trail „Wetterhütte DH“ vormittags die meisten Durchfahrten gezählt wurden. Aufsummiert 43 Durchfahrten in drei Monaten lassen hier auf eine

regelmäßige Nutzung am Dienstagvormittag durch eine Einzelperson oder kleine Gruppe schließen (Abbildung 41).

Zusammenfassend lassen sich aus den Zählungen im Bereich Wuppertal Burgholz folgende Tendenzen feststellen:

- Der Flowtrail „Turnz“, welcher die geringsten Höhenmeter überwindet und auf Grund seines Charakters die größte Gruppe an Mountainbikenden anspricht, wird mit Abstand am meisten genutzt
- Der gestattete Trail „Wetterhütte DH“ wird genutzt, aber nicht so häufig wie der Trail „Turnz“.
- Die beiden Trails „Rollercoaster“ und „Wetterhütte DH“ wiesen im Zählzeitraum recht wenige Durchfahrten auf. Für den Trail „Rollercoaster“ dürfte dies vor allem der Schwierigkeit des Trails geschuldet sein. Der Trail „Wetterhütte DH“ scheint auf Grund seiner etwas schlechteren Anbindung und gesteigertem Anspruch an die Ausdauerfähigkeit eine geringere Attraktivität aufzuweisen.

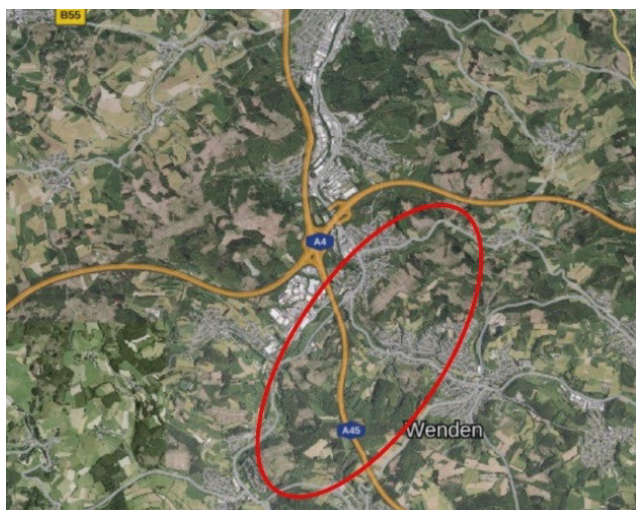
4.4 WENDENER LAND

4.4.1 STECKBRIEF

Das für das Forschungsprojekt betrachtete Gebiet befindet sich auf der Gemarkung der Gemeinde Wenden im Kreis Olpe (Abbildung 42).

Abbildung 42: Betrachtungsgebiet Wendener Land

Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.wald-info.nrw.de

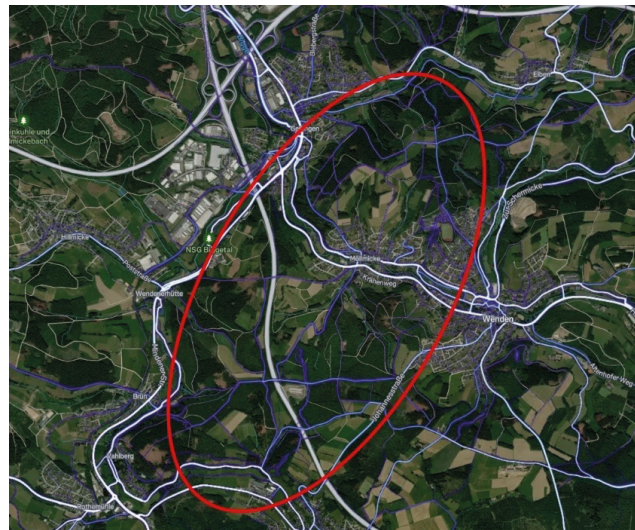


Im Betrachtungsgebiet existieren 2 offiziell gestattete Trails, welche der Verein MTB Wendener Land e. V. angelegt hat und instand hält. Zusammen weisen die 2 Trails eine Länge von ca. 1 km auf, können im Schwierigkeitsbereich leicht bis mittel verortet werden und verlaufen auf Privat- und Kommunalwaldflächen. Des Weiteren sind derzeit 4 weitere Trails auf Privatwaldfläche geduldet. Die Trails befinden sich in den Höhenlagen zwischen 360 und 440 m ü. NN.

Neben den offiziell gestatteten Trails werden im Wendener Land vornehmlich Forstwirtschaftswege zum Mountainbiken genutzt, vereinzelt auch nicht gestattete Trails (Abbildung 43).

Abbildung 43: Heatmap-Betrachtungsgebiet Wendener Land

Bildquelle: www.strava.com



Zusätzlich hat der Verein mit Hilfe von Fördergeldern aus dem NRW-Förderprogramm „Sportstätten 2022“ auf dem Gelände eines ehemaligen Bolzplatzes einen MTB-Park eröffnet, welcher als MTB-Übungsgelände dient.

Der Verein MTB Wendener Land e. V. orientiert sich bezüglich Verhaltensregeln an den Trailrules des DIMB e. V. und kommuniziert diese auf seiner Webpräsenz. Sie beinhalten v. a. ein Wegegebot und ein respektvolles und rücksichtsvolles Miteinander mit der Natur und anderen Naturnutzer*innen.

4.4.2 IST-ZUSTAND

Allgemeine Situation

Das Wendener Land im Kreis Olpe im Sauerland weist topografisch und landschaftlich sehr interessante Gegebenheiten fürs Mountainbiken auf. Derzeit ist die Region geprägt von großflächigen Kalamitätsflächen, welche sich vor allem auf Grund der Borkenkäferproblematik in den letzten Jahren entwickelt haben. Die fürs Forschungsprojekt betrachteten Flächen teilen

sich nach Eigentumsverhältnissen in Privat- und Kommunalwaldflächen auf, wobei die Region durch große Privatwaldflächen geprägt ist, welche vielfach kleinparzellierte sind.

Organisation

Im Wendener Land gründete sich im Jahr 2020 der Verein MTB Wendener Land e. V. Der Verein bemüht sich seither intensiv um das Miteinander mit den anderen Stakeholdergruppen. So sind beispielsweise Vertreter von Waldgenossenschaften und Forstbetriebsgemeinschaften Mitglied im Verein, teilweise sogar in Vorstandspositionen. Auf diese Weise können die Interessen der unterschiedlichen Stakeholdergruppen auf direktem Wege in die weitere Entwicklung vor Ort entscheidend eingebracht werden. Diese Herangehensweise dürfte eine Begründung liefern, warum im Wendener Land es möglich gemacht wurde, dass auf Privatwaldflächen Trails geduldet oder sogar gestattet wurden. So engagiert sich der Verein bei z. B. Baumpflanzaktionen und der Kitzrettung und zeigt somit sein Engagement über die Mountainbikeentwicklung hinaus. Der Verein hat ein großes Wachstum zu verzeichnen und inzwischen über 400 Mitglieder, was als eine positive Entwicklung entgegen dem gesellschaftlichen Trend der immer weiter sinkenden Mitgliederzahlen in nahezu allen Bereichen von Vereinsorganisationen angesehen werden kann.

Trailanlage und -pflege

Die offiziell genutzten und gestatteten Trails wurden vom MTB Wendener Land e. V. angelegt und der Verein hält die Trails instand. Zudem baute der Verein weitere, vorher durch die Mountainbikenden genutzte Trails zurück bzw. ließ sie zuwachsen, sodass diese inzwischen nicht mehr genutzt werden.

Nutzung

Bezüglich der Verortung der gestatteten und geduldeten Trails existiert keine öffentliche Kom-

munikation. Die offizielle Bekanntmachung dieser Trails erfolgt über eine vereinsinterne Kommunikation. Es existiert zudem keine Beschilderung der Trails vor Ort. Auch wenn die Trails auf Plattformen wie Komoot und Outdooractive aufzufinden sind, ist derzeit vornehmlich von einer Nutzung durch Mitglieder des MTB Wendener Land auszugehen.

4.4.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Im Rahmen eines Workshops vor Ort wurden mit folgenden Akteuren Stärken und Schwächen erarbeitet:

- Vertreter des Regionalforstamtes Kurkölnisches Sauerland
- Vertreter des Landesbetriebs Wald und Holz NRW
- Vertreter der Forstbetriebsgemeinschaft Wenden
- Vertreter der Waldgenossenschaft Wenden
- Örtliche Jagdpächter
- Vertreter des Mountainbikevereins MTB Wendener Land e. V.
- Vertreter des Mountainbikevereins MTB Rhein Berg e. V.

Stärken/Besonderheiten:

- Kommunikation aller Akteur*innen auf Augenhöhe, hohe Wertschätzung für das Thema MTB
- Konstellation und Zusammensetzung des Vereins mit Integration von Vertretern von Waldgenossenschaft und Forstbetriebsgemeinschaft
- Naturbelassene Trails, offene Landschaft & interessante Naturgegebenheiten
- Einigung und Gestattung zur Nutzung vorhanden
- Brücken zwischen allen Akteur*innen wurden gebaut
 - o Ergebnisorientiert

- o Pilotcharakter
- Enge Abstimmung zwischen Jagd und MTB
- Durch geographische Rahmenbedingungen hohes Potenzial vorhanden
- Kommune steht hinter dem eingeschlagenen Weg

Schwächen/Herausforderungen

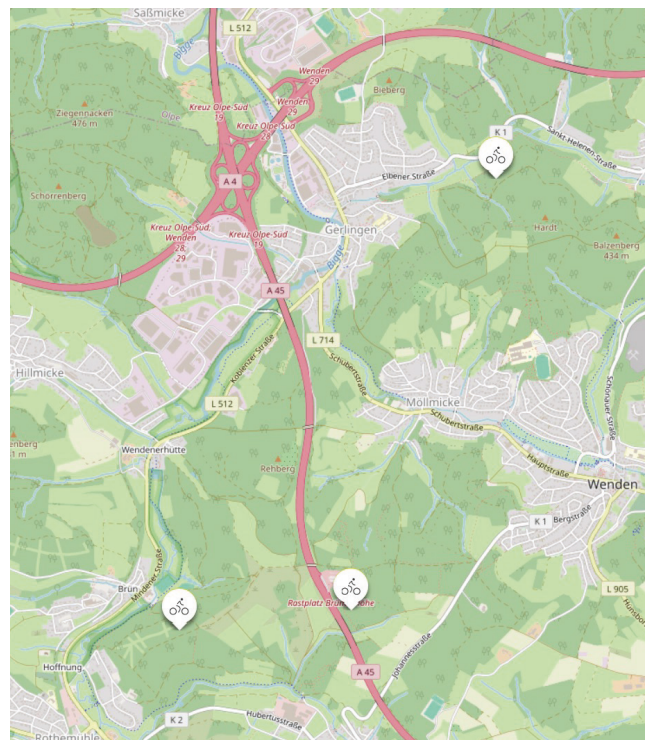
- Skepsis, Vorurteile gegenüber dem Mountainbiken
- Sensibilisierung für die Charakteristika des Mountainbikens zu gering
- Beteiligung vieler Eigentümer*innen
- Keine touristische Wertschöpfung, Potenzial wird nicht genutzt
- Keine dauerhafte finanzielle Förderung

4.4.4 ERGEBNISSE DER ZÄHLUNGEN

Im Wendener Land wurden drei Zählgeräte installiert. Das Zählgerät im Südosten des betrachteten Gebietes wurde am gestatteten Trail „Brünhill“ installiert (Abbildung 44). Dieser Trail ist relativ kurz und als leichter Flowtrail einzustufen. Er ist durch die Nähe zur Ortschaft Brün leicht erreichbar, auch befindet sich ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe zum Auslauf des Trails. Das Zählgerät in unmittelbarer Nähe zu BAB A4 wurde am nicht gestatteten Trail „Trucker“ angebracht. Auch dieser Trail ist als leichter Flowtrail einzustufen, durch seine periphere Lage jedoch aufwendiger zu erreichen. Das dritte Zählgerät im Norden des betrachteten Gebietes wurde am nicht gestatteten Trail „Plumps“ angebracht. Dieser Trail ist auch recht kurz und als mittelschwerer Trail einzustufen. Er ist durch die Nähe zur Ortschaft Gerlingen leicht zu erreichen.

Abbildung 44: Standorte der Zählgeräte im Wendener Land

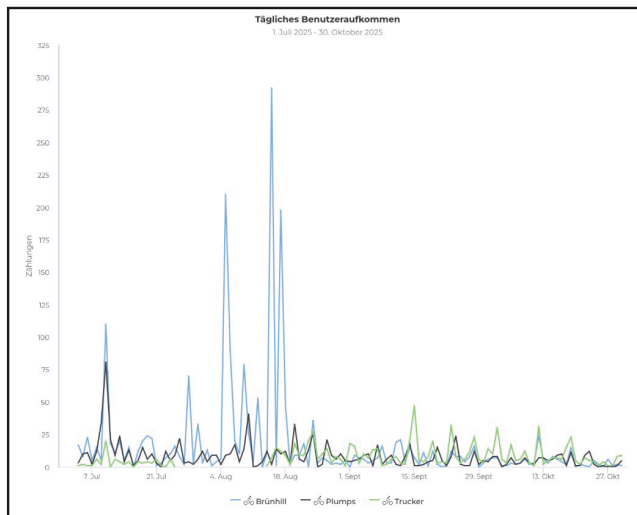
Quelle: eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.eco-visio.net/OpenStreetMap



Auch im Wendener Land ist ein wiederkehrender Rhythmus bei den Nutzungszahlen zu erkennen. Jedoch zeigen sich ein paar Auffälligkeiten. Der gestattete Trail „Brünhill“ wird mit Abstand am häufigsten befahren, dies aber vornehmlich zwischen Mitte Juli und Mitte August. Ab Mitte August gleichen sich die Nutzungszahlen an, wobei in diesem Zeitraum der Trail „Trucker“ am häufigsten befahren wird (Abbildung 45). Am gestatteten Trail Brünhill war der Tag mit den meisten Durchfahrten (292) der Freitag, 15. August. Am Trail „Plumps“ wurden am Donnerstag, 10. Juli, mit 81 Stück die meisten Durchfahrten gezählt und am Trail „Trucker“ am Montag, den 15. September, mit 47 Durchfahrten.

Abbildung 45: Benutzeraufkommen an drei Standorten im Wendener Land

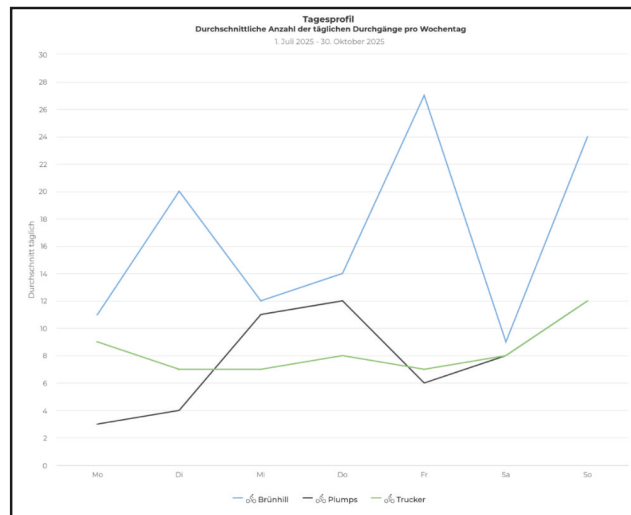
Quelle: Eigene Erhebung



Im Wendener Land unterscheidet sich die Nutzung der Trails nach Wochentagen von den anderen Regionen. An den beiden weniger genutzten Trails („Trucker“ und „Plumps“) sind die Wochenenden zwar auch die Tage mit der häufigsten Nutzung, vor allem beim mittelschweren Plumps wird jedoch auch am Mittwoch und Donnerstag etwas häufiger gefahren, wenn auch durchschnittlich nur 11 bzw. 12 Durchfahrten täglich. Der meistgenutzte Trail „Brünhill“ weist neben dem nutzungsstarken Sonntag den Freitag als nutzungsstärkstem Tag auf, auch dienstags wird er häufiger befahren (Abbildung 46). Dies lässt sich vor allem mit vereinsgebundenen Fahrten an Dienstag und Freitag erklären.

Abbildung 46: Nutzungsaufkommen im Wochenverlauf im Wendener Land

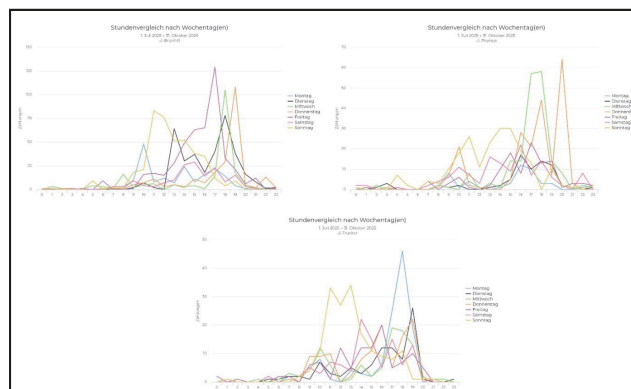
Quelle: Eigene Erhebung



Im Tagesverlauf ist die Nutzung der Trails im Wendener Land an allen Trails vornehmlich erwartungsgemäß. Unter der Woche werden die Trails in den Abendstunden und am Wochenende in den Mittags- und Nachmittagsstunden befahren (Abbildung 47).

Abbildung 47: Nutzungen im Tagesverlauf nach Wochentagen im Wendener Land

Quelle: Eigene Erhebung



Zusammenfassend lassen sich aus den Zählungen im Wendener Land folgende Tendenzen feststellen:

- Der gestattete Trail „Brünhill“ wird mit Abstand am meisten befahren
- In den Sommerferien war die Nutzung stark gesteigert, vor allem des Trails „Brünhill“
- Vereinsaktivitäten wirken sich direkt auf das Nutzungsverhalten aus. Dort wird das gestattete Angebot gelenkt auch unter der Woche gut angenommen

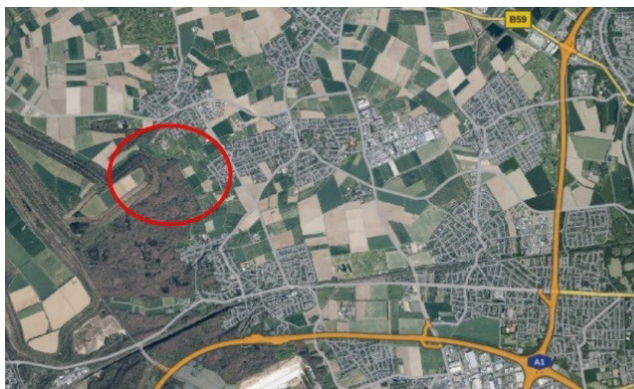
4.5 GLESSENER HÖHE

4.5.1 STECKBRIEF

Die Glessener Höhe ist eine rekultivierte Abraumhalde der umliegenden Braunkohletagebaue südöstlich des Bergheimer Stadtteils Glessen im Rhein-Erft-Kreis, östlich von Köln und grenzt an das Naturschutzgebiet Königsdorfer Forst. Die im Forschungsprojekt relevante Fläche ist Staatsforst.

