

E-Mountainbiken im alpinen Raum – ein Trend mit Auswirkungen?

26.10.2022

Text: Sonja Schreiter, MTB Fachberatung

Einleitung

Radfahren in der Natur insbesondere das Mountainbiken erfreut sich nicht erst seit der Corona Pandemie großer Beliebtheit und spielt eine zentrale Rolle für die Gesunderhaltung der Bevölkerung. Das Mountainbiken ist alpine Kernsportart¹, in der Gesellschaft ein fest verankerter Breitensport und Gegenstand zahlreicher wissenschaftlicher Untersuchungen.² Dabei ist festzustellen, dass Mountainbiken in Bezug auf die Natur- und Landschaftsverträglichkeit vergleichbare Auswirkungen hat, wie das Wandern.³ Auch das Miteinander aller Erholungssuchenden funktioniert in der Regel gut und wirft keine bedeutenden Probleme auf.⁴

Seit ein paar Jahren ist allerdings zu beobachten, dass die öffentliche Diskussion um das Thema Mountainbiken vor allem in den Medien zunimmt. In den oft emotionalen aber selten sachlich fundierten Schlagzeilen ist unter anderem von einer erhöhten Belastung der Bergwelt, verstärkten Konflikten mit Wanderern und steigenden Unfallzahlen durch E-Mountainbikende zu lesen.⁵ Dieser Artikel soll dazu beitragen, den Sachstand zum E-Mountainbiken anhand fundierter Kennzahlen und wissenschaftlicher Untersuchungen darzulegen, diesen in die aktuell überwiegend emotional geführte Diskussion über Auswirkungen des E-Mountainbike Trends einzubringen und die Möglichkeit eröffnen, bestehende Unsicherheiten und Bedenken neu zu bewerten.

¹ Mountainbiken, Positionen und Handlungsempfehlungen des DAV

² Deutsche Sporthochschule Köln, Natursportinfo. <https://www.natursport.info/natursportarten/zu-land/mountainbiking/>

³ Kein Unterschied zwischen Mountainbiking und Wandern hinsichtlich Bodenerosion, Vegetationsschäden und Artenreichtum. Wilson & Seney, 1994; Thurston & Reader, 2001; Pickering, Hill, Newsome & Leung, 2009.

Prinzipiell treten durch das Mountainbiken keine absolut neuen Belastungen der Pflanzenwelt auf, die nicht in Zusammenhang mit anderen, die Natur nutzenden Gruppen schon aufgetreten wären.

Wöhrstein, 1993

Reaktion von Wildtieren auf Mountainbiker nicht stärker als auf andere Erholungssuchende. Gander & Ingold, 1995; Papouchis, Singer & Sloan, 2001

⁴ FVA Baden Württemberg, Walderholung mit und ohne Bike II

⁵ Zum Beispiel: Schwäbische Zeitung. E-Bike-Boom belastet Bergwelt, 20.09.2022

Datenlage E-Mountainbike Markt und Nutzung

Die Verkaufszahlen von E-Bikes sind in den letzten Jahren weiter angestiegen. Seit dem Jahr 2018 haben sie sich von 980.000 auf 2 Mio. Stück pro Jahr mehr als verdoppelt.⁶ Im Marktbericht des Zweirad-Industrie Verband e.V. (ZIV) zum ersten Halbjahr 2022 zeichnet sich erstmals eine Stagnation ab.⁷ Der überwiegende Teil an E-Bikes wird in den Segmenten Trekking-, City- und Lastenräder verkauft, wobei das E-Trekkingrad auch nach Aussage von Marktexperten zukünftig zu Gunsten des E-Mountainbikes immer mehr verdrängt werden wird.⁸ E-Mountainbikes haben aktuell einen Marktanteil von 34 %.

