



Deutsche Initiative Mountain Bike e.V.

Legalize Downhill & Freeride

Ein Leitfaden zur Errichtung
legaler Strecken

1 Vorwort



Die Deutsche Initiative Mountainbike DIMB e.V. ist eine bundesweit aktive Interessenvertretung für alle deutschen Mountain BikerInnen, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Möglichkeiten für den Mountainbike Sport in Deutschland zu verbessern und ein natur- und sozialverträgliches Mountain Biking zu fördern.

Dabei nehmen wir uns auch der Belange der Bergabfraktion unter den Mountain Bikern an. Denn für uns stellen Downhill, Freeride, Dualslalom & BikerX wesentliche Elemente unseres vielfältigen Sports dar.

Dieser Leitfaden soll allen motivierten Mountain Bikern, die eine legale, natur- und sozialverträgliche Trainingsstrecke von Dirtline bis Downhill-Strecke einrichten möchten, einen Weg durch den oft undurchdringlich scheinenden deutschen Bürokratie-Dschungel zeigen. Denn, wie bei den meisten Dingen im Leben, gilt auch hier: Wenn man's erst mal weiß, ist's gar nicht mehr so schwer...

Helpline „Legalize-Beraterteam“:
freeride@dimb.de

Für Fragen, die mit dem Leitfaden nicht beantwortet werden können, stehen wir Euch mit unserem „Legalize-Beraterteam“ unter freeride@dimb.de gerne mit Rat und Tat zur Seite. Um dem Team die Arbeit zu erleichtern, fügt Eurer Anfrage bitte den in der Anlage zu findenden Fragenkatalog bei.

Im Jahr 2009 werden wir den in diesem Leitfaden veröffentlichten rechtlichen Hinweisen praktische „Buddel Tipps“ folgen lassen.

Die in diesem Leitfaden verwendete Bezeichnung „Mountain Biker“ umfasst ausdrücklich auch immer unsere weiblichen Freunde des MTB-Sports. Auf Wortkapriolen wie „Biker/-Innen“ haben wir aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet.

Wir wünschen Euch beim Lesen den vollen Durchblick und bei der Legalisierung Eurer Strecke viel Erfolg!

Euer DIMB Team

1	<i>Vorwort</i>	2
2	<i>Definitionen & Standpunkte</i>	6
2.1	Definitionen: Was ist DH, FR, DS, BikerX	6
2.2	DIMB-Position zu nicht genehmigtem Streckenbau	7
2.3	Probleme lösen	8
3	<i>Erfolgsmodelle</i>	10
3.1	So kann's gehen Teil I – die Wolfskopf-Story	10
3.2	So kann's gehen Teil II – 4Cross Cottbus und Stollberg	16
4	<i>Legalisieren leicht gemacht</i>	18
4.1	Wer macht die ganze Arbeit und wer bezahlt?	18
4.2	Vereinsanschluss oder eigener Verein	21
4.3	Standortwahl	23
4.4	Genehmigung der Strecke	25
4.4.1	Eigentümergestattung	26
4.4.2	Nutzungseinschränkungen	28
4.4.3	Verwaltung / Bürokratie / behördliche Genehmigung	29
4.5	Verhandlungsvorbereitungen	32
4.5.1	Mitstreiter suchen	32
4.5.2	Überblick verschaffen	33
4.5.3	Vorurteile abbauen / Interesse wecken	34
4.5.4	Antragsvorbereitung	35
4.6	Wer haftet, wenn was passiert? Sicherheitsmaßnahmen	35
4.6.1	Haftungspflicht	35
4.6.2	Beschilderung	36
4.6.3	Streckenabnahme	38
4.6.4	Streckenkontrolle	38
4.6.5	Witterungsbedingte Nutzungseinschränkungen	39
4.6.6	„Betreutes Abfahren“?	39
4.6.7	Notfallmanagement	40
4.6.8	Versicherung	41
4.7	Imagebildende Maßnahmen	41
4.8	Checkliste	43
4.9	Richtig Buddeln & Bauen	47
5	<i>Die DIMB unterstützt Euch</i>	47
6	<i>Die DIMB unterstützen</i>	47
7	<i>Impressum / Disclaimer</i>	48
o	Anlage DIMB Trail Rules	50
o	Anlage Einverständniserklärung Erziehungsberechtigte	52
o	Anlage Streckenbeschilderung	53
o	Anlage Nutzungsbestimmungen	59

- o *Anlage Aufnahmeantrag* _____ 65
- o *Anlage Fragenkatalog* _____ 67

2 Definitionen & Standpunkte

2.1 Definitionen: Was ist DH, FR, DS, BikerX

➤ Downhill (DH)

Downhill ist das schnellstmögliche Zurücklegen einer bestimmten, fast ausschließlich bergab führenden Strecke, die in der Regel schnelle Passagen und technische Elemente enthält.

➤ Freeride (FR)

Freeride ist spaßorientierter Downhill ohne "Zeitdruck", angereichert um spielerische Elemente.

➤ Dualslalom (DS)

Schnellstmögliches Zurücklegen von zwei getrennten, parallel verlaufenden, meist mit wenig fahrtechnischen Elementen versehenen, kurzen Gefällestrecken, durch zwei im direkten Vergleich fahrende Kontrahenten.

➤ Bikercross (BikerX)

Schnellstmögliches Zurücklegen einer relativ kurzen, mit vielen technischen Elementen und Sprüngen ausgestatteten Gefällestrecke durch bis zu 6 Mountain Biker gleichzeitig.

2.2 DIMB-Position zu nicht genehmigtem Streckenbau

Eins vorweg - Freeride, Downhill & Dirt sind ein wichtiger Baustein für die Zukunft des Bikesports. Entsprechend müssen die Sportler mehr Unterstützung durch Einrichtung legaler Trainingsmöglichkeiten erfahren.

Die Vielzahl ohne Genehmigung eingerichteter „Secret Spots“ ist für uns als Interessenvertretung allerdings aus mehreren Gründen bedenklich.

Dabei möchten wir niemanden verdammen, der Secret Spots angelegt hat. Auch den erhobenen Zeigefinger möchten wir uns schenken. Aber wir möchten kurz die **Auswirkungen auf die Natur** aufzeigen, die das vermehrte Anlegen von nicht genehmigten Strecken nach sich ziehen kann.

Deutschland ist ein Staat, dessen Fläche in Anbetracht seiner 85 Millionen Einwohner nicht sonderlich groß ist. Die Natur wird bei uns seit hunderten von Jahren immer mehr zurückgedrängt und besonders in der Umgebung von Städten schrumpfen die Grünzonen und damit die Ruhezone für das Wild zusehends. Der Nutzerdruck durch Walker, Jogger, Spaziergänger, Reiter und auch Biker nimmt immer mehr zu. Solange sich das auf Straßen und Wegen abspielt, bleiben dem Wild Gebiete abseits der Wege. Werden Straßen und Wege verlassen, wird das Wild von dort in die letzten, abgelegenen Ruhezone vertrieben. Dort wird dann die Vegetation dank der „Überbevölkerung“ durch starken Verbiss geschädigt.

Gehen Fußgänger vermehrt quer durch den Wald oder bauen Biker dort ihre eigenen Strecken, wird also die Natur beeinträchtigt. Werden außerdem Bäume vernagelt, gefällt oder das Wurzelwerk beschädigt, nimmt die Pflanzenwelt weiteren Schaden.

Werden nicht genehmigte Strecken abgerissen und an anderer Stelle neu gebaut, dreht sich die **Spirale zu Lasten der Natur** immer weiter.

Fazit: Teufelskreislauf zu Lasten der Natur

Dass beim Anlegen nicht genehmigter Strecken auch Eigentumsrechte der Wald- und Grundbesitzer verletzt werden, sei hier der Vollständigkeit halber erwähnt.

Wir verstehen aber auch den Ärger derjenigen, die mit viel Engagement eine Strecke gebaut haben, die dann vom Eigentümer wieder beseitigt wurde, weil man sich dort evtl. nicht dem Haftungsrisiko für die Strecke aussetzen wollte. Denn der Eigentümer oder Besitzer haftet für Schäden, wenn er eine Strecke stillschweigend duldet.

„Kanalisieren statt verbieten“ muss das Motto der Zukunft sein, will man ausreichend Trainingsmöglichkeiten schaffen und gleichzeitig verantwortungsvoll mit der Natur umgehen.

Ausgangslage:
Es besteht ein großer Bedarf an legalen Trainingsmöglichkeiten

2.3 Probleme lösen

Das Entstehen der Vielzahl von nicht genehmigten „Secret Spots“ zeigt deutlich, dass ein großer Bedarf an legalen Trainingsmöglichkeiten besteht, den es zu decken gilt. Schließlich leben die wenigsten Mountain Biker in unmittelbarer Nähe eines Bikeparks bzw. haben gerade in jungen Jahren nicht das Geld, permanent die Auffahrtkosten in den Parks zu zahlen.

Hier sind insbesondere Gemeinden (als Planungsträger, oft auch als Grundeigentümer) und Vereine (als Organisationsträger und Betreuer) gefordert, diese sinnvolle Form der Freizeitbetätigung vorwiegend jugendlicher Sportler durch die Einrichtung legaler Strecken zu fördern und zu unterstützen. Die DIMB sieht Jugendliche lieber beim kreativen Bauen von Strecken, statt beim perspektivlosen Abhängen mit all seinen möglichen Auswüchsen.

Fazit: Von der Einrichtung legaler Trainingsstrecken profitieren letzten Endes nicht nur die Sportler, sondern auch alle anderen Betroffenen. Denn **Legalisieren heißt Kanalisieren** und als positive Folge das Minimieren von Beeinträchtigungen für alle Beteiligten.

Wie so etwas funktioniert, zeigt das Beispiel des Wolfskopf-Downhills in Boppard. Die frühere Strecke führte vom wenig durch Besucher belasteten Wolfskopf hinunter nach Boppard. Mit Verlegung der Strecke auf den ohnehin bereits viel besuchten Vier-Seen-Blick mit Seilbahnanbindung, wurde der Wolfskopf wieder entlastet. Durch eine durchdachte Streckenführung konnten am Vier-Seen-Blick die Besuchergruppen wirkungsvoll von einander getrennt werden. Ergebnis: Biker haben „ihre Spielwiese“, Mutter Natur hat am Wolfskopf ihre Ruhe und Sozialkonflikte mit anderen Waldnutzern werden vermieden.

3 Erfolgsmodelle

3.1 So kann's gehen Teil I – die Wolfskopf-Story



Florian Strigel, einer der „Macher“ des Wolfskopftrails in Boppard am Rhein, wurde in der Ausgabe 2/2008 des MB Rider Magazins zum „Baumeister des Monats“ gekürt. Er berichtet hier über die Tops und Flops in der Realisierung des Bikeparks in Boppard.

Er wird seine Erfahrung im DIMB-Legalize-

Beraterenteam an potenzielle Streckenbauer weitergeben. Mehr Info zur Strecke auf www.downthehill.de

Unsere Geschichte fing eigentlich zur Jahrtausendwende an. Zu dieser Zeit war keiner von uns über 16 Jahre alt. Wir waren auch noch nicht die besten Biker, da es zu dieser Zeit noch wenige Möglichkeiten gab und man hatte auch kaum die Chance, sich die Technik irgendwo abzugucken. Kurz gesagt, wir konnten nicht gut fahren und wussten auch nicht wirklich, wie man eine Strecke baut.

Dennoch wollten wir unbedingt eine haben. Unsere Eltern haben dann bei der Stadt Boppard gefragt, ob wir nicht einen alten Wanderweg zu einer Strecke umbauen könnten. Nach kurzen Verhandlungen durften wir am Wolfskopf bauen.

Wir fingen natürlich sofort an. Es wurden zunächst kleine Sprünge und Drops gebaut, die mit der Zeit wuchsen, genau wie unser Können. Bei den Northshores haben wir jedes Holz verbaut, das wir auftreiben konnten.

Das hat sich nicht gerade positiv auf die Stabilität ausgewirkt. Und insgesamt war vieles mehr schlecht als recht zusammengeflickt.

Nach einem guten Jahr wurde die Strecke dann auch von Forst- und Stadtverwaltung besichtigt. Das gab einige nicht sehr freudige Überraschungen. Die Stadtverwaltung ging nicht davon aus, dass eine

Strecke aus solch „extremen“ Hindernissen bestehen kann. Es hat nicht lange gedauert, bis wir die Aufforderung zum Rückbau unseres Trails bekamen.

