



**University of  
Zurich**<sup>UZH</sup>

# Elektro-Mountainbikes: Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft und mögliche Lösungsansätze

GEO 511 Master's Thesis

**Author**

Daniel Gutzwiller  
13-742-986

**Supervised by**

Prof. Dr. Norman Backhaus

**Faculty representative**

Prof. Dr. Norman Backhaus

01.10.2019

Department of Geography, University of Zurich



**Universität  
Zürich** <sup>UZH</sup>

# Elektro-Mountainbikes:

Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft  
und mögliche Lösungsansätze



*Eingereicht durch:*  
Daniel Gutzwiller  
13-742-986

*Betreuer und Fakultätsvertretung:*  
Prof. Dr., Norman Backhaus

*Datum der Abgabe:*  
30. September 2019

*Foto auf dem Deckblatt:*

E-Mountainbiker\*innen beim Weissfluhjoch bei Davos, Höhenweg im Hintergrund

Foto: Destination Davos Klosters/ Philipp Schönauer (BMC)

## Vorwort und Dank

Vielseitigkeit ist in unserer Gesellschaft wichtig. So auch in der Humangeographie, im Tourismus, der Mobilität und, nicht zuletzt, in der Selbstverwirklichung. Die Vielseitigkeit all dieser Bereiche in eine Arbeit zu stecken und durch spannende Interviews mit verschiedensten Menschen aufleben zu lassen, haben in mir eine grosse Motivation für diese Arbeit ausgelöst. Der zusätzliche Reiz durch den Konfliktfokus und einen hoffentlich konstruktiven und lösungsorientierten Beitrag zu einem gesellschaftlich aktuellen Thema bestärkt diese Motivation. Der Kern dieses Interesses ist bereits lange und tief in mir verwurzelt. Seit jeher bin ich am liebsten in der naturnahen Berglandschaft unterwegs. Die schönen Momente in der Natur verbringe ich vorzugsweise auf einem Mountainbike, weswegen ich auch den direkten Zugang zum Thema habe. Und doch ist die Beschäftigung mit elektronisch unterstützten Mountainbikes und deren soziale Folgen aus einer wissenschaftlichen Perspektive neu und bereichernd für mich.

Möglich ist die spannende Auseinandersetzung mit dem Thema aber nur dank Prof. Dr. Norman Backhaus, der meine Themenwahl mit Interesse unterstützt und die Arbeit, von Beginn an, begleitet hat. Ich bin überaus dankbar für die wertvollen Ratschläge zum Verfassen der Arbeit sowie die inhaltlichen Inputs, die mich stets weitergebracht haben.

Ein spezieller Dank gebührt allen Expert\*innen aber auch Laien, die meine Arbeit mit ihrem Wissen und ihren persönlichen Sichtweisen bereichert haben. Ohne sie, ihre Bereitschaft, sich Zeit für meine Fragen zu nehmen und ihre Offenheit wie auch unkomplizierte Umgangsart wäre die Realisierung der Arbeit undenkbar.

Zuletzt möchte ich herzlichst meinem näheren Umfeld danken. Speziell meiner Freundin Nora, die mich während dem Verfassen stets geduldig begleitet und mental unterstützt hat sowie meinen Eltern, ohne die mein Studium und diese Arbeit gar nie möglich gewesen wären und in deren Garten ich viele Stunden mit Schreiben verbringen durfte.

Daniel Gutzwiller, Winterthur, 29.9.2019

# Inhalt

Abbildungen.....	5
Glossar .....	6
Zusammenfassung .....	10
1. Einleitung.....	12
1.1. Problemstellung.....	12
1.2. Begriffsklärungen und Definitionen.....	14
1.3. Vorgehen .....	16
1.4. Forschungsstand und Literaturüberblick.....	18
1.5. Forschungsfragen und Zielsetzungen .....	19
2. Kontext und Hintergründe.....	21
2.1. Was spricht für einen Boom? .....	21
2.2. Gesellschaftlicher Wandel .....	23
3. Methoden.....	30
3.1. Zeitlicher Grobübersicht .....	30
3.2. Qualitatives Forschungsdesign .....	30
3.3. Positionalität.....	34
4. Erkenntnisse aus den Interviews .....	36
4.1. Charakterisierung E-Mountainbiker.....	36
4.2. Motive .....	39
4.3. E-MTB-Boom.....	45
4.4. Konfliktpotenzial.....	48
4.5. Lösungsansätze für Konflikte .....	54
4.6. Landschaftswirkungen der E-MTBs.....	67
4.7. Umsetzung von Massnahmen .....	69
5. Diskussion .....	71
5.1. Unmittelbare und latente Konfliktpotenziale .....	71
5.2. Synergien .....	86
5.3. Perspektivenwechsel .....	86
5.4. Klare, sachliche Kommunikation.....	87
5.5. Natur- und Umweltschutz – E-MTBs als technische Eroberung der Alpen.....	88
5.6. Aus Fehlern lernen oder Wettrüsten...? .....	89
5.7. Koordination .....	91
5.8. Harte Massnahmen vermeiden .....	94
5.9. Umsetzungsschwierigkeiten und Effektivität.....	95
6. Fazit .....	104
6.1. Hauptkenntnisse .....	104

6.2.	Beantwortung der Forschungsfragen .....	109
6.3.	Handlungsempfehlungen .....	110
6.4.	Was nun? .....	113
6.5.	Reflexion – Fragen über die Relevanz des Themas.....	116
6.5.	Methodenkritik .....	117
6.6.	Schlusswort.....	119
7.	Literatur .....	120
7.1.	Gedruckte Quellen .....	120
7.1.	Internet-Quellen .....	126
A)	Anhang .....	130
1.	Liste der Experten*innen.....	130
2.	Beispiel Fragekatalog für Experteninterviews .....	131
3.	Unsichere Rechtslage: Beispiele .....	132
4.	Detaillierte Ausführungen zum Begriff der alpinen Natur- und Kulturlandschaft .....	133
5.	Werner Bätzing's fünf Zeitgeistperspektiven der Alpengenutzung.....	134
6.	Die sechs Ausprägungsformen des Mountainbikens nach Giger (2011: 6-7).....	136
7.	GraubündenE-MTB: Jüngste Massnahmen – Fairtrail .....	137
8.	Motive für E-MTB-Nutzung gemäss Kapitel 4.2. «Motive».....	139
9.	Emotionen und Gefühle als Fokus künftiger Forschung .....	140
10.	Konflikt MTB vs. E-MTB.....	141

## Abbildungen

Abbildung 1:	Thömus Lightrider E1.....	6
Abbildung 2:	Entwicklung Schweizer Fahrrad- und E-Bike-Markt, 2005-2018 .....	21
Abbildung 3:	Beispiele Lenkungsmassnahmen .....	58
Abbildung 5:	Mögliche Ausgestaltung der "Fairtrail"-Kampagne .....	60
Abbildung 6:	Wegweiser auf "Pischa-Route" .....	65
Abbildung 7:	Beispielmassnahmen der Trailcrew Davos .....	66
Abbildung 8:	Bernina uphill flow Abschnitt .....	68
Abbildung 9:	Ähnliche Motive von Bikenden und Wandernden.....	76
Abbildung 10:	Wichtigkeit verschiedener Sportmotive .....	77
Abbildung 11:	Wichtigkeit verschiedener Motive für die Mountainbikeaktivität.....	78
Abbildung 12:	Kommunikationsschleusen .....	99
Abbildung 13:	Verbotsschild, Davos-Klosters .....	133
Abbildung 14:	Auswahl an Fairtrailpostkarten beziehungsweise -Plakaten .....	137

# Glossar

## Boom

«Eine ausgeprägte Zunahme der wirtschaftlichen Aktivität, die sich in hohen Wachstumszahlen, einer deutlich über dem Normalwert liegenden Kapazitätsauslastung, [und] einer spürbare[n] Beschäftigungszunahme (...) niederschlägt, (...)» (Horn, 2018: Boom, Zugriff 27.8.2019).

## Crowding

Crowding beschreibt den Effekt, dass das Erholungsempfinden bei Freizeitaktivitäten im Freien beeinträchtigt werden kann, sobald die Anzahl Begegnungen mit anderen Menschen einen individuellen Grenzwert übersteigt, der auf persönlichen Erwartungen und Vorlieben basiert (Adler *et al.*, 2019). Der Begriff stammt aus der amerikanischen Freizeitforschung und wurde schon Ende der 70er Jahre in Publikationen wie «Crowding Models for Backcountry Recreation» von Bo Shelby (1980) aber auch in der deutschen Literatur wie beispielsweise in etlichen Publikationen von Carsten Mann<sup>1</sup> eingehend behandelt.

## Elektromountainbike

*E-MTB steht für Elektro-Mountainbike und schliesst alle MTB mit Tretunterstützung mit ein.*

*Grundsätzlich wird zwischen zwei Kategorien von E-MTB unterschieden:*

*Die sogenannten Pedelecs (Pedal Electric Cycle) mit einer Motorenleistung von max. 500 W und einer Tretunterstützung bis 25 km/h werden – mit Ausnahme der Altersbegrenzung – auf Gesetzesstufe den normalen Velos gleichgestellt (...).*

*Die sogenannten S-Pedelecs (Speed-Pedelecs) verfügen über eine Motorenleistung bis 1000 W und eine Tretunterstützung bis 45 km/h. Mit diesen schnelleren E-MTB mit gelbem Nummernschild darf nur auf für den motorisierten Verkehr zugelassenen Strassen gefahren werden. (Mountain Wilderness *et al.*, 2019: 2)*



Abbildung 1: Thömus Lightrider E1 (Quelle: <https://thoemus.ch/bikes/lightrider-e1>, Zugriff: 21.8.2019)

---

<sup>1</sup>Prof. Dr. Carsten Mann ist Forst und Umweltwissenschaftler mit Fokus auf nachhaltiger Waldressourcenökonomie und publizierte diverse Arbeiten zum Thema Crowding wie Volz und Mann (2006), Arnberger und Mann (2008), Mann und Absher (2008) etc.

## Enduro

Die Mountainbike-Subdisziplin oder Kategorie Enduro umfasst (ohne klare Trennung zu anderen Subdisziplinen wie «Trail», «Allmountain», «Freeride») abfahrtsorientierte MTBs und Mountainbiker\*innen, die auf ihren Touren einen klaren Fokus auf einen grossen Abfahrtsanteil legen und für den Aufstieg gerne Bergbahnen, Schuttlebusse oder auch den öffentlichen Verkehr etc. in Anspruch nehmen. Hauptmotivation ist das Abfahrtserlebnis (in Kombination mit dem Naturerlebnis etc.) (Giger, 2014: 85).

In der Wettkampfform der Unterdisziplin Enduro werden längere Strecken gefahren, wobei nur bei Abfahrtssegmenten, sogenannten Stages, die Zeit gemessen wird. (dirtmountainbike.de/featured/mountainbike-disziplinen-im-ueberblick, Zugriff: 21.5.2019)

Für einen weiteren Überblick findet man im Anhang die sechs Ausprägungsformen des Mountainbikens nach (Giger, 2011: 6): Cross Country, Tour, Allmountain, Enduro, Freeride und Downhill.

## Flow

Wenn die Fahrt auf dem E-MTB nicht nur von aussen flüssig und kontrolliert aussieht, sondern vom/ von der Fahrer\*in ebenso empfunden wird, kann man vom Flow-Zustand sprechen. In den Worten von F. Rheinsberg und S. Engeser (in: Heckenhausen und Heckenhausen, 2018: 439)<sup>2</sup>:

*«Bei diesem Zustand handelt es sich um das selbstreflektionsfreie, gänzliche Aufgehen in einer glatt laufenden Tätigkeit, bei der man trotz voller Kapazitätsauslastung das Gefühl hat, den Geschehensablauf noch gut unter Kontrolle zu haben. Diesen Zustand hat Csikszentmihalyi (1975)<sup>3</sup> treffend mit Flow benannt.»*

Der Begriff «Flow» hat sich schon lange in der Mountainbikeszene etabliert und wird nun mit dem, an E-MTBs angepassten, Begriff des «Uphill-Flow» ergänzt, der speziell beim Bergauffahren von Singletrails mit E-MTBs erlebt werden kann. Aber auch auf ebenen oder abfallenden Trails ermöglicht das E-MTB mehr solche Flow Erlebnisse für Einsteiger. Der Begriff «uphill-flow» wurde stark geprägt als Marketing-Schlagwort von 'Bosch E-Bike Systems' (Bosch eBike Systems: *Uphill Flow – Mehr Spaß bergauf mit dem eMTB - Bosch eBike Systems*, Zugriff: 5.4.2019).

## Megatrend

Definition eines Megatrends gemäss Roos (2018: 5):

*«Im heutigen Verständnis sind Megatrends übergeordnete „Grosswetterlagen“, die sich an zahlreichen Wandlungsmustern hermeneutisch erschliessen lassen. Um als Megatrend zu gelten, muss eine solche strukturelle Veränderung global sowie bereits über längere Zeit*

---

<sup>2</sup> gestützt auf Mihály Csikszentmihályi, M. (1975). Beyond boredom and anxiety. San Francisco: Jossey-Bass (deutsch: Das Flow-Erlebnis. Stuttgart: Klett-Cotta, 1999, 8. Aufl.)

<sup>3</sup> Siehe vorhergehende Fussnote 2



*beobachtbar sein, und zwar in den unterschiedlichsten Aspekten (ubiquitär). Die Begrifflichkeit von Megatrends ist nicht eindeutig und drückt zuweilen Forschungsinteressen aus.»*

### Single-Trail, Flow-Trail, MTB-Strecken

Als grobe Übersicht über verschiedene Typen von Bikestrecken können die folgenden Definitionen von Mountain Wilderness herbeigezogen werden:

*«MTB-Wege sind allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- und Tragepassagen aufweisen (Definition gemäss SN640 829 Signalisation Langsamverkehr). Meist handelt es sich dabei um bestehende Wanderwege.*

*Unter einer MTB-Route wird eine auf dem bestehenden Wegnetz verlaufende Verbindung zwischen einem Ausgangspunkt und einem Ziel verstanden. MTB-Routen werden mit der Signalisation SN640 829 (Signalisation Langsamverkehr) von Mountainbikeland Schweiz von Schweiz Mobil markiert. Das Routennetz von Mountainbikeland/SchweizMobil umfasst nationale, regionale und lokale Routen. MTB-Routen verlaufen grundsätzlich auf Wegen, die auch anderen Nutzenden (z.B. Wandernden) zugänglich sind.*

*Unter MTB-Pisten werden explizit und ausschliesslich für das Mountainbiking neu geschaffene Infrastrukturen verstanden. Die genauen Begrifflichkeiten (z.B. Flowtrails, Uphill Flowtrails, Bikeparks, Skillareas, Pumptracks, Downhill-Parks) werden teilweise unterschiedlich gehandhabt, weshalb hier nur der Überbegriff „MTB-Pisten“ verwendet wird. Auf Pisten ist kein Misch- oder Gegenverkehr vorgesehen. MTB-Pisten werden zwar nicht nur, aber sehr oft, mit Mountainbikes befahren, die sich ausschliesslich zum Abwärtsfahren eignen. Die Fahrer/innen sind demnach oft auf Aufstiegshilfen in Form von Bergbahnen oder Shuttle-Bussen angewiesen» (Mountain Wilderness et al., 2019: 2).*

Sehr oft wird im Bikesport die Bezeichnung **Singletrail** verwendet. Gemeint werden mit Singletrails schmale, für MTBs geeignete, Wege mit unbefestigter Oberfläche, die bezeichnenderweise nur breit genug sind für eine einzelne Person oder ein einzelnes MTB. In der Schweiz sind dies zum grössten Teil Wanderwege. Singletrails gelten oft als «natürliche» Wege beziehungsweise Wege, die nicht spezifisch für MTBs angelegt wurden.<sup>4</sup>

Zu den Strecken, die ausschliesslich für MTBs erstellt werden, gehören wie oben genannt die **Flowtrails**. Diese Trails sind oft einfacher zu fahren als klassische Singletrails in Form von Wanderwegen. Die fahrtechnische Einfachheit wird durch tendenziell breite Wege ohne Hindernisse, mit geringem Gefälle und einer ebenen, gleichmässigen Oberflächenbeschaffenheit erreicht. Zudem besitzen sie Anlieger (auch Steilwandkurven). Die Kombination von geringem Gefälle und Anlieger-Kurven erlaubt im Idealfall ein Befahren ohne die Bremsen zu benutzen oder zu Treten. Eine weitere Eigenschaft dieser Trails sind die typischen wellenartigen Hügel und Mulden, die einfach zu rollen sind, Abwechslung verschaffen und von fortgeschrittenen Fahrern auch als Rampen und Landungen für Sprünge und/oder zur Generierung von zusätzlicher Geschwindigkeit genutzt werden können.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Eigene Definition

Ähnlich den Flowtrails sind auch **Pumptracks** hügelig beziehungsweise wellenförmig und besitzen Anlieger/Steilwandkurven. Diese normalerweise sehr kurzen Rundkurse kommen jedoch ganz ohne Geländeneigung aus. Die Idee dahinter ist das Generieren von Geschwindigkeit, ohne dafür in die Pedale zu treten. Der Schwung wird durch ein exakt koordiniertes Strecken und Beugen von Armen und Beinen auf den wellenartigen Formen der Strecke generiert.<sup>4</sup>

### Trendsport

Zum Begriff Trend schreiben Freericks und Brinkmann (2015: 407):

*«Unter einem Trend werden (...) gesellschaftliche Entwicklungsverläufe verstanden, die sich von kurzlebigen Moden absetzen, da sie die gewisse Zeitdauer von mehreren Jahren überdauern und zudem eine breite Bevölkerungsschicht erreichen».*

Entsprechend dieser Definition benutzt Schwier (1998: 7) den Begriff Trendsportart *«(...) zur Kennzeichnung von neuartigen beziehungsweise lifestylegerecht aufbereiteten Bewegungspraktiken verwendet, denen kurz- oder mittelfristig ein erhebliches Verbreitungspotential vorhergesagt werden kann.*

Insbesondere Thomas Gigers Kommentar zum Mountainbiken als Trendsport ist jedoch sehr wichtig für die vorliegende Arbeit:

*«Mountainbiken ist heute keine Trendsportart mehr, obschon ihr das mitunter fälschlicherweise nachgesagt wird. Seit der Erfindung des Mountainbikes bis zum heutigen Status hat die Sportart drei Entwicklungsstufen durchlaufen: Die anfängliche Boomphase, die anschließende Ernüchterungsperiode bis zum kontinuierlichen Wachstum auf Breitensportbasis»* (Giger, 2011: 2).

## Zusammenfassung

Die Arbeit gibt einen Überblick über die Thematik der E-MTBs sowie deren möglichen Einfluss auf die gemeinsame Nutzung der Wanderwege verschiedener Nutzer\*innen. Denn die boomenden E-MTBs, deren Verkäufe in der Schweiz vom Jahr 2017 auf das Jahr 2018 um über 50 Prozent zugenommen haben, erleichtern den Zugang zu alpinen Berglandschaften. Dies kann zu Spannungen zwischen Sport- und Freizeitaktiven auf den Wanderwegen führen.

Mit dem räumlichen Fokus auf den Kanton Graubünden und dem inhaltlichen Schwerpunkt der Nutzerkonflikte wird in dieser Arbeit auf die Beantwortung der Frage nach Auswirkungen des E-MTB-Booms auf die Freizeit- und touristische Nutzung der alpinen Berglandschaft eingegangen. Schwerpunkte der vorliegenden Arbeit sind denkbare Konfliktpotenziale und Möglichkeiten, sie zu minimieren.

Die Arbeit beginnt mit der Beschreibung von verschiedenen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Entwicklungen, in die der E-MTB-Boom eingebettet ist. Gesellschaftliche Themen wie Beschleunigungsprozesse, Zeit-, Selbstoptimierungs- und Selbstverwirklichungsdruck, sowie Resonanz und Entschleunigung, werden erläutert. Aber auch die Elektromobilität, Klimawandel und demographische Entwicklungen werden im Thema verortet.

Im Methodenkapitel wird die qualitative, auf teilstrukturierte Leitfadentbefragungen beziehungsweise Experteninterviews (Hermann, 2010; Bogner und Menz, 2009) basierende Vorgehensweise erläutert. Die Expert\*innen wurden hauptsächlich durch die «Purposeful Sampling Strategies» (Patton, 1990) ausgewählt, während die Datenanalyse mit dem Programm MAXQDA in Anlehnung an Glaser und Strauss' «Grounded Theory» (in Mayring 2007: 84 ff.; Glaser und Strauss: 1967) durchgeführt wurden. Die Interviewdaten wurden mit Erkenntnissen aus bestehender Literatur ergänzt und in Verbindung gesetzt.

Der erste Teil der Erkenntnisse aus den Interviews dreht sich vertieft um die Beschreibung der heterogenen Gruppe von E-Mountainbikenden. Diese werden in Arbeitstätige mit beschränkter Freizeit, ältere Menschen, ambitionierte Sportler\*innen, Neueinsteiger\*innen und spontane Mietkund\*innen und die Gruppe der Stadtfahrer\*innen unterteilt. Anschliessend wird vertieft auf die Motive der E-MTBER\*innen eingegangen, mit Blick auf mögliche künftige wirtschaftliche und technische Entwicklungen des Booms.

Als Hauptfrage der Arbeit setze ich mich mit den verschiedenen Themenbereichen der Konfliktpotenziale und deren Lösung auseinander. Nachdem die aktuelle Situation, die von wenigen Konflikten geprägt ist, erläutert wird, folgen Erklärungen dazu, wieso die Konflikte dennoch grosse Relevanz aufweisen und in welchen Situationen sie auftreten. Es wird herausgearbeitet, dass die mengenmässige Zunahme von Wanderwegnutzungen und -nutzenden zu Konfliktpotenzialen führen und nicht die Eigenschaften der E-MTBs per se. Im Kapitel 4.5. zu möglichen Lösungsansätzen geht es um verschiedene Massnahmenpakete zur Konfliktprävention. Neben präventiver, proaktiver Planung und Koordination werden verschiedene Aspekte der Sensibilisierung und Kommunikation hervorgehoben.

In der Diskussion werden zuerst die verschiedenen Konfliktpotenziale sowie deren Ursachen vertieft besprochen. Dabei werden die Begriffe der latenten und unmittelbaren

Konfliktpotenziale eingeführt und das Thema anhand von bestehender Literatur verortet. Als Leitfaden für die Diskussion der Konfliktpotenziale dienen die Konfliktarten nach Jacob und Schreyer (1980).

Neben der wiederholten Thematisierung der Wichtigkeit der Koordination auf allen Ebenen und der politischen Vernetzung, werden harte, restriktive Massnahmen kritisch hinterfragt und als effektive Lösungsansätze abgelehnt. Ausserdem werden zu erwartende Umsetzungsschwierigkeiten sowie die Effektivität der verschiedenen Lösungsansätzen diskutiert. Abschliessend werden im Fazit die relevanten Konfliktpotenziale und Lösungsansätze zusammengefasst, Handlungsempfehlungen und -grundsätze abgeleitet sowie ein Blick auf künftig interessante Themen- und Forschungsfelder geworfen. Einschränkungen der Arbeit werden in der Methodenkritik aufgenommen.

# 1. Einleitung

Gemütlich trete ich das Bergsträsschen hinauf. Zwei Mountainbiker\*innen halten sich im Schlepptau an meinem Rucksack fest. Trotzdem schimmern kaum die gewohnten Schweisstropfen. Den höchsten Punkt der Tour mühelos erreicht und die Mitfahrerinnen vorgelassen, stürze auch ich mich in die Singletrail-Abfahrt. Das Bike unter mir fühlt sich ungewohnt an. In weiten Kurven wie auf Schienen, in engen träge, meistert es Gegenanstiege sonderbar leicht. Es hat augenscheinliche Vorteile. Dennoch möchte ich das Test-Elektromountainbike gegen keines meiner gewohnten, spielerisch leichten, Bikes eintauschen.

Mein erster Fahreindruck ist ebenso zwiespältig, wie es das Verhältnis zwischen verschiedenen Wanderwegnutzer\*innen und E-Mountainbikenden sein soll. Zeit, dieser Zwiespalt auf die Spur zu gehen.

## 1.1. Problemstellung

Die Elektro-Mountainbikes, die vor wenigen Jahren die absolute Ausnahme waren, scheinen allmählich Überhand zu gewinnen und prägen zunehmend das Ortsbild von Tourismusdestinationen sowie Begegnungen auf den umliegenden Wanderwegen mit. Doch was hat der Andrang von e-mountainbikenden Gästen rund um solche Orte für Auswirkungen? Was bedeutet er für die Menschen, die in diesen alpinen Natur- und Kulturlandschaften ihre Freizeit oder Ferien verbringen?

Nicht nur neue Technologien, wie Motoren an Fahrrädern, sind auf dem Vormarsch. Die Entwicklung umfasst auch die Gesellschaft und so sind Outdoor-Sportarten wie Wandern allgemein im Trend oder verzeichnen zumindest ein Wachstum (Bundesamt für Sport BASPO, 2014: 19; Ingold, 2006: 76; Becker, 2018). Speziell die Mountainbike-Branche ist seit dem Aufkommen von Mountainbikes in der Schweiz in den 90er Jahren<sup>5</sup> stetig wachsend (Bundesamt für Sport BASPO, 2014: 19; Giger, 2014: 80). Momentan fällt der starke Boom von elektrisch unterstützten Mountainbikes auf, während die konventionellen MTBs ihre Wachstumsphase bereits hinter sich haben (velosuisse, 2019: Velo- und E-Bike-Absatz 2018, Zugriff: 17.5.2019). Diese geländetauglichen Pedelecs (Pedal Electric Cycles)<sup>6</sup> sind eine Art Hybridfahrzeug aus eigener Körperkraft und Tretunterstützung eines elektrischen Motors (Klein, 2016: 129).

Durch ihre Eignung für das Befahren von Wanderwegen könnten E-Mountainbikes zu Spannungen in der Natur- und Kulturlandschaft in alpinen Bergregionen führen. Denn E-Mountainbikes verhelfen einer grösseren Masse von Menschen zum Erreichen abgelegener Regionen, sowie

---

<sup>5</sup> Geschichtlich gesehen, gibt es Mountainbikes, von Kalifornien kommend, schon seit den 1970er Jahren, als Gary Fisher, Joe Breeze, Charles Kelly und weitere Radsportbegeisterte begannen, mit zunehmend modifizierten «Cruisern» (eine Art Bikes für die Stadtnutzung in flachem Gelände), zum Spass wie auch wettbewerbsmässig Schotterstrassen bergab zu befahren (Savre, Saint-Martin und Terret, 2010). In der Schweiz wurden erstmals 1986 Mountainbikes importiert. 1988 fanden in Crans-Montana (CH) die Mountainbike-Weltmeisterschaften statt (velosuisse, 2001).

<sup>6</sup> Siehe «Elektromountainbike» im Glossar

überhaupt zum Befahren von unbefestigten Wegen. Durch solche moderne Ausrüstung kann also der Zugang zur Landschaft erleichtert und der Druck auf sie potenziell erhöht werden. Auswirkungen auf konventionelle Nutzungen der Berglandschaft, sowie auf Landschaftswerte, können erwartet werden (Roth, Jakob und Krämer, 2004: 18; Mountain Wilderness, 2016: 1).

Denn die alpine Landschaft wird zunehmend für den Sommertourismus beansprucht. Zusammen mit dem Wandern gilt das Mountainbiken bereits als zentraler Pfeiler des Sommertourismus in Bergregionen (Giger, 2014: 6; Rupf, 2016: 1). Die Beanspruchung der begrenzten naturnahen Landschaften durch die touristische Nutzung könnte sich durch die künftige Entwicklung des E-Mountainbike-Booms verschärfen. Ein weiterer Multiplikator der Entwicklungen im Sommertourismus sind klimabedingte Schwierigkeiten im Wintertourismus (*RIDE-KONGRESS*, 2018: 15; Forster *et al.*, 2007: 32), allgemeine ökonomische Überlegungen zu ungenutzten Kapazitäten sowie zunehmender internationaler Wettbewerbsdruck (Funke, 2018: 1). Dies führt zu steigendem Fokus auf die Auslastung touristischer Infrastrukturen in den Sommermonaten (Giger, 2014: 23; van Rooijen und Müller, 2012: 12).

Natürlich wirkt sich dies auch auf die Menschen aus – Konfliktsituationen können entstehen.

Müller und Allemann (2018: 3) schreiben dazu treffend:

*«Die Ansprüche an die Wanderwegeninfrastruktur haben sich (...) durch die verschiedenen Nutzer- und Bedürfnisgruppen mit der Zeit ausgeweitet. Daraus ergeben sich natürlicherweise Interessenskonflikte».*

In bereits vielbesuchten Alpindestinationen, wie zum Beispiel Davos, könnten zusätzliche Einflüsse eines solchen Booms besonders spürbar sein. Parallel dazu übt die Ausbreitung von Wohn- und Industrieflächen und wachsende Bevölkerungszahlen in alpennahen Metropolen und Grosstädten weiteren Druck auf die Ressourcen der alpinen Landschaft aus (Bätzing, 2017: 13, 34, 61, 62, 74, 121, 130).

Für die Schweizer Wirtschaft hat ein möglichst konfliktfreier und damit konkurrenzfähiger Tourismus besondere Wichtigkeit. Der Dienstleistungssektor hat hierzulande enorme Bedeutung. Dies widerspiegelt der Anteil am Bruttoinlandprodukt von 73.4 Prozent (BfS - Bundesamt für Statistik, 2018: Bruttowertschöpfung nach Branchen, Zugriff: 3.10.2018). Dass davon, laut der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung im Jahr 2015 des Bundesamtes für Statistik (2017: Bruttowertschöpfung nach Branchen, Zugriff: 3.10.2018), «bloss» 2.6 Prozent auf den Tourismus zurückgehen, kann einen falschen Eindruck erwecken. Gemäss Franz Kronthaler von der Forschungsstelle für Wirtschaftspolitik der Hochschule für Technik und Wirtschaft Chur (2008: 36) machte der Anteil der durch den Tourismus generierten Wertschöpfung im Kanton Graubünden im Jahr 2007 ca. 30.7 Prozent aus. Für die Region Davos macht dieser Anteil für dasselbe Jahr bereits über 53 Prozent aus. Es geht da folglich über die Hälfte der Wertschöpfung direkt oder indirekt auf den Tourismus zurück.

Die Zufriedenheit von Besucher\*innen hat in solchen Tourismusdestinationen hohe Priorität. Positive Begegnungen zwischen Erholungssuchenden und Sportler\*innen sowie die konfliktfreie Ausübung beliebter touristischer Aktivitäten haben direkten Einfluss auf die Zufriedenheit. Indirekt ebenso auf die Einnahmen durch diese Besuchenden, auf denen ein grosser Teil der lokalen Existenzen aufbauen.

Auch in der Schweizer Politik haben die E-MTBs schon seit längerer Zeit Einzug gehalten, wie die Motion des Alt-Nationalrates Markus Lehmann im Juli 2015 zeigt, die unter dem Titel «E-Mountainbikes in den Bergen werden zum Problem» vorgelegt wurde (Lehmann, 2015: E-Mountainbikes in den Bergen werden zum Problem, Zugriff: 17.9.2018). Solche politischen Entwicklungen gehen meist auf gesellschaftliche Diskussionsthemen zurück, die medial abgedeckt werden oder wurden. So erstaunt es nicht, dass das Thema E-MTB und deren Konfliktpotenziale öfters in den Medien erschien. Etwa in Zeitungsartikeln und Blogs Schweizer Zeitungen mit Überschriften wie «Kampf den E-Bikes in den Bergen» (Donzé, 2015: Kampf den E-Bikes in den Bergen, Zugriff: 17.9.2018) oder «Elektro-Mountainbiker, was stimmt nicht mit euch?» (Tobler, 2016: Elektro-Mountainbiker, was stimmt nicht mit euch?, Zugriff: 29.3.2019) und Weiteren<sup>7</sup> wird vom «problematischen» Sportgerät berichtet. Dass der Konflikt, vor allem zwischen Mountainbikenden und Wandernden, nichts Neues und dennoch aktuell ist, zeigen Berichterstattungen wie der «Rundschau»-Beitrag des Schweizer Fernsehen mit dem Titel «Dichtestress auf Wanderwegen wegen Mountainbike-Boom» (SRF und Humbel, 2016: Schweiz - Dichtestress auf Wanderwegen wegen Mountainbike-Boom, Zugriff: 29.3.2019), der Konflikte mit Wandernden behandelt und von einem «Bau-Boom» in den Bergen, ausgelöst durch einen Mountainbike-Boom, spricht.

Es scheint naheliegend, dass mit dem aktuellen E-Mountainbike-Boom das Thema Nutzerkonflikte beziehungsweise Koexistenz Aufwind und folglich grössere gesellschaftliche, wirtschaftliche und damit auch wissenschaftliche Relevanz erhält.

## 1.2. Begriffsklärungen und Definitionen

Einige Begriffe, die in dieser Arbeit gebraucht werden, sind ähnlich schwammig wie mein Fazit zur ersten Fahrt auf einem E-MTB. Deshalb beschäftigt sich dieser erste Abschnitt mit der Beschreibung einiger Grundbegriffe, die später oder bereits im Titel gebraucht werden.

### Alpine Natur- und Kulturlandschaft

Mit alpiner Natur- und Kulturlandschaft sind die diversen Landschaften in den, von der Alpenfaltung geprägten, Berg- und Tallandschaften der Schweiz gemeint. Der Begriff «alpin» wird in dieser Arbeit weitläufig genutzt und umfasst verschiedene ökologische Höhenstufen von submontan bis alpin (Gebhardt *et al.*, 2011: 560). Physisch oder topographisch können diese alpinen Landschaften durch eine kleinräumige Struktur mit ausgeprägten topographischen Abgrenzungen und steilen Talflanken charakterisiert werden. Dies entspricht der Naturlandschaft, die Lehmann, Steiger und Weber (2007: 16) als naturnahe und unberührte Flächen beschreiben. Weiter teilen Lehmann, Steiger und Weber die Alpenlandschaft in eine Kulturlandschaft,

---

<sup>7</sup>Eine Auswahl: «Elektroantriebe erobern das Gelände» (Platter, 2015: Elektroantriebe erobern das Gelände, Zugriff: 29.3.2019), «E-Mountainbikes erobern die Gipfel» (Eppenberger, 2011: E-Mountainbikes erobern die Gipfel, Zugriff: 29.3.2019), «E-Bikes zurück auf die Hauptstrassen» (Fluck, 2018: E-Bikes zurück auf die Hauptstrassen, Zugriff: 17.9.2018), «E-Biker machen Wanderern den Platz streitig» (Weber, 2016: E-Biker machen Wanderern den Platz streitig, Zugriff: 17.9.2018) oder «Der Kampf gegen die E-Mountainbikes» (Tagesanzeiger, 2015: Kampf gegen die E-Mountainbikes, Zugriff: 29.3.2019)

die von Land- sowie der Forstwirtschaft genutzt wird. Als dritte Kategorie nennen sie die moderne Siedlungslandschaft, die Wohn- und Gewerbeflächen sowie die Tourismusinfrastruktur umfasst. Auf den letzteren Typus geht der Arbeitstitel nicht offensichtlich ein, inhaltlich sind aber diese moderne Siedlungslandschaften, vor allem als touristische Destinationen wie Davos, ein wichtiger Teil der Arbeit und prägen zusammen mit den darin agierenden Menschen das Landschaftsbild.

Potenzialmindernde Eigenschaften<sup>8</sup> schränken die wirtschaftlichen Möglichkeiten in den alpin geprägten Regionen stark ein, weswegen der Tourismus speziell wichtig ist. Es ist demnach prioritär, die touristische Nutzung der Ressourcen konfliktfrei zu halten. Gemäss der Definition von Job et al. (2017: 9) von «alpinen Freiräumen»<sup>9</sup> schliessen diese explizit Wanderwege mit ein, die als zentraler Ausübungsort von verschiedenen Sportarten und Freizeitbeschäftigungen dienen. Auf diese Wege, als Teil der alpinen Landschaft, konzentriert sich diese Arbeit.

### Konfliktpotenzial

So wie die alpinen Landschaften, ist auch der Begriff «Konflikt» relativ vage und dennoch ausschlaggebend, da Konflikte oft und spezifisch in diesem Themenbereich raumbezogen sind und somit den Grundstein zu einer geographischen Betrachtung legen.

Konfliktforschung ist ein zentrales Thema der Soziologie, wird aber speziell auch in der Politischen Geographie oft behandelt. Über die Zeit sind in verschiedensten Forschungsrichtungen eine Vielzahl verschiedener Konfliktdefinitionen aufgestellt worden.

Als breit gefasste Definition verstehen Kuckuck *et al.* (2014:15) unter einem Konflikt, in Anlehnung an C. Fink (1968):

*«(...)wenn ein Prozess zwei oder mehrere unvereinbare Zielvorstellungen von Akteuren vereinigt, also etwas Unvereinbares auftritt. Dies können Werte oder Normen, Positionen, Ziele oder Bedürfnisse sein».*

Die vage Definition soll hier bewusst übernommen werden, um zu betonen, dass Konflikte subjektiv empfunden werden und damit von den einzelnen Akteuren definiert werden (Kneer und Schroer, 2009: 184). In einer Situation, über die eine Person kaum bewusst nachdenkt, kann eine andere bereits einen störenden Konflikt sehen.

Deshalb möchte ich alle Arten von Meinungsverschiedenheiten, die das Erlebnis und die gemeinsame Nutzung der alpinen Landschaft, konkreter der Wanderwege, negativ beeinflusst, als Konflikte miteinbeziehen. Dabei können diese Konflikte zwischen verschiedenen Parteien wie auch innerhalb derselben Nutzergruppe der Wanderwege vorkommen. In Anlehnung an Kneer und Schroer (2009: 184) umfasse ich Konflikte von latent schwelenden, teils erst nachträglich geäusserten Empfindungen bis hin zu, in der Situation (Aufeinandertreffen auf Wanderwegen), als Äusserungen oder Handlungen manifestierte Interaktionen zwischen zwei oder mehreren Parteien. Anders als die meisten Konfliktdefinitionen (Bsp. Ziener und Brandenburg, 2007: 543), werden in dieser Arbeit also bereits Interessengegensätze und

---

<sup>8</sup> Beispielsweise erschwerter Zugang, eingeschränkte Mobilität, schwache Vernetzung, etc. Eine ausführlichere Beschreibung der alpinen Natur- und Kulturlandschaft ist im Anhang 4. zu finden.

<sup>9</sup> Die Definition und weitere Details sind ebenfalls in Anhang 4. nachzulesen.



Spannungsverhältnisse als Konflikte aufgefasst. Somit besteht ein fließender Übergang zwischen Konfliktpotenzialen und handfesten Konflikten als ausgesprochene Auseinandersetzungen. Oder in den Worten von Jacob und Schreyer (1980: 369):

*«Conflict, then, can be viewed as a special class of user dissatisfaction, where the cause of one's dissatisfaction is identified as another group or individual's behaviour».*

Aufgrund des beschränkten Umfangs dieser Arbeit werden allerdings ausschliesslich Konflikte zwischen Parteien oder Nutzer\*innen der Wanderwege zu Freizeit- beziehungsweise Naherholungs- oder Tourismuszwecken diskutiert. In dieser Arbeit nenne ich diese Personen oft Sport- und Freizeitaktive.

### Touristische Nutzung

Die eben beschriebenen Landschaften üben einen grossen Reiz auf eine Vielzahl von Menschen aus. Nicht zuletzt, weil die heutige Bevölkerung hauptsächlich in grossen, hektischen Ballungszentren wie Zürich, Basel, Genf etc. wohnt und arbeitet. Täglich in dieser verdichteten und lauten Umgebung, sehnen sich viele Stadtbewohner\*innen nach der ruhigen, traditionellen und naturnahen Landschaft. Unter anderem deshalb geniessen Freizeit- und Ferienaktivitäten wie Wandern in den alpinen Regionen einen hohen Stellenwert bei der Schweizer Bevölkerung. Diese Landschaft wird also von verschiedensten Interessengruppen zur Erholung und Sportausübung besucht (Rheingoldinstitut und OutDoor by ISPO, 2019: 3). Zu den klassischen Nutzungen zählen das im Winter dominierende Skifahren, aber auch das Wandern, Bergsteigen, Klettern, Biken und Gleitschirmfliegen über die Sommermonate (Bundesamt für Sport BASPO, 2014).

Diese touristische Nutzung wird an dieser Stelle bewusst betont, um sie von wirtschaftlich motivierten Nutzungen durch Landwirte, Bauherren, etc. abzuheben.

## 1.3. Vorgehen

Nachdem die grundlegende Stossrichtung der Arbeit und deren Begrifflichkeiten geklärt sind, soll das Vorgehen zur räumlichen sowie inhaltlichen Fokussierung dieser Arbeit erläutert werden und damit einen klaren Rahmen schaffen. In den kommenden zwei Absätzen wird diese Fokussierung als Vorgehensweise dieser Arbeit erläutert.

### 1.3.1. Räumliche Fokussierung: Davos-Klosters

Davos, als Singletrailparadies der Alpen angepriesen (sports unlimited ehem. Destination Davos-Klosters, 2019: Bike - Singletrailparadies der Alpen, Zugriff: 27.9.2018), kann als Beispiel für eine stark touristische Destination dienen, in der viele Nutzer-/Besucher\*innenansprüche aufeinandertreffen.

Deshalb wurde die Destination Davos-Klosters als räumliche Fokusregion gewählt. Diese Auswahl der Destination Davos-Klosters soll nicht als eigentliche Fallstudie im Sinne von Lamnek's

Einzelfallstudien (2005: 32) gesehen werden. Vielmehr soll die räumliche Fokussierung zu explorativen Erkenntnissen führen sowie einen inhaltlichen Rahmen und Leitfaden geben. Zudem kann der Umfang der Arbeit sinnvoll begrenzt werden. Dennoch soll die Arbeit allgemeine Aussagen machen, weshalb der Fokus eine Richtlinie und nicht eine starre Vorgabe sein soll. Entsprechend sind nicht alle Expert\*innen aus dieser Region, wenn auch der Grossteil der Expert\*innen mindestens aus dem Kanton Graubünden stammen und sich mit ihm beschäftigen. Lokale Konfliktherde werden angesprochen aber nicht vertieft als eigenständige Punkte der Arbeit behandelt.

Theoretisch kann das Vorgehen am konstruktivistisch-wissenschaftstheoretischen Standpunkt festgemacht werden, gemäss dem Phänomene nur zeit-, kontext- und situationspezifisch fassbar sind (Mayring, 2007: 3).

Damit ein Konfliktpotenzial möglich ist, braucht es verschiedene Akteur\*innen oder Akteursgruppen im selben Raum. Im Kontext dieser Arbeit sind bereits von Grund auf einige Rahmenbedingungen gegeben, die gewisse Regionen für eine solche fallfokussierte Beobachtung ausschliessen. Gemäss der geographischen Einschränkung auf Berggebiete entfallen bereits grosse Teile der Schweiz<sup>10</sup>. Von den Bergkantonen und alpinen Regionen konnten weitere, auf Grund ihrer politisch-rechtlichen Haltung gegenüber MTBs, ausgeschlossen werden. So macht es kaum Sinn, restriktive Regionen wie beispielsweise das Appenzell oder das Berner Oberland zu wählen, wo Mountainbiken abseits von befestigten Strassen oft nicht toleriert oder verboten ist.

Darauf folgte die Konsequenz, sich auf den Kanton Graubünden zu fokussieren und ein Gebiet auszuwählen, das durch hohe touristische Aktivität und vielfältige Nutzergruppen auf den Wanderwegen gekennzeichnet ist. Auch der vergleichsweise progressive Ansatz des Kantons mit dem Credo des Wanderwegzugangs für alle garantiert das Zusammentreffen verschiedenster Nutzer\*innen und kann als passende Ausgangslage für die vorliegende Arbeit gesehen werden. Der Fokus auf die Destination Davos-Klosters ist schlussendlich eine Mischung aus verschiedensten Faktoren wie beispielsweise der Vielseitigkeit des Angebots für sowie Sport- und Freizeitaktive.

### **1.3.2. Inhaltliche Fokussierung: Nutzerkonflikte**

Der Arbeitstitel «Elektro-Mountainbikes: Konfliktpotenziale in der alpinen Natur- und Kulturlandschaft und mögliche Lösungsansätze» könnte vermuten lassen, dass sich die Arbeit auch vertieft mit den Landschaftseinflüssen von Elektromountainbikes befasst. Dieser Aspekt wird jedoch bewusst in den Hintergrund gestellt, um den Fokus klar auf die Nutzerkonflikte zu bündeln. Die Konzentration auf Konflikte bringt gleichzeitig die Konzentration auf einen Humangeographischen Themenbereich. Konflikte, oft in überregionalen und globalen Skalen, sind im Teilbereich der Politischen Geographie relativ stark verankert (Rothfuß, 2010: 46). Bei

---

<sup>10</sup> Die Schweiz wurde aus logistischen Gründen, im Vorfeld der Arbeit, als möglicher Raum festgelegt.

Untersuchungen von Landschaftseinwirkungen würden humangeographische Aspekte tendenziell von Bereichen der physischen Geographie, beispielsweise Themen wie Erosion der Wege in Bezug auf die Einwirkung der Räder und ähnliche Themen, überschattet.

Die Differenzen in Vorstellungen von der alpinen Landschaft und Erwartungen an die alpine Landschaft bleiben jedoch zentral als Potenziale für die Nutzerkonflikte auf den Wanderwegen.

## 1.4. Forschungsstand und Literaturüberblick

Trotz der Relevanz des Themas besteht zurzeit eine Lücke in der Literatur. Diese gründet darin, dass E-Mountainbikes ein relativ neues Phänomen sind und bisher wenig Daten, Erfahrungen und Untersuchungen dazu bestehen.

Vergleichbare und aussagekräftige Arbeiten zu Konflikten mit konventionellen Mountainbikes können als Ausgangslage genommen werden, da angenommen werden kann, dass Konflikte mit motorlosen Mountainbikes, bis zu einem gewissen Grad ähnliche Charakteristiken aufweisen. Solche Arbeiten sind jedoch ebenfalls schwer zu finden.

Literatur wie das 2014 von Thomas Giger herausgegebene Buch «Perspektiven Mountainbike Tourismus – Grundlagen für nachhaltigen Mountainbike-Tourismus» sind für die Beurteilung der Mountainbike Szene und deren Einfluss auf den Bergtourismus sehr wertvoll. Im besagten Handbuch werden verschiedenste aktuelle Themen des Mountainbike Tourismus angesprochen – es liest sich nicht nur als Hotelbesitzer spannend. Als Textsammlung zu relevanten Themen des Mountainbike Tourismus wird das Thema E-Mountainbike oft behandelt. Das Handbuch sollte künftig aktualisiert werden. Dies ist insofern interessant, dass ein Grossteil der Texte Verschriftlichungen und Zusammenfassungen von Referaten und Diskussionen des alljährlichen «Ride Kongress» darstellen. Die Kongressausgabe 2018 beschäftigte sich intensiv mit aktuellen und potentiellen Einflüssen des E-MTBs auf den Tourismus (Swiss Sports Publishing GmbH, 2018)<sup>11</sup>.

Gegen Ende 2019 darf man zudem die Veröffentlichung der Erkenntnisse des Projektes «graubündenE-MTB» erwarten, das von der Fachstelle für Langsamverkehr des Bündner Tiefbauamtes als Ergänzung und Weiterentwicklung zum 2015 abgeschlossenen Förderprojekt «graubündenBIKE» lanciert und von dem externen Unternehmen «Allegra Tourismus» geleitet wird. Das Handbuch dazu wird in erster Linie eine Hilfestellung für Stakeholder im (Bike-)Tourismusbereich des Kantons sein. Grosses Augenmerk wird auf Koexistenz auf den Wanderwegen und verwandten Themen liegen und somit sicherlich wertvolle Ergänzungen und weitere Perspektiven zu der vorliegenden Arbeit liefern (Darco Cazin, 16.11.2018)<sup>12</sup>. Wie später erneut angesprochen wird, wurden bereits diesen Sommer (2019) Sensibilisierungs- beziehungsweise Kommunikationsmassnahmen im Rahmen von «graubündenE-MTB» umgesetzt. Einige der jüngsten bereits eingeführten Massnahmen bis zur Fertigstellung dieser Arbeit, sind im Anhang zu

---

<sup>11</sup> Genauso sind das E-MTB und Koexistenz im Ride-Kongress 2019 ein Thema. Beispiele von aktuellen Referat Themen: *Totale Entflechtung und Förderung der Koexistenz* oder *Schwerpunkt-Thema: «Koexistenz in der Planung»* (swiss sports publishing GmbH, 2019)

<sup>12</sup> Darco Cazin ist der Gründer von Allegra Tourismus beziehungsweise der Allegra Trails GmbH und Leiter des Projekts «graubündenE-MTB»

finden. Im neuen Handbuch wird der Fokus also darauf liegen, wie man mit den bestehenden E-Mountainbike-Gästen umgeht. Rahmenbedingungen zur Lenkung und Koordination werden folglich ein Kernthema sein. Es soll keine klassische Hilfestellung sein, um mehr neue Gäste anzulocken (Peter Oberholzer, 7.12.2018)<sup>13</sup>.

Es besteht einige Literatur zum Management von Konflikten auf gemeinsam genutzten Wegen, jedoch oft ohne spezifischen Bezug auf E-MTBs. Als informativ können Arbeiten wie «Sportaktivitäten im Einklang mit Natur und Landschaft – Handlungsorientierte Lösungen für die Praxis» von Mönnecke et al. (2008), «Managing outdoor recreation conflict on the Squamish, British Columbia Trail Network» von Elia, Hidalgo und Harshaw (2010), «Management von Freizeitaktivitäten: Interventionen zur Beeinflussung von sozialen und ökologischen Nutzungskonflikten im Outdoorbereich» von Freuler (2008), «Freizeit und Erholung im Wald – Grundlagen, Instrumente, Beispiele» von Bernasconi und Schroff (2008), ähnlich «Walderholung mit und ohne Bike II» von Schraml et al., «Conflicts on multiple-use Trails: Synthesis of the Literature and State of the Practice» von Moore (1994) oder auch «Planungsansätze im Outdoorsport: Wandern und Mountainbiking» von Rupf (2016) genannt werden. Zudem findet man in «Konfliktanalysen als Grundlage für die Entwicklung von umweltgerechten Managementstrategien in Erholungsgebieten» von Volz und Mann (2006) einen guten Überblick über den Themenbereich der Natursportarten, dessen Entstehung und die Diskussion von Konflikten.

Eine wichtige Datengrundlage für die Charakterisierung des E-MTB-Booms und die Einschätzungen zu dessen künftiger Entwicklung, sind Zahlen aus der Wirtschaft. Für solche quantitative Einschätzungen zum E-MTB-Boom sind beispielsweise Verkaufszahlen vom Verband «Velo-suisse» beziehungsweise der Schweizerischen Fachstelle für Velo und E-Bikes erhältlich wie die jährliche «Übersicht Fahrradmarkt» (velosuisse, 2019) oder «Entwicklung Schweizer Fahrrad- und E-Bike-Markt, 2006 bis 2018» (Schweizer Fachstelle Velo und E-Bikes (SFVE), 2019) erhältlich. Diese sind allerdings relativ grob gemessen. Genauere Zahlen, Analysen und Ausblicke präsentiert gemäss Urs Rosenbaum (14.12.2018) dessen «Marktbulletin Velohandel Schweiz 2018»<sup>14</sup>.

Für generelle Einschätzungen zur Elektromobilität mit Pedelecs, allerdings ohne Behandlung von geländetauglichen Pedelecs, empfiehlt sich die Lektüre von «Elektromobilität-Entwicklungen bei Pedelecs» von Ralph Klein (2016).

## 1.5. Forschungsfragen und Zielsetzungen

Die Beantwortung der folgenden Forschungsfragen war die Hauptmotivation hinter der Arbeit. Hauptsächlich entstanden sie aus Interesse an der neuen Entwicklung der Fahrradart des E-MTBs. Dieses Interesse wurde vor allem durch sehr kontrastreiche Medienbeiträge sowie

---

<sup>13</sup> Peter Oberholzer ist Leiter der Abteilung «Freizeit- und touristischer Langsamverkehr Graubünden» der kantonalen Fachstelle für Langsamverkehr

<sup>14</sup> Das Marktbulletin ist leider nicht frei zugänglich, kann allerdings online erworben/bestellt werden.

Diskussionen in der MTB-Szene<sup>15</sup> entfacht. Nutzerkonflikte als soziale Herausforderungen im Bereich des E-Mountainbikens führten dann schnell zu einer groben Fragestellung. Während der Literaturrecherche, mit parallel geführten explorativen Kurzinterviews, wurde die Fragestellung verfeinert, erweitert und nahm mit den Unterfragestellungen schliesslich folgende Ausformulierung an:

***Welche Auswirkungen hat der Elektro-Mountainbike Boom auf die Freizeit- und touristische Nutzung der alpinen Berglandschaft und welche Konfliktpotenziale birgt er?***

*Wie lässt sich der Boom charakterisieren und welche künftigen Entwicklungen werden erwartet?*

*Welche Konfliktpotenziale sind vorhanden und welche Ursachen könnten dahinterstehen?*

*Welche Lösungsansätze könnten potenzielle Konflikte mindern?*

### 1.5.1. Vorannahmen

Teilweise hatte ich bereits vor der bewussten Beschäftigung mit den zuvor aufgeworfenen Fragestellungen einige Vermutungen und Erwartungen, was die Auseinandersetzung mit elektrisch unterstützten Mountainbikes betrifft. Als kurze Aufzählung möchte ich diese zu Beginn dieser Arbeit gerne als Vorannahmen vermerken, die sich über die Arbeit hinweg möglichst in ihrem Zutreffen bestärken oder widerlegen lassen.

- Der E-MTB Boom erhöht die Anzahl Nutzer\*innen der Wanderwege und somit das Konfliktpotenzial derer Nutzung.
- Es gibt zurzeit nur wenige ausgesprochene Konflikte im Sinne von offenen Auseinandersetzungen, also effektiver Interaktion zwischen Nutzer\*innen.
- Die junge und schnelle Entwicklung der E-MTBs hat eine abschreckende Wirkung auf bisherige Nutzer\*innen der Wege.
- Zur abschreckenden Wirkung trägt die Motorisierung, Elektrifizierung und Technologisierung bei. Diese Themen könnten Nährboden für emotional geladene Debatten bieten.
- Auswirkungen des E-MTB Booms beschränken sich vorwiegend auf die Koexistenz auf Wanderwegen und nur indirekt (Infrastrukturausbau) auf die alpine Natur- und Kulturlandschaft.
- Das E-MTB kann als «Werkzeug» zur Zeitoptimierung gesehen werden. Lange Aufstiege werden zeitlich verkürzt und können somit Konsumzeit schaffen, in der weitere Erlebnisse Platz finden.

---

<sup>15</sup> Bike-Magazine (Print & Online), Eigenes Bikeumfeld, etc.

## 2. Kontext und Hintergründe

Der E-MTB-Boom ist wie jedes Ereignis in verschiedenste gesellschaftliche, ökologische und ökonomische Entwicklungen eingebettet und durch bestimmte Hintergründe entstanden. Als komplexes Thema bestehen so unzählige, oft interdisziplinäre, Verbindungen und spannende Subthemen. In diesem Kapitel werden verschiedene Hintergründe behandelt, die für den E-MTB-Boom wichtig sind.

### 2.1. Was spricht für einen Boom?

Zum Einstieg in dieses Kapitel wird anhand aktueller Entwicklungen argumentiert, wieso man zurzeit von einem Boom der E-MTBs sprechen kann. Als zentraler Indikator liegt der Schwerpunkt auf ökonomischen Daten wie der Entwicklung der Absatzzahlen in der Fahrradbranche.

#### 2.1.1. Verkaufszahlen

Ein zurzeit ungebrochener Boom kann mit Zahlen hinterlegt werden. Die Zahlen verraten, dass der E-Bike-Sektor von Jahr zu Jahr stärker wird und einen immer grösseren Anteil der Fahrradverkäufe in der Schweiz abdeckt. Betrug der Anteil der E-Bikes an den gesamten Fahrradverkäufen 2006 noch 1.1 Prozent, so waren es im Jahr 2018 bereits 34.8 Prozent und davon ganze 12.5 Prozent E-MTBs. Diese 12.5 Prozent E-MTBs stiegen innerhalb von nur drei Jahren von 4.8 Prozent im Jahr 2014, als die E-MTBs erstmals als eigene Kategorie in der Statistik erschienen (Velosuisse, 2008, 2016, 2019)<sup>16</sup>. Und das, obwohl die Mengen verkaufter Fahrräder, ausser bei elektrisch unterstützten Bikes, in allen anderen Sparten rückläufig sind (siehe Abbildung 2).