Der Trend zum E-Mountainbike lässt sich vor allem darauf zurückführen, dass dieses für viele Radfahrende ein gutes Allround-Bike darstellt, das durch seine breiten Reifen, Scheibenbremsen und Federung mehr Sicherheit und Komfort auch im Alltag bietet.⁹ So gibt in einer Umfrage des Deutschen Alpenvereins (DAV) jeder fünfte an, sein Mountainbike oder Mountainbike-Pedelec im urbanen Raum zu bewegen.¹⁰ In der aktuellen Leserumfrage des E-Mountainbike Magazin ist es sogar jeder vierte, der das E-Mountainbike zum Pendeln im Rahmen der Alltagsmobilität nutzt.¹¹ Zusätzlich geht der Trend zu hochwertigeren E-Bikes, was sich auch im abermals gestiegenen Durchschnittswert von verkauften Fahrrädern in Deutschland widerspiegelt.¹² Auch die Leserumfrage des E-Mountainbike Magazin belegt, dass mit 4.580 Euro im Vergleich zum Vorjahr durchschnittlich 250 Euro mehr beim Kauf eines E-Bikes ausgegeben wurden.¹³ Diese Zahlen zeigen, dass es zwar einen E-Mountainbike Trend gibt, aber nicht jeder, der ein solches Rad kauft, dieses auch segmentspezifisch nutzt. Zudem spiegelt sich in den Umfrageergebnissen des IfD Allensbach wider, dass der E-Mountainbike Trend nicht zu einem Anstieg an Menschen führt, die sich als Mountainbiker*innen bezeichnen und somit ihr Sportgerät auch eher segmentspezifisch einsetzen würden. Von 2013 bis heute ist die Zahl derer, die angeben regelmäßig in ihrer Freizeit Mountainbike zu fahren, von 3,36 Mio, nur geringfügig auf 3,82 Mio. gestiegen.¹⁴ Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass viele aktive Mountainbikende auf ein E-Mountainbike umgestiegen sind oder sich dieses als Zweit-Rad angeschafft haben. Dafür sprechen auch die Ergebnisse der Leserumfrage des E-Mountainbike Magazin. In dieser gaben 54 % an, zusätzlich noch ein normales Mountainbike zu besitzen und ein Großteil war auch schon vorher ohne Tretunterstützung unterwegs.¹⁵ Es lässt sich demzufolge festhalten, dass es eine gewisse Überschneidungsmenge von Mountainbikenden mit und ohne

⁶ ZIV. Marktdatenpräsentation 2022 für das Geschäftsjahr 2021

⁷ ZIV. Marktdaten 1. Halbjahr 2022

⁸ E-Mountainbike Magazin. <https://ebike-mtb.com/das-beste-trekking-ebike-test-2/>

⁹ ZIV. Marktdatenpräsentation 2022 für das Geschäftsjahr 2021 und E-Mountainbike Magazin. <https://ebike-mtb.com/das-beste-trekking-ebike-test-2/>

¹⁰ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

¹¹ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

¹² ZIV. Marktdatenpräsentation 2022 für das Geschäftsjahr 2021

¹³ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

¹⁴ AWA Auszug Codebuch 2021. IfD Allensbach. https://www.ifd-allensbach.de/fileadmin/AWA/AWA_2021/Codebuchausschnitte/AWA2021_Sport_Freizeit.pdf

¹⁵ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

Tretunterstützung gibt. Des Weiteren führen die steigenden Verkaufszahlen von E-Mountainbikes auch nicht unmittelbar zu einem Anstieg der Nutzerzahlen.

Aus den Recherchen zur räumlichen Nutzung von Mountainbikes und E-Mountainbikes geht hervor, dass lediglich 32 % der Mountainbikenden im DAV Touren in den Alpen fahren. Der große Anteil der Touren, der auf die Mittelgebirge entfällt, lässt sich durch die Wohnortnähe vieler Mitglieder zu diesen erklären. Das spiegelt sich auch im Startpunkt der Touren wider. Über 80 % starten diese im Umkreis von 50 km um ihren Wohnort, wobei fast die Hälfte sogar direkt ab der Haustür losfährt.¹⁶ Dies zeigt auch die Umfrage der Deutschen Initiative Mountainbike e.V. (DIMB) von 2010: Nach dieser beginnen 82 % der Mountainbikenden ihre Touren direkt vor der Haustüre. Für 85 % der Befragten liegt ihr Hausrevier in mit dem Rad erreichbarer Nähe.¹⁷ Es liegt nahe, dass sich unter diesen auch einige E-Mountainbikende befinden. Egal ob mit oder ohne Tretunterstützung, in den Alpen fahren die meisten aktiven Mountainbikenden nicht regelmäßig.

