



Sicherheit auf Wanderwegen

Ein Leitfaden für Wegebetreiber und Kommunen

Inhalt

- S. 3 **Einleitung**
- S. 4 **Rechtliche Grundlage**
 - § 14 Bundeswaldgesetz / Betreten des Waldes
 - § 25 Landeswaldgesetz Saarland / Betreten des Waldes
- S. 5 **Definitionen**
 - Verkehrssicherungspflicht
 - Waldtypische Gefahren
 - Atypische Gefahren
 - Akute Gefahren
- S. 6 **Empfehlungen für die Einrichtung von Aufbauten an Premiumwegen**
- S. 7 **Personalisierung und Prüfintervalle**
 - Festlegung von Zuständigkeiten
 - Sicherstellung von qualifiziertem Personal
 - Festlegung der Prüfintervalle
 - Festlegung des Prüfverfahrens
 - Dokumentation der Prüfung
- S. 8 Absturzsicherungen
- S. 9 Überquerungshilfen
- S. 10 Rastplätze
 - Aussichtstürme
- S. 11 Spielgeräte
 - Spielplätze
- S. 12 Straßenüberquerungen
- S. 13 **Rettungskonzept für den Fernwanderweg Saar-Hunsrück-Steig (SHS)**
- S. 15 **Einsatz moderner Kommunikationsmittel**

1 Einleitung

Der Startschuss für das Premiumwandern im Saarland liegt mittlerweile ein Jahrzehnt zurück. Im Jahr 2003 wurde das Deutsche Wanderinstitut vom damaligen Wirtschaftsminister beauftragt, erste strategische Überlegungen für die Umsetzung des „neuen Wanderns“ im Saarland zu erarbeiten. Bereits im darauf folgenden Jahr wurden die ersten Premiumwanderwege unter dem Namen „Saarland Tafeltouren“ durch die Tourismus Zentrale Saarland (TZS) ins Leben gerufen. Mittlerweile zählen wir im Saarland über 60 Premiumwanderwege. Das Saarland wird heute auch außerhalb der Landesgrenzen als Wanderdestination mit hohen Qualitätsstandards wahrgenommen.

Neben der Qualität ist in den vergangenen Jahren das Thema „Sicherheit“ stärker in den Fokus der Tourismusverantwortlichen gerückt. Obwohl sich der Erholungssuchende grundsätzlich auf eigenes Risiko in den Wald begibt, ist die zuverlässige Gewährleistung der Verkehrssicherung für den nachhaltigen Betrieb von Premiumwanderwegen von hoher Bedeutung. Dabei muss einerseits eine größtmögliche Sicherheit garantiert und andererseits ein pragmatischer Einsatz von Mitteln angestrebt werden. Zu unterscheiden ist zwischen verkehrssichernden Maßnahmen beim Bau und solchen beim Unterhalt der Wege sowie zwischen akuten, typischen und atypischen Gefahren des Waldes und der Natur.

Im November 2012 führte die TZS den Workshop „Sicherheit auf Wanderwegen“ mit breiter Beteiligung von Touristikern, Wegebetreibern und kompetenten Fachleuten durch. Die Ergebnisse dieses Workshops sowie die Ergebnisse aus Besprechungen auf Gemeinde- und Landkreisebene wurden in dem vorliegenden Leitfaden zusammengefasst. Der Leitfaden soll den verantwortlichen Wegebetreibern und den Kommunen bei der Planung neuer Wanderwege sowie bei Pflege und Erhalt bestehender Wanderwege in puncto „Sicherheit“ eine Hilfe sein.





2 Rechtliche Grundlage

Zur Beurteilung der Verkehrssicherung im Wald können folgende Gesetze als Grundlage herangezogen werden.

§ 14 Bundeswaldgesetz / Betreten des Waldes (Auszug)

1 Das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung ist gestattet [...] Die Benutzung geschieht auf eigene Gefahr. Dies gilt insbesondere für walddtypische Gefahren¹.

§ 25 Landeswaldgesetz Saarland / Betreten des Waldes (Auszug)

1 Das Betreten des Waldes zum Zweck der naturverträglichen Erholung ist jedermann gestattet [...]

5 Die Benutzung des Waldes erfolgt auf eigene Gefahr. Besondere Sorgfalts- und Verkehrssicherungspflichten werden nicht begründet.

