

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Beteiligung:

Betreff:

**Freeride-Übungsstrecke Königsstuhl:  
Erfahrungsbericht und Verlängerung des  
Probetriebs**

# Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 20. Dezember 2012

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Umweltausschuss	28.11.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	18.12.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Umweltausschuss und der Gemeinderat beschließen die Verlängerung des Probetriebes der Freeride-Strecke um ein weiteres Jahr.*

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Stellungnahme des BDR zur Freeride-Strecke

## Sitzung des Umweltausschusses vom 28.11.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Umweltausschusses vom 28.11.2012

### 3 **Freeride-Übungsstrecke Königsstuhl: Erfahrungsbericht und Verlängerung des Probetriebs**

Beschlussvorlage 0471/2012/BV

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Gund, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Dr. Meißner, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Dr. Lorenz

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz bittet um die Vorlage einer rechtlichen Würdigung über die Zulässigkeit der Strecke. Insbesondere sollen hierbei die Fragen nach der Vereinbarkeit mit den Regelungen des Landeswaldgesetzes und die planungsrechtlichen Aspekte geklärt werden. Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt dies zu.

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** beschlossen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Sitzung des Gemeinderates vom 18.12.2012**

**Ergebnis:** mehrheitlich beschlossen  
*Enthaltung 2*

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU3	+	<b>Ziel/e:</b> Bürger/-innenbeteiligung und Dialogkultur fördern <b>Begründung:</b> Die Umsetzung der Maßnahme unterstützt die Besucherlenkung und wirkt Nutzungskonflikten entgegen. Der Verein beteiligt sich aktiv und engagiert an Informationsprozessen und an der Beseitigung von Fehlentwicklungen im Wald.
UM1	+	<b>Ziel/e:</b> Umweltsituation verbessern
UM2	+	<b>Ziel/e:</b> Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima <b>Begründung:</b> Die Ausübung des Freeride-Sports abseits legaler Strecken belastet Boden, Bewuchs und Landschaft, kulturhistorische/kulturlandschaftliche Denkmäler und stellt mitunter eine Gefahr für den wandernden Waldbesucher dar.
UM8	+	<b>Ziel/e:</b> Umweltbewusstes Handeln und Eigeninitiative fördern <b>Begründung:</b> Durch die Integration in das Umweltbildungsprogramm „Natürlich Heidelberg“ können Forstverwaltung und Verein Einfluss nehmen auf umweltverträgliches Handeln bei der Ausübung des Sports. Schulungen der Vereinsmitglieder gewährleisten eine Sensibilisierung für Natur und Umwelt.
SOZ6	+	<b>Ziel/e:</b> Interessen von Kindern und Jugendlichen stärker berücksichtigen. <b>Begründung:</b> Die Nachfrage von Jugendlichen nach Trainingsmöglichkeiten für den Freeride-Sport steigt stetig. Der Verein betreibt aktive Jugendarbeit, ca. ein Viertel der Vereinsmitglieder sind Jugendliche.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

### 1. Offizielle Inbetriebnahme der Freeride-Strecke Königstuhl

Seit April 2012 hat die Freeride-Übungsstrecke Königstuhl ihren zunächst auf ein Jahr festgesetzten Probetrieb aufgenommen. Nachdem diverse Hinweisschilder für Streckennutzer und für Wanderer aufgestellt wurden und die Strecke vom Bundesbeauftragten Downhill des Bundes Deutscher Radfahrer (BDR) begutachtet und gelobt wurde, darf die Strecke nun legal befahren werden. Voraussetzung ist, dass man Mitglied im Verein HD Freeride e.V. oder Besitzer einer Gastkarte ist. Im Folgenden sollen die ersten Erfahrungen zusammengefasst werden.

### **1.1. Akzeptanz der Strecke**

Die Strecke wird sehr gut angenommen. Seit Anfang des Jahres ist die Zahl der Mitglieder des Vereins HD Freeride e.V. von 120 auf knapp 300 gestiegen. Einziger Grund dafür ist die Möglichkeit der legalen Ausübung des Freeride-Sports durch die Nutzung der Strecke. Die Strecke zeichnet sich durch hohe Qualität und professionelle Umsetzung aus und wird daher nicht als „Notlösung“ für die Extremsportler angesehen, sondern als echtes, attraktives Angebot, diesen Sport auszuüben. Dies wird auch deutlich in der Stellungnahme des BDR, der die Streckengestaltung als vorbildhaft und die Umsetzung insgesamt als hervorragend auszeichnet. Die Kooperation zwischen Forstverwaltung und Verein habe Leuchtturm- und Referenzcharakter in Deutschland. Die Sicherheitsstandards seien in jeglicher Hinsicht übertroffen. Durch das Angebot der Strecke gelingt es, einen Großteil derjenigen freeride-begeisterten Menschen, die es in Heidelberg gibt, in dem Verein zu organisieren. Dies eröffnet auch der Forstverwaltung gute Möglichkeiten, die Sportler zu erreichen und auf deren Tun einzuwirken.

### **1.2. Jugendarbeit des Vereins**

Der Bereich betreibt aktive Jugendarbeit. Derzeit gibt es 80 Jugendmitglieder. Für diese Gruppe läuft ein spezielles Jugendtraining, was auch die Vermittlung von Verhaltensregeln im Wald und gegenüber anderen Waldbesuchern beinhaltet (Trailrules der Deutschen Initiative Mountainbike, DIMB). Es wird seitens des Vereins großer Wert darauf gelegt, die Jugend zur Rücksichtnahme und respektvollem Umgang mit Mensch und Natur zu erziehen.

### **1.3. Auswirkungen der Strecke auf andere Waldbesucher**

Die Strecke ist an allen kritischen Stellen gut sichtbar beschildert, so dass es fast ausgeschlossen ist, dass jemand versehentlich auf die Strecke gerät. Wanderwege wurden so verlegt, dass es nur noch an einer Stelle einen Kreuzungspunkt zwischen Strecke und Waldweg gibt. Hier muss bauartbedingt ohnehin sehr langsam gefahren werden. Kritische Situationen, die im Zusammenhang mit den Freeridern auf der Strecke aufgetreten sind, sind hier nicht bekannt geworden. Lediglich Irritationen über die Verlegung der Wanderwege riefen eine einzelne Beschwerde-E-Mail auf den Plan.

### **1.4. Auswirkungen der Strecke auf die übrigen Waldbereiche**

Seit Inbetriebnahme der Strecke sind keine weiteren illegalen Strecken im Heidelberger Wald mehr hinzugekommen. In Teilbereichen ist ein geringfügiger Rückgang der illegalen Freeride-Aktivitäten im Wald eingetreten. Dagegen nehmen bundesweit die Freeride-Aktivitäten deutlich zu, was den Forstverwaltungen vielerorts derzeit große Probleme bereitet. (Forstverwaltungen aus dem gesamten Bundesgebiet haben sich inzwischen ratsuchend an Heidelberg gewandt.) Insofern ist es als Erfolg des Konzeptes Freeride-Strecke anzusehen, dass in Heidelberg eine weitere Zunahme des unerlaubten Freeridens gestoppt werden konnte.

### **1.5. Nachfrage nach Gastkarten**

Für Nicht-Vereinsmitglieder werden Tagesgastkarten und auch Jahresgastkarten angeboten, die über verschiedene Fahrradgeschäfte bezogen werden können. Seit Inbetriebnahme der Strecke wurden weniger als 50 Tagesgastkarten und keine einzige Jahresgastkarte nachgefragt. Dies lässt den Schluss zu, dass die Strecke hauptsächlich von Menschen aus der näheren Heidelberger Umgebung genutzt wird und kein überregionales Ziel für Tagestouristen ist, was auch nicht beabsichtigt war.

