

ZIV, Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin

An das  
Sekretariat des Tourismusausschusses  
des Deutschen Bundestages  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Per E-Mail an: [tourismusausschuss@bundestag.de](mailto:tourismusausschuss@bundestag.de)

13. November 2025

## „Rad- und Wandertourismus mit dem Schwerpunkt: Zustand der notwendigen Infrastrukturen

Ergänzung zur Stellungnahme vom 28.Oktober 2025:

In der Anhörung am 05. November 2025 wurden folgende Themen behandelt, auf die wir im Anschluss gerne noch vertiefend eingehen möchten:

Unterschiedliche Fahrradtypen, Ganzjahrestourismus und Klimawandel

Die Zielgruppe der Radtouristen, sowie die genutzten Fahrradtypen werden immer diverser und vielfältiger. So hat sich nicht nur der E-Bike-Bestand innerhalb von 10 Jahren von 2.1 Mio. auf 15.7 Mio. E-Bikes erhöht, sondern neue Fahrradtypen, wie Gravelbikes sind auf den Markt gekommen und das Mountainbike hat an immer größerer Beliebtheit gewonnen. Bei den Radreisenden nutzen mittlerweile 43% ein E-Bike.<sup>1</sup> 15.9 Mio. Deutsche nutzen in der Freizeit ein Mountainbike, 9.1 Mio. Deutsche haben großes Interesse am Thema MTB im Urlaub.<sup>2</sup> 3 bis 4 Mio. Menschen nutzen ein Gravelbike.<sup>3</sup> Zum touristischen Angebot zählen daher mittlerweile auch dezidierte Gravelrouten und Mountainbike-Strecken, die für touristische Regionen einen immer höheren Stellenwert haben. Diese müssen zielgruppengerecht konzipiert, genehmigt und ertüchtigt werden. Im Mountainbike-Tourismus mit ausgewiesenen Strecken und Trails liegt enormes Potenzial. Insbesondere in Wintersportregionen wie den deutschen Mittelgebirgen, die aufgrund des Klimawandels immer mehr mit Schneemangel zu kämpfen haben, kann Fahrrad- bzw. MTB-Tourismus eine

<sup>1</sup> <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2023>

<sup>2</sup> <https://mtf.bike/mountainbike-wissen/marktforschung-grundlagen-untersuchung-mountainbike-monitor-2022/>

<sup>3</sup> <https://mtf.bike/mountainbike-wissen/gravel-monitor/>

geeignete Möglichkeit sein, um diese Regionen als Tourismusdestinationen zu erhalten und damit Arbeitsplätze zu sichern.<sup>4</sup>

Dadurch verzeichnet beispielsweise das Fichtelgebirge trotz regionaler Herausforderungen eine Zunahme von Übernachtungszahlen und touristischem Umsatz, die durch die Entwicklung eines nachhaltigen und breit gefächerten Freizeitangebots unterstützt wurde. Das Fichtelgebirge positioniert sich als naturnahe Erholungsregion, mit Angeboten wie Wandern und Radfahren / Mountainbiken, Thermenbesuchen und kulturellen Erlebnissen. Der Fokus liegt auf naturverbundenem und nachhaltigem Tourismus, der die lokale Kultur einbezieht. Im Mittelpunkt der aktuellen und künftigen Entwicklung steht ein nachhaltiges, breit gefächerten Freizeitangebot mit der Stärkung des Radfahrens für verschiedenste Zielgruppen. Langfristig will sich die Region Fichtelgebirge verstärkt als ganzjähriges Ziel für naturnahe nachhaltige Freizeitangebote und Aktivitäten etablieren und daher besonders das Radfahren noch stärker fördern. Gleichzeitig hat auch hier die Einführung von E-Bikes den Zugang zur Radnutzung in Mittelgebirgen erleichtert und mehr Menschen zur Nutzung des Fahrrads motiviert, die zuvor aufgrund der Topografie nicht dazu in der Lage waren. Die Fahrradnutzung reicht nun von gemütlichem Radfahren auf Radwegen bis hin zu Mountainbiking mit E-Bike.

