

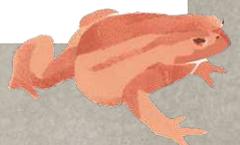


ADFC Position:

Radfahren und Naturschutz

.....

Fokus auf ökologisch sensible Gebiete und (E-)Mountainbikes



Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Telefon: 030 2091498-0

E-Mail: tourismus@adfc.de
www.adfc.de

Titel-Illustration: Sebastian Köhnke
Layout: april agentur GbR

Stand: September 2024

Über den ADFC:

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit über 230.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung für Radfahrer:innen in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs und Radtourismus.

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	4
1.1 Kontext und Anlass der Position	4
1.2 Auftrag und Prozess	5
1.3 Abgrenzung und Begriffsklärung	5
2. Positionen	8
2.1 Grundsätzliche Haltung	9
2.1.1 Anerkennung der Umweltauswirkungen des Radfahrens	9
2.1.2 Handeln nach dem Vorsorgeprinzip und aktive Verantwortungsübernahme	11
2.2 Position zu einzelnen Aspekten	12
2.2.1 Betretungsrecht	13
2.2.2 Temporäre Einschränkungen vs. generelle Verbote	16
2.2.3 Pedelecs in ökologisch sensiblen Gebieten	17
2.2.4 Wegeneubau in ökologisch sensiblen Gebieten	18
2.2.5 Gemeinsame Wegenutzung	19
3. Umsetzung der Position: Maßnahmenvorschläge	20
4. Fazit: Sind Radfahren und Naturschutz vereinbar?	22
Danksagung	23
Quellenverzeichnis	23

1. Einführung

1.1 Kontext und Anlass der Position

Radfahren in der Natur wirkt sich positiv auf die körperliche und mentale Gesundheit aus: Sportliche Betätigung an der frischen Luft stärkt das Herz-Kreislauf-System, die Muskulatur und das psychische Wohlbefinden. Die regelmäßige Bewegung in Naturräumen erzeugt positive Erlebnisse und steigert die Wertschätzung sowie das Verantwortungsgefühl für die Natur und die Artenvielfalt.

Deren Erhalt und Schutz ist eine der größten globalen Herausforderungen: 19 % der europäischen Arten sind vom Aussterben bedroht. Besonders betroffen sind dabei Pflanzen und wirbellose Tiere (Hochkirch et al., 2023).

Zu den größten Bedrohungen für die biologische Vielfalt gehören die veränderte (land-)wirtschaftliche Nutzung und der damit verbundene Verlust von Lebensräumen sowie die Verschmutzung und Erschließung von Gebieten (Hochkirch et al., 2023). Auch die Klimakrise beeinflusst die Artenvielfalt und verstärkt negative Entwicklungen. Sechs von neun planetaren Belastungsgrenzen sind bereits vollständig überschritten, darunter auch die Integrität der Biosphäre (Richardson et al., 2023, S. 3), die alle lebenden Organismen und Ökosysteme beschreibt.

Doch nicht nur Landwirtschaft und zunehmender Flächenverbrauch verstärken den Druck auf die Lebensräume, sondern auch Natursportler:innen, die sich in natürlichen Lebensräumen erholen und bewegen wollen. Im Fokus des vorliegenden Positionspapiers steht besonders das Mountainbiken, das immer beliebter wird (Kuwaczka et al., 2023, S. 2) und Radfahrenden – dank leichter oder funktionaler Ausstattung – auch unwegsames Gelände erschließt. Beide Radtypen – Mountainbikes mit und ohne elektronische Unterstützung – haben Auswirkungen auf Boden, Vegetation und Fauna. Aufgrund der hohen Wachstumszahlen und Unterschiede zu MTB ohne Unterstützung, haben E-Mountainbikes ein größeres Potenzial für Umweltauswirkungen (Kuwaczka et al., 2023, S. 5).

Neben den Auswirkungen auf Naturräume rücken zusätzlich Nutzungskonflikte zwischen Natursportler:innen in den Fokus, die durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Erholungsbedürfnisse entstehen, z. B. zwischen Radfahrenden und Wander:innen.



© ARochau/stock.adobe.com

1.2 Auftrag und Prozess

Aufgrund der beschriebenen Lage hielt der ADFC es für dringend notwendig, eine Position zum Thema Radfahren und Naturschutz mit dem besonderen Fokus auf (E-)Mountainbikes zu entwickeln. Dabei stand die Frage im Zentrum, ob und unter welchen Bedingungen das Radfahren in ökologisch sensiblen Bereichen mit dem Naturschutz vereinbar ist. Daraus leiten sich weitere Fragen ab:

- › Wie sehen die gesetzlichen Rahmenbedingungen aus? Um diese Fragen zu beantworten, lud der ADFC zwischen November 2022 und Juni 2023 zu drei digitalen Fachhearings mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten ein. Vertreter:innen des ADFC, aus den Bereichen Tourismus, Naturschutz und Natursport sowie Wissenschaftler:innen teilten ihr Wissen und tauschten ihre Positionen und Lösungsvorschläge aus. Die Ergebnisse wurden zusammengefasst und flossen in die vorliegende Position ein.
- › Wo liegen Konfliktfelder? (insbesondere in Bezug auf Naturschutz, aber auch auf andere Interessengruppen)
- › Welche Lösungsansätze gibt es?
- › Wie sollte sich der ADFC positionieren?

1.3 Abgrenzung und Begriffsklärung

Um Lösungsansätze und eine Position zum beschriebenen Thema zu entwickeln, müssen die wichtigsten Begriffe geklärt sein. Zudem muss festgelegt werden, worauf der Fokus liegt.

Fokus auf Radfahren zu Erholungszwecken

Die vorliegende Position bezieht sich auf das Radfahren im Urlaub und in der Freizeit zum Zweck der Erholung. Grundlage dafür ist der rechtliche Rahmen:

- › **§ 59 des Bundesnaturschutzgesetzes regelt das Betreten der freien Landschaft:** Das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung ist allen gestattet (allgemeiner Grundsatz).
- › **§ 14 des Bundeswaldgesetzes regelt das Betreten des Waldes:** (1) Das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung ist gestattet. Das Radfahren, das Fahren mit Krankenfahrrädern und das Reiten im Walde ist nur auf Straßen und Wegen gestattet. Die Benutzung geschieht auf eigene Gefahr. Dies gilt insbesondere für walddtypische Gefahren.

Das schließt wörtlich genommen andere Zwecke aus, z. B. die Fahrt zur Arbeit.

Für Pendelstrecken und Alltagsradverkehr ist eine gesonderte Betrachtung notwendig.

Mountainbikes und E-Mountainbikes

Mountainbiker:innen bewegen sich mit geländetauglichen Fahrrädern auf vorwiegend nicht asphaltierten Wegen und Straßen im zumeist hügeligen Gelände. Das Naturerlebnis und die sportliche Herausforderung stehen im Vordergrund. Die Zielgruppe des Mountainbikings ist hinsichtlich Motivation, Einstellungen und Anforderungen sehr heterogen (Definition in Anlehnung an: Deutscher Alpenverein München & Oberland, o. J.). 13,7 % der Radreisenden mit drei und mehr Übernachtungen nutzten 2023 Mountainbikes, bei den Kurzreisen waren es sogar 22,3 % und bei Tagesausflügen 18,9 % (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., 2024, S. 5, 10).

Die Zielgruppe kann gemäß ihrer Motive in drei Gruppen eingeteilt werden:



Quelle: Eigene Darstellung/Grafik: april agentur

E-MTB: Im Fahrradtourismus steigt der Anteil der Pedelecs kontinuierlich an und liegt aktuell bei 43,1 % der Radreisenden mit drei und mehr Übernachtungen und bei 40 % der Kurzreisenden (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., 2024, S. 10).

