

BIKE NATURE MOVEMENT

**Leitfaden:  
Verkehrssicherungspflicht  
bei MTB-Trails**

**BIKE *NATURE* MOVEMENT**



# BNM-Leitfaden: Verkehrssicherungspflicht

## Einleitung

Mountainbiken hat sich in Deutschland von einer Randsportart zu einer weit verbreiteten Freizeit- und Sportaktivität entwickelt. Mit dem Ausbau von Trails, Bikeparks und weiteren Infrastrukturen wächst die Verantwortung der Akteure, sichere Rahmenbedingungen zu schaffen, und rechtliche Risiken müssen transparent gehandhabt werden. Der vorliegende Leitfaden richtet sich an alle, die Mountainbikestrecken planen, bauen, unterhalten oder betreiben – von Kommunen, Forstbetrieben und Tourismusorganisationen über Vereine und Initiativen bis hin zu privaten Betreibern und Dienstleistern.

Ziel ist es, die Verkehrssicherungspflichten in der Praxis verständlich aufzubereiten, die Rollen und Verantwortlichkeiten zu klären und handhabbare Standards für Planung, Bau und Betrieb abzuleiten. Teil 1 vermittelt die rechtlichen Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht für Mountainbikestrecken: einschlägige Haftungsgrundlagen, Rechtsprechung, Übertragbarkeit auf MTB-Trails. Teil 2 bietet eine Übersicht über die Umsetzung in der Praxis: von der Einordnung des Mountainbikens über Infrastrukturtypen bis hin zu Empfehlungen für sicheres Traildesign, Altersgerechtigkeit, Beschilderung, Abnahme und laufende Kontrollen. Teil 3 beinhaltet eine Einordnung in den Regelungskontext und identifiziert gesetzgeberischen Klarstellungsbedarf.

Der Leitfaden verfolgt drei Kernanliegen:

- rechtliche Einschätzungen zur Verkehrssicherungspflicht für die Praxis zu strukturieren und zu erläutern;
- Sicherheit und Nutzungsqualität durch evidenzbasierte, umsetzbare Maßnahmen zu erhöhen;
- Kooperationen zwischen Waldeigentümern, Behörden, Verbänden und Nutzenden zu fördern.

Er versteht sich als Orientierungshilfe und Wissensbasis, ohne eine individuelle Rechtsberatung zu ersetzen. Im Mittelpunkt steht ein verantwortungsvoller, natur- und landschaftsverträglicher Mountainbikesport, der berechnete Erwartungen der Nutzenden, die Grenzen der Verkehrssicherung und die Realitäten der Bewirtschaftung ausgewogen berücksichtigt. Die Frage nach den möglicherweise erforderlichen bau-, naturschutz- oder waldrechtlichen Genehmigungen für die Errichtung eines Trails ist nicht Gegenstand des Leitfadens.

## Teil 1: Rechtliche Einordnung der Verkehrssicherungspflicht an Mountainbike-Trails \_\_\_\_\_ 1

### Die Verkehrssicherungspflicht \_\_\_\_\_ 1

- Was ist die Verkehrssicherungspflicht? \_\_\_\_\_ 1
- Wer ist verkehrssicherungspflichtig? \_\_\_\_\_ 1
- Kann die Verkehrssicherungspflicht übertragen werden? \_\_\_\_\_ 1

### VSP an Mountainbike-Trails im Wald und der freien Landschaft\_ 2

- Grundsatz \_\_\_\_\_ 2
- Radfahren im Wald und der freien Landschaft \_\_\_\_\_ 3
- Der Wegebegriff \_\_\_\_\_ 3
- Einordnung spezifischer Trailformen \_\_\_\_\_ 4
  - Mountainbike-Trails ohne bauliche Anlagen \_\_\_\_\_ 4
  - Mountainbike-Trails mit baulichen Anlagen \_\_\_\_\_ 5
  - Mountainbike-Trails als Sportanlagen \_\_\_\_\_ 6
- Verkehrssicherungspflicht für atypische Gefahren \_\_\_\_\_ 7
- Bauliche Anlagen \_\_\_\_\_ 7
- Eigenmächtige Mountainbike-Trails \_\_\_\_\_ 7
- Eigen- und Drittfälle \_\_\_\_\_ 8
- Strafrechtliche Verantwortlichkeit \_\_\_\_\_ 8

## Teil 2: Umsetzung in der Praxis \_\_\_\_\_ 9

### Grundlagen des Mountainbikens \_\_\_\_\_ 9

- Mountainbike-Segmente und Ausübungsformen \_\_\_\_\_ 9
- Natur- und landschaftsverträglicher Sport \_\_\_\_\_ 9
- Motivation \_\_\_\_\_ 10
- Infrastrukturen \_\_\_\_\_ 10
- Flächige Mountainbike-Sportanlagen \_\_\_\_\_ 11
- Mountainbike-Trails \_\_\_\_\_ 11
  - Singletrail \_\_\_\_\_ 11
  - Flowtrail \_\_\_\_\_ 12
  - Weitere Elemente \_\_\_\_\_ 12
  - Mountainbike-Trails als Sportanlagen \_\_\_\_\_ 12
  - Mountainbike-Trails als Waldwege \_\_\_\_\_ 13

### Empfehlungen zum Trailbau \_\_\_\_\_ 14

- Traildesign \_\_\_\_\_ 14
- Bauliche Anlagen \_\_\_\_\_ 14
- Wegeschwierigkeit und Beschilderung \_\_\_\_\_ 15
- Kinder, Jugendliche und Ungeübte \_\_\_\_\_ 17

### Trailkontrolle \_\_\_\_\_ 18

- Kontrollumfang \_\_\_\_\_ 18
- Trailabnahme \_\_\_\_\_ 18

<b>Teil 3: Regelungskontext und gesetzgeberischer Klarstellungsbedarf</b>	<b>19</b>
Verkehrssicherungspflichten in vergleichbaren Konstellationen	19
Premiumwanderwege	19
Kletterrouten und Klettersteige	19
Kletterwälder	20
Skiloipen	20
Skipisten	20
Naturrodelbahnen	20
Stark frequentierte Waldwege	20
Forstwirtschaftliche Praxis	21
<b>Aktuelle Gesetzesinitiativen</b>	<b>21</b>
Novelle des BWaldG 2024	21
Novelle Landesnaturschutzgesetz Baden-Württemberg 2025	22
Weitergehender gesetzgeberischer Klarstellungsbedarf	22
Exkurs des Wanderverbandes zu notwendigen Gesetzesanpassungen	23
<b>Impressum</b>	<b>25</b>

# Teil 1: Rechtliche Einordnung der Verkehrssicherungspflicht an Mountainbike-Trails

## Die Verkehrssicherungspflicht

### Was ist die Verkehrssicherungspflicht?

Die Verkehrssicherungspflicht ist nicht ausdrücklich gesetzlich geregelt, sondern durch Rechtsprechung ausgestaltet. Sie wird aus den deliktsrechtlichen Vorschriften der §§ 823 ff. BGB abgeleitet und verpflichtet denjenigen, der eine Gefahrenquelle schafft oder unterhält, zum Schutz Dritter zumutbare Vorkehrungen zu treffen. § 823 Abs. 1 BGB:

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

Verkehrssicherungspflichten folgen v. a. aus der Verantwortlichkeit für den eigenen Herrschaftsbereich. Sie können sich aufgrund einer Verkehrseröffnung ergeben. Darüber hinaus gibt es eine Zustandshaftung, die an der Verfügungsgewalt z. B. des Eigentümers über eine Sache anknüpft. Dabei muss jedoch nicht jeder abstrakten Gefahr vorgebeugt werden, denn ein allgemeines Verbot, andere nicht zu gefährden, gibt es nicht. Eine Verkehrssicherung, die jedes Schädigungsrisiko ausschließt, ist im praktischen Leben nicht erreichbar und damit auch nicht geschuldet.<sup>1</sup>

### Wer ist verkehrssicherungspflichtig?

Grundeigentümer tragen die Verkehrssicherungspflicht für ihr Grundstück. Werden zusätzliche Elemente in einen Trail eingebaut, trifft die Verkehrssicherungspflicht hierfür hinsichtlich der baulichen und technischen Sicherheit primär den Ersteller bzw. den Träger (Unterhalter) des Trails.

