

E-Biken über Stock und Bein

Boom der E-Mountainbikes heizt Konflikt zwischen Wanderern und Bikern neu an

Daniel Friedli

In den Schweizer Bergen geht es gerade wieder ruppig zu und her. Im Solothurner Jura spannten Unbekannte Metalldrähte über einen Bike-Trail. In Glarus und im Aletschgebiet haben Vandalen gezielt Wegweiser von Bike-Routen zerstört. In Zermatt transportiert die Gornergratbahn nach viel Stunk Biker nur noch ab 16 Uhr, damit die Wanderer vorher Ruhe haben. Graubünden setzt an Hot-spots Vermittler ein, die für ein friedliches Miteinander sorgen sollen. Und im Unterwallis wurde ein Mann verurteilt, der eine Bikerin per Fusstritt und Faust niedergeschlagen hatte.

Dass sich Wanderer und Biker auf Bergwegen in die Quere kommen, ist nichts Neues. Dass sich die Kontroversen jüngst aber wieder häufen, hat einen eindeutigen Grund: die E-Mountainbikes. Ihr Absatz ist in den letzten Jahren regelrecht explodiert (siehe Grafik). 2019 wurden bereits über 50 000 dieser Gefährte verkauft, dieses Jahr dürften es – auch dank dem Veloboom der Corona-Krise – nochmals gut 25 Prozent mehr sein. Laut Zählungen war 2019 schon jeder fünfte Mountainbiker mit Motor unterwegs.

Mehr Stress für Wanderer
Und dies bekommen auch die Wanderer zu spüren: Mit dem E-Bike fährt man entspannter, schneller, länger und weiter. Dementsprechend begegnen die Wanderer mehr Bikern, und vermehrt auch solchen, die noch kaum Übung auf schmalen Pfaden haben. Der Geschäftsführer der Berner Wanderwege, Bernhard Schmidt, stellte darum schon im Frühling fest: «Weil immer mehr E-Bikes auf den Wanderwegen unterwegs sind, führt das zu immer mehr Stress.» Wo immer möglich, so Schmidt, müsse man Biker und Wanderer darum trennen.

Diese Aussage erstaunt, denn sie ritzt gewissermassen einen historischen Kompromiss: 2015 haben sich die Verbände der Wanderer, Bergsteiger, Velofahrer und Touristiker gemeinsam auf eine Art Burgfrieden geeinigt. Das Zaubervort lautete dabei Koexistenz. Wanderer und (E-)Biker sollen im Prinzip dieselben Wege benutzen; getrennte Routen sind nur dort empfohlen, wo es nicht anders geht. Im Übrigen gilt: Friede durch gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz. Fussgänger haben auf Wanderwegen Vortritt, Biker sind aber dort, wo keine expliziten Verbotstafeln stehen, geduldet.

Der E-Bike-Boom bringt diese Losung nun ins Wanken, auch



Enge Verhältnisse: Wanderer und Mountainbiker teilen sich einen Wanderweg auf der Lötschberg-Südrampe.

beim beteiligten Alpen-Club. «Ob die Koexistenz mit den zu erwartenden Entwicklungen (inklusive E-Mountainbikes) auch noch funktioniert, ist offen», schreibt er in einem neuen Positionspapier. Darin stellt der SAC auch klar, dass er selber «für nicht motorisierten Bergsport steht». Und er ruft darum die Hüttenwarte auf, Ladestationen für die Akkus der E-Biker kritisch zu hinterfragen.

Auch beim Verband der Wanderwege tönt es etwas nuancierter als früher. Der alte Kompromiss gelte zwar immer noch, sagt Geschäftsführer Michael Roschi.

«Aber die Situation hat sich entwickelt: Je höhere Frequenzen ein Wanderweg aufweist, desto wichtiger wird es, die Routen zu entflechten.»

Laut Roschi ist dies auch in vielen Regionen bereits gut gelungen. Vor allem die grossen Kurorte sind längst dazu übergegangen, den Bikern eigene Trails anzubieten. Auf der Lenzerheide beispielsweise hat die Gemeinde Vaz/Obervaz eben 1,8 Millionen Franken investiert, um Bike- und Wanderwege zu entflechten.

Temporäre Fahrverbote

Der Haken: Wer Wege entflechten will, braucht mehr Platz. Und das wiederum ruft die Umweltverbände auf den Plan. Sie betrachten den Boom der E-Mountainbikes ohnehin mit Skepsis. «Aus Sicht des Naturschutzes birgt diese Entwicklung Probleme», sagt Raimund Rodewald, Leiter der Stiftung Landschaftsschutz. Umso mehr wehrt er sich dagegen, dass die Wege nun doppelt gebaut werden, so wie dies etwa Sils im Engadin plant. Dort will die Gemeinde zur Entflechtung von Bikern und Wanderern entlang des Sees einen neuen Weg bauen, allenfalls gar auf einem Steg im Wasser. «Das greift viel zu tief in die Landschaft ein», sagt Rodewald. Mit demselben Argument haben seine Stiftung, der WWF und Pro Natura beim Strela-

pass in Davos einen neuen Bike-Trail via Beschwerde gestoppt.

Rodewald beharrt darauf, dass Wanderer und Biker prinzipiell dieselben Routen nutzen. Und wo dies nicht gehe, seien nicht neue Infrastrukturen das Rezept, sondern eine bessere Lenkung des Verkehrs: zum Beispiel über bestehende Umwege oder auch temporäre Fahrverbote.

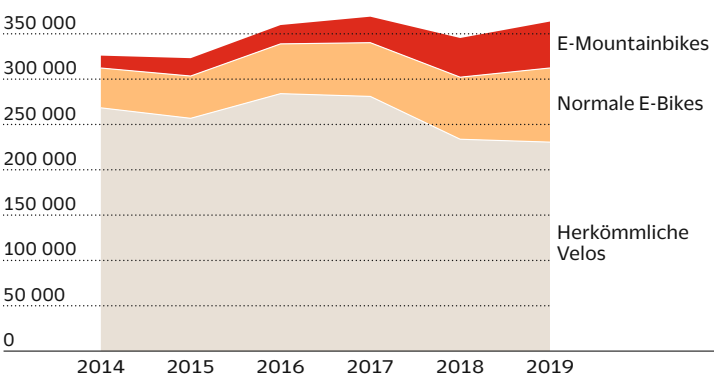
Und die Biker? Sie stehen in diesem Konflikt mittendrin – und irgendwie auf beiden Seiten. «Natürlich wünschen wir uns mehr eigene Trails», sagt Thomas Egger, Präsident des Schweizer Mountainbike-Verbandes. «Aber wir wissen auch, dass dies nicht überall realisierbar ist.» Darum sei es wichtig, dass sich Wanderer und Biker auch weiterhin gegenseitig respektierten, ob mit oder ohne Motor.

Denn die E-Mountainbiker zu vergraulen, wäre laut Egger unsinnig. «Sie bringen neue Bevölkerungsgruppen aufs Velo. Das ist erfreulich und zudem auch eine grosse Chance für den Tourismus.» Der Bike-Verband möchte darum vielmehr, dass auch die Bedürfnisse der E-Biker in der touristischen Planung berücksichtigt werden, etwa indem man künftig für sie auch Ladestationen bereitstellt.

Die Voraussage sei gewagt: Es wird wohl auch weiterhin da und dort gute Vermittler brauchen.

E-Mountainbikes boomen

Neuverkäufe von Velos, E-Bikes für den Alltag und E-Mountainbikes in den letzten sechs Jahren



Quelle: Velosuisse