Mountainbikenutzung im Wald

Gemeinsame Standpunkte von WWF Luzern, Pro Natura Luzern, Revierjagd Luzern, WaldLuzern, Verband Luzerner Korporationen, Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband

Die Freizeitnutzung im Wald nimmt zu. Das Mountainbiken steht dabei besonders im Fokus, weil die Nutzung räumlich weit reicht, zunehmend auch in tiefer gelegenen Waldgebieten stattfindet und oft mit konkreten Planungen von Infrastruktur und Wegnetzen verbunden ist. Elektromountainbikes verstärken diese Entwicklung zusätzlich, da sie grössere Distanzen und längere Nutzungszeiten ermöglichen. Durch das höhere Gewicht sowie das stärkere Drehmoment der Elektromotoren verursachen sie beim Anfahren und an Steigungen zudem eine deutlich stärkere Erosion und tiefere Schäden am Waldboden. Zudem braucht es eine strikte Unterscheidung zwischen *Routen* (Signalisation auf dem bestehenden, gemeinsam genutzten Wegnetz) und (neu gebauten) *Pisten/Trails* (exklusive Abfahrtsstrecken wie Flowtrails oder Freeridestrecken ohne Mischverkehr). Die unterzeichnenden Organisationen anerkennen das Bedürfnis nach Erholung und Bewegung im Wald. Der Wald ist Grundeigentum der Waldbesitzenden (72% Private; 17% Korporationen; 10% Bund/Kanton/Gemeinden). Der Wald ist Produktionsgrundlage der Wald- und Holzwirtschaft, ein wichtiger Lebensraum für Wildtiere und Pflanzen, Schutzraum und wichtiger Teil der ökologischen Infrastruktur. Diese Funktionen dürfen durch Freizeitnutzungen nicht geschwächt werden.

Kernanliegen

- **Sensible Gebiete schützen:** Weder Routen noch Trails dürfen durch sensible Lebensräume führen. Dazu gehören insbesondere Wildruhezonen, Wildtierkorridore, Einstandsgebiete von Wildtieren, Brutgebiete und Setzgebiete, gesetzlich geschützte Gebiete von nationaler, regionaler oder kommunaler Bedeutung (wie Flachmoore, Hochmoore oder Amphibienlaichgebiete), Natur- und Sonderwaldreservate sowie Waldflächen mit Vorrang Natur oder Wildtiere. Diese Ausschlussgebiete sowie notwendige Pufferzonen sind verbindlich festzulegen, zu kommunizieren und vor Ort sowie digital erkennbar zu machen.
- **Eigentum und Waldbewirtschaftung respektieren:** Die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ist frühzeitig und verbindlich einzuholen. Waldbewirtschaftung und Jagdbetrieb haben Vorrang. Temporäre Sperrungen müssen jederzeit möglich sein und sind zu respektieren. Haftung, Verantwortlichkeiten und Entschädigung für Nutzung und Mehraufwand sind vor der Bewilligung zu regeln, ohne zusätzliche Haftungsrisiken für die Grundeigentümerschaft. Bewilligungen und Nutzungsvereinbarungen müssen bei Schäden, Nutzungskonflikten oder unzumutbaren Bewirtschaftungserschwernissen angepasst oder widerrufen werden können. Landwirtschaftliche Nutzflächen, insbesondere Biodiversitätsförderflächen, Weiden und Kulturen, dürfen ausserhalb freigegebener Wege nicht befahren werden. Auf gemeinsam genutzten Wegen ist dem Wander- und Fussverkehr bei Planung und Signalisation Vorrang einzuräumen.
- **Mit anderen Erholungsarten abstimmen:** Mountainbiken ist eine von verschiedenen Arten der Erholungsnutzungen. In der Planungsphase ist die Abstimmung mit partizipativen

Prozessen sicherzustellen und die kumulativen Effekte miteinzubeziehen. In Intensiverholungsgebieten und der Agglomeration bedarf es dazu einer Erholungsplanung.