E-Mountainbikes sind spezielle Elektrofahrräder, die 2022 38 % der neu verkauften Pedelecs ausmachten und einen starken Zuwachs zu den Vorjahren verzeichneten (+23 %, ZIV Zweirad-Industrie-Verband e. V., 2023). Rechtlich betrachtet ist das Pedelec ein Fahrrad und unterliegt damit denselben gesetzlichen Bestimmungen. Schnelle Pedelecs oder auch S-Pedelecs, gehören nicht zu den Fahrrädern, sondern zu den Kleinkrafträdern. Mit S-Pedelecs müssen Fahrer:innen die Fahrbahn benutzen, Radwege und alle anderen für Kraftfahrzeuge gesperrten Wege dürfen sie damit nicht befahren.

Aufgrund des Fokus auf (Elektro-)Mountainbikes stand die Frage nach wassergebundenen Decken bzw. asphaltierten Wegen nicht im Vordergrund. Diese Fragestellung ist im Kontext von Pendlerstrecken bzw. von Radreisenden, die Radfernwege befahren, zu klären.

Eine Position zu S-Pedelecs erfolgt an anderer Stelle.

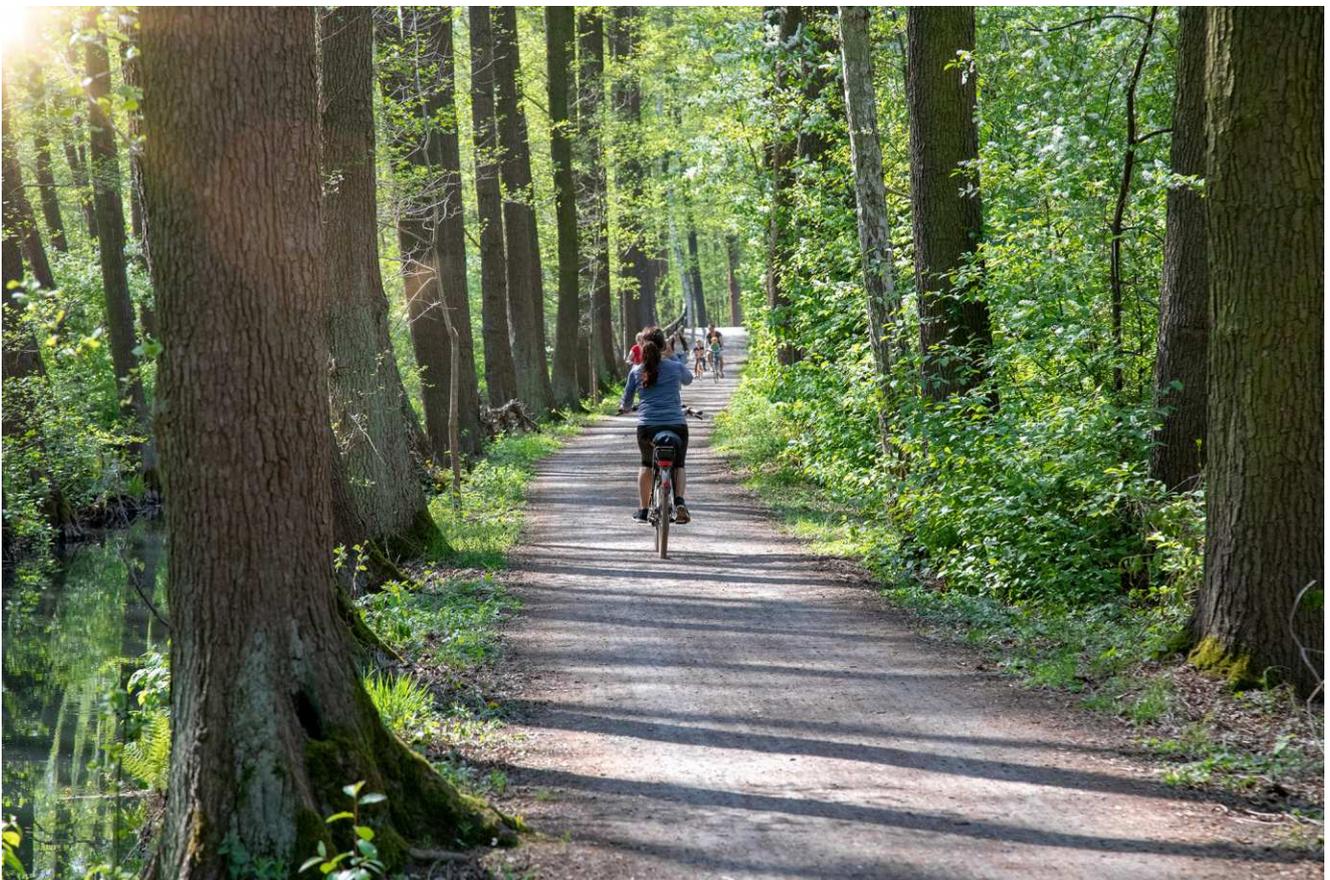
Ökologisch sensible Bereiche

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Naturschutz nicht nur innerhalb von Schutzgebieten stattfinden sollte. Auch die Natur in der Stadt und in Nicht-Naturschutzgebieten kann biologisch vielfältig sein und seltenen Arten einen Lebensraum bieten.

Es gibt aber ökologisch sensible Bereiche, in denen strengere Regeln für den Naturschutz gelten sollten, bis hin zur Rückstellung der Interessen der Radfahrenden. Die Möglichkeit, Gebiete dennoch zur Erholung zu nutzen, ist je nach Schutzgebietskategorie gesetzlich geregelt.

Was ist darunter zu verstehen?

- Schutzgebiete, in denen Erholungsnutzung/ Tourismus eine (wichtige) Rolle spielen – im Einklang mit den Schutzziele:
 - Landschaftsschutzgebiete, Naturparks
 - Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsbestandteile
- Schutzgebiete, in denen Erholung/Tourismus nachrangig behandelt werden bzw. nur eingeschränkt möglich sind:
 - Naturschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop und Nationale Naturmonumente (restriktive Nutzung)
 - Biosphärenreservate (nachhaltiger Tourismus)
 - Nationalparks (insbesondere in den Kernzonen, Tourismus bzw. Erholung nur, sofern kompatibel mit den Schutzziele)



© Tilo Grellmann/stock.adobe.com

2. Positionen

Die Position des ADFC leitet sich aus seiner grundsätzlichen Haltung zum Naturschutz ab.

Daraus ergeben sich die Positionen zu Einzelaspekten, die im Laufe des Prozesses als besonders kritisch identifiziert worden sind: Welche Haltung nimmt der ADFC bspw. zum Betretungsrecht ein? Unter Punkt 3 („Umsetzung der Position“) werden Vorschläge für Maßnahmen genannt, die zur Umsetzung der Position beitragen. Die einzelnen Aspekte werden auf den folgenden Seiten erläutert.

Überblick Position Radfahren und Naturschutz

Warum positioniert sich der ADFC zum Thema Radfahren und Naturschutz?

- › Anerkennung der Umweltauswirkungen des Radfahrens
- › Vorsorgeprinzip und Verantwortungsübernahme

Wie positioniert sich der ADFC zu Einzelaspekten?

- › Betretungsrecht
- › temporäre Einschränkungen vs. generelle Verbote
 - › Pedelecs
 - › Wegeneubau
- › gemeinsame Wegenutzung

Welche Maßnahmen sind sinnvoll?