Abbildung 48: Betrachtungsgebiet Glessener Höhe

Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.wald-info.nrw.de



Im Jahr 2025 entstanden am Westrand der Glessener Höhe zwei offiziell gestattete Trails und eine „Skillarea“, in der Fahrtechniken geübt werden können (Abbildung 49).

Abbildung 49: DIMB Himmelsleiter Trails

Bildquelle: www.dimb.de



Die beiden Trails mit Varianten sind als leicht und mittelschwer deklariert und überwinden dabei ca. 30 Höhenmeter in einer Höhenlage von 120 – 150 m ü. NN. Aufsummiert ergibt sich eine Länge der Trails von 750 m. Die Bergauffahrt findet über einen Forstwirtschaftsweg statt.

Der nächstgelegene Parkplatz ist der „Wanderparkplatz Dansweiler“, welcher nicht direkt an die Trails anschließt. Es existiert kein Uphill-Trail, der zentrale Startpunkt wird über bestehende Forstwirtschaftswege erreicht. Es werden in naher Zukunft ein hölzernes Startpodest am zentralen Startplatz errichtet und einige Northshore-Elemente eingebaut, was meist aus Holz gefertigte Konstruktionen wie Stege, Brücken und Kurven sind, die als künstliche Hindernisse auf Trails oder in Skillparks dienen.

Die Anlage und Pflege der Himmelsleiter Trails übernimmt die IG Erft des DIMB e. V. in ehrenamtlicher Tätigkeit.

Die Himmelsleiter Trails wurden im Jahr 2025 neu angelegt und im August 2025 eröffnet. Aus diesem Grund lässt sich aktuell zwar bereits eine leichte Nutzung via Tracking-Apps erkennen, diese ist jedoch noch nicht so ausgeprägt wie bei länger existierenden Trails in anderen Regionen. Da außer den Himmelsleiter Trails keine weiteren MTB-Trails im Bereich der Glessener Höhe existieren und die Erhebung der Glessener Höhe singulär ohne Anbindung an weitere Höhenzüge ist, begrenzt sich das Mountainbiken in diesem Bereich auf die Forstwirtschaftswege (Abbildung 50).

Abbildung 50: Betrachtungsgebiet Glessener Höhe

Bildquelle: www.strava.com



Einzig wird südöstlich der Himmelsleiter Trails in unmittelbarer Nähe zum Wanderparkplatz Dansweiler eine wellige Fläche zum Mountainbiken genutzt, welche im Naturschutzgebiet Königsdorfer Forst liegt. Diese Fläche ist gut erkennbar, wird lokal als „Bombenloch“ bezeichnet und ähnelt durch intensive MTB-Nutzung einem entsprechenden Übungsgelände.

Wie in Abbildung 49 ersichtlich, hat die Deutsche Initiative Mountainbike mit ihren Trailrules und den Nutzungsbestimmungen auch an den

Himmelsleiter Trails Verhaltensregeln aufgestellt und kommuniziert sie via Webpräsenz und Beschilderung vor Ort. Diese beinhalten v. a. ein Wegegebot und ein respektvolles und rücksichtsvolles Miteinander mit der Natur und anderen Naturnutzenden. Eine zeitliche Einschränkung zum Befahren der Trails wird an den Himmelsleiter Trails nicht angegeben.

4.5.2 IST-ZUSTAND

Allgemeine Informationen

Die Himmelsleiter Trails auf der Glessener Höhe wurden von der IG Erft des DIMB e. V. in einem engen Abstimmungsprozess mit den Genehmigungsbehörden geplant und angelegt. Durch die solitäre Lage der Glessener Höhe sind die Trails derzeit nur bedingt in längere Mountainbike-Touren mit hohem Trailanteil inkludierbar.

Organisation und Kommunikation

Innerhalb der deutschen Initiative Mountainbike (DIMB e. V.) wurde eine Interessengemeinschaft (IG) gegründet, um den Bau und die Pflege verbandsangebunden zu bewerkstelligen und als offizieller Ansprechpartner gegenüber Behörden aufzutreten.

Die Kommunikation mit interessierten Mountainbikenden erfolgt über eine interne WhatsApp-Gruppe. Informationen für die Öffentlichkeit werden auf Übersichtsschildern an den verschiedenen Parkplätzen dargestellt und über einen QR-Code am Start der Trails bereitgestellt.

Abbildung 51: Informationsschild am Parkplatz Königsdorfer Forst

Bildquelle: Eigenes Foto



Zusammenarbeit mit den Forstbehörden

Die Forstbehörde trat proaktiv an die Mountainbike-Community heran, um einen Trail zu entwickeln, welcher in das Gesamtkonzept zum Standort passt. Dies wurde medial begleitet, wodurch die Szene zur Beteiligung aufgerufen und öffentliches Interesse geweckt wurde.

Perspektive und Weiterentwicklung

Mit der Eröffnung der offiziellen Trails wird die Hoffnung verbunden, das oben erwähnte, sogenannte „Bombenloch“ aus der Nutzung zu nehmen. Ein Kommittent der Mountainbike-Community dazu liegt vor. Dies unterstreicht das Ziel, die Nutzung nicht gestatteter Strecken durch gestattete Angebote zu ersetzen und Konflikte zu minimieren.

4.5.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Stärken und Schwächen wurden mit folgenden Teilnehmern erarbeitet:

- Vertreterin vom Regionalforstamt Rhein-Sieg-Erft
- Ranger*innen des Regionalforstamt Rhein-Sieg-Erft
- Vertreter des Naturparks Rheinland
- Vertreter der IG Erft der Deutschen Initiative Mountainbike.

Stärken/Besonderheiten

- Geeigneter Naturraum, hervorstechende Lage im Flachland
- Attraktive Wege und Aussichten
- Großes ehrenamtliches Engagement
- Eigene App zur Organisation zum Bau des Trails / WhatsApp-Gruppe
- Rekultivierter Bereich, MTB-Nutzung vertretbar
- Viele Nutzergruppen (Kinder, Jugendliche, Reiter*innen) aufgrund der Attraktivität
- Höchste Stelle im Rhein-Erft-Kreis
- Gute Erreichbarkeit
- Königsdorfer Wald als Eingangstor
- Vertragliche Regelung via Gestattungsvertrag.

Schwächen/Herausforderungen:

- Sandiger Boden, wodurch mehr Eingriffe nötig sind
- Schonung der Natur aufgrund der Bodenerosion schwieriger
- Hoher Pflegeaufwand, viel Arbeit für den Verein
- Frage, ob Attraktivität für eine Besucherlenkung gegeben ist, da MTB-Zielgruppe etwas eng ist.

4.6 BONN/VENUSBERG

4.6.1 STECKBRIEF

Im Bonner Stadtwald wird seit längerer Zeit Mountainbike gefahren. Für das vorliegende Forschungsprojekt wurde die Situation am Venusberg eruiert. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Bonn.

Abbildung 52: Betrachtungsgebiet Bonn Venusberg

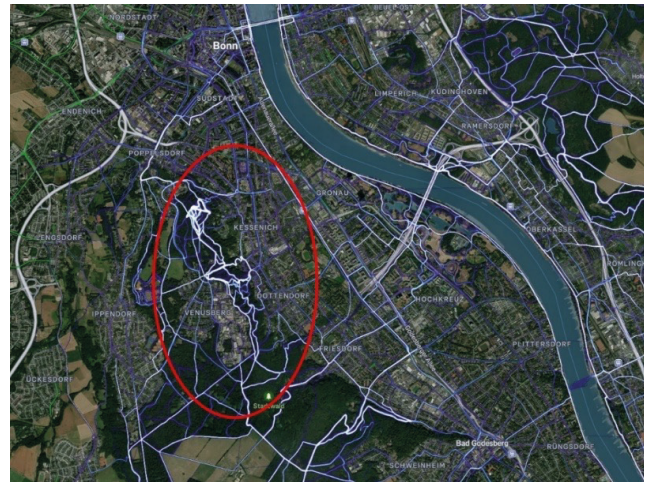
Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.wald-info.nrw.de



Durch die urbane Lage im Bonner Stadtgebiet unterliegt das Gebiet ebenso wie der Betrachtungsraum in Wuppertal Burgholz einer starken Erholungsnutzung, auch hier vor allem durch zu Fuß Gehende und Radfahrende. Ein offiziell gestattetes MTB-Trail-Angebot existiert in Bonn im Bereich des Venusbergs nicht. Die folgende Heatmap verdeutlicht jedoch, dass der Bereich durchaus durch Mountainbikende genutzt wird, sowohl auf Forstwirtschaftswegen als auch auf nicht dafür freigegebenen schmalen Pfaden/Trails.

Abbildung 53: Heatmap Betrachtungsgebiet Bonn Venusberg

Bildquelle: www.strava.com



Auch in Bonn sind auf Grund einer ungesteuerten Entwicklung der MTB-Trails im Bereich Venusberg einige nicht gestattete Trails entstanden, welche sich einer leichten bis mittelschweren Schwierigkeit zuordnen lassen. Sie erschließen das Gebiet mit der Überwindung von in etwa 110 Höhenmetern in den Höhenlagen von ca. 60 - 170 m ü. NN. Bergauffahrten finden über Forstwirtschaftswege statt.

Das Gebiet ist durch die Lage mitten in der Stadt Bonn mit dem PKW und dem Rad sehr leicht zu erreichen, Parkflächen existieren dagegen in den angrenzenden Wohngebieten nur in sehr geringem Umfang.

Durch das nicht vorhandene Angebot an offiziell gestatteten Trails existiert keine organisierte Betreuung des Gebietes im Hinblick auf Trailanlage und -pflege. Die Initiative Bonn MTB vertritt die Mountainbike-Community und interagiert mit der Stadt Bonn, um gemeinsam Lösungsansätze zu entwickeln.

4.6.2 IST-ZUSTAND

In Bonn ist das Thema Mountainbiken seit einiger Zeit sowohl gesellschaftlich als auch politisch in der Diskussion. Die Situation vor Ort ist geprägt von einer intensiven Nutzung durch vornehmlich einheimische Mountainbikende, gleichzeitig existiert die Herausforderung und auch Bemühungen, Rahmenbedingungen für gestattete Mountainbike-Trails im Stadtwald zu schaffen.

Nutzung

Aktuell existieren im Bonner Stadtwald rund 12 nicht gestattete Trails, die größtenteils von einheimischen Mountainbikenden befahren werden. Die Strecken sind nicht öffentlich publiziert oder geteilt, was die informelle Struktur der Nutzung unterstreicht. Trotz regelmäßiger Rückbaumaßnahmen sind die Wege in kurzer Nachfolge wieder hergestellt und werden befahren, was auf eine hohe Nutzungsintensität und ein starkes Bedürfnis nach (gestatteter) Trailinfrastruktur hinweist.

Konflikte

Die Nutzung nicht gestatteter Trails verursacht zunehmend Konflikte mit Anwohner*innen und konkurrierenden Zielen des Naturschutzes. Besonders im Landschaftsschutzgebiet, in dem sich die Trails befinden, sind die sensiblen ökologischen Bedingungen zu beachten.

Im Stadtwaldgebiet gibt es ebenfalls einzelne Bereiche, die im Privatbesitz sind. Die Privatwaldbesitzenden haben auf Eigeninitiative Verbotsschilder angebracht. Der Trail (siehe Foto) wird nicht mehr stark benutzt, nachdem die Mountainbike-Community, koordiniert durch die IG Bonn MTB, eingelenkt und die Nutzung verlagert hat, um Konflikte mit den Privatwaldbesitzenden und den Anwohner*innen zu reduzieren. Eine solche Herangehensweise kann ein Anzeiger dafür sein, dass die Multiplikatorenwirkung der Initiative Bonn MTB funktionieren kann.

Abbildung 54: ehemaliger Trail durch Privatwald

Bildquelle: eigene Aufnahme



Politische Diskussion und Interessensvertretung

In der ehemaligen Bundeshauptstadt Bonn wird seit geraumer Zeit auch das Thema Mountainbike politisch diskutiert. Verschiedene Akteur*innen aus den Bereichen Sport, Umwelt, Forst und Erholung vertreten dabei jeweils eigene Interesse. Durch die politische Prägung der Stadt treffen hier Gegensätze aufeinander, welche meinungsstark vorgebracht werden können. Die Anliegen der Mountainbike-Community werden dabei über die Initiative Bonn MTB gebündelt und eingebracht.

Zukunftsaussichten

Ein möglicher Weg zur Legalisierung und strukturellen Verankerung des Mountainbike-Angebots ist die Überführung der Initiative Bonn MTB in eine feste Vereinsstruktur. Über die Integration in bestehende Strukturen, beispielsweise den Deutschen Alpenverein

(DAV), wird diskutiert. Durch eine solche Strukturgebundenheit könnten beispielsweise rechtliche und haftungsrechtliche Fragen einfacher geklärt werden.

Aktuell sind Gespräche zur Schaffung von gestatteter Trailinfrastruktur in Bonn jedoch ins Stocken geraten und eine Lösung scheint nicht kurzfristig erreichbar zu sein.

4.6.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Stärken und Schwächen wurden mit folgenden Teilnehmern erarbeitet:

- Vertreter*innen des Stadtforstes der Stadt Bonn
- Vertreterin des Sport- und Bäderamtes der Stadt Bonn
- Vertreter des Ministeriums für Landwirtschaft und Verbraucherschutz
- Vertreter der Mountainbike-Initiative „Bonn MTB“.

Stärken/Besonderheiten

- Direkte Nähe zum Wohnumfeld
- Hanglage
- Attraktiver Naturraum in urbanem Umfeld
- Möglichkeit zur Feierabendrunde für Einwohner*innen der Stadt Bonn
- Kommunikation der Akteur*innen existiert.

Schwächen/Herausforderungen

- Anwohnerkonflikte (vor allem durch Stadtnähe)
- Es gibt ein paar „Lautsprecher“, die ihre Interessen durchsetzen möchten
- Nahezu nicht existente Parkplatzsituation
- Ungeregelter Wasserablauf
- Regionale, besondere Struktur der Stadt Bonn (akademischer Standort, Naturschutz, Soziologie, Typologie).

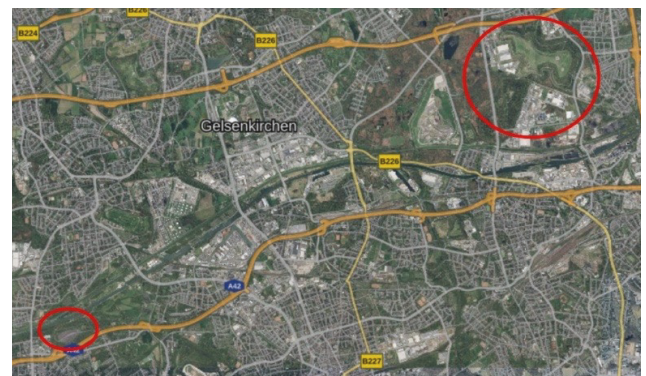
4.7 RUHRGEBIET

4.7.1 STECKBRIEF

Das Ruhrgebiet ist das größte Ballungsgebiet in Deutschland mit ca. 5,1 Millionen Einwohnern. Einige der Steinkohle-Abraumhalden im Ruhrgebiet sind inzwischen gänzlich renaturiert und der Öffentlichkeit zur Erholungsnutzung zugänglich gemacht. Dementsprechend intensiv werden sie auch durch zu Fuß gehende und Radfahrende genutzt. Für das Forschungsprojekt ist dies eine sehr interessante Ausgangslage, da auf einigen der Halden auch Mountainbike auf Trails gefahren wird, teils auf offiziell gestatteten Trails, teils auf nicht gestatteten Trails. Der Regionalverband Ruhr (RVR) ist Eigentümer der meisten Halden im Ruhrgebiet. Stellvertretend wurden die Situationen an den Halden Schurenbach und Eickwinkel in Essen und den Halden Hoheward und Hoppenbruch an der Stadtgrenze Recklinghausen/Herten für das Projekt eruiert (Abbildung 55), da an diesen Halden der RVR offiziell gestattete MTB-Trails angelegt hat und diese unterhält (Abbildung 56 und Abbildung 57).

Abbildung 55: Betrachtungsgebiet Ruhrgebiet

Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.waldinfo.nrw.de



Der Brammentrail ist als Rundkurs angelegt, 6 km lang und erschließt ca. 45 Höhenmeter in den Höhenlagen 40 bis 85 m ü. NN. Er ist als recht einfacher Flow-Trail angelegt und eignet sich somit für eine breite Nutzergruppe. Parkmöglichkeiten bieten sich sowohl am westlichen als auch östlichen Randbereich der Halde Schurenbach und der Brammentrail ist direkt an das Radwegenetz „radrevier.ruhr“ angebunden (Abbildung 56). Der Brammentrail wurde vom RVR angelegt und der RVR hält ihn instand.

Abbildung 56: MTB-Trails an der Halde Schurenbach und Eickwinkel

Bildquelle: www.rvr.ruhr

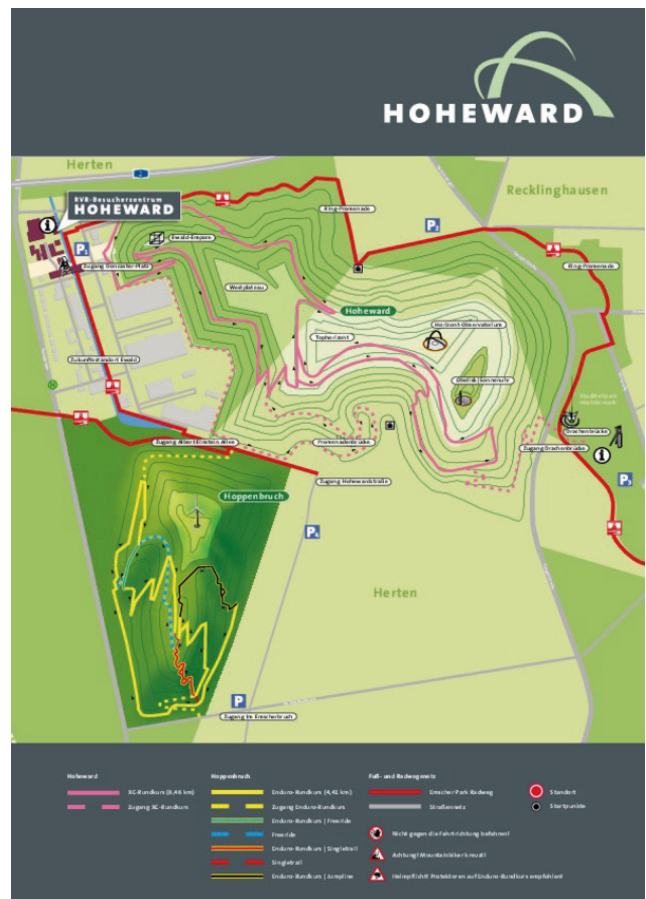


An den Halden Hoheward und Hoppenbruch teilt sich das offizielle MTB-Trailangebot etwas auf. Auf der Halde Hoheward wurde eine ca. 6,5 km lange Cross-Country-Rundstrecke angelegt, welche technisch als recht einfach beschrieben werden kann, somit einer breiten Nutzergruppe zur Verfügung steht und ca. 100 Höhenmeter in den Höhenlagen 50 – 150 m ü. NN erschließt. Die Cross-Country Strecke an der Halde Hoheward wurde vom RVR angelegt und der RVR hält sie instand. Auf der Halde Hoppenbruch wurde ein 4,4 km langer Enduro-Rundkurs angelegt, welcher auf der Single-Trail-Skala in etwa der Schwierigkeitsstufen S2-S3 entspricht und sich somit für Fortgeschrittene Mountainbikende eignet (Abbildung 57). Auf der

Halde Hoppenbruch sind die Höhenunterschiede etwas geringer als an der Halde Hoheward. Der Enduro-Rundkurs erschließt ca. 60 Höhenmeter in den Höhenlagen 50-110 m Ü. NN. Er wurde vom Mountainbike-Verein „Freeride Club Herten e. V.“ gebaut und er betreibt diesen auch. Es existieren mehrere Parkflächen rund um die Halden.

