

Irrwege

Auf der Suche nach der berühmtesten Frau der Welt: Wie man zur Mona Lisa im Louvre gelangt. **Seite 2**

Wanderwege

Jubiläum mit Heldensagen und Kabeljauzungen: Auf dem East Coast Trail durch Neufundland. **Seite 3**

Auswege

Autos raus, Küche rein, Bilder an die Wand: Drei Tage in der rund-erneuerten Stadt Dijon. **Seite 4**

**Sonderwege**

Das Land ist verschwunden, seine Bauten sind geblieben: Architektonische Schätze aus der DDR. **Seite 6**



Platz da, jetzt komme ich: Das Märchen vom gegenseitigen Respekt wird man in den Bergen nicht mehr lange erzählen.

Foto Gerhard Fitzthum

Nicht zu fassen: Ein halbes Dutzend Mountainbiker kommt den steilen Bergweg herauf, grellbunt gekleidet, schwer atmend, die Räder geschultert. Es ist eine Begegnung, die mehr Verwunderung erzeugt als Ärger. Den allerdings gibt es eine Stunde später, nach dem Abstieg in die Talsohle, wo der Wanderweg dem Wildbach zu folgen beginnt. Von hinten tauchen die nächsten Radler auf, wieder im Kollektiv, diesmal, weil es abwärts geht, raumgreifend – und pfeilschnell. Kurz darauf kündigt sich eine weitere Gruppe durch rauschenden Splitt und Bremsenquietschen an. An den Rand des Weges zu treten ist keine Option, dafür ist er zu schmal. Man muss in den Geröllhang ausweichen und warten, bis der Letzte vorbei ist. Mit der dritten Gruppe ist ein der Spaß dann vollends vergangen. Der stille Bergweg von einst wird heute als „Single Trail“ genutzt – als Sport- und Spaßparcours, auf dem der Fußgänger sich als Exot fühlt – und ganz offensichtlich stört.

Eine bedenkliche Entwicklung? Nicht wirklich, meinen die Touristiker, die sich das Geschäft mit keiner der beiden Freizeitgruppen entgehen lassen wollen. Für das Aufeinanderprallen der verschiedenen Raumsprüche hat man ja eine ziemlich einfache Lösung parat: Wenn alle ein bisschen Rücksicht aufeinander nehmen, löst sich das Problem von selbst. Man muss nur bei sich selbst anfangen, die anderen zu verstehen und respektieren lernen, und schon entsteht ein friedliches Miteinander. Wir sind ja alle zivilisierte, dialogfähige Menschen.

Ganz so einfach ist es aber nicht. Dass sich das Problem mit Appellen an die Tugend der Rücksichtnahme lösen lässt, ist eine Illusion. Was allen Bemühungen vorausgehen müsste, wäre eine eingehende Analyse der zugrundeliegenden Erlebnisstruktur und der damit verbundenen Auswirkungen auf die soziale und natürliche Umwelt. In solchen Analysen zeigen sich die Verantwortlichen im Tourismus und in den Bergsportverbänden bislang nicht sonderlich interessiert. Worum geht es?

Der überwältigenden Mehrheit der Bergwanderer dürfte es nicht darum gehen, das Tagesziel schnellstmöglich zu erreichen, sondern mit offenen Sinnen in die Landschaft einzutauchen. Dieser unaufgeregte Zugang ist umso gefragt geworden, seit Orte, die nicht von Lärm und Hektik und vom Beschleunigungsdruck der technischen Mobilität beherrscht werden, Seltenheitswert haben. Das Glück des Wanderers ist also fragil, weshalb er seinem Hobby am liebsten dort nachgeht, wo er weitestgehend sicher sein kann, nicht ständig aus seinem kontemplativen Flow gerissen zu werden.