- › Kooperationen
- › Kommunikation

Quelle: eigene Darstellung/Grafik: april agentur

2.1 Grundsätzliche Haltung

2.1.1 Anerkennung der Umweltauswirkungen des Radfahrens

Wissenschaftliche Erkenntnisse sind die Basis für die grundsätzliche Haltung des ADFC und die Aktivitäten in diesem Bereich. Forschungsarbeiten haben sich mit den Umweltauswirkungen des Radfahrens – und des Mountainbikens im Speziellen – auseinandergesetzt. Besonders hervorgehoben sei an dieser Stelle der Review-Artikel des BAYSPO (Bayreuther Zentrum für Sportwissenschaft an der Universität Bayreuth von 2023), der aktuelle Forschungsergebnisse zu den Umweltauswirkungen des E-Mountainbikens zusammenträgt (Kuwaczka et al., 2023). Zentrale Punkte sind im Folgenden zusammengefasst, die detaillierte Quellensammlung des Artikels ist hier zu finden: <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2023.e02475>.

Allgemeine Auswirkungen

Die Forschung steht vor der Herausforderung, einzelne Natursportarten wie das Mountainbiken hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen herauszufiltern, da andere Faktoren wie Jagd, Landwirtschaft oder Forstwirtschaft parallel wirken. Die Auswirkungen werden oft für einzelne Arten erfasst, die Ergebnisse sind artenspezifisch. Arten entwickeln sich innerhalb komplexer und dynamischer Systeme und werden von diesen beeinflusst.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die stärksten Auswirkungen auf Ökosysteme bei der Erschließung neuer Areale durch Radfahrende entstehen, sei es durch den Bau neuer Wege oder die eigenmächtige Erschließung neuer Pfade. Der proportional höchste Schaden entsteht also am Anfang eines neuen Eingriffs. Vor diesem Hintergrund kann es sinnvoller sein, Radfahrer:innen auf bestehende Pfade zu konzentrieren, als sie durch den neuen Bau von Wegen weiter in die Fläche zu verteilen. Zudem ist nachgewiesen, dass durch den Ausbau von Wegen auch weitere informelle Pfade im Umfeld entstehen. Andererseits kann der Wegeneubau eine Möglichkeit sein, Besucher:innen von schützenswerten Arten/Arealen wegzulenken. Nicht zu vernachlässigen ist auch, dass bestimmte Wege aufgrund starker Frequentierung zum Sicherheitsrisiko für die Nutzer:innen werden können. Die wachsende Beliebtheit von E-Mountainbikes könnte einerseits dazu führen, dass aufgrund der steigenden Nachfrage mehr Wege angelegt werden und andererseits, dass zusätzliche informelle Wege entstehen.

Auswirkungen auf den Boden

Die Auswirkungen auf den Boden sind unterschiedlich, je nachdem, ob ein Weg angelegt oder durch Befahren/Befahren geschaffen wird. In beiden Fällen wird der Boden verdichtet und der Bewuchs geht verloren. Infolge der Verdichtung verändern sich der Wasserhaushalt (und die Wasseraufnahmefähigkeit) und die Bodenbeschaffenheit sowie der Bewuchs. Während bei befestigten Wegen wenig Boden abgetragen wird, findet durch das Befahren unbefestigter Wege dauerhaft Erosion statt.

Die anfängliche Bodenverdichtung erfolgt beim Mountainbiken im Vergleich zum Wandern schneller. Unklar ist noch, ob der Effekt bei E-Mountainbikes stärker ist. Es wird vermutet, dass E-Mountainbiker:innen häufiger steile Anstiege erklimmen und dadurch das Risiko der Erosion verstärkt wird. Ist der Weg einmal „eingefahren“, hat Mountainbiking vergleichbare Effekte wie andere Natursportaktivitäten, die jedoch abhängig von den Fähigkeiten der Radfahrenden sind (Ausnahme: bei Nässe). Die Forschungsergebnisse zur Frage, ob von Mountainbiker:innen genutzte Wege sich mit der Zeit verbreitern, sind nicht eindeutig.

Auswirkungen auf die Pflanzenwelt

Die Flora verändert sich am stärksten beim Entstehen oder Bauen eines neuen Weges: Die Pflanzen werden dort entfernt oder geschädigt und der Bewuchs geht aufgrund der Bodenveränderung (Rückgang von Wassergehalt und Nährstoffen) verloren. Durch die Wege verändern sich die Lichtverhältnisse und die Zusammensetzung der Arten entlang des Weges. Wie sich diese Zusammensetzung langfristig verändert, müssen künftige Forschungsarbeiten klären.

Einzelnen betrachtet hat das Mountainbiken mit Pedelecs nur eine leicht höhere Trampelpfung. Allerdings verstärken sich die potenziell negativen Effekte durch die längeren Strecken, die mit dem Rad zurückgelegt werden können. Damit sind die räumlichen Auswirkungen größer.

Nicht zu unterschätzen ist auch das Potenzial der Fahrradreifen, Samen über weite Strecken zu transportieren. Dies kann sowohl positive Auswirkungen auf Ökosysteme haben als auch negative Effekte, z. B. durch das Einschleppen invasiver Arten oder den Transport von Krankheitserregern. Problematisch kann das insbesondere dann werden, wenn natürliche Grenzen durch den Weitertransport des Fahrrads mit dem Auto überwunden werden. Auch in diesem Bereich verstärkt E-Mountainbiking diesen Effekt potenziell aufgrund der längeren Strecken, die zurückgelegt werden können.

Auswirkungen auf die Tierwelt

Direkt und kurzfristig versetzen Mountainbiker:innen Tiere in Alarmbereitschaft und lösen eine Flucht aus. Damit gehen geringere Ruhe- und Nahrungsaufnahmezeiten sowie ein erhöhtes Stresslevel einher. Langfristig führt das entstandene Wegenetz zur Verschlechterung und Zerschneidung ihrer Lebensräume. Die Auswirkungen auf die einzelnen Arten sind jedoch sehr unterschiedlich und hängen von verschiedenen Faktoren ab. Aktivitäten, die abseits der Wege stattfinden, wirken sich tendenziell stärker aus als Aktivitäten auf den Wegen, an die sich Tiere langfristig gewöhnen könnten. E-Mountainbikes könnten das Vordringen in entferntere bislang wenig frequentierte Areale verstärken und damit neue Störungen hervorrufen. Zudem bewegen sich aufgrund der gestiegenen Zahl an E-Mountainbikes tendenziell mehr Radfahrende im Wald, was dazu führen kann, dass ganze Areale von Tieren gemieden werden.

Fazit: Negative Umweltauswirkungen des Radfahrens anerkennen

Nicht alle Auswirkungen des Radfahrens sind negativ oder für die Ökosysteme als Ganzes relevant. Natursportarten wie das Radfahren tragen auch dazu bei, den Wert der Natur anzuerkennen und steigern die Begeisterung für Naturschutzbelange. Andererseits sind die problematischen Auswirkungen des Radfahrens sehr ernst zu nehmen: Radfahrende können irreversible Schäden verursachen. Irreversibel bedeutet in diesem Kontext: Sterben Arten aufgrund von Natursportaktivitäten aus, sind diese unwiederbringlich verloren. Nicht selten sind für Radfahrende (und andere Natursportler:innen), besonders jene Regionen attraktiv, in denen endemische und/oder seltene Arten vorkommen, z. B. Bergregionen, Küstengebiete oder Inseln. Nicht alle dieser Regionen stehen unter Naturschutz. Mit der schnell voranschreitenden Biodiversitäts- und Klimakrise werden seltene und endemische Arten in naher Zukunft noch stärker bedroht – umso mehr, weil sich die Arten nicht in der gleichen Geschwindigkeit anpassen können, in der ihre Lebensräume verloren gehen.

Eine nachhaltige Erholungsnutzung von Naturräumen durch Radfahrende könnte mit dem Zusammenspiel von Forschung, Naturschutz, Management und politischen Lösungen gelingen.



© Michael/stock.adobe.com

2.1.2 Handeln nach dem Vorsorgeprinzip und aktive Verantwortungsübernahme

Natur- und Umweltschutz sind in der Satzung des ADFC im Vereinszweck § 2, Abs. 1 verankert: „Zweck des Vereins ist die Förderung der Unfallverhütung, der Verbraucherberatung und des Verbraucherschutzes, des Klima-, Natur- und Umweltschutzes, der Landschaftspflege und des Sports.“ (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., 2022). Der ADFC setzt sich für die Förderung klimaneutraler Mobilität und einen umsichtigen und respektvollen Umgang mit der Natur ein.

Aus dem Vereinszweck, der aktuellen Biodiversitäts- und Klimakrise sowie der Anerkennung der (negativen) Umweltauswirkungen des Radfahrens leitet sich das Handeln nach dem Vorsorgeprinzip ab: Anstatt bereits entstandene Umweltschäden zu beseitigen, hält es dazu an, frühzeitig und vorausschauend zu handeln und Schäden gar nicht erst entstehen zu lassen (Lehmphul, 2015). Das Prinzip umfasst:

- **Risikovorsorge:** Fehlt das Wissen darüber, wie, wie stark, wodurch und wie wahrscheinlich Umweltschäden entstehen können, sollten die Risiken von Beginn an minimiert werden (Lehmphul, 2015). Wie bereits beschrieben sind die Erkenntnisse zu den Umweltauswirkungen des Radfahrens artenspezifisch und mit Unsicherheit behaftet, da parallel zum Radfahren andere Faktoren wirken. Diese Einschränkungen machen es umso wichtiger, mit Bedacht zu handeln, da die Schäden größer ausfallen können als wissenschaftlich belegt.
- **Ressourcenvorsorge:** Natürliche Ressourcen wie Wasser, Boden oder Luft sollten sorgsam behandelt und für kommende Generationen erhalten werden (Lehmphul, 2015). Sie bilden die Grundlage dafür, auch in Zukunft in einer intakten Natur Rad fahren zu können.

Der ADFC versteht sich als aktive Organisation für den Naturschutz und übernimmt Verantwortung für mögliche negative Umweltauswirkungen des Radfahrens. Nicht alle Schäden in ökologisch sensiblen Gebieten sind allein auf das Radfahren zurückzuführen. Vor dem Hintergrund des dringenden Handlungsbedarfes und der Unsicherheiten über Kausalitäten ist eine Verlagerung der Verantwortung auf andere Akteur:innen jedoch wenig zielführend und verbaut den Blick darauf, was der ADFC als Verband Positives bewirken kann.

Eine aktive Rolle im Naturschutz einzunehmen, bedeutet für den ADFC unter anderem:

- eine engere Kooperation mit der Wissenschaft, um Problemfelder zu identifizieren und Lösungen zu entwickeln. Darüber hinaus gilt es, die gewonnenen Erkenntnisse an die ADFC-Mitglieder und Netzwerke zu kommunizieren.
- die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen aus den Bereichen Naturschutz und Natursport um negative Auswirkungen des Radfahrens mit konkreten Lösungen und Maßnahmen zu minimieren. Über die reine Schadensminimierung hinaus kann der ADFC Aktionsformate initiieren, die aktiven Naturschutz integrieren.
- Kommunikation an das ADFC-Netzwerk (Mitglieder, Aktive, Presse etc.) zum naturschonenden Radfahren

2.2 Position zu einzelnen Aspekten

Ausgangspunkt für die im Folgenden dargestellten Positionen sind die Konfliktfelder, die im Zuge der Recherchen, Gespräche und Expert:innen-Runden identifiziert werden konnten.

Überblick: Konfliktfelder Radfahren und Naturschutz

Angebot

- › nutzergenerierter Inhalt in Outdoor-Apps
- › illegale Trails: Routenführung vs. Eigentumsverhältnisse
- › Radwegebau: Asphalt vs. Wassergebunden

Rahmenbedingungen

- › steigende Zahl Radtourist:innen, E-MTBs
- › steigender Nutzungsdruck
- › Gesetze, Fahrverbote
- › beschleunigtes Artensterben
- › Klimawandel
- › Waldkrise

Nutzungskonflikte

- › zwischen verschiedenen Erholungsnutzer:innen (Wander:innen, Radfahrer:innen, etc.)
- › zwischen Erholungsnutzer:innen und Waldeigentümer:innen/Forstwirtschaft

Quelle: eigene Darstellung/Grafik: april agentur



2.2.1 Betretungsrecht

Ausgangslage: Rechtlicher Rahmen auf Bundesebene

Das Betreten der freien Landschaft und das Betreten des Waldes sind auf Bundesebene im Bundesnaturschutzgesetz (§ 59) sowie im Bundeswaldgesetz (Stand 11/2023: § 14) geregelt. Das Bundeswaldgesetz wird aktuell überarbeitet, war aber zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Position noch nicht verabschiedet (Stand 07/2024)

Bundesnaturschutzgesetz § 59 Betreten der freien Landschaft

1. Das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung ist allen gestattet (allgemeiner Grundsatz).
2. Das Betreten des Waldes richtet sich nach dem Bundeswaldgesetz und den Waldgesetzen der Länder sowie im Übrigen nach dem sonstigen Landesrecht. Es kann insbesondere andere Benutzungsarten ganz oder teilweise dem Betreten gleichstellen sowie das Betreten aus wichtigen Gründen, insbesondere aus solchen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Feldschutzes und der land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung, zum Schutz der Erholungssuchenden, zur Vermeidung erheblicher Schäden oder zur Wahrung anderer schutzwürdiger Interessen des Grundstücksbesitzers einschränken.

(§ 59 BNatSchG - Einzelnorm, o. J.)

Bundeswaldgesetz § 14 Betreten des Waldes

1. Das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung ist gestattet. Das Radfahren, das Fahren mit Krankenfahrstühlen und das Reiten im Walde ist nur auf Straßen und Wegen gestattet. Die Benutzung geschieht auf eigene Gefahr. Dies gilt insbesondere für walddtypische Gefahren.
2. Die Länder regeln die Einzelheiten. Sie können das Betreten des Waldes aus wichtigem Grund, insbesondere des Forstschutzes, der Wald- oder Wildbewirtschaftung, zum Schutz der Waldbesucher oder zur Vermeidung erheblicher Schäden oder zur Wahrung anderer schutzwürdiger Interessen des Waldbesitzers, einschränken und andere Benutzungsarten ganz oder teilweise dem Betreten gleichstellen.

(BWaldG - Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft, o. J.)

Fast die Hälfte des deutschen Waldes ist Privateigentum. Das Betretungsrecht ist eine Einschränkung des Eigentumsrechts. Es beruht auf der Sozialbindung des Eigentums-Artikel 14 des Grundgesetzes: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.“ Aufgrund der Sozialbindung des Eigentums dürfen Waldbesitzende kein Geld (Entschädigung) von Erholungssuchenden verlangen. Auf Wegen mit Betretungsrecht besteht nur eine begrenzte Verkehrssicherungspflicht, das gilt vor allem für „typische Naturgefahren“ wie herabfallende Äste oder Schlaglöcher auf unbefestigten Wegen.

Ausgangslage: Rechtlicher Rahmen auf Landesebene

Naturschutzgesetze: Fast alle Länder haben Landesgesetze mit dem Recht zum Radfahren auf Wegen in der freien Landschaft. Hessen und Rheinland-Pfalz sehen ein solches erweitertes Betretungsrecht nicht vor. Das scheint aber in der Praxis kein Problem für den Radverkehr zu sein. Anforderungen an diese Wege in der freien Landschaft wie Mindestbreiten oder Befestigung sind nicht bekannt. Das dürfte daran liegen, dass diese meist landwirtschaftlichen Wege auch mit breiten und schweren Agrarfahrzeugen befahren werden können.

