

# Wanderwege unter Strom

Wenn auf alpinen Wegen die Interessen von Bikern und Wanderern aufeinandertreffen, drohen die Wanderer den Kürzeren zu ziehen

>> **Gerhard Fitzthum**

*Als ob die Konflikte zwischen Fußgängern und Mountainbikern nicht schon groß genug wären, rollt seit neuestem auch noch die Welle der Pedelecs auf die Alpen zu – und immer höher hinauf. Erweist sich spätestens jetzt die Idee der gleichberechtigten Raumannsprüche von Wanderern und Bikern als Illusion?*



Ende Juni 2018: Der Weg vom Ofenpass zum Lago di Fraele gehört zu den Traumpfadern eines Alpenwanderers. Nach einem kurzen Steilstück geht es fast zwei Stunden lang nur noch leicht aufsteigend durch eine blumenreiche Almlandschaft, immer mit überwältigenden Panoramen und herrlich einsam. Wo sich der Blick ins völlig unverbaute Val Mora öffnet, setze ich mich in die Wiese, mache Brotzeit und strecke mich dann aus. Kurz vor dem Wegdämmern dringt plötzlich ein seltsames Stöhnen an mein Ohr. Ich schaue auf und traue meinen Augen nicht: Ein halbes Dutzend Mountainbiker kommt den steilen Bergweg herauf, grellbunt gekleidet, schwer atmend, die Räder geschultert.

Eine Begegnung der dritten Art, die mehr Verwunderung erzeugt als Ärger. Den gibt es aber eine Stunde später, nach dem Abstieg in die Talsohle, wo der Wanderweg dem Wildbach zu folgen beginnt. Von hinten tauchen nämlich die nächsten Radler auf, wieder im Kollektiv, diesmal aber, weil es abwärts geht, nicht langsam und keuchend, sondern raumgreifend und ziemlich schnell. Kurz darauf kündigt sich eine weitere Gruppe durch rauschenden Splitt und Bremsenquietschen an. An den Rand des Weges zu treten ist keine Option, dafür ist er einfach zu schmal. Man muss in den Geröllhang ausweichen und warten, bis der Letzte vorbei ist. Bei der dritten Gruppe ist einem der Spaß dann vollends vergangen. Der einstmals stille Bergweg ist jetzt ein „Singletrail“, auf dem sich der Fußgänger wie ein Überbleibsel aus den Kindertagen des Alpentourismus vorkommt – ein Fossil, das den modernen Outdoorbetrieb behindert.

Natürlich weiß ich, dass ich nicht alleine auf der Welt bin, sondern die enger werdenden Freizeiträume mit anderen teilen muss. Und natürlich kenne ich das ehrenwerte Patentrezept, das einem in solchen Situationen gern empfohlen wird: die Scheuklappen einfach mal ablegen, sich in Toleranz üben, die anderen verstehen und respektieren lernen. Dann würden sich die Probleme geradezu von selbst lösen. Darüber hinaus habe ich die frohe Botschaft vernommen, dass dem Wanderer auf Bergwegen stets Vorrang einzuräumen ist. So jedenfalls lautet die allgemeine Verhaltensregel, die selbst in Mountainbike-Magazinen zu finden ist – im Editorial zumindest.

Aber wie soll das gehen, wenn die Wege so schmal sind, dass man nicht ungestört aneinander vorbeikommt? Würde man die Parole vom Vortritt des Wanderers wirklich ernst nehmen, so müsste der Biker ständig absteigen, das Rad vom Weg heben und warten, bis der Fußgänger vorbei ist. Oder er müsste so lange hinter ihm herschieben, bis der Weg mal wieder breit genug ist, um vorbeizufahren. Kaum ein Wanderer wäre kaltschnäuzig genug, das dem Pedalsportler zumuten zu wollen – es ist ja offensichtlich, dass die höhere Geschwindigkeit in der Natur seiner Sache liegt. Warum sollte man dem Biker den Spaß verderben, zumal man ja auch selber froh ist, wenn er wieder weg ist? Die Rede vom Vorrecht des Fußgängers ist folglich eine hübsche Leerformel, die niemandem hilft. Vortritt hat stets der Radler – kraft der Tatsache, dass er als Nutzer eines Fahrzeugs einfach schneller ist. Und mehr Platz braucht. Zurückstecken und zur Seite treten müssen diejenigen, für die die Wege einst angelegt wurden.