### Kann die Verkehrssicherungspflicht übertragen werden?

Eigentümer können eine bestehende Verkehrssicherungspflicht durch Gestattungs- oder Nutzungsüberlassungsvertrag auf einen geeigneten Träger wie eine Gemeinde, eine Tourismusorganisation oder einen Verein übertragen. Der Vertrag sollte eindeutig die Zweckbestimmung und zulässige Nutzung des Trails, die Zuständigkeiten für Planung und Bau, für Unterhaltung, Kontrolle und Dokumentation sowie die Zuordnung von Risiken und die Melde- und Eskalationswege bei Gefahrenlagen regeln. Er sollte außerdem den Nachweis und den Umfang des Haftpflichtversicherungsschutzes des Trägers festlegen,

---

<sup>1</sup> Bansbach/Schubert, Verkehrssicherungspflicht im Wald, BADK Sonderheft Haftungsrechtliche Organisation, 2018, S. 64

wobei Gemeinden Risiken häufig über die erweiterte kommunale Haftpflicht abdecken. Ein Lage- oder Trassenplan kann als Anlage aufgenommen werden. Empfohlen wird, den Pflichtenumfang auf die gesetzlich geschuldeten Verkehrssicherungspflichten zu beschränken, da freiwillig übernommene Mehrpflichten wie eine obligatorische Baumschau ohne gesetzliche Grundlage zusätzliche Haftungsmaßstäbe setzen und gegenüber Dritten haftungsbegründend wirken könnten. So bleibt zugleich Flexibilität für künftige Rechtsentwicklungen gewahrt.

Mit der Übertragung wird der Übernehmende selbst verkehrssicherungspflichtig und gegebenenfalls deliktisch verantwortlich. Der Übertragende ist jedoch auswahl-, überwachungs- und kontrollpflichtig und haftet, wenn er diese besonderen Sorgfaltspflichten verletzt. Anerkannte Haftungsprivilegierungen für walddtypische Gefahren wirken zugunsten von Eigentümer und Träger.

## VSP an Mountainbike-Trails im Wald und der freien Landschaft

### Grundsatz

Im Wald besteht eine Haftungsprivilegierung nach § 14 BWaldG:

*(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.*

In der freien Landschaft besteht eine Haftungsprivilegierung nach § 60 BNatSchG:

*Das Betreten der freien Landschaft erfolgt auf eigene Gefahr. Durch die Betretungsbefugnis werden keine zusätzlichen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten begründet. Es besteht insbesondere keine Haftung für typische, sich aus der Natur ergebende Gefahren.*

Die Vorschriften aus dem BWaldG und dem BNatSchG werden in den länderspezifischen Wald- und Naturschutzgesetzen wiederholt und konkretisiert.

Im Wald und der freien Landschaft besteht dementsprechend keine Haftung für walddtypische bzw. typische, sich aus der Natur ergebende Gefahren, sofern die konkrete Nutzung durch das Betretungsrecht aus § 14 Abs. 1 BWaldG bzw. § 59 BNatSchG gedeckt ist. Walddtypisch sind Gefahren, die sich zwangsläufig aus der Natur des Waldes oder seiner ordnungsgemäßen Bewirtschaftung ergeben. Zu diesen gehören beispielsweise herabfallende Äste, mangelnde Stand- oder Bruchfestigkeit von Bäumen oder sonstige, naturgegebene Risiken,

die dem Aufenthalt im Wald immanent sind. Insbesondere stehendes und liegendes Totholz ist grundsätzlich walddtypisch.<sup>2</sup>

### **Radfahren im Wald und der freien Landschaft**

Nach § 14 Abs. 1 S. 2 BWaldG ist das Radfahren auf Straßen und Wegen gestattet. Es liegt somit keine Sondernutzung vor, sondern das Radfahren ist vom Betretungsrecht abgedeckt. Es gelten in den einzelnen Bundesländern verschiedene gesetzliche Regelungen, welche Wege genutzt werden dürfen.<sup>3</sup> In Bundesländern, die nach dem Landeswaldgesetz das Radfahren auf einigen Arten von Waldwegen nicht erlauben, gibt es Öffnungsklauseln, die im Einzelfall auch solche Wege ebenfalls nutzbar machen.<sup>4</sup> Auch wenn ein Weg erst durch eine Einzelausweisung für das Radfahren nutzbar wurde, gelten darauf aufgrund der Haftungsprivilegierung nach § 14 Abs. 1 S. 3 und S. 4 BWaldG keine besonderen oder erhöhten Verkehrssicherungspflichten.<sup>5</sup>

Urteile belegen die Auslegung, dass Radfahrende im Wald auf eigene Gefahr unterwegs sind und stets auf Sicht fahren müssen. So kann auch eine bei einem abschüssigen Waldweg quer über den Weg verlaufende Hangsicherung aus Holzstämmen eine walddtypische Gefahr darstellen. Der Waldbesitzer haftet deshalb nicht für den Sturz eines Mountainbikenden wegen dieser „Sprungschanze“.<sup>6</sup> Keine Haftung gibt es ebenfalls bei einem Sturz auf einer „Treppe“ im Wald<sup>7</sup> oder bei einem Loch im Waldweg, unabhängig davon, wie das Loch entstanden ist.<sup>8</sup> Auch ein mit dem StVO-Zeichen 240 beschilderter Waldweg suggeriert keine über das gesetzlich geregelte Benutzungsrecht des Waldbesuchers hinausgehende Verkehrsöffnung.<sup>9</sup>

### **Der Wegebegriff**

An einen Weg im Sinne des § 59 Abs. 1 BNatSchG und im Sinne des § 14 Abs. 1 BWaldG sind geringe Anforderungen zu stellen. Prinzipiell sind (Wald-)Wege begehbbare Flächen im Gelände, die mit gewisser Regelmäßigkeit über einen nennenswerten Zeitraum zum Zwecke der Fortbewegung genutzt werden und sich deshalb optisch erkennbar von der übrigen Landschaft abheben. Wie,

---

<sup>2</sup> BGH, Urteil vom 02.10.2012, VI ZR 311/11

<sup>3</sup> DWV, Übersicht Betretungsrechte

[https://www.waldsportbewegt.de/fileadmin/content/pdf/DWV\\_Uebersicht\\_Naturschutz-und\\_Betretungsrecht.pdf](https://www.waldsportbewegt.de/fileadmin/content/pdf/DWV_Uebersicht_Naturschutz-und_Betretungsrecht.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>4</sup> Z. B. Baden-Württemberg: § 37 Abs. 3 S. 3 LWaldG BW: Die Forstbehörde kann Ausnahmen von der 2-Meter-Regel zulassen.

<sup>5</sup> Forst BW, Leitfaden zur Verkehrssicherungspflicht

[https://www.waldsportbewegt.de/fileadmin/content/pdf/ForstBW\\_PRAXIS\\_Leitfaden\\_Verkehrssicherungspflicht\\_201511.pdf](https://www.waldsportbewegt.de/fileadmin/content/pdf/ForstBW_PRAXIS_Leitfaden_Verkehrssicherungspflicht_201511.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>6</sup> LG Aachen, Urteil vom 15.01.2019, 12 O 124/18, bestätigt von OLG Köln, (Hinweis-)Beschluss vom 23.04.2019, 1 U 12/19 i. V. m. Beschluss vom 23.05.2019, 1 U 12/19

<sup>7</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 09.01.2008, I-19 U 28/07 zu „breit angelegten, mäßig ansteigenden Stufen“ im Wald (keine „steile, künstlich angelegte Steintreppe“)

<sup>8</sup> OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 30.10.2017, 13 U 111/17: verneint Haftung des Waldbesitzers für „walddtypische Gefahr“

<sup>9</sup> OLG Hamm, Urteil vom 30.06.2023, 1 U 51/22

warum und durch wen der Weg zustande gekommen ist, ob er ganzjährig begangen werden kann oder seine Nutzung dem Willen des Eigentümers zuwiderläuft, spielt keine Rolle.<sup>10</sup> Ebenso wenig kommt es auf den Ausbauzustand (irgendwie geartete Befestigung) oder gedachten Nutzungszweck an.<sup>11</sup> Damit sind z. B. auch Wander- und Trampelpfade Wege in diesem Sinne. Daraus folgt jedoch nicht, dass solche Wege ohne Weiteres mit Fahrrädern befahren werden dürfen. Denn gem. § 14 Abs. 2 S. 1 BWaldG regeln die Länder die Einzelheiten, sodass unterschiedliche landesrechtliche Bestimmungen zu abweichenden Ergebnissen führen können.

Das Betretungsrecht für Radfahrende gilt nur für vorhandene Wege. Ein selbstständiges Anlegen neuer Wege ist ohne Zustimmung des Grundstückseigentümers/Waldbesitzers nicht erlaubt. Einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung wie beispielsweise in § 15 Abs. 6 HWaldG bedarf es hierzu nicht.

### **Einordnung spezifischer Trailformen**

#### Mountainbike-Trails ohne bauliche Anlagen

Die Nutzung kostenfreier Mountainbike-Trails ohne bauliche Anlagen im Wald oder in der freien Landschaft erfolgt im Rahmen des gesetzlichen Betretungsrechts. Sie ist haftungsrechtlich nicht anders zu bewerten als die Nutzung sonstiger Waldwege zum Radfahren oder Wandern. Daher erfassen die Haftungsprivilegierungen des § 14 BWaldG und des § 60 BNatSchG grundsätzlich auch diese Trails. Für naturtypische Risiken bestehen keine zusätzlichen Verkehrssicherungspflichten, insbesondere besteht keine allgemeine Baumkontrollpflicht entlang der Strecke.