Wald- und Forstgesetze: Hier sind die Gesetze der 16 Länder verbindlich. Beim Betretungsrecht des Waldes stimmen sie darin überein, dass zu Fuß auch die „bestockte Fläche“ betreten werden darf, also der wegelose Bereich zwischen den Bäumen. Radfahren (einschließlich Pedelec und Mountainbike, auch ohne besondere Erwähnung) im Wald ist nur auf Straßen und Wegen erlaubt. Was unter Wegen zu verstehen ist, regeln die Ländergesetze oder ihre Ausführungsvorschriften unterschiedlich:

- überwiegend „Wege“ oder „alle Wege“ (außer in HB, BY und BW)
- ND: „Wanderwege, Radwege, Fahrwege, Reitwege und Freizeitwege“
- NRW, TH: „feste Wege“ (auch ohne künstliche Befestigung)
- HB, BY, BW: „geeignete Wege“ (und zusätzliche Anforderung in BW)
- „Zwei-Meter-Regel“: Das Waldgesetz in Baden-Württemberg bestimmt, dass das Radfahren auf Wegen unter zwei Meter Breite nicht gestattet ist. Eine so starke Einschränkung gibt es in keinem anderen Bundesland. Das Mindestmaß von einem Meter in Sachsen-Anhalt enthält kein Radfahrverbot.

In Kürze: Rechtlicher Rahmen für Radfahrende

1. Radfahrende dürfen sich zu Erholungszwecken auf Wegen im Wald und in der freien Landschaft bewegen. Abseits der Wege dürfen sie nicht fahren.
2. Auch in Wäldern in Privateigentum darf Rad gefahren werden. Eine Verkehrssicherungspflicht für „typische Naturgefahren“ seitens der Waldbesitzer:innen gibt es nicht.
3. Die Bundesländer regeln in ihren Naturschutz- sowie Wald- und Forstgesetzen die Einzelheiten zum Betretungsrecht, z. B., was unter einem Weg zu verstehen ist. Sie können das Betretungsrecht aus wichtigen Gründen einschränken, z. B. zum Forstschutz oder zum Schutz der Waldbesucher:innen.



Lösungsansätze und Haltung anderer Akteur:innen

Akteur:innen aus den Bereichen Naturschutz und Natursport halten die rechtliche Gleichstellung von Wandern, Radfahren und Pedelec-fahren auf Wegen für (eher) sinnvoll. Naturschutzverbände treten dafür ein, Pedelecs von der Gleichstellung auszunehmen; diese werden teilweise auch im Natursport kritischer gesehen (besonders im Alpenraum).

Nutzungskonflikte entstehen im Wald und in der freien Landschaft zwischen unterschiedlichen Erholungsuchenden (Wander:innen, Radfahrer:innen), aber auch zwischen Erholungsuchenden und Waldeigentümer:innen/Forstwirtschaft. Einige Akteur:innen sind der Meinung, dass im rechtlichen Rahmen Naturschutzaspekte angeführt werden, um eigene Interessen zu vertreten, nicht aber um die Natur tatsächlich zu schonen. Nutzungskonflikte sind eher über die auch im Wald geltende StVO zu lösen: das Gebot der Rücksichtnahme sowie eine angepasste Geschwindigkeit.

Aus Sicht der Expert:innen aus den Bereichen Naturschutz und Natursport würde eine Änderung des rechtlichen Rahmens wenig für die Vereinbarkeit von Radfahren und Naturschutz bringen. Ein Problem wird vor allem darin gesehen, dass die Rechtslage und die unterschiedlichen Regelungen der Bundesländer zu wenig bekannt sind und Vergehen selten geahndet werden. Einige Vertreter:innen von Naturschutzverbänden sehen eine Chance darin, interpretierbare Begriffe in den Gesetzen zu präzisieren (z. B. Wegekriterien wie die Breite oder den Untergrund). Andere wiederum sehen hier Schwierigkeiten in der praktischen Durchsetzung: Regeln, die nicht akzeptiert und geahndet werden, verleiten dazu, auch andere Regelungen im Wald zu missachten. Ein Beispiel: Die Zwei-Meter-Regelung aus Baden-Württemberg ist vielfach kritisiert worden. Sie wird als ungeeignete und übermäßige Einschränkung angesehen.

Potenziale, um naturschonendes Verhalten von Radfahrern zu fördern, werden vor allem im (digitalen) Besucher:innenmanagement gesehen, ggf. auch, indem Outdoorportale Informationen zu Schutzgebieten verpflichtend in ihre Datenstrukturen integrieren. Letztlich ist es sinnvoll, bestehende Gesetze und Regelungen besser über digitale und analoge Kanäle an Radfahrende zu kommunizieren.

Position des ADFC zum Betretungsrecht

Der ADFC setzt sich ein für:

- › einheitliche Regelungen in den Bundesländern, die eine bessere Kenntnis und Akzeptanz der Regeln ermöglichen. Eine geeignete Strategie ist zu entwickeln.
- › keine nähere Definition von Kriterien für die Eignung von Wegen (Breite, Beschaffenheit). Diese könnte zum Ausschluss von Radfahrenden bei der Nutzung führen. Die vorliegende Definition „geeignete Wege“ ist ausreichend.
- › Auf Wegen in der Natur sollten Radfahrer:innen und Pedelec-Nutzer:innen den zu Fuß Gehenden gleichgestellt sein.
- › Elektrokleinstfahrzeuge und S-Pedelecs bleiben als Kraftfahrzeuge vom Betretungsrecht ausgeschlossen.
- › Fahrten abseits von Wegen ohne Zustimmung der Waldbesitzenden unterstützt der ADFC nicht: Radfahren (einschließlich Pedelec und Mountainbike, auch ohne besondere Erwähnung) im Wald ist nur auf Straßen und Wegen erlaubt. Der ADFC setzt sich gegen das Fahren abseits von Wegen ein, da es informelle Wege entstehen lässt und Schäden an Boden, Tier- und Pflanzenwelt anrichtet.
- › Einschränkung der Wegenutzung zum Naturschutz oder zur Arbeitssicherheit (nur) in Ausnahmefällen unter Berücksichtigung des Prinzips der Gleichstellung aller Wegenutzer:innen/Verkehrsteilnehmer:innen, nicht länger als nötig (wie in den bestehenden Gesetzen verankert)

Der ADFC nutzt sein Netzwerk und seine Plattformen, um die rechtlichen Rahmenbedingungen bekannter zu machen und damit naturschonendes Verhalten zu fördern:

- › digitale Kommunikation der Rechte und Pflichten von Radfahrenden in Naturräumen
- › Aus- und Weiterbildungsangebote
- › gemeinsame Kommunikationsmaßnahmen mit anderen Organisationen aus den Bereichen Naturschutz und Natursport

2.2.2 Temporäre Einschränkungen vs. generelle Verbote

Ausgangslage

Das Betretungsrecht kann aus wichtigen Gründen – z. B. wegen des Naturschutzes oder zur Waldbewirtschaftung – eingeschränkt werden, jedoch nicht länger als nötig. Temporäre Einschränkungen werden bisher in den gesetzlichen Regelungen nicht abgebildet und ihre Durchsetzbarkeit und Kommunikation ist schwierig. Bisher bietet der gesetzliche Rahmen keine ausreichenden Möglichkeiten, um räumlich und zeitlich flexible Ausschlussgebiete festzulegen.

