

Reit-und Gespannfahrwege in Schleswig-Holstein

Handlungsleitfaden



Juni 2015

Impressum

Herausgeber	Pferdesportverband Schleswig-Holstein e.V. Marienstr. 15 23795 Bad Segeberg Fon: 04551 – 88 920 Fax: 04551 – 88 9220 Mail: info@psvsh.de Internet: www.pferdesportverband-sh.de
Autorin	Dr. Deike Timmermann BfL Büro für Landschaftsentwicklung GmbH Schweffelstraße 8 24118 Kiel Fon: 0431 - 88 88 977 Fax: 0431 - 88 88 969 Mail: timmermann@bfl-kiel.de Internet: www.bfl-kiel.de
Fotos	Dr. Dietrich Clemens, Dr. Deike Timmermann, Helmut Felgentreu
Stand	Juni 2015

Vorwort	4
Das Wichtigste im Überblick	5
1 Einführung	7
2 Bedeutung und Wirkung des Pferdesports	7
3 Rechtliche Rahmenbedingungen	10
3.1 Straßen- und Wegegesetz	10
3.2 Straßenverkehrsordnung (StVO)	10
3.3 Landesnaturschutzgesetz SH	11
3.4 Landeswaldgesetz SH	13
3.5 Naturschutzgebietsverordnungen	15
3.6 Grenzübertritt von Schleswig-Holstein nach Dänemark mit dem Pferd	15
3.7 Verkehrssicherung und Haftung	17
4 Qualitätsanforderungen an Reit- und Gespannfahrwege	19
5 Konflikte und Problemstellungen	20
5.1 Typische Konfliktfelder	20
5.1.1 Konfliktfeld Pferdesport - Beschädigung der Straßen und Wege	20
5.1.2 Konfliktfeld Pferdesport - Naturschutz	22
5.1.3 Konfliktfeld Pferdesport – Jagd	23
5.1.4 Konfliktfeld Pferdesport –andere Erholungssuchende	24
5.2 Typische Problemstellungen	25
5.2.1 Fehlende Verbindungenzwischen zum Reiten und Fahren attraktiven Wegen	25
5.2.2 Gefährliche Straßenabschnitte	25
5.2.3 Mitbenutzung von Radwegen	25
5.2.4 Ganzjährige Nutzung privater Wirtschaftswege in der freien Landschaft	26
5.2.5 Reiten und Fahren im Wald	26

6	Musterlösungen	27
6.1	Verbesserung der Wegeinfrastruktur	27
6.1.1	Schaffung von unbefestigten Reitpfaden am Rand landwirtschaftlicher Flächen	27
6.1.2	Anlage von befestigten Reit- und Fahrwegen	29
6.1.3	Ergänzung vorhandener Wege um eine Reitmöglichkeit	30
6.1.3.1	Ergänzung bei ausgewiesenen Rad- und Gehwegen	31
6.1.3.2	Ergänzung neben vorhandener Straße	32
6.1.3.3	Verbreiterung vorhandener Wanderwege	32
6.1.4	Gelenkte Pferdesportnutzung auf Wirtschafts- und Multifunktionswegen	33
6.1.5	Reit- und Fahrmöglichkeiten im Wald	34
6.2	Wegebegleitinfrastruktur	36
6.2.1	Reitwegkennzeichnung und lenkende Beschilderung	36
6.2.2	Wegweisung der Reit- und Fahrrouten	37
6.2.3	Pferdeanhängertaugliche Parkplätze und Rasteinheiten	39
6.2.4	Informationsmaterial	40
6.3	Kosten	40
7	Möglichkeiten zur Umsetzung und Unterhaltung eines Reit- und Fahrwegenetzes	42
7.1	Arbeitsschritte von der Idee zur Umsetzung	42
7.2	Lösungswege zur Umsetzung und Unterhaltung eines Reit- und Fahrwegenetzes	45
8	Verhaltensregeln für das Reiten und Fahren in Wald und Flur	47
9	Quellen	48
	Anhang	49

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitstreiter,

das Pferd ist ein Teil der Natur und der Mensch mit ihm. Draußen in der freien Natur kann sich die faszinierende Verbindung zwischen Mensch und Tier voll entfalten.

Doch wie Sie wissen, gestaltet sich das Naturerlebnis mit dem Pferd in unserem schönen Land leider nicht immer ganz einfach. Ein geringer Waldbestand, davon viel in privater Hand, ein restriktives Landeswaldgesetz, intensive landwirtschaftliche Flächennutzung, strenge Auflagen für den Naturschutz, klamme Gemeindekassen und auch potenzielle Konflikte mit anderen Erholungssuchenden – all diese Faktoren machen es uns nicht gerade leicht das schönste Bundesland der Welt zu Pferde zu entdecken.

Deshalb setzen sich die Aktiven aller Orten mit der Unterstützung des Pferdesportverbandes schon seit vielen Jahren dafür ein, dass mehr Wege für das Reiten und Fahren in der Natur freigegeben werden. Dr. Deike Timmermann, die schon lange als Reit- und Fahrwegeberaterin für den PSH aktiv ist, hat nun ihre und unsere Erfahrungen in einem Handlungsleitfaden zusammengetragen, der den Pferdefreunden im ganzen Land eine Orientierungshilfe sein soll, wenn es darum geht sich erfolgreich für mehr Freiheit auf dem Pferderücken und dem Kutschbock einzusetzen.

Wir hoffen, dass dieser Leitfaden Ihnen ein hilfreicher Begleiter auf Ihrem Weg sein wird und möchten Ihnen auf diesem Wege auch unseren Dank für Ihren Einsatz und unsere besten Wünsche für das weitere Engagement aussprechen.

Herzliche Grüße



Dieter Medow
Vorsitzender



Dr. Christiane Müller
Reit- und Fahrwegebeauftragte

Das Wichtigste im Überblick

Das Pferd stellt in Deutschland einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Vorsichtigen Schätzungen der FN (2009) zufolge liegt der Gesamtumsatz rund ums Pferd in Deutschland bei fünf bis sieben Milliarden € pro Jahr. Drei bis vier Pferde schaffen bzw. sichern einen Arbeitsplatz. Die durchschnittlichen Ausgaben von Pferdesportlern liegen bei 200 € pro Monat und damit deutlich über denen, die die meisten anderen Sportler für ihren Sport aufwenden.

Das Reiten und Gespannfahren findet nicht nur in den dafür errichteten Anlagen statt, sondern auch im Wald und in der freien Landschaft. Hierfür wird in aller Regel das vorhandene Straßen- und Wegenetz genutzt. Häufig bestehen jedoch erhebliche Defizite hinsichtlich zum Reiten und Fahren geeigneter und erlaubter Wege. Um diese Defizite bei der Wegeinfrastruktur zu beheben, gibt es im Land zahlreiche Initiativen von Pferdesportlern und Gemeinden. Dadurch wurden in den letzten Jahren viele Erfahrungen mit der Schaffung und Umsetzung von Reit- und Fahrwegenetzen und der Ausweisung von Reit- und Fahrrouten gesammelt, die in diesem Handlungsleitfaden zusammengestellt worden sind.

Für das Reiten und Gespannfahren in Schleswig-Holstein sind verschiedene rechtliche Rahmenbedingungen von Bedeutung. Dazu gehören die Straßenverkehrsordnung (StVO), das Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG), das Landeswaldgesetz (LWaldG), das Straßen- und Wegegesetz (StrWG) sowie die jeweiligen Naturschutzgebietsverordnungen. Die Vielzahl an unterschiedlichen Regelungen macht es den Pferdesportlern schwer, die rechtliche Situation vor Ort eindeutig einzuschätzen. Der Handlungsleitfaden zitiert und erläutert in Kap. 3 die den Pferdesport betreffenden Abschnitte in den jeweiligen Gesetzen.

Weiterhin werden die Qualitätsanforderungen an Reit- und Gespannfahrwege beschrieben (Kap. 4). Kap. 5 widmet sich den wichtigsten Konfliktfeldern des Pferdesports wie die Beschädigung von Straßen und Wegen, das Verhältnis Pferdesport – Naturschutz und mit der Jagd sowie das Verhältnis zu anderen Erholungssuchenden. Außerdem werden folgende typische Problemstellungen bei der Schaffung von Reit- und Fahrwegen dargestellt:

- Fehlende Verbindungen zwischen zum Reiten und Fahren attraktiven Wegen
- Gefährliche Straßenabschnitte
- Mitbenutzung von Radwegen
- Ganzjährige Nutzung privater Wege in der freien Landschaft
- Reiten und Fahren im Wald

Für die genannten Konflikte und Problemstellungen gibt es eine Reihe von Musterlösungen (vgl. Kap.6) wie z.B.:

- Schaffung von unbefestigten Reitpfaden und die Anlage befestigter Reit- und Fahrwege
- Die Ergänzung vorhandener Wege um eine Reitmöglichkeit
- Die Lenkung der Pferdesportnutzung auf vorhandenen Wegen
- Schaffung und Ausweisung von Reit- und Fahrwegen im Wald

Diese Musterlösungen geben eine Orientierung, wie eine Lösung aussehen kann, müssen aber an die individuellen Problemlagen vor Ort angepasst werden.

Soll das vorhandene bzw. ergänzte Reit- und Gespannfahrwegenetz touristisch genutzt werden, sollten Reit- und Fahrrouten ausgewiesen werden. Dafür ist eine Wegebegleitinfrastruktur wie Reitwegkennzeichnung, Wegweisung von Reit- und Fahrrouten, pferdean-

hängertaugliche Parkplätze und Rasteinheiten notwendig. Außerdem wird für die Bekanntmachung der Reit- und Fahrrouten Informationsmaterial benötigt. Hierfür werden Empfehlungen gegeben.

Die Darstellung von Kosten für die Anlage und Unterhaltung von Reit- und Fahrwege ermöglicht eine erste Kostenschätzung.

Zum Abschluss werden Möglichkeiten zur Umsetzung und langfristigen Sicherung des Wegenetzes gegeben und Verhaltensregeln für das Reiten und Fahren in Wald und Flur benannt.

Im Anhang befinden sich Mustervereinbarungen zur Schaffung von Reit- und Fahrmöglichkeiten auf landwirtschaftlichen Flächen, Privatwegen und im Privatwald sowie zum Umgang mit der Pflege von an Reit- und Gespannfahrwege angrenzende Knicks.

1 Einführung

Die Schaffung von Reit- und Fahrwegen sowie die Ausweisung von reittouristisch attraktiven Routen ist im Pferde- und Reiterland Schleswig-Holstein ein Thema, mit dem sich viele Gemeinden und Pferdesportler seit Jahren beschäftigen. Konnte noch in den 1960er und auch 1970er Jahren auf vielen Wirtschaftswegen geritten und gefahren werden, wurden diese Möglichkeiten unter anderem durch den zunehmenden Erholungsdruck auf die Landschaft, eine weitgehende Asphaltierung der Wirtschaftswege und Regelungen des Natur- und Landschaftsschutzes stark eingeschränkt.

Das hatte zur Folge, dass das Ausreiten und Ausfahren immer schwieriger und unattraktiver und die Natursportarten Reiten und Gespannfahren immer mehr zu anlagenbezogenen Sportarten geworden sind. Dem steht der Wunsch vieler Pferdesportler entgegen mit ihrem Pferd stressfrei Natur und Landschaft zu genießen. Das Freizeitreiten und –fahren verzeichnet seit Jahren gegenüber dem Turniersport deutliche Zuwachsraten. Seit den 1980er Jahren laufen auf vielen Ebenen Bemühungen das Reiten und Fahren in der freien Landschaft konfliktfrei zu ermöglichen, Reit- und Fahrwege auszuweisen und so für die örtliche Bevölkerung ein attraktives Freizeitwegenetz zur Verfügung zu stellen. Durch die Ländliche Regionalentwicklung seit Mitte der 90er Jahre ist das Ziel hinzugetreten, auch den Reittourismus in Schleswig-Holstein zu etablieren und durch geeignete Infrastruktur weiter zu entwickeln. Gleichzeitig ist es gelungen, dass sich die Pferdesportler vermehrt in die Gemeindepolitik einbringen und bei der ländlichen Entwicklung ihre Wünsche und Forderungen formulieren.

In den letzten Jahren wurden dadurch in vielen Landesteilen Erfahrungen mit der Schaffung und Umsetzung von Reit- und Fahrwegenetzen und der Ausweisung von Reit- und Fahrrouten gesammelt. Diese Erfahrungen werden in diesem Handlungsleitfaden zusammengefasst. Er soll den örtlichen Pferdesportlern genauso wie den politisch Aktiven erste Hilfestellung und eine Annäherung an das Thema geben. Der Pferdesportverband Schleswig-Holstein e.V. berät sie gerne bei weitergehenden Fragen.

2 Bedeutung und Wirkung des Pferdesports

Das Pferd ist seit ca. 4.000 v. Chr. Begleiter des Menschen und hat durch seine Arbeitskraft maßgeblich zur Gestaltung der Kulturlandschaft beigetragen. Mit der Industrialisierung wurde nach und nach das Pferd als Transportmittel und Arbeitskraft durch motorbetriebene Geräte und Fahrzeuge ersetzt. Dementsprechend sank die Zahl der gehaltenen Pferde in Westdeutschland in den 50er und 60er Jahren bis zur Wendemarke 1970, als der niedrigste Pferdebestand in der BRD mit 252.000 Pferden erreicht wurde.

Mit steigendem Wohlstand und Zunahme der Bedeutung von Freizeit wuchs auch das Interesse breiter Bevölkerungsteile am Pferdesport. Die Gründung von Reitvereinen mit Unterrichtsangeboten auf Schulpferden ermöglichte vielen Kindern den Einstieg in den Pferdesport auch ohne eigenes Pferd (BTE 2009). Es entwickelte sich neben dem Turniersport das Freizeitreiten als gleichrangige Beschäftigung mit dem Pferd. Inzwischen ist die Zahl der

Freizeitreiter höher als die der Turnierreiter. Der Pferdesport ist nicht mehr nur ein Sport für Wohlhabende, sondern inzwischen ein Breitensport. Häufig teilen sich mehrere Personen ein Pferd und können sich dadurch diesen Sport leisten. Dementsprechend hat sich auch die Pferdehaltung gewandelt. Viele Freizeitreiter halten ihre Pferde einzeln oder in kleinen Gruppen auf gepachtetem oder eigenem Grünland in der Nähe ihres Wohnortes. Als Witterungsschutz werden offene oder halbgeschlossene Unterstände errichtet. Daneben haben in den 80er und 90er Jahren landwirtschaftliche Betriebe im Umfeld von Ballungsgebieten auf Pensionspferdehaltung umgestellt und dazu Stallungen, Reithallen und Reitanlagen errichtet. Inzwischen werden in Deutschland laut Statistik rund 1 Million Pferde gehalten. Der Pferdebestand hat sich somit in den vergangenen 40 Jahren vervierfacht (DEUTSCHE REITERLICHE VEREINIGUNG 2009). Die Zahl der tatsächlich in Deutschland gehaltenen Pferde ist nicht bekannt, liegt aber sicher deutlich darüber.

Nach der Marktanalyse der DEUTSCHEN REITERLICHEN VEREINIGUNG (2001) betreiben ca. 1,7 Millionen Menschen in Deutschland regelmäßig Pferdesport. Zuzüglich derjenigen, die nur sporadisch z.B. im Urlaub reiten, ist von zwei bis drei Millionen Pferdesportlern in Deutschland auszugehen. Weitere 1,1 Millionen Menschen würden gerne reiten. Die FN geht davon aus, dass ca. 11 Millionen Deutsche am Pferdesport interessiert sind. In der deutschen reiterlichen Vereinigung (FN) sind rund 750.000 Mitglieder organisiert. Zweitgrößte Organisation im Pferdesportbereich ist die Vereinigung der Freizeitreiter mit ca. 60.000 Mitgliedern. Rund 55% der Reiterinnen und Reiter sind nicht organisiert.



Das Pferd stellt inzwischen in Deutschland, insbesondere im ländlichen Raum, einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Vorsichtigen Schätzungen der FN (2009) zufolge liegt der Gesamtumsatz rund ums Pferd in Deutschland bei fünf bis sieben Milliarden € pro Jahr. Demnach schaffen bzw. sichern drei bis vier Pferde einen Arbeitsplatz sowohl in der Landwirtschaft als

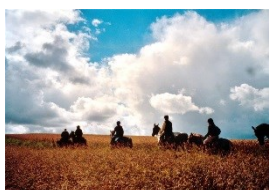
auch bei Schmieden, Tierärzten, Pferdesportartikelherstellern bis hin zur Autoindustrie und Pferdeanhängerherstellern. Die durchschnittlichen Ausgaben von Reitern liegen bei 200 € pro Monat und damit deutlich über denen der meisten anderen Sportler.

Die Wirtschaftskraft des Pferdesports wird von der Politik vielfach unterschätzt. Kommunalvertreter sehen häufig nur die vermeintlichen Aufwendungen, die durch die Nutzung der Wege oder durch die Bereitstellung und Unterhaltung der Reitwege entstehen. Dabei tragen gerade Reiter im Gegensatz zu anderen Sportarten den größten Teil der Kosten ihres Sports und der dafür notwendigen Anlagen selber. Reitvereine erhalten deutlich geringere staatliche Förderung als andere Sportvereine, erzeugen aber in erheblichem Umfang Umsatz.

Auch die soziale Komponente des Pferdesports wird unterschätzt. Kinder und Jugendliche, die sich in ihrer Freizeit sinnvoll mit dem Pferd beschäftigen, sind deutlich weniger verhaltensauffällig und zerstörerisch veranlagt, als vergleichbare Kinder ohne Pferdebezug. Pferdesport ist Mädchensport und bleibt auch im Erwachsenenalter ein frauendominierter Sport. Außerdem ist Pferdesport ein Life-time-Sport. Pferdesportler bleiben ihrem Sport in der Regel das ganze Leben über verbunden und reiten wenn möglich bis ins hohe Alter.

Schleswig-Holstein ist ein Pferdeland und möchte die Marke Pferde- und Reiterland weiter stärken. Geschätzt 100.000 Pferde und mindestens die gleiche Zahl Pferdesportler machen das Land zu dem Bundesland mit der höchsten Pferdedichte in Deutschland. Sie liegt auf Basis der Statistik von 2007 bei 33 Pferden je 1.000 Einwohner.

Gründe für attraktive Reit- und Fahrmöglichkeiten in der Gemeinde



- Stärkung des Wirtschaftsfaktors Pferd
- Verbesserung der Lebensqualität der örtlichen Bevölkerung und damit Steigerung der Attraktivität als Wohnstandort
- Stärkung des touristischen Angebots
- Unterstützung von authentischem Naturerlebnis und Bewegung / Erholung an frischer Luft



- Unterstützung von sportlichen Angeboten für Kinder und Jugendliche insbesondere Mädchen
- Erziehungs- und Therapiehelfer Pferd für Kinder und Erwachsene
- Förderung des Pferdevielseitigkeitssports durch geeignete Geländetrainingsmöglichkeiten
- Erhalt des Landschaftsbildes durch Grünlandnutzung
- Vermeidung / Entschärfung von Konflikten mit anderen Nutzergruppen

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Für das Reiten und Gespannfahren in Schleswig-Holstein sind verschiedene rechtliche Rahmenbedingungen von Bedeutung. Dazu gehören die Straßenverkehrsordnung (StVO), das Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG), das Landeswaldgesetz (LWaldG), das Straßen- und Wegegesetz (StrWG) sowie die jeweiligen Naturschutzgebietsverordnungen. Die Vielzahl an unterschiedlichen Regelungen macht es den Pferdesportlern schwer, die rechtliche Situation vor Ort eindeutig einzuschätzen. Nachfolgend werden die den Pferdesport betreffenden Abschnitte in den jeweiligen Gesetzen zitiert und erläutert.

3.1 Straßen- und Wegegesetz

(vom 25. November 2003)

Das Straßen- und Wegegesetz regelt u.a. den Gemeingebrauch der Straßen und Wege.

§ 20 Gemeingebrauch

- (1) Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt wird.
- (2) Der bisher ortsüblich gewesene Gemeingebrauch an sonstigen öffentlichen Straßen soll nicht eingeschränkt werden, solange dieser gemeinverträglich ist.
- (3) Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Anspruch.

Das Reiten und Gespannfahren gehört zum Straßenverkehr und ist somit auf den dafür gewidmeten Straßen und Wegen gestattet und kann nicht ohne gute Gründe durch den Träger der Straßenbaulast eingeschränkt werden.