Abbildung 57: MTB-Trails an den Halden Hoheward und Hoppenbruch

Bildquelle: www.rvr.ruhr



Die offiziell gestatteten MTB-Trails werden sehr gut angenommen und genutzt, vor allem an den Halden Hoheward und Hoppenbruch (siehe Abbildung 58). Durch die Ausweisung der offiziellen Trails werden an den Halden (ausschließlich) diese Trails und Forstwirtschaftswege von Mountainbikenden genutzt.

Bildquelle: www.strava.com



Der Freeride Club Herten e. V. hat ebenfalls Trail-Regeln für die Nutzung der Enduro-Strecke auf der Halde Hoppenbruch aufgestellt. Auch diese beinhalten v.a. ein Wegegebot, ein rücksichtsvolles Miteinander mit der Natur und anderen Naturnutzenden und ein Verbot der Nutzung entgegen der vorgesehenen Streckenführung. Zudem wird die Nutzung auf den Zeitraum 01.6.-30.09. und Uhrzeiten von 6:00 bis 21:00 Uhr (bzw. bis zum Einbruch der Dunkelheit) begrenzt. Die Verhaltensregeln werden auf der Webpräsenz und der Beschilderung vor Ort kommuniziert.

Allgemeine Informationen

Ziel und Hintergrund

Naturschutz und Kompensation

Infrastruktur

Aktuelle Herausforderungen

Durch die urbane Lage treten häufiger Vandalismusprobleme auf. Dies betrifft weniger die Trails an sich als z. B. Beschilderungen und Übersichtstafeln. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und Prävention könnten hier in Zukunft notwendig werden.

Zukunftsansichten

Eine Verbindung der unterschiedlichen Halden und damit einhergehend eine Verbindung zu einem Streckennetz mit immer wiederkehrenden Trail-Angeboten erscheint möglich. Gerade die Anbindung ans überregionale Radverkehrsnetz scheint diese Entwicklung vereinfachen zu können. Ein solches Streckennetz würde einem bedarfsgerechten Angebot entsprechen und das Naherholungs- und Tourismusangebot im Ruhrgebiet aufwerten. Für den Bereich Gravel wird dies bereits diskutiert, wobei die Anforderung an ein Gravelstreckennetz durch die mögliche Nutzung der normalen Wegeinfrastruktur mit weniger Genehmigungsaufgaben verbunden ist. Hierbei könnte es vorteilhaft sein, direkt ein Mountainbikeangebot mitzudenken, welches mit dem Gravelstreckennetz Synergien ergeben und damit den Impact in die Natur reduzieren kann.

4.7.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER HALDEN GESAMT

Die Stärken und Schwächen wurden mit folgenden Teilnehmern erarbeitet:

- Vertreter des Regionalverbandes Ruhr
- Vertreter des Regionalforstamtes Ruhrgebiet
- Vertreter des Regionalforstamtes Niederrhein
- Vertreter der Ruhr Tourismus GmbH
- Vertreter des Rad-Club Buer Westerholt e. V.
- Vertreter der IG Ruhrgebiet der Deutschen Initiative Mountainbike e. V.

Stärken/Besonderheiten:

- Kunstwerke als Installationen auf den Halden mit lokalen Bezügen
- Individuelle Vegetation
- Ausblicke (Natur / Urban)
- Multifunktionalität der Halden
- Sehr gute Erreichbarkeit
- Sehr gute Anbindung: Parkplätze / ÖPNV.
- hohe Aufenthaltsqualität auf den zur

Erholungsnutzung ausgebauten Halden

- Symbol-Charakter der Halden
- Höhe/Topografie, Erhebung als strukturierendes Element
- Identitätsstiftend

Schwächen/Herausforderungen

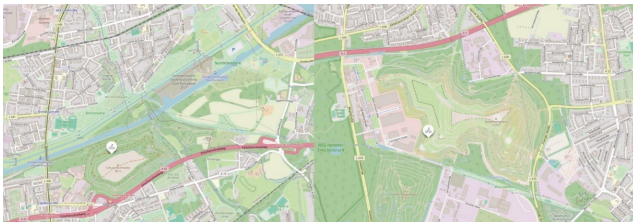
- Multifunktionalität, öffentliche Nutzung
- „Druck“ durch unterschiedliche Interessen
- Nutzungskonflikte, Übernutzung
- Weiterentwicklung schwierig
- Bauliche Elemente auf den Trails nicht vorhanden
- Begrenzter Raum, begrenzte Ausdehnungsmöglichkeiten
- Kein typisches Waldbild
- Keine Entlastung vom hohen Ausflugsdruck
- Wiederkehrender Vandalismus

4.7.4 ERGEBNISSE DER ZÄHLUNGEN

Im Ruhrgebiet wurden an zwei Halden Zählgeräte installiert. Ein Zählgerät am „Brammentrail“ auf der Halde Schurenbach in Essen (links, Abbildung 59) und eines an der „XC Strecke Hoheward“ auf der Halde Hoheward zwischen den Städten Herten und Gelsenkirchen (rechts, Abbildung 59). Beide Halden liegen in urbanem Umfeld und sind daher sehr gut für viele Menschen erreichbar. Auch finden sich ausreichend Parkflächen an beiden Halden. Auf beiden Halden wurden die Zählgeräte an gestatteten Trails angebracht und beide Trails sind als einfache Trails einzustufen.

Abbildung 59: Standorte der Zählgeräte im Ruhrgebiet

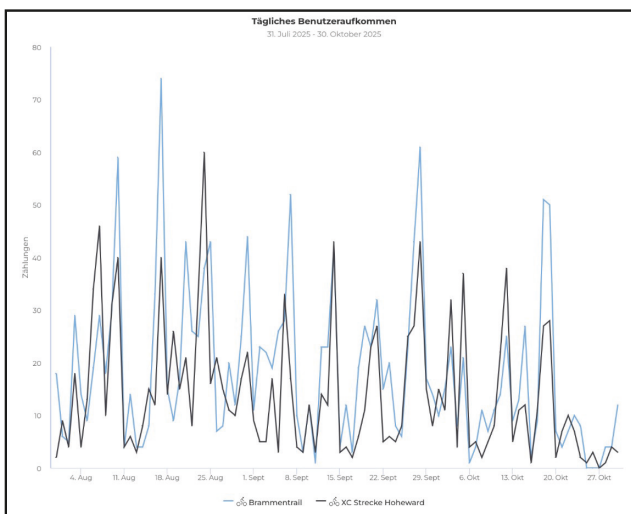
Quelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.eco-visio.net/OpenStreetMap



Die Nutzung der beiden Trails unterliegt auch einem regelmäßigen Rhythmus (Abbildung 60), bei dem die Sonntage die stärkste Nutzung aufweisen (Abbildung 60 und Abbildung 61). Am „Brammentrail“ war der Sonntag, 17. August 2025, mit 74 Durchfahrten der nutzungsstärkste Tag, an der „XC Strecke Hoheward“ war es ebenfalls ein Sonntag, der 24. August 2025, mit 60 Durchfahrten. Insgesamt zeigten die beiden Zählgeräte eine etwas geringere Nutzung, als dies auf Grund ihrer urbanen Lage zu vermuten gewesen wäre.

Abbildung 60: Tägliches Benutzeraufkommen an zwei Standorten im Ruhrgebiet

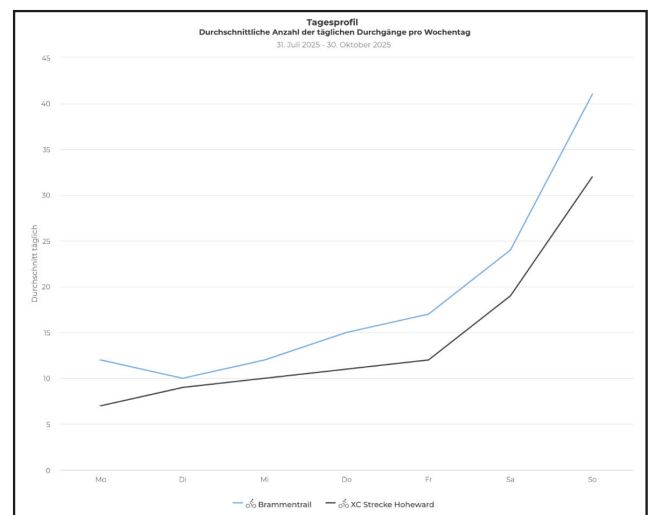
Quelle: Eigene Erhebung



Im Wochenverlauf ist auch im Ruhrgebiet deutlich zu erkennen, dass an den Wochenenden die Nutzung der Trails erheblich höher ist als unter der Woche (Abbildung 61). Der Brammentrail wird etwas häufiger genutzt, was evtl. seiner etwas direkteren Anbindung an das urbane Wohnumfeld geschuldet sein könnte.

Abbildung 61: Nutzungsaufkommen im Wochenverlauf im Ruhrgebiet

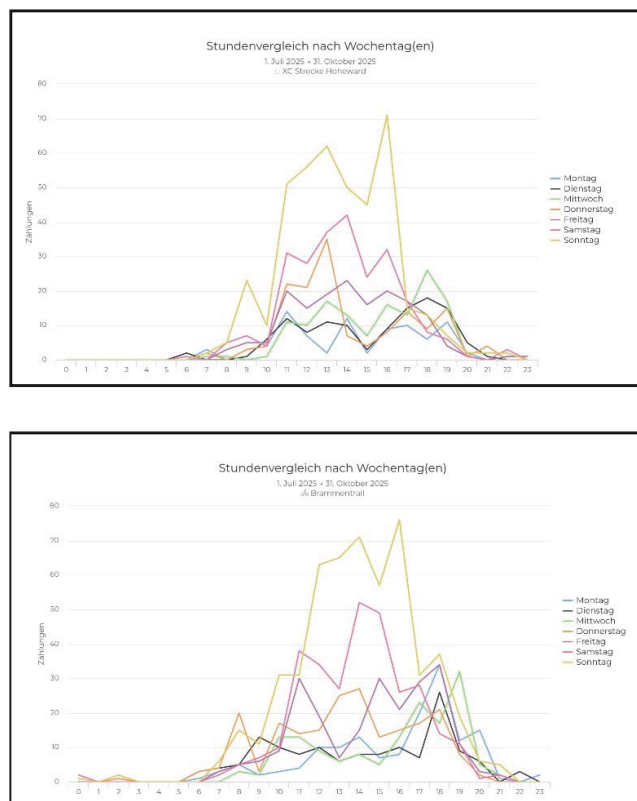
Quelle: Eigene Erhebung



Im Tagesverlauf spiegelt sich auch im Ruhrgebiet das Nutzungsverhalten wider, dass unter der Woche in den Abendstunden und am Wochenende in den Mittags- und Nachmittagsstunden die meisten Durchfahrten gezählt wurden. Einzig sticht etwas heraus, dass donnerstags auch in den Mittagsstunden einige Durchfahrten gezählt wurden, wenn auch aufsummiert über drei Monate nur 80 Durchfahrten an der XC Strecke Hoheward zwischen 11 und 13 Uhr und 50 Durchfahrten am Brammentrail in der Zeit zwischen 13 und 14 Uhr.

Abbildung 62: Stundenvergleich nach Wochentagen im Ruhrgebiet

Quelle: Eigene Erhebung



Zusammenfassend lassen sich aus den Zählungen im Ruhrgebiet folgende Tendenzen feststellen:

- Beide gestatteten Trails weisen die hauptsächliche Nutzung auf: unter der Woche in den Abendstunden und am Wochenende in den Mittags- und Nachmittagsstunden
- Der „Brammentrail“ auf der Halde Schurenbach in Essen wird etwas häufiger genutzt als die „XC Strecke Hoheward“ auf der Halde Hoheward zwischen Herten und Recklinghausen
- Insgesamt liegt die Anzahl der Durchfahrten etwas unter der erwarteten Nutzung der Trails im urbanen Umfeld des Ruhrgebiets

4.8 WINTERBERG

4.8.1 STECKBRIEF

Winterberg im Hochsauerland ist ein touristischer Hotspot in Nordrhein-Westfalen mit überregionaler Bedeutung und Strahlkraft. Vom Frühjahr bis zum Herbst zählen Wandern und Radfahren - Mountainbiken, Rennradfahren und Tourenfahren - zu den Hauptaktivitäten der Aktivtourist*innen. Winterberg ist Teil der Bike Arena Sauerland, welche sauerlandübergreifend Angebote für Radfahrende jeder Disziplin bündelt, weiterentwickelt und touristisch vermarktet. In Winterberg existiert mit dem BikePark Winterberg eine Anlage, welche in der Mountainbike-Szene von nationaler und sogar internationaler Bedeutung ist. Er richtet sich jedoch nicht an die breite Masse, welche naturbelassene Trails in leichter bis mittlerer Schwierigkeit fahren möchten und können, sondern an fortgeschrittene bis professionelle Fahrer*innen, welche vor allem auch (weite) Sprünge umsetzen möchten. Seit einigen Jahren existiert in Winterberg neben dem kommerziellen Angebot des BikeParks auch ein Trailpark, in welchem naturbelassene Trails angelegt wurden. Der Trailpark in Winterberg richtet sich vor allem an erfahrene Mountainbikende.

Abbildung 63: Betrachtungsgebiet Winterberg

Bildquelle: Eigene Darstellung auf Kartenbasis von www.wald-info.nrw.de



Das Streckennetz im Trailpark in Winterberg umfasst ca. 40 km, wovon 20 km Trails sind. Die Trails können in beliebiger Reihenfolge befahren werden, es sind jedoch auch Rundkurse ausgeschildert. Parkflächen stehen in großer Anzahl zur Verfügung, vor allem am Großraumparkplatz „am Bremberg“ und beim Landal-Ferienpark. (Abbildung 64). Der Trailpark erstreckt sich über ca. 150 Höhenmeter in Höhenlagen zwischen 650 und 800 m ü. NN.

Abbildung 64: Trailpark Winterberg

Bildquelle: www.winterberg.de



Die Winterberg Touristik und Wirtschaft GmbH hat den Trailpark angelegt und unterhält ihn. Als ein Baustein des touristischen Portfolios Winterbergs steht der Trailpark den Bikenden kostenfrei zur Verfügung. In Winterberg wird intensiv Mountainbike gefahren. Abbildung 65 veranschaulicht dies. Die Markierung hebt den Bereich des Trailparks hervor. Die intensive MTB-Nutzung südlich der Markierung/des Trailparks verdeutlicht die Nutzung des BikeParks Winterberg. Außerhalb der beiden Angebote des Trailparks und des Bikeparks erfolgt die MTB-Nutzung ausschließlich auf Forstwirtschaftswegen.

Abbildung 65: Trailpark Winterberg

Bildquelle: www.winterberg.de



Die Winterberg Touristik und Wirtschaft GmbH hat auch Verhaltensregeln für die Nutzung des Trailparks aufgestellt und kommuniziert sie via Webpräsenz und Beschilderung vor Ort. Diese beinhalten u. a. ein gestattetes Befahren vom 1. Mai bis 30. Oktober, täglich bis 19 Uhr, ein Wegegebot, ein respektvolles und rücksichtsvolles Miteinander mit der Natur und anderen Naturnutzenden und ein Betretungsverbot der Trails für Fußgänger.

4.8.2 IST-ZUSTAND

Winterberg zählt zu den bedeutendsten Mountainbike-Standorten in Nordrhein-Westfalen und nimmt innerhalb des Hochsauerlandkreises eine Vorreiterrolle ein. Das Angebot ist vielfältig, professionell organisiert und hat in den vergangenen Jahren stark zur touristischen Entwicklung und Wertschöpfung in der Region beigetragen. Mountainbiken ist hier ein etabliertes Thema und wird von Politik, Tourismuswirtschaft und Vereinen aktiv unterstützt.

Trailpark

Mit dem Trailpark Winterberg steht ein weitläufiges, naturnahes Streckennetz für Einsteiger*innen bis Fortgeschrittene zur Verfügung und eignet sich für ein breites Publikum. Die Strecken sind ausgeschildert, eingebettet in die Mittelgebirgslandschaft und mit dem vorhandenen Wander- und Wegenetz abgestimmt. Dieses Angebot spricht insbesondere Freizeit- und Tourenbiker*innen an und fördert eine gelenkte, naturverträgliche Form des Mountainbikens.

BikePark

Ergänzend dazu bietet der Bikepark Winterberg ein kommerzielles, sportlich geprägtes und leistungsorientiertes Angebot. Der Bikepark ist einer der größten und bekanntesten Bikeparks Deutschlands und verfügt über zahlreiche, künstlich angelegte Abfahrtsstrecken mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden. Hier stehen Action, Techniktraining und Adrenalinsport im Vordergrund. Das Angebot richtet sich vor allem an erfahrene und ambitionierte Mountainbiker*innen. Der Park ist infrastrukturell sehr gut erschlossen (Liftbetrieb, Verleihstationen, Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten) und zieht jährlich viele nationale und internationale Gäste an. Standortqualität

Durch diese Kombination aus Trailpark und BikePark ist Winterberg heute ein überregional bedeutsamer Standort für das Mountainbiken mit einer hohen Angebotsvielfalt, klarer touristischer Prägung und entsprechender wirtschaftlicher Relevanz. Gleichzeitig bringt die Konzentration von Angeboten und Nutzengruppen auch Herausforderungen mit sich – etwa hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, Naturverträglichkeit, Nutzendenlenkung und Kommunikation zwischen verschiedenen Akteur*innen.

4.8.3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Stärken und Schwächen wurden mit folgenden Teilnehmern erarbeitet:

- Vertreter des Regionalforstamtes Oberes Sauerland
- Vertreter der Winterberg Touristik und Wirtschaft GmbH
- Vertreter der Brilon Wirtschaft und Tourismus GmbH
- Vertreter der Mountainbike-Park Winterberg GmbH & Co. KG.

