

UNTER STROM

Der Boom des E-Mountainbikes lässt nicht nur die Velobranche frohlocken, sondern auch die Tourismusindustrie. Doch es gibt auch Probleme. Wir haben uns bei Bikeplanern und Naturschützern umgehört.



1

Peter Hummel

Vor knapp 20 Jahren mussten Mountainbikerinnen noch für ihre Wege kämpfen. Auf den schönen Trails, den Wanderwegen, beharrten Wanderer auf ihrem angestammten Vorrecht. 2010 sorgte dann ein Positionspapier von BfU, SAC, Schweizer Wanderwege, SchweizMobil, Schweiz Tourismus, Schweizer Tourismus-Verband, Seilbahnen Schweiz und Swiss Cycling zur Koexistenz von Wandernden und Mountainbikenden für einen weitgehenden Burgfrieden – und einen Konsens darüber, dass Wanderwege nicht den Wanderrern gehören, sondern den Gemeinden und damit der Allgemeinheit. Nun aber ist das E-Mountainbiken (E-MTB) in vollem Schwung. Setzt damit auf den Bergwegen die Verteufelung von Neuem ein? Darco Cazin, MTB-Touristiker der ersten Stunde, verneint dies: «Erstens ist das Velobewusstsein heute allgemein viel stärker. Dazu

kommt das Trendthema Elektromobilität, das noch viel grösser ist als die Bikebewegung.» Bezeichnenderweise kam eine erste Bergwöhnung aus Bikerkreisen selber – von Puristen also, die missgünstig auf die Motörler schielten. Inzwischen haben aber auch routinierte und überzeugte «Muskelbiker» erkannt, dass ihnen die Elektrifizierung ganz neue Radian, Reviere und Routen eröffnen kann.

Primär werden aber ganz neue Zielgruppen das E-MTB entdecken – auch wenn bisher die Stromvereinnahmung der Berge noch weit hinter den Erwartungen oder Befürchtungen geblieben ist: Denn obwohl in der Schweiz der Verkauf von motorisierten Mountainbikes letztes Jahr um über 50 Prozent auf 43 220 Stück anstieg, wird nach übereinstimmender Beobachtung der Velobranche ein Grossteil dieser Zweirad-SUV vornehmlich



am Feierabend oder am Sonntag auf Feld-, Wald- und Wiesenwegen oder gar nur in der Stadt spazieren gefahren. Gerade so, wie man das von allen vierradrigen Allrad-SUV längst kennt.

EIN ABBILD DES HELVETISCHEN FÖDERALISMUS

Sicherlich will diese neue Bikergeneration aber verstärkt neue Wege erobern und schneller geradeaus oder gar bergauf fahren – Uphill statt nur Downhill wird zur neuen Disziplin. Jedenfalls ist das E-Mountainbiken im Begriff, eine ganz neue Dynamik auszulösen, mit der die kantonalen Planungsverfahren fast nicht mithalten können.

Als Vorreiter auf dem Gebiet der Mountainbike-integration gilt der Kanton Graubünden mit seinem von 2009 bis 2015 erarbeiteten Projekt «graubündenBIKE», das explizit die Koexistenz aller Nutzerinnen und Nutzern auf dem gesamten (Wander-)Wegnetz vorantrieb. Inzwischen läuft auch schon das Nachfolgeprojekt «graubündenE-MTB». Gemäss Darco Cazin finden sich in der Schweiz alle Grundhaltungen zum (E-)MTB – vom sehr liberalen Kanton Graubünden bis zum konservativen Appenzellerland, das acht fixe Routen ausgewiesen hat und daneben das Biken auf Wanderwegen nicht zulässt.

Sehr bikefreundlich sind hingegen bereits auch das Tessin und Uri; letztes Jahr haben sogar alle fünf Innerschweizer Kantone das Projekt «MTB Zentralschweiz» lanciert. Bike-Touristikerinnen hoffen, dass sich durch den angenommenen «Bundesbeschluss Velo» auch in den übrigen Kantonen einiges bewegen und das (E-)MTB in den nun nötigen Ausführungsgesetzen den heute erforderlichen Stellenwert erhalten wird.

SchweizMobil hat eine Qualitätsoffensive für das «Mountainbikeland Schweiz» am Laufen, eine konzeptionelle Überarbeitung der 15 Jahre alten nationalen und regionalen Routen. Diese entsprechen in weiten Teilen nicht mehr den heutigen Anforderungen, und in einigen Regionen entstand ein Wildwuchs lokaler Routen. Absicht ist es, zusammen mit Kantonen und Tourismuspartnern die bestehenden Routen zu überprüfen und zu optimieren – getreu dem Motto «Qualität vor Quantität». Um Aktualität zu beweisen, hat SchweizMobil letztes Jahr unter der Rubrik «E-Mountainbike in der Schweiz» 40 E-MTB-Touren für Einsteigerinnen aufgelistet – ohne Tragepassagen, höchstens kurzen Schiebestücken und machbar mit einer Akkuladung (max. 1000–1200 Höhenmeter).

KEIN EINFACHER ERSATZ FÜRS SKIFAHREN

Unabhängig von bestehenden oder vielleicht kommenden neuen kantonalen Regelungen haben zahlreiche Wintersportdestinationen bereits heute die Initiative übernommen und selber Angebote kreiert. Quer durch die Alpen sind das bereits 150 Gebiete. Die Absicht ist klar: Das (E-)Mountainbiken soll das rückläufige und wegen Beschneigung immer kostenintensivere Wintersportgeschäft kompensieren. Das Geschäft scheint auch lukrativ zu sein: Alleine Schweizer Biker



haben 2017 mit MTB-Touren schätzungsweise über 1 Milliarde Franken Umsatz generiert. Und wenn es denn gelänge, die Bikerinnen nicht nur für Kurzausflüge, sondern auch für Ferien in die Berge zu locken, könnte eine ganz neue Wertschöpfung geschaffen werden. Darco Cazin warnt allerdings: «Das Biken gibt nicht einfach das neue Skifahren her – die nötige Strukturbereinigung der zu vielen Bahnen und mittelklassigen Logisgeber kann es nicht aufhalten.» Wer auf die Schnelle auf den Zug aufspringen will, wird heute kaum mehr Erfolg haben. Es reicht eben nicht, ein paar Trails zu markieren und eine Karte zu zeichnen. Wer eine seriöse Planung mit minimaler Infrastruktur will, muss mit sechsstelligen Beträgen, wer Trails errichten will, gar mit Millionenbeträgen rechnen. Kein Wunder, sagt Darco Cazin deshalb, dass im ganzen Alpenraum vielleicht drei Dutzend Destinationen das Mountainbiken seriös angehen. Doch was wäre am besten: Bikepark, Flow-Trails, Downhill-Runs? «Sicher nicht alles – lieber weniger, aber das richtig», meint Cazin. Dazu gehöre auch, dass mit einem Unterhaltskonzept ein guter Zustand der Anlagen gewährleistet werde. Bis jetzt beschäftigte erst Davos eine fixe Trail-Crew. Speziell für den E-MTB-Trend scheint die Schaffung kurzer, aber erlebnisreicherer Trails ein Gebot der Stunde zu sein: «Die meisten E-Mountainbiker greifen nämlich nicht nur aus konditionellen, sondern auch aus zeitlichen Gründen zum motorisierten Zweirad. Wie im übrigen Leben heute üblich, gilt eben auch fürs Biken Zeitoptimierung», sagt Cazin. Für ihn gibt es auch noch zu wenige einfache Angebote, die familiautauglich sind: einfachere Trails, die besser zugänglich sind, und auch ein einfacherer Übergang zu anspruchsvolleren Trails.

Gerade deshalb sieht er in den Voralpen noch enormes Potenzial, etwa im Freiburgerland oder im Zürcher Oberland. Hier gebe es zwar zufällig einmal eine Route des «Mountainbikelandes», aber noch so gut wie nirgends stringente Umsetzungen. Die schnelle Erreichbarkeit dieser Regionen könnte auch für die neuen E-Mountainbiker interessant sein – genau im Sinne des «Zeitmanagements».

- 1 | Das Nebeneinander von Wanderinnen und (E-)Mountainbikern gibt zu reden.
- 2 | Die «Mountainbikeland Schweiz»-Route 1 führt von Scuol nach Leysin.

VERBÄNDE IN POSITION

Die Verbreitung der E-Mountainbikes vergrössert die Gruppe potenzieller Nutzerinnen sowie deren Aktionsradius rasant. Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes ist diese Entwicklung nicht unproblematisch. Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und die Verbände Mountain Wilderness, Pro Natura, Bird Life Schweiz und WWF Schweiz haben deshalb ein Positionspapier verfasst. Damit sollen diejenigen, die neue Infrastrukturanlagen errichten, für deren Anliegen sensibilisiert werden.

Acht Positionen haben die Verbände zusammengestellt, die wichtigsten drei davon sind nachfolgend aufgeführt:

KOEXISTENZ VOR ENTFLECHUNG UND VERBOTEN

Wandernde und Mountainbikerinnen können die gleiche Infrastruktur nutzen. Eine Entflechtung führt oftmals zu einer zusätzlichen Zerschneidung von Landschaft und Lebensräumen und zu einem erhöhten Landverbrauch. Auf jeden Fall ist auf die Erstellung von MTB-Pisten zu verzichten in Landschafts- und Naturschutzgebieten sowie weitgehend unerschlossenen Geländekammern.

LANDSCHAFTSVERTRÄGLICHER BAU

Mit der Signalisation von MTB-Routen respektive dem Bau neuer Infrastrukturanlagen ist die Arbeit nicht getan. Der Unterhalt ist bereits auf Planungsstufe realistisch einzukalkulieren, und die Verantwortlichkeiten sind zu klären. Bei der Bewilligung neuer MTB-Pisten muss sichergestellt sein, dass Gelder für den Unterhalt sowie für Rückbau und Renaturierung vorliegen (Rückbaurevers).

LENKUNG DURCH TRANSPORTEINSCHRÄNKUNG

Ein wirkungsvolles Mittel zur Lenkung des Mountainbikens ist die Regulierung des MTB-Transports in Bergbahnen. Er soll deshalb nur in Abstimmung mit einer regionalen MTB-Planung zugelassen werden, und auch nur dann, wenn ein entsprechendes Angebot (Piste, Route) vorhanden ist. ■

ZUM NACHLESEN

Das Positionspapier ist hier zu finden:

→ Info: www.vj-mag.ch/e-mtb-papier

E-BIKES IN DEN BERGEN: DAS SAGEN DIE FACHLEUTE

1 | ROLF SÄGESSER (SAC)

Mountainbiken ist mittlerweile ein Teil des Bergsports. Mountainbiker und Bergwanderer haben sich inzwischen sehr gut aneinander gewöhnt. Die neuen Möglichkeiten des E-MTB können aber zu ungewohnten oder kritischen Begegnungen führen. Heute können steilere Abschnitte mit dem E-Mountainbike gefahren werden. Diese Entwicklung verfolgen wir kritisch. Einige SAC-Hütten mit fahrbaren Zustiegen sind gerade auch für E-MTB attraktiv geworden und werden für mehrtägige Touren genutzt. Der erhöhte Aktionsradius kann SAC-Hütten neue Gäste und mehr Übernachtungen generieren. In SAC-Hütten sind aber der Strom zum Aufladen sowie andere Ressourcen begrenzte Güter. Diese neue Anforderung stellt einen internen Konflikt für den SAC dar, den man noch nicht gelöst hat: Einerseits ist man froh um neue Gäste, andererseits will der SAC weiterhin seine Ideale, in diesem Fall sparsamer, ökologischer Umgang mit Ressourcen, vertreten.

Rolf Sägesser ist beim Schweizer Alpen-Club (SAC) Fachleiter Ausbildung Sommer, was auch den Bereich Mountainbike einschliesst. Er ist selber passionierter Biker und Mountainbike-Guide.

2 | BRUNO HIRSCHI (SCHWEIZMOBIL)

Für SchweizMobil überwiegt der Nutzen der E-MTB-Entwicklung. Dank der Tretunterstützung kann

das Mountainbiken zum Volkssport avancieren, wodurch sich auch die Reputation des MTB-Sports verbessert. Im Auftrag des Astra erarbeiten SchweizMobil und die Schweizer Wanderwege einen Leitfaden für die Planung. Künftig gilt es, in Ballungszentren und in Tourismusgebieten das Thema als Ganzes planerisch aufzugreifen; mit der Signalisation von Wanderwegen und Mountainbike-Routen soll die Nutzung gesteuert werden. Mit einem guten Unterhalt sowie baulichen Massnahmen können Probleme am Weg vermieden werden.

Bruno Hirschi ist Mitglied der Geschäftsleitung von SchweizMobil und zuständig für das Mountainbike.

3 | MAREN KERN (MOUNTAIN WILDERNESS)

Es war es nur eine Frage der Zeit, bis E-Mountainbikes die Szene erobern. Ein Motor bedeutet weniger Mühe und macht es möglich, mit demselben Kraftaufwand weiter in die Natur vorzudringen. Ausserdem sind E-Mountainbikes (momentan) deutlich schwerer als normale Mountainbikes. Noch ist unklar, welche Auswirkungen dieser Trend auf die Natur haben wird. Wir regen deshalb zum Nachdenken an: Inwiefern sollen die eigene Kraft und das eigene Können das Vordringen in die Natur begrenzen?

Maren Kern ist Geschäftsführerin von Mountain Wilderness und fährt Alltags- und Tourenrad.