Sicher ist das sporadische Zusammentreffen mit einem Mountainbiker für niemanden ein Problem. Klar ist jedoch auch dies: Wenn ein Wanderer in kürzester Zeit immer wieder von Radlern aufgeschreckt wird, findet er kaum noch zu sei-

Man wird doch mal ins Gestrüpp ausweichen können

Dort, wo Wanderer und Mountainbiker sich begegnen, prallen einander widersprechende Welten aufeinander. Ein Problem, das sich mit ein bisschen Rücksicht von beiden Seiten lösen lässt? Ganz so einfach ist es nicht. *Von Gerhard Fitzthum*

ner vorherigen mentalen Windstille zurück. Der Tag ist gelaufen, die innere Ruhe dahin. Vollkommen anders verhält es sich für jene, die mit dem Gelände rad unterwegs sind. Im Unterschied zum Reise- und Genussradler betreibt der Mountainbiker Sport in dem Sinn, dass man eine Herausforderung annimmt, sich im Kampf mit Widerständen befindet – allen voran mit den Widerständen der Bergnatur. Dabei muss sich, wer auf Bergwegen durchs Gebirge radelt, konzentrieren, muss auf Steine und Wurzelwerk achten, muss aufpassen, dass er weder Fels noch Abgrund zu nahe kommt. Auch Wanderer werden ihm zum Hindernis.

Führt man sich die unterschiedlichen Erlebnis- und Wahrnehmungshorizonte vor Augen, so ist evident, dass die Auswirkungen des Aufeinandertreffens für den Fußgänger weit gravierender und nachhaltiger sind als für den Mountainbiker. Während der eine aus seinem Wahrnehmungsmodus herauskatapultiert wird, erfährt der andere eine Störung, die sogleich wieder vergessen ist, weil mit der nächsten Kurve oder Bodenunebenheit eine neue Herausforderung auf ihn wartet. Im Gebirge unterwegs sucht und findet der Radler, was der Wanderer gerade meidet: Auseinandersetzung und Anspannung.

Im Konfliktfall stehen sich also keine gleichberechtigten Freizeitgruppen gegenüber, deren grundverschiedene Erlebnisansprüche sich mit Akten der gegenseitigen Rücksichtnahme befriedigen ließen. Die logische Folge ist Verdrängung, die man überall beobachten kann, wo eine größere Zahl von Radlern in eine Wanderregion eindringt – unterstützt von den Fremdenverkehrsregionen, die sich nach Einbrüchen im Wintersportgeschäft als Biker-Mekka positionieren wollen und etwa den Bergauftransport per Seilbahn anbieten und Radler explizit auf „Single Trails“ einladen. Mit der Ausweisung von MTB-Areinen passiert in den Alpen genau das, was zuvor in den deutschen Flussältern passiert ist, wo die einstmaligen kleinen Wege und Treidelpfade zu asphaltierten Rollbahnen aufgeweitet wurden, auf denen nun Radlerkarawanen unterwegs sind. Beide

Male hat die Vertreibung ihre Ursache nicht darin, dass Radler ignorant und rücksichtslos sind, sondern dass sie Radler sind, eine Mobilitätsform pflegen, die mit der des Wanderers inkompatibel ist.

Die aktuelle Diskussion ist also auf dem Holzweg, wenn sie zu harmonisieren versucht, was nicht zu harmonisieren ist. Im Alpenraum allen Nutzergruppen die gleichen Rechte zuzugestehen zu wollen führt nicht zu einem Interessenausgleich, sondern zementiert eine Schiefelage.

Wird ein Weg zugleich von Radlern und Wanderern benutzt, so geht das schon deshalb auf Kosten der Letzteren, weil zwischen den beiden Gruppen ein eklatantes Machtgefälle besteht, der Fußgänger immer das schwächste Glied in der Kette ist. Während der Wanderer gleichsam nackt da steht, ist der sicherheitstechnisch aufgerüstete Mountainbiker auf einem Hightech-Fahrgerät unterwegs, mit dem er dem Wanderer regelrecht gefährlich werden kann. Wanderer dagegen sind für Radler absolut harmlos. Dass ein Radler über den Haufen gewandert wurde, ist noch nicht gemeldet worden.

Das soll nicht heißen, dass das Radeln im Gebirge verboten gehört, man dem neuen Breitensport keinerlei Raum zur Verfügung stellen dürfte. Es heißt aber, dass man es sich sehr genau überlegen muss, damit die Alpen nicht zum flächendeckenden Sport- und Spaßplatz werden. Jedenfalls kann es nicht sein, dass eine Gemeinde sich als Mountainbike-Destination vermarktet, ein engmaschiges Netz an Trails in Aussicht stellt und Anbieter von geführten Touren am Ort tätig sind, ohne dass eine eindeutige Trennung von den Wanderrouten stattfindet. Das geschieht aber noch viel zu selten und viel zu zaghaft, selbst dort, wo die systematische Bewerbung die Zahl der Radtouristen vervielfacht hat.