Wer den Wald betritt, setzt sich waldtypischen Gefahren bewusst aus. Nach gesetzgeberischer Wertung und ständiger Rechtsprechung fallen diese grundsätzlich in die Eigenverantwortung der Nutzenden. Das gilt auch für stark frequentierte oder ausgeschilderte Erholungswege. Eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht würde nach der Rechtsprechung des BGH zu Rechtsunsicherheit führen. Besondere Schutzmaßnahmen schuldet der Waldbesitzer an solchen Wegen grundsätzlich nicht.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> BVerwG, Urteil vom 13.09.2017, 10 C 7/16 OVG; Frankfurt/Oder, Beschluss vom 14.10.2004, 3a B 255/03; Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 3. Aufl., § 59 Rn. 12; Landmann/Rohmer, UmweltR/Gellermann, BNatSchG, 2025, § 59 Rn. 8; a. A. zum entgegenstehenden Willen des Grundstückseigentümers VG Berlin, Urteil vom 13.06.1980, 1 A 10.80, wohl durch o. g. Beschluss des OVG Frankfurt/Oder überholt; a. A. insoweit auch Sanktjohanser, BayVBI 4/2021, 109

<sup>11</sup> VG Münster, Urteil vom 19.09.2005, 7 K 1509/02; AG Aichach, Urteil vom 17.04.2018, 101 C 153/17 (nicht veröffentlicht); Ziff. 1.3.2.1 Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 27.11.2020, 62f-U8667.0-2019/1-126

<sup>12</sup> BGH, Urteil vom 02.10.2012, VI ZR 311/11

Zudem ist das Mountainbike speziell für den Einsatz abseits befestigter Wege und Straßen konzipiert.<sup>13</sup> Die Bewältigung von Steinen, Wurzeln und Rinnen gehört zur fahrtechnischen Herausforderung. Mountainbikende müssen mit naturbedingten Veränderungen der Oberfläche rechnen, etwa erhöhter Rutschigkeit bei Nässe. Holzartige Oberflächen wie Wurzeln sind nass besonders glatt und nur mit großer Vorsicht befahrbar. Es gilt, stets auf Sicht zu fahren und innerhalb des Sichtbereichs anhalten zu können, da jederzeit Fußgänger:innen, andere Fahrende oder natürliche Hindernisse auftreten können. Eine generelle Ablenkung durch die Sportausübung rechtfertigt keine erhöhten Sicherungspflichten auf Mountainbike-Trails. Im Gegenteil, umsichtiges und der Situation angepasstes Fahren ist erforderlich. Vor schwierigen Passagen ist gegebenenfalls anzuhalten und die Stelle zu beurteilen, im Zweifel kann geschoben werden. Ein gewisses Sturzrisiko durch Fehleinschätzung, Fahrfehler oder natürliche Hindernisse ist sportarttypisch und wird von den Mountainbikenden eigenverantwortlich in Kauf genommen.

#### Mountainbike-Trails mit baulichen Anlagen

Werden entlang eines Trails künstliche Elemente wie Sprünge, Steilkurven oder Holzbauwerke errichtet, entstehen für diese Einbauten eigenständige technische und organisatorische Verkehrssicherungspflichten. Erforderlich sind insbesondere eine standsichere Ausführung, regelmäßige Instandhaltung sowie nachvollziehbare Prüf- und Dokumentationsabläufe. Die Eigenverantwortung der Nutzenden für sportarttypische Risiken bleibt bestehen.

Es ist allerdings kein Grund dafür ersichtlich, dass einzelne bauliche Änderungen entlang der Strecke – ähnlich wie bei Wanderwegen – etwas an der grundsätzlichen haftungsrechtlichen Einordnung von Mountainbike-Trails ändern. Das Befahren der Strecke fällt weiterhin unter das Betretungsrecht, weshalb auch die Haftungsprivilegierung der § 14 BWaldG bzw. § 60 BNatSchG Anwendung finden sollte. Diese Rechtsauffassung ist bisher allerdings noch durch kein Gericht bestätigt worden. In der Literatur wird vertreten, dass es aufgrund erhöhter Sicherheitserwartungen bzw. eines Anlockens von Besucherinnen und Besuchern auch bei einzelnen Erholungseinrichtungen im Wald Verkehrssicherungspflichten für Naturgefahren geben könne.<sup>14</sup> Diese Auffassung überzeugt allerdings nicht. Es entstünden Wertungswidersprüche, da in ständiger Rechtsprechung anerkannt ist, dass an stark frequentierten oder auch besonders als Premiumwegen gekennzeichneten Wanderwegen keine Haftung für wald- bzw. naturtypische Gefahren besteht.<sup>15</sup> So gelten beispielsweise Skipisten, auch mit notwendigen baulichen Anlagen und technischen Einrichtungen, als Teil der freien Natur. Eine Haftung besteht nur bei verdeckten und atypischen Gefahren.<sup>16</sup> Eine

---

<sup>13</sup> DSHS Köln, Natursport Info Mountainbiking

<https://www.natursport.info/natursportarten/zu-land/mountainbiking/> (Zugriff 05.12.2025)

<sup>14</sup> Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, § 60 Rn. 5

<sup>15</sup> Hilsberg in: Das 1x1 der Baumkontrolle, 4. Aufl. 2025, FORUM Verlag Herkert, 60 m. w. N.

<sup>16</sup> BayVGh, vom 21.11.2013, 14 BV 13.487

Verkehrssicherungspflicht entsteht damit auch nicht aufgrund der Beschilderung, Markierung oder Bewerbung eines Mountainbike-Trails.

#### Mountainbike-Trails als Sportanlagen

Die beschriebenen Mountainbike-Trails stehen in der Regel der Öffentlichkeit unentgeltlich im Rahmen des allgemeinen Betretungsrechts zur Verfügung. Eine Zugangskontrolle oder Beschränkung des Nutzerkreises findet nicht statt und kann auch nicht erwartet bzw. gewährleistet werden. Ein aktives Besuchermanagement ist auch nicht erforderlich. Die bestimmungsgemäße Nutzung umfasst das angepasste Befahren mit geländetauglichen Fahrrädern unter Beachtung der Wald- und Naturschutzregeln, Rücksichtnahme auf andere Nutzende sowie das Unterlassen baulicher Veränderungen. Hinweise zur Schwierigkeit und temporäre Sperrungen (z. B. aus Natur- oder Forstschutzgründen) dienen der Orientierung, begründen jedoch keinen Anlagenbetrieb.

Werden Trails allerdings als Sport- oder Freizeitanlage geplant, genehmigt oder organisiert betrieben, gelten erhöhte Betreiberpflichten. Dies ist insbesondere der Fall, wenn ein gewerblicher Betrieb (z. B. Trailmaut, Tageskarten o. ä.) vorliegt, da in diesen Fällen die Nutzung nicht mehr vom Betretungsrecht erfasst ist und ein vertragliches Nutzungsverhältnis für den Umfang der Verkehrssicherungspflichten maßgeblich ist. Damit kann insbesondere auch die öffentlich-rechtliche Widmung einer Anlage die haftungsrechtliche Einordnung beeinflussen. Maßgeblich ist, ob die Nutzung weiterhin auf dem allgemeinen Betretungsrecht beruht oder auf einem organisierten Anlagenbetrieb.

Eine Rodung bzw. Waldumwandlung allein führt noch nicht zum Ausschluss der Haftungsprivilegierung. Auch wenn eine Fläche nicht mehr als Wald gilt, so kann weiterhin die Haftungsprivilegierung für naturtypische Gefahren aus den Naturschutzgesetzen bestehen.

Zu den Betreiberpflichten zählen angemessene Bau- und Instandhaltungsstandards, eine klare und zielgruppenorientierte Beschilderung, ein geregeltes Sperr- und Meldemanagement sowie dem Betrieb angemessene Kontrollen. Die Nutzung solcher Anlagen fällt nicht unter das Betretungsrecht, sodass auch für wald- bzw. naturtypische Gefahren eine Haftung in Betracht kommt. Zugleich müssen Betreiber nicht jedes denkbare Risiko ausschließen. Geschuldet ist der Schutz vor Gefahren, die über das übliche Benutzungsrisiko hinausgehen und für sorgfältige Nutzende nicht vorhersehbar oder nicht rechtzeitig erkennbar sind. Die Haftungsprivilegierung entfällt insbesondere bei gewerblichem Betrieb, weil die Nutzung dann auf einem Vertragsverhältnis beruht und nicht mehr auf dem allgemeinen Betretungsrecht.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> LG München II, Urteil vom 07.06.2018, 9 O 2933/16

## Verkehrssicherungspflicht für atypische Gefahren

Für Mountainbike-Trails Verkehrssicherungspflichtige haben zwar grundsätzlich keine Verkehrssicherungspflicht für wald- bzw. naturtypische Gefahren, müssen aber dennoch vor sog. „atypischen“ Gefahren schützen, also diejenigen menschengemachten Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls vor ihnen warnen, die für den Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten vermag.<sup>18</sup> Dazu können etwa (nicht waldtypische) Hindernisse gehören, die einen Weg versperren, wie etwa ein nicht markierter Weidedraht.<sup>19</sup> Ein solcher Haftungsfall kann mitunter auch bei einem sog. „Anlageverschulden“ angenommen werden. Ein solches liegt vor, wenn etwa ein für die Nutzungsart gänzlich ungeeigneter Weg ausgewiesen wird.<sup>20</sup> Vor dem Hintergrund, dass geübte Mountainbikende auch schwierigste Wege befahren können, ist der Begriff hier aber weit auszulegen. Angesichts der großen Streuung fahrtechnischer Fähigkeiten ist maßgeblich, ob auch weniger geübte Mountainbikende die Schwierigkeit einer Passage bei vorsichtiger Fahrweise erkennen und sie nötigenfalls schiebend oder tragend bewältigen können. Bei sehr schwierigen Trails sind deutliche Hinweise am Einstieg sinnvoll, um unerfahrene Nutzende zu warnen.