Wieder traten wir in Verhandlung mit der Stadtverwaltung, dieses Mal selbst. Zunächst hieß es, wir sollten uns einem Verein anschließen, andernfalls wollte die Stadtverwaltung nicht mit uns verhandeln. Der in Boppard ansässige Fahrradverein wollte uns nicht aufnehmen. So kam es dann, dass wir uns einem Turnverein angeschlossen haben. Dessen erster Vorsitzender ist gleichzeitig Leiter des Forstamtes. Dessen Fachkompetenz hat uns später natürlich einige Vorteile verschafft.

Nach ca. sechs Monaten Verhandlung und Prüfung wurde dann der Beschluss gefasst, dass eine professionelle Strecke in einem touristisch vorbelasteten Gebiet angelegt werden soll. Dieses Gebiet ist der Vierseenblick, durch eine Sesselbahn und zwei Restaurants herrscht dort in der schönen Jahreszeit recht viel Betrieb. Durch die „Verlagerung“ der Bikestrecke in diese Gegend wurde die weniger berührte Natur am Wolfskopf entlastet. Natürlich ist der neue Standort auch durch Straßen und Forstpisten besser erschlossen.

So konnten wir dann im Herbst 2003 bei mehreren Ortsbesichtigungen mit Forstamt, Jägern und Vertretern der Stadt eine Streckenführung festlegen, mit der alle Beteiligten einverstanden waren. Nun lag es an uns, anhand von Kartenmaterial einen Antrag vorzubereiten. Zu diesem Antrag kamen Erklärungen zu den verschiedenen Hindernissen, die wir verbauen wollten. Die Hindernisse wurden in der Karte genau eingezeichnet. Dies war der erste gravierende Fehler, den wir gemacht haben. So war der komplette Streckenverlauf durch die spätere Baugenehmigung festgelegt. Jeder Act hatte seinen festen Platz und wir hatten nicht mehr die Möglichkeit, Änderungen vorzunehmen, geplante Hindernisse durch andere zu ersetzen, oder gar noch einige mehr zu bauen.

Als unser Teil des Antrags fertig war, fügten die Stadtverwaltung und das Forstamt die restlichen, nötigen Antragsanhänge hinzu. Da die Strecke durch geschütztes Gebiet verläuft, waren hier zusätzliche Anträge nötig. Außerdem musste ein landschaftspflegerischer Begleitplan durch die Landespflegebehörde erstellt werden. Dieser untersucht, ob Tiere und Pflanzen durch den Biketrail gefährdet werden. Der Begleitplan führte zu ein paar Einschränkungen. So durfte die Streckenführung z.B. keine Felsformationen mit einer Größe über 1000m² berühren und erst recht nicht durch sie hindurch führen. Glücklicherweise hatte das Forstamt aber bereits bei unseren Ortsbesichtigungen darauf hingewiesen, dass diese Einschränkung wahrscheinlich auf uns zukommen würde. So gab es kein böses Erwachen.

Der letztendlich komplette Antrag wurde dann durch diverse Behörden geprüft. Dies hat ein paar Monate gedauert. Auch eine Versicherung musste gefunden werden, da unsere Strecke auf Gemeindegrund liegt. Die Stadt ist somit der Betreiber und hat die Verkehrssicherungspflicht.



Das heißt, sie muss dafür sorgen, dass der Trail immer in gutem und vor allem sicherem Zustand ist.

Da dies natürlich nur schwer möglich ist, hat die Stadt diese Pflicht unserem Verein übertragen. Dafür muss die Strecke einmal wöchentlich abgefahren werden und auf Schäden geprüft werden. Der Zustand wird im so genannten Streckenkontrollbuch eingetragen. Dort müssen wir mit unserer Unterschrift bestätigen, dass wir den Zustand kontrolliert haben. Sollte es Schäden geben, so müssen diese sofort behoben werden, oder der entsprechende Abschnitt muss gesperrt werden. Wird für die Reparatur Material benötigt, so wird dies von der Stadt gestellt.

Die Stadt sorgte für finanzielle Unterstützung. Aus verschiedenen Quellen kamen so ca. 27000 Euro zusammen. Über dieses Geld konnten wir aber

nur eingeschränkt verfügen. Ein Teil hätte in unseren Augen sinnvoller eingesetzt werden können.

Anfang 2004 konnte dann der Bau beginnen. Das Forstamt durchforstete aber vorerst den angrenzenden Wald. So wurde sichergestellt, dass die nächsten Jahre keine schweren Maschinen in das Gebiet müssen. Auch morsche Äste und Bäume wurden entfernt, damit diese später nicht die Strecke und deren Benutzer gefährden können.



Anschließend wurde mit dem Dirtpark und dem oberen Streckenabschnitt begonnen. Ein Baggerunternehmen lieferte uns Boden und formte die Sprünge grob. Nach anfänglichen Verständigungsproblemen hatten die Baggerfahrer den Dreh raus und wir mussten nur noch wenig nacharbeiten.

Für die Startrampen und Northshores wurde Holz besorgt. Wir verwendeten Douglasie, da diese recht witterungsbeständig ist. Nach wenigen Wochen wurde uns gesagt, dass das Geld zuneige geht. Nun war Handarbeit angesagt. Wir verbrachten nahezu jede freie Minute mit dem Aufbau der Strecke. Im Sommer bei größter Hitze und im Winter bei teils gefrorenem Boden.

Doch wie kaum anders möglich, hatte unser Projekt natürlich auch Gegner. Anwohner besorgten sich den für die Öffentlichkeit einsehbaren Bauplan und achteten auf jeden noch so kleinen Fehler, den wir machen könnten. Dadurch kam es zweimal zu einem Baustopp. Wir hatten an einer Stelle einen Double statt eines Tables gebaut. Das entsprach nicht dem Bauplan und so alarmierten die Anwohner die Behörden.

Das nächste Problem entstand bei der Arbeit am Dirtpark. Dieser war mit 3 Lines im Bauplan eingetragen. Bezeichnet wurden sie als „Übungsspuren“. Symbolisch war entweder ein Double oder Table eingezeichnet.



Dies wurde von den Behörden falsch interpretiert: Sie gingen davon aus, dass tatsächlich nur jeweils ein Sprung pro Line verbaut wird, was natürlich etwas wenig wäre. Dies musste dann nachträglich im Antrag und Bauplan ergänzt werden.

Mit der Zeit schritt der Bau immer weiter voran. Das Projekt sprach sich herum und die ersten Biker kamen, um die Strecke zu befahren. Das gefiel uns gar nicht, weil wir die frischen Erdhindernisse ständig neu aufbauen mussten. Die Erde war einfach noch nicht hart genug und besonders im Sommer viel zu trocken. Der Trail war noch Baustellengebiet, von der Stadt hingen entsprechende Schilder dort. Der Sturz eines Bikers mit anschließendem Krankenhausaufenthalt hätte das Projekt beinahe erneut zum Stillstand gebracht.

Wir merkten nun auch, dass ein paar Hindernisse fehl am Platz waren, doch wir konnten nichts daran ändern, da der Bauplan bindend war. Eine Änderung wollten wir dennoch vornehmen. Diese musste neu beantragt und durch die Behörden geprüft werden. Ein paar Wochen später war dieses Problem gelöst.



Der Bau zog sich hin bis Mitte 2005. Wir waren meist nur fünf Biker, die an der Strecke arbeiteten. Der mitunter ziemlich felsige Boden war nicht leicht zu bearbeiten.

Das machte die Arbeit manchmal zur Qual und es waren kaum Fortschritte erkennbar.

Der nächste Fehler passierte uns in Bezug auf die Regenwasserableitung. Darüber hatten wir uns in keiner Form Gedanken gemacht. Teile der Strecke verlaufen in einer Talsohle. Dort sammelt sich natürlich das Regenwasser. Starke Gewitter haben den einen oder anderen Sprung gut zur Hälfte weggespült. Das war sehr ärgerlich und wir mussten extra Entwässerungsgräben bauen. Aber auch so fließt viel Wasser die Strecke herunter. Dadurch wurden Bremswellen noch extremer ausgespült. Auch hier mussten wir nachträglich Gräben einziehen. Durch bessere Planung im Voraus wäre dieses Problem vermutlich nicht entstanden.

Nachdem also die Strecke und der Dirtpark fertig waren, konnten wir uns wieder mehr auf das Biken konzentrieren. Doch Arbeit gab es trotzdem noch genug. Hindernisse mussten teilweise verbessert oder repariert werden, Spurrillen und Bremswellen müssen hin und wieder entfernt werden.

Besonders am Dirtpark trat ein neues Problem auf. Der Dirtpark ist Treffpunkt für die meisten Biker. Leider sind die meisten Biker heutzutage recht unverantwortlich und lassen ihren Müll überall liegen. Deshalb ist es nötig, dass wir jede Woche einmal eine Säuberungsaktion starten. Dies ist keine angenehme Sache und wird dementsprechend nicht sehr gerne erledigt.

Die Motivation ließ bei den meisten Bikern unserer Gruppe mit der Zeit immer mehr nach. Heute drücken sich fast alle vor Wartungsarbeiten oder Ähnlichem. Das kommt der ganzen Anlage natürlich nicht zu Gute. Ein

paar Biker sind inzwischen aus beruflichen Gründen umgezogen und so wird der Kreis der Engagierten immer kleiner.

Tschüß, Euer Florian

3.2 So kann's gehen Teil II – 4Cross Cottbus und Stollberg



Uwe Buchholz, ist nicht nur als Redakteur des Mountain Bike Rider Magazine bekannt, sondern ist auch einer der „Macher“ des „Mitteldeutschen Dual Cup“ und als Eventmoderator bei Abfahrtsrennen aller Art kein unbeschriebenes Blatt. Er kennt die gesamte Szene wie kaum ein anderer und beschreibt hier kurz und knackig

positive Beispiele für die Realisierung von 4X-Strecken.

Cottbus

Ideal um mit einem Bikegelände neue Wege zu beschreiten, sind Szenarien wie sie in Cottbus vorlagen. Eine Stadt, die im Wandel begriffen ist und sich deshalb auch einer Bundesgartenschau als Mittel zum Zweck bediente. Im Zusammenhang damit wurde nicht nur ein großer Park gestaltet, sondern auch viele kleinere Projekte und Restflächen umgestaltet.

Eine war ein großer Hügel Erdaushub, der beim Bau einer großen Wohnsiedlung übrig blieb. Groß genug für eine Biker-Cross-Strecke. Aus einer ungestalteten Fläche mit selbst eingefahrenem Slalomhang wurde ein kleiner, unaufwendig gestalteter Park und ein Austragungsort der 4Cross DM.

Folgendes wurde vereinbart: Eine festgelegte Zone innerhalb der Grünfläche wird für Radfahrer genutzt. Sie ist wie ein Spielplatz immer zugänglich und wie ein solcher von der Stadt versichert und beschildert. Finanzierung und Bau obliegt den Radfahrern. Der MTB-Verein kümmert

sich um die Pflege und Gestaltung der Strecke. Grünfläche, Bänke und Papierkörbe sind Sache der Stadt. Umbauarbeiten sind möglich.

Hindernisse sind immer durch fahrbar gestaltet. (damit auch für „Spielkinder“ selbstständig zu meistern).

Die Notwendigkeit ergibt sich auch aus der geringen Standfestigkeit des Sandbodens, der immer durch eine zusätzliche „Putz“-Schicht Lehm stabilisiert wird.

Der TÜV prüft regelmäßig mögliche Sicherheitsrisiken.

Sehr bemüht hat sich um das Projekt Frau L., die in den zehn Jahren des Bestehens auch vielen anderen Amtspersonen Tipps gegeben hat. Die Stadt hat übrigens auch insofern von dem Projekt profitiert: - weniger zu gestaltende Fläche, weniger Bäume und Pflanzen, weniger Pflegezeit, eine neues Angebot für Kinder, Jugendliche und Sport, hochwertige Veranstaltungen, zahlreiche Medienberichte.

PS: Ein Schlüssel zum Erfolg war die Streckengestaltung von Peter Richter. Er hat maßgeblich dazu beigetragen, dass im Mitteldeutschen Dual Cup die Idee von flachen fahrbaren Hindernissen, die aber technisch genauso schwierige Sprungkombinationen ermöglichen wie spitze Doubles mit undurchfahrbarer Gap-Zone Gestalt bekam und vorbildlich umgesetzt wurde.

Stollberg und andere Skihänge

Stollberg: Ein kleiner Skihang. Ein alter Lift. Selten Schnee. Eine neue Tradition im Sommer. Mit Hilfe der Stadt und diverser Fördermittel konnte eine beträchtliche Summe in Liftmodernisierung (Winter- und Sommernutzung, neue Sicherheitsstandards) und Bau einer permanenten Strecke fließen. Höhepunkt war dann (im zehnten Rennjahr) die Europameisterschaft im 4Cross mit über 5000 Zuschauern. Die Strecke ist eine dauerhaft zugängliche Sportfläche (ähnlich Rodelhang). Der Lift wird

für Gruppen nach Bedarf gegen Gebühr vom Skiverein angeworfen.