3.2 Straßenverkehrsordnung (StVO)

(vom 16.11.1970, zuletzt geändert 1.12.2010)

§ 28 Tiere

- „(1) Haus- und Stalltiere, die den Verkehr gefährden können, sind von der Straße fernzuhalten. Sie sind dort nur zugelassen, wenn sie von geeigneten Personen begleitet sind, die ausreichend auf sie einwirken können...“
- (2) Für Reiter, Führer von Pferden sowie Treiber und Führer von Vieh gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß...“

Die StVO trifft Regelungen zur Teilnahme der Reiter und Gespannfahrer am Straßenverkehr. Sie legt fest, dass der Reiter die Verantwortung dafür trägt, dass er sein Pferd genügend unter Kontrolle hat und ein verkehrsunsicheres Pferd nicht auf der Straße reitet. Mit einem verkehrssicheren Pferd darf der Reiter die öffentlichen Straßen und Wege ausgenommen Auto-

bahnen, Kraftfahrstraßen und Sonderwege im Sinne des Gemeingebrauchs nutzen. Er muss grundsätzlich auf der rechten Seite reiten und die allgemeinen Verkehrsschilder beachten. In bestimmten Gefahrensituationen ist es erforderlich, dass der Reiter absteigt und sein Pferd an der gefährlichen Stelle vorbeiführt. Er darf nicht auf gesondert ausgewiesene Geh- und Radwege ausweichen, da es sich gem. § 41 StVO bei diesen Wegen um so genannte „Sonderwege“ handelt. Die Sonderwege dürfen nur von den für sie bestimmten Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen sie nicht benutzen. Dies bedeutet, dass der Reiter sein Pferd grundsätzlich auf der Straße führen muss, da ein Pferd, ob geritten oder geführt, weder auf einem Radweg noch auf einem Gehweg zugelassen ist. Bei Sonderwegen werden Mindestanforderungen an die Ausgestaltung gestellt, damit die Nutzer diese auch sicher benutzen können. Erfüllen sie diese Anforderungen nicht oder unzureichend, kann eine Nutzung nicht gefordert werden.

Straßen und Wege, die für den Fahrzeugverkehr durch das Verkehrszeichen Nr. 250 gesperrt sind, dürfen hingegen beritten werden, da Reiter nicht als Fahrzeuge gelten. Sie dürfen aber nicht mit der Kutsche oder dem Fahrrad befahren werden, es sei denn, es wurden entsprechende Ausnahmeschilder errichtet. Öffentliche Wege, die für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben sind und nicht aus anderen Gründen zum Reiten gesperrt sind, dürfen ebenfalls mit dem Pferd beritten werden.

Gespannfahrer gelten als Fahrzeuge und dürfen Wege, die durch das Verkehrszeichen Nr. 250 gesperrt sind, nicht befahren. Sie gelten in der Regel auch nicht als Landwirtschaftliche Fahrzeuge.

3.3 Landesnaturschutzgesetz SH

(vom 24. Februar 2010)

Das Landesnaturschutzgesetz trifft Regelungen zum Reiten in der freien Landschaft.

§ 30 Betreten der freien Landschaft; Wander- und Reitwege (zu § 59 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG)

„(2) ... Reiterinnen und Reiter dürfen Privatwege nur benutzen, wenn diese trittfest oder als Reitwege gekennzeichnet sind. Die Befugnisse nach Absatz 1 und Satz 1 bestehen nicht für eingefriedigte Grundstücke, die mit Wohngebäuden bebaut sind oder auf denen Gartenbau oder Teichwirtschaft betrieben wird. Das Betreten von Naturschutzgebieten und anderen geschützten Flächen richtet sich nach den jeweiligen Schutzverordnungen und Anordnungen.

(3) Gemeinden und Kreise sollen geeignete und zusammenhängende Wander- und Reitwege im Verbund mit sonstigen Straßen, Wegen und Flächen, die betreten werden dürfen oder auf denen das Reiten zulässig ist, einrichten oder auf ihre Einrichtung hinwirken, soweit ein Bedarf besteht und Belange des Naturschutzes nicht entgegenstehen. § 18 Abs. 3 und 4 des Landeswaldgesetzes gilt entsprechend; die Leistungsfähigkeit der Gemeinden und Kreise ist hierbei zu berücksichtigen.

(4) Wanderwege und Reitwege sind durch Kennzeichnung auszuweisen; die oberste Naturschutzbehörde bestimmt die Art der Kennzeichnung. Eigentümerinnen und Eigentümer oder sonstige Berechtigte haben Markierungen zu dulden. Wanderwege sowie Lehrpfade dürfen nicht als Reitwege gekennzeichnet werden.

(5) Die Vorschriften des Landeswaldgesetzes über die Kennzeichnung von Reitwegen bleiben unberührt.“

§ 31 Sperren von Wegen in der freien Landschaft (zu § 59 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG)

„(1) Wege, die gemäß § 30 benutzt werden dürfen, können mit Genehmigung der Gemeinde befristet gesperrt werden, soweit der Schutz der Erholungssuchenden oder der Natur oder schutzwürdige Interessen der Eigentümerinnen oder Eigentümer oder sonstiger Nutzungsberechtigten dies erfordern. Die Genehmigung ergeht unbeschadet privater Rechte Dritter. Eine Genehmigung ist nicht erforderlich, wenn ein Weg nicht länger als einen Tag zur Abwendung einer vorübergehenden Gefahr für den Erholungsverkehr gesperrt werden muss. Aus den in Satz 1 genannten Gründen kann auch die Gemeinde eine befristete Sperrung anordnen.“

Während öffentliche Straßen und Wege, sofern sie nicht für Reiter gesperrt wurden, grundsätzlich beritten werden dürfen, dürfen private Wege nur beritten werden, wenn sie trittfest oder als Reitweg gekennzeichnet sind. Da eine Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Wegen vor Ort in der Regel nicht möglich ist, sollte bei wassergebunden befestigten (Lehm kies-, Schotter oder Grantwege) oder naturfesten Wegen immer auf die Trittfestigkeit geachtet werden. Dies bewahrt im Übrigen auch die öffentlichen Wege vor Schäden.

Die Definition des Begriffs „Trittfestigkeit“ ist umstritten und wird von den jeweiligen Interessengruppen unterschiedlich ausgelegt. Die Trittfestigkeit ist von dem jeweiligen Witterungsverlauf abhängig, in nassen Wetterperioden oder bei Frost-Tauwetter ist ein wassergebunden befestigter Weg in der Regel nicht trittfest. Wenn der Weg ausreichend abgetrocknet und damit die Oberfläche wieder fest ist, ist in der Regel die Trittfestigkeit gegeben. Wichtig für die Beurteilung der Trittfestigkeit ist, ob beim Bereiten eine irreversible Hufspur bleibt oder nicht. Das ist wiederum auch von der Zahl der Nutzer und der gerittenen Gangart abhängig. Lose Sandwege gelten als trittfest, da die entstehenden Spuren durch die Regen und Wind wieder eingeebnet werden. Will man demnach einen privaten wassergebunden befestigten oder naturfesten Weg ganzjährig bereiten, empfiehlt es sich, mit dem Eigentümer eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

Eine Sperrung von Wegen bedarf der Genehmigung durch die zuständige Gemeinde und darf nicht eigenmächtig vom Grundeigentümer verhängt werden. Außerdem darf es sich nur um eine befristete Sperrung handeln.

Das Landesnaturschutzgesetz sieht außerdem genau wie das LWaldG vor, dass Gemeinden bei Bedarf geeignete und zusammenhängende Reitwege im Verbund mit sonstigen Straßen, Wegen und Flächen, auf denen das Reiten zulässig ist, in ausreichendem Umfang einrichten sollen. Dieser Absatz appelliert an die Gemeinden, den Pferdesport angemessen bei der Wegeplanung und –gestaltung zu berücksichtigen. Es ist daraus allerdings kein Rechtsanspruch auf ausreichend Reitwege und deren kostenfreie Nutzung abzuleiten.

Wirtschaftswege werden in der Regel zur Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen und zur Erholung genutzt. In den letzten Jahren wurden sie zum Teil als Radwanderrouen oder auch als Wanderrouen gekennzeichnet. Dieses schließt eine Mitbenutzung durch andere Verkehrsteilnehmer wie z.B. Reiter nicht aus. Gemäß einer schriftlichen Klarstellung vom MUNF (2000) sind Wanderwege im Sinne des § 30 Abs. 4 LNatSchG Wege, die ausschließlich Fußgängern vorbehalten sind. Zur Orientierung der Wanderer markierte Wirtschaftswege gelten nicht als Wanderwege im Sinne des LNatSchG.

§ 32 Gemeingebrauch am Meeresstrand (zu § 59 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG)

(2) Das Reiten und das Mitführen von Hunden ist auf Strandabschnitten mit regem Badebetrieb in der Zeit vom 1. April bis zum 30. September verboten, wenn nicht die Gemeinde im Rahmen einer zugelassenen Sondernutzung etwas anderes bestimmt.

§ 33 Schutz des Meeresstrandes, der Küstendünen und Strandwälle (zu §§ 30 Abs. 8, 59 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG)

(2) Die zuständige Naturschutzbehörde ... kann Teile des Strandes aus den in § 31 Abs. 1 Satz 1 genannten Gründen ganz oder teilweise sperren sowie auf Strandabschnitten das Reiten einschränken oder untersagen.

Das Reiten am Strand ist in Schleswig-Holstein von 1. Oktober bis 31. März mit Ausnahme von Naturschutzgebieten überall zulässig. Allerdings haben die Gemeinden, die über Strandabschnitte verfügen, zum Teil andere Zeiträume festgelegt und dadurch den Zeitraum für das Reiten am Strand erweitert.

Strandabschnitte, an denen im Sommer reger Badebetrieb herrscht, sind aus Sorge vor Verunreinigungen und Störungen der Badewasserqualität bereits ab dem 1. April bis zum 30. September für das Reiten gesperrt. Die Gemeinden können im Rahmen einer zugelassenen Sondernutzung etwas anderes bestimmen.

3.4 Landeswaldgesetz SH

(vom 5. Dez. 2004, zuletzt geändert am 13. Juli 2011)

§ 18 Reiten im Wald

(1) Das Reiten ist im Wald auf eigene Gefahr gestattet

1. auf besonders gekennzeichneten Waldwegen (Reitwegen),
2. auf privaten Straßen mit Bitumen-, Beton- oder vergleichbarer Decke,
3. auf allen dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen und Wegen.

Trittfeste Fahrwege in öffentlichem Eigentum, die in der freien Landschaft verlaufende Straßen, Wege und Flächen, auf denen das Reiten oder das Fahren mit Pferdegespannen zulässig ist, verbinden, werden von der unteren Forstbehörde nach Anhörung der Waldbesitzenden als Reitwege oder, wenn sie Fahrwege verbinden, als Reit- und Fahrwege ausgewiesen. Sie sind von der waldbesitzenden Person nach § 21 zu kennzeichnen. Fahrwege gelten als trittfest, wenn sie mit Pferden beritten oder befahren werden können und bei der voraussichtlichen Nutzungsintensität Trittschäden nicht zu erwarten sind. Die Ausweisung ist jederzeit widerruflich und steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen. Weitergehende Befugnisse und Absprachen mit der waldbesitzenden Person und der betroffenen Gemeinde sowie anderweitige Rechtsvorschriften bleiben unberührt. § 17 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(2) Gemeinden sollen darauf hinwirken, dass in ausreichendem Umfang geeignete und zusammenhängende Reitwege und Reit- und Fahrwege im Verbund mit sonstigen Straßen, Wegen und Flächen eingerichtet werden.

(3) Die oberste Forstbehörde kann durch Rechtsverordnung Näheres über das Reiten und Fahren mit Pferdegespannen im Walde, insbesondere eine Pflicht zur Kennzeichnung der Pferde, und über die Heranziehung der Reitenden zu Abgaben für die Anlage und Unterhaltung von Reitwegen regeln, wobei in der Verordnung die Höhe, das Verfahren der Erhebung und die Art der Verwaltung und Verwendung der Mittel zu regeln sind.

§ 19 Haftung

Durch das Betreten und sonstige Benutzungsarten des Waldes werden keine besonderen Sorgfalts- und Verkehrssicherungspflichten der Waldbesitzenden begründet. Die Waldbesitzenden und sonstigen Grundbesitzenden haften insbesondere regelmäßig nicht für

1. typische sich aus dem Wald und der Bewirtschaftung des Waldes (§ 5) und den Regelungen für Naturwald (§ 14) ergebende Gefahren, insbesondere durch Bäume oder Teile von Bäumen und den Zustand von Wegen,

§ 21 Kennzeichnung des Waldes

(1) Wald ist von der waldbesitzenden Person in dem notwendigen Umfang so zu kennzeichnen, dass für die Waldbesuchenden erkennbar ist, welche Waldwege und sonstigen Waldflächen

1. nach § 20 ganz oder teilweise gesperrt oder
2. nach § 18 als Reitwege eingerichtet sind.

Die Kennzeichnung der in Satz 1 genannten Waldflächen und -wege von Amts wegen hat die waldbesitzende Person zu dulden.

(2) Die oberste Forstbehörde kann durch Verordnung nähere Vorschriften über die Kennzeichnung des Waldes erlassen.

Das Reiten im Wald ist nur auf öffentlichen Straßen und Wegen, privaten Straßen und gekennzeichneten Reitwegen gestattet. Damit gehört das Schleswig-Holsteinische Waldgesetz mit zu den restriktivsten Gesetzen in Deutschland. Seit Juli 2011 wurde das Waldgesetz dahingehend geändert, dass trittfeste Fahrwege in öffentlichem Eigentum mit Verbindungsfunktion durch die untere Forstbehörde als Reit- oder Reit- und Fahrwege ausgewiesen werden können. Erfahrungen mit Abschnitt des Gesetzes liegen noch nicht vor. Die Ausweisungspraxis in den kommenden Jahren wird zeigen, ob das Ziel der Gesetzesänderung – die Schaffung vernetzter Reit- und Fahrmöglichkeiten – damit tatsächlich erreicht wird.

Für den Privatwald trifft das LWaldG keine Regelung. Hier müssen Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Privatwaldbesitzer und Pferdesportlern und / oder den Gemeinden getroffen werden, die das Reiten und Fahren im Privatwald ermöglichen. Der Pferdesportverband hat dazu eine Rahmenvereinbarung mit dem Waldbesitzerverband SH abgeschlossen. Diese ist für die Waldbesitzer nicht bindend.

Wie im LNatSchG appelliert auch das LWaldG an die Gemeinden, sich für die Schaffung von Reit- und Fahrwegen einzusetzen. Ein Rechtsanspruch auf ausreichende und kostenfreie Reitwege ist daraus nicht abzuleiten.

3.5 Naturschutzgebietsverordnungen

In den Naturschutzgebieten richtet sich das Reiten und Fahren nach den jeweiligen Regelungen in der Naturschutzgebietsverordnung. Sie müssen für jedes Gebiet einzeln betrachtet werden. Die Regelungen in den einzelnen Naturschutzgebieten sind in den Formulierungen sehr ähnlich und bedeuten, dass das Reiten und Fahren in dem jeweiligen Naturschutzgebiet auf öffentlichen Straßen und Wegen uneingeschränkt möglich ist, es sei denn, sie wurden explizit für das Reiten und Fahren gesperrt. Die übrigen Wege müssen zum Reiten und Fahren bestimmt oder genehmigt sein. Die Zahl der in den einzelnen Naturschutzgebieten für das Reiten und Fahren bestimmten Wege ist sehr unterschiedlich.

3.6 Grenzübertritt von Schleswig-Holstein nach Dänemark mit dem Pferd

Der Grenzübertritt von Deutschland nach Dänemark und umgekehrt ist grundsätzlich in der Richtlinie des Rates vom 26. Juni 1990 zur Festlegung der tierseuchenrechtlichen Vorschriften für das Verbringen von Equiden und für ihre Einfuhr aus Drittländern geregelt. Nachfolgend haben Schleswig-Holstein und Dänemark von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bilaterale Abkommen abzuschließen, die das grenznahe, vorübergehende Verbringen von registrierten Pferden sowie das vereinfachte Verbringen von registrierten Turnier- und Rennpferden über die Grenze regeln.

1 Regelung für Tages-Ausritte und -Ausfahrten

Durch das bilaterale Abkommen zwischen Deutschland und Dänemark bestehen erleichterte Bedingungen beim Grenzübertritt von Pferden zu Sport- und Freizeit Zwecken. Bei Ausritten und Ausfahrten, die nicht länger als 24 h dauern, ist für die Pferde neben dem Equidenpass eine ausgefüllte und unterschriebene Tierhaltererklärung nach einem vorgegebenen Muster (s. Anhang) mit sich zu führen. Das jeweilige Pferd muss sich schon mindestens 15 Tage grenznah aufgehalten haben und nach maximal 24 h in sein Ursprungsland zurückkehren. Als Grenzgebiet zählen auf deutscher Seite die Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg und die Stadt Flensburg. Auf dänischer Seite sind es Tønder, Åbenrå und Sønderborg. Damit können Reiter und Fahrer aus dem grenznahen Gebiet ihre Ausritte beiderseits der Grenze durchführen. Allerdings sind die Kontrolleure auf dänischer Seite nicht in jedem Fall über diese Regelung vollständig informiert, so dass es trotzdem in Einzelfällen zu Irritationen kommen kann. Das Veterinäramt des Kreises Schleswig-Flensburg empfiehlt, sich in diesen Fällen entweder an das deutsche oder das dänische Veterinäramt zu wenden und nur in Notfällen die Leitstelle Nord unter 110 zu kontaktieren.

2 Regelung für die Teilnahme an Turnieren

Um die Teilnahme an Turnieren beiderseits der Grenze zu erleichtern wurde 2010 ein bilaterales Abkommen zwischen den Veterinärbehörden Dänemarks und Deutschlands über die vereinfachte Verbringung von registrierten Turnier- und Rennpferden über die Grenze Dänemark und dem Land Schleswig-Holstein (Deutschland) abgeschlossen. Als Turnier gemäß

des Abkommens gilt die Teilnahme an Wettbewerben verschiedener Disziplinen aber auch Shows und Zuchtauswahlen. Sie muss durch eine Turniermeldung, das die Nennung eines Pferdes für ein Turnier bescheinigt, dokumentiert werden.

Folgende Bedingungen sind einzuhalten:

- Das Pferd muss für einen Zeitraum von 15 Tagen vor der Verbringung in Dänemark oder Schleswig-Holstein gehalten worden sein.
- Die Turniermeldung und der Equidenpass sind mitzuführen.
- Soll das Pferd mehrere Tage am Stück auf dem Turnier im Nachbarland verbleiben, muss eine gültige Gesundheitsbescheinigung vom Amtstierarzt mitgeführt werden, die in der Regel 10 Tage gültig ist. Bei Aufhalten unter 24 Stunden reicht die Tierhaltererklärung (s.o.)
- Für Pferde, die öfter an Turnieren beiderseits der Grenze teilnehmen, kann z.B. am Jahresanfang eine für ein Jahr gültige amtstierärztliche Bescheinigung ausgestellt werden. Dann muss keine aktuelle Gesundheitsbescheinigung mitgeführt werden.
- Der Geltungszeitraum, in dem ausnahmsweise ohne aktuelle amtstierärztliche Bescheinigung Pferde über die Grenze verbracht werden dürfen, beginnt fünf Tage vor dem Turnier und endet fünf Tage nach dem letzten Turniertag.
- Ein Turniertierarzt, Richter oder Turnier-Verantwortlicher muss die Nennung und Teilnahme des Pferdes bestätigen.

Das Abkommen kann aus Tierseuchenschutzgründen vorübergehend ausgesetzt werden.

3 Regelung für Wanderritte und –fahrten zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark sowie für Urlaub mit dem Pferd

Wanderritte und –fahrten dauern in der Regel länger als 24 h, so dass die unter 1 beschriebene Regelung des grenznahen, vorübergehenden Verbringens nicht angewendet werden kann. Das grenzüberschreitende, längerfristige Wanderreiten und –fahren ist im Recht der EU nicht vorgesehen. Eigentlich sollen die Pferde unverzüglich an ihren Bestimmungsort verbracht werden. Ausnahmen für Wanderritte und –fahrten sind nicht vorhanden. Folgende Bedingungen sind zu beachten:

- Für das Pferd ist ein den rechtlichen Vorgaben entsprechender Equidenpass mitzuführen.
- Das Pferd muss durch eine aktuelle amtstierärztliche Gesundheitsbescheinigung gemäß Richtlinie 2009/156/EG begleitet werden. Diese hat eine Gültigkeit von 10 Tagen gerechnet ab dem Ausstellungsdatum und muss vom zuständigen Amtstierarzt des Herkunftsortes erstellt sein.
- Für längere Wanderritte und –fahrten von Deutschland nach Dänemark oder Urlaube im Nachbarland wird in der Praxis so verfahren, dass am Herkunftsort des Pferdes ein aktuelles Gesundheitszeugnis ohne Angabe des Bestimmungsortes ausgestellt wird. Da der Gültigkeitszeitraum von 10 Tagen für längere Wanderritte und –fahrten sehr knapp bemessen ist und ggf. schon ein Teil des Zeitraumes abgelaufen ist, bevor man überhaupt die Grenze erreicht hat, empfiehlt die Veterinärbehörde des Kreises Schleswig-Flensburg an der Grenze eine weitere amtstierärztliche Begutachtung und Ausstellung einer weite-

ren aktuellen Gesundheitsbescheinigung durch die Veterinärbehörde des Grenzgebiets durchführen zu lassen. Dadurch erhält man einen neuen Geltungszeitraum von 10 Tagen, innerhalb dessen das Pferd das Nachbarland auch wieder verlassen muss.