## Bauliche Anlagen

Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherungspflicht sind bauliche Anlagen künstliche, d. h. durch menschliche Tätigkeit geschaffene Anlagen, die einen natürlichen Zustand verändern (z. B. Konstruktionen mit Holz). Für bauliche Anlagen besteht eine Kontrollpflicht, vergleichbar mit Einrichtungen auf Wanderwegen wie Treppen, Stege, Brücken oder Geländer. Sie sind standsicher zu errichten, regelmäßig zu warten und bei Mängeln umgehend zu sichern oder zu sperren. Technische Regeln für Verkehrswege oder Arbeitsstätten sind nur eingeschränkt übertragbar, da es sich um Anlagen in der Natur handelt.<sup>21</sup> Maßgeblich ist eine risikoorientierte Kontrolle. Eingreifen ist erforderlich, wenn Gefahren bestehen, die sorgfältige Nutzende nicht rechtzeitig erkennen oder vermeiden können.

## Eigenmächtige Mountainbike-Trails

Auch bei nicht autorisiert angelegten Trails gilt die Nutzung grundsätzlich auf eigene Gefahr. Naturtypische Risiken sind von den Nutzenden zu tragen. Werden künstliche Konstruktionen festgestellt, sollten Waldeigentümer nach Kenntnisnahme zügig handeln, Gefahrenstellen sichern und nicht gewollte

---

<sup>18</sup> Schneider, Verkehrssicherungspflicht an ausgewiesenen Rad- und Wanderwegen unter besonderer Berücksichtigung der von Bäumen ausgehenden Gefahren, VersR 2018, 257

<sup>19</sup> BGH, Urteil vom 23.04.2020, III ZR 250/17 und III ZR 251/17

<sup>20</sup> Forst BW, Leitfaden zur Verkehrssicherungspflicht

[https://www.waldsportbewegt.de/fileadmin/content/pdf/ForstBW\\_PRAXIS\\_Leitfaden\\_Verkehrssicherungspflicht\\_201511.pdf](https://www.waldsportbewegt.de/fileadmin/content/pdf/ForstBW_PRAXIS_Leitfaden_Verkehrssicherungspflicht_201511.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>21</sup> Schwäbischer Albverein, Verkehrssicherungspflicht an Wanderwegen

[https://wege.albverein.net/files/2018/03/Verkehrssicherungspflicht\\_Download.pdf](https://wege.albverein.net/files/2018/03/Verkehrssicherungspflicht_Download.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

Bauwerke entfernen. Zugleich signalisiert das Vorhandensein solcher Trails einen Bedarf nach offiziellen Angeboten. Wo möglich, empfiehlt sich der dialogorientierte Kontakt zur lokalen Mountainbike-Community, um tragfähige, einvernehmliche Lösungen zu entwickeln.

### **Eigen- und Dritturnfälle**

Eigenunfälle infolge von Fahrfehlern, Fehleinschätzungen oder sportarttypischen Risiken fallen in die eigene Risikosphäre der Mountainbikenden. Bei Kollisionen mit Dritten liegt die Verantwortung grundsätzlich bei den Beteiligten; maßgeblich sind Verhalten, Sorgfaltspflichten und ggf. Mitverschulden. Eine Haftung Dritter oder des Waldbesitzers kommt in Betracht, wenn atypische, nicht erkennbare Gefahren geschaffen oder Verkehrspflichten verletzt wurden. Empfehlenswert sind angepasste Fahrweise, Rücksichtnahme, funktionsfähige Ausrüstung und eine private Haftpflichtversicherung.

### **Strafrechtliche Verantwortlichkeit**

Fahrlässigkeitsdelikte nach §§ 229 und 222 StGB setzen u. a. eine objektive Sorgfaltspflichtverletzung, die objektive Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit des tatbestandsmäßigen Erfolgs, Kausalität sowie die objektive Zurechenbarkeit voraus. Bei unentgeltlichen und naturnah gestalteten Mountainbike-Trails ist eine strafrechtliche Verantwortlichkeit für Unfälle regelmäßig fernliegend. Für wald- und naturtypische Gefahren gilt die Nutzung auf eigene Gefahr nach § 14 BWaldG und § 60 BNatSchG. Daraus folgt keine erhöhte Sicherungserwartung. Eine Garantenstellung kommt vor allem in Betracht, wenn durch menschengemachte, atypische Gefahrenquellen, insbesondere bauliche Elemente, eine Verkehrssicherungspflicht übernommen wird. Wer solche Elemente standsicher errichtet, risikoorientiert kontrolliert, Mängel dokumentiert, bei Bedarf sperrt und angemessen informiert, handelt in der Regel sorgfaltspflichtgemäß.

# Teil 2: Umsetzung in der Praxis

## Grundlagen des Mountainbikens

### Mountainbike-Segmente und Ausübungsformen

Mountainbikes sind Fahrräder, die speziell für das Fahren auf naturnahen, meist unbefestigten Wegen entwickelt wurden. Auf diesen spezifischen Einsatzzweck sind die Mountainbikes in ihrer Bauweise zugeschnitten – von der Rahmenkonstruktion und -geometrie über die Federung und Schaltung bis hin zur speziellen Bereifung und zu den Bremsen. Durch das gelungene Zusammenspiel aller Komponenten wird Stabilität, Sicherheit und Fahrkomfort erzeugt.

Mountainbiken ist mit rund 16 Millionen Nutzenden in Deutschland längst im Breiten- und Freizeitsport angekommen. Mehr als 4,1 Millionen Menschen nutzen ihr Mountainbike regelmäßig, 11,9 Millionen Menschen gelegentlich.<sup>22</sup> Das Mountainbiken selbst differenziert sich in verschiedene Mountainbike-Segmente und Ausübungsformen, was sich auch in der Vielfalt der Rad-Kategorien niederschlägt. Die große Mehrheit der Mountainbikenden fährt Touren unterschiedlichster Länge und Topografie. Das Befahren von Singletrails wird von 99 % aller Mountainbikenden als wichtig bis sehr wichtig erachtet.<sup>23</sup> Diese Singletrails können, je nach individuellem fahrtechnischem Anspruch, von eben und leicht rollend bis hin zu sehr steil und mit Steinen und Wurzeln verblockt reichen. Fahrtechnisches Grundverständnis, Koordination, Ausdauer, vorausschauendes Denken und die Befähigung, das eigene Können richtig einzuschätzen, sind für den sicheren Fahrspaß elementar. Zusätzlich wird ein Angebot nach eigens gebauten Trails, Flowtrails, Pumptracks und Dirtparks von einzelnen Teildisziplinen nachgefragt.