Der Bundesgerichtshof (BGH) stellte in seinem Urteil vom 2. Oktober 2012 fest (Az.: VI ZR 311/11), dass das Betreten des Waldes zu Erholungszwecken jedermann im Einklang mit den in § 14 BWaldG erlassenen landesrechtlichen Vorschriften (hier: § 25 des Waldgesetzes für das Saarland) gestattet ist. Die Benutzung des Waldes geschieht jedoch auf eigene Gefahr. Dem Waldbesitzer sollen aus der Tatsache, dass er das Betreten des Waldes dulden muss, keine besonderen Sorgfalts- und Verkehrssicherungspflichten erwachsen. Er haftet deshalb nicht für walddtypische Gefahren wie z.B. das im o.g. Urteil verhandelte Abbrechen eines Astes. Ebenso wenig besteht eine Haftungsgefahr in der freien Landschaft, soweit es um typische, sich aus der Natur ergebende Gefahren geht (siehe Definition Seite 5). Des Weiteren ist es unerheblich, ob durch das Anlegen eines Waldweges zusätzlicher Verkehr eröffnet wurde. Am Urteil des BGH müssen sich in Zukunft die Gerichte aller Bundesländer orientieren, da es sich beim BGH um ein letztinstanzliches Urteil handelt.

¹ Änderung des BWaldG, 31.7.2010



3 Definitionen

Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht (VSP) ist eine deliktsrechtliche Verhaltenspflicht zur Sicherung von Gefahrenquellen, deren Unterlassen zu Schadensersatzansprüchen führen kann. Die VSP folgt aus dem Grundsatz, dass derjenige, der durch die Eröffnung eines Verkehrs auf seinem Grundstück oder auf andere Weise Gefahrenquellen schafft, alle zumutbaren Maßnahmen zu treffen hat, die zum Schutz Dritter erforderlich sind.

Walddtypische Gefahren

Walddtypische Gefahren sind „natürliche“ Gefahren, die von Bäumen und Waldwegen ausgehen. Dafür besteht nach der aktuellen Rechtsprechung keine Haftung durch den Waldeigentümer bzw. Betreiber eines Wanderweges. Das Betreten des Waldes erfolgt auf eigenes Risiko des Wanderers. Das bedeutet, dass es keine Verkehrssicherungspflicht gibt.

Atypische Gefahren

Atypische Gefahren sind Gefahren, die von „künstlich“ geschaffenen Bauwerken ausgehen, die vom Betreiber des Wanderwegs errichtet werden. Da diese durch den Betreiber eines Wanderweges oder Anderen errichtet wurden, entsteht dadurch eine Verkehrssicherungspflicht.

Akute Gefahren

Akute Gefahren z.B. nach Sturmereignissen sind „bei entsprechender Sorgfalt offensichtlich zu erkennen“. Ist z.B. leicht zu erkennen, dass ein großer Ast der angebrochen ist und abubrechen droht in einen Wanderweg hineinragt, so müssen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden. Sollte mit dieser Gefahr in einer auffallenden Sorglosigkeit umgegangen werden, könnte sich daraus eine Haftung ergeben.





4 Empfehlungen für die Einrichtung von Aufbauten an Premiumwegen

Bei der Errichtung der Basisinfrastruktur, bei der Möblierung und bei der Streckenführung eines Premiumwanderweges müssen Aspekte der Verkehrssicherung von Beginn an berücksichtigt werden.

Die Verkehrssicherungspflicht wird vom Wegebetreiber wahrgenommen, durch:

- Erfassen und Beschreiben der Bauwerke (z.B. Erstellen eines Katasters)
- Festlegen von Prüfintervallen (je nach Bauwerk)
- Prüfung durch fachlich geeignete Mitarbeiter oder externe Prüfer (TÜV, etc.)
- ggfls. Schulungen durchführen
- Dokumentation der durchgeführten Kontrollen
- zeitnahe Beseitigen „offensichtlicher“ Gefahren
- frühe Vermeidung von „unnötigen“ Gefahren bei Errichtung der Bauwerke

Bauwerke sollen nur dort errichtet werden, wo sie für die Nutzung des Weges durch den Wanderer unabdingbar sind. Dieser Nutzwert kann über die reine Begehrbarkeit hinaus auch eine Steigerung des Erlebnischarakters mit einschließen.