Stärken/Besonderheiten:

- Vielfältiges Angebot, dadurch Lenkungsfunktion möglich
- Leuchtturm-Charakter (Vorreiter-Rolle)
- Touristische Wertschöpfung, vor allem durch Gäste und Tourist*innen
- Verschiedene Interessen aller Akteur*innen und der naturschutzrechtlichen Belange werden berücksichtigt
- Topografie im Hochsauerland
- Unterschiedliche Nutzer- und Zielgruppen
- Biken ist im Hochsauerland ein (touristisch) wichtiges Thema
- Stadt Winterberg (und ebenso Brilon) haben großen Flächenzugriff, wenig Privatwaldbesitzende
- Kommunen sind die Initiatoren

Schwächen/Herausforderungen:

- Umsetzung hängt an handelnden Personen
- Ansprechpartner*in in der MTB-Community fehlt, da kein existenter Verein
- Vermittlung der Interessen schwierig (Sensibilisierung notwendig)
- Es gibt Wissenslücken und ein Informationsdefizit
- Zielgruppen-Anforderungen wachsen

5. Ergebnisse des Gesamtworkshops zur Mountainbike-Situation in NRW

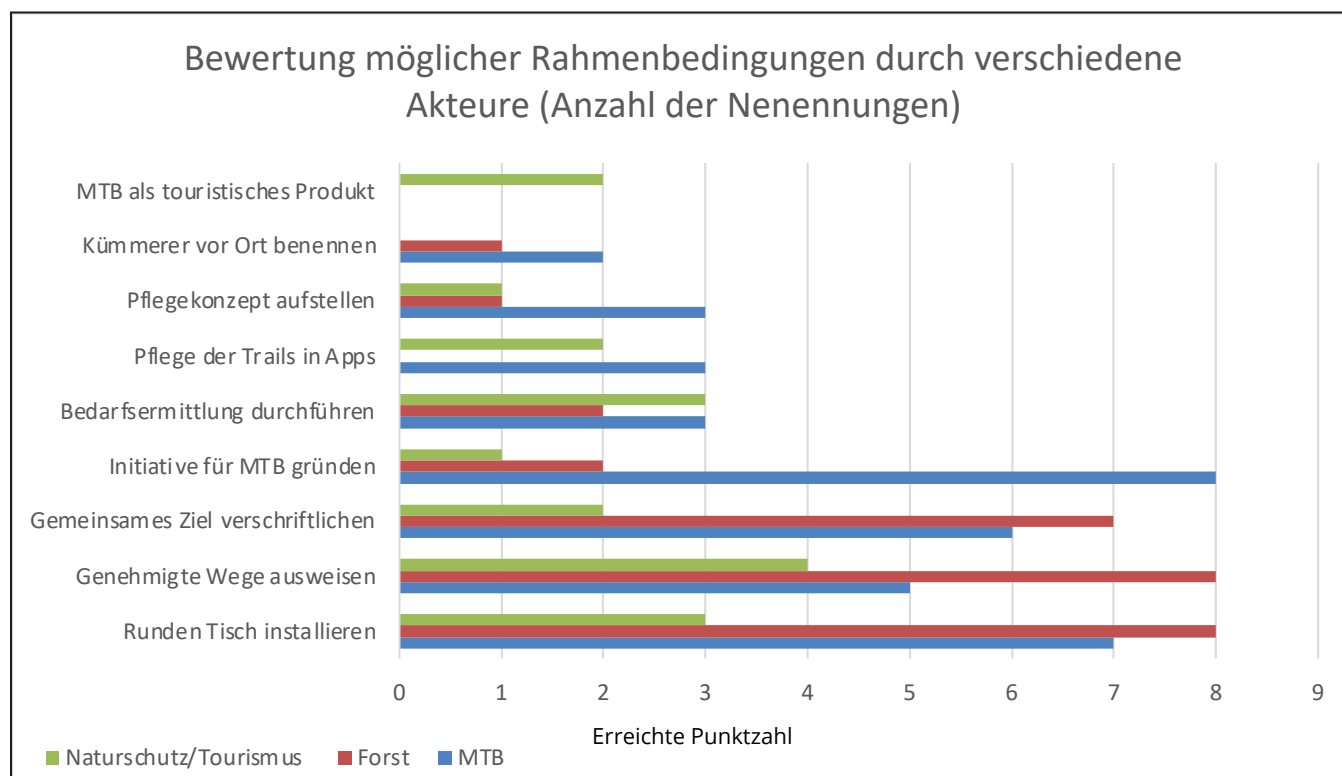
Die Workshop-Ergebnisse mit über 30 Teilnehmenden zeigen, dass die Entwicklung von Mountainbike-Angeboten in Nordrhein-Westfalen nur durch einen lokal anpassbaren, aber überregional koordinierten Ansatz erfolgreich sein kann. Eine zentrale Einheitslösung ist aufgrund der unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten – etwa Privatwaldanteil, Waldfunktionen und bestehende Nutzungsformen – nicht möglich.

5.1 PRIORITÄTEN DER AKTEURE

Im Rahmen des Workshops wurden die Akteure aufgefordert, unterschiedliche Rahmenbedingungen zur Errichtung von Trails aus ihrer beruflichen Perspektive zu bewerten. Dabei konnte jede(r) Teilnehmende zwei Punkte vergeben und somit die zwei wichtigsten Rahmenbedingungen aus ihrem Blickwinkel mit jeweils einem Punkt bepunkten.

Abbildung 66: Ergebnisse des Gesamtworkshops

Quelle: Eigene Erhebung / Darstellung



Die Analyse der vergebenen Punkte zeigt, dass die Akteure zunächst strukturelle Grundlagen priorisieren, bevor operative Details wichtig werden:

- **Runden Tisch installieren (18 Stimmen):**
Die höchste Dringlichkeit liegt in der Einrichtung einer strukturierten und regelmäßigen Dialogplattform. Alle Akteursgruppen: Mountainbikende, Forst- und Naturschutzbehörden und Tourismusorganisationen, sehen hierin einen zentralen Schritt, um Konflikte zu lösen und Entscheidungen gemeinsam abzustimmen.
- **Gestattete Trails ausweisen (17 Stimmen):**
Die Ausweisung gestatteter Trails ist ein zentrales Konsensthema aller Gruppen. Sie wird als notwendige Maßnahme zur Nutzendenlenkung und Konfliktvermeidung gesehen.
- **Gemeinsames Ziel verschriftlichen (15 Stimmen):**
Es besteht ein starker Wunsch, inhaltlich auf einen Konsens hinarbeiten und die Grundlagen für eine naturverträgliche und akzeptierte MTB-Nutzung zu definieren.
- **Initiative fürs Mountainbiken gründen (11 Stimmen):**
Dieses Thema ist primär ein Anliegen der Mountainbike-Community und zeigt, dass lokale Organisationen vor allem von der Nutzendenseite getragen werden.

Die Ergebnisse verdeutlichen: Struktur und Konfliktklärung waren den Teilnehmenden am wichtigsten, bevor operative Details wie Kümmer*innen, Pflegekonzepte oder touristische Vermarktung in Angriff genommen werden sollen.

5.2 KERNINHALTE DER DISKUSSIONSRUNDEN / GALLERY-WALK

Im weiteren Verlauf des Workshops wurden vier Thementische gebildet. Die Teilnehmenden sollten sich auf die vier Thementische aufteilen. Dazu konnten sie den Thementisch wählen, welchen sie aus ihrer Sicht thematisch favorisierten. Die unterschiedlichen Stakeholdergruppen sollten sich dazu möglichst auf die Thementische verteilen, so dass an jedem Thementisch eine Diskussionsrunde mit unterschiedlichen Stakeholdergruppen entstehen konnte. Mit Hilfe des Gallery-Walks wurde es den Teilnehmenden anschließend ermöglicht, ihre Meinung auch zu den anderen Themen einfließen zu lassen, indem sie frei zwischen den unterschiedlichen Thementischen wechseln und die dort bereits erarbeiteten Erkenntnisse ergänzen konnten. Die Moderatoren der Thementische betreuten die Thementische den ganzen Gallery-Walk über. Die wichtigsten Ergebnisse der Thementische werden folgend zusammengefasst.

Thementisch 1: Bewusstseinsbildung

Die Akteur*innen betonten die Notwendigkeit, klare Leitfäden zu entwickeln und die Kommunikation über Mountainbike-Angebote zu standardisieren. Dabei müssen die Eigenheiten des allgemeinen Betretungsrechts und die diesbezüglichen Einschränkungen des Radfahrens im Wald deutlich gemacht werden. Angebote sollten sowohl für Einsteiger*innen als auch für anspruchsvolle Mountainbikende attraktiv sein. Die Sensibilisierung der lokalen MTB-Community ist besonders wichtig, um die Regeln für Ortsfremde nachvollziehbar zu machen. Digitale Tools wie Apps können genutzt werden, um offizielle Trails und Informationen bereitzustellen. Ehrenamtliche Streckenwarte spielen eine zentrale Rolle, insbesondere bei der Kontrolle der Nutzung und beim Rückbau nicht gestatteter Trails.

Thementisch 2: Sensibilisierung aller Akteure

Ein erfolgreiches Trail-System erfordert die Sensibilisierung aller Beteiligten, einschließlich Forst- und Naturschutzbehörden, zu Fuß Gehenden, Mountainbikenden, Jagenden und Grundeigentümer*innen. Dazu gehören Workshops und Runde-Tisch-Treffen, die Definition von Bedürfnissen und Ansprüchen sowie die Markierung von Wegen. Vorab müssen Regeln klar kommuniziert werden, etwa über Apps oder touristische Informationsangebote. Die Informationsarbeit kann über Schulen, Fachzeitschriften, Social Media, Vereine oder MTB - und Naturinfluencer erfolgen. Gleichzeitig sollten die Finanzierung und Fördermöglichkeiten frühzeitig geklärt werden, um den langfristigen Betrieb der Angebote zu sichern.

für NRW stellt sicher, dass lokale Entscheidungen innerhalb eines abgestimmten rechtlichen Rahmens getroffen werden können.

Thementisch 3: MTB-Trails als Freizeitinfrastruktur

Die Teilnehmer*innen bestätigten, dass ein klarer Bedarf an Mountainbike-Angeboten besteht und Trails als notwendige Freizeitinfrastruktur angesehen werden sollte. Gestattete Trails bieten eine Lenkungsfunktion und schützen die Natur, gleichzeitig können sie touristische Impulse geben und einen Ausgleich für Waldbesitzende schaffen. Aufgrund des hohen Erholungsdrucks auf Wälder ist eine gezielte Steuerung der Nutzung erforderlich.

Thementisch 4: Vermittlungsfunktion zwischen Interessen

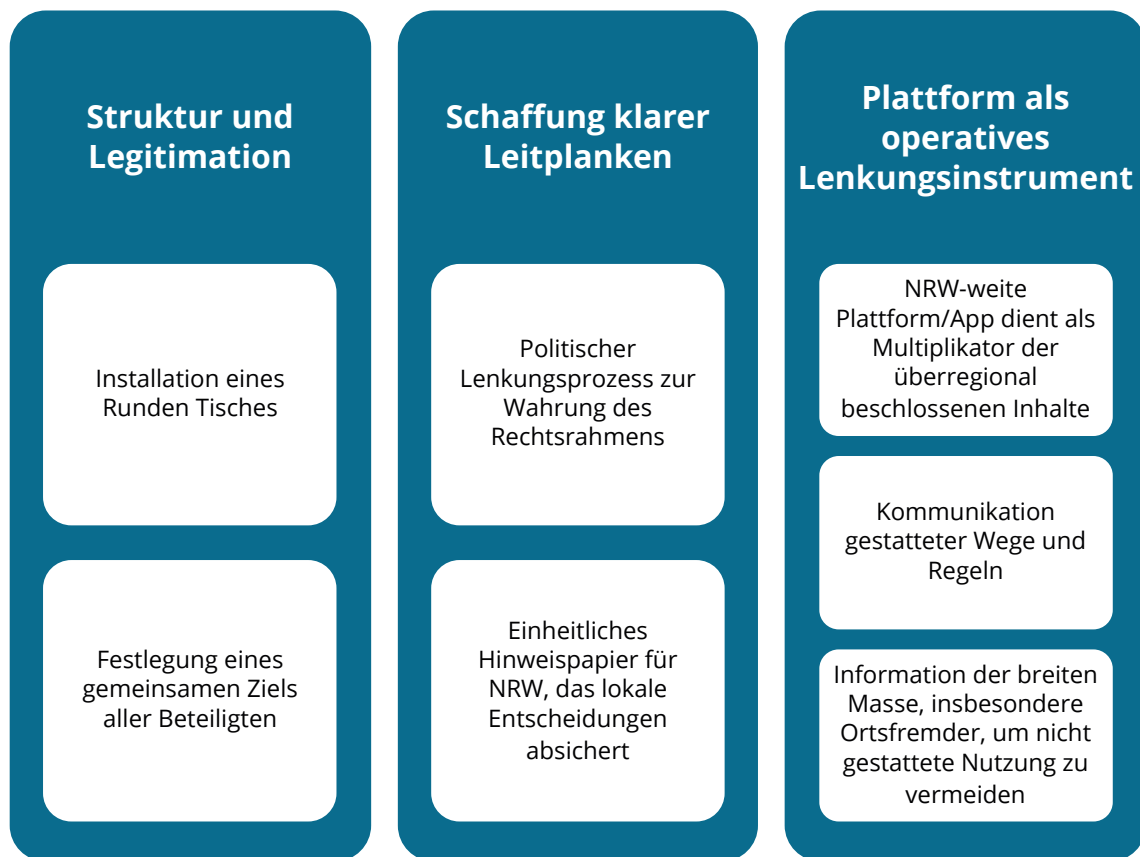
Die Vermittlung zwischen verschiedenen Interessen ist sowohl auf lokaler als auch auf überregionaler Ebene entscheidend. Lokal sollte vor allem die Organisationsstruktur gestärkt werden, beispielsweise durch die Gründung von MTB-Vereinen oder Projektgruppen. Einheitliche Informationsweitergabe und Sensibilisierung der Nutzenden sollen den Druck auf die Community verringern. Überregional sind politische Lenkungsprozesse notwendig, einschließlich klarer Ansprechpartner*innen in Ministerien und Bezirksregierungen. Ein einheitliches Hinweispapier

5.3 ÜBERGEORDNETES FAZIT

Die Strategie zur Entwicklung von Mountainbike-Angeboten in NRW sollte auf drei ineinandergreifenden Säulen basieren:

Abbildung 67: Drei Säulen für die Strategie zur Entwicklung von MTB-Angeboten

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis des Gesamtworkshops



6. Beispiele aus anderen Bundesländern

6.1 GREEN TRAILS LANDKREIS WALDECK-FRANKENBERG

Die Green Trails in Hessen bestehen seit 2019 und stellen ein innovatives, überregionales Mountainbike-Angebot dar, welches mit dem Ziel der touristischen Attraktivierung der Region initiiert wurde. Aktuell sind fünf festangestellte Personen für Planung, Bau und Pflege des Streckennetzes zuständig. Es gibt derzeit vier Trailbereiche mit insgesamt rund 60 Kilometern neu angelegter Singletrails. Die Nutzung wird über die Plattform „Trail Puls“ erfasst. Es wurden im Sommer 2025 über 21.000 Fahrten registriert, was auf eine rege Nutzung hinweist.

Ein besonderes Merkmal des Projekts ist, dass sich die Trails ausschließlich auf kommunalen und staatlichen Flächen befinden und nicht auf Privatwaldflächen. Dadurch konnten frühzeitig mögliche Konflikte mit privaten Waldbesitzer*innen vermieden werden.

Die Finanzierung erfolgt über Umlagen der beteiligten Kommunen. Zusätzlich konnten verschiedene Förderprojekte eingebunden werden, wodurch der Aufbau beschleunigt wurde. Das Ziel der Green Trails ist es, das Fahrradfahren in vielen Facetten im Wald zu fördern und gestattete Angebote für unterschiedliche Zielgruppen zu schaffen. Dabei kommt den Trails auch eine Lenkungsfunction zu: Die Nutzung wird beworben, ist zeitlich geregelt und klar definiert, was zur Entlastung anderer Waldflächen beiträgt. Durch die gezielte Ansprache eines breiten Publikums konnte die Akzeptanz des Sportes in der Region gesteigert werden. Gerade deshalb sind weitere Trailbereiche in Planung, sodass das Angebot bis 2028 auf 15

Trailbereiche ausgeweitet werden soll.

Perspektivisch wird erwogen, eine Kooperation mit einem Bikepark über vertragliche Regelungen einzugehen, um beiderseits Synergien zu nutzen.

Infolge des Projekts entwickelt sich zunehmend auch begleitende Infrastruktur (z. B. Gastro-nomie, Beherbergung, Radservice). Durch die große und heterogene Zielgruppe konnten zudem erste Sponsoring-Partner gewonnen werden. Über die eigene Green Trails-App werden Informationen zur Nutzung, Routenführung und zu Verhaltensregeln im Wald bereitgestellt, um die Sensibilisierung der Nutzenden für Natur- und Umweltschutz zu stärken.

Abbildung 68: Webauftritt Green Trails

Quelle: Bildquelle: www.greentrails.de

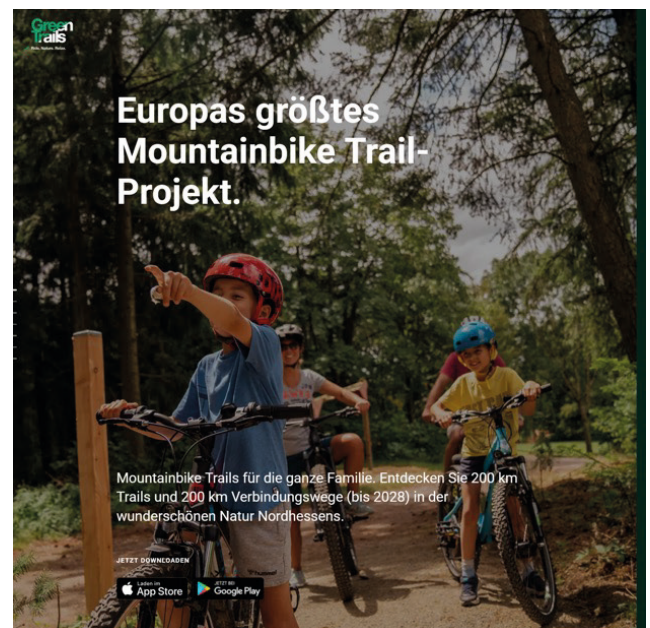


Tabelle 3: Übersicht Green Trails

Quelle: Eigene Darstellung

BEREICHE	STÄRKEN
Struktur und Personal	- zentrale Organisation durch Angliederung an den Landkreis 5 Personen mit dem Thema beschäftigt
Natur und Umwelt	- Einheitliche Standards für Planung, Bau & Pflege - kaum Privatwaldbeteiligung → hohe Rechtssicherheit - Frühzeitige Sensibilisierung für Ziele des Naturschutzes und Verhalten im Wald
Nutzende	- Breite Zielgruppe (Familien, Freizeitbiker*innen, Jugendliche) - Gestattetes, attraktives Angebot → hohe gesellschaftliche Akzeptanz - Gute Erreichbarkeit & niedrigrschwelliger Zugang - Anbindung an (touristische) Infrastruktur - Erweiterung der Trails durch Themeninszenierungen (z.B. Goldabbau)
Finanzierung	- Großteil über volumenstarke Förderprojekte - Finanzierung über kommunale Umlagen - Positive Impulse für Tourismus & Infrastruktur werden ausgelöst - Sponsoring möglich dank großer Zielgruppe
Kommunikation	- Eigener Webauftritt - Eigene App - Besucherzählungen über Trail Pulse

6.2 KOBLENZ

Mountainbiken hat sich in Koblenz als eine populäre und wachsende Freizeitaktivität etabliert, die nicht nur eine breite Community umfasst, sondern auch eine bedeutende Rolle in der lokalen Wirtschaft spielt, z. B. durch den Radhersteller Canyon, welcher u. a. Mountainbikes produziert. Bis zum Jahre 2019 gab es viele nicht gestattete Trails im Stadtwald.