### Natur- und landschaftsverträglicher Sport

In den Begriffsbestimmungen des § 7 Abs. 1 S. 3 BNatSchG zählt zur Erholung das natur- und landschaftsverträglich ausgestaltete Natur- und Freizeiterleben einschließlich natur- und landschaftsverträglicher sportlicher Betätigung in der freien Landschaft, soweit dadurch die sonstigen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht beeinträchtigt werden.<sup>24</sup> Das Mountainbike als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel bietet grundsätzlich kein ökologisch

<sup>22</sup> AWA 2023, Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen, Mountainbiker in Deutschland

<sup>23</sup> Mountainbike Forum Deutschland, MTB-Monitor 2022 (Infrastruktur)

<https://www.mountainbikeforum.de/mountainbike-wissen/marktforschung-grundlagen-untersuchung-mountainbike-monitor-2022/> (Zugriff 05.12.2025)

<sup>24</sup> DSHS Köln, Natursport Info, Normative Grundlagen

<https://www.natursport.info/natursport-kompakt/normative-grundlagen/> (Zugriff 05.12.2025)

begründetes Konfliktpotenzial und das Mountainbiken ist daher als natur- und landschaftsverträglicher Sport zu sehen.<sup>25 26</sup>

### Motivation

Die Bewegung in der Natur ist maßgeblich für die Faszination vieler Mountainbikenden verantwortlich. So zählen die Erholung und das Naturerlebnis zu den meistgenannten Gründen für die Ausübung. Hinzu kommen der sportliche und gesundheitliche Aspekt und das Sozialerlebnis gemeinsamer Aktivitäten.<sup>27 28 29 30</sup> Darüber hinaus fallen auch andere Natursportarten, wie beispielsweise das Klettern, unter den Erholungsbegriff.<sup>31</sup>

### Infrastrukturen

Im Wald gibt es eine Vielzahl von Erholungsinfrastrukturen, die den Aufenthalt für Besuchende angenehmer und sicherer machen. Dazu gehören Wanderwege, Themen- und Lehrpfade sowie Radwege und Mountainbike-Trails. Zudem finden sich häufig Rastplätze mit Bänken, Picknickmöglichkeiten oder Hütten, die Schutz vor Wetter bieten und zum Verweilen einladen. Für besondere Naturerlebnisse gibt es Aussichtsplattformen, Naturbeobachtungspunkte oder Barfußpfade. In einigen Wäldern sind außerdem Waldspielplätze, Trimm-Dich-Pfade, Loipen oder Klettersteige angelegt. Ergänzt wird die Infrastruktur durch Beschilderungen, Informations- und Orientierungstafeln sowie Parkplätze an den Waldrändern. Im Landeswaldgesetz Baden-Württemberg findet sich hierzu der Begriff der Erholungseinrichtung, welche nach § 2 Abs. 2 als Teil des Waldes gelten.

---

<sup>25</sup> Kommunale Unfallversicherung Bayern Bayerische Landesunfallkasse, Mountainbike fahren in der Schule – sicher und attraktiv gestalten

[https://kuvb.de/fileadmin/daten/dokumente/GBI/Broschueren/Sch%C3%BCler\\_UV/MTB\\_in\\_der\\_Schule.pdf](https://kuvb.de/fileadmin/daten/dokumente/GBI/Broschueren/Sch%C3%BCler_UV/MTB_in_der_Schule.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>26</sup> Stellungnahme der DIMB zur Stellung des Mountainbikens im Bundesnaturschutzgesetz

[https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/DIMB\\_Stellungnahme\\_zur\\_Stellung\\_des\\_Sports\\_im\\_Bundesnaturschutzgesetz\\_12022012.pdf](https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/DIMB_Stellungnahme_zur_Stellung_des_Sports_im_Bundesnaturschutzgesetz_12022012.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>27</sup> DIMB, Große Bikerumfrage 2010

[https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/auswertung\\_umfrage\\_2010.pdf](https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/auswertung_umfrage_2010.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>28</sup> IMBA, European Mountain Bike Survey 2015

[https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/IMBA\\_INFOGRAPHIC\\_final.pdf](https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/IMBA_INFOGRAPHIC_final.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>29</sup> Mountainbike Forum Deutschland, MTB-Monitor 2022 (Infrastruktur)

<https://www.mountainbikeforum.de/mountainbike-wissen/marktforschung-grundlagen-untersuchung-mountainbike-monitor-2022/> (Zugriff 05.12.2025)

<sup>30</sup> Mountainbike-Handbuch Baden-Württemberg, 2013

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/Mountainbike\\_Handbuch\\_Baden-Wuerttemberg1.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Mountainbike_Handbuch_Baden-Wuerttemberg1.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>31</sup> DAV, Leitfaden Recht zum Klettern in der Natur, 2010

## Flächige Mountainbike-Sportanlagen

Mountainbiken differenziert sich in verschiedene Spielarten. Für einige Disziplinen benötigt es spezielle flächige Mountainbike-Anlagen wie Dirtparks, Skills-Areas, Übungsparcours, BMX-Trails und Pumptracks. Soweit es sich bei diesen Angeboten um gewidmete Sportanlagen handelt, sind die Empfehlungen und Normen für den Sportanlagenbau übertragbar.<sup>32</sup>



Abbildung 1: Bikepark mit verschiedenen Lines

## Mountainbike-Trails

Als Mountainbike-Trails werden ganz allgemein bereits vorhandene oder eigens gebaute Wege bezeichnet, die für das Mountainbiken genutzt werden. Diese werden in Umfragen als bevorzugte Infrastruktur genannt.<sup>33</sup> Diese Wege können unterschiedliche Schwierigkeitsgrade haben und variieren in ihrem Untergrund, der Streckenführung und den Hindernissen.

### Singletrail

Unter einem Singletrail wird meist ein schmaler, naturbelassener Weg verstanden. Die Oberfläche kann von einfach rollbar bis sehr stark verwurzelt und mit Steinen verblockt variieren. Das Gefälle reicht von eben bis sehr steil. Es können auch zusätzliche Elemente eingebaut sein.



Abbildung 2: Singletrail

<sup>32</sup> FLL, Empfehlungen für Planung, Bau und Instandhaltung von Skate- und Bikeanlagen, 2016

<sup>33</sup> DIMB, Große Bikerumfrage 2010

[https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/auswertung\\_umfrage\\_2010.pdf](https://www.dimb.de/wp-content/uploads/2019/02/auswertung_umfrage_2010.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

### Flowtrail

Ein Flowtrail ist meist eigens für das Mountainbiken angelegt und durch eine leicht rollbare Oberfläche einfacher zu befahren. Das Gefälle ist moderat und die Elemente sind in der Regel abrollbar oder umfahrbar gebaut.



Abbildung 3: Flowtrail

### Weitere Elemente

Typische zusätzliche Elemente von Mountainbike-Trails sind Anliegerkurven (überhöhte Kurvenränder), Kicker, Doubles und Tables (Bodenwellen, Hügel), Drops (Stufen, Absatzkanten) und sogenannte Northshore-Elemente (Holzstege).

### Mountainbike-Trails als Sportanlagen

Mountainbike-Trails (auch mit zusätzlichen Elementen, s. o.) sind in der Regel keine Sportanlagen, sondern als Sportgelegenheit bzw. als Waldwege einzuordnen da,

- die Nutzung kostenfrei nach dem Betretungsrecht erfolgt und auch mit anderen Nutzenden gerechnet werden muss und
- kein festes Regelwerk der Sportausübung existiert, sondern es sich um individuelles Radfahren handelt.

Mountainbike-Trails mit erheblichen künstlichen Einbauten können bauliche Anlagen sein, die je nach Landesrecht einer Genehmigung bedürfen. Ob ein Trail als Sportanlage gilt, ergibt sich aus seiner baulichen Ausgestaltung und dem organisierten Betrieb sowie den hierfür erteilten Genehmigungen. Für betriebene Sportanlagen gelten die allgemeinen Verkehrssicherungspflichten, sportarttypische Risiken verbleiben jedoch in der Eigenverantwortung der Nutzenden. Haftungsprivilegierungen des Wald- und Naturschutzrechts gelten grundsätzlich für das erlaubte Betreten von Wald und freier Landschaft, sie greifen regelmäßig nicht, wenn Flächen als Sportanlage genutzt und betrieben werden.



Abbildung 4: Drop-Elemente aus Holz in verschiedenen Höhen

### Mountainbike-Trails als Waldwege

Üblicherweise sind Mountainbike-Trails als Waldwege einzuordnen. Durch eine geschickte Linienführung in der Topografie, eine abwechslungsreiche Oberfläche und zusätzliche Elemente kann so leicht ein attraktives Angebot geschaffen werden. Der Wald hat nach den Waldgesetzen drei Funktionen, die gleichberechtigt nebeneinanderstehen: Forstwirtschaft, Naturschutz und Erholung. In Bezug auf die Waldfunktionen Forstwirtschaft und Naturschutz geht von einem typischen Mountainbike-Trail regelmäßig keine erhebliche Beeinträchtigung aus, durch die der Wald diese Funktionen nicht mehr ausreichend erfüllen könnte. Auch bei Wanderwegen finden sich bauliche Elemente wie Treppen, Stege, Brücken oder Geländer.

Ein Mountainbike-Trail als Waldweg unterliegt der Benutzung im Rahmen des Betretungsrechts. Es gibt daher nur eingeschränkte Möglichkeiten, die Nutzung zu untersagen. Auch mit Fußgänger:innen muss gerechnet werden, da ihnen das Betretungsrecht auf und abseits von Waldwegen zusteht.