Das Hotspot-Phänomen

Eine Mehrbelastung des alpinen Raumes in der Fläche speziell durch E-Mountainbikende ist aus den dargestellten Daten zu Markt und Nutzung nicht ableitbar. Vielmehr scheint es sich um die Wahrnehmung einer Zunahme derer zu handeln. Diese lässt sich durch die Ballung von vielen Erholungssuchenden, unter denen sich auch E-Mountainbikende befinden, besonders an schönen Wochenendtagen in grundsätzlich stark touristisch frequentierten und beworbenen Gebieten erklären - den sogenannten Hotspots. Dieses Phänomen tritt über alle Freizeitaktivitäten hinweg auf. Speziell beim E-Mountainbiken könnte dieses zudem durch das gestiegene Verleihangebot von Mountainbikes mit Tretunterstützung bei Anbietern wie z.B. Radgeschäften und Hotels in beliebten Tourismus- und Urlaubsdestinationen und das gestiegene Interesse auch unter Mountainbikenden, vor allem im Urlaub etwas Neues wie das E-Mountainbike auszuprobieren, verstärkt werden.¹⁸ „Es gibt in den Alpen eine Konzentration auf 200 bis 300 Hotspots. Gleichzeitig vereinsamen bisweilen Gebiete ein paar Kilometer weiter. Die Hotspots sind für viele eine sichere Nummer. [...] Orte, die von den Massen links liegen gelassen werden, gibt es in den Alpen viel mehr als Hotspots.“¹⁹ Betrachtet man zudem die Datenlage zum Ausübungszeitpunkt der Mountainbike-Touren, ist zu erkennen, dass der überwiegende Teil der (E-) Mountainbike Touren am Wochenende stattfindet, was durch die üblicherweise vermehrt zur Verfügung stehende Freizeit an diesen nachvollziehbar ist.²⁰

Demzufolge ist es in erster Linie in diesen speziellen Gebieten relevant, durch eine professionelle, strategische und proaktive Planung ganzheitliche und nachhaltige Konzepte zu entwickeln, die unter anderem auch die Bedürfnisse der E-Mountainbikenden berücksichtigen. Zudem sollte dort der durch die Verleihangebote wohl höhere Anteil an Neu- und Wiedereinsteigern und spontan Nutzenden mitgedacht werden.

¹⁶ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

¹⁷ Aufbereitete Ergebnisse der Großen Bikerumfrage 2010 der Deutschen Initiative Mountainbike e.V.

¹⁸ Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022): Mountainbike-Monitor 2022 (Infrastruktur)

¹⁹ Zitat Darco Cazin. <https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/456696/EMTB-01-Cazin.pdf>

²⁰ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

Bedürfnisse und Beweggründe

Wie bei den Mountainbikenden ohne Tretunterstützung handelt es sich auch bei den E-Mountainbikenden um eine eher heterogene Nutzergruppe, für die eine stereotypische Charakterisierung kaum möglich ist.²¹ Anhand von Umfragen des DAV, des E-Mountainbike Magazin und Publikationen aus der Schweiz können aber aus deren Ergebnissen zu Bedürfnissen und Motiven beim E-Mountainbiken einige Erkenntnisse für die Nutzergruppe der E-Mountainbikenden abgeleitet werden.

Es zeigt sich, dass die Bedürfnisse und Beweggründe von Mountainbikenden mit und ohne Tretunterstützung grundlegend deckungsgleich sind, was sich auch durch die bereits dargestellte Überschneidung bei den Nutzenden beider Gruppen erklären lässt. Übergänge zwischen den Nutzergruppen gestalten sich dabei fließend. Bereits 2010 zeigte die Umfrage der DIMB, dass die überwiegende Mehrheit der Mountainbikenden sich selbst in die Kategorien Trail und All Mountain einordnet.²² So gruppieren sich auch bei der Umfrage des DAV 65 % als Touren- und 55 % als Trailbiker*in ein. An Dritter Stelle wurde mit 44 % die Kategorie Genussbiken gewählt, bei der unabhängig von der Wegepräferenz nicht die Leistung oder sportliche Ambition im Vordergrund steht. Es zeigen sich aber auch Unterschiede bei den Bedürfnissen, welche bei der Gruppe der E-Mountainbikenden folgendermaßen zu ergänzen sind. E-Mountainbikende sind noch öfter mit Partner oder Familie unterwegs. Weiter geben 70 % der Befragten an, dass ihnen Einsamkeit und keine anderen Nutzer zu treffen nicht wichtig sind. Beides lässt auf einen besonderen Stellenwert des sozialen Aspekts bei den mit Tretunterstützung Fahrenden schließen. Auch Einkehrmöglichkeiten wie z.B. Hütten, die sich 60 % der befragten E-Mountainbikenden wünschen, spielen eine größere Rolle. Das Vorhandensein von Lademöglichkeiten für den Akku geben lediglich 42 % als wichtiges Kriterium an. Ein attraktives und vielfältiges Landschaftsbild ist wiederum mit über 90 % für alle Mountainbikenden auf ihren Touren wichtig.