Die Bauwerke sind in jedem Fall verkehrssicher zu installieren und zu erhalten. Technische Vorschriften müssen hierbei eingehalten werden. Bei der Auswahl der Standorte sind unnötige Gefahren zu vermeiden. Es darf keine Scheinsicherheit entstehen. Wo eine solche Verkehrssicherung nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich ist, sollte auf die Bauwerke verzichtet und eine andere Streckenführung realisiert werden (z. B. kein Geländer an Hangkante und stattdessen Wegführung einige Meter entfernt, keine Himmelsleiter und stattdessen Wegführung über Serpentinafen).

Die Materialien für die Bauwerke sollten so gewählt werden, dass sie eine maximale Witterungsbeständigkeit und einen minimalen Instandhaltungsaufwand sicherstellen. Auch die Beeinträchtigung durch Vandalismus muss berücksichtigt werden.

Neben der Verkehrssicherung sind auch Aspekte des Naturschutzes bei der Planung eines Premiumweges zu berücksichtigen.



5 Personalisierung und Prüfintervalle

Die Personalisierung beinhaltet die klare Festlegung von Zuständigkeiten sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Prüfqualität.

Festlegung von Zuständigkeiten

Die Verantwortung für die Verkehrssicherung liegt beim Eigentümer des Grundstücks bzw. beim Betreiber des Weges. Bei den Premium-Wanderwegen im Saarland sind dies in der Regel die Städte und Gemeinden. Diese müssen innerhalb ihrer Strukturen für die Verkehrssicherung verantwortliche Mitarbeiter benennen.

Sicherstellung von qualifiziertem Personal

Die Arbeiten zur Verkehrssicherung müssen von qualifizierten Kräften vorgenommen werden. Dies können interne Mitarbeiter (hauptamtlich oder ehrenamtlich) sein, die eine einschlägige Berufsqualifikation mitbringen und/oder durch zusätzliche Schulungen für ihre Tätigkeiten qualifiziert werden oder durch externe Dienstleister (z.B. TÜV).

Festlegung der Prüfintervalle

Die Prüfintervalle sind für verschiedene Typen von Bauwerken individuell festzulegen. Dabei müssen Besonderheiten des Bauwerkes wie Material, Gefahrenpotential oder Erkennbarkeit der Gefahr berücksichtigt werden.

Grundsätzlich sollten alle Bauwerke zwei Mal pro Jahr, insbesondere vor Beginn der Wandersaison (Februar/März) und in der Mitte der Wandersaison (Juli/August), kontrolliert werden.

Festlegung des Prüfverfahrens

Die Überprüfung besteht zuerst in einer visuellen Kontrolle der Bauwerke auf offensichtliche Gefahren. Im nächsten Schritt wird die Festigkeit durch Rütteln, Besteigen oder andere Belastungsversuche getestet. Schließlich werden bewegliche Teile (Lager, Ketten, Gelenke) und Verbindungselemente (Schrauben, Nieten, Bolzen) auf möglichen Verschleiß untersucht. Eventuelle verborgene Schäden werden durch Freilegung der kritischen Teile an Verbindungsstellen zwischen Bauwerk und Erdreich analysiert. Bei Bauwerken, die der Bauordnung unterliegen, muss das Prüfverfahren entsprechend modifiziert werden.

Dokumentation der Prüfung



Alle durchgeführten Kontrollen und deren Ergebnisse werden schriftlich dokumentiert. Hierbei sind festgestellte Mängel und getroffene Maßnahmen zur Mängelbeseitigung mit Angabe des Datums und der ausführenden Personen zu vermerken. Die Kontrollunterlagen sollen für die Dauer von fünf Jahren aufbewahrt werden.

Die Umsetzung der Verkehrssicherungspflicht kann die Kommune durchführen:

- mit eigenen sach- und fachkundigen Mitarbeitern
- durch einen sach- und fachkundigen Dienstleister
- durch sach- und fachkundige Ehrenamtliche (In diesem Fall übernimmt die Gemeinde die Haftpflichtversicherung)

Es wird empfohlen, vertragliche Regelungen zu treffen.