Haltung anderer Verbände

Einerseits könnten temporäre Einschränkungen die Akzeptanz bei den Nutzer:innen erhöhen, sofern sie gut begründet und kommuniziert werden. Damit ließen sie sich den Bedingungen vor Ort besser anpassen als pauschale Verbote. Andererseits zeigt die Praxis (speziell aus Naturräumen, die nah an dicht besiedelten Gebieten liegen), dass temporäre und individuelle Vereinbarungen immer wieder missachtet werden und informelle Wege entstehen. Generelle Verbote vereinfachen die Regelkenntnis bei den Nutzer:innen.

Lösungsansätze

Als aufwändig aber wirkungsvoll haben sich Ranger:innen und Gebietsbetreuer:innen erwiesen, die Erholungsuchende vor Ort, aber auch digital auf (nicht) erwünschtes Verhalten hinweisen sowie über Sperrungen und deren Gründe informieren. Die Praxis zeigt, dass Regelverstöße und Beschädigungen an der Natur mehrheitlich aus Unwissenheit begangen werden, somit bietet die direkte Ansprache viel Potenzial.

Das Projekt „Digital Ranger“ der Universität Bayreuth untersucht, wie Informationen über Outdoor-Plattformen kommuniziert werden können, sodass Besucher:innen sich naturschonend verhalten und die legalen Wege nicht verlassen. Somit ließe sich auch feststellen, wie temporäre Sperrungen wirkungsvoll kommuniziert werden können.

Position des ADFC zu generellen Verboten/temporären Sperrungen

Der ADFC spricht sich für die temporäre und räumlich begrenzte Sperrung von Gebieten für den Naturschutz anstatt genereller Verbote aus. Dies kann wirkungsvoll über eine (digitale) Lenkung der Besucher:innen geschehen.

- Innovative Vorhaben, die die Ideen in der Praxis umsetzen (z. B. das Projekt „Digital Ranger“) sollen beobachtet und bei Bedarf unterstützt werden.
- Tourenplanungs- und Outdoorportale sollten perspektivisch naturschutzrelevante Inhalte verpflichtend in ihre Systeme einbinden.



2.2.3 Pedelecs in ökologisch sensiblen Gebieten

Ausgangslage

Pedelecs werden rechtlich wie unmotorisierte Fahrräder behandelt. Das Fahren mit ihnen ist auf Straßen und Wegen im Wald erlaubt. Fahrräder und die ihnen rechtlich gleichgestellten Pedelecs bis 25 km/h benötigen keine Betriebserlaubnis.

Die Nutzungs- und Verkaufszahlen von E-Mountainbikes zeigen, dass das Segment an Bedeutung gewinnt: 2023 wurden in Deutschland mit 53 % erstmals mehr Pedelecs als klassische Fahrräder verkauft (ZIV Zweirad-Industrie-Verband e. V., 2024). Fuhren 2017 noch 18 % der Radreisenden (mit drei Übernachtungen und mehr) mit Pedelecs, waren es 2023 bereits 43,1 % (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., 2024, S. 10). Elektroräder ermöglichen das Zurücklegen längerer Strecken (rd. 70 % der radreisenden Elektroradnutzer:innen in 2022) und anspruchsvollere Regionen zu besuchen (55 % der radreisenden Elektroradnutzer:innen in 2022) sowie mit Partner:innen oder Freund:innen mitzuhalten (rd. 27 % der radreisenden Elektroradnutzer:innen in 2022), (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. BIEHL & PARTNER GbR, 2023, S. 14).

Somit haben mehr Menschen Zugang zum Radfahren in der Natur, was einerseits positive Auswirkungen auf die individuelle Gesundheit hat, aber andererseits **das Potenzial**, negative Effekte des Radfahrens in Naturräumen zu verstärken:

- **Erschließung bislang unerschlossener Gebiete:** Da weitere Strecken und steilere Anstiege bewältigt werden können, verteilen sich Radfahrende tendenziell auf ein größeres Gebiet und dringen potenziell in ökologisch sensible Bereiche vor (Kuwaczka et al., 2023). Durch mehr Besucher:innen können sich die Wege verbreitern und verhärten und ihre Anzahl steigt potenziell an (Kuwaczka et al., 2023).
- **mögliche Auswirkungen auf den Boden:** Die Zahl der informellen Trails könnte steigen, Bodenverdichtung und Erosion könnten zunehmen (Kuwaczka et al., 2023, S. 8).
- **potenzielle Auswirkungen auf die Vegetation:** Aufgrund der längeren Strecken können Samen an den Reifen weiter transportiert werden (positive und negative Effekte), die Vegetation an und um (neu entstehende) Wege könnte zurückgehen (Kuwaczka et al., 2023, S. 9 ff).

- **potenzielle Auswirkungen auf die Fauna:** Die Fluchtreaktionen von Tieren und ihr Fernbleiben aus bestimmten Räumen verstärken sich. Durch die Saisonverlängerung sind Ruhe- und Fortpflanzungszeiten der Tiere tendenziell gefährdeter (Kuwaczka et al., 2023, S. 5).

Bislang gibt es zu wenige Daten speziell zum Elektromountainbikefahren und zu wenige wissenschaftliche Erkenntnisse, die die negativen Effekte belegen.

Haltung anderer Verbände

Naturschutzverbände wie der Bund Naturschutz in Bayern setzen sich dafür ein, im alpinen Gelände das freie Betretungsrecht nur für unmotorisierte Räder zu ermöglichen. Die DIMB (Deutsche Initiative Mountainbike) hingegen sieht in dieser Strategie die große Gefahr, bei einem Ausschluss von Pedelecs in bestimmten Gebieten die Nutzung auch in anderen Räumen einzuschränken. Der DAV (Deutscher Alpenverein) bestätigt den Alpenraum als vulnerables Gebiet und legt hier den Schwerpunkt auf das Fahren mit eigener Kraft: DAV-Hütten stellen z. B. keine Lademöglichkeit für Pedelecs zur Verfügung.

Position des ADFC zu Pedelecs in ökologisch sensiblen Gebieten

Der ADFC setzt sich für die rechtliche Gleichstellung von Pedelec und unmotorisiertem Rad ein, erkennt aber gleichzeitig an, dass Pedelecs das Potenzial haben, negative Auswirkungen des Radfahrens in Naturräumen zu verstärken. Auch wenn die Datenlage zu den Effekten speziell des E-MTB-Fahrens noch unklar ist, sollte nach dem Vorsorgeprinzip gehandelt werden: Potenzielle Risiken sind zu bedenken und zu minimieren. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass durch Pedelecs mehr Menschen der Zugang zum MTB-Fahren und Radfahren ermöglicht wird. Gleichzeitig liegt darin das Potenzial, den Nutzungsdruck auf Naturräume zu verstärken. Daher tritt der ADFC dafür ein, im ökologisch sensiblen Gebieten Pedelecfahren nicht besonders zu fördern und den Fokus auf das Fahren aus eigener Kraft zu legen (in Anlehnung an die Position des DAV).

2.2.4 Wegeneubau in ökologisch sensiblen Gebieten

Ausgangslage

Die wachsende Beliebtheit von Mountainbikes (speziell auch von E-Mountainbikes) führt zu steigendem Nutzungsdruck auf die Naturräume einerseits und andererseits zu mehr Konflikten zwischen den einzelnen Gruppen der Erholungsuchenden.

Von Konflikten kann man dann sprechen, wenn Nutzer:innen im Laufe der Interaktion mit anderen Gruppen wahrnehmen, dass ihre Interessen nicht mit denen der anderen vereinbar sind (Koep et al., 2019, S. 2). Ursachen liegen unter anderem im unterschiedlichen Tempo und Fortbewegungsmittel, so dass speziell zu Fuß Gehende sich häufiger von Radfahrer:innen gestört fühlen und letztere die ablehnende Haltung wahrnehmen (Koep et al., 2019, S. 3). Naturschutzrelevant werden diese Nutzungskonflikte, wenn aufgrund von starker Nutzung einzelner Räume von den ausgewiesenen Wegen abgewichen wird. Letztlich wirken sich Nutzungskonflikte jedoch auf das Naturerlebnis der Erholungsuchenden aus. Um diesen Konflikte zu lösen, sehen einige Akteur:innen die Lösung in getrennten Wegenetze für unterschiedliche Nutzer:innengruppen.