- Die TRACES-Meldung mit der sich die Veterinärbehörden beider Länder über das Verbringen von Zucht- und Nutzequiden informieren, wird bei Wanderritten und –fahrten nicht angewendet.

Achtung: Die Behörden in Dänemark achten sehr streng auf die Einhaltung der oben genannten Bedingungen und schicken im Zweifelsfall Pferd und Reiter und / oder Fahrer unverzüglich nach Deutschland zurück.

3.7 Verkehrssicherung und Haftung

Auf öffentlichen Straßen und Wegen haftet der Träger der Straßenbaulast dafür, dass sich die Straßen und Wege für alle Verkehrsteilnehmer in verkehrssicherem Zustand befinden. Dazu müssen die Straßen und Wege regelmäßig kontrolliert werden und ggf. vorhandene Schäden beseitigt oder gekennzeichnet werden, bis eine Beseitigung erfolgen kann. Straßen und Wege, die nicht mehr verkehrssicher sind, können auch zeitweilig für die Nutzung gesperrt werden.

Die Benutzung der privaten Straßen und Wege, sowie der Reit- und Fahrwege im Wald und in der freien Landschaft erfolgt auf eigene Gefahr. Das heißt, die Eigentümer der Straßen und Wege haften nicht für typische Gefahren von Wald und Flur, wie z.B. Kaninchenbauten, Schlaglöcher und herabhängende Äste. Sehr wohl haften Eigentümer aber für atypische Gefahren, wie z.B. ein defekter Zaun. Grenzfälle und unterschiedliche Auslegungen sorgen bei Schadensfällen regelmäßig für Rechtsstreitigkeiten. Das hat dazu geführt, dass Grundeigentümer sehr sensibel für das Thema Verkehrssicherungspflicht geworden sind und zusätzliche Nutzer auf ihren Wegen nur bei entsprechender Übernahme der Verkehrssicherungspflicht bzw. bei Einschränkung der Haftung zulassen.

Hierzu ist vom Bundesgerichtshof am 2. Oktober 2012 (VI ZR 311/11) ein wichtiges Urteil ergangen, das deutlich macht, dass Waldbesitzer grundsätzlich nur für atypische Gefahren, nicht aber für walddtypische Gefahren haften. Waldbesitzer haben nicht die gleiche Verkehrssicherungspflicht auf Waldwegen hinsichtlich der typischen Gefahren im Wald wie auf und entlang von öffentlichen Straßen. Da der Waldbesucher den Wald auf eigene Gefahr nutzt, ist eine Haftung des Waldbesitzers für walddtypische Gefahren ausgeschlossen. Der Waldbesucher setzt sich mit dem Betreten des Waldes bewusst den walddtypischen Gefahren aus. Nach der Wertung des Gesetzgebers fallen diese Gefahren grundsätzlich in seinen Verantwortungsbereich. Das gilt auch für stark durch Erholungsverkehr frequentierte Wälder. Dieses Urteil ist geeignet, die Sorgen der Waldbesitzer hinsichtlich Verkehrssicherungspflicht und Haftung beim Zulassen von Reit- und Fahrwegen weitestgehend zu zerstreuen.

Das verbleibende Haftungsrisiko des Eigentümers lässt sich auch durch eine Haftungsausschlussvereinbarung z.B. auf Gemeinden oder Reitvereine übertragen. Dies bedeutet, der Vereinbarungspartner übernimmt die Haftung für den verkehrssicheren Zustand der entsprechenden Wege. Gemeinden haben für diese Fälle den Kommunalen Schadensausgleich (KSA). Der KSA ist bereit, Reitwege in die Versicherung aufzunehmen, wenn dieses im öf-

fentlichen Interesse ist. Der Reitweg muss dann wie alle anderen öffentlichen Straßen und Wege ebenfalls regelmäßig kontrolliert werden, um der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Die Kontrollen sind zu dokumentieren. Mit der Durchführung der Kontrollen können Wegpaten, Pferdesportvereine oder Pferdebetriebe beauftragt werden.

Reitvereine, die dem Landessportverband Schleswig-Holstein angehören, sind über die ARAG-Sportversicherung haftpflichtversichert. Beabsichtigt ein Mitgliedsverein die Bereitstellung von Reit- und Gespannfahrwegen, ist zu empfehlen, die ARAG vor dem Beginn der geplanten Maßnahme und vor Abschluss von Nutzungsverträgen um eine schriftliche Bestätigung des Versicherungsschutzes für die beabsichtigten Maßnahme zu bitten, insbesondere für Haftpflichtschäden aus der Verkehrssicherung. Der schriftlichen Anfrage an die Versicherung sollte eine detaillierte Schilderung der beabsichtigten Maßnahme angefügt, die Rechtsgrundlage für die Maßnahme mitgeteilt, insbesondere beabsichtigte vertragliche Nutzungsvereinbarungen als Entwurf vorgelegt und eine Kopie der aktuellen Satzung zur Kenntnisnahme übersendet werden. Die beabsichtigte Maßnahme sollte erst begonnen bzw. Nutzungsverträge erst dann unterzeichnet werden, wenn die schriftliche Bestätigung des Versicherungsschutzes für die beabsichtigte Maßnahme vorliegt. Unter Umständen ist eine Anpassung des Vereinszwecks in der Satzung des Vereins notwendig. Hierzu wird folgende Formulierung empfohlen:

Der Reitverein bezweckt ...

...

*... die Förderung des Reitens und Fahrens in der freien Landschaft zur Erholung im Rahmen des Freizeit- und Breitensports. **Hierzu gehört die Einrichtung und Unterhaltung von Reitwegen im Gelände.** Der Reitverein unterstützt alle Bemühungen zur Pflege der Landschaft und zur Verhütung von Schäden.“*

Für Reitbetriebe besteht die Möglichkeit und Notwendigkeit, privat zur Verfügung gestellte Reitmöglichkeiten in der Betriebshaftpflicht zu regeln. Hierzu müssen die individuellen Vertragsbedingungen geklärt und ggf. angepasst werden. Außerdem ist durch das Aufstellen von deutlich sichtbaren Hinweisschildern, wie z.B. „Reiten auf eigene Gefahr“ eine Haftungsbeschränkung möglich. Ausgeschlossen wird damit aber nur die Haftung für einfache Fahrlässigkeit, wie z.B. Übersehen eines gefährlichen Gegenstandes. Für grobe Fahrlässigkeit z.B. wegen fehlender Kontrollen ist keine Beschränkung gegeben.

Sollten einzelne Pferdesportler Vereinbarungen mit Grundbesitzern treffen wollen, um im Wald oder anderen privaten Grundstücken zu reiten und/ oder zu fahren, sollte mit dem Grundbesitzer geklärt werden, inwieweit seine Haftpflichtversicherung diese Nutzung einschließt oder daraufhin erweitert werden muss. Die Übernahme der ggf. zusätzlich anfallenden Kosten für die Erweiterung des Versicherungsschutzes können dann im Rahmen einer Nutzungsvereinbarung zwischen den Pferdesportlern und dem Grundbesitzer geregelt werden.

Bei der Herausgabe einer Reitwegekarte besteht eine erhöhte Haftung für die Richtigkeit der Auskünfte. Diese Haftung kann nicht eingeschränkt werden, doch sie tritt bei gleichzeitigem Hinweis auf der Karte, dass der ordnungsgemäße Zustand der Reitwege nicht garantiert werden kann, nicht ein.

4 Qualitätsanforderungen an Reit- und Gespannfahrwege

Unsere Verkehrswege sind durchgängig an die Anforderungen des motorisierten Verkehrs angepasst. Selbst im ländlichen Raum ist inzwischen der größte Teil des Wirtschaftsweernetzes ganzjährig mit Pkw befahrbar. Der Anteil derjenigen Wege ohne bituminöse Deckschicht ist stark zurückgegangen. Aber gerade bei der Erholung wünschen sich viele Menschen naturbelassene oder naturnahe Wege. Eine Ausnahme stellen die Radfahrer dar, die sich gleichzeitig gut befahrbare, ebene Strecken mit geringem Rollwiderstand wünschen.

Die Anforderungen von Pferdesportlern an die Wege sind denen der Wanderer nicht unähnlich. Folgende Kriterien zeichnen einen Qualitätsreit- und -gespannfahrweg aus:

- möglichst geringes oder kein Kfz-Verkehrsaufkommen
- wenig Gefahrenstellen wie z.B. Kreuzungen mit klassifizierten Straßen, kurvige, unübersichtliche Strecken
- möglichst naturbelassene Wege mit geringem Befestigungsgrad und elastischem Boden
- bei notwendiger Wegebefestigung für Reitwege: lockere Sandtretschicht oder dichte Grasnarbe, für Reit- und Gespannfahrwege: Deckkiesschicht oder dichte Grasnarbe
- bereit- bzw. befahrbare Breite von mindestens 2,0 m
- ganzjährige Nutzbarkeit
- ausreichendes Lichtraumprofil von mindestens 3,0 m Höhe
- schöne, erholsame Landschaft
- geringe Konflikte mit anderen Naherholungssuchenden
- gute Vernetzung mit weiteren zum Reiten geeigneten und gestatteten Wegen



Die Herstellung von Qualitätsreit- und -gespannfahrwegen ist je nach vorhandenen Bodenverhältnissen unterschiedlich aufwendig. Bei trocken-sandigen Böden ist der Aufwand gering. Hier reicht häufig der vorhandene Boden zum Reiten und Fahren. Der Aufwand steigt mit zunehmendem Lehmanteil und bei feuchten bis nassen Standorten.

Optimal gestaltete Reitwege sind in Schleswig-Holstein in den meisten Landschaftsräumen selten. Daher nutzen die Pferdesportler auch weniger optimale Strecken zum Ausreiten. Wichtig ist dabei vor allem, dass keine oder nur eine geringe Gefährdung durch Kfz-Verkehr vorliegt. Auf eine ganzjährige Nutzbarkeit wird ebenfalls verzichtet, wenn die Wege in den für das Ausreiten attraktiven Jahreszeiten vom Frühjahr bis Herbst befriedigend bis gut zu nutzen sind.

5 Konflikte und Problemstellungen

Das Reiten in der freien Landschaft ist wie das Wandern, Radfahren, Nordic Walking, Inline-Skaten und Mountainbikern eine naturbezogene Sportart, die der Erholung und Fitness der Menschen dient. Sie ist nach dem Zulußgehen die zweitälteste Fortbewegungsart und hat über Jahrhunderte das Straßen- und Wegebild geprägt. In der motorisierten Welt wurde das Pferd immer mehr aus dem Alltagsverkehr zurückgedrängt und dient jetzt fast ausschließlich dem Sport und der Erholung. Gleichzeitig drängten die anderen naturbezogenen Sport- und Erholungsformen stärker in den Vordergrund. Wandern und Radfahren sind zweifelsfrei die häufigsten Sport- und Erholungsarten. Beide dienen zudem auch der Fortbewegung im Alltagsverkehr. Der Reitsport wird bei Planungen nur dann berücksichtigt, wenn ein offensichtlicher Bedarf besteht. Bei der Ausweisung von Schutzgebieten gehört das Reiten häufig zu den Verbotstatbeständen.

Aufgrund der komplexen Rechtslage bezüglich des Reitens und Gespannfahrens im Wald und der freien Landschaft können Reiter und Fahrer nicht „einfach so“ auf allen Wegen reiten bzw. fahren. Eine gute Kenntnis der Gesetze hilft bei der Einschätzung, ob auf der jeweiligen Strecke das Reiten bzw. Fahren grundsätzlich erlaubt ist. Da die Straßen- und Wegeplanungen nur in seltenen Fällen das „Verkehrsmittel“ Pferd ausreichend berücksichtigen, stehen die Pferdesportler immer wieder vor zum Teil unlösbaren Aufgaben, wenn sie sich sicher, entspannt und legal auf zum Reiten und Fahren attraktiven Wegen bewegen wollen.

In den letzten 10 Jahren wurden durch die landesweiten Aktivitäten zur Verbesserung der Reit- und Fahrmöglichkeiten viele typische Problemstellungen bearbeitet und Lösungen gefunden, die übertragbar sind. Dieses Kapitel stellt typische Probleme und Konflikte vor und das nächste Kapitel zeigt Lösungsmöglichkeiten auf. Das ersetzt nicht, die ausführliche Auseinandersetzung mit den konkreten Problemen und Befindlichkeiten vor Ort und eine individuelle Anpassung an diese Gegebenheiten, hilft aber den richtigen Weg zu finden.

5.1 Typische Konfliktfelder

5.1.1 Konfliktfeld Pferdesport - Beschädigung der Straßen und Wege

Die Nutzung von Straßen und Wege durch Pferdesportler wird durch die öffentlichen und privaten Eigentümer häufig kritisch gesehen, da sie die Beschädigung der Wegeoberfläche oder der Nebenanlagen wie Bankette befürchten und dadurch mit höheren Unterhaltungsaufwendungen rechnen. Die Pferdesportler hingegen argumentieren, dass der Kfz-Verkehr und insbesondere der Schwerlastverkehr die Straßen und Wege in ungleich höherem Maße beschädigen als die Pferdesportler und diese auch nicht von der Nutzung ausgeschlossen werden. Grundsätzlich dienen Straßen und Wege dem Verkehr und es dürfen auch nicht ohne guten Grund einzelne Verkehrsteilnehmer von der Nutzung ausgeschlossen werden. Bei niedriger bis mäßigen Nutzungsfrequenz durch den Pferdesport wie er überwiegend im ländlichen Raum vorkommt, sind die Schäden, die durch die Pferdehufe entstehen, gegenüber den sonstigen Nutzungsschäden tatsächlich zu vernachlässigen. Bei einer hohen Nutzungs-

frequenz zudem kombiniert mit der Nutzung im Winterhalbjahr können aber durchaus deutliche Beschädigungen an der Wegeoberfläche und der Bankette auftreten.



Bei asphaltierten Straßen wird entweder auf dem Asphalt oder bei vorhandenem Seitenstreifen auf diesem geritten. Dadurch entstehen bei häufiger Nutzungsfrequenz durch Reiter gut erkennbare ca. 50 cm breite Trittspuren, sogenannte Hufschläge (auf dem Foto die Spur direkt neben der Fahrbahn). Aus Sicht des Straßenbaulastträgers ist es besonders kritisch, wenn der ca. 30-50 cm breite Streifen neben der Asphaltkante - die Bankette - beritten wird. Die Bankette ist besonders wichtig für die Entwässerung der Straße. Bei einer zer-

tretenen Bankette kann diese das Wasser wird nicht mehr optimal vom Straßenkörper abführen, der Straßenkörper wird feucht und verliert an Tragfähigkeit. Als Folge entstehen Risse und Abbrüche beim Asphalt. Eine ausgetretene Bankette kann außerdem zur Verkehrsfährdung führen, wenn Fahrzeuge auf sie ausweichen müssen.

Bei Betonspurbahnen wird entweder auf dem Mittelstreifen oder an der Seite geritten. Beides ist in der Regel wegebaulich befestigt. Durch das Bereiten wird das Hochwachsen reduziert, so dass eine mäßige Nutzungsfrequenz durchaus positiv auf den Erhalt der Betonspurbahn wirkt. Bei starker Nutzung entstehen vergleichbare Hufschläge wie bei asphaltierten Straßen. Diese müssen dann bei Bedarf verfüllt werden, um die Betonspurbahn verkehrssicher zu erhalten und Kantenabbrüche zu vermeiden.

Wassergebunden befestigte Wege werden von den Pferdesportlern sehr gerne genutzt, wenn das Deckmaterial nicht zu steinig ist, da sie in der Regel ganzjährig genutzt werden können. Auch hier sind die Auswirkungen des Pferdesports auf den Weg von der Nutzungsfrequenz und den Witterungsverhältnissen abhängig. Ein Nachweis, dass wassergebunden befestigte Wege mehr Schlaglöcher haben, wenn sie beritten werden, ist bisher nicht nachgewiesen. Vielmehr werden diese Wege häufig zu wenig und zudem falsch unterhalten. Eine wassergebunden befestigte Oberfläche muss regelmäßig profiliert werden, damit das Wasser abfließen kann. Außerdem muss abgewandertes Deckmaterial regelmäßig ergänzt werden, um den Weg gut nutzen zu können. Diese Unterhaltungsmaßnahmen werden häufig vernachlässigt oder unterbleiben ganz. Bei einer hohen Nutzungsfrequenz durch Pferdesportler kann durch lenkende Maßnahmen eine Verlängerung der Unterhaltungsintervalle erreicht werden.

Unbefestigte Wege werden gerne beritten und befahren, wenn sie trocken und trittfest sind. Bei Nässe ist eine Trittfestigkeit nur bei leichten Böden gegeben. Mit steigendem Lehmanteil oder bei moorigem Untergrund nimmt die Trittfestigkeit schnell ab. Werden diese Wege dann durch Pferdesportler genutzt, entstehen ausgetretene Hufschläge und bei nicht tragfähigem Untergrund Matschstellen.

5.1.2 Konfliktfeld Pferdesport - Naturschutz

Ogleich das Pferd seit sechstausend Jahren der Begleiter des Menschen ist und maßgeblich zur Entwicklung der heutigen Kulturlandschaft beigetragen hat, ist das Verhältnis zwischen ehren- und hauptamtlichen Naturschutz einerseits und den Pferdesportlern andererseits in Hamburg und Schleswig-Holstein angespannt. Reiterinnen und Reiter haben den Eindruck, dass sie stärker als andere Erholungssuchende aus Schutzgebieten ausgeschlossen werden. Dieser Eindruck ist nicht unberechtigt, wenn man die Streckennetze, die für Wanderer und Radfahrer in Naturschutzgebieten zur Verfügung stehen, mit denjenigen vergleicht, die für Reiter bereitgestellt werden. Belegt wird dieses durch das in den meisten Naturschutzgebietsverordnungen verankerte Reitverbot in Naturschutzgebieten.

Der Versuch für das Reiten gesperrte Wege in Naturschutzgebieten zu öffnen, wird von Seiten des ehren- und hauptamtlichen Naturschutzes in der Regel mit folgenden Argumenten abgelehnt:

- Eine weitere Freizeitnutzerguppe führt zu einem Mehr an Störungen, das von dem jeweiligen Gebiet wegen des in den letzten Jahren drastisch zugenommenen Besucherdruckes nicht mehr verkraftet wird.
- Der freizugebende Weg wird bereits stark von Wanderern und Radfahrern genutzt. Eine Mitbenutzung durch Reiter ist nicht konfliktfrei möglich.
- Das Bereiten des Weges oder des Wegeseitenraums führt zu irreversiblen Trittschäden an der Vegetation und zu nachteiligen Wirkungen auf Insekten und andere Wirbellose.
- Eigene Reitwege in bestehenden Schutzgebieten anzulegen, wird mit der Begründung abgelehnt, dass dann der zu schützende Raum an einer bisher ungestörten Stelle beeinträchtigt werden würde. Zudem ist es ein vermeidbarer Eingriff und von daher nicht genehmigungsfähig.

In der Konsequenz bleiben daher die Reiter von der Nutzung weiter Teile der Naturschutzgebiete ausgeschlossen.

Dennoch gibt es in einer ganzen Reihe von Naturschutzgebieten Reitwege, was deutlich macht, dass es durchaus möglich ist, das Reiten auch in Naturschutzgebieten zuzulassen, ohne dass für die Natur Nachteile befürchtet werden müssen. Eine nachhaltige, erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgebiete bzw. bestimmter Tier- und Pflanzenarten durch das Freizeitreiten konnte bislang weder hier noch in anderen Schutzgebieten in Deutschland nachgewiesen werden. Sowohl ERZ (1985) als auch der LANDESNATURSCHUTZVERBAND BADEN-WÜRTTEMBERG (1989) bescheinigen dem Reiten die geringste ökologische Belastung im Vergleich der Natursportarten. Restriktionen für Reiter damit zu begründen, dass das betroffene Gebiet keine weitere Störung verkraftet, sind bislang nicht wissenschaftlich belegt. Wäre diese Aussage tatsächlich stichhaltig, müsste im Umkehrschluss die Zahl der Nutzer in Schutzgebieten stärker überprüft werden und bei einer Zunahme der Besucher Reglementierungen und Sperrungen einsetzen. Betretungsverbote in Schutzgebieten zum Schutz von Tierarten müssen sich konsequenterweise auf alle Besucher beziehen und nicht nur eine Nutzerguppe betreffen.