### Was auf dem Spiel steht

Freilich tun sie das nicht nur aus Nächstenliebe, sondern auch aus Gründen des Selbstschutzes – zwischen den beiden Gruppen besteht nun mal ein unaufhebbares Machtgefälle: Während der Fußgänger gleichsam nackt dasteht, weder Helm noch Schutzkleidung trägt, ist der sicherheitstechnisch aufgerüstete und durch Helm und Brille anonymisierte Mountainbiker auf einem Hightech-Gerät unterwegs, auf dem er weit größere physikalische Energie entwickelt und seiner Umwelt auf diese Weise regelrecht gefährlich werden kann. Auf gemeinsam genutzten Wegen kann sich der Fußgänger aber auch deshalb als Verlierer fühlen, weil ihm weit mehr droht als gelegentliche Unterbrechungen: Auf dem Spiel steht nämlich das spezifische In-der-Welt-Sein des Wanderers, das sich von dem des Bergradlers deutlich unterscheidet.

Was damit gemeint ist? Auch wenn mich ein einzelner Mountainbiker nicht im Geringsten stört, habe ich folgende unschöne Erfahrung gemacht: Schrecken mich in kürzerer Zeit zwei oder drei Mal schnell von hinten kommende Radler auf, so finde ich kaum noch zu meinem Zustand der Entspannung zurück, den ich zuvor hatte. Immer wieder ertappe ich mich nun dabei, dass ich mich beim kleinsten nicht eindeutig lokalisierbaren Ge-

**Einer der ältesten und schönsten Fußwege im Südbündner Val di Campo. Heute begegnen einem hier vor allem Mountainbiker – mit und ohne Motor.**

© G. Fitzthum



Val Mora, ein Weg,  
zwei Geschwindigkeiten.  
Weg ist sie, die Aura der  
Entschleunigung!  
Was dagegen bleibt,  
sind Fahrillen, wie auf  
dem Alpweg von Bormio  
(rechts).

© G. Fitzthum

räusch nervös umdrehe. Statt mit allen Sinnen da und offen zu sein, verbrauche ich einen Teil meiner sensorischen Energie dafür, mich auf die nächste böse Überraschung vorzubereiten, die sich von hinten nähert. Der Tag ist dann gelaufen, die innere Windstille dahin, der Genuss des Loslassens verpufft.

Auf dem Spiel steht also genau das, worum es dem Wanderer eigentlich geht: in einen Modus der Fortbewegung zu kommen, bei dem man für ein paar Stunden einer Welt entkommt, in welcher der Fußgänger – als schwächstes Glied in der Mobilitätskette – überall aufpassen muss, um nicht unter die Räder zu kommen.

### Was Wanderer wollen

Aber ist dies überhaupt das Hauptmotiv des Wanderers? *Den* Wanderer gibt es ja so wenig wie *den* Mountainbiker. Das weite Feld spannt sich vom durchtrainierten, leistungsorientierten Berggeher bis zum spazierengehenden Halbschuhtouristen. Der Erholungs-, Genuss- und Naturerlebnisaspekt spielt jedoch eine zunehmend größere Rolle, wie aktuelle Studien bestätigen. Auf welchem Leistungsniveau auch immer: Die meisten Wanderer und Berggeher wollen Paul Virilios „Land der Geschwindigkeit“ verlassen, mit offenen Sinnen in die Natur eintauchen, jenes entschleunigte In-der-Welt-Sein erleben, das aus den öffentlichen Räumen des 21. Jahrhunderts weitestgehend verschwunden ist.