- **Keine neue Erholungsinfrastruktur in störungsarmen Räumen:** Neue Routen und Trails in wenig erschlossenen oder störungsarmen Waldgebieten werden grundsätzlich abgelehnt. Die Nutzung ist auf geeignete bestehende Wege zu konzentrieren. Eine flächige Ausdehnung in abgelegene Waldbereiche erhöht Störung, Vollzugsaufwand und Konflikte. Auch die Dichte der Routen und Trails ist zu begrenzen: Entscheidend sind nicht nur einzelne Strecken, sondern ihre kumulativen Auswirkungen auf Natur, Wildtiere, Grundeigentum und Bewirtschaftung. Die Planung muss deshalb eine angemessene Gesamtdichte sicherstellen. Der Grundsatz «Koexistenz vor Entflechtung» schont die Natur. Ein Neubau von Erholungsinfrastruktur ist daher die allerletzte Option. Zudem ist ein integrales Besucherlenkungskonzept nötig, das auch andere Freizeitaktivitäten mitberücksichtigt.
- **Zeitliche Einschränkungen festlegen:** Offizielle Routen und Trails im Wald dürfen grundsätzlich nur bei Tageslicht befahren werden. Nachtfahrten, künstliche Beleuchtung sowie Nutzungen in sensiblen Zeiten sind auszuschliessen, wo nötig mit saisonalen Sperrzeiten.
- **Wald, Boden und Infrastruktur schützen:** Streckenführung, Bau und Unterhalt müssen Erosion, Bodenverdichtung sowie Schäden an Vegetation und Infrastruktur verhindern. Zuständigkeiten und Finanzierung für Unterhalt, Wiederherstellung und allfällige Schäden sind vor der Bewilligung zu regeln. Auch notwendige Zufahrten für Unterhalt, Notsituationen und Rettung sind mitzudenken. Schnelle Elektrobikes (S-Pedelecs bis 45 km/h) werden auf Fuss-, Wander- und Forstwegen im Wald abgelehnt.
- **Illegale Trails konsequent zurückbauen:** Das Fahren querfeldein abseits von Routen und Trails ist im gesamten Waldgebiet verboten. Illegale Trails sind konsequent zu schliessen und wirksam unbefahrbar zu machen. Für neue Mountainbiketrails ist ein Rückbaurevers mit gesicherter Finanzierung für Unterhalt, Rückbau und Renaturierung vorzusehen. Illegale Routen und Trails auf digitalen Plattformen sind aktiv zu melden und zu entfernen.
- **Vollzug, Monitoring und Finanzierung sichern:** Bewilligungen sind nur vertretbar, wenn Kontrolle, Unterhalt, Monitoring, Haftung, Entschädigung (Mehraufwand, Bodennutzung) und die Finanzierung verbindlich geregelt sind. Der Kanton und die Gemeinden müssen finanzielle Ressourcen für die Überwachung und den Vollzug bereitstellen (zum Beispiel Umweltpolizei oder Rangerdienste). Bei negativen Auswirkungen müssen Anpassungen, Einschränkungen oder Aufhebungen rasch möglich sein.
- **Biketransport steuern:** Bike-Transporte mit Seilbahnen oder Shuttles sollen nur dort erfolgen, wo ein passendes legales Angebot besteht, und zeitlich eingeschränkt wird (Dämmerung, Brut- und Setzzeit). Die Transportunternehmen tragen Mitverantwortung für Lenkung, Unterhalt und Kontrolle.
- **Keine Veranstaltungen in sensiblen Waldgebieten:** Rennen und Grossveranstaltungen erhöhen Störung, Bodenschäden, Sicherheitsrisiken und Vollzugsaufwand und sind in sensiblen Waldgebieten, Schutzgebieten und Wildlebensräumen nicht bewilligungsfähig.

Fazit

Die unterzeichnenden Organisationen sind bereit, sich konstruktiv in die Mountainbikeplanung einzubringen. Voraussetzung ist, dass sich die Planung an den Bedürfnissen und Belastungsgrenzen von Wald, Grundeigentum, Wildtieren und Natur orientiert. Wir befürworten eine aktive Besucherlenkung, die gezielt attraktive Angebote in bereits vorbelasteten Gebieten fördert, um die sensiblen Ruhezonen der Natur zu entlasten. Unser gemeinsames Anliegen ist klar: Ja zu einer geordneten, rechtssicheren und naturverträglichen Besucherlenkung – nein zu einer ungesteuerten Ausweitung der Mountainbikenutzung im Wald.