Die Vegetationszerstörung durch Tritt kann bei intensiver Reitnutzung vorkommen. Intensiv berittene Wege zeigen in der Regel nur geringen Bewuchs. Wenn Randstreifen vorhandener Wege beritten werden, wird in den meisten Fällen eine sogenannte Trittfur betroffen. Diese Vegetationsform ist daran angepasst und nicht gefährdet. Es besteht allerdings die Möglichkeit, dass seltene Pflanzenarten beeinträchtigt werden, wenn diese in Randstreifen vorkommen. In trocken-sandigen Gebieten ist das Reiten bzw. der Vertritt sogar hilfreich, um zu verhindern, dass sich eine durchgehende Vegetationsdecke bildet. Offene Flächen werden dort für die Ansiedlung von konkurrenzschwachen Pflanzenarten und als Lebensraum für daran spezialisierten Insekten wie z.B. Sandlaufkäfer benötigt. Mäßiger Vertritt bedeutet auch in temporären Feuchtgebieten eine Zunahme von Kleinstlebensräumen, in denen sich Wasser halten kann, das wiederum Insektenlarven und Amphibien zu Gute kommen.

Um dieses Konfliktfeld stärker zu versachlichen, fehlen leider konkrete Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen. Daher müssen sich alle Beteiligten im konkreten Einzelfall bemühen, eine dem Naturschutz und dem Pferdesport angemessenen Lösung zu finden.

5.1.3 Konfliktfeld Pferdesport – Jagd

Die Schaffung von zusätzlichen Reit- und Fahrmöglichkeiten im Wald und in der freien Landschaft wird häufig von den Jagd ausübenden kritisch gesehen. Sie befürchten eine zunehmende Beunruhigung von Natur und Landschaft und damit des Wildbestandes. Dabei wirken gerade Pferd und Reiter nicht im gleichen Maße störend auf das Wild wie z.B. Radfahrer und Fußgänger. Reiter selbst beobachten immer wieder, dass die Fluchtdistanz beim Wild gegenüber Pferd und Reiter deutlich herabgesetzt ist und gerade vom Pferd aus sehr schöne Beobachtungen des Wildbestandes möglich sind.

Das eigentliche Problem stellt in diesem Zusammenhang die Störung der Jagd ausübung dar. Eine Zunahme von Personen im Jagdgebiet bedeutet für Jäger, dass sie ihre Aufmerksamkeit erhöhen und mehr Rücksicht nehmen müssen, damit niemand versehentlich zu Schaden kommt. Außerdem steigt die Wahrscheinlichkeit, dass das Ansitzen auf das Wild ohne Abschusserfolg bleibt. Konsequenzen sind möglicherweise nicht eingehaltene Abschussquoten und Schadensersatzforderungen bei Wildschäden.

Vor diesem Hintergrund ist der Widerstand der Jäger gegen die Schaffung neuer Wegeverbindungen zu verstehen. Erschwerend kommt hinzu, dass Reit- und Fahrwege gerne auch von Fußgängern genutzt werden, auch wenn dieses eigentlich nicht gewollt ist. Wenn dann von Reitern und Fußgängern noch Hunde mitgeführt werden, wird das Wild tatsächlich beunruhigt und das Jagdgebiet beeinträchtigt.

Bei der Schaffung neuer Reit- und/oder Gespannfahrverbindungen sollten daher immer Gespräche mit den Jägern geführt werden. Klare Absprachen hinsichtlich der Nutzung der Strecken helfen dabei, eine für beide Seiten verträgliche Lösung zu finden. Dazu gehören:

- Verzicht auf das Reiten und Fahren morgens und abends in der Dämmerung
- Sperrung der Wege bei besonderen Jagdereignissen
- Tragen von gut sichtbaren Warnwesten durch die Reiter
- Kein Mitführen von Hunden

5.1.4 Konfliktfeld Pferdesport – andere Erholungssuchende

Die Zunahme des Erholungsdrucks in den vergangenen Jahrzehnten auf sich durch Bebauung immer weiter reduzierende landschaftliche Freiräume und die Abnahme der Toleranzschwelle in der Bevölkerung sorgt zwischen den einzelnen Sport- und Erholungsarten für eine zunehmende Konkurrenz um den zur Verfügung stehenden Raum. Reiterinnen und Reiter sind gegenüber Wanderern und Radfahrern eine Minderheit und müssen daher mehr als die anderen Gruppen eine Verdrängung fürchten. Es ist in Deutschland die Tendenz zu verzeichnen, für jede Nutzergruppe eigene Wegenetze zu entwickeln und zu unterhalten. Die Folge ist eine weiter abnehmende Toleranz und Rücksichtnahme und eine kaum noch finanzierbare Infrastruktur. Allerdings können in den Randgebieten von Ballungsräumen aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und dem damit einhergehenden hohen Freizeitdruck die Konflikte stärker ausgeprägt sein als in ländlichen Regionen. Dann ist eine Trennung der Erholungssuchenden häufig die einzige Möglichkeit, langfristig Konflikte zu minimieren. Im ländlichen Raum steht dieser Aufwand in der Regel nicht im vernünftigen Verhältnis zur tatsächlichen Nutzungsfrequenz. Ausnahmen sind nur im direkten Einzugsgebiet von Pferdebetrieben zu beachten.

Das Hauptargument, das aus Sicht der Radfahrer und Spaziergänger gegen die Reiter spricht, sind die vermeintlichen Trittschäden, die bei häufiger Nutzungsfrequenz und ungenügender Wegebefestigung durch die in der Regel beschlagenen Pferdehufe an der Wegebenfläche entstehen. Insbesondere Radfahrer wünschen möglichst ebene Wege mit geringem Rollwiderstand. Spaziergänger bevorzugen Wege, die auch mit weniger geländetauglichen Schuhen möglichst bei jeder Witterung begangen werden können. Wanderer hingegen tragen an schlechtere Wegstrecken angepasstes Schuhzeug und bevorzugen daher natürliche, wenig befestigte Strecken. Sie sind daher eher bereit, Reiter auf dem gleichen Weg zu tolerieren. Als weiteres Argument gegen eine gemeinsame Nutzung von Wegen wird angeführt, dass inzwischen viele Menschen in ihrem Leben kaum Kontakt zu Großtieren wie Pferden und daher Angst beim Begegnungsfall haben.

Systematische Untersuchungen zum Konfliktpotenzial zwischen Reitern und anderen Erholungssuchenden sind rar. Eine neuere Untersuchung aus dem Schwarzwald (MANN 2006) hat allerdings ergeben, dass von den fünf untersuchten Natursportgruppen, die hauptsächlich Wege nutzen, das Verhalten der Reiter am seltensten als Störung bewertet wurde. Befragungen in Nordrhein-Westfalen haben ergeben, dass 70% der Befragungsteilnehmer der Aussage zustimmen, dass Reiter, Radfahrer und Spaziergänger allgemein gut miteinander auskommen. Die Häufigkeit von Konflikten wird überwiegend als gering eingeschätzt, obgleich die Liste negativer Auswirkungen lang ist (BTE 2010).

Viele Pferdesportler machen hingegen beim Ausritt oder der Ausfahrt positive Erfahrungen und werden von Kindern und Erwachsenen bestaunt. Bei rücksichtsvollem Verhalten aller stellen Pferdesportler damit durchaus eine Bereicherung des Naturerlebnisses anderer Erholungssuchenden dar.

5.2 Typische Problemstellungen

5.2.1 Fehlende Verbindungen zwischen zum Reiten und Fahren attraktiven Wegen

Die Flurneuordnung der vergangenen Jahrzehnte hat in den meisten Gemeinden dazu geführt, dass ca. 10 % des gesamten Wegenetzes als Stichwege zu landwirtschaftlichen Flächen führen und dort enden. Häufig ist enden Wirtschaftswege wenige hundert Meter vor der Gemeindegrenze auf der Koppel und haben keine Verbindung zum Wegenetz der Nachbargemeinde. Gerade diese Wirtschaftswege sind für das Reiten und Gespannfahren in der Regel sehr attraktiv, da dort kaum Verkehr stattfindet und der Befestigungsgrad niedrig ist. Häufig kann durch den Lückenschluss von wenigen hundert Metern ein deutliches „Mehr“ an attraktiven Reit- und Gespannfahrmöglichkeiten erreicht werden.

Als Lösung bietet sich hier in der Regel an, einen und / oder nur teilweise befestigten Reitpfad am Rande land- oder forstwirtschaftlicher Flächen einzurichten, um für einen Lückenschluss zu sorgen. Allerdings stößt dieses Ansinnen häufig auf den Widerstand der Jäger (s. Kap. 5.1.2).

5.2.2 Gefährliche Straßenabschnitte

Das klassifizierte Straßennetz darf nach StVO beritten und mit Gespannen befahren werden, ist aber in aller Regel hierfür aufgrund der Kfz-Verkehrsmengen viel zu gefährlich. Das gilt häufig auch für Gemeinde- und Ortsverbindungsstraßen der Gemeinden und voraussichtlich auch für das zukünftige ländliche Kernwegenetz, das den land- und außerlandwirtschaftlichen Schwerlastverkehr bündeln soll. Die zur Verfügung stehenden Seitenstreifen neben der Straße sind zumeist sehr schmal und reichen nicht für ein gefahrloses Ausweichen der Reiter. Außerdem schadet das regelmäßige Reiten auf der Bankette dem Straßenkörper und ist daher auch keine Lösung.

Müssen gefährliche Straßenabschnitte zur Vernetzung von Reit- und Gespannfahrmöglichkeiten regelmäßig von Pferdesportlern genutzt werden, sollten Lösungen für die Entschärfung gesucht werden. Dabei bietet sich entweder die Einrichtung eines unbefestigten Reitpfads parallel zur Straße auf der benachbart liegenden Fläche an oder es werden Alternativstrecken abseits der Hauptverkehrsstraßen gesucht. Letzteres wird wiederum kritisch von den Jägern gesehen (s. Kap. 5.1.2).

5.2.3 Mitbenutzung von Radwegen

Bestehen neben viel befahrenen Straßen Rad- und Gehwege, so werden diese meistens auch von Reitern und seltener auch von Gespannfahrern als sichere Alternative zum Reiten und Fahren auf der Straße genutzt. Dieses ist nach StVO unzulässig. Ausnahmen werden nicht erteilt. Im Schadensfall haftet der Reiter bzw. Fahrer, da er sich auf einem für ihn nicht

zulässigen Weg befunden hat. Um ein legales und ungefährliches Reiten und Fahren zu ermöglichen, bestehen folgende Möglichkeiten:

Beim Neubau eines straßenbegleitenden Rad- und Gehweges sollte bei erkennbarem Bedarf auf die Anlage eines parallel verlaufenden Reitwegs oder zumindest auf die Anlage eines mindestens 2 m breiten Seitenstreifens hingewirkt werden.

Bei bestehenden Rad- und Gehwegen bietet sich, wie bei der Überbrückung von gefährlichen Straßenabschnitten, die Einrichtung eines unbefestigten Reitpfads parallel zum straßenbegleitenden Rad- und Gehweg auf der benachbart liegenden Fläche an. Das schont zudem die Bankette und mindert so Schäden am Asphalt.

5.2.4 Ganzjährige Nutzung privater Wirtschaftswege in der freien Landschaft

Nach §30 (2) LNatSchG dürfen Privatwege in der freien Landschaft immer dann beritten werden, wenn sie trittfest sind. Wie schon in Kap. 3.3 dargelegt, ist der Begriff der Trittfestigkeit umstritten. Ein nicht befestigter Weg ist in der Regel nicht als trittfest anzusehen, außer nach einer langen Trockenperiode. Wassergebunden befestigte Wege sind in Abhängigkeit vom Witterungsverlauf zeitweilig trittfest und zeitweilig nicht. Der Grundeigentümer darf diese Wege allerdings nicht ohne weiteres zum Reiten sperren (s. Kap. 3.3). Für die meisten Pferdesportler ist es schwierig einzuschätzen, ob ein Weg trittfest ist oder nicht. Außerdem möchten die meisten Reiter und Fahrer aus ihrer Sicht geeignete Strecken möglichst ganzjährig bereiten oder befahren. Die Eigentümer von Privatwegen befürchten allerdings, dass durch das Reiten und Fahren der Weg beschädigt wird und sie höhere Erhaltungsaufwendungen haben.

Sollen beide Wegetypen ganzjährig beritten werden, ist das Einverständnis der jeweiligen Grundeigentümer notwendig. Wird die Nutzung nur von einzelnen Reitern gewünscht, sollten diese das Gespräch mit dem Grundeigentümer suchen und sich um eine ganzjährige Nutzungserlaubnis bemühen. Ist der Privatweg Teil eines Reit- und Fahrwege- oder Reit- und Fahrroutennetzes sollten über die Nutzung schriftliche Vereinbarungen analog zu den Vereinbarungen zur Nutzung landwirtschaftlicher Flächen abgeschlossen werden.

5.2.5 Reiten und Fahren im Wald

Das Reiten und Fahren ist in Schleswig-Holstein sehr restriktiv geregelt (s. Kap 3.4). Wege im Wald dürfen nur beritten werden, wenn sie dem öffentlichen Verkehr gewidmet oder als Reitwege ausgewiesen sind. Privatwege im Wald dürfen nur beritten werden, wenn sie mit Bitumen, Beton oder vergleichbar befestigt sind. Das schränkt die Nutzungsbefugnisse stark ein. Wälder mit hindurch laufenden Wirtschaftswegen wirken dadurch häufig als Barriere für Reiter. Die Rechte von Fahrern sind noch stärker beschränkt, da hinzukommt, dass viele Wälder durch Querbalken abgesperrt sind und damit das Befahren unterbunden wird.

Daher ist bei Verbesserungsvorschlägen, die den Wald betreffen, immer das Gespräch mit dem Waldeigentümer zu suchen und mit ihm gemeinsam eine Lösung zu suchen. Sowohl mit den Schleswig-Holsteinischen Landesforsten als auch mit dem Waldbesitzerverband hat der Pferdesportverband Rahmenvereinbarungen getroffen, die bei der Ausarbeitung der

konkreten Maßnahmen Unterstützung geben sollen. Dennoch sind die Lösungen jeweils individuell abgestimmt auf die jeweilige Bedarfslage auszuarbeiten.

6 Musterlösungen

Die Lösungen für die Verbesserung der Reit- und Fahrmöglichkeiten in den Gemeinden müssen einen Weg zwischen den Optimalanforderungen (s. Kap. 4) und dem tatsächlich Machbarem und damit auch Bezahlbarem finden. Die finanziellen Spielräume sind sowohl bei den Gemeinden als auch bei den Nutzern begrenzt. Unter dieser Prämisse orientieren sich die Vorschläge zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur an tatsächlich Notwendigen und suchen dort für die Umsetzung nach tragfähigen Maßnahmen.

Folgende Grundsätze sollten bei der Suche nach Lösungen berücksichtigt werden:

1. Schaffung zusätzlicher Reitmöglichkeiten mit möglichst geringen baulichem Aufwand, „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“. Dabei wird in der Regel dem unbefestigten Reitpfad Vorrang vor dem Bau eines befestigten Reitwegs gegeben, sofern die voraussichtliche Nutzungsfrequenz und die Untergrundverhältnisse dieses zulassen:
2. Um die freie Landschaft und die Jagdausübung möglichst wenig zu stören, sollten sich viele Strecken an vorhandenen Wegestrukturen orientieren.
3. Bei paralleler Anlage von Reitmöglichkeiten neben Rad- und / oder Wanderwegen wird eine lenkende Beschilderung empfohlen.
4. Die Mitbenutzung vorhandener Wege wird ab einer Mindestbreite der Wegeparzelle von 2,5 m als unkritisch angesehen. Es sollte aber die voraussichtliche Nutzungsfrequenz beachtet werden. Auch hier wird eine lenkende Beschilderung empfohlen.
5. Die Neuanlage multifunktionaler Wege in stark frequentierten Erholungsgebieten sollte eine Mindestbreite von 4-5 m betragen und eine deutliche Trennung der Nutzer voneinander aufweisen.
6. Besonders in Naturschutzgebieten gilt, dass die Mitbenutzung vorhandener Wege naturverträglicher ist als die Neuanlage von Reitwegen. Für die Neuanlage ist in der Regel kaum eine Genehmigung zu erreichen.

6.1 Verbesserung der Wegeinfrastruktur

6.1.1 Schaffung von unbefestigten Reitpfaden am Rand landwirtschaftlicher Flächen

Sollen mit geringem Aufwand die Reit- und Fahrmöglichkeiten zu verbessert werden, stellt die Schaffung von unbefestigten Reitpfaden am Rand landwirtschaftlicher Flächen die beste Lösung dar. Sie kommt in Frage für:

- die Schaffung von Verbindungen zwischen Stichwegen und anderen zum Reiten und Fahren attraktiven Wegen

- zur Entschärfung von gefährlichen Straßenabschnitten
- zur Vermeidung der Mitbenutzung von Rad- und Gehwegen und
- zur Schaffung von lokalen Reit- und Fahrwegenetzen im Einzugsgebiet von Pferdebetrieben und Pferdesportvereinen

Allerdings müssen sich alle Beteiligten darüber im Klaren sein, dass unbefestigte Reitpfade keine ganzjährige Bereitbarkeit gewährleisten und bei einer hohen Nutzungsfrequenz regelmäßig bearbeitet werden müssen.

Ein **Reitpfad** ist ein unbefestigter, auf natürlich gewachsenem Boden bereitgestellter Grünstreifen für Reiter und ggf. auch für Gespannfahrer. Das funktioniert gut auf leichten bis mittelschweren, trockenen Böden. Ungeeignet sind feuchte und nasse Standorte und lehmige Böden. Optimal ist eine Breite von 2,5 bis 3 m, um die maschinelle Pflege zu ermöglichen. Bei Flächenknappheit können Reitpfade auch schmaler sein. Eine Mindestbreite von 1 m sollte nicht unterschritten werden. Je nach Absprache mit dem Grundeigentümer kann auch auf die erkennbare Anlage eines Grünstreifens verzichtet werden und die ackerbaulich bestellte Fläche am Rand beritten werden. Dadurch kann dem Argument der Flächenknappheit entgegen getreten werden. Durch eine entsprechende Beschilderung können auch Ortsfremde den Streckenverlauf erkennen.



Eine Besonderheit stellt die Vereinbarung dar, dass bestimmte Fahrgassen auf einer landwirtschaftlichen Fläche beritten werden dürfen. Dieses funktioniert in der Regel gut, wenn es zwischen lokal miteinander bekannten Betrieben vereinbart wird, ist aber für öffentliche Strecken, die auch für Ortsfremde bereitgestellt werden, nicht geeignet. Allerdings können diese Strecken in der Regel nicht ganzjährig genutzt werden, da sich der Boden nach Bodenbearbeitung und Einsaat zunächst wieder verdichten muss, um vernünftig beritten werden zu können. Das kann bis zum Frühjahr dauern, so dass ein halbes Jahr keine Reitmöglichkeit zur Verfügung steht. Außerdem ist diese Lösung für Gespannfahrer ungeeignet.

Die für einen Reitpfad zur Verfügung gestellte Fläche sollte über eine Nutzungsvereinbarung vertraglich abgesichert werden. Beim Verwenden der im Anhang befindlichen Musternutzungsvereinbarung bleibt die zur Verfügung gestellte Fläche landwirtschaftliche Nutzfläche, für die weiterhin EU-Zahlungsansprüche aktiviert werden können. Dadurch fallen auch angrenzende Knicks nicht aus der Berechnung heraus. Zu beachten ist, dass die Pflege offiziell beim Eigentümer verbleibt und sie nicht vertraglich geregelt an andere übergeben wird. Der Eigentümer kann aber Dritte mit der Pflege beauftragen und dieses in einem gesonderten Vermerk niederlegen.

In der Regel werden Grundeigentümer nur bereit sein, Fläche zur Verfügung zu stellen, wenn eine angemessene Entschädigung gezahlt wird. Es wird vorgeschlagen, diese an dem entgangenen Deckungsbeitrag der Fruchtfolge zu orientieren. Werden noch Pflegeleistungen durch den Grundeigentümer übernommen, sind die Aufwendungen dafür hinzuzurechnen.

Vertragspartner gegenüber dem Grundeigentümer können sein:

1. Gemeinde
2. Pferdesportverein oder
3. Pferdebetrieb

Die Gemeinde als Vertragspartner sollte immer dann gewählt werden, wenn der Reitpfad Bestandteil eines dauerhaften Reit- und Fahrroutennetzes sein soll, dass auch bekannt gemacht werden soll. Gelingt es nicht, die Gemeinde davon zu überzeugen, Vertragspartner zu werden, kann dieses auch von einem Pferdesportverein oder Pferdebetrieb übernommen werden.

Die Laufzeit der Vereinbarung kann individuell gewählt werden. Soll die Strecke Bestandteil eines mit Fördermitteln unterstützten Wegenetzes sein, muss in der Regel eine Mindestlaufzeit von 12 Jahren eingehalten werden.

Die Anlage eines unbefestigten Reitpfads außerhalb von Schutzgebieten ist kein Eingriff und muss weder genehmigt noch ausgeglichen werden.

→ Zur Haftung und Verkehrssicherungspflicht wird auf die Ausführungen in Kap. 3.6 verwiesen.

6.1.2 Anlage von befestigten Reit- und Fahrwegen

Die Anlage von befestigten Reit- und Fahrwegen ist bei folgenden Bedingungen sinnvoll:

- Nutzung von feuchten bis nassen Untergründen
- Sicherung der ganzjährigen Nutzbarkeit lehmiger bis toniger Böden
- Starke Nutzungsfrequenz im Einzugsgebiet von Pferdebetrieben
- Gewährleistung einer ganzjährigen Bereitbarkeit

Ein **Reitweg** ist ein baulich hergerichteter Weg für Reiter. Er besteht aus einer Kiestragschicht mit 15 - 20 cm Stärke und einer Tretschicht aus Sand oder Sand-Rindengemisch mit einer Stärke von 10 - 15 cm. Beide Schichten müssen profiliert werden, damit der Wasserabfluss zur Seite gewährleistet ist. Das Profil muss regelmäßig z.B. durch Abschleppen wiederhergestellt werden. Bei moorigem Untergrund muss unter der Kiestragschicht ein Geogitter mit Vlies eingebaut werden.



Die Breite des Reitwegs richtet sich nach der Nutzungsfrequenz und der Häufigkeit des Begegnungsfalls. Bei geringer Nutzungsfrequenz reicht ein 1,5 bis 2,0 m breiter Reitweg. Bei hoher Nutzungsfrequenz und dem Anspruch, den Reitweg auch als Galoppstrecke nutzen zu können, sollte der Weg mindestens 3 m breit sein.

Die Gespannfahrer bevorzugen anders als die Reiter, Wege mit einer festen Oberfläche.

Daher sind Wege mit einer Tretschicht aus Sand nicht besonders gut zum Fahren geeignet. Soll daher ein Weg sowohl für Reiter als auch für Fahrer gebaut werden, sollte eine Deckschicht aus Deckkies gewählt werden.

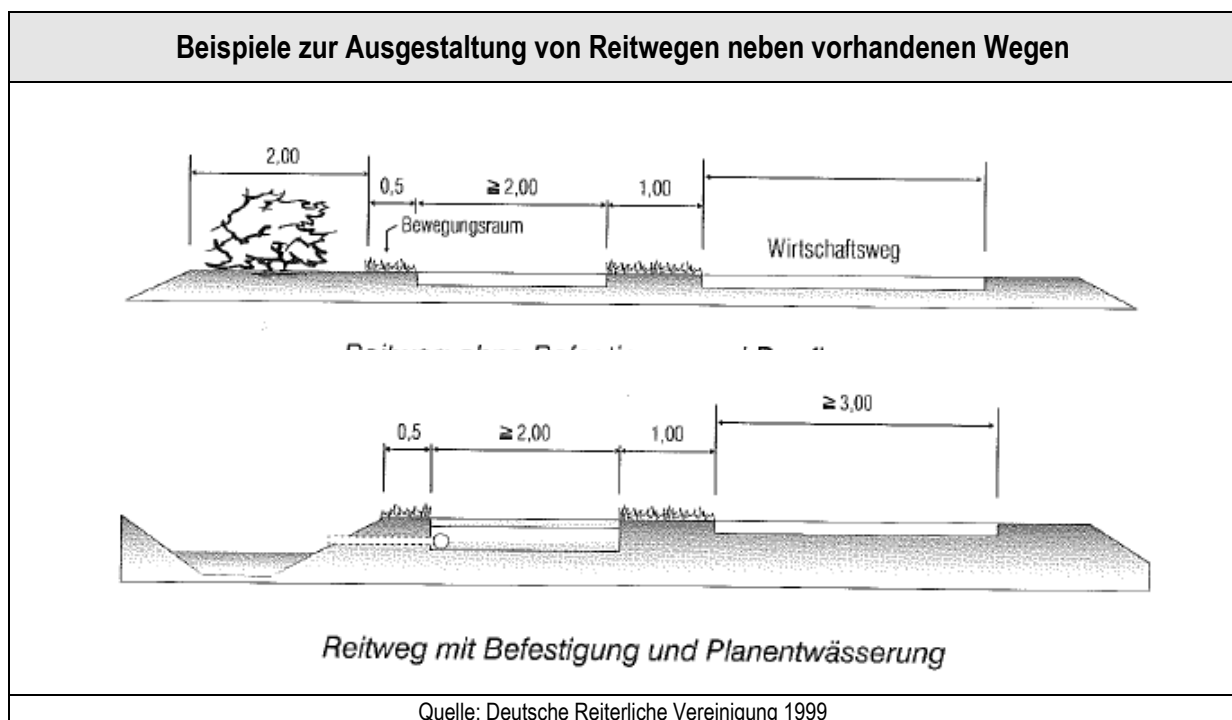
Für die Bereitstellung der Fläche gelten die Ausführungen aus in Kap. 5.3.1. Da es sich bei der Anlage eines Reit- und / oder Reit- und Fahrweges um eine bauliche Maßnahme handelt, die mit erheblichen Kosten verbunden ist, sollte bei den Vereinbarungen eine Mindestlaufzeit von 12 bis 15 Jahren nicht unterschritten werden.

Der Bau eines befestigten Reit- und / oder Reit- und Fahrweges ist ein Eingriff nach LNatSchG und muss genehmigt und ausgeglichen werden.

6.1.3 Ergänzung vorhandener Wege um eine Reitmöglichkeit

Unter folgenden Bedingungen kann es aber sinnvoll sein, vorhandene Wegeparzellen zu trennen oder vorhandene Wege um einen parallel verlaufenden **Reitpfad** (s. Kap. 5.3.1) oder **Reitweg** (s. Kap. 5.3.2) zu ergänzen:

- Schmale asphaltierte Straßen können durch die parallele Anlage von Reitpfaden zum Reiten deutlich attraktiver gestaltet werden und gleichzeitig wird die Bankette geschont.
- Straßenabschnitte, die zum Reiten zu gefährlich sind, werden überbrückt und entschärft.
- Vorhandene schmale Wanderwege erhalten durch eine Verbreiterung und lenkende Beschilderung ausreichend Raum für beide Nutzergruppen, ohne dass eine weitere Wegeverbindung die Landschaft stört.
- Das nichtlegale Mitbenutzen von Rad- und Gehwegen wird unterbunden und auch hier wird gleichzeitig die Bankette geschont.



Ob die Reitmöglichkeit befestigt werden muss, richtet sich nach den Untergrundverhältnissen und der Nutzungsfrequenz (s. Kap. 5.3.1 und 5.3.2).

6.1.3.1 Ergänzung bei ausgewiesenen Rad- und Gehwegen

Rad- und / oder Gehwege sind Sonderwege für Radfahrer und /oder Fußgänger, auf denen nicht geritten werden darf. Da das Reiten auf vielbefahrenen Straßen sehr gefährlich ist, weichen Reiter immer wieder auf Rad- und /oder Gehwege aus. Beim Neubau von Rad- und Gehwegen ist es daher sinnvoll zu prüfen, ob Bedarf besteht, diesen durch einen parallel angelegten Reitweg zu ergänzen.

Bei der Anlage eines Reitwegs neben einem Rad- und Gehweg besteht die Straßenbauverwaltung dabei allerdings darauf, dass der Reitweg durch einen Zaun von dem Radweg abgetrennt wird. Da der Reitweg regelmäßig unterhalten bzw. gemäht werden muss, ergibt sich daraus eine Arbeitsbreite von 2,5 – 3 m. Zuzüglich der benötigten Abstandsflächen kommen 4 – 4,5 m zusätzlich benötigte Breite zusammen. Kreis und Land sind in der Regel nicht bereit, den dafür benötigten Landankauf zu tätigen und verweisen auf die Gemeinden. Grundeigentümer sind häufig nicht bereit, mehr Fläche als unbedingt notwendig, abzugeben. In diesem Spannungsfeld unterbleibt dann sehr oft beim Bau eines Geh- und Radweges die Schaffung eines parallelen Reitwegs. Zudem stehen gerade im ländlichen Raum Aufwand und spätere Nutzungsfrequenz nicht in einem vernünftigen Verhältnis. Lohrend ist es allerdings immer bei einer hohen Pferdedichte und klaren Verbindungen zwischen Pferdebetrieben und attraktiven Ausreitzielen.



Um den oben beschriebenen Aufwand zu reduzieren und eine pragmatische Lösung für Reiter bereitstellen zu können, sind einigen Gemeinden dazu übergegangen, beim Neubau eines Rad- und Gehweges parallel dazu einen 2,5 m breiten Grünstreifen anzulegen. Dieser wird anschließend von den Reitern und Gespannfahrern auch ohne offizielle Ausweisung genutzt. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Gemeinde spart Geld beim Landerwerb, da deutlich weniger Fläche gekauft werden muss (in der Regel ca. 2,5 m Breite).



Die Grundeigentümer lassen sich leichter zum Landverkauf überzeugen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis steht in einem ausgewogenen Verhältnis. Der Radweg bzw. die Bankette werden geschont und Gefährdungen des Straßenverkehrs werden reduziert, da die Reiter auf dem Grünstreifen reiten. Da es sich bei dem Grünstreifen nicht um einen ausgewiesenen Reitweg handelt, bleibt das Haftungsrisiko bei Unfällen beim Reiter bzw. Fahrer.

Ob die Reitmöglichkeit befestigt werden muss, richtet sich nach den Untergrundverhältnissen und der Nutzungsfrequenz (s. Kap. 6.1 und 6.2).

6.1.3.2 Ergänzung neben vorhandener Straße

Reiter und Gespannfahrer nutzen asphaltierte Straßen nur notgedrungen, da dieser Belag zu hart für die Gelenke der Pferde ist und die Hufe unbeschlagener Pferde schneller abnutzen. Um zudem den Gefährdungen des Kfz-Verkehrs zu entgehen, weichen sie regelmäßig auf die Bankette und vorhandene Seitenstreifen aus. Bei vielen Straßen ist der Seitenraum so schmal, dass dieses kaum möglich ist. Außerdem leidet die Bankette durch das Bereiten, was negative Folgen für die Asphaltdecke hat und den Straßenverkehr gefährden kann, wenn Autos auf die Bankette ausweichen müssen.

Als Lösungsmöglichkeit bietet sich die Ergänzung der Straße um einen mindestens 2,0 m breiten Seitenstreifen auf der benachbarten Fläche an. Ist der Straßenraum durch Knicks begrenzt, kann der Seitenstreifen auch hinter dem Knick angelegt werden. Dadurch werden mögliche Gefahrensituationen deutlich verringert, da ein unkontrolliertes Ausweichen der Pferde auf die Straße unterbleibt.

Je nach Nutzungsfrequenz kann dieser Seitenstreifen wie auf dem Foto durch Sand zum Reiten aufgewertet werden. Das ist aber nur bei einer hohen Pferdedichte und einer häufigen Nutzung notwendig. In der Regel reichen regelmäßig gemähte Grasstreifen.



Straße mit Sandreitweg und zerrittener Bankette



Straße mit breitem Grünstreifen zum Reiten

6.1.3.3 Verbreiterung vorhandener Wanderwege

Wanderer und Reiter teilen die Vorliebe für naturfeste oder wenig befestigte Wege. In vielen Gemeinden gibt es für Fußgänger und Wanderer schmale Wege durch die Feldmark und im Wald. Häufig sind diese Wege zum Reiten verboten. Werden sie dennoch genutzt, kann es zu Konflikten bei starkem Vertritt und im Begegnungsfall kommen.

In Regionen mit wenig oder mäßiger Nutzungsfrequenz auf den Wanderwegen kann durch eine Verbreiterung auf 3 bis 3,5 m Raum für beide Nutzergruppen schaffen. Um zu verhindern, dass der gesamte Weg beritten wird, sollte eine lenkende Beschilderung erfolgen. Dazu können Verkehrs- oder selbst entworfene Schilder aufgestellt werden, die die Nutzergruppen auf die von ihnen zu nutzende



Wegseite verweisen.

Nicht möglich ist die Verbreiterung von Wanderwegen bei Bohlenwegen durch Feuchtgebiete. Kurze Abschnitten mit nicht tragfähigem Untergrund sollten befestigt werden, da sich dort sonst Matschstellen bilden, die weder gut beritten noch belaufen werden können. Alternativ können diese Wegabschnitte im Winterhalbjahr für Reiter gesperrt werden. Dieses muss aber mit Information der Reiter und Einsicht in die Notwendigkeit verbunden werden.

6.1.4 Gelenkte Pferdesportnutzung auf Wirtschafts- und Multifunktionswegen

Bei mäßiger Nutzungsfrequenz aller Nutzergruppen ist eine multifunktionale Nutzung von Wegen als unkritisch anzusehen und sollte aus Kostengründen bevorzugt werden. In den meisten ländlichen Regionen Schleswig-Holsteins ist die Nutzungsfrequenz aller Beteiligten so niedrig, dass ein geordnetes Miteinander möglich ist.

Wassergebunden befestigte Wege werden sehr gerne von Pferdesportlern angenommen, es sei denn, dass Deckmaterial ist sehr steinig. Diese Wege können in der Regel ganzjährig genutzt werden. Allerdings müssen sich die Pferdesportler diese Wege mit anderen Nutzergruppen wie dem landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen Verkehr, Radfahrern, Fußgängern und ggf. anderen Nutzergruppen teilen. Wird aus Unkenntnis von den Pferdesportlern die gesamte Wegbreite beritten, führt das schnell zu Konflikten mit Radfahrern, Autofahrern sowie dem Träger der Wegeunterhaltung, da die Pferde bei feuchten Witterungsverhältnissen und einer mittleren bis hohen Nutzungsfrequenz Unebenheiten in der Deckschicht hinterlassen. Bei einer multifunktionalen Nutzung gemeinsam mit anderen Erholungssuchenden und dem Fahrverkehr sollte daher in der Mitte oder am Rand geritten werden. Anders als bei einer Asphaltdeckschicht bestehen bei wassergebundenen Decken keine Vorbehalte gegen die Nutzung der Bankette. Eine lenkende Beschilderung kann dabei helfen, dass sich die Nutzer wegeschonendverhalten. Je nach örtlichen Gegebenheiten kann die Reitnutzung auf die Wegemitte oder den Seitenraum gelenkt werden.



Nutzung der Wegemitte



Nutzung der beiden Wegseiten

Bei einer mäßigen Nutzungsfrequenz, wie sie in den meisten Gemeinden vorherrscht, sind die durch Reiter und Fahrer verursachten Beschädigungen an der Oberfläche gegenüber den durch Kfz- und land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr verursachten Schäden zu vernachlässigen.

Wassergebunden befestigte Wege müssen grundsätzlich häufiger unterhalten werden als asphaltierte Straßen, sind dafür in der Herstellung kostengünstiger. Bei regelmäßig durchgeführter sachgerechter Wegeunterhaltung (Grädern und Materialaufbringung) verursacht eine Mitbenutzung durch Reiter und Gespannfahrer keine bzw. nur sehr geringe zusätzliche Kosten.

Bei Betonspurbahnen nutzen Reiter die Grünstreifen in der Mitte oder an der Seite. Hier trennen sich die Nutzergruppen durch den vorgegebenen Belag in optimaler Weise. Für die Nutzung durch Mehrspanner sind Betonspurbahnen allerdings nicht so gut geeignet, da beide Pferde auf der Betonspur laufen müssen.

Bei der Nutzung von Privatwegen besteht die Besonderheit, dass diese nur bei Trittfestigkeit beritten werden dürfen. Leider ist es den Wegen selten anzusehen, ob sie öffentlich oder privat sind. Daher sollte man sich in Zweifelsfällen vorher informieren, wem der Weg gehört oder den Weg nur bei Trittfestigkeit und schonend am Rand bereiten. Um Streitigkeiten mit dem Grundeigentümer zu vermeiden, sollte dieser angesprochen werden und um Erlaubnis für ein ganzjähriges Bereiten gebeten werden.

Soll ein Privatweg Bestandteil eines offiziell ausgewiesenen Reit- und Fahrroutennetzes werden, sollte durch eine Vereinbarung die Rechten und Pflichten geregelt werden. Dazu kann die Mustervereinbarung im Anhang verwendet werden.

Details → s. Kap. 6.1.1

6.1.5 Reit- und Fahrmöglichkeiten im Wald

Noch immer beklagen viele Pferdesportler unzureichende Reit- und Fahrmöglichkeiten in den Wäldern Schleswig-Holsteins. Vielfach wirken die Wälder durch das restriktivere Reitrecht gegenüber der freien Landschaft als Barrieren und unterbinden die Vernetzung attraktiver und legal zu nutzender Straßen und Wege.

Um zu einer Verbesserung zu kommen, sind Gespräche mit den Grundeigentümern und der Abschluss von Vereinbarungen zwischen den Gemeinden, Pferdesportvereinen oder Pferdesportlern und den Eigentümern notwendig.

1. Wälder der Schleswig-Holsteinischen Landesforsten

Rund 30% der schleswig-holsteinischen Wälder (50.000 ha) werden von den Schleswig-Holsteinischen Landesforsten (SHL) betreut, die als Anstalt öffentlichem Rechts organisiert sind. Zwischen dem Pferdesportverband Schleswig-Holstein (PSH) und den SHL besteht eine Rahmenvereinbarung, die das Reiten in den Landeswäldern voranbringen soll. Zur Zeit stellen die Landesforsten ca. 550 km Reitwege in ihren Wäldern zur Verfügung. Es besteht aber Bedarf weitere Reit- und Fahrwege auszuweisen. In einem Gemeinschaftsprojekt von SHL und PSH wurden die bestehenden Reit- und Fahrwege der Landesforsten digital erfasst und sind im Internet unter www.equis-sh.de einzusehen.

Wenn Pferdesportler mit dem örtlich zur Verfügung stehendem Angebot nicht zufrieden sind, werden die Wünsche über den Pferdesportverband an die SHL herangetragen und individu-

elle Lösungen für das jeweilige Gebiet bezüglich der Übernahme der Verkehrssicherungspflicht und Unterhaltung sowie für die Nutzungsentschädigung erarbeitet. Ziel ist es mittelfristig, die Lösungen zu vereinheitlichen und für das Reiten und Fahren in den Landesforsten einheitliche Vorgaben zu erarbeiten.

2. Wälder in öffentlicher Hand

Neben den Landesforsten befinden sich ca. 15 % der Waldflächen (23.250 ha) in öffentlichem Eigentum bei Kreisen und Kommunen. So verfügt der Kreis Herzogtum Lauenburg als einziger Kreis noch über große Waldbestände. Die Hansestadt Hamburg hat ebenfalls noch größere Waldflächen in Schleswig-Holstein. Die Kommunalwälder sind hingegen in der Regel relativ kleinteilig und liegen vor Ort.

Die Kreisforsten des Herzogtums Lauenburg haben ähnlich wie die Landesforsten ein Reitwegenetz ausgewiesen. Auch in den Hamburger Waldflächen befinden sich in der Regel ausgewiesene Reitwege. Die Gemeinden sind in der Regel bemüht bei Bedarf in ihren Wäldern ebenfalls Reitwege zu ermöglichen, wenn es nicht mit den Nutzungsansprüchen anderer Erholungssuchenden kollidiert.

3. Privatwälder

50% der Waldflächen Schleswig-Holsteins befinden sich im Privatbesitz. Dabei sind klein parzellierte Bauernwälder von Wäldern zu unterscheiden, wo sich ein ganzer Wald einem oder einigen wenigen Eigentümern gehört. Zwischen dem Waldbesitzerverband Schleswig-Holstein und dem PSH besteht ebenfalls eine Rahmenvereinbarung, die zu einer Verbesserung der Reitwegesituation beitragen soll. Sie hat aber keinerlei Bindungswirkung. Außerdem sind nicht alle Waldbesitzer im Waldbesitzerverband organisiert.

Besteht der Bedarf nach Reit- und Fahrmöglichkeiten im Privatwald müssen die Pferdesportler möglichst unterstützt durch die Gemeinde Verhandlungen mit dem jeweiligen Grundeigentümer aufnehmen. Einzelreiter oder -fahrer können versuchen, nur Einzelvereinbarungen abzuschließen. Soll die gewünschte Strecke Bestandteil eines gesamten Streckennetzes werden, wird empfohlen, als Vertragspartner einen Pferdesportverein, Pferdebetrieb oder die Gemeinde zu wählen.

Leider muss immer wieder festgestellt werden, dass sich eine Reihe von Waldbesitzern gegenüber den Wünschen der Pferdesportler ablehnend verhalten und zu keinerlei Verhandlungen und Abschluss von Vereinbarungen bereit sind. Es gibt seit dem neuen Landeswaldgesetz keine Handhabe mehr, selbst bei nachgewiesenem Bedarf diese Waldbesitzer zu einem Einlenken zu bewegen.

Für die anderen Fälle, in denen die Waldbesitzer bereit sind, Strecken für das Reiten und / oder Fahren freizugeben, kann die Mustervereinbarung aus dem Anhang herangezogen werden.

6.2 Wegebegleitinfrastruktur

6.2.1 Reitwegkennzeichnung und lenkende Beschilderung

Das Reiten im Wald und in der freien Landschaft unterliegt zahlreichen, verschiedenen gesetzlichen Regelungen. Dieses macht es erforderlich, dass Wege und Pfade, die ausschließlich zum Reiten vorgesehen werden, eine entsprechende „Erlaubnisbeschilderung“ benötigen. Die „**Erlaubnisbeschilderung**“ kennzeichnet Streckenabschnitte, die ohne diese Beschilderung nicht beritten werden dürfen. Dazu gehören Reitwege im Wald und nicht zu jeder Zeit trittfeste Privatwege in der freien Landschaft.



Für Wege in der freien Landschaft, die ausschließlich Reitern zugeordnet werden sollen, steht das Vorschriftzeichen Nr. 238 „Reitweg“ der StVO zur Verfügung (s. 2. Foto rechts). Dieses Schild markiert einen Sonderweg für Reiter und schließt andere Personengruppen von der Nutzung aus. Gleichzeitig hält sie Reiter dazu an, diesen Weg zu nutzen. Das Verkehrszeichen wird analog zu Geh- und Radwegschildern eingesetzt.



Es wird empfohlen, die offiziellen Reitwege und Reitpfade mit diesem Schild zu kennzeichnen, da dadurch unmissverständlich deutlich gemacht wird, dass es sich dabei um einen Sonderweg für Reiter handelt, der anderen Nutzergruppen nicht zur Verfügung steht. Das hat mehrere Vorteile:

- Fußgänger und Radfahrer können keinen Anspruch auf Mitbenutzung ableiten. Auch wenn sich eine Mitbenutzung nicht vollständig ausschließen lässt, so wird die Frequenz der Mitbenutzung deutlich reduziert. Diese Kennzeichnung ermöglicht es, „Nichtreiter“ ordnungsrechtlich zu belangen. Dieses kann ein wichtiges Argument in den Verhandlungen mit Grundeigentümern und der Jägern sein.
- Der Zustand des Weges muss bereikbaar sein, muss aber nicht die Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern erfüllen.

Soll ein Weg Reit- und Fußweg sein, gibt es je nach Zielsetzung verschiedenen Möglichkeiten:

1. Vorschriftzeichen mit Reiter und Fußgänger: Sollen Reitern und Fußgängern bestimmte Seiten eines Weges zugeordnet werden, kann das Vorschriftzeichen mit weißem Fußgänger und weißem Reiter auf blauem Grund und einer weißen Trennungslinie verwendet werden (s. Foto rechts). Durch dieses Schild wird ein



eindeutiges Nutzungsgebot ausgesprochen

2. Beschilderung als Reitweg (s. oben) mit den Zusatzschild „Fußgänger frei“. Dadurch ist der Vorrang als Reitweg dokumentiert, Fußgänger werden aber nicht von der Nutzung ausgeschlossen.

Bei der gemeinsamen Nutzung von Wegen, wie es bei Wirtschaftswegen in der Regel der Fall ist, besteht häufig der Wunsch das Reiten so zu lenken, dass lediglich der Seitenraum oder nur die Wegmitte beritten werden. Hierfür wird die Beschilderung „Rechts reiten“, „Links reiten“ oder „Mittig reiten“ empfohlen. In der Regel wird dieser Hinweis von der Mehrzahl der Reiter angenommen und hilft so bei der Konfliktminimierung.

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung geschützter Gebiete und Bestandteile von Natur und Landschaft sowie der Privatwege (Kennzeichnungsverwaltungsverordnung – KennzVV) vom 19.9.2011 ist zur Kennzeichnung der nach § 59 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i.V.m. § 30 Abs. 4 LNatSchG ausgewiesenen Reitwege ein grünes Schild mit weißem Hufeisen zu verwenden, wie sie lange im Wald Verwendung fanden (s. Foto). Die Größe des Kennzeichens kann unterschritten werden, wenn besondere Umstände dies erfordern. Der Verlauf des Reitwegs kann durch das im Kennzeichen enthaltene Hufeisen-Symbol gekennzeichnet werden.



Für die Kennzeichnung von Reitwegen im Wald gilt die Landesverordnung zur Kennzeichnung des Waldes (WaldKennzV SH) vom 19.12.2012. Widersinnigerweise sind hier die in der freien Landschaft vorgeschriebenen grünen Reitwegschilder, die früher auch im Wald vorgeschrieben waren, mittelfristig durch Schilder zu ersetzen, die sich an der Routenwegweisung orientieren (s. Kap. 6.2.2).

Diese unterschiedliche Systematik wurde bereits vom Pferdesportverband SH in seiner Stellungnahme bemängelt und auf die Probleme bei der praktischen Umsetzung hingewiesen. Allerdings fand seine Eingabe keine Berücksichtigung bei der Neufassung.

6.2.2 Wegweisung der Reit- und Fahrrouten

Die **Routen-Wegweisung** stellt eine Streckenempfehlung dar und soll dem Nutzer helfen, auf einer möglichst attraktiven und gefahrlosen Strecke zum Ziel oder bei Rundrouten zum Ausgangspunkt zu gelangen. Wegweisung hat die Funktion Ortsfremden die Orientierung zu erleichtern und sie auf die Wege zu lenken, die für den Pferdesport am besten geeignet sind. Eine Routenwegweisung schließt nicht die Benutzung von anderen Straßen und Wegen im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften aus. Die Erfahrung hat gezeigt, dass auch die örtliche Reiterschaft die Beschilderung gerne annimmt, da dadurch dokumentiert ist, dass



sich diese Strecken einer hohen Akzeptanz erfreuen. Damit erfolgt auch eine Lenkung der örtlichen Pferdesportler. Die Planung und Aufstellung von Wegweisern steht am Ende des Umsetzungsprozesses. Vorher müssen die Streckenführungen der Routen festgelegt und gesichert sein.

Um eine landesweit einheitliche Wegweisung zu gewährleisten, hat das Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus im April 2002 eine Richtlinie zur „Wegweisung für Reit- und Fahrrouten in Schleswig-Holstein“ herausgegeben. Nur wenn nach dieser Richtlinie beschildert wird, ist eine Förderfähigkeit gegeben.



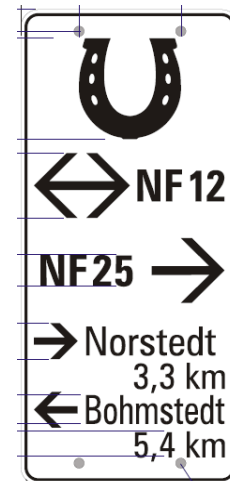
Folgende Wegweiser sind zu unterscheiden (hier Beispiele aus Nordfriesland / NF):



Reit- und Fahrwegweiser
Kleine Zwischenwegweiser:
Größe: 10 x 15 cm



Reit- und Fahrwegweiser
Große Zwischenwegweiser:
Größe: 15 x 22 cm



Reitwegweiser
Hauptwegweiser:
Größe: 15 x 33 cm

Bei der Einbeziehung von Privatflächen und –wege in das Reitwegenetz stehen einer Wegweisung folgende Hemmnisse entgegen:

- Private Grundeigentümer sind gegenüber offiziellen Kennzeichnungen überwiegend kritisch eingestellt.
- In der Regel gelingt eine vertragliche Vereinbarung nur, wenn kurze Laufzeiten gewählt werden. Dieses schließt eine Förderung der Wegweisung durch EU-Mittel aus, da dort eine Bindungsfrist von 12 Jahren gefordert ist.
- Bei „Fehlverhalten“ von Reitern neigen private Grundeigentümer dazu, die Vereinbarung schnell wieder zu kündigen.
- Für den Aufbau eines Reitroutennetzes bedarf es eines längeren Vorlaufs, der Vertrauen bei allen Beteiligten schafft.

- Wegweiser sind vandalismusanfällig. Fehlt ein Schild, ist die Kontinuität der Streckenführung nicht mehr gewährleistet.
- Die Erstellung eines Wegweisungskatasters und die Aufstellung und Wartung von Wegweisern ist sehr kostenintensiv. Es fehlt bei einem Nischenprodukt wie dem Reittourismus der Nachweis, ob der Aufwand mit dem Zugewinn an Gästen gerechtfertigt ist.

Diesen Hemmnissen steht als Vorteil gegenüber:

- Reiter und Fahrer können sich auch ohne Karte orientieren.
- Der „Service“ rund um die zu vermarktende Route ist qualitätsorientiert.
- Reiter und Fahrer gewinnen an Sicherheit, dass sie die Strecken auch nutzen dürfen und erwünscht sind.
- Die Außenwirkung einer gekennzeichneten Route ist auch ohne „Insiderkenntnisse“ gegeben. Es werden auch potenzielle Nutzer angesprochen, die „zufällig“ auf die Wegweiser stoßen.

6.2.3 Pferdeanhängertaugliche Parkplätze und Rasteinheiten

Zur Nutzung der Routen werden pferdeanhängertaugliche Parkplätze für Tagesgäste benötigt. Um den Aufwand überschaubar zu halten, sollten, wenn möglich, vorhandene Parkplätze genutzt werden. Die Parkplätze müssen folgende Kriterien erfüllen:

- Leicht aufzufindende, gut erreichbare Parkplätze, da Rangieren mit Pferdeanhänger und schmale Straßen manchen Fahrer eines Zugfahrzeugs vor eine unlösbare Aufgabe stellt.
- Ausreichend Platz zum Rangieren, sowie zum Be- und Entladen
- Ggf. Abgrenzung von „Pferdeanhänger-Parkflächen“, um ein Zuparken durch andere Autofahrer zu minimieren
- Am Wochenende und in der Hochsaison unterdurchschnittliche Beliebtheit, um das Risiko der Überbelegung zu minimieren

Über die notwendige Ausstattung der Parkplätze gehen die Meinungen auseinander. Wichtig ist eine Informationstafel mit Übersichts- und Detailkarte. Ein Anbindebalken für mindestens fünf Pferde ist ein zusätzlicher Pluspunkt. Da aber die Pferde auch am Pferdeanhänger angebunden werden können, ist er nicht zwingend notwendig. Nach dem Reiten sitzen die Pferdesportler gerne noch eine Weile zusammen und tauschen sich über den Ritt aus. Dazu werden gerne vorhandene Tisch-Bank-Kombinationen angenommen.



6.2.4 Informationsmaterial

Zu der Ausweisung einer Route gehört die Bereitstellung von Informationsmaterial über die Route für die Nutzer. Folgende Möglichkeiten bestehen:

- Printmaterial: Erstellung einer gedruckten Karte mit Routenbeschreibung und Angaben zu Parkplätzen, reittouristischen Leistungsträgern und Reitregeln. Der Kartenmaßstab sollte zwischen 1:15.000 und 1:25.000 gewählt werden.
- Erstellung einer Internetkarte: Der Vorteil einer Internetkarte ist, dass die Karte an aktuelle Veränderungen angepasst werden können. Dabei können einfache Kartenausschnitte als PDF-Datei zum Download oder interaktive Karten als aufwendigere Lösung gewählt werden.
Der Pferdesportverband Schleswig-Holstein erarbeitet gerade für seine Internetseite die digitale Pferdesportkarte. Ziel hierbei ist es, landesweit dort möglichst viele ausgewiesene Reit- und Fahrrouten sowie offizielle Reitwege darzustellen und bekannt zu machen. Interessierte Regionen und Gemeinden haben die Möglichkeit, ihre Reit- und Fahrwege zu melden und kostenfrei aufnehmen zu lassen.
- Erstellung von GPX-Tracks zum Downloaden. Hierfür empfiehlt es sich, die Strecken mit einem GPS-Gerät aufzuzeichnen und die so erzeugten Tracks ins Internet einzustellen
- Erstellung eines Faltblattes: Um das Erstellen einer gedruckten Karte zu vermeiden, kann auch die Kombination aus Faltblatt, Internetkarte und GPX-Tracks gewählt werden.
- Aufnahme der abgestimmten Reit- und Fahrwege oder Reit- und Fahrrouten in die digitale Pferdesportkarte des Pferdesportverbandes (www.equis-sh.de).

Der Darstellung der Routen auf einer Karte stehen vergleichbare Hemmnisse wie bei der Wegweisung entgegen:

- Private Grundeigentümer sind gegenüber offiziellen Darstellungen überwiegend kritisch eingestellt.
- In der Regel gelingt eine vertragliche Vereinbarung nur, wenn kurze Laufzeiten gewählt werden. Bei „Fehlverhalten“ von Reitern neigen private Grundeigentümer dazu, die Vereinbarung schnell wieder zu kündigen. Dadurch können gedruckte Karten schnell ihre Gültigkeit verlieren.
- Die Schaffung von Reitrouten wird aufgrund der jährlich notwendigen Kosten für Nutzungsentschädigungen nur gelingen, wenn die örtliche Reiterschaft in erheblichem Umfang zur Deckung der Kosten beiträgt. Daher muss der Eindruck vermieden werden, dass es sich bei den geschaffenen Routen um Strecken handelt, die jedem zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung stehen.

6.3 Kosten

Ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Schaffung und Verbesserung von Reit- und Fahrmöglichkeiten sind die Investitionskosten sowie die Kosten für die laufende Unterhaltung. Daher muss bei jeder Maßnahme abgewogen werden, ob der Aufwand angemessen ist

und wie die geschaffene Infrastruktur langfristig erhalten werden kann. Pferdesportler sind im Gegensatz zu anderen Nutzergruppen inzwischen überwiegend bereit, einen angemessenen Beitrag für ein attraktives Reit- und Fahrwegenetz zu leisten.

Der nachfolgende Kalkulationsrahmen hat den Stand Ende 2012 / Anfang 2013.

Kalkulationsrahmen der Kostenschätzung	
Leistung	Brutto-Einheitspreis
Nutzungsvereinbarung für das Bereiten privater landwirtschaftlicher Flächen	0,10 bis 0,15€ / qm und Jahr
Nutzungsvereinbarung für das Bereiten von privaten Wirtschaftswegen in der freien Flur	0,05 bis 0,07€ / lfm und Jahr
Nutzungsvereinbarung für neue Reitwege in den Schleswig-Holsteinischen Landesforsten bei Freihaltung von der Verkehrssicherungspflicht Alternative Vereinbarungen mit Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch die Landesforsten möglich	0,15 € / lfm und Jahr
Nutzungsvereinbarung für Reitmöglichkeiten in Privatwäldern	0,05 € / qm und Jahr
Anlage eines 3 m breiten Grünstreifens (durch Kreiselegge und Drillkombination, keine Bodenbearbeitung)	0,02 € / qm zuzügl. 50 € für An- und Abfahrt
Bau eines 2 m breiten Reitwegs mit 20 cm Schottertragschicht und 15 cm Sandtretschiicht	60 € / lfm
Bau eines 2 m breiten Reitwegs mit 20 cm Schottertragschicht und 15 cm Sandtretschiicht auf moorigem Untergrund mit Vlies und Geogitter	85 € / lfm
Mulchen eines 3 m Grünstreifens (Schlegelmulcher mit 2,7 m Arbeitsbreite)	0,02 € / m
Freischnitt des Lichtraumprofils seitlich und oben	0,27 € / m
Freischnitt eines Knickdurchlasses	10 bis 15 € / St.
Bau eines Gewässerdurchlasses von 3 m Breite	1.500,00 € / St.
Forstmulchen auf 3 m Breite	0,40 € / m zuzügl. 50 € für An- und Abfahrt
Knickdurchbruch auf 3 m Breite	200,00 € / St.
Knickersatz	40,00 € / m
Grädern eines wassergebundenen Weges mit Materialzufuhr (ca. 25 kg/ qm)	1,80 €/ qm
Errichten eines Zaunes mit Eichenspaltpfählen und drei Drähten	8,00 € / m
Aufstellen von Schildern (Erlaubnis- und lenkende Beschilderung) (Schild, Pfosten, Aufstellen)	150,00 / St.
Reitwegweisung mit Erstellen eines Wegweisungskatasters, Material und Aufstellen	200 bis 250 € / km
Ausstattung eines Parkplatzes mit Infotafel, Anbindebalken und Tisch-Bank-Kombination	3.000 € / St.

7 Möglichkeiten zur Umsetzung und Unterhaltungeines Reit- und Fahrwegenetzes

7.1 Arbeitsschritte von der Idee zur Umsetzung

Die Umsetzung und nachhaltige Sicherung der Verbesserungsmaßnahmen kann nur gelingen, wenn örtliche Pferdesportler, Pferdebetriebe, Reitvereine und Gemeinden gemeinsam die Vorschläge umsetzen. Die örtlichen Reiter haben großes Interesse, das Reitwegenetz zu verbessern. Die Gemeinde ist an der Sicherung der Wirtschaftskraft und Weiterentwicklung der Naherholung interessiert. Daher gilt es, diese Interessen sinnvoll miteinander zu verbinden, so dass alle davon profitieren.

Folgende Faktoren kennzeichnen Regionen oder Orte, die ein Reit- und Gespannfahrwegenetz erfolgreich umgesetzt haben:

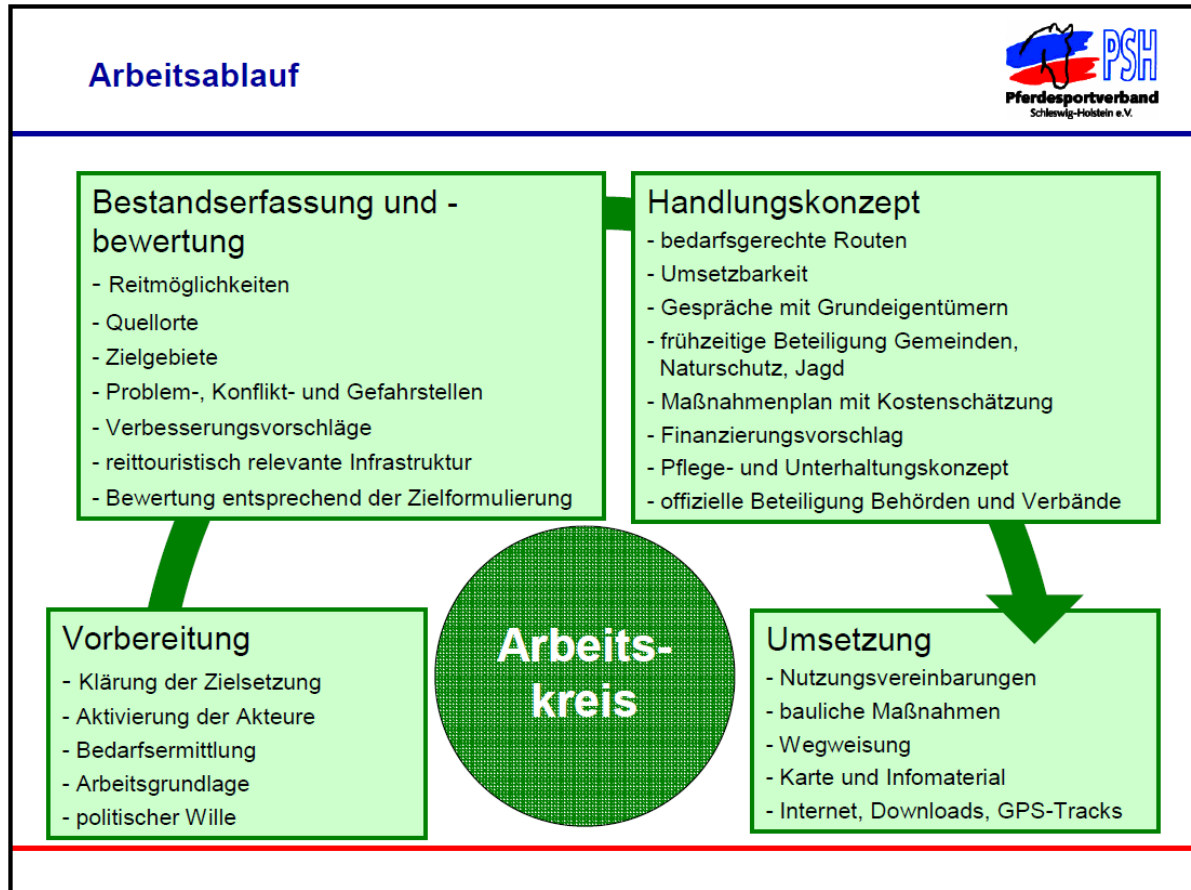
- Gelungenen Aktivierung der organisierten und unorganisierten Pferdesportler sowie der Pferdebetriebe
- Unterstützung durch die Gemeinde einschließlich einer positiven Grundhaltung gegenüber dem Pferdesport
- Bereitschaft der Pferdesportler zur Übernahme von Pflichten und dem Einhalten von Regeln
- Bereitschaft der Gemeinde, das öffentliche Wegenetz weitgehend uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen
- Frühzeitige Beteiligung anderer Interessenvertreter aus Jagd, Naturschutz, Eigentum und Erholung
- Durchhaltevermögen !!!
- Kümmerer
- Nachhaltige Betreuung und fachliche Begleitung des Prozesses

Bevor man sich über einzelne Verbesserungsmaßnahmen Gedanken macht, ist es wichtig, ein erstes Konzept zu erstellen. Der grundsätzliche Ablauf besteht aus vier Arbeitsschritten:

Vorbereitung– Bestandsaufnahme und Bewertung– Handlungskonzept– Umsetzung

Diese vier Arbeitsschritte dürfen vom Zeitaufwand nicht unterschätzt werden. Hilfestellung kann es geben, wenn es gelingt, die Aufstellung eines Gesamtkonzeptes durch externe Berater begleiten zu lassen. Viele Regionen in Schleswig-Holstein haben dazu die ländliche Regionalentwicklung genutzt und mit Unterstützung von EU-Fördermitteln ihren Handlungsbedarf ermittelt und die Schaffung und Ausweisung von Reit- und Gespannfahrwegen umgesetzt.










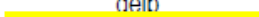






Nachfolgende Abbildung zeigt die Inhalte der vier genannten Arbeitsschritte:



Für die Bestandsaufnahme steht vom Pferdesportverband SH eine Kartieranleitung zur Verfügung. Mit dieser Anleitung lassen sich die vorhandenen Straßen und Wege farblich unterscheiden, so dass schnell deutlich wird, wo bereits gute Reit- und Fahrmöglichkeiten bestehen und an welchen Stellen Lücken bzw. Gefahrstellen bestehen.

Wichtig ist zudem die Identifizierung und Quantifizierung der bedarfsauslösenden Pferdehaltungen. Hieran lässt sich schnell die mögliche Nutzungsfrequenz und damit auch die mögliche Wegebelastung abschätzen. Gleichzeitig ist zu klären, ob es besonders attraktive Teilgebiete gibt, die als Zielgebiet für Ausritte genutzt werden.

Der Pferdesportverband steht für Fragen und Hilfestellungen gerne zur Verfügung.

Kartieranleitung zur Erfassung der pferdesportrelevanten Infrastruktur	
Öffentliche Straßen (durchgehender Asphaltbelag) <ul style="list-style-type: none"> ▪ für das Reiten und Fahren geeignete Straßen (z.B. wenig befahren, für Reiter breiter Randstreifen) ▪ für das Reiten und Fahren durch Kraftverkehr gefährliche Straßen, die aber zur Verbindung benötigt werden ▪ straßenbegleitender Fahrradweg 	Linie rot durchgehend  rot gestrichelt  
Feldwege (wassergebundene Wege, Betonspurbahn) <ul style="list-style-type: none"> ▪ für das Reiten und Fahren geeignete öffentliche Feldwege ▪ private trittfeste Wege 	blau durchgehend  blau gestrichelt 
Reitwege <ul style="list-style-type: none"> ▪ gekennzeichnete bzw. freigegebene Reitwege im Wald ▪ mit Auflagen durch Vereinbarung freigegebene Reitwege im Wald oder in der Flur (z.B. nur für örtlichen Reiterverein oder nur zu best. Zeiten) ▪ mit Auflagen durch Vereinbarung freigegebene Fahrwege im Wald (z.B. gegen Gebühr) 	grün durchgehend  grün gestrichelt  grün gepunktet 
Strand <ul style="list-style-type: none"> ▪ bereitebare Strandabschnitte mit Zeitangabe 	orange 
Gewünschte weitere Wegeverbindungen	gelb 
Pferdesportspezifische Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pferdebetrieb / Pferdehalter ▪ Rastplatz für Wanderreiter ▪ Parkplatz für Wanderreiter ▪ Badestelle für Pferde 	   
Hinweise zum Fahren wie Durchfahrt verboten oder unpassierbare Wegabschnitte gesondert markieren Reitverbotschild	 

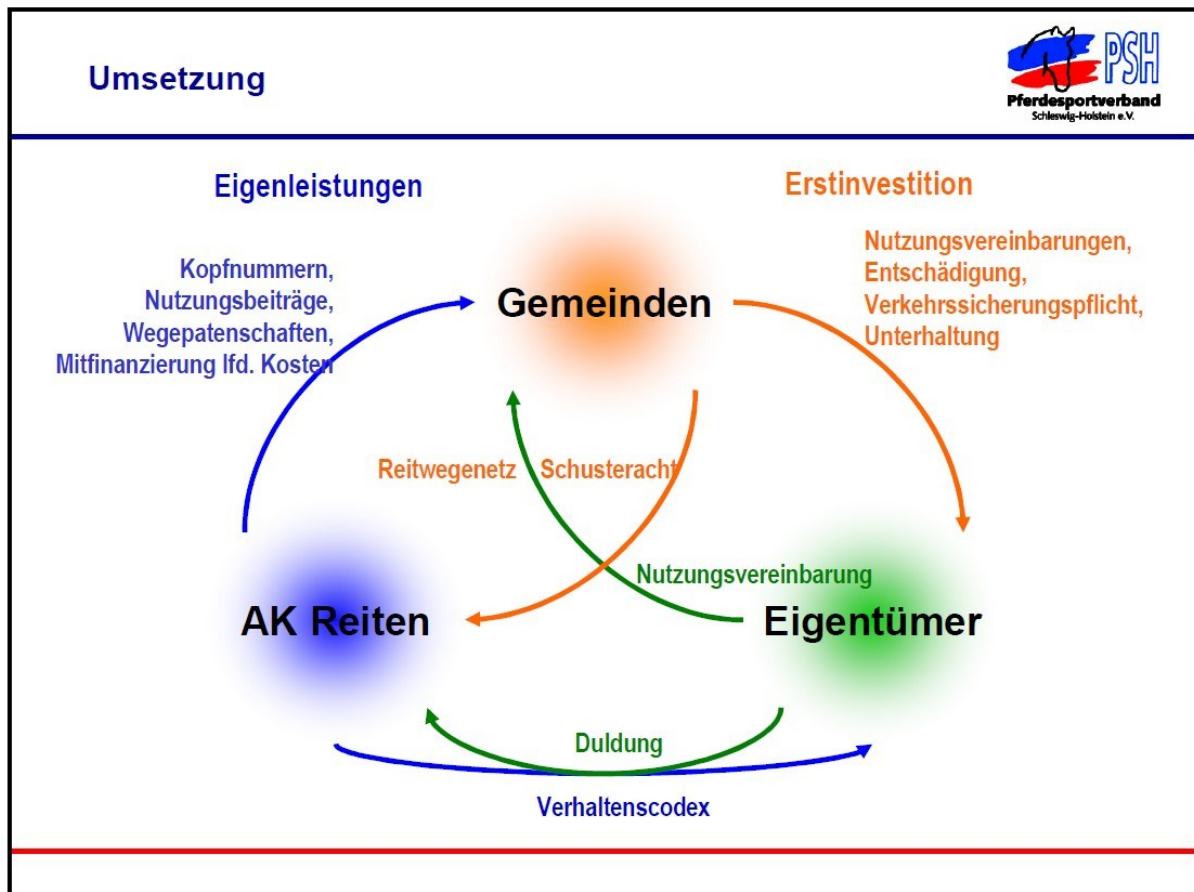
7.2 Lösungswege zur Umsetzung und Unterhaltung eines Reit- und Fahrwegenetzes

Eine Musterlösung wie sich Gemeinden, Pferdesportler und Eigentümer die Aufgaben zum Vorteil aller teilen können, wurde im Rahmen der Umsetzung der Schusteracht-Reitrouten im Amt Preetz-Land entwickelt, über mehrere Jahre erfolgreich praktiziert und inzwischen in andere Landesteile übertragen. Es gibt aber auch zahlreiche andere Möglichkeiten, die individuell auf die örtliche Situation abgestimmt worden sind. Nachfolgende Tabelle zeigt einige Beispiele:

Möglichkeiten zur Umsetzung und Unterhaltung eines Reit- und Fahrwegenetzes			
Bezeichnung	Aufgaben und Pflichten der ...		
	Gemeinden	Eigentümer	Pferdesportler
Modell „Schusteracht-Reitwegenetz“	Abschluss von Nutzungsvereinbarungen mit Eigentümern Auszahlung der Entschädigungen Übernahme der Verkehrssicherungspflicht und Haftung Sicherung der Unterhaltung Erstinvestition	Abschluss von Nutzungsvereinbarungen mit Gemeinden Duldung / Akzeptanz der Pferdesportler	Nutzungsbeiträge an Gemeinden Kennzeichnung der Pferde mit Trensennummern Übernahme von Wegepatenschaften Schulung, Ausbildung und Information der Reiter Verhaltensregeln
Reitwegenetz Schwansen	Finanzielle Förderung der IG Reitwege Schwansen Bereitstellung gemeindlicher Reitwege	Abschluss von Nutzungsvereinbarungen mit Reitvereinen der Region, IG als Vermittler und Organisator Duldung / Akzeptanz der Pferdesportler	Zusammenschluss der Reiter in IG Reitwege Schwansen (ohne Rechtsform) Abschluss von Nutzungsvereinbarungen mit Eigentümern (Reitvereine – IG) Kennzeichnung der Pferde mit Trensennummern Übernahme von Wegepatenschaften Schulung, Ausbildung und Information der Reiter Verhaltenskodex
Stadt Norderstedt - in Überarbeitung befindlich -	Bereitstellung gemeindlicher Reitwege Unterstützung bei Unterhaltung	Bereitstellung von Reitwegen durch die SH Landesforsten	Bereitstellung und Unterhaltung von privaten Reitwegen durch Pferdebetriebe

Möglichkeiten zur Umsetzung und Unterhaltung eines Reit- und Fahrwegenetzes			
	Aufgaben und Pflichten der ...		
Bezeichnung	Gemeinden	Eigentümer	Pferdesportler
Reitwegenetze ohne Beteiligung der Gemeinden z.B. in Satrup, Freienwill und Travenbrück	Keine Beteiligung	Abschluss von Nutzungsvereinbarungen mit Reitvereinen /Pferdebetrieben	Abschluss von Nutzungsvereinbarungen mit Eigentümern durch Reitvereine / Pferdebetriebe Nutzungsbeiträge Kennzeichnung von Pferden Verhaltensregeln

Nachfolgendes Schaubild verdeutlicht die Aufgabenverteilung beim Modell „Schusteracht-Reitwegenetz“:



8 Verhaltensregeln für das Reiten und Fahren in Wald und Flur

Damit das Reiten und Gespannfahren in Wald und Flur geordnet abläuft, bemühen sich die Pferdesportorganisationen und Pferdebetriebe durch Ausbildung und Information Regeln für das Reiten und Gespannfahren im Gelände zu vermitteln. Daher wurden die 10 wichtigsten Regeln ausgearbeitet, die an die Nutzer eines Reit- und Fahrroutennetzes verteilt und über die Presse kommuniziert werden sollen. Je nach Region und örtlichen Befindlichkeiten kann es sinnvoll sein, diese zu ergänzen oder einzelne Regeln wegzulassen

Verhaltensregeln für das Reiten und Gespannfahren in Wald und Flur

1. Sie reiten oder fahren stets auf eigene Gefahr. Ihr Pferd sollte an den Straßenverkehr gewöhnt und der Reiter einen festen Helm tragen. Sorgen Sie bitte für ausreichenden Versicherungsschutz für Pferd und Reiter bzw. Fahrer.
 2. Es dürfen nur Straßen, trittfeste Feldwege, in der Flur ausgewiesene Reitwege sowie als Reitwege ausgeschilderte Waldwege benutzt werden. Bei asphaltierten Straßen mit schmalen Randstreifen reiten Sie bitte auf der Straße und schonen Sie die Bankette. Bei wassergebunden befestigten Wegen reiten Sie dagegen bitte am Rand (alternativ in der Wegemitte), um die Wegeoberfläche zu schonen.
Verzichten Sie auf einen Ausritt / Ausfahrt oder nehmen Sie Umwege in Kauf, wenn Wege durch anhaltende Regenfälle oder Frostausrüche weich geworden sind.
 3. Nehmen Sie bitte Rücksicht auf Fußgänger, Radfahrer, andere Reiter, Kraftfahrzeuge und landwirtschaftliche Fahrzeuge und begegnen ihnen im Schritt. Ihr Verhalten ist Vorbild für andere.
 4. Das Reiten auf Rad- und Fußwegen ist nicht gestattet. Sollten beim Queren Pferdeäpfel auf den Weg fallen, entfernen Sie sie bitte sofort.
 5. Mit Rücksicht auf das Wild und die Ausübung der Jagd wird in der Dämmerung nicht geritten.
 6. Hunde sind immer anzuleinen, damit wildlebende Tiere nicht gestört werden.
 7. Nicht immer konnte bei der Routenführung die Querung oder die Mitbenutzung von viel befahrenen Straßen ausgeschlossen werden. Bitte klären Sie vor dem Ritt, ob die Strecke aufgrund der Gefahrenpunkte für Sie geeignet ist.
 8. Melden Sie bitte unaufgefordert Schäden, die Ihnen auffallen oder die Sie selber verursacht haben bei:
(Ansprechpartner benennen)
 9. Reiten Sie in Ortsbereichen nicht auf den Fußwegen, Sand- oder Grasstreifen vor den Häusern und sorgen Sie bitte für die Entfernung von Pferdeäpfeln.
 10. Bitte kennzeichnen Sie Ihr Pferd mit einer Trensenummer zur Identifizierung von Pferd und Pferdehalter (und kaufen einmal jährlich eine Vignette zur Mitfinanzierung der Reitwege).
- Bitte halten Sie sich an die o. g. Hinweise und gefährden Sie Absprachen nicht durch undiszipliniertes Verhalten. Ihr gutes Vorbild hilft anderen Reitern und Fahrern und prägt das Bild der Reiterei und Fahrerei in Schleswig-Holstein.

9 Quellen

- BTE Tourismusmanagement, Regionalentwicklung (2009):** Tourismus rund ums Pferd – Marktanalyse, FN-Verlag
- BTE Tourismusmanagement, Regionalentwicklung (2010):** Problemlösungen zum derzeitigen Stand der Reitregelung in Nordrhein-Westfalen, Gutachten im Auftrag des Landes NRW
- Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. (FN) (1993 und 1999):** Orientierungshilfen Reitanlagen- und Stallbau
- Deutsche Gesellschaft für Freizeit (1999):** Freizeit in Deutschland – Freizeittrends 2000plus
- Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. (FN) (2001):** Marktanalyse Pferdesportler in Deutschland 2001
- Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. (FN) (2003):** Zahlen, Daten, Fakten zum Pferdesport
- Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. (FN) (2008):** Zahlen, Daten, Fakten zum Pferdesport
- Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. (FN) (2009):** Zahlen, Daten, Fakten zum Pferdesport
- Deutsche Reiterliche Vereinigung e.V. (FN) (2010):** Zahlen, Daten, Fakten zum Pferdesport
- Erz W. (1985):** Wieviel Sport verträgt die Natur? – Geo 7/85, 140-156
- Landessportbund Hessen (Hrsg.) (2001):** Zukunftsorientierte Sportstättenentwicklung Bd. 13 Pferdesport und Öffentlichkeit - Soziale und wirtschaftliche Bedeutung von Pferdehaltung und Pferdesport, Frankfurt/ Main
- LANDESNATURSCHUTZVERBAND BADEN-WÜRTTEMBERG (1989):** Freizeit – Erholung – Naturschutz, Beiträge zur Konfliktdarstellung und –bewältigung. Veröffentlichungen des LNV BW 18, 13 S. Stuttgart
- MANN, CARSTEN (2006):** Konflikte in Erholungsgebieten – Ursachen, Wirkungen und Lösungsansätze, Freiburger Schriften zur Forst- und Umweltpolitik, Bd. 12
- Vereinigung der Freizeitreiter und –fahrer in Deutschland e.V. (2010):** Pferd und Umwelt – Materialien, Hintergründe und Positionen, 3. Aufl.

Anhang

- A1: Muster für Nutzungsvereinbarungen für das Bereiten landwirtschaftlicher Flächen
- A2: Muster für Nutzungsvereinbarungen für das ganzjährige Bereiten privater Wege
- A3: Muster für das Bereiten von Privatwäldern
- A4: Auskunft des LLUR zur Kompatibilität des Bereitens von Randstreifen landwirtschaftlicher Flächen mit der Aktivierung von EU-Zahlungsansprüchen
- A5: Mustertierhaltererklärung für den Grenzübertritt mit Pferd für 24 h
- A6: Hinweise zur Pflege von an Reit- und Fahrwege angrenzende Knicks

Vorbemerkung zur nachfolgenden Duldungs- und Entschädigungsvereinbarung

Die nachfolgende Duldungs- und Entschädigungsvereinbarung ist mit Unterstützung des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume Schleswig-Holstein entwickelt und rechtlich abgesichert worden.

Wichtig für die Landwirte, die eine solche Duldungs- und Entschädigungsvereinbarung eingehen, ist das folgende Verhalten bei der künftigen Deklaration der betroffenen Flächen im Sammelantrag, damit sie keinen (unnötigen) monetären Schaden nehmen.

Der Randstreifen, auf dem die Reitaktivitäten vom Landwirt geduldet werden, ist nicht aus der beihilfefähigen Fläche der Antragsparzelle herauszurechnen oder gar als eigenständige Antragsparzelle zu deklarieren. Die gesamte Fläche der jeweiligen Antragsparzelle - also einschließlich der Fläche des Randstreifens - bleibt beihilfefähige Fläche zur Aktivierung von Zahlungsansprüchen im Rahmen der Direktzahlungen und ist entsprechend der angebauten Kulturart (beispielsweise Silomais) zu codieren

Die Duldung von Reitaktivitäten ist mit den Regelungen zu den Direktprämien uneingeschränkt kompatibel.

Duldungs- und Entschädigungsvereinbarung zur Schaffung von Reitmöglichkeiten auf landwirtschaftlichen Nutzflächen

Zwischen dem Landwirt / Eigentümer / Pächter

Vor- und Zuname _____

Straße _____

PLZ Wohnort _____

Telefon _____

im Folgenden kurz „Eigentümer“ genannt,

und der Gemeinde

 vertreten durch den Bürgermeister
 im Folgenden kurz "Gemeinde" genannt,

wird folgende Nutzungsvereinbarung zur Schaffung einer Reitmöglichkeit geschlossen:

1 Fläche

Der Landwirt duldet auf einer Fläche in der Größe von _____ qm die unter Ziffer 2 aufgeführte Nutzung als Reitweg. Es handelt sich um einen Randstreifen in durchschnittlich 3 m Breite entlang der Acker- /Grünlandfläche mit der Bezeichnung _____ der Gemarkung _____. Flur Nr. _____ RK _____ Flurstück Nr. _____, wie er in der anliegenden Karte, die Bestandteil der Vereinbarung ist, farbig markiert, eingezeichnet wurde.

2 Duldung

Der Randstreifen soll zusammen mit weiteren Straßen, Wegen und Flächen in dem regionalen Reitwegenetz beritten werden. Diese Nutzung wird geduldet. Andere Nutzungen gleich welcher Art sind nicht gestattet oder bedürfen der besonderen schriftlichen Erlaubnis des Eigentümers.

3 Dauer

Die Dauer der Vereinbarung beträgt ___ Jahre; sie beginnt am _____ und endet am _____. Die Vereinbarungsdauer verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn nicht drei Monate vor Ablauf der Vereinbarung schriftlich gekündigt wird.

Die Vereinbarung kann nur aus besonderem Grund gekündigt werden, insbesondere im Falle, dass einer der Vertragspartner seine Verpflichtungen nicht einhält.

4 Entschädigung

Die jährliche Entschädigung beträgt für die gesamte Fläche _____ € (in Worten _____ €).

Der Betrag ist dem Eigentümer auf sein

Konto Nr. _____

bei der _____

BLZ _____

bis spätestens 10 Tage nach Beginn eines jeden Vereinbarungsjahres zu überweisen.

Bei Verzug ist die Entschädigung vom Tage der Fälligkeit an in Höhe von 3 v H. über dem Basiszins der Europäischen Zentralbank zu verzinsen.

5 Änderung durch den Eigentümer

Veränderungen an der Fläche dürfen nur mit vorheriger schriftlicher Erlaubnis des Eigentümers vorgenommen werden.

6 Unterhaltung

Der an die Vereinbarungsfläche grenzende Knick (Wallhecke) wird von der Gemeinde / dem Eigentümer (*Nichtzutreffendes bitte streichen oder entfernen*) soweit aufgeputzt, dass das Reiten nicht gestört ist. Das eigentliche „auf den Stock setzen“ verbleibt bei dem Eigentümer auf seine Kosten.

7 Duldungsüberlassung

Eine Duldungsüberlassung an Dritte ist zulässig. Sie entbindet die Gemeinde nicht von ihren Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung.

8 Abgaben und Lasten

Die bestehenden und zukünftigen öffentlichen Abgaben und Lasten trägt weiterhin der Landwirt.

9 Benutzung

Eine über die Abmessung der vereinbarten Fläche hinausgehende Inanspruchnahme ist nicht gestattet. Soweit es trotzdem geschieht und dadurch Schäden an den Kulturen entstehen - hierzu gehören auch Hufabdrücke in Saaten und neubestellten Flächen -, ist dies einvernehmlich nach der Richtwerttabelle zur Ermittlung von Entschädigungen landwirtschaftlicher Flächen der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein festzustellen und in Geld zu erstatten (Aufwuchsentschädigung je nach Fruchtart).

Es ist nicht gestattet, freilaufende Hunde mitzuführen.

10 Kennzeichnung

Die Gemeinde strebt an, dass die Pferde mit Kopfnummern, die gut sichtbar am Pferd befestigt sind, gekennzeichnet sind.

11 Haftung

Die Gemeinde ist verpflichtet, bei der Umsetzung der Vereinbarung sämtliche gesetzlichen, polizeilichen und sonstigen behördlichen Vorschriften in bezug auf die in Anspruch genommenen Flächen zu beachten und die insoweit erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Die Gemeinde hält für die Dauer der Vereinbarung den Eigentümer insofern von allen Ansprüchen Dritter, die aus der Vereinbarung herrühren können, frei.

12 Investitionen

Soweit zur Abgrenzung der Vereinbarungsfläche aus Sicherheits- oder ökologischen Gründen Zäune oder Durchlässe erforderlich, oder an privaten Wirtschaftswegen Einrichtungen nötig sind, sind diese auf Kosten der Gemeinde herzustellen.

13 Rückgabe

Die Gemeinde verpflichtet sich, bei Ablauf der Vereinbarung die Fläche in dem Zustand an den Landwirt zurückzugeben, der bestand, bevor die geduldete Flächenbeanspruchung begann. Soweit schriftlich genehmigte Einbauten oder Veränderungen vorgenommen sind und der Landwirt diese weiter nutzen möchte, gehen diese unentgeltlich in das Eigentum des Landwirtes über.

14 Sonstiges

Die Entstehung eines Gewohnheitsrechtes oder jedweder dinglicher Berechtigung wird ausdrücklich ausgeschlossen. Die Inanspruchnahme dieser Flächen durch Reiter löst kein Gewohnheitsrecht aus, auch nicht für den Fall, dass die Vereinbarungsfläche in einer Reitwegkarte abgedruckt bzw. in der Örtlichkeit gekennzeichnet wird.

15 Besonderes

Mündliche Nebenabreden sind nicht getroffen. Etwaige Ergänzungen oder Änderungen, einschließlich dieser Klausel, bedürfen der Schriftform. Sollte wider Erwarten eine Bestimmung dieser Vereinbarung ungültig sein, so gelten die übrigen Bestimmungen weiter und die Parteien verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung in eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die dem Sinne der Vereinbarung entspricht.

_____, den _____ 2008
(Ort) (Datum)

(Unterschrift Eigentümer)

(Unterschrift Gemeinde)

Duldungs- und Entschädigungsvereinbarung für das Reiten auf privaten Wegen

Zwischen

Vor- und Zuname _____

Straße _____

PLZ Wohnort _____

Telefon _____

als Eigentümer,
im Folgenden kurz „Eigentümer“ genannt,

und der Gemeinde

vertreten durch den Bürgermeister
im Folgenden kurz "Gemeinde" genannt,

wird folgende Vereinbarung über eine Duldung und Entschädigung des Reitens im Wald und/oder auf Feldwegen geschlossen:

1 Vereinbarte Streckenführung

Vereinbart wird eine Wegstrecke von ca. _____ m Länge in durchschnittlich _____ m Breite in der Gemarkung _____. Flur Nr. _____ RK _____ Flurstück Nr. _____ wie in der anliegenden Karte, die Bestandteil der Vereinbarung ist, farbig markiert, eingezeichnet wurde.

2 Vereinbarungsdauer / Kündigung

Die Dauer der Vereinbarung beträgt ____ Jahre; sie beginnt am _____ und endet am _____. Die Vereinbarungsdauer verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn nicht drei Monate vor Ablauf der Vereinbarung schriftlich gekündigt wird.

Die Vereinbarung kann nur aus besonderem Grund gekündigt werden, insbesondere im Falle, dass einer der Vertragspartner seine Verpflichtungen nicht einhält.

3 Nutzungsentschädigung

Die jährliche Entschädigung beträgt für die gesamte Fläche _____ €
(in Worten _____ €).

Der Betrag ist dem Eigentümer auf sein Konto Nr. _____
bei der _____
BLZ _____

bis spätestens 10 Tage nach Beginn eines jeden Vereinbarungsjahres zu überweisen.

Bei Verzug ist die Entschädigung vom Tage der Fälligkeit an in Höhe von 3 v H. über dem Basiszins der Europäischen Zentralbank zu verzinsen.

4 Änderungen an der Fläche

Veränderungen an der Fläche dürfen nur mit vorheriger schriftlicher Erlaubnis des Eigentümers vorgenommen werden.

5 Art der Duldung

Für den Weg wird ausschließlich eine Duldung als Reit-, Reit- und Fahrweg oder Fahrweg ausgesprochen (*Nichtzutreffendes bitte streichen*). Andere Nutzungen gleich welcher Art, die über den gesetzlich zulässigen Rahmen hinaus gehen, sind nicht gestattet oder bedürfen der besonderen schriftlichen Erlaubnis des Eigentümers.

Eine über die vereinbarte Abmessung hinausgehende Inanspruchnahme angrenzender Flächen ist nicht gestattet.

Es ist den Reitern nicht gestattet, freilaufende Hunde mitzuführen.

6 Unterhaltung

Die Pflege und Instandsetzung der Wege erstreckt sich auf das regelmäßige Freischneiden des Lichtraumprofils für Reiter, das Glattziehen des Weges bzw. das Instandsetzen der offensichtlich durch das Reiten entstandenen Wegeschäden und wird nach folgendem Verfahren durchgeführt:

In einer gemeinsamen Begehung von Eigentümer und Gemeinde wird entsprechend der Beanspruchung der betreffenden Wege die Art und Häufigkeit der jeweiligen Pflegemaßnahme in einem schriftlichen Protokoll festgelegt und allen Beteiligten zugeleitet. Eine solche Begehung findet mindestens einmal jährlich, jeweils im Frühjahr, statt.

Die ggf. anfallenden Pflegearbeiten werden von der Gemeinde für den jeweils in ihrem Gebiet befindlichen Streckenabschnitt übernommen. Die Gemeinde ist berechtigt, diese Arbeiten auf Dritte zu übertragen.

Für die Instandhaltung der Wege, die im Zusammenhang mit der anderweitigen Nutzungen z.B. durch die Landwirtschaft oder sonstiger Erholungsnutzung entstehen, ist der Eigentümer zuständig. Der Eigentümer wird bei seinen Maßnahmen auf die besondere Nutzung als Reit-, Reit- und Fahrweg oder Fahrweg weitgehend Rücksicht nehmen.

7 Abgaben und Lasten

Die bestehenden und zukünftigen öffentlichen Abgaben und Lasten trägt weiterhin der Eigentümer.

8 Kennzeichnung

Die Gemeinde strebt an, dass die Pferde mit Kopfnummern, die gut sichtbar am Pferd befestigt sind, gekennzeichnet sind.

9 Verkehrssicherungspflicht / Haftung

Die Gemeinde übernimmt die Verkehrssicherungspflicht und Haftung, die sich aus der Anlage und der Nutzung der Reit-, Reit- und Fahrwege oder Fahrwege ergeben und hält den Eigentümer evtl. entstehende Schadensersatzansprüche von der Hand.

Hierzu wird die Gemeinde diesen Vertrag beim Kommunalen Schadensausgleich anmelden.

Erforderliche Kontrollintervalle und Verkehrssicherungsmaßnahmen werden entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung zwischen der Gemeinde und dem Kommunalen Schadensausgleich festgelegt und von der Gemeinde durchgeführt.

10 Rückgabe

Die Gemeinde verpflichtet sich, bei Ablauf der Vereinbarung die Wege in einem vergleichbaren Zustand wie übernommen an den Eigentümer zurückzugeben. Soweit schriftlich genehmigte Einbauten oder Veränderungen vorgenommen sind und der Eigentümer diese weiter nutzen möchte, gehen diese unentgeltlich in das Eigentum des Eigentümers über.

11 Sonstige Vereinbarungen

Die Entstehung eines Gewohnheitsrechtes oder jedweder dinglicher Berechtigung wird ausdrücklich ausgeschlossen. Die Inanspruchnahme dieser Flächen durch Reiter/Fahrer löst kein Gewohnheitsrecht aus, auch nicht für den Fall, dass sie in einer Karte abgedruckt bzw. in der Örtlichkeit gekennzeichnet werden.

12 Besondere Vereinbarungen

Mündliche Nebenabreden sind nicht getroffen. Etwaige Ergänzungen oder Änderungen, einschließlich dieser Klausel, bedürfen der Schriftform. Sollte wider erwarten eine Bestimmung dieses Vertrages ungültig sein, so gelten die übrigen Bestimmungen weiter und die Parteien verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die dem Sinne der Vereinbarung entspricht.

_____, den _____
(Ort) (Datum)

(Unterschrift Eigentümer)

(Unterschrift Gemeinde)

Duldungs- und Entschädigungsvereinbarung für das Reiten im Privatwald

Zwischen

Vor- und Zuname _____

Straße _____

PLZ Wohnort _____

Telefon _____

als Eigentümer,
im Folgenden kurz „Eigentümer“ genannt,

und der Gemeinde

vertreten durch den Bürgermeister
im Folgenden kurz "Gemeinde" genannt,

wird folgende Vereinbarung über eine Duldung und Entschädigung des Reitens im Wald und/oder auf Feldwegen geschlossen:

1 Vereinbarte Streckenführung

Vereinbart wird eine Wegstrecke von ca. _____ m Länge in durchschnittlich _____ m Breite in der Gemarkung _____. Flur Nr. _____ RK _____ Flurstück Nr. _____ wie in der anliegenden Karte, die Bestandteil der Vereinbarung ist, farbig markiert, eingezeichnet wurde.

2 Vereinbarungsdauer / Kündigung

Die Dauer der Vereinbarung beträgt ____ Jahre; sie beginnt am _____ und endet am _____. Die Vereinbarungsdauer verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn nicht drei Monate vor Ablauf der Vereinbarung schriftlich gekündigt wird.

Die Vereinbarung kann nur aus besonderem Grund gekündigt werden, insbesondere im Falle, dass einer der Vertragspartner seine Verpflichtungen nicht einhält.

3 Nutzungsentschädigung

Die jährliche Entschädigung beträgt für die gesamte Fläche _____ €
(in Worten _____ €).

Der Betrag ist dem Eigentümer auf sein Konto Nr. _____
bei der _____
BLZ _____

bis spätestens 10 Tage nach Beginn eines jeden Vereinbarungsjahres zu überweisen.

Bei Verzug ist die Entschädigung vom Tage der Fälligkeit an in Höhe von 3 v H. über dem Basiszins der Europäischen Zentralbank zu verzinsen.

4 Änderungen an der Fläche

Veränderungen an der Fläche dürfen nur mit vorheriger schriftlicher Erlaubnis des Eigentümers vorgenommen werden.

5 Art der Duldung

Für den Weg wird ausschließlich eine Duldung als Reit-, Reit- und Fahrweg oder Fahrweg ausgesprochen (*Nichtzutreffendes bitte streichen*). Andere Nutzungen gleich welcher Art, die über den gesetzlich zulässigen Rahmen hinaus gehen, sind nicht gestattet oder bedürfen der besonderen schriftlichen Erlaubnis des Eigentümers.

Eine über die vereinbarte Abmessung hinausgehende Inanspruchnahme angrenzender Flächen ist nicht gestattet.

Es ist den Reitern nicht gestattet, freilaufende Hunde mitzuführen.

6 Unterhaltung

Die Pflege und Instandsetzung der vereinbarten Strecke erstreckt sich auf das regelmäßige Freischneiden des Lichtraumprofils für Reiter, das Glattziehen des Weges bzw. das Instandsetzen der offensichtlich durch das Reiten entstandenen Wegeschäden und wird nach folgendem Verfahren durchgeführt:

In einer gemeinsamen Begehung von Eigentümer und Gemeinde wird entsprechend der Beanspruchung der betreffenden Wege die Art und Häufigkeit der jeweiligen Pflegemaßnahme in einem schriftlichen Protokoll festgelegt und allen Beteiligten zugeleitet. Eine solche Begehung findet mindestens einmal jährlich, jeweils im Frühjahr, statt.

Die ggf. anfallenden Pflegearbeiten werden von der Gemeinde für den jeweils in ihrem Gebiet befindlichen Streckenabschnitt übernommen. Die Gemeinde ist berechtigt, diese Arbeiten auf Dritte zu übertragen.

Für die Instandhaltung der Wege, die im Zusammenhang mit der anderweitigen Nutzungen z.B. durch die Forstwirtschaft oder sonstiger Erholungsnutzung entstehen, ist der Eigentümer zuständig. Der Eigentümer wird bei seinen Maßnahmen auf die besondere Nutzung als Reit-, Reit- und Fahrweg oder Fahrweg weitgehend Rücksicht nehmen.

7 Abgaben und Lasten

Die bestehenden und zukünftigen öffentlichen Abgaben und Lasten trägt weiterhin der Eigentümer.

8 Kennzeichnung

Die Gemeinde strebt an, dass die Pferde mit Kopfnummern, die gut sichtbar am Pferd befestigt sind, gekennzeichnet sind.

9 Verkehrssicherungspflicht / Haftung

Die Gemeinde übernimmt die Verkehrssicherungspflicht und Haftung, die sich aus der Anlage und der Nutzung der Reit-, Reit- und Fahrwege oder Fahrwege ergeben und hält den Eigentümer evtl. entstehende Schadensersatzansprüche von der Hand.

Hierzu wird die Gemeinde diesen Vertrag beim Kommunalen Schadensausgleich anmelden.

Erforderliche Kontrollintervalle und Verkehrssicherungsmaßnahmen werden entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung zwischen der Gemeinde und dem Kommunalen Schadensausgleich festgelegt und von der Gemeinde durchgeführt.

10 Rückgabe

Die Gemeinde verpflichtet sich, bei Ablauf der Vereinbarung die Wege in einem vergleichbaren Zustand wie übernommen an den Eigentümer zurückzugeben. Soweit schriftlich genehmigte Einbauten oder Veränderungen vorgenommen sind und der Eigentümer diese weiter nutzen möchte, gehen diese unentgeltlich in das Eigentum des Eigentümers über.

11 Sonstige Vereinbarungen

Die Entstehung eines Gewohnheitsrechtes oder jedweder dinglicher Berechtigung wird ausdrücklich ausgeschlossen. Die Inanspruchnahme dieser Flächen durch Reiter/Fahrer löst kein Gewohnheitsrecht aus, auch nicht für den Fall, dass sie in einer Karte abgedruckt bzw. in der Örtlichkeit gekennzeichnet werden.

12 Besondere Vereinbarungen

Mündliche Nebenabreden sind nicht getroffen. Etwaige Ergänzungen oder Änderungen, einschließlich dieser Klausel, bedürfen der Schriftform. Sollte wider erwarten eine Bestimmung dieses Vertrages ungültig sein, so gelten die übrigen Bestimmungen weiter und die Parteien verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die dem Sinne der Vereinbarung entspricht.

_____, den _____
(Ort) (Datum)

(Unterschrift Eigentümer)

(Unterschrift Gemeinde)

Auskunft des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR) zur Kompatibilität des Bereitens von Randstreifen landwirtschaftlicher Flächen mit der Aktivierung von EU-Zahlungsansprüchen

Die folgende Auskunft wurde am 20.3.2009 bezüglich einer Anfrage hinsichtlich der Kooperation mit einer Reitweginitiative erteilt. Sie bezieht sich auf einen ca. 3m breiten Reitstreifen am Feldrand, dessen Nutzung für 12 Jahre vereinbart wird.

- Randstreifen, auf denen Reitaktivitäten vom Landwirt geduldet werden, sind nicht aus der beihilfefähigen Fläche der Antragsparzelle herauszurechnen oder gar als eigenständige Antragsparzelle zu deklarieren, da die Reitfläche auf dem betroffenen Schlag flächenmäßig von untergeordneter Bedeutung ist.
- Auf dem flächenmäßig unbedeutenden Reitstreifen kann auch eine andere Kultur, z.B. Gras angesät werden. Dieser Streifen kann, muss aber nicht jährlich bearbeitet und neu bestellt werden. Auch in diesem Fall ist die Gesamtfläche einschließlich des Reitstreifens mit der auf der „Hauptfläche“ angebauten Kulturart zu codieren.
- Die gesamte Fläche der jeweiligen Antragsparzelle – also einschließlich der Fläche des Reitstreifens – bleibt beihilfefähige Fläche zur Aktivierung von Zahlungsansprüchen im Rahmen der Direktzahlungen und ist entsprechend der angebauten Kulturart des Schlages zu codieren.
- Aus der Tatsache, dass der Reitstreifen ggf. ununterbrochen mit Gras angebaut wird und mehr als 5 Jahre [...] nicht Bestandteil der Fruchtfolge ist, resultiert kein Hereinwachsen in einen DGL-Status. Der Reitstreifen kann nicht separat in den DGL-Status hineinwachsen, weil er keine eigenständige Schlagfläche darstellt. Der Reitstreifen teilt quasi das Schicksal der Hauptkultur und wird von dieser mitgezogen, so dass es sich beispielsweise bei einer durchgehenden Grünlandnutzung der Hauptfläche ohne Fruchtfolge im 6. Jahr auch beim Reitstreifen um eine DGL-Fläche handelt.
- Bei einer Flächenkontrolle muss die Duldungs- und Entschädigungsvereinbarung zur Schaffung von Reitmöglichkeiten als begründete Unterlage zum Nachweis der Teilnahme an der kommunalen Reitweginitiative [...] vorgelegt werden. Eine Teilnahme dieser Reitflächen am Schonstreifenprogramm im Rahmen der Agrarumweltmaßnahmen schließt sich aus, da eine Beschädigung der Grasnarbe des Schonstreifens nicht erlaubt ist.
- Aus Sicht des Naturschutzes erwachsen keine Probleme, wenn [...] ein ca. 3 Meter breiter Streifen einer landwirtschaftlichen Nutzfläche zeitlich befristet als Reitweg genutzt wird. Dies gilt natürlich unter der Voraussetzung, dass der Reitweg nicht befestigt wird und angrenzende Knicks nicht beschädigt werden.
Wenn die Reitwegnutzung ausläuft, kann die Fläche weiter landwirtschaftlich genutzt werden (analoge Anwendung von § 10 Abs. 2 Nr. 2 und § 25 Satz 3 Nr. 1 LNatSchG).

Tierhaltererklärung zum grenznahen Verbringen von registrierten Pferden zwischen Deutschland und Dänemark
(owner declaration for crossing the border between Germany and Denmark with horses)

Name und Anschrift des Tierhalters (name and adress of the holder)

Hiermit bestätige ich Folgendes für die aufgeführten Pferde:
(i declare the following points for the listed horses:)

Gesundheitspass-Nr. (Passport-no.):

- **Das Pferd ist / die Pferde sind gesund und weist / weisen keine Anzeichen einer Krankheit auf.**
(The horses are healthy and show no signs of disease.)
- **Das Pferd hat sich/ Die Pferde hat / haben sich vor dem ersten Grenzübertritt mindestens 15 Tage ununterbrochen im Grenzgebiet**
(D: Kreis Nordfriesland, Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg; DK: Tønder, Åbenrå, Sønderborg) **aufgehalten.**
(Prior to passing the border the first time, the horses have been resident for at least 15 days continually in the border area)
- **Das Pferd muss/ Die Pferde müssen innerhalb von 24 Stunden wieder in ihr Ursprungsland zurückkehren.**
(The horses must return to the country of origin within 24 hours.)

Ort, Datum:

Unterschrift:

Wichtiger Hinweis der zuständigen Veterinärbehörden:

Beim Verbringen sind die Equidenpässe mitzuführen !

Hinweise zu an Knicks angrenzende Reit-und Fahrwege

(Stand August 2013)

Fragestellung:

1. Wenn Landwirte Reittrassen entlang ihrer Felder angelegt haben, unterliegen sie dann der Verkehrssicherungspflicht und müssen eventuell entgegen der neuen Knickschutzregelung den Knick steiler aufputzen?
2. Darf der 50cm Schutzstreifen Bestandteil einer gepflegten Reittrasse sein und ggf. von Pferden betreten werden?

Auskunft des Landesamtes für für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR):

1. Wenn es sich um öffentliche, d.h. für alle Reiter zugängliche Reitwege handelt, dann gilt die Privilegierung und der Biotopschutz greift nicht.
2. Der Schutzstreifen darf Bestandteil einer gepflegten Reittrasse sein und gelegentlich betreten werden, sollte aber nicht ständig durchtreten werden, damit Wildkräuter und –gräser noch Lebensraum haben.