Betrachtet man die bevorzugt genutzte Infrastruktur, sind naturnahe schmale Wege bei beiden Gruppen, mit und ohne Akku, gleichermaßen beliebt.²³ So gaben auch 62 % der befragten E-Mountainbikenden an, am liebsten auf Trails zu fahren.²⁴ Die Wegepräferenz „Trails bergauf“ wird von Mountainbikenden mit und ohne Akku mit 20 % angegeben und nimmt damit in beiden Gruppen einen eher geringen Stellenwert ein.²⁵ Dieses Ergebnis wird in der Leserumfrage des E-Mountainbike Magazin bestätigt, in der 21 % der Befragten angaben, mit ihrem E-Mountainbike auch Trails bergauf zu fahren. Egal ob mit oder ohne Unterstützung wird beim Bergauffahren vor allem in den Alpen, da dort die Wege meist steiler sind, eher die Forststraße bevorzugt.²⁶ Es scheint aber unter E-Mountainbikenden im Gegensatz zu Mountainbikenden ohne Motor eine geringfügig erhöhte Präferenz vor allem bergab

²¹ Elektro-Mountainbikes: Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft und mögliche Lösungsansätze“, Gutzwiller/ Uni Zürich, 2019

²² Aufbereitete Ergebnisse der Großen Bikerumfrage 2010 der Deutschen Initiative Mountainbike e.V.

²³ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

²⁴ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

²⁵ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

²⁶ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

bezüglich Forststraßen zu geben.²⁷ Mit 38 % fällt auch der Anteil derer, die mit dem E-Mountainbike gerne auf breiten Schotterwegen unterwegs sind, in der Umfrage des E-Mountainbike Magazin etwas höher aus als bei Umfragen unter konventionell Mountainbikenden. Dies könnte auf den aufgrund des aktuellen Trends wohl etwas höheren Anteil an Neu- bzw. Wiedereinsteigern unter den E-Mountainbikenden mit eher geringer Fahrtechnik zurückzuführen sein, die sich auch laut Experten aus der Schweiz auf breiten Forststraßen wohl fühlen und diese bevorzugen.²⁸

Bei den Beweggründen ist das am häufigsten in den Umfragen genannte Motiv wie bei Mountainbikenden ohne Unterstützung auch das Naturerlebnis, welches über 90 % der befragten E-Mountainbikenden als sehr wichtig oder eher wichtig nennen. Dieses teilen sie sich mit allen anderen Nutzergruppen auf den Wegen. Der Aspekt Fitness und Gesundheit steht mit knapp 80 % bereits an zweiter Stelle. Dies legt nahe, dass die befragten E-Mountainbikenden ebenfalls fahren, um sich sportlich zu betätigen und im Rahmen eines aktiven Lebensstils etwas für ihre Gesundheit tun möchten. Viele Menschen fahren außerdem mit Unterstützung, um z.B. einzelne Belastungsspitzen oder gesundheitliche Einschränkungen wie z.B. Knieprobleme auszugleichen. Außerdem ist ein oft genanntes Motiv Leistungsunterschiede z.B. des Partners auszugleichen und so ein schönes Gruppenerlebnis zu ermöglichen. Der Akku eröffnet überdies nicht nur der Gruppe schon immer sportlicher, aber aufgrund des Alters nicht mehr so leistungsfähiger Menschen, die Möglichkeit Ziele zu erreichen, die wegen Kondition oder Entfernung schlechter oder nicht erreichbar wären.²⁹ Durch die zunehmende „Überalterung“ unserer Gesellschaft, könnten diese Motive zukünftig eine noch größere Rolle spielen. Auch der Spaß an dieser Bewegungsform stellt eines der oft genannten Motive dar.³⁰ Einen wichtigen Stellenwert scheint beim E-Mountainbiken auch die Möglichkeit zur Zeitoptimierung und Erlebnisverdichtung in Freizeit und Urlaub einzunehmen, was sich auch in den Ergebnissen der genutzten Umfragen von DAV und E-Mountainbike Magazin widerspiegelt. So ist für gleichermaßen 40 % der Befragten wichtig, durch die Tretunterstützung die Möglichkeit zu mehr Erlebnis bzw. mehr Strecke in weniger Zeit zu haben.³¹ Auch eine zusammenfassende Publikation zum Thema E-Mountainbiken aus der Schweiz bestätigt, dass die Weiterentwicklung der Freizeitmobilität, die auch das Aufkommen der E-Mountainbikes kennzeichnet, eben diese Möglichkeit der Freizeitoptimierung, wie sie in modernen Gesellschaften gefragt ist, bietet.³²