Damit es zu diesem entspannenden Effekt kommen kann, braucht es natürlich bestimmte Rahmenbedingungen – jene Rahmenbedingungen, die der Gebirgsraum im Unterschied zum Flachland eben noch zu erfüllen schien, weil er abgesehen von einigen Tummelplätzen nicht von Lärm und Hektik und vom Beschleunigungsdruck der modernen Welt beherrscht wird. Die unzugängliche Topografie hat die Alpen ja schon früh zum Fluchtort vor den Zumutungen der technischen Zivilisation werden lassen, zu einer Gegenwelt, die dem Menschen eine unmittelbare Beziehung zur Natur und damit zu sich selbst ermöglicht.

Kurz: Auch wenn er im Gebirge und damit auf anspruchsvolleren Wegen unterwegs ist, geht es dem Wanderer um einen Ausstieg aus der Welt der Auseinandersetzung und der Anspannung. Während für den Mountainbiker Adrenalin das Lebens- und Überlebenselixir ist (und sein muss, weil er sonst folgenschwere Stürze riskiert), braucht der alpine Fußgänger nichts weniger als dieses oder ein anderes Stresshormon. Mit dem Radverkehr wird ihm genau die innere Unruhe aufgedrängt, vor der er in die Berge floh.

Solche Erfahrungstatsachen zeigen, dass sich im diskutierten Konfliktfall keine gleichberechtigten Freizeitgruppen gegenüberstehen, deren grundverschiedene Erlebnisansprüche sich mit Akten der gegenseitigen Rücksichtnahme ausgleichen ließen. Verzichtet man darauf, Wanderwege und Trails sauberlich voneinander zu tren-



nen, so ist die logische Folge ein Verdrängungsmechanismus, den man überall beobachten kann, wo eine größere Anzahl von Mountainbikern in eine Wanderregion drängt. In der Val Mora zum Beispiel. Durch die führt nämlich eine mehrtägige MTB-Alpentransversale, deren Routendaten man sich im Internet herunterladen und die man bei Veranstaltern buchen kann. Obwohl das zum Naturpark Val Müstair gehörende Tal eine höchst attraktive Wandergegend ist, tauchen hier in den letzten Jahren immer weniger Fußgänger auf. Das gilt auch für die anderen Fremdenverkehrsregionen Graubündens, die sich (nach den drastischen Einbrüchen im Wintersportgeschäft) als Bike-Mekka positionieren, den Rad-Bergauftransport per Seilbahn anbieten und die Radler explizit auf Singletrails einladen.

### Wohin ausweichen?

Mit der seit Jahren zu beobachtenden Fokussierung auf die Zielgruppe der Radsportler passiert in den Alpentälern genau das, was zuvor an den deutschen Flussläufen passiert ist, wo die einstmaligen kleinen Wege und Treidelpfade zu asphaltierten Rollbahnen aufgeweitet wurden, auf denen nun Radlerkarawanen unterwegs sind. In beiden Fällen hat die Vertreibung der Fußgänger ihre Ursache nicht darin, dass Radler per se ignorant und rücksichtslos sind, sondern dass sie eben Radler sind und damit eine Mobilitätsform pflegen, die mit der des Wanderers unverträglich ist.

Die aktuelle Diskussion ist also auf dem Holzweg, wenn sie zu harmonisieren versucht, was nicht zu harmonisieren ist. Sie beruhigt sich mit der aufklärerischen Egalitätsfiktion, die nicht wahrhaben will, dass einseitige technische Zurüstungen das Gleichheitsideal unterlaufen. Im Alpenraum allen Nutzergruppen die gleichen Rechte zugestehen zu wollen, führt nicht zu einem Interessenausgleich, sondern zementiert eine Schieflage – den Vorrang des raumgreifenden gerätegestützten Sports vor der stillen Erholung. Die Idee von „Shared Trails“ mag gut gemeint sein, aber sie endet mit der Vertreibung der Schwächeren. Für den Wanderer hat die Ausschilderung solcher Trassen des Mischverkehrs nur genau einen Vorteil: Er weiß jetzt, wo er nicht mehr hingehen muss.