Der Klimawandel und seine Folgen machen ein Neudenken und eine Transformation der touristischen Angebote notwendig. Mittelfristig hat der besonders umsatzstarke Skitourismus nach Meinung von Klimaexpert:innen in deutschen Mittelgebirgen trotz energieintensiver Hightech-Anlagen zur Beschneiung nur geringe Zukunftschancen. Expert:innen betonen deshalb immer wieder die Notwendigkeit zur Transformation der Mittelgebirgsregionen und neuen touristischen Angeboten als Ergänzung oder Ersatz zum Skitourismus. Gleichzeitig gibt es eine große Offenheit bei den Tourist:innen für alternative Angebote. Gerade die Kombination aus Wandern und Radfahren bzw. Mountainbiken steht hier sehr hoch im Kurs.

Weitere Informationen unter <https://www.ziv-zweirad.de/tourismus-gamechanger-e-bike/> und <https://www.ziv-zweirad.de/ziv-position-freies-betretungsrecht-im-wald/>

#### Radtourismus und Alltagsradverkehr zusammen denken

Durch touristische Infrastrukturen, wie Radwege wird das Freizeitangebot, aber auch das Alltagsradwegenetz auch für die lokale Bevölkerung erweitert. Ein Zusammendenken der Radinfrastruktur für Alltag und Radtourismus ist für

---

<sup>4</sup> <https://www.ziv-zweirad.de/tourismus-gamechanger-e-bike/>

eine weitere, nachhaltige Förderung und den Ausbau des Radtourismus unabdingbar.

Einen Zusammenhang zwischen Radtourismus und Alltagsradverkehr zeigt auch die ADFC-Radreiseanalyse. Je länger die Radreise der Befragten dauerte, desto stärker die Motivation der Befragten der ADFC-Radreiseanalyse, auch im Alltag mehr Rad zu fahren. Jeder 2. Radreisende fährt aufgrund einer Radreise häufiger im Alltag Fahrrad. Daher bergen Radreisen nicht nur ein sehr großes Potenzial für den innerdeutschen Tourismus, sondern auch für die Verkehrswende und die Sensibilisierung neuer Zielgruppen für das Radfahren. Regionen, die Radfahrer:innen mehr Platz in ihrer Infrastruktur zugestehen und passende Tourismuskonzepte entwickeln, können wirtschaftlich von der Lust der Menschen auf Radreisen profitieren. Radtourismus führt in der Summe zu mehr Fahrradnutzung im Alltag – sowohl bei den Radreisenden aber auch bei den Menschen, die in den touristischen Regionen leben und von der Radinfrastruktur profitieren.

Radinfrastruktur für Freizeit und Tourismus und Infrastruktur für den Alltagsradverkehr sollten ineinander greifen und aufeinander abgestimmt sein. Dafür benötigt es eine Zusammenarbeit der teilweise unterschiedlichen zuständigen Ministerien, Verwaltungen und Verwaltungsebenen in Ländern, Kommunen und Landkreisen. Durch den Freizeitradverkehr und Radtourismus steigt nachweislich die Fahrradnutzung im Alltag. Menschen, die Spaß am Radfahren in der Freizeit und im Urlaub haben, sind die ideale Zielgruppe, die für den Alltagsradverkehr begeistert werden kann, die aber aufgrund fehlender Infrastruktur und Sicherheit das Fahrrad vielleicht noch nicht regelmäßig nutzen. Diese Synergien zwischen Radtourismus, Freizeitradverkehr und Alltagsradverkehr sollten wissenschaftlich weiterbearbeitet und genutzt werden, um den Ländern und Kommunen Möglichkeiten aufzuzeigen, wie Alltagsmobilität, Naherholung und Tourismus durch gezielte Anreize zusammen gedacht und gefördert werden können.

Weitere Informationen unter <https://www.ziv-zweirad.de/ziv-position-radtourismus-und-alltagsradverkehr-zusammen-denken/>

#### Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht ist eine allgemeine Rechtspflicht, die auf dem Gedanken beruht, dass derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, grundsätzlich verpflichtet ist, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Eine Verkehrssicherung im Wald, die jede Schädigung ausschließt, ist im praktischen Leben nicht erreichbar und angesichts der Bedeutung des Waldes als naturnaher Lebens- und Erholungsraum auch nicht gewollt. Im Bundeswaldgesetz ist deshalb bestimmt, dass das Betreten des Waldes auf eigene Gefahr erfolgt.



Aufgrund fehlender Rechtssicherheit, Veränderungen durch den Klimawandel, sowie daraus resultierenden Unsicherheiten in Bezug auf die Einstufung von MTB-Trails in den Forstbehörden, Tourismusorganisationen und Verwaltungen besteht seitens der umsetzenden Behörden der Wunsch, rechtliche Lösungen zu finden und so bürokratische Hürden abzubauen. Eine Klarstellung bei der Verkehrssicherungspflicht im Bundeswaldgesetz, wie 2024 bei der initiierten Novelle des Bundeswaldgesetzes geplant, würde für mehr Rechtssicherheit bei der Umsetzung sorgen. (Formulierung im Referentenentwurf zur Novellierung des Bundeswaldgesetzes 2024: 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. Durch die Gestattung des Betretens werden keine zusätzlichen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten begründet. Die Benutzung geschieht auf eigene Gefahr. Dies gilt insbesondere für waldtypische Gefahren.) Aktuell fehlt es zur Klarstellung an Rechtsprechung zu MTB-Strecken generell, juristische Literatur ist kaum vorhanden. Eine häufige praktische Konsequenz ist daher bisher, dass Waldeigentümer keine Einbauten erlauben, soweit sie dem Neubau der MTB-Strecke aus diesem Grund überhaupt zustimmen.

Weitere Informationen unter [https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/03/Teil-1-Verkehrssicherungspflicht-Heiko-Mittelstaedt-u.-Reiner-Hilsberg\\_compressed.pdf](https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/03/Teil-1-Verkehrssicherungspflicht-Heiko-Mittelstaedt-u.-Reiner-Hilsberg_compressed.pdf) und <https://www.ziv-zweirad.de/haftung-und-verkehrssicherungspflicht-bei-mountainbike-trails/>

### Genehmigungsverfahren

Im Mountainbike-Tourismus mit ausgewiesenen Strecken und Trails liegt enormes Potenzial. Gleichzeitig gestalten sich jedoch Genehmigungsverfahren zum Bau oder der Legalisierung von MTB-Trails vielerorts für das Ehrenamt aber auch die Kommunen und Landkreise als zu komplex, langwierig, sowie kostenintensiv.

#### Ziele der Infrastruktur:

- Erfolgreiche Lenkung durch ein legales, attraktives und bedarfsgerechtes Angebot
- Legalisierung oder Stilllegung von illegalen Trails
- Schutz der Natur: Lenkung der Erholungsinfrastruktur dient den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

#### Herausforderungen bei Genehmigungsprozessen:

- Dauer und Umfang von Genehmigungsprozessen sind oft nicht nachvollziehbar
- Es gibt teils unklare und unterschiedliche Rechtsauslegungen innerhalb der Unteren Naturschutzbehörden

- Gutachten von Seiten der Naturschutzbehörde (UNB) für Bestandswege oder Entlastungstrails, Unsicherheiten bei Beurteilungen zu FFH-Gebieten (Fauna-Flora-Habitat)
- Uneinheitliches Vorgehen der Naturschutzbehörden zu Eingriff-Ausgleich Thematik sowie in Schutzgebieten, Angst und fehlende Kommunikation mit allen wichtigen Akteuren (Unverhältnismäßige Forderungen für Ausgleichsflächen (Beispiel Ruhezonen, Prozessschutzflächen 1:20 => 500 m Trail = 1 ha Stilllegung – nicht umsetzbar für den Waldeigentümer)
- Teure Gutachten werden von einzelnen UNBs gefordert, auch wenn Forstbehörde und Eigentümer mit Trail einverstanden sind und der Weg seit Jahren tatsächlich existiert und bereits befahren wurde.

Weitere Informationen unter <https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/03/Genehmigungsverfahren-Janet-Weick.pdf>

#### Über den ZIV – Die Fahrradindustrie

Der ZIV – Die Fahrradindustrie ist die nationale Interessenvertretung der deutschen und internationalen Fahrradindustrie – inklusive Import und Großhandel sowie etablierter Unternehmen und Start-ups aus dem gesamten Eco-System Fahrrad. Als Branchenverband bündelt und vertritt der ZIV die Interessen von über 120 Mitgliedsunternehmen. 90 Prozent der 2023 in Deutschland produzierten Fahrräder und E-Bikes stammen von Mitgliedsunternehmen des ZIV.

Wir stehen gern für Ihre Rückfragen sowie einen weiteren persönlichen Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

ZIV – Die Fahrradindustrie



+49 30-439 735 70  
Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin  
Geschäftsführer: Burkhard Stork  
Vereins-Nr.: VR 1036