Mit dem Bau neuer Wege könnte ein attraktives Angebot für Radfahrer:innen geschaffen und der steigenden Nachfrage nachgekommen werden. Damit würde verhindert, dass weitere nicht ausgewiesene Trails dort entstehen, wo das die Nachfrage das Angebot übersteigt. Zudem bieten neue Wege das Potenzial, Besucher:innen besser zu lenken, auch abseits von besonders sensiblen Gebieten.

Andererseits entsteht, wie unter 2.2.1 beschrieben, der größte Schaden am Anfang der neuen Störung, also bei der Erschließung neuer Areale durch Natursportler:innen. Dies kann auch auf legale Weise durch den Neubau von Wegen geschehen. Zudem zeigt die Forschung, dass illegale/informelle Trails im Umfeld legal errichteter Wege entstehen und damit das Wegenetz erweitern. Beides führt zur weiteren Zerschneidung von Lebensräumen und bringt Ökosysteme und seltene Arten in Gefahr. Letztere kommen im Übrigen nicht ausschließlich in Naturschutzgebieten vor.

Somit können neu gebaute Wege sowohl positive als auch negative Effekte haben.

Haltung anderer Verbände

Während Natursportverbände wie die DIMB das mangelnde Angebot für Radfahrer:innen und langwierige Planungsprozesse für den Wegeneubau bemängeln, sprechen sich Naturschutzverbände wie z. B. der BUND dafür aus, neue Wege nur auf Flächen mit geringem Naturschutzwert auszuweisen, nach ordentlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Naturschutzbelange haben Vorrang vor Mobilitätsbelangen. Auch der DAV spricht sich gegen neue Wege im Alpenraum aus.

Lösungsansätze

Ein Ansatz, um den Nutzungsdruck auf die Wege zu minimieren und Konflikte zu vermeiden, ist die Schaffung einer Datengrundlage: Fotofallenerhebungen und andere digitale Tools ermöglichen es, die Ströme der Besucher:innen und das Nutzungsverhalten zu erfassen. Auf dieser Basis lassen sich Modellierungen vornehmen und die Kommunikation und Lenkung (z. B. auf andere Wegenetze) verbessern. Damit ließe sich auch besser erfassen, ob bestehende Wege nur temporär überlastet sind oder ob ein Wegeneubau notwendig ist.

ADFC-Position zum Wegeneubau in ökologisch sensiblen Gebieten

Der Wegeneubau sollte nur erfolgen, wenn er absolut notwendig ist, z. B. um

- überlastete Routen in natursensiblen Bereichen zu entlasten,
- klimaneutrale Mobilitätsnetze zu fördern und
- das Entstehen informeller Wegenetze zu verhindern.

Dabei sind prioritär Flächen mit geringerem Naturschutzwert in Betracht zu ziehen und Versiegelung, wo immer möglich zu vermeiden. Da seltene Arten nicht ausschließlich in Schutzgebieten vorkommen, sollte der Naturschutz beim Wegeneubau grundsätzlich berücksichtigt werden.

2.2.5 Gemeinsame Wegenutzung

Ausgangslage

Wie unter 2.2.4 beschrieben, können sich Konflikte zwischen einzelnen Nutzer:innengruppen negativ auf das Erholungserlebnis in Naturräumen auswirken und im extremen Fall dazu führen, dass getrennte Wegenetze angelegt werden. Getrennte Wegenetze würden bedeuten, einzelne Nutzer:innen-Gruppen auf bestimmten Wegen auszuschließen und mit dem Ausbau des Wegenetzes Lebensräume weiter zu zerschneiden. Fraglich ist, ob die ausgeschlossenen Nutzer:innen sich an die Regeln halten oder ob dadurch nicht weitere Konflikte entstehen. Untersuchungen unter Waldbesucher:innen zeigen, dass Regelkenntnis und Missverständnisse in der Auslegung von Regeln eine konfliktverschärfende Wirkung haben können (Koep et al., 2019, S. 36). Zudem fühlen sich nicht alle Waldbesucher:innen an die Regeln gebunden. Jedoch zeigt diese Erhebung, dass für die große Mehrheit der Waldbesucher:innen der Waldbesuch angenehm und konfliktfrei war (Koep et al., 2019, S. 35), auch wenn die Wahrnehmung in der Nähe von Ballungszentren und zu bestimmten Zeiten davon abweichen kann. Vermutlich wird das Thema speziell für diese Belastungsspitzen medial schwerwiegender dargestellt und problematisiert, als es tatsächlich ist.

Zumindest für einen Teil der Waldbesucher:innen gilt, dass sie mehrere Sportarten ausüben und die Perspektiven der jeweils anderen Gruppe kennen. Darin liegt eine große Chance für gegenseitige Rücksichtnahme.

Haltung anderer Verbände

Als Vertreter verschiedener Nutzer:innengruppen sei hier besonders der DAV erwähnt: Der Verein plädiert dafür, soziale Konflikte im Konsens und mit klaren Rahmenbedingungen zu lösen und keine generellen Wegenutzungsverbote auszusprechen. Wege sollten gleichberechtigt genutzt werden.

Auch der Deutsche Wanderverband (DWV) vertritt die Position, dass der Raum gemeinsam genutzt werden sollte und sich Naturnutzer:innen auf Begegnungen mit anderen einstellen müssen. Gegenseitige Rücksichtnahme und ein angepasstes Verhalten sind notwendig.

Position des ADFC zur gemeinsamen Wegenutzung

Der ADFC spricht sich für eine gemeinsame Wegenutzung unter gegenseitiger Achtung, Toleranz und Rücksichtnahme aus. Insbesondere langsameren und vulnerableren Wegenutzer:innen sollten Radfahrende mit Rücksicht und Vorsicht begegnen. Damit schließt sich der Verband an die Position u. a. des DAV und DWV an.



3. Umsetzung der Position: Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden werden Lösungsansätze vorgestellt, die sich im Laufe des Positionsfindungsprozesses herauskristallisiert haben und die zur Umsetzung der ADFC-Position zum Thema Naturschutz beitragen. Die Maßnahmenvorschläge sind ein Ausgangspunkt, sie können im Laufe der Zeit ergänzt und neu priorisiert werden.

Maßnahme	Beispiel
<p>Handlungsfeld: Kooperationen</p>	
<p>stärkere Kooperation mit Forschungseinrichtungen und Wissenschaft:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Unterstützung von Forschungsvorhaben, um die Datengrundlage zu verbessern ➤ Kommunikation neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse an Mitglieder/ADFC-Netzwerk ➤ Orientierung an vorhandenen Daten bei der Entscheidungsfindung 	
<p>kritische Begleitung von Gesetzgebungsverfahren</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Prüfung von Gesetzesvorhaben: Werden die Interessen der Radfahrenden und des Naturschutzes gewahrt? ➤ Erarbeitung und Kommunikation von Positionen und Stellungnahmen in Zusammenarbeit mit anderen Lobbyverbänden des Natursports und Naturschutzes ➤ Entwicklung einer Strategie für einheitliche gesetzliche Regelungen in den Bundesländern zum Betretungsrecht 	<p>Begleitung der Novellierung des Bundeswaldgesetzes seit November 2023</p>
<p>Unterstützung (modellhafter) Vorhaben zur intelligenten und effizienten Lenkung der Besucher:innen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Projekte und Forschungsvorhaben, die wirksame Maßnahmen gegen illegale Trails entwickeln (digital und analog) ➤ wo möglich, Begleitung der Vorhaben sowie Kommunikation und Nutzung der Ergebnisse 	<p>Mitgliedschaft bei Digitize the Planet e. V.</p>
<p>Zusammenarbeit mit Initiativen und Organisationen, die aktiven Umweltschutz betreiben (über die Vermeidung von Schäden hinaus)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Entwicklung von Aktionen, die Radfahrende für aktiven Umweltschutz umsetzen können ➤ Kommunikation über die Wertschätzung der Natur durch aktives Handeln 	<p>Ideen, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ eine Clean-Up Aktion in eine geführte Radtour integrieren ➤ Touren zur Baumpflanzung ➤ das Gießen von Straßenbäumen in Touren integrieren