Mit dem neuen Kundensegment Geld verdienen zu wollen verlangt darüber hinaus, die ausgewiesenen Pisten auch zu pflegen und wenigstens die schlimmsten ökologischen Schäden zu reparieren. Und natürlich zu kontrollieren, ob die Guides

ihre Klientel nicht doch über Wanderwege führen. Geschieht das nicht, geht das noch in einer anderen Hinsicht auf Kosten des Wanderers. Denn es führt zur Zerstörung der Wege. Es entstehen Spurrillen, die sich immer tiefer einfräsen, das Gehen erschweren und der Erosion Vorschub leisten. Solche Trassenschädigungen lassen sich auch durch diszipliniertes Fahren nicht verhindern. Als Radler kann man ja gar nicht anders, als die eingetiefte Spur zu benutzen, es sei denn, man fährt nebensächlich über die Wiese, was zu neuen Fahrspuren führt.

Auf das ökologische Gewissen und die freiwillige Selbstbeschränkung der Radler setzen zu setzen wäre auch deshalb wenig aussichtsreich, weil die Industrie und die von dieser abhängigen Special-Interest-Magazine seit Jahren gegensteuern und das absolute Recht des Erlebnissubjekts betonen. In den Werbefilmen der MTB-Vermarkter zählt im Grunde nur das Ich, das sich und sein Gerät erlebt, seine Herausforderung und Erfüllung sucht und sich den Raum nach Belieben aneignet – egal, ob es dabei über klassische Bergwege, mitten durch die Almwiesen oder gar durch die sensible Hochgebirgsflora geht. Die Botschaft, die über alle Kanäle vermittelt wird: Du kannst alles, du darfst alles – wer Grenzen anerkennt, ist selbst schuld!

Inzwischen ist der Handlungsbedarf noch einmal deutlich größer geworden, weil im Radsport eine technische Revolution stattgefunden hat. Die klassischen Mountainbikes werden zunehmend von Pedelec-Versionen ersetzt, die immer leistungsfähiger werden. Im vorigen Jahr wurden erstmals mehr Mountainbikes mit Elektroantrieb verkauft als ohne. Was auf den Erholungsraum Alpen zukommt, ist leicht abzusehen und übersteigt doch das Vorstellungsvermögen. Die Marketingabteilungen der Radhersteller haben es geschafft, das alte Sportler-Verdikt gegen den Einsatz technischer Treithilfen zu eliminieren. Die gestandenen Berg- und Talradler, die vor fünf Jahren noch die Besitzer von E-Bikes verspottet haben, besitzen nun selbst welche. Warum? Weil der elektrische Zusatzmotor einen enormen

Vorteil bringt: Durch Dauer-Schubleistungen von mehr als vierhundert Watt wird der Bewegungsspielraum des Bergradlers massiv ausgedehnt. Er kann nun im steilsten Gelände unterwegs sein und damit viel tiefer ins Gebirge vordringen – bis dorthin, wo Werbevideos und Hochglanzmagazine die Zweiradabenteurer ja auch zu zeigen pflegen: direkt neben dem Gipfelkreuz oder auf einer spektakulären Felsnase. Im Turbo-Modus fliegt man geradezu den Berg hinauf. So hat das E-Bike eine ganz neue Sportart entstehen lassen: das „Uphillen“. Hier und da werden schon Steilwandkurven ins Gelände gebaut, um dem rauschhaft Aufwärtsrollenden einen weiteren Kitzel zu verschaffen. Mit den neuen „Enduro“(1)-Modellen lassen sich erstaunlich steile Anstiege, Sprünge über Hindernisse und das Überfahren von Absätzen und Stufen bewältigen. Wer bisher vierhundert Höhenmeter in der Stunde schaffte, schafft nun tausend und mehr. Auf der Kitzbühler Website ist von „Genussbikern mit dem Erlebnis Gipfelsieg“ die Rede, ein Veranstalter im Val Müstair wirbt mit den Worten „Schneller, weiter, höher hinaus ... Muskelkraft ist gut – mit Batteriekraft geht's jedoch besser“. Auf allen Fotos der Website sind die Radler auf schmalsten Bergwegen unterwegs. Keine Ausnahme, sondern die Regel.

Klar, dass damit der Grundgedanke alpinistischer Betätigung konterkariert wird, sich ohne Zuhilfenahme fremder Kräfte durch den Raum zu bewegen. Klar ist auch, was es für das vielbeschworene Naturerlebnis bedeutet, wenn man die Landschaft mit der dreifachen Geschwindigkeit durchheilt. Und ebenso klar ist, dass die Alpen auf diesem Wege ihren Charakter als Refugium der Entschleunigung verlieren.

Bis vor kurzem fand die rollende Fortbewegung ihre natürliche Grenze dort, wo das Gelände so unwegsam wurde, dass Radler schieben mussten. Mit den sündhaft teuren Spezialfahrzeugen folgt die Maschinenwelt dem Wanderer nun auch dorthin, wo er bislang vor ihr sicher war. Damit werden die Unterschiede zwischen erschlossenen und unerschlossenen

nen Räumen nivelliert. Das technisch hochgerüstete Wintersportgeschehen hat sein sommerliches Korrelat bekommen, mit dem kleinen Unterschied, dass die Akteure sich nicht mehr zum Sessellift bewegen müssen, sondern die Aufstiegshilfe direkt unterm Hintern haben – in Form des Hilfsmotors.

Selbstverständlich würde man vermuten, der Deutsche Alpenverein liefe gegen die Ausbreitung der Motorenwelt in seinem angestammten Terrain Sturm. Das ist jedoch nicht zu erkennen. Beim größten Bergsportverein der Welt begrüßt man das Mountainbiken vielmehr als „wertvolle Betätigung in der Natur“ und als Quelle von „Erfahrungen, die positiven Einfluss auf personale und soziale Entwicklungen haben sowie eine ökologische Orientierung bewirken können“. Die Ausstattung mit Elektromotoren wird dadurch gerechtfertigt, dass dies das Gebirge auch für die Älteren und Schwächeren öffne und es MTB-Sportlern ungeahnte Möglichkeiten verschaffe. Zudem wird ins Feld geführt, dass man ja immer noch selbst treten müsse – ein Argument, das in die Rubrik des Selbstbetrugs gehört. Deshalb zeugt es auch nicht von Problembewusstsein, wenn der DAV zwischen Pedelecs und E-Bikes differenziert und Letztere demonstrierend ablehnt. Fahrräder, die ohne jeden Muskeleinsatz fahren, gibt es in der Praxis nämlich gar nicht, zumindest spielen sie im Gebirge keinerlei Rolle; die Leute wollen sich ja bewegen, es soll nur nicht so anstrengend sein.

Es ist nicht auszuschließen, dass die Funktionäre in der Bundesgeschäftsstelle und im Präsidium glauben, der Umsatz in den Hütten – und vielleicht sogar die Zahl der Vereinsmitglieder – erhöhe sich durch das neue Publikum. Immerhin: Es verpflichtet sich die Münchner Sektion seit neuestem dazu, den Trend zur E-Mobilität nicht dadurch zu unterstützen, dass sie die von ihr angebotenen MTB-Touren auf E-Bikes zuschneidet. Doch wenn das alles an Initiativen ist, ist es bemerkenswert wenig, zumal man davon ausgehen darf, dass die Mehrheit der Mitglieder in den Bergen vor allem Ruhe und Naturerlebnis sucht.

Was also tun, wenn die klassischen Spielregeln des Interessenausgleichs nicht mehr ausreichen, wenn die letzten Räume, die noch eine unvermittelte Mensch-Natur-Begegnung ermöglichten, technisch kolonisiert werden, auch dort ein Verkehrsaufkommen droht, wo man eben noch vor ihm sicher war? Den Gang der Dinge hinzunehmen, wie es der DAV tut, und zuzuschauen, wie ein seit hundertfünfzig Jahren sorgsam gepflegtes Wegenetz innerhalb kürzester Zeit zerstört wird und sich die letzten Fenster eines entspannten Draußenseins schließen? Im Grunde ist alles ganz einfach: Trefffahrzeuge mit Zusatzmotor haben auf schmalen Bergwegen, auf Wiesen, Weiden und Gipfeln so wenig zu suchen wie Elektroroller auf dem Gehsteig oder selbstfahrende Bobbycars in Kindergärten.