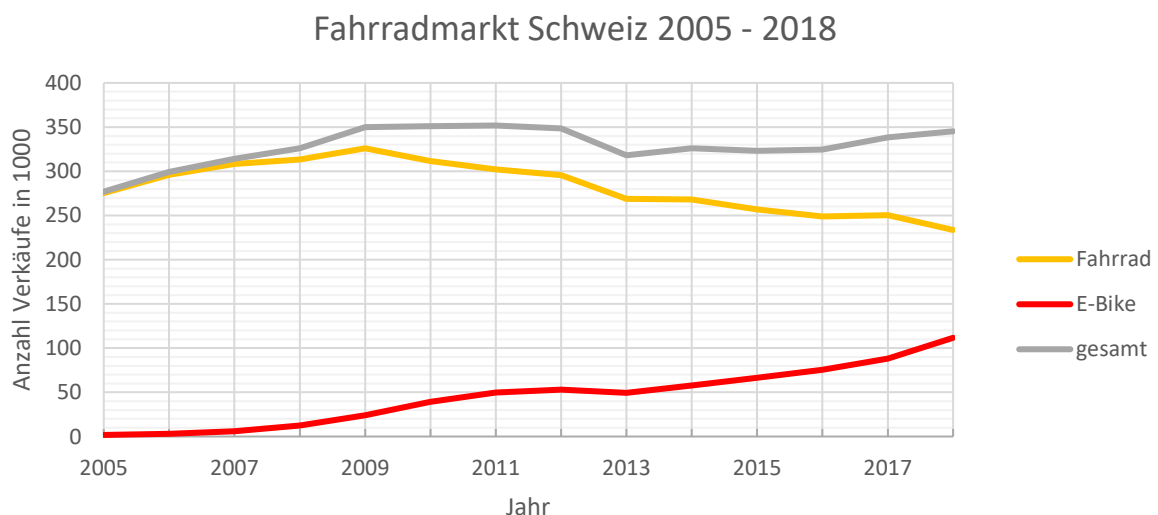


Abbildung 2: Entwicklung Schweizer Fahrrad- und E-Bike-Markt, 2005-2018 (Eigene Darstellung, Datengrundlage: Schweizer Fachstelle Velo & E-Bike, 2019)

<sup>16</sup> Die Branchenstatistik vom Verband der Schweizer Fahrradimporteure und -hersteller Velosuisse gilt als zuverlässige Übersicht. Dennoch wird von Urs Rosenbaum (2016) auf die Unvollständigkeit der Daten durch

Neben den Zahlen sprechen auch Expert\*innen in der Bikeszene klar von einem anhaltenden Boom. Sissi Pärsch, freie Journalistin, Bikerin und Initiatorin von Projekten wie den «eMTB-Tourismus Studententagen» beschreibt den E-Bike-Boom im Ride-Kongress Booklet 2018 (Swiss Sports Publishing GmbH, 2018: 37) folgendermassen:

*«Es ist die massivste und rasanteste Entwicklung, die den Radsport in den letzten Jahrzehnten getroffen hat. Selbst die Befürworter sind von der rasanten Durchschlagkraft der E-Bikes überrascht. Das einst belächelte Rentnerrad ist zum ernsthaften Sportgerät gewachsen. Die Elektrifizierung des Rads wird unsere Mobilität in den kommenden Jahren weiterhin prägen und umwälzen».*

Auf der Website des Verbandes Velosuisse (Velosuisse, 2018) liest man über das Geschäftsjahr 2017 Sätze wie «Überflieger bleiben die E-Mountainbikes, die das zweite Jahr in Folge gleich um mehr als einen Drittel zulegen konnten auf knapp 29000 Stück (+38.3%)». Dieser Eindruck kann durch aktuellere Zahlen von Velosuisse (2019) des darauffolgenden Jahres verstärkt werden, in dem die Verkaufszahlen nochmals auf über 50 Prozent, im Vergleich zum Vorjahr, gesteigert werden konnte. Folglich stiegen die Verkaufszahlen auf eine Stückzahl von gut 43'000 Elektromountainbikes. Bei den aufgeführten Zahlen handelt es sich jeweils um Bikes mit Motorenunterstützung bis 25km/h sowie bis 45km/h. Allerdings machen die schnellen E-MTBs oder geländetauglichen S-Pedelecs bis 45km/h, auf die in dieser Arbeit nicht weiter eingegangen wird, bloss knappe 5% aller verkauften E-MTBs aus (Velosuisse, 2019).

## 2.1.2. Soziale Netzwerke und Kommerzialisierung der E-MTBs

Dass E-Mountainbikes boomen zeigen nicht bloss Zahlen und Markteinschätzungen. Begibt man sich in die Welt der sozialen Netzwerke wie Facebook, Twitter oder Instagram, stolpert man fast unweigerlich über Beiträge zu E-Mountainbikes. Seit einiger Zeit liest und vor allem sieht man Beiträge von «E-MTB-Markenbotschafter\*innen», meist professionelle Mountainbiker\*innen, die sich für einen Hersteller verpflichten. Als Werbemassnahme werden oft kurze Videoclips in den sozialen Netzwerken verbreitet, die auf die E-MTBs der entsprechenden Marke aufmerksam machen sollen. Auf diese Weise sieht man prominente Mountainbiker\*innen wie der bekannte deutsche Fahrer Guido Tschugg<sup>17</sup>, der britische Freeride-Profi Sam Pilgrim<sup>18</sup> oder Ex-Crosscountry Spitzenfahrer Julien Absalon<sup>19</sup> auf Bikes mit Tretunterstützung. In der Schweiz findet man solche Beiträge genauso mit bekannten wie Sportlern wie René

---

Zurückhaltung betrieblicher Daten und Kennzahlen teils grosser Hersteller wie Cube, Specialized, Canyon (DE), etc. hingewiesen.

<sup>17</sup> Ehem. Spitzenfahrer (Fourcross und Downhill) und E-MTB-Pionier (Haibikes), momentan beim E-MTB Hersteller Husqvarna Bicycles (dt swiss AG: Guido Tschugg; husqvarna bicycles: Guido Tschugg, Zugriff: 11.4.2019).

<sup>18</sup> Sam Pilgrim: Freeride World Tour Gewinner 2013. Seit 2018: Markenbotschafter für E-Bikes von Haibike (Tomas Gütlin, 2018).

<sup>19</sup> Julien Absalon: 63 MTB Worldcup Podien, 7 Gesamtsiege, 8 Weltmeistertitel, 2 Olympia Goldmedaillen (Melanie Leveau, 2018). Seit 2017: Engagement für die Vermarktung von E-Bikes (Olivier Bérat, 2017).

Wildhaber<sup>20</sup> oder Roger Rinderknecht<sup>21</sup>. Zudem sind zunehmend Magazine und Websites speziell für E-Mountainbiker\*innen erhältlich. Prominentes Beispiel dafür ist das E-Mountainbike-Magazine<sup>22</sup> oder die Website EMTB-News<sup>23</sup>.

Der Spitzensport passt sich ebenfalls den neuen Entwicklungen an. Exakt zum Beginn dieser Arbeit veröffentlichte die UCI (Union Cycliste Internationale) ihre Pläne, ab 2019 auch Weltmeisterschaften in der Disziplin E-Mountainbikes auszutragen (UCI, 2018: News, Zugriff: 4.10.2018)<sup>24</sup>. Neben dem Spitzensport gibt es zunehmend grössere Events für alle erdenklichen Interessierten wie das E-Bike-Festival in Verbier, das im August 2019 erstmals stattfand und als grösstes seiner Art ein Vorreiter ist ([www.verbierebikefestival.com](http://www.verbierebikefestival.com), Zugriff 27.9.2019).

## 2.2. Gesellschaftlicher Wandel

Der E-MTB Boom ist mit diversen Entwicklungen unserer Gesellschaft verknüpft. In den folgenden Absätzen wird der Boom in einige solche Entwicklungen eingebettet. Dies soll helfen, mögliche Gründe für die Entstehung des Booms besser zu verstehen.

Als ein Teil dieser Arbeit werden Motive der E-Mountainbikenden genauer vorgestellt. Diese Motive, als Ergebnisse der Expertenbefragungen, lassen sich in den hier beschriebenen Rahmenentwicklungen verorten und sollen so besser nachvollziehbar sein.

Das Unterkapitel verdeutlicht unter anderem, wie Natursportarten wie das E-Mountainbiking zum Beispiel aufgrund der Entwicklung weg von einer Arbeitsgesellschaft und der Erhöhung von Wohlstand und Individualmobilität aufblühen konnten (Volz und Mann, 2006: 14).

### 2.2.1. Freizeit

Die Ausdehnung der Freizeit in der modernen Gesellschaft kann als Grundstein für den Freizeitsport wie das E-Mountainbiking gesehen werden, weswegen hier kurz darauf eingegangen wird. Hans-Werner Prahl beschreibt im Buch «Handbuch Freizeitsoziologie» von Freericks und Brinkmann (2015: 15-25) wie sich die Freizeit entwickelte. Während der frühen Industrialisierung im 18. Jahrhundert und ihrer Arbeitsgesellschaft mit dem Credo «Zeit ist Geld», lange Arbeitszeiten und 24-Stunden-Maschinenbetrieb verunmöglichten für den grössten Teil der Bevölkerung eine Freizeit. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts verhalfen fortschreitende Technisierung sowie sozialpolitische Regelungen zu kürzeren Arbeitszeiten. Mit steigendem Fokus auf Konsumgüter und deren Absatz, Gewerkschaften und Bürokratisierung anfangs des 20. Jahrhunderts wurden die Arbeitszeiten weiter verkürzt. Die neu gewonnene Freizeit wurde zunehmend zur Erholung genutzt und das Freizeitangebot stetig ausgebaut. Die «freien Zeiten» stiegen

---

<sup>20</sup> René Wildhaber (6facher Mégavalanche-Gewinner (Langstrecken-Abfahrtsrennen)). Widmet sich vermehrt E-Bikes im Namen von Trek-Bicycles und Bosch eBike Systems.

<sup>21</sup> Roger Rinderknecht: Schweizer-, Europa-, Weltmeistertitelträger (BMX und Fourcross). Seit 2018: Botschafter für E-Mountainbike Hersteller Bergstrom

<sup>22</sup> [www.ebike-mtb.com](http://www.ebike-mtb.com)

<sup>23</sup> <http://www.emtb-news.de/>

<sup>24</sup> Die Weltmeisterschaften fanden am 28. August 2019 effektiv im kanadischen Mont-Saint-Anne statt.



laufend, wobei sich, bis heute, Arbeitsbedingungen und -zeiten immer weiter flexibilisiert haben (Prah in Freericks und Brinkmann, 2015: 15-20).

Diese Entwicklungen legen den Grundstein für die Ausübung von Freizeitaktivitäten und machen den Boom von E-MTBs überhaupt erst möglich.

Allerdings wird die Freizeit zunehmend flexibel der aktuellen Arbeitsnachfrage angepasst und auch in der arbeitsfreien Zeit wird oft durchgehende Erreichbarkeit erwartet. Speziell in höheren Positionen und bei Projektarbeit ist Vor- und Nacharbeit Zuhause nötig, während das Internet die Bedeutung von fixen Arbeitsplätzen stetig reduziert. Die Trennung von Arbeits- und Freizeit wird fließend.

Pro Natura beschreibt den heutigen gesellschaftlichen Bezug zur Freizeit auf ihrer Webseite folgendermassen:

*«Freizeit spielt für den modernen Mensch eine immer wichtigere Rolle. Die Wirtschaft verstärkt den Trend «Raus in die Natur» mit ausgeklügelten Marketingstrategien. Fakt ist: Wir Menschen nutzen die Mobilität heute stärker denn je. Wir schaffen uns mehr Freizeit und geben mehr Geld dafür aus. Die Prioritäten unserer Gesellschaft haben sich geändert» (Pro Natura: Freizeitaktivitäten, Zugriff: 17.7.2019).*

## 2.2.2. Be- und Entschleunigung

Trotz gewachsener Freizeit kann man erhöhten Stress in kapitalistisch geprägten Gesellschaften beobachten (Rosa, Dörre und Lessenich, 2017: 62). Rosa<sup>25</sup> et al.'s «Tripple A»-Theorie gibt eine Erklärung dafür. Gemäss dieser braucht ein kapitalistisches System die drei A's, **A**ppropriation, **A**ctivation und **A**cceleration, um sich als System selbst zu stabilisieren. Zu Deutsch; eine fortlaufende sozio-ökonomische Inbesitznahme, sozio-politische Aktivierung sowie sozio-kulturelle Beschleunigung (Rosa, Dörre und Lessenich, 2017: 53-55). Die Beschleunigung erscheint dabei auch in der Freizeit bedeutend und bezieht sich dabei auf die Lebensgeschwindigkeit und die Anzahl der Erlebnisse, die man in einer gewissen Zeiteinheit erleben möchte (Rosa, Dörre und Lessenich, 2017: 58).

Gemäss Rosa et al. (2017: 56, 58) führen Fortschritte in digitalen Informations- und Kommunikationstechnologien zu eben dieser technologischen, aber auch sozialen und kulturellen Beschleunigung. Die Beschleunigung ist nach Rosa et al. (2017: 53, 54, 60) in allen Teilen einer Gesellschaft festzustellen und ist mit dem Wachstumszwang kapitalistischer Gesellschaften verbunden.

Zudem führen die drei A's zu weiterem Druck auf das Individuum, das der Logik der Theorie entsprechend, nach Selbstoptimierung streben muss (Rosa, Dörre und Lessenich, 2017: 53). Das von Rosa (2017: 59) beschriebene und auf die Theorie der «active society» von Amitai Etzioni (1968) basierende Phänomen der «active citizens» beschreibt, komplementär zur Beschleunigung und Dynamisierung, die Ausweitung des kapitalistischen Wachstumszwanges der

---

<sup>25</sup> Hartmut Rosa ist ein deutscher Soziologe und Politikwissenschaftler, der sich vermehrt mit der modernen Gesellschaft und verbunden damit, mit Zeitsoziologie und Beschleunigungstheorien beschäftigt. ([https://de.wikipedia.org/wiki/Hartmut\\_Rosa#Forschungsschwerpunkte](https://de.wikipedia.org/wiki/Hartmut_Rosa#Forschungsschwerpunkte), Zugriff: 4.5.2019)

Moderne auf das Individuum und erklärt damit auch den Selbstoptimierungszwang (Rosa, Dörre und Lessenich, 2017: 60).

Alle diese Faktoren der «Tripple A»-Theorie und dessen Selbstoptimierungsdruck und der Wachstumszwang der «active citizen» führen zu Stress, einem subjektiven Gefühl der Zeitbeschleunigung und dem Fehlen ausreichender Freizeit (Popp und Reinhardt in Freericks und Brinkmann (2015: 114)).

Nicht zuletzt deshalb steigt die Sehnsucht der Gesellschaft nach Entschleunigung, die von vielen als zentraler Teil eines Outdoor-Erlebnisses gesehen wird und im Gegensatz zum Trend der Beschleunigung steht (Rheingoldinstitut und OutDoor by ISPO, 2019: 3). In anderen Worten beschreiben diese Entschleunigung auch Rosa, Dörre und Lessenich (2017: 67, 68) mit dem Begriff der «Resonanz», der nicht kommodifizierte, positive Erlebnisse und Erfahrungen umfasst, die durch zeitaufwändige (entschleunigte) Beziehungen zur sozialen aber auch natürlichen Umwelt gekennzeichnet sind. Eine E-MTB-Tour kann als Idealbeispiel eines solchen Erlebnisses dienen. Eine (E-)Biketour, als Freizeitbeschäftigung, die ein entschleunigendes, bewusst zeitaufwändiges Naturerlebnis miteinschliesst und oft mit anderen Mountainbikenden zusammen ausgeübt wird, geht auf alle Punkte ein, die der Begriff der Resonanz beschreibt. Natürlich formt sich um das E-MTB auch eine kommerzielle Industrie; die Aktivität des Bikens kann selber allerdings kaum in eine wirtschaftliche Logik eingebettet werden.

### 2.2.3. Zeitoptimierung, Konsum- und Erlebnisgesellschaft

Neben dem Wunsch nach Entschleunigung birgt der Stress und der Selbstoptimierungsdrang paradoxerweise auch das Streben nach Ressourcenoptimierung, inklusive der Ressource Zeit. Zeitoptimierung, die einem ermöglichen soll, sich effizienter zu erholen und in wenig Freizeit viele Erlebnisse zu geniessen. Dabei birgt die Weiterentwicklung der Freizeitmobilität, wie sie auch das Aufkommen der E-MTBs kennzeichnet, eben diese Möglichkeit der Zeitoptimierung, die in modernen Gesellschaften gefragt ist (Schoch, 2017).

Wie sich in Interviews gezeigt hat, ist Zeitoptimierung in MTB-Kreisen im Kanton Graubünden ein zentrales Thema. So stellt Marc Woodtli (25.1.2019) fest:

*«Darcos<sup>26</sup> Theorie ist ja die Zeitoptimierung. Und das E-MTB ist ein Optimierungstool. Ich kann schneller mehr konsumieren. Das ist im Moment eines der Hauptdinge.»*

Dieses «Hauptding» könnte man genauso «zeiteffizienter Konsum» nennen, was uns wieder zur Kommodifizierung<sup>27</sup> und Einbindung der Freizeit in kapitalistische Denkmuster und folglich zur Inbesitznahme oder «Appropriation» gemäss Rosa bringt (Rosa, Dörre und Lessenich, 2017: 56, 57). Denn gemäss Prahl (in: Freericks und Brinkmann, 2015: 17) ist Freizeit erst durch die Industrialisierung und die moderne Konsumgesellschaft, und umgekehrt, der Massenkonsum nur durch die ausgedehnte Freizeit als Konsumzeit denkbar.

---

<sup>26</sup> Darco Cazin, Allegra Tourismus

<sup>27</sup> Übersetzt aus dem Englischen wird Kommodifizierung im Cambridge Dictionary beschrieben als: «*Fakt, das etwas als Kommodität (ein Produkt, das ge- und verkauft werden kann) angesehen oder behandelt wird.*» [dictionary.cambridge.org/de/worterbuch/englisch/commodification](https://dictionary.cambridge.org/de/worterbuch/englisch/commodification), Zugriff 25.4.2019

Moderne europäische beziehungsweise globale Wirtschaftssysteme bauen auf diesem kapitalistischen Konsum auf. Mit diesen Wirtschaftssystemen einhergehend ist das Wirtschaftswachstum und somit der Konsum als Motor unserer Gesellschaft unabdingbar (Binswanger, 2014: 19,20). Dies kann auf alle Bereiche der (Konsum-)Gesellschaft projiziert werden und als mögliche Erklärung dienen, dass immer neue Angebote nachgefragt werden. Auch im Tourismus werden immer neue Erlebnisse gesucht und vermarktet – in Hartmut Rosas Begriffen: Sozio-ökonomische Inbesitznahme und sozio-kulturelle Beschleunigung (Rosa, Dörre und Lessenich, 2017: 53). Dazu gehört natürlich das E-MTB als neue Entwicklung, die Möglichkeiten für die Vermarktung neuer Erlebnisse schafft. Dies zieht zugleich immer neue Infrastrukturen mit sich und bringt so einen Wandel der Landschaft.

Kurz, die moderne Gesellschaft strebt in ihrer Freizeit nach Selbstverwirklichung und dem Sammeln möglichst vieler Erlebnisse. Gleichzeitig besteht der Wunsch nach Ruhe und Entschleunigung, dem Gegenstück zum teils hektischen Alltag und der fortlaufenden objektiven Beschleunigung von Prozessen, sowie der subjektiven Empfindung der Beschleunigung unserer Konsumgesellschaft. Das E-MTB kann alle diese Bedürfnisse befriedigen.

Volz und Mann (2006: 15) fassen diese gesellschaftlichen Aspekte und damit das Aufkommen der E-MTBs in einem prägenden Satz zusammen:

*«Ein Gewinn über die Jahrzehnte an freier Zeit, flexible Arbeitszeitmodelle und ein neues Selbstverständnis hedonistischer Lebensführung in einem kommerzialisierten Umfeld aus freizeitorientierten Waren und Dienstleistungen führten zu einem neuen Freizeitverständnis und zu vielfältigen unterschiedlichen Freizeitformen».*

Nahtlos an die Entwicklung der Freizeit zum zentralen Lebensinhalt, die Zeitoptimierung wie auch den Konsum, lässt sich unsere Gesellschaft im Sinne einer Erlebnisgesellschaft darstellen. In Schulze (2005: 542) kultursoziologischem Buch über die heutige Gesellschaft schreibt er, dass der Erlebnismarkt ein prägender Teil unseres Alltags ist. Individuen würden sich grosse Teile ihres Lebens zumindest gedanklich mit dem Erlebnismarkt beschäftigen, in dem sich gleichzeitig riesige Mengen an wirtschaftlicher wie auch politischer Energie konzentrierte. Die Erlebnisorientierung führe zu immer neuen Trends und Entwicklungen im Freizeitmarkt. Das E-MTB scheint ein solcher Trend zu sein, der die Erlebniserfahrung vereinfacht.

#### **2.2.4. Soziokulturell konstruierte Trendsportart und LOHAS**

Diese Ansicht des E-Mountainbikens als Trendsportart und dessen Verortung in der, von soziologisch-kulturellen Theorien bestimmten, Humangeographie kann unter anderem auf Schwier (in Roth, Jakob und Krämer, 2004: 13) zurückgeführt werden. Schwier argumentiert, dass der E-MTB-Trend ein Produkt aktiver Beschäftigung von sozialen Akteuren ist. Er betont, dass die industrielle Massenanfertigung der Geräte zwar Voraussetzung für einen Trend ist, allerdings erst die Menschen eine vielseitige und sozial definierte Praxis und schliesslich einen Trend daraus machen. Schlussendlich ist der Trend gemäss Roth, Jakob und Krämer das, was durch die bedeutungsbildende und lebendige Aktivität, mit dem körperlichen Erfahrung, Leidenschaft und Fantasie aus den kulturindustriellen Produkten, wie dem E-MTB, gemacht werde.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts führten Paul H. Ray und Sherry Truth Anderson den Begriff der LOHAS<sup>28</sup> ein, welcher einen alle Lebensbereiche umfassenden Lebensstil beschreibt. Dessen «Anhänger\*innen» leben nach gesundheitlichen und ökologisch sowie sozial nachhaltigen Überzeugungen. Dabei wird viel Wert auf Selbstverwirklichung, Individualität und somit persönliche Zufriedenheit gelegt (Glöckner, Balderjahn und Peyer, 2010).

Die LOHAS als Ziel- oder Konsumentengruppe beschreibt also einen Teil der heutigen Gesellschaft, der sich selber verwirklichen möchte, der gesundheitliche Vorteile in der sportlichen Betätigung sieht und sich gerne selber als bewusst individuelle/r Anhänger\*in einer bestimmten spezialisierten Gruppe inszeniert und sich von anderen Lebensstilen abzugrenzen versucht. Mit dieser Annahme ist man zugleich nahe den von Egner (2014: 8,9) beschriebenen Gemeinsamkeiten der Trend- und Natursportarten, die in modernen multioptionalen Gesellschaften mit viel Freizeit, hoher Bildung und Mobilität für eine gewisse Sinngebung des Lebens sorgen. Die gemeinsamen Elemente sind gemäss Egner (2014: 9) die Erlebnisorientierung, die individualisierte Sportausübung, der Rückgriff auf Körperlichkeit und die Verknüpfung mit Lebensstilelementen, der Einsatz technischer Sporthilfsmittel, die zunehmende Extremisierung, die hohe Mobilität der Sporttreibenden, die fortschreitende Ausdifferenzierung immer neuer Sportarten und Variationen sowie die zunehmende Verzahnung von «trendigen» Sportarten mit Angeboten und Entwicklungen von Industrie, Handel und Tourismus.

Das E-MTB verbindet all diese Elemente<sup>29</sup> einer Trend- und Natursportart und bietet den LOHAS die Möglichkeit zur Selbstverwirklichung und einem differenzierten Lebensstil; so zum Beispiel die indirekte Unterstützung alternativer E-Mobilität, Bewegung an der frischen Luft sowie starke Identifizierung mit einem sportlichen Mountainbiking-Lebensstil inklusive dessen spezifischen Codes (Sprachgebrauch, Kleidungsmerkmale, etc.).

Gewisse Trends werden relativ direkt vom E-MTB-Boom aufgegriffen. Ein regelrechter Megatrend<sup>30</sup> unserer Gesellschaft ist, ähnlich den Bedürfnissen der LOHAS, das Streben nach Gesundheit, die für ein gutes Leben sowie Zufriedenheit steht (Zukunftsinstitut GmbH, 2019: Glossar - Gesundheit, Zugriff 26.4.2019). Das Zukunftsinstitut, das sich mit Trendforschung beschäftigt, beschreibt den «Bike-Boom» als massgeblichen Subtrend des Gesundheitstrends. Das Fahrrad boome neben dem Gesundheitsaspekt aber auch durch die tiefen Kosten, seine Ökobilanz sowie seine Angepasstheit für den dichten, urbanen Strassenverkehr und die städtischen Infrastrukturen (Zukunftsinstitut GmbH, 2019: Glossar, Zugriff: 26.4.2019). Dieser Aufschwung des Fahrrades als immer beliebteres Fortbewegungsmittel beflügelt zusammen mit dem Trend

---

<sup>28</sup> Lifestyle of Health and Sustainability oder frei auf Deutsch übersetzt: Lebensstil der Gesundheit und Nachhaltigkeit

<sup>29</sup> Erlebnisorientierung: Jede Bikeerfahrung als Erlebnis; sehr individuelle Ausübung je nach Ausrüstung und bevorzugten Charakteristiken der Biketrails etc.; Rückgriff auf Körperlichkeit durch Erhöhung der Koordination, Ausdauer und Kraft auf dem Bike und für das Biken, definierte Lebensstilelemente für Mountainbiker charakterisierbar (*nicht Teil dieser Arbeit*); Einsatz technischer Hilfsmittel durch hoch technisierte und motorisierte E-MTBs; Extremisierung durch kontinuierliche Verschiebung des mit einem Mountainbike Möglichen sowie extremer Nischenformen innerhalb des (E-)Mountainbikens; Ausdifferenzierung durch die Verwendung von Elektrounterstützung in allen Sparten des Mountainbiking; zunehmende Verzahnung mit Industrie, Handel und Tourismus durch verschiedenste umfassende Angebotspakete

<sup>30</sup>Siehe Glossar: «Megatrend».

der Elektromobilität die Entwicklungen im Bereich der E-MTBs. Entsprechend beschreibt Darco Cazin<sup>31</sup> den E-MTB-Boom als eine Ableitung der übergeordneten Fahrrad- und Elektromobilitätsbewegungen (Darco Cazin, 16.11.2018).

### 2.2.5. Elektromobilität

Die E-MTBs passen also zum Zeitgeist und verdanken ihre Beliebtheit der gesamten Bewegung der Elektromobilität, welche durch ihre alternative Energiequelle, in Anbetracht aktueller Klimadiskussionen, an Bedeutung gewinnt. Zudem ist die Elektromobilität durch ihre rasante technologische Entwicklung immer vielseitiger einsetzbar, was die Anwendungsmöglichkeiten im Bereich der E-MTBs ausweitet (Gelzer und Kornhardt, 2012: 24). Der ökologische Aspekt der Luftreinhaltung und Minimierung von Treibhausgasen sowie raumplanerische Überlegungen zur Verkehrsentlastung spielen bei der E-Mobilität und insbesondere bei Elektrofahrrädern folglich eine bedeutende Rolle, deren positive Konnotation auf die E-MTBs übertragen werden kann (Klein, 2016: 129; Darco Cazin, 16.11.2018).

### 2.2.6. Klimawandel und Tourismus

Wie die bereits beschriebenen Gesellschaftstrends gezeigt haben, sind die menschengemachten Veränderungen im Klima ein allgegenwärtiges Thema in unserer Gesellschaft und in relevanten Betrachtungen zu verwandten und teils angeschnittenen Themenbereichen dieser Arbeit, wie der Diskussion um die Verlagerung von Winter- zu Ganzjahres- oder Sommertourismus oder der durch Klimaerwärmung induzierten, Naturgefahren im Alpengebiet etc. ebenfalls zu finden. Direkt für die Begründung des E-MTB-Booms spielt der Klimawandel eine bedeutende Rolle.

Der Klimawandel steht unter anderem für neue Chancen im Tourismus. Destinationen mit Fokus auf dem Sommertourismus profitieren von einer Verlängerung der Sommersaison (Zwygart, 2016: 117). Langfristig könnten wärmere Temperaturen, vor allem in Grossstädten und heissen Regionen, die Attraktivität von hoch gelegenen alpinen Destinationen steigern, die mit kühleren Temperaturen locken (IPCC, 2014: 61; Baumgartner, 2016: 14). Gleichzeitig müssen sich aber tiefgelegene Destinationen zwangsweise vermehrt auf das wenig umsatzstarke Sommergeschäft konzentrieren. Zudem erhöhen erwartete Preissteigerungen in der Mobilität die Attraktivität von nahe gelegenen<sup>32</sup> Ferienzeilen (Baumgartner, 2016: 10). Gleiches kann die erhöhte Sensibilisierung der jungen Generationen im europäischen Raum bezüglich ökologischer Nachhaltigkeit und Klimabewusstsein bewirken. Alpendestinationen als nahe Urlaubsziele könnten beliebter werden (Zenhäusern und Kadelbach, 2018: 33). Als Trendsportart und bereits standardmässigem Mietartikel sind die E-MTBs in diesen Regionen bereits verortet. Bikeshops in Destinationen wie Davos besitzen oft riesige Flotten an E-Mountainbikes für die Vermietung (Michael Wild, 11.1.2019).

---

<sup>31</sup> Gründer der «Allegra Trail GmbH»

<sup>32</sup> Relativ zu europäischen Metropolen.

Der Sommertourismus sieht im Bereich der E-MTBs und MTBs auch künftig einem grossen Wachstumspotenzial entgegen. Darco Cazin hat 2013 die Marktsättigung des MTBs auf knapp vier Prozent geschätzt und auch Harald Maier, der 2016 den Mountainbike Kongress Österreich initiiert hat, diskutiert unter dem Titel Projekt 20, die Steigerung des Marktanteils von MTBs in den Voralpengebieten von vier auf 20 Prozent (Maier: Projekt 20, Zugriff 27.8.2019).

### **2.2.7. Demographische Entwicklung**

Neben dem Klima sind auch Altersstrukturen im Wandel. Zumindest in den für den Tourismus- und Freizeitsektor relevanten Ländern verschieben sich die Altersstrukturen immer mehr zugunsten der Bevölkerung über 60 Jahren. Dies begünstigt auch gewisse Aktivitätsmuster der Gesellschaft. Der Trend der E-MTBs, der nachlassende körperliche Leistungsfähigkeit in zunehmendem Alter auszugleichen vermag sowie eine gewisse Nachfrage nach Bequemlichkeit befriedigen kann, zählt ebenfalls dazu (Varmola und Sievänen, 2004: 19-21).

## 3. Methoden

Nachdem einige Hintergründe zum E-MTB-Boom erläutert wurden, werden im dritten Kapitel dieser Arbeit Hintergründe zum methodischen Vorgehen und methodischen Überlegungen sowie der Datenerhebung dieser Arbeit diskutiert. Daraufhin werden mögliche persönliche Einflüsse auf die Arbeit reflektiert.

### 3.1. Zeitlicher Grobüberblick

Begonnen hat die vorliegende Arbeit im Oktober 2018. Kurz darauf, am 20. und 21. Oktober fanden Kurzbefragungen auf Wanderwegen am Berninapass sowie rund um Davos statt. Diese dienten einer ersten Erkundung von Meinungen zum Thema und wurden mit E-Mountainbikenden durchgeführt. Darüber hinaus waren sie eine gute Einstimmung und Inspiration für die Arbeit. Für die Hauptdatenerhebung, primär in Form von Experteninterviews und offenen, schriftlichen Befragungen, wurde der grobe Zeitraum zwischen November und Ende Februar festgelegt. Diese Zeitvorgabe konnte grösstenteils eingehalten werden, wenn auch einige Interviews später folgten. Gründe dafür waren Expert\*innen, die erst aufgrund vorgegangener Befragungen in die Auswahl gelangten, sowie schwierige Terminfindungen. Die Transkription und Codierung fanden parallel zu den Interviews statt, wobei die Codierung bis im Mai andauerte. Die Codierung fand bei den meisten Interviews möglichst bald nach Abschluss der Transkription statt. In zwei Durchläufen wurden alle Transkripte dann anfangs März und anfangs Mai mit neuen Codes versehen. Die letzten selbst erhobenen Daten folgten am 24. Mai mit Zusammenfassungsnotizen der «graubündenMOBIL»-Fachtagung des Langsamverkehrs Graubünden.

### 3.2. Qualitatives Forschungsdesign

Um das, erst seit einigen Jahren beobachtbare, Phänomen der E-MTBs zu betrachten, wird der Schwerpunkt hier auf eine relativ explorative Vorgehensweise gelegt. Durch die Arbeit soll vor allem bestehendes Wissen zusammengetragen und verfügbare Literatur, Forschungsthemen und Theorien in Bezug auf den E-MTB-Boom miteinander verknüpft werden. Ziel ist es, durch die explorative Ausrichtung auch, mögliche Thesen oder Stossrichtungen für zukünftige Forschung zu erarbeiten (Mayring, 2007: 5).

#### 3.2.1. Experteninterviews und weitere Datenerhebung

E-Mountainbiker\*innen sind eine sehr heterogene Gruppe bezüglich der Art und Weise wie, wo und wieviel sie mit ihrem E-MTB unterwegs sind. Folglich ist es aufwändig, aussagekräftige Schlüsse aus quantitativen Befragungen zu ziehen. Quantitative Erhebungen bei E-Mountainbiker\*innen wären äusserst spannend, aber sehr ressourcenaufwändig und würden den Rahmen dieser Masterarbeit sprengen.

Aus diesem Grund und weil sich ein wichtiger Teil der Arbeit um Meinungen und Einschätzungen von Expert\*innen dreht, wurde entschieden, diese Arbeit ausschliesslich auf qualitativen

Interviews und bestehender Literatur basierend zu verfassen. Die Interviews setzen zum grössten Teil auf Experteninterviews im Sinne von teilstrukturierten Leitfadenbefragungen<sup>33</sup>. Aufgrund der Diversität der befragten Expert\*innen wurden die Leitfäden an die jeweiligen Interviewpartner\*innen und deren Kompetenzbereiche angepasst. Grundsätzlich sind alle Leitfäden ähnlich aufgebaut, um eine gewisse Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Die Leitfäden können alle in drei grobe Teile aufgetrennt werden. Der erste Teil beschäftigt sich mit persönlichen Ansichten zu E-Mountainbikenden, ein weiteres Cluster von Fragen dreht sich um Konfliktpotenziale, gefolgt vom Thema der Mitigation solcher Potenziale. Die abschliessenden Fragen gehen oft noch spezifischer auf einzelne Thematiken ein, die spezifisch auf die Expert\*innen zugeschnitten sind. Als Beispiel für die grobe Ausgestaltung eines Leitfadens ist im Anhang 2. ein Beispielfragenbogen angehängt, der den Grundaufbau mit allgemeinen sowie spezifisch angepassten Fragen<sup>34</sup> verdeutlicht.

Die Orte für die Interviews wurden jeweils von den Befragten ausgewählt. Einige Interviews fanden telefonisch statt. Die Transkripte wurden vorgängig auf Schriftdeutsch verfasst, während die mündlichen Interviews auf Mundart (Schweizerdeutsch) geführt wurden.

Zu Beginn der Arbeit wurde, wie erwähnt, ein Block von kurzen, ebenfalls teilstrukturierten Befragungen von E-Mountainbikenden im Raum Davos und am Berninapass durchgeführt. Für diesen Teil wurden E-Mountainbiker\*innen spontan und zufällig<sup>35</sup> auf Wanderwegen angesprochen. Die Ergebnisse sollten explorativ Inputs für diese Arbeit hervorbringen und zudem die Offenheit der Arbeit fördern.

Im Sinne von Betina Hollstein's Sicht auf die Netzwerkforschung sollen auch Aspekte dieser einfließen und ermöglichen, die verschiedenen Nutzer\*innen und Nutzungen auf den Wanderwegen als Gesamtheit, eben als Netzwerk von Beziehungen zu betrachten. Wie von Hollenstein vorgeschlagen und zuvor im Text erwähnt, werden dabei vor allem qualitative Ansätze herbeigezogen, die mit quantitativen Elementen ergänzt werden. Denn, obwohl die Experteninterviews dieser Arbeit möglichst offen sein sollen, sind sie teilstrukturiert und relativ zielgerichtet und daher ein Stück weit vergleich- und verallgemeinerbar und somit quantitativer als komplett offene Gespräche (Hollenstein, 2010: 459-461; Helfferich, 2009: 114).

Ein wesentlicher Teil der vorliegenden Arbeit soll sich mit den verschiedenen Motiven, Erwartungen und Wahrnehmungen der Wanderwegnutzer\*innen auseinandersetzen. Gemäss Hollenstein (2010: 461) «(...) sind qualitative Verfahren besonders geeignet, um Deutungen der Akteure, subjektive Wahrnehmungen, individuelle Relevanzsetzungen und handlungsleitende Orientierungen zu erfassen».

---

<sup>33</sup> Beziehungsweise Experteninterviews gemäss Hermann (2010: 98-99)

<sup>34</sup> Im Beispielfragebogen wird auf das Thema Naturschutz eingegangen.

<sup>35</sup> Soweit dies möglich ist. Konkret bedeutet dies die bewusste Anfrage aller angetroffener E-Mountainbikenden. Viele Interviews entstanden so am Ort des Zusammentreffens, wobei einige an Wegstellen durchgeführt wurden, an denen erhöhter Verkehr von E-MTBs erwartet werden konnte. Deshalb und weil natürlich auch die Wanderwege und Regionen der Befragungen bewusst festgelegt wurden, sind die Interviews nicht «zufällig» im Sinne einer Zufallsstichprobe.



Die hier durchgeführte Art von Experteninterviews kann als Mischform von den, von Bogner und Menz (2009: 46, 47) beschriebenen Formen des «explanatory expert interview», des «systematizing expert interview» sowie des «theory-generating expert interview»<sup>36</sup> eingeordnet werden. In einem relativ neuen Forschungsfeld (zumindest im Setting der Nutzerkonflikte wie sie in dieser Arbeit definiert wurden) birgt das «explanatory expert interview» die Chance, sich erst einmal im Thema zurechtzufinden, sich einen Überblick zu verschaffen und neue Inputs und künftige Stossrichtungen oder Hypothesen zu finden (Bogner und Menz, 2009: 46). Allerdings wurden die Interviews bewusst teilstrukturiert geführt, wie es das Ziel rein explorativen Experteninterviews wäre. In diesem Fall wurden die Expert\*innen ebenfalls als «contextual knowledge» zur indirekten Charakterisierung der eigentlichen Zielgruppe der E-Mountainbikenden genutzt. Durch die Erwartung, Informationen beziehungsweise Expertenwissen zu, schon im Vorherein bestimmten, Themen und Punkten zu erlangen und zu vergleichen, kann man bei den Interviews auch von «systematizing expert interview» sprechen. Denn der Fokus ist, wie von Bogner und Menz (2009: 46) beschrieben, auf Wissen ausgerichtet, das die Expert\*innen über die Dauer ihrer beruflichen oder sonstigen intensiven Beschäftigung und dem Kontakt mit dem Thema erlangten. Das Abfragen dieses spezifischen Wissens zur Erhebung systematischer Information ist Inhalt des «systematizing expert interview» und erklärt den teils bereits relativ spezifischen Leitfaden. Diese Unterkategorie von Interviews fokussiert aber stark auf Faktenwissen und weniger auf die Beurteilung und Interpretation dieser Fakten durch die befragten Expert\*innen (Bogner und Menz, 2009: 46, 47). Da in erster Linie Meinungen interessieren, greift diese Arbeit nur am Rande auf diese Spielweise des «systematizing» Experteninterview und wird klar durch die Prinzipien des «theory-generating expert interviews» ergänzt, das gemäss Bogner und Menz (2009: 47, 48) die subjektiven Dimensionen des Expertenwissens erschliessen möchte.

Während der grösste Teil der Datenerhebung auf Experteninterviews zurückgreift, wurden einzelne Daten auch über Fragebögen erhoben. Diese Methode betrifft im Speziellen Fälle, bei denen eine ganze Gruppe (von räumlich verstreuten) Expert\*innen einer Organisation befragt wurden<sup>37</sup> oder wenn die Terminsuche für ein persönliches Treffen oder ein Telefonat erschwert war. Allerdings wurden auch bei den schriftlichen Befragungen ausschliesslich offene Fragen gestellt und somit Platz für das Einbringen neuer Aspekte der Befragten geschaffen. Insgesamt wurden zwölf Experteninterviews von jeweils ungefähr einer Stunde durchgeführt, davon zwei schriftlich. Neben acht, jeweils knapp zwanzig-minütigen, explorativen Interviews (oft Pärchen, Partner – Partnerin), wurden drei Expert\*innen-Gruppen mit offenen, schriftlichen Fragebögen befragt, jeweils mit ca. 6 Rücksendungen. Hinzu kam die teilnehmende Beobachtung an der «graubündenMobil» Fachtagung der kantonalen Fachstelle für Langsamverkehr Graubünden.

---

<sup>36</sup> Entsprechend der Überlegungen bezüglich der «Grounded Theory».

<sup>37</sup> Dies war bei der Befragung von insgesamt acht Teamleitern verschiedener Veloplus AG Ladenstandorten sowie der Befragung von sechs Mountainbike Trainingsleitern des Akademischen Sportverbandes Zürich (ASVZ) und einer Bike-Hersteller Befragung (zwei Teilnehmer, Stand 5.4.2019) der Fall.

### 3.2.2. Sampling

Für die Auswahl der Expert\*innen, auf deren Wissen oder Meinungen diese Arbeit aufbaut, wurden Grundsätze der qualitativen Forschung befolgt wie Patton's «purposeful sampling strategies» (Patton, 1990: 169-186). Dieses, auch «gezieltes» Sampling genannt, entspricht in seinen Grundsätzen dem «theoretischen» Sampling, das in der «grounded theory» von Glaser und Strauss angewendet wird (Mey und Mruè, 2011: 28).

Dabei wurden die Partner\*innen für die Experteninterviews hauptsächlich durch eine Mischform des «intensity samplings» sowie des «maximum variation samplings» ausgewählt. Während beim «intensity sampling» in erster Linie auf möglichst informationsreiche Fälle geachtet wird, liegt der Fokus beim «maximum variation sampling» auf möglichst unterschiedlichen Fällen oder Expert\*innen. Motivation hinter diesem Prinzip liegt in der Berücksichtigung einer möglichst breiten und umfassenden Spanne von Meinungen, sowie der Produktion von Wissen durch das Zusammenführen dieser möglichst verschiedenen Sichtweisen auf ein Phänomen. Die Ansicht, welche Personen sich als Expert\*innen eignen, basiert somit, abgesehen vom «snowball-sampling»<sup>38</sup>, auf dem eigenen Vorwissen zusammen mit sozial konstruierten Meinungen der Gesellschaft, wer sich eignen könnte<sup>39</sup>. Weber sowie Meuser und Nagel nennen solche Expert\*innen in Bogner und Menz (2009: 50) «*trained and specialized professionals*», respektive «*members of the functional elite*».

Zu Beginn wurde dementsprechend eine Liste erstellt, die möglichst alle Stakeholdergruppen und deren wichtige Akteure umfasst, die für das Thema relevant sind.

Die Gruppen umfassen Expert\*innen aus dem Tourismus, der Mountainbikebranche, dem Natur- und Landschaftsschutz sowie den Behörden. Diese wurden weiter nach Wichtigkeit und Relevanz für die Fragestellung eingestuft. Gemäss Gewichtung der Stakeholdergruppen wurden jeweils ein bis drei möglichst gut informierte Expert\*innen ausgewählt. Maximale Varianz wurde dadurch erzielt, dass schon bei der Auswahl der Stakeholdergruppen auf möglichst grosse Unterschiede zwischen den Gruppen geachtet wurde. So bildet die Hauptnutzerguppe der Wanderwege, die Wanderer\*innen, einen Kontrast zur Gruppe der E-Mountainbiker\*innen bezüglich der Art der Nutzung der Wege. Auch Stakeholdergruppen wie Personen und Institutionen des Naturschutzes sowie Stakeholdergruppen des Tourismus wie Bergbahnbetreibende haben teils gegenläufige Ziele ihrer Tätigkeiten und können kontrastreiche, bereichernde Ansichten auf das Thema bieten. Eine Liste mit allen Expert\*innen beziehungsweise Interviewten, die schlussendlich berücksichtigt wurden, befindet sich im Anhang.

Während der Experteninterview-Phase der Arbeit wurde auf Flexibilität und Offenheit geachtet. Wie Patton (1990:176) die Snowball- oder Chain-Sampling Methode beschreibt, wurden auch in dieser Arbeit laufend Hinweise auf weitere mögliche Expert\*innen verfolgt und so weitere wichtige Stakeholder und Interviewpartner identifiziert.

---

<sup>38</sup> Darauf wird in diesem Unterkapitel noch weiter eingegangen.

<sup>39</sup> Meist Führungskräfte von Unternehmen und Organisationen oder Wissenschaftler\*innen, die bereits zum gewählten Thema publiziert haben oder anderwärtig öffentliche Diskussionen präg(t)en (Bogner und Menz, 2009: 50). Hier teils auch Leute, die zu ähnlichen Themen bereits als Expert\*innen befragt wurden oder für Referate an Kongressen eingeladen wurden.

Für die Interviews wurden trotz dem Fokus auf Graubünden, schweizweit Fachleute und Vertreter\*innen von national oder teils international operierenden Unternehmen angefragt. Diese Entscheidung wurde getroffen, weil Fragen zur Marktentwicklung sowie zum lokalen oder regionalen Tourismus stark von den gesamtschweizerischen oder weitreichenderen Skalen und deren Entwicklung abhängig sind. Gerade der Tourismus hängt nicht nur von lokalen Grössen ab.

### 3.2.3. Datenauswertung

Die Arbeit besteht aus einem induktiven Teil, der die Analyse und Interpretation der Experteninterviews umfasst, sowie aus einer deduktiven Anwendung bestehender Literatur auf neuere und erwartete Entwicklungen im Bereich der Nutzerkonflikte und des Booms der E-MTBs.

In dieser Arbeit wird dafür, unter anderem, die Methode der zusammenfassenden Inhaltsanalyse, wie sie Mayring (1991: 12, 2007) mit den Prozessen der Auslassung, Generalisation, Konstruktion, Integration, Selektion und Bündelung beschreibt, angewendet. Dies soll in erster Linie einen vereinfachten Literaturüberblick verschaffen und die Daten aus Interviewtranskripten zu strukturieren helfen. Das soll allerdings komplementär zur Anwendung der Datenanalyse mit der Grounded Theory geschehen und diese so wenig als möglich behindern. Die von Glaser und Strauss entwickelte Grounded Theory hilft, das Datenmaterial beziehungsweise hier die Interviewtranskripte durch Kodierungen, induktiv zu analysieren (Mayring, 2007: 6). Dabei soll eine Verallgemeinerung nach dem Prinzip der Sättigung zustande kommen, sobald genügend Grundlagen in den Daten beziehungsweise in den Interviews gefunden wurden (Mayring, 2007: 6).

## 3.3. Positionalität

Damit klar ist, welche eigenen Merkmale des Verfassers die Arbeit beeinflussen könnten, stelle ich mich gerne kurz vor: Ich bin 26 Jahre alt, männlich, seit Geburt in Winterthur (ZH) in der Schweiz wohnhaft, studiere Geographie und sitze in meiner Freizeit am liebsten auf dem Mountainbike, umgeben von Wald oder Bergen.

Bereits diese oberflächliche Kurzvorstellung stellt klar, dass ich mich mit der Outdoorsportart Mountainbiking oft und gerne auseinandersetze und kann suggerieren, dass ich eine klare Meinung zu E-Mountainbikes habe könnte.

Trotz meiner Verwurzelung im konventionellen Mountainbiking ohne Tretunterstützung denke ich, mich als relativ neutral einstufen zu dürfen. Einerseits, weil ich weder selbst E-MTB fahre noch auffallend negative oder positive Erfahrungen mit E-Mountainbikenden gemacht habe. Andererseits, weil mir das E-MTB bis jetzt weder (bewusst) Vorteile, noch Einschränkungen bei Tätigkeiten wie Biken oder Wandern beschert hat. Zudem schätze ich mich als polysportiven Freizeitaktiven ein, der seine Freizeit oft in den Bergen verbringt, sei dies auf Schneeschuhtouren, Wanderungen, Trailruns, Fahrrad- oder Mountainbiketouren oder auch beim Pilzsuchen. Diese vielseitigen Kontaktpunkte mit der Berglandschaft schätze ich als Vorteil für das

Verständnis verschiedenster Nutzersichtweisen und die Akzeptanz unterschiedlicher Meinungen ein.

Mein Bewusstsein über mögliche Voreingenommenheit und Vorurteile aus meinen 10 Jahren Betätigung als Mountainbiker und anderen Prägungen sollten aktiv zu einer gewissen wissenschaftlichen Neutralität oder zumindest zu einer kritischen Auseinandersetzung und Hinterfragung meiner eigenen Auffassungen führen.

Als Geographiestudent mit Nebenfach Umweltwissenschaften, sowie allgemeinem Interesse an Themen des Natur- und Umweltschutzes, hoffe ich auch für die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes sensibilisiert zu sein.

Mein grosses Interesse an touristischen Fragestellungen und nachhaltiger Regionalentwicklung kommen wahrscheinlich ebenso zum Vorschein beim Verfassen der vorliegenden Arbeit.

Aber gerade, weil die Arbeit qualitativ ist, werden unbeabsichtigt aber unweigerlich eigene Sichtweisen und Färbungen in die verschiedenen Schritte der Arbeit einfließen, von der Literaturdurch- und Übersicht, bis zur Datenerhebung per Befragung sowie deren Auswertung, Verknüpfung und Schlussfolgerungen.

## 4. Erkenntnisse aus den Interviews

Dank den Expertinnen und Experten, die für ein Interview bereit waren, konnten viele spannende Punkte angesprochen werden. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden Erkenntnisse aus diesen Gesprächen und schriftlichen Befragungen zusammengefasst.

### 4.1. Charakterisierung E-Mountainbikende

Wie sich E-MTBs von herkömmlichen MTBs abheben, ist einfach zu erklären. Hauptunterscheidungsmerkmal ist der Motor. Ob sich deren Fahrer\*innen ebenfalls von denen auf Bikes ohne Unterstützung unterscheiden, ist schwieriger zu beantworten. Es sind zurzeit (Stand August 2019) keine öffentlichen, quantitativ erhobenen Daten zur Beschreibung der E-MTB-Nutzer\*innen erhältlich.

Oft sind sich Expert\*innen uneinig, wie genau der/die typische E-Mountainbiker\*in beschrieben werden kann oder ob die Gruppe überhaupt genug homogen ist, um einer Art stereotypischen Beschreibung ansatzweise gerecht zu werden. Eine Mehrheit der Expert\*innen hat spezifisch auf die Heterogenität der E-Mountainbikenden hingewiesen. Auch die E-MTB-Nutzer\*innen, mit denen im Rahmen dieser Arbeit gesprochen wurde, sind bezüglich ihrer beschreibenden Merkmale sehr heterogen.

Dennoch wird nachfolgend probiert die Expert\*innenaussagen und Informationen aus informellen Gesprächen während der Arbeit, zur Beschreibung von E-Mountainbiker\*innen zusammenzufassen. Berücksichtigt wurden Charakterisierungen, bei denen sich der Grossteil der befragten Personen einig war.

Die Beschreibung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder allgemeine Gültigkeit. Um sich ein Bild des Durchschnitts zu machen, können diese Daten allerdings sehr hilfreich sein.

Als Ausgangspunkt der Charakterisierung wird hier vom konventionellen Bikenden ausgegangen. Diese Nutzergruppe der konventionellen Bikenden weist gemäss der «Befragung der bestehenden Bündner Mountainbike-Gäste 2015»<sup>40</sup> von Bergamin und Walser (2016: 7-10, 13-18, 21) folgende Merkmale auf<sup>41</sup>:

Zwei Drittel sind männlich. Das Alter der Mountainbiker\*innen liegt zu drei Vierteln zwischen 30 und 59 Jahren. Sie sind oft mit dem/der Partner\*in (27%), Kollegen\*innen (39%) oder mit der Familie (13%) unterwegs. Dabei werden technisch einfache aber abwechslungsreiche Trails sowie Flur und Waldwege bevorzugt, während asphaltierte Strecken gemieden werden. Wichtigste Motive sind «Landschaft und Natur» sowie «Gesundheit und Fitness». 45% bezeichnen sich als naturorientierte Tourenfahrer\*innen, 29% als genussorientierte Radwanderer\*innen

---

<sup>40</sup> Befragung im Rahmen des graubündenBIKE Förderprojektes. Aufbauend auf die Befragung von 2011. Der Schlussbericht basiert auf 2'938 vollständig ausgefüllten Fragebogen von Mountainbike Feriengästen sowie biken den Einwohnern des Kanton Graubünden. Die Daten sind **inkl. vier Prozent E-Mountainbiker\*innen**. (Bergamin und Walser, 2016)

<sup>41</sup> Genauere Beschreibungen zu den Bike(gruppen)typen finden sie in der genannten Studie von Bergamin und Walser (2016).

und 15 % als abwärtsorientierte Freerider\*innen und Endurofahrer\*innen<sup>42</sup>. Über die Hälfte fährt auf Touren weniger als 1'000 Höhenmeter am Tag.

Auf Grund der Befragungen im Rahmen dieser Arbeit können diese Merkmale für E-Mountainbikende folgendermassen ergänzt werden:

Der Frauenanteil ist grösser, das Alter eher zwischen 40 und 70 und die Biker\*innen sind noch öfters mit Partner\*in wie auch mit Familien unterwegs. Ihr Fokus liegt konzentrierter auf technisch sehr einfachen Trails wie auch breiten Flur- und Wanderwegen. Die Hauptmotive decken sich, wobei sich der Anteil E-Mountainbiker\*innen in Richtung der genussorientierte Radwanderer\*innen verschiebt, während der Anteil naturorientierter Tourenfahrer\*innen gross bleibt. Der Anteil an Abfahrtsorientierten im Bereich Freeride/Enduro ist bei E-Mountainbikenden markant kleiner. Der Umfang der überwundenen Höhenmeter pro Tag liegt gemäss Interviews im selben Bereich unter 1'000.

Weiter können auf Grund der Befragungen die E-Mountainbiker\*innen in Teilgruppen unterschieden werden. Entsprechend dem Fokus auf die alpinen Wanderwege sind die ersten vier Gruppen sehr relevant. Übergänge zwischen den Gruppen gestalten sich fliessend.

Es wird erwartet, dass sich die Gruppenzusammensetzungen weiterhin entwickeln. Die Expert\*innen stimmen überein, dass die E-MTB-Fahrer\*innen noch jünger und ev. auch abfahrtsorientierter werden.

#### 4.1.1. Arbeitstätige mit beschränkter Freizeit – Zeitoptimierer

Diese Gruppe besteht aus (hoch)qualifizierten Arbeitskräften, oft in Führungspositionen. Sie sind sportlich, vermögend und arbeiten sehr viel. Die beschränkte Freizeit nutzen Sie unter anderem mit dem E-MTB, mit dem sie in begrenzter Zeit viel erleben können. Oft fahren sie auch herkömmliche MTBs und beherrschen eine gute Fahrtechnik.

*«Hochqualifizierte Gruppe von Führungskräften, Manager, welche sonst sehr multisportiv unterwegs sind und durchaus auch Mountainbike ohne Motor fahren und sagen, 'für gewisse Zeiten möchte ich auf das E-MTB umsteigen aufgrund begrenzter Freizeit'» (Urs Rosenbaum, 14.12.2018).*

*«Es gibt aber vor allem Möglichkeiten, wie bei uns, dass wir am Morgen früh oder am Feierabend in ein, zwei Stunden richtig coole Touren machen können. Das war vorher einfach nicht möglich. (...). Das geht einen grossen Bereich von Businessleuten an.» (Michael Wild, 11.1.2019)*

#### 4.1.2. Ältere Menschen

Ältere Menschen, oft pensioniert, können zu einer weiteren Gruppe zusammengefasst werden. Sie sind sportlich und schon früher MTB gefahren. Altersbedingt lassen Kondition und Kraft

---

<sup>42</sup> Siehe Glossar

nach, während zunehmend das Risiko von gesundheitlichen Beschwerden steigt. Dies möchten sie durch die Elektrounterstützung ausgleichen und weiterhin vergleichbare Touren fahren, wie sie es früher konnten. Sie verfügen oft über einen sicheren Fahrstil und sind tendenziell wenig risikofreudig. Durch die zunehmende «Überalterung» unserer Gesellschaft wird diese Gruppe weiterhin Zuwachs haben.

*«Bei älteren Leuten ist es vielleicht oft so, dass sie sagen, sie sind nicht mehr genug fit, um zu Biken oder sie haben Probleme mit den Knien (...). Ein bisschen der Gesundheitsaspekt» (Benno Steiner, 22.1.2019).*

#### 4.1.3. Ambitionierte Mountainbiker\*innen

Eine weitere Gruppe bilden die ambitionierten Mountainbiker\*innen. Sie sind sportlich, ehrgeizig und besitzen eine sehr gute Fahrtechnik. Vor allem versierte Hobbysportler\*innen schätzen E-MTBs als Abwechslung und Spassgerät. Sie benutzen sie, um neue Möglichkeiten zu erkunden und extreme Aufstiege zu meistern. Das ausgeglichene zeitliche Verhältnis von Aufstieg und Abfahrt scheint für sie anziehend. Rennfahrer\*innen finden mit dem E-MTB eine neue Art von Grundlagentraining.

*«Es gibt auch noch den sportlichen E-Biker, der das E-Bike wegen des erweiterten Spektrums, zum Beispiel für den uphill-flow<sup>43</sup> nutzt» (ASVZ-Trainingsleiter\*in, 26.11.2018).*

#### 4.1.4. Neueinsteiger\*innen und spontane Mietkunden

Diese Gruppe sucht nach einer neuen Betätigung und sieht im E-MTB die Möglichkeit, mit wenig Anstrengung, einen abwechslungsreichen Sport zu treiben. Diese Gruppe besitzt wenig bis keine fahrtechnischen Fertigkeiten und bewegt sich entsprechend mehrheitlich auf breiten Forst- und Flurwegen. Sie tendieren dazu, neue Angebote, wie einfachere Flowtrails, auszuprobieren.

*«In den Ferien probierst du eher mal noch etwas aus. Deshalb war ihre Strategie, dass sie in die Ferienregionen gingen und attraktive Packages angeboten haben. Dort kannst du die Bikes mal mieten und sobald du es mal gemacht hast, bist du angefixt» (Woodtli, 25.1.2019)<sup>44</sup>.*

#### 4.1.5. Stadtfahrer\*innen

Diese Gruppe ist für diese Arbeit wenig relevant, macht schätzungsweise aber den grössten Teil der E-MTB-Nutzer\*innen aus.

---

<sup>43</sup> Uphill-flow beschreibt das Flowerlebnis, das beim Biken üblicherweise nur in Singletrailabfahrten beschrieben wird, beim Bergauffahren von (technischen) Trails.

Bosch E-Bike-Systems wirbt mit Aussagen ihrer Vertragssportler wie «Mit dem E-Mountainbike kann ich das Rennrad im Stall lassen und direkt vor meiner Haustür mit dem Training oder der Regeneration beginnen. Die für mich wichtigen Werte habe ich dabei übersichtlich auf dem Bordcomputer (...)» (René Wildhaber in Bosch E-Bike Systems: Uphill flow, Zugriff: 5.4.2019).

<sup>44</sup> Dieser Ausschnitt bezieht sich auf nicht geländetaugliche Strassen-E-Bikes, ist allerdings genauso bezeichnend für die in den Befragungen erwähnten, Entwicklungen bei E-MTBs.