Die Community besteht aus über 1.000 aktiven Mountainbikern, die größtenteils über WhatsApp-Gruppen organisiert sind. Auf Initiative des Stadtförsters wurden Zettel an Strecken angebracht mit dem Wunsch, mit den Mountainbikenden in den Dialog zu treten. Daraufhin mobilisierte sich die Mountainbike-Community und wählte offizielle Ansprechpersonen aus ihren informellen Strukturen.

Seit dem Jahr 2019 bestehen sogenannte Korridore, in denen das Fahren auf Trails erlaubt ist. Die Korridore wurden danach ausgewählt, dass sie bereits existierende, beliebte Trails inkludieren, auf Stadtwaldfläche und in Bereichen mit möglichst geringem Naturschutzkonfliktpotenzial liegen. Somit wurde auf pragmatische Weise den Interessen unterschiedlicher Stakeholdergruppen Rechnung getragen. Innerhalb der Korridore darf auch nicht „querwaldein“ gefahren werden, sondern nur auf den Trails, welche im Wegverlauf aber leicht angepasst werden dürfen, wie das beispielsweise nach dem Umstürzen von Bäumen von Nöten sein kann. Diese Anpassungen dürfen innerhalb der Korridore ohne Rücksprache mit der Forstbehörde erfolgen, auch die weitere Unterhaltung der Trails obliegt der Eigeninitiative der Mountainbike-Community. Auf diese Weise wird eine hohe Verbundenheit der MTB-Community mit „ihren“ Trails generiert, welche auch zu einer Art „sozialen Kontrolle“ zur Einhaltung der Korridore führt. Auf städtischer Seite entstehen keine

Kosten zur Unterhaltung der Trails und auch aus städtischer Sicht wird der Abstimmungsbedarf bzgl. Streckenunterhaltung minimiert. Daher ist dieser Weg stark von Pragmatismus geprägt, welcher auf Seiten der Forstverwaltung und der Mountainbike-Community viele positive Faktoren auslöst. Die gute Zusammenarbeit zwischen dem Stadtförster und der Mountainbike-Community kann dabei als Grundlage des funktionsfähigen Mountainbike-Trailnetzes angesehen werden. Die gegenseitigen Interessen werden berücksichtigt und es existiert ein ständiger Austausch.

Die Stadt Koblenz hat in den letzten Jahren signalisiert, dass sie einen offiziellen Ansprechpartner in Form eines Vereins wünscht, um die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren zu verbessern und die rechtlichen und praktischen Herausforderungen strukturierter adressieren und koordinieren zu können. Der Wunsch nach einer formellen Struktur zur besseren Organisation von Trailpflege, Haftungsfragen und Kommunikation wird zunehmend lauter.

Darüber hinaus werden auf der Internetpräsenz der Stadt Koblenz Informationen zu den Trails bereitgehalten, ein offizielles Marketing findet auf Wunsch der Stadt jedoch nicht statt. Die aktuelle Auslastung der Trails wird als ausreichend empfunden.

Abbildung 69: Informationen zum Mountainbiken auf der Webpräsenz der Stadt Koblenz

Bildquelle: www.koblenz.de

www.koblenz.de/umwelt-und-planung/grundstuecke-und-geodaten/stadtvermessung-bodenmanagement/forst-und-jagdangelegenheiten/mountainbiken-im-stadtwald/

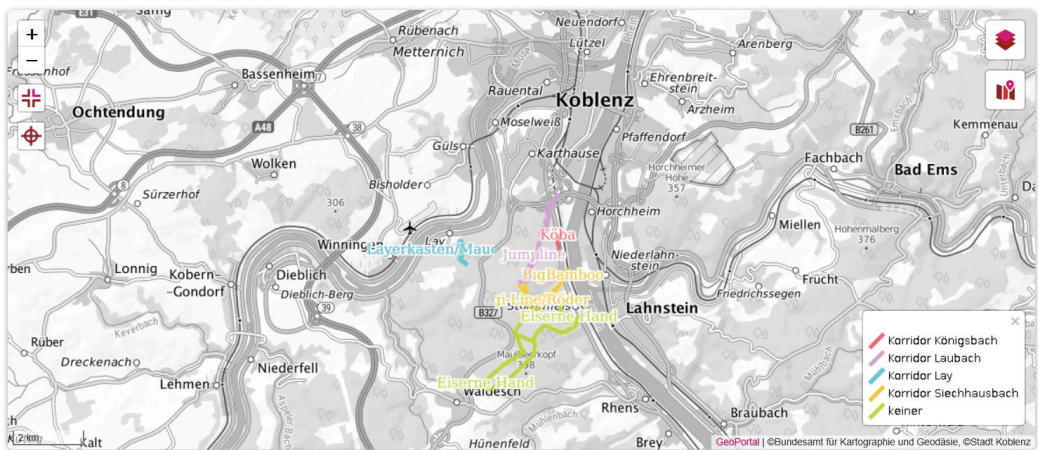
Sie sind hier: Umwelt und Planung > Grundstücke und Geodaten > Stadtvermessung und Bodenmanagement > Forst- und Jagdangelegenheiten > **Mountainbiken im Stadtwald**

MOUNTAINBIKEN IM STADTWALD

Der Forstausschuss hat in seiner Sitzung am 29.04.2021 das mit der Mountainbikeinitiative Koblenz erarbeitete Korridorkonzept beschlossen. Damit ist das Mountainbikefahren in vier Korridoren im Stadtwald in den Waldbeständen gestattet. Informationen zum Regelwerk, zu der Art der Gestaltung von Trails sowie die Abgrenzung der Korridore, die viele bekannte und beliebte Trails beinhalten, erhalten Sie weiter unten.

Bitte respektieren Sie das Korridorkonzept und unterstützen uns und die Mountainbikeinitiative Koblenz dadurch, dass Sie ihren Sport nur noch auf den Trails in den Korridoren ausüben. Sie tragen dadurch zu einer Akzeptanz Ihres Sportes bei und schützen Flora und Fauna in den anderen Bereichen des Stadtwaldes.

Vielen Dank und in diesem Sinne: Happy Trails.



Downloads

 [Regelwerk zum Mountainbiken im Stadtwald.pdf](#) - 1 MB

Trotz der bestehenden Herausforderungen und des aktuellen informellen Charakters der Mountainbike-Szene in Koblenz gibt es viel Potenzial, eine nachhaltige und gut organisierte Infrastruktur für Mountainbikende aufrecht zu erhalten.

Tabelle 4: Übersicht Koblenz

Quelle: Eigene Darstellung

BEREICHE	STÄRKEN
Struktur und Personal	• Mountainbike-Initiative über Whatsapp-Gruppen organisiert • Auf Stadtwaldfläche begrenzt
Natur und Umwelt	• Erarbeitung und Publikation eines Leitfadens zum Bau naturverträglicher Trails • Stadtforst steht im dauerhaften Dialog / Austausch mit den Mountainbikenden
Nutzende	• Möglichst breite Zielgruppe • Angebote richten sich an Einheimische und Personen mit Ortskenntnis, Marketing wird auf Wunsch der Stadt nicht betrieben
Finanzierung	• Keine Finanzierung aktuell notwendig • Bau und Pflege der Trails auf Eigeninitiative der MTB-Community
Kommunikation	• Die Stadt informiert auf ihrer eigenen Homepage über die Trails und Korridore • Zu Beginn und Ende der Trails befinden sich Informationsschilder, Richtungspfeile

6.3 ÜBERTRAGBARKEIT DER MODELLE „GREEN TRAILS LANDKREIS WALDECK-FRANKENBERG“ UND „KOBLENZ“ AUF NRW

Die beiden Modelle zeigen zwei unterschiedliche Wege, wie unter den jeweiligen Voraussetzungen Mountainbike-Angebote naturverträglich und nutzerorientiert gestaltet werden können. Beide Ansätze bieten wertvolle Erkenntnisse für Nordrhein-Westfalen, das aufgrund seiner dichten Besiedlung, seiner vielfältigen Waldstrukturen und einer bereits aktiven MTB-Community besondere Anforderungen mit sich bringt.

Bevor mögliche Übertragungsansätze beschrieben werden, sei an dieser Stelle erwähnt, dass die Modelle sich nicht 1:1 übertragen lassen. Die beiden vorgestellten Beispiele, welche häufig und aus unterschiedlichen Stakeholdergruppen heraus als Best-Practice-Beispiele bezeichnet werden, haben gezeigt, dass es immer einer individuell an den Standort und die Region angepassten Lösung bedarf. Die jeweils geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen (Genehmigungslage, Ausgleichsbedarfe) und die verschiedenen Akteursnetzwerke gestalten die Thematik komplex. Die Green Trails sind dabei institutionell verankert und haben deshalb einen gesonderten, finanziellen Spielraum, während die MTB-Trails in Koblenz vor allem auf Initiative der Forstbehörde gestattet wurden, um Problemen der un gelenkten Nutzung zu begegnen.

Auch wenn die beiden Beispiele jeweils einen individuellen Entwicklungshintergrund und ebenso einen individuellen Charakter haben, sollen an dieser Stelle Ansätze aufgezeigt werden, welche sich für eine Übertragung auf Regionen NRW's anbieten. Eine tiefergehende Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen war indes kein Teil des Forschungsprojektes.

Mögliche Ansätze:

Das Modell „Green Trails Landkreis Waldeck-Frankenberg“ steht für einen professionellen und strukturierten Aufbau gestatteter Trail-Netzwerke. Es überzeugt vor allem durch seine klare Organisation, die institutionelle Verankerung auf Landkreisebene und die dauerhafte personelle Ausstattung. Diese Form der Steuerung kann auch auf Regionen in NRW übertragbar sein, und zwar dort, wo das Mountainbiken als touristische Aktivität für regionale Wertschöpfung sorgen kann, dies insbesondere für die Mittelgebirgsregionen Sauerland, Siegerland-Wittgenstein, Bergisches Land und Eifel. Dort können interkommunale Kooperationen, getragen von Tourismusverbänden oder Zweckverbänden, die Koordination und Pflege großflächiger Trail-Netze übernehmen. Die bewusste Fokussierung des hessischen Modells auf kommunale und staatliche Flächen vereinfacht die Abstimmungsprozesse, erschwert aber auch auf Grund des hohen Anteils an Privatwald in Nordrhein-Westfalen die Suche nach geeigneten Flächen. Einheitliche Standards für Bau, Pflege und Beschilderung sowie die Integration digitaler Anwendungen – etwa zur Information und Besucherlenkung – könnten auch in NRW einen wichtigen Beitrag zur Professionalisierung und zur Entlastung sensibler Waldflächen leisten.

Die Finanzierungsstruktur der „Green Trails“, die auf einer Mischung aus Fördermitteln, kommunalen Umlagen und potenziellen Sponsorengeldern beruht, zeigt einen gangbaren Weg auf, um sowohl die Anschubfinanzierung als auch eine nachhaltige

Unterhaltung zu bewerkstelligen.

Vor allem das „Koblenzer Modell“ bietet Ansatzpunkte zur Übertragung auf Regionen in NRW. Es verfolgt einen pragmatischen, stark dialogorientierten Ansatz und weniger eine landesweit prozessual abgestimmte Herangehensweise. Die enge, transparente und ehrliche Abstimmung zwischen Forstbehörde und Mountainbike-Community hat die Nutzung von nicht gestatteten Trails durch eine Attraktivierung des gestatteten Trailangebotes minimiert und in geordnete Bahnen gelenkt.

Die Ausweisung von Korridoren kann die oben beschriebenen positiven Faktoren auslösen, vor allem die Verbundenheit der MTB-Community mit „ihren“ Trails, die damit einhergehende verstärkte Einhaltung der Korridore und die Minimierung von Abstimmungsprozessen. Die Erfahrungen aus Koblenz verdeutlichen, dass ein solcher Ansatz in der Anfangsphase mit wenig finanziellem Aufwand möglich ist, solange die Community aktiv in Bau und Pflege eingebunden ist und gewisse Freiheitsgrade zugestanden bekommt. Für eine langfristige Verstetigung braucht es dazu verbindliche Strukturen – vor allem durch Vereine, die Haftungs- und Verkehrssicherungspflichten übernehmen können – diese gibt es dort aktuell nicht.

7. Zu beachtende Rahmenfaktoren

7.1 NOTWENDIGKEIT EINER PROAKTIVEN HERANGEHENSWEISE

Das Mountainbiken hat sich als Breitensport in der Mitte der Gesellschaft etabliert. Die für die Ausübung des Sports attraktiven Regionen in Nordrhein-Westfalen finden sich in den meist bewaldeten Mittelgebirgs- und Hanglagen. Somit lässt sich seit Jahren feststellen, dass in diesen Bereichen der Sport ausgeübt wird, ob auf gestatteten oder nicht gestatteten Wegen. Wird eine proaktive Herangehensweise mit dem Ziel einer konsensgetragenen, sich im gesetzlichen Rahmen bewegenden Ausweisung von Mountainbike-Trails unterlassen, werden keine Lenkungserfolge zu erzielen sein. Somit besteht die Notwendigkeit, sich auf Seiten der Forst- und Naturschutzbehörden proaktiv und ziel- und dialogorientiert mit der Ausweisung von Mountainbike-Trails zu befassen.

7.2 BEACHTUNG DES GESETZLICHEN RAHMENS

Zur Weiterentwicklung des Mountainbikens in Nordrhein-Westfalen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie in Kapitel 2 aufgeführt, einzuhalten.

7.3 WAHRUNG DER EIGENTÜMERINTERESSEN

Das Mountainbiken findet in der Regel auf fremden Eigentumsflächen statt. Für die Weiterentwicklung des Mountainbike-Trailangebotes in Nordrhein-Westfalen ist der Schutz der Substanz

des (Wald)Eigentums sowie eine planbare Nutzung sicherzustellen. Diesbezüglich entsteht die Herausforderung im Spannungsverhältnis mit dem gesetzlichen Waldbetretungsrecht der Allgemeinheit, im Kontext des Mountainbikens in Nordrhein-Westfalen dem gestatteten Befahren von Straßen und festen Wegen.

7.4 ROLLE UND EINBINDUNG VON VEREINEN UND EHRENAMTLICHEN

Ein zentraler Erfolgsfaktor ist die Etablierung eines verlässlichen, organisierten Ansprechpartners der Mountainbike-Community. Idealerweise wird dies durch einen gemeinnützigen Verein umgesetzt. Vereine und ehrenamtlich Engagierte spielen bei der Entwicklung, dem Bau und der Pflege von Mountainbike-Trails eine entscheidende Rolle. Sie bilden oft das operative Rückgrat solcher Projekte, weil sie die Interessen der Mountainbike-Community bündeln, als Multiplikator in die Mountainbike-Community hinein tätig sind, als Ansprechpartner für Behörden fungieren und durch ihre Mitarbeit zur langfristigen Tragfähigkeit der Angebote beitragen.

Gründung eines Vereins als Trägerstruktur: Wo nicht bereits existent, bedarf es einer formellen Vereinsgründung, um Verkehrssicherungspflichten und Haftungsfragen zu klären und Verantwortlichkeiten klar zu regeln. Vereine können Verträge mit Kommunen und privaten Waldeigentümern schließen, Versicherungsschutz über Verbandsstrukturen absichern und Fördermittel beantragen. Die exakten Verantwortlichkeiten sind zwischen (Wald)Eigentümer*innen und MTB-Verein

via Gestattungsvertrag zu regeln. Diese feste, rechtsverbindliche Struktur hat den Vorteil, dass Pflege, Wartung und Kommunikation dauerhaft gesichert werden können. Der Verein kann Arbeitsgruppen organisieren, ehrenamtliche Helfer koordinieren und verbindliche Regelungen zur naturverträglichen Anlage/Pflege von Trails und zum Umgang mit Material, Werkzeug oder Sicherheitsauflagen treffen.

Ehrenamtliches Engagement:

Viele Trail-Projekte leben vom Einsatz freiwilliger Helfer*innen. Sie bringen lokales Wissen, handwerkliches Können und Leidenschaft mit ein. Damit dieses Engagement langfristig funktioniert, braucht es klare Rahmenbedingungen: Schulungen zu Sicherheit und Bauweise, Versicherungsschutz bei Arbeitseinsätzen und Wertschätzung der Arbeit durch öffentliche Anerkennung oder kleine Anreize (z. B. gemeinsame Veranstaltungen oder Vergünstigungen).

Vereine schaffen Verlässlichkeit, sowohl für die Verwaltung als auch für die Mountainbike-Community. Sie ermöglichen eine professionelle Zusammenarbeit auf Augenhöhe, sichern die Pflege und Qualität der Trails und stärken gleichzeitig das Gemeinschaftsgefühl vor Ort.

Motivation von ehrenamtlichem Engagement aufrechterhalten:

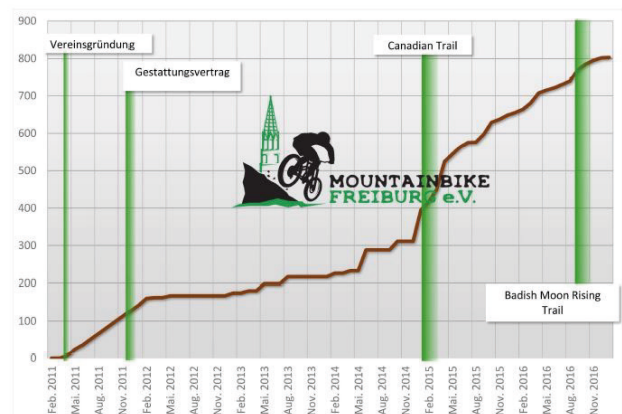
Ehrenamtliches Engagement kann bei (zu) langwierigen Prozessen und eines gefühlten Stillstandes bei Weiterentwicklungen zum Erliegen kommen (vgl. hierzu auch Haimas et. al. 2013). Dies betont ebenso die Wichtigkeit einer proaktiven und am Fortschritt orientierten Herangehensweise. Denn ohne zentrale Ansprechpersonen/-organisationen, wie sie Vereine darstellen, wird der Kommunikationskanal in die Mountainbike-Community versanden.

Ein anschauliches Beispiel für das Zusammenspiel aus Motivation fürs ehrenamtliche Engage-

ment gepaart mit der Einnahme einer Multiplikatorenwirkung in die MTB-Community und der Weiterentwicklung der lokalen/regionalen MTB-Situation liefert der Verein Mountainbike Freiburg e. V.. In ähnlich gelagerter Entwicklungs-/Konfliktsituation wie in den oben beschriebenen Case Studies in NRW gründete sich im Februar 2011 der Verein Mountainbike Freiburg e. V. Im ersten Jahr des Bestehens wuchs der Verein auf ca. 160 Mitglieder an. Auch die Weiterentwicklung der Mitgliederzahlen orientiert sich stark an Meilensteinen, welcher der Verein gemeinsam mit den Behörden für die Weiterentwicklung des Mountainbikens in und um Freiburg erreichte (Abbildung 70).

Abbildung 70: Entwicklung der Mitgliederzahlen vom Mountainbike Freiburg e. V.

Quelle: Wasmer, A., Mountainbike Tourismusforum, 2017



Eine erkennbare Weiterentwicklung kann daher die Attraktivität einer Organisation des Mountainbikesport steigern und dadurch folglich die gewünschte Multiplikatorenwirkung in die Mountainbike-Community hinein stärken.

7.5 KONFLIKTMINIMIERUNG MIT ANDEREN NUTZERGRUPPEN

Aus der Vielschichtigkeit der Nutzungsansprüche resultiert bei Planung und Umsetzung von MTB-Vorhaben eine Vielzahl von Konfliktdimensionen. Die parallelen Nutzungen führen zwar nicht zwangsläufig zu Konflikten, bergen jedoch ein erhebliches Konfliktpotenzial, insbesondere wenn Bedürfnisse, Erwartungen und Handlungsmuster der jeweiligen Gruppen nicht transparent sind oder auf gegenseitigen Vorurteilen und Unkenntnissen beruhen. Ein wesentlicher Baustein zur Konfliktminimierung ist hierfür die Sensibilisierung aller Nutzengruppen. Durch gezielte Austausch- und Informationsmaßnahmen kann das Bewusstsein für die jeweiligen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen geschärft werden. Auf diese Weise wird nicht nur das gegenseitige Verständnis gestärkt, sondern auch eine respektvolle Nutzungskultur gefördert. Des Weiteren schafft eine gezielte Besucherlenkung durch gestattete MTB-Trails die Entzerrung von divergierenden Nutzungsansprüchen.

7.6 VERKEHRSSICHERUNG UND PFLEGE VON TRAILS

Für die Verkehrssicherung entlang der Mountainbike-Trails bestehen zwei Varianten. Fungiert eine Gemeinde/Kommune selbst ohne Einbindung anderer Organisationen als Betreiberin der Trails, obliegt ihr selbst die Verkehrssicherungspflicht.

Als zweite Variante besteht die Möglichkeit, durch Haftungsübertragung mittels Gestattungsvertrag die Verkehrssicherungspflicht für die MTB-Strecken/Trails auf z. B. eingetragene Vereine zu übertragen. Dies ist bereits in einigen Regionen gängige Praxis und nimmt die Vereine für die

Verkehrssicherung der eigentlichen Strecken in die Pflicht. Auf Grund des freien Betretungsrechts und der Haftungsprivilegierung des § 14 BWaldG besteht darüber hinaus für walddtypische Gefahren keine Verkehrssicherungspflicht.

Für eingetragene Sportvereine ist hierfür die Mitgliedschaft im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB), welche über die Mitgliedschaft in den angeschlossenen Landesverbänden (z. B. LSB NRW) automatisch wirksam ist, gewinnbringend, da sie damit via Rahmenvertrag vereinshaftpflichtversichert sind.

Neben der reinen Verkehrssicherung ist die regelmäßige Pflege und Instandhaltung unerlässlich, damit die Trails langfristig sicher, attraktiv und naturverträglich bleiben. Witterungseinflüsse, Erosion und intensive Nutzung können dazu führen, dass Wege ausbrechen, Wasser nicht geregelt abfließt oder Vegetation geschädigt wird. Die Intensität dieser Störungen hängt stark von der Häufigkeit, dem Zeitpunkt (z. B. in und nach Regenperioden) und dem Ausmaß der Nutzung ab.

Regelmäßige Kontrollen und ein dokumentiertes Pflegemanagement helfen, Schäden frühzeitig zu erkennen und zu beheben. Darüber hinaus trägt eine attraktive und gut gepflegte Wegführung zur Lenkung der Nutzung bei. Trails, die landschaftlich abwechslungsreich, sicher und in gutem Zustand sind, werden stärker angenommen und reduzieren somit den Druck auf empfindliche Flächen außerhalb des gestatteten Angebots. Im Anhang findet sich ein Muster eines Gestattungsvertrages, angelehnt an den Gestattungsvertrag zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen (Landesbetrieb Wald und Holz NRW) und der Deutschen Initiative Mountainbike e. V. (DIMB).

7.7 BESCHILDERUNG & DIGITALISIERUNG

Sowohl eine analoge Beschilderung vor Ort als auch digitale Informationsbereitstellung dienen der Information und Lenkung von lokalen Mountainbikenden als auch Gästen, die zum Mountainbiken in die jeweilige Region kommen. Das digitale Informationsangebot kann einer frühzeitigen Information über attraktive, naturverträgliche Streckenführungen mit Berücksichtigung von Einschränkungen, wie Wegegeboten und naturschutzfachlichen Anforderungen, dienen. Die analoge Beschilderung hilft zum einen der Orientierung vor Ort und kann auch Kurzentschlossenen, die ohne vorherige Informationsbeschaffung Mountainbiken, offiziell gestattete Trails anzeigen. Gerade im letztgenannten Fall kann die analoge Beschilderung dazu beitragen, die Nutzung nicht gestatteter Trails zu reduzieren.

Ein modernes Mountainbike-Angebot kombiniert hierfür analoge und digitale Orientierungshilfen:

- Analoge Beschilderung zur Wegweisung und Sicherheit vor Ort,
- Digitale Angebote wie interaktive Karten, GPX-Daten, OSM-Integration und Webseiten zur Information und Tourenplanung,
- Zusätzliche Funktionen wie Nutzerstatistiken (z. B. über Strava etc.) können zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung beitragen,
- Wichtiger Bestandteil ist die Gefahrenminimierung durch klare Kennzeichnung und Benutzerlenkung.

7.8 POLITISCHE UNTERSTÜTZUNG

Die Unterstützung durch politische Entscheidungsträger*innen ist essenziell und schafft Planungssicherheit. Daher ist die Abstimmung mit politischen Entscheidungsträger*innen für Planungsprozesse von elementarer Bedeutung. Daher sollte eine proaktive Thematisierung der Mountainbikeentwicklung in kommunalen Forst-, Umwelt- und Sportausschüssen erfolgen. Die Einbindung der MTB-Vereine stärkt dabei die Kontextualisierung der lokalen und regionalen MTB-Begebenheiten.

8. Handlungsempfehlungen

für eine proaktive Herangehensweise an einen konfliktarmen Umgang mit der Sportart Mountainbiken in NRW

Folgend werden Handlungsempfehlungen für eine konfliktarme Weiterentwicklung der Sportart Mountainbiken in Nordrhein-Westfalen beschrieben. Die Einhaltung des gesetzlichen Rahmens wird dabei als Grundlage vorausgesetzt und daher in diesem Kapitel nicht nochmals aufgegriffen. Die Empfehlungen sind dahingehend zu interpretieren, dass sie der Notwendigkeit einer proaktiven Herangehensweise an die Mountainbike-Thematik Rechnung tragen, welche aus dem Spannungsverhältnis aus gesellschaftlichem Stellenwert der Sportart, dem gesetzlichen Waldbetretungsrecht, dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum und forst- und naturschutzrechtlichen Zielen entsteht.

8.1 HOHEITLICHE MTB-BEAUFTRAGTE UND MTB-KÜMMERER

Wie in Kapitel 7 dargestellt, besteht in Nordrhein-Westfalen die Notwendigkeit, sich proaktiv dem Thema Mountainbiken zu widmen. Hierfür sollte flächendeckend eine Verantwortungsstruktur etabliert werden, welche die gelenkte Weiterentwicklung und die Abstimmung der Stakeholdergruppen sicherstellt. Auf Ebene der Regionalforstämter sind hierfür im Rahmen der hoheitlichen Aufgabe im Sinne der Steuerung der Erholungsnutzung Verantwortlichkeiten festzulegen, um zentrale Ansprechpersonen fürs Mountainbiken zu benennen und zu kommunizieren.

Des Weiteren bedarf es der Benennung von MTB-Kümmerer. Diese fungieren als verbindende Schnittstelle zwischen Kommunen, Forst- und Naturschutzbehörden, Waldbesitzenden, MTB-Vereinen, Jagdvereinigungen und weiteren Nutzengruppen. Die örtlichen Mountainbikevereine sollten die Verantwortung für den/die MTB-Kümmerer übernehmen.

Regionalforstämter und MTB-Kümmer*innen koordinieren gemeinsam regionale Prozesse, beraten bei der Standortsuche, unterstützen Förderanträge und gewährleisten den landesweiten Austausch. Diese landesweite Struktur und deren Vernetzung tragen dazu bei, landesweite Standards zu etablieren, die Qualität der Angebote zu verbessern (und damit Lenkungsziele zu erreichen) und Projekte zielgerichtet voranzubringen, so dass diese nicht im Sande verlaufen und somit eine gelenkte Weiterentwicklung entsteht.

Folglich entstehen folgende Aufgaben:

- In jedem Regionalforstamt wird eine Person als MTB-Verantwortliche(r)/Ansprechperson etabliert.
- Es wird ein MTB-Kümmerer bei den örtlichen MTB-Vereinen etabliert.
- Es wird ein institutionalisierter, landesweiter Austausch zwischen den MTB-Verantwortlichen der Regionalforstämter und den MTB-Kümmerern eingeführt, 2x jährlich.

8.2 VEREINE ALS OFFIZIELLE VERTRETUNG DER ÖRTLICHEN MTB-COMMUNITY

Vertretungen der Forst- und Naturschutzbehörden benötigen zentrale Ansprechpersonen, um gemeinsam eine zielerichtete (Weiter)Entwicklung des MTB-Angebotes angehen und abstimmen zu können. Eine solche Abstimmung kann z. B. durch die Teilnahme der Vertretung der MTB-Community an den in 8.7 präsentierten Runden Tischen und weiterem, bilateralem Austausch erfolgen. Auf diesem direkten Wege können die Interessen der MTB-Community eingebracht werden und die MTB-Interessensvertretung dient als Sprachrohr und Multiplikator in die Mountainbike-Community hinein, um z. B. für die Einhaltung von Nutzungskonzepten und die Belange aller Stakeholdergruppen zu sensibilisieren. Vielerorts erfüllen diese Rolle bereits MTB-Vereine oder MTB-Initiativen. Existieren solche Vereine/Initiativen bislang nicht, ist Gründung eines MTB-Vereins oder die Bildung einer Abteilung innerhalb eines bestehenden Sportvereins anzustreben. Die MTB-Vereine sollten dann auch die Verantwortung für die Pflege der Trails übernehmen, was via Gestattungsvertrag geregelt werden sollte.

Die MTB-Vereine stellen den/die in 8.1 erwähnten MTB-Kümmer*in. Zu den oben benannten Abstimmungsaufgaben koordinieren sie, dass die mountainbikerelevanten Daten auf „OpenStreetMap“ aktuell gehalten werden, da hierauf die Daten der Online-Plattformen wie Komoot, Outdooractive, Strava etc. und deren Guide-Funktionen fußen. Somit sind die Daten auf „OpenStreetMap“ maßgebend z. B. dafür, ob Wege fürs Mountainbiken als gestattet oder nicht gestattet charakterisiert sind, ob Wegesperrungen existieren und neuerdings auch, wo sich Schutzgebiete befinden. Diese Informationen

werden dann über Komoot, Outdooractive, Strava etc. an Mountainbikende ausgegeben. Da „OpenStreetMap“ nach dem „Crowdsourcing-Mapping“-Prinzip funktioniert, kann jede(r) einen Zugang zur Plattform generieren und die Daten darin pflegen.

Bzgl. Informationen zu Schutzgebieten muss beachtet werden, dass die Kennzeichnung der Schutzgebiete auf „OpenStreetMap“ aktuell noch nicht vollständig ist. Diese Informationen stehen für Nordrhein-Westfalen jedoch auf dem Informationsportal des Ministeriums für Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, „www.waldinfo.nrw“, zur Verfügung.

Folglich entstehen folgende Aufgaben:

- Zusammenarbeit der Forst- und Naturschutzbehörden mit dem örtlichen MTB-Verein bzw. Anregen zur Gründung eines MTB-Vereins oder einer MTB-Abteilung eines bestehenden Sportvereins.
- Abschließen eines Gestattungsvertrages zwischen (Wald)Eigentümer*in und MTB-Verein.
- Koordinierung der Aktualisierung der Daten auf OpenStreetMap unter Berücksichtigung der Daten bzgl. Schutzgebieten auf www.waldinfo.nrw.

8.3 BEDARFSGERECHTE WEITERENTWICKLUNG MIT DER ENTWICKLUNG VON MOUNTAINBIKE-TRAILNETZEN

Um das Mountainbike-Trailangebot in Nordrhein-Westfalen nachhaltig zu entwickeln, sollte die Entwicklung am Bedarf orientiert erfolgen. Es sollen und müssen nicht bedingungslos Trails ausgewiesen werden, stattdessen sollte ein Angebot geschaffen werden, welches

der Bedeutung der Sportart auf Grund der hohen Aktivenzahl Rechnung trägt und damit einhergehend eine Lenkungsfunktion mit Berücksichtigung der Interessen und Rechte der relevanter Stakeholdergruppen realisieren kann. Hierfür ist die systematische Einbindung der Strecken in ein bestehendes, geplantes oder zu entwickelndes Trail-Netz von zentraler Bedeutung. Einzelne, isolierte Trails decken die Anforderungen an ein attraktives Angebot nicht ab und werden somit die örtliche Bündelung des Mountainbikens nicht bewerkstelligen können. Ein kohärentes Trail-Netz hingegen kann eine geordnete Besucherlenkung ermöglichen und die Sicherheit für Mountainbikende und andere Waldnutzende stärken. Durch die Vernetzung verschiedener Trails und Trailbereiche entstehen attraktive und übersichtliche Strukturen, die sowohl naturverträglich als auch nutzerfreundlich angelegt werden können (vergleiche beispielsweise Stadt Koblenz, „Handbuch zur Gestaltung naturnaher Trails“, 2021). Die Integration in ein Gesamtnetz schafft zudem Synergien mit weiterer Erholungsinfrastruktur, der lokalen Infrastruktur und auch touristischen Angeboten. Zur Überbrückung von Distanzen, z. B. zwischen unterschiedlichen Trail(bereichen), und für Bergauffahrten, den sogenannten Uphills, können vorhandene Rad- oder Forstwirtschaftswege genutzt werden.

Eine Ausweisung von Korridoren (vergleichbar zum MTB-Konzept der Stadt Koblenz), innerhalb derer Trails entstehen und durch MTB-Vereine und -Initiativen ohne großen Abstimmungsaufwand leicht angepasst werden können, können eben diesen Abstimmungsaufwand auf allen Seiten minimieren und zu einer starken Identifikation der MTB-Community mit „ihren“ Trails führen, verbunden mit einer gewissen Form der sozialen Kontrolle.

Folglich entstehen folgende Aufgaben:

- Gemeinsam mit den relevanten Stakeholdergruppen (Mountainbikende, Waldeigentümer*innen, Forst- und Naturschutzbehörden, Vertreter*innen der Jagd) regionale Bedarfe/Möglichkeiten abstecken.
- Möglichkeiten einer Vernetzung mit (über) regionalen Trailbereichen abklären.
- Trailkorridore ausweisen.

8.4 SCHAFFUNG VON TRAILS UND ANGEBOTEN FÜR DIE GROSSE MEHRHEIT

Die überwiegende Mehrheit der Mountainbikenden nutzt leichte bis mittelschwere, naturnahe Trails. Demnach sollten bei der (Weiter)Entwicklung der Trailinfrastruktur leichte bis mittelschwere, naturnahe Trails entstehen. Ein zukunftsfähiges, abwechslungsreiches Mountainbike-Angebot bedarf eines gestuften Angebotes aus Einsteiger-Trails, familienfreundlichen Strecken (kürzere Strecken, technisch weniger herausfordernd), Tourenstrecken mit Einbindung von Forstwirtschaftswegen und mittelschweren Single-Trails.

Darüberhinausgehende MTB-Angebote, welche sich durch z. B. ausgeprägte Sprungorientierung (Jumplines) oder viele Einbauten für technisch hoch anspruchsvolles Mountainbiken auszeichnen, können als Zusatzangebote angesehen und vornehmlich in (kommerziellen) Bikeparks umgesetzt werden.

Folglich sollte folgender Fokus gesetzt werden:

- In der Fläche sollten „Trails für Alle“ als leichte bis mittelschwere, naturnahe Trails entstehen.

8.5 RÄUMLICHE BETRACHTUNG BEI DER SUCHE NACH MÖGLICHEN STANDORTEN AUSWEITEN

Bei der Planung neuer Mountainbike-Angebote sollte der Blick bewusst über administrative Grenzen hinweggehen. Kommunal- oder Kreisgrenzen folgen selten naturräumlichen Gegebenheiten und bilden die Bewegungsmuster von Mountainbikenden meist nicht ab. Eine erweiterte räumliche Betrachtung ermöglicht es, geeignete Standorte unabhängig von politischen Linien zu identifizieren und regionale Potenziale optimal zu nutzen. Abgestimmte Lösungen zwischen benachbarten Kommunen oder Kreisen können Flächenkonflikte reduzieren, Synergien schaffen und zu stärker akzeptierten Trail-Netzen führen.

Folglich entstehen folgende Aufgaben:

- Für die Betrachtung der Entwicklungsräume für Mountainbike-Trails sollen naturräumliche Gegebenheiten den Orientierungsrahmen bilden und nicht administrative Grenzen.
- Hierzu koordinieren die MTB-Ansprechpartner*innen der Regionalforstämter und die MTB-Kümmern*innen die Abstimmung.
- Stellt sich heraus, dass eine überregionale Abstimmung für beispielsweise Trailverläufe sinnvoll und notwendig werden, koordinieren die MTB-Ansprechpartner*innen der Regionalforstämter und die MTB-Kümmern*innen überregionale Runde Tische.

8.6 SHARED TRAILS

Um die Waldfunktion möglichst gering zu beeinflussen, sollten Shared Trails mit ausgewiesener MTB-Beschilderung geschaffen

werden. Die Beschilderung sollte auf das Mountainbikeangebot hinweisen, die Trails gut erkennbar beschildern und ohne Verbotsschilder für andere Waldnutzenden auskommen (vergleiche Beschilderungskonzept MTB Forum und Green Trails).

Folglich entsteht die Aufgabe:

- Etablierung von Shared Trails

8.7 ETABLIERUNG RUNDER TISCHE

Runde Tische mit der Integration aller für die Mountainbikeentwicklung relevanter Stakeholdergruppen sind ein essenzielles Format, um eine proaktive Herangehensweise zu etablieren. Als Teilnehmergruppen sind behördliche Vertreter*innen aus den Bereichen der Forst- und Naturschutzbehörden, Waldbesitzende, Vertretungen der Jägerschaft und Vertretungen der MTB-Community einzubeziehen. Je nach regionalem Kontext ist es sinnvoll, auch Vertretungen von touristischen Organisationen, Wandervereinen und des freiwilligen Naturschutzes zu integrieren. Die Runden Tische sollten regelmäßig stattfinden (2-4x jährlich) und von transparentem, offenem und ehrlichem Umgang mit Lösungsorientierung geprägt sein.

Folglich entsteht folgende Aufgabe:

- Etablierung eines Runden Tisches unter der Anleitung der Forstbehörde.

8.8 KLARE ZIELE FORMULIEREN UND IN BESTEHENDE STRATEGIEN IMPLEMENTIEREN

Für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Mountainbikens braucht es definierte Ziele auf lokaler bis regionaler Ebene. Jede Region

in NRW verfügt über eigene naturräumliche Voraussetzungen, Waldeigentümerstrukturen und gesellschaftliche Gegebenheiten, wie z. B. das Einzugsgebiet. Daher sollten Mountainbike-Angebote stets auf der Basis eines regional abgestimmten Zielbildes entwickelt werden. Solche Ziele – zum Beispiel der Aufbau eines kommunalen Trailparks, die Entlastung sensibler Naturräume oder die Förderung des Aktivtourismus – geben Orientierung und schaffen Planungssicherheit für alle Beteiligten. Werden diese Ziele aktiv in bestehende regionale Konzepte wie Landschaftsplanungen, Naherholungspläne und Tourismusstrategien integriert, entstehen abgestimmte, langfristige Lösungsansätze. Damit wird Mountainbiken nicht als Einzelthema, sondern als Teil einer ganzheitlichen Regionalentwicklung gedacht.

Bestehende nicht gestattete Trails weisen häufig auf eine grundsätzliche Attraktivität fürs Mountainbiken hin und werden bereits befahren. Daher sollten für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Mountainbikens nicht gestattete Trails auf Genehmigungsfähigkeit geprüft werden. Wenn Teile dieser nicht gestatteten Trails die Prüfung auf Genehmigungsfähigkeit bestehen, können Eingriffe für neu anzulegende Trails vermieden und bereits in der MTB-Community etablierte Trails genutzt werden.

Folglich entsteht folgende Aufgabe:

- Gemeinsame Zieldefinition für die lokale bis regionale Entwicklung des Mountainbikens
- Klärung, ob bestehende Trails genehmigungsfähig sind.

8.9 DURCHFÜHRUNG VON SENSIBILISIERUNGS-VERANSTALTUNGEN / KAMPAGNEN

Auffällig ist, dass rund ums Thema Mountainbiken in allen relevanten Stakeholdergruppen vielfach Unwissen bzgl. der Rechtslage und den Charakteristika der Sportart herrscht. Vielerorts existieren Bedenken bis hin zu Stigmata gegenüber dem Mountainbiken im Allgemeinen. Diese Grundskepsis ist unbegründet (siehe Kapitel 1.4.4, 3.2 und 3.3) und führt zu vermeidbaren Konflikten. Innerhalb der Mountainbike-Community ist häufig Unkenntnis z. B. über die Rechtslage, Wegegebote, Naturverträglichkeit oder Brut- und Setzzeiten anzutreffen. Deshalb sind Formate zu entwickeln, die Bewusstsein und Verständnis der Rahmenfaktoren in allen relevanten Stakeholdergruppen schaffen. Hierfür sind Sensibilisierungsformate ein entscheidender Baustein. Zum einen dienen die in Kapitel 8.7 erwähnten Runden Tische der gegenseitigen Sensibilisierung. Darüber hinaus sollten weitere Formate durchgeführt werden, diese auch niedrigschwelliger und von Pragmatismus geprägt. Veranstaltungen wie Informationsabende zu einzelnen relevanten Themen mit aktuellen Praxisbeispielen, gemeinsame Waldbegehungen und Aktionen, Workshops oder Dialogrunden schaffen Transparenz und ermöglichen einen konstruktiven Austausch zwischen Forst- und Naturschutzbehörden, Waldeigentümer*innen, Kommunen, Jägerschaft und der Mountainbike-Community. Themen dieser Sensibilisierungsformate können aus den unterschiedlichen Verantwortungsbereichen der Stakeholdergruppen sein. Beispielaktionen und -themen hierfür wären Baumpflanzaktionen, Hochsitzbau, Baumschnitt und naturnaher Trailbau.

Solche Maßnahmen helfen, Vorurteile abzubauen, gegenseitige Sichtweisen zu vermitteln und gemeinsame Regeln zu verankern. Regelmäßige Sensibilisierungsangebote tragen somit zur Konfliktprävention bei und fördern ein respektvolles Miteinander im Wald.

Folglich entsteht folgende Aufgabe:

- Durchführung von Sensibilisierungsveranstaltungen für Themen aus den Verantwortungsbereichen aller relevanter Stakeholdergruppen rund ums Thema Mountainbiken. Die Formate sollten niedrigschwellig und sehr praxisorientiert sein.

Weiterführende Hinweise bezüglich Nutzungsempfehlungen und Sicherheitshinweisen sollten auch regionsspezifisch erfolgen. Hierfür kann sich an Verhaltensregeln in den Regionen Iser-lohn/Hemer, Bike Park Rureifel, Glessener Höhe, Wendener Land, Ruhrgebiet und Winterberg orientiert werden.

- Verhaltensregeln/Trailrules für gestattete Trails aufstellen und kommunizieren, sowohl digital als auch analog.

8.10 VERHALTENSREGELN/ TRAILRULES AUFSTELLEN

Damit ein Trailangebot nachhaltig genutzt wird und die Lenkungsfunction entstehen kann, sind Verhaltensregeln/Trailrules für die Nutzung gestatteter Trails aufzustellen.

Diese sollten beinhalten:

- ein Wegegebot
- Die Einforderung eines respektvollen und rücksichtvollen Miteinanders mit der Natur und anderen Naturnutzenden
- Zeitliche Einschränkung der Nutzung
 - o Immer: Nutzungsverbot zu Zeiten der Dämmerung und Dunkelheit
 - o Wenn geboten: saisonale Einschränkung, z. B. in den Wintermonaten
- Ein Abraten von der Nutzung in entgegengesetzter Richtung zur vorgesehenen Streckenführung (meistens keine Uphill-Nutzung ratsam).

9. Fazit

Das Mountainbiken ist genauso facettenreich wie die unterschiedlichen Nutzungsansprüche und geographischen Rahmenbedingungen in den Regionen Nordrhein-Westfalens. Neben den theoretischen Erkenntnissen haben dies die durchgeführten Vor-Ort-Begutachtungen, die Workshops, die Zählergebnisse und die Befragung der Mountainbikenden deutlich aufgezeigt. Die Steuerung der mountainbikebezogenen Waldnutzung mit der Einbeziehung der Interessen aller relevanten Stakeholdergruppen ruft zwar eine vielschichtige Komplexität hervor, eine Vereinheitlichung der prozessualen Herangehensweise ist dabei jedoch von elementarer Bedeutung für die nächsten Jahre. Daher sollten die im Kapitel 8 dargelegten Handlungsempfehlungen zeitnah in Angriff genommen werden, um die Weiterentwicklung des Mountainbikens proaktiv, gesteuert und abgestimmt angehen zu können und eine ungesteuerte und nicht abgestimmte Entwicklung zu vermeiden.

Entscheidend für die Zukunft ist eine kooperative, transparente Zusammenarbeit aller Beteiligten, um Mountainbike-Angebote nachhaltig, naturverträglich und gesellschaftlich akzeptiert weiterzuentwickeln. Hierbei ist es wichtig, relevante Akteure - Kommunen, Forst- und Naturschutzbehörden, private Waldbesitzende, MTB-Vereine/-Initiativen und Vertreter*innen der Jagd - in der Region frühzeitig in die Prozesse einzubeziehen. Der Wille und die Bereitschaft hierzu wurden im Rahmen des Projektes überall offenbar. Trotzdem wurde die Notwendigkeit einer Vereinheitlichung der prozessualen Herangehensweise deutlich. Eine Sensibilisierung aller relevanter Stakeholdergruppen für die Interessen/Ansprüche der jeweils anderen Stakeholdergruppen erscheint nachwievor

unumgänglich, damit ein gemeinsames Verständnis fürs Mountainbiken und Wissen um gesetzliche Rahmenbedingungen die Pfeiler für eine kooperative Weiterentwicklung bilden können.

Die steigende Nachfrage nach naturverträglichen, attraktiven und gut zugänglichen Angeboten zeigt, dass das Thema in der Breite der Gesellschaft angekommen ist. Viele Regionen haben bereits damit begonnen, eigene Strategien zu entwickeln und Organisationsstrukturen auf- und auszubauen. Aktuell besteht die Chance, diesen Schwung zu nutzen und die Zusammenarbeit zwischen den relevanten Stakeholdergruppen weiter zu stärken.

Daher lassen sich die intensiv zusammengetragenen Erkenntnisse in komprimierter Weise zusammenfassen:

Es bedarf eines gestatteten Angebots an Mountainbike-Trails für die große Mehrheit an Mountainbikenden, welches sich innerhalb des gesetzlichen Rahmens bewegt, den Interessen der Waldeigentümer*innen und der Forst- und Naturschutzbehörden gerecht wird, die Interessen weiterer Waldnutzer*innen wie Jäger*innen berücksichtigt und dabei durch Bedarfsorientierung attraktiv ist und somit Besucherlenkungseffekte erzielt. Durch eine naturnahe Gestaltung der Trails im Shared-Trails-Konzept sollte der Eingriff möglichst geringgehalten werden, um die Auswirkungen auf die Interessen und Ansprüche der weiteren Stakeholdergruppen möglichst gering zu halten.

Literatur

Arnberger, A.; Brandenburg, C. (2007): Past on-site experience, crowding perceptions, and use displacement of visitor groups to a periurban national park. *Environmental Management*.

Brunnhuber, T. (2015). An attempt of analyzing the mountainbiker´s mind. *Ride Bikestyle Magazin*(02/2015), S. 50–54. https://www.researchgate.net/publication/279526034_An_attempt_of_analyzing_the_mountainbikers_mind

Campbell, T., Kirkwood, L., McLean, G., Torsius, M. & Florida-James, G. (2021). Trail Use, Motivations, and Environmental Attitudes of 3780 European Mountain Bikers: What Is Sustainable? *International journal of environmental research and public health*, 18(24). <https://doi.org/10.3390/ijerph182412971>

Coppes, J.; Braunisch, V. (2013): Managing visitors in nature areas: where do they leave the trails? A spatial model. *Wildlife Biology* (19).

Dreyer, A., Mühlnickel, R., Miglbauer, E., Gilles, C. & Giebeler, B. (2012). *Radtourismus*. Oldenbourg Wissenschaftsverlag. <https://doi.org/10.1524/9783486711073>

Deutsche Initiative Mountainbike (DIMB). (2010). Aufbereitete Ergebnisse der Großen Bikerumfrage 2010 der Deutschen Initiative Mountain Bike e.V. https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/auswertung_umfrage_2010.pdf

Greenblatt, E. (2002). WORK/LIFE BALANCE: WISDOM OR WHINING. https://ceo.usc.edu/wp-content/uploads/2002/07/2002_12-g02_12-Work-Life_Balance.pdf

Holzhauer, B. (2013). Mountainbiker und Rennradfahrer – Ergebnisse aus aktuellen Leserbefragungen zu Reiseverhalten und Vorlieben im Urlaub. Eurobike Travel Talk. In R. Roth, A. Krämer, A. Müller-Birkenmeier, F. Armbruster (2014). *Mountainbike-Handbuch – Leitfaden zur Entwicklung von Mountainbike-Strecken und –Trails*. Naturpark Südschwarzwald Mitte/Nord (Hrsg.). Feldberg, Seebach

IfD Allensbach (Hrsg.). (2024a). Anzahl der Personen in Deutschland, die in der Freizeit Mountainbike fahren, nach Häufigkeit von 2019 bis 2024 (in Millionen) [Graph]. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/171142/umfrage/haeufigkeit-von-mountainbike-fahren-in-der-freizeit/>

IfD Allensbach (Hrsg.). (2024b). Beliebteste Sportarten (häufige Ausübung) in Deutschland nach Geschlecht im Jahr 2024 [Graph]. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1342018/umfrage/besuchshaeufigkeit-von-sportveranstaltungen-nach-geschlecht/>

IMBA Europe (Hrsg.). (2025). Mountain Bikers' Connection to Trails Can Drive Environmental Action, Report Finds. <https://www.imba-europe.org/mountain-bikers-connection-to-trails-can-drive-environmental-action-report-finds/>

Knowles, N. L. (2019). Targeting sustainable outcomes with adventure tourism: A political ecology approach. *Annals of Tourism Research*, 79, 102809. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.102809>

Krott, M. (2005): *Forest Policy Analysis*. Springer.

Landesbetrieb Wald und Holz NRW (2025): Die Wälder in Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse der Landeswaldinventur 2022. Eigenverlag.

Landtag Nordrhein-Westfalen. (2000). Drucksache 12/4866: Bericht und Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt und Naturschutz zum Gesetzentwurf der Landesregierung – Drittes Gesetz zur Änderung des Landesforstgesetzes.

Löffler, J. et al. (2014): Freizeitnutzung und Naturschutz – Konflikte und Lösungsansätze. Naturschutz und Landschaftsplanung.

Mann, C., & Absher, J. D. (2008). Recreation conflict potential and management implications in the northern/central Black Forest Nature Park. *Journal of Environmental Planning and Management*, 51(3)

Mitterwallner, V., Steinbauer, M. J., Besold, A., Dreitz, A., Karl, M., Wachsmuth, N., Zügler, V. & Audorff, V. (2021). Electrically assisted mountain biking: Riding faster, higher, farther in natural mountain systems. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 36, 100448. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2021.100448>

Mountainbike Forum Deutschland e. V. (2018). Der Mountainbike-Monitor – Die Basis für erfolgreichen Mountainbike-Tourismus.

Mountainbike Forum Deutschland e. V. (2022). Mountainbike Monitor 2022: Infrastruktur. Sonderauswertung Nordrhein-Westfalen. <https://www.mountainbikeforum.de/mountainbike-wissen/marktforschung-grundlagen-untersuchung-mountainbike-monitor-2022/>

Österreichischer Alpenverein (Hrsg.). (2015). Mountainbiking im Alpenverein - Herausforderungen und Chancen. https://www.alpenverein.at/portal_wAssets/docs/natur-umwelt/aktuell/Bergsport_Umwelt/Wegefreiheit/Diskussionspapier_MTB.pdf

Otto, S. & Pensini, P. (2017). Nature-based environmental education of children: Environmental knowledge and connectedness to nature, together, are related to ecological behaviour. *Global Environmental Change*, 47, 88–94. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2017.09.009>

Roberts, L., Jones, G. & Brooks, R. (2018). Why Do You Ride? A Characterization of Mountain Bikers, Their Engagement Methods, and Perceived Links to Mental Health and Well-Being. *Frontiers in psychology*, 9, 1642. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2018.01642>

Rütten, A. & Pfeifer, K. (Hrsg.). (2017). Forschung und Praxis der Gesundheitsförderung: Sonderheft 03. Nationale Empfehlungen für Bewegung und Bewegungsförderung (Auflage 1.2.06.17). Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA).

Sand, M. S. (Hrsg.). (2018). Edition Erlebnispädagogik. Mountainbike und Tourismus: Adventuremanagement in Theorie und Praxis (1. Auflage). Ziel-Verlag. http://www.content-select.com/index.php?id=bib_view&ean=9783944708867

Sobek, T., Heidemüller, A. & Reichelt, S. (2018). Mountainbike-Tourismus: Der Markt und die Zukunft für Destinationen. In M. S. Sand (Hrsg.), Edition Erlebnispädagogik. Mountainbike und Tourismus: Adventuremanagement in Theorie und Praxis (1. Auflage). Ziel-Verlag.

Stadt Koblenz, Amt für Stadtvermessung und Bodenmanagement (2021): Handbuch zur Gestaltung naturnaher Trails. <file:///C:/Users/f.woelfle/Downloads/handbuch-zur-gestaltung-naturnaher-trails-2.pdf>

Steinbauer, M., Bachinger, M., Sand, M. & Wölflé, F. (2023). Natur und Mountainbiken. UVK Verlag. <https://doi.org/10.24053/9783739882192>

Thurston, E.; Reader, R.J. (2021): Effects of mountain biking versus hiking on trails under different environmental conditions. *Journal of Environmental Management*, 278.

Verwaltungsgericht Köln (2008): Urteil vom 2. Dezember 2008 - 14 K 5008/07. https://nrwe.justiz.nrw.de/ovgs/vg_koeln/j2008/14_K_5008_07urteil20081202.html

Wasmer, A. (2017): Wie der Canadian Trail Freiburg beflügelt. *Mountainbike Tourismusforum*.

Wilkes-Allemann, J.; Ludvig, A.; Högl, K. (2020): Innovation development in forest ecosystem services: A comparative mountain bike trail study from Austria and Switzerland. *Forest Policy and Economics*, 115, 102158.

Wöhrstein, T. (1998). *Mountainbike und Umwelt: Ökologische Auswirkungen und Nutzungskonflikte*. Pirrot Verlag & Druck.

Zweirad-Industrie-Verbandes. (2024). Verteilung des Fahrradabsatzes in Deutschland nach Modellgruppen im Jahr 2023 [Graph]. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/6062/umfrage/anteil-der-fahrradmodelle-in-deutschland/>

Zweirad-Industrie-Verbandes. (2025). Anzahl der Fahrräder in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2024. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154198/umfrage/fahrradbestand-in-deutschland/>

Anhang

MUSTERABLAUF ZUR ETABLIERUNG EINES TRAILS (BIS ZUM BAU)

Das Mountainbike-Angebot in Nordrhein-Westfalen sollte sich als nachhaltiges Angebot mit Bedarfsorientierung entwickeln. Es sollte sowohl den wachsenden Freizeitbedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden, Eigentumsrechte wahren, ökologische und soziale Rahmenbedingungen berücksichtigen und muss sich zwingend in den rechtlichen Rahmenbedingungen bewegen. Der gesetzliche Rahmen sowie ein einheitliches Verständnis zum Thema Mountainbiken bilden die Rahmenbedingungen für die Umsetzung. Voraussetzung ist ein Wille aller Beteiligten, ein gemeinsames Ziel zu verfolgen. Die vorhandene Checkliste / der Musterablauf sollen als Orientierung für die Entwicklung bis hin zum eigentlichen Bau dienen. Sie listet die Bausteine auf, welche sich aus dem Forschungsprojekt als zielführend für die prozessuale Herangehensweise herausgebildet haben. Der eigentliche Bau der Trails ist dabei ausgenommen, da hierfür bereits Regeln und Leitfäden existieren.

Es existieren bereits viele Initiativen zur Weiterentwicklung der Mountainbikesituation in NRW. Daher sind in den verschiedenen Regionen aktuell auch unterschiedliche Situationen/ Bearbeitungsstände real. Aus diesem Grund ist der Musterablauf nicht gezwungenermaßen als chronologische Abfolge zu verstehen. Je nach regionaler Ausgangslage kann eine Abfolge der einzelnen Bausteine variieren oder sich auch als nicht erforderlich erweisen. Im Umsetzungsfall müssen daher die regionalen Gegebenheiten stets berücksichtigt werden, da sie den Verlauf des Prozesses entscheidend beeinflussen können.

Folgende Grundvoraussetzungen sind besonders wichtig:

- Persönlicher Austausch zwischen allen beteiligten Akteuren.
- Einhaltung von geltendem Recht und gesetzlicher Rahmenbedingungen.
- Anpassung der Grundlagen an die individuellen regionalen Gegebenheiten.

Tabelle 5: Musterablauf/Checkliste zur Entwicklung eines Trails

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Workshops

START	
Runden Tisch installieren, um alle Akteur*innen an einen Tisch zu holen: UNB, Forstbehörde, Kommune / Stadt, MTB-Verein/-Initiative, weitere Vereine (z. B. Wanderverein), Vertreter*innen der Jagd	☐
Festlegen eines gemeinsamen Verständnisses zum Thema Mountainbike vor Ort (Sensibilisierung)	☐
Definition eines Zieles als Grundlage der Arbeit (z.B. Trails für Fortgeschrittene)	☐
Gemeinsame Suche nach geeigneten Flächen unter Berücksichtigung von Eigentumsstrukturen und forstlichen, naturschutzrechtlichen und sportlichen Aspekten	☐
KOMMUNIKATION ALLER AKTEURE FÖRDERN / INITIIEREN	
Kommunikationsplattform sicherstellen für regelmäßigen Austausch, z.B. Installation eines runden Tisches zum Einbezug aller relevanten Akteur*innen	☐
Prüfung der Gründung eines Vereins, um alle Interesse zu vertreten und Haftungsfragen frühzeitig zu klären	☐
Ausreichend Zeit für Prozesse und Beteiligung einplanen	☐
BEDARFSLAGE KLÄREN	
Eigentumsverhältnisse klären und Eigentümer*innen von Beginn an einbinden	☐
Naturschutzaspekte (z. B. Schutzgebiete) frühzeitig berücksichtigen	☐
Bedarfsermittlung durchführen (Interviews, Befragungen, Nutzerzählungen, Heat-Map-Analysen)	☐
Bedarfsermittlung für unterschiedliche Nutzergruppen (Anfänger bis Fortgeschrittene)	☐
Potenzielle Konflikte mit anderen Nutzungsarten (z. B. Reiter*innen, Wander*innen, Jäger*innen) identifizieren	☐
PRÜFUNG DER GENEHMIGUNGS-LAGE VOR ORT	
Festlegen eines möglichen Standortes für die Errichtung von Trails	☐
Genehmigungen erarbeiten	☐
Lage und Umweltauswirkungen prüfen (z. B. FFH-Gebiete)	☐
Sensibilisierung für bestehende Schutzräume	☐
Prüfung bereits bestehender Trails auf Genehmigungsfähigkeit, da kein neuer/weiterer Eingriff nötig	☐
Einplanung von Rettungswegen	☐

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	
Pflege der Strecken in bekannten Apps (OpenStreetMap(!), Trailforks, Komoot, Strava, Outdooractive)	☐
Abgleich der Informationen zu Schutzgebieten auf www.waldinfo.nrw und ggf. Eingabe in OpenStreetMap	☐
Kommunikation mit Öffentlichkeit und Medien	☐
Kommunikationsplattform der Vereine nutzen oder neue aufbauen (WhatsApp-Gruppen, Apps, etc.)	☐
BETREIBEN	
Klärung der Trägerschaft (z. B. Kommune, MTB-Verein) für Haftung und Verkehrssicherungspflichten	☐
Abschließen eines Gestattungsvertrages	☐
Regeln für gegenseitige Rücksichtnahme und Verhalten aufstellen und kommunizieren	☐
FINANZIERUNG UND PFLEGE	
Finanzierung klären (Sponsoring, Ehrenamt, Förder- oder Haushaltsmittelmittel)	☐
Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen ergreifen, falls notwendig	☐
Nachhaltige Pflegepläne aufstellen (z. B. durch Trail-Manager, Ehrenamt)	☐
TOURISTISCHE PRODUKTENTWICKLUNG (FALLS REGIONAL RELEVANT)	
Mountainbiken als touristisches Produkt etablieren und Angebot erweitern	☐
Trailbereich oder Trailnetz vor allem für die Segmente All Mountain und Enduro entwickeln	☐
Etablierung des Themas in der Tourismusstrategie der Region	☐

MUSTER GESTATTUNGSVERTRAG

Zwischen

als Gestattungsgeber
nachfolgend „Gestattungsgeber“,

und

als Gestattungsnehmer nachfolgend
„Gestattungsnehmer“

wird folgender Gestattungsvertrag geschlossen:

§1 GEGENSTAND, UMFANG

(1) Der Gestattungsgeber gestattet dem Gestattungsnehmer im eigenen Namen, in eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung in einem Areal Mountainbike-Strecken zu errichten, zu unterhalten und zur Nutzung durch jedermann zu betreiben.¹ Als Mountainbike-Strecke im Sinne dieser Vereinbarung gilt die Fahrspur der Mountainbikestrecken.

(2) Die Lage des Areals sowie der Verlauf der Strecken ist in der als Anlage X beigefügten Karte, die Bestandteil des Vertrages ist, dargestellt.²

(3) Die Strecken dürfen nur in Handarbeit (mit Schaufel und Hacke) unter Schonung der Waldbäume angelegt werden. Zum Bau von Sprüngen, Schanzen und Kurven darf ergänzend aus der Umgebung stammender natürlicher Lehm Boden³ verwandt werden, wenn die Tragfähigkeit und Bindigkeit des örtlichen Bodens nicht ausreichen. Dieser Boden darf nur durch ein Fachunternehmen für forstlichen Wegebau mit vorheriger fachlicher Zustimmung durch den Gestattungsgeber antransportiert und eingebaut werden. Der Gestattungsgeber unterstützt bei der Auswahl eines geeigneten Unternehmens indem er dem Gestattungsnehmer die Möglichkeit bietet auf die Unternehmen aus der geltenden Rahmenvereinbarung zurückzugreifen.

¹ An dieser Stelle könnte auch eine gewisse Anzahl an Strecken bzw. Korridore, innerhalb derer Strecken angelegt/gepflegt werden dürfen, eingefügt werden.

² Karte mit genauer Lage der Strecken/Korridore anhängen

³ Dies kann regional entsprechend angepasst werden

MUSTER GESTATTUNGSVERTRAG

- (4) Das Nutzungsrecht des Gestattungsnehmers umfasst nicht organisierte Sportveranstaltungen. Die Unterhaltungspflicht bezieht sich nur auf die Mountainbikestrecken, nicht auf die angrenzenden Waldflächen, die weiterhin in der Zuständigkeit des Gestattungsgebers bewirtschaftet werden.
- (5) Der Gestattungsgeber kann die Strecken sperren, wenn dies aus forstbetrieblichen oder sonstigen Gründen, insbesondere zur Durchführung notwendiger forstbetrieblicher Arbeiten, erforderlich ist. Die Sperrung der Strecken ist bei planmäßigen Maßnahmen 2 Wochen im Voraus anzuzeigen. Sperrungen aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht, bei Arbeiten, bei denen Gefahr im Verzug ist oder aus Gründen höherer Gewalt, sind jederzeit und ohne Vorankündigungen möglich.
- (6) Eine Sperrung gemäß Abs. 5 berechtigt den Gestattungsnehmer nicht zum Schadenersatz und enthebt ihn nicht seiner vertraglichen Verpflichtungen.
- (7) Verhaltensregeln/Trail Rules sind Bestandteil des Vertrags.⁴
- (8) Der Gestattungsnehmer kommuniziert in die MTB Community zu welchen Zeiten der Wald aus Rücksicht auf Tiere verlassen werden sollte und dass ein Befahren in diesen Zeiten unterlassen werden sollte.

§ 2 VERTRAGSDAUER

- (1) Das Vertragsverhältnis beginnt _____.
- (2) Das Vertragsverhältnis endet mit Ablauf des _____, ohne dass es einer gesonderten Kündigung bedarf.
- (3) Der Gestattungsgeber räumt dem Gestattungsnehmer ein zweimaliges Optionsrecht auf Verlängerung der Vertragslaufzeit um X Jahre unter der Bedingung ein, dass sich beide Vertragsparteien über die dann neu zu verhandelnden Vertragsbedingungen einigen. Die Erklärung des Gestattungsnehmers, dass er das Optionsrecht ausübt, muss spätestens sechs Monate vor dem in Abs. 2 genannten Beendigungszeitpunkt beim Gestattungsgeber schriftlich eingegangen sein. Wird die Option wirksam ausgeübt, ändert sich der in Abs. 2 genannte Beendigungszeitpunkt entsprechend.⁵

§ 3 GESTATTUNGSENTGELT UND VERWALTUNGSAUFWAND

Der Gestattungsgeber verzichtet auf die Erhebung eines Gestattungsentgeltes und auf die Erstattung der ihm tatsächlich entstehenden Kosten für administrativen Verwaltungsaufwand durch den Gestattungsnehmer, weil die Maßnahme einer naturschutzfachlichen Zielsetzung dient und der Staatswald im besonderen Maße zur Förderung der Erholungsfunktion dient (§ 31 Abs. 2 LFoG NRW und § 2 Abs. 2 der Betriebssatzung des Landesbetriebes Wald und Holz NRW).

⁴ Verhaltensregeln aufstellen und anhängen (z. B. DIMB Trailrules)

⁵ Dies kann so für den Staatswald gelten. Für Privatwald sind die Konditionen gemeinsam festzulegen

MUSTER GESTATTUNGSVERTRAG

§ 4 KÜNDIGUNG

- (1) Beide Parteien können die Vereinbarung jederzeit fristlos kündigen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Wichtige Gründe können zum Beispiel sein:
- Dass sich der Gestattungsnehmer auflöst oder der Verein keinen verantwortlichen Trailadmin vor Ort findet.
 - Der Gestattungsnehmer den Vertragsgegenstand vertragswidrig, d.h. unter Verstoß gegen seine Pflichten nutzt.
 - Der Gestattungsnehmer nicht die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen oder eine vereinbarte Versicherung in ausreichender Höhe für die Nutzung einholt bzw. diese nicht rechtzeitig nachweist, diese später wegfallen oder der Gestattungsnehmer öffentlich-rechtliche Auflagen, Anordnungen oder Bedingungen nicht einhält.
- (2) Die Kündigung muss schriftlich erfolgen. Schon vor Zugang des Kündigungsschreibens kann der Gestattungsgeber bei Gefahr im Verzuge und dem Vorliegen eines Kündigungsgrundes die einstweilige Einstellung der Nutzung als Mountainbike-Strecke verlangen.

§ 5 STRECKENUNTERHALTUNG UND -INSTANDSETZUNG

Die Instandsetzung und Instandhaltung der Mountainbike-Strecken erfolgt durch und auf Kosten der Gestattungsnehmer. Hierunter fällt die Instandhaltung der Strecken und die ausreichende Beschilderung von Gefahrenstellen. Unter Instandhaltung wird nur die Pflege der Strecken verstanden, so dass diese für den MTB-Sport nutzbar ist. Die in dem umgebenden Wald im Rahmen der notwendigen Holzernte- und Sicherungsmaßnahmen übernimmt der Gestattungsgeber.

§ 6 GEWÄHRLEISTUNG

Für bei Übergabe vorhandener Mängel werden jegliche Gewährleistungsansprüche ausgeschlossen. Insbesondere wird keinerlei Gewähr dafür geleistet, dass sich die überlassenen Strecken als Mountainbike-Strecke eignet. Ebenso wird keine Gewähr für die Gefahrlosigkeit der Nutzung übernommen. Der Gestattungsgeber weist ausdrücklich darauf hin, dass er insoweit keinerlei Untersuchungen vorgenommen hat und insbesondere die Feststellung, ob die Strecke verkehrssicher ist, alleine dem Gestattungsnehmer obliegt. Das Recht auf außerordentliche Kündigung bleibt unberührt.

MUSTER GESTATTUNGSVERTRAG

§ 7

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT

- (1) Der Gestattungsnehmer trägt die alleinige Verkehrssicherungspflicht der Mountainbike -Strecken für die vertraglich bestimmte Dauer der Nutzung als Mountainbike-Strecken. Dies gilt auch für unbeteiligte Dritte, wie z.B. sonstige Waldnutzer.
- (2) Der Gestattungsnehmer übernimmt die Verkehrssicherungspflicht für die an die Mountainbike-Strecken angrenzenden Waldflächen, soweit von diesen Gefahren für die Benutzer der Mountainbike-Strecken ausgehen.
- (3) Ebenso übernimmt der Gestattungsnehmer die Verkehrssicherungspflicht insoweit, als durch die Mountainbike-Strecken Gefahren für andere Waldnutzer entstehen können. Soweit ihm Gefahren auffallen, die vom angrenzenden Staatswald für die Nutzung der Mountainbike-Strecken entstehen können (z.B. umsturzgefährdete bzw. absterbende Bäume), so hat er den Gestattungsgeber unverzüglich hierauf hinzuweisen und erforderlichenfalls die Mountainbike-Strecken zu sperren. In diesem Zuge anfallende forstbetriebliche Arbeiten werden durch den Gestattungsgeber auf dessen Kosten ausgeführt.
- (4) Der Gestattungsnehmer ist verpflichtet, durch regelmäßige Kontrollen (Abgehen oder Abfahren der Mountainbike-Strecken) die Mountainbike-Strecken auf ihre Sicherheit zu überprüfen. Vor Gefahrenstellen entlang der Mountainbike-Strecken ist durch deutlich sichtbare Hinweisschilder zu warnen. Der Gestattungsnehmer ist ebenfalls verpflichtet, am Beginn und am Ende der Mountainbike-Strecken sowie die Kreuzungspunkte dieser Strecke mit allen übrigen Waldwegen durch Hinweisschilder zu warnen.

§ 8

BEHÖRDLICHE GENEHMIGUNGEN, SICHERUNG DER STRECKE

Die erforderlichen forst- und naturschutzrechtlichen Genehmigungen liegen vor. Weitere etwaige erforderliche behördliche Bewilligungen holt der Gestattungsnehmer auf eigene Kosten ein.

§ 9

HAFTUNG

- (1) Der Gestattungsnehmer haftet im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für Schäden, welche daraus resultieren, dass er den aus diesem Vertrag resultierenden Pflichten, bei der Anlage und dem Betrieb der Strecken, nicht nachkommt. Er stellt den Gestattungsgeber im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen von allen Ansprüchen Dritter einschließlich der Prozesskosten frei. Eine Berufung auf § 831 Abs. 1 BGB ist ausgeschlossen. Der Einwand unsachgemäßer Prozessführung ist ausgeschlossen. Dies gilt für alle Nutzenden der Strecken - unabhängig davon, ob sie Vereinsmitglieder sind oder nicht. Der Gestattungsgeber verpflichtet sich seinerseits, Regressansprüche gegen Dritte in dem Umfang, in dem er von der Haftung freigestellt wird, an den Gestattungsnehmer abzutreten.

MUSTER GESTATTUNGSVERTRAG

- (2) Für den Fall der eigenen Inanspruchnahme verzichtet der Gestattungsnehmer auf die Geltendmachung möglicher Rückgriffansprüche gegen den Gestattungsgeber. Dies gilt nicht, wenn der Gestattungsgeber vorsätzlich oder grob fahrlässig gegen seine Vertragsverpflichtung oder gegen seine Verpflichtung zur Durchführung von notwendigen Forstarbeiten verstoßen hat.
- (3) Die Haftungsfreistellung bzw. der Verzicht gilt auch dann nicht, soweit der Gestattungsgeber durch sein Handeln vorsätzlich oder grob fahrlässig die Nutzung der Mountainbike-Strecke durch den Gestattungsnehmer beeinträchtigt.
- (4) Die Haftung des Gestattungsgebers für normale und einfache Fahrlässigkeit wird ausgeschlossen.
- (5) Der Gestattungsnehmer hat bei Vertragsabschluss nachzuweisen, dass eine ausreichende Vereinshaftpflichtversicherung besteht, durch die die vertragliche Haftungsübernahme und die Freistellungsansprüche gedeckt sind. Die Haftpflichtversicherung muss mindestens eine Deckungssumme für Personenschäden in Höhe von 1,5 Mio. € und für Sachschäden in Höhe von 500.000,00 € aufweisen. Die Deckungssumme muss zweifach maximiert vorliegen.

§ 10

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Soweit der Gestattungsnehmer plant, auf den überlassenen Mountainbike-Strecken organisierte Sportveranstaltungen im Sinne des § 2 Abs. 4 Landesforstgesetz durchzuführen, so sind solche nur nach Maßgabe einer gesondert abzuschließenden Vereinbarung und der Durchführung des erforderlichen forstrechtlichen Anzeigeverfahrens zulässig. Der Erlass eines forstbehördlichen Auflagenbescheides oder eine Untersagung bleiben vorbehalten.

Alle Änderungen oder Ergänzungen bedürfen der Schriftform. Mündliche Nebenabreden außerhalb dieser Vereinbarung bestehen nicht. Sie haben nur Gültigkeit, wenn sie schriftlich bestätigt sind. Auf das Schriftformerfordernis kann nur schriftlich verzichtet werden. Beide Parteien legen aus Dokumentations- und Beweis Zwecken auf das Schriftformerfordernis besonderen Wert und vereinbaren dies daher durch Individualvereinbarung.

Sollte eine der Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dadurch nicht berührt. In einem solchen Fall sind beide Vertragsparteien verpflichtet, für diese rechtsunwirksamen Bestimmungen dem Sinn entsprechende Bestimmungen zu vereinbaren.

MUSTER GESTATTUNGSVERTRAG

§11

GERICHTSSTAND

Gerichtsstand für alle aus diesem Vertrag entstehenden Streitigkeiten ist das für den Sitz des Regionalforstamtes zuständige Gericht.⁶

§ 12

DATENSCHUTZ

Im Zusammenhang mit der Eingehung und Durchführung dieses Vertrags ist die Verarbeitung personenbezogener Daten zwingend erforderlich. Der Gestattungsgeber hält sich an das geltende Datenschutzrecht bei der Verarbeitung der personenbezogenen Daten. Der Gestattungsnehmer hat die vom Gestattungsgeber zur Verfügung gestellte Datenschutzerklärung zur Kenntnis genommen und verstanden. Der Gestattungsnehmer erklärt sich mit den Datenschutzbestimmungen von LB WH NRW sogleich durch die Vertragsunterschrift einverstanden.⁷

§ 13

VERTRAGSAUSFERTIGUNGEN

Dieser Gestattungsvertrag wird in 2 Ausfertigungen erstellt. Hier von erhalten je 1 Ausfertigung:

- der Gestattungsgeber
- Der Gestattungsnehmer

⁶ Dies kann je nach Waldeigentumsbesitzart variieren

⁷ Auch dieser § kann je nach Waldeigentumsbesitzart variieren

Durchführung

Dieses wissenschaftliche Projekt wurde durchgeführt von:

IU Internationale Hochschule
Prof. Dr. Felix Wölfle – felix.woelfle@iu.org

Unterstützung durch:
panorama361
Inh. Benjamin Suthe – suthe@panorama361



Auftraggeber

Ministerium für Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Landwirtschaft
und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



Landesbetrieb Wald und Holz
Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Wald und Holz
Nordrhein-Westfalen



Stand April 2026