Es lässt sich festhalten, dass E-Mountainbiken für viele Menschen aus unterschiedlichen Beweggründen den Zugang zum Radfahren in der Natur erleichtert oder optimiert, und neue Erlebnismöglichkeiten eröffnet.

Naturschutzfachliche Aspekte

²⁷ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

²⁸ Elektro-Mountainbikes: Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft und mögliche Lösungsansätze“, Gutzwiller/ Uni Zürich, 2019

²⁹ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

³⁰ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

³¹ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

³² Elektro-Mountainbikes: Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft und mögliche Lösungsansätze“, Gutzwiller/ Uni Zürich, 2019

Im folgenden Abschnitt werden die Nutzungsmöglichkeiten, welche insbesondere das E-Mountainbiken eröffnet, in Bezug auf mögliche Auswirkungen speziell im Bereich Natur- und Artenschutz beleuchtet.

Mountainbiken ist eine wegegebundene Natursportart. Dabei benutzen Mountainbiker mit und ohne Tretunterstützung die gleichen Wege. Nach Auffassung der Nutzergruppe bedarf es überdies auch keiner speziell angelegten Infrastruktur für E-Mountainbiker.³³ Hieraus ergibt sich demzufolge keine naturschutzrelevante Störung. Auch in Bezug auf die Erosion ergeben sich keine relevanten Unterschiede zu normalen Mountainbikes.³⁴ Es wird aber grundsätzlich empfohlen, stark frequentierte Wege durch geeignete wegebauliche Maßnahmen dem erhöhten Nutzeraufkommen anzupassen. Das Fahren abseits von Wegen ist nicht vom Betretungsrecht gedeckt und kann, wie das querfeldein Gehen auch, Schäden an Flora und Fauna verursachen.

Eine Fragestellung, die in den öffentlichen Diskussionen des Öfteren aufgeworfen wird, ist, ob alle E-Mountainbiker auch bis auf die Bergspitzen oder in abgelegene Gebiete fahren, nur weil ihr Sportgerät dies potenziell erleichtert. Grundsätzlich erfordert das Fahren in steilen alpinen und technisch anspruchsvollen Lagen ein hohes Maß an Bergtauglichkeit und eine sehr gute Kondition und Fahrtechnik. Trage- und Schiebepassagen sind zudem mit dem E-Mountainbike aufgrund des höheren Systemgewichts deutlich schwieriger zu bewältigen als mit dem normalen Mountainbike. Schon allein deswegen dürfte diese Möglichkeit insbesondere abseits der durch breite Schotterstraßen erschlossenen Gebiete nur wenigen geübten Mountainbikern offenstehen. Hinzu kommt, dass nicht jeder, der sich ein E-Mountainbike zulegt, auch den Anspruch hat mit diesem über anspruchsvolle und schmale Wege den Gipfel zu erklimmen. Diese Aussage wird durch die Feststellung, dass auch mit Tretunterstützung nicht mehr schmale Wege bergauf gefahren werden wie mit einem herkömmlichen Mountainbike, unterstützt.³⁵