Sie möchten ein vielseitiges Fahrzeug als alternative Mobilität für den Gebrauch im Stadt- und Agglomerationsumfeld, das ein sportlich-modernes Aussehen hat. Praktische Erleichterungen im Alltag, wie einfaches Ziehen von Kinderanhängern oder kaum Betroffenheit von Fahrverboten sind wichtige Argumente für diese Gruppe. Oft wird das E-MTB als Lifestyleobjekt gesehen. Zu Ihnen zählen auch die «SUV-Fahrer\*innen», die eine grosse Kaufkraft aufweisen und mit dem E-MTB für alle Möglichkeiten sowie komfortables, sicheres Fahren ausgerüstet sein wollen. Für sie zählt das E-MTB oft als Prestigeobjekt und Statussymbol.

*«Es sind viel mehr E-MTBs verkauft worden, als Leute sich als Mountainbiker bezeichnen, was klar zeigt, dass viele das E-MTB eigentlich als Elektrovelo brauchen oder eben nicht explizit für den eigentlichen Zweck, für den es ausgerichtet ist» (Urs Rosenbaum, 14.12.2018).*

Andere Einteilungen oder Kategorisierungen von E-Bikenden, wie die von Thomas Binggeli (13.3.2019) unterteilen zum Beispiel in «Bestager», eine Gruppe bedingt durch die natürliche Alterung; Newcomer, die den Einstieg in den Sport durch die Vereinfachung dank dem Motor gemacht haben sowie bisherige Mountainbiker\*innen, die sich über das Motiv Spass definieren, allerdings alle sozialgesellschaftliche Gruppen, Altersklassen und Leistungsbereitschaften umfassen. Die in dieser Arbeit vorgenommene Unterteilung kann diese leicht abweichenden Definitionen gut miteinbeziehen, sodass alle Arten von den Nutzenden zu einer der zuvor genannten fünf Untergruppen zugeordnet werden können.

## 4.2. Motive

Um die Charakterisierung der E-Mountainbikenden zu ergänzen und zu vervollständigen, werden in diesem Kapitel die Motive für die Nutzung der E-MTBs beleuchtet. Diese können ebenfalls Erklärung für deren Boom sein sowie als Grundlage genutzt werden, um mögliche Differenzen zu anderen Nutzergruppen und somit möglichen Konfliktursachen zu finden.

Auf Basis der durchgeführten Experteninterviews, sowie der explorativen Kurzinterviews mit E-Bikenden, konnten verschiedenste Motive für den Gebrauch von E-MTBs gesammelt werden. Die verschiedenen Motive begründen grundsätzlich auch die vorgenommene Unterteilung der E-Bikenden in die fünf, im vorigen Kapitel 4.1 beschriebenen, Gruppen der Arbeitstätigen mit begrenzter Freizeit, der älteren Menschen, der ambitionierten Biker\*innen, der Neueinsteiger\*innen sowie der Stadtfahrer\*innen. Daher können sich die Motive mit der Charakterisierung dieser E-MTB-Nutzergruppen überschneiden.

Die grösste Motivation, die die E-Mountainbikenden in den Bergen verbindet, ist das Naturerlebnis.<sup>45</sup> Dieses Motiv teilen sich die E-Mountainbikenden mit allen anderen Nutzergruppen der Wanderwege. Wichtige Motive, die das E-MTB von anderen Arten der Begehung von Wanderwegen absetzt, sind vor allem die Reduktion der erforderlichen Leistung und der zu investierenden

---

<sup>45</sup> Dies ist auch bei konventionellen Bikern\*innen aller Einsatzbereiche der Hauptgrund (Bergamin und Walser, 2016: 13; Schatzmann und Walser, 2012: 8) sowie auch bei den meisten andern Freizeitbeschäftigungen in der alpinen Berglandschaft (Bundesamt für Sport BASPO, 2014: 6; Roth, Jakob und Krämer, 2004: 3).



Zeit. Auch der Spass, der die Bewegungsform auf dem E-MTB mit sich bringt, zählt zu den grossen Motiven.

### 4.2.1. Leistungshürde senken

Der Unterschied, der die E-MTBs von herkömmlichen MTBs abhebt, ist die Tretunterstützung. Wie das Wort verrät, unterstützt der Motor die Tretbewegungen der Fahrer\*innen. So wird die Anstrengung reduziert und geholfen, mit weniger Aufwand, den Berg hoch zu fahren.

Dies hat einige wichtige Vorteile für verschiedene Personengruppen:

- Viele Leute trauen sich aus Respekt vor der eigenen, limitierenden Fitness nicht, aktiv Sport zu treiben. Dieser Respekt wird durch die unterstützende Wirkung des Elektromotors gemindert. Der **Einstieg in den Bike-Sport** wird erleichtert.
- Mit dem **Alter** nehmen die physische Kraft und die Belastbarkeit ab. Biketouren werden für diese Personen strenger und somit oft kürzer. Durch die E-MTBs kann die Sportlichkeit weitergezogen und länger umfangreiche Touren gefahren werden.
- Verunfallte werden während dem Heilungsprozess meist zur Schonung betroffener Körperteile angehalten. Nach einer **Verletzung** kann für eine reduzierte Anfangsbelastung auf ein E-MTB mit entsprechender Unterstützung zurückgegriffen werden.
- Oft findet man für die Biketour keine/n Partner\*in, der/die dasselbe Fitnesslevel hat. Durch das E-MTB kann man **Differenzen ausgleichen** und damit für alle Teilnehmer\*innen einer Ausfahrt eine angenehme Fahrgeschwindigkeit ermöglichen. Das Paar- oder Gruppenerlebnis kann dadurch ohne Verzicht oder Überanstrengung funktionieren. Dies ermöglicht auch mit Kindern ausgedehnte Touren.
- Aktivitäten auf dem Bike können durch die **Materialmitnahme** eingeschränkt sein. Wer schweres Gepäck (wie Zelt, Schlafsack, Fotografieausrüstung etc.) transportiert, kann diesen Transporteffort durch einen Elektromotor ausgleichen.
- Auch technisch einfache Touren können steile oder technische Teilstrecken enthalten. Solche **Leistungsspitzen** werden mit einem E-MTB bequem ausgeglättet.
- Wer ganzjährig auf dem Bike unterwegs ist, findet bei verschneiten Wegen kraftraubende Bedingungen vor. Um erhöhtem Rollwiderstand im **Schnee** entgegenzuwirken, schafft das E-MTB eine passende Abhilfe. Im Winter werden vermehrt Fatbikes<sup>46</sup> mit vergleichsweise schweren Rädern eingesetzt, die eine elektronische Hilfe gegebenenfalls wünschenswert machen.

*«(...) Weil du dich im Winter richtig cool mit dem E-MTB bewegst. Rechte Spikes-Reifen drauf und dann geht's vorwärts. Das haben die Leute vorher grundsätzlich nicht gemacht. Das war zu hart. Das ergibt im Winter massiv mehr Biker, die da sind» (Michael Wild, 11.1.2019).*

---

<sup>46</sup> Bikes mit extra breiten Reifen. Speziell geeignet für Schnee oder Sand. Typischerweise haben moderne Fatbikes Reifenbreiten ab 2.8 Zoll, oft aber über 3.5 Zoll (Konventionelle Mountainbikes, je nach Einsatzbereich und Vorlieben zwischen 1.8 und 2.6 Zoll; sogenannte «Plusbikes» 2.6 bis 3 Zoll). *Eigene Definition, angelehnt an Carman (2018).*

- E-MTBs sind Sportgeräte, die auch für wenig Trainierte schnell Erfolgserlebnisse und vor allem Spass bringen. Zudem sind sie relativ neu, dementsprechend interessant und bringen frischen Wind in die bereits etablierte Welt des Bikesports. Dies **(re-)animiert** dazu, sich mit Ihrer Unterstützung zu bewegen und raus zu gehen.  
«*Ich glaube im Moment ist es das [E-MTB], dass die Leute zurück aufs Velo holt*» (Marc Woodtli, 25.1. 2019)
- Für tendenziell ältere Personen sind **bequeme Bewegung und Landschaftserlebnisse** ein starkes Motiv. Durch die Motorunterstützung kann die unruhige Topografie der Bergregionen gedämpft werden und man befährt, durch die geländetaugliche Ausrüstung, alpine Feldwege so komfortabel wie asphaltierte Wege im Flachland.

## 4.2.2. Zeitoptimierung

«Zeit ist Geld» ist ein Sprichwort, welches die Wichtigkeit von Zeit in unserer Gesellschaft unterstreicht. Dies gilt gleichermassen auch für die «Freizeit», die effizient genutzt werden will. In diesem Sinn bergen E-Mountainbikes das entsprechende Potenzial, durch die erhöhte Geschwindigkeit, das Motiv der Zeitoptimierung zu bedienen<sup>47</sup>.

- Die Zeiteinsparung, durch die höhere Fahrgeschwindigkeit der E-MTBs, ermöglicht längere Biketouren ausserhalb der Büro- oder Geschäftszeiten. Feierabendrunden oder morgendliche Ausflüge vor dem Arbeitsbeginn werden attraktiver, da man **in kurzer Zeit weiter fahren** kann. In den Ferien oder an Wochenenden schaffen zeitlich kürzere Touren Platz für zusätzliche Beschäftigungen und abwechslungsreiche Tagesprogramme sowie Kombinationen verschiedener Tätigkeiten – beispielsweise mit der Familie.

«(...) *wer macht schon in den Ferien 7-8 Stunden das Gleiche. Ganz egal was ich mache, irgendwann will ich wieder zurück ins Hotel und das Kuchenbuffet geniessen, den Wellnessbereich, mit dem Partner\*in etwas unternehmen, ...*» (Peter Oberholzer, 7.12.2019).

«(...) *[M]an erlebt mehr in weniger Zeit, was beim heutigen, straffen Zeitplan im Alltag viel Wert ist*» (Mike Frei, 9.1.2019).

«*Das E-MTB ist ein Optimierungstool. Ich kann schneller mehr konsumieren. Das ist im Moment eines der Hauptdinger*» (Marc Woodtli, 25.1.2019).

## 4.2.3. Spassfaktor

Für die meisten Menschen ist Freizeit und Sport zur Erholung und zum Spass da beziehungsweise als Kontrastprogramm zum Alltag. Dieser Spass kann durch die Motorisierung des MTBs erhöht werden.

- Bergauf benötigt es in technischen Wegabschnitten auch mit modernsten MTBs viel Kraft und Koordination, um schwierige Passagen mit flüssigem Fahrstil zu meistern. Dieser

---

<sup>47</sup> Siehe Kapitel 2.2.3. «Zeitoptimierung, Konsum- und Erlebnisgesellschaft».

Kraftaufwand kann mit einem E-Bike auf den Motor abgeschoben werden, was zu einem flüssigeren Fahrerlebnis verhilft. Dies wiederum bereitet Spass. Oft wird in den Interviews das Wort «**Flow**» dafür benutzt.

«Der Spassfaktor "flow", vor allem bergauf, ist um einiges höher. (...). Das bewegt die Massen» (Veloplus Teamleiter, Januar 2019).

- Die, durch die Unterstützung erreichten, **höheren Fahrtempi** animieren zu aktiver und verspielter Fahrweise. Die Geschwindigkeit bringt zudem Stabilität. Das kann den Fahrspass erhöhen.
- In relativ kurzer Zeit lassen sich **mehr spassige Wege** befahren. Man gelangt schneller an die Einstiege der Abfahrtstrails.
- Die Tretunterstützung ergänzt die teilweise mangelnde Kraft nach langen Arbeitstagen und ermöglicht so zum Beispiel auch am Feierabend strenge Biketouren mit Genuss zu fahren. Dies ermöglicht schöne Feierabend-Naturerlebnisse, mentale Entspannung und Spass.
- Oft hängt Spass mit Gemütlichkeit und **Komfort** zusammen. So ermöglicht einem der geringere Kraftaufwand bei der Benützung eines E-MTBs Sport zu treiben, ohne dabei an das körperliche Limit zu kommen oder gar zu Schwitzen.

«Du kommst relativ einfach rauf und kannst dann Runterfahren. Du kannst dich einfach Bewegen, ohne viel Anstrengung zu haben» (Marc Woodtli, 25.1.2019).

#### 4.2.4. Alternative Mobilität, Ausflugsmobilität und Mobilität vor Ort

Nicht überall ist das Befahren mit Personenwagen gestattet. Und nicht überall ist das Erreichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich. Da wo man also auf alternative Fortbewegungsmittel wie das Fahrrad oder, je nach Gelände, das MTB umsteigen muss, kommt das E-MTB sehr gelegen und ermöglicht einen leichten und vielseitig einsetzbaren Transport.

- Um Startpunkte von Wanderungen, Skitouren, Zustiegen zu Klettergärten/-routen etc. zu erreichen und teils weniger schöne und zeitraubende Teilstrecken zu überbrücken, anbietet sich die Nutzung von E-MTBs; speziell auf schmalen, unbefestigten **Anreisewegen**.
- Für **Familienausflüge**, zum Beispiel an einen Picknickplatz, in ein Seitental, an einen Bergsee etc. bietet das E-MTB eine einfache Anreisemöglichkeit, die durch den Elektromotor auch mit schweren (Kinder-)Anhängern möglich ist.
- Abfahrtsorientierte Mountainbiker\*innen nutzen oft «Shuttles». Diese Aufstiegshilfen, wie Bergbahnen oder öffentliche Verkehrsmittel, können durch den Elektromotor am Bike ersetzt werden. Durch dieses «**Individualshuttling**» ist es in infrastrukturarmen Gebieten möglich, die oft schweren, abfahrtsorientierten Bikes an die Abfahrtsstrecken zu bringen. Die starken Motore ermöglichen gar das Ziehen von weiteren abfahrtsbegeisterten Biker\*innen.

«Was wir nicht so erwartet haben, ist der Anstieg der Nutzung des E-MTBs als Ausflugsmobilität. (...). Solche, die jetzt denselben Ausflug zum Gletscher, See, etc., der früher zu Fuss,

*per Kutsche oder Taxi gemacht wurde, nun mit dem E-MTB machen. Dies gibt eine völlig neue Bewegung, zum Beispiel Bike & Hike, wo mit dem Bike irgendwo hingefahren wird und man von da aus auf einen Gipfel läuft. (...) Solche Sachen finden auf allen Niveaus statt» (Darco Cazin, 16.11.2018).*

*«Es gibt jetzt Viele, die mit dem E-Velo Autofahrten ersetzen, gerade auch in den Bergen, wo man mit dem E-Bike Alpen und Hütten erreichen kann» (Michael Roschi, 22.1.2019).*

#### 4.2.5. Professionelle Anwendungen

Auch neben der Freizeit, auf die sich diese Arbeit fokussiert, können E-MTBs für berufliche Motive eingesetzt werden.

- Athleten können durch das E-MTB **Grundlagentrainings** (oft mit festgelegtem Pulsmaximum) von Home- und Rollentrainern auf die Biketrails draussen verlagern und so gleichzeitig, in abwechslungsreicher Umgebung, Fahrtechnikaspekte mittrainieren.
- Für verschiedene Arbeiten in Berggebieten kann das E-MTB eine Hilfe sein. So zum Beispiel für Hüttenwarte (Anreise und **Materialtransport**), Alpbewirtschaftung (Landwirtschaft und Restaurationsbetriebe) sowie zur Unterstützung beim Infrastruktur-Unterhalt.
- Biketouren- sowie Wanderleiter und Bergführer besichtigen geplante Touren normalerweise vor der Begehung mit einer Gruppe. Solches **Rekognoszieren** kann mit dem E-MTB effizient gestaltet werden.

Guides müssen über lange Zeitperioden regelmässig körperliche Leistungen erbringen. Durch E-MTBs können bei angeschlagener Gesundheit oder beeinträchtigter Leistungsfähigkeit/Wohlbefinden trotzdem genügende Leistungen erbracht und Einkünfte gesichert werden.

*«Es gibt Guides, die immer mit dem E-Bike unterwegs sind oder zwischendurch, in kurzer Zeit, viel auskundschaften müssen» (Gespräch mit MTB-Guide, 2019).*

*«(...) wir bewegen uns ja auch oft mit E-MTBs fort auf der Arbeit» (Sutter und Kocher über die Arbeit in der Trailcrew, 19.12.2018).*

#### 4.2.6. Reichweite ausdehnen

Die Motorunterstützung erweitert den Aktionsradius bei entsprechend geladener Batterie.

- Mit der Unterstützung elektrischer Motoren können weiter entfernte Ziele erreicht und **längere Touren** umgesetzt werden.
- Die Anreise zum eigentlichen Start der Biketour (Beispielsweise auf weniger schönen Wanderwegen und Forststrassen) kann durch das E-MTB ersetzt beziehungsweise der Zeitverlust der **Anfahrt minimiert** werden.
- Wer seine Freizeit nicht im, oft vielfrequentierten, näheren Umfeld der (berg-)touristischen Epizentren und Destinationen verbringen will, erreicht mit dem E-MTB schnell weniger begangene Wege abseits des «Rummels» und kann so **der Masse ausweichen**.

«So können sie gerade hier oben auch dem Massentourismus ausweichen und am Wochenende Touren machen, die du mit dem normalen MTB eher weniger machen würdest und dann mit dem E-MTB wieder Platz hast. Die einen brauchen es also wirklich als Ausweichgerät» (Michael Wild, 11.1.2019).

#### 4.2.7. Prestige, Status oder auch SUV-Effekt

Wer gerne aktuelle und oft teure Konsumgüter zur Schau stellen möchte, findet im E-MTB eine Möglichkeit, ein hoch technisiertes Sportgerät im hohen Preissegment zu erwerben, mit dem man für die meisten Eventualitäten gewappnet ist.

«Da kommt auch wieder der SUV Effekt. Der fährt schon einen Landrover, Rangerover, was auch immer für ein Riesending, der hat teure Ski, Bogner Kleider und im Sommer hatte er aber wie noch nichts. Und jetzt kann er endlich auch im Sommer ein cooles Bike mit Motor kaufen (...). Er kann sich auch da wieder abheben. Der kommt jetzt in die Bergbeiz rauf ohne Probleme, wo er Wein trinken und das teuerste Fleisch essen kann. Das passt wirklich alles ziemlich gut zusammen auf diese Zielgruppe» (Experte, 2019).

«Ich denke, das ist wie mit den SUVs. Da gibt's ja auch am meisten in der Stadt. Ich denke bei vielen ist das E-MTB ein bisschen ein Prestigeobjekt, dass viel auf Strassen gebraucht wird und man dann vor die Beiz stellt, (...). In Tourismusdestinationen sieht das vielleicht auch wieder anders aus» (Michael Wild, 11.1.2019).

#### 4.2.8. Entschleunigung

Gemäss Unterkapitel 2.2.2. «Be- und Entschleunigung» kann mit E-MTBs Stress abgebaut werden.

- Ohne Anstrengung die Natur geniessen und durch ruhigere Gebiete zu fahren, kann eine «entschleunigende» Wirkung haben. Die reduzierte Anstrengung kann Raum verschaffen, sich vertiefter mit eigenen Gedanken zu Beschäftigen und **Entspannung im Freien** zu finden.
- Mit dem E-MTB hat man die Möglichkeit, sich rasch vom Alltagstrott zu **distanzieren** und abseits des Verkehrs in weniger zersiedelte und ruhige Regionen zu gelangen.

«Aber aus dem hektischen Alltag heraus ist das Biken natürlich auch entschleunigend. (...). Dieses Potenzial zur Entschleunigung ist sicher auch ein Grund für den Boom.» (Michael Roschi, 21.1.2019)

#### 4.2.9. Naturerlebnis

Das klar meistgenannte Motiv, aus Sicht der Expert\*innen wie auch allen befragten E-Mountainbikenden, ist das Naturerlebnis. E-MTB Fahrer\*innen möchten sich im Freien bewegen. Sie

möchten naturbelassene sowie traditionell kultivierte Landschaften geniessen und sehen das E-Mountainbiking als Kontrastprogramm zum künstlichen Umfeld im Arbeitsalltag.

*«(...), das Naturerlebnis steht im Vordergrund. Für die meisten das Naturerlebnis an sich, einfach draussen zu sein» (Darco Cazin, 16.11.2018).*

### 4.3. E-MTB-Boom

Nach der Charakterisierung der E-Bikenden und deren Motive, widmet sich das folgende Kapitel dem E-MTB-Boom als Ganzes; wie sich dieser Boom äussert und welche Entwicklungen ihn bestärken. Dass momentan ein regelrechter Kaufboom von E-MTBs herrscht kann man kaum abstreiten<sup>48</sup>. Alle Expert\*innen, mit denen gesprochen wurde, sind sich einig, dass ein Boom der elektrisch unterstützten MTBs anhält. Denn Mountainbiking ist längst aus der Nische einer Randsportart herausgewachsen und zählt mittlerweile zu den beliebten und oft genannten sportlichen Freizeitaktivitäten in der Schweiz (Rikus, Fischer, & Lamprecht, 2015: 5; Giger, 2014: 52). Durch die Einführung der elektronischen Tretunterstützung wurde die Einstiegshürde in den Bikesport nun massiv gesenkt und die Ansprechgruppe schlagartig noch weiter verbreitert (Giger, 2014: 19). Wie kommt es zur Beliebtheit der E-MTBs? Und wie wird die zukünftige Entwicklung eingeschätzt?

#### 4.3.1. Nachhaltige, andauernde Entwicklung in der Fahrradbranche

Eine ganze Reihe von Gründen für die Entstehung des Booms kann direkt aus dem letzten Kapitel übernommen werden. Die Motive der E-Mountainbikenden erklären den Boom bereits weitestgehend. Viele Motive fügen sich in die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen ein, die zu Beginn der Arbeit beschrieben wurden und führen so zur Beliebtheit dieser Fahrräder.

Was klar und einstimmig aus allen Experteninterviews hervorging ist die Richtung der künftigen Entwicklung. Diese wird auch weiterhin deutlich nach oben zeigen. Verkäufe werden gemäss den Einschätzungen also tendenziell noch steigen oder sich mindestens auf dem derzeit hohen Niveau halten. Grund dafür ist, dass das gesamte Phänomen der E-MTBs noch viel breiter werde. Einerseits wird das Angebot stetig mehr Bereiche, der bisher überwiegend aus konventionellen Fahrrädern bestehenden Segmenten, komplett abdecken (Sutter und Kocher, 19.12.2018; Rosenbaum, 14.12.2018). Zurzeit konzentriert sich die Elektrifizierung noch vermehrt auf vollgefederte Touren- beziehungsweise auf sogenannte Allmountain- oder Trailbikes sowie eher günstige Hardtails<sup>49</sup>. Andererseits wird diese Ausbreitung der E-MTBs über alle Segmente eine Verbreiterung der Nachfrage mit sich bringen<sup>50</sup>. Vor wenigen Jahren glaubten die wenigsten, dass E-MTBs jemals einen Boom erleben würden. Inzwischen hat der Trend immer

---

<sup>48</sup> Siehe dazu auch Kapitel 2.1. «Was spricht für einen Boom?».

<sup>49</sup> Diese Biketyten entsprechen der Ausrichtung auf die sechs Ausprägungsformen des Mountainbikens im Anhang 6 «Die sechs Ausprägungsformen des Mountainbikens». Hardtails besitzen einen ungefederten/starren Hinterbau und werden oft in der Ausprägungsform «Cross Country» eingesetzt.

<sup>50</sup> Momentan kann dies auch gut bei Kinder- E-MTBs gesehen werden (Haase in E-MTB-News, 2018: Kinder E-MTB, Zugriff: 20.6.2019). Aber auch bei Freeridebikes und Leicht-E-MTBs.

mehr Mountainbikesegmente erfasst: Von abfahrtslastigen Enduro-Bikes bis Kinder-E-MTBs (Haase in E-MTB-News, 2018: Kinder E-MTB, Zugriff: 20.6.2019).

Verschiedene Expert\*innen haben betont, dass sich die E-MTBs noch in den Kinderschuhen befinden und die ganze Entwicklung erst am Anfang stehe. Zu einer gewissen Verzögerung führe die typischerweise lange Angewöhnungszeit an Neuerungen im MTB-Bereich, die bereits bei der Einführung von Federgabeln, Scheibenbremsen oder auch dem disziplinübergreifenden Einsatz von 29-Zoll-Laufrädern beobachtet werden konnte.

#### **4.3.1.1. Sommertourismus boomt**

Ein weiterer Faktor, der den Boom der E-MTBs beeinflusst und gleichzeitig selbst von ihm beeinflusst wird, ist der Sommertourismus. Man ist sich einig, dass der Sommertourismus momentan ein Vielfaches zu klein und umsatzschwach ist, um den Wintertourismus in den grossen Wintersportdestinationen zu ersetzen. Denn einige Stimmen sehen den Sommertourismus als Ablösung für das rückläufige und vom Klimawandel bedrohte Wintergeschäft. Zur Illustrierung der Dimensionen des Sommer- und Wintergeschäfts in einer Destination meinte ein Experte:

*«Ein Winterwochenende mit schönem Wetter entspricht in der Lenzerheide momentan ca. dem Umsatz einer gesamten Sommersaison».*

Dennoch sehen einige der Befragten den Sommertourismus und dessen Ausbau als einzige Möglichkeit, den rückläufigen Skitourismus, speziell in Anbetracht des rasch fortschreitenden Klimawandels, zu kompensieren. Speziell für tiefliegende Wintersportorte mit geringer Schneesicherheit wird der Klimawandel zunehmend zum Problem. Spätestens bei ausbleibendem Schneefall muss man sich in diesen Orten stärker auf den Sommertourismus konzentrieren, ungeachtet davon, ob dieser ähnlich umsatzstark wie der Wintertourismus ist oder nicht. Dass E-MTBs zu einem der Hauptakteure des zunehmend wichtigen Sommergeschäfts werden, wird von den Expert\*innen als realistisch eingeschätzt. In einem Interview wurde festgestellt, dass es beispielsweise noch immer der Norm entspreche, kantonale Subventionen und Fördergelder an insolvente Kleinstskigebiete auszuzahlen. Umgemischt könnten solche Gelder zukunftssträchtige Entwicklungen wie den E-MTB-Boom weiter stärken. Einige Expert\*innen haben angesprochen, das E-Mountainbiking und Skifahren sowieso ähnliche Sportarten sind. Ein Experte bezeichnete das E-MTB gar als den nächsten grossen Volkssport nach dem Skifahren.

#### **4.3.1.2. Dauer?**

Der Klimawandel ist eine langfristige Entwicklung. Wie langfristig der E-MTB-Boom anhalten wird, ist hingegen schwer abzuschätzen. So gehen bei diesem Punkt auch die Expert\*innenmeinungen stark auseinander. Irgendwann wird die Nachfrage gesättigt sein aber auf hohem Niveau stagnieren. Der Grossteil der Expert\*innen wagt sich allerdings nicht an Prognosen über längere Zeiträume als gut fünf Jahre.

Momentan spezialisieren sich immer mehr Händler nachhaltig, teils ausschliesslich, im Bereich der Elektrobikes. Die Accell Group, europäische Marktführerin im Fahrradbereich, stellte 2010 ihr erstes E-MTB vor. 2017 waren bereits 90% der verkauften MTBs mit elektrischem Motor ausgestattet. Seit 2018 besteht das Sortiment nur noch aus Elektrobikes (Herstellerbefragung

dieser Arbeit, März 2019: Accell Suisse AG). Gemäss Michael Wild (11.1.2019), der ein Bikegeschäft in Davos führt, wartet die Industrie künftig noch mit grossen Innovationen und Weiterentwicklungen auf. Mindestens solange sich das E-MTB technisch noch derart rasant weiterentwickle, entwickle sich auch die Nachfrage weiterhin positiv.

Mindestens mittelfristig<sup>51</sup> kann angenommen werden, dass der Boom anhalten wird.

### 4.3.2. Massentauglichkeit

Die Massentauglichkeit der E-MTBs schafft erst die Grundvoraussetzung für ein derartigen Boom und dessen beschriebene künftige Weiterentwicklung. Wenige Freizeitbeschäftigungen verfügen über das Potenzial eine so breite Sparte der Bevölkerung anzusprechen wie dies beim E-MTB der Fall ist. Wie bereits beschrieben, wird der Einsatzbereich der E-MTBs laufend breiter. Zudem ist der Frauenanteil, wie auch der Anteil ganzer Familien, die E-MTB fahren deutlich höher als beim konventionellen Bikesport. Die Einstiegshürde ist sehr tief, da markant weniger körperliche Voraussetzungen erfüllt werden müssen als bei motorlosen Beschäftigungen. Gleichzeitig weisen einige Befragte aber darauf hin, dass geländetaugliche E-Bikes hohe Anschaffungskosten bedeuten, die voraussichtlich nicht substanziell gesenkt werden können und immer über motorlosen Alternativen liegen werden.

### 4.3.3. Technische Entwicklung: Verschwimmende Grenzen

Zudem glauben speziell Expert\*innen aus der Fahrradindustrie, dem Verkauf sowie der Marktforschung, dass im Bereich von Leichtbau-E-MTBs in den nächsten Jahren noch viel entwickelt wird. Erwartet werden Bikes, deren leichtere Motoren und kleinen Akkus den Charakter der Bikes kaum noch beeinflussen. Diese Zwischenklasse mit geringer Leistung und kürzerer Akkulaufdauer wird sich vom Fahrgefühl, der Agilität wie auch von der Tragbarkeit her kaum noch von motorlosen Varianten unterscheiden. Sie werden gut ohne zugeschaltete Unterstützung nutzbar sein, jedoch den Motor, wenn jeweils nötig, als eine Art «Glättung» von Leistungsspitzen, wie steilen und technischen Anstiegen, nutzen können. Dies hat vor allem im Bereich der heutigen tourenorientierten Allmountain-, Trail- oder klassischen Touren-/Marathonbikes grosses Potenzial.

Weiter wird erwartet, dass die E-MTBs künftig «intelligenter» werden. Dies kann sich in Form von Softwareupdates für die Bikes zeigen. Dazu kommen weitere Funktionen und Gadgets der Bikes im Bereich der Trainingsunterstützung, Navigation sowie Vernetzung<sup>52</sup>. Darco Cazin verdeutlichte diese Tendenz im Interview damit, dass schon im Frühling 2018 die Präsentation von Neuheiten der Marke Bosch, als einer der bekanntesten E-Bike-Motorenhersteller, hauptsächlich ein Softwareupdate für ihre Geräte beinhaltet hat, was man sich vor einigen Jahren noch kaum hat denken können.

---

<sup>51</sup> Im Allgemeinen bis 5 Jahre. (Breuer C. in Gabler Wirtschaftslexikon: Fristigkeit, Zugriff: 25.7.2019)

<sup>52</sup> Vernetzung beinhaltet unter anderem Themen wie Live-tracking, Diebstahlschutz, Crash-SMS, On-air Updates etc. (gemäss Herstellerbefragung dieser Arbeit, Accell Group: Accell Suisse AG, März 2019)



## 4.4. Konfliktpotenzial

Im letzten Teil der Arbeit wurde der E-MTB-Boom, dessen Gründe wie auch die E-Mountainbiker\*innen selbst und deren Motive für die Benutzung eines E-MTBs besprochen. Dieses Kapitel widmet sich nun den Konflikten zwischen den E-MTB-Nutzenden und weiteren Nutzenden der alpinen Wege. Über die nächsten Unterkapitel erhält man eine Vorstellung von Konfliktsituationen und -potenzialen, vor allem aber deren Häufigkeit und Gründe.

### 4.4.1. Mögliche Konfliktsituationen

Typische sichtbare Konfliktsituationen treten hauptsächlich beim Aufeinandertreffen von E-Mountainbikenden und anderen Sport- und Freizeitaktiven auf schmalen Wanderwegen auf. Bei den Kreuz- oder Überholmanövern, respektive dem Vorbeilassen, muss mindestens eine der beiden Parteien ausweichen. Dies ist natürlich vor allem bei Wegen der Fall, bei denen die Wegbreiten kaum grösser als eine Schulterbreite sind. Solche geringen Spurbreiten sind allerdings charakteristisch für alpine Wanderwege. Beim Kreuzen werden die entgegenkommenden Personen oft bereits früh bemerkt. Die Wanderwegnutzer\*innen können sich auf das Kreuzen einstellen. Falls die eine Partei bewusst nicht vorbeigelassen würde, könnte die andere immer noch selber ausweichen und damit eine Konfliktsituation verhindern. Problematischer sind Überholmanöver, da die oft schnelleren und deshalb überholenden Bikenden eventuell erst sehr spät bemerkt werden. Zusätzlich sind sie darauf angewiesen, dass die langsameren Personen bei Möglichkeit ausweichen. Eine Konfliktsituation ist wahrscheinlicher.

### 4.4.2. Bestehen Differenzen?

Bevor mögliche Konflikte oder Potenziale dazu behandelt werden, stellt sich die Frage, ob bereits offene Konflikte mit (E-)Mountainbiker\*innen und anderen Nutzer\*innen in den Schweizer Alpenregionen bestehen.

Wie bereits in der Einleitung dieser Arbeit erwähnt, sind Konflikte zwischen herkömmlichen Biker\*innen und anderen Wanderwegnutzer\*innen in den Medien zu finden und werden seit einiger Zeit auch in Bezug auf E-MTBs als aktuelles Thema diskutiert<sup>53</sup>. Basierend auf der Auswertung der Experteninterviews kann die Präsenz und Behandlung des Konfliktthemas momentan allerdings nicht als Anzeichen einer effektiven Konflikthäufung angesehen werden. Die Diskussionen und Massnahmen können, zu einem gewissen Teil, als Prävention einer künftigen Zunahme von Konflikten angesehen werden. Oder sie sind die Reaktion auf Einzelkonflikte an gewissen Nutzerhotspots in stark touristischen Gebieten beziehungsweise Kernzonen von, mit Bergbahnen ausgerüsteten, Destinationen. Die befragten Expert\*innen sind sich überwiegend einig, dass Konflikte zu diesem Zeitpunkt die Ausnahme darstellen und sich allenfalls auf kleinräumige Flächen beschränken, auf denen sich eine grosse Menge verschiedenster Wegnutzenden auf wenige Wege konzentrieren. Nachfolgende Aussage von Michael Roschi,

---

<sup>53</sup> So zum Beispiel am Koexistenzworkshop im Rahmen des Projektes «graubündenE-MTB» oder auch der graubündenMobil Fachtagung der Fachstelle Langsamverkehr 2019

Geschäftsleiter der Schweizer Wanderwege, zur Frage, ob es momentan Konflikte gebe unterstreicht dies gut:

*«Ja, dort, wo auch viele Leute unterwegs sind, also Wanderer, Biker und Ausflügler [gibt es Konflikte]. Das ist meist nahe von Bergbahnen. Dort wo Ausflugsziele gut erschlossen sind (...). Dort gibt es Hotspots, an denen zu gewissen Zeiten viele Leute unterwegs sind. Das ist aber im Gesamten gesehen an wenigen Orten so. (...) Sprich am Wochenende bei schönem Wetter (...). (...). Das Thema ist sicher da, ist aber kein grosses Problem.» (Michael Roschi, 22.1.2019)*

### 4.4.3. Fakten und Entwicklung der Konflikte

Zusammenfassend können aus der Analyse der Expert\*innenantworten folgende Punkte herausgearbeitet werden, in denen die Expert\*innenmeinungen übereinstimmen. Die Punkte decken sich in vielen Bereichen mit der Beispielaussage von Michael Roschi.

- **Konflikte existieren<sup>54</sup> und müssen ernst genommen werden.**

Darco Cazin (16.11.2018) sagt dazu:

*«Es gibt keine kritische Grösse, jeder Konflikt ist eigentlich einer zu viel. (...). Aber es findet zum Glück sehr punktuell statt und immer dort, wo man klar festmachen kann, woran die Konflikte liegen. Wir konnten feststellen, dass sich, überall wo ein Konzept besteht, die Konflikte auf ein Minimum reduzieren lassen. (...). Ich möchte damit nicht sagen, dass es keine Konflikte gibt. Man muss das Thema extrem ernst nehmen».*

- **Konflikte sind Einzelfälle und/oder räumlich und zeitlich beschränkt**

Aussagen wie die folgend aufgeführten häuften sich in den Interviews:

*«Ich denke es [die Konflikte] sind Einzelfälle» (Michael Wild, Bike Academy Davos, 11.1.2019)*

*«Wir haben das Gefühl, dass das [Koexistenz] momentan an sehr vielen Orten sehr gut funktioniert. Gerade, wenn man ein bisschen aus diesen touristischen Ballungszentren raus geht.»*

*(Benno Steiner, SAC Landschaftsschutz, 22.1.2019)*

Bezüglich räumlicher Beschränkungen wurden oft die grossen Tourismusdestinationen genannt. Peter Oberholzer von der Fachstelle für Langsamverkehr GR (7.12.2018) findet:

*«Bezüglich der MTB-Destinationen haben wir da schon Davos, das Oberengadin, die Lenzerheide oder auch Flims zuvorderst [bei Reklamationen]. Von dort hört man immer wieder.»*

- **Konflikten wird medial viel Bedeutung zugemessen, verhältnismässig sind sie aber selten.**

Im Gespräch mit Cyprian Sutter (19.12.2018), dem ehemaligen Leiter Sport & Kultur der Destination Davos Klosters, wird auf den Punkt gebracht, dass Konflikte oft ein mediales Thema sind.

---

<sup>54</sup> Die Einschätzungen der Expert\*innen basieren grösstenteils auf Meldungen aus betroffenen Regionen, Austausch mit Fachpersonen und Wanderwegnutzenden, eigener Erfahrungen sowie der jährlichen Reklamationsanalysen im Kanton sowie in den Destinationen.

Wenn man die Reklamationen im Vergleich zur Gästeanzahl<sup>55</sup> ansieht, sind Konflikte vernichtend klein.

«[Die Aktualität und Diskussion von Konflikten] ist aber auch ein bisschen ein Hype.» meint Marc Woodtli, der langjährige Product Manager in Flims, Laax, Falera (25.1.2019). Auch Peter Oberholzer vom Langsamverkehr GR (7.12.2018) erklärt, dass der Boom der E-MTBs in den Medien bei den Wanderer\*innen schon eine Erwartungshaltung schafft, im Sinne von «*Oh, jetzt kommen die [E-Mountainbikenden] auch noch und sind sicher besonders lästig*». Die Wandernden sind dann ein bisschen übersensibilisiert. Zudem betont er, dass in der letzten Reklamationsanalyse die Nennung von Biker\*innen kaum oder zumindest nicht zentral und glaubwürdig vorgekommen ist. Ähnlich sieht es auch Hans Schneider, Experte für Landschaftsfragen (21.11.2018): «*Der Konflikt Mountainbiker\*innen – Wanderer\*innen ist ja bekannt, wobei ich finde, dieser ist aufgeblasen und nie so gravierend wie es sich teils anhört*». Er selbst nehme die Konflikte kaum wahr, obwohl er häufig privat und als Wanderleiter bei den Naturfreunden<sup>56</sup> auf den Wanderwegen unterwegs ist.

- **Das Thema ist emotional aufgeladen und kann deshalb Diskussionen erschweren.**

Zusammenfassend für diesen Punkt ist Michael Roschis Aussage (22.1.2019), dass auch bei ihnen auf der Geschäftsstelle der Wanderwege Schweiz manchmal emotional über das Thema diskutiert wird. Dies ist wahrscheinlich so, da die meisten bereits verschiedene persönliche Erfahrungen gemacht haben. Eine Lösungsfindung ist dadurch teilweise erschwert. Zudem scheint dies auf allen Ebenen, von der Geschäftsstelle über den Verwaltungsrat bis zum Austausch mit den kantonalen Ämtern so zu sein. Oft merkt man aber bei sachlichen Gesprächen mit Fachpersonen, dass viele der Probleme gar nicht existieren. Auch Benno Steiner vom SAC (22.1.2019) stellt fest, dass das Thema Motor allgemein sehr emotional aufgeladen ist. Gewisse Leute stellen sich grundsätzlich gegen die Motorisierung jeglicher Art.

- **Eine Zunahme der Konflikte wird erwartet, die spezifische Rolle der E-MTBs dabei aber als gering eingeschätzt.**

Die Experteninterviews lassen weiter darauf schliessen, dass es künftig mehr Konflikte geben wird. Jedoch wird betont, dass dies nicht direkt mit den Eigenschaften der E-MTBs und ihren Fahrer\*innen im Zusammenhang steht. Ausschlaggebend ist in erster Linie die Zunahme der absoluten Zahl an Nutzer\*innen durch den E-MTB-Boom und weitere Entwicklungen<sup>57</sup>.

---

<sup>55</sup> Ähnliches beschreibt Oberholzer (7.12.2018): «*Aber es sind extrem wenig [Konflikte], vor allem auch wenn man sich überlegt, wieviel tausende von Wanderer\*innen und Biker\*innen hier unterwegs sind.*» Er beziffert weniger als zehn Reklamationen an die Fachstelle Langsamverkehr GR pro Jahr zu Konflikten mit Biker\*innen.

<sup>56</sup> Naturfreunde Schweiz ist ein nationaler, in Ortsgruppen organisierter, Verband der sich für vernünftigen Tourismus und einen gesunden Lebensraum, beziehungsweise für umweltverträgliche Freizeit-Aktivitäten und den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen eingesetzt (<https://www.naturfreunde.ch/ueber-uns/politische-arbeit>, Zugriff 9.5.2019).

<sup>57</sup> Beliebtheit von Outdooraktivitäten im Alpenraum sowie die Bevölkerungszunahme (vor allem in Metropolregionen)

«Mit der steigenden Anzahl E-Biker steigt auch das Konfliktpotential. (...). Prozentual, im Verhältnis zur Nutzung der Wege, wird es eher gleichbleiben» (Trainingsleiter\*in ASVZ, 26.11.2018).

Auch Peter Oberholzer erklärt im Interview (7.12.2018), dass die E-MTBs an sich wohl die wenigsten stören, da diese kaum schneller fahren als normale MTBs. Natürlich ist der Unterschied für die Bikenden massiv. Für Wandernde spielt dieser objektiv geringe Unterschied aber kaum eine Rolle und der Konflikt ist dadurch entsprechend auch nicht grösser. Allerdings wird der Konflikt durch die Menge der Biker\*innen grösser.

#### 4.4.4. Medien als Konfliktverstärker

Die Medien haben einen grossen Einfluss darauf, welche Themen von der Öffentlichkeit behandelt werden<sup>58</sup>. Schon nach den ersten Interviews wurden die Medien mehrfach als Verstärker von Konflikten beziehungsweise vor allem als Mittel zur emotionalen Polarisierung des Themas genannt. Negative Schlagzeilen sind grundsätzlich prägender und werden oft stärker von den Medien abgedeckt<sup>59</sup>. Entsprechend beschäftigen sich oft Medienberichte mit vereinzelt Konfliktfällen und werfen mit diesem einseitigen Blick ein verzerrtes Bild auf die Realität auf den Wanderwegen. Solche Negativbeispiele bleiben gemäss Expert\*innen länger in den Köpfen hängen und fördern damit eine konfliktanfällige Haltung von Wanderwegnutzer\*innen. In Gratiszeitungen findet man gleichfalls emotionale Laieninterviews, die Einzelmeinungen in den Mittelpunkt stellen<sup>60</sup>.

Gleichzeitig wurde am Rande eines Interviews auch begrüsst, dass das Thema von Nutzerkonflikten und Koexistenz auf Wanderwegen medial abgedeckt wird und so zur ernsthaften und frühzeitigen Befassung mit dem Thema animiert.

Dies, obwohl sich alle Expert\*innen darüber einig sind, dass von etwaigen Konflikten überspitzt berichtet wird.

Einige Expert\*innen betonten, dass es durchaus gefährlich ist, Konflikte, die gar nie in einem grossen Ausmass angefallen sind, derart hochzustilisieren. Dies gilt allerdings nicht nur für aufgeblasene Medienberichte. Auch gut gemeinte Sensibilisierung ist gemäss Expert\*innen wie Benno Steiner (SAC) immer eine Gratwanderung. Zu viel davon kann ein zu grosses Gewicht auf verhältnismässig kaum existente Konflikte legen und gar die Behörden zu neuen Restriktionen oder Gesetzen bewegen<sup>61</sup>. Ähnliches geschah gemäss einem Experten 2007, als eine

---

<sup>58</sup> Siehe auch Punkt «Konflikten werden medial viel Bedeutung zugemessen, ...» in Kapitel 4.4.3.

<sup>59</sup> Dies wird auch in der Literatur festgehalten (Glaab und Korte, 2012: 248).

<sup>60</sup> Beispielartikel «Leise E-MTBs sorgen am Berg für Krach» aus «20min» vom 8.5.2019 (<https://www.20min.ch/schweiz/news/story/Leise-E-Mountainbikes-sorgen-am-Berg-fuer-Krach-18876896>, Zugriff: 13.5.2019)

<sup>61</sup> Die erfolgreiche Kampagne «Respektiere deine Grenzen» für Wintersport abseits der Pisten war derart umfassend, dass teilweise überreagiert wurde und man in gewissen Fällen die Kampagne als Anstoss für neue Gesetze gesehen hat. Die Kampagne war übrigens stark vernetzt und wurde von 18 grossen Organisationen und Vereinen im Bereich Natur und Freizeit getragen (Steiner, 22.1.2019; Verein "Natur & Freizeit", Zugriff: 17.7.2019))

gemeinsame Unfallpräventionskampagne des BFU, SSV und der REGA<sup>62</sup> ein erschreckendes Bild auf den Wintersport geworfen haben und dabei Leistungsträgern im Tourismus auf die Füsse traten. Inzwischen wird bei Sensibilisierungskampagnen ein stärkerer Fokus auf positive Inhalte gelegt. Zudem gibt es seit dem Projekt «graubündenBike» unter anderem Empfehlungen für das Marketing mit Fotografien und wie diese in den Medien genutzt werden sollten, respektive wie nicht.<sup>63</sup>

#### 4.4.5. Unsichere Rechtslage

Nicht bloss Medien können einen nachteiligen Einfluss auf Konfliktpotenziale haben. Vergleichbare Wirkung können Unklarheiten bei rechtlichen Regelungen haben.

Rechtlich gesehen besteht oft grosser Interpretationsspielraum bezüglich der Nutzung von MTBs und E-MTBs. Zudem sind die Regeln nicht einheitlich. Die Bestimmungen sind von Kanton zu Kanton unterschiedlich, während schlussendlich oft die Gemeinden das letzte Wort haben wie beispielsweise im Kanton Graubünden. Vorteil innerhalb des Kanton Graubünden ist klar deren Koordination und damit einheitliche Handhabung der Zugangsregelungen zu den Wanderwegen. Doch auch im Kanton Graubünden bestehen vereinzelt inoffizielle Verbote, die einerseits nicht rechtsgültig, andererseits aber doch geduldet werden. Solche verunsichern und können Anlass für Konflikte geben. Deshalb fordern die Expert\*innen als wichtige Grundvoraussetzung für Bikeregionen, dass Regelungen klar kommuniziert werden. Somit kann verhindert werden, dass gewisse Leute, auf Basis von falscher Information, andere Nutzer\*innen belehren. Im Anhang 3. wird das Thema erneut aufgenommen und aufgezeigt, wie auch nationale Gesetze zu Auslegungsdifferenzen führen können<sup>64</sup>. Ein Teil der Expert\*innen hofft auf die klare Regelung der Stellung von Fahrrädern auf Wanderwegen als Folge des Bundesbeschluss Velo vom September 2018, dessen Umsetzung momentan noch in Ausarbeitung ist (Stand August 2019).

#### 4.4.6. Konfliktlindernde Effekte der E-MTBs

Entgegen der oft weitaus stärker gewichteten Diskussion um die Erhöhung von Konfliktpotenzialen, kamen während der Arbeit Aspekte der E-MTBs zur Sprache, die für eine Abnahme von Konfliktpotenzialen sprechen.

##### 4.4.6.1. Steigende Akzeptanz und grosse Schnittmenge

Neben der klaren Aussage der Expert\*innen, dass die E-MTBs zur Erhöhung der Menge an Wegnutzern und damit zur Zunahme von Konflikten beitragen, wurde teils auch eine gegenläufige Meinung erwähnt. Demnach führt die steigende Zahl von E-MTBs eher zu deren Akzeptanz und

---

<sup>62</sup> Beratungsstelle für Unfallverhütung, Schweizer Skiverband und Schweizerische Rettungsflugwacht - Garde Aérienne

<sup>63</sup> Siehe zum Beispiel Kapitel «Fotobriefing» im graubündenBike Handbuch (Cazin, 2011b: 1-9)

<sup>64</sup> Spezifisch der Gesetzesartikel 43 im Strassenverkehrsgesetz führt oft zu erhitzten Diskussionen. Im Anhang 3. «Unsichere Rechtslage: Beispiele» ist dieser ebenfalls zu finden.

generell zu einem erhöhten Bewusstsein, dass verschiedenste Freizeitaktive die Wege nutzen und man folglich Rücksicht nehmen muss.

Diese Akzeptanz spürt man gemäss Marc Woodtli auch immer mehr bei Einheimischen, die direkt mit Wanderwegnutzer\*innen zu tun haben. Er nennt dabei Landwirt\*innen und Alpgänger\*innen.

Durch die grosse Schnittmenge von Wandernden und E-Mountainbikenden wächst zudem die Akzeptanz der E-MTBs innerhalb der Gruppe von Wandernden. Alle E-Mountainbikenden, mit denen gesprochen wurde, sind zeitweise ebenfalls mit den Wanderschuhen unterwegs. Gleiches gilt für andere Bergsportler\*innen, die das E-MTB als Zustiegshilfe beziehungsweise Anreisetransportmittel nutzen.

#### **4.4.6.2. Positives Image**

Einer der meistgenannten Punkte, der für einen positiven Effekt der E-MTBs auf Konfliktpotenziale hinweist, ist das ändernde Image der E-MTBer\*innen und indirekt aller MTBer\*innen.

Laut Interviewergebnissen ist Image vom konventionellen Mountainbikenden bei vielen geprägt von Attributen wie «wild, rowdyhaft, rasend, extrem». Diesem Image können die E-MTBs teilweise entgegenwirken. Einerseits, weil der Anteil an älteren Menschen sowie Einsteiger\*innen zunimmt, die tendenziell langsam und defensiv fahren. Zudem steigt die Frauenquote, was ebenfalls als positiven Effekt auf das negativ behaftete Bild des Bikesports aufgeführt wird. Andererseits gründet auch ein Teil des E-MTB-Booms in der grösseren Bewegung der nachhaltigen Elektromobilität, die vor allem in den Städten eine positive Konnotation aufweist<sup>65</sup>.

#### **4.4.6.3. Erfahrung**

Dass die meisten E-Mountainbikenden, die effektiv alpine Wanderwege befahren, zuvor oft mit dem Mountainbike unterwegs gewesen sind und überdies meist noch andere Bergsportarten ausüben, allen voran Wandern, kam bereits zur Sprache. Dabei folgt oft der Schluss der Expert\*innen, dass diese E-Mountainbiker\*innen genau wissen, wie man sich verhalten sollen beziehungsweise welches Verhalten sie sich als Nicht-E-Biker\*in wünscht. Auf einfachen, schnell erreichbaren Wegen sieht dies natürlich wieder anders aus, da auf diesen weniger E-Mountainbikende mit Mountainbike-Erfahrung unterwegs sind.

#### **4.4.6.4. Fahrtechnische Vereinfachung und kräftemässige Erleichterung**

Zudem wurden in den Interviews vereinzelt Punkte genannt, die auch für weniger geübte E-MTB-Fahrer\*innen Konflikte unwahrscheinlicher machen. Ein solcher Punkt ist das leichtere Anfahren an Steilhängen und in technischen Wegstücken. Non-E-Mountainbikende brauchen auf Anstiegen viel Energie beziehungsweise Kraft, um aus dem Stillstand erneut anzufahren. Das Gleiche gilt für technische Passagen, die oft nur mit Schwung oder einer Kombination aus viel Koordination und hohem Krafteinsatz gemeistert werden können. Beides kann die Sportler\*innen ans Limit der körperlichen Fähigkeiten bringen. Aus diesem Grund möchten

---

<sup>65</sup> Bosch E-Bike Systems preist die Bewegung der E-MTBs zum Beispiel als eine Art Ebner zu einem ökologisch nachhaltigen Lebensstil (Gary Fisher in Bosch E-Bike Systems: uphill flow, Zugriff 5.4.2019)

Biker\*innen oft vermeiden, überhaupt anhalten oder Platz machen zu müssen. Mit E-MTBs kann dieser Kraftaufwand gemäss Expert\*innen vom Motor übernommen werden. Deshalb hat der/die E-Mountainbiker\*in kein Problem, beim Kreuzen anderer Wanderwegnutzer\*innen auch an ungünstigen Stellen anzuhalten oder auszuweichen.

## 4.5. Lösungsansätze für Konflikte

Für ein harmonisches Zusammenleben und die gemeinsame Nutzung von Ressourcen wie Wanderwegen darf jedoch nicht auf die wenigen konfliktreduzierenden Elemente der E-MTBs gehofft werden macht es gemäss Expert\*innen unbestritten Sinn, bereits einzelne Konflikte ernst zu nehmen und möglichen künftigen Konfliktpotenzialen frühzeitig vorzubeugen. Im kommenden Kapitel werden verschiedene solcher Massnahmen zur Vorbeugung vorgestellt, die in den Experteninterviews genannt wurden.

### 4.5.1. Präventive Planung und ganzheitliche Strategie

Darco Cazin (16.11.2018), als Experte für das Management von MTB-Destinationen hebt hervor, dass sich die Konflikte mit elektrisch unterstützten MTBs und konventionellen MTBs nur geringfügig unterscheiden. Die Massnahmen sind demnach nicht grundverschieden und man kann zu einem grossen Teil auf bestehende Ansätze bauen. Allerdings ist es bei der schnellen Entwicklung des E-Mountainbikings noch wichtiger als bisher, möglichst proaktiv vorzugehen. Auch für Marc Woodtli (25.1.2019)<sup>66</sup> ist eine vorausschauende Planung, frühzeitig konzipierte Strategien und Besucherlenkung eine Grundaufgabe von Tourismusdestinationen. Woodtli betont, dass

*«... [gute Planung und Lenkung] Grundaufgaben sind, die man machen muss. (...). Besucherlenkung ist zum Beispiel in Naturschutzgebieten überhaupt kein Thema. Dort macht man das und muss das auch machen. Im Tourismus allgemein war das eigentlich nie ein grosses Thema. (...). Wir sind jetzt an einem Punkt angekommen, bei dem man, wenn Konflikte auftreten, schon etwas verpasst hat.» (Woodtli, 15.1.2019).*

Die Meinung wird zudem vom Kanton geteilt, denn auch das Förderprojekt «graubündenE-MTB» ist gemäss Peter Oberholzer als proaktive Massnahme zu verstehen, welche die Entwicklung des E-MTB-Angebots von Beginn an koordiniert und in eine verträgliche Richtung lenkt. Oberholzer betont die Wichtigkeit von Koordination bis auf die nationale Ebene. Damit würden Verhaltensregeln auf den Wanderwegen noch stärker mit einem Wiedererkennungseffekt belegt, wie er beispielsweise den FIS(Fédération Internationale de Ski)-Regeln auf Skipisten anhaftet.

Vorwegnehmende Zukunftscoordination, als Grundlagenarbeit der Destinationen, wurde lange Zeit aufgrund mangelnder Finanzen und eines «Vorwärts- oder Innovationsdruckes» vernachlässigt. Dieser Druck, zu immer neuen Angeboten, der kurzlebigen Erlebnisindustrie sowie

---

<sup>66</sup> Überdies vertreten auch weitere Expert\*innen aus den Interviews sowie aus themenrelevanter Literatur wie Reto Rupf (2016: 9) oder Mönnecke *et al.* (2008: 79) diese Ansicht.

kurzfristige Planungs- und Investitionshorizonte führen oft zu unkoordiniertem, wenig nachhaltigem Wachstum<sup>67</sup>. Diesen «Vorwärtsdruck» beschreibt Jaqueline von Arx (9.5.2019) mit folgenden Worten:

*«(...) Zusätzlich wird auch der Sommertourismus massiv ausgebaut. Überall. Die Destinationen versuchen einander ständig zu übertrumpfen. Es läuft ein Wettrennen.» und «Es ist Goldgräberstimmung. Alle wollen Biker. Es fehlt an guten Planungen und an räumlichen und zeitlichen Restriktionen. Niemand traut sich, auf etwas zu verzichten, weil dadurch Einnahmen verloren gehen könnten. Es passieren wieder die gleichen Fehler wie im Skitourismus. Alle bauen alles. Das verbraucht wahnsinnig viel Landschaft, viele Lebensräume und viele Ressourcen. Und am Schluss rentiert es für die einzelnen Gebiete zu wenig, weil die Angebote so beliebig und zahlreich sind».*

Marc Woodtli (15.1.2019) beschreibt Ähnliches. In einigen Regionen wird beschlossen, auf den Mountainbiketourismus zu setzen, während man sich erst nachträglich, und damit zu spät, mit einem seriösen Masterplan auseinandersetzt. Eine frühe strategische Auseinandersetzung bringt unzählige langfristige Vorteile. Die Umsetzung späterer Beschlüsse, wie die Errichtung neuer Bikestrecken, sind viel effizienter, da allen involvierten Parteien bereits klar ist, wo genau was gemacht werden kann und darf. In einem Plan sollten laut Darco Cazin (16.11.2018) und Woodtli (15.1.2019) von Grund auf wichtige Fragen gestellt und somit eine Grundlage geschaffen werden, auf welche aufgebaut werden kann. Diese Fragen können sich beispielsweise auf die Situation im Gebiet, die spezifischen Eignungen, die Besucher\*innen-Charakterisierung und deren Motive beziehen oder sich mit der Kartierung von land- oder forstwirtschaftlichem Verkehr widmen. Die Grundsatzbeschäftigung soll klären wen man als Destination überhaupt ansprechen möchte und was man dieser Anspruchsgruppe bieten kann. Beide Experten weisen nachdrücklich auf die Relevanz einer ganzheitlichen Betrachtung hin.

Man soll also die Biker\*innen oder E-Biker\*innen nicht isoliert betrachten, sondern immer zusammen mit anderen Nutzungen. Darco Cazin (16.11.2018) betont, dass man beispielsweise Wander- und Bikeangebote zusammen planen sollte. Schliesslich werden die beiden Aktivitäten auf demselben Wegnetz ausgeübt.

Auf höherer Ebene gilt es zu eruieren, welche spezifischen Potenziale man gegenüber bereits etablierten Tourismusdestinationen besitzt und dementsprechend, auf welche Nische man sich besonders konzentrieren soll. Im Kanton Graubünden wird dies teils bereits einigermaßen kohärent umgesetzt. Davos setzt auf Endurotouren mit natürlichen Trails und einigen Bergbahnen als Aufstiegshilfe; Flims eher auf Einsteiger und Familien; die Lenzerheide mit dem Bikepark auf Downhill und Freeride; das Engadin eher auf ausgedehnte Touren und Flowtrails etc. (Woodtli, 15.1.2019; Sutter und Kocher, 19.12.2018). Solche Konzeptfragen muss man als Grundlagenarbeit raumplanerisch aufarbeiten. Vor allem im Sommertourismus hat dies grosse Priorität. In Wintersportzonen ist vergleichsweise bereits viel mehr gesetzlich vorgegeben.