Maßnahme	Beispiel
Handlungsfeld: Kommunikation	
<p>Kommunikation von naturschonendem Verhalten an Mitglieder, Aktive und TourGuides</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ggf. Entwicklung eigener Leitlinien in Anlehnung an bestehende Richtlinien anderer Verbände und deren Verbreitung über die ADFC-Kanäle ➤ Integration von Naturschutzinhalten in die Aus- und Weiterbildungsangebote des ADFC ➤ gemeinsame Kommunikation mit Naturschutz- und Natursportverbänden, ggf. auch mit der Sportartikelindustrie, um auch nicht-organisierte Radfahrer:innen zu erreichen 	<p>Neuaufgabe des „Bike Booklet“ in Kooperation mit dem Mountainbike-Tourismusforum</p>
<p>Projektideen/Kampagnen/Aktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mitglieder, Aktive: Entwicklung und Umsetzung eigener Aktivitäten, die naturschonendes Radfahren fördern 	<p>Beispiel des DAV: Kampagne „Natürlich Biken“</p>
<p>Austausch mit Natursport- und Naturschutzverbänden und Wissenschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ aktive Beteiligung an Dialogformaten mit anderen Natursportverbänden zum besseren Miteinander auf den Wegen ➤ Zusammenarbeit mit Wissenschaft und Naturschutzverbänden, um praxisnahe Lösungen für naturschonendes Radfahren zu finden 	<p>gemeinsame Wegeregeln/ neue Organisationsformen für das Miteinander auf den Wegen entwickeln</p>
<p>Wird fortgesetzt.</p>	

4. Fazit: Sind Radfahren und Naturschutz vereinbar?

Radfahren in der Natur wirkt sich nachweislich positiv auf die Gesundheit aus und bietet die Chance, die Wertschätzung für Naturräume zu steigern und die Motivation für deren Erhalt zu fördern. Um das Radfahren in der Natur auch in Zukunft zu ermöglichen, braucht es intakte Wälder und Ökosysteme, zu deren Schutz der ADFC beitragen möchte.

Grundsätzlich haben alle Aktivitäten in der Natur Auswirkungen auf Fauna, Flora und Böden, darunter auch das Radfahren. Manche Schäden wie der Verlust von Arten sind irreversibel.

Radfahren ohne die Natur zu belasten, ist nicht möglich. Aber Radfahrer:innen können mit verantwortungsvollem Handeln und unter bestimmten Bedingungen die negativen Auswirkungen ihres Handelns minimieren:

1. Handeln nach dem Vorsorgeprinzip und Anerkennung der eigenen Verantwortung für eine intakte Natur
2. beim Radfahren respektvoll und achtsam mit dem natürlichen Umfeld und anderen Nutzer:innengruppen umgehen
3. Wegeneubau nur bei absoluter Notwendigkeit und unter Berücksichtigung des Naturschutzes; gemeinsame Wegenutzung, um den weiteren Flächenverbrauch zu minimieren
4. Fahren nur auf geeigneten Wegen, keine Nutzung von (für den Naturschutz) gesperrten Wegen, keine Fahrten abseits der Wege
5. aktiver Beitrag zum Natur- und Klimaschutz, um langfristig betrachtet unsere Lebensgrundlagen zu erhalten.



Danksagung

Der ADFC bedankt sich bei allen beteiligten Expert:innen aus den Bereichen Natursport, Naturschutz, Wissenschaft und Tourismus für den wertvollen Austausch und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit.

Quellenverzeichnis

- § 59 BNatSchG - Einzelnorm. (o. J.). Abgerufen 8. April 2024, von https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/_59.html
- § 59 BNatSchG - Einzelnorm. (o. J.). Abgerufen 8. April 2024, von https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/_59.html
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2022, November 13). Satzung des ADFC (beschlossen durch die 42. BHV 2022). https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Ueber-den-ADFC/ADFC-Satzung_2022.pdf
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., & T.I.P. BIEHL & PARTNER GbR. (2023). ADFC-Radreiseanalyse für das Reisejahr 2022 (ADFC-Radreiseanalyse, S. 20). Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/Downloads/Handout_RRA_2023_final.pdf
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K. (2024). ADFC Radreiseanalyse 2024 (S. 24). Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/ADFC_Radreiseanalyse_2024_Handout_Web.pdf
- BWaldG - Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft. (o. J.). Abgerufen 8. April 2024, von <https://www.gesetze-im-internet.de/bwaldg/BJNR010370975.html>
- Deutscher Alpenverein München & Oberland. (o. J.). Mountainbike. Bergerlebnis Mountainbiken. Abgerufen 12. Juli 2023, von <https://www.alpenverein-muenchen-oberland.de/bergsport/mountainbike#horizontalTab1>
- Hochkirch, A., Bilz, M., Ferreira, C. C., Danielczak, A., Allen, D., Nieto, A., Rondinini, C., Harding, K., Hilton-Taylor, C., Pollock, C. M., Seddon, M., Vié, J.-C., Alexander, K. N. A., Beech, E., Biscoito, M., Braud, Y., Burfield, I. J., Buzzetti, F. M., Cáliz, M., ... Zuna-Kratky, T. (2023). A multi-taxon analysis of European Red Lists reveals major threats to biodiversity. PLOS ONE, 18(11), e0293083. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0293083>
- Koep, M., Palm, T., Bethmann, S., & Schraml, U. (2019). Walderholung mit und ohne Bike II. https://www.fva-bw.de/fileadmin/publikationen/sonstiges/190625erholung_bike2.pdf
- Kuwaczka, L. F., Mitterwallner, V., Audorff, V., & Steinbauer, M. J. (2023). Ecological impacts of (electrically assisted) mountain biking. Global Ecology and Conservation, 44, e02475. <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2023.e02475>
- Lehmpful, K. (2015, Februar 17). Vorsorgeprinzip [Text]. Umweltbundesamt; Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/vorsorgeprinzip>
- Richardson, K., Steffen, W., Lucht, W., Bendtsen, J., Cornell, S. E., Donges, J. F., Drüke, M., Fetzer, I., Bala, G., Von Bloh, W., Feulner, G., Fiedler, S., Gerten, D., Gleeson, T., Hofmann, M., Huiskamp, W., Kummu, M., Mohan, C., Nogues-Bravo, D., ... Rockström, J. (2023). Earth beyond six of nine planetary boundaries. Science Advances, 9(37), eadh2458. <https://doi.org/10.1126/sciadv.adh2458>
- ZIV Zweirad-Industrie-Verband e. V. (2023). ZIV Zweirad-Industrie-Verband Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2022 (S. 41). https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2023/09/ZIV_Marktdatenpraesentation_2023_fuer_GJ_2022.pdf
- ZIV Zweirad-Industrie-Verband e. V., J. (2024, März 13). Marktdaten 2023: Fahrradbranche trotz negativem Konsumklima. ZIV – Die Fahrradindustrie. <https://www.ziv-zweirad.de/2024/03/13/marktdaten-2023-fahradbranche-trotzt-negativem-konsumklima/>



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin