

CAA-Position zu Pedelecs (E-Mountainbikes)¹ und E-Bikes



Angebot und Nachfrage nach E-Mountainbikes und E-Bikes nehmen seit Jahren stetig zu. Dieser Trend entwickelt sich unabhängig von den Positionen der alpinen Vereine, erfordert aber von diesen Auseinandersetzung. Zum Mountainbiken als Bergsport verfügen die meisten alpinen Vereine im CAA über Richtlinien, Broschüren und Ausbildungen mit sportlichen, naturschutzbezogenen und soziokulturellen Aspekten. Zusätzlich sind sie bisweilen in (über-) regionale Konzepte für das Mountainbiken eingebunden. Darin sind E-Mountainbikes mittlerweile dem Mountainbiken gleichgestellt. Daher sind die nachfolgenden Grundsätze der CAA-Verbände als allgemeine und übergeordnete Position zu verstehen.

Definition und Abgrenzung

Fahrräder mit Elektroantrieb werden grundsätzlich in E-Mountainbikes (Pedelecs) und E-Bikes unterschieden.

- Bei **E-Mountainbikes (Pedelecs)** unterstützt der Motor den Fahrer lediglich beim Treten. Sie sind dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt und können ohne Versicherungskennzeichen und Führerschein genutzt werden, solange der Elektroantrieb nicht mehr als 250 W Dauerleistung liefert und bei Geschwindigkeiten von über 25 km/h automatisch abschaltet.²

- **Leistungstärkere S-Pedelecs** gewähren eine stärkere Unterstützung und **E-Bikes** können völlig ohne Tretunterstützung gefahren werden. Beide benötigen ein Versicherungskennzeichen, sind dem motorisierten Verkehr gleichgesetzt und haben auf Wander- und Radwegen per Gesetz keine Berechtigung!

Die Begriffe „E-Mountainbike“ (Pedelec) und „E-Bike“ werden in der Praxis häufig vermischt und nicht trennscharf benutzt. Die folgenden Ausführungen beziehen sich rein auf E-Mountainbikes, also Pedelecs.

Grundsätzliche Haltung der CAA-Verbände

Die CAA-Verbände setzen sich für Bewegung aus eigener Kraft ein und können das Radfahren in den Bergen mit klassischen E-Mountainbikes daher unter gewissen Bedingungen unterstützen: Es widerspricht aus Sicht des CAA nicht dem Grundsatz der Fortbewegung durch Körperkraft. Im Gegenzug unterstützen die CAA-Verbände das Radfahren in den Bergen abseits des öffentlichen Straßenverkehrs mit E-Bikes und getunten Pedelecs (> 250 W Dauerleistung, Unterstützung bei Geschwindigkeiten > 25 km/h) nicht.

Das E-Mountainbike eröffnet dagegen neue Anwendungsperspektiven für die Ausübung des Bergsports. Ob ausschließlich zum Mountainbiken, als alternative Anfahrtsmöglichkeit zu anderen Bergsportaktivitäten, als Sportgerät in heterogenen Gruppen oder als Verkehrsmittel im Alltag: Durch die Nutzung von E-Mountainbikes, kann das Erlebnis Mountainbike leichter zugänglich gemacht werden.

Dennoch beobachten die CAA-Verbände die Entwicklung der steigenden Nutzung von E-Mountainbikes im alpinen Gelände durchaus kritisch. Insbesondere durch die Zunahme an Nutzern und deren größere Reichweite können umweltbezogene und soziokulturelle Konflikte entstehen oder verschärft werden. Bei der Nutzung von E-Mountainbikes im Gebirge ist daher eine ausreichende Unterrichtung über Natur- und Umweltschutzaspekte, Handling, Reichweite und Gefahren sowie

¹ Mit E-Mountainbikes (E-MTB) sind hier klassische Pedelecs gemeint, s. Definition und Abgrenzung. Der Begriff „Pedelec“ ist zwar fachlich korrekt, aber umgangssprachlich kaum gebräuchlich. Stattdessen hat sich der Begriff E-Mountainbike (E-MTB) für Pedelecs mit Mountainbike-Charakter eingebürgert.

² Die Definition geht auf die [EU-Richtlinie 2002/24/EC](#) zurück. (In der Schweiz ist „E-Bike“ dagegen ein Überbegriff für alle Elektrowelos mit Tretunterstützung. Hier sind E-MTB / Pedelecs mit bis zu 500 Watt Leistung und einer Tretunterstützung von maximal 25 km/h rechtlich mit dem Fahrrad gleichgestellt.)

eine Einführung in die Fahrtechnik für Einsteiger unabdingbar.

Die **CAA-Empfehlungen „Mountainbiken- sicher und fair“** gelten grundsätzlich auch für E-Mountainbikes.