Woodtli war in der Destination Flims, Laax und Falera federführend bei der Erstellung des ersten Masterplans in der Destination für die Sommersaison und dabei auch einer der Vorreiter in

---

<sup>67</sup> Vgl. Kapitel 2.2.3. «Zeitoptimierung, Konsum- und Erlebnisgesellschaft».



der Schweiz (Woodtli, 25.1.2019; Woodtli und Fry, 2016: 1,2,5). Der Kern der Masterplanung in Flims war die Zonierung der Destination in Natur-, Bewegungs-, Action- und Ruhe-/Naturzone<sup>68</sup>. Eine andere Form wäre zum Beispiel eine zeitlich alternierende räumliche Zonierung. Für das Beispiel Davos könnte eine solche Lösung gemäss Expert\*innen die Trennung der beiden Talseiten sein, sodass im Wochenturnus die eine Seite nur für Biker\*innen, die andere Seite nur für Nutzungen zu Fuss freigegeben wäre und umgekehrt. Eine solche Lösung wurde in den Gesprächen aber schnell wieder verworfen, da die Umsetzbarkeit schwierig und die Akzeptanz wohl sehr gering ist. Schliesslich sind die Bedürfnisse der verschiedenen Gruppen sehr ähnlich. Alle wollen bei schönem Wetter oder zum Beispiel zur Mittagszeit am Sonnen- respektive Schattenhang des Tales sein etc.

Für Darco Cazin (16.11.2018) steht fest, dass eine saubere Planung die wichtigste Massnahme gegen allfällige Konflikte ist. Gemäss seinen Erfahrungen lassen sich Konflikte überall auf ein Minimum reduzieren, sofern ein klares Nutzerkonzept vorliegt.

Um möglichst positive Erlebnisse auf den Wegen zu sichern und Nutzer\*innen von künftigen Einschränkungen und Regulierungen zu bewahren, sollen demnach bereits vor dem Auftreten von Konflikten mildernde Massnahmen getroffen werden.

#### 4.5.1.1. Monitoring

Eine weitere Massnahme ist das Monitoring der Wegnutzung als Grundstein für eine effiziente Planung von Massnahmen. Expert\*innen betonten die Wichtigkeit und Vielfalt an Möglichkeiten des Monitorings<sup>69</sup>. In Davos wird das Besuchervolumen von Jahr zu Jahr genauer beobachtet. Grund dafür sind auch die immer einfacheren Möglichkeiten. Während früher Bergbahnen für Zählungen genutzt wurden, kann man heute mit einfachen Mitteln absolute Frequenzen auf den Wegen messen. Inzwischen weiss man von relevanten Stellen genau, wie viele Nutzer\*innen mit welcher Fortbewegungsart dort passieren. Solche Quantifizierungen können zum Abgleich mit Reklamationen und als Grundlage für spätere Lösungsfindungen dienen (Sutter und Kocher, 19.12.2018).

Besonders wichtig ist das Monitoring für Wegnetzanalysen im Vorfeld von Entflechtungsmassnahmen. Michael Roschi (22.1.2019) gab an, dass Entflechtungsmassnahmen auf Grund der wachsenden Menge an Daten und besserem Monitoring zunehmend effizienter werden:

*«Oft bietet es sich an, wenig genutzte Wanderwege aus dem Netz rauszunehmen und beispielsweise in einen Mountainbike-Trail umzuwandeln. Weil es recht viele Wanderwege gibt, die fast parallel verlaufen. Das bietet ein grosses Potenzial, um relativ einfach zu*

---

<sup>68</sup> Dies entspricht auch Mönnecke et al (2008), die Zonierungen als Hauptplanungsinstrument einer planerischen Strategie im Tourismus und Freizeitmanagement ansehen.

<sup>69</sup> Rupf (2016: 5) stellt verschiedene Methoden des Monitorings vor. Diese reichen von vollautomatischen Zählgeräten und Infrarotkameras bis zu teilnehmenden Beobachtungen und Interviews. Insbesondere Tracking-Methoden über Smartphones scheinen heutzutage eine einfache Möglichkeit zu sein, vor allem wenn man sich die unzähligen, oft GPS-basierten, Applikationen und Websites zur Orientierung\* etc. vor Augen führt. Auch Campelo und Nogueira Mendes (2016: 82) und weitere Autoren betonen in der Literatur die Vorteile des digitalen Besuchermonitorings.

\* [www.ride.ch/de/singletrailmap](http://www.ride.ch/de/singletrailmap) (Karte der Schweiz und umliegender Regionen mit markierten Schwierigkeitsstufen der Wege etc.), <https://www.trailforks.com> (weltweite Tourendatenbank inkl. Interaktiver Karte) etc.

*Entflechtungen zu kommen. Das muss aber auch immer gut abgewogen sein, nicht dass man dem Wanderer dann den attraktiven Weg wegnimmt. Man hat nun aber auch viel mehr verfügbare Zahlen über die Begehung der Wege».*

Das Thema Monitoring durch die Onlinevernetzung der Wegnutzenden war ebenfalls an der Langsamverkehr-Fachtagung «graubündenMobil» in Chur ein prominentes Thema mit dem Referat von Wolfgang Gleirscher als CEO von «Outdooractive Schweiz» (GraubündenMobil Tagung, 24.5.2019)<sup>70</sup>

#### 4.5.1.2 Essenz

Abschliessend kann man feststellen, dass sich Expert\*innen im Bereich des Destinationsmanagements grösstenteils einig sind, dass ein proaktiver, raumplanerischer Ansatz mit Berücksichtigung von Sport- und Erholungs- sowie Naturschutzinteressen zentral ist.<sup>71</sup>

Eine wichtige Massnahme, die zumindest teilweise zu den planerischen Ansätzen gehört, ist das Angebot von attraktiven Infrastrukturen beziehungsweise in diesem Fall die Bereitstellung von, für eine breite Gruppe von Nutzer\*innen, spannenden Trails. Ziel ist die gezielte Lenkung der Nutzer\*innen auf diese Wege und damit eine Entlastung von Wegen mit hohem Konfliktpotenzial oder Wegen, die für den Naturschutz ausgeschieden wurden oder durch sensible Gebiete führen (Mönnecke *et al.*, 2008: 13). Das Thema wird im folgenden Unterkapitel der baulichen Massnahmen vertiefter aufgenommen.

#### 4.5.2. Bauliche Massnahmen

Bauliche Massnahmen im Sinne von Trailanpassungen und gezieltem Unterhalt sind ein wichtiges Instrument, um akute Problemstellen auf den Wander- und Bikewegen zu entschärfen und um bei Neuanlagen von Infrastruktur zukünftige Konflikt-Hotspots zu verhindern.

Darco Cazin (16.11.2018), der mit der Firma «Allegra Tourismus» oder offiziell «Allegra Trail GmbH», neben theoretischen Destinationsplanungen und -konzepten auch praktischen Trailbau anbietet, spricht von zwei wichtigen Arten von technischen Massnahmen im Trailbau.

Die eine Art umfasst Massnahmen, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Wegnutzer\*innen minimieren. Die andere beinhaltet Massnahmen zur Verbesserung der Sichtweite (Darco Cazin, 16.11.2018). Dabei versucht man beispielsweise zu ermöglichen, dass Wegnutzer\*innen früher um Kurven sehen. Damit haben diese länger Zeit, auf Gegenverkehr zu reagieren. Für die Geschwindigkeitsreduktion werden hingegen oft zusätzliche Hindernisse und Richtungswechsel eingebaut, die erhöhte Aufmerksamkeit, aktives Steuern und damit langsamere Fahrtempi erfordern. Konkret sind Eingriffe wie zaunbasierte Bremsschikanen, Aufrauung der Wegoberfläche bis hin zur kompletten Pflasterung oder auch Verengung der Wege

---

<sup>70</sup> Ebenso im Blog der Firma Allegra Tourismus (Cazin 2019a: Measure what's happening on your trails, Zugriff: 27.6.2019).

<sup>71</sup> Dieses Fazit ist übereinstimmend mit anderen Autoren wie Roth, Jakob und Krämer (2004: 88).

denkbar. Dies kann auch durch nicht verrückbare, teilversenkte Felsblöcke oder Bepflanzung erreicht werden (Darco Cazin, 16.11.2018; van Rooijen und Müller, 2012: 33)

Darüber hinaus betonen etliche Expert\*innen die Lenkung und Kanalisierung der Nutzergruppen durch Infrastrukturbauten. Genannt wurde der Bau neuer Biketrails oder attraktiver Wanderwege. Ziel ist es, die Besucher\*innen auf diese Infrastrukturen zu konzentrieren und im Gegenzug andere Gebiete zu entlasten. Gleiches gelte auch für E-MTB Ladestationen. Zum selben Thema wurden allerdings auch Bedenken geäußert. Solche Neubauten und Attraktionen könnten eventuell bloss grössere Massen anziehen, ohne die bestehenden Nutzenden der Wege effektiv zu lenken und zu kanalisieren.

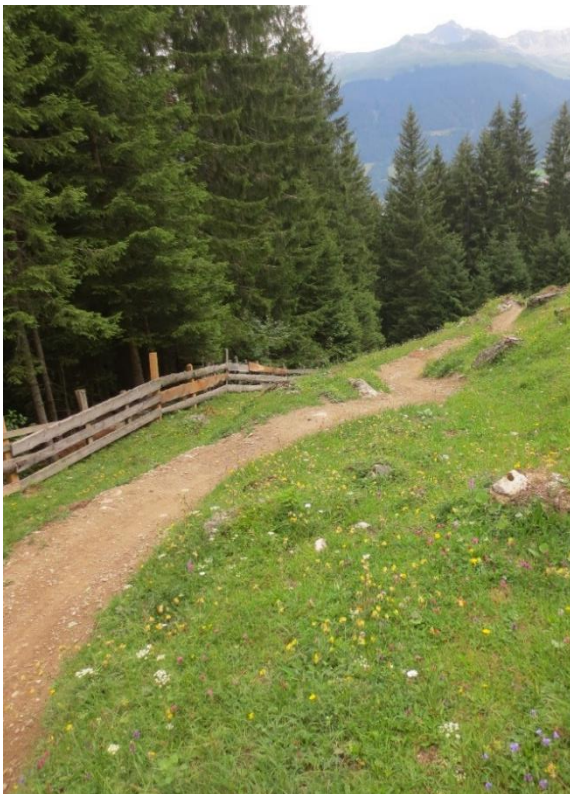


Abbildung 3: Beispiele Lenkungsmaßnahmen (*links*): Aufgewerteter Trail als Lenkungsmaßnahme, (Eigene Aufnahme: 27.7.2019, Klosters)

(*oben*): Neue E-Bike Ladestation, Parkplatz Morteratsch (Eigene Aufnahme: 30.9.2018,

### 4.5.3. Harte Massnahmen

Als harte Massnahmen der Besucherlenkung im Tourismus beschreiben Rein und Strasdas (2017: 124) Lenkungsansätze in Form von strikten und restriktiven Regulierungen. Also Ge- und Verbote, die direkt das gewünschte Verhalten diktieren. Autoren wie Siegrist und Wasem (2008: 16) bezeichnen diese Massnahmenkategorie auch mit Normenstrategien.

Massnahmen dieser Art wurden in den Interviews mit Vorbehalt genannt. Grundsätzlich soll man solche Massnahmen, wenn immer möglich, vermeiden. Die wahrscheinlich einfachste Variante der harten Massnahmen ist die komplette Sperrung von Wegen für gewisse Nutzer\*innen, respektive die Sperrung für gewisse Zeiträume oder Abschnitte. Allerdings sind im gesamten Kanton Graubünden und somit ebenfalls im Gebiet um Davos die Wanderwege zugänglich für alle Nutzer\*innen des Langsamverkehrs. Davon ausgeschlossen sind, wie bereits erwähnt,

Elektrofahrräder mit einer Unterstützung über dem für Pedelecs definierten Grenzwert von 25km/h (bzw. 500Watt), die bereits als Motorfahrräder gelten (ASTRA, 2017).

#### 4.5.4. Sanfte Massnahmen

Im Gegensatz zu den harten, bauen die sanften Lenkungsmassnahmen auf positive Anreize und freiwillige Verhaltensänderungen. Dies geschieht basierend auf Wissensvermittlung, Sensibilisierung, ökonomischen Anreizen und Preisgestaltung, attraktiven Angeboten oder auch erleichtertem Zugang oder bewusster Nichterschliessung (Strasdas und Rein, 2017: 125). Mönnecke *et al.* (2008: 15, 79) sprechen in diesem Bereich auch von persuasiven Strategien, die auf die Vernunft der angesprochenen Personen, hier Wanderwegnutzer\*innen aufbauen. In den Interviews wurde eine ganze Reihe davon angesprochen, die in folgenden Unterkapitel behandelt werden.

##### 4.5.4.1. Freiwillige Selbsteinschränkung und Verhaltensempfehlungen

Eine Massnahme dieser persuasiven Strategien können freiwillige Selbsteinschränkung sein, wie sie auch in der Destination Davos als Kodex, genannt «Trail-Toleranz», bestehen. So heisst es auf der Destinationsseite:

*«Mountainbiker bremsen beim Überholen auf Schrittempo ab und halten beim Kreuzen auf schmalen Wegen an, um Wanderern Platz zu machen. Und auch Fussgänger akzeptieren die Mountainbiker als gleichwertige Wegnutzer und geben beim Aufeinandertreffen den Weg, wo immer möglich und sinnvoll, frei»* (Davos-Klosters Sports Unlimited, 2019: Trail Toleranz, Zugriff: 6.6.2019).

Diese Verhaltensregel wurde (in geringfügig abweichenden Wortlauten) von verschiedenen Expert\*innen wiedergegeben.

Im Bereich von freiwilliger Selbsteinschränkung und Verhaltensempfehlungen liegen auch Massnahmen, wie sie erstmals in Flims eingeführt wurden. Dort hat man Informationstafeln angebracht, die einem abraten zu den Hauptbegehungszeiten, zwischen 10 und 16 Uhr, gewisse Wege mit dem Bike zu befahren. Im Fall des bekannten «Epic-Trails»<sup>72</sup> vom Jakobs- über das Rinerhorn nach Filisur wird an Informationsstellen vor Ort und im Internet davon abgeraten, den Weg zu diesen Zeiten zu befahren (Woodtli, 25.1.2019; Wild, 11.1.2019). Hervorzuheben ist, dass diese Regelung sehr positiv gewertet wird. Einerseits, weil sie als blosser Empfehlung nicht die Handlungsfreiheit der Nutzer\*innen einschränkt. Andererseits, weil sie positiv formuliert ist und Nutzer\*innen darauf aufmerksam macht, dass das grosse Aufkommen von Wandernden und Biker\*innen zur Minderung eines positiven Erlebnisses beitragen kann. Dies ist somit ein Ratschlag im Interesse der Bikenden selber (Woodtli, 25.1.2019). Auf der kantonalen Informationsplattform [Herbert.bike](http://Herbert.bike) (inspiration: sertig-trail, Zugriff: 7.6.2019) findet man folgende Anmerkung als Beispiel für eine solche Empfehlung:

---

<sup>72</sup> Der Weg wird als der längste Singletrail der Schweiz beworben und besitzt seit 2014 die IMBA-Auszeichnung «Epic Trail» (<https://www.davos.ch/sommer/aktivitaeten/bike-rennrad/mountainbike/highlights-tourenvorschlaege/alps-epic-trail-davos>, Zugriff: 7.6.2019).

«Aber Achtung: Er [dieser Abschnitt des «Epic Trails»] ist auch bei Wanderern äusserst beliebt. Am besten fährt er sich deshalb zu Randzeiten oder in der Zwischensaison.»

#### 4.5.4.2. Sensibilisierung und Kommunikation

An der diesjährigen Fachtagung des Langsamverkehrs («graubündenMobil» 2019) wurde von Darco Cazin, dem Leiter des Projekts «graubündenE-MTB», bereits einige Einblicke in das Projekt gegeben, das bis Ende Jahr fertiggestellt sein soll und das er schon im Vorjahr im Interview angesprochen hatte. Als Teilergebnis des ebenfalls im Rahmen des Projektes «graubündenE-MTB» durchgeführten Workshops zur Koexistenz auf Wanderwegen Ende Januar 2019 entstand eine relativ schnell umsetzbare Kommunikationskampagne unter der vorläufigen Bezeichnung «Fairtrail: Keine Spur von Stress»<sup>73</sup>. Dabei soll den Wegnutzer\*innen nähergebracht werden, wie man sich auf den Trails im Umgang mit anderen Nutzer\*innen verhalten soll. Kontrastierend zu anderen Kampagnen werden dabei aber nicht nur die Biker\*innen direkt angesprochen. Vor allem auch die Wandernden, als grösste Nutzergruppe der Wanderwege, werden adressiert (Darco Cazin, 28.5.2019; Herbert.bike (2019): Herbert bekommt einen Bruder: Fairdinand, Zugriff: 7.6.2019). Während dem Verfassen bis kurz vor Einreichung dieser Arbeit wurden kontinuierlich mehr Details zur Kampagne bekannt gegeben. In Anhang 7. befinden sich weitere Einblicke in die Kampagne.

In Anlehnung an die Plattform Herbert.Bike, die als kantonales Angebotsnetzwerk für den Mountainbiketourismus konzipiert wurde, soll nun «Fairdinand» als ähnliche Personifikation wie «Herbert», als Aushängeschild und fiktive Kampagnenträgerfigur dienen. (Darco Cazin, graubündenMOBIL Fachtagung 28.5.2019; Amt für Wirtschaft und Tourismus, 2015: innovationgr.ch - Herbert.Bike, Zugriff: 29.5.2019)



Abbildung 4: Mögliche Ausgestaltung der "Fairtrail"-Kampagne (Quelle: Präsentation von Darco Cazin für die graubündenMOBIL-Tagung: 24.5.2019, Chur)

<sup>73</sup> Inzwischen geändert zu «Fairtrail – nett, sauber & parat»

Mit dieser Fairtrail-Kampagne wird der Kanton eine typisch «sanfte» Massnahme umsetzen, die klar auf positive Kommunikation und Sensibilisierung abzielt.

### Sensibilisierung mit Mehrwert

Es bleibt aber nicht bei dieser zukünftigen Massnahme. Bereits laufende, anfangs Jahr eingeführte, Massnahmen fahren auf dieser sanften Schiene. So beispielsweise die Videoserie des Kantons «How to E-MTB in Graubünden», in der den E-Mountainbikenden Tipps zu verschiedenen Themen rund um E-MTB-Touren gegeben werden. Im ersten der neun Clips geht es ausschliesslich um Respekt, Toleranz und Rücksicht auf den Trails beziehungsweise Wanderwegen (Graubünden Ferien, 2019: How to E-Mountainbike in Graubünden, Zugriff: 4.6.2019). Darco Cazin, der als Projektleiter federführend war, verspricht sich Erfolg dieser Clips, da sie die E-Mountainbikenden nicht bloss zum gewünschten Verhalten auffordern und mahnen, sondern Inhalte positiv vermittelt werden und die Biker\*innen aus den Videos einen Nutzen ziehen können. Dieser Nutzen oder Mehrwert besteht aus den Tipps, wie sich das E-MTB-Erlebnis optimieren lässt. Dass die Sensibilisierung einen solchen Nutzen für die Zielpersonen beinhalten sollte, betont Cazin als besonders zentral für deren Erfolg. Ein Beispiel dazu sind auch die sogenannten «Trail-Bells». Dies sind kleine Glocken, die an der Lenkstange eines Bikes befestigt werden. Idee dahinter ist, dass man Biker\*innen früher hört und andere Wanderwegnutzer\*innen somit nicht aufgeschreckt werden. Im Rahmen bisheriger Sensibilisierungsmassnahmen des Projekts «graubündenBike» wurden solche «Trailbells» an Biker\*innen verteilt. Damit wird das Zusammentreffen mit anderen Wegnutzer\*innen entschärft und die Bikenden erhalten somit auch selbst wieder einen Mehrwert in Bezug auf ihr Erlebnis.

### Positive und lockere Kommunikation

Speziell das Aufzeigen von negativen Effekten, die durch ein gewisses Verhalten ausgelöst werden, sollte vermieden werden<sup>74</sup>. Zudem sollen spezifische Massnahmen als Botschaft für Nicht-Bikende helfen, indem sie weiter verdeutlichen, dass man im Kanton aktiv um ein gutes Freizeit-erlebnis für alle besorgt ist (Darco Cazin, 16.11.2019). Ähnlich spielerisch wie die Fairtrail-Kampagne und mit viel Witz wird in der Destination Davos-Klosters durch eine Videoserie für respektvolles Verhalten auf den Trails geworben, die ebenfalls an der «graubündenMobil» Fachtagung vorgestellt wurde. In sieben Kurzvideos werden die «seven thinking steps to happy trail riding» vorgestellt. Diese bringt den Zuschauer\*innen näher, welches Verhalten auf den Trails gewünscht wird. Durch die moderne Videoproduktion und die satirische Anspielung auf ein im 2018 oft geteiltes Video<sup>75</sup>, kann die Videoserie als gutes Beispiel für positive Kommunikation angesehen werden. Darin wird von strikten Vorschriften und Verboten abgesehen und dennoch klare Richtlinien vorgegeben (Reto Branschi, graubündenMobil Fachtagung, 24.5.2018; Sports Unlimited, 2018: seven thinking steps to happy trail riding, Zugriff: 6.6.2019).

---

<sup>74</sup> Eine solche negative Kommunikation, die das schlechte Gewissen anspricht, führt oft nicht zu einer Besserung (Brown, 2016: 35)

<sup>75</sup> Das Video zeigt eine prominente Schweizer Politikerin und Unternehmerin mit Bezug zum Kanton Graubünden

Im Rahmen der zuvor angesprochenen Fairtrail-Kampagne werden eventuell auch MTB-Guides<sup>76</sup> als «Fairdinand» unterwegs sein, den direkten Kontakt zu Wegnutzer\*innen suchen, dabei sensibilisieren und vor allem auch in Erfahrung bringen, wie es den Wegnutzenden bei der Ausübung ihrer Beschäftigung ergeht. So soll im direkten Dialog festgestellt werden, mit was die Nutzenden zufrieden sind oder was sie als störend erachten (Cazin, GraubündenMobil Fachtagung 24.5.2019).

### Erreichung der Zielgruppe

Bei der Kommunikation ist das Erreichen der Zielgruppe ein Hauptanliegen. Der Inhalt der zu kommunizierenden Informationen kann noch so wichtig und passend verpackt sein – wenn damit nicht die gewünschten Personen erreicht werden, verpufft sein Nutzen.

Lange hat man zur Bekämpfung von verhaltensbasierten Konflikten zwischen Wandernden und Bikenden auf eine relativ einseitige Fokussierung auf die Biker\*innen gesetzt. So gaben Sutter und Kocher (19.12.2018) an, dass in Davos schon lange auf Trail- und Verhaltensregeln und Sensibilisierungsmassnahmen gesetzt wird. Allerdings ist dies lange Zeit nur für die Zielgruppe der Mountainbikenden gemacht worden. Da an einem Konflikt immer mindestens zwei Parteien beteiligt sind, kann dies nicht zielführend sein, weshalb man nun vermehrt auf eine ganzheitliche Kommunikation setzt. Damit wirkt man auch gegen negative Gefühle, die von einseitiger Sensibilisierung ausgehen. Wenn sich aufgrund (zu) spezifischer Adressierung Zielgruppen benachteiligt oder bevormundet fühlen, ist dies nicht der gewünschte Effekt von Massnahmen, verdeutlichen Sutter, Kocher und Woodtli.

Seit einiger Zeit versucht man dementsprechend das Thema Koexistenz und damit das Verhalten auf den Wegen gegenüber allen Nutzergruppen einheitlich zu kommunizieren. Die Regeln gelten für alle und alle müssen sich bewusst sein, dass sie nicht alleine auf den Wegen sind. Gleiches erläutert auch Woodtli, der bestätigt, dass vermehrt darauf geachtet wird, dass allgemeingültige Regeln und Botschaften vermittelt werden, welche nicht gewisse Gruppen benachteiligen. Man versucht klar zu kommunizieren, wie es auf den Wanderwegen zu und her gehen soll, ungeachtet davon, welche Aktivität man auf den Wegen ausführt. Schneider (21.11.2018), der unter anderem Wanderleiter beim Verein Naturfreunde ist, schätzt, dass die Wanderer\*innen tendenziell weniger gut erreicht worden sind, was die Kommunikation von Koexistenz angeht. Er führt dies darauf zurück, dass die MTB-Community unter anderem durch tieferes Durchschnittsalter einfacher über das Internet erreicht werden kann. Wandern kann man zudem typischerweise auch mit weniger Vorbereitung, was das Vermitteln von Inhalten über Informationsplattformen etc. nochmals schwieriger macht. Trotzdem ist es gemäss einigen Organisationen wichtig, einen Sensibilisierungsfokus direkt auf die Bikenden zu setzen und bei dieser Gruppe für eine verantwortungsvolle Ausübung zu werben (Mountain Wilderness *et al.*, 2019: 3).

---

<sup>76</sup> Sensibilisierungsmassnahmen über Personen mit Multiplikatoreffekt machen besonders Sinn. Speziell wenn es sich dabei um Vorbilder im Sinn von Guides handelt (Mönnecke und Wasem, 2004: 18).

Die E-Mountainbikenden erreicht man wahrscheinlich gut über den Kauf oder die Vermietung von E-MTBs, da beim Kauf von E-MTBs der Kontakt zwischen Käufer\*innen und dem Fachhandel oft sehr ausgeprägt ist. Dies hat gemäss Rosenbaum vom Fachbüro für Fahrradthemen «Dynamot» damit zu tun, dass E-MTBs über mehr Technik als konventionelle Bikes verfügen. Zudem sind sie im Schnitt noch teurer und die Käufer\*innen haben oft (noch) keine ausgeprägten technischen Kenntnisse über die Bikes erworben. Deshalb werden E-Bikes auch kaum im Onlinehandel vertrieben. Zur Verdeutlichung nennt Rosenbaum die «Rose Bikes GmbH», ein Fahrradfachhandel aus Deutschland, der acht von zehn Fahrräder online verkauft, gleichzeitig, aber neun von zehn E-Bikes in einem ihrer zwei Läden verkauft. Weitere solche Kommunikations-schleusen wie die Bikegeschäfte und Vermietungen werden in der Diskussion im Kapitel 5.9.3. eingehender behandelt.

### Rücksicht: naheliegendes und dennoch prioritäres Sensibilisierungsziel

Die befragten Expert\*innen sind sich ausnahmslos einig, dass die funktionierende gemeinsame Nutzung der Wanderwege von verschiedenen Nutzer\*innen auf einem respektvollen Umgang miteinander basiert. Für Michael Wild (11.1.2019) ist klar: Das Wichtigste für Bikende mit oder ohne Tretunterstützung ist die langsame Anfahrt auf andere Wegnutzende und das Anhalten, Platz schaffen und Vorbeiwinken anderer Nutzer\*innen. Diese Ansicht wird auch von offizieller Seite vertreten, wie die erste Empfehlung zur Benützung von Mountainbikes auf Wanderwegen zeigt, die im Rahmen des kantonalen Förderprojektes «graubündenBike» aufgestellt wurde:

*«Sei rücksichtsvoll beim Kreuzen und Überholen von Wanderern. Die Bündner Mountainbike-Routen verlaufen zu einem grossen Teil auf Singletrails, die auch als Wanderwege signalisiert sind. Wanderer haben grundsätzlich Vortritt» (Cazin, 2011: 2)<sup>77</sup>.*

Zur Förderung von solchem rücksichtsvollen Verhalten kommen grundsätzlich die Massnahmen im Bereich der Sensibilisierung in Frage.

### Wer soll sensibilisieren?

Bei der Befragung von Herstellern wurde darauf hingewiesen, dass Bildung in Form von Sensibilisierung keine Kernkompetenz der Hersteller ist und normalerweise kein direkter Kontakt mit dem Endkonsumenten besteht. Gleichzeitig haben die Hersteller mit der Bereitstellung der Produkte eine gewisse Verantwortung. Ein Hersteller hat darauf aufmerksam gemacht, dass es Verbände wie die IMBA (International Mountain Bicycling Association) oder DIMB (Deutsche Initiative Mountainbike e.V.) gibt, die stark von den Herstellern beziehungsweise von der Industrie gestützt werden. Diese haben Kernkompetenzen in der Sensibilisierung, was es sinnvoller macht, wenn die Industrie indirekt über die Unterstützung solcher Verbände die Sensibilisierung vorantreibt (Herstellerbefragung dieser Arbeit, März 2019). Michael Wild von der «Bike Academy» betont explizit die Verantwortung und Grundaufgabe von Fahrradgeschäften zur

---

<sup>77</sup> Die Mountainbiketipps im Rahmen des Handbuchs graubündenBIKE fungieren faktisch als informelle Trail-/Wanderwegnutzungs-Regeln, die vor allem auf der Synthese von weltweit angewendeten Regeln für MTBer\*innen basieren (Cazin, 2011: 1).



Sensibilisierung der Kunden beizutragen. Nicht zuletzt, weil der Fahrradhandel den direktesten Kontakt zur Zielgruppe hat. Teamleiter\*innen der Veloplusläden pflichten grundsätzlich dieser Meinung bei. Allerdings sei die Sensibilisierung keine prioritäre Aufgabe und wird in den Läden unterschiedlich gehandhabt.

Thomas Binggeli (13.3.2019) von Thömus Bikes findet, dass Hersteller klar sensibilisieren müssen und dies oft bereits wahrnehmen. Mit dem neuen Projekt «Swiss Bike Park»<sup>78</sup> engagiert sich die Fahrradmarke «Thömus» und weitere Hersteller ebenfalls im Bereich der Koexistenz. Aber auch im Marketing soll das Verhalten auf den Trails Thema sein. Sensibilisierung beginnt beispielsweise bereits bei Werbevideos. Darin sollte man bereits Sensibilisierung im Hinterkopf haben. Es wurde aber auch angemerkt, dass der Industrie teilweise die richtige Plattform für Sensibilisierung fehlt. Möglichkeiten bestehen jedoch immer. Neben Werbekampagnen geht es auch um die Firmenkultur und die Werthaltung der Firma, die ebenfalls nach aussen kommuniziert werden (Thomas Binggeli, 13.3.2019). Heutzutage ist jede Firma in den sozialen Medien vertreten, wo Sensibilisierung ebenfalls ein Thema sein soll. Gleiches gilt für sogenannte Opinionleader, Markenbotschafter und Factory-Teamfahrer etc.

Thomas Fankhauser (11.1.2019) findet wie die meisten Expert\*innen eine vernetzte Sensibilisierung, angefangen beim Hersteller, über Bikeshops bis zu den Gemeinden und Bergbahnen sinnvoll. Speziell im Hinblick auf Naturschutz-Anliegen, teilweise aber auch bei Anliegen der Koexistenz kann sich eine solche Sensibilisierung schwierig gestalten. Denn alle wollen für ihre Produkte und Angebote werben. Dabei für Einschränkungen, Verhaltensregeln oder gar Mahnungen zur Verbesserung des Umgangs mit Natur und anderen Nutzer\*innen zu werben, ist für die Verkäufe oft nicht förderlich. Gerade im Hinblick auf das heutzutage relativ emotionale und teils stilisierte, realitätsferne Produktmarketing lässt sich eine Sensibilisierung oft wenig passend in die Verkaufsstrategie einbauen.

#### **4.5.4.3. Signalisation**

Mit der Signalisation bestimmter Routen lässt sich mit relativ einfachen Mitteln eine Lenkung der Nutzer\*innen herbeiführen. Expert\*innen gaben an, dass man Konflikte vor allem auf Wegen erwarten kann, die spezifisch signalisiert sind und deshalb mehr Nutzer\*innen anziehen. Oberholzer (7.12.2018) beschreibt diesen Sachverhalt folgendermassen:

---

<sup>78</sup> Wird als Begegnungs- und Präventionsort für die gesamte Bevölkerung beschrieben, der sich ursprünglich aus der Idee eines Bike Parks in ein verbindendes Gesellschaftsprojekts entwickelte ([swissbikepark.ch](http://swissbikepark.ch)).



«[Die Signalisation] ist einerseits ein Angebot für den Gast, weil dieser sich nicht mehr darum kümmern muss wo er Fahren geht. Er weiss, da hat es einen roten Wegweiser mit gelbem Kleber, dann ist es eine Bikeroute und er kann sich darauf verlassen, dass diese geeignet ist. (...). Andererseits ist das natürlich auch eine Methode zu Kanalisieren und so Nutzerkonflikte, sei das mit Landwirtschaft, Wandernden oder auch Grundstückeigentümern, zu reduzieren. Mit dieser Signalisation kann man Biker die Wege runterschicken, auf denen sie niemanden stören und auf denen sie selbst nicht gestört werden. Das sind eigentlich die beiden Hauptaspekte der Signalisation».

Abbildung 5: Wegweiser auf "Pischa-Route" (Eigene Aufnahme: 27.7.2019, Davos)

#### 4.5.4.4. Ökonomische Anreize

Ökonomische Anreize, wie sie von Strasdas und Rein (2017: 125) genannt werden, können in vielen Destinationen beobachtet werden, in denen die Preisgestaltung der Bergbahnfahrten ein Zonierungskonzept unterstützt. Also da, wo Wegnutzer\*innen durch günstige Zugangskosten auf bestimmte Wege gesteuert werden oder auf Grund hoher Preise gewisse Bahnen meiden. Innerhalb der Experteninterviews wurden nur vereinzelt ökonomische Anreize angesprochen, weswegen sie hier nur am Rande erwähnt werden.

#### 4.5.4.5. Fahrtechnikkurse

Nicht nur Massnahmen auf den Wegen und im Bereich der Kommunikation, auch die Eigenschaften der Nutzenden können das Konfliktpotenzial mitbestimmen. Fahrkönnen und Bikebeherrschung beeinflussen gemäss den Befragten speziell bei E-MTBs das Konfliktpotenzial. Ungeübte Fahrer\*innen mit wenig Fahrsicherheit und -technik tendieren dazu, weniger gerne anzuhalten oder auszuweichen, da dies an sich oder das Anfahren danach zu koordinativen und kräftemässigen Schwierigkeiten für Fahrer\*innen führen kann. Zudem haben Einsteiger\*innen, durch mangelnde Erfahrung, weniger Verständnis für andere Wegnutzende. Ein unkontrollierter Fahrstil kann sich zudem auf das Sicherheitsbefinden anderer Wegnutzenden auswirken. Dies ist spannend, wenn man bedenkt, dass dem E-Mountainbiking oft ein grosser Teil Einsteiger\*innen zugesagt wird. In diesem Zusammenhang wurden oft die zweistündigen Gratis-Fahrtechnikkurse für E-MTBs im Rahmen des kantonalen Projektes «graubündenE-MTB» erwähnt.

#### 4.5.5. Unterhaltsteam als ganzheitliche Massnahme

Speziell Davos hat gemäss Expertenmeinungen mit ihrer «Trailcrew» eine Vorzeigerolle inne. Die Destination inklusive den Mountainbikenden wie aber auch den Wandernden und anderen Nutzergruppen profitiert dank diesem Wegeunterhaltsteam vielseitig. Im Rahmen dieser Arbeit ist die Akzeptanzerhöhung von Mountainbikenden und E-Mountainbikenden besonders hervorzuheben. Durch den guten Zustand der Wege, trotz beziehungsweise spezifisch dank den (E-)MTBs, ist bereits das Negativargument der MTBs als Grund für Erosion auf Wanderwegen aus dem Weg geschafft. Zudem ist es für die Akzeptanz förderlich, dass andere Nutzer\*innen der Wege sehen können, dass von Seiten des MTB-Sports etwas für die gemeinsam genutzten Wege getan wird und sich die MTB-Community engagiert zeigt. Auch die Zusammenarbeit mit der BAW (Bündnerische Arbeitsgemeinschaft für die Wanderwege) und der Gemeinde erzeugt den Expert\*innen zufolge Synergien. Dazu kommt die, durch die Gemeinde, Destination respektive Tourismusorganisation und die Bergbahnen getragene, Finanzierung, welche die Akzeptanz, Professionalität wie auch die Vernetzung der MTB-Szene weiter fördert. Nicht zuletzt führt der Kontakt von Wanderwegnutzer\*innen mit der Crew, die selbst oft auf E-MTBs unterwegs ist, zu einem positiven Bild der (E-)MTBs.

Die geteilte Finanzierung ist ebenfalls hervorzuheben. Denn normalerweise wird das Wanderwegnetz von den Gemeinden unterhalten und finanziert. Dass die Trailcrew auch vom Tourismus direkt mitfinanziert wird, ist ein wertvoller Ansatz, da die Qualität der Wege der Grundstein für die Attraktivität bei Wandernden und bikenden Besucher\*innen ist.



Abbildung 6: Beispielmassnahmen der Trailcrew Davos

Links: Steine als Errosionsschutz in steiler Kurve, Davos-Klosters (Eigene Aufnahme: 27.7.2019, Davos)

Rechts: Bikefreundlicher Zaundurchgang mit Sensibilisierungsbotschaft (Eigene Aufnahme: 27.7.2019, Davos)



Abbildung 8: Aufwertung und Erosionsbekämpfung

Links: Zurückgebauter Weg in Falllinie, Rechts: Neuer, flacher Weg (Eigene Aufnahmen: 27.7.2019, Davos)

#### 4.5.6. Fallspezifische Massnahmenpakete

Konflikte zwischen Sport- und Freizeitaktiven sind äusserst komplex und haben neben subjektiven Ursachen auch an jedem Ort andere natürliche, zum Beispiel vom Wanderweg vorgegebene, Voraussetzungen. Entsprechend gibt es kaum eine Massnahme, die für jeden Fall Abhilfe schafft und Konfliktpotenziale situationsunabhängig minimiert. Ein Experte betonte, dass es keine Rezeptlösung für Konflikte gibt und man jeden Fall einzeln betrachten muss.

Oft hilft die Entschärfung von bekannten oder offensichtlich potenziellen Konfliktstellen durch verschiedenste sanfte und erst, falls nötig, bauliche oder harte Massnahmen. Betroffene Stellen können stark begangen, befahren oder auch gefährliche sein. Als parallele, flächendeckende Massnahme kann eine Sensibilisierung auf die zu erwartende Situation auf den Wanderwegen aufmerksam machen, um Enttäuschung beziehungsweise Gefühle von Crowding<sup>79</sup> zu vermeiden.

#### 4.6. Landschaftswirkungen der E-MTBs

Die Landschaftswirkung von E-MTBs, deren genaue Definition den Expert\*innen offengelassen wurde, wurde von den Expert\*innen als sehr gering oder nicht vorhanden eingestuft. Kleinräumige Einwirkungen von E-MTBs auf Wege, zum Beispiel durch weiteres Erodieren von Bremspuren, werden von fast allen Expert\*innen nicht gravierender als bei konventionellen Mountainbikes eingestuft. In einigen Interviews wurde erwähnt, dass die E-MTBs durch ihr hohes Gewicht eventuell mehr Spuren und Schaden hinterlassen. In anderen Interviews hingegen wurde gegenteilig erwähnt, dass das Mehrgewicht der Bikes von einigen Kilogramm keinen

---

<sup>79</sup> Siehe Glossar

merklichen Unterschied auf das Gesamtgewicht von Bike mit Fahrer\*in und Ausrüstung ausmacht. Ein Experte sieht E-MTBs als schonender, da diese oft voluminösere Reifen und damit eine grössere Auflagefläche auf dem Boden haben.

#### 4.6.1. Bauliche Entflechtung

Die Entflechtung und Trennung von Nutzer\*innen wird, wie im vorhergehenden Kapitel beschrieben, grundsätzlich nicht mit baulichen Massnahmen vorangetrieben, sondern so gut als möglich mit der Lenkung auf dem bestehenden Wegnetz oder dessen Überarbeitung und Optimierung. Dies wurde gemäss den verschiedenen Expert\*innen auch als Grundsatz der Projekte «graubündenBIKE», «graubündenHIKE» sowie «graubündenE-MTB» bezüglich Massnahmen genannt. Neue Wege sollen bloss bei fehlenden Alternativen erstellt werden. Ansonsten gilt mit Übereinstimmung aller Expert\*innen, anstatt Neuanlagen bestehende Infrastrukturen zu optimieren. Dies entspricht gleichzeitig vorgefundenen naturschützerischen Anliegen gegen zusätzliches Infrastrukturwachstum.

Jüngste Entwicklungen scheinen gemäss einem Experten allerdings dennoch oft für bauliche Entflechtung im Sinne neuer Wege zu sprechen. Dies ist für den Landschaftsschutz nicht erwünscht.

Durch ihre linienförmige Struktur und ihre teils gute Angepasstheit an die natürlichen Geländeformen weisen solche Bikestrecken gemäss Expert\*innen generell geringe Landschaftseinflüsse auf. Der Trailabschnitt der Bernina Bikeroute oberhalb Morteratsch, der in der Abbildung 8 zu sehen ist, wurde als Beispiel für einen, dem Gelände angepassten und für Mountainbikes ausgebauten, Weg genannt.



Abbildung 7: Bernina «uphill flow» Abschnitt (Eigenes Foto: 20.10.2018, Pontresina)

Diese Angepasstheit fällt im Vergleich mit anderen touristischen Infrastrukturen im Bereich von kinderwagentauglichen Erlebniswegen mit Hängebrücken etc. positiv auf. Dazu darf man nicht vergessen, dass solche Strecken fast ausschliesslich in touristischen Kernzonen beziehungsweise in Skigebieten gebaut werden, die ohne die Strecken bereits stark von menschlichen Eingriffen umgestaltet sind.

Dennoch betonen Expert\*innen aus Natur- und Landschaftsschutz sowie Wildhut, dass jeder weitere Weg ein Eingriff in die Landschaft ist. Die Erstellung neuer Wege ist dank dem weitläufigen bestehenden Wegnetz eigentlich kaum irgendwo nötig. Thomas Fankhauser (11.1.2019), Wildhüter im Bezirk Albula-Davos sieht dabei in erster Linie die Erschliessung neuer Gebiete durch neue Wegenlagen als problematisch für die Natur. Andere Expert\*innen erwähnen prominenter, dass Bike- wie auch Wanderwege durchaus das Landschaftsbild prägen. Hans F. Schneider (21.11.2018) erklärt:

*«Ein einfacher Wanderweg im Gelände ist, von der Ferne gesehen, eine schwache braune Spur. Je stärker ausgebaut er ist, mit eingesetzten Steinen etc., desto grösser ist der Einfluss. Überdramatisieren sollte man dies aber nicht».*

Diese Aussage wird in der Diskussion erneut vor dem Hintergrund der zunehmend besser ausgebauten, oft aktivitätsspezifischen Wege aufgenommen.

## 4.7. Umsetzung von Massnahmen

Es wurde bereits klar, dass es einige Massnahmen zur Konfliktminimierung gibt, diese jedoch alle Vor- und Nachteile haben. Zu entscheiden, welche Massnahme für welchen Fall die Richtige ist, ist demnach oft nicht einfach. Die Interviewpartner\*innen, speziell im Kanton Graubünden, distanzieren sich klar von Wegsperrungen und Verboten. Als Grundsatz sollte man gemäss Expertenmeinungen immer die Massnahme mit der geringsten Einschränkung für Nutzende und die Naturlandschaft wählen. Marc Woodtli (25.1.2019) spricht von einer Eskalationsleiter. Damit ist gemeint, dass man am «Boden» beginnt, ohne Konflikte und entsprechend ohne Massnahmen. Wenn Konflikte auftreten, kommen sanfte Massnahmen zum Tragen, wie beispielsweise Entflechtungsversuche rein durch Kommunikation und Empfehlungen. Dies könnte, analog zur Metapher einer Leiter, dann die erste Eskalationssprosse oder -stufe sein. Wenn die Massnahme nicht greift, muss man entsprechend weiter auf die zweite Sprosse, welche zum Beispiel die erste durch noch klarere Signalisation und zeitliche Empfehlungen ergänzt und damit immer noch auf freiwilliger Selbsteinschränkung beruht. Wenn dies wiederum zu keiner Besserung führt, kann man eine Sprosse weiter und aus der zeitlichen Empfehlung ein temporäres Verbot machen. So geht es weiter. Erst zuletzt, auf der obersten Sprosse bei einer Konfliktsituation mit starker Einschränkung der Nutzungsqualität der Wege angelangt, kommt eine harte Massnahme wie die definitive Sperrung eines Weges oder der Neubau getrennter Wegführungen in Frage. Gleichermassen nennen auch Mountain Wilderness, Pro Natura, Stiftung Landschaftsschutz, WWF und BirdLife den Neubau von Strecken und Wegen als Ultima Ratio bei der Entflechtung (Mountain Wilderness *et al.*, 2019: 4). Dazu kommt es allerdings in den allermeisten Fällen gar nie. Darco Cazin, der sich im Rahmen seiner Destinationsberatungen oft mit dem Thema befasst, bestärkt dieses Bild mit folgender Aussage:

*«Du gehst dahin [in das durch touristische Nutzung konfliktgefährdete Gebiet] und die oberste Massnahme ist die Planung auf der Karte und die Beantwortung zentraler Fragen, wo man welches Angebot für wen haben möchte. Danach kommt die Sicherung der Qualität der umzusetzenden und umgesetzten Angebote. Dann kommen die ganzen Massnahmen,*

*von Kommunikation, Identifikation und Werbung. Darauf kommen technische Massnahmen direkt für Stellen mit vielen Leuten und Geschwindigkeitsproblemen. Und erst zum Schluss kommen Massnahmen wie Infrastrukturtrennungen oder gar Verbote. Ein Verbot kann also schon eine Massnahme sein, steht aber immer erst ganz zum Schluss».*

Falls aber doch eine bauliche Trennung oder nur schon eine Umnutzung und Entflechtung auf bestehenden Wegen in Frage kommt, stehen bei der Umsetzung oft noch verschiedene Hürden im Weg. Im Kanton Graubünden sind die Gemeinden verantwortlich für Wanderwege auf dem Gemeindegebiet. Oft muss also darüber abgestimmt werden, ob zum Beispiel ein Wanderweg umgenutzt werden darf. Dabei kann die Bevölkerung ein Hindernis sein, weil natürlicherweise jede\*r gerne weiterhin die Wege so nützen möchte wie sie oder er sie schon immer genutzt hat.

Ein weiterer Faktor, der die Realisierung von Wegprojekten stark verlangsamen kann, sind Einsprachen von Naturschutzorganisationen. Es wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass dem ausschlaggebend entgegengewirkt werden kann, wenn man möglichst alle «Oppositionsparteien» von Beginn an in Planungen miteinbezieht. Zur Zufriedenstellung aller Beteiligten und deren Ansprüche müssen so Kompromisse eingegangen werden. Gleichzeitig kann aber mit einer verzögerungsfreien Umsetzungsphase gerechnet werden.

Dass die Umsetzung von Massnahmen beschleunigt und das Tempo von Veränderungen und Neuerungen erhöht wird, ist ein Wunsch fast aller Akteure im Tourismus. Vor allem schnelles Reagieren auf sich schnell entwickelnde Booms würde den touristischen Leistungsträger\*innen natürlich entgegenkommen.

## 5. Diskussion

Auf den kommenden Seiten dieses Kapitels werden die zentralen Themen der Arbeit aufgegriffen und dabei die Erkenntnisse aus dem letzten Kapitel beziehungsweise aus den Interviews diskutiert und mit weiterer Literatur verknüpft.

Zudem werden einige Punkte aus den Interviews betrachtet, die von grösserem Interesse für das Thema und die Forschungsfrage sein könnten, in den Interviews aber nur am Rande behandelt wurden.

### 5.1. Unmittelbare und latente Konfliktpotenziale

Eine der Vorannahmen dieser Arbeit, die bestätigt werden konnte und zugleich als Kernaussage der Interviews zu den Konflikten mit E-MTBs gelten kann, ist, dass E-MTBs zur Erhöhung der Anzahl Konflikte bei gleichbleibender Konfliktart beitragen. Allerdings kamen während den Gesprächen mit den Expert\*innen immer wieder Konfliktpotenziale auf, die sich doch von denen konventioneller MTBs abheben lassen oder die mit E-MTBs akzentuierter sind als mit motorlosen MTBs.

Diese Konfliktpotenziale lassen sich grundsätzlich in zwei Kategorien unterteilen. Zum einen Konfliktpotenziale, die erst beim effektiven Aufeinandertreffen verschiedener Freizeitausübenden und -sportler\*innen entstehen. Ich nenne diese «unmittelbare Konfliktpotenziale». Zum andern definiere ich «latente Konfliktpotenziale» als Gegenstück als solche, die bereits vor dem Zusammentreffen der Wanderwegnutzenden latent schwelen und auf unterschiedlichen Erwartungen und Ansichten der Nutzer\*innen basieren. Die beiden Unterteilungen gehen fließend ineinander über, wobei die latenten Konfliktpotenziale oft erst dafür sorgen, dass sich die unmittelbaren Konfliktpotenziale zu einem effektiven Konflikt entwickeln. Meine Zweiteilung und Benennung von Konfliktpotenzialen soll helfen, die Potenziale für einen Überblick zu strukturieren.

Diese Unterscheidung in zwei Kategorien teilt die grundlegenden Charakteristiken mit den beiden Konfliktkategorien «interpersonal conflicts» und «social-values conflicts». Erstere Kategorie wurde vor allem durch Jacob und Schreyer (1980) geprägt, während die Ergänzung durch die zweite Kategorie der «social-values» Konflikte in der Freizeitforschung neben Jacob und Schreyer massgeblich durch Vaske und Donnelly (1995) Beachtung erhielten. Während interpersonelle Konflikte auf direkte Begegnungen bezogen sind, sind Konflikte über die sozialen Werte an indirekte Begegnungen gebunden, also in erster Linie Zeichen der Anwesenheit anderer Nutzer\*innen (Volz und Mann, 2006: 47). Die klare Abgrenzung zwischen «interpersonal» und «social-values» Konflikten kann teilweise schwierig sein. Denn Phänomene, wie zum Beispiel das Crowding, können in beide Kategorien reinspielen. Wie erwähnt ist auch der Übergang der hier aufgestellten zwei Kategorien der unmittelbaren und latenten Konfliktpotenziale



fließend, da diese starke Wechselwirkungen<sup>80</sup> aufeinander ausüben. Die zwei Begriffe der unmittelbaren und latenten Konfliktpotenziale wurden bewusst eingeführt, um neuen Gedankengängen Platz zu schaffen und sich nicht durch bestehende Definitionen wie den interpersonellen und «social values»- Konflikten einengen zu lassen.

### 5.1.1. Unmittelbare Konfliktpotenziale

Die unmittelbaren Konfliktpotenziale beschränken sich auf das effektive Zusammentreffen verschiedener Parteien auf den Wanderwegen. Sie treten erst aufgrund einer spezifischen Situation auf den Wegen ein und können auch bei Personen auftreten, die durchaus eine positive Einstellung gegenüber der situationsbedingt störenden Partei haben oder hatten.

Jedoch sind die unmittelbaren Konfliktpotenziale eng mit den latenten verknüpft, da in der Realität kaum eine ausgeprägte Trennung der Potenziale auftritt. Subjektives Empfinden und somit die anschliessend beschriebenen latenten Konfliktpotenziale spielen immer eine grosse Rolle, wie mit dem unmittelbaren Konfliktpotenzial umgegangen wird. Während die einen die unmittelbaren Konfliktpotenziale nicht oder kaum als solche wahrnehmen, können dieselben Potenziale bei anderen Betroffenen sogleich eine Konfliktsituation auslösen.

Die zwei Hauptpotenziale, die ich unter dem Überbegriff der unmittelbaren Konfliktpotenziale verstehe, sind die Leistungs-/Spasseeinschränkung sowie der Geschwindigkeitsunterschied.

#### 5.1.1.1. Leistungs- und Spassreduktion durch Unterbrüche

Die von Wegnutzenden erbrachte Leistung, die bei der sportlichen Nutzung der Wege oft im Zentrum steht, kann durch Rhythmusstörungen gemindert werden. Jeder Sport hat rhythmische Strukturen und alle Sportler\*in bewegt sich in einem gewissen Rhythmus, der oft direkt mit dem Puls und/oder mit der Atemfrequenz zusammenhängt (Greder und Di Potenza, 2008: 1, 2, 14). Auf dem Bike fährt man mit einer gewissen Kurbelfrequenz (Kadenz), beim Wandern oder Laufen hat man ebenfalls eine gewisse Schrittfrequenz. Wird diese Frequenz oder eben dieser Rhythmus durch das Zusammentreffen mit anderen Wegnutzer\*innen gestört, kann dies die Leistung wie auch den Spass der Betroffenen reduzieren. In Zusammenhang mit dem, in dieser Arbeit bereits eingeführten, Begriff des Flow-Erlebnisses<sup>81</sup> ist dies sehr bedeutsam, da ein Unterbruch in der Tätigkeit normalerweise diesen «Flow» beeinträchtigt. Speziell Wanderwege im alpinen Gebiet sind oft sehr schmal. Auf diesen «Singletrails» ist das Kreuzen und Überholen erschwert und bedingt oftmals eine Reduktion der Tritt- oder Schrittfrequenz. Ein Ausweichen beziehungsweise Abbremsen oder gar ein Warten und Vorbeilassen abseits des Weges ist oft unerlässlich. Diese Manöver können das Erlebnis zusätzlich trüben und bei

---

<sup>80</sup> Vorgefasste (eventuell negative) Einstellungen gegenüber gewissen Nutzergruppen können das effektive Zusammentreffen stark beeinflussen, während umgekehrt, zum Beispiel negative Zusammentreffen zwischen Nutzer\*innen Einfluss auf deren Ansichten und Erwartungen an künftige Zusammentreffen haben können.

<sup>81</sup> Siehe Kapitel 4.2. «Motive».

fehlendem Verständnis zu Konflikten führen. Dieses Potenzial zu Konflikten ist mit dem E-MTB nicht ausgeprägter als bei konventionellen Bikes<sup>82</sup>.

#### 5.1.1.2. Geschwindigkeitsunterschiede

Der zweite Hauptpunkt, der Geschwindigkeitsunterschied, tritt bei schmalen und breiten Wegen gleichermaßen auf. Je nach Sportart und -gerät sind die Wegnutzenden mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs. Je grösser dieser Unterschied, desto grösser ist normalerweise das Potenzial des Erschreckens, der Überraschung sowie der Reduktion des persönlichen Sicherheitsempfindens. Direkt mit diesen Potenzialen verbunden ist auch das Potenzial für Konflikte. Bedeutend ist zudem die Rückkoppelung auf die Unterbrüche, da bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten Überholmanöver nötig werden.

Mike Frei (9.1.2019) und Darco Cazin (16.11.2018) sehen Begegnungen zwischen verschiedenen schnellen Wegnutzer\*innen als eine Hauptursache für Stress und damit Konfliktpotenzial. Dabei betont Frei allerdings, dass, speziell abwärts, E-Bikende nicht schneller unterwegs sind als konventionelle Biker\*innen. Dass E-MTBs in erster Linie bergauf schneller sind, sprachen Expert\*innen in verschiedenen Interviews an. Wie markant dieser Unterschied ist und ob er zu einem erhöhten Konfliktpotenzial führt, ist man sich jedoch nicht einig. Verschiedene Expert\*innen<sup>83</sup> vertreten die Meinung, dass die Konflikte dadurch nicht zunehmen werden. Beispielsweise ist Peter Oberholzer (7.12.2018) überzeugt, dass die höhere Geschwindigkeit der E-MTBs, zumindest auf schmalen, technischen Wanderwegen, für Aussenstehende wie Wandernde kaum merklich höher ist, während derselbe Unterschied für Bikende selbst enorm sein kann. Genauso subjektiv können höhere Abfahrtsgeschwindigkeiten von verschiedenen Personen gewertet werden. Entsprechend dieser Wertung kann gegebenenfalls ein Gefühl von Angst oder Sicherheit aufkommen.

Im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsunterschieden kam hingegen öfters das Thema von breiten Wanderwegen und Waldstrassen auf. Michael Roschi (22.1.2019) sieht vor allem auf den vielen breiten und deshalb schnell befahrbaren Wald- und Flurwegen grosse Konfliktmöglichkeiten. Dort ist der Geschwindigkeitsunterschied von elektronisch unterstützten Bikes sowie auch von konventionellen Bikes mit hohem Abfahrtstempo am grössten gegenüber Wandernden. Hans F. Schneider (21.11.2018) macht in diesem Zusammenhang speziell auf Konflikte mit Autos und anderen motorisierten Fahrzeugen auf Alpstrassen, die als Wanderwege gekennzeichnet sind aufmerksam. Michael Roschi (22.1.2019) spricht gar von einer (hypothetisch) möglichen Wiederholung der Geschichte der Wanderwege, falls die Entwicklung rund um E-MTBs so rasant wie bisher weitergeht. Das Aufkommen von Strassenverkehr mit Personenwagen, der zu Beginn des letzten Jahrhunderts überhaupt erst zur Signalisierung der Wanderwege als verkehrsfreie Wege geführt hat, könnte nun, mit den E-MTBs und ihren relativ hohen Geschwindigkeiten auf einfachen Wegen in der Hauptrolle, zu einer ähnlichen Initiative einer

---

<sup>82</sup> Im Gegenteil kann die Störung (für die bikende Person) kleiner sein, wie im Kapitel 4.4.6.4. «Fahrtechnische Vereinfachung und kräftemässige Erleichterung» argumentiert wird.

<sup>83</sup> Peter Oberholzer (Langsamverkehr GR, 7.12.2018) sowie Thomas Fankhauser (Wildhüter Davos, 11.1.2019).

neuen fahrzeugfreien Wegklasse beziehungsweise der Forderung nach mehr räumlicher Trennung führen (Roschi, 22.1.2019; Flückiger Strebel, 2014: 15).

Jaqueline von Arx (Pro Natura GR, 9.5.2019) beschreibt einen weiteren Punkt der Geschwindigkeitsunterschiede treffend:

*«Das Problem wird verschärft, wenn die Nutzergruppen nicht im selben Tempo unterwegs sind, weil dann die Ausweichrate erhöht wird. Ausweichen, resp. Störung der eigenen Aktivität führt zu Stress».*

Je unterschiedlicher die Geschwindigkeiten, desto mehr müssen die betroffenen ausweichen oder überholen. Dadurch wird folglich die Leistungs- und Spassreduktion durch Unterbrüche erhöht wie anfangs des Absatzes festgehalten wurde.

### 5.1.1.3. Begriffsabgrenzung

Im Gegensatz zu den unmittelbaren Konfliktpotenzialen sind die erwähnten «interpersonal conflicts» nach Jacob und Schreyer (1980) bereits mehr auf unterschiedliche Werte, Einstellungen und Lifestyles ausgelegt, wobei bei den unmittelbaren Konfliktpotenzialen solche Wertunterschiede<sup>84</sup> gänzlich ausgeblendet werden.

Das grundsätzliche Unterscheidungsmerkmal, das physische Aufeinandertreffen verschiedener Nutzer\*innen, bleibt sich allerdings gleich für die Unterscheidung von interpersonellen Konflikten und solchen, die auf sozialen Werten beruhen, wie auch hier zwischen den soeben beschriebenen unmittelbaren und den nachfolgend beschriebenen latenten Konfliktpotenzialen.

## 5.1.2. Latente Konfliktpotenziale

Latente Konfliktpotenziale haben ihre Herkunft, gemäss eigener Definition, in erster Linie von Erwartungen, die nicht mit der vorgefundenen Situation auf den Wanderwegen übereinstimmen. Dabei sind diese Erwartungen oft emotional geprägt und gehen fließend in unreflektierte Vorannahmen, Voreingenommenheit, Skepsis bis Ablehnung über. Unverständnis und daraus resultierende Rücksichtslosigkeit gehören dazu. Mann und Absher (2008: 375) schreiben in ihrer Arbeit über Freizeit-Konfliktpotenziale im Schwarzwald passend, dass alle Konflikte mit den Werteorientierungen, Motiven zur Freizeitausübung und den daraus resultierenden persönlichen Erwartungen der Sport- und Freizeitaktiven zusammenhängen. Deshalb kommen auch die meisten Konflikte im Zusammenhang mit touristischer Infrastruktur vor dem Hintergrund der unterschiedlichen individuellen Vorstellungen auf, wie die Naturlandschaft auszusehen hat.

### 5.1.2.1. Die vier Konfliktfaktoren

Für die Behandlung der latenten Konfliktpotenziale werden in dieser Arbeit die vier Konfliktfaktoren von Jakob und Schreyer (1980) als Leitfaden genutzt. Diese, in der Freizeitforschung oft zitierten, vier Faktoren: «Activity Style», «Resource Specificity», «Mode of Experience» und «Lifestyle Tolerance» beziehen sich auf die Konfliktforschung von Outdoor- oder

---

<sup>84</sup> Zum Beispiel Meinungsverschiedenheiten über die Legitimität von Leistungshilfen in Form von Motorunterstützung bei Natursportarten oder auch über die Rolle, die moderne Technologien beim Naturerlebnis einnehmen sollten.

Natursportarten (Jacob und Schreyer, 1980: 370). Sie lassen sich folglich gut auf E-Mountainbikende anwenden und mit eigenen Gedanken erweitern.

### Activity Style – individuelle Bedeutung der Aktivität

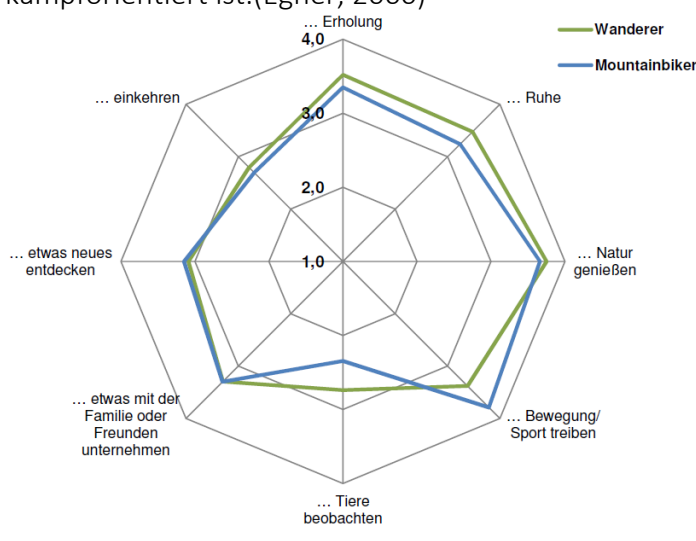
Mit «Activity Style» oder Aktivitätsstil beschreiben Jacob und Schreyer (1980: 371), dass alle Aktivitätsmuster einer Freizeitbeschäftigung mit einer gewissen subjektiven Bedeutung für das ausführende Individuum aufgeladen sind. Diese individuellen (beziehungsweise innerhalb einer Aktivitätsgruppe oft übereinstimmenden) Bedeutungen manifestieren sich in verschiedenen Verhaltensweisen zum Beispiel auf den Wegen. Das Potenzial zum Konflikt liegt aber nicht direkt in der Freizeittätigkeit selbst, sondern indirekt in deren Bedeutung für die jeweiligen Ausübenden<sup>85</sup>. Jacob und Schreyer heben unter diesem Faktor auch die Intensität hervor, mit der einer Freizeitbeschäftigung nachgegangen wird. So kommt es bei Menschen, für die eine spezifische Freizeitbeschäftigung sehr zentral oder gar bedeutungstiftend für ihr Leben ist, schneller zu einem Konflikt, da diese genaue Vorstellungen und Erwartungen haben, wie eine Beschäftigung ausgeführt oder eine Ressource genutzt werden sollte. Damit und mit grosser Erfahrung in einer Beschäftigung gehen auch höhere und spezifische Erwartungen einher, was die Qualität eines Erlebnisses ausmachen. Das Konfliktpotenzial erhöhende Kriterium der Intensität der Aktivitätsausübung kann auch beim E-MTB eine durchaus grosse Rolle spielen, da speziell im Outdoorbereich eine hohe Identifizierung mit der Aktivität beobachtet werden kann. Oft geht die Art der Freizeitausübung mit einem dafür typischen Lebensstil einher (Roth, Jakob und Krämer, 2004: 23, 24; Egner, 2000: 4)

Gleichzeitig müssten die zuvor erwähnten unterschiedlichen Vorstellungen und Erwartungen bei Freizeitaktivitäten in Berggebieten theoretisch ein Faktor mit geringem Einfluss sein, da oftmals deckungsgleiche Motive hinter den verschiedensten Wanderwegnutzungen beschrieben werden. Cyprian Sutter (19.12.2018) bringt dies auf den Punkt: *«Jeder sucht grundsätzlich das Gleiche, wenn er am Berg ist. Man möchte am liebsten ganz allein am Berg und naturverbunden sein»*. Dieses Motiv des ungestörten Naturerlebnisses und das Gefühl der Naturverbundenheit zieht sich als Hauptmotiv der E-Mountainbikenden durch die Expertenbefragungen, dient gleichzeitig aber auch als wichtigstes Motiv der grösseren Nutzergruppe der Wanderer\*innen. In der Literatur wird dieser Beweggrund, die Natur zu erleben, in verschiedensten Arbeiten dem Wandern aber auch diversen weiteren Outdoorsportarten zugeschrieben (Fischer, Lamprecht und Stamm, 2015: 66; Giger, 2011: 5). Vor allem in älteren Publikationen vertretene Meinungen, dass Anhänger von mechanisierten Freizeitbeschäftigungen weniger Interesse an der Natur haben und weniger umweltbewusst sind, können aufgrund der Interviews und aktuellerer Literatur widerlegt werden (Pickering und Rossi, 2016: 78, 79). Das E-MTB ermöglicht das Erleben der Natur und Wildnis auf eine komfortable Weise, die gemäss Expert\*innen der E-MTB-Studientage 2019 genau dem Zeitgeist entsprechen (Cazin, 2019: Neue Learnings aus den E-

---

<sup>85</sup> Bedeutet beispielsweise das Wandern für gewisse Leute der Genuss von Ruhe in der einsamen Bergwelt, so kann das Antreffen einer Vielzahl von geschwätzigen Grosswandergruppen ein Konfliktpotenzial darstellen. Gleiches gilt für eine Person, für die die Wanderwege Bedeutung als Rückzugsort vor der technisierten Alltagswelt innehaben, auf den Wanderwegen aber hi-tec E-Bikes antreffen deren musikhörende Fahrer\*innen per GPS-Gerät navigieren und auf deren Köpfen kleine Kameras blinken oder die gar von Drohnen verfolgt werden.

MTB Studientagen, Zugriff: 17.7.2019). Nicht nur das Naturerlebnis, auch weitere Attribute, die Wanderer\*innen wie auch MTBer\*innen und E-MTBer\*innen ihren Aktivitäten zuschreiben sind sehr ähnlich, wie Erholung und Bewegung (Schraml und Hotz, 2014: 13; Rupf, Haider und Pröbstl, 2014: 253). Aussagen, wie die von Schraml und Hotz (2014), dass Wanderer und Biker sehr ähnliche Motivationen für die Ausführung der jeweiligen Beschäftigungen haben, wird von den befragten Expert\*innen dieser Arbeit einstimmig bestätigt. Auch auf die Frage nach der Schnittmenge von Wandernden, Bikenden und E-Bikenden, stimmen die Expert\*innen überein. Viele Mountainbiker\*innen, egal ob mit oder ohne Tretunterstützung, gehen mindestens gelegentlich auch Wandern. Gemäss Giger (2014: 84) wird durch den E-MTB-Boom in erster Linie die Subkategorie der Tourenfahrer\*innen gestärkt, für die deutlicher die Bewegung, Gesundheit und das Naturerlebnis im Vordergrund stehen. Unterschiede bezüglich der Bedeutung der Aktivitäten können natürlich trotzdem gesehen werden. So scheint es naheliegend, dass unter den Bikern\*innen wie auch unter den E-Biker\*innen der Aspekt des adrenalingeladenen «Action- oder Extremsportes» existiert, welcher beim Wandern eventuell weniger Gewichtung erhält. Obwohl dem traditionellen Mountainbiken eher ein Entspannungs-, Erholungs- oder Ausdauer- Charakter zugesagt wird (Burgin und Hardiman, 2012: 926), gewinnen abfahrtsorientiertere Subdisziplinen an Beliebtheit. Gemäss der Befragung bestehender Bündner Mountainbikegäste von 2015 (Bergamin und Walser, 2016: 9) bezeichnen sich 15% der Bikenden als abfahrtsorientierte Freerider\*innen und Endurofahrer\*innen<sup>86</sup>. Gemäss Giger (2014: 81) steht für diese Kategorie das adrenalinreiche Abfahrtsenerlebnis genauso im Zentrum wie das Naturerlebnis, was einen Bedeutungsunterschied zum Wandern aufzeigt. Dieser scheint klein zu sein, kann aber Konflikte wahrscheinlicher machen. Für E-Mountainbiker\*innen steht, den Interviews zu folge, der Aspekt der körperlichen Anstrengung oder des «Auspowers» weniger im Zentrum. Es scheint einleuchtend, dass die Erfahrung und Herausforderung der konditionellen sowie kräftemässigen Leistungsgrenze des eigenen Körpers bei Sportarten mit Motorunterstützung weniger im Vordergrund stehen. Obwohl Giger (2011: 5) im Mountainbike-Kompendium festhält, dass auch der/die konventionelle Mountainbiker\*in kaum leistungs- oder gar wett-kampforientiert ist. (Egner, 2000)



Was ist Ihnen generell bei Ihrem Aufenthalt im Schwarzwald wichtig?

Für den Aufenthalt im Schwarzwald ist mir... (1) unwichtig... (2) eher unwichtig... (3) eher wichtig... (4) sehr wichtig.

(N= 850)

Abbildung 8: Ähnliche Motive von Bikenden und Wandernden nach Schraml und Hotz (2014: 14)

<sup>86</sup> Zu den Freeridern\*innen und Endurist\*innen zählen allerdings auch Fahrer\*innen, die grösstenteils spezifische Abfahrtsstrecken (Bsp. Gotschna Freeride Klosters, Bikepark Lenzerheide, Alpenbikepark Chur, etc.) nutzen.

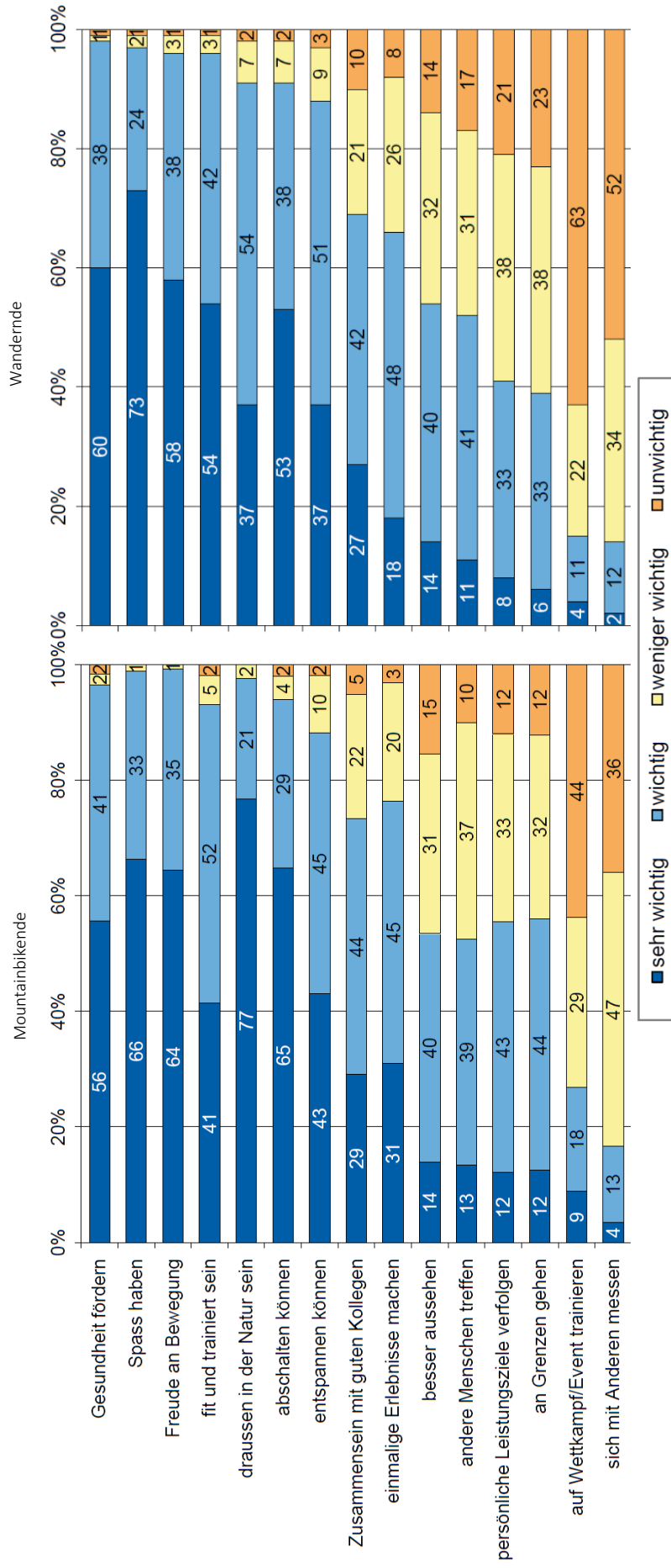


Abbildung 9: Wichtigkeit verschiedener Sportmotive (modifizierte Darstellung nach Rikus, Fischer und Lamprecht (2015: 60) und Fischer, Lamprecht und Stamm (2015: 66))  
 Links in % aller Mountainbikenden, Anz. befragte Bikende 527 (erklärte Sportler)  
 Rechts in % aller Wandernden, Anz. Befragte Wanderer 3'665 (erklärte Sportler)

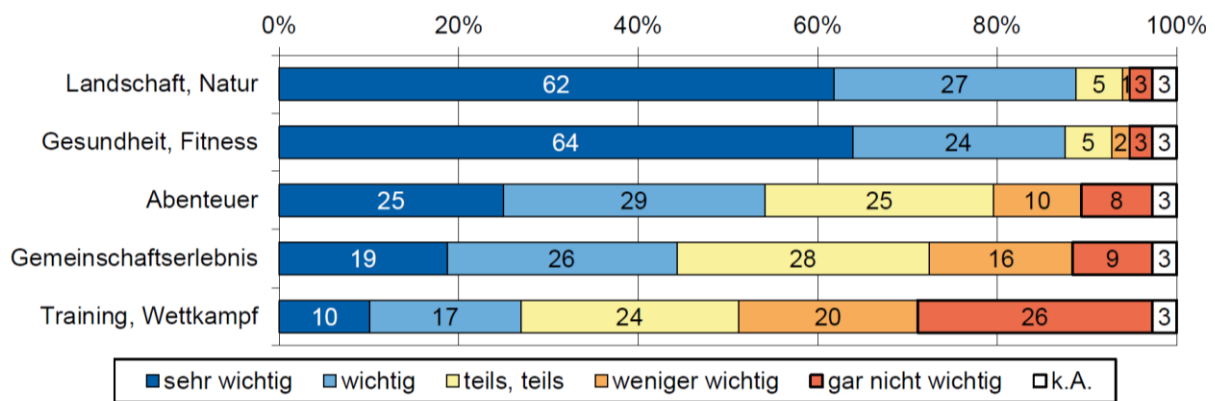


Abbildung 10: Wichtigkeit verschiedener Motive für die Mountainbikeaktivität (Anteile in % aller befragten Mountainbiker\*innen) nach Rikus, Fischer und Lamprecht (2014: 59), Daten aus der Nutzerbefragung Mountainbike-Routen 2013, 914 Befragte

### Resource Specificity – individuelle Bedeutung der Resource

«Resource Specificity», der zweite von Jacob und Schreyer (1980: 373, 374) beschriebene Faktor für Konfliktpotenziale, wird als Wichtigkeit beziehungsweise Bedeutung einer Ressource für die Ausübung einer Beschäftigung verstanden. Die Ressourcen, wie Landschaften oder auch Wanderwege werden mit individuellen oder nutzergruppenspezifischen Interpretationen versehen, die sich gegenseitig widersprechen können. Dazu gehören auch Aspekte wie Besitzansprüche, welche speziell in Tourismusgebieten, zu Konfliktpotenzialen beitragen können. Dies kann eintreffen, wenn Einheimische sich als statushöher einschätzen als Touristen oder umgekehrt, wenn Touristen, zum Beispiel aufgrund ihres (finanziellen) Aufwandes eine spezifische Ressource zu besuchen, eine Art von Besitzanspruch ableiten (Jacob und Schreyer, 1980: 373, 374). Bei allen Aktivitäten auf Wanderwegen kann von der Ressource Landschaft als zentrale Größe des Naturerlebnisses ausgegangen werden. Aber auch direkt die Bedeutung des Wanderweges an sich scheint für die Nutzer\*innen wichtig. Im Speziellen beim Befahren mit dem MTB oder E-MTB stellen Biker\*innen direkt Anforderungen an die Wege bezüglich Belag, fahrtechnischer Schwierigkeit sowie Abwechslungsreichtum (Rikus, Fischer und Lamprecht, 2015: 68). Diese Anforderungen können ebenfalls zu Konflikten führen. Während einige Expert\*innen den verschiedenen Nutzergruppen stark unterschiedliche Ansprüche an die Wege zusprechen (z.B. Kurtz, 2015: 11), gibt es ebenfalls viele Autoren, die auf ähnliche Wegbeschaffenswünsche der Hauptnutzergruppen der Mountainbiker\*innen und Wanderer\*innen hinweisen (Fischer, Lamprecht und Stamm, 2015: 79; Rikus, Fischer und Lamprecht, 2015: 69; Müller und Allemann, 2018: 3).

### Mode of Experience

Der dritte Faktor nach Jacob und Schreyer (1980: 375) lautet «Mode of Experience». Er steht für die unterschiedlichen Weisen, wie Freizeitnutzer\*innen eine Ressource erleben. Dabei wird ein Spektrum von unfokussiert bis fokussiert beschrieben. Unfokussiertes Erleben stellt die Aktivität selber und oft deren Fokus auf Bewegung in den Mittelpunkt, wobei zum Beispiel die Landschaft als tendenziell weniger wichtiger Teil des Gesamterlebnisses empfunden wird.

Freiheitsgefühle und das Gefühl von Weitläufigkeit der Landschaft gehören zum unfokussierten Erleben. Fokussiertes Erleben hingegen konzentriert sich spezifischer auf das genaue und kleinräumige Erleben der Natur, wozu die als sekundär empfundene Beschäftigung unterbrochen werden muss. Ein abfahrtsorientierter E-Biker, der möglichst schnell die Berge rauffährt, um umso schneller wieder die Abfahrtswege befahren zu können, genießt eine unfokussierte Art der Wahrnehmung. Gegenbeispiel kann ein wandernder Ornithologe sein, der wiederholt bewusste Beobachtungspausen einlegt. Gleichzeitig kann der Ornithologe aber auch mit dem E-MTB unterwegs sein, um so eventuell mehr Zeit zu haben, sich den fokussierten Beobachtungspausen zu widmen.

### Lifestyle Tolerance

Der vierte Faktor nach Jacob und Schreyer (1980: 377) ist die Toleranz verschiedener «Lifestyles». Die meisten Menschen suchen sich eine Gruppe von Gleichgesinnten, die ihre Werte einer Freizeitbeschäftigung teilen und in der sie Selbstbestätigung erlangen. Spezifisch Outdoorsportarten werden oft mit einem gewissen Lebensstil verbunden oder werden selbst als solchen angesehen (Roth, Jakob und Krämer, 2004: 34, 24). Pröbstl-Haider *et al.*, (2018: 570) schreiben, dass Fahrräder längst nicht mehr bloss Transportmittel sind. Vielmehr sind sie Lifestyleprodukte und Statussymbole, die dadurch auch zu einer starken Diversifizierung in Untergruppen führen. Die Gruppen grenzen sich durch bewusste Spezialisierung und Individualisierung gegenüber anderen Nutzergruppen ab und zeigen wenig Bereitschaft, gewisse Ressourcen mit anderen Gruppen zu teilen. Volz und Mann (2006: 22) beschreiben dies folgendermassen:

*«Naturesport und neue Trends werden medial eng an Bilder neuer Lebensstile gekoppelt, welche die Akzeptanz und die Attraktivität des Einzelnen mitbestimmen. Mit einem neuen Image versehen, soll dem gestiegenen Wunsch nach Individualität und Abgrenzung Rechnung getragen werden».*

Dieser Punkt stellt ein grosses Konfliktpotenzial dar, denn auf den Wanderwegen tummeln sich verschiedene Nutzergruppen, die in sich teils ausdifferenzierte Subgruppen bilden. Als Beispiel können die sechs Hauptausprägungsformen des Mountainbikens nach Giger (2014: 84) genommen werden: Cross Country, Tour, Allmountain, Enduro, Freeride und Downhill. Im Kontrast zu einem Fussballplatz auf dem man kaum andere Sportler\*innen wie Fussballspielende antrifft, ist die Vielseitigkeit der Nutzungsmöglichkeiten von Wanderwegen besonders augenscheinlich. Lifestyles anderer Gruppen können, oft vorurteilsbehaftet, abgelehnt werden als mögliche Gefahr für die Ausübung des eigenen Lifestyles und der eigenen Beschäftigung (Jacob und Schreyer, 1980: 377).

### Technologie

Die Nutzung von Technologie bei der Freizeitaktivität stellt gemäss Jacob und Schreyer (1980: 376, 377) einen Hauptaspekt der Lifestylefrage dar. Lange Zeit galt, dass ein Grossteil der Konflikte zwischen mechanisierten beziehungsweise motorisierten und nicht mechanisierten Gruppen aufkommen (Graefe und Thapa, 2004: 209). In der Schweiz ist die Nutzung motorisierter



Fahrzeuge auf Wanderwegen grundsätzlich verboten<sup>87</sup>, weswegen das Thema weit weniger Brisanz hat als in anderen Ländern<sup>88</sup>. Die im Fokus dieser Arbeit liegenden E-MTBs gelten als sogenannte Pedelecs (Pedal Electric Cycles) deren Motor auf eine Unterstützung bis 25km/h beschränkt ist. Diese Art von E-Bike zählt als Leichtmotorfahrrad (Art. 18b VTS) und genießt die Ausnahme bei Fahrverboten für Motorfahrzeuge (Art. 19c, SSV). Dennoch können spezifisch technische Geräte wie E-MTBs<sup>89</sup> laut einer Studie zum Thema Freizeit und Technik (Poser in Europäische Geschichte Online, 2010: Freizeit und Technik, Zugriff: 22.5.2019) identitätsstiftend sein und zu emotionalen Diskussionen führen (Roggenbuck, 2000: 17). Entsprechend geht ein Experte davon aus, dass Konflikte zwischen Wanderer\*innen und Mountainbiker\*innen weniger auftreten als solche mit E-Mountainbiker\*innen. Argumentiert wurde dabei, dass sich motorloses Mountainbiking und Wandern näherstehen, da bei beiden Beschäftigungen die körperliche Leistung zentral ist. E-MTBs, als motorisierte und technische Geräte, können als Gegenpol zu nicht-invasiven, auf reines Naturerleben fokussierten Freizeitgestaltungen wahrgenommen werden. Im «Journal of Wilderness» wird eine gängige Einstellung zur Wildnis der heutigen Gesellschaft beschrieben:

*«Wilderness must be seen as a sanctuary within which we take refuge from the relentless advance of our own tools, from everything modern and mechanical that we have created in the name of progress. It must continue to be a respite from technology»* (Dustin und Mcavoy, 2000: 26).

Gleichzeitig können die E-MTBs also von der einen Gruppe als Mittel zur Flucht aus dem naturfernen und technisierten Alltag und von einer anderen als störendes Symbol eben dieses technisierten Alltags wahrgenommen werden. Eine Sicht auf E-MTBs, als klimaschädliche Energieverbraucher mit kontroverser Ressourcengewinnung für die Akkus, wurde in einem Interview als Konfliktargument zwischen Nutzer\*innen genannt<sup>90</sup>.

Entsprechend den negativen Sichtweisen auf die motorisierten Geräte, gibt es gegensätzliche Trends zum Boom der E-MTBs. Eine Studie des Rheingoldinstituts (2019: 2) erwähnt als Erkenntnis ihrer qualitativen Marktforschungsstudie, dass Reduktion auf das Wesentliche oder Nötige ein aktuell häufige Einstellung ist. Den Grund dafür sehen sie in der Unabhängigkeit von technischen Hilfsmitteln als Ausgleich zur Überversorgung im Alltag. Eng damit verbunden sind wohl auch die, ebenfalls in den Interviews genannten, verbreiteten Ansichten, dass ein zentraler Teil des Naturerlebnisses die persönlich erlebte körperliche Anstrengung ist, ein Ziel wie

---

<sup>87</sup> «Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.» (Art. 43, Schweizer Strassenverkehrsgesetz StvG)

Wald und Waldstrassen dürfen nur zu forstlichen Zwecken mit Motorfahrzeugen befahren werden. Der Bundesrat regelt die Ausnahmen für militärische und andere öffentliche Aufgaben (Art. 15, Schweizer Waldgesetz WaG).

<sup>88</sup> Siehe dazu: «Conflicts on Multiple-use Trails: Synthesis of the Literature and State of the Practice» von Moore (1994), auf Grund eigener Recherche kann darauf geschlossen werden, dass die nordamerikanische Outdoor-Freizeit-Konfliktforschung einen starken Fokus auf motorisierte Nutzungen aufweist.

<sup>89</sup> S. Poser (2010: 25) beschreibt in seinem Onlinebeitrag Motorräder als identitätsstiftendes Objekt bei jungen Männern in den 50er Jahren als Beispiel. Er nennt dabei identitätsstiftende Punkte wie gemeinsame Ausfahrten, das geteilte Erlebnis von Mobilität als Form von Freiheit sowie die Symbiose zwischen Mensch und Maschine.

<sup>90</sup> Weiterführende Literatur über den ökologischen Impact von Lithium-Batterien: (McManus, 2012; Boyden, Soo und Doolan, 2016; Peters *et al.*, 2017)

einen Gipfel aus eigener Kraft zu erreichen. Alles andere sei eine Art von Selbstbetrug sowie eine gefühlte Verspottung all derer, die eine Tour, sei dies nun per MTB oder zu Fuss, ohne Unterstützung bestritten haben. Dies stellt direkt einen weiteren Konfliktgrund.

Die Debatte über den Einsatz von Technik und elektronischen Hilfsmitteln scheint schon lange Teil der Freizeitforschung zu sein und geht oft mit der Diskussion der Kommerzialisierung von Outdoorerlebnissen und der Angst vor dem Verlust einer emotionalen Bindung zur natürlichen Umwelt einher (Shultis, 2001: 57, 58). Der Respekt vor negativen Auswirkungen der Technologisierung des Outdoorsports wird im Paper von Shultis (2001: 59) auf verschiedene Entwicklungen zurückgeführt, darunter die Beschleunigung der Rate von neuen Produkten auf dem Outdoormarkt, die sozialen und ökologischen Auswirkungen dieser Produkte sowie deren Einfluss auf das Freizeiterlebnis. Dabei betont er das Potenzial solcher neuen Produkte für Konflikte, Crowding<sup>91</sup> und Verdrängung. Neue technische Geräte wie das E-MTB würden, zusammen mit der Vielfalt an Outdoor-Freizeitbeschäftigungen, auch die absolute Zahl der Erholungssuchenden steigern und damit mögliche Konflikte begünstigen. Als Überbegriff nennt Shultis den, in den 90er Jahren von M. Weil und D. Rosen geprägten, Begriff des "TechnoStress", der die Beschäftigung mit den Konsequenzen der Technologisierung beschreibt. Nicht nur die persönliche Sicht auf die Rolle, welche die Technik in der (Berg-)Freizeit spielen sollte, kann zu Differenzen führen. Gleichermassen spielen auch Betrachtungen aus Sicht des Naturschutzes eine Rolle für Konfliktpotenziale, wenn zwei Wanderwegnutzer\*innen aufeinandertreffen, deren Meinung bezüglich des Stellenwertes von Naturschutz auseinanderklaffen. Ein Fakt ist, dass die moderne Technik einen immer einfacheren Zugang zur Natur ermöglicht. Dank Elektrifizierung der geländetauglichen Mountainbikes und neueren, für den Massenkonsum verfügbaren Entwicklungen erweitert sich nicht nur die Reichweite und die Möglichkeiten für untrainierte oder unvorbereitete Nutzende kontinuierlich. Saisonal und tageszeitlich wird man ebenfalls immer flexibler. In der Wintersaison verlieren kraftraubende MTB-Ausfahrten im Schnee dank Tretunterstützung und spezialisierter Funktionskleidung ihren Schrecken. Das Geschäft mit dem Verleih von E-MTBs floriert dementsprechend auch im Winter, bestätigt Michael Wild (11.1.2019). Cyprian Sutter (19.12.2018) beobachtet ganz allgemein eine verlängerte Bikesaison. Nach Betriebseinstellung der Bergbahnen, können E-MTBs als potenzielle Aufstiegshilfe für abfahrtsorientierte Fahrer\*innen dienen. Mit modernen Helm- und Stirnlampen können Wege ausgeleuchtet werden und die Nutzung der Wanderwege ist 24 Stunden am Tag denkbar. So sind schon heute viele Sportler\*innen vor und in der Dämmerung sowie nach dem Eindunkeln unterwegs. Der Anreiz, zeitintensive Hobbies ausserhalb der üblichen Arbeitszeiten auszuleben scheint nachvollziehbar. Jedoch ist es ein Fakt, dass zu diesen Rand-Tageszeiten Wildtiere am meisten durch die Erholungssuchenden und Freizeitsportler\*innen gestört werden (Reimoser, 1999: 41; Ingold, 2006: 90). Thomas Fankhauser (11.1.2019) bezeichnet die zunehmende Verlagerung von Freizeitaktivitäten in die Abend- oder frühen Morgenstunden als eines der bedeutendsten Probleme des Tourismus und der Naherholung. Dies ist vor allem im Winter problematisch, wenn die Tage kurz sind und die Leute abends trotzdem noch ihren Outdoor-Hobbies

---

<sup>91</sup> Siehe Glossar

nachgehen. Jaqueline von Arx (Pro Natura GR, 9.5.2019) stimmt der tageszeitlichen Ausdehnung der Aktivitäten als Störung der Wildtiere bei. Beide sehen in der immer einfacheren Erreichbarkeit von abgelegenen Zielen durch technische Innovationen wie dem E-MTB eine Gefährdung natürlicher und in hoch gelegenen Bergregionen oft sensibler Ökosysteme.

### Gewöhnung

Ähnlich wie die Abneigung gegenüber Technik verhält sich die Skepsis gegenüber Neuem, die ebenfalls Konfliktpotenziale herbeiführen kann. Die Wanderwege sind noch heute überwiegend von Wandernden genutzt. Lange war dies quasi die einzige Nutzung der Wanderwege<sup>92</sup> und entsprechend ist denkbar, dass bei einigen Wanderer\*innen durch Gewohnheit ein Selbstverständnis entstanden ist, dass dies die einzig legitime Nutzungsform der Wanderwege ist. Regeln, die Wandernden auf den Wegen Vortritt zusprechen, können ein solches Selbstverständnis weiter stärken (Cazin, 2011: 2). Seit ungefähr Mitte des letzten Jahrhunderts drängen allerdings neue Nutzungen auf die Wege und bestehende Nutzungen werden in verschiedene Kategorien diversifiziert und weiterentwickelt (Fischer, Lamprecht und Stamm, 2015: 24). Diese Nutzungen können bei langjährigen Wandernden Ängste, dass Einschränkungen bei der gewohnten Nutzung eingegangen werden müssen oder gar Unverständnis auslösen. Unverständnis gegenüber neuen Nutzungen gab es in ähnlicher Weise schon bei anderen Beispielen, wie dem alpinen Wintertourismus mit der anfänglichen Skepsis gegenüber den Snowboarder\*innen auf Skiinfrastrukturen anfangs der 90er Jahren (Thapa und Graefe, 2004: 40, 41). Jedoch verschwand das vorurteilbehaftete Bild des Snowboardsports über die Jahre wieder, wie man es in den letzten Jahren auch mit der Aktualität beziehungsweise der Abnahme von Konfliktdebatten zum konventionellen Mountainbikesport beobachten konnte (Giger, 2014: 7, 12; Roth, Jakob und Krämer, 2004: 73). Diese Entwicklungen stimmen überein mit der Trendsportforschung und gängigen Entwicklungsmodellen von Trendsportarten. Arbeiten von Jürgen Schwier (1998: 12), bei denen die Phasen der Entwicklung und Etablierung von Sportarten beschrieben werden, weisen auf eine Abwehr auf Seiten bestehender, bereits stark gefestigter, Breiten-sportarten hin, die meistens auftritt<sup>93</sup>. Auch die Akzeptanz von Pedelecs als legitimes Fortbewegungs- und Transportmittel im Strassen- und Alltagsbereich ist stark gestiegen in den letzten Jahren (Lund-Durlacher und Antonschmidt, 2015: 8; Klein, 2016: 148). Diese Gewöhnungsphase an neue Entwicklungen, die auch bei den Elektromountainbikes zu beobachten ist (Miller, 2018), wird momentan aber immer noch begleitet von Skepsis, Misstrauen und einem medial verstärkten Negativ- oder Konfliktfokus traditioneller Wanderwegnutzer\*innen.

Durch eine entsprechend immer breitere und koordiniertere Beschäftigung mit dem Thema MTB, E-MTB und Koexistenz ist es möglich, dass sich die Gesellschaft relativ schnell an die E-MTBs als Teil der alpinen Berglandschaft gewöhnt. Als Beispiele für diese Beschäftigung können Aktivitäten wie die Gründung neuer regionaler und nationaler Vereine, Verbände etc. gelten,

---

<sup>92</sup> In jüngerer Zeit. Viele der Wanderwege entstanden natürlich mit einem klar wirtschaftlichen Hintergrund als Säumerwege/Handel, Zugang zu Alpweiden und Siedlungen, aus militärischen Interessen, Schmuggel etc. (Schweizer Heimatschutz, 2018)

<sup>93</sup>Dazu auch der Begriff der «semiotischen Entautomatisierung» und der potentiell daraus resultierenden Konflikte. Mehr dazu: Schwier (1998)

wie die «IMBA Schweiz», die im September 2019 gegründet wurde (Ride Bikestyle Magazin; Egger, 2019: 26); «Trailfriends Zürich», die ebenfalls kürzlich (Ende 2019) gegründet wurden und sich als kantonalen Förderverein des Bikesports verstehen<sup>94</sup> ähnlich dem «trailnet», einem weiteren Netzwerk, das sich für die Interessenvertretung der Mountainbikenden in gewissen Schweizer Grossregionen einsetzt<sup>95</sup>. Ähnlich auch der «Swiss Bike Park», der, in erster Linie vom Bikehersteller Thömus getragen, ein Ort der Begegnung des Schweizer Bikesports werden möchte. Dieser soll Mitte Oktober 2019 eröffnet werden<sup>96</sup>. Darüber hinaus werden Informationsmaterialien verschiedenster Art E-MTB-spezifisch ergänzt<sup>97</sup>, was ebenfalls als koordiniertere, professionellere und umfassende Beschäftigung mit dem Thema aufgefasst werden kann.

### Asymmetrie

Konflikte im Bereich der Natur-Freizeitbeschäftigungen werden oft als asymmetrisch oder einseitig beschrieben. Verschiedene Nutzergruppen mit ihren unterschiedlichen Lebensstilen können andere Gruppen ohne Vorbehalte tolerieren, während dasselbe umgekehrt nicht der Fall sein muss. Das heisst, dass die Konfliktwahrnehmung einer Situation von zwei (oder mehreren) involvierten Parteien unterschiedlich ausgeprägt sein kann (Moore, 1994: 18). Dies ist beim E-Mountainbiking in Berggebieten ebenfalls der Fall, wenn zum Beispiel E-Bikende gemäss ihrem Empfinden langsam und kontrolliert an anderen Wegnutzer\*innen vorbeifahren, kann dieselbe Geschwindigkeit von der gekreuzten oder überholten Person als unangemessen schnell und gefährlich eingestuft werden. Folglich kann dies für die nicht e-bikende Person bereits als Konflikt angesehen werden, während die Person auf dem E-MTB sich vom gekreuzten oder überholten Wegnutzer\*innen gar nicht gestört fühlt (Rupf, 2016: 3). Dies wird auch in einigen Arbeiten als sehr spezifisch für den Konflikt zwischen (konventionellen) Mountainbiker\*innen und Wanderer\*innen festgehalten (Mann und Absher, 2008: 375; Cessford, 2002: 104). McCay und Moeller (in Moore, 1994: 18) schreiben dazu treffend, dass Wegnutzer\*innen generell lieber Mitglieder der eigenen Nutzergruppe treffen, aber im Speziellen das Aufeinandertreffen mit schnelleren und höher mechanisierten Nutzer\*innen nicht mögen.

### Crowding und Erwartungen

Zwischen die eben eingeführten, teils fliessend übergehenden, Kategorien der unmittelbaren und der latenten Konfliktpotenziale reiht sich das Phänomen des «Crowdings»<sup>98</sup> ein. Das Crowding betrifft direkte Begegnungen mit anderen Erholungssuchenden und baut gleichzeitig auf einem subjektiven Grenzwert auf, der unabhängig von effektiven Begegnungen festgelegt wird. Dieses Phänomen zeigt auf, wieso die Kombination beider Kategorien derart wichtig ist für die Erhöhung des Konfliktpotenzials. Denn es sind normalerweise die vorgängig gewachsenen Erwartungen, die einen grossen Effekt darauf haben, ob eine Begegnung als positiv oder negativ wahrgenommen wird. Dabei spielen diese individuellen Erwartungen oft eine grössere Rolle als die Art und Anzahl der Begegnungen auf den Wanderwegen. Das würde erklären, wie

---

<sup>94</sup> trailfriends.ch, Zugriff: 25.8.2019

<sup>95</sup> trailnet.ch, Zugriff: 24.9.2019

<sup>96</sup> swissbikepark.ch, Zugriff: 25.8.2019

<sup>97</sup> Beispielsweise Bike-Booklet des deutschen Alpenvereins (Bieling *et al.*, 2019)

<sup>98</sup> Siehe Glossar «Crowding»

es auch auf den entlegeneren, wenig benutzten Wanderwegen zu möglichen Konfliktsituationen kommen kann. Denn in etlichen Experteninterviews wurden Sätze festgehalten wie;

*«Das Wanderwegnetz umfasst ja insgesamt über 60'000km<sup>99</sup>. Davon betrifft es [Vorkommen von Konflikten] vielleicht zwischen sechs und 15'000 Kilometer<sup>100</sup>. Ich sage jeweils, etwa 80% der Leute bewegen sich auf 20% der Wege. Plus minus dort kann es zu Problemen kommen. Das aber auch nur zu gewissen Zeiten. Sprich am Wochenende bei schönem Wetter (...)*» (Michael Roschi, Schweizer Wanderwege, 22.1.2019) oder

*«Und wenn du aus diesen Gebieten [touristische Ballungszentren] draussen bist, denke ich, ist die Masse [an Wegnutzer\*innen] wirklich nicht so da, dass es Konflikte geben könnte.»* (Benno Steiner, SAC, 22.1.2019)

Diese Zitate zeigen auf, dass Konflikte begrenzt auftreten. Der Crowding-Effekt kann auch dazu führen, dass in den Hotspots mit grossen Menschenmengen, vergleichsweise wenig Konfliktpotenzial besteht, da die Erholungssuchenden von Beginn an viele Begegnungen mit anderen erwarten und deshalb der persönliche «Crowding-Grenzwert» der Anzahl von Begegnungen höher liegt. Begegnungen würden demzufolge erst ab einer höheren Anzahl zu einer Qualitätsminderung des Erlebnisses führen. Umgekehrt kann das Gegenteil der Fall sein. In abgelegenen Gebieten, wo weniger nicht mit Begegnungen gerechnet wird, können folglich bereits wenige Begegnungen zu einer Beeinträchtigung des Erholungsempfindens und dadurch zu potenziellen Konflikten führen. Die subjektive Komponente des Crowdings beschreibt Vester (1989: 653) folgendermassen:

*«Menschen, die ihre Freizeit in einer bestimmten Umwelt verbringen möchten, kommen mit mehr oder weniger klaren Motiven und Erwartungen auf das Freizeitterrain. Ob sich dann Crowding-Erlebnisse einstellen, hängt davon ab, wie die unterschiedlichen Motive und Erwartungen, die Normen und Werte hinsichtlich der Qualität von Freizeit und Umwelt zueinander passen. So entsteht dann Crowding nicht durch eine "objektiv" fixierbare Überfüllung, sondern aufgrund wahrgenommener Fremdheit zwischen verschiedenen Raumnutzern».*

Denn, verbunden mit dem Naturerlebnis, besteht bei vielen Erholungssuchenden die Vorstellung oder Sehnsucht nach der idyllischen Einsamkeit der Bergwelt als Gegenstück zum interaktionsintensiven und gedrängten Alltag (Job *et al.*, 2017: 7; Zeidenitz, 2005: 69-71). So wirbt auch die Gemeinde Davos auf ihrer Homepage dafür, die *«(...)Abgeschiedenheit einer intakten Bergwelt [zu] geniessen»* (Gemeinde Davos, 2019: Tourismus, Zugriff: 5.4.2019). Solche Vorstellungen von Abgeschiedenheit können die Toleranz gegenüber Begegnungen auf den Wegen stark verkleinern. Das Motiv der Abgeschiedenheit in der Bergwelt verbindet, wie bereits angesprochen viele der Wanderwegnutzer\*innen. Cyprian Sutter (19.12.2018) bringt dies auf den Punkt:

*«Jeder sucht grundsätzlich das Gleiche, wenn er am Berg ist. Man möchte am liebsten ganz allein am Berg und naturverbunden sein».*

---

<sup>99</sup>Die Gesamtlänge aller Wanderwege wird auf gut 65'000km geschätzt (Schweizer Wanderwege, 2008)

<sup>100</sup>Schätzung für die gesamte Schweiz, inkl. Wanderwege im Flach- und Mittelland.

## Alpenbild und Erwartungen

Gleichzeitig birgt die Erwartung der Abgeschiedenheit praktisch eines der grössten Konfliktpotenziale. Backhaus, Reichler und StremLOW (2007a: 18) halten fest:

*«In Kultur, Medien und Werbung, aber auch in Politik und Planung gibt es eine reiche Palette an gesellschaftlich verankerten Alpenbildern. (...). Solche Bilder und Vorstellungen prägen nicht nur das Landschaftserlebnis, sondern spielen auch bei Aushandlungen und Konflikten im und um den Alpenraum eine wichtige Rolle».*

Hier sehr allgemein gehalten, kann dies auch auf Konflikte im Bereich der Wanderwegnutzung übertragen werden.

Verschiedene Deutsche Studien ergaben das klare Bild, dass Erholungssuchende eine möglichst natürliche, wildnisähnliche Landschaft bevorzugen, in der sie zwar nicht vollkommen alleine sein möchten, sich aber dennoch von Aufeinandertreffen mit anderen gestört fühlen (Nohl und Richter, 1986 in Mann und Abscher, 2008: 375). Marketingbestrebungen aus dem Tourismus wie das Marketingbeispiel aus Davos, das zuvor genannt wurde, können teils für solche Erwartungshaltungen verantwortlich gemacht werden. Gemäss Backhaus *et al.* (2006: 7) führen Bilder zu Vorstellungen und folglich Erwartungen über die abgebildete Region. Zudem haben Bilder emotionale Wirkung auf den Betrachter, prägen das Landschaftserlebnis inklusive dem Verhalten der Menschen im Alpenraum und können dadurch zu konfliktverstärkenden Polarisierungen führen (Backhaus *et al.*, 2006: 7; Lehmann, Steiger und Weber, 2007: 72).

Bilder von menschenleeren Berglandschaften prägen Werbebotschaften im alpinen Tourismus und suggerieren die ersehnte Abwechslung zum steten Kontakt mit anderen Menschen im metropolitanen Städtealltag. Die Bilder des Alpenerlebnisses prägen neben touristischen Marketingkampagnen auch die Werbung der Sportartikelbranche, die Vermarktung in der Bikeindustrie und somit zugleich auch den Alltag der Wanderwegnutzenden (Dagostin und Morandini, 2012: 68). Damit prägen sie unweigerlich Erwartungen an die Freizeit auf dem Wanderwegnetz. Die ausgeübten Aktivitäten auf den Wanderwegen werden jedoch meist nicht realitätsnahe auf Marketingbildern wiedergegeben (Schauppenlehner, 2007: 14). Mit Werbung wird auch die öffentliche Meinung über Sportarten wie das E-Mountainbiking mitbestimmt und kann bei gewissen Empfänger\*innen dieser Marketinginszenierungen eine negative Konnotation erlangen (Schauppenlehner, 2007: 7). Speziell bei Marketingbestrebungen für E-MTBs, die das frühere Image als vermeintliche Rentner-Fortbewegung abschütteln wollen, werden oft extreme und realitätsferne Formen des E-Mountainbikens dargestellt<sup>101</sup>. Diese Abbildungen des Sports könnten zu einem rowdyhaften Bild von wilden, rücksichtslosen «Adrenalinjunkies» beitragen und Konfliktpotenziale begünstigen (Shultis, 2001: 57). Trotz Bestrebungen, zumindest im Bereich der touristischen Dienstleister im Kanton Graubünden, auf die Eigenverantwortung der Werbenden zu bestehen, sieht man Marketingbilder, die nicht das gewünschte Verhalten von Mountainbikenden abbilden. Es geschieht oft, dass im Marketing spektakuläre

---

<sup>101</sup> Siehe Marketingvideos der verschiedenen Hersteller auf Youtube. Cannondale Bicycles: «*Moterra: Ride the unridable*» (2019), Haibike: «*Sam Pilgrim – Welcome to Haibike*» (2018), Commencal Bicycles: «*Meta Power SX – One more lap*» (2019), Scott Sports: «*E-Bike shred on ski-slopes with Vinny-T*» (2019), YT-Industries: «*Jordie Lunn shredding the YT Decoy in the woods of Vancouver Island*» (2019), Zugriff: 8.9.2019

Verhaltensweisen den gewünschten und rücksichtsvollen vorgezogen werden (von Ballmoos, 2013: 7).

Auch für die Natur sehen Expert\*innen aus der Wildhut wie auch dem Naturschutz Probleme in der Erwartung des einsamen Naturerlebnisses, da dieses die Erholungssuchenden teils abseits der Wege und in immer entlegene Gebiete lockt. Die Folge davon ist die Störung, Beeinträchtigung und Einengung von Wildtieren wie auch der Vegetation. Beide Aspekte können in Bergregionen durch empfindliche Ökosysteme und kurze Vegetationsdauer ausgeprägter sein als in tieferen Regionen (Fankhauser, 11.1.2019; von Arx, 9.5.2019, Schneider, 21.11.2018). Dies ist an sich kein latentes Konfliktpotenzial, wird es jedoch, wenn natur(-schutz)affine Wegnutzer\*innen auf andere Nutzer\*innen treffen, die sie als nicht naturverbunden empfinden.

## 5.2. Synergien

Neben den eben diskutierten Konfliktpotenzialen hatte gemäss Expert\*innen viele eingesessene MTBer\*innen zu Beginn des E-MTB-Booms eine Angst befallen, dass die motorisierten Bikes zu Restriktionen im Trailzugang und einem Imageverlust des Bikesports führen würden. Aus den dynamischen Entwicklungen rund um das E-MTB entstehen allerdings zunehmend Synergien, die die teils skeptische Gruppe der konventionellen Mountainbikenden als Mitnutzende begünstigt. Dies können flüssiger fahrbare Uphill-Strecken, generelle Mehrinvestitionen, Infrastrukturverbesserungen, verbesserte Signalisierung, etc. sein.

Was mit der Trailcrew in Davos bereits gemacht wird<sup>102</sup>, könnte dank vielem positiven Feedback, Schule machen. Falls solche Wegunterhaltsteams vermehrt auftauchen, profitieren auch andere Nutzer\*innen von weniger Erosionsschäden etc. auf den Wegen. Denn das Werk solcher Arbeitsgruppen geht über die blossе Ausbesserung von Wegschäden, die durch MTBs entstanden sind, hinaus. So, wie es in Davos gemacht wird, ist die Arbeit viel mehr präventiver Art und macht Wege nachhaltig beständiger gegen Erosion und ermöglicht auch anderen Nutzenden Wege in gutem Zustand. Zudem werden die Gemeinden, Kantone und Wanderwegverbände bei ihrer Arbeit entlastet.

## 5.3. Perspektivenwechsel

Die Förderung eines Perspektivenwechsels ist eine Massnahme, um den Konflikten entgegenzuwirken. In den Interviews wurde der Perspektivenwechsel nicht vertieft erwähnt. Dennoch wird die Massnahme an dieser Stelle kurz aufgegriffen. Wie das Beispiel der Trailcrew bringt auch der Perspektivenwechsel einige Synergien mit sich.

Im Rahmen von «graubündenE-MTB» werden bereits Massnahmen durchgeführt, die unter anderem den Effekt haben, Leute zum E-Biken zu animieren, die dies ansonsten eventuell nicht tun würden und ihnen so eine neue Perspektive auf den E-MTB-Boom zu ermöglichen. Über den ganzen Kanton Graubünden verteilt, werden seit 2018 gratis E-MTB Schnupperkurse

---

<sup>102</sup> Siehe Kapitel 4.5.5. «Unterhaltsteam als ganzheitliche Massnahme»

angeboten, für die sich jedermann anmelden kann und bei denen es zumeist möglich ist, ein E-MTB zu mieten<sup>103</sup>. Peter Oberholzer (7.12.2018) erwähnte im Interview positive Effekte dieser Kurse, «(...), bei denen jedermann, also auch Gäste mal E-MTB fahren und erleben durften und so mal die andere Brille angezogen haben». Mit «andere Brille anziehen» umschreibt er genau diesen Perspektivenwechsel, der einen offenen Umgang mit neuen Entwicklungen fördert.

Solche Kurse, die den Einstieg, das Ausprobieren und das Kennenlernen von E-MTBs fördern, können neue Beschäftigungen zu technischen Hilfsmitteln und elektrischer Unterstützung im Bereich des Natur-/ Bergsports beziehungsweise der Erholungstätigkeiten auf Wanderwegen auslösen. Durch ein Einnehmen einer neuen Perspektive, wie beispielsweise die eines E-Mountainbikers, wird das Verständnis gegenüber abweichenden Positionen gestärkt und so Konfliktpotenziale minimiert.

Massnahmen, die den bewussten, gelenkten, aber freiwilligen Perspektivenwechsel fördern, beinhalten allerdings oft relativ grossen Ressourceneinsatz.

Mit dem Beispiel dieser «Fit for E-Bike Sessions»-Kurse, kann gleichzeitig auf Verhaltensaspekte sensibilisiert werden. Darüber hinaus fördern sie die Beherrschung der Bikes und so die Sicherheit auf den Wegen.

## 5.4. Klare, sachliche Kommunikation

Mit den soeben beschriebenen Kursen wird die Sensibilisierung für das Anliegen der Koexistenz vorangetrieben. Im Kontrast dazu können, wie im Kapitel 4.4.4. «Medien als Konfliktverstärker» erläutert, Berichterstattungen das Gegenteil bewirken und die Situation auf den Wanderwegen in ein negatives Licht rücken. Zu diesen teilweise alarmierenden Darstellungen gehören indirekt auch unreflektierte Unfallstatistiken von Strassen-Pedelecs, die Einfluss auf die Meinungsbildung zum E-MTB-Boom haben und das Sicherheitsempfinden auf Wanderwegen mindern können.

Dieses Thema der Sicherheitsdebatte kam in den Interviews kaum vor, wird an dieser Stelle aber als Ergänzung zum Kapitel 4.4.4. aufgegriffen.

Denn das oft getroffene Fazit aus solchen Statistiken von Elektrofahrrädern als Sicherheitsrisiko wird leicht auf die E-MTBs übertragen. Der explosionsartige Anstieg von Unfällen mit Strassen-Elektrofahrrädern wird in verschiedenen Medienbeiträgen vermeldet, beispielsweise in Zeitungsartikeln der NZZ, Tagesanzeiger, Sendungen des SRF, etc.<sup>104</sup>.

Statistiken des BFU zeigen jedoch ein anderes Bild: Es gibt einen ernstzunehmenden Anstieg von Unfällen mit E-Bikes auf den Strassen, dieser ist allerdings proportional zum wachsenden Anstieg von E-Bikes im Verkehr (Scaramuzza, Uhr und Niemann, 2015: 111). Gemäss der Studie «Alpine Sicherheitsaspekte des Pedelec-Mountainbikes» von Norman Bieliger (2018: 7, 8) sind Mountainbikeunfälle sogar prozentual weiter abnehmend und wachsen prozentual im Bereich

---

<sup>103</sup> <https://www.herbert.bike/de/angebote/e-mtb-fahrtechnikkurse>

<sup>104</sup> NZZ: «Anstiege der tödlichen Unfälle mit E-Bikes» (2019), Tagesanzeiger: «Eine Helmpflicht für E-Biker?» (2010), SRF: Gefährliches Gerät – E-Bikes sorgen für doppelt so viele Unfälle auf Zürcher Strassen (2019)



der E-MTBs gar weniger schnell als die Zahl der E-MTBs. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung kann momentan das Unfallrisiko, auf Grund fehlender Datengrundlage, noch nicht beurteilt werden (Scaramuzza, Uhr und Niemann, 2015: 8)<sup>105</sup>. Es sind bisher auch keine gemeldeten Unfälle bekannt, bei denen durch E-MTBs andere Wegnutzende zu Schaden kamen (Michael Roschi, 22.1.2019). Konflikte aus effektiven Zusammenstössen mit E-MTBs gibt es folglich kaum.

Dieses Beispiel zeigt, dass eine klare Kommunikation von Informationen und Daten über E-MTBs eine sachlichere und weniger emotional gesteuerte Beurteilung von Sicherheitsaspekten der E-MTBs vereinfachen, aber auch generell eine weniger polemische Behandlung des Themas begünstigen könnte.

## 5.5. Natur- und Umweltschutz – E-MTBs als technische Eroberung der Alpen

Von akzeptanzfördernden Massnahmen wird in diesem Kapitel direkt auf ein Thema eingegangen, dass die Akzeptanz von E-MTBs teilweise behindert und nicht per se im Fokus der Arbeit war. Die Anliegen im Bereich des Umweltschutzes sind wichtig für das Thema E-MTB, nicht zuletzt, weil der Umweltschutz auch als Grund für die teils fehlende Akzeptanz von E-MTBs gesehen werden kann.

Denn es gibt eine gesamtgesellschaftliche Tendenz der technologischen Entwicklung, die dazu führt, dass die Natur, als vom Menschen kaum geprägte Gebiete, immer einfacher und räumlich sowie zeitlich umfassender erlebt und begangen werden kann. Neue Technologien führen kontinuierlich zur Flexibilisierung des Menschen und dessen Möglichkeiten, wobei die Natur nicht mit einer solchen Flexibilität mithalten kann.

Das E-Mountainbike spielt eine exemplarische Rolle für diese Technik und ist in Interviews mehrfach kritisch hinterfragt worden. So findet beispielsweise Michael Roschi (22.1.2019) die Frage nach der Notwendigkeit und dem Sinn der motorisierten Erreichung und damit Erschliessung aller Ziele in den Bergen durchaus berechtigt. Denn durch die technischen Errungenschaften, die das moderne, geländetaugliche E-MTB mit sich bringt, können entlegene Regionen einfacher erreicht werden und der Mensch so noch flächendeckender den Alpenraum beeinflussen. Durch die ausgeklügelten Fahrwerke<sup>106</sup> und Antriebe werden anspruchsvolle Wege stark vereinfacht und auch zeitlich wird man, dank der zeitsparenden Motorunterstützung, zunehmend flexibler. Fernab von Bergbahnen, sowie nach Feierabend oder Saisonende, können in kurzer Zeit noch enorme Höhenunterschiede gemeistert werden. Fahren im Schnee wird ebenfalls erleichtert und auch früh morgens oder spät abends können noch längere Touren gefahren werden.

---

<sup>105</sup> Vom Bundesamt bestehen zurzeit noch keine aktuelleren Studien Thema E-Bikes und Unfälle, Stand 10.7.2019.

<sup>106</sup> «Federung und Dämpfung» der MTBs, bei vollgefederten Fahrrädern die Federgabel und der Hinterbau mit dem Dämpfer.

Aufgrund dieser zunehmenden Erweiterung des Freizeitraumes, wird der Lebensraum der Tiere immer mehr zurückgedrängt. Negative Konsequenzen, wie zum Beispiel Wildzerbiss durch die Konzentration der Bestände werden genannt.

Für die Tierwelt sind besonders die zunehmende Störung der Wildtiere in den Randzeiten der Dämmerung und allgemein in der Dunkelheit problematisch. Die bessere Ausrüstung und die damit einhergehende Ausweitung der Freizeitmöglichkeiten wird gemäss Thomas Fankhauser (11.1.2019), der im Bezirk Davos Wildhüter ist, unweigerlich zu neuen Regulierungen und Einschränkungen wie Wildruhezonen im Sommer führen. Diese Entwicklung werde zwar nicht umgehend einsetzen, muss aber längerfristig die Folge des Nutzungsdruckes sein.

Bisweilen fehlen gemäss Fankhauser Einschränkungen im Sommertourismus. Fankhauser nennt ungenügende Schneemengen oder Lawinengefahr, aber auch bestehende Vorschriften wie die Wildruhezonen und die Konzentration auf Skigebiete als bedeutende Einschränkungen der Sport- und Freizeitaktiven im Winter. Der grundsätzlich stärker gestreute Sommertourismus ist weniger von externen Faktoren und Regeln begrenzt.

Gleichermassen wie die Destinationen mit Verhaltenskodizes, betonen auch Natur- und Landschaftsschutzorganisationen wie «Mountain Wilderness» (2016: 1, 3) die steigende Wichtigkeit von Selbstbeschränkungen. Gemäss einem Positionspapier zum freien Zugang zur Bergwelt muss zunehmend auf Verantwortung der Berggänger\*innen gesetzt werden, da diese durch neue technologische Hilfsmittel wie E-MTBs nicht mehr natürlicherweise im Zugang beziehungsweise der Erreichbarkeit abgelegener Bergwelt eingeschränkt sind. Ebenfalls raten sie von der weiteren Erschliessung der Bergregionen ab, um später nötigen Restriktionen und Verboten vorzubeugen (Mountain Wilderness, 2016).

Obwohl hier auf negative Aspekte des E-MTBs in Bezug auf die Natur aufmerksam gemacht wird und ich dies als Autor als wichtig und richtig erachte, möchte ich anfügen, dass das E-Mountainbiking in Relation zu anderen Aktivitätengesetzt werden muss, um kein isoliertes, zu negatives Bild davon zu malen. Gemäss Expertenmeinungen zählt das E-Mountainbiking im Vergleich nicht als speziell unverträgliche Beschäftigung. Freilaufende Hunde oder auch Skitouren-gänger, die abseits der Wege eine Störreichweite aufweisen, sind in den Interviews genannte Beispiele, die problematisch für die alpine Tierwelt sein können und in den Kontext gesetzt werden sollten. Grundsätzlich ist die grösste Herausforderung im Bereich des Naturschutzes der grössere Druck durch höhere Besucherzahlen.

## 5.6. Aus Fehlern lernen oder Wettrüsten...?

Nahe mit Naturschutzaspekten verknüpft ist der folgende Abschnitt, der sich einem in den Interviews wenig thematisierten Thema widmet: Lektionen aus der Freizeit- und Tourismusgeschichte, die für die aktuellen Entwicklungen rund um die E-MTBs von Bedeutung sind.

Michael Roschi (22.1.2019) erwähnte im Interview die ursprüngliche Lancierung der Initiative für die Verankerung der Fuss- und Wanderwege in der Verfassung. Hintergrund war dazumal der rasch zunehmende motorisierte Verkehr und die daraus entspringende Forderung, wieder mehr attraktive Fusswege bereitzustellen und zu erhalten, die nicht entlang von befahren

Strassen führen. Roschi wirft dabei das Gedankenspiel auf, dass sich eine ähnliche Bewegung erneut etablieren könnte, wenn die Wanderwege weiter vermehrt mit schnellen Fahrzeugen befahren werden. Diesmal wäre die Bewegung nicht eine Reaktion auf den Automobil-Boom sondern den ansteigenden E-MTB-Verkehr. Damit eine Wiederholung ähnlicher Ereignisse und damit unweigerlich neue räumliche Entflechtung nicht zustande kommt, ist man auf gegenseitigen Respekt und Einhaltung der Regeln auf allen Wanderwegen angewiesen.

Ein weiterer Punkt, bei dem es sich empfiehlt, die Geschichte im Hinterkopf zu halten, wurde über die Dauer der Arbeit hingegen öfter erwähnt. Dabei handelt es sich um den touristischen Infrastrukturausbau für Freizeitaktivitäten in Berggebieten<sup>107</sup>.

In den Anfangsjahren des Wintertourismus in den Alpen, grösstenteils in den 1970er Jahren, wurden vorerst unkontrolliert und unkoordiniert Ski- und andere Tourismusinfrastrukturen an den Berghängen erbaut. Heute ist man sich mehrheitlich einig, dass eine solche Entwicklung vor allem für ein intaktes Landschaftsbild nicht erwünscht ist. Teils werden bereits störende und nicht mehr rentierende Infrastrukturen zurückgebaut. Gleiches kann man in anderen Bereichen beobachten<sup>108</sup>. Einige Expert\*innen warnen nun erneut vor unreflektiertem Ausbau von Infrastrukturen in Berggebieten. Dabei steht heute die Nutzerentflechtung durch den Neu- oder Ausbau von Wanderwegen im Zentrum. Auch die Errichtung von Sommertourismusattraktionen wie den unzähligen Flowtrails, Themenwanderwegen, Hängebrücken, Aussichtsplattformen etc. sollten gemäss verschiedenen Expert\*innen kritisch hinterfragt werden. Während die einen grundsätzlich ein grosses Problem der «Landschaftsmöblierung» durch den Tourismus sehen, haben andere spezifische Bedenken, dass E-MTBs zu grösserem Nutzerdruck und dieser wiederum zu baulichen Infrastrukturtrennungen und kanalisierenden, oft mit Kunstbauten gespickten, Abfahrtsstrecken etc. führen, die das Landschaftsbild beeinträchtigen.

Jaqueline von Arxs (9.5.2019) Aussage scheint besonders bezeichnend für diese Befürchtungen des unkontrollierten Infrastrukturausbaus:

*«Es herrscht Goldgräberstimmung. Alle wollen Biker. Es fehlt an guten Planungen und räumlichen sowie zeitlichen Restriktionen. Niemand traut sich auf etwas zu verzichten, weil dadurch Einnahmen verloren gehen könnten. Es passieren wieder die gleichen Fehler wie im Skitourismus. Alle bauen alles. Das verbraucht wahnsinnig viel Landschaft, viele Lebensräume und viele Ressourcen. Und am Schluss rentiert es für die einzelnen Gebiete zu wenig, weil die Angebote so beliebig und zahlreich sind» (Jaqueline von Arx, 9.5.2019).*

Im selben Interview wurde das Thema nochmals aufgefasst und die aktuellen Entwicklungen im Wintertourismus mit angesprochen:

*«Es werden [für den Wintertourismus] unglaublich viele Beschneiungsanlagen, Terrainveränderungen, Wasserfassungen, Leitungen, Reservoirs etc. gebaut, allein für die Beschneigung. Zusätzlich wird auch der Sommertourismus massiv ausgebaut. Überall. Die*

---

<sup>107</sup> Diskussionen über den Wert von ÖV Infrastruktur zur verbesserten Anbindung der Berggebiete an städtische Arbeitsplätze oder bessere lokale, öffentliche Infrastrukturen zur Förderung dezentraler Regionalwirtschaftsräume etc. sollen nicht Teil dieser Arbeit sein.

<sup>108</sup> Gewässerrenaturierungen etc.

*Destinationen versuchen einander ständig zu übertrumpfen. Es läuft ein Wettrennen»*  
(Jaqueline von Arx, 9.5.2019).

Oft wurden die Bedenken jedoch von denselben Personen wieder relativiert. Es wurde beispielsweise angefügt, dass sich solche Bauten fast ausschliesslich in bereits sehr stark beeinträchtigten Wintersportgebieten konzentrieren. Dies ist, gegenüber Neubauten in zuvor kaum verändertem Gelände, zu begrüssen. Weiter wurde mehrfach betont, dass solche Bauten kaum im E-MTB-Boom gründen, sondern im allgemeinen Boom alpiner Outdoorerlebnisse und dem Streben nach immer neuen Attraktionen.

Wirtschaftlich wird dies mit der Verkürzung der Produktlebenszyklen erklärt wie Freericks und Brinkmann's (2015: 237) Besprechung der Entwicklungen im Tourismus- und Freizeitmarkt entnommen werden kann. Freizeitinteressen werden darin als kurzweilig beschrieben und unterliegen einer permanenten Änderung auf Grund der kurzlebigen Nachfrage. Dies führt direkt zu steigendem Innovationsdruck<sup>109</sup>.

## 5.7. Koordination

Die Auswirkungen eines solchen Innovationsdruckes laufen fundamental der Konfliktpräventionsstrategie entgegen, die im Unterkapitel 4.5.1. «Präventive Planung und ganzheitliche Strategie» beschrieben wird. Diese Strategie sieht frühzeitige und auch langfristige Masterpläne für Tourismusdestinationen vor.

Die Schweizer Bank UBS veröffentlicht vierteljährlich eine Marktentwicklungsanalyse der Schweizer Volkswirtschaft. In der Septemberausgabe von 2013 mit dem Fokus «Alpiner Tourismus» empfehlen die Autor\*innen ebenfalls einen Masterplan für alle touristischen Destinationen. Gemäss den Verfasser\*innen soll ein Masterplan helfen, das spezifische Angebot einer Region genauer zu umreissen und Projekte und Trends, wie die relativ neue Entwicklung der E-MTBs, mit allen touristischen Leistungsträger\*innen zu koordinieren sowie in bestehende Strukturen einzubetten (Duss *et al.*, 2013: 25, 26). Eine detaillierte Planung soll gemäss Volz und Mann (2006) auch möglichst früh vonstattengehen, sodass speziell auch potenzielle Konflikte so früh als möglich behandelt und vorzeitig ausgeräumt werden können. Als wichtigsten Punkt bei der bedürfnisorientierten Planung sehen Volz und Mann (2006: 178, 179) die grossflächige Vernetzung sowie die Koordination der Bestrebungen über alle involvierten Personen und Stellen. Darüber hinweg betonen sie ebenfalls die Schwerpunktorientierung von einzelnen Destinationen (Volz und Mann, 2006: 183). Diese Standpunkte wurden auch in den Interviews betont<sup>110</sup>.

Speziell eine differenzierte Positionierung der verschiedenen Tourismusdestinationen im Markt könnte für die Entflechtung eine Rolle spielen. Entsprechend der Kanalisierung durch spezifische Abfahrtsstrecken oder andere lokale Massnahmen, kann man die Besucher der Destinationen mit der allgemeinen Zielgruppenausrichtung grossräumig lenken. Die einzelnen

---

<sup>109</sup> Siehe Unterkapitel 2.2.3. «Zeitoptimierung, Konsum- und Erlebnisgesellschaft»

<sup>110</sup> Siehe Unterkapitel 4.4.2. «Präventive Planung und ganzheitliche Strategie»

Destinationen können gleichzeitig von einer Spezialisierung und der Ausnützung spezifischer Nischenpotenziale mit wenig Konkurrenz profitieren. Dazu braucht es allerdings eine gute Koordination der verschiedenen Destinationen. Diese Ansicht wird auch von verschiedenen Organisationen wie «Mountain Wilderness» und «Pro Natura» festgehalten (Mountain Wilderness et al., 2019: 3). Wenn sich jede Destination auf einen Kernbereich spezialisiert, in dem sie die besten Voraussetzungen und Potenziale besitzt, findet bereits eine grossräumige Verteilung von Nutzergruppen statt, da die verschiedenen Destination mit verschiedenen Potenzialen und entsprechender Spezialisierung verschiedene Besucher anziehen. Dies kann allerdings bereits vielerorts beobachtet werden (Woodtli, 25.1.2019).

National gesehen werden eine besser strukturierte Interessensgruppe für den MTB sowie E-MTB-Sport für klarere Kommunikation und somit möglicherweise grössere Akzeptanz sorgen. Bestrebungen zur Minimierung von Konflikten müssten demnach klarer koordiniert und mit effektivem Lobbying verbunden werden.

Auch damit die Nutzergruppen effektiv in politischen oder planerischen Diskussionen mitsprechen können, wären eine offizielle, einheitliche und breit abgestützte Stimme sowie aktive Lobbyingkräfte wünschenswert. Dies ist allerdings nicht bei allen Nutzergruppen gegeben. Im Jahr 2003 hielt der «Verband Schweizer Mountainbike Führer» in einer Veröffentlichung in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) fest:

*«Nach unserer Einschätzung fehlt dem Mountainbikesport in der Schweiz vor allem eine offizielle, starke nationale Vertretung, die sich als Ansprechpartnerin profilieren kann. Das Fehlen einer derartigen Organisation wird auch von einigen Nutzergruppen bei der Frage “Was braucht es, damit die Mountainbiker/innen in Zukunft ein attraktives, zweckmässig verbundenes Wegnetz benützen können?” als wichtiger Punkt aufgeführt» (Hofer, 2003: 17).*

Diese Aussage liegt nun einige Jahre zurück. Inzwischen gilt der Verband «swiss cycling», der sich lange Zeit ausschliesslich für den Spitzensport verantwortlich zeigte, als Dachverband für die Schweizer Radsportszene inklusiv den Mountainbiker\*innen und E-Mountainbiker\*innen. So wurde 2015 entsprechend dessen Fachkommission Breitensport (FaKo Breitensport) gegründet, sowie der erste Projektleiter für den Bereich Mountainbike Breitensport eingestellt (Gütlin im Ride Magazin, 2015: Heute sind Mountainbiker den Wildhütern ausgeliefert, Zugriff: 18.6.2019). Damit sollen, gemäss dem Leitbild von «Swiss Cycling», die Rahmenbedingungen für den Breitensport nachhaltig verbessert und ein breites Angebot gefördert werden. Ebenso wird das Thema E-MTB als einer der Schwerpunkte behandelt. Der Verband veranstaltete diesen Sommer (2019) die erste nationale E-MTB-Tagung.

«Swiss Cycling» will durch ihr aktiv gepflegtes politisches Netzwerk den Interessen des Radsportes in der Schweizer Politik Gehör verschaffen (Swiss Cycling, 2015: 1). Dabei sollen Werkzeuge beziehungsweise öffentliches Knowhow, für Bike-Vereine und weitere lokale Akteure zur Verfügung gestellt werden. Beispiel dafür sind Leitfäden wie die des Bundesamtes für Umwelt (BAfU) über Planung, Bau und Betrieb von Mountainbikeanlagen (van Rooijen und Müller, 2012).

Auf dem Ride-Kongress 2019 in Davos wurde am 19. September offiziell die Gründung der «IMBA Schweiz» verkündet. Diese Organisation als eine Art nationaler Ableger der International

Mountain Bicycling Association (IMBA), soll künftig ebenfalls die Rolle einer Dachorganisation der Mountainbiker\*innen einnehmen. Hauptaufgabe wird die Interessenvertretung des Mountainbikesports auf nationaler Ebene sein (Ride Bikestyle Magazin; Egger, 2019: 26).

Aufgrund von eigenen Erfahrungen und Internetrecherchen scheinen spezifisch Mountainbiker\*innen eine, relativ zu anderen Breitensportarten, unorganisierte Gruppe zu sein. Eventuell kann dafür die sehr individualistische und oft selbstorganisierte Ausübung des Mountainbikesports gesehen werden, die der Organisation in repräsentativen Verbänden von Grund auf eher widerspricht. In der Pilotstudie «Mountainbiken in der Schweiz» schreiben Rikus, Fischer und Lamprecht (2015: 71) entsprechend, dass Mountainbiken nur marginal in Vereinen oder im kommerziell organisierten Rahmen stattfindet.

Insbesondere die Verbindung des Breitensports und des Tourismus, die gemeinsame Infrastrukturen nutzen, scheint begrenzt. Generell wäre eine einheitliche Position der gesamten (E-)MTB-Szene wichtig. Gemäss Michael Roschi (22.1.2019), Geschäftsführer der Schweizer Wanderwege sind zum Beispiel die Mountainbiker\*innen innerhalb der Organisation nur über die Gönner\*innen vertreten, die aber faktisch kein Mitspracherecht haben. Es gibt laut Roschi eine Arbeitsgruppe «Mountainbiker und Wanderwege», die im regen Austausch mit Vertreter\*innen aus der MTB-Szene steht. Obwohl die Organisation der Schweizer Wanderwege spezifisch für die Belange der Wanderer\*innen gegründet wurde, erscheint eine stärkere Vernetzung mit dem Bikesport, als einer der meistbetriebenen Sportarten und der zweitgrössten Nutzergruppe auf den Wanderwegen, naheliegend (Rikus, Fischer und Lamprecht, 2015). Dass die Schweizer Wanderwege im Leistungsauftrag des ASTRA arbeitet, wirkt bestärkend auf diese Aussage. Gleiches gilt auch auf kantonaler Ebene, wo Fachstellen wie die Bündner Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (BAW) beziehungsweise der Verein Wanderwege Graubünden ebenfalls einen Leistungsauftrag der Öffentlichkeit innehaben. Einen Schritt in die Richtung der verstärkten Beteiligung wie auch Integration der Mountainbikenden macht die mehrfach angesprochene Zusammenarbeit des BAW mit der Davoser Trailcrew. Das E-MTB scheint als aktuell stark präsent Thema solche Entwicklungen zu begünstigen.

Damit keine Benachteiligung einzelner Nutzergruppen auftreten, müssen möglichst einheitliche und grossräumig geltende Verhaltensregeln für alle Wegnutzer\*innen aufgestellt werden. Falls gewissen Gruppen stärkere Einschränkungen auferlegt werden beziehungsweise Unterschiede in Regulierungen bestehen, sollten diese auf wissenschaftlich fundierten Auseinandersetzungen mit ökologischen, sozialen Effekten der betreffenden Nutzungen basieren. Einheitliche Regeln setzen eine landesweite Koordination voraus.

Der typisch schweizerische Föderalismus zusammen mit dem individualistischen (E-)MTB-Sport sind keine einfachen Voraussetzungen für regionenübergreifende Koordination von Koexistenz-Bestrebungen.

## 5.8. Harte Massnahmen vermeiden

Genau wie zu wenig koordinierte, sind auch zu harte Massnahmen kontraproduktiv für die Koexistenz auf den Wanderwegen. Regelungen, wie das Verbot von E-MTBs mit Unterstützung bis zu einem Kilowatt oder 50km/h abseits der Strassen, sind grundsätzlich im (Strassenverkehrs-)Gesetz zu finden und werden dementsprechend von den Behörden durchgesetzt (Mönnecke *et al.*, 2008: 20). Solche klaren Regelungen sind wichtig und werden, sofern nachvollziehbar, grösstenteils respektiert und eingehalten.

Von zusätzlichen, harten und lediglich lokal eingesetzten Massnahmen wird jedoch, in Übereinstimmung mit den Interviewresultaten, auch in der Literatur (Roth, Jakob und Krämer, 2004: 96; Mönnecke und Wasem, 2005: 23; Zeidenitz, 2005: 23; Moore, 1994: 40; Brown, 2016: 45) explizit abgeraten.

Roth, Jakob und Krämer (2004: 96) warnen gar davor, dass harte Massnahmen vermehrt auf Ablehnung der Nutzer\*innen stossen und als Folge teilweise bewusst nicht eingehalten werden. Sie beschreiben dieses Phänomen damit, dass Natursport stark von einem Freiheitsgefühl geprägt ist und ausführliche Rechtsvorschriften, durch fehlende Flexibilität und Kreativität, ihre eigene Akzeptanz beeinträchtigen. Koep *et al.* (2019: 40) ergänzen, dass die Anzahl Regeln und die Kenntnis davon mit der Anzahl Störungen und Konflikte korreliert (2019: 25). Regeln können somit eine konfliktverschärfende Wirkung haben.

Obengenannte Quellen wie Roth, Jakob und Krämer (2004: 96) verweisen zudem darauf, dass Massnahmen wie Verbote nur als allerletztes Mittel eingesetzt werden sollten, wenn kooperative und kreativere Massnahmen nicht weiterhelfen. Dies entspricht der bereits vorgestellten «Eskalationsleiter», die in den Interviews erwähnt wurde. Auch die Umweltverbände<sup>111</sup> machen sich zusammen für eine gemeinsame Nutzung der Wanderwege ohne restriktive Verbote stark (Mountain Wilderness *et al.*, 2019: 3, 4). Für sie stehen, neben dem Zugang für alle, natürlich Landschafts- und Naturschutzüberlegungen zur Vermeidung von zusätzlichen Weg-Neuanlagen im Vordergrund.

Dieser Grundsatz des freien Wegzugangs gilt speziell im Kanton Graubünden, wo die kantonale Tourismus-Marketingorganisation «graubündenFerien» mit dem Motto «alles fahrbar» für den uneingeschränkten Zugang auf die Wanderwege werben und dabei auch Mountainbikende direkt ansprechen<sup>112</sup> (graubündenFerien: Mountainbiken in Graubünden, Zugriff: 10.6.2019). Mike Frei, der bei «graubündenFerien» im Bereich Produkt- und Erlebnismarketing arbeitet, betont, dass man im Kanton eine verbotsfreie Lenkung auf den Wanderwegen praktiziert und bestrebt ist, diese künftig beizubehalten (Frei, 1.9.2019).

Die Autor\*innen von «Neue Entwicklungen bei Natursportarten – Konfliktpotentiale und Lösungsmöglichkeiten», Roth und Jakob (2004: 96)<sup>113</sup> sowie auch Expert\*innen dieser Arbeit wie

---

<sup>111</sup> Hinter dem hier angesprochenen Positionspapier stehen neben Mountain Wilderness auch Pro Natura, WWF, Stiftung Landschaftsschutz und Bird Life

<sup>112</sup> Anekdote aus den explorativen Kurzinterviews: Ein E-MTB-Gast erzählt, dass er und seine Freunde oft in der Schweiz Ferien buchen oder auch über das Wochenende in den Kanton Graubünden reisen, da sie dort die Wanderwege befahren dürfen. Zuhause in Bayern sind sie Wegen unter zwei Metern Breite jeweils illegal unterwegs.

<sup>113</sup> Übereinstimmend mit vergleichbaren Textstellen in Mönnecke und Wasem (2005); Zeidenitz (2005); Moore (1994) und anderen.

Peter Oberholzer (7.12.2018) unterstreichen ebenfalls, dass harte Massnahmen<sup>114</sup> nur als letztes Mittel eingesetzt werden sollten. Sie empfehlen überdies solche Regelungen möglichst kurz, relevant und einprägsam zu formulieren. Insbesondere sollen sie gut begründet und nachvollziehbar sein, um eine hohe Akzeptanz zu erreichen. Man muss sich bewusst sein, dass die Einhaltung solcher Massnahmen typischerweise eine geeignete Behörde zur Kontrolle und Durchsetzung voraussetzt. Die alleinige Aufstellung von Verboten ist einfach, die Durchsetzung jedoch ressourcenaufwändig. Zudem müssen Verbote für alle vergleichbaren Gruppen auch gleichermassen gelten. Nur so können konfliktbehaftete Privilegien verhindert werden.

Hinsichtlich der Privilegien könnte man die «ökonomische Anreize», die im Unterkapitel 4.5.4.4. angesprochen wurden, als ähnlich problematisch sehen. Die erwähnte aktive und dynamische Preisgestaltung könnte Sport- und Freizeitaktive räumlich wie auch zeitlich lenken. Allerdings sollten bei Preissteigerungen und flexiblen, nachfrageabhängigen Preisen ethische Überlegungen mitspielen. Denn faktisch schliesst man damit potenzielle Nutzer\*innen auf Grund ihrer finanziellen Verhältnisse von der Nutzung aus, während sich wohlhabende Nutzer\*innen kaum durch solche Massnahmen beeinflussen lassen. Besser wären wohl Vorschläge zur generellen Einschränkung der Mitnahme von Fahrzeugen wie dem Mountainbike mit Transportunternehmen, wie es im Positionspapier des Schweizer Natur- und Umweltschutzes<sup>115</sup> als effiziente Methode der Lenkung vorgeschlagen wird (Mountain Wilderness *et al.*, 2019: 6).

Abschliessend für dieses Unterkapitel fasst Froitzheim (2002, in: Volz und Mann, 2006: 26) die Wirkung von strikten Regelungen folgendermassen zusammen:

*«Versuche durch pauschale fachgesetzliche Regelungen Konflikten zu begegnen, wie z.B. das Festlegen von Mindestbreiten für das Radfahren und Reiten auf Waldwegen (§37(3) LWaldG Baden- Württemberg), führten nicht zu einer Entschärfung der Problematik, sondern verstärkte vielmehr die Auseinandersetzung zwischen den beteiligten Akteuren» (Froitzheim 2002: 15; 91).*

## 5.9. Umsetzungsschwierigkeiten und Effektivität

Nicht alle Massnahmen werden überall gleich gut funktionieren und bei vielen darf die Effektivität kritisch hinterfragt werden. Im Folgenden werden ausgewählte Schwierigkeiten beleuchtet, die bei verschiedenen der bereits beschriebenen Massnahmen die Effektivität beeinträchtigen könnten.

### 5.9.1. Entscheidungsträger\*innen und Expertise

Damit Massnahmen auf Akzeptanz stossen und effektiv sind, müssen sie nutzungsgerecht sein. Oft sind die Entscheidungsträger\*innen für den Einsatz von Massnahmen erfahrene Leute aus der Politik. Diese verfügen jedoch selten über genügend Expertise im Bereich der Natursportarten. Oft sind es Laien beziehungsweise Aussenstehende, welche die Bedürfnisse der Nutzer\*innen nicht fundiert einschätzen können. Sie sind auf das Wissen von Fachpersonen

---

<sup>114</sup> in ihren Worten «Steuerungsmassnahmen durch Ordnungsrecht»

<sup>115</sup> Mountain Wilderness, Pro Natura, Stiftung Landschaftsschutz, WWF, Birdlife



angewiesen, weshalb es zentral ist solche Expert\*innen mit vertieftem Verständnis der betroffenen Sportarten (oft MTB, Wandern und Trailrunning) in die Umsetzung der Koexistenz-Massnahmen einzubinden<sup>116</sup>.

## 5.9.2. Landschaftswirkungen von Infrastrukturen

Touristische Installationen beziehungsweise Infrastrukturbauten werden oft als störende Elemente im Gesamtbild der naturnahen Berglandschaft gesehen. Da diese Infrastrukturen immer für bestimmte Nutzer\*innen konzipiert und erstellt werden, können sie von anderen Nutzer\*innen schnell als Bevorzugung oder, als für sie nachteilige, Inbesitznahme von Landschaftsräumen aufgefasst werden und können dadurch gemäss Mann (in Müller und Allemann, 2018: 5) indirekte Konflikte herbeiführen. Als Konfliktgrund gelten dabei bereits Spuren einer ungewünschten Nutzung beziehungsweise der Anwesenheit anderer Nutzer\*innen. Infrastrukturen aller Art können eine eben solche Spur darstellen. Obwohl die Interviews darauf hindeuten, dass Landschaftswirkungen im Sinne der Verbauung der Landschaften mit E-MTB-spezifischen Infrastrukturen nicht stattfinden, werden natürlich Bikeinfrastrukturen wie Flowtrails für Biker\*innen erstellt, die von E-MTBs mitgenutzt werden.

Es kann argumentiert werden, dass E-MTBs von anderen Wegnutzer\*innen wahrscheinlich nicht speziell von MTBs unterschieden werden, was ihre Einwirkungen auf die Landschaft betrifft. Deshalb sollte dies auch kein Grund sein, weshalb E-MTBs bezüglich ihren Landschaftsauswirkungen auf mehr Widerstand stossen als konventionelle MTBs.

Schlussendlich findet bei Landschaftsveränderungen auch immer ein Gewöhnungsprozess statt (Lehmann, Steiger und Weber, 2007: 30). Solche Effekte kann man auch bei sehr auffallenden Infrastrukturen wie Skiliften beobachten. Grundsätzlich hat sich die Gesellschaft auch stark an die alpine Kulturlandschaft angepasst, die fast ausschliesslich von der Jahrhunderte andauernden land- und forstwirtschaftlichen Nutzung geprägt wurde (Bätzing, 2017). Auch an immer noch aktuelle Meliorationsprojekte mit grossen Landschaftswirkungen in der alpinen Landwirtschaft konnten sich viele Menschen gewöhnen. Vielleicht lässt sich künftig auch eine derartige Gewöhnung an touristische MTB-Infrastrukturen wie stark ausgebaute Wege feststellen.

### 5.9.2.1. Kanalisierung und Entflechtung durch neue Strecken

Der Bau von Bikestrecken ist ein aktuelles Phänomen mit teilweise erheblichem Einfluss auf das Landschaftsbild. Alle Projektbeschreibungen von neuen Bikestrecken, darunter zum Beispiel der Beschreibung des Ende Juni 2019 eröffneten Flowtrails der Bergbahnen Marbachegg für die Beantragung von NRP<sup>117</sup> Geldern, preisen neue Biketrails als Kanalisierungsmassnahme an (Fankhauser, 2018: 1). Gemäss der Theorie sollen Biker\*innen so freiwillig die speziellen Abfahrtstrails nutzen und so umliegende Gebiete, Wege und damit auch das Landschaftsbild entlasten. Dass dies funktioniert, zeigt gemäss Michael Wild (11.1.2019) die Eröffnung der A-Line im Gebiet von

---

<sup>116</sup> Thomas Giger schreibt zu diesem Thema im Blog des Ridemagazins (2019): [www.ride.ch/de/news/viele-wanderer-haben-keine-ahnung-aber-eine-klare-meinung](http://www.ride.ch/de/news/viele-wanderer-haben-keine-ahnung-aber-eine-klare-meinung), Zugriff: 4.9.2019.

<sup>117</sup> NRP = Neue Regionalpolitik, [regiosuisse.ch](http://regiosuisse.ch) als Plattform für Projekte der Schweizer Regionalentwicklung.

Davos-Klosters. Diese Freeridestrecke von der Gotschna Mittelstation nach Klosters hat gemäss Wild dazu geführt, dass die stark auf Freeride und Downhill fokussierten Fahrer\*innen, die im Gebiet zwischen dem Weissfluhjoch und der Schatzalp vor 2008 oft abseits der Wege fuhren, verschwanden. Trotz diesem Positivbeispiel sind sich nicht alle Expert\*innen einig, ob neue Abfahrtsstrecken effektiv Mountainbiker\*innen auf gewisse Gebiete zu konzentrieren vermögen. Expert\*innen teilen auch Befürchtungen, dass neue Strecken neue Biker\*innen anlocken, die bisherigen allerdings weiter verstreut im Gelände bleiben. Dass die speziellen und spektakulären Abfahrtsstrecken eine gewisse Gruppe von extremen Biker\*innen kanalisieren können, scheint nachvollziehbar. Es werden zunehmend ebenfalls spektakuläre, allerdings oft sehr einfache, massentaugliche Strecken gebaut. Bei derartigen Bauten ist es fraglich, ob sie Freerider\*innen anziehen können, die eigentlich auf der Suche nach anspruchsvollen Strecken sind.

### 5.9.2.2. Flowtrails

Flowtrails können als Beispiel für solche oft einfach zu fahrenden Strecken. Lange Zeit galten MTB-Strecken, wie der 2008 erbaute und schweizweit erste Flowtrail in Flims (Runcatrail), als seltene Infrastrukturen (Woodtli und Fry, 2016). Seit einiger Zeit jedoch kann der Bau einer Vielzahl solcher Strecken beobachtet werden<sup>118</sup>. Diese Flowtrails haben als Hauptzielgruppe eher Biker\*innen auf Einsteigniveau im Fokus, weswegen ein grosser Teil der E-MTB Nutzer\*innen ebenfalls gut in diese Zielgruppe passen. Die E-MTBs können diese Entwicklung stärken, wobei die Strecken mit grosser Wahrscheinlichkeit ohnehin gebaut werden. Den Flowtrails könnte durch die Elektrifizierung der Bikes weiteren Auftrieb verliehen werden.

Man muss sich bewusst sein, dass diese Wege tendenziell breiter und besser ausgebaut sind als einfache, schmale Wanderwege (IMBA und BLM, 2018: 76). Dies wird gemacht, um die Strecken für eine grössere Interessensgruppe interessant zu gestalten. Auch Neueinsteiger\*innen im Bikesport sollten die Strecken gut befahren können. Dieser vermehrte Ausbau führt wiederum zu erhöhter Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in Form von Wegen, die sich als braune Schlangen oder Narben die Hänge hinunterziehen.

Die allgemeine Tendenz zu besser ausgebauten Wegen in den Alpen kann als Entwicklung weg von naturnahen Wegen gesehen werden. Als unerwünschter Nebeneffekt der besseren Begeh- oder Befahrbarkeit der Wege werden stark ausgebaute Wege von vielen Nutzenden kritisch betrachtet, da die Wege zunehmend monotoner und das unmittelbare Umfeld des Wegnutzenden, als stärker vom Menschen geprägt wahrgenommen werden könnten (Fischer, Lamprecht und Stamm, 2015: 66, 71-73, 78, 79; Rikus, Fischer und Lamprecht, 2015: 67-69; Ruschetti, Nabitz und Voll, 2014: 36). Im Positionspapier verschiedener Landschafts- und Umweltschutzorganisationen wird über den Bau von neuen Weginfrastrukturen geschrieben, dass

---

<sup>118</sup> Liste von Flowtrails (ohne Anspruch auf Vollständigkeit): Flowtrail Leukerbad, Corviglia, Foppettas und WM Trail im Engadin, Sunnegga in Zermatt, Blue Salamander in Flumserberg, Neverend in Flims, Samnaun, Marbachegg im Entlebuch, Hörnlitrail in Arosa, Flowline in der Lenzerheide, Chotatai-Trail in Verbier sowie einige geplante Projekte wie der Trail im Glarnerland oder auch am Thunersee bei Beatenberg.

«[e]ine Entflechtung [durch neue Wege] (...) oftmals zu einer zunehmenden Zerschneidung von Landschaft und Lebensräumen und zu einem erhöhten Landverbrauch [führt]» (Mountain Wilderness; et al., 2019: 4)».

Stark ausgebaute Strecken mit grossen Hindernissen, beispielsweise hohen Holzstrukturen, grossen Sprungtischen etc. (Freeride-Strecken) werden hingegen als weniger vom E-MTB-Boom beeinflusst eingeschätzt, da diese Strecken an andere Anspruchsgruppen im Freeridebereich adressiert sind, die bisher wenig vom Boom der elektrischen Unterstützung ergriffen wurden. Die befragten Expert\*innen sehen im Moment noch keine grosse Zielgruppe in ausschliesslich abwärtsorientierten Biker\*innen für motorisierte Downhill- oder Freeridebikes. E-Bikes im Downhillsegment sind noch immer die absolute Ausnahme.

### 5.9.3. Erreichung von Anspruchsgruppen

Da die Sport- und Freizeitaktiven als Nutzende der Wanderwege eine sehr breite und heterogene Gruppe bilden, gestaltet es sich aufwändig, alle gewünschten Nutzer\*innen zu erreichen. Deshalb ist es wichtig Sensibilisierungsmassnahmen und die Kommunikation ganz allgemein auf vielseitiger Weise anzugehen. Dabei sind sogenannte Multiplikatoren sowie Kommunikationsschleusen zentrale Elemente.

Als Multiplikatoren geben Müller und Allemann (2018: 10, 12) passende Beispiele für die Sensibilisierung von Wanderweganspruchsgruppen. Sie nennen dabei Tourismusdienstleister wie Destinationen, Tourismusorganisationen, Hotellerie, Gastronomie, Transportbetriebe wie Bergbahnen, PostAuto, RhB, aber auch Gemeinden, Bezirksleiter\*innen sowie Wanderleiter\*innen als geeignet.

Ergänzend können beispielsweise auch Bikeguides, Bike- und Sportgeschäfte genannt werden. Wohl aktuell enorm wichtig sind Social Media Influencer (Schach und Lommatzsch, 2018). Die digitalen Meinungsführer\*innen könnten auf sozialen Netzwerke für die Themen der Koexistenz sensibilisieren und vor allem jüngere Generationen sehr einfach und effizient erreichen. Neben geeigneten Multiplikatoren sind Kommunikationsschleusen sehr wichtig. Speziell aufgrund der grossen Streuung der Sport- und Freizeitaktiven in den alpinen Landschaften ist die Wahl dieser «Schleusen» sehr wichtig, damit die Zielgruppen überhaupt effizient erreicht werden (Pütsch *et al.*, 2005: 31, 32). Die Übersicht auf Abbildung 12 zeigt die fünf Schleusenarten mit jeweiligen Beispielen. Oft können verschiedene Gruppen jedoch nicht an der gleichen «Schleuse» angesprochen werden. Schneider (21.11.2018) nennt ein Beispiel zu Ausrüstung. Während E-MTBs fast ausschliesslich in spezialisierten Fahrradgeschäften gekauft werden und die Kunden dort gut angesprochen werden können<sup>119</sup>, können Wanderschuhe heutzutage überall gekauft werden. Das macht es offensichtlich schwerer, Wandernde über die Ausrüstungsbeschaffung anzusprechen. Ferner kann es sinnvoll sein, Unterschiede wie die Herkunft der Wanderwegnutzenden miteinzubeziehen. Dicks und Spittler (2002: 2) betonen, dass man Einheimische am besten über Sensibilisierung in lokalen Vereinen erreiche.

---

<sup>119</sup> Siehe Absatz «Erreichung der Zielgruppen» im Kapitel 4.5.4.2. «Sensibilisierung und Kommunikation»



Abbildung 11: Kommunikationsschleusen nach Pütsch et al. (2005: 32)

Im Unterkapitel 4.5.4.2. «Sensibilisierung und Kommunikation» wurde bereits angesprochen, dass Wanderer\*innen mit bisherigen Sensibilisierungsmassnahmen zur Koexistenz weniger gut erreicht wurden wie MTBer\*innen. Zudem sind, gemäss verschiedenen Arbeiten, Konflikte zwischen Bikenden und Wandernden asymmetrisch. Wanderer\*innen scheinen sich öfters von MTBer\*innen gestört zu fühlen als umgekehrt (Carothers, Vaske und Donnelly, 2001: 48; Rupf, 2016: 3). Eine Folgerung daraus könnte sein, dass der Fokus auf die Wanderer\*innen als prioritär zu sensibilisierender Gruppe sinnvoll beziehungsweise am effizientesten ist<sup>120</sup> – zumal dies auch die grösste Nutzergruppe der Wanderwege ist. Da in den Interviews, mit kaum einer Ausnahme, Rücksicht als die wichtigste Zutat für ein konfliktfreies Miteinander verschiedenster Nutzer\*innen auf den Wegen gepriesen wird, ist eine Konsequenz daraus, dass Sensibilisierung für ein rücksichtsvolles Verhalten eine effiziente Massnahme zur Konfliktmitigation sein muss.

#### 5.9.4. Frühzeitiger Einbezug aller Akteure

Nicht nur die Erreichung der Zielpersonen von Sensibilisierungsmassnahmen ist wichtig. Speziell das frühzeitige Erreichen und Miteinbeziehen von Akteuren aus dem Naturschutz ist beispielsweise bei der Planung von baulichen Entflechtungsmassnahmen zentral. Vor allem bei grösseren Lenkungs- und Entflechtungsprojekten, bei denen bauliche Eingriffe in die Landschaft nötig sind, können Umweltschutzorganisationen stark die Umsetzung erschweren. Grund dafür ist das Schweizer Verbandsbeschwerderecht, welches den grösseren Umweltschutzverbänden beziehungsweise -organisationen<sup>121</sup> zugesprochen wird. Obwohl dies die Umsetzung von Entflechtungsmassnahmen verlangsamen kann und teils verhindert, ist es ein unbestrittener Garant, dass bei Massnahmen zur Konfliktvermeidung, neben den sozialen auch

<sup>120</sup> Natürlich ist zu berücksichtigen, dass Mountainbikende, ungeachtet ihres Konfliktempfindens, gewisse Verhaltensregeln zur gemeinsamen Wegnutzung kennen müssen, was eine Sensibilisierung voraussetzt. Allerdings empfinden viele Expert\*innen die Gruppe der (E-)MTBer\*innen als gut durch bisherige Sensibilisierung erreicht.

<sup>121</sup> Bsp.: Espace Suisse, WWF, Vogelschutz, Heimatschutz, Pro Natura, SAC, Stiftung Landschaftsschutz, Naturfreunde, VCS, Schweizer Wanderwege, Greenpeace, Jagd, Alpen Initiative, Mountain Wilderness, etc.

ökologische Aspekte mitberücksichtigt werden. Deshalb ist der angesprochene, frühe Miteinbezug entscheidend, um früh Anliegen des Naturschutzes in die Planung einzubauen und mit tragfähigen Kompromissen die Anwendung des Verbandsbeschwerderechts und somit Verzögerungen zu verhindern. Es ist denkbar, dass das Verbandsbeschwerderecht nicht nur positive ökologische, sondern auch soziale Aspekte hervorbringt, z.B. wenn als dessen Folge weniger monofunktionale Spezialbauten für einzelne Nutzergruppen errichtet werden oder aufgrund verhinderter Bauten weniger Kontroversen über die ökologische Nachhaltigkeit der touristischen Nutzung der Wanderwege aufkommen.

Das Verbandsbeschwerderecht fördert die vorausschauende und ganzheitliche Planung von Entflechtungsmassnahmen und deren ökologische und soziale Nachhaltigkeit. Es führt zum frühen Einbezug aller Beteiligten, speziell der Naturschutzorganisationen und gibt diesen eine stärkere Stimme.

### 5.9.5. Herausfordernde Entflechtung

Entflechtung im Sinne von Nutzertrennung ist gemäss den Resultaten aus den Interviews eine der effektivsten Massnahmen für die Verhinderung von Konfliktpotenzial auf vielgenutzten Wegstrecken. Attraktive Entlastungswege haben einen Mehrwert für die Nutzer\*innen und fördern damit die freiwillige Nutzung von Alternativen. Dies wirkt oft besser als starre Vorschriften<sup>122</sup>. Mit der bereits angesprochenen digitalen Vernetzung der Nutzer\*innen lassen sich Wegnetzanalysen immer schneller und genauer durchführen, ein weiterer Pluspunkt für die lösungsorientierte Entflechtung.

Ein solches Vorgehen kann sich durchaus wünschenswert anhören. Es sollten jedoch auch einige Argumente erläutert werden, wieso auch diese scheinbar einfache Variante viele Herausforderungen birgt. Sinngemäss soll dies aufzeigen wie alle Massnahmen stets auch Nachteile oder Herausforderungen bergen, die Lösungsansätze verkomplizieren.

Räumliche Entflechtungen beinhalten bauliche Massnahmen wie die Neuanlage von zusätzlichen Wegführungen. Dabei wird offensichtlich in das Landschaftsbild eingegriffen, Flächen verbraucht, Lebensräume verändert und verkleinert und Flora sowie Fauna gestört. Auch wenn bereits zwei parallele Wege bestehen, beinhalten solche Massnahmen oft den weiteren Ausbau der Wege, um diese für eine breite Zielgruppe ansprechend zu gestalten und Nutzende durch spezielle Attribute der Wege zu lenken. Auch dies kann die Natur beeinträchtigen. Deswegen treten fast unweigerlich Meinungsverschiedenheiten mit Umweltschutzverbänden und natur- und umweltaffinen Nutzer\*innen auf. Dies führt oft zu Einsprachen über das zuvor beschriebene Verbandsbeschwerderecht.

Wenn die grossen Hürden genommen sind und beispielsweise ein neuer Weg bereits bestimmte Nutzer\*innen kanalisiert, sind die Herausforderungen allerdings nicht überwunden. Gruppen, die keinen neuen und attraktiven Weg erhalten haben, können sich benachteiligt fühlen. Langjährige Nutzer\*innen verschiedener Niveaus können die Wegänderungen bemängeln, da diese gewisse Wegbeschaffenheiten bevorzugen, die durch die Eingriffe eventuell

---

<sup>122</sup> Siehe Unterkapitel 5.3. «Harte Massnahmen sind zu vermeiden»

verloren gegangen sind. Für die einen sind die neuen Wege zu wenig natürlich und abwechslungsreich, für die anderen zu naturbelassen und rau.

Man muss bei diesen Projekten im Auge behalten, ob sie die Nutzer\*innen wirklich kanalisieren. Es kann ebenso der Fall sein, dass die neuen, attraktiven Wege bloss mehr neue Nutzende anlocken, die bisherigen allerdings weiterhin das ganze Wegnetz nutzen und in die Landschaft streuen. Damit wären Konfliktpotenziale trotz beträchtlichen Investitionen kaum verringert. Am wenigsten herausfordernd scheint die Lenkung von Personen, die einfache, gut ausgebaute Wege bevorzugen, da sich diese durch vereinfachte Wanderwege lenken lassen. Oft greifen diese E-Biker\*innen auf signalisierten Routen zurück, zu denen bereits alle wichtigen Informationen bequem erhältlich sind. Da in dieser Arbeit bereits festgehalten wurde, dass sich zur Zeit der allergrösste Teil der E-Mountainbikenden auf einfachen Wegen aufhält, darf dies aus Sicht eines Besuchermanagements positiv gewertet werden.

### 5.9.6. Finanzierung

Während den Interviews wurde klar, dass die Finanzierung von Entflechtungsprojekten ein weiteres Umsetzungshindernis darstellt. Auch die Umverteilung von Mehreinnahmen durch E-MTBer\*innen und Reinvestition in den Unterhalt der Bike- und Wanderwege gestaltet sich gemäss Touristiker\*innen schwierig.

Eine Massnahme kann sein, vermehrt auf Crowd-Funding Projekte zu setzen, wie es bereits öfters zur Mitfinanzierung von Projekten gemacht wird<sup>123</sup>. Damit kann vermieden werden, dass sich andere Nutzer\*innen benachteiligt fühlen, weil Ressourcen für eine andere Gruppe eingesetzt wurden. Gleichzeitig zeigt die (E-)MTB-Community so den Willen, bei Lösungen mitzuhelfen und direkt die genutzte Infrastruktur mitzutragen, was bei der Nutzung der Wanderwege nur indirekt der Fall ist<sup>124</sup>.

### 5.9.7. Übersensibilisierung und Kommunikation

Als eine Essenz der Arbeit kann die Wichtigkeit von Sensibilisierung als ein relativ günstiges, nicht invasives und zielgerichtetes Mittel gegen Konflikte hervorgehoben werden. Gerade deshalb ist es wichtig, auf mögliche Kehrseiten aufmerksam zu machen.

In verschiedenen Interviews wurde beim Thema Sensibilisierung auf die Gefahr einer unnötigen Hervorhebung oder Überstilisierung und damit zu viel Aufmerksamkeit hingewiesen.

Die Abdeckung des Themas «Mountainbike» durch die Medien mag teilweise förderlich für das Verständnis und damit die Koexistenz sein. Oft sind die Beiträge aber negativ und prägen ein überspitztes Bild eines alarmierenden Zustandes, zum Beispiel der gemeinsamen Nutzung der

---

<sup>123</sup> Flowtrail Beatenberg bzw. «Heartbeattrail» (<https://wemakeit.com/projects/heartbeat-trail-beatenberg>, Zugriff: 18.7.2019), Flowtrail Marbachegg (<https://www.funders.ch/projekte/flowtrail-marbachegg>, Zugriff: 18.7.2019) oder Zugerbergtrail (<https://www.ibelieveinyou.ch/ibiy-ch/src/#!/projectdetail/5340/bike-trail-zugerberg-fuer-mehr-spass-auf-dem-berg>, Zugriff: 18.7.2019).

<sup>124</sup> Die Finanzierung der Wanderwege basiert grösstenteils auf einer Mischfinanzierung von Kanton und Gemeinden. Kleinere Teile machen Freiwilligen- und Zivildienstarbeiten sowie Mitglieder-/Gönnerbeiträge und Spenden an die kantonalen Wanderwegverbände sowie die Schweizer Wanderwege als Dachorganisation aus.

Wege, der oft weit über die Dringlichkeit der realen Vorkommnisse hinausschiesst und eine polemische Behandlung des Themas auslöst. Erhitzte Debatten der breiten, nicht betroffenen, Gesellschaft über Probleme, die real kaum bestehen, können wiederum politischen Druck und überstürzte Regulierung herbeiführen. Ein solches Momentum kann gar missbraucht werden, um Anliegen, wie die Förderung von baulicher Wegtrennung, politisch durchzubringen. Als eine Art Teufelskreis können die neuen, gegebenenfalls einschränkenden Regeln durchaus die bestehenden Konflikte verschärfen. Eine gesunde Balance aus gezielter, sachlicher Information und umfassender Erreichung der Anspruchsgruppen ist demnach für eine nachhaltige Sensibilisierung zentral. Es ist durchaus möglich, dass erst gewisse Sensibilisierungsmassnahmen solche Medienaufmerksamkeit und -reaktionen hervorrufen.

Sensibilisierung soll deshalb möglichst direkt die gewünschten Gruppen ansprechen.

Inhaltlich kann es förderlich sein, wenn Sensibilisierungskampagnen konflikt- oder naturschutzrelevante Fakten bereitstellen, ohne diese zu werten. Diese Fakten können als Informationsgrundlage dienen, auf deren Basis Nutzer\*innen selbstbestimmend ihr Verhalten reflektieren und anpassen können (Varmola und Sievänen, 2004: 200).

Mönnecke und Wasem (2004: 17) vertreten die Meinung, dass mangelnde Information zu Kommunikationsproblemen zwischen verschiedenen Nutzergruppen führen kann. Vor allem bei der Kommunikation von formellen oder informellen Regeln und den Perspektiven der Gruppen können diese Kommunikationsschwierigkeiten wiederum zu Konflikten führen. Ähnliches haben schon Dicks und Spittler (2002: 2) als Fazit aus der damals stattgefundenen Expertentagung zu Konflikten und Kooperationen im Wander- und Radwanderbereich gezogen. In der daraus hervorgehenden Pressemitteilung schreiben sie:

*«Die Veranstaltung machte deutlich, dass mehr gleiche Interessen als Gegensätze zwischen den beiden Nutzergruppen bestehen. Die vielfach diskutierten Interessensgegensätze sind tatsächlich kaum vorhanden. Das Problem wird eher in der fehlenden Kommunikation gesehen, (...).»*

Dass solche Ansichten nichts neues sind, zeigt die Arbeit von Moore (1994: 28) mit dem Titel «Conflicts on multiple-use trails», in der er beschreibt, dass effektive Kommunikation sowie Bildung die Haupttreiber gegen Konflikte auf Wanderwegen darstellen. Moore zitiert darin Merriman, der bereits 1988 Bildung und Kommunikation einer gemeinsamen «Trail-Etiquette» als Schlüssel zur Behebung von Konflikten mit Mountainbiker\*innen beschrieb. Was damals galt, scheint heute, mit der Ausbreitung der E-MTBs und der starken Nutzung der Wanderwege erneut in den Vordergrund zu rücken.

### 5.9.8. Folgeprobleme

Eine natürliche Massnahme oder Reaktion auf wachsende Zahlen von Erholungssuchenden auf den Wanderwegen ist das zeitliche oder räumliche Ausweichen oder Substituieren von Erlebnissen auf (zu) fest genutzten Wegen mit neuen, abgelegeneren Alternativen. Dies kann Konfliktpotenziale verlagern beziehungsweise ausbreiten. Zudem kann es negative Auswirkungen

auf die Natur und Konflikte zwischen verschiedenen Nutzer\*innen sowie zwischen Wanderwegnutzer\*innen und Einheimischen beziehungsweise in erster Linie Landbesitzer\*innen haben (Mönnecke und Wasem, 2004: 17). Auf mögliche Konflikte durch Ausweich- beziehungsweise Substitutionseffekte wiesen verschiedene Gesprächspartner\*innen hin. Künftig könnte dieses Thema an Aktualität gewinnen, wobei E-MTBs eine doppelte Rolle spielen könnten. Einerseits führen sie potenziell zur Zunahme des Crowdings. Andererseits stellen sie selbst wiederum ein passendes Mittel dar, um den vielfrequentierten Wegen auszuweichen, wie bereits an früherer Stelle beschrieben.



## 6. Fazit

Dieses letzte Kapitel schliesst zusammenfassend ab und zeigt auf, was während künftiger Beschäftigungen mit dem Thema beachtenswert und spannend ist. Darüber hinaus wird die Arbeit reflektiert und kritisch hinterfragt.

### 6.1. **Haupterkenntnisse**

In den folgenden Abschnitten sollen noch einmal einige wichtige Punkte aus den Erkenntnissen aus den Interviews sowie Überlegungen und Verknüpfungen aus der Diskussion aufgegriffen werden, die besonders relevant erscheinen.

- **Ein E-MTB-Boom existiert. Die Beschäftigung damit ist unerlässlich.**

Ein Blick auf die aussergewöhnliche und stetige Zunahme der Verkaufszahlen von E-MTBs über die letzten Jahre bestätigt einen Boom. Laut dem Verband «Velosuisse» stiegen beispielsweise die Verkäufe von E-MTBs im Jahr 2018 um 50.6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Mit den Zahlen steigt ebenfalls die gesellschaftliche und touristische Beschäftigung mit dem Thema wie aktuelle Projekte und Medienbeiträge unterstreichen.

Expert\*innen-Einschätzungen lassen annehmen, dass dieser Boom mittelfristig weiter ansteigen und längerfristig auf hohem Niveau stagnieren wird. E-Mountainbiking ist bereits wichtiger Teil des Sommertourismus, dessen Bedeutung aufgrund langfristiger klimatischer wie auch gesellschaftlicher Entwicklungen zunehmen wird.

Da sich der Boom in einer Anfangsphase befindet, besitzt er eine hohe Dynamik. Zurzeit findet eine Verbreiterung des E-Mountainbikings statt. Die Elektrifizierung umfasst zunehmend mehr Segmente des Bikesports und führt damit auch zu einer Verbreiterung der Nachfrage und dem Ausbau touristischer Angebote.

Um Konflikte präventiv zu verhindern muss proaktiv mit dieser dynamischen Entwicklung umgegangen werden. Die Beschäftigung mit den E-MTBs – speziell in alpinen, touristischen Berggebieten – ist unerlässlich.

- **Spezifische Eigenschaften der E-MTBs führen kaum zur Zunahme des Konfliktpotenzials.**

Der elektrische Unterstützungsmotor beeinflusst festgefahrene und emotionale Einstellungen und Ansichten zur Art, wie man die Freizeit gestalten und speziell «Naturesportarten» ausüben soll. Als junge, moderne Nutzung der Wanderwege lösen E-MTBs bei klassischen Nutzergruppen wie den Wandernden, aber auch konventionellen Mountainbikenden, Ängste aus, dass bisherige Nutzungen massgeblich beeinträchtigt werden. Der spezifische Unterschied zwischen E-MTBs und konventionellen MTBs an sich führt hingegen kaum zu Konflikten.

Passender sieht man den E-MTB Boom als Teil der generellen quantitativen Steigerung und Intensitätszunahme<sup>125</sup> des Sommertourismus in Bergregionen. Diese allgemeine Zunahme von Frequenzen auf den Wanderwegen kann hingegen das Konfliktpotenzial steigern.

- **Mit der steigenden Anzahl an E-Mountainbikenden nehmen Konfliktpotenziale zu – jedoch auch die professionelle Beschäftigung mit dem Thema und Gewöhnungseffekte.**

Der E-MTB-Boom führt natürlicherweise zur gesellschaftlichen Beschäftigung mit dem Thema E-MTB und Koexistenz. Von Diskussionen der Wanderwegnutzenden selber, über die zunehmende Anzahl von Produkten und Dienstleistungen für E-Mountainbiker\*innen, bis zur professionellen Weiterentwicklung von touristischen Präventionsmassnahmen beschäftigt sich ein Grossteil der Gesellschaft auf irgendeine Weise mit dem Boom und dessen Auswirkungen. Das Thema wird dadurch immer alltäglicher und eine konfliktreduzierende Gewöhnung tritt ein. Besonders langfristig hat dieser Effekt das Potenzial zur Beseitigung von Konflikten. Spätestens, wenn sich vermehrt Generationen auf den Wanderwegen aufhalten, die mit dem E-MTB sozialisiert wurden, wird die Legitimität der motorunterstützten Bikes wohl kaum noch in Frage gestellt werden. Eine wichtige Rolle im Prozess der Professionalisierung im Umgang mit dem E-MTB-Boom kann auch von der, im September 2019 gegründeten, «IMBA Schweiz» erwartet werden, da diese national die Interessen der Mountainbikenden besser zu vertreten versucht (Ride Bikestyle Magazin; Egger, 2019: 26). In den Tourismusdestinationen gehört es inzwischen zum Standard, dass sich verschiedene Personen und Stellen täglich schwerpunktmässig mit Koexistenz und E-MTBs beschäftigen. Ein Paradebeispiel ist die zurzeit siebenköpfige Trailcrew in Davos, aber auch die etlichen E-MTB spezifischen Angebote im ganzen Kanton Graubünden.

Neben frühzeitig getroffenen Massnahmen und zunehmend professionalisiertem Umgang mit dem Thema führen auch parallele Entwicklungen wie die steigende Akzeptanz von Strassen-Pedelecs, die auf die E-MTBs abfährt oder die ausbleibende Beeinträchtigung der Situation für Wandernde und konventionelle Bikende zur Gewöhnung und damit längerfristig zu gesenktem Konfliktpotenzial.

Ein restriktiver Umgang und eine späte ernsthafte Auseinandersetzung mit dem Boom verlangsamt solche Gewöhnungsprozesse.

- **Durch die emotionale, polarisierende Debatte erhält das Thema Präsenz.**

Offene Konflikte sind selten und steigen weniger schnell an als die Zahl der E-Mountainbikenden. Dass das Thema dennoch derart Beachtung erhält, liegt zu einem grossen Teil an den Medien. Grund dafür kann die Emotionalität des Themas sein. Dazu trägt neben Ängsten und Skepsis gegenüber neuen Entwicklungen, die Symbolik bei, die auf die Bikes übertragen wird. Eine Aussage dieser Arbeit verdeutlicht dies passend: Gleichzeitig können die E-MTBs von der einen Gruppe als Mittel zur Flucht aus dem naturfernen und technisierten Alltag und von einer anderen als störendes Symbol eben dieses technisierten Alltags wahrgenommen werden. Das Thema polarisiert die teilweise festgefahrenen

---

<sup>125</sup> Intensität im Sinne von Ausweitung auf schwierig zugängliche Gebiete.

Meinungen weiter. Speziell technische Geräte und die Motorisierung können identitätsstiftend sein und zu emotionalen Diskussionen führen (Poser, 2019; Roggenbuck, 2000: 17).

Fast jeder hat eine klare Meinung zu E-MTBs, wobei Medienbeiträge oft dafür verantwortlich gemacht werden können, dass solche subjektiven Ansichten und aufgeblasene Einzelfälle zu einer polemischen gesamtgesellschaftlichen Diskussion des Themas führen.

Die Kommunikation von Fakten zu Nutzerkonflikten kann zu einer sachlicheren Diskussion und damit zur Reduktion von latenten Konfliktpotenzialen führen. Zu solchen Fakten gehören beispielsweise handfeste Daten zu Nutzerfrequenzen auf Wegen, wissenschaftlich fundierte Beurteilungen des Sicherheitsrisikos verschiedener Wanderwegnutzungen etc.

- **Die Gruppe der E-Mountainbikenden ist vielschichtig – das kann Präventionsmassnahmen erschweren aber auch die Konfliktbrisanz relativieren.**

Ein Grossteil der E-MTB-Nutzer\*innen kann als Stadtfahrer\*innen charakterisiert werden und hat somit keinen direkten Einfluss auf die Konfliktsituation auf Wanderwegen.

Für die alpine Berglandschaft bestehen dennoch vier relevante Nutzergruppen: Arbeitstätige mit beschränkter Freizeit, ältere Menschen, ambitionierte Sportler\*innen sowie Neueinsteiger\*innen/spontane Mietkund\*innen. Deren unterschiedliche Eigenschaften und Gewichtung verschiedener Motive können die Kommunikation und Sensibilisierung für Themen der Koexistenz erschweren. Die Lenkung durch Anreize wie spezifische Bikestrecken ist aufgrund verschiedener Präferenzen herausfordernd.

Pauschaler gesehen liegt die Präferenz bei E-Mountainbikenden auf fahrtechnisch einfachen, gut erschlossenen und signalisierten Wanderwegen. Dies beschränkt Konflikte faktisch auf die vielgenutzten Teile des Wegnetzes rund um Tourismusdestinationen und Bergbahnen.

Ein Motiv, das sich die verschiedenen Untergruppen der E-Mountainbikenden teilen, ist das Naturerlebnis. Als Hauptmotiv deckt sich dieses grundsätzlich mit dem aller Sport- und Freizeitaktiven in der Berglandschaft und schliesst damit Konflikte aus unvereinbaren Motivationen zur Nutzung der Wege weitestgehend aus. Motive welche das E-Mountainbiking von anderen Nutzungen, allen voran dem konventionellen Bikesport, abhebt und die Sportart massentauglich macht, sind die Reduktion der erforderlichen Leistung und die Zeitoptimierung. Speziell die Zeitoptimierung trifft den Zeitgeist unserer Gesellschaft und gilt, neben den anderen Motiven wie dem Wunsch nach entschleunigtem Naturerlebnis, als Grund für den Boom der E-MTBs.

Die Diversität der Nutzergruppen und deren Eigenschaften innerhalb des E-Mountainbikings verdeutlicht, dass ein Grossteil der E-Mountainbikenden kaum auf schmalen Wanderwegen in den Bergregionen bewegt<sup>126</sup>.

---

<sup>126</sup> Wie erwähnt, nutzt die grosse, für diese Arbeit irrelevante, Gruppe der Stadtfahrer\*innen ihre E-MTBs für die Alltagsmobilität und ist deshalb nur in Ausnahmefällen auf Wanderwegen anzutreffen.

- **Latente Konfliktpotenziale haben vielfältige Ursachen – oft hilft gezielte Sensibilisierung und klare Kommunikation.**

Hauptkonfliktursache sind **realitätsferne Erwartungen** an die Erlebnisse auf den alpinen Wanderwegen. Weil diese Erwartungen auf vielfrequenzierten Wegen nicht erfüllt werden können entsteht dabei das Gefühl von Frustration und «Crowding» und damit erhöhte Konflikthanfälligkeit. Die Erwartungen, wie beispielsweise idyllische Einsamkeit und Ruhe der Alpen, sind durch Kultur, Medien und Werbung stark in unserer Gesellschaft verwurzelt (Backhaus, Reichler und Stremlow, 2007a: 18; Backhaus et al., 2006: 7; Lehmann, Steiger und Weber, 2007: 72). Speziell im Marketing des alpinen Tourismus und Natursportsegments suggerieren solche Alpenbilder den ersehnten Kontrast zum Alltag (Dagostin und Morandini, 2012: 68). Unerfahrene Berggänger\*innen sind für solche falschen Erwartungshaltungen besonders empfänglich, da sie auf wenig eigene Erfahrungswerte zurückgreifen können. Hinzu kommt, dass diese Gruppe sich überwiegend auf sehr gut erschlossenen Wegen bewegt. An diesen Orten können die Erwartungen an menschenleere Alpenpanoramen auf Grund der hohen Frequenzen noch weniger erfüllt werden.

Wird hingegen dafür sensibilisiert, dass das Zusammentreffen anderer Nutzer\*innen, auf den Wanderwegen zu erwarten ist, können sich die Nutzer\*innen darauf einstellen, dass Begegnungen auf den Wegen zum Erlebnis und der alpinen Landschaft dazugehören. Damit werden «Crowding» und Konfliktpotenziale verhindert.

Ähnlich können überspitzte, erschreckende Medienberichterstattungen über Konfliktvorkommnisse oder Marketingvideos, die durch Bilder von extremen Varianten des E-Mountainbikings negative Konnotationen mit E-MTBs vorantreiben, die die Erwartung prägen, dass E-MTBs gefährlich sind.

Auch hier hilft die klare Kommunikation von Fakten zur gemeinsamen Nutzung der Wege, um Vorurteile zu verhindern respektive abzubauen.

Eine weitere wichtige Ursache für latente Konfliktpotenziale ist die **Angst vor Veränderungen** und neuen Entwicklungen, die bisherige Nutzungen einschränken oder deren Qualität beeinträchtigen. Speziell bei Wandernden scheint eine gewisse Skepsis gegenüber neuen Nutzungen wie dem E-MTB naheliegend, da sie lange Zeit die alleinige Nutzergruppe darstellten.

Obwohl von annähernd deckungsgleichen Hauptmotiven für die Wanderwegnutzung ausgegangen wird, spielen teils **kontrastierende individuelle Werte** eine Rolle bei der Entstehung von Konfliktpotenzialen. Diese Werte können individuelle Bedeutungen der Aktivität auf alpinen Wanderwegen sowie die individuelle Bedeutung der Wanderwege und der alpinen Landschaft selbst sein. Differenzen können zu fehlendem Verständnis für die jeweils andere Nutzungsform der Wege führen. So steht für einige Nutzer\*innen eher das Naturerlebnis im Sinne des ganzheitlichen Erlebens einer Aktivität in der Natur, wie beispielsweise die Freiheitsgefühle beim Mountainbiking, im Vordergrund, während andere das Naturerlebnis als fokussiertes Beobachten von Wild definieren. Solche individuellen Vorstellungen können zu latenten Konfliktpotenzialen führen. Dazu gehören beispielsweise auch unterschiedliche Sichtweisen auf die Legitimität der Motorisierung von Natursportarten.

Während klare Fakten Veränderungs-Ängste minimieren, kann eine Hervorhebung der verbindenden, zwischen den Nutzergruppen ähnlichen und geteilten Werten und Motiven zu höherer gegenseitiger Akzeptanz beitragen.

- **Latente Konfliktpotenziale werden auf unmittelbare Konfliktpotenziale projiziert – Konflikte basieren auf Meinungen und subjektiven Werthaltungen, sowie realitätsfernen Vorstellungen und Erwartungen.**

Es wurde die Kategorie der unmittelbaren Konfliktpotenziale eingeführt. Diese umfasst den Unterbruch des Erlebnisses auf Wanderwegen, wenn gekreuzt und vor allem überholt werden muss, sowie den Geschwindigkeitsunterschied der verschiedenen Nutzenden. Dieser Geschwindigkeitsunterschied macht Überholmanöver erst nötig, erhöht die Anzahl Begegnungen und birgt das Potenzial des Erschreckens der zu überholenden Wanderwegnutzenden.

Insbesondere das Überholen auf schmalen Wegen kann mit einer frühzeitigen Bemerkbarmachung der schnelleren Partei, beispielsweise durch eine «Trailbell» bei Bikenden, minimiert werden.

Die zuvor beschriebenen latenten Konfliktpotenziale führen beim Antreffen von anderen Wegnutzer\*innen dazu, dass sich unmittelbare Konfliktpotenziale des Überholens, durch die Diskrepanz der individuellen Erwartungen in offenen Konflikten manifestieren. Das Kernproblem der gemeinsamen Nutzung alpiner Wanderwege basiert dementsprechend nur oberflächlich darauf, dass auf schmalen Wegen gekreuzt und überholt werden muss. Diese Begegnungen sind grösstenteils nicht vermeidbar und sollten folglich neutral bewertet werden. Der eigentliche Konfliktgrund ist die negative Wertung, die auf latenten Konfliktpotenzialen basiert.

Folglich muss der Fokus auf die Sensibilisierung gelegt werden, um Konfliktpotenziale, die hauptsächlich durch Erwartungshaltungen entstehen, zu verhindern. Bauliche Massnahmen, Regulierungen etc. können zwar zur Symptombekämpfung verhelfen, zur Lösung der latenten Konfliktpotenziale tragen sie jedoch wenig bei.

- **Von einschränkenden Regulierungen oder gar Verboten wird abgeraten – anderenfalls müssen sie klar verständlich sein.**

Damit harte Massnahmen wie Verbote funktionieren, müssen sie unmissverständlich und eindeutig sein. Darüber hinaus ist es wichtig, dass sie gut nachvollziehbar beziehungsweise gut begründet sind und für alle vergleichbaren Gruppen gelten. Prägnanz und Einheitlichkeit sind ebenso bedeutend für ihre Wirksamkeit. Anderenfalls führt dies zu Unsicherheiten.

Zurzeit sind eindeutige, einheitliche und nachvollziehbare Regelungen (und Gesetze) nicht immer der Fall. Dies kann aber durch verstärkte Koordination geändert werden. Beispielsweise nationale Beschäftigung durch den «Bundesbeschluss Velo», die «IMBA Schweiz» oder nationale Velorouten von «SchweizMobil» helfen dabei.

- **E-MTB weiten Möglichkeiten im Zugang zur Natur aus – dies kann zu Naturschutzkonflikten führen**

Mit immer neuen technischen Weiterentwicklungen der Ausrüstung wird der Zugang zur Natur immer einfacher. Das E-MTB ist ein gutes Beispiel für ein Hilfsmittel, das die Möglichkeiten räumlich und zeitlich weiter ausweiten kann. Längere Touren in entlegene Gebiete sind Dank der Zeiteinsparung durch den Motor bereits früh morgens oder nach Feierabend möglich. Diese Tendenz der zeitlichen Ausweitung von Aktivitäten ist problematisch, da die Randzeiten der Dämmerung besonders wichtig sind für die stressfreie Aktivität und damit die Gesundheit der Wildtiere.

Dies ist kein direkter Konflikt zwischen Sport- und Freizeitaktiven, kann aber dennoch zu Meinungsverschiedenheiten führen, sowie die Sportart in ein negatives Licht rücken. Zudem sind bei steigender Tendenz zu solchen Aktivitäten nach Sonnenuntergang oder vor Sonnenaufgang mit künftigen Restriktionen zu rechnen die wiederum Konfliktpotenziale mit sich bringen.

Aber auch bei Naturschutzthemen gilt: Nicht per se das E-MTB ist schädlich, sondern der steigende Druck durch die allgemeine Zunahme an Sport- und Freizeitaktiven in den Bergregionen.

## 6.2. Beantwortung der Forschungsfragen

Im vorhergehenden Kapitel wurden Hauptideen zusammengefasst. An dieser Stelle wird geklärt, ob die gewonnenen Erkenntnisse auch die Forschungsfragen beantworten können.

*«Welche Auswirkungen hat der Elektro-Mountainbike-Boom auf die Freizeit- und touristische Nutzung der alpinen Berglandschaft und welche Konfliktpotenziale birgt er?»*

Ein kurzes, klares und abschliessendes Urteil zur Beantwortung der Forschungsfrage ist bei bestehenden, komplexen Sachverhalten schwierig.

- **Gestützt auf die Ergebnisse der Arbeit ist ersichtlich, dass der E-MTB Boom momentan keine begründeten, gewichtigen Negativauswirkungen auf die Nutzung der alpinen Landschaft hat.**
- **Für den Tourismus und damit die lokale Wirtschaft in den entsprechenden Berggebieten kann der Boom als klare Chance gesehen werden.** Er diversifiziert die verschiedenen Besuchergruppen des alpinen Tourismus weiter und trägt so zu dessen ökonomisch nachhaltigen Entwicklung bei.
- **Obwohl die E-MTBs Konfliktpotenziale generieren, dürften diese, im Vergleich zur Gesamtheit aller touristischen Nutzerkonflikte, als gering eingestuft werden.** Man muss sich bewusst sein, dass weitere Besucher\*innen der alpinen Berglandschaft den Druck auf die gemeinsame Nutzung der Wanderwege erhöhen. Dies kann, als genereller Fakt, jedoch nicht hauptsächlich am Boom der E-MTBs festgemacht werden.
- **Aus Sicht klassischer Freizeitnutzungen der Wanderwege, ist es nachvollziehbar, dass junge, sich schnell entwickelnde Aktivitäten, die auf der Nutzung geteilter Ressourcen basieren, zu Skepsis und somit möglichen Konflikten führen.** Die Ergebnisse der Arbeit legen

nahe, dass die effektive Anzahl von Konfliktpotenzialen klein ist und durch Gewöhnung, Professionalisierung und gezielte Massnahmen weiter minimiert wird.

- Zudem birgt jede zusätzliche Nutzung einen Druck auf die Natur und Landschaft als Grundlage aller alpinen Bergsportarten und -freizeitbeschäftigungen aus. Den Erkenntnissen dieser Arbeit zufolge, scheinen solche Einflüsse jedoch vergleichsweise klein zu sein, wobei es ratsam ist die künftigen Entwicklungen im Bereich der Infrastrukturtrennung weiter zu beobachten.
- **Der Boom lässt sich quantitativ feststellen und eine genauere Charakterisierung ist möglich.** Verkaufszahlen belegen den Boom unmissverständlich. Die Kategorisierung der E-Bikenden in fünf Untergruppen strukturiert eine Charakterisierung und die herausgearbeiteten Motive begründen die treibende Kraft hinter dem Boom. Künftige Entwicklungen der E-MTBs und deren Boom werden durch die Experteneinschätzungen klar umrissen.
- **Bestehende Konfliktpotenziale wurden aufgezeigt und Begründungen dafür vorgestellt.** Dennoch bleiben Fragen offen<sup>127</sup> und die Dynamik der Konflikte wird weiterhin spannend bleiben und sich mit den E-MTBs weiterentwickeln.
- **Für die Minimierung und Prävention derzeitiger Konfliktpotenziale können verschiedene Massnahmen vorgeschlagen werden.** Es wird als übergeordnete Massnahme die Sensibilisierung der Wegnutzer\*innen hervorgehoben und weiter vertieft.
- **Die bereits vor der Arbeit bestehenden Annahmen zum Thema<sup>128</sup> konnten über den Verlauf der Arbeit hinweg weiter bestärkt werden.** Deswegen werden sie an dieser Stelle nicht mehr eingehender diskutiert.

### 6.3. Handlungsempfehlungen

Dieses Kapitel behandelt die praktischen Aspekte der Arbeit mit Fokus auf den verschiedenen Konflikt-Präventions-Massnahmen. Deshalb sind im Folgenden verschiedene Punkte aufgeführt, die bei der Beschäftigung mit dem Thema der Nutzerkonflikte auf den Wanderwegen wichtig sind.

- **Optimierung und Weiterentwicklung bewährter Massnahmen sind zentral. Es ist nicht notwendig, von Grund auf neue Massnahmen für E-MTBs zu konzipieren.** E-Mountainbiking wird teilweise als neue, klar vom konventionellen Biken abgrenzbare Sportart angesehen<sup>129</sup>. Hinsichtlich ihrer Eigenschaften und vor allem der Massnahmen zur Vermeidung von Konflikten unterscheiden sie sich aber wenig gegenüber MTBs ohne Tretunterstützung. Deshalb kann oft auf bisherige Erkenntnisse und bereits angewendete Strategien und Massnahmen zur Koexistenz zurückgegriffen werden.

---

<sup>127</sup> Siehe Kapitel 6.4. «Was nun?»

<sup>128</sup> Siehe Kapitel 1.5.1. «Vorannahmen»

<sup>129</sup> Gemäss verschiedenen Experteninterviews. Die gegenteilige Meinung, dass E-MTBs eine weitere Entwicklungsstufe oder eine Kategorie innerhalb des Bikesports sind, wurde genauso erwähnt.

- **Proaktive Planung, oft im Sinne eines Masterplans, führt längerfristig zur besseren Koordination innerhalb einer Destination oder Region und macht Koexistenz- und Präventionsmassnahmen effizient und ganzheitlich umsetzbar.** Es ist durchaus effizient, Massnahmen zur Koexistenz zu ergreifen, bevor sich Konflikte häufen. Dies trifft speziell bei den E-MTBs zu, deren Entwicklung momentan extrem schnell voran geht. Je früher man beginnt, desto besser kann man auf diese raschen Entwicklungen reagieren und desto mehr Zeit bleibt, um Erfahrungen mit Massnahmen zur Koexistenz zu sammeln. Zudem kann bei einer proaktiven Vorgehensweise mit kleinen Eingriffen begonnen werden, die bei Bedarf erweitert werden können. Massnahmen zur Konfliktprävention sind typischerweise einfacher umzusetzen, wenn sie frühzeitig initiiert werden. Ein Masterplan, der für alle Fälle wappnet, vereinfacht das Destinationsmanagement und macht künftige Massnahmen effizienter und grossräumige Lenkung kohärenter. Zudem können durch einen Masterplan Lenkungsmassnahmen weitsichtig und vernetzt umgesetzt und frühzeitig klar kommuniziert werden. Auch die Ausrichtung auf die Stärken einer Destination und deren Profilierung wird transparenter.
- **Miteinbezug aller Akteur\*innen ist grundlegend.** Bei jeder Massnahme, allen voran einem Masterplan, sollten möglichst alle Stakeholder frühzeitig involviert oder fachkundig repräsentiert werden. Dies umfasst Sport- und Freizeitaktive, die tatsächlich auf den Wegen unterwegs sind, die lokalen wirtschaftlichen Wegnutzenden aus der Land-, Forst- oder Alpwirtschaft, genauso wie die einheimische Bevölkerung. Deren Beteiligung führt frühzeitig zu Kompromissen und mehrheitsfähigen Lösungen, die in einer nächsten Phase schnell und hürdenfrei umgesetzt werden können. Spezifisch Vertreter\*innen aus dem Naturschutz müssen früh berücksichtigt werden<sup>130</sup>.
- **Das Prinzip der «Eskalationsleiter» sollte immer berücksichtigt werden.** Demzufolge soll mit so sanften Massnahmen wie möglich begonnen werden. Falls diese nicht ausreichen, kann schrittweise mit härteren Massnahmen ergänzt werden. Dieses Vorgehen verhindert restriktive Massnahmen so weit wie möglich und spart dadurch gleichzeitig Ressourcen.
- **Die Kommunikation und Sensibilisierung müssen zielgerichtet und klar sein. Die besprochene Eskalationsleiter soll sinngemäss auch bei der Sensibilisierung berücksichtigt werden und eine Übersensibilisierung verhindern.** Frühzeitige Massnahmen sollten allerdings nicht zur übermässigen Kommunikation von möglichen Konfliktpotenzialen und somit einem Negativfokus führen. Sensibilisierung ist unbestritten nützlich und wird im Rahmen dieser Arbeit als Hauptmassnahme zur funktionierenden Koexistenz erkannt. Zu viel Sensibilisierung und Kommunikation, eine Art «Übersensibilisierung», kann allerdings zu einem negativen Bild führen, das wiederum zu intensiven Massnahmen und somit teilweise Restriktionen führt.
- **Differenzierte Positionierungen der Destinationen führen zur grossräumigen Besucherlenkung und minimieren Konfliktpotenziale.** In touristischen Kerngebieten können die höchsten Konfliktpotenziale erwartet werden. Allerdings schafft bereits eine grossräumige

---

<sup>130</sup> Siehe Kapitel 5.9.4. «Frühzeitiger Einbezug aller Akteure»



Lenkung durch die differenzierte Positionierung der einzelnen Destinationen Abhilfe. Wenn die Destinationen sich in ihren Kernbereichen spezialisieren, lenkt dies bereits einen Teil der Besucher\*innen in verschiedene Destinationen, die am besten ihre individuellen Bedürfnisse entsprechen. Alle Destinationen besitzen Potenziale und Stärken, die sie nutzen und gezielt vermarkten müssen, um sich von der Konkurrenz abzuheben. Oft sind diese Potenziale durch die natürlichen Landschaftsvoraussetzungen, das Wegnetz sowie die bisherige Geschichte und Entwicklung der Destination vorgegeben. In peripheren Berggebieten, die nicht per Bergbahn erschlossen sind und wenige Routen speziell signalisiert sind, ist die Frequenz auf den Wanderwegen entsprechend tief, weswegen kaum ein Konfliktpotenzial besteht.

- **Signalisierte und gut kommunizierte Routen dienen als effiziente Lenkungsmassnahme zur Verbesserung der Koexistenz.** Es ist wichtig, bereits bei der Planung auf eine Lenkung zu setzen, die spezifische Wege bloss für spezifische Nutzungen bewirbt und signalisiert. Wo die Hauptpotenziale und -attraktionen nur auf einem begrenzten Wegnetz nutzbar sind, das deshalb geteilt wird, muss man bereits vor der Umsetzung der Signalisierung Massnahmen-Schwerpunkte definieren und gezielt umsetzen. Hier können räumliche Trennungen in Betracht gezogen werden.
- **Konflikte sind räumlich und zeitlich beschränkt. Punktuelle Massnahmen können wichtig sein. Für die frühe Erkennung von potenziellen Konfliktherden und passenden Massnahmen ist ein gutes Monitoring hilfreich.** Weil die Konflikte nicht überall auftreten, müssen auch nicht flächendeckend Massnahmen ergriffen werden. Mit einem Monitoring kann genau eruiert werden, wo Massnahmen nötig und effektiv sind.
- **Wegnetzanalyse durch das Monitoring sind sinnvoll und zunehmend einfach umsetzbar.** Basierend auf grossen, öffentlich geteilten Datenmengen von Navigations-, Tracking- und Trainingsapplikationen über Smartphones, GPS-Uhren etc. wird das Monitoring zunehmend einfacher, effizienter und detaillierter. Alternative Wege und neue Wegführungen können durch das Monitoring auf ihre Eignung zur räumlichen Entflechtung der Nutzergruppen beurteilt werden.
- **Einfache wegtechnische Massnahmen können bereits Konflikte verhindern, bevor grössere und umfassende Eingriffe nötig sind.** So kann man innerhalb einer routinemässigen Instandhaltung einer Wegstelle bereits viel Konfliktpotenzial minimieren. Das gezielte Platzieren von Steinen oder kleinen Felsbrocken kann bereits Nutzer\*innen verlangsamen, den Weg abwechslungsreicher gestalten und zugleich die Erosion bekämpfen. Damit wird langfristig das Wartungsintervall verlängert.
- **Weder bei Sensibilisierungs- noch bei Entflechtungs- oder Lenkungsmassnahmen dürfen einzelne Nutzergruppen benachteiligt werden.** Einschränkungen müssen nachvollziehbar sein und wenn möglich, sollte eine gute Alternative angeboten werden. Benachteiligte oder bevormundete Nutzergruppen zeigen wenig Akzeptanz gegenüber getroffenen Massnahmen. Wird eine Sensibilisierungskampagne stark auf eine Zielgruppe ausgerichtet, kann dies zur Imageverschlechterung dieser Gruppe führen. Jeder Konflikt weist mindestens zwei Konfliktparteien auf, die sensibilisiert werden können.

- **Unterhaltsteams sollten bei grösseren Destinationen mit hohen Bike-Frequenzen Standard sein.** Was die Trailcrew in Davos leistet, kann auch andere Destinationen weiterbringen. Ein Unterhaltsteam sorgt unter anderem für gute Wegqualität, verhindert Erosion, markiert Präsenz und zeigt Koexistenz-Engagement.
- **Verbote wenig geeignet zur Konfliktminimierung.** Verbote leiden oft an fehlender Akzeptanz und brauchen, wenn nicht für alle vollständig nachvollziehbar, grossen Einsatz einer «Durchsetzungs-Behörde». Oft führen strikte Regeln gleichzeitig zu Konflikten. Vor allem wenn Verbote nur für gewisse Gruppen gelten, kann dies Konflikte mit der betroffenen Gruppe fördern, da sich diese falsch verstanden fühlt. Im Speziellen Natursportarten sind stark von einem Freiheitsgefühl geprägt (Koep *et al.*, 2019: 25). Verbote würden diese einschränken und damit das Erlebnis der Wegnutzenden beeinträchtigen. Der Kanton Graubünden pflegt den Wegzugang für alle als Alleinstellungsmerkmal, weswegen das Absehen von Verbot besonders wichtig ist. Dies sollte allerdings auch für andere Regionen gelten.
- **Der Boom der E-MTBs scheint ein guter Zeitpunkt, Nutzerkonflikte zukunftsgerichtet zu thematisieren** und die aktuelle Dynamik beziehungsweise das Momentum zu nutzen, um nachhaltige Managementstrategien für alpine Freiräume weiter zu entwickeln.

## 6.4. Was nun?

Die vorliegende Arbeit trägt explorativ zusammen, was zum Thema bereits an Literatur besteht und welche Diskussionen aktuell behandelt werden. Dies wird mit Expertenwissen und eigenen Verknüpfungsvorschlägen zu anderen Bereichen ergänzt, komplementiert und strukturiert. Eine Essenz der Arbeit ist die Erkenntnis, welche Ansätze und Stossrichtungen innerhalb des Themas von Bedeutung oder Interesse sind. Als Ausgangspunkt für künftige Forschung ist wegweisend, welche Themen für die weitere Forschung relevant sind und welche Wissenslücken bestehen.

### 6.4.1. Dynamik

Der Trend der E-MTBs ist gemäss Expert\*innen noch in den Kinderschuhen und wird sich künftig entsprechend weiterentwickeln. Es werden sich zunehmend neue Fragestellungen aus dem Thema E-MTBs und Koexistenz ergeben. Auch die Rahmenbedingungen in denen das E-Mountainbiking, sowie Nutzerkonflikte eingebettet sind, ändern sich konstant und entwickeln sich mit der Gesellschaft weiter. Das E-MTB wird kaum der letzte Trend im alpinen Freizeitbereich sein.

Deshalb ist es wichtig bei Massnahmen zur Koexistenzsicherung dynamisch zu bleiben. Massnahmen sind nicht statisch und müssen kontinuierlich evaluiert, überarbeitet und angepasst werden. Marc Woodtli (25.1.2019) betont die Sichtweise, Masterpläne als fortlaufende Prozesse zu sehen. Die Forschung muss sich dieser Dynamik des Themas anpassen. Bereits jetzt bestehen viele noch kaum bearbeitete Themenfelder.

Dass das Thema Koexistenz und E-Bikende in den Bergregionen weiterhin aktuell sein wird, zeigen neben der umfassenden Beschäftigung mit dem Thema im Tourismus beispielsweise immer neue Beiträge des Schweizer Fernsehens<sup>131</sup>. Eine sachlichere, wissenschaftliche Behandlung der Thematik bleibt bisweilen grösstenteils aus.

## 6.4.2. Weiterführende Forschungsansätze und -Themen

- **Umfangreiche Befragungen von Wegnutzer\*innen wären eine Bereicherung bestehender Forschung.**

Dabei ist beispielsweise die Frage nach den spezifischen Motivationen zur Nutzung eines E-MTBs oder auch die diversen Ansprüche der Nutzenden an die Wanderwegbeschaffheiten und wie oft auf welchen Wanderwegen gefahren wird spannend. Im Kapitel 6.5. «Methodenkritik» wird der Punkt erneut aufgegriffen.

- **Qualitative räumliche Verteilungsmuster von Wegnutzungen werden durch Fortschritte in Monitoringverfahren immer einfacher und bleiben für die Planung in alpinen Gebieten grundlegend.**

Die gezielte Auswertung von grossen Mengen an georeferenzierten Daten aus den vernetzten Navigations-, Tracking-, und auch Social Media- Applikationen, wie sie oft in der Freizeit und zum Training im Sport genutzt werden, kann neue Erkenntnisse bringen. Das Monitoring ist ein aktuelles, sich schnell entwickelndes Feld, auf dem auch künftig viele Anwendungsmöglichkeiten zu erwarten sind. Genaue Werte dazu auf welchen Wegen sich die Nutzer\*innen wann bewegen sind für Planungen interessant. Als solide Grundlage für Wegnetzanalysen haben solche Daten grosse Bedeutung.

- **Bei der systematischen Evaluation bestehender Koexistenz-Massnahmen besteht eine Lücke in der Literatur.** Spezifische Studien und Monitorings, wie effektiv zum Beispiel neue Bikestrecken zur Entlastung umliegender Wege beitragen, welche Massnahmen in welchen Settings am effizientesten zur Lenkung und Konfliktminimierung beitragen und ähnliche Fragestellungen sind aufschlussreich für das Konfliktmanagement auf Wanderwegen.
- **Vergleichsstudien zwischen verschiedenen Kantonen können neue Erkenntnisse hervorbringen.**

Wie das Thema der gemeinsamen Wanderwegnutzung in verschiedenen Kantonen gehandhabt wird und welche Auswirkungen die Unterschiede auf Konfliktpotenziale hat, wäre erkenntnisreich. Entsprechend sind auch internationale Gegenüberstellungen von Konzepten spannend.

---

<sup>131</sup> Beispiel: Sendung «Il va ensi – il boom da mountainbike en il Grischun» aus dem Programm «Cuntrasts» auf dem Sender RTR vom 15.9.2019 oder auch der Beitrag «Umstrittener Boom im Gebirge – Wanderer und E-Mountainbiker kommen sich in die Quere» im Rahmen des Programms «Eco» vom 19.8.2019 auf dem Sender SRF (Radiotelevisiun Svizra Rumantscha, 2019: Cuntrasts, Zugriff 17.9.2019; Schweizer Radio und Fernsehen, 2019: ECO, Zugriff: 17.9.2019). Speziell über Konflikte zwischen E-MTBer\*innen und Wanderer\*innen drehte sich die SRF Radiosendung «Forum» vom 19.9.2019. (SRF - Radio, 2019: E-MTBs – eine Plage auf den Wanderwegen?, Zugriff 20.9.2019)

- **Ausweich- oder Substitutionsbewegungen der Nutzer\*innen auf Wanderwegen können an Relevanz gewinnen.** Als individuelle Massnahme auf persönliches Crowdingempfinden weichen Wanderwegnutzer\*innen in weniger genutzte Gebiete aus. Mit der Zunahme an Nutzungen, unter anderem durch E-MTBs wird dieses Thema an Bedeutung gewinnen.
- **Relevant sind zudem Studien über den spezifischen Einfluss von realitätsfernen Erlebnis- und Landschaftsbildern aus dem Marketing und deren Auswirkung auf die gemeinsame Nutzung der Wanderwege.**
- **Emotionale Bedürfnisse der Wegnutzer\*innen sind ein relativ wenig erforschtes Thema.** Man könnte vertiefter auf die Empfindungen der E-Bikenden eingehen, die beim Fahren auftreten. Die Erforschung wie willkommen sich verschiedene Wanderwegnutzende von anderen Nutzenden fühlen und wie sich das Gefühl von Akzeptanz auf den Wegen auf das Konfliktempfinden auswirkt, kann folglich eine weitere erkenntnisreiche Facette der Beschäftigung mit dem Thema der E-MTBs in der alpinen Landschaft sein. Weitere Überlegungen zu diesem Themenbereich sind im Anhang 9 «Emotionen und Gefühle als Fokus-künftiger Forschung» angefügt.
- **Bedarf für Studien kann es zudem im Bereich von Koordinations- und Vernetzungskonzepten geben.**  
Die Erforschung von Möglichkeiten der schweizweiten Sensibilisierung für Themen der Wanderwegnutzung ist wichtig. Aber auch die Möglichkeiten der Effizienzsteigerung durch Zusammenarbeit und Koordination in verschiedensten Bereichen des alpinen Tourismus öffnen Forschungsmöglichkeiten. Fragen zur Umsetzbarkeit vom «Upscaling» bereits lokal funktionierender Konfliktprävention können beispielsweise bearbeitet werden.
- **Aktuelle, spezifische Entwicklungen bei E-MTBs geben ebenfalls Anstoss zur weiteren Befassung mit Nutzerkonflikten.** Ein Beispiel ist das Motoren-Tuning<sup>132</sup>. E-MTB-Motoren können mit einfachen Mitteln manipuliert werden, so dass beispielsweise die Maximalunterstützung und -geschwindigkeit erhöht werden kann. Werden solche schnellen Bikes vermehrt auf Wanderwegen auftauchen kann dies zu bisher vernachlässigten Konfliktpotenzialen führen. Fehlende Unterscheidungsmerkmale erhöhen die Brisanz des Themas.
- **Akzeptanzunterschiede von Eingriffen in das Landschaftsbild vor verschiedenen gesellschaftlichen Hintergründen könnten eine weitere Forschungsrichtung sein.** Beispielsweise die Akzeptanz von neuen Wegen zur Nutzertrennung in einer Gegenüberstellung mit vergleichbaren Änderungen des Landschaftsbildes durch landwirtschaftliche Eingriffe wie dem Ausbau landwirtschaftlich genutzter Flurwege oder Schutzbauten für Ferienhäuser in Zonen mit erhöhtem Naturgefahren-Risiko weisen Potenzial für künftige Forschung auf.
- **Es gibt naturwissenschaftliche Themenfelder in physischer Geographie, Biologie und Umweltwissenschaften, zu denen noch wenig geforscht wurde.**  
Denkbar sind Vergleichsstudien zwischen Impacts der verschiedenen Freizeitbeschäftigungen und -nutzungen auf die natürliche Umwelt inklusive der Flora und Fauna.

---

<sup>132</sup> In Deutschland ist dieser Trend gemäss einem Artikel des Tagesanzeigers bereits alarmierend (Hohler in Tagesanzeiger, 2018: Jetzt kommen die frisierten E-Bikes, Zugriff: 15.7.2019)

- **Betrachtungen in anderen Teilbereichen der Wissenschaft mit dem E-MTB können wichtige Erkenntnisse bringen.**

Geht man zurück zur Forschungsfrage, welche Auswirkungen der E-MTB Boom auf die Freizeit- und touristische Nutzung der alpinen Berglandschaft hat und welche Konfliktpotenziale der Boom birgt, merkt man schnell, dass in der vorliegenden Arbeit der Fokus sehr gezielt auf die sozialen Auswirkungen oder genauer den Einfluss auf Konfliktpotenziale gelegt wurde.

Genauso wie der Fokus dieser Arbeit sehr gezielt auf die Nutzerkonflikte gelegt wurde, könnte man auch die ökonomischen oder die ökologischen Auswirkungen des E-MTB setzen. Speziell aus touristischer Sicht sind detaillierte Daten über die wirtschaftlichen Potenziale des E-MTB-Booms erwünscht.

## 6.5. Reflexion – Fragen über die Relevanz des Themas

Die Relevanz des Themas wurde zu Beginn dieser Arbeit bereits erläutert. Nun, gegen den Schluss der Arbeit soll diese nochmals kritisch reflektiert werden.

- **Existiert ein Nutzerkonflikt?**

Nach Medien suggerieren klar einen Konflikt. Die Experteninterviews legen jedoch nahe, dass das Konfliktpotenzial zwischen E-MTBs und weiteren Nutzer\*innen klein ist. Neue Studien kommen zum Fazit, dass alle Nutzer\*innen vergleichbare Nutzermotive haben und sich an erwarteten Konflikthotspots mit Rücksicht und Bereitschaft zur wechselseitigen Toleranz begegnen (Koep *et al.*, 2019: 40).

- **Ist der Nutzerkonflikt von Interesse?**

Gemäss den befragten Experten ist der Konflikt relevant. Dies wird auch vom Medienspiegel bestätigt. Für die Mehrzahl der Wander\*innen und Mountainbiker\*innen ist der Nutzerkonflikt jedoch kaum von Relevanz. Sie stören sich teils stärker an anderen Problemen, wie Abfall, motorisiertem Verkehr, Hunden oder oberflächenversiegelten Wegabschnitten (Rikus, Fischer und Lamprecht, 2015; Fischer, Lamprecht und Stamm, 2015).

- **Kann etwas im Zusammenhang mit den Nutzerkonflikten unternommen werden?**

Alle Expert\*innen sind überzeugt, dass die Lenkung der Tourist\*innen und Freizeitaktiven, zumindest an gewissen Hotspots mit differenzieren Massnahmen, eine Notwendigkeit ist. Zusätzlich wurde auffallend oft bemerkt, dass die wenigen Konflikte zu einem grossen Teil auf unbelehrbare, rücksichtslose Biker\*innen zurückzuführen sind. Falls dies wirklich zutrifft, müsste man daraus schliessen, dass keine allgemeinen Massnahmen die Konflikte weiter minimieren könnten. Einzig das mediale Gegenhalten zu polarisierenden Berichten würde zu einem positiveren Bild der Nutzerkonflikte auf den Wanderwegen führen.

- **Sind die Nutzerkonflikte E-MTB-spezifisch?**

Die befragten Expert\*innen sind sich einig darüber, dass man Nutzerkonflikte entgegenwirken soll. Dabei wurde aber von allen angesprochen, dass es nur wenige Konflikte gibt und diese in den allermeisten Fällen an bekannten Konflikthotspots auftreten und auf die

Begehungsfrequenz dieser Wegabschnitte und nicht per se auf E-MTBs zurückzuführen sind.

- **Lösung von Nutzerkonflikten als reine Zeit- und Generationenfrage**

Bei neuen Entwicklungen und Tendenzen wie den E-MTBs und der zunehmenden Zahl von Freizeitaktiven im Berggebiet ist ein Gewöhnungseffekt vorauszusehen. Ein Experte findet: *«Wir haben allgemein eher ein Problem mit der Akzeptanz und das wiederum ist eine Generationenfrage. Es wird sicher eine Generation dauern, bis sich das [E-MTB wie auch die Koexistenz] etabliert haben wird»*. Spätestens nach der jetzigen Generation, die mit E-MTBs aufwächst, beziehungsweise mit ihnen sozialisiert wird, wird fehlende Akzeptanz kaum mehr ein Thema sein. Ein ähnlicher Prozess hat als Beispiel bei Skifahrer\*innen und Snowboarder\*innen bereits stattgefunden.

## 6.5. Methodenkritik

Mit den gewählten Methoden und Vorgehen, insbesondere den Experteninterviews und den daraus gewonnenen Daten, konnten die Ziele der Arbeit erreicht und die Forschungsfragen erörtert und diskutiert werden. Über die Dauer der Arbeit stellten sich allerdings auch Erkenntnisse ein, welche Teile kritisch zu hinterfragen sind.

Bogner und Menz (2009: 43) stellen kritisch in Frage, ob es generell überhaupt möglich ist die Methode der Experteninterviews auf einem sicheren methodischen Fundament zu platzieren. Die Frage kann auch mit Überlegungen zur Methodik dieser Arbeit nicht beantwortet werden. Sicher ist retrospektiv aber, dass die Entscheidung, Experteninterviews als grundlegende Datenquelle zu nutzen effizient und zur Erlangung der Ergebnisse dieser spezifischen Arbeit sinnvoll waren. Bereits der Zeitpunkt des Arbeitsbeginns im Oktober 2018 kann die Entscheidung stützen, da eine Datenerhebung direkt bei Wanderwegnutzenden zeitlich, bzw. saisonal bedingt, nicht möglich gewesen wäre. Die Nutzungssaison der Wanderwege in höhergelegenen alpinen Regionen ist Ende Oktober bereits weitestgehend abgeschlossen. Diese Annahme konnte durch die explorativen Kurzinterviews, die als Einstimmung in das Thema durchgeführt wurden, bestätigt werden. Die Erreichung potenzieller Interviewpartner\*innen gestaltete sich Ende Oktober äusserst herausfordernd. Darüber hinaus wäre die repräsentative Befragung von Nutzenden auf den Wanderwegen aufgrund der Breite, beziehungsweise Heterogenität, der verschiedenen Nutzergruppen (bereits innerhalb der Gruppe der E-Mountainbikenden) erschwert. Die Beschränkung auf rund 16 Expert\*innen kann als limitierend erachtet werden, als dass einzelne Meinungen relativ stark gewichtet werden. Zudem wird der Diskurs um die gemeinsame Nutzung der Wanderwege und daraus entstehenden Konfliktpotenzialen – speziell bezogen auf die E-MTBs – stark von wenigen Experten bestimmt.

Die Auswahl der Expert\*innen durch Pattons «purposeful sampling» (1990: 169-186) war sehr passend. Vor allem durch die beschränkte Anzahl Fachpersonen, die sich vertieft mit relevanten Themen beschäftigen, gestaltete die Suche nach passenden, informationsreichen Interviewpartner einfach. Die Offenheit durch das zusätzliche «snowball-sampling» (Patton, 1990:

176) war hilfreich. Durch mehrfache Verweise auf gewisse Expert\*innen in verschiedenen Interviews konnte dadurch eruiert werden, welche interviewten Expert\*innen prägende Meinungen haben und welche Expert\*innen eine grosse Relevanz für nachträgliche, spontane Interviewanfragen haben könnten.

Trotz der bewussten Entscheidung für die Datenerhebung mit Experteninterviews, wurde über die Beschäftigungsdauer mehrere Male klar, dass eine direkte Befragung von Wanderwegnutzenden zusätzlich sehr erkenntnisreich wäre. Direkte Befragungen der Nutzer\*innen hätten ein unverfälschteres Bild der Thematik ergeben als dies über indirekte Expertenbefragungen möglich ist. Andererseits kann man durch die Befragung einer grossen Menge Sport- und Freizeitaktiven möglicherweise mehr neue Erkenntnisse gewinnen, da die Expert\*innen ihre Meinungen oft aufgrund von bestehenden und deswegen nie ganz aktuellen Grundlagen und Daten bilden und die Gefahr einer «Festfahrenheit» innerhalb des Austausches zwischen der beschränkten Anzahl von Expert\*innen besteht, die sich mit dem Thema auseinandersetzen. Einige der Expert\*innen haben mich zudem auf die Bedeutung einer direkten Befragung der Wegnutzer\*innen angesprochen.

Die Fokussierung auf die Methode der «Grounded Theory» (Glaser und Strauss: 1967; Mey und Mrué, 2011: 28) bei der Auswertung beziehungsweise bei der Kodierung der Interviewtranskripte erwies sich als wertvollen Ansatz, der half neue Gedankengänge und Themenstränge zu erkennen. Intensiver als bei Arbeitsbeginn erwartet, wurde mit der zusammenfassenden Inhaltsanalyse nach Mayring (1991: 12, 2007) gearbeitet, da vor allem der Teil der Fragestellung zur Charakterisierung der E-MTBer und der Beschreibung des MTB-Booms an sich sehr deskriptiv sind. Die eben angesprochenen Teilbereiche der Arbeit sind mit ihrem deskriptiven «Marktforschungscharakter» folglich kaum mit einer sozialwissenschaftlichen Auswertungsmethode zu analysieren. Die Interviews waren mit den teilstrukturierten Leitfäden, einerseits aufgrund der Forschungsfrage, andererseits aufgrund der spezifischen Kompetenzbereiche der Expert\*innen, mit einem relativ klaren Fokus behaftet. Damit waren sie tendenziell zu wenig offen für die erkenntnisreiche Auswertung mit der «Grounded Theory». Viele der erhaltenen Kategorien beim Kodieren waren dadurch bereits zu Beginn der Auswertung klar.

Der räumliche Fokus der Arbeit auf den Kanton Graubünden und spezifisch auf Davos ist eine zielführende Reduktion, durch die effizient vielseitige Erkenntnisse gewonnen werden können. Das liberale Management der Sport- und Freizeitaktiven auf den Wanderwegen führt zur Beliebtheit der Region bei Sport- und Freizeitaktiven wie E-Mountainbikenden. Der Kanton konzentriert dadurch wertvolle Erfahrungen zur Koexistenz auf den Wanderwegen und hat auch durch Projekte wie «graubündenE-MTB» gar eine Vorreiter-Rolle inne.

Man muss sich aber bewusst sein, dass diese Erkenntnisse nur bedingt auf andere Regionen angewendet werden können, da diese speziell in der föderalistischen Schweiz stark abweichende und teilweise speziell auf MTBs bezogene restriktive Regelungen vorherrschen.

Als Grundlagenarbeit in einem jungen Thema mit wenig bestehender, spezifischer Literatur hatte unweigerlich das Zusammentragen eines Überblickes über bestehende Forschung grosse

Bedeutung. Die explorative Ausrichtung der Arbeit konnte zu Erkenntnissen führen, was für künftige Forschung im Themenbereich mit sich bringen könnte.

## 6.6. Schlusswort

Abschliessend möchte ich anmerken, dass die Arbeit allgemein, über alle Interviews und die Literaturrecherche hinweg lehrreich und spannend war. Ich konnte den Zeitplan einhalten und meine persönlichen Ziele erreichen, allen voran, eine Übersicht über das aktuelle Thema zu erarbeiten. Die Forschungsfragen konnte ich weitestgehend beantworten und zudem einige interessante Anstösse für künftige Beschäftigungen mit dem Thema liefern. Die wichtigsten Punkte der Arbeit, zusammengetragen in diesem Schlusskapitel, erleichtern Stakeholdern und interessierten Laien die Beschäftigung mit dem E-MTB-Boom sowie dem Besuchermanagement im Sinne von Konfliktprävention auf alpinen Wanderwegen.



## 7. Literatur

### 7.1. Gedruckte Quellen

- Adler, P. et al. (2019): FVA-Einblick 1/2019, FVA-Einblick. Freiburg.
- ARE (2005): Im Rahmen des Monitorings ländlicher Raum verwendete Raumtypologien.
- ARE, BAFU und BFS (2011): Landschaftstypologie Schweiz.
- Arnberger, A. und Mann, C. (2008): Crowding in European forests: A review of recent research and implications for forest management and policy, *Forestry*, 81(4), S. 559–571.
- ASTRA (2017): Zusammenstellung der wichtigsten Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Elektro-Motorfahrrädern. Bern.
- Backhaus, N. et al. (2006): Kraft der Bilder Vorstellungen über Nachhaltigkeit-ein Entscheidungsspiel. 1st edn. Zürich: Ulrike Müller-Böker.
- Backhaus, N. und Müller-Böker, U. (2006): Gesellschaft und Raum: Konzepte und Kategorien  
Agricultural residues as a resource for sustainable agriculture View project  
Landscape services in landscapes of national importance View project.
- Backhaus, N., Reichler, C. und StremLOW, M. (2007): Alpenlandschaften: Von der Vorstellung zur Handlung – Thematische Synthese zum Forschungsschwerpunkt I «Prozesse der Wahrnehmung».
- von Ballmoos, M. (2013): 'Trails & Touren', in Handbuch graubündenBIKE. Fachstelle für Langsamverkehr Graubünden FLV/TBA.
- Bätzing, W. (2017): Zwischen Wildnis und Freizeitpark: eine Streitschrift zur Zukunft der Alpen. 2. Auflage. Zürich: Rotpunktverlag.
- Bätzing, W. (2017): Zwischen Wildnis und Freizeitpark. Eine Streitschrift zur Zukunft der Alpen. 2nd edn. Zürich: Rotpunktverlag.
- Baumgartner, C. (2016): Klimawandel als Chance für den Tourismus?, Präsentation, p. 58.
- Bergamin, D. und Walser, R. (2016): Befragung der bestehenden Bündner Mountainbike-Gäste 2015. Chur.
- Bernasconi, A. und Schroff, U. (2008): Freizeit und Erholung im Wald Grundlagen, Instrumente, Beispiele.
- Bielig, N. (2018): Alpine Sicherheitsaspekte des Pedelec-Mountainbikes. Deggendorf.
- Bieling, N. et al. (2019): Bike-Booklet: Natur aktiv erleben. 4th edn. Zweirad-Industrie-Verband e.V. und Mountainbike Tourismusforum Deutschland e.V.; Universität Leipzig.
- Binswanger, M. (2014): Is there a growth imperative in capitalist economies? A circular flow perspective.
- Bogner, A. und Menz, W. (2009): The Theory-Generating Expert Interview: Epistemological Interest, Forms of Knowledge, Interaction, in *Interviewing Experts*, S. 43–80.
- Boyden, A., Soo, V. K. und Doolan, M. (2016): The Environmental Impacts of Recycling Portable Lithium-Ion Batteries, in *Procedia CIRP*.
- Brown, K. M. (2016): The role of belonging and affective economies in managing outdoor recreation: Mountain biking and the disengagement tipping point, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. Elsevier, 15, S. 35–46.
- Bundesamt für Sport BASPO (2014): Sport Schweiz 2014, Observatorium Sport und Bewegung Schweiz, p. 60.
- Burgin, S. und Hardiman, N. (2012): Extreme sports in natural areas: looming disaster or a catalyst for a paradigm shift in land use planning?, *Journal of Environmental Planning and*

- Management, 55(7), S. 921–940.
- Campelo, M. B. und Nogueira Mendes, R. M. (2016): Comparing webshare services to assess mountain bike use in protected areas, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. Elsevier, 15, S. 82–88.
- Carothers, P., Vaske, J. J. und Donnelly, M. P. (2001): Social values versus interpersonal conflict among hikers and mountain bikers, *Leisure Sciences*, 23(1), S. 47–61.
- Cazin, D. (2011a): Trails & Touren 3.160 Mountainbike-Tipps, in Handbuch graubündenBIKE.
- Cazin, D. (2011b): Vermarktung - Fotobriefing, in Handbuch graubündenBIKE. Fachstelle für Langsamverkehr Graubünden FLV/TBA.
- Cessford, G. (2002): Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational Perception and Reality of Conflict: Walkers and Mountain Bikes on the Queen Charlotte Track in New Zealand.
- Dagostin, L. und Morandini, M. (2012): The 'Price' of Landscape Who cares about Landscape in the Alps?
- Dicks, U. und Spittler, R. (2002): Wanderer und Radler verabreden gemeinsame Linie Konflikte zwischen den Nutzergruppen sollen gelöst werden.
- Donzé, R. (2015): Kampf den E-Bikes in den Bergen, *Neue Zürcher Zeitung - NZZ*.
- Duss, S. et al. (2013): UBS outlook Alpiner Tourismus Herausforderungen und Chancen. Zürich.
- Dustin, D. L. und Mcavoy, L. H. (2000): Of what avail are forty freedoms? The significance of wilderness in the 21st century, *International Journal of Wilderness*, 6(2), S. 24–26.
- Egner, H. (2000): Trend- und Natursport als System. Die Karriere einer Sportlandschaft am Beispiel Moab, Utah.
- Egner, H. (2014): Trend- und Natursportarten und Gesellschaft.
- Elia, A., Hidalgo, R. und Harshaw, H. (2010): Managing outdoor recreation conflict on the Squamish, British Columbia trail network in Proceedings of the 2010 Northeastern Recreation Research Symposium.
- Etzioni, A. (1968): *The Active Society. A Theory of Societal and Political Processes*. The Free Press.
- Fankhauser, M. (2018): Projekt: Bike-Flowtrail Marbach (NRP Projekt Nr. 76).
- Fink, C. F. (1968): Some conceptual difficulties in the theory of social conflict, *The Journal of Conflict Resolution*, 12(4), S. 412–460.
- Fischer, A., Lamprecht, M. und Stamm, H. (2015): *Wandern in der Schweiz 2014*. Bern.
- Flückiger Strebel, E. (2014): *Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts*. ViaStoria, ASTRA.
- Forster, S. et al. (2007): *Natur- und kulturnaher Tourismus in Graubünden*. Chur.
- Freericks, R. und Brinkmann, D. (2015): *Handbuch Freizeitsoziologie*.
- Freuler, B. (2008): *Management von Freizeitaktivitäten: Interventionen zur Beeinflussung von sozialen und ökologischen Nutzungskonflikten im Outdoorbereich*.
- Funke, A. (2018): *Das Reiseverhalten der Mountainbiker - Untersuchung einer wachsenden Zielgruppe*, (August).
- Gebhardt, H. et al. (2011): *Geographie Physische Geographie und Humangeographie*. Spektrum, Akad. Verl.
- Gelzer, A. und Kornhardt, U. (2012): *Handwerksrelevante Zukunftsmärkte - Potenziale und Herausforderungen des Ausbaus der erneuerbaren Energien und der Elektromobilität*. Duderstadt: Göttinger Handwerkswirtschaftliche Studien.
- Giddens, A. (1984): *The Constitution of Society Outline of the Theory of Structuration*.

- Berkeley; Los Angeles: University of California Press.
- Giger, T. (2011): Mountainbike-Kompendium.
- Giger, T. (2014): Perspektiven Mountainbike Tourismus. 1. Auflage. Davos: Swiss Sports Publishing GmbH.
- Glaab, M. und Korte, K.-R. (2012): Angewandte Politikforschung. Wiesbaden: Springer VS.
- Glöckner, A., Balderjahn, I. und Peyer, M. (2010): Die LOHAS im Kontext der Sinus-Milieus, *Marketing Review St.Gallen*, (5), S. 36–41.
- Graefe, A. R. und Thapa, B. (2004): Conflict in Natural Resource Recreation, in *Society and Natural Resources: A Summary of Knowledge*, S. 209–224.
- Greder, F. und Di Potenza, F. (2008): mobilepraxis: Rhythmus, mobile - Fachzeitschrift für Sport, BASPO & SVSS. Magglingen: Bundesamt für Sport und Schweizerischer Verband für Sport in der Schule.
- Heckenhausen, J. und Heckenhausen, H. (2018): Motivation und Handeln. 5th edn, *Journal of Experimental Psychology: General*. 5th edn. Springer Verlag.
- Helfferich, C. (2009): Die Qualität qualitativer Daten Manual für die Durchführung qualitativer Interviews.
- Hermann, M. (2010): Grundlagen und Techniken der empirischen Forschung.
- Hofer, F. (2003): Bestandesaufnahme der Rahmenbedingungen für die Ausübung des Mountainbikesports in der Schweiz. Spiez.
- Hollstein, B. (2010): Qualitative Methoden und Mixed-Method-Designs, in *Handbuch Netzwerkforschung*.
- IMBA; BLM (2018): Guidelines for a Quality Trail Experience.
- Ingold, P. (2006): Freizeitaktivitäten und Wildtiere-Konflikte, *Lösungen Inhaltsverzeichnis*.
- IPCC (2014): Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC.
- Jacob, G. R. und Schreyer, R. (1980): Conflict in Outdoor Recreation: A Theoretical Perspective, *Journal of Leisure Research*, 12(4), S. 368–380.
- Job, H. et al. (2017): Analyse, Bewertung und Sicherung alpiner Freiräume durch Raumordnung und räumliche Planung. Hannover.
- Klein, R. (2016): Elektromobilität-Entwicklungen bei Pedelecs. In: Wappelhorst, S. & Jacoby, C. (2016). *Potenziale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung*.
- Kneer, G. und Schroer, M. (2009): *Handbuch Soziologische Theorien*.
- Koep, M. et al. (2019): Walderholung mit und ohne Bike II: Eine empirische Bestandsaufnahme zu Begegnungskonflikten im Schwarzwald und auf der Schwäbischen Alb.
- Kronthaler, F. (2008): Wertschöpfung des Tourismus in den Regionen Graubündens-Stand und Entwicklung im Auftrag des Amtes für Wirtschaft und Tourismus Graubündens Endbericht.
- Kuckuck, M. et al. (2014): Konflikte im Raum Verständnis von gesellschaftlichen Diskursen durch Argumentation im Geographieunterricht.
- Kurtz, K. (2015): Eine spieltheoretische Betrachtung von Nutzungskonflikten bei der Erschließung des Schöckls für den Mountainbike-Sport.
- Lehmann, B., Steiger, U. und Weber, M. (2007): *Landschaften und Lebensräume der Alpen Zwischen Wertschöpfung und Wertschätzung*.
- Lund-Durlacher, D. und Antonschmidt, H. (2015): Mountainbiking als Freizeit und Tourismusaktivität in Österreich: Status quo und Entwicklungsperspektiven unter besonderer

- Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Wien.
- Mann, C. und Absher, J. D. (2008): Recreation conflict potential and management implications in the northern/central Black Forest Nature Park.
- Mayring, P. (1991): Qualitative Inhaltsanalyse', in Handbuch qualitative Forschung: Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen. München: Beltz - Psychologie Verl. Union, S. 209–213.
- Mayring, P. (2007): Generalisierung in qualitativer Forschung, Forum: Qualitative Sozialforschung, 8(3).
- McManus, M. C. (2012): Environmental consequences of the use of batteries in low carbon systems: The impact of battery production, Applied Energy.
- Mey, G. und Mruè, K. (2011): Grounded-Theory-Methodologie: Entwicklung, Stand, Perspektiven.
- Mönnecke, M. et al. (2008): Sportaktivitäten im Einklang mit der Natur und Landschaft Handlungsorientierte Lösungen für die Praxis.
- Mönnecke, M. und Wasem, K. (2004): Auswertung des Sanu-Expertenworkshops Sport- und Freizeitaktivitäten in Natur und Landschaft Standortbestimmung und Perspektiven.
- Mönnecke, M. und Wasem, K. (2005): Strategien und Lösungsansätze Auszug aus dem KTI-Projekt „Sportaktivitäten im Einklang mit Natur und Landschaft – Handlungsorientierte Lösungen für die Praxis“.
- Moore, R. L. (1994): Conflicts on Multiple-use Trails: Synthesis of the Literature and State of the Practice.
- Mountain Wilderness; et al. (2019): Mountainbiking, Natur- und Landschaftsschutz Positionspapier.
- Mountain Wilderness (2016): Positionspapier Freier Zugang.
- Müller, P. und Allemann, P. (2018): Sensibilisierung Wanderweganspruchsgruppen.
- Patton, M. (1990): Purposeful Sampling, in Qualitative evaluation and research methods, S. 169–186.
- Peters, J. F. et al. (2017): The environmental impact of Li-Ion batteries and the role of key parameters – A review, Renewable and Sustainable Energy Reviews.
- Pickering, C. und Leung, Y.-F. (2016): Editorial for the Special issue of the Journal of Outdoor Recreation and Tourism on mountain biking, Journal of Outdoor Recreation and Tourism. Elsevier, 15, S. iii–iv.
- Pickering, C. M. und Rossi, S. (2016): Mountain biking in peri-urban parks: Social factors influencing perceptions of conflicts in three popular National Parks in Australia, Journal of Outdoor Recreation and Tourism, 15, S. 71–81.
- Pröbstl-Haider, U. et al. (2018): Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region-towards a sustainable model for multi-stakeholder product development Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region-towards a sustainable model for multi-stakeholder product development, Journal of Sustainable Tourism, 26(4), S. 567–582.
- Pütsch, M. et al. (2005): Natursport und Kommunikation - Tagungsband zum internationalen Fachseminar «Erlebnis-Konsumgut Natur: verehrt-verzehrt».
- Reimoser, F. (1999): Schalenwild und Wintersport.
- Rein, H. und Strasdas, W. (eds) (2017): Nachhaltiger Tourismus. Einführung, Nachhaltiger Tourismus. Einführung. Konstanz: UVK.
- Rheingoldinstitut (2019): Welche Rolle spielen Kleidung, Geräte, Ausrüstung für jeweilige outdoorgetriebene Erlebnisse?
- Rheingoldinstitut und Outdoor by ISPO (2019): Motive und Charakteristika der Outdoor-

- Bewegung.
- Ride Bikestyle Magazin; Egger, T. (2019): Lounge - Thomas Egger, Präsident der IMBA Schweiz, Ride Magazin - Lounge, September, S. 26–27.
- Rikus, S., Fischer, A. und Lamprecht, M. (2015): Mountainbiken in der Schweiz 2014 (Pilotstudie). Bern.
- Roggenbuck, J. W. (2000): Activities and Technology Gearheads and Golems Technology and Wilderness Recreation in the 21st Century', *Journal of Wilderness*, 6(2).
- van Rooijen, L. und Müller, C. (2012): Mountainbike-Anlagen: Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb., bfu-Fachdokumentation.
- Roos, G. T. (2018:) Megatrends und Herausforderungen für die Schweiz Report von swissfuture im Auftrag von digitalswitzerland.
- Rosa, H., Dörre, K. und Lessenich, S. (2017): Appropriation, Activation and Acceleration: The Escalatory Logics of Capitalist Modernity and the Crises of Dynamic Stabilization, *Culture & Society*, 34(1), S. 53–73.
- Rosenbaum, U. (2018): Marktbulletin Velohandel Schweiz 2018.
- Roth, R., Jakob, E. und Krämer, A. (2004): Neue Entwicklungen bei Natursportarten Konfliktpotentiale und Lösungsmöglichkeiten.
- Rothfuß, R. (2010): Geographische Konfliktforschung und Geopolitik: Zukunftsaufgabe Friedenssicherung, *Jahresheft Geopolitik*, S. 36–45.
- Rupf, R. (2016): Planungsansätze im Outdoorsport: Wandern und Mountainbiking, *Swiss Academies Factsheets*, 11(6).
- Rupf, R., Haider, W. und Pröbstl, U. (2014): Hikers and mountain bikers - do they fight like cats and dogs?, *The 7th International Conference on Monitoring and Management of Visitors in Recreational and Protected Areas: Local Community and Outdoor Recreation*, (August 2014), S. 253–255.
- Ruschetti, P., Nabitz, S. und Voll, F. (2014): Gästebefragung Graubünden Winter 2012/13 & Sommer 2013.
- Savre, F., Saint-Martin, J. und Terret, T. (2010): From Marin County's Seventies Clunker to the Durango World Championship 1990: A History of Mountain Biking in the USA', *The International Journal of the History of Sport*, 27(11), S. 1942–1967.
- Scaramuzza, G., Uhr, A. und Niemann, S. (2015): E-Bikes im Strassenverkehr-Sicherheitsanalyse. Bern.
- Schach, A. und Lommatzsch, T. (2018): Influencer Relations Marketing und PR mit digitalen Meinungsführern.
- Schatzmann, C. und Walser, R. (2012): Befragung der bestehenden Mountainbike-Gäste 2011.
- Schauppenlehner, T. (2007): Alpine summer tourism: the mountaineers' perspective and consequences for tourism strategies in Austria Assessing the relative importance of emerald ash borer infestation on recreation choices View project ReTour | Social acceptance of future photovoltaic.
- Schmidt-Landenberger, E. et al. (2009): Mount Disney Wie sich der Mensch am Berg inszeniert, *Szene Alpen - Das Themenheft der CIPRA*.
- Schraml, U. und Hotz, S. (2014): Walderholung mit und ohne Bike ? Eine Befragung von Wanderern und Mountainbikern im Schwarzwald.
- Schulze, G. (2005): *Die Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart*. Campus Verlag.
- Schweizer Fachstelle Velo und E-Bikes (SFVE) (2019) *Entwicklung Schweizer Fahrrad- und E-Bike-Markt, 2006 bis 2018*.
- Schweizer Heimatschutz (2018): *Heimatschutz unterwegs - historische Pfade*.