## **2. Künftige Entwicklungen der Strecke und weitere Maßnahmen**

Die Errichtung der Strecke sollte nicht in erster Linie ein besonderes Sportangebot im Heidelberger Wald ermöglichen, sondern ist ein Bestandteil eines größeren Kontextes, der die Schlagworte Waldberuhigung und Besucherlenkung beinhaltet. Das Begleiten der Radsportaktivitäten und insbesondere der Freeride-Strecke durch die Forstabteilung ist also ein auf lange Sicht angelegter Prozess, der uns die nächsten Jahre begleiten wird. Im Folgenden werden einige Maßnahmen angerissen, die mit dem Projekt Freeride-Strecke verzahnt sind.

### **2.1. Fahrradtransport zur Freeride-Strecke**

In den letzten Monaten nutzen Freerider (Vereinsmitglieder und Nicht-Vereinsmitglieder) vermehrt die Buslinie 39 zum Transport ihrer Fahrräder auf den Königstuhl. Dies hat wiederholt Leserbriefe verärgelter Fahrgäste zur Folge gehabt. Nach den Statuten der RNV dürfen nur zwei bis drei Fahrräder transportiert werden, sofern Kapazitäten frei sind. Der kostenlose Transport zur Freeride-Strecke im Sinne eines Shuttle-Service ist nicht vorgesehen. Ursprünglich vereinbart war, dass die Fahrräder, die für das Bergauffahren kaum geeignet sind, vom Ende der Strecke (Molkenkur) bis zum Anfang (Aussichtsplattform) geschoben werden sollen. Inzwischen hat sich allerdings gezeigt, dass oftmals das Weiterrollen bis zum Bismarckplatz und Benutzung der Linie 39 bevorzugt wird vor dem anstrengenden Aufstieg mit dem Rad. Hinzukommt, dass ein Großteil derjenigen, die die Linie 39 als Fahrradtransportmittel nutzen, keine Vereinsmitglieder sind, sondern Personen, die die illegalen Abfahrten am Königstuhl nutzen, und auf die der Verein keine Einflussmöglichkeiten hat. Um hier eine konstruktive Lösung zu finden, sind Verein und Forstverwaltung sowie das Amt für Verkehrsmanagement und die Verkehrsbetriebe in regem Kontakt. In einer Gesprächsrunde unter der Leitung des EBM und Dezernat IV mit dem Verein, der RNV und den beteiligten Fachämtern im Oktober 2012 kristallisierte sich als erfolgversprechendste Lösung ein privat organisierter, regelmäßiger Shuttleservice des Vereins heraus bei gleichzeitiger Einhaltung der RNV-Vorgabe, nur zwei bis drei Fahrräder nach Kapazität zu transportieren. Hierzu wurde der Verein HD Freeride gebeten, ein Konzept für einen privat organisierten Radtransport zu erarbeiten. Die städtischen Beteiligten sicherten ihre Bereitschaft zu, auch eine eventuell notwendige finanzielle Unterstützung zu prüfen.

### **2.2. Streckenrückbau**

Anlass für die Forstabteilung, sich des Themas Freeride-Strecke anzunehmen, war die stetige Zunahme „wilder“ Strecken im Wald, die ständig irgendwo neu entstanden. Die teilweise enormen Eingriffe, die Waldboden sowie Flora und Fauna durch den Streckenbau und das Querfeldeinfahren zugemutet werden, belasten den Wald stark. Sie konterkarieren die Bemühungen, beruhigte Rückzugsgebiete für Wild und Waldbiotope zu erhalten und stehen den FSC- und PEFC-Standards, nach denen der Heidelberger Wald zertifiziert ist, entgegen. Da man aber die Augen nicht davor verschließen kann, dass es einfach einen nicht unerheblichen Bedarf an Freeride-Strecken gibt, war es notwendig, zunächst ein legales Angebot zu schaffen, bevor man den Rückbau der „wilden“ Strecken in Angriff nimmt. Es ist geplant, den Rückbau sukzessive voranzutreiben. Gute Gelegenheit für den schnellen und wenig aufwendigen Streckenrückbau sind geplante Hiebsmaßnahmen, die in den entsprechenden Bereichen vorgesehen sind. Zwei größere Maßnahmen, bei denen dann auch illegale Strecken entfernt werden sollen, sind für die laufende Holzeinschlagssaison geplant (Heiligenberg, Gaisberg).