Des Weiteren ist auch die Tourengestaltung von Mountainbikern mit und ohne Akku vergleichbar. Eine durchschnittliche Tour mit dem E-Mountainbike umfasst gemäß dem aktuellem Mountainbike Monitor des Mountainbike Tourismusforum Deutschland 1181 hm und 51 km. Eine konventionelle Mountainbike-Tour 1025 hm und 43 km.³⁶ So gaben auch in der Befragung des DAV nur 17 % der E-Mountainbiker an, Touren mit mehr als 1000 hm zu fahren. Es zeigt sich aber, dass mit Unterstützung häufiger Touren mit längeren Distanzen auch über 50 km gefahren werden. Der Großteil fährt allerdings, wie bei den Mountainbikern ohne Akku auch, Touren zwischen 30 und 50 km Länge. In der Leserumfrage des E-Mountainbike Magazin gaben sogar 84 % an Touren unter 50 km zu fahren.³⁷ Der im Durchschnitt etwas größere Umfang einer E-Mountainbike Tour lässt sich mit großer Wahrscheinlichkeit darauf zurückführen, dass die „Anreise“ zum eigentlichen Startpunkt der Tour mit einfließt, da auch längere Anfahrten mit dem Rad und ein Start der Tour ab der Haustür leichter zu absolvieren

³³ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

³⁴ A Comparison of Environmental Impacts from Mountain Bicycles, Class 1 Electric Mountain Bicycles, and Motorcycles: Soil Displacement and Erosion on Bike-Optimized Trails in a Western Oregon Forest, International Mountain Bicycling Association, 2016

³⁵ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

³⁶ Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022): Mountainbike-Monitor 2022

³⁷ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

sind.³⁸ Dies wäre auch aus Sicht des Klimaschutzes zu begrüßen. E-Mountainbikende fahren demzufolge im Durchschnitt zwar etwas größere Distanzen, aber nicht höher hinaus wie konventionell Mountainbikende. Die Potenziale des E-Mountainbikes werden von vielen Nutzenden vor allem dafür eingesetzt, das erhöhte Bedürfnis nach Zeitoptimierung und Erlebnisverdichtung in Freizeit und Urlaub zu bedienen.³⁹ Immer mehr Mountainbikende sind zudem multisportiv unterwegs und üben unterschiedliche Sportarten auch kombiniert aus.⁴⁰ Dass nur sehr wenig E-Mountainbikende die Unterstützung dazu nutzen dürften die Grenzen des Möglichen auszureizen, bestätigt auch die Erkenntnis, dass für 77 % die Akkukapazität für ihre geplante Tour ausreichend ist und lediglich 18 % überhaupt einen zweiten Akku besitzen.⁴¹

Der Einsatz von E-Mountainbikes in der Anfahrt z.B. für anspruchsvollere Wanderungen oder Skitouren im Frühjahr kann aber indirekt zu einer allgemeinen Zunahme an Erholungssuchenden und einem geänderten zeitlichen Nutzungsverhalten derer auch in höheren und abgelegeneren Gebieten beitragen. So könnte sich z.B. aufgrund der durch die elektrische Unterstützung ermöglichten Zeitersparnis die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass E-Mountainbikende früher am Tag in höheren oder abgelegeneren Lagen ankommen, in denen die dort lebenden Wildtiere noch nicht an diese verschobene tageszeitliche Störung gewöhnt sind. Deswegen ist es aus Sicht der Autorin sinnvoll, E-Mountainbikende speziell für diese Belange des Natur- und Artenschutzes und für die dementsprechende Anpassung des Startzeitpunkts ihrer Touren zu sensibilisieren.

Datenlage Unfallzahlen

Die anfängliche Annahme, durch den E-Mountainbike Trend könnten sich die Unfallzahlen am Berg signifikant erhöhen, wurde bereits 2018 von Norman Bielig in seinem Beitrag „Alpine Sicherheitsaspekte des Pedelec Mountainbikens“ behandelt und konnte nicht bestätigt werden.⁴² Obwohl E-Mountainbikes im Durchschnitt ein um ca. 5 bis 7 kg höheres Systemgewicht haben, welches vor allem auf steilen aufgeschotterten Forststraßen, die tendenziell mit höherer Geschwindigkeit befahren werden können und vermehrt von Einsteigern mit geringer Fahrtechnik vor allem bergab genutzt werden, eine kontrollierte Fahrweise erfordert, sind die Unfallzahlen nicht im selben Maße angestiegen wie deren Verbreitung. Im Bereich Mountainbiken liegt der Unfallanteil von E-Mountainbikes bei lediglich 11 %.⁴³ Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass sich der überwiegende Teil auch der unsicheren Nutzenden in der Regel umsichtig verhält und vor allem bergab gegebenenfalls rechtzeitig absteigt und das Rad schiebt. Auch, dass auf anspruchsvollen schmalen Wegen eher geübtere E-Mountainbikende mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs sind, könnte hierfür eine Erklärung sein. Ebenso scheint auch die Möglichkeit durch die Tretunterstützung theoretisch höhere Geschwindigkeiten fahren zu können keine Auswirkungen auf die Unfallzahlen zu haben. Dies ist höchstwahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass vor