Bergsport und E-Mountainbikes

Die Möglichkeit, sich beim Fahrradfahren bzw. Mountainbiken durch einen Elektroantrieb unterstützen zu lassen, eröffnet einerseits einem weniger bergsportaffinen oder leistungsschwächeren Personenkreis Chancen, wird aber auch zunehmend von erfahrenen und leistungsfähigen Mountainbikern genutzt, um entferntere und/oder anstrengendere Ziele mit weniger Kraftaufwand zu erreichen. Dadurch können z.B. im Rahmen einer kombinierten Unternehmung Kräfte für eine anschließende Berg- oder Skitour gespart und diese damit auch sicherer gestaltet werden. Auch bieten E-Mountainbikes Personen mit sehr unterschiedlichen körperlichen Voraussetzungen gemeinsame MTB-Erlebnisse, da Unterschiede ausgeglichen werden können. Andererseits erfordern die größere Reichweite und das Erreichen höher gelegener, alpinerer Ziele per Mountainbike mit unterstützendem Elektroantrieb auch zusätzliche Kenntnisse bezüglich der Fahrtechnik und etwaiger Gefahren. Die alpinen Vereine empfehlen daher eine entsprechende Präventionsarbeit.

Alpine Infrastruktur und E-Mountainbikes

Die rechtlichen Bestimmungen zur Nutzung von **Wegen** durch Fahrräder bzw. Mountainbikes allgemein und E-Mountainbikes im Besonderen sind in den Alpenstaaten sehr unterschiedlich. Im Rahmen der im jeweiligen Land bzw. der Region erlaubten Nutzung der Wege sprechen sich die CAA-Verbände grundsätzlich für eine respekt- und rücksichtsvolle, gemeinsame Nutzung von ausschließlich geeigneten Wegen durch Wanderer und Mountainbiker einschließlich E-Mountainbikes aus. Fußgänger haben dabei stets den Vorrang. Insbesondere wo das Befahren von Wegen durch Gesetz verboten oder die Zustimmung des Grundeigentümers und des Wegehalters nicht vorhanden ist, ist dies immer zu respektieren. Mit der Zunahme der E-Mountainbikes in Bezug auf Nutzer und Geschwindigkeit, insbesondere bergaufwärts (uphill), kann es zu einer Zunahme an Konfliktpotential kommen. Die CAA-Verbände setzen generell auf Rücksicht, Respekt und Eigenverantwortung, sowie differenzierte Lenkungsmaßnahmen, statt auf Verbote oder Sperrungen. Die Lenkungsmaßnahmen sollten gemeinsam entwickelt werden. Dabei bedarf es einer klaren Kennzeichnung in Karten- und Literatur bzw. Beschilderung.

Die **Hütten** der alpinen Verbände sind häufig beliebte Ziele für Mountainbiker. Ladestationen auf Hütten können von Nutzern von E-Mountainbikes nicht erwartet werden. Bei der Tourenplanung sollte die Batteriekapazität und die Ladedauer im Verhältnis zur Länge des Tages berücksichtigt werden.

Natur- und Umweltschutz und E-Mountainbikes

Im Bereich Natur- und Umweltschutz gelten für klassische E-Mountainbikes grundsätzlich dieselben Empfehlungen der CAA-Verbände wie für das Mountainbiken generell:

- Insbesondere Erosionsschäden vermeiden, indem nur geeignete und freigegebene Wege und Pfade mit angepasster Fahrtechnik und Geschwindigkeit genutzt werden. Die Akzeptanz von Grundeigentümern und Wegehaltern zur Nutzung der Wege durch Mountainbiker im Allgemeinen liegt insbesondere in diesem Aspekt.
- Lebensräume von Pflanzen und Tieren respektieren
- Rücksichtnahme gegenüber Wild, insbesondere in der Dämmerung
- Kein Querfeldein- Fahren
- Bestehende Einschränkungen zum Schutz von Natur und Umwelt beachten
- Keine Spuren oder Müll hinterlassen
- Schon bei der Anreise auf umweltgerechtes Verhalten achten

Durch die Zunahme an teilweise noch wenig erfahrenen E-Mountainbike-Nutzern und gleichzeitiger Ausdehnung der Reichweite in alpinere Regionen entsteht stellenweise erhöhter Druck auf Natur und Landschaft. Dem können die alpinen Vereine mit Ausbildungsangeboten und Aufklä-

rungskampagnen begegnen, erwarten aber auch eine Sensibilisierung durch andere beteiligte Organisationen.

Tourismus und E-Mountainbikes

Vielerorts arbeiten Tourismusorganisationen daran, die Angebote für Mountainbiker und besonders für die Nutzer von E-Mountainbikes auszubauen. Beispielsweise werden Seilbahnen besser genutzt oder Bikeparks angelegt. Bike-Tourismus - mit oder ohne elektrische Unterstützung - kann für alpine Gemeinden eine tragende Säule eines Ganzjahrestourismus sein. Grundsätzlich sollte dabei auf „friedliche Koexistenz“ gesetzt werden. Die Alpenvereine können aufgrund ihrer Erfahrung bestätigen, dass aktive und attraktive Lenkung den Konflikten und Problemen der Mehrfachnutzung auf Wegen in intensiv genutzten Gebieten entgegenwirkt. Die CAA-Verbände fordern die Einbeziehung aller beteiligten Instanzen wie Tourismusorganisationen, Gemeinden, Bergbahnen, Grundbesitzer, Wegehalter und Naturschutz - sowie der Fachsportverbände in Kooperation mit der lokalen Bike-Szene, um für die spezielle Situation vor Ort angemessene und tragfähige Angebote, Lösungen und Lenkungsmaßnahmen zu schaffen.

Beschlossen von der CAA-Mitgliederversammlung am 16. 09. 2017 in Malbun/Liechtenstein, Update beschlossen von der Mitgliederversammlung am 11.9.2021, online.