Warum diese Entwicklung nicht hingenommen werden darf? Nun, sehr einfach: Wohin sollte der Fußgänger heute noch ausweichen? Ein Wesen, das in 99,9 Prozent seiner Geschichte einen Schritt vor den anderen setzend in Wald und Flur unterwegs war, ist nun ausgerechnet dort, wo man noch von Natur sprechen kann, in eine Verkehrswelt geraten. Die Forderung, Räume für die freizuhalten, für die das alpine Wegenetz einmal angelegt wurde, ist sonach kein Luxusanspruch einer Elite, die nicht zu teilen bereit ist, sondern der Versuch, die allerletzten Reservate für eine Bewegungsform zu verteidigen, die uns Menschen gemein ist: den aufrechten Gang.

**An Wegen, die für Fahrzeuge konzipiert wurden, hat kaum ein Mountainbiker Interesse. Am reizvollsten sind schmale Bergwege. Das sorgt bei Wanderern für Begegnungen der dritten Art, die im Idealfall friedlich abgehen.**

© G.Fitzthum, DAV/  
Foto: Ch. Pfanzelt

Szenenwechsel: Westalpen, September 2019. Bardonecchia ist ein überschaubarer Fremdenverkehrsort nahe der französischen Grenze, der sich – wie alle Wintersportplätze – in der warmen Jahreszeit als Dorado für Outdoorsportler empfiehlt. Schließlich braucht man ja auch in der warmen Jahreszeit Arbeitsplätze und Umsätze. Die Hauptsaison ist vorbei, es ist Montag. Weil die italienischen Freizeitziele nun nur noch am Wochenende angesteuert werden, ist kein Mountainbiker zu sehen. Und doch ist er omnipräsent. Vor allem auf den Gefällstrecken sind wir mit Pneuspuren konfrontiert, die sich mancherorts knietief in den Boden eingefräst haben.

Studiert man den erschreckenden Zustand der Wege etwas genauer, so lassen sich die Ursachen sehr gut rekonstruieren: Durch die unausweichlichen Bremsvorgänge werden nach und nach die Steine aus dem Boden gelöst, den die Fußgänger mit ihren breiten Sohlen eher noch festtreten. Sie rollen dann in der vertieften Wegmitte abwärts und sammeln sich auf den flacheren Wegpartien, während sich rund um ihre Ursprungsorte Bänder aus losem Sand und Erdreich bilden, die den Wanderer ins Rutschen kommen lassen. Bei jedem Starkregen wird ein solcherart eingefahrener Weg zu einer Wasserrinne, in der nach und nach die Reste der

verbliebenen Wegsubstanz weggeschwemmt werden. Die Trasse verliert ihre ursprüngliche Umgrenzung – was einmal ein Weg nach menschlichem Maß war, ist nun eine von Reifenspuren durchpflügte Schneise. Das alte Gebot, aus Rücksicht auf die Natur auf den Wegen zu bleiben, wird zur Farce. Solche die Erosion fördernden Trassenschädigungen lassen sich auch nicht durch angepasstes und diszipliniertes Fahren verhindern. Als Biker kann man irgendwann ja gar nicht anders, als die bereits eingetiefte Spur zu benutzen, es sei denn, man fährt nebendran über die Wiese oder durch den Wald (was leider allzu oft getan wird, weil dort längst neue Fahrspuren entstanden sind).

### Neue Dimension der Motorisierung

Aber warum die Sache dramatisieren? Es handelt sich ja um eine Entwicklung, die sich auf ohnehin stark genutzte Freizeitregionen konzentriert. Und die Zahl der Pedaltreter, die sich mit Muskelkraft über Berg und Tal mühen, wird sich niemals so sehr erhöhen, dass ein flächendeckendes Problem daraus wird. Wer so denkt, vergisst leider, dass in den letzten Jahren eine beispiellose Welle elektrisch verstärkter Räder auf die Alpen zu- und immer weiter hinauf rollt. In Deutschland wurden 2018 erstmals mehr Mountainbikes mit Elektroan-

## Wanderer und Biker unter einem Dach: Die Situation im ÖAV, DAV und AVS

**ÖAV:** Mountainbiken ist im Wesentlichen über das österreichische Forstgesetz geregelt. Dort wo es nicht explizit erlaubt ist, ist es verboten. Einzelne Regionen und Bundesländer, wie etwa Tirol, unterstützen aktiv die Freigabe von Wegen für das Radfahren mit finanziellen Förderungen, einer Wegehalterpflichtversicherung, einheitlicher Beschilderung und Musterverträgen. Im „Tiroler MTB-Modell“ setzt man schon seit einigen Jahren, vor allem in stark frequentierten Gebieten, auf die Trennung von Mountainbikern und Wanderern auf jeweils für die Nutzergruppe ausgewiesenen eigenen Wegen – auch um Konflikte zwischen Wanderern und Mountainbikern zu reduzieren. In Tirol werden „Shared Trails“ jedoch als wichtige Ergänzung zum Kernangebot gesehen, da nicht überall neue Wege gebaut werden können.

**DAV:** Im Rahmen des vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz geförderten Projektes „Bergsport Mountainbike – nachhaltig in die Zukunft“ erarbeitet der DAV aktuell zusammen mit lokalen Interessensgruppen, wie Gemeinden, Naturschutzverbänden und Sportlern modellhafte Mountainbike-Lenkungskonzepte in den Landkreisen Bad Tölz – Wolfratshausen und Oberallgäu. Ziel dabei ist, Nutzungskonflikte zu minimieren und im

Dialog mit allen Beteiligten zufriedenstellende Lösungen zu finden, wobei auf einem „Shared-Trail-Konzept“ in der bestehenden Wege-Infrastruktur aufgebaut wird. Die gesammelten Ergebnisse sollen im Sinne eines sozial- und naturverträglichen Mountainbikens auch auf andere Regionen mit hohem Nutzerdruck übertragbar sein.

**AVS:** In Südtirol hat der AVS gemeinsam mit allen Interessensvertretern der Landesregierung empfohlen, dass gesetzlich kein Unterschied zwischen MTB und E-MTB (Pedelects) gemacht werden soll. Mit dem entsprechenden Dekret des Landeshauptmannes können seit 2018 die Bürgermeister auf Wanderwegen bzw. Teilstücken das Befahren mit Fahrrädern verbieten, wenn durch das Radfahren Konflikte mit Wanderern oder mit der Land- und Forstwirtschaft auftreten. Unabhängig davon können in Südtirol nur dann MTB-Routen ausgewiesen, beschildert und beworben werden, wenn zwischen Betreiber und Grundbesitzer die entsprechende Vereinbarung unterzeichnet wurde. Demnach sind der gesamte Tourismussektor und auch der AVS als Interessensvertreter für Wanderer, Mountainbiker, Naturschützer und Wegehalter darauf angewiesen, dass MTB-Sportler respektvoll und vorbildlich unterwegs sind, denn ihr Verhalten beeinflusst die weitere Entwicklung.

trieb verkauft als ohne – ein weit höherer Anteil als bei allen anderen Radtypen. Das Image, mit diesen Hightech-Produkten Mobilitätsprothesen für Senioren zu liefern, hat die Fahrradindustrie ohnehin längst abgeschüttelt. Vielmehr haben Trenddesigner wie die von „Bosch ebike systems“ eine ganz neue (Motor-)Sportart und Erlebnisdimension ausgerufen: das „Uphillen“ und den „Uphill-Flow“.