³⁸ Mountainbiken im DAV, Auswertung der Online-Umfrage 2019

³⁹ Elektro-Mountainbikes: Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft und mögliche Lösungsansätze“, Gutzwiller/ Uni Zürich, 2019

⁴⁰ Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022): Mountainbike-Monitor 2022

⁴¹ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

⁴² Alpine Sicherheitsaspekte des Pedelec-Mountainbikens, Bielig, 2018

⁴³ DAV Bergunfallstatistik 2021, Deutscher Alpenverein

allem bergauf in der Regel mit wesentlich geringeren Geschwindigkeiten als die theoretisch möglichen 25 km/h gefahren wird. Unterstützt wird diese These durch Ergebnisse aus der Leserumfrage des E-Mountainbike Magazin, in der nur 5 % angaben, hauptsächlich im stärksten Modus ihres Motors unterwegs zu sein. Überwiegend mit der niedrigsten Unterstützungsstufe fährt hingehen mehr als jeder Dritte.⁴⁴

Sowohl aus den Unfallzahlen als auch aus dem Nutzerverhalten kann überdies keine Zunahme sozialer Konfliktpotenziale speziell durch E-Mountainbikende abgeleitet werden. Um die Unfallzahlen weiterhin auf niedrigem Niveau zu halten, kann nach Auffassung der Autorin das Angebot von speziellen Fahrtechnik- und Fahrsicherheitskursen, in welchen auch für die richtige Selbsteinschätzung und Tourenauswahl sensibilisiert wird, besonders für die Neu- und Wiedereinsteiger unter den E-Mountainbikenden sinnvoll sein.

Weitere Empfehlungen und Chancen

Trotz der verbesserten Kenntnisse zum E-Mountainbiken gibt es diesbezüglich kein allgemeingültiges Standardrezept für Alpenregionen. Vielmehr bedarf es an Hotspots und in Tourismusdestinationen einer individuellen Strategie, die vor allem vom jeweiligen Einzugsgebiet und den Bedürfnissen der (E-)Mountainbikenden abhängt.⁴⁵ Wenn in diesen Gebieten Besucherlenkung als mögliche Maßnahme zur Prävention ökologischer und sozialer Konfliktpotenziale eingesetzt wird, sollte diese in erster Linie durch bedarfsgerechte und attraktive Angebote und gegebenenfalls auch Zusatzangebote erfolgen. Schweizer Experten aus dem Mountainbike-Tourismus, die Deutschland hierbei ca. 10 Jahre voraus sind, erwähnen außerdem, dass unter anderem auch die Beschilderung dieser Angebote einen Erfolgsfaktor für eine gelungene Lenkung darstellt. Außerdem hat es sich für eine erfolgreiche Routenkonzeption als zielführend erwiesen, ein Monitoring der einzelnen Wege durch Mountainbikende und Wandernde zu Grunde zu legen.⁴⁶

Eine maßgebliche Rolle für die Prävention sozialer Konfliktpotenziale im Allgemeinen spielt die selbstverständliche flächendeckende Kommunikation eines respektvollen Miteinanders aller Erholungssuchender und die Werbung für mehr Verständnis und Rücksichtnahme. Dabei sollten Erkenntnisse zum E-Mountainbiken mitgedacht werden, auch wenn bezüglich des sozialen Konfliktpotenzials keine divergierenden Auswirkungen zum konventionellen Mountainbiken gesehen werden. Hier kann das Fair Trail Konzept aus Graubünden als Erfolgsprojekt genannt werden⁴⁷ Im deutschen Alpenraum sensibilisieren bereits in einzelnen Gebieten unter anderem die DIMB mit ihrer Kampagne „Gemeinsam Natur erleben“ sowie der Tourismus Oberbayern mit seiner Initiative „Fair Bike“ und dem Motto „Berge erleben Mitand“.⁴⁸ Insgesamt besteht aus Sicht der Autorin im deutschen Alpenraum allerdings noch viel Potential bezüglich professioneller und strategisch angelegter ganzheitlicher Erholungskonzepte. Zudem könnte hierbei die Zusammenarbeit aller erfolgsrelevanten Akteure noch verbessert

⁴⁴ 16.251 Leser haben gesprochen – Die spannendsten Erkenntnisse der E-Mountainbike-Leserumfrage 2021

⁴⁵ Interview E-MTB, Darco Cazin, <https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/456696/EMTB-01-Cazin.pdf>

⁴⁶ Allegra Tourismus GmbH, <https://www.allegra-tourismus.com/de>

⁴⁷ <https://www.graubuenden.ch/de/fairtrail>

⁴⁸ Siehe z.B. Deutsche Initiative Mountainbike e.V., <https://www.dimb.de/fachberatung/wege-konzepte/gemeinsame-wegenutzung/>

und die Konzepte auch überregional stärker politisch unterstützt werden. Des Weiteren besteht im Bereich der Verleihqualität in Tourismusdestinationen Nachbesserungsbedarf. Das vielerorts bereits praktizierte Aufstellen von Ladestationen und das Anbieten von Leihrädern allein ist in diesem Kontext zu kurz gedacht.

Große Chancen werden auch darin gesehen, E-Bikes gezielt für das Klima bzw. die CO₂-Bilanz und die Raumplanung einzusetzen. Durch die Möglichkeit des Tourstarts z.B. direkt ab der Unterkunft oder den Verzicht auf einen Shuttle zum Startpunkt der Tour eröffnet sich die Möglichkeit den Autoverkehr in einzelnen Orten und Tälern zu reduzieren. Außerdem könnte die Kraft und Reichweite von E-Mountainbikes für Lenkungs-konzepte zur Entzerrung von Hotspots z.B. in stark frequentierten Gebieten um Liffe genutzt werden.

Fazit

Die Recherchen der Autorin zum Sachstand haben ergeben, dass es insgesamt keinen signifikanten Unterschied bezüglich möglicher Auswirkungen beim Mountainbiken mit und ohne Unterstützung gibt. Aus Sicht der DIMB besteht deswegen aktuell keine Notwendigkeit, im alpinen Raum flächendeckend spezielle Maßnahmen für E-Mountainbikes zu ergreifen. An einzelnen Hotspots und in Tourismusdestinationen ist zur Konfliktprävention eine professionelle, strategische und proaktive Planung ganzheitlicher und nachhaltiger Freizeit- und Erholungskonzepte, in denen die Entwicklungen im Bereich Mountainbiken und somit auch das E-Mountainbiken konsequent mitgedacht werden, sinnvoll.

Das folgende Zitat von Darco Cazin fasst die behandelten Fragestellungen zum E-Mountainbike Trend nach Auffassung der Autorin abschließend gut zusammen: „Wir in den Bergen können nicht entscheiden, ob E-MTB ja oder nein. Dahinter stecken größere Entwicklungen in unserer Gesellschaft: Die Neo-Ökologie mit einem neuen Umweltbewusstsein und neuer Sehnsucht nach Natur. Die Urbanisierung mit gleichzeitigem Verlangen nach natürlichen Freiräumen. Ein sich global änderndes Mobilitätsverhalten und der Fahrrad-Boom. Ein Revival des Langsamverkehrs mit Fahrradfahren und Wandern. Mittendrin wächst die Elektro-Mobilität. Das E-Bike ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Es zählt zu den großen Strömungen. Das passiert unabhängig davon, ob einzelne Destinationen oder Alpenbewohner das gut finden oder nicht. Wir können entscheiden, wie wir mit diesem Druck umgehen. Wieviel von diesem Druck schließlich in die Alpen gelangt, können wir nur marginal beeinflussen.“⁴⁹

⁴⁹ Zitat Darco Cazin. <https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/456696/EMTB-01-Cazin.pdf>