- Schweizer Wanderwege (2008): Schweizer Wanderwegnetz Kenngrößen.
- Schwier, J. (1998): Do the right things - Trends im Feld des Sports. Hamburg.
- Shelby, B. (1980): Crowding Models for Backcountry Recreation, Source: Land Economics.
- Shultis, J. (2001): Consuming nature: The uneasy relationship between technology, outdoor recreation and protected areas, The George Wright Forum, 18(1), S. 55–66.
- Siegrist, D. und Wasem, K. (2008): Sportaktivitäten im Einklang mit Natur und Landschaft, Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur, 47, S. 32–39.
- sports unlimited ehem. Destination Davos-Klosters (2019): Singletrail-Paradies der Alpen.
- Strasdas, W. und Rein, H. (2017): Nachhaltiger Tourismus: Einführung.
- Swiss Cycling (2015): Leitbild Swiss Cycling, Leitbild.
- swiss sports publishing GmbH (2019): Ride Kongress Booklet 2019.
- Swiss Sports Publishing GmbH (2018): Ride-Kongress. Davos.
- Thapa, B. und Graefe, A. R. (2004): Recreation Conflict and Tolerance Among Skiers and Snowboarders, 22(1), S. 37–52.
- Varmola, M. und Sievänen, T. (2004): Working Papers of the Finnish Forest Research Institute 2 Policies, Methods and Tools for Visitor Management-Proceedings of the Second International Conference on Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Tourism and sustainable use.
- Vaske, J. J. und Donnelly, M. P. (1995): Interpersonal versus social-values conflict, Leisure Sciences, 17.
- Velosuisse (2019): Uebersicht Fahrradmarkt 2018.
- Velosuisse (2008): Übersicht Fahrradmarkt 2007.
- Velosuisse (2016): Übersicht Fahrradmarkt 2015.
- Vester, H.-G. (1989): Zukunftsperspektiven der Freizeitforschung, in Kultur und Gesellschaft: gemeinsamer Kongress der Deutschen, der Österreichischen und der Schweizerischen Gesellschaft für Soziologie, Zürich 1988; Beiträge der Forschungskomitees, Sektionen und Ad-hoc-Gruppen. Hoffmann-Nowotny, H.-J.
- Volz, K.-R. und Mann, C. (2006): Konfliktanalysen als Grundlage für die Entwicklung von umweltgerechten Managementstrategien in Erholungsgebieten Eine Untersuchung zur sozialen Tragfähigkeit am Beispiel des Naturparks Schwarzwald Mitte/Nord.
- WaSEG (2019): Impulse und Empfehlungen der Bundesplattform „Wald – Sport , Erholung , Gesundheit “ ( WaSEG ) Vereinfachung der Rechtslage zum Betretensrecht des Waldes und Leistungen der Waldwirtschaft für Sport, Erholung und Gesundheit und deren Finanzierungsmöglichk.
- Woodtli, M. und Fry, R. (2016): Bewerbung Prix Velo Infrastruktur Touristisches Gesamtkonzept Langsamverkehr der Destination Flims Laax Falera.
- Zeidenitz, C. (2005): Freizeitaktivitäten in der Schweiz-wegen oder gegen Natur und Landschaft? Einstellungen und Lenkungsstrategien. Birmensdorf.
- Zenhäusern, R. und Kadelbach, T. (2018): 12 Thesen zur Zukunft des Tourismus in den Berggebieten. Bern.
- Ziener, K. und Brandenburg, C. (2007): Konfliktbewältigung und Konfliktprävention beim Management landschaftsbezogener Freizeit-und Erholungsaktivitäten, REAL CORP 007: To Plan Is Not Enough: Strategies, Plans, Concepts, Projects and their successful implementation in Urban, Regional and Real Estate Development, S. 543–550.
- Zwygart, O. (2016): Brennpunkt Klima Schweiz Grundlagen, Folgen und Perspektiven.

## 7.1. Internet-Quellen

- Amt für Wirtschaft und Tourismus (2015): Herbert.Bike, innovationgr.ch Projekte. Available at: <https://innovationgr.ch/projekte/6400/herbert-bike> (Accessed: 29 May 2019).
- Becker, L. (2018): Outdoor: Positiver Trend setzt sich im Jahr 2018 fort, ISPO - Marktanalyse. Available at: <https://www.ispo.com/maerkte/outdoor-positiver-trend-setzt-sich-im-jahr-2018-fort> (Accessed: 20 September 2018).
- BfS - Bundesamt für Statistik (2017): Bruttowertschöpfung nach Branchen - 1995, 2015, Diagramm, VGR (Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2017). Available at: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthem/wohlfahrtsmessung/alle-indikatoren/wirtschaft/branchenstruktur.assetdetail.3442051.html> (Accessed: 3 October 2018).
- BfS - Bundesamt für Statistik (2018) Bruttowertschöpfung nach Branchen - 1995, 2017, Diagramm, VGR (Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2017). Available at: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/volkswirtschaft/volkswirtschaftliche-gesamtrechnung/produktionskonto.assetdetail.5966283.html> (Accessed: 3 October 2018).
- Bosch E-Bike Systems (2019): Uphill Flow – Mehr Spaß bergauf mit dem eMTB, Markenwebsite. Available at: <https://www.bosch-ebike.com/ch/ebike-erleben/feel-the-flow/uphill-flow/uphill-flow-mehr-spass-bergauf-mit-dem-emtb/> (Accessed: 4 May 2019).
- Breuer, Claudia (2019): Fristigkeit Definition. Gabler Wirtschaftslexikon. Available at: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/fristigkeit-33240> (Accessed: 25 July 2019).
- Caluori, C. und Tiefbauamt Graubünden (2019): Fairtrail – eine Bündner Charmeoffensive, Medien - Mitteilungen. Available at: <https://www.gr.ch/DE/Medien/Mitteilungen/MMStaka/2019/Seiten/2019082802.aspx> (Accessed: 30 September 2019).
- Carman, N. (2018): A Brief History of Fat Bikes, Adventure Cycling Association blog. Available at: <https://www.adventurecycling.org/resources/blog/a-brief-history-of-fatbikes/> (Accessed: 11 April 2019).
- Cazin, D. (2019a): Measure what's happening on your trails, Allegra Blog. Available at: <http://www.allegra-tourismus.ch/blog/measure-whats-happening-on-your-trails> (Accessed: 27 June 2019).
- Cazin, D. (2019b): Neue Learnings aus den E-Mountainbike Studientagen, Allegra - Blog. Available at: <http://www.allegra-tourismus.ch/blog/neue-learnings-aus-den-e-mountainbike-studentagen> (Accessed: 17 July 2019).
- Giger, T. (2019) Blog: Wir brauchen nicht noch mehr Trails! Available at: <https://www.ride.ch/news/blog-wir-brauchen-nicht-noch-mehr-trails> (Accessed: 8 November 2018).
- dt swiss AG (2019): DT Swiss - Guido Tschugg. Available at: <https://www.dtswiss.com/de/bicycle-community/teams-riders/mtb/guido-tschugg/> (Accessed: 11 April 2019).
- Eppenberger, S. (2011): E-Mountainbikes erobern die Gipfel | Outdoor, Tagesanzeiger - Outdoorblog. Available at: <https://blog.tagesanzeiger.ch/outdoor/index.php/8126/e-mountainbikes-erobern-die-gipfel/> (Accessed: 29 March 2019).
- Pro Natura (2019): Freizeitaktivitäten. Available at: <https://www.pronatura.ch/de/freizeitaktivitaeten> (Accessed: 13 May 2019).
- Gemeinde Davos (2019): Gemeinde Davos: Tourismus. Available at: <http://www.gemeindedavos.ch/de/wohnenwirtschaft/wirtschaft/tourismus/welcome.php> (Accessed: 5 April 2019).
- Gemeinde St. Moritz (2019): Erstes Engadin Hike & Bike Together, Online Newsroom.

- Available at: <https://www.gemeinde-stmoritz.ch/newsroom/detail/erstes-engadin-hike-bike-together/> (Accessed: 17 September 2019).
- graubündenFerien (2019): How to E-Mountainbike in Graubünden, How to E-Mountainbike in Graubünden. Available at: <https://www.graubuenden.ch/de/graubuenden-erleben/e-mountainbiken/how-to-e-mountainbike> (Accessed: 4 June 2019).
- graubündenFerien (2019): Mountainbiken in Graubünden: Tipps. Available at: <https://www.graubuenden.ch/de/graubuenden-erleben/mountainbiken> (Accessed: 10 June 2019).
- Gütlin, T. (2015): Heute sind Mountainbiker den Wildhütern ausgeliefert. | Ride Magazin, Ride Magazin News. Available at: <https://www.ride.ch/de/news/heute-sind-mountainbiker-den-wildhuetern-ausgeliefert> (Accessed: 18 June 2019).
- Haase, R. (2018): Kinder-E-Bike 2019: Mehr Fahrspaß für Kinder & Jugendliche – eMTB-News.de, E-MTB-News-Magazin: News. Available at: <https://www.emtb-news.de/news/kinder-e-bike-2019/> (Accessed: 20 June 2019).
- Herbert.bike (2019): Herbert bekommt einen Bruder: den Fairdinand. Available at: [https://www.herbert.bike/news/herbert-bekommt-einen-bruder-den-fairdinand?fbclid=IwAR3X1QCBwDdA9RFB\\_f-xrUq1MyO0mSKaVM1Pst\\_ScOaE90EnjEvVSzU-VoOw](https://www.herbert.bike/news/herbert-bekommt-einen-bruder-den-fairdinand?fbclid=IwAR3X1QCBwDdA9RFB_f-xrUq1MyO0mSKaVM1Pst_ScOaE90EnjEvVSzU-VoOw) (Accessed: 7 June 2019).
- Herbert.bike (2019): Sertig-Trail | Herbert.bike. Available at: <https://www.herbert.bike/de/inspiration/sertig-trail> (Accessed: 7 June 2019).
- Hohler, S. (2018): Jetzt kommen die frisierten E-Bikes, Zeitungsartikel: News Zürich. Available at: <https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/jetzt-kommen-die-frisierten-ebikes/story/21085914> (Accessed: 15 July 2019).
- Horn, G. A. (2018): Boom, Gabler Wirtschaftslexikon. Available at: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/boom-29584/version-253186> (Accessed: 27 August 2019).
- Husqvarna bicycles (2019): Husqvarna Bicycles. Available at: <https://www.husqvarna-bicycles.com/de-CH/rider/guido-tschugg> (Accessed: 11 April 2019).
- Lehmann, M. (2015): E-Mountainbikes in den Bergen werden zum Problem - CVP Schweiz, Online News CVP - Christlichdemokratische Volkspartei. Available at: <https://www.cvp.ch/index.php/de/news/2015-07-01/e-mountainbikes-den-bergen-werden-zum-problem> (Accessed: 17 September 2018).
- Maier, H. (2017): Projekt 20. Available at: <https://www.letsdoit.at/> (Accessed: 27 August 2019).
- Melanie Leveau (2018): Absalon in Zahlen - BMC Switzerland. Available at: [https://www.bmc-switzerland.com/ch-de/erleben/bmc-tempo/detail/magazine\\_post/absalon\\_by\\_the\\_numbers/](https://www.bmc-switzerland.com/ch-de/erleben/bmc-tempo/detail/magazine_post/absalon_by_the_numbers/) (Accessed: 4 October 2018).
- Miller, M. (2018): eMTB Acceptance Creeps Past 50% Among Younger Riders, Those Who Have Tried It - Singletracks Mountain Bike News, singletracks magazine news. Available at: <https://www.singletracks.com/blog/uncategorized/emtb-acceptance-growing-especially-among-younger-riders-those-who-have-tried-it/?fbclid=IwAR11CxIMD62in-JAHildp4Nbb9csgTS-uo1L84CrlJneTlMD3hY3Wyh30wdM> (Accessed: 23 October 2018).
- Olivier Bérat (2017): Interview | Julien Absalon lance son propre team et se confie - Vojo Magazine, Vojo Magazine. Available at: <https://www.vojomag.com/interview-julien-absalon-lance-son-propre-team-et-se-confie/> (Accessed: 4 October 2018).
- Platter, M. (2015): Elektroantriebe erobern das Gelände | NZZ, Neue Zürcher Zeitung (NZZ). Available at: <https://www.nzz.ch/mobilitaet/auto-mobil/elektroantriebe-erobern-das-gelaende-1.18598399> (Accessed: 29 March 2019).



- Poser, S. (2010): Freizeit und Technik, Europäische Geschichte Online. Mainz: Institut für Europäische Geschichte (IEG). Available at: <http://www.ieg-ego.eu/posers-2010-de> (Accessed: 22 May 2019).
- Radiotelevision Svizra Rumantscha (2019): I va ensi – il boom da mountainbike en il Grischun – mit deutschen Untertiteln - TV - Play RTR, RTR - Cuntrasts. Available at: [https://www.rtr.ch/play/tv/cuntrasts/video/i-va-ensi---il-boom-da-mountainbike-en-il-grischun---mit-deutschen-untertiteln?id=968d05a6-ec07-4165-8c72-9173dff172a&startTime=1.28&utm\\_content=100759458&utm\\_medium=social&utm\\_source=facebook&hss\\_channel=fbp-17](https://www.rtr.ch/play/tv/cuntrasts/video/i-va-ensi---il-boom-da-mountainbike-en-il-grischun---mit-deutschen-untertiteln?id=968d05a6-ec07-4165-8c72-9173dff172a&startTime=1.28&utm_content=100759458&utm_medium=social&utm_source=facebook&hss_channel=fbp-17) (Accessed: 17 September 2019).
- Ride (no date) Pisch, Tourenportal - Ride Magazin. Available at: <https://www.ride.ch/de/touren/pischa> (Accessed: 15 July 2019).
- Rosenbaum, U. (2016): Schwierige Marktübersicht im Schweizer Velohandel | dynamot. Available at: <https://www.dynamot.ch/zahlensalat/> (Accessed: 3 October 2018).
- Schoch, O. (2017): Weshalb der Aufstieg des E-Mountainbikings gerade erst begonnen hat, Allegra Blog. Available at: <http://www.allegra-tourismus.ch/blog/aufstieg-e-mountainbiking> (Accessed: 24 April 2019).
- Schweizer Radio und Fernsehen (2019): Umstrittener Boom im Gebirge - Wanderer und E-Mountainbiker kommen sich in die Quere, ECO. Available at: <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/umstrittener-boom-im-gebirge-wanderer-und-e-mountainbiker-kommen-sich-in-die-quere> (Accessed: 17 September 2019).
- Sports unlimited (2018): Trail-Toleranz | Davos Klosters Tourismus. Available at: <https://www.davos.ch/sommer/aktivitaeten/bike-rennrad/mountainbike/trail-toleranz/> (Accessed: 6 June 2019).
- Sports unlimited (2019): Trail-Toleranz | Davos Klosters Tourismus. Available at: <https://www.davos.ch/sommer/aktivitaeten/wandern/trail-toleranz/> (Accessed: 6 June 2019).
- SRF - Radio (2019): E-Mountainbikes – eine Plage auf den Wanderwegen?, Forum - Diskussionsendung. Available at: <https://www.srf.ch/radio-srf-1/radio-srf-1/diskussionsendung-forum-e-mountainbikes-eine-plage-auf-den-wanderwegen> (Accessed: 20 September 2019).
- SRF und Humbel, G. (2016): Schweiz - Dichtestress auf Wanderwegen wegen Mountainbike-Boom. Available at: <https://www.srf.ch/news/schweiz/dichtestress-auf-wanderwegen-wegen-mountainbike-boom> (Accessed: 29 March 2019).
- Steinke, A. (2019): Die spannendsten Ergebnisse der ENDURO Leserumfrage 2018, Special Topic. Available at: <https://enduro-mtb.com/ergebnisse-leserumfrage-2018/> (Accessed: 15 July 2019).
- Tagesanzeiger (2015): Der Kampf gegen die E-Mountainbikes, Tagesanzeiger. Available at: <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/Der-Kampf-gegen-die-E-Mountainbikes/story/10992362> (Accessed: 29 March 2019).
- Tagesanzeiger und Fluck, S. (2018): E-Bikes zurück auf die Hauptstrassen. Available at: <https://www.tagesanzeiger.ch/panorama/vermischtes/zurueck-auf-die-hauptstrassen/story/18626173> (Accessed: 29 March 2019).
- Tagesanzeiger und Tobler, A. (2016): Elektro-Mountainbiker, was stimmt nicht mit euch? Available at: <https://www.tagesanzeiger.ch/leben/gesellschaft/elektromountainbiker-was-stimmt-nicht-mit-euch/story/27480077> (Accessed: 29 March 2019).
- Thomas Giger (2016): Herbert hat den Bahnhof Davos Dorf übernommen, Ride Magazin - News. Available at: <https://www.ride.ch/de/news/herbert-hat-den-bahnhof-davos-dorf->

- uebernommen (Accessed: 18 July 2019).
- Tomas Gütlin (2018): Sam Pilgrim: Von der Rampage aufs E-Mountainbike | Ride Magazin, Ride Magazin. Available at: <https://www.ride.ch/de/news/sam-pilgrim-von-der-rampage-aufs-e-mountainbike> (Accessed: 4 October 2018).
- UCI (2018): The UCI commits to reinforcement of the professionalisation of women's road cycling and the position of women in the sport's governance. Available at: <http://www.uci.org/inside-uci/press-releases/the-uci-commits-to-reinforcement-of-the-professionalisation-of-women's-road-cycling-and-the-position-of-women-in-the-sport's-governance> (Accessed: 4 October 2018).
- Velosuisse (2001): 25 Jahre Mountainbike in der Schweiz!, Velosuisse - Vereinigung der Schweizer Veloimporteure. Available at: <http://www.velosuisse.ch/de/media37326.html> (Accessed: 5 April 2019).
- Velosuisse (2018): Velosuisse - Vereinigung der Schweizer Veloimporteure, Velo- und E-Bike-Absatz 2017. Available at: [http://www.velosuisse.ch/de/statistik\\_aktuell.html](http://www.velosuisse.ch/de/statistik_aktuell.html) (Accessed: 4 October 2018).
- Verein 'Natur & Freizeit' (no date): Respektiere deine Grenzen. Available at: <https://www.respektiere-deine-grenzen.ch/index.html> (Accessed: 17 July 2019).
- Weber, S. (2016): E-Biker machen Wanderern den Platz streitig, SRF - Regionaljournal ZH. Available at: <https://www.srf.ch/news/schweiz/e-biker-machen-wanderern-den-platz-streitig> (Accessed: 17 September 2018).
- Zukunftsinstitut GmbH (2019): Gesundheit Glossar. Available at: <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/mtglossar/gesundheit-glossar/> (Accessed: 26 April 2019).

## A) Anhang

### 1. Liste der Experten\*innen

Institution	Ansprechperson
Allegra Tourismus	Darco Cazin
graubündenFerien	Mike Frei
Bergbahnen GB	Markus Gschwend
Wildhüter Davos	Thomas Fankhauser
ProNatura Graubünden	Jacqueline Von Arx
Umwelt und Raumplanung SAC	Benno Steiner
Ehem. ProNatura, Experte f. Landsch.fragen	Hans F. Schneider
Geschäftsstelle BAW	Paul Müller
Davos, Sport & Kultur	Cyprian Sutter und Marco Kocher
Schweizer Wanderwege	Michael Roschi
Veloplus	Alle Teamleiter
Bikeshop Bikeacademy Davos	Michael Wild
Verschiedene Hersteller	Anonyme, Thömus (T. Binggeli), Accell Suisse
Dynamot	Urs Rosenbaum
ASVZ Trainingsleiter Mountainbike	anonym
(ehem.)Produkt Manager Sommer Flims etc.	Marc Woodtli
<b>GraubündenMobil Fachtagung über den Langsamverkehr</b>	
Claus Caluori	Leiter Langsamverkehr GR
Stefan Engler	Präsident Schweiz Mobil
Jimmy Schmid	Studienleiter MAS Signaletik
Gabrielle Bakels	Astra, Langsamverkehr
Reto Branschi	CEO Destination Davos- Klosters
Darco Cazin	graubündenE-MTB
Felicia Montalta	graubündenHIKE
Michael Cafilisch	Tourismusentwicklung AWT

## 2. Beispiel Fragekatalog für Experteninterviews

### Charakterisierung E-MTBer\*in

1. Wie würden Sie den oder die «durchschnittliche/n» E-MTBerIn beschreiben? (Motivation, Einsatzbereich,...)
2. Denken Sie, die Motive unterscheiden sich von anderen Nutzergruppen auf den Wanderwegen?
3. Ziehen E-MTBs eher neue Nutzergruppen in die Berge oder sind es meist Leute, die schon zuvor in der Berglandschaft unterwegs waren?
4. Könnte sich die Nutzergruppe von E-Bikes ändern? In welche Richtung könnte eine solche Änderung gehen?
5. Denken Sie es gibt Nutzergruppen der Wanderwege, die pauschal naturbewusster sind als andere?

#### Konflikte

6. **Welches sind (für *ihre Organisation/Sie persönlich*) die aktuell relevantesten Konflikte im Kanton?**
7. **Welchen Stellenwert oder auch Anteil nehmen, bei der Arbeit *ihrer Organisation*, Themen ein, die direkt mit dem Tourismus verbunden sind?**

#### Konflikte E-MTB

8. Gibt es Ihres Erachtens Konflikte zwischen E-MTBer\*innen und anderen Nutzer\*innen der Berglandschaft (speziell auf Wanderwegen)?
9. **Was spricht gemäss Ihrer Einschätzung dafür, dass es künftig zu mehr/weniger Konflikten kommen könnte?**
10. Denken Sie, Konflikte mit E-MTBer\*innen unterscheiden sich in einer Weise von Konflikten mit konventionellen Mountainbikern? Inwiefern?
11. Braucht es Ihrer Meinung nach speziell auf E-MTBs ausgerichtete Steuerungsmechanismen, Regeln oder gar strikte Ver- und Gebote, um Nutzerkonflikten entgegenzuwirken? (*Notiz: Sensibilisierung = nächste Frage*)
12. Was denken Sie über Sensibilisierungskampagnen, um Nutzungskonflikten auf Wanderwegen früh zu entgegenen? Und wo/bei wem müssten diese wohl ansetzen?

#### Konflikte Naturschutz – E-MTB

13. **Braucht es Ihrer Meinung nach Sensibilisierungsbestrebungen, um negative Einwirkungen von Wanderwegnutzern auf die Natur zu verringern?**
14. **Könnte der E-MTB Boom, Ihrer Auffassung nach, Einflüsse auf die Natur bzw. auf Flora, Fauna und Landschaft haben? Welche könnten das sein?**
15. **Gibt es eine offizielle Position *ihrer Organisation* zu E-MTBs?**
16. **Gibt es Nutzergruppen der Wanderwege, die besonders problematisch/unproblematisch für die Natur sind?**
17. Welche Punkte erachten Sie als besonders wichtig für eine (ökologisch) nachhaltige Planung von Freizeitangeboten und -infrastrukturen wie Biketrails?
18. Es gibt Forderungen nach Entflechtung von verschiedenen Nutzergruppen auf den Wanderwegen. Gleichzeitig auch Forderungen, dabei keine weiteren Flächen zu nutzen. Ist es Ihrer Meinung nach, solche Entflechtungsmassnahmen ohne Flächenverbrauch durchzuführen?
19. Welche fiktive Strategie wäre am wünschenswertesten in Bezug auf ökologische Nachhaltigkeit?
  - Unterstützung von Bikeinfrastrukturen auf Kosten der Winter- bzw. Skiinfrastrukturen, um kleinräumigere Strukturen wie schmale Singletrails statt breiter Pisten und Schonung der Wildtiere speziell im Winter zu fördern
  - Freizeitaktivitäten bewusst ganzjährig auf intensiv genutzten Flächen wie Skipisten konzentrieren und dafür andere Gebiete strikt zu schonen versuchen
  - Ev. spontan andere (vereinfachte) Strategie?
20. **Ist die Kanalisierung von Bikern auf spezifischen Strecken sinnvoll?** (*Notiz: Ev. Anlockung weiterer Nutzer, diverse Ansprüche und Bedürfnissen von Mountainbikern an Infrastrukturen/Trails, etc.*)
21. Um diese Frage dreht sich teils der Konflikt um den Biketrail nahe der Schatzalp und die dabei tangierte Trockenwiese. Was wäre dort eine, für ..., vertretbare Lösung? (*Notiz: bzw. was ist der momentane Stand dieser Diskussionen? Medial wurde das Thema meines Wissens nicht weiter behandelt in letzter Zeit.*)

#### Allgemeine Fragen Naturschutzorganisationen

22. Der Kanton ist sehr offen für Tourismus und den freien Zugang auf die Wanderwege. Macht das die Arbeit von Pro Natura in Berggebieten schwieriger im Vergleich zu restriktiveren Kantonen wo die Benützung der Wanderwege eingeschränkt ist?

23. Bei Einsprachen und Kritik an geplanten Infrastrukturbauten für den Tourismus etc. hört man oft Organisationen wie ProNatura, Mountainwilderness etc. Bräuchte es teils grösseres Engagement der Behörden (Amt für Natur und Umwelt etc.)? (Notiz: könnte ev. heikle Frage sein? Allenfalls Stelle mit Zusammenhang zum Gegenlesen zusenden.)

Dies ist ein Beispielfragebogen. Der Grundaufbau deckt sich mit anderen Interview-Leitfäden dieser Arbeit. Allerdings sind einige Fragen spezifisch auf die befragte Person oder Organisation ausgerichtet. Je nach Maximaldauer der Interviews wie auch Spezialisierung des Experten oder der Expertin wurden Fragen weggelassen, gekürzt. In einigen Leitfäden sind Fragen **hervorgehoben**, die ich im Interview als potenziell wichtig eingeschätzt habe und deshalb nicht weglassen und eher vertieft darauf eingehen wollte.

Während mündlichen Interviews wurden Fragen fortlaufend angepasst, erweitert, etc. Vor allem bei einschränkenden Fragen, wie vereinzelt Suggestivfragen, wurde Raum für Ergänzungen und eigene/andere Meinungen gelassen.

### 3. Unsichere Rechtslage: Beispiele

Der Abschnitt «Tipps», der aus einem Tourenbeschrieb für eine MTB-Tour in der Region Davos stammt, zeigt gut auf, wie inoffizielle Regeln bestehen, die zu Unsicherheit führen. Der Beschrieb ist der Ride-Tourendatenbank des Schweizer Mountainbike Magazins Ride entnommen.

- *Bei der Abfahrt durch den Schluchtweg steht eine Tafel mit der Aufschrift «kein Radweg». Der Trail ist aber nicht verboten, mit dem Bike zu befahren, bedarf aber einer besonders rücksichtsvollen Fahrweise. Die offizielle Route auf der rechten Seite der Schlucht ist eine gute, aber deutlich weniger attraktive Alternative.*
- *Wer Kraft hat, fährt nicht über den Meierhof-Trail nach Davos sondern zieht auf dem Höhenweg weiter bis zum Strelapass und steuert von da nach Davos. Hier ist ein Bikeverbotschild angebracht, allerdings besteht auf dem Weg kein offiziell eingetragenes Bikeverbot. Wer abends kommt und auf dem Trail bleibt (keine Abkürzungen fahren), kann die Abfahrt über den Supertrail verantworten. (Ride: Touren - Pisch, Zugriff: 15.7.2019)*



Abbildung 12: Verbotsschild?, Davos-Klosters, Eigene Aufnahme: 27.7.2019

Dieser Auszug zeigt schön, wie es gar in Regionen wie dem Kanton Graubünden, in dem klar alle Wege für MTBs offen sind, zu Verunsicherung kommen kann.

Auch national kann der Gesetzesartikel 43 im Schweizer Strassenverkehrsgesetz:

*«Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.»*

zu Auslegungskonflikten führen, da die «Wegeignung von Fahrrädern» ein subjektiver Begriff ist und durch die technische Entwicklung, speziell mit E-MTBs kontinuierlich verschoben wird.

#### 4. Detaillierte Ausführungen zum Begriff der alpinen Natur- und Kulturlandschaft

Aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht besitzt die alpine Natur- und Kulturlandschaft einige potenzialmindernde Eigenschaften wie erschwerten Zugang beziehungsweise eingeschränkte Mobilität und eine schwache Vernetzung mit anderen Wirtschaftsräumen. Hinzu kommen beschränkte Platzverhältnisse in engen Tälern beziehungsweise kleine Industriezonen und Dienstleistungszentren sowie, oft nur mit erheblichem Aufwand, kultivierbare Ackerflächen. Die Regionen sind, relativ zum Schweizer Mittelland, bevölkerungsarm und vielerorts von Abwanderung geprägt. Dies kann nachteilige Einflüsse auf die Bereitstellung von öffentlichen Dienstleistungen und Infrastrukturen, öffentlichen Verkehrsmitteln und gemeinschaftlichen Anlässen beziehungsweise kulturellem Programm haben. Der Pool von potenziellen Arbeitnehmer\*innen gestaltet sich entsprechend klein. Deshalb ist der Tourismus, vielerorts eine der Hauptdienstleistungen und -einnahmequellen, extrem wichtig. Demnach ist es auch prioritär, touristisch nutzbaren Ressourcen wie Wanderwege konfliktfrei zu halten.

Ähnliche Landschaftsbegriffe wie Job *et al.*'s «alpine Freiräume» (2017: 9) überschneiden sich zu grossen Teilen mit der obenstehenden eigenen Definition. Diese Freiräume

*«(...) umfassen von Bewauung jeglicher Art freigehaltene Flächen, die nicht überwiegend erschlossen (punktuelle, linienhafte oder flächenhafte Infrastruktur) und potenziell vegetationsfähig, idealerweise verkehrsfrei beziehungsweise weitestgehend nicht motorisiertem Verkehr vorbehalten und somit „lärmfrei“ sind. Strukturfremde (im Sinne von technisierte) Infrastrukturen sind nicht beziehungsweise kaum vorhanden»* (Job *et al.*, 2017: 9).

Bei dieser Definition schliessen sie explizit «nicht störende» Infrastrukturen aus, wie beispielsweise Wege bis 2.5 Meter Breite, die auch von forst- oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden (Job *et al.*, 2017: 9). Genau diese, oftmals als Wanderwege klassifizierte, Wege bilden den Kern der Arbeit und begründen den Fokus auf diese Auslegung der alpinen Natur- und Kulturlandschaft. Denn die Wanderwege<sup>133</sup> bilden den zentralen Ausübungsort von Freizeit- und Tourismusbeschäftigungen (speziell auch E-Mountainbiking).

Die Raumtypologisierung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE, 2005) und ihre Typen des «peripheren» sowie des «periurbanen» ländlichen Raumes und der alpinen Tourismuszentren fügen sich ebenfalls gut den in dieser Arbeit gemeinten alpinen Landschaften. Spezifisch passt der vom Bund (ARE, BAFU und BFS, 2011: 47) definierte Landschaftstyp der «hochgelegenen Berglandschaft der Inneralpen»<sup>134</sup> auf das Fokusgebiet Davos und Umgebung.

## 5. Werner Bätzing's fünf Zeitgeistperspektiven der Alpennutzung

Bätzing beschreibt fünf Perspektiven, gestützt auf den aktuellen Zeitgeist unserer Gesellschaft, in welche Richtung man die Alpennutzung entwickeln könnte. Er unterteilt in die realistische Perspektive, die neoliberale Perspektive, die hedonistische Perspektive, die Unterlieger-Perspektive sowie die radikal naturschützerische Perspektive, die allesamt zur ausgeprägten Monofunktionalität des Alpenraumes führen.

Aus der neoliberalen Sichtweise legt man den Fokus gemäss Bätzing (2017: 50-58) stark auf die Metropolen und sieht von ineffizienten Infrastrukturen mit geringer Nachfrage ab. Das Augenmerk liegt darauf, die Metropolen global konkurrenzfähig zu halten. Transferleistungen in die Alpenregionen werden dementsprechend abgestellt und die Arbeitsplätze und Lebensgrundlage dieser Region entzogen. Es kommt zur Entsiedelung der anschliessenden Verwilderung der Alpen als «Brache» und dem Anstieg der Naturdynamiken und -gefahren.

---

<sup>133</sup> Diese Arbeit bezieht sich fokus- und definitionsbedingt in erster Linie auf weiss-rot-weiss gekennzeichneten Bergwanderwegen sowie Wanderwegen über 1000m. Die Bergwanderwege machen 35% des Wanderwegnetzes aus. 78% der Wanderwege liegen unterhalb von 1000m, 66% der Bergwanderwege zwischen 1000 und 2000m. (Schweizer Wanderwege, 2008)

<sup>134</sup>Wortlaut der Definition: «Inneralpine, hochgelegene Berglandschaften im Einflussbereich des Hochgebirges. Typisch ist ein mehr oder weniger ausgeprägter Talboden, oft mit Schwemmkegeln von Seitenbächen an den Talrändern. Die meist im Talgrund liegenden kompakten Siedlungen sowie die Infrastrukturen sind teilweise stark durch den Tourismus geprägt.» (ARE, BAFU und BFS, 2011)

In seiner hedonischen Perspektive (Bätzing 2017: 59-67) wird die Alpenwelt als riesiger Freizeitpark und Gegenstück zur Alltagswelt inszeniert. Die schöne Landschaft (als Kulisse) wird ins Zentrum gerückt, während wirtschaftliche/alltägliche Aktivitäten (ausser Tourismus) möglichst verdrängt werden. Neue, sich permanent weiterentwickelnde, kurzlebige Infrastrukturen und Komplettangebote versprechen aufregende Erlebnisse vor der schönen Alpenkulisse. Die Alpen sollen für sich für ganz Europa als möglichst gut und effizient erschlossener Freizeit- beziehungsweise Erlebnisraum zeigen, in dem sich alles dem touristischen Gesamtkonzept unterordnet.

Die Unterlieger-Perspektive sieht den Alpenraum sehr technokratisch als Wasserschloss und Energiequelle der europäischen Metropolen und verfolgt damit das Ziel des Ausbaus der Speicherkapazität durch riesige Stauseen und Pumpspeicherwerke. (Bätzing 2017: 68-74)

Kontrastierend zu den zuvor angesprochenen Perspektiven, lässt sich die radikal naturschützerische Perspektive durch den grossräumigen Rückzug des Menschen aus dem Alpenraum charakterisieren. Der Natur soll im Sinne eines strikten Naturschutzgebietes freien Lauf gelassen werden (Bätzing 2017: 75-83).

Die erstgenannte «realistische» Perspektive, als Anschluss an die Moderne, trifft den heutigen Zeitgeist wohl am besten. Bätzing (2017: 42-49) beschreibt Massnahmen, wie man die Wirtschaft in den Alpenregionen ankurbeln könnte. Darunter sind massive Verbesserungen der Erreichbarkeit und Anbindung abgelegener Gemeinden, Verbesserung staatlicher Infrastrukturen sowie effektive Vermarktung weicher Standortfaktoren<sup>135</sup> zu finden. Zudem wird die Zusammenarbeit des Alpenraumes oder Teilen davon mit den benachbarten Metropolen und eine daraus resultierende funktionale Verflechtung als wertvoll angesehen. Betriebe werden in die Alpen hineinverlegt und Alpenbewohner pendeln in die ausserhalb liegenden Metropolen (Bätzing, 2017: 43-46). Aufgrund starker Umweltbelastung, wirtschaftlicher Fremdbestimmung, sozialer Überprägung und Abwanderung, kultureller Verunsicherung und des Verlustes alpenspezifischer Lebensformen ist für Bätzing aber klar, dass dies keine wünschenswerte Entwicklung sein kann.

Ähnlich wird auch bei den vier zuvor genannten Perspektiven auf deren Schattenseiten wie erhöhte Naturgefahren, langfristige Selbstzerstörung etc. hingewiesen. Des Weiteren betont Bätzing (2017: 84-87), dass alle diese Perspektiven die Alpen als peripheren Ergänzungsraum der Metropolen sehen und dessen Nutzungen in kurzfristigen Zeithorizonten beurteilen.

Deswegen schlägt Bätzing (2017: 91-130) schliesslich eine sechste Perspektive vor: «Die Alpen als dezentraler Lebens- und Wirtschaftsraum.», die bereits im Hauptteil dieser Arbeit besprochen wurde.

---

<sup>135</sup> Standortfaktoren: Massgebliche Einflussfaktoren für die Standortentscheidung von Unternehmen. Weiche Faktoren beziehen sich zum Beispiel auf Wohnqualität, Freizeitwert, Sicherheit und Image (Spektrum Lexikon der Geographie; <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/standortfaktoren/7588>, Zugriff: 7.5.2019). Hier vor allem in Bezug auf die schöne Landschaft der Alpen und deren Umweltqualitäten auch als Freizeitraum (Bätzing 2017: 44)



## 6. Die sechs Ausprägungsformen des Mountainbikens nach Giger (2011: 6-7)

Die Beschreibung wurde nachfolgend ohne inhaltliche Änderungen aus dem Mountainbike-Kompendium (Giger, 2011: 6-7) übernommen:

*Zwischen den einzelnen Kategorien sind keine trennscharfen Abgrenzungen möglich, die Übergänge sind fließend. Zudem gibt es viele Mountainbiker, die sich gleichzeitig mehreren (im Ausnahmefall sogar allen) Kategorien zugehörig fühlen. In der Mountainbike-Industrie geht ein Trend zu Modellen, die gleichzeitig die Anforderungen der drei Kategorien Tour, Allmountain und Enduro erfüllen. Das sind leichte, aber trotzdem sehr stabile Mountainbikes mit viel Federweg (bis zu 18 Zentimeter). Die grössten Entwicklungen finden aktuell im Bereich Allmountain statt. Hier sieht die Fahrradindustrie aktuell das grösste Marktpotenzial innerhalb des Mountainbikesports.*

### **Kategorie Cross Country**

*Cross-Country-Fahrer betreiben den Mountainbikesport als Ausdauer-Wettkampfform und gehen einem seriösen Training nach. Sie messen sich regelmässig bei Rundstreckenrennen mit anderen Mountainbikern und üben die Sportart vorwiegend zu Hause aus. Periodisch starten sie auch auf längere Tagestouren. Sie sind nicht selten alleine unterwegs und fahren auch viel Rennrad. Touristische Relevanz: gering.*

### **Kategorie Tour**

*Der Touren-Mountainbiker betreibt die Sportart zur sportlichen Ertüchtigung und zur Gesundheitsförderung, er will aber auch das landschaftliche Erlebnis. Er nimmt sporadisch bei (Marathon-) Rennen teil. Aufs Mountainbike setzt er sich sowohl in seiner näheren Umgebung wie auch für auswärtige Touren. Er widmet einzelne Tage, Wochenenden oder gar ganze Wochen dem Mountainbikesport. Der Tourenbiker ist generell mit Freunden und nur sporadisch alleine unterwegs. Der Bereich Tour weist eine hohe Nähe zum Radwandern auf klassischen Radwegen aus. Setzt sich der Elektroantrieb im Mountainbikesport durch, wird insbesondere dieser Bereich von einem starken Wachstum profitieren. Der Bereich Tour ist für viele Mountainbiker der Einstieg in die Sportart. Touristische Relevanz: sehr hoch.*

### **Kategorie Allmountain**

*Beim Allmountain-Biker steht der Erlebnis-Charakter im Vordergrund, sowohl was die Natur als auch die Route betrifft. Ein Leistungsgedanke ist bei ihm zwar vorhanden, hat aber sekundäre Bedeutung. Der Allmountain-Biker benützt für den Aufstieg Bergbahnen wenn vorhanden, ist aber auch in der Lage, lange Aufstiege aus eigener Kraft zu bewältigen. Der Allmountain-Fahrer weist viele Parallelen zum Tourenfahrer auf, ist aber stärker erlebnis- und weniger leistungs- oder gesundheitsorientiert. Touristische Relevanz: sehr hoch.*

### **Kategorie Enduro**

*Der Enduro-Mountainbiker sucht den Abfahrtsspass und plant seine Touren wo immer möglich in Kombination mit Bergbahnen. Das Naturerlebnis ist ihm in Kombination mit dem Abfahrtserlebnis wichtig. Die Enduro-Mountainbiker bringen die Sportart durch ihr Können immer stärker in hoch- alpine Regionen. Sie verfügen über eine gute Fahrtechnik, stabil gebaute*

Mountainbikes und dicke Profilreifen. Der Aufstieg ist für sie das Mittel zum Zweck. Touristische Relevanz: hoch.

### Kategorie Freeride

Der Freerider sucht ausschliesslich den Abfahrtspass und erwartet speziell gebaute Mountainbike-Abfahrtsstrecken inklusive Sprünge und Hindernisse. Aufwärtsfahren ist für ihn nur in der Not für kurze Strecken akzeptabel. Er schützt sich mit Protektoren und Vollvisier-Helm und weist nicht selten eine gute Fahrtechnik aus. Tendenziell spricht das Freeride-Segment eher jüngere Mountainbiker an. Wie der Bereich Tour ist das Freeride-Segment für viele der Einstieg in den Mountainbikesport. Touristische Relevanz: Bei entsprechendem Angebot sehr hoch.

### Kategorie Downhill

Downhiller betreiben die Sportart als Abfahrts-Wettkampf und sehen im täglichen Mountainbiken vor allem eine Trainingsform auf dem Weg zu besserer Fahrtechnik und schnelleren Zeiten. Downhiller erwarten abgesperrte Rennstrecken. Mit den Downhillbikes ist aufwärts fahren unmöglich. Downhill ist die Wettkampfform der Sparte Freeride. Touristische Relevanz: gering.

## 7. GraubündenE-MTB: Jüngste Massnahmen – Fairtrail

«Fairtrail – nett, sauber & parat» lautet der Slogan der im Kanton Graubünden und im Netz immer öfters auftauchenden Sensibilisierungskampagne als Teil des Projekts «graubündenE-MTB» der Fachstelle für Langsamverkehr. Unter der Leitung von Darco Cazin und unter anderen



Abbildung 13: Auswahl an Fairtrailpostkarten beziehungsweise -Plakaten (Quelle: Fachstelle Langsamverkehr (2019): Projekte: <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/tba/flv/projekte/Seiten/Achtung,-Fairtrail,-Los!.aspx>, Zugriff 9.9.2019)

Massnahmen, durch einen Koexistenzworkshop mit verschiedensten Stakeholder\*innen bezüglich Wanderwegen und Tourismus, nahm die Kampagne Anfangs 2019 Form an. Im Sommer 2019 begann die Umsetzung. Prominent wird für die Fairtrails, sprich friedliche Koexistenz auf den Wanderwegen von «graubünden Ferien», der kantonalen Tourismus Marketing Organisation geworben.

Für den zusammenfassenden Beschrieb der Kampagne verschafft die Pressemitteilung auf der Webseite des Tiefbauamtes einen Überblick (Caluori und Tiefbauamt Graubünden, 2019: Fairtrail - eine Charmoffensive, Zugriff: 30.9.2019).

Die Mitteilung wurde nachfolgend ohne inhaltliche Änderungen übernommen:

***Mit der Kampagne "Fairtrail" wirbt der Kanton ab sofort für Toleranz und ein entspanntes Miteinander von Bikenden und Wandernden auf den Bündner Wanderwegen und Trails. Die Charmeoffensive kommt dabei ganz ohne Zeigefinger aus. Fairtrail setzt auf sympathische Selbstironie und eine tüchtige Portion Bündner Humor.***

*Wandern und Biken nehmen nicht nur im touristischen Sommerangebot Graubündens einen immer grösseren Stellenwert ein. Auch bei der einheimischen Bevölkerung gehören Wandern und Biken im Sommer zu den beliebtesten Freizeitbeschäftigungen. Kein Wunder also, sind einige Wege an schönen Tagen so stark frequentiert, dass sich Wandernde und Bikende hin und wieder in die Quere kommen. Und dies trotz des riesigen Wegetzes mit 11 000 Kilometern signalisierten Wanderwegen und über 100 signalisierten Bikerouten. Eine Entflechtung mit separaten Wegen ist nicht immer möglich. Umfassende Neubauten können allein schon aus Naturschutzgründen nicht überall die Lösung sein. Wie in anderen Lebensbereichen, wo enge Platzverhältnisse und Dichtestress gelegentlich zu Konflikten führen, ist auch auf Graubündens Wegen für eine friedliche Koexistenz Toleranz und Rücksicht gefragt. Dafür steht Fairtrail.*

#### ***Touristische Kampagne für mehr Toleranz***

*Es ist eine mehrjährige Kampagne der Projekte graubündenHIKE und graubündenE-MTB, welche vom Tiefbauamt Graubünden als Fachstelle Langsamverkehr in Zusammenarbeit mit den touristischen Leistungsträgern des Kantons durchgeführt wird.*

*Im Rahmen der Kampagne soll mit verschiedenen Mitteln direkt bei Wandernden und Bikenden für einen respektvollen und fairen Umgang auf den gemeinsam genutzten Wegen geworben werden. Mit einer kleinen Broschüre wird auf die besonderen Verhältnisse in Graubünden hingewiesen und die grundsätzliche Verhaltensregel "nett, sauber und parat!" vorgestellt. Spezielle Postkarten zeigen das Miteinander auf scherzhafte und ironische Weise. Mit kleinen Give-Aways wie Fairtrail-Stickers, -Buttons und -Bikeglocken sollen die verschiedenen Wegnutzenden für "Fairtrail" sensibilisiert werden.*

#### ***Überall sichtbar***

*In einem ersten Schritt werden die verschiedenen Sensibilisierungsmittel bei den touristischen Leistungsträgern aufgelegt und direkt über weitere interessierte Kreise verteilt. An Wander-*

und Bike-Events wird das Fairtrail-Coaching-Team aus ausgebildeten Guides im direkten Gespräch mit den Teilnehmenden die Vision des Fairtrails propagieren. An Wander- und Bike-Hotspots sollen sie aber auch ganz direkt auf die Einhaltung von "nett, sauber, parat!" einwirken. Das Thema wird natürlich auch auf den Social Media aufgegriffen und verbreitet, im Speziellen mit dem Hashtag #fairtrailgraubünden.

Für nächstes Jahr sind weitere Aktionen geplant. Die weiterhin steigende Beliebtheit des Wanderns und Bikens in Graubünden ist eine Tatsache und so werden auch die Themen Rücksicht und Toleranz auf dem Bündner Wegnetz künftig an Bedeutung zunehmen.

In dieser Arbeit wurde auch die teilweise herrschende Rechtsunsicherheit bei Wanderwegnutzer\*innen thematisiert und dabei betont, dass einheitliche und klar kommunizierte Regeln für die gemeinsame Nutzung wichtig sind. Genau dieser Aspekt wird als Teil der Fairtrail-Kampagne ebenfalls aufgegriffen und auf der Webseite [graubuenden.ch/fairtrail](http://graubuenden.ch/fairtrail) kurz und bündig kommuniziert:

«Wie sieht es rechtlich aus? Wenn man auf dem Bike sitzt, kann es vorkommen, dass einen ein Wanderer strafend anschaut, als ob man im Fahrverbot unterwegs wäre. Ist man aber nicht: In Graubünden ist das Biken auf Wanderwegen grundsätzlich erlaubt, sofern nicht ein amtliches Fahrverbot das ausdrücklich verbietet» (Graubünden Ferien (2019): Fairtrail; <https://www.graubuenden.ch/de/graubuenden-erleben/mountainbiken/fairtrail>, Zugriff 9.9.2019).

Eine der Fairtrail-Kampagne angegliederte Massnahme war auch das «Hike and bike together – 1. Engadin Hike & Bike Together Festival» vom 27. - 28. Juli 2019. Das Festival wurde von der Gemeindepolizei St. Moritz organisiert und von verschiedenen Präventionspartnern wie dem Bundesamt ASTRA sowie den Wanderwegen Schweiz und Graubünden begleitet. Unter anderem bot das Festival gratis Fahrtechnikkurse auf dem Bike wie auch gratis Verpflegung (Gemeinde St. Moritz, 2019: Erstes Hike & Bike Together, Zugriff: 17.9.2019)

## 8. Motive für E-MTB-Nutzung gemäss Kapitel 4.2. «Motive»

Leistungshürde senken	Zeitoptimierung	Spassfaktor	Alternative Mobilität	Professionelle Anwendungen	Reichweite ausdehnen	Prestige, Status, «SUV-Effekt»	Entschleunigung	Naturerlebnis
Einstieg		Flow	Anreise	Grundlagen-training	Längere Touren		Entspannung im Freien	
Alter		Höhere Tempi	Familienausflüge	Materialtransport	Anfahrt minimieren		Distanzierung vom Alltag	
Verletzung		Mehr Abfahrt	Individualshuttling	Rekognoszieren	Der Masse ausweichen			
Differenzen		Komfort						

Material- mitnahme							
Leistungsspitzen							
Schnee							
(Re-)Animation							
Bequeme Erlebnisse							

## 9. Emotionen und Gefühle als Fokus künftiger Forschung

Im Kapitel 6.4. «Was nun?» werden Emotionen und Gefühle als ein möglicher Forschungsschwerpunkt für künftige Forschungen im Bereich der Koexistenz vorgeschlagen. Zur detaillierteren Ausführung wird der Gedankengang zu diesem Vorschlag hier weiter ausgeführt.

In neuerer Literatur werden zunehmend die Gefühle der Forschungssubjekte und deren Beitrag zur Gestaltung des sozialen Raumes betont (Pickering und Leung, 2016: iii). Pickering und Leung heben in Bezug auf das Mountainbiking in erster Linie die Bedeutung der Erforschung der verschiedenen Motive für die Ausübung der Beschäftigung hervor, wie es auch in dieser Arbeit ein Schwerpunkt ist.

Ein Paper, das bereits stark auf die Rolle von Emotionen eingeht, erschien von Katrina M. Brown (2016) unter dem Titel: «*The role of belonging and affective economies in managing outdoor recreation: Mountain biking and the disengagement tipping point*». Darin wird festgehalten, was auch einige Expert\*innen, vor allem in Bezug auf die Gleichstellung aller Nutzer\*innen, geäußert haben: Jede/r Nutzende sollte sich auf den Wegen willkommen fühlen. Das bloss Tolerieren oder mürrische Akzeptieren von anderen Nutzer\*innen ist noch nicht genug. Vielmehr soll ein emotional verankertes Gefühl der Zugehörigkeit gefördert werden, um allen Nutzer\*innen ein positives Erlebnis zu ermöglichen. Paul Müller (technischer Leiter BAW, 28.1.2019) findet, zur Begegnung mit Anstand und Respekt gehöre, dass man aktiv zeige, dass alle Gruppen auf den Wanderwegen willkommen sind. Dadurch verkleinern sich auch Konflikte. Auf derselben Schiene argumentiert Brown (2016: 35) und plädiert für eine grössere Beachtung des Gefühls der Zugehörigkeit im Management von Sport- und Freizeitaktiven. Es reicht dabei nicht, gewisse Gruppen gesetzlich auf den Wegen zuzulassen, wenn diese in der Praxis immer noch spüren, nicht willkommen zu sein. «*A more overt multi-use ethic may aid coexistence and safety (e.g. walkers and mountain bikers expecting and attuned to each other)*» (Brown, 2016: 35) scheint der zusammenfassend wichtigste Punkt für Brown zu sein. Die im Kanton Graubünden offiziell vertretene und kommunizierte offene Haltung zum freien Wanderwegzugang deckt sich mit diesem Grundsatz. Dennoch kann der Versuch zur weiteren Festigung dieses Credo bei den Nutzer\*innen wie auch Einheimischen weiter das Gefühl des Willkommenseins steigern und damit auch Konfliktpotenziale weiter mindern.

## 10. Konflikt MTB vs. E-MTB

Oft, wie auch in dieser Arbeit, liegt der Fokus schnell auf Konflikten zwischen den E-MTBs und den Wandernden, die als grösste Nutzergruppe der Wanderwege gelten. In den Interviews wurde zwar genannt, dass auch die konventionellen MTBer\*innen teils wenig Verständnis aufbringen. Was in einigen Befragungen als Grund genannt wurde, sind E-MTBs, die auf bisher als Abfahrtswegen bekannten Teilstücken, plötzlich bergauf entgegenkommen. Weitere Gründe dafür wurden aber kaum genannt. Jedoch kann es sein, dass das Konfliktpotenzial zwischen MTB und E-MTB auf einer Angst beruht, dass durch die E-MTBs neue Regulierungen und Einschränkungen aufkommen werden, die auch die konventionelle Befahrung durch motorlose MTBs betreffen könnten. Falls solche Befürchtungen in grösserem Umfang bestehen, werden diese allerdings zunehmend nichtiger gemäss eigener Einschätzung. Denn bisher führten die E-MTB kaum zu neuen Regulierungen. Viel wahrscheinlicher ist der Ausbau des Wegzugangs für alle Arten von MTBs durch die verstärkten Lobbyingkräfte der E-MTB-Szene, im Kanton Graubünden unterstützt vom Bündner Tourismus, der das Alleinstellungsmerkmal des uneingeschränkten Trailzugangs weiter festigen möchte. Eine steigende Akzeptanz von E-MTBs innerhalb der Bikeszene vermittelt auch die Auswertung der jährlichen Leserumfrage<sup>136</sup> des Enduro Mountainbike Magazine. Aus dem Vergleich der Umfrage von 2018 und 2015 geht hervor, dass die Zahl der Teilnehmer\*innen, die E-MTBs als ein absolutes «NO-GO» ansehen in den drei Jahren von 30 auf 18 Prozent gesunken ist, während die Zahl der E-MTB-Interessierten in derselben Zeitspanne von 16 Prozent auf 43 Prozent zugenommen hat (Steinke in enduro-mtb, 2019:Special: Die spannendsten Ergebnisse der ENDURO Leserumfrage,Zugriff: 15.7.2019).

---

<sup>136</sup> Genauere Angaben zur Umfrage beziehungsweise zu derer Teilnehmenden sind nicht zu finden. Aufgrund der Bekanntheit sowie einer deutschen und englischen Ausgabe, kann von einer hohen Zahl an Umfrageteilnehmenden ausgegangen werden.

## Persönliche Erklärung

Persönliche Erklärung: Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und die in den verwendeten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

D. Gutzwiller

Winterthur 30.9.2019