Was damit auf den Erholungsraum Alpen zukommt, ist leicht abzusehen und übersteigt doch das Vorstellungsvermögen. Denn durch die Zusatzmotoren hat sich nicht nur der Bewegungsspielraum der Bergradler massiv erhöht, sondern auch die Größe der Zielgruppe. Axel Doering, der Präsident von CIPRA Deutschland, spricht deshalb von einer „neuen Dimension der Motorisierung

tegie seit Jahrzehnten sein. Denn sie nimmt dem jahrhundertealten Wegenetz die Attraktivität und vertreibt damit die große Mehrheit der Stammgäste. Entschließt man sich nicht umgehend zu klaren Regelungen, dürfte es mit dem Alleinstellungsmerkmal „Alpen als Ort der stillen Erholung“ bald vorbei sein. Und was wird als Nächstes kommen? Monsterräder, mit denen man auch auf Winterwanderwegen fahren kann? Nein, die gibt es ja bereits! Auf ihren Einsatz warten hingegen noch die vierrädrigen Cargo-Pedelecs, die der Automobil-Zulieferer Schaeffler unlängst zur Serienreife gebracht hat: mit Fahrkabinen ausgestattete Hightech-Geräte, mit denen man mühelos auch mehrere Bierkästen auf den Berg transportieren kann. Kein Wunder, dass es selbst der CSU, die eben noch

## *Folgt jetzt die kapillare Erschließung der Alpen, von der kein Fleck mehr verschont bleibt?*

der alpinen Landschaft. Was wir bisher im Winter durch die Seilbahnen hatten, wird durch das E-Bike flächendeckend. Nach den räumlich noch begrenzten Eingriffen für Skigebiete und Funparks folgt jetzt die kapillare Erschließung der Alpen, von der kein Fleck mehr verschont bleibt.“

Betrachtet man die höheren Reibungskräfte der doppelt so schweren Geräte, so werden sich in wenigen Jahren alle Wege, die keinen felsigen Untergrund aufweisen, in trostlose Fahrrinnen verwandelt haben, auch dort, wo keine explizit beworbenen MTB-Arenen zu finden sind – denn mit der Verdreifachung der Geschwindigkeit verdreifachen sich auch die täglich zurückgelegten Distanzen. Wenn man hypothetisch einmal davon ausgeht, dass sich dank der neuen Fahrgeräte die Zahl der Alpinradler in der nächsten Zeit vervierfachen könnte, so bedeutet das zwölf Mal so viele Fahrkilometer wie noch vor wenigen Jahren. Dazu kommen dann noch die vielen ungeübten Bergradler, die sich mit einer Auffahrt zur Hütte begnügen – und hernach oft nicht mehr wissen, wie sie wieder heil herunterkommen sollen.

So gesehen könnte das Anlocken der neuen Velokundschaft die kurzichtigste Tourismusstra-

den Bayerischen Alpenplan aufweichen wollte, zu viel wird. Laut Beschluss des oberbayerischen Bezirksparteitags sollen die „Erholung durch Entschleunigung“ gefördert und „Sperrzonen“ eingerichtet werden, in denen jegliches Radfahren verboten ist. Ob solchen Ankündigungen Taten folgen werden, ist freilich noch ungewiss. Die Vorschläge gehen aber in die richtige Richtung: Es kann ja nun wirklich nicht sein, dass man der Invasion der Motorenwelt in die letzten Refugien der Langsamkeit und Stille achselzuckend zuschaut und in Kauf nimmt, dass nun jeder nach Belieben mit irgendwelchen Fahrzeugen durch die alpine Natur steuern kann – die einen aus Bequemlichkeit, die anderen aus falsch verstandenem Sportsgeist.

So wichtig das E-Bike für die vielbeschworene Verkehrswende auch sein mag – „umweltfreundlich“ ist es nun mal nur genau dann, wenn es die noch viel schädlichere Autofahrt ersetzt. Im alpinen Gelände braucht es eine solche aber nicht zu ersetzen. Denn der motorisierte Freizeitverkehr ist hier seit langem behördlich verboten. Zum Schutz der Natur und zum Schutz derer, die sich aus eigenem Antrieb und ohne technische Hilfsmittel in dieser bewegen wollen.