Im Folgenden werden bauliche Hinweise und Prüfeempfehlungen für die wichtigsten Typen von Bauwerken gegeben.

Absturzsicherungen



Absturzsicherungen sollten nur dort angebracht werden, wo eine echte Gefahr eines Absturzes mit hoher Gefährdung von Gesundheit und Leben besteht. Ist dies der Fall, muss die Absturzsicherung nach der gültigen Bauordnung realisiert werden. Eine Absturzsicherung ist nicht notwendig, wenn der Wanderer durch die Führung des Weges oder die Positionierung der Infrastruktur in ausreichender Entfernung (mindestens 2,50 m) von der potentiellen Absturzstelle fern gehalten werden kann. Absturzsicherungen sollten nach Bedarf zusätzlich zu den regulären Prüfintervallen kontrolliert werden.

Überquerungshilfen



Dies sind zum Beispiel Brücken, Stege oder Trittsteine. Auch hier sind ergänzend zu den regulären Prüfungen zusätzliche Kontrollen je nach Gefahrenpotential sinnvoll. Wo dies möglich ist, sollten ergänzend Umgehungen realisiert werden.

Rastplätze



Hierzu gehören auch Bänke, Schutzhütten oder Unterstände. Eine Kontrolle im regulären Prüfintervall ist ausreichend. Wichtig ist auch eine regelmäßige Baumkontrolle im Umfeld dieser Einrichtungen.

Aussichtstürme



Hierzu gehören auch niedrigere Aussichtsplattformen. Diese unterliegen als besondere technische Bauwerke den Vorschriften der Bauordnung. Eine Überprüfung im Rahmen der regulären Intervalle ist ausreichend.

Spielgeräte



Durch die intensive Nutzung sind regelmäßige zusätzliche Kontrollen notwendig. Bei robusten Spielgeräten sollten diese alle 3 Monate, bei sonstigen Spielgeräten monatlich erfolgen.

Spielplätze

Spielplätze unterliegen einer erhöhten Verkehrssicherungspflicht. Diese macht zum Beispiel eine wöchentliche Überprüfung notwendig. Daher sollte weitestgehend auf die zusätzliche Anlage von Spielplätzen an Premiumwegen verzichtet werden.

Straßenüberquerungen



Sie sind dort nötig, wo ein Premiumwanderweg eine Straße mit hoher Verkehrsgeschwindigkeit und/oder hoher Verkehrsdichte überquert. Besonders bei Überquerungen mit eingeschränkter Sicht sind Geschwindigkeitsbegrenzungen und/oder Gefahrenschilder notwendig. Eine Kontrolle dieser Sicherungen im regulären Prüfindintervall ist ausreichend. Bei absehbarer erhöhter Frequenz wie z.B. Wanderveranstaltungen sollten zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden.



6 Rettungskonzept für den Fernwanderweg Saar-Hunsrück-Steig (SHS)

Auf dem längsten Premiumwanderweg, dem grenzüberschreitenden Saar-Hunsrück-Steig, ist es in den vergangenen Jahren wiederholt zu ernsthaften Zwischenfällen gekommen, bei denen eine gezielte und vor allem schnelle Hilfe erforderlich wurde.

Es liegt in der Natur der Sache, dass auf Wanderwegen nicht die Sicherheit bestehen und nicht die Rettungsleistung erbracht werden kann, wie an Orten, die an öffentlichen Straßen liegen. Zudem kann jeder Wanderer durch eigene Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen sein persönliches Risiko selbst mindern.

Jedoch sollten im Rahmen des Machbaren einige Standards bzw. Voraussetzungen geschaffen werden, die im Notfall eine Rettungsmaßnahme erleichtern bzw. überhaupt erst ermöglichen. Um ohne größere Verzögerung Hilfe leisten zu können ist es für die Rettungskräfte entscheidend,

- dass sie eine genaue Information über die Notfallstelle und die sonstigen Umstände des Notfalls bekommen und
- dass sie die Notfallstelle zügig erreichen können.

