



# Es rollt!

Text: **Sebastian Herrmann**



**Sebastian Herrmann** (44) ist Redakteur der Süddeutschen Zeitung, wo er v. a. zu Themen der Psychologie schreibt. Sein zweiter Themenschwerpunkt ist das Radfahren. Er pendelt jeden Tag von Germering quer durch München nach Berg am Laim in die Arbeit. Seine „Gebrauchsanweisung zum Fahrradfahren“ ist 2017 bei Piper erschienen.

**D**ie letzten Meter bis zum 2919 Meter hohen Col de Riedmatten sind extrem steil. Die Räder liegen quer über der Schulter, eine Hand stabilisiert das Mountainbike, die andere krallt sich ins Geröll. Drei Schritte, stehen bleiben, keuchen, fluchen, weiterkrabbeln. Handelt es sich bei dieser Schinderei im Schweizer Wallis um das Abenteuer, das der Reiseführer für diese Etappe der Tour angekündigt hatte – oder folgt das dicke Ende erst? Oben wartet ein Bergsteiger mit Helm, Seil und Eispickel, schüttelt den Kopf und fragt: „Wozu die Räder?“ Keine Ahnung – um sie wieder ins Tal zu tragen? Der Weg bergab ist jedenfalls zu ausgesetzt, um zu fahren.

Es gibt viele Möglichkeiten, auf Rädern aus eigener Kraft durch die Alpen zu reisen. Fast alle sind weniger bekloppt, als auf allen Vieren mit Rad auf dem Rücken bergauf zu krabbeln. Und bei den meisten

## **Es ist schon ein wenig absurd, sich auf Rädern in die Berge zu wagen.**

Varianten geschieht sogar, worum es eigentlich geht: Es rollt! Auch in den Bergen lässt sich der Fahrtwind im Gesicht spüren und zufrieden in die Sonne blinzeln, während Räder über Asphalt, Schotterwege, Pfade oder Felsen kreisen. Die einen fahren mit dem E-Bike vorbei an Obstplantagen durch das Etschtal, andere kurbeln auf dem Rennrad die 48 Kehren des Stiflserjochs in die Höhe. Wieder andere schwärmen abends auf der Hütte von der Mountainbike-Abfahrt, die sie in einen rauschartigen Glückszustand versetzt hat.

Sogar mit dem Einrad rollen Sportler durch das Gebirge. Kinder auf Laufrädern versetzen ihre Eltern in Panik, wenn sie in Richtung der steilen Talstraße fetzen. Und junge Mütter und Väter genießen die ersten Momente wiedererlangter Freiheit, wenn sich das Baby im Kinderwagen friedlich durch die Gebirgskulisse rollen lässt. Sogar auf dem Longboard vertrauen Sportler bergab darauf, dass ihr Leben auf kleinen



1 Paradies oder Paradox? Mit Rad im Hochgebirge

2 Der alte Traum vom Fliegen – Radfahrer sind davon manchmal gar nicht so weit entfernt



Rädern noch lange Zukunft hat. Ganz egal, auf welche Weise oder welchen Rädern Bergfreunde durch die Alpen rollen, eines ist gewiss: Sie alle werden Abenteuer erleben, von denen sie lange zehren können.

Trotzdem, auch das sei erwähnt, ist es schon ein wenig absurd, sich auf Rädern in die Berge zu wagen. Zu Beginn einer Biografie als rollender Mensch meidet schließlich jeder Wege, die bergauf führen, oder fürchtet, auf steilen Hängen die Kontrolle über sein Gefährt zu verlieren. Was soll das auch? Der Mensch hat schließlich einst das Rad erfunden, um sich das Leben zu erleichtern. Mit rasendem Puls und kurzem Atem im Schrittempo bergauf zu kullern oder suizidal bergab zu ballern, weicht doch gründlich von der ursprünglichen Idee ab.

Treibt also kollektiver Masochismus Menschen auf Rädern ins Gebirge? Natürlich nicht – wer die ersten

## **Fliegen kann gar nicht schöner sein, als bergab zu rollen.**

langen Steigungen emporgeschnauft ist, der findet Geschmack daran. Bergauf zu kurbeln, liefert das Konzentrat all der inneren Zustände, nach denen sich etwa Radler sehnen. Das Tempo spielt keine Rolle, es geht nur darum, Tritt für Tritt voranzukommen und den Rhythmus zu finden. Dann öffnet sich die Pforte in den inneren Tunnel, Gedanken wehen heran, Ohrwürmer nisten im Kopf, und langsam nähert sich der Himmel.

Dass ein Ziel erreicht ist, das ist im Flachen nie so eindringlich spürbar wie am Berg. Und dass nach jeder Steigung die Belohnung folgt, versteht sich von selbst: Fliegen kann gar nicht schöner sein, als

bergab zu rollen – ein Rausch, der Bergwanderern vorenthalten bleibt. Selbst in den Gebirgstälern entfaltet sich die Magie der Räder: Statt wie beim Laufen oder Joggen hektisch auf und ab zu wackeln, ruht der Blick des Rollenden auf einer Ebene, so kann er schweifen und Ruhe finden; es ist mehr Gleiten als Rollen, mehr Glück als nur Fortbewegung.

Wer einen schlechten Tag erwischt, durch Regen oder Schnee rollt, Schmerzen leidet oder sein Rad auf dem Buckel über steiles Gelände schleift, dem sei versichert: Schon abends beim Essen im Hotel, beim Bier in der Hütte verwandeln sich die schlimmsten Erlebnisse in die großartigsten Erinnerungen. Wer auf Rädern in den Alpen unterwegs ist, kehrt mit Heldenerzählungen zurück, egal wo, wie und womit er gerollt ist. Also: Wozu die Räder? Um Abenteuer zu erleben natürlich. Worauf warten wir noch? ■

# Glückwunsch zum Einundvierzigsten, liebes Mountainbike!

*Fahrräder revolutionieren seit 200 Jahren lautlos unser mobiles Leben. Mountainbikes – ihre sportlichen Geschwister mit breiten Reifen und standfesten Bremsen – zeigen uns seit vier Jahrzehnten, dass über jeden Berg ein Weg führt. Eine Liebeserklärung.*

Text: **Andreas Kern**

**W**ir schreiben das Jahr 1977. Irgendwo im Allgäu. Ich bin acht und das erste Mal verliebt. In mein neues Kinderrad. Knallrot, ein Gang, Rücktrittbremse, vorne ein Achter, hinten fast schon ein Sechzehner. Ich happy wie Harry. Meine erste Liebe ist Reichweitenmaximierer, Hundeärgerer und Unabhängigkeitserklärung von Mama und Papa. Plötzlich ahne ich nicht nur, sondern weiß: Die Erde ist eine Kurve. Erkenntnisse können aber manchmal schmerzhaft sein ...

Im selben Jahr, irgendwo in der Nähe von San Francisco, Kalifornien. Ein Nerd namens Joe Breeze – zur Hälfte Tüftler, zur Hälfte Prediger – baut seinem Hippie-Kumpel Charles Kelly ein Fahrrad. Die Rahmenform erinnert an die der ballonbereiften *Schwinn Cruiser* aus den Vierzigerjahren. Mit denen bretterten Joe und seine Jungs schon seit Anfang der Siebziger die Hänge des Mount Tamalpais im Marin County hinunter. Nur waren diese alten Klapperkisten bleischwer und zerlegten sich bei den Bergabrennen in der Bay Area gerne in ihre Einzelteile. Joes Neukreation dagegen war aus Stahl, filigran und leicht. Sein Buddy Charlie bekommt „No. 2“, Joe selbst behält „No. 1“ – auf dem er umgehend das sagenumwobene *Repack Race* vom Mount Tamalpais gewinnt. Wichtiger als sein Sieg anno 1977 (dem in den nächsten Jahren noch neun weitere folgen sollten), war jedoch eines: Joe hatte soeben das Mountainbike erfunden. Einziges Problem: Joe Breeze ist Mastermind und Chaos in Personalunion. Er baut an einem Rahmen eine halbe Ewigkeit herum. Charles Kelly und sein

WG-Kumpel Gary Fisher – der hatte Mitte der Siebziger seinem Fahrrad eine Gangschaltung verpasst, um auf den Mount Tamalpais hochzukurbeln – brauchen einen Plan B. Also beauftragen sie einen schnauzbärtigen Typen namens Tom Ritchey, Stahlrahmen für sie zu löten. Der Name, den die beiden Zimmergenossen ihrer Firma anno 1979 geben, ist einfach und treffsicher: „Mountain Bikes“. Zwei Jahre später kauft der findige Geschäftsmann Mike Sinyard einen Ritchey-Rahmen, lässt ihn in Taiwan 450-mal klonen und mit Fernost-Komponenten aufbauen. Das erste Serienbike der Geschichte kostet 450 Dollar und hört auf den Namen *Specialized Stumpjumper*. Wir schreiben das Jahr 1982. Ich bin stolzer Fünftklässler und strample auf meinem *FEM Junior* mit Dreigang-Nabenschaltung, Schutzblechen, Gepäckträger und Ständer die fünf Kilometer zum Gymnasium.

Im selben Jahr, auf einer Technikmesse in New York. Die beiden japanischen Brüder Yozo und Yoshizo Shimano stellen etwas nie Gesehenes und geradezu Ungehörtes vor: eine Fahrradschaltung mit sechs Ritzeln hinten und drei Kettenblättern vorn, dazu zangenartige Cantilever-Felgenbremsen. Damit wollen sie das Rad in ein Bergrad verwandeln. „Spielzeug, das keiner braucht“, nennen es die Experten. Yozo und Yoshizo nennen ihre Erfindung „Shimano XT“. Der Rest ist Legende.

Die wilden Achtziger werden das Jahrzehnt der Neuen Deutschen Welle – und des Mountainbikes. Der Gangwechsel flutscht dank Shimano- ▶



Daumenschaltthebel (1986), Grip-Shift-Drehgriffschalter (1988) und Shimanos Brems-Schalt-Kombi STI (1989) auch unter Vollast bergauf immer besser. Und die erste Federgabel mit Gummipuffern – die RockShox One (1989) – hat in doppelter Hinsicht „durchschlagenden Erfolg“. Die Lawine ist losgetreten. Und Lawinen haben nicht die Eigenart, auf halber Strecke anzuhalten. Die Mountainbike-Lawine rollt bis heute unaufhaltsam um die Welt. Wir schreiben das Jahr 1991. Die ganze Mountainbikewelt spricht über SPD. Nicht die Partei, sondern die neuen Klickpedale. Die „Klickies“ – ebenfalls von den Tausendsassas von Shimano – sorgen auch an deutschen Ampeln für mancherlei Slapstickeinlage. Aber auch dafür, dass ein junger Ami namens Greg Herbold damit zur Downhill-Weltmeisterschaft rast. Die Schwabentüftler von Magura ersetzen erstmalig Bremszüge durch Öl – die quietschgelbe HS 22 revolutioniert das Bremsen. Apropos Revolution: Anno '91 enden die Sowjetunion, der Warschauer Pakt und meine Schulkarriere. Allesamt wenig ruhmreich. Was tun nach dem Abi? Ich kaufe mir eines dieser neuen 21-gängigen Geländeräder, die aus dem Land der begrenzten Unmöglichkeiten auf dicken Stollenreifen zu uns herü-

**„Kein anderes Gefährt der Welt befördert dich von A nach B, ist dabei gut für deine Gesundheit und macht auch noch Spaß!“**

*Joe Breeze, Erfinder des Mountainbikes*

berrollen. Ein knallrotes *Giant Escaper*. Im Prospekt steht: „Das erste Mountainbike auf dem Mont Blanc“. Den Unfug dieser Werbebotschaft erkenne ich erst später, ich Unwissender kratze dennoch alles Gesparte zusammen: genau 1500 D-Mark. Und wo ich schon im Kaufrausch bin, investiere ich bei Radsport Heckmair daheim in Oberstdorf noch fünf Mark in ein kleines Heftchen, auf dem Andi Heckmair von seiner Mountainbiketour quer über die Alpen berichtet. Andi ist familiär „vorbelastet“: Opa Bergführer, Vater Bergführer – und noch dazu Erstbesteiger der Eiger-„Mordwand“ anno 1938. 1990 hatte Heckmair jr. nach jahrelanger Recherche einen fahrbaren Weg von Oberstdorf an den Gardasee gefunden: die Heckmair-Route. Zwei Jahre später folge ich den Spuren des Bergführers über 2600 Meter hohe Alpenpässe und – kom-

plett ungefedert, aber mit viel zu schwerem Rucksack – auf Felsenwegen bergab. Aus eigener Kraft über alle Berge biken, nur das Allernotwendigste dabei – eine faszinierende Vorstellung! Ein Abenteuer, das sich jeder leisten kann. Und das direkt vor der eigenen Haustür beginnt. Im Sommer 1992 sollte ich mich also mit dem Mountainbike-Virus infizieren, der (zumindest in meinem Fall) unheilbar ist. Irgendwo zwischen Oberstdorf und dem Gardasee muss es gewesen sein – vielleicht an der Eisenleiter am Schrofenpass, auf dem 500 Jahre alten Säumerpfad zum Passo Scaletta im Engadin oder am Scheiteltunnel des Tremalzo, wo ich erstmals in meinem Leben den Gardasee tief unter mir glitzern sah. Wir schreiben das Jahr 2018. Seit einem Vierteljahrhundert bin ich Gelegenheits-Radler: Ich radle bei jeder Gelegenheit. Von zu Hause in die Arbeit. Rund um Neuseeland. Über den 5416 Meter hohen Donnerpass in Nepal. Bislang zwei Dutzend Mal über die Alpen. Hoffentlich im nächsten Vierteljahrhundert nochmal so oft. Die Projekte sprengen den Arbeitsspeicher im Oberstübchen schier. Man bräuchte mindestens sieben Leben dafür. Ich habe mich wie gesagt mit einem Starrbike – vorne und hinten ungefedert, schwerer Stahlrah-

men, Shimano-LX-0815-Schaltung, Cantilever-Felgenbremsen, Haken-und-Riemen-Pedale – infiziert. Um dann die gesamte (Kinder-)Krankheitsgeschichte einer jungen Sportart am eigenen Leib durchzumachen. In den wilden Neunzigern sah so mancher Hersteller im Mountainbiker mehr das Versuchskaninchen als den Kunden. Im Nachhinein also sonnenklar, dass mir mein sündteurer Rahmen aus dem neuen Wundermaterial „Boralyne“ brechen musste. In einer Bodenwelle hatte ich – schwupps! – Lenker und Gabel in den Händen, während die Füße noch mit dem Restrahmen verbunden waren, den Klickpedalen sei Dank. Weitere Details erspare ich an dieser Stelle. Mein zweites Mountainbike war ein *Marin Team Issue*. Bis heute meine größte Liebe. Mit dem filigranen Hardtail aus Tange-Ultimate-Stahl stahl ich Pferde. Und lebte meine Sturm-und-Drang-Phase ▶

**„Ötzi war zu Fuß unterwegs, Hannibal mit Elefanten, Paulcke mit Ski – aber keiner mit dem Mountainbike. Also fing ich an, nach einer machbaren Route über die Alpen zu suchen.“**

*Andi Heckmair, Erfinder der Alpenüberquerung mit dem Bike*

- 1 Wo nicht mehr gefahren werden kann, wird eben getragen.
- 2 Geschafft! Mit Seeblick geht's nun wieder ins Tal.
- 3 Ist das noch Flow oder schon Stress?
- 4 Zur Schinderei gehört immer auch ein gemütlicher Teil.

Fotos: Andreas Kern



## Thema Auf Rädern im Gebirge

1 Alte Pass- oder Militärstraßen ohne Autoverkehr eignen sich hervorragend zum Mountainbiken.

2 Künstlich angelegte, pistenartige Trails sind im Kommen, aber sicherlich nicht jedermanns Sache.



ungehemmt aus. Als sich mein Knie eines schönen Sonntagvormittags anno 1994 mit Nagelfluhgestein füllte, war das zwar schmerzhaft, aber ich wusste: Jede Wunde verheilt. Was ich erst drei Jahre später merkte: Ich war mitten in Gams-Scheiße gelandet, die sich seither in meinem Knie befand. Shit happens. Gestohlen wurde mir meine größte Liebe übrigens an einem Campingplatz am Gardasee. Wir schreiben immer noch das Jahr 2018. Heute fahre ich ein *Liteville 301* mit 160 Millimeter Federweg vorne und hinten, 27,5 Zoll großem Vorderrad und 26 Zoll kleinem Hinterrad sowie einer per Daumendruck versenkbaren Sattelstütze. Bei solch einem „Endurobike“ ist bergab immer – wirklich immer! – der Fahrer der limitierende Faktor. Dieses

Bike fährt überall runter – wenn sich der Biker traut und über entsprechende Fähigkeiten verfügt. Rauf dagegen gewinne ich mit solch einem 15-Kilo-Bomber keinen Blumentopf. Muss ich aber auch nicht. Am liebsten trage ich es eh quer auf dem Rucksack liegend vorne den Berg rauf zum Gipfelkreuz und fahre hinten wieder runter. „Bikebergsteigen“ nennt sich diese alpine Spielart des Mountainbikens. Profis wie der Wahl-Innsbrucker Harald Philipp turnen bei dieser Kombi aus Bergsteigen und Mountainbiken vermeintlich unfahrbare Wege hinunter. „Auf einem fünfzig Zentimeter breiten Band in der Brenta muss ich auf den Zentimeter genau steuern und bremsen. Sonst bin ich tot. Punkt.“, sagt der Blondschoopf, die lustigen Augen leuchten und das spitze Näschen

**„Wir sind keine Umweltsäue! Widersprecht den Lästermäulern, wo immer sie auf uns einhacken. Zerrt sie aufs Mountainbike. Macht sie süchtig!“**

Tom Bierl 1994, damals Chefredakteur des MountainBIKE-Magazins

vibriert vor Wonne. Es geht dabei nicht um Selbstmordgedanken, sondern um Flow. Flow: Wenn man völlig mit dem eigenen Tun verschmilzt, dann befindet man sich im Flow. Kinder surfen beim Legospielen oft stundenlang auf der Welle. Auch Mountainbiker streben wie die Motten zum Licht nach diesem ganz speziellen Zustand – wenn sich Wollen und Können perfekt ausbalancieren und man auf der Wolke der Euphorie schwebt, raum- und zeitvergessen. Diesen Zustand erreichen Freerider wie Harald Philipp auf handtuchschmalen Steigen mit mächtig Luft unterm Hintern. Marathonbiker erleben das „Bikers High“ beim „Cristalp“-Rennen im Wallis nach 4500 Höhenmetern am letzten Anstieg zum Pas de Lona. Aber auch Allerweltsbiker sind auf der Suche nach der „Welle“. Dafür gibt's neuerdings immer mehr „Flowtrails“ – fahrtechnisch einfache, meist von Menschenhand gebuddelte „Bobbahnen“, auf denen man Profis wie Harald beide Bremsen abmontieren könnte und sie trotzdem mit einem fetten Grinsen im Tal ankommen würden. Aber auch Fahrtechnik-Anfänger kommen dort ohne Knochenbrüche im Tal an – und haben dabei mindestens genauso viel Spaß wie die Profis. Ich persönlich finde Flowtrails ganz nett. Aber statt wie in der Bobbahn durch Steilkurven zu rasen, Kamelbuckel wegzudrücken und mich über Schanzen zu zittern, bin ich lieber da unterwegs, wo nicht alle sind. Suche mir lieber selbst den Weg, wälze nächtelang Landkarten, schlafe die Nacht vor der Tour schlecht. Die Nacht danach dafür umso besser. Ein letztes Mal schreiben wir das Jahr 2018. Alpencross hin, Nepal her – am liebsten hole ich heute mein Bike einfach aus der Garage und fahre meine Hausrunde. Die ist kurz, leicht und unspektakulär. Ob ich die sauenge Treppe bergab fahren kann, ist nach wie vor stark tagesformabhängig. Aber ich freue mich schon auf die Stelle. Genauso wie auf die rauschende Abfahrt hinab zum Biergarten, wo das (alkoholfreie) Weißbier wartet. Und daheim die heiße Dusche, die Schweiß und Dreck abwäscht. So wie vor einem Vierteljahrhundert in Riva nach meiner allerersten Alpenüberquerung. Vielleicht ist meine Hausrunde 2018 sogar noch schöner als der Alpencross 1992. Weil zwei Mädels dabei sind, Magdalena (11) und Sophie (fast 9). Die haben alles noch vor sich. Ich freu mich drauf, sie auf ihren ersten Runden zu begleiten. ■

**Tourentipps:** ab Seite 40



**Andreas Kern** (47) wurde mit dem Mountainbike groß. Nach einem Vierteljahrhundert Bergauf-Schinderei verliebte er sich letztes Jahr glatt noch einmal neu: ins E-Mountainbike.

Fotos: Andreas Kern



## Mountainbikers ABC

**A**llmountain: mit ca. 140 bis 150 mm Federweg das ideale Bike für Tourenbiker

**B**unnyhop: Häschensprung, mit dem man querliegende Baumstämme überspringen kann. Hoffentlich ...

**C**ross Country: seit 1996 die olympische Spielart des Mountainbikens

**D**ownhill: was der Abfahrtslauf für Skifahrer, ist der Downhill für Mountainbiker

**E**ndurobike: mit 160 mm Federweg und mehr die beste Wahl für abfahrtsorientierte Biker

**F**lowtrail: künstlich gebaute Bikestrecke, meist per Lift erreichbar

**G**PS: Gerät zur Satellitennavigation, das Mountainbiker auf den richtigen Weg führt

**H**öhenmeter: Die Aufstiegsmeter sind beim Mountainbiken wichtiger als die Fahrtstrecke.

**I**maginate: legendäres YouTube-Video des schottischen Trialers Danny MacAskill

**J**acke und Hose: Beides sollte auf Biketour stets dabei – und wasserdicht – sein.

**K**arbon: Lieblingswerkstoff von Bikefirmen, wenn das Bike schön (und) leicht werden soll.

**L**andkarte: batterie- und netzunabhängig – analoge Wegfindung hat nach wie vor Vorteile!

**M**arathon: Wem Cross-Country-Races zu schnell vorbei sind, fährt Marathonrennen!

**N**ino Schurter: Der Schweizer gewinnt seit Jahren quasi jedes Weltcup- und WM-Rennen.

**O**rtseingangssprint: Was Rennradler können, können auch Mountainbiker. Aber mit mehr Style!

**P**lattform-Pedale: Die „Bärenatzen“ erfreuen sich v. a. bei der Bergabfraktion großer Beliebtheit.

**Q**uäl dich, du Sau: Dieser O-Ton von Udo Bölts hat universellen Aufforderungscharakter.

**R**ise: die Aufbiegung eines Lenkers in Millimeter. Je mehr Rise, desto besser Übersicht und Komfort.

**S**tahl: Urmutter aller Rahmenmaterialien, seit Alu und Karbon im Rückzugskampf

**T**ransalp: mehrtägige Alpenüberquerung per Bike – die Königsdisziplin für Tourenbiker

**U**mwerfer: schaltete früher die drei Kettenblätter. Heute dank Einfachkettenblättern vom Aussterben bedroht

**V**orbau: Abfahrer wählen ihn kurz und steil, Cross-Country-Fuzzys lang und flach

**W**heelie: Fahren auf dem Hinterrad imponiert vor der Eisdielen, bringt auf dem Trail aber herzlich wenig

**X**TR: Dieses Kürzel steht seit 1992 für Shimanos Top-Komponenten-Gruppe.

**Y**es or no? Diese Frage sollte man sich vor einer schwierigen Stelle stets stellen.

**Z**iel: Ist beim Biken der Weg das Ziel? Oder das Ziel das Ziel? Entscheiden Sie selbst!

**MY DEUTER IS MY Backup**

„Ich liebe es, in den Bergen aktiv zu sein. Es gibt nichts Schöneres als am Abend mit Freunden über die Abenteuer die man tagsüber bei einer Tour erlebt hat zu lachen.“

CHARLOTTE GILD  
MIT DEM GRAVITY ROCK&ROLL 30

# Hauptsache es rollt

Mit Kinderwagen oder -anhänger durch die Berge zu rollen, ist neben Tragetuch und Kraxe eine Möglichkeit, das Bergsteigen auch mit Nachwuchs fortzusetzen. Über Hoffnungen, Hindernisse und gebremste Höhenflüge.



Genuss-Tourenabschnitt in den Schweizer Bergen

Text & Fotos: **Franziska Kučera**

**A**us eigener Kraft mobil bleiben: Das wollten wir – in der Stadt und in den Bergen. Darum sollte es schon „was Gscheits“ sein: robust, geländegängig, einsetzbar für verschiedene Aktivitäten und natürlich möglichst schonend für die kostbare Ladung. Die erste große Investition für unsere Tochter wurde also nicht ein schicker Retro-Kinderwagen mit dazu passender Tasche und Muff, sondern ein blau blitzender, für uns schon fast zu moderner, futuristisch anmutender High-Tech-Fahrradanhänger – verwendbar nicht nur am Drahtesel, sondern auch zum herkömmlichen Rumschieben mit anderen Mamis und Papis, zum Joggen und: zum In-die-Berge-gehen!

Die Kauffreude war entsprechend groß – noch viel größer das Freiheitsgefühl, als ich mit meiner Tochter zusammen wieder das tun konnte, was vorher täglicher Bestandteil meines Lebens gewesen war: Rad fahren. Überhaupt wurden längere Fahrradtouren nun erst so richtig interessant. Allerdings mit

## **Welch ein Freiheitsgefühl, zurück auf dem Radl zu sitzen!**

einem Trekkingrad, Mountainbiker waren wir nie – doch ist natürlich ein Kinderfahrradanhänger gerade für Bergadler eine tolle Option, ihre Leidenschaft auch mit dem Nachwuchs zusammen fortzusetzen (siehe dazu auch „Mit Mountainbike und Kinderanhänger von Wien bis Nizza“, Seite 56.)

Dann soll es endlich wieder zum Bergsteigen gehen: Es ist Anfang Mai, der Frühling ist auf 1000 Metern gerade in vollem Gange und empfängt uns mit satten Farben: gelb der Ginster, grün die jungen Wiesen, blau der Himmel und nur noch ganz oben vom Restschnee weiß erleuchtete Bergspitzen. Gut ausgerüstet, hochmotiviert und durchaus erfüllt mit großen Erwartungen an unsere neue Errungenschaft machen wir uns auf zur ersten Kinderwagentour. ►

Wir haben auf der Karte eine kleine Spätnachmittagsrunde herausgesucht und starten direkt vom Haus aus. Der Straße folgt ein Spazierweg vorbei an liebevoll gestalteten Gärten. Es geht leicht bergauf, als wir um eine Hecke herum navigieren und ... vor einer langen, steilen Treppe stehen. Was nun? Anpacken, hochschleppen, weiter geht's. Auf schmalem Kiespanoramaweglein der Sonne entgegen, später in den Wald hinein. Die ersten Wurzeln schaukeln sanft den Wagen, sind sie zu groß, kurven wir drumherum. Dann, tiefer im Wald, wird der Boden auf einmal zunehmend unebener, wurzelreicher, stufiger und schlammiger. Immer öfter müssen wir den Wagen mühsam tragen, wissen nicht recht, wie viel wir dem kleinen Geschöpf im Wagen zumuten können. Dadurch werden wir langsam und erfahren gleich bei der ersten Tour, wie schnell ein Kinderwagen – mag er auch noch so geländegängig sein – auf Bergwegen an seine Grenzen gerät, über die wir allein „geflogen“ wären. Nun gut. Als es nicht besser wird, biegen wir bei der nächstbesten Möglichkeit ab und suchen einen Weg zurück ins Dorf. Wie groß auf einmal die Erleichterung, das zu erreichen, was „davor“ absolut verpönt war: eine Teerstraße. So eine soll es dann auch am nächsten Tag werden – wir hätten auch eine nichtasphaltierte Forststraße



1

genommen, gibt's aber nicht. Dafür 500 Höhenmeter Serpentinaufstieg mit überholenden Autos. Aber immerhin: Es rollt! Wir stemmen uns hinter den Lenker und werden oben auf dem Pass mit einer phänomenalen Aussicht auf den Genfer See belohnt. Für eine Pause lassen wir den Wagen stehen und suchen uns einige Meter abseits zwischen ein paar Felsbrocken ein windgeschütztes Plätzchen. Abwechselnd steigen wir zu einem kleinen namenlosen Gipfel auf – bei ausreichend Zeit eine empfehlenswerte Option, damit Papa UND Mama ab und zu wieder höher hinauskommen.

### Der Wagen zieht die Eltern schonungslos hinterher.

Schließlich treten wir den Rückweg an. Flott geht's hinab: Der Wagen drängt geradezu bergab und zieht die Eltern schonungslos hinterher. Bald sind wir heilfroh, nicht nur um die Schlaufe zum Hintersichern des Wagens, sondern vor allem, dass wir uns für ein Modell mit Hand- und Feststellbremse entschieden haben. Dann kommt der Moment, der sich nie so recht vorhersehen lässt: Die Geduld der Kleinen ist zu Ende, sie will partout nicht mehr im Wagen sitzenbleiben. Wir machen eine Pause, zeigen ihr Blätter und Steine und nehmen sie schließlich in die Trage, die wir zum Abwechseln immer dabei haben. So nah bei Mama oder Papa ist die Kleine dann doch wieder glücklich, und in den Wagen schmeißen wir dafür unsere Rucksäcke.



2

- 1 Ist die Brücke breit genug? Es bleibt immer spannend auf Tour mit Kinderwagen.
- 2 Warm eingepackt macht das Kinderwagen-Wandern Spaß.
- 3 Manchmal geht's nur noch mit vereinter Kraft bergauf.
- 4 Gemeinsam macht's mehr Spaß – ob nebeneinander im Wagen oder bei den ersten Wanderversuchen.



3



4



### Drin oder drauf – fahrbare Untersätze für Kinder am Berg

Wer mit dem Nachwuchs in die Berge will, der hat die Qual der Wahl: Für radbegeisterte, größere Kinder gibt's das **FollowMe-Tandem**. Das Kinderfahrrad wird dabei am Elternrad befestigt, und so kann der kleine Mitfahrer stolz selber in die Pedale treten, bei Erschöpfung aber auch mal Pause machen, ohne dass die Fahrt unterbrochen werden muss.

Eltern mit starken Radlwadln und kleineren Kindern setzen diese am besten in einen **Fahrradanhänger**. Davon gibt es mittlerweile diverse in unterschiedlichen Preisklassen auf dem Markt. Nicht alle davon sind allerdings multifunktional und lassen sich auch zum geländegängigen Kinderwagen umbauen, der je nach „Set“ sowohl geschoben wie auch mithilfe einer Stangenkonstruktion gezogen und im Winter sogar mit Skiern statt Reifen ausgestattet werden kann.

Wie eine „Berg-Rikscha“ lässt sich auch der **Gogo-kid** nutzen, ein in Rosenheim angefertigter, extrem leichter Bergkinderwagen, dessen Griffe je nach Einsatz längenverstellbar sind.

Für weniger „extreme“ Bergausflügler, die auf Fahrstraßen oder gut ausgebauten Wanderwegen bleiben, tut es natürlich auch ein herkömmlicher **geländegängiger Kinderwagen**, sprich im Idealfall mit großen Luftreifen, Feststellbremsen, mittelstarker Federung und gutem Regen- und Sonnenschutz ausgestattet. Schwenkränder sollten blockierbar sein, da sie sich sonst bei jedem kleinen Hindernis querstellen. In der Regel können an solchen auch Mitfahrbretter angebracht werden, die nicht nur auf Wanderungen gute Dienste leisten, wenn Geschwisterkinder eine Gehpause brauchen.

Dass der Kinderwagen nicht nur zum Rumfahren unserer Tochter, sondern auch zum Transportieren von Gepäck aller Art dienen kann, hat er mittlerweile des Öfteren bewiesen. Für kurze Spaziergänge und Wanderungen nutzen wir den Wagen daher nach wie vor ab und zu – auch im Winter: Da lassen sich die Kleinen deutlich besser einpacken und sind prima vor Wind und Sonne geschützt. Und auch ohne Ski-Set lässt sich ein Wagen mit großen Luftreifen über gewisse Schneehöhen bewegen. Aber um die Wahrheit zu sagen: Eingefleischte Kinderwagenwanderer sind wir trotzdem nicht geworden. Zu eingeschränkt erscheint uns die Einsatzmöglichkeit, zu fremd die Bewegung des Schiebens am Berg und vor allem zu großer Wunsch, auch mal höher hinauszukommen, unebene wie steile Steige zu begehen oder in Gelände vorzudringen, wo's mit dem Wagen für alle Beteiligten einfach keinen Spaß mehr macht – mal abgesehen davon, dass es unserer Tochter in der Kraxe deutlich besser gefällt als im Kinderwagen.

Aber Jedem das Seine: Manchen Eltern sind kein Hindernis und keine Anstrengung zu groß, oder Kinderwagentouren mit vielen Höhenmetern dienen als Sondertraining. Andere lieben gerade einfache und gemütliche Wanderungen zu Almen. Daher gibt's mittlerweile insbesondere für die Bayerischen Alpen auch eine ganze Reihe von Kinderwagenwanderführern. Die darin vorgeschlagenen Touren sind meist durch eine (sehr) kurze Wegstrecke und wenige Höhenmeter charakterisiert und bieten für Kinder interessante Wege und Ziele. Sie geben daher nicht nur gute Anregungen zum Hochschieben, sondern auch für Berg-Unternehmungen mit Kindern, die schon gerne selbst gehen oder (lauf)radeln. Solche Tipps sind viel wert, wenn das neue Wander-Motto heißt: „Flexibel bleiben“. Denn kaum denkt man zu wissen, wie es rollt, kommt es eh schon wieder anders ... ■



**Franziska Kučera** (36) ist »alpinwelt«-Redakteurin, die sich nach intensiven Tourenjahren gerade als Bergsteigerin mit Kind „neuerfindet“.

**Tourentipps:** ab Seite 40

# Mit 2866 Umdrehungen auf die Rotwand

Im Rollstuhl durchs Gebirge – Mitglieder der Stiftung Pfennigparade erobern mit speziellen Trekkingrollis, starken Helfern und einer großen Portion Freude den Münchner Hausberg.

Text: **Andrea Strauß**, Fotos: **Andreas Strauß**

Jede Reise beginnt mit dem ersten Schritt. Was aber, wenn die Beine diesen Schritt nicht mitmachen? Wenn das Herz auf Reisen geht, aber die Beine nicht können? Zu Hause bleiben? Das ist wohl für kaum einen Rollstuhlfahrer eine Option. Definitiv nicht für Regine, nicht für Basti. Jede ihrer Reisen beginnt mit der ersten Umdrehung der Räder! Ist die Fortbewegung in den eigenen vier Wänden schon komplizierter als für Fußgänger, so ist das Unterwegssein in der Stadt zeitaufwendig und bei Weitem nicht „barrierefrei“. Da ein Aufzug, der außer Betrieb ist, dort eine fehlende Rampe. Wer noch eins draufsetzen will, der „geht“ auf Reisen – oder in die Berge.

Samstagvormittag im Spitzingebiet. Vor der Bergwachthütte türmt sich Material wie für eine Expedition: Rucksäcke, Seile, Erste-Hilfe-Sets, Regenjacken.

Begleitet von der Bergwacht und einigen Betreuern ist die Pfennigparade München unterwegs auf die Rotwand. Unter ihnen sind auch drei Rollis. Barrierefrei wird die Bergtour nicht sein, aber das ist kein Hinderungsgrund. Neben dem Materialberg stehen auch drei Spezialfahrzeuge, eine Mischung aus Rollstuhl und Handbike. Für die Rollstuhlfahrer sind die rund 600 Höhenmeter bis zum Rotwandhaus eine Herausforderung für Kondition und Koordination: Als Rolli zum Rotwandhaus? Geht das überhaupt? Ist das nicht zu steil? Kommt man hinauf? Und wieder sicher hinab? Wie viele Helfer sind wohl nötig zum Schieben, Ziehen und Bremsen? Oder lässt sich die Strecke gar ohne Hilfe bewältigen?

Die gut 1,5 Millionen Rollstuhlfahrer in Deutschland haben auf den ersten Blick eine breite und unübersichtliche Auswahl an Fahrzeugen. Normale Roll- ▶

1 Unterwegs Richtung Rotwand: perfekt ausgerüstet, in Begleitung der Profis und vor allem hoch motiviert

2 Am wichtigsten: der gemeinsame Spaß in den Bergen



1



2

1 Huckepack geht's das letzte Stück zum Gipfel.

2 Spezielle Trekking-Rollis eignen sich besonders gut für Touren in den Bergen.



**Die Schwierigkeit des Weiterwegs hat Aufforderungscharakter.**



stühle, starr oder faltbar, mit Antrieb oder ohne, mit Schiebegriff oder nicht, zum Trippeln oder mit Fußbrett, oder Sportrollstühle, für unterschiedliche Sportarten optimiert. Besonders drehfreudige Rollstühle, kippbare, auf höhere Geschwindigkeiten optimierte, mit unterschiedlichem Radsturz, besonderer Kraftumsetzung, speziellem Radstand, anderer Sitzposition, verbesserter Spurhalteeigenschaft, großer Stabilität. Oder man tauscht zum Sport den Rollstuhl gleich gegen das Konzept Handbike aus. Entweder, indem man ein Adaptivrad vorne am Rollstuhl montiert oder gleich ganz aufs Handbike umsteigt. In diesem Fall sitzt, kniet oder liegt man auf einer Radkonstruktion, die ansonsten dem Fahrrad für Fußgänger ähnelt: mit Ketten- oder Nabenschaltung, Felgen- oder Scheibenbremsen. Auch der Segway, der ursprünglich aus einem E-Rollstuhl weiterentwickelt wurde, ist eine Option für Menschen mit Handicap, mobil zu sein – auch in den Bergen. Viele Möglichkeiten für viele unterschiedliche Handicaps.

Was geht mit einem Rollstuhl? Kurze Rampen bis sechs Prozent Steigung sind fahrbar. Die Straße zum Rotwandhaus weist zwölf Prozent Steigung auf. Im Durchschnitt. Eine typische Almstraße, geschottert, mit steileren Rampen, Kurven, Gefälle nach außen. Aber auch umgeben von dem Geruch von Baumharz, dem Läuten der Kuhglocken, dem lauen Sommerwind oben an der Kuppe über der Wildfeldalm und mit Blick über die Vorberge bis zur Zugspitze hinüber.

Endlich geht es los. Spannung liegt in der Luft, ein Hauch Angst, viel Vorfriede und definitiv jede Menge Neugier. Helfer sind ausreichend mitgekommen, sodass theoretisch für jeden Rollstuhlfahrer zwei Schieber und zwei Zieher vorhanden wären. Basti, der Sportlichste der Gruppe, wird das Angebot nur einmal kurz in Anspruch nehmen: an der steilsten Stelle der Straße, dort wo auch manchem Fußgänger schon einmal die „Räder“ durchgehen. Ein paar der 2866 Radumdrehungen auf dem Weg hinauf dürfen die Begleiter also zumindest unterstützen. Doch die Steilstelle ist bald überwunden und das „Zugpersonal“ so unausgelastet, dass Petra für ein kurzes Wegstück zum Spaß ihren Platz am Zugseil gegen einen Sitzplatz als Bastis Copilot eintauscht.

Pause. Nach etwa zwei Stunden wird es Zeit für eine Stärkung, einen Ratsch und fürs Entlasten der Arme. Natürlich sind wir in der Gruppe etwas langsamer unterwegs als ein durchtrainierter Einzelner mit

zwei funktionstüchtigen Beinen. Aber Geschwindigkeiten und Reichweiten sind für Rollstuhlfahrer oder Handbiker genauso individuell unterschiedlich wie für jeden anderen Sportler: Ein renommierter Handbike-Hersteller bewirbt sein aktuelles Spitzenrad mit dem Leistungsmerkmal „bis zu 100 km/h“. Der Geschwindigkeitsrekord für Handbiker liegt auf der Marathonstrecke bei 57 Minuten, das entspricht 44 km/h und ist damit schneller als eine Durchschnittsgeschwindigkeit bei der Tour de France. Auch den Reichweiten auf Handbike, Adaptivbike oder Rollstuhl sind grundsätzlich keine Grenzen gesetzt. Die magische 1000-Kilometer-Marke (nicht im Gebirge) erreichte Manfred Putz auf dem Handbike nach 42 Stunden. Und wer in den Foren der Sportler mit Handicap liest, findet Tourenvorschläge wie auf jeder anderen Plattform auch. Von der flachen 20-Kilometer-Tour um den See bis zur Passfahrt über Furka, Nufenen oder Gotthard. Ein Tag, 3000 Höhenmeter, „geeignet für: Rennbike, Tourenbike“ und „nicht für Anfänger“.

Wichtig ist das für uns heute nicht. Die Motivationsgründe für die Rotwand sind die gleichen wie die eines Wanderers, Kletterers oder Mountainbikers: Freude am Draußensein, frische Luft, neue Eindrücke, sportliche Herausforderung, Naturerlebnis, Gipfelglück, Unterwegssein mit Freunden, im Team etwas schaffen, Fernblicke und eine zünftige Brotzeit – die gibt es im Rotwandhaus.

Das Gipfelkreuz der Rotwand kann man vom Haus schon sehen. 147 Höhenmeter noch. „Selbstständig ginge es nicht. Ich will aber selber was machen. Geschoben werden will ich nur im Ausnahmefall“, begründet Regine ihre Entscheidung, am Rotwandhaus zu bleiben. Die ersten zwei Drittel hatte sie im Rollstuhl zurückgelegt, das letzte Drittel auf eigenen Beinen. Die komplette Strecke wäre zu anstrengend gewesen.

„Klar, probier ich.“ Bastis Augen blitzen beim Anblick der Wegserpentin zum Gipfel. Es ist offensichtlich, dass für ihn die Schwierigkeit des Weiterwegs Aufforderungscharakter hat. Holzstangen und metallene Regenrinnen dienen als Erosionsschutz und Wasserabweiser. Und als Barriere für die Rolliräder. Die Durchschnittsneigung liegt jetzt bei 20 Prozent. Ohne helfende Hände geht nichts mehr. An Bastis Armen treten trotzdem die Äderchen hervor. Und vermutlich bilden sich unter seinen Fingerhandschuhen längst Wasserblasen.

In Reichweite zum Gipfel kommt unsere Karawane zum Stocken. Eine kurze Felsstufe baut sich als

scheinbar unüberwindbares Hindernis auf, obwohl es nur ein paar Meter sind. Auf Rädern lässt sich die Stufe nicht überwinden. Sie werden also mit wenigen Handgriffen abmontiert und bleiben an Ort und Stelle. Den Rollstuhl nun wie eine Sänfte nach oben hieven? Schwierig. Und ohne zusätzliche Sicherung unvernünftig. Schließlich wird das Problem pragmatisch gelöst: Der kräftigste Bergwachtler nimmt Basti einfach Huckepack, ein anderer schultert den Rollstuhl.

Für einen kurzen Moment schleicht sich die Frage ein: Warum? Aber: Warum denn nicht? Beim Alpinklettern hat fast jeder schon in den Haken gegriffen, wenn der Griff zu hoch oben war. Gegen die Forderung, ganz unten zu bleiben, wenn wir es anders nicht schaffen, würden wir uns energisch wehren. Auch die Hilfe von Steigeisen nehme ich immer wieder an, ich bin Brillenträgerin, seit Mitte zwanzig Besitzerin eines „Alt-Weiber-Knies“ und hab im Gegenzug selber schon den einen oder die andere per Seilzug oder Huckepack über Passagen gebracht, die für ihn oder sie zum Hindernis geworden waren. Und war immer froh, wenn jemand diese Hilfe ohne großes Aufhebens angenommen hat. Ist das nicht das Leben? Geben und nehmen?

Der Großteil der Gruppe ist am Gipfel versammelt. Julia, eine junge Frau, die unter Spastik leidet und den Weg herauf vorsichtig, aber fast ohne Hilfe geschafft hat, ist im Gespräch mit Bergsteigern ohne Handicap. Auf ganz natürliche Art erklärt sie, was die Bergtour zur Rotwand für sie bedeutet: „Wissen Sie, wenn ich in die Berge gehe oder bei Tieren bin, dann kann ich entspannen, und die Krämpfe durch die Spastik werden besser.“ So einfach ist das.

Ein Gruppenbild noch, dann geht es wieder hinab. Natürlich ist die Felsstufe auch im Abstieg nicht einfacher geworden. „Wenn die Stelle steiler wäre, dann könnte ich sie klettern,“ bedauert Basti. Als Paraclimbing-Weltmeister 2011 würden ihm die paar Meter zweifellos keine Probleme bereiten, vorausgesetzt, sie sind senkrecht oder überhängend. Dann nämlich haben die Beine keinen Reibungswiderstand, und die Arme müssen „nur noch“ das Körpergewicht halten und weitertransportieren. Schließlich sind wir in wenigen Minuten zurück am Rotwandhaus. 2866 dosiert gebremste Umdrehungen mit Bergblick, Kuhglocken und würzigem Waldduft bringen uns ins Tal. ■

**Tourentipps:** ab Seite 40

**Als Rolli zum Rotwandhaus – geht das überhaupt? Ist das nicht zu steil? Wie viele Helfer sind nötig?**



**Andrea Strauß** (50) sieht die scheinbar unbedeutenden Felsstufen zum Rotwandgipfel jetzt mit anderen Augen. Die Leistungen der Rollstuhlfahrer und Handbiker findet sie sehr beeindruckend.

# Voll unter Strom?

Ein Pedelec (Wortschöpfung aus „Pedal Electric Cycle“) ist ein Fahrrad mit einem Elektro-Hilfsmotor, der nur dann mit anschiebt, wenn der Fahrer gleichzeitig selbst die Pedale tritt. In Deutschland ist ein Pedelec einem Fahrrad rechtlich gleichgestellt, wenn der Motor maximal 250 Watt leistet und die Motorunterstützung auf maximal 25 km/h begrenzt ist. Nicht nur im Flachland erleben diese Räder gerade einen beispiellosen Boom: Auch immer mehr Bergsportler steigen auf bergtaugliche Pedelecs, auf E-Mountainbikes, um. Eine Entwicklung, die viele Fragen aufwirft.

Text: **Günter Kast**

**T**obias Stille, Drehbuchautor aus Baierbrunn, ist regelmäßig in den Alpen unterwegs. Und deshalb auch mit 52 noch topfit. Einer, von dem man erwarten würde, dass er die Nase rümpft, wenn ein Bergsportler mit Hilfsmotor an ihm vorbeiprescht. Tut Stille aber nicht. „Wenn eine schwierige Klettertour ansteht, möchte ich nicht schon müde sein, wenn ich am Wandfuß ankomme“, meint er pragmatisch. „In den langen Tälern des Karwendelgebirges nutze ich da gern mein E-Bike, zumal der Rucksack mit Kletterzeug richtig schwer ist.“ Stille hat sich das Pedelec allerdings nicht speziell für diesen Zweck gekauft. Er nutzt es auch, um seine Kids im Anhänger zu ziehen, für den Einkauf am Wohnort, für Termine in München. DAV-Pressesprecher Thomas Bucher vermag diese

„Denke“ gut nachzuvollziehen. Er kann sich vorstellen, das E-MTB zu nutzen, um z. B. im Frühling abgelegene Skitourenziele zu erreichen. Ohne Motor ist das eine ordentliche Plackerei, denn Skier und Tourenschuhe müssen am Rad befestigt werden – und dann wird gestrampelt und geschwitzt, bis endlich die Schneegrenze erreicht ist und man auf Skier umsteigen kann. Mit dem E-MTB: tempi passati! Natürlich repräsentieren die beiden nicht die Mehrheit der E-Mountainbiker. Das Gros dürfte aus Menschen bestehen, die erst jetzt, mit Hilfsmotor, Tourenziele „erfahren“ können, die sie aus eigener Körperkraft nie und nimmer erreicht hätten – sei es, weil die Kondition nicht reicht, die Gesundheit nicht mehr mitmacht oder weil schlicht die Bereitschaft fehlt, sich bergauf zu schinden.

## Mit dem E-MTB rücken Tourenziele ins Blickfeld, die aus eigener Körperkraft nicht erreicht werden.

Einer Umfrage des DAV-Magazins „Panorama“ zufolge fährt fast die Hälfte der AV-Mitglieder Mountainbike. Wie viele davon mit Hilfsmotor, ist nicht genau bekannt. Aber E-MTBs sind derzeit das am schnellsten wachsende Marktsegment. Zu den Käufern gehören wohlgerne nicht nur Senioren, sondern auffallend viele junge Leute. Der Deutsche Alpenverein will dem neuen Trend nicht einfach zusehen, sondern ihn in geordnete Bahnen lenken und ein umfassendes Konzept ausarbeiten. Dabei soll unter anderem geklärt werden, welche Ziele der Verein bei diesem Thema überhaupt verfolgt und ob es Lenkungsmaßnahmen braucht. Eine halbe Stelle, befristet auf zwei Jahre, wurde dafür geschaffen – viel Stoff für wenig Personal.

Derweil dreht sich auf den Bergen alles um ganz praktische Bedürfnisse wie zum Beispiel Ladestationen auf AV-Hütten. E-Biker würden mehr solcher „Tankstellen“ begrüßen, weil das einen Alpencross deutlich erleichtert und Autonomie sowie Reichweite erhöht. Bislang mussten E-Transalper entweder im Tal übernachten, wo es Ladestationen gibt, oder aber einen schweren Ersatz-Akku im ohnehin schon übervollen Rucksack mitnehmen. Die Gegner neuer „Futterstellen“ für das E-MTB kritisieren dagegen, dass das noch mehr Biker ins Gebirge lockt. Und so wird aus einem praktischen Aspekt eben doch schnell eine grundsätzliche oder sogar philosophische Debatte.

Spannende Zeiten sind das, die da anbrechen. Der DAV könnte hier die Rolle des Moderators übernehmen, agiert bislang aber eher zurückhaltend. Etwas umständlich heißt es da, die „Unterstützung des Fahrradfahrens durch Elektroantrieb eröffnet neue Anwendungsperspektiven für die Ausübung des Bergsports“. Andererseits sieht der Verband den Trend kritisch und setzt sich für Bewegung aus eigener Kraft ein: „Das Radfahren in den Bergen mit E-Bikes (...) unterstützt der DAV nicht.“ Immerhin sagt der DAV den E-MTBs auch nicht offen den Kampf an, sondern schiebt etwas versöhnlicher nach: „Bei der Nutzung ist eine Unterrichtung über Natur- und Umweltschutzaspekte, Handling, Reichweite und Risiken sowie eine Einführung in die nötige Basis-Fahrttechnik für Einsteiger unabdingbar.“ Für die einen klingt das ganz vernünftig. Für die anderen

## Mit Hilfsmotor am Berg: sportlicher Selbstbetrug oder geniales Hilfsmittel?

ist es bereits eine Provokation. Müssten dann nicht auch Wanderer einen „Geh-Kurs“ belegen, bevor sie auf die Berge losgelassen werden? Einer, der den Part des Vermittlers übernehmen könnte, ist Axel Head. Er selbst brauche keine Akku-Power, bekennt das Gründungsmitglied des DAV-Lehrteams MTB. Aber er bekomme die aktuelle Diskussion live mit und kenne E-Biker jeglicher Couleur: solche, die begeistert vom „Uphill Flow“ schwärmen – dem Fahrspaß bergauf, wo früher ▶



Axel Head, Gründungsmitglied des DAV-Lehrteams MTB, plädiert für ein ehrliches Abwägen von Vor- und Nachteilen des E-MTB.

Fotos: kleines Bild: privat großes Bild: David Schultheiß/Ghost

großes Bild: Mit Leichtigkeit und Genuss den Horizont erweitern und die Grenzen verschieben – mit solchen Werbebotschaften arbeitet die E-MTB-Industrie.



1 Immer mehr Urlaubsorte und Hotels stellen für ihre Gäste ganze Flotten von E-Mountainbikes bereit.

2 Weite Anfahrten und flache Talstrecken, vielleicht sogar ab Haustür bis ins Gebirge: ein ethisch eher unbedenklicher oder auch explizit förderungswürdiger Einsatzbereich von Pedelecs?

3 Da hat sie gut lachen: Mit dem E-MTB muss man bei der Auffahrt nicht ans Limit gehen.



2



3

Fotos: 1 Tiberio Sorvillo/Steinegerhof, Steinegg, Südtirol 2 www.wisthaler.com - Harald Wisthaler 3 Kirsten-J. Sörries 4 vivax

nur Quälen angesagt war –, andere, die Bikeparks für sich entdecken, und wieder andere, die für eine freiwillige Selbstbeschränkung plädieren, um nicht unnötig Konflikte mit Wanderern und Jägern heraufzubeschwören. Ob das Berg-Pedelec als ökologisch sinnvoll oder heuchlerisch empfunden werde, müsse jeder für sich selbst entscheiden. Da sei Toleranz gefragt. Was man tun könne? Die Stärken und Schwächen, Chancen und Gefahren des Sportgeräts E-Mountainbike pragmatisch analysieren. Nur so ließen sich die negativen Aspekte eines Trends, der sich ohnehin nicht umkehren lasse, abschwächen. Auf der Stärken- und Chancen-Seite sieht Head folgende Argumente: Kraftersparnis; größerer Tourenradius; gleichmäßigere Herz-Kreislauf-Belastung; eine positivere Gruppendynamik dank dem unbe-

### Je größer der Aktionsradius der Bergsportler, umso kleiner die Rückzugsräume für Wildtiere.

schwerten Fahrgefühl auf allen Leistungslevels; die Anreiseoption ohne Auto, Bus oder Zug; die Integration von E-MTBs in ein ganzheitlich vernetztes Mobilitäts-Konzept; sowie Erweiterung der Personengruppen, die mit Rad in den Bergen unterwegs sein können, vor allem mit Blick auf Senioren. An Schwächen und Gefahren listet Head auf: hohes Gewicht verbunden mit geringerer Agilität; eingeschränkte Tourentauglichkeit, weil E-MTBs für alpine Tragepassagen zu schwer sind; alpine Gefahren bei Ausfall oder Ende der Akku-Kapazität vor Erreichen der Schutzhütte; Unfallrisiko in alpinem Gelände wegen fehlender Erfahrung und Selbsteinschätzung; Erhöhung der Wegfrequenz durch zusätzliche Nutzer mit Folgen wie Erosionsschäden; geringere Wertigkeit persönlicher Leistung. Und dann sind da noch die ganz großen Fragen: Sind E-MTBs sportlicher Selbstbetrug oder ein geniales Hilfsmittel, das neue Horizonte eröffnet? Ist es okay, dass das Pedelec Touren ermöglicht, die man sonst nicht schafft? Sind Kraftersparnis und ein größerer Tourenradius Werte an sich oder nur ein Produkt unserer Höher-schneller-weiter-Welt? Sind E-Bikes am Berg wie Bohrhaken und Flaschensauerstoff? Geht die große Freiheit auf mehrtägigen MTB-Touren verloren, wenn man ständig auf den Akku-Stand schielt? Soll der DAV versuchen, den Strom der E-Biker zu lenken? Gar mit Verboten?

Andreas Ruech, Wirt auf dem Karwendelhaus in vierter Generation, winkt ab: „E-MTB ist kein Trend mehr, sondern längst eine fixe Sache. Ich sehe alte Gesichter, die Jahrzehnte nicht mehr hier oben waren. Das freut mich.“ Den E-Biker gebe es nicht: „Wir haben Alpen-Crosser genauso wie Stammgäste, die schnell zum Feierabend-Weißbier hochfahren, Familien mit Teenagern und Bike&Hike-Freunde.“ Seine Ladestationen seien gut belegt – „aber noch bekommen wir alle Akkus satt.“

Sina Hölscher, Leiterin des Ranger-Projekts im „Verein Alpenpark Karwendel“, bestätigt den E-Bike-Boom. Im vergangenen Sommer hätten sie die „Stromer“ gezählt. Auf dem Weg zum Karwendelhaus sei mindestens jedes dritte Rad ein Pedelec gewesen, am Isarursprung sogar jedes zweite. „Brutal stark zugenommen hat das“, sagt sie. Sie habe festgestellt, dass viele das E-MTB für das schnelle Training am späten Abend nutzen. Früher habe in den Karwendeltälern da schon längst Ruhe geherrscht, jetzt sehe man die Stirnlampen aufblitzen. Ausgesprochen schlimm findet sie das nicht, sie nimmt es eher staunend zur Kenntnis: „Aufhalten kann man den Trend ohnehin nicht. Und besser als vor dem Fernseher sitzen ist es allemal.“ Die Revierjäger dürften das freilich anders sehen.

Hin- und hergerissen ist auch Oli Lindenthal, der beim DAV das Lehrteam Natur- und Umweltschutz coacht. Seine Frau fahre selbst E-Rad, gemeinsame Touren seien seither entspannter. Aber er registriere eben auch, dass E-Mountainbiker in Regionen vordringen, die früher eine Rückzugsoase für Wildtiere waren. Sie seien deshalb ein Störfaktor und schränken deren Reviere weiter ein.

Gute Argumente haben Befürworter und Gegner gleichermaßen. In der Praxis könnte das mit etwas Toleranz dennoch zu einem gedeihlichen Nebeneinander führen. So wie es Tobias Stille schon vorlebt. Die Zustiegstour mit dem E-Bike ist die eine Sache. Aber diesen Glanz in den Augen – den hat er nur, wenn er mit seinen Kumpels mal wieder ein echtes Männerwochenende durchlebt. Mit 1500-Höhenmeter-Auffahrten, natürlich ohne E-Motor. Mit krampfenden Waden, Schweiß in den Augen. Aber am Ende mit Glücksgefühl – und mit dem Wissen und guten Gewissen, dass er richtig was geleistet hat. ■

**Tourentipps:** ab Seite 40



Das »vivax Previo« ist das mit nur 11,5 kg Gewicht angeblich leichteste E-MTB der Welt (Stand: April 2018) und äußerlich quasi nicht mehr von einem herkömmlichen Rad zu unterscheiden.



**Günter Kast** (51) lebt in Herrsching am Ammersee. Noch weigert er sich, aufs E-MTB umzusteigen. „In zehn oder 15 Jahren kann das natürlich anders aussehen“, räumt er ein. Sein Wunsch an alle AV-Mitglieder: Mehr Toleranz zwischen Bikern und Wandern, auch zwischen den einzelnen Spielarten des Bike-Sports, mit oder ohne Batterie.

# Drüberraadeln – Alpenüberquerungen mit dem Mountainbike

Transalp-Touren haben Suchtcharakter. Trotz oder gerade wegen der vielen abgestampelten Höhenmeter und unangenehmen Überraschungen, vor allem aber wegen des Ankunftsmoments.

Text & Fotos: Nadine Oberhuber

**E**s gibt nicht viele Momente, in denen man Männer weinen sieht. Und nur sehr wenige Orte, an denen das passiert. Riva ist einer davon. Die kleine Stadt am Gardasee ist einer der Hauptankunfts-orte für Bergsportler, die die Alpen überqueren – mit dem Rad. Und wer das aus eigener Kraft geschafft hat, womöglich sogar über eine der vielen abenteuerlichen, unbefestigten Strecken, der verdrückt gerne mal eine Träne. Deshalb sieht man Männer (und natürlich auch Frauen) in Bikeshirts hier sehr oft weinen – vor Freude natürlich. Weil es ein absoluter Glücksmoment ist, wenn man den See dann endlich sieht, schließlich hat man tagelang auf ihn hingestrampelt und vielleicht schon monatelang auf diesen Moment hingepant.

Man könnte den Text eigentlich an dieser Stelle beenden, weil genau dieser Ankunftsmoment schon fast alles sagt. Denn das Glück, die Zufriedenheit und auch der Stolz, es geschafft zu haben, sind tatsächlich größer, als Worte und Routenbeschreibungen es ausdrücken können. Vor allem beim allerersten Mal. Aber das Faszinierende an Alpenüberquerungen ist, dass man genau diesen Augenblick auch nach der zweiten, dritten oder zwanzigsten Tour immer noch wahnsinnig genießt. Und dass es bis dahin auf jeder Tour noch so viele andere Momente gegeben hat, die sich tief ins Hirn eingebrannt haben. Schön sind davon beileibe nicht alle. Wer die Alpen mit dem Rad überquert – egal ob mit Rennrad, Trekkingrad oder Mountainbike – der fährt nämlich in allererster Linie gegen sich selbst. Auf Anstiegen, die 1000 Höhenmeter oder länger sind, auf Rampen, die 20 Prozent Steigung haben, und auf Bergpässen, auf denen oben die Schneeflocken tanzen, obwohl es im Tal drunten noch Sommer war, fragt man sich so manches Mal: „Wozu, verdammt, mache ich das hier eigentlich?“

Erst recht, wenn man das Rad noch stundenlang bergauf schleppt, kommt irgendwann der Frust: Weil sich ein „fast fahrbarer“ Wanderweg eben doch als kilometerlange Ansammlung von unbefahrten Felsbrocken entpuppt – vermutlich war der Autor der Routenbeschreibung, die man irgendwo gefunden hat, ein Kunstradfahrer. Das hilft einem nur in diesem Moment nicht. Da muss man dann durch. Selbst wenn man sich dabei auf dem Weg zum Pass die Waden beim Radschieben dunkelblau schlägt. Aber umdrehen ist ja auch keine Option. Nicht mehr hier, nicht am dritten Fahrtag. Das sind Gedanken, die einen dann weitertreiben. Gelegentlich denkt man auch: „Hoffentlich hast du's jetzt bald geschafft.“

Genau deswegen ist eine Transalp eine der schönsten Sachen, die man im Bergsport machen kann. Weil man am Ziel weiß, dass man nicht nur die Strecke bezwungen hat, sondern auch sich selbst. Weil es eines der letzten großen Abenteuer ist, die man in der zivilisierten Welt noch erleben kann. Und weil man sich an Hannibal erinnert fühlt, der sich mit Elefanten über die Alpen quälte und damit eine logistische Meisterleistung vollbrachte. Oder an all die alten Römer und mittelalterlichen Pioniere, die uns die Wege in die Felsen gehauen haben. An vielen Stellen, vor allem in den Dolomiten, rund um den Ortler und an den Grenzen zwischen Südtirol und der Schweiz entdeckt man immer noch verfallene Geschützstellungen und Munitionsreste, die daran erinnern, dass an den Kämmen vor 100 Jahren der Erste Weltkrieg tobte. Eine Reise hier entlang ist gelebte Geschichte. Nicht umsonst ist die Via Claudia Augusta, die

Römerstraße zwischen Adria und Donau, seit Mitte der 90er-Jahre eine der beliebtesten Strecken, auf denen Radler den Gebirgskamm in der Mitte Europas überqueren. Sie ist auch eine der leichtesten.

Als „anständige“ Transalp gilt streng genommen jede Route, die von Nord nach Süd den Alpenbogen überquert oder umgekehrt – wobei Strecken wie von München nach Venedig oder von Basel nach Mailand, auf denen man unter südlicher Sonne durchs Ziel rollt, schöner sind. Aber auch jede Route, die im Gebirge endet und dabei den Hauptkamm überwunden hat, darf sich problemlos als Transalp bezeichnen: Garmisch-Gardasee etwa gehört zu den absoluten Klassikern, vor allem auf der Albrecht-Route. Oberstdorf-Riva ebenso, das war offiziell die allererste Transalp, auf der Andi Heckmair 1989 mit dem Mountainbike durch die Alpen zog. Auch Transalp-Urgestein Uli Stanciu war im selben Jahr in gleicher Mission unterwegs, bloß ein paar Wochen später. Aber Bodensee-Genfer See geht natürlich genauso. Oder warum nicht von Salzburg nach Genf fahren, über die Ost-West-Route?

Eine Standard-Transalp-Route (wenn es so etwas überhaupt gibt) hat rund 300 bis 450 Kilometer Streckenlänge. Wie viele Berge man dabei

überquert, bleibt jedem selbst überlassen, die einfachsten Routen fangen bei 3000 Höhenmetern an, Klassikerrouten haben 12.000 bis 15.000 Höhenmeter. Nach oben sind die Grenzen offen – die Fahrer der „BIKE Transalp“, des härtesten Mountainbike-Etappenrennens Europas, reißen in sieben Tagen auch schon mal 23.000 Höhenmeter ab.

Man kann die Alpen mit dem Rennrad überqueren, das ist die schnellste und auch die traditionelle Variante. Lange bevor es Mountainbikes gab, jagten die Renner bereits über alle Berge. Trainierte Radler nehmen die Strecke München-Riva sogar für eine verlängerte Tagestour in Angriff. Man kann den Trip aber auch auf fünf Tage verteilen und sogar aus Hunderten Strecken auswählen, die Rennradler im Internet zusammengetragen haben. Die große Einsamkeit erlebt man hier allerdings nicht, weil man sich mit Hunderten Autofahrern über die beliebtesten Bergstraßen Europas kämpft. Das Trekkingbike ermöglicht da schon ein intensiveres Naturgefühl. Damit ist ein Alpencross vor allem ohne viel Fahrtechnik zu machen, denn man bewegt sich über befestigte Wege und Radrouten, zum Beispiel über die Via Claudia. Fit sein und regelmäßige Radtouren unternehmen sollte man aber trotzdem, bevor man

sich das erste Mal für eine ganze Woche in den Sattel schwingt.

Die Königsdisziplin aber ist die Transalp mit dem Mountainbike. Mit Federung und Breitreifen kommen Biker dorthin, wo sich noch einsame Pfade die hohen Pässe hinaufschlängeln. Sie können sich abseits vom Autoverkehr über Forstwege hocharbeiten und dann von Alm zu Alm vortasten, über alte Saumpfade und durchs Hochgebirge. Auf einem Joch auf fast 3000 Metern eine Käsebrotpause einlegen, den Murmeltieren beim Pfeifen zuhören und einem Adler zusehen, wie er noch viel weiter droben seine Kreise zieht; die Bergspitzen zählen und sich schon mal freuen, dass es die nächsten Kilometer flüssig abwärtsgeht: Genau das ist es, was man als Biker hier sucht.

Nun ist völlige Einsamkeit am Berg zwar schön, sie steigert auch zweifellos den Abenteuerwert einer solchen Tour. Vor allem, weil man sich in hochalpinem Gelände bewegt, wo einen gelegentlich die Gewitter oder Regenwolken schneller überholen, als man denkt. Aber genau dort verlässt einen gerne auch mal die Bike-Technik oder die Selbsteinschätzung. Wer den Moment „Hoppla, es stimmt also, dass Schaltaugen auch brechen können“ oder „Ups, die Kehre war doch ein bisschen enger als gedacht“ selbst erlebt hat, dem ist klar: Lieber zusammen mit anderen auf Tour gehen – schon aus Sicherheitsgründen, damit wenigstens einer Hilfe holen kann. Außerdem weiß jeder, dass nicht nur geteiltes Leid halbes Leid, sondern auch geteilte Freude doppelt so schön ist. Zur Not tut's auch die Truppe, die bei professionellen Tourenanbietern unbekannt zusammengewürfelt wird.

Bei Freunden aber ist der positive Nebeneffekt: Nach dieser Tour weiß man, mit wem man wirklich zusammenpasst. Für alleinreisende Pärchen ist eine Transalp sozusagen der ultimative Partnerschaftstest. Aber auch in Freundesgruppen knirscht es bisweilen gewaltig, spätestens wenn man den Kumpel, der die Tour ausgeheckt hat, abgekämpft anschnauzt: „Wer hat eigentlich diesen Mist geplant?“ Oder Mitfahrer Sätze sagen wie: „Diese ganze Transalp ist eine Aneinanderreihung sinnloser Höhenmeter.“ Oder sich ausgerechnet der Letzte in der Gruppe zum dritten Mal einen Platten fährt. Wenn das dann trotzdem jemand mit einem Witz pariert, sich alle irgendwie doch gemeinsam durch die Königs-etappe bringen und sich auch beim letzten Etappenfrühstück noch vertragen, dann weiß man nicht nur, dass es gute Freunde sind, sondern auch, dass man dieses Abenteuer noch einmal mit ihnen erleben möchte.

Denn eines haben Transalps so an sich: Entweder man fährt sie einmal und nie wieder – aber das tun die wenigsten. Oder sie machen süchtig, und man macht sie am liebsten jedes Jahr. Der zweitschönste Moment bei meiner allerersten Transalp (nach dem Anblick von Riva) war, als ich meinen Kumpel fragte, der gerade den vierten Alpencross geschafft hatte: „Welche Strecke war denn für dich die schönste bisher?“ Seine Antwort: „Die nächste.“ ■

**Tourentipps:** ab Seite 40



**Nadine Oberhuber** ist Journalistin, sitzt in ihrer Freizeit mindestens neun Monate von zwölf auf dem Bike und hat festgestellt: Ohne mindestens eine Transalp pro Jahr fehlt ihr was.



**Nach einer Transalp weiß man, mit wem man wirklich zusammenpasst.**

1 Gemeinsam die Berg-Einsamkeit genießen: Genuss-Moment bei der letzten Tagesrast am Somamunt

2 Es geht öfters mal an die eigenen Grenzen: anspruchsvolle Tragepassage über eine Schneeflanke zum Pasubio

3 Kurz vor der Zieleinfahrt (hier nach Riva): der wohl schönste Moment einer Transalp