Abbildung 5: Gap auf einem Trail (Sprung über eine Lücke)



Abbildung 6: Anliegerkurve auf einem Trail

## Empfehlungen zum Trailbau **Traildesign**

Gutes Traildesign sollte einer möglichst breiten Gruppe von Mountainbikenden Fahrspaß vermitteln und gleichzeitig die Haftungsrisiken und Verkehrssicherungspflichten für den Unterhaltenden möglichst klein halten. Der Trail sollte so gebaut sein, dass der Streckenverlauf und potenzielle Gefahrenstellen möglichst vorhersehbar sind.<sup>34</sup> Für die zu beurteilende Geschwindigkeit ist dabei das Sichtfahrgebot maßgeblich. Elemente sollten fehlerverzeihend sein und abrollbar gebaut werden, damit diese mit niedriger Geschwindigkeit überfahren werden können. Große Absturzhöhen sollten vermieden werden. Vor nicht überrollbaren Elementen sollte möglichst eine gut erkennbare Ausweichwegführung vorhanden sein. Gibt es diese nicht, dann ist gegebenenfalls ein Gefahrenhinweis anzubringen. Zur einfachen Orientierung sollte die Hauptlinie die einfache Linie sein und schwierigere Elemente so angeordnet, dass ein aktiver Richtungswechsel erfolgen muss. So können Nutzende jederzeit selbst entscheiden, ob sie sich ein schwieriges Element zutrauen. Sturzräume sollten möglichst frei von Gefahrenstellen sein. Vor Kreuzungen sollte durch die Linienführung oder eine sichtbare Schikane die Geschwindigkeit verringert werden.

## **Bauliche Anlagen**

Um die möglichen Haftungsrisiken bei baulichen Anlagen klein zu halten, empfiehlt es sich, überwiegend mit Erde zu bauen und auf Holzkonstruktionen weitgehend zu verzichten. Erdbauten sind wartungsärmer und mögliche Erosion ist von den Nutzenden selbst in der Regel rechtzeitig wahrnehmbar. Holzoberflächen bei Konstruktionen müssen unseres Erachtens, vergleichbar

<sup>34</sup> OLG Hamm, Urteil vom 27.02.2026, 7 U 47/25

mit Brücken auf Wanderwegen, nicht zwingend rutschfest sein.<sup>35</sup> Die Empfehlung der FLL bei Mountainbike-Sportanlagen ist nur bedingt auf Trails in der Natur übertragbar. So muss in der Natur schon im Bereich des Weges mit rutschigen Oberflächen wie Matsch oder Wurzeln gerechnet werden, was auch eine notwendige Vorsicht beim Befahren von Holzkonstruktionen nach sich zieht.

### **Wegeschwierigkeit und Beschilderung**

Es haben sich in Deutschland verschiedene regionale oder lokale Beschilderungssysteme etabliert, die in der Praxis seit Jahren Verwendung finden.

Zumeist bestehen diese aus einer Orientierungstafel mit Hinweisen zu den Trails, den Nutzungsbedingungen, den verantwortlichen Ansprechpartnern und Rettungshinweisen. In den Nutzungsbestimmungen sollte insbesondere auf die Nutzung auf eigene Gefahr, das Fahren auf Sicht, auf ein entsprechendes ausgerüstetes Mountainbike und eine Schutzausrüstung hingewiesen werden. Am Eingang des Trails können Startschilder angebracht werden. Gerade bei schwierigen Trails, die nicht von Ungeübten befahren werden können, sollte eine entsprechende Hinweisbeschilderung vorhanden sein. Ein der Trail-Schwierigkeit entsprechendes Element zu Beginn des Trails bereitet die Nutzenden auf die zu erwartende Schwierigkeit vor. Am Ende kann eine Beschilderung sinnvoll sein, die auf das Trailende hinweist.

Auf der Strecke leiten verschieden Richtungspfeile den Weg. Diese sollten von der Farbgebung gut erkennbar und an einer gut einsehbaren Stelle angebracht sein.

Zur Beurteilung der Wegeschwierigkeit haben sich verschiedene Systeme herausgebildet. Eine der bekanntesten ist die Singletrail-Skala.<sup>36</sup> Das Projekt des International Trail Rating Systems hat aus diesen und weiteren Kriterien ein farblich codiertes Beschilderungssystem – grün, blau, rot, schwarz, orange – von sehr leicht bis extrem schwierig entwickelt.<sup>37</sup> Die Ausschilderung der Wegeschwierigkeit darf aber nicht zu blindem Vertrauen auf diese Bewertung führen – zum einen, da ein einheitliches Trail-Rating noch nicht in allen Regionen standardisiert und umgesetzt ist, zum anderen können Witterungsumstände und Erosion die Schwierigkeit eines Wegs in kurzer Zeit deutlich erhöhen.

Da ein Mountainbike-Trail grundsätzlich auch von Fußgänger:innen betreten werden kann, ist an Wegekreuzungen ggf. ein Hinweisschild anzubringen, dass auf dem Trail mit vielen Mountainbikenden gerechnet werden muss.

<sup>35</sup> Schwäbischer Albverein, Verkehrssicherungspflicht an Wanderwegen [https://wege.albverein.net/files/2018/03/Verkehrssicherungspflicht\\_Download.pdf](https://wege.albverein.net/files/2018/03/Verkehrssicherungspflicht_Download.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>36</sup> Singletrail-Skala: <https://www.singletrail-skala.de/> (Zugriff 05.12.2025)

<sup>37</sup> International Trail Rating System: <https://itrs.bike/> (Zugriff 05.12.2025)

Fußgängerverbotschilder sind meist nicht zulässig, da auch zu Fuß Gehenden das Betretungsrecht grundsätzlich zusteht.



Abbildung 7: Hinweistafel zur Orientierung und mit Nutzungsbestimmungen



Abbildung 8



Abbildung 9 und 10: Wegweisung mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden, Rettungspunkt und Trailende



Abbildung 11: Wegweisung mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden



Abbildung 12 und 13: Warnhinweise und Trailstart

### **Kinder, Jugendliche und Ungeübte**

Kinder und Jugendliche sind bei Planung, Bau, Beschilderung und Betrieb stets mitzudenken. Ihre Risikoeinschätzung und Gefahrensicht sind altersbedingt begrenzt. Es sollten immer auch Anfänger und Ungeübte bei der Beurteilung berücksichtigt werden.

## Trailkontrolle **Kontrollumfang**

Ein fester Kontrollumfang bei Mountainbike-Trails ist bislang nicht festgelegt. Es gibt Mountainbike-Trails, auf welchen keine Kontrollen vorgesehen sind.<sup>38</sup> Bei beschilderten Routen wird empfohlen, zweimal im Jahr den Trail abzufahren, wobei es hierbei in erster Linie um die Qualitätssicherung einer vollständigen und intakten Beschilderung geht.<sup>39</sup> Bei Mountainbike-Sportanlagen wird eine wöchentliche Sicht-, monatliche Funktions- und jährliche Hauptkontrolle empfohlen.<sup>40</sup> Bei Mountainbike-Trails werden sich die Kontrollen daher vor allem am Gefahrenpotenzial und dem Zustand der baulichen Anlagen orientieren. Sonderkontrollen nach besonderen Witterungsereignissen sollen die Benutzbarkeit sicherstellen, sind aber nicht verpflichtend im Hinblick auf die bereits freigestellten Gefahren aus der Natur.

Bei einfachen Einrichtungen bedarf es dazu keiner besonderen Qualifikation. Prüfpunkte sind unter anderem die Vorhersehbarkeit und Erkennbarkeit der Strecke, der Oberfläche und der Elemente. Es sollten sich keine plötzlichen Gefahren bei Einhaltung der Geschwindigkeit und des Sichtfahrgebots ergeben. Auch der Sturzraum sollte auf Gefahren wie abstehende Äste oder Baumstümpfe geprüft werden. Konstruktionen sind auf Stabilität zu prüfen. Geprüft werden sollte die Vollständigkeit der Beschilderung und ob die Schwierigkeit noch im Rahmen der angegebenen Ausschilderung liegt.

## **Trailabnahme**

Eine Endabnahme eines Trails durch Dritte kann für den Unterhaltungspflichtigen eine zusätzliche Sicherheit bringen – insbesondere, wenn bauliche Anlagen vorhanden sind, deren Beurteilung eine fachliche Qualifikation erfordert, wie beispielsweise Holzkonstruktionen.

---

<sup>38</sup> Regelwerk zum Mountainbiken im Stadtwald Koblenz

<https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/grundstuecke-und-geodaten/stadtvermessung-bodenmanagement/forst-und-jagdangelegenheiten/mountainbiken-im-stadtwald/regelwerk-zum-mountainbiken-im-stadtwald.pdf?cid=209k> (Zugriff 05.12.2025)

<sup>39</sup> Mountainbike-Handbuch Baden-Württemberg

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/Mountainbike\\_Handbuch\\_Baden-Wuerttemberg1.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Mountainbike_Handbuch_Baden-Wuerttemberg1.pdf) (Zugriff 05.12.2025)

<sup>40</sup> FLL, Empfehlungen für Planung, Bau und Instandhaltung von Skate- und Bikeanlagen, 2016

# Teil 3: Regelungskontext und gesetzgeberischer Klarstellungsbedarf

## Verkehrssicherungspflichten in vergleichbaren Konstellationen

### Premiumwanderwege

Bei einem Sturz einer Wanderin über einen mit Laub bedeckten Pflock an einer Treppe wurde die Haftung abgelehnt, da die touristische Vermarktung eines Weges keine haftungsentscheidende Bedeutung hat und die Sicherheitserwartung bei einem Premiumwanderweg sich nicht von der eines gewöhnlichen Wanderweges unterscheidet. Auch muss eine steile Böschung nicht mit einem Geländer abgesichert sein.<sup>41</sup>



Abbildung 14: Wanderwegbeschilderung

### Kletterrouten und Klettersteige

Bei Kletterrouten, auch wenn diese mit festen Haken versehen sind, wird keine Verkehrseröffnung und damit keine Verkehrssicherungspflicht gesehen. Kletternde handeln in jedem Fall auf eigene Gefahr.