Das Rettungskonzept auf dem SHS beinhaltet:

- Alle 2–3 km werden Rettungspunkte an den befahrbaren Zugangswegen (Waldwegen), die vom SHS gekreuzt werden, errichtet.
- Diese Zugangswege, die von einer Landstraße abgehen, müssen entweder unbeschränkt sein oder die Schranke muss von den Sanitätern ohne Probleme geöffnet werden können.
- An den Rettungspunkten werden Schilder mit folgenden Angaben angebracht (siehe Bild)
- in Anlehnung an die SaarForst-Schilder ein weißes Kreuz auf grünem Hintergrund
- die Notfall-Telefon-Nr. 112 (über alle Netze kostenfrei zu erreichen)
- die KM-Angabe des Weges am Standort
- eine 7-stellige Identifikationsnummer (Blattschnittnummer der Landesvermessungsämter)



- Zur Orientierung wird der SHS durchgehend kilometriert, d.h. es befinden sich Schilder mit einer eindeutigen KM-Angabe entlang des Weges. Diese KM-Angabe entspricht nicht unbedingt den tatsächlich „gewanderten“ KM sondern ist eine feste KM-Angabe.
- Die Rettungsleitstelle und die Rettungsdienste besitzen (digitale) Karten, in denen alle Rettungspunkte eindeutig und georeferenziert eingezeichnet sind (GPS-Angaben).

Dass Rettungskonzept für den SHS gilt nach dessen Umsetzung als Muster für eine Übertragung auf alle Premiumwanderwege im Saarland. Jeder Wegebetreiber sollte jedoch zunächst prüfen, ob alle aufgeführten Komponenten (Rettungspunkte, Kilometrierung) vor Ort auch umsetzbar sind.

Damit das Thema „Sicherheit“ bereits im Vorfeld in das Bewusstsein des Wanderers treten kann ist es wichtig, entsprechende Informationen aufzubereiten und zugänglich zu machen. Die Kommunikation gegenüber den Wanderern könnte wie folgt aussehen:

- Hinweis auf das eigene Sicherheitsverhalten und das Notfallkonzept
 - im Internet
 - in Printprodukten
 - auf den Info-Tafeln an den Einstiegen
- Mögliche Formulierungen
 - „Achten Sie auf diese Schilder und rufen Sie im Notfall die Nr. 112 an“
 - „Sie begeben sich auf eigene Gefahr auf den Weg. Bitte achten Sie im eigenen Interesse auf ...“

Beispiel aus einer Wanderregion in Österreich:



7 Einsatz moderner Kommunikationsmittel

Eine Möglichkeit der Unfall-Vorbeugung stellt die Touren-App der Tourismus Zentrale Saarland (TZS) dar. Eine besondere Funktion der App ist der integrierte „Mängeldetektiv“. Er ermöglicht es den Nutzern, unkompliziert von unterwegs Wegeschäden, fehlende Schilder, aber auch unfallträchtige Stellen direkt an die TZS zu melden. Dazu macht der Nutzer ein Foto der betroffenen Stelle und schreibt eine kurze Notiz dazu. Per Knopfdruck wird die Nachricht inklusive GPS-Koordinate direkt an das Wegemanagement übermittelt.

Die TZS bearbeitet die Meldung im Rahmen ihres Qualitätsmanagements bzw. leitet mögliche Gefahrenstellen an die Wegeverantwortlichen weiter. Die neue Saarland Touren-App steht kostenlos im Apple iTunes-Store und für alle Smartphone-Nutzer mit Android-Betriebssystem im Google Play Market zum Download bereit.



iOS



Android

Impressum

Herausgeber:



Tourismus Zentrale Saarland GmbH,
Franz-Josef-Röder-Straße 17, 66119 Saarbrücken,
Tel.: +49 (0)681 / 927 20-0, E-Mail: info@tz-s.de,
www.tourismus.saarland.de

Redaktion: Tourismus Zentrale Saarland GmbH in Zusammenarbeit mit Saarschleifenland Tourismus GmbH

Titelbild: Tourismus Zentrale Saarland GmbH

Fotos: Tourismus Zentrale Saarland GmbH, Tourismus Qualitätssicherung (TQS), Landkreis Saarlouis, Klaus Wallach

Satz & Gestaltung: Leis & Kuckert Grafikdesign, Saarbrücken