Anhang: Ausführungen zu den Kernanliegen

Dieser Anhang konkretisiert die Kernanliegen des Haupttexts für Planung, Bewilligung und Vollzug. Er enthält keine zusätzlichen Forderungen.

1. Sensible Gebiete schützen

Mit sensiblen Gebieten sind nicht nur formell ausgeschiedene Schutzgebiete gemeint. Entscheidend ist die ökologische Funktion eines Raums. Dazu gehören insbesondere Wildruhezonen, Wildtierkorridore, Einstände, Brutgebiete und Setzgebiete, Jagdbanngebiete, Moore, Auen, Trockenwiesen und Trockenweiden, Amphibienlaichgebiete, Naturreservate und Sonderwaldreservate, nach dem Natur und Heimatschutzgesetz geschützte Lebensräume und Waldgesellschaften sowie WEP-Gebiete mit Vorrang Natur oder Wildtiere.

Diese Gebiete und notwendige Pufferzonen sind als Ausschlussgebiete zu behandeln, in denen keine zusätzliche Freizeitnutzung zugelassen werden dürfen. Auch bestehende Wege oder bereits gefahrene Spuren begründen keine automatische Eignung. Führt eine Route oder Piste durch ein sensibles Gebiet oder dessen Pufferzone, ist die Linienführung anzupassen, zu redimensionieren oder ganz auf die Route oder Piste zu verzichten. Damit der Schutz wirkt, müssen Ausschlussgebiete in Plänen verbindlich festgelegt, vor Ort erkennbar signalisiert und in digitalen Karten abgebildet werden. Nur so können Schutzräume und Nutzungsräume für Behörden, Grundeigentümerschaft, Jagd, Forst und Bikende verständlich getrennt werden.

2. Eigentum und Waldbewirtschaftung respektieren

Routen und Trails für das Mountainbiken betreffen immer auch Eigentum, Haftung, Sicherheit und die Bewirtschaftung des Waldes. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind bereits in der Planung einzubeziehen; ihre Zustimmung ist vor einer Bewilligung verbindlich einzuholen. Eine planerische Festlegung, eine blosse Duldung oder eine nachträgliche Information begründet keinen Anspruch auf die Nutzung eines privaten Grundstücks. Für Nutzungsvereinbarungen ist eine Möglichkeit zur Anpassung oder zum Widerruf vorzusehen, wenn Schäden, Nutzungskonflikte oder unzumutbare Bewirtschaftungserschwernisse auftreten.

Waldbewirtschaftung und Jagdbetrieb haben uneingeschränkten Vorrang. Routen und Trails dürfen diese Arbeiten weder erschweren noch verteuern. Mehraufwand ist zu entschädigen. Ausserhalb bestehender oder ausdrücklich freigegebener Wege dürfen landwirtschaftliche Nutzflächen, insbesondere Biodiversitätsförderflächen, Weiden und Kulturen, nicht befahren werden. Auf gemeinsam genutzten Wegen ist eine rücksichtsvolle Nutzung sicherzustellen; bei Planung und Signalisation ist dem Fuss- und Wanderverkehr soweit rechtlich möglich Vorrang einzuräumen. Temporäre Sperrungen müssen jederzeit möglich sein, insbesondere bei Holzschlägen, Pflegearbeiten, Gefahrenstellen, Jagdbetrieb oder in ökologisch sensiblen Zeitfenstern. Notwendige Zufahrten für Unterhalt, Notsituationen und Rettung sind frühzeitig mit Forst, Grundeigentum, Jagd und Rettungsdiensten abzustimmen; sie dürfen weder die Waldbewirtschaftung behindern noch neue störende Nutzungsachsen schaffen.

Vor der Bewilligung ist eindeutig zu regeln, wer für Bau, Unterhalt, Signalisation, Kontrolle, Wiederherstellung, Mehraufwand für die Waldbewirtschaftung, Haftung und allfällige Schäden aufkommt. Zusätzliche Haftungsrisiken aus dem Bikeangebot dürfen nicht auf die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer überwälzt werden. Kosten und Entschädigungen sind durch die Projektträgerschaft beziehungsweise die Verursachenden oder, wo vorgesehen, durch die öffentliche Hand zu finanzieren.

3. Mit anderen Erholungsarten abstimmen

Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten ergeben sich durch das Mountainbiken Konflikte mit anderen Erholungssuchen wie Spaziergängerinnen und Spaziergänger (inkl. Hunden), Wandernden, Reitenden usw. Diese nur schwach organisierten Betroffenen sind aktiv in die Planung einzubeziehen. Vor allem in stark genutzten Räumen (Intensiverholungsgebiete, Agglomeration) sind die potenziellen Konflikte besonders gross. Es bedarf deshalb einer aktiv kommunizierten und durchgeführte Partizipation und bei grösseren Projekten einer vorausschauenden formellen Planung mit Auflageverfahren. Dabei sind auch die kumulativen Auswirkungen der Erholungsarten auf das Eigentum und das Ökosystem miteinzubeziehen.

4. Keine neue Erholungsinfrastruktur in störungsarmen Räumen

Störungsarme Räume sind für Wildtiere und für die ökologische Infrastruktur besonders wichtig. Sie sind häufig nicht wirkungsvoll geschützt, erfüllen aber eine zentrale Funktion als Rückzugs-, Setz-, Äsungs- oder Verbindungsräume. Die gemeinsame Nutzung geeigneter bestehender Wege (Koexistenz) ist die umwelt- und landschaftsschonendste Lösung. Eine Entflechtung durch den Neubau separater Bikerouten/-trails kann zu einer erheblichen Zerschneidung der Lebensräume und zu zusätzlichem Flächenverbrauch führen. Ein Neubau von Erholungsinfrastruktur ist daher eine Ultima Ratio (die allerletzte Option). Diese Aussage bezieht sich auf die Erholungsinfrastruktur.

Gerade die zunehmende Beliebtheit von Elektromountainbikes erhöht den Druck auf solche bisher ruhigen Gebiete. Schnelle Elektrobikes (S-Pedelecs mit Unterstützung bis 45 km/h) gelten gesetzlich als Motorfahrzeuge und dürfen im Wald nicht auf Wander- und Fusswegen fahren. Langsame Elektromountainbikes (Unterstützung bis 25 km/h) müssen planerisch gelenkt werden. Neue Trails oder die Legalisierung bestehender wilder Linien in bisher wenig erschlossenen Waldgebieten sind grundsätzlich abzulehnen. Die Planung soll die Nutzung dort bündeln, wo bereits geeignete Wege, Infrastruktur und Kontrolle vorhanden sind. Ziel ist nicht eine flächige Verteilung der Nutzung, sondern eine klare Trennung zwischen intensiv genutzten Räumen und störungsarmen Rückzugsgebieten. Neben der Lage einzelner Routen und Trails ist auch deren Gesamtdichte zu berücksichtigen. Eine hohe Dichte an Bikeinfrastruktur kann durch kumulative Wirkungen zu einer schleichenden Zerschneidung und Beunruhigung von Lebensräumen führen und gleichzeitig Konflikte, Unterhaltsaufwand und Bewirtschaftungserschwernisse für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer erhöhen.

Die Planung muss deshalb die bereits vorhandenen und geplanten Routen, Trails und weiteren Freizeitnutzungen in ihrer Gesamtheit betrachten und eine für Natur, Wildtiere und Bewirtschaftung verträgliche Dichte sicherstellen. Die kumulativen Auswirkungen sind bei Planung und Weiterentwicklung des Bikewegnetzes systematisch zu berücksichtigen. Neue Erkenntnisse aus Monitoring und Vollzug müssen dazu führen können, dass das Netz angepasst, begrenzt oder bei Bedarf reduziert wird. Bestehende Wege zur Erholungsnutzung können im Einzelfall geprüft werden, sofern sie keine sensiblen Gebiete betreffen und keine zusätzlichen Störungen verursachen. Zudem wird ein integrales Besucherlenkungskonzept angestrebt, das auch andere Freizeitaktivitäten wie Orientierungslauf, Waldspielgruppen oder Geocaching umfasst.

5. Zeitliche Einschränkungen festlegen

Die Wirkung des Mountainbikens hängt nicht nur vom Ort, sondern stark auch von der Zeit ab. Dämmerung, Nacht sowie Brut-, Setz und Aufzuchtzeiten sind für die Tierwelt besonders sensibel. Störungen in diesen Zeitfenstern können dazu führen, dass Wildtiere, Vögel sowie Reptilien und Amphibien (insbesondere bei Strecken entlang von Waldrändern, Lichtungen und Feuchtgebieten) Einstände, Äsungsflächen oder Brutplätze meiden. Offizielle Routen/Trails im Wald sollen deshalb grundsätzlich nur bei Tageslicht befahren werden dürfen. (Organisierte) Dämmerungs- und Nachtfahrten, permanente Beleuchtung und künstlich beleuchtete Trails sind auszuschliessen. Wo empfindliche Arten betroffen sind, braucht es zusätzlich saisonale Sperrzeiten.

Zeitliche Regeln müssen verbindlich sein. Sie brauchen eine rechtliche Grundlage, klare Signalisation vor Ort, Eintrag in digitale Karten, Kommunikation über Bike und Tourismuskanäle sowie Kontrollen. Besucherzählungen mit Zeitstempel können helfen, die Einhaltung von Tageszeit oder Saisonregeln zu überprüfen.

6. Wald, Boden und Infrastruktur schützen

Das Mountainbiken kann Boden und Vegetation erheblich belasten, insbesondere bei hoher Frequenz, starken Bremsvorgängen, nassen Böden, steilen Hanglagen oder ungünstiger Linienführung (typische Folgen können Erosion, Bodenverdichtung, Verlust standorttypischer Vegetation, neue Abkürzungen und Schäden an Wegen oder (Wald-)Infrastruktur sein). Streckenführung, Bau und Unterhalt von Mountainbike Infrastruktur müssen deshalb von Beginn an boden- und waldverträglich geplant werden. Erosionsanfällige Hänge, feuchte Böden, sensible Waldstandorte, Waldränder, Kuppen und Bereiche mit besonderer Vegetation sind konsequent zu meiden.

Wo bauliche Eingriffe für das Bikeangebot nötig sind, müssen sie möglichst naturnah, sparsam und mit klar geregeltem Unterhalt erfolgen. Dazu zählen auch Zufahrten für Unterhalt, Notsituationen und Rettung: Sie sind als Teil des Projekts zu beurteilen, möglichst über bestehende Erschliessungen zu führen und so auszugestalten, dass keine zusätzlichen Eingriffe, Störungen, Bodenverdichtungen oder Erosionsschäden entstehen. Ein bewilligtes Angebot ist nur tragbar, wenn der laufende Unterhalt gesichert ist. Dazu gehören die Kontrolle von Entwässerung, Wegzustand, Absperrungen, Signalisation, Lenkungsmassnahmen (Besucherlenkungskonzept aller Freizeitnutzungen im Wald) und Schäden. Werden Boden, Vegetation oder Infrastruktur durch das Bikeangebot beeinträchtigt, müssen Wiederherstellung und Finanzierung im Voraus geregelt sein.

7. Illegale Trails konsequent zurückbauen

Illegale Trails, Abkürzungen und Varianten unterlaufen jede Besucherlenkung. Wenn sie bestehen bleiben, entsteht der Eindruck, dass eine Nutzung geduldet wird. Dadurch steigt das Risiko, dass sich das Netz laufend erweitert und auch sensible Räume immer stärker beansprucht werden. Das Fahren querfeldein abseits von Wegen und Trails ist im gesamten Waldgebiet konsequent verboten. Vor einer Bewilligung ist deshalb zu erfassen, welche wilden Trails im Gebiet bestehen. Diese sind zu schliessen, wirksam unbefahrbar zu machen und wo nötig ökologisch wiederherzustellen. Eine reine Beschilderung reicht meist nicht. Nötig sind bauliche oder natürliche Barrieren wie Längshölzer, Totholz, Steine, Zäune, Pflanzungen oder eine klare Wiederherstellung der Vegetationsdecke. Bei der Bewilligung neuer Mountainbiketrails (Bikeparks, Flowtrails etc.) muss ein rechtsverbindlicher Rückbaurevers vereinbart werden: Die Gelder für den laufenden Unterhalt, den eventuellen Rückbau und die vollständige Renaturierung müssen im Voraus durch die Betreibenden hinterlegt sein, damit diese Kosten nicht auf den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer oder der Allgemeinheit hängen bleiben. Nicht bewilligte Routen und Trails auf Onlineplattformen, Karten Apps und GPS-Diensten (Strava, Komoot etc.) müssen aktiv gemeldet und entfernt werden.

8. Vollzug, Monitoring und Finanzierung sichern

Mit dem Vollzug steht und fällt die Naturverträglichkeit. Schutz und Nutzungskonzepte wirken nur, wenn Zuständigkeiten, Kontrollen, Sanktionen, Unterhalt, Monitoring und Finanzierung verbindlich geregelt sind. Unverbindliche Absichtserklärungen genügen nicht. Der Kanton und die betroffenen Gemeinden müssen finanzielle Ressourcen für die Überwachung, den Vollzug und Kontrollen vor Ort bereitstellen. Ohne Rangerdienste resp. regelmässige Kontrollen durch eine Umweltpolizei ist ein wirksamer Vollzug nicht gewährleistet.

Bereits vor Projektstart braucht es eine Dokumentation des Ausgangszustands (Wildtierbeobachtungen, Zustand von Boden und Vegetation, bestehende wilde Trails). Nach der Bewilligung muss überprüft werden, ob Regeln und Lenkung tatsächlich funktionieren. Das Monitoring soll konkrete Indikatoren enthalten (Besucherzählungen mit Tageszeitstempel, Kontrollen illegaler Trails, Schäden an Vegetation und Boden, Wildbeobachtungen). Das Monitoring muss auch die kumulativen Auswirkungen und die Entwicklung der gesamten Routen- und Traildichte berücksichtigen. Entschädigung für Mehraufwände bei der Bewirtschaftung sowie für Einschränkungen und Ertragsausfälle der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer müssen vor der Bewilligung geregelt und finanziell gesichert sein; die Finanzierung ist durch die Verursachenden oder der öffentlichen Hand sicherzustellen. Zeigen sich negative Auswirkungen oder funktioniert die Lenkung nicht, müssen zusätzliche Auflagen, Sperrungen, Anpassungen oder nötigenfalls die Aufhebung einer Route oder Piste möglich sein.

9. Biketransport steuern

Die Regulierung des Transports von Mountainbikes in Seilbahnen, Bergbahnen und durch kommerzielle oder private Transportunternehmen (wie Shuttles) ist ein wirksames Lenkungsinstrument. Ein Transport von Mountainbikes darf nicht bedingungslos, sondern nur in genauer Abstimmung mit der regionalen Bikerplanung erfolgen. Der Transport darf nur dort erlaubt sein, wo für die entsprechende Mountainbikesparte ein passendes und legales Angebot (spezifische Trails oder Routen) existiert. Fallspezifisch sind Transporteinschränkungen während sensibler Jahreszeiten (zum Beispiel Brut und Setzzeiten) oder Tageszeiten (zum Beispiel Dämmerung und Nacht) zwingend vorzusehen, um wildlebende Tiere zu schonen. Transportunternehmen tragen eine Mitverantwortung für die von ihnen beworbenen und induzierten Angebote: Sie müssen sich finanziell und personell an Lenkung, Unterhalt, Rückbau, Kontrollen und der Sensibilisierung beteiligen.

10. Keine Veranstaltungen in sensiblen Waldgebieten

Rennen und Grossveranstaltungen unterscheiden sich deutlich von der alltäglichen Einzelnutzung. Sie bringen hohe Nutzungsdichten, Trainingsfahrten, Publikum, Signalisation, Verkehr, Lärm, Rettungs- und Sicherheitsdispositive sowie oft temporäre Infrastruktur mit sich. Dadurch steigen Störung, Bodendruck, Konflikte und Vollzugsaufwand stark an. Bei Veranstaltungen sind Rettungs- und Notfallzufahrten im Gesuch ausdrücklich zu prüfen; sie dürfen sensible Bereiche nicht zusätzlich belasten. In sensiblen Waldgebieten, Wildlebensräumen, Schutzgebieten und Ausschlussgebieten sowie während Brut-, Setz-, Aufzuchtzeiten oder weiteren sensiblen Zeiten sind solche Anlässe generell nicht bewilligungsfähig. Ausserhalb sensibler Räume sind Veranstaltungen nur mit einem formell korrekten Verfahren, Zustimmung der Grundeigentümerschaft, klarer Besucherlenkung, gesicherter Finanzierung, Rückbau und Wiederherstellungspflicht sowie verbindlicher Kontrolle zu prüfen. Der Veranstalter muss Verantwortung für sämtliche direkten und indirekten Folgen übernehmen.