---

<sup>41</sup> OLG Saarbrücken, Urteil vom 16.03.2017, 4 U 126/16; vgl. auch OLG Saarbrücken, Urteil vom 30.11.2017, 4 U 19/17: auf die Bezeichnung „Premiumwanderweg“ und eine entsprechende Frequentierung kommt es nicht an; so auch OLG Naumburg, Beschluss vom 15.12.2020, 2 U 66/2 zu „Qualitätswanderweg“ (Harzer-Hexen-Stieg) <https://openjur.de/u/970289.html> (Zugriff 05.12.2025)

Ein Klettersteig zählt als bauliche Anlage. Der Betreiber eines Klettersteiges ist grundsätzlich verkehrssicherungspflichtig. Diese Pflicht bezieht sich aber nur auf die für den Klettersteig typischen Einbauten (z. B. Tritte, Leitern, Haken). Es wird aber im Leitfaden des DAV keine Pflicht zu einer Kontrolle von Gefahren aus der Natur, wie einer Baumschau oder einer Felssicherung, erwähnt.<sup>42</sup>

#### Kletterwälder

Es wird die Haftungsfreistellung aus § 14 Abs. 1 BWaldG verneint, da ein Kletterwald nur gegen Eintritt nutzbar ist und daher einen gewerblichen Charakter aufweist.<sup>43</sup>

#### Skiloipen

Das LG Tübingen hat hierzu im Jahr 2006 Überlegungen angestellt, ob bei einer Skiloipe die Besucher:innen durch die sportliche Betätigung abgelenkt sind und damit eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht besteht.<sup>44</sup> Dem gegenüber steht die Ansicht, dass auch Langlaufloipen und ausgeschilderte Radrouten lediglich als entsprechend beschilderte Wege zu behandeln sind und durch die Ausschilderung keine andere Zweckbestimmung erhalten. In der bayerischen Verwaltungsvorschrift zum Naturschutzgesetz werden Skipisten und Loipen daher zu Recht als Teil der freien Natur gesehen, so dass auch hier keine besonderen Verkehrssicherungspflichten bestehen.<sup>45</sup>

#### Skipisten

Skipisten, auch mit notwendigen baulichen Anlagen und technischen Einrichtungen, gelten als Teil der freien Natur. Eine Haftung besteht nur bei verdeckten und atypischen Gefahren.<sup>46</sup>

#### Naturrodelbahnen

Auch bei Naturrodelbahnen gilt die Haftungsfreistellung für Gefahren aus der Natur und die Nutzung auf eigene Gefahr. Nur bei gewerblichem Betrieb wird eine erweiterte Verkehrssicherungspflicht gesehen.<sup>47</sup>

#### Stark frequentierte Waldwege

In Veröffentlichungen wird teilweise unter Verweis auf ein Urteil des LG Tübingen aus dem Jahr 2006 eine gesteigerte Verkehrssicherungspflicht bei stark frequentierten Waldwegen angenommen.<sup>48</sup> Dieser Auffassung hat sich der

---

<sup>42</sup> DAV, Leitfaden Recht zum Klettern in der Natur, 2010

<sup>43</sup> Deutscher Wanderverband, Infosammlung Natursport, 2015  
<https://www.waldsportbewegt.de/fileadmin/content/pdf/Infosammlung-Natursport-2017.pdf> (Zugriff 05.12.2025)

<sup>44</sup> LG Tübingen, Urteil vom 03.02.2006, 2 O 292/05

<sup>45</sup> Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 27. November 2020, Az. 62f-U8667.0-2019/1-126

<sup>46</sup> BayVGH, vom 21.11.2013, 14 BV 13.487

<sup>47</sup> LG München II, Endurteil vom 07.06.2018, 9 O 2933/16

<sup>48</sup> LG Tübingen, Urteil vom 03.02.2006, 2 O 292/05

BGH in seiner Grundsatzentscheidung aus dem Jahr 2012 jedoch nicht angeschlossen. Vielmehr hat er klargestellt, dass auch bei stark frequentierten Waldwegen die Haftungsrisiken relevant werden, die nach den gesetzlichen Vorschriften der Waldbesucher tragen soll.<sup>49</sup> Der Entscheidung des LG Tübingen kommt vor diesem Hintergrund keine verallgemeinerungsfähige Aussage zu, da eine Sonderkonstellation aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung vorlag, das Gericht eine Haftung im Ergebnis ablehnte und die Entscheidung zudem vor der grundlegenden BGH-Entscheidung aus dem Jahr 2012 ergangen ist.

### **Forstwirtschaftliche Praxis**

In der forstlichen Praxis der Landesbetriebe gehen Verkehrssicherungsmaßnahmen teils über die rechtlichen Vorgaben hinaus.<sup>50</sup> So wird etwa auch das Beseitigen von sog. „Megagefahren“ gefordert. Von einer „Megagefahr“ wird vereinzelt in der Literatur ausgegangen, wenn eine von einem Baum ausgehende Gefahr gegeben ist, die für jedermann erkennbar ohne jeglichen Zweifel in allernächster Zeit in einen Schaden umschlagen wird und dabei wegen der Größe des Baums, des Kronenteils oder eines Starkastes mehrere oder sogar eine Vielzahl von Menschen schwer oder gar tödlich verletzen könnte.<sup>51</sup> Bislang haben Gerichte die „Megagefahr“ allerdings nicht als Grundlage für eine Haftung herangezogen und auch in der forstwissenschaftlichen und juristischen Fachliteratur wird kritisch hervorgehoben, dass es für einen eigenständigen Tatbestand der sogenannten „Megagefahr“ keine gesetzliche Grundlage gibt und auch derartige Gefahren grundsätzlich als walddtypisch einzuordnen sind.<sup>52</sup>

Gleichwohl kann es – ohne rechtliche Verpflichtung – auch an Mountainbike-Trails sinnvoll sein, routinemäßige, risikoorientierte Kontrollen vorzusehen, um akute Gefahren frühzeitig zu erkennen und präventiv zu handeln. Wichtig ist die klare Dokumentation des freiwilligen Charakters solcher Maßnahmen, um keinen konkludenten erhöhten Sicherheitsstandard zu begründen.

## **Aktuelle Gesetzesinitiativen**

### **Novelle des BWaldG 2024**

In der Novelle sollte eine Klarstellung der bisherigen rechtlichen Regelung erfolgen. Im Gesetzesentwurf vom 19.08.2024 wäre nach § 14 Abs. 1 S. 2 folgender Satz eingefügt worden:

*Durch die Gestattung des Betretens werden keine zusätzlichen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten begründet.*

Die Gesetzesbegründung lautete wie folgt:

<sup>49</sup> BGH, Urteil vom 02.10.2012, VI ZR 311/11

<sup>50</sup> Vgl. Betriebsanleitung des Landesbetriebs Wald und Holz NRW zur Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht im Staatswald vom 11.12.2009, geändert am 30.06.2014, S. 6 f

<sup>51</sup> Vgl. Gebhard, NuR 2015, 361, 362

<sup>52</sup> Endres, BWaldG, § 14, S. 458, Rn. 25

*Der bei § 14 Absatz 1 neu eingefügte Satz 3 ist eine erforderliche Klarstellung. Sie entspricht § 60 Satz 2 BNatSchG und verdeutlicht, dass diese Regelung auch für das Betreten des Waldes gilt. Durch die vom Waldbesitzer nicht bzw. nur im engen Rahmen abwehrbare Betretungsbefugnis werden keine zusätzlichen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten begründet. Allerdings stellt dies keine Freistellung von jeglichen Verkehrssicherungspflichten dar, sondern nur in Bezug auf wald- bzw. naturbedingte Gefahren.*

*Der neue Satz 3 gilt im Übrigen für jedwedes Betreten und jede Benutzung des Waldes zu Erholungszwecken, insbesondere auch für*

- unterschiedliche Betretungsarten (z. B. Radfahren oder Reiten)*
- die Benutzung von im Wald liegenden und für Erholungszwecke bestimmten Einrichtungen, Anlagen und Geräten wie z. B. Waldlehrpfade, Informationstafeln, Trimm-Dich-Anlagen, Sitzbänke, Schutzhütten oder Papierkörbe sowie*
- die Teilnahme an Veranstaltungen im Wald, unabhängig davon, ob der Waldbesitzer oder die zuständige Behörde die jeweilige Veranstaltung genehmigt hat.*