### **2.3. Mountainbike-Streckennetz**

Noch in diesem Winter wird die lange geplante Mountainbike-Konzeption des Naturparks Neckartal-Odenwald umgesetzt werden. Auf der Fläche des Naturparks entstehen hier insgesamt 300 Kilometer ausgewiesene Mountainbike-Strecken, die – wo möglich – von Wanderwegen abgekoppelt sind, damit sich die unterschiedlichen Nutzergruppen möglichst wenig „ins Gehege“ kommen. Davon befinden sich 90 Kilometer auf Heidelberger Gemarkung. Die Mountainbike-Konzeption richtet sich an eine andere Zielgruppe als die Freeride-Strecke, nämlich an den „normalen“ Mountainbiker. Die Zielsetzung ist die gleiche: Besucherlenkung. Aufgrund der Gesetzeslage in Baden-Württemberg ist das Radfahren im Wald nur auf Wegen mit mindestens 2 Meter Breite erlaubt. Damit bleiben dem Mountainbiker für ihn attraktive naturnahe Trails verwehrt, werden aber dennoch im gesamten Wald überall befahren. Auch hier will die Forstverwaltung also ein attraktives, legales Angebot für Mountainbiker schaffen, um in anderen Bereichen beruhigen zu können. Denn etwa 10 Prozent der künftig ausgewiesenen Wege in Heidelberg sind für den Radfahrer per Gesetz eigentlich verbotene Single-Trails.

### **2.4. Waldberuhigung – erste Maßnahmen**

Eine bei Mountainbikern beliebte Strecke am Naturschutzgebiet Russenstein in Ziegelhausen, wo das Radfahren schon deutliche Schäden hervorruft, wurde jetzt für Radfahrer gesperrt. An zwei Stellen wird das Radfahren durch Hindernisse, die von der Forstverwaltung dort aufgestellt wurden, erschwert. Schilder informieren über den Grund der Maßnahme. Mit Markierungen an den Wegen wird die Forstverwaltung künftig kenntlich machen, wo das Radfahren erlaubt und der Wanderer unerwünscht ist und umgekehrt.

### **2.5. Fahrradflyer der Forstverwaltung**

Die Forstverwaltung plant, mit einem Flyer für Radfahrer im Wald über die Angebote in Heidelberg zu informieren, aber gleichzeitig für „korrektes“ Verhalten von Radsportlern zu werben. Denn Schäden am Wald und Konflikten zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen ist mit Verboten und Kontrollen kaum beizukommen. An erster Stelle steht hier die Information und Aufklärung der Waldbesucher und das ständige Bestreben der Forstverwaltung, die Einsicht aller Radsportler im Wald zu erreichen. Daher wird der Flyer als oberstes Gebot auch die gegenseitige Rücksichtnahme Aller enthalten.

## **3. Resumee**

Die Forstverwaltung hat in dem Verein HD Freeride einen zuverlässigen und konstruktiven Partner gefunden und sieht der künftigen Zusammenarbeit positiv entgegen. Die Verantwortlichen des Vereins tragen die übergeordneten forstlichen Ziele des Prozesses mit und übernehmen wertvolle Multiplikatorenarbeit in Bezug auf Besucherlenkung und Waldschutzbelange. Die bisherigen Erfahrungen mit der Strecke sind durchweg als positiv zu bewerten. Da jedoch derzeit noch viel in Bewegung ist (Transport-Problematik, rascher Anstieg der Mitgliederzahlen des Vereins) empfiehlt die Verwaltung zunächst ein weiteres Probejahr, bevor die Strecke endgültig in Dauerbetrieb gehen sollte.

gezeichnet

Wolfgang Erichson