Ähnliche Ski-Hang Projekte sind in Beerfelden/Odenwald oder Heidenheim an der Brenz entstanden.

In Wilthen wurde eine Erdstoffdeponie umgenutzt. Fördermittel sind auch dort geflossen. Ihr Einsatz bedingt aber auch einen langfristigen Betrieb der Sportstätte bis zu 20 Jahre!

Euer Uwe

Einrichtung kostet viel Zeit, Mühe und auch Geld – Diese Faktoren unbedingt auch bei der Instandhaltung berücksichtigen!

4 Legalisieren leicht gemacht

4.1 Wer macht die ganze Arbeit und wer bezahlt?

Interessierte Mountain Biker müssen sich darüber bewusst sein, dass trotz der möglichen Unterstützung durch Gemeinden, Vereine etc. die

Einrichtung einer solchen Anlage viel Zeit, Mühe und auch Geld kostet.

Ist der Bau der Strecke erst einmal abgeschlossen, wird häufig bewusst, dass der Aufwand für die anschließende Instandhaltung der Strecke unterschätzt wurde und so manches genehmigte und realisierte Projekt schläft still und leise wieder ein.

Zudem ist der meist erforderliche Rückbau bei Beendigung der Nutzung zu bedenken.

Wer sich also zur Realisierung einer legalen Strecke entschließt, sollte vorher genau prüfen ob der **persönliche Background** überhaupt geeignet ist.

Es ist dazu ratsam, sich vorab folgende Fragen realistisch zu beantworten:

a) *Wie viele Personen haben Interesse an einer legalen Strecke?*

Je größer die **Anzahl der Personen**, die die Strecke nutzen wollen, umso besser ist gegenüber den Verhandlungspartnern der Bedarf zu begründen.

Eine Umfrage in Bikeshops, Internetforen (z.B. www.mtb-news.de), Schulen, Vereinen etc. kann hier sehr hilfreich sein und Leute zum Mitmachen motivieren.

b) Wie viele wollen tatsächlich dabei mithelfen?

Mindestens genau so wichtig wie die Zahl der potenziellen Nutzer ist ein **Team, das die Planung und Realisierung gemeinsam schultert**. Ist die Zahl der „Macher“ zu gering, entsteht sonst schnell die Gefahr der Frustration und das Projekt wird nicht mehr vorangetrieben.

c) Werden diese Helfer ggfs. durch ihre Eltern unterstützt?

Alle minderjährigen Helfer sollten im Vorfeld klären, ob die Erziehungsberechtigten mit einer derartigen Freizeitbeschäftigung einverstanden sind. Dies ist den verantwortlichen Machern gegenüber ggfs. auch schriftlich zu erklären. Siehe hierzu auch Anlage „Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten“.

d) Sind Volljährige dabei, die bereit sind, Anträge etc. verantwortlich zu unterschreiben?

Zwei bis drei Personen sollten für das Projekt verantwortlich zeichnen und als Ansprechpartner für alle Beteiligten zur Verfügung stehen und ggfs. auch zu einer Wahl in einen Vereinsvorstand bereit sein. Davon sollte mindestens **eine Person volljährig** sein, damit Verträge unterzeichnet werden können und um größere Akzeptanz bei den Verhandlungspartnern zu gewinnen.

In vielen Fällen ist es sinnvoll, einen rechtsfähigen Verein zu gründen bzw. sich einem solchen anzuschließen, der vor allem als Ansprechpartner für Behörden wirken kann. Dazu mehr in Nr. 5 des Leitfadens.

e) Wie viel Zeit steht zur Verfügung?

Für den Vorbereitungsaufwand muss in Betracht gezogen werden, dass Berufstätige für Behördenbesuche etc. in der Regel einige Tage Urlaub nehmen müssen.

Für den wesentlich beliebteren Streckenbau können in der Errichtungszeit **bis zu 5 Stunden täglich** veranschlagt werden.

f) Wie viel Geld steht für Pacht, Baumaterial und ggfs. Versicherung sicher zur Verfügung? Gibt es mögliche Spender von Material und / oder Geld?

Für Pacht, Baumaterial und ggfs. Versicherung können sehr schnell über 1000 Euro pro Jahr anfallen. Günstig ist, sich frühzeitig um „Sponsoren“ zu kümmern. Dies können Geldgeber oder Materialspender aus der Familie oder lokale Unternehmer sein. Für Dirtlines z.B. hat schon mancher Bauunternehmer (nicht schadstoffbelasteten!) Erdaushub kostenfrei zur Verfügung gestellt. Fragen kostet nichts.

„Richtige“ Sponsoren können ebenfalls zur Finanzierung beitragen. Insbesondere solche, die am Biken oder der Entwicklung der Region ein Interesse haben.

Auch eine Nachfrage bei der Gemeinde ist sinnvoll, inwieweit hier evtl. Fördergelder aus Landes-, Bundes- oder EU-Mitteln zur Verfügung stehen. Aber Vorsicht – Fördermittel sind nicht selten an einen langfristigen Betrieb der Sportstätte gebunden (bis zu 20 Jahre). Also genau informieren!

g) Kann oder muss das Projekt einem Dritten zur Realisierung übertragen werden?

Evtl. hat auch der Grundstückseigentümer, die Gemeinde oder ein Sportverein selbst gesteigertes Interesse daran, eine solche Anlage als Projekt fortzuführen und übernehme damit einen ganz wesentlichen Teil der Planung.

Ab einer bestimmten Projektgröße kann es auch notwendig werden, ein professionelles Planungsbüro einzubinden. Hierzu bedarf es erheblicher finanzieller Unterstützung (Sponsoren etc.).

4.2 Vereinsanschluss oder eigener Verein

Bringt deutliche Vorteile!

Grundfragen:

a) *Ist die Gruppe einem Verein angeschlossen oder ist dies denkbar?*

In der heutigen Zeit ist besonders den Jüngeren das Vereinswesen häufig ein Gräuel. Feste Trainingszeiten, Verpflichtungen, einengende Vorschriften etc. sind nicht "hip" und werden oft als "Spaßbremse" gesehen.

Ein **Vereinsanschluss** hat jedoch im Zusammenhang mit der Legalisierung von Trainingsstrecken deutliche Vorteile:

- ✓ Ein Verein wird als Verhandlungs- und Vertragspartner meist eher anerkannt, als eine unbekannte Gruppe vielleicht sogar überwiegend Jugendlicher.
- ✓ Ortsansässige Vereine können oftmals bei ihren Stammgemeinden Gelände zu sehr günstigen Konditionen pachten.
- ✓ Bereits bestehende Kontakte können genutzt werden.
- ✓ Organisatorisches Knowhow und entsprechende Strukturen stehen zur Verfügung
- ✓ Finanzielle Unterstützung ist denkbar oder kann mit Hilfe des Vereins organisiert werden (z.B. Verkaufsstände der Vereinsjugend bei Festen etc.)
- ✓ Versicherung des Geländes ist ggfs. sehr preisgünstig über die Sportvereinsversicherung möglich.

Hier ist der **Anschluss an einen Radsportverein, möglichst an eine bereits bestehende MTB-Abteilung**, zu empfehlen. Aber auch manche Turn- und Sportvereine sind offen für neue Sportarten wie das Mountain Biken.

Wo sich der nächstgelegene Radsportverein befindet, kann über den zuständigen Radsportverband des jeweiligen Bundeslandes erfragt werden. Eine Übersicht der Radsportverbände ist in der Anlage "Adressen der Radsportverbände" zu finden.


b) Käme eine Vereinsgründung in Frage?

Es besteht auch die Möglichkeit, selbst einen Verein zu gründen. Dies kann im Vergleich zum Anschluss an einen bereits bestehenden Verein folgende Vor- und Nachteile bieten:

Vorteile eigener Verein	Nachteile eigener Verein
+ Unabhängigkeit von alten Strukturen	- Organisationsstrukturen müssen erst aufgebaut werden
+ Keine Verpflichtungen zur Mithilfe in anderen Sparten	- Keine Unterstützung aus anderen Sparten etc.
+ Finanzielle Unabhängigkeit	- Keine Nutzung bestehender Kontakte
+ Keine evtl. Bevormundung durch anscheinend "Ahnungslose"	- Etwas geringere Akzeptanz als ein alteingesessener Verein
	- Keine Nutzung von vorhandenem organisatorischen Knowhow
	- Erheblicher Zusatzaufwand für

	Gründung und Führung eines Vereins
	- Sieben Volljährige Gründungsmitglieder erforderlich

Wer sich dazu entschließen möchte, selbst einen Verein zu gründen, erhält bei Mail an freeride@dimb.de ein kleines Handbuch zur Gründung eines Vereins.



Hier bekommt Ihr ein Handbuch zur Vereinsgründung

4.3 Standortwahl

➤ Planungsaufwand und Grundvoraussetzungen

Die verschiedenen Streckenarten sind mit unterschiedlicher Intensität plan- und realisierbar und erfordern bestimmte Grundvoraussetzungen:

	Realisierungs- aufwand	Platzbedarf	Topographische Anforderungen
Dirtline	Gering	Gering	Flaches Gelände reicht aus
PS	Gering	Mittel	Mittleres Gefälle erforderlich
BikerX	Mittel	Mittel	Mittleres Gefälle erforderlich
DH / FR	Groß	Groß	Zumindest teilweise starkes Gefälle erforderlich

Sinnvoll ist, sich bereits im Vorfeld mit vorhandenen Strecken zu beschäftigen. Für eine DH-Strecke kann man sich beispielsweise die Eckdaten der Bikeparks von deren Homepage herunterladen. Selbiges gilt für BMX-Bahnen und 4X-Tracks. Infos zu Letzteren können insbesondere beim Mittel- und Süddeutschen Dualcup eingeholt werden. Für 4X-Tracks werden auch immer häufiger kleine Mittelgebirgs-Skihänge genutzt, deren

Skilifte aufgrund Schneemangels nach Auslastung durch die Biker förmlich lechzen... Auch für so manchen Liftbetreiber erschließen sich damit neue, willkommene Einnahmequellen und er wird das Anliegen vielleicht gerne unterstützen (mehr dazu siehe Uwe Bucholz' Bericht unter II.2).

Es macht in jedem Fall Sinn, Kontakt zu bekannten Streckenbesitzern aufzunehmen und sich dort zu informieren.

Eine umfangreiche Recherche zahlt sich aus

➤ **Logistische Anforderungen an die Strecke**

Zufahrtsmöglichkeiten sind von Anfang an wichtig, sowohl, was die Erreichbarkeit der Strecke angeht als auch die interne Logistik. So müssen beispielsweise Baumaterialien möglichst nahe und ohne große Schlepperei an die Strecke gebracht werden können.

Gute Zufahrtswege erleichtern außerdem im Falle eines Unfalls den Rettungsdiensten eine problemlose und schnelle Versorgung des Verletzten. Kilometerlange Laufwege für die Rettungskräfte sind da eher von Nachteil.

Auf Zufahrtswege achten

Ideal ist es in dem Zusammenhang auch, wenn möglichst von allen Stellen der Strecke Handy-Empfang besteht, um im Notfall rasch den Rettungsdienst oder andere Hilfe herbeirufen zu können. Dabei reicht der Handy-Empfang in einem einzigen Netz, um den Notruf 112 absetzen zu können.

Tipp: Handy-Notruf geht auch im Fremdnetz – Handy ausschalten – wieder einschalten und statt PIN die 112 für den internationalen Notruf eingeben.

Ebenso ist die problemlose Rückführung zum Start wichtig. Die beste Lösung für die Natur ist sicherlich die Bewältigung der Bergaufstrecke zum Start mit Muskelkraft. Die Auffahrt sollte dann entweder vergleichsweise flach und damit auch mit FR-Rad fahrbar oder aber kurz und steil zum

schnellen Durchschieben geeignet sein. Ideal, aber eher selten, sind vorhandene Auffahrhilfen, wie zur Benutzung freigegebene Liftanlagen. Lässt sich z.B. zur Vorbereitung auf einen Wettkampf ein mehrmaliges Trainieren der Streckenabschnitte nur durch Shuttle mit einem Kfz ermöglichen, so sind auch hierfür gute Zufahrtswege wichtig. Müssen dabei Waldwege als nichtöffentlicher Verkehrsraum mit Kfz befahren werden, ist evtl. auch eine Genehmigung durch das Forstamt erforderlich.

Außerdem sollte eine (mobile) Toilette nicht fehlen.

Die Müllbeseitigung kann ein echtes Problem darstellen. Hier sollte der allgemeinen Tendenz im Wald gefolgt werden:

Wir nehmen unseren Müll wieder mit nach Hause, statt ihn in irgendwo zu sammeln und vergammeln zu lassen.

Spätestens, wenn die Strecke einmal für Rennen oder ähnliches genutzt werden soll, ist es von Vorteil, Möglichkeiten für Anschlüsse an Strom, Wasser und Abwasser eingeplant zu haben.

Ideal ist natürlich, wenn Infrastruktur vorhanden ist (benachbartes Sportgelände etc.), deren Mitbenutzung jedoch erfahrungsgemäß für nicht-vereinsmäßig organisierte Biker problematisch wäre.

4.4 Genehmigung der Strecke

Im Genehmigungsverfahren sind diverse Institutionen zu beteiligen, vom Eigentümer bis hin zu verschiedenen Behörden. Im günstigsten Fall übernimmt dazu eine der Behörden die Federführung und beteiligt andere erforderliche Stellen inkl. der Eigentümer. Der Antragsteller hat dann nur einen Ansprechpartner. Dies ist eine erhebliche Arbeitserleichterung für den Antragsteller.

Was dann wie zusammengefasst wird, ist abhängig von der Gesetzeslage und im jeweiligen Bundesland verschieden. Hierzu kann aber die Gemeindeverwaltung vor Ort Auskunft geben.

4.4.1 Eigentümergestaltung

Der Eigentümer des Grundstücks muss die Nutzung genehmigen.

Eigentümer kann das Land, die Gemeinde oder eine Privatperson sein.

Bei der Grundstückswahl ist immer ein gewisses Maß an Flexibilität erforderlich, denn nicht selten werden vorgeschlagene Grundstücke zunächst abgelehnt. Dies insbesondere, wenn eine ehemalige illegale Strecke legalisiert werden soll.

Bei der Grundstückswahl ist Flexibilität erforderlich

Die Streckengenehmigung durch den Eigentümer scheitert häufig an der fehlenden Einwilligung von Jagdpächtern, die eine Beunruhigung und damit Fortzug des Wildes befürchten. In Zeiten leerer Kassen kann es sich keine Gemeinde oder auch Privateigentümer leisten, auf Teile der oft stattlichen Jagdpachtzahlungen zu verzichten. Also gilt es, eine auch möglichst jagdverträgliche Strecke zu finden, die nicht die besten Ansitzbereiche tangiert.

In der Vorgehensweise zur Einholung der Genehmigung bestehen Unterschiede zwischen Grundstücken in Gemeinde-, Staats- oder Privatbesitz, die hier erläutert werden:

➤ **Privates Eigentum in öffentlicher Hand („öffentlicher Grund“)**

Wenn das gewünschte Grundstück einer Stadt / Gemeinde gehört, sollte die Kommune zur Einrichtung der Sportstätte (vergleichbar Fußballplatz) bewegt werden. Ohne diese Bereitschaft kann es durch Vereine meist recht einfach und günstig gepachtet werden. Ein geeignetes Gelände sollte

ausgesucht und der Gemeinde etc. vorgeschlagen werden. Bei staatlichem Eigentum muss ein Nutzungsvertrag geschlossen werden.

Falls die Geländeauswahl abgelehnt wird, sollte nach verfügbaren Grundstücken gefragt werden.

➤ **Privatgrund**

Die Strecke auf Privatgrund zu errichten, ist in der Regel teurer. Es sei denn, es bestehen persönliche Beziehungen zu einem Eigentümer, die einen günstigen Pachtzins ermöglichen.

Besonderheiten bei Pacht einer DH-/FR-Strecke im Wald

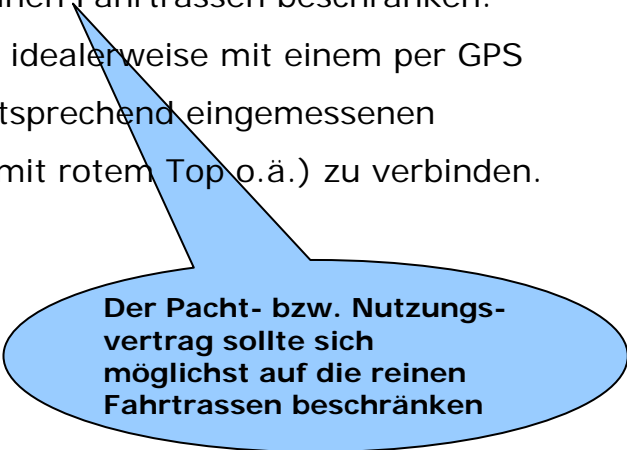
Bei Pacht einer DH-/Fr-Strecke im Wald, muss ggfs. vertraglich gesichert werden, dass dessen forstliche Bewirtschaftung unverändert möglich sein muß.

Bei North-Shore Trails kann das evtl. zu Problemen führen, da die „Bauwerke“ evtl. den Zugriff auf das Holz erschweren. Zur Vermeidung von Problemen sollte darüber vorher mit Eigentümer und Forstamt gesprochen werden.

Die Forstämter halten einen Entwurf zum Nutzungsvertrag vor.

Es wird außerdem weder finanziell noch organisatorisch möglich sein, für eine Downhillstrecke von mehreren Kilometern Länge alle betroffenen Waldparzellen komplett zu pachten. Der Pacht- bzw. Nutzungsvertrag sollte sich daher möglichst auf die reinen Fahrtrassen beschränken.

Der Pachtvertrag wäre in diesem Fall idealerweise mit einem per GPS eingemessenen Streckenplan und entsprechend eingemessenen Markierungen im Wald (z.B. Pfosten mit rotem Top o.ä.) zu verbinden.



Der Pacht- bzw. Nutzungsvertrag sollte sich möglichst auf die reinen Fahrtrassen beschränken

4.4.2 Nutzungseinschränkungen

Unabhängig von der Art der Nutzung ist immer mit zunächst rechtlich festgeschriebenen Nutzungseinschränkungen zu rechnen, die man aber teilweise in Verhandlungen überwinden kann. Zugrunde liegende Regelwerke sind z.B.:

Gesetze:	Verordnungen	Sonstiges
Landeswald- und Forstgesetze Naturschutzgesetze Landschaftsschutzgesetze Wasserschutzgesetze Baugesetze	Naturschutzgebietsverordnungen Naturparkregelungen FFH –Gebiete Sportstätten-Verordnung	Gemeindesatzungen Flächennutzungspläne

Diese Rechtsnormen dienen dazu, die Landschaft und den Wald mit seiner Flora und Fauna, dessen Nutzer und Eigentümer vor unnötigen oder gar schädlichen Beeinträchtigungen zu schützen.

Dabei handelt es sich z.B. um Regelungen, wo der Wald oder das Feld überhaupt betreten bzw. befahren werden darf, was wie wo gebaut werden darf, welche Erdbewegungen durch wen vorgenommen werden können, wann es sich um genehmigungspflichtige Umgestaltung der Landschaft handelt, welche Tiere und Pflanzen wodurch beeinträchtigt werden können oder wie das Gelände generell genutzt werden soll.

Die Nutzungseinschränkungen sind in den Bundesländern unterschiedlich geregelt und können daher in diesem Leitfaden nicht im Detail dargestellt werden. Die Profis in den vor Ort zuständigen Behörden kennen die einschlägigen Regelungen und nennen Euch die Genehmigungsvoraussetzungen für Euren Fall.

Hinweis!

Immer gilt jedoch der Grundsatz, dass mit Natur und Landschaft vorsichtig umgegangen werden muss, unabhängig davon, ob sich das gewünschte Gelände in einem ausgewiesenen Schutzgebiet befindet oder nicht!

4.4.3 Verwaltung / Bürokratie / behördliche Genehmigung

Parallel zur Zustimmung des Eigentümers des Grundstückes, gilt es, das eigentliche behördliche Genehmigungsverfahren durch Informationsgespräche vorzubereiten. Weiterhin können am „Runden Tisch“ bereits andere Interessenvertretungen beteiligt werden, wie Naturschutzortsgruppen, Jägerschaft etc.

Entscheidende Funktion nimmt in dem Genehmigungsverfahren die Belegenheitsgemeinde, vertreten durch den Bürgermeister, ein. In der Regel ist dies die Gemeinde, in deren Bereich sich der größte Teil der Strecke befindet.

Die Behörde prüft, ob die unter III.4.2 genannten gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Aus der Anlage „Übersicht Ansprechpartner“ könnt Ihr erkennen, an welche Verwaltung Ihr Euch mit Eurem Problem wenden könnt.

Tipp: Behördliche Genehmigungsverfahren durch Informationsgespräche mit Interessensvertretungen am runden Tisch vorbereiten

Meistens sind folgende Behörden beteiligt:

Name Behörde	Warum einzubinden?	Wo zu finden?
Gemeinde Stadt Planungszweck- verband	<p>Planungsrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rahmenpläne (Regionalpläne etc., in der Regel für Biker nur bei ökologischen Konflikten problematisch) • Bauleitpläne wie Flächennutzungsplan (dagegen darf nicht verstoßen werden) und Bebauungsplan (berechtigt dazu, so wie im Plan vorgesehen, zu bauen) <p>Verhandlung mit Eigentümern</p>	Gemeindeverwaltung Stadtverwaltung Planungsverband*, Regionalverband*
Bauaufsichtsbehörde	<p>Baugenehmigung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landesbaurecht auch Aufschüttungen und Abgrabungen können je nach Landesbaurecht baugenehmigungspflichtig sein	Kreisverwaltung, Stadtverwaltung Gemeindeverwaltung (sehr selten)
Naturschutzbehörde* Landschaftsbehörde* Landespflegebehörde*	<p>Naturschutzaspekte, nicht nur im Schutzgebiet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung Landesnaturschutzgesetz, Landschaftsgesetz etc. * Eingriffsregelung (wird in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eingegriffen?) Artenschutz I (welche wildlebenden oder zudem besonders geschützten Arten – Rote Liste - werden ggf. gestört?) Artenschutz II (befindet sich das Vorhaben in einem Fauna-Flora-Habitat - FFH-Gebiet - ?, EU-Recht, Lebensraum-Verschlechterungsverbot) Landschaftsschutzgebiete (LSG) (Regelungen spezifisch für jedes LSG) Naturschutzgebiete (NSG) (.....)	Kreisverwaltung Stadtverwaltung (in der Regel nur größere Städte)
Landwirtschaftsbe- hörde	Erhaltung der Kulturlandschaft (schwerpunktmäßig	Kreisverwaltung (oft dort, manchmal auch für mehrere Landkreise

Name Behörde	Warum einzubinden?	Wo zu finden?
	Agrarlandschaft)	zuständig)
Naturparkverwaltung	Nutzungsgestaltung in Naturparks (Besucherlenkung etc.)	Naturparkverwaltungen vgl. www.naturparke.de
Nationalparkverwaltungen	Nutzungsgestaltung für jeden Nationalpark spezifisch geregelt	Nationalparkverwaltungen vgl. http://www.europarc-deutschland.de
Biosphärenreservatsverwaltung	Nutzungsgestaltung für jedes Biosphärenreservat verschieden	Biosphärenreservatsverwaltung vgl. http://www.europarc-deutschland.de
Forstbehörde	Bei Waldnutzung	Forstamt
Wasserbehörde	Wenn Wasserabfluß betroffen ist und sofern Strecke an Gewässern gelegen	Kreisverwaltung Stadtverwaltung (in der Regel nur größere Städte)
Örtliches Ordnungsamt*	Einhaltung von Ordnungsrecht z.B. lokale Satzungen	Stadtverwaltung Kreisverwaltung

* Bezeichnung nach Bundesländern oder lokaler Benennung verschieden

Die einzelnen Stellen werden um so mehr Bedenken äußern, in der Genehmigung entsprechende Auflagen machen oder das Vorhaben gar ablehnen, je weniger gut der eigene Antrag vorbereitet wurde.

Je besser jedoch der Wunsch nach einer eigenen Strecke vorbereitet ist und auch in einem verständlichen Antrag zusammengefasst ist, desto weniger Bedenken und Auflagen wird es geben. Es kann aber auch passieren, dass eine Behörde so starke begründete Bedenken gegen den vorgeschlagenen Standort vorbringt, dass die Genehmigung gar nicht erteilt werden soll.

Weiterhin kommt eine Lösung in Form einer Strecke an anderer Stelle in Frage.

Es können zähe Verhandlungen werden, bis eine Strecke gefunden wird, die für alle einen vertretbaren Kompromiss darstellt. Die Erfahrung zeigt aber, dass man dann am besten vorwärts kommt, wenn man sich gegenseitig ernst nimmt, d.h. auch die Argumente des „Gegenübers“ gelten lässt.

Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass für behördliche Genehmigungen eine Gebühr zu entrichten ist. Diese ist aber nicht so hoch, dass die Strecke daran scheitern könnte. Auch geben es die Verwaltungskostenbestimmungen oft her, dass dann, wenn ein Antrag mit besonders wenig Arbeit verbunden ist, die Gebühr deutlich gemindert werden kann. Je klarer und verständlicher ein Antrag ist, desto weniger Arbeit bereitet es im Grunde allen.

4.5 Verhandlungsvorbereitungen

Umfangreiche Vorbereitungen sind die Grundlage für leichtere, schnellere und effektivere Verhandlungen

4.5.1 Mitstreiter suchen

Vorteilhaft ist es, sich beim **Jugendamt / Jugendzentrum oder Sportamt** zunächst „Verbündete“ zu suchen, die sich im Behördendickicht etwas besser auskennen und vielleicht weitere Kontakte haben. Bei kleinen Gemeinden sollte man direkt an den Bürgermeister herantreten, wenn z.B. kein Jugendamt vorhanden ist.

Außerdem ist es meist hilfreich, mit den vor Ort agierenden **politischen Parteien** zu sprechen. Beispielsweise sind die Soulrider aus St. Ingbert im Rahmen der Realisierung ihres Großprojektes einen sehr offensiven Weg gegangen und haben die zuständigen Politiker kurzerhand mit einem Bus zum Ortstermin an einer Vorbild-Strecke gefahren, damit diese sich ein besseres Bild machen können.

Auch **lokale Sponsoren** können evtl. ihren Einfluss geltend machen.

Nicht selten unterstützen auch die **Touristikverbände** alle Projekte, die Gäste in die Region bringen. Hier muss aber genau überlegt werden, ob die Strecke und auch die soziale Umgebung einen DH-Tourismus „vertragen“. Bei zu großer evtl. auch unkontrollierter Frequentierung kann es schnell zu Konflikten mit Anliegern kommen.

4.5.2 Überblick verschaffen

Es ist hilfreich, sich vor Kontaktaufnahme mit den Genehmigungsinstitutionen bei Experten für Natur und Umwelt sachkundig zu machen, um in Gesprächen mit Eigentümern mögliche Bedenken ausräumen zu können oder zumindest zu zeigen, dass man nicht ahnungslos ist und sich bereits schlau gemacht. Solche Auskünfte geben Euch ggfs. Fachleute in den Ortsgruppen des BUND (Bund Naturschutz Deutschland) oder des NABU (Naturschutz-Bund Deutschland). Es kann allerdings auch passieren, dass die Gesprächspartner dem Biken generell nicht unbedingt positiv gesonnen sind. Sollte dies der Fall sein, könnt Ihr die DIMB-Legalize-Berater mit Mail an freeride@dimb.de kontaktieren.

Im Zusammenhang mit der Suche nach einem entsprechenden Grundstück sollte der erste Kontakt mit den Behörden erfolgen, um zu erfahren wo sich Schutzgebiete befinden und wo Möglichkeiten zur Pacht von Grundstücken bestehen.

Auskünfte zu Grundstücken und deren Eigentümern bekommt man in der Regel beim Katasteramt bzw. Vermessungsamt (in der Regel Kreis- oder Stadtverwaltung, in NRW im Amtsgericht). Aber auch sonst kennen Stadt oder Gemeinde meistens die Eigentumsverhältnisse und Nutzungsregelungen, vor allem auch hinsichtlich des Flächennutzungsplanes und möglicherweise vorhandener Schutzgebiete. Oft werden auch Kopien der dazugehörigen Bestimmungen herausgegeben.

Bei der Kontaktaufnahme kommt dann auch erstmals die Zugehörigkeit zu einem Verein mit dessen Kontakten in die Verwaltung, Gemeinderat etc. zum tragen. Solche Kontakte öffnen oft Türen.

**Aufklärungsarbeit leisten,
um den Bikesport
bekannt zu machen und
Vorurteile abzubauen**

4.5.3 Vorurteile abbauen / Interesse wecken

Die wenigsten Grundstückseigentümer oder Verwaltungsmitarbeiter kennen sich mit dem Bikesport aus und sind manchmal durch negative Medienberichte bereits mit Vorurteilen belastet, die zunächst entkräftet werden müssen. Daher ist es wichtig, zuerst die Angst vor dem Unbekannten, dem Bikesport, zu nehmen und vor allem dessen positive Seiten verständlich zu erklären. Argumente für den Bikesport sind die sportliche Betätigung, die sinnvolle Freizeitbeschäftigung an frischer Luft, Leistungssport, Förderung von sozialen Kompetenzen durch das Teamwork etc..

Tipps:

- ✓ Eine erklärende Präsentation (Powerpoint), die leicht individuell angepasst werden kann, wird auf Wunsch per Mail an freeride@dimb.de zur Verfügung gestellt.
- ✓ Geht bei Euren Präsentationen und Gesprächen davon aus, dass Ihr Fachbegriffe wie Northshore, Drop usw. usw. erstmal erklären müsst, da die Euren Gesprächspartner meist nicht bekannt sein werden.

Nachdem allgemein ein Bild vom MTB-Sport verschafft wurde, sollte anschließend das Vorhaben genauer erklärt werden. Es ist besser, einmal zu genau zu erklären, als Dinge im Unklaren und damit der Phantasie des Gesprächspartners zu überlassen. Wer nicht exakt sagt, was er eigentlich will, darf sich nicht wundern, wenn die „andere Seite“ möglicherweise negativ oder umständlich reagiert.

Wenn Strecken beispielsweise deswegen abgelehnt worden sind, weil sie nicht in das Landschaftsbild passen, dann kann das auch daran gelegen

haben, dass die Antragsteller sich vorher nicht um Landschaftsverträglichkeit bemüht oder die Darstellung dieser Aspekte schlichtweg vernachlässigt haben.

4.5.4 Antragsvorbereitung

Die Antragsvorbereitung sollte auf jeden Fall eine Darstellung enthalten, was wo gemacht werden soll. Dazu gehört unter anderem eine handelsübliche topographische Karte im Maßstab 1:25.000, in der die beabsichtigte Lage des Projektes eingezeichnet wird sowie ein Detailplan, der aufzeigt, wo welches Bauwerk vorgesehen ist.

In der Regel bietet die Wahrnehmung eines Vororttermins erhebliche Vorteile.

Haben sich die beteiligten Institutionen geeinigt, muss ganz offiziell der Antrag auf Genehmigung der Sportanlage gestellt werden.

Je nach Umfang der geplanten Bauarbeiten kann auch professionelle Hilfe durch ein Planungsbüro erforderlich werden. Das kostet zwar Geld, aber die Fachkenntnis erleichtert die Planung und Realisierung sehr, da diese Profis genau wissen, an wen sie sich zu welchem Zweck wenden müssen. Außerdem steht in der Regel am Schluss ein Plan, dem bei der Realisierung gefolgt werden kann.

4.6 Wer haftet, wenn was passiert? Sicherheitsmaßnahmen

4.6.1 Haftungspflicht

Mit dieser Frage sollte man sich nicht erst beschäftigen, wenn etwas passiert ist. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens wird dieses Thema früher oder später sowieso auf die Tagesordnung kommen.

**Haftungspflicht
frühzeitig berücksichtigen**

Grundsätzlich besteht für Grundstückseigentümer in Wald und Flur eine so genannte **Sicherungspflicht**, d.h. der Eigentümer hat dafür Sorge zu tragen, dass öffentlich zugängliche Einrichtungen gefahrlos genutzt werden können.

Diese Sicherungspflicht beschränkt sich jedoch auf Wirtschaftswegen auf die Beseitigung so genannter atypischer Gefahren (z.B. ein ungesichertes Loch auf dem Weg). Umgekehrt muss man mit typischen Gefahren, (z.B. heruntergefallene Äste nach einem Sturm) jederzeit rechnen.

Im Falle einer Pacht geht diese Sicherungspflicht auf den Pächter über. Dies wäre dann – bei einer gepachteten Strecke - beispielsweise der FR-Streckenbetreiber. Da es sogar schon tödliche Unfälle auf BMX-Bahnen gegeben hat, liegt auf der Hand, wie gefährlich die Nutzung von FR-Strecken für Ungeübte sein kann. **Mit dem Aufstellen eines Schildes ‚Befahren auf eigene Gefahr‘ ist diese Pflicht nicht erfüllt.**


4.6.2 Beschilderung

Je größer die Verletzungsgefahr und je weniger diese Gefahr für den Laien erkennbar ist, umso deutlicher und verständlicher muss der Hinweis sein. So sollte ein Drop von einem Northshore-Element deutlich mit einem Gefahrenschild zur Unterscheidung



gekennzeichnet sein und immer auch ein **ausgewiesener „Chickenway“** an dem gefährlichen Abschnitt vorbeiführen, so dass niemand gezwungen ist, den gefährlichen Teil zu befahren. Bei der Beschilderung gilt es, wirklich an den ungeübten Befahrer der Strecke zu denken, der anhand der Beschilderung erkennen muss, was da auf ihn zukommt.

Die Nutzung von Schildern, die bereits aus dem Straßenverkehr geläufig sind, in Verbindung mit zusätzlichen Hinweisen auf die Strecke, bietet den Vorteil, dass sie auch von Laien (z.B. Fußgängern) gleich erkannt werden. Sinnvoll ist z.B. an möglichen Fußgängereinstiegsstellen das „Fußgänger

verboten“ Schild  (Zeichen 259 StVO) in Verbindung mit eindeutigen Hinweisen, warum keine Fußgänger dort hinein sollten: „Gefahr! Mountainbike-Abfahrt!“.

Für das Aufstellen von Schildern muss immer die Zustimmung des Eigentümers eingeholt werden.

Sollen Schilder gem. StVO (siehe oben) aufgestellt werden, müssen Wege, die zur öffentlichen Benutzung freigegeben sind, ggfs. für den MTB-Sportbetrieb umgewidmet werden. Dies wird auf Antrag des Betreibers durch die beteiligten Behörden veranlasst.

Die blauen „Radweg“-Schilder sollten eher nicht eingesetzt werden, da diese zu haftungsrechtlichen Problemen führen (Verkehrssicherungspflicht) und zudem normale Tourenradler zum Befahren animieren können.

An besonders gefährlichen Stellen des Streckenverlaufs kann es sogar erforderlich sein, eine Nutzung nur im Beisein eines Betreiber-Vertreters (Verein, Übungsleiter o.ä.) zu ermöglichen. Dies sind diejenigen Stellen, auf denen sich der befahrende Laie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit schwere Verletzungen zuziehen wird (z.B. hohe Northshore-Drops).

Beschilderungen müssen insbesondere an folgenden Stellen gut sichtbar angebracht werden:

- ✓ Streckeneinstieg – Gefahrenhinweis / allgemeine Nutzungsbestimmungen (siehe Muster Anlage „Nutzungsbestimmungen“)
- ✓ vor Gefahrenstellen

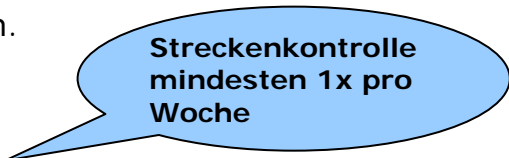
- ✓ Wegekrenzungen (von oben für Biker mit Bremsschikanen / von unten Gefahrenhinweis für kreuzenden Kfz-Verkehr und Fußgänger, die in die Abfahrtsstrecke laufen könnten)
- ✓ Strecken-Ende (Gefahrenhinweis für Fußgänger, damit diese nicht in den Weg einsteigen)

Formulierungsbeispiele für Beschilderungen finden sich in der Anlage „Streckenbeschilderungen“.

Genauere Grenzen, wo welche Sicherungspflicht anfängt und aufhört, gibt es auch bei bester Beschilderung nicht. Hier wird immer im Einzelfall zu prüfen sein, ob der Sicherungspflichtige nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt hat und ein „Opfer“ alles ihm Zumutbare getan hat, um nicht leichtsinnig in die jeweilige Gefahr hineinzugeraten. **Je besser die Beschilderung, desto geringer ist die Gefahr, im Schadensfall haftbar gemacht zu werden.**

4.6.3 Streckenabnahme

In einigen uns bekannten Fällen, wurde die technische Abnahme und Prüfung der Strecke gefordert. Da keine rechtlichen Regelungen für den Streckenbau bestehen, kann hier – nach heutigem Stand - lediglich Aufbau und Statik der Bauwerke sowie die Absicherung der Strecke geprüft werden. Als Prüfer wurden sowohl TÜV-Sachverständige als auch solche Kommissäre der Radsportverbände eingesetzt, die für die Abnahme von DH-Rennstrecken verantwortlich zeichnen.



Streckenkontrolle
mindesten 1x pro
Woche

4.6.4 Streckenkontrolle

Neben der Beschilderung ist auch der Aspekt „**Streckenkontrolle**“ wichtig. Die Betreiber der Strecke werden sicherlich nicht mehrmals täglich die Strecke und vor allem die Bauwerke auf ihren Zustand

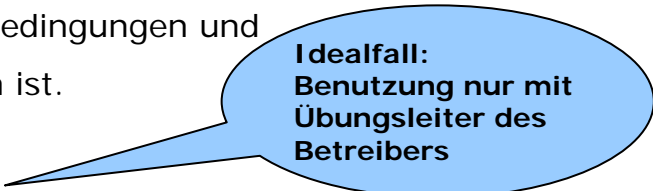
überprüfen können. Aber eine mindestens wöchentliche Inspektion, oder nach Unwettern auch früher, sollte durchgeführt werden.

Das Ergebnis der Streckeninspektion sollte in einem **Inspektionstagebuch** festgehalten werden.

Neue Gefahrenstellen sind zu sichern, kenntlich zu machen oder gar vor Benutzung deutlich zu sperren und eine Reparatur des Schadens zu veranlassen.

4.6.5 Witterungsbedingte Nutzungseinschränkungen

Auch sollte geprüft werden, ob die Nutzung der gesamten Strecke oder Teile davon unter bestimmten Witterungsbedingungen und Schlechtwetter-Jahreszeiten zu untersagen ist.



**Idealfall:
Benutzung nur mit
Übungsleiter des
Betreibers**

4.6.6 „Betreutes Abfahren“?

Zur Vermeidung von Notfällen und im Falle eines Falles schnelles Herbeiholen des Rettungsdienstes, ist der Idealfall, wenn die Strecke nur mit einem Übungsleiter des Betreibers benutzt werden kann und folgende Vorkehrungen getroffen werden:

- jeder Nutzer einer Strecke (bzw. bei Minderjährigen die Eltern) erklärt schriftlich, am besten auf der Rückseite eines Streckenplans, aus dem die Gefahrenstellen ersichtlich sind, dass er die Strecke vor Ort *und* auf dem Plan zur Kenntnis genommen hat,
- die Erklärung wiederholen lässt, wenn sich wesentliche Änderungen auf der Strecke ergeben haben oder sich eine Passage nachträglich als gefährlich erwiesen hat,
- Nutzer der Strecke, die die Strecke nachweislich nicht beherrschen, werden von den Gefahrenstellen auf den Chickenway verbannt.

Dieser Idealfall einer „Abfahrtsbetreuung“ lässt sich jedoch leider nicht immer ermöglichen, so dass es in den meisten Fällen wieder auf die unmissverständliche Beschilderung ankommt.

„Worst Case-Szenario“
einplanen und alle
Vorkehrungen treffen

4.6.7 Notfallmanagement

Trotz sorgfältigster Beschilderung und evtl. sogar Betreuung während der Abfahrt, kann durch Fahr- oder Materialfehler jemand stürzen und sich verletzen. An dieser Stelle ist es von großem Vorteil für den Verunfallten und auch den Betreiber, wenn alle Vorkehrungen getroffen wurden, um die an diesem Ort **schnellstmögliche Versorgung durch den Rettungsdienst zu gewährleisten**. Es empfiehlt sich, den örtlichen Rettungsdiensten den Streckenverlauf vor Eröffnung der Strecke bekannt zu geben. Sehr hilfreich sind dabei Hinweise auf in der Nähe befindliche, so genannte Rettungs-Punkte, die fast flächendeckend in deutschen Wäldern ausgewiesen sind. Diese Punkte sind den Rettungsdiensten in der Regel bekannt und auf speziellen Rettungswege-Karten ist eingezeichnet, wie die Rettungs-Fahrzeuge bei jeder Witterung an diesen Punkt gelangen können. Das verschafft im Falle eines Falles wertvolle Minuten für den Verletzten.

Die Rettungswege-Karten sind in einigen Bundesländern über die Landesämter für Vermessung o.ä. Behörden zu erwerben. Aber auch das zuständige Forstamt kennt diese Punkte und kann hier weiterhelfen.

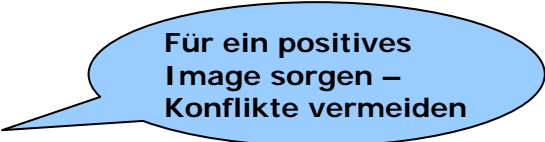
Tipp!

Im Falle eines Falles müsst Ihr entweder die Nummer des vor Ort eingewiesenen Rettungsdienstes bzw. der örtlichen Leitstelle kennen. Oder Ihr wählt einfach die europaweite **Notruf-Nr. 112**. Die funktioniert sogar, wenn Du im eigenen Netz keinen Empfang haben solltest. Einfach Handy ausschalten – wieder einschalten und statt der PIN die 112 eingeben und das Handy loggt sich in das stärkste Netz ein und verbindet mit der Leitstelle.

4.6.8 Versicherung

Ganz wesentlich ist auch die Versicherung der Strecke bzw. des Streckenbetreibers. Ist der Betreiber ein Verein, kann dieser das Sportgelände zu einem sehr günstigen Tarif versichern. Die Bestimmungen für Vereinsversicherungen können je nach Bundesland verschieden sein. Genauer erfährt Ihr im Versicherungsbüro Eures Landessportbundes bzw. Landessportverbandes. Eine Übersicht der Sportbünde/-verbände ist auf der Seite des [Deutschen Olympischen Sportbundes](#) zu finden.

Wird das Gelände weiterhin von der Stadt betrieben und lediglich zur Nutzung freigestellt, muss diese für eine entsprechende Versicherung sorgen.



**Für ein positives
Image sorgen –
Konflikte vermeiden**

4.7 Imagebildende Maßnahmen

Leider ist nicht davon auszugehen, dass alle Interessengruppierungen die Biker mit offenen Armen empfangen und in ihrem Vorhaben unterstützen. Starken Gegenwind gibt es regelmäßig aus der Gruppe der Jäger oder aber auch von den Bewohnern angrenzender Stadtteile, die evtl. alles daran setzen, die Strecke von vornherein zu verhindern und auch später, während des Betriebs der Strecke, für deren Beseitigung zu sorgen. Hier liegt es an den Bikern, zu zeigen, dass sie keine „Downhillrüpel“ sind, sondern ganz normale Sportler, die verantwortungsbewusst eine Trainingsfläche betreiben.

Persönlichen Konfrontationen sollte man aus dem Weg gehen und sich nicht durch das Gegenüber zu verbalen oder gar körperlichen Entgleisungen provozieren lassen. Gewalt ist keine Lösung.

Außerdem werden solche Auseinandersetzungen sehr schnell in der regionalen Presse aufgebauscht und das ist meist Wasser auf die Mühlen der Strecken-Gegner: „Ich hab Euch doch gesagt, dass die nur Ärger machen!“.

Stattdessen ist es sinnvoll, gleich zu Beginn – auch in der Öffentlichkeit - zu zeigen, dass Biker verantwortungsbewusst mit ihrer Umwelt umgehen.

Die Rockriders aus der Nähe von Frankfurt beweisen dies z.B. regelmäßig



mit einem ganz besonderen Trail Care Day, an dem sie den gesamten Wohlstandsmüll aus „ihrem“ Revier befördern.

Und was die Leute alles in den Wald werfen, ist erschütternd.

Mehr dazu auf www.rockriders.de/trailcare.

Des Weiteren ist es hilfreich, die DIMB Trailrules mit zu publizieren, die seit jeher für ein vernünftiges Miteinander der Nutzergruppen beitragen.

4.8 Checkliste

Startphase

- ✓ Wie viele Biker haben Interesse an der Strecke?
(Interessenabfrage über Bikeshops (Flyer), Schulen, Vereine, Internet-Foren)

- ✓ Wie viele gehören zum „harten Kern“ und würden mithelfen?
 - Sind Volljährige dabei?
 - Gibt es Unterstützung durch Eltern?

- ✓ Wie viel Zeit kann investiert werden?

- ✓ Geldquellen vorhanden?
 - Geldgeber, Sponsoren in Aussicht?
 - Fördermittel denkbar (Gemeinde fragen)?

- ✓ Material-Unterstützung vorhanden?
 - Holz, Metall etc. (Forstamt, Bauunternehmer)
 - Erde (Bau-/Fuhrunternehmer)

- ✓ Ist das Projekt alleine zu schaffen?
(Planungsbüro erforderlich?)

- ✓ Radsportverein in der Nähe oder lieber eigenen Verein gründen? (s. III.2)
(Achtung! Gründung erst, wenn absehbar, dass Chance auf eigene Strecke besteht)

Planungsphase 1

Unterstützung suchen (siehe III.5.1)

- ✓ Jugendamt / Jugendzentrum
- ✓ Sportamt

- ✓ In kleineren Gemeinden Bürgermeister kontaktieren
- ✓ Unterstützung bei politischen Parteien (Gemeinderat) sichern
- ✓ Lokale Sponsoren (Bikeshops etc.)

Planungsphase 2

Überblick verschaffen (siehe III.5.2)

- ✓ Naturschutz-Experten vor Ort allgemein befragen (NABU, BUND) oder Legalize-Beraterteam
- ✓ Mehrere geeignete Gelände aussuchen (siehe III.3)
(Topographie, Lage, Logistik)
- ✓ Eigentümer feststellen (wenn noch nicht bekannt)
(Gemeindeverwaltung, Kataster-/Vermessungsamt)
- ✓ Eigentümer kontaktieren

Vorurteile abbauen / Interesse wecken (siehe III.5.3)

- ✓ Info für Eigentümer und Verwaltung vorbereiten
(ggfs. DIMB-Präsentation anfordern bei freeride@dimb.de)
- ✓ Gespräch zur Projektvorstellung ausmachen mit Eigentümer und Verwaltung
(evtl. zunächst nicht alle gemeinsam)
- ✓ Imagebildende Maßnahmen durchführen (siehe III.7)
(Trailcare etc.)
- ✓ Wenn nötig, Gespräche „Runder Tisch“ anregen
(mit Eigentümer, betr. Interessenvertretungen wie Jäger, Naturschützer, evtl. Wanderer, Verwaltung)

- Auf evtl. Gegenargumente vorbereiten
- Vor-Ort-Termin mit allen vorschlagen

- ✓ Antrag vorbereiten (siehe III.5.4) und einreichen
 - Lageplan in Topo 1:25.000
 - Detailplan

- ✓ Aktive & Unterstützer während allen Planungs-Phasen immer wieder über Sachstand informieren

Bauphase

- ✓ Bei Vorliegen der Genehmigung alle Aktiven und Unterstützer informieren und aktivieren
 - Biker und Eltern
 - Verein
 - Bauunternehmer / Fuhrunternehmer (Erdaushub)
 - Forstamt (Holz, Maschinen, Helfer?)
 - Städt. Bauhof (ausgediente Schilder?)

- ✓ Bau beginnen und fertig stellen
(Strecke solange erkennbar sperren)

- ✓ Beschilderung konkret planen und in Auftrag geben

- ✓ Ggfs. technische Abnahme durch TÜV / Rennsportkommissar

- ✓ Beschilderung und Bremsschikanen anbringen

- ✓ Ortstermin mit lokalem Rettungsdienst

- ✓ Versicherung fixieren (bei Vereinspacht)

- ✓ Vorbereitung Streckeneröffnung
(Einladung, Aktive, Unterstützer, Honoratioren, Presse)

- ✓ Wenn „betreutes Abfahren“ geplant ist, Schichtpläne für Übungsleiter vorbereiten

Betriebsphase

- ✓ Wenn Betreuung geplant, dann diese auch konsequent durchziehen

- ✓ Regelmäßige Streckenkontrolle mit Inspektionstagebuch

- ✓ Realisierung Umbaumaßnahmen in Zusammenarbeit mit Eigentümer und Verwaltung

4.9 Richtig Buddeln & Bauen

Wenn die organisatorischen Dinge erledigt sind und die Genehmigung vorliegt, kann endlich mit dem Bau der Strecke begonnen werden. Dieser Leitfaden kann zum Shapen der Strecke (noch) keine Tipps geben, wird jedoch im Jahr 2009 um einen praktischen „Buddel-Leitfaden“ ergänzt. Bis dahin empfehlen wir Euch das englischsprachige Buch „Trail Solutions“ unseres Dachverbandes International Mountain Bicycling Association (siehe www.imba.com Rubrik „Resources / Trailbuilding“).

„Buddelleitfaden“
in 2009

Wer folgende Regeln beachtet, fügt der Natur beim Buddeln & Bauen keinen Schaden zu:

- 1) Schlage keine Nägel in Bäume
- 2) Fälle keine Bäume
- 3) Beschädige kein Wurzelwerk
- 4) Lasse keinen Müll zurück
- 5) Mache kein Feuer im Wald

Zu 1 und 2 kann der Eigentümer Ausnahmen zulassen.

5 Die DIMB unterstützt Euch

Die DIMB hat zur Unterstützung von Legalisierungswilligen das „Legalize-Berater-Team“ eingerichtet, das Euch bei Mail an freeride@dimb.de unter die Arme greift. Bitte erleichtert dem Team die Arbeit und fügt Eurer Anfrage den angehängten ausgefüllten Fragenkatalog bei.

6 Die DIMB unterstützen

Die DIMB setzt sich seit über zehn Jahren für das Wohl aller Biker ein, egal ob Touren- oder Bergabfraktion und hat dabei schon so manche

Gesetzesverschärfung für die Mountainbiker verhindert und vor einem „Rausschmiss“ aus dem Wald bewahrt.

Aber auch auf der Spaßschiene sind wir mittlerweile mit Freeride-Touren & -kursen, Allmountain-Touren, Fahrtechnikevents, Stammtischen etc. in den lokalen IGs vor Ort unterwegs.

Solltet Ihr der Meinung sein, dass unsere Arbeit Unterstützung verdient, dann füllt doch einfach den angehängten Mitgliedsantrag aus. Die 12 € Mitgliedsbeitrag pro Jahr sind gut investiert, denn Ihr erhaltet dafür nicht nur unsere Unterstützung, sondern Ihr könnt auch bei vielen (Internet-) Shops, Fahrtechnikschohlen und Reiseveranstaltern gute DIMB-Rabatte einfahren.

Mehr Info auf www.dimb.de .

PS: Vereine kommen besonders preisgünstig in die DIMB und haben das volle Vorteilspaket!

7 Impressum / Disclaimer

Der Leitfaden – Stand März 2008 - wurde erstellt und herausgegeben durch die Deutsche Initiative Mountain Bike DIMB e.V., Hauptstr. 34, 65817 Eppstein.

Die Bereitstellung des Leitfadens erfolgt als Download auf www.dimb.de.

Redaktionsleitung:

Thomas Kleinjohann, 2. Vorsitzender der DIMB

Redaktionelle und inhaltliche Mitarbeit:

Die DIMB dankt allen, die bei der Erstellung des Leitfadens mitgewirkt haben! Das sind in alphabetischer Reihenfolge:

- Buchholz, Uwe (MB Rider Magazin)
- Hallmann, Bernd (Rockriders)

- Klawitter, Helmut (Jurist) zur Beschilderung und Haftung
- Kleinjohann, Thomas (2. Vorsitzender DIMB)
- Kluge, Tilman (DIMB-Rechtsreferent und Leiter Naturschutzbehörde Hochtaunuskreis)
- Kuhnert, Volker (1. Vorsitzender DIMB)
- Löcher, Felix (Soulrider St. Ingbert)
- Loskant, Dr., Gerd (Leiter Forstamt Boppard)
- Seeger, Jimmy (Freeride-Guide)
- Stichmann, Thomas (grafische Aufbereitung)
- Strigel, Florian (Freeride-Strecke Boppard)

Fotos:

Die DIMB dankt Florian Strigel und Bernd Hallmann für die Bereitstellung der Fotos sowie der MB Rider (Uwe Buchholz) für den Zeitungsausschnitt „Baumeister des Monats“.

Haftungsausschluss:

Die DIMB haftet nicht für Schäden, die aus dem Bau oder Betrieb von MTB-Strecken entstehen, die unter Zuhilfenahme dieses Leitfadens errichtet wurden.

o **Anlage DIMB Trail Rules**

In fast allen Bundesländern gibt es per Gesetz oder Verordnung Einschränkungen und Verbote für Mountain Biker. Leider wird dabei vorwiegend auf die vermeintliche Eignung von Wegen Bezug genommen, statt auf das vernünftige Verhalten der Einzelnen abzielen. Nicht zuletzt waren Fehlritte von ein paar wenigen BikerInnen der Grund für pauschale Verbote. Die Beachtung dieser DIMB-Trailrules führt zu umwelt- und sozialverträglichem Mountain Biking und hilft, weitere pauschale Einschränkungen unserer Sportart zu vermeiden.

1. Fahre nur auf Wegen!

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

2. Hinterlasse keine Spuren!

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

3. Halte dein Mountainbike unter Kontrolle!

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

4. Respektiere andere Naturnutzer!

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

5. Nimm Rücksicht auf Tiere!

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

6. Plane im Voraus!

Beginne deine Tour möglichst direkt vor deiner Haustüre. Prüfe deine Ausrüstung, schätze deine Fähigkeiten richtig ein und wähle die Gegend, in

der du fahren willst, entsprechend aus. Schlechtes Wetter oder eine Panne kann deine Tour deutlich verlängern. Sei auch für unvorhersehbare Situationen gerüstet: denke an Werkzeug, Proviant und Erste-Hilfe-Set. Trage eine Sicherheitsausrüstung! Ein Helm kann schützen, ist aber keine Lebensversicherung.

o **Anlage Einverständniserklärung Erziehungsberechtigte**

Hiermit erkläre ich, (Name, Vorname) _____,
als Erziehungsberechtigte/r, dass mein/e bzw. unser/e Sohn / Tochter

(Name, Vorname) _____, an der baulichen
Gestaltung der Freeride / Dirt / DS / FourX -Strecke aktiv mitwirken und
diese auch befahren darf.

Mir ist bekannt, dass Mountain Biken eine unfallträchtige Sportart ist und selbst bei vernünftigster Vorbereitung und Anleitung zu Verletzungen der Sportler führen kann. Des Weiteren ist mir bekannt, dass auch beim Gestalten von MTB-Strecken Gefahren bestehen, die auch bei Anleitung zu Verletzungen führen können.

Ich erkenne mit meiner Unterschrift an, dass der Verein (Name einfügen) nicht für vom Teilnehmer selbst verursachte Schäden an Gesundheit und / oder Eigentum haftet.

Ort, Datum

Unterschrift/en Erziehungsberechtigte

**Bitte ausgefüllt und unterschrieben faxen
an _____**

oder per gelber Post an:

**Verein XY
ABC-Straße 123**

99999 Baikstadt

o Anlage Streckenbeschilderung

Die DIMB weist ausdrücklich darauf hin, dass nachstehende Schilderauswahl lediglich beispielhaft ist und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Die Schilder-Beispiele können in keinem Falle die rechtliche Beratung im Einzelfall vor Ort ersetzen.

Wir empfehlen, möglichst auf bereits bekannte Beschilderungen zurückzugreifen. Dies erleichtert das schnelle Erfassen der „Botschaft“ des Schildes.

Zur **Ausweisung verschieden schwerer Routen** bietet sich nicht nur für DH-/Fr-Strecken die im Ski-Sport seit langem etablierte farbliche Markierung in schwarz, rot und blau an.



Blaue Strecke = einfach (Chicken way)

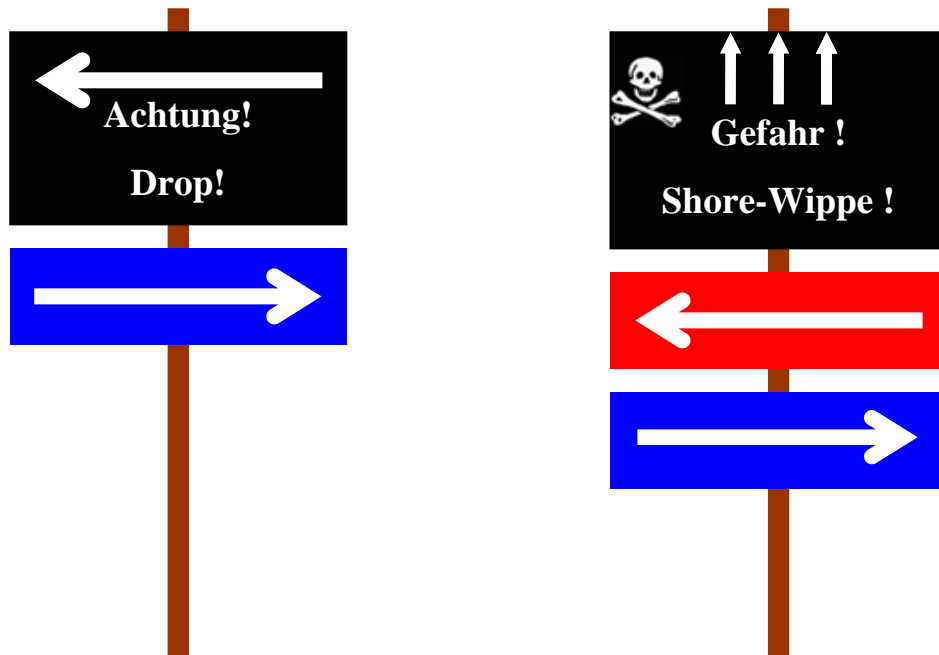


Rote Strecke = mittelschwer



Schwarze Strecke = schwer

Zudem ist sowohl bei DH-/FR-Strecken als auch bei Dirtlines ein eindeutiger Hinweis vor der jeweiligen **Gefahrenstelle** auszubringen. Wichtig ist, dass die Hinweise sofort verstanden werden können. Hier zwei Beispiele:



Weitere Gefahren bestehen an **Kreuzungspunkten** mit „normalen“ Waldwegen. In **Sicht des bergab fahrenden Bikers**, sollten auf der Strecke ca. 50m vor der Kreuzung folgende Hinweise angebracht werden:



Da es sich an dieser Stelle der MTB-Strecke in der Regel um nichtöffentlichen Verkehrsraum handelt, ist eine Umwidmung des Weges zum Aufstellen dieses Schildes nicht erforderlich (vgl. Leitfaden Rubrik „Haftung / Beschilderung“).

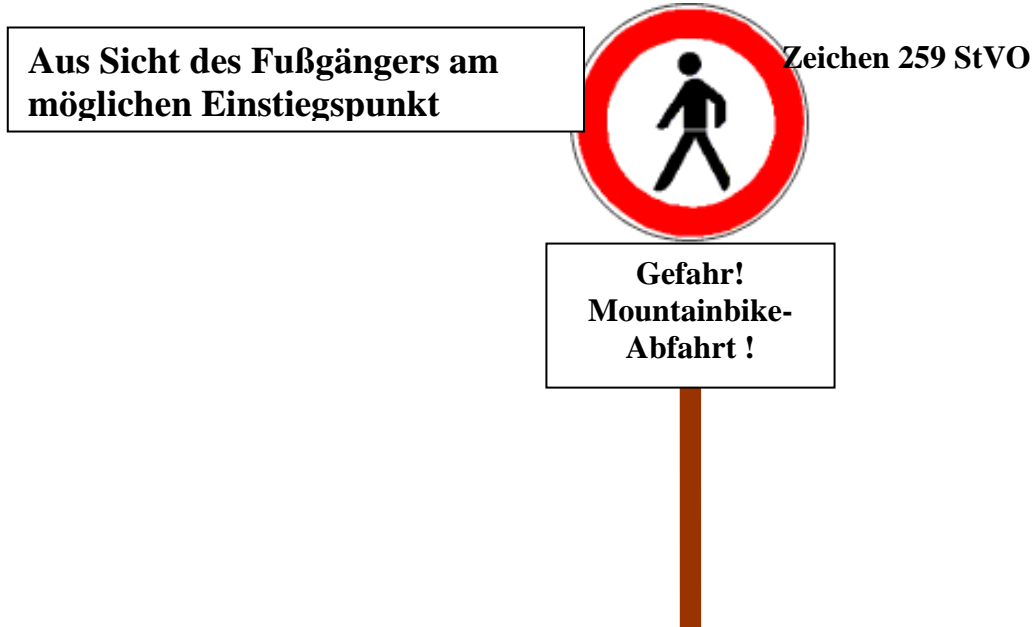
Ggfs. kann es angezeigt sein, unmittelbar vor der Kreuzung zusätzlich „Bremsschikanen“ einzubauen (z.B. 2 versetzt angeordnete Durchfahrsperrern), damit ein gefährliches, ungebremstes Kreuzen unmöglich gemacht wird.

Aus Sicht des **kreuzenden Autofahrers oder Fußgängers** sind folgende Hinweise angezeigt:



Da es sich hier in der Regel um für den öffentlichen Verkehr freigegebene Straßen und Wege handelt, können die Zeichen gem. StVO nur mit behördlicher Genehmigung angebracht werden.

Große Gefahr besteht an den möglichen **Einstiegspunkten für Fußgänger**, das heißt an Kreuzungen mit anderen Straßen und Wegen, am Endpunkt sowie am Anfang der Strecke. Folgende Hinweisschilder sind hier zur Gefahrverringeringung geeignet:



Auch hier ist in der Regel eine behördliche Genehmigung zum Aufstellen des Schildes erforderlich.

Hinweise am Streckenbeginn, an Dirtlines & anderen Klein-Arealen

Im Bereich des Beginns einer DH-/FR-Strecke sowie am Start von Dirtlines oder anderen, überschaubaren Übungsarealen sollten folgende Beschilderungen zu finden sein:

- ✓ Übersichtstafel mit Ausweisung der Strecke und Hinweis auf die Gefahrenpunkte und – soweit vorhanden – den offiziellen Rettungspunkten für die Rettungsdienste.

- ✓ Tafel mit den allgemeinen Benutzungsbestimmungen, tel. Erreichbarkeit des Betreibers und des örtlichen Rettungsdienstes (siehe Anlage „Nutzungsbestimmungen“).

○ Anlage Nutzungsbestimmungen

a) Nutzungsbestimmungen der Freeride-Strecke / Dirtline XY bei Nutzungsüberlassung durch die Gemeinde

1. Die Strecke ist eine öffentliche Sportanlage der Stadt XY, die allen interessierten Nutzern zur Verfügung steht. Sie wurde aus Finanzmitteln der Europäischen Union, des Landes XY und der Stadt XY bei erheblicher Eigenleistung des Vereins XY errichtet.
2. Die Betreuung der Strecke obliegt dem Verein XY. Hinweisen oder Anordnungen von beauftragten Mitgliedern des Vereins oder von beauftragten Mitarbeitern der Stadtverwaltung und des Forstamtes ist Folge zu leisten.
3. Stadt XY und Verein XY sind bestrebt, die Sicherheitsstandards jederzeit zu gewährleisten. Sollten dennoch sicherheitstechnische Mängel im Streckenverlauf festgestellt werden, bitten wir um sofortige Info an die Stadtverwaltung XY, Telefon: XYZ.
Eine Haftung oder Gewährleistung für den jederzeit ordnungsgemäßen Zustand der Strecke kann insbesondere aufgrund nicht vermeidbarer Witterungseinflüsse (z.B. Unwetter) von keiner Seite übernommen werden. Deshalb ist es ratsam, den Streckenverlauf einschließlich der Hindernisse mit der gebotenen Vorsicht vor der Benutzung zu überprüfen.
4. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich um eine äußerst anspruchsvolle Strecke handelt, deren Befahren von jedem Biker ein hohes fahrerisches Können verlangt. Keinesfalls ist die Strecke für Anfänger oder weniger geübte Benutzer geeignet.

Beauftragte des Vereins oder der Stadtverwaltung sind befugt, Biker, die durch die Strecke überfordert sind, von deren Benutzung ganz oder teilweise auszuschließen.

Jeder Nutzer der Strecke akzeptiert, dass es selbst bei sachgemäßer Nutzung zu Stürzen und Schäden kommen kann. Weder Stadt XY noch Verein XY haften für Schäden, die aus Fahr- oder Materialfehlern an Bike oder Ausrüstung des Nutzers entstehen.

Für Sach- und Personenschäden haften Stadt XY und Verein XY nur, soweit diese durch grob fahrlässige oder vorsätzliche Handlung des Vereins, der Stadt oder der jeweiligen Erfüllungsgehilfen verursacht wurden.

5. Im Falle eines Unfalls ist unverzüglich der Rettungsdienst über den internationalen Notruf 112 zu verständigen. Der internationale Notruf kann übrigens auch dann abgesetzt werden, wenn im eigenen Netz kein Empfang besteht (Handy ausschalten – wieder einschalten – 112 wählen). Dem Rettungsdienst ist insbesondere mitzuteilen, in welchem Abschnitt der Strecke der Verletzte zu finden ist. Gut erreichbare Rettungspunkte sind auf dem Streckenplan eingezeichnet. Das Rettungspersonal muss ggfs. zum Verletzten eskortiert werden.
6. Bei feuchter Witterung oder Nässe sowie in der Zeit vom 01. November bis 31. März ist die Benutzung der Strecke grundsätzlich für jedermann untersagt. Ausnahmen sind nur in Begleitung eines Übungsleiters des Vereins XY statthaft.
7. Ein Befahren der Strecke ist nur mit Sicherheitshelm und umfassendem Protektorenschutz gestattet. Es empfiehlt sich, die Strecke nur in Begleitung einer weiteren Person zu befahren.

8. Sicherheitsabstand einhalten! Keinesfalls an unübersichtlichen Stellen anhalten! Bei der Querung der öffentlichen Straße und am Zieleinlauf ist höchste Vorsicht geboten. Bei der Straßenquerung vom Rad absteigen!
9. Jegliche Veränderungen am Streckenverlauf oder an den Hindernissen sind strengstens untersagt!
10. Aus Sicherheitsgründen ist ein Betreten der Strecke für Fußgänger strengstens untersagt. Achtung Lebensgefahr!

b) Nutzungsbestimmungen der Freeride-Strecke / Dirtline XY bei Pacht durch den Verein / Nutzung nur mit Übungsleiter

1. Die Strecke ist eine Sportanlage des Vereins XY. Eine Nutzung ist nur unter fachkundiger Anweisung durch Personal des Vereins XY gestattet. Die Strecke wurde aus Finanzmitteln der Europäischen Union, des Landes XY und der Stadt XY bei erheblicher Eigenleistung des Vereins XY errichtet.
2. Die Betreuung der Strecke obliegt dem Verein XY. Hinweisen oder Anordnungen von beauftragten Mitgliedern des Vereins oder von beauftragten Mitarbeitern der Stadtverwaltung und des Forstamtes ist Folge zu leisten.
3. Der Verein XY ist bestrebt, die Sicherheitsstandards jederzeit zu gewährleisten. Sollten dennoch sicherheitstechnische Mängel im Streckenverlauf festgestellt werden, bitten wir um sofortige Info an den Vereinsverantwortlichen XY, Telefon: XYZ.
Eine Haftung oder Gewährleistung für den jederzeit ordnungsgemäßen Zustand der Strecke kann insbesondere aufgrund nicht vermeidbarer Witterungseinflüsse (z.B. Unwetter) von keiner Seite übernommen werden. Deshalb ist es ratsam, den Streckenverlauf einschließlich der Hindernisse mit der gebotenen Vorsicht vor der Benutzung zu überprüfen.
4. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich um eine äußerst anspruchsvolle Strecke handelt, deren Befahren von jedem Biker ein hohes fahrerisches Können verlangt. Keinesfalls ist die Strecke für Anfänger oder weniger geübte Benutzer geeignet.

Beauftragte des Vereins sind befugt, Biker, die durch die Strecke überfordert sind, von deren Benutzung ganz oder teilweise auszuschließen.

Jeder Nutzer der Strecke akzeptiert, dass es selbst bei sachgemäßer Nutzung zu Stürzen und Schäden kommen kann. Verein XY haftet nicht für Schäden, die aus Fahr- oder Materialfehlern an Bike oder Ausrüstung des Nutzers entstehen. Für Sach- und Personenschäden haftet Verein XY nur, soweit diese durch grob fahrlässige oder vorsätzliche Handlung des Vereins oder eines seiner Erfüllungsgehilfen verursacht wurden.

5. Im Falle eines Unfalls ist unverzüglich der Rettungsdienst über den internationalen Notruf 112 zu verständigen. Der internationale Notruf kann übrigens auch dann abgesetzt werden, wenn im eigenen Netz kein Empfang besteht (Handy ausschalten – wieder einschalten – 112 wählen). Dem Rettungsdienst ist insbesondere mitzuteilen, in welchem Abschnitt der Strecke der Verletzte zu finden ist. Gut erreichbare Rettungspunkte sind auf dem Streckenplan eingezeichnet. Das Rettungspersonal muss ggfs. zum Verletzten eskortiert werden.
6. Bei feuchter Witterung oder Nässe sowie in der Zeit vom 01. November bis 31. März ist die Benutzung der Strecke grundsätzlich für jedermann untersagt.
7. Ein Befahren der Strecke ist nur mit Sicherheitshelm und umfassendem Protektorenschutz gestattet.
8. Sicherheitsabstand einhalten! Keinesfalls an unübersichtlichen Stellen anhalten! Bei der Querung der öffentlichen

Straße und am Zieleinlauf ist höchste Vorsicht geboten. Bei der Straßenquerung vom Rad absteigen!

9. Jegliche Veränderungen am Streckenverlauf oder an den Hindernissen sind strengstens untersagt!

10. Aus Sicherheitsgründen ist ein Betreten der Strecke für Fußgänger strengstens untersagt. Achtung Lebensgefahr!

o Anlage Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich die Aufnahme in die Deutsche Initiative Mountain Bike DIMB e.V.

Nachname bzw. Verein / Firma: _____

Vorname: _____

Ansprechpartner: _____
(nur bei Verein / Firma)

Geburtsdatum: _____

Bei Familienmitgliedschaft - Name, Vorname, Geb.dat. „Nebenmitglieder“: _____

Straße: _____

PLZ: _____

Ort: _____

Bundesland: _____

Tel. / Fax: _____

Email & ggfs. Homepage-URL: _____

Ich/wir bitte/n um Aufnahme als:

Einzelmitglied 12,- €

Familienmitglied* (unabhängig von der Anzahl der Familienangehörigen) 17,- €

IBC DIMB RACING TEAM Mitglied 38,- €

RACING TEAM Familienmitglied* 38,- € + 26,- € für jede/n weitere/n Racer/in + 5,- €

für alle "normalen" Familienmitglieder gemeinsam (z.B. 2 Racer + 2 „Normale“ = 69,- €)

Verein 1,- € je Mitglied, mindestens insgesamt 22,- € maximal 72,- €

Fördermitglied aus Großhandel, Industrie & Presse 102,- €

Fördermitglied aus dem Einzelhandel 27,- €

Ich/Wir fördere/fördern die DIMB zusätzlich mit _____ € pro Jahr.

Ich will aktiv mitarbeiten! Bitte setzen Sie sich mit mir in Verbindung!

Mit der Aufnahme in die DIMB erkenne ich / erkennen wir die auf www.dimb.de veröffentlichten [Geschäftsbedingungen](#), die [Satzung](#) und die [Trail Rules](#) (Wegeregeln) der DIMB für mich / uns als verbindlich an. Mit einer Weiterverwendung meiner / unserer Daten zu satzungsgemäßen Zwecken erkläre ich mich / erklären wir uns einverstanden.

Ort /

Datum _____ Unterschrift: _____

Beitragszahlung

Ich ermächtige die **Deutsche Initiative Mountain Bike e.V.** meinen Beitrag bis auf Widerruf von meinem / unserem

Konto: _____ bei der _____

BLZ: _____ Inhaber: _____
einzuziehen. (sofern nicht Antragsteller selbst)

Ich werde den Beitrag auf das unten angegebene Konto der DIMB überweisen.



Leitfaden Legalize Downhill & Freeride

Ort, _____
Datum _____ Unterschrift: _____

**Bitte ausgefüllt und unterschrieben senden an:
DIMB, Hauptstr. 34, 65817 Eppstein**

DIMB-Konto: Nr. 226 4253, Sparkasse Freiburg, BLZ 680 501 01

o Anlage Fragenkatalog

Bitte gebt Eure Antworten auf die Fragen in Eurer Mail an das Legalize-Beraterteam der DIMB (freeride@dimb.de)

A Ortsangaben

Wo liegt die betroffene Fläche?

Ort, Kreis (&Kreisstadt), Bundesland

....wie soll sonst jemand wissen, welches Landesrecht gilt etc.?

.....am besten Landkarte ins Internet stellen und URL angeben.

b Planungsrecht

Was sagt der Flächennutzungsplan?

Vorhaben dürfen nicht im Widerspruch zu ihm stehen

Gibt es einen Bebauungsplan, wenn ja, was steht zu der Fläche drin?

Vorhaben dürfen nicht im Widerspruch zu ihm stehen

Hat die Kommune (Stadt/Gemeinde), in der das Gelände liegt (also nicht, wo der Verein seinen Sitz hat) schon eine Meinung dazu?

Wenn die Gemeinde schon PRO ist, spart das den Helfer viele Gedanken.

c Vor Ort

Tatsächliche Situation?

Acker, Wald, Feuchtbiotop,.....am besten Luftbild ins Internet stellen und URL angeben.

Größe der betroffenen Fläche in qm oder ha

d Eigentümer

Wer ist der Eigentümer?

Ist der Eigentümer einverstanden?

e Wer fragt?

Einzelperson, Gruppe, gibt es einen Verein, könnte man einen Verein gründen?

Name, Vorname, Anschrift, Tel. mobil & Festnetz bitte für Rückfragen angeben.