### **Novelle Landesnaturschutzgesetz Baden-Württemberg 2025**

Aufgrund des Abbaus von Sitzbänken in einer Gemeinde und einer Petition wurde das Landesnaturschutzgesetz 2025 konkretisiert: § 44 Abs. 1 S. 1 NatschG BW (und § 37 Abs. 1 S. 3 LWaldG BW) wurde ergänzt (gültig ab 03.12.2025): *Das Betretungsrecht gemäß § 59 Absatz 1 BNatSchG umfasst auch das Verweilen an einfachen Einrichtungen, insbesondere auf Sitzgelegenheiten und an Informationstafeln, (...).*<sup>53</sup> Demnach besteht auch dort keine Haftung für Gefahren aus der Natur. Laut Gesetzesbegründung handelt es sich um eine „Klarstellung“. Die Novellierung des LWaldG und des LNatSchG Baden-Württemberg 2025 stellt damit klar, dass bei einfachen Erholungseinrichtungen wie Sitzbänken keine erweiterten Verkehrssicherungspflichten bestehen. Dieser Klarstellung liegt die Wertung zugrunde, dass das Betretungsrecht keine zusätzlichen Sicherungspflichten für naturtypische Gefahren begründet. Entsprechend sollte dies auch für bauliche Änderungen an Wander- oder Radwegen im Wald gelten, sofern keine Sportanlage betrieben wird.

### **Weitergehender gesetzgeberischer Klarstellungsbedarf**

Eine bundesgesetzliche Klarstellung der Verkehrssicherungspflichten für Erholungseinrichtungen im Wald und in der freien Landschaft ist wegen teils abweichender Auffassungen in Literatur und Praxis sinnvoll. Sie würde die Rechtssicherheit für Waldeigentümer, Kommunen und Ehrenamt stärken, indem sie naturbedingte Risiken klar von menschengemachten Gefahren trennt, Überregulierung durch freiwillige Mehrsicherungen vermeidet und

---

<sup>53</sup> Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Naturschutzgesetz - NatSchG) vom 23. Juni 2015

verhältnismäßige, risikoorientierte Kontrollen bestätigt. Eine solche Regelung könnte unkompliziert an § 14 BWaldG und § 60 BNatSchG anknüpfen und den Betrieb einfacher Erholungseinrichtungen, etwa von Mountainbike-Trails (auch mit zusätzlichen Elementen), nachhaltig erleichtern. Vor diesem Hintergrund ist der Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 4. Dezember 2025<sup>54</sup> zu begrüßen, in dem sich Bund und Länder u. a. dazu bereit erklären, bis zum 31.12.2026 gesetzlich zu regeln, dass der Gemeingebrauch von Gewässern, Wäldern und die Nutzung unentgeltlicher und zulassungsfreier öffentlicher Einrichtungen (z. B. Parkanlagen) „auf eigene Gefahr“ erfolgt. Die Haftung für Verkehrssicherungspflichten soll dabei auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz beschränkt werden.

### **Exkurs des Wanderverbandes zu notwendigen Gesetzesanpassungen**

Im Herbst 2025 hat Baden-Württemberg als erstes Land in Deutschland eine spürbare Änderung seines Landeswaldgesetzes beschlossen, die weit über Stuttgart hinaus Bedeutung haben dürfte: Das Verweilen an einfachen Einrichtungen im Wald wurde ausdrücklich als Nutzung „auf eigene Gefahr“ gesetzlich verankert. Ziel dieser Novelle war es, bestehende Haftungsrisiken für Waldbesitzer zu reduzieren und damit die Erholungsinfrastruktur wie Sitzbänke und Informationstafeln dauerhaft zu sichern. Bisher war die Rechtslage für Wanderinfrastruktur in vielen deutschen Wäldern diffus. Das Verweilen an Einrichtungen wie Rastbänken oder Informationstafeln galt nach herkömmlicher Rechtsmeinung als Einladung an Waldbesucher:innen, die eine erweiterte Verkehrssicherungspflicht, auch für die typischen Gefahren aus der Natur, ausgelöst hätte. Folge dieser Rechtsunsicherheit war vielerorts der vorsorgliche Abbau genau dieser Einrichtungen, aus Angst vor unkalkulierbaren Haftungsrisiken.

Die Landesgesetzänderung in Baden-Württemberg folgte einer Initiative vom Deutschen Wanderverband (DWV) und dem Deutschen Tourismusverband (DTV). In einer gemeinsamen Resolution „Für den Erhalt der Wanderinfrastruktur – Reform des Bundeswaldgesetzes jetzt!“ aus dem vergangenen Jahr fordern beide Verbände sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene klare rechtliche Rahmenbedingungen für Wanderinfrastruktur und Haftungsfragen. Das neue Landeswaldgesetz in Baden-Württemberg schreibt das Verweilen an einfachen Erholungseinrichtungen gesetzlich als eigenverantwortliches Risiko fest. Für Waldbesitzer und Ehrenamtliche bedeutet dies Rechtssicherheit und weniger bürokratische Lasten.

Die Probleme, die in Baden-Württemberg gesetzlich neu adressiert wurden, sind in vielen Bundesländern ähnlich ausgeprägt. Deswegen ist die Klarstellung der Verkehrssicherungspflichten auch auf Bundesebene so wichtig. Der Entwurf zur Novelle des Bundeswaldgesetzes von 2024, der zuletzt mangels politischer Mehrheit nicht vorangekommen ist, zielte damals schon, wie oben bereits ausgeführt, auf eine bundesweite Lösung.

Bundesweit wäre eine solche Regelung vor allem im Sinne der Planungssicherheit und der Einheitlichkeit im Naturraum Wald sinnvoll.

<sup>54</sup> Föderale Modernisierungsagenda, S. 30

# Zusammenfassung

In der bisherigen Praxis besteht oftmals Unsicherheit über die bestehenden Verkehrssicherungspflichten bei Mountainbike-Trails. Dieser Leitfaden soll, mit Beispielen aus der Rechtsprechung und aktueller Gesetzesinitiativen, zu mehr Rechtssicherheit beitragen.

Mountainbike-Trails sind überwiegend Wege in der freien Natur und werden grundsätzlich auf eigene Gefahr genutzt. Für wald- und naturtypische Risiken bestehen nach BWaldG und BNatSchG in der Regel keine Verkehrssicherungspflichten. In der Literatur vertretene Auffassungen zu weitergehenden Verkehrssicherungspflichten bei stark frequentierten Wander- oder Radwegen sowie zu sogenannten Megagefahren im Wald haben in der Rechtsprechung bislang keine haftungsbegründende Bedeutung erlangt. Im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen spricht viel dafür, dass bei Mountainbike-Trails Megagefahren bzw. akute Gefahren keine Auswirkungen bzgl. der bestehenden Verkehrssicherungspflicht haben.

Bauliche Elemente müssen allerdings standsicher, wartbar und rechtzeitig erkennbar sein. Ein gutes Traildesign ist sichtfahrgerecht, fehlerverzeihend und abrollbar, bietet klare Umfahrungen und eine angemessene, situationsbezogene Beschilderung. Eine weitergehende Haftung kann allerdings dann bestehen, wenn Trails als Sportanlagen organisiert oder gewerblich betrieben werden. Gleichwohl bleibt auch hier die sportarttypische Eigenverantwortung bestehen. Eine klarstellende Regelung durch den Gesetzgeber auf Bundesebene wäre aufgrund unterschiedlicher Ansichten in der Literatur allerdings wünschenswert. Der Leitfaden ersetzt keine Rechtsberatung im Einzelfall.

# Impressum

**Autoren** **Nicolas Klein**  
Professor für Energie-, Umwelt- und Wirtschaftsrecht  
Göttingen

**Rainer Hilsberg**  
Ltd. Regierungsdirektor, Verwaltungsjurist  
Augsburg

**Heiko Mittelstädt**  
Fachreferent  
Deutscher Interessenverband Mountainbike e.V.  
Haar

**Bildnachweise** Abbildung 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12: DIMB Mittelstädt  
Abbildung 7: DIMB IG Hohenlohe  
Abbildung 8: Mountainbike Forum Deutschland  
Abbildung 13, 14: DIMB Sporleder

**ZIV – Die Fahrradindustrie** Reinhardtstraße 7  
10117 Berlin  
+49 30 4 39 73 57 70  
[contact@ziv-zweirad.ziv-zweirad.de](mailto:contact@ziv-zweirad.ziv-zweirad.de)  
[ziv-zweirad.de](http://ziv-zweirad.de)

**V. i. S. d. P.** **Burkhard Stork**  
Geschäftsführer

**Ansprechpartnerin** **Svenja Golombek**  
Leiterin Sport, Freizeit und Tourismus

**Stand** April 2026