



Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

Seite 1/9

Optimierte Mountainbike-Angebote auf Bergbahnen

Wie Bergbahnen ein erfolgreiches Mountainbike-Angebot gestalten können



Allgemein

Abstract

Die Bergbahnen sind ein zunehmend wichtiger Leistungserbringer für den Mountainbike-Tourismus. Dabei ist nicht allein die Transportleistung entscheidend, sondern auch die Optimierung der damit verbundenen Aspekte wie Kundensegmente, Weginfrastruktur, Entflechtung, rechtliche Randbedingungen, etc. Auf die verschiedenen Punkte wird in Kurzform hingewiesen und die weiterführenden Arbeitshilfen und Randbedingungen aufgeführt. Die Arbeitshilfe soll diese Aufgaben, das wirtschaftliche Potenzial wie auch die damit verbundene Verantwortung aufzeigen und als Hilfestellung beim Umgang mit Mountainbikenden auf Bergbahnen dienen.

Autoren: Darco Cazin, Allegra Tourismus
Britta Wild, Allegra Tourismus
Peter Stirnimann, Fachstelle Langsamverkehr Graubünden

Version: August 2019

Erstellt im Rahmen des Projektes graubündenHIKE

Inhaltsverzeichnis:

1. Mountainbikende, ein wertvolles Kundensegment
2. Der Kunde „Mountainbiker“
3. Mountainbike-Routen mit den Bergbahnen als Aufstiegshilfe optimieren
4. Mountainbike-Pisten als Teil des Bergbahnangebotes
5. Konfliktpotential zwischen Wandernden und Bikenden minimieren
6. Unterhalt von Routen und Pisten nachhaltig gestalten
7. Information, Führung und Ausstattung in den Bahnanlagen
8. Bergbahnen als Service-Center und Verpflegungsstätte
9. Eigenverantwortung und Werkeigentümerhaftung
10. Quellennachweis



Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

1. Mountainbikende, ein wertvolles Kundensegment

Das Mountainbiken spielt im Sommertourismus eine zunehmend wichtigere Rolle. Mountainbikende stellen ein ausgabekräftiges Gästesegment dar mit durchschnittlich über 150 Franken Ausgaben pro Tag. Graubünden hat sich gemäss Untersuchungen zur bekanntesten Mountainbikeregion in der Schweiz entwickelt. Mit der zunehmenden Bedeutung des abwärtsorientierten Bikens ist der Biketransport zur Überwindung der notwendigen Höhenmeter ein wichtiger Teil des touristischen Angebotes. Damit öffnet sich für die Bergbahnen ein wirtschaftlich sehr interessantes Marktsegment im Sommerangebot.

Die Bergbahnen als Aufstiegshilfe, um die Routen und Pisten einfacher zu erreichen und Höhenmeter zu sparen, können dabei ein wichtiger Bestandteil des Routennetzes sein. Somit werten die Bergbahnen die Mountainbike-Routen auf, umgekehrt werten die Mountainbike-Routen die Bergbahnen als Transportmittel auf.

Die Fachstelle Langsamverkehr im Tiefbauamt Graubünden koordiniert die Planung und die Signalisation der Mountainbike-Routen und -pisten. Sie ist über Eingriffe in die Wegnetze des Langsamverkehrs vorgängig zu kontaktieren. Die Fachstelle steht unter flv@tba.gr.ch gerne für Auskünfte zur Verfügung.

Die in Graubünden geltenden Normen, Richtlinien und Empfehlungen im Bereich Mountainbiken sind im Handbuch Langsamverkehr der Fachstelle unter www.langsamverkehr.ch > Dokumentation abgelegt.



2. Der Kunde „Mountainbiker“

Für den Bergbahntransport und die Konsequenzen bezüglich Verantwortung ist die folgende Unterscheidung der verschiedenen Arten des Mountainbikens wichtig.

Tourenfahrer nutzen für ihre Touren in der Regel bevorzugt breitere Feld- und Waldwege sowie auch zunehmend schmale Wanderwege. Bevorzugte bzw. empfohlene Touren sind vielfach als Routen gemäss Norm [2] signalisiert. Der Biketransport mit Bergbahnen wird genutzt, wenn Anfangs- und Endstation in die Tour passen.

Ausrüstung: in der Regel Bikes, die sowohl fürs Hoch- als auch fürs Runterfahren geeignet sind (Bezeichnung als Marathon-, Crosscountry-, Allmountain-Bikes), mit eher moderaten Federwege in der Regel bis 120 mm, einfacher Velohelm, ohne Körperschutzausrüstung.



Enduro-/Gravity-Fahrer suchen Touren mit möglichst kurzen Aufstiegen und langen Abfahrten auf schmalen, technisch auch anspruchsvollen Pfaden (Singletrails). Touren werden bevorzugt nach mechanischen Aufstiegshilfen wie Bergbahnen und öffentlichem Verkehr geplant.

Ausrüstung: in der Regel grosse Federwege bis 160 mm, einfacher Velohelm bis teilweise Integralhelm, teilweise mit Knie- und Ellbogenschonern



Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

Seite 3/9

Freeride-(Downhill)-Fahrer sind ausschliesslich abwärtsorientiert. Sie erreichen die notwendigen Anfangshöhen üblicherweise mit Bergbahnen und fahren in der Regel auf eigens erstellten Trassen bzw. Pisten. Analog den Skipisten sind diese nach Schwierigkeitsgraden signalisiert, werden von den Bahnbetreibern regelmässig unterhalten und verfügen über ein Sicherheitskonzept.



Ausrüstung: in der Regel grosse Federwege bis 180 mm, Bikegewicht bis 16 kg, teilweise mit Doppelbrückengabel, mit Integralhelm und Schutzjacke/-hose.

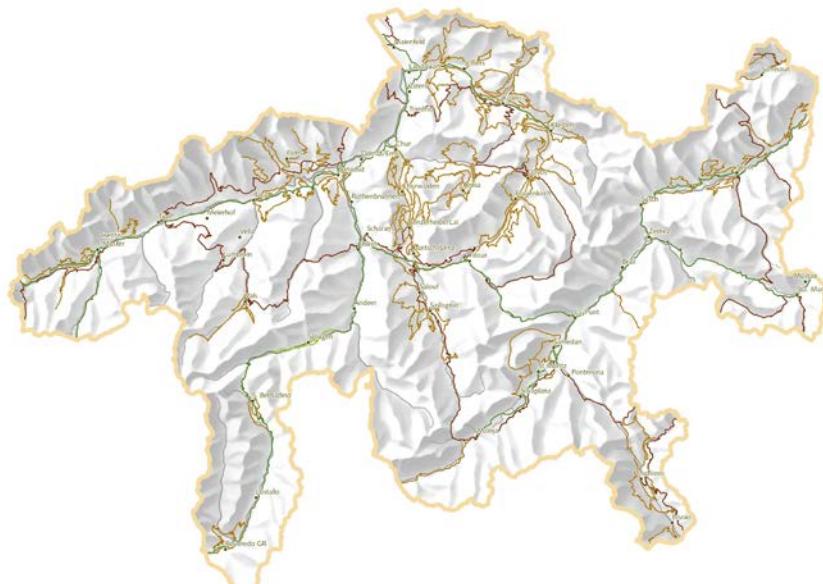
E-Mountainbike-Fahrer stellen zurzeit das wohl am dynamischsten wachsende Segment der Mountainbikenden dar, seien sie grundsätzlich Tourenfahrer, Enduro-/Gravity-Fahrer oder Freeride-(Downhill)-Fahrer. E-Mountainbikes können bis 25 Kg schwer sein, was bei Hängetransport entsprechend massiv ausgebildete Bügel notwendig macht. Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) werden E-Mountainbikes in folgende Kategorien eingeteilt mit den entsprechenden Bestimmungen:

- Leicht-Motorfahrräder, Motorleistung maximal 500 Watt, Tretunterstützung bis maximal 25 km/h, ohne Kontrollschilder, keine Helmtraghpflicht.
- Motorfahrräder, Motorleistung maximal 1000 Watt, Tretunterstützung bis maximal 45 km/h, mit gelben Kontrollschildern, Helmtraghpflicht.

Fatbikes und **Bikes mit Plusreifen** sind eine neuere Entwicklung, welche auf Grund der deutlich dickeren Reifen bei Aufhängesystemen speziell zu beachten sind.

3. Mountainbike-Routen mit den Bergbahnen als Aufstiegshilfe optimieren

Ein wichtiger Teil eines Mountainbike-Erlebnisses sind die signalisierten Mountainbike-Routen und -pisten. Signalisierte Routen kanalisieren die Mountainbikenden auf bestimmte Wege und helfen damit mit, Konflikte zwischen den verschiedenen Wegbenutzern zu entschärfen. Deshalb haben die Gemeinden und der Kanton zusammen mit den Destinationen in den vergangenen Jahren in Graubünden über 100 offizielle Mountainbike-Routen signalisiert. Dazu investieren Destinationen und Gemeinden immer mehr in einen professionellen Unterhalt und Ausbau der Routen. Der Einbezug der Bergbahnen als Aufstiegshilfe bzw. als Teil der Route wurde bisher nur bei wenigen Routen genutzt. Entsprechend dem in den letzten Jahren stark gestiegenen Interesse der Mountainbikenden am Biketransport können die bestehenden Routen mit Nutzung der Bergbahnen als Teil der Routen signifikant verbessert werden.





Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

Für eine erste Abklärung der Möglichkeiten in ihrem Einzugsgebiet wenden sich die einzelnen Bergbahnbetreiber am besten direkt an die Fachstelle für Langsamverkehr. Diese berät und stellt die notwendigen Kontakte zu den weiteren Involvierten wie Destination, SchweizMobil und allenfalls weiteren Amtsstellen des Kantons her.

Das signalisierte Mountainbike-Routennetz ist aktuell einsehbar unter [> GIS-Wegnetz](http://www.langsamverkehr.gr.ch).

Wichtig für den Einbezug der Bergbahnen ist die Einbindung von Tal- und Bergstationen in das signalisierte Routennetz. Die entsprechende Signalisation muss bezüglich Farbgebung und Symbolen zwingend gemäss Norm [2] und den Detailfestlegungen gemäss [8] erfolgen.

4. Mountainbike-Pisten als Teil des Bergbahnangebotes

Signalisierte Mountainbike-Pisten sind gut ausgebaute und unterhaltene Anlagen, die wie eine Skipiste von oben nach unten befahren werden. Die Pistennutzer lassen sich in der Regel via Transportsystem, (Berg-)Bahn, dem Postauto oder einem Shuttle- Service an den Start der Piste transportieren.

Mountainbike-Pisten bzw. Mountainbiketrails können im Zusammenhang mit dem Biketransport durch Bergbahnen die Frequenzen im Sommer deutlich erhöhen, wie verschiedene Beispiele zeigen. Voraussetzung dafür ist die professionelle Planung und Realisierung dieser in der Regel neu anzulegenden Trails. Dabei dürfen die Erstellungs- und Unterhaltskosten nicht unterschätzt werden.

Die wesentlichen Elemente einer Mountainbike-Piste sind die ausschliessliche Nutzung durch Mountainbikende (Freerider/Downhiller), das Befahren nur abwärts, die Signalisation mit Schwierigkeitsangabe (Blau, Rot, Schwarz) gemäss bfu-Empfehlung, ein Betriebskonzept mit Angaben zum regelmässigen Unterhalt und zum Rettungskonzept sowie technische Einbauten für eine interessante Linienführung.



Schwierigkeitsklassen: Signalisation Mountainbike-Pisten:

691 Corviglia-Flowtrail	einfach für Anfänger geeignet
692 Parsenn-Freeride	mittelschwer für Fortgeschrittene
693 Chaumont-Freeride	schwer bis sehr schwer für Könner



Im Bereich von Tal- und Bergstationen ist die klare Führung der Pistenbenutzer wichtig. Die entsprechende Signalisation muss bezüglich Farbgebung und Symbolen zwingend gemäss Empfehlung [5] erfolgen.

Detaillierte Informationen zu Planung, Bau, Unterhalt und zur Signalisation finden sich in den Fachbroschüren der bfu: *Mountainbike-Anlagen* [3] und *Signalisation Mountainbike-Pisten* [4]. Die Grafikvorlagen für die Pistensignalisation gibt es unter [4] zum Downloaden.

Diverse Trailbaufirmen bieten ihre Dienste bei der Planung, dem Bau und der Sanierung von Mountainbike-Pisten an.



Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

5. Konfliktpotential zwischen Wandernden und Mountainbikenden minimieren

Mountainbiken ist in Graubünden grundsätzlich auch auf Wanderwegen zulässig. Diese Haltung wird vom Bundesamt für Strassen, den Schweizer Wanderwegen, SchweizMobil und weiteren involvierten Stellen gestützt [6] bzw. [7]. Die Toleranz auf dem Wegenetz ist allgemein sehr gross und die aktuellen Entflechtungsmaßnahmen funktionieren.

Um das Konfliktpotential weiterhin zu minimieren, müssen andere Nutzergruppen (Wanderer, Landwirtschaft, Naturschutz, Verkehr u.a.) bereits während der Planung von Mountainbike-Angeboten mit einbezogen werden. Dies ist zwar zu Beginn mit etwas mehr Aufwand verbunden, lohnt sich aber mittel- und langfristig, da bestehende Gästegruppen nicht vertrieben werden und es nicht zu Reklamationen und Negativwerbung kommt.

Für Wege mit hohen Frequenzen der Wandernden kann es sinnvoll sein, die Mountainbikenden mit Hinweistafeln darauf hinzuweisen und um ein entsprechendes Verhalten zu ersuchen. Wo nötig können auch Verbote signalisiert werden. Damit diese rechtlich verbindlich sind, ist vorgängig eine amtliche Ausschreibung notwendig.



6. Unterhalt von Routen und Pisten nachhaltig gestalten

Nachhaltig unterhaltene Routen und Pisten schützen die Umwelt, reduzieren Nutzerkonflikte und sind kosteneffizient. Sie verbessern dazu vor allem die Erlebnisse der Mountainbikenden und erhöhen dadurch die Attraktivität des Mountainbike-Angebotes einer Destination. Der Unterhalt von Routen und Pisten verlangt teilweise einen höheren und auch spezifischeren Aufwand als nur für Wanderwege.

Mountainbike-Routen verlaufen üblicherweise auf dem Wegenetz der Gemeinden. Gemäss Strassengesetz [1] sind diese für den Unterhalt der Wegenetze des Langsamverkehrs und damit auch der signalisierten Routen zuständig. Einzelne Gemeinden haben diese Aufgabe vertraglich den Destinationen oder einzelnen Bergbahnen übertragen. Ein grosser Teil der Mountainbike-Routen verläuft auf Wanderwegen. Nähere Angaben zum fachgerechten Unterhalt und den geltenden Randbedingungen finden sich im Handbuch Unterhalt von Wander- und Mountainbikewegen der FLV [9]



Mountainbike-Pisten werden in der Regel von den Standortgemeinden oder von den Bergbahnen als Teil ihres Angebotes gebaut. Solche Anlagen verlangen einen deutlich höheren Unterhaltaufwand, welcher zwischen den Beteiligten vertraglich geregelt werden sollte. Mindestens wöchentliche Kontrollbegehungen der Pisten für die sofortige Instandstellung von sicherheitskritischen Schäden ist ein Muss. Der Freerider/Downhiller darf sich darauf verlassen, dass er die Piste auch mit höheren Geschwindigkeiten befahren darf, ohne einhaftungsrechtliches Wagnis einzugehen. Im Speziellen ist bei den künstlichen Einbauten wie Holzrampen und dgl. die Werkeigentümerhaftung zu beachten. Nähere Angaben finden sich unter [8] und beim internationalen Mountainbike-Verband, der International Mountain Bicycling Association (IMBA), www.imba.com.



Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

7. Information, Lenkung und Ausstattung in den Bahnanlagen

Eine dem Gast mit seinem Sportgerät angepasste Lenkung im Bereich der Bahnanlagen mit der entsprechenden Information bzw. Signalisation ist für die Zufriedenheit aller Beteiligten sowie Vermeidung von Konflikten sehr wichtig. Unter Umständen ist die getrennte Führung bei genügend grossen Platzverhältnissen empfehlenswert. Treppen und Drehkreuze sind zu vermeiden und durch Rampen und Tore zu ersetzen. Die Schalterhalle sollte mit bikespezifischen Informationstafeln zu Tarifen und Routen/Pisten, aufgelegten Flyern und mit einem biketauglichem Zugang zum Schalter ausgerüstet werden.

Auch die Wandergäste sollen sich weiterhin willkommen fühlen. Mit dem Aufhängen der offiziellen Wander-Informationstafeln der Region neben den Mountainbiketafeln kann damit Nachdruck verliehen werden (zu beziehen bei der BAW Bündner Wanderwege).

Bikeständer helfen mit, das ungeordnete Aufstellen und Herumliegen von Bikes zu verhindern. Eine Reparaturstation mit einer minimalen Ausstattung an Werkzeugen zeigt dem Gast seinen hohen Stellenwert.

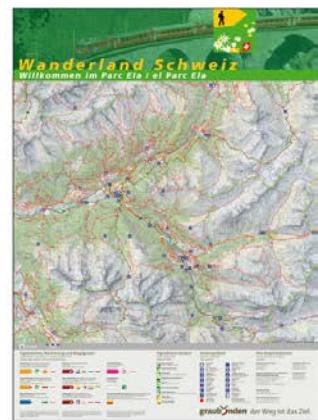
Bei Aufhängesystemen für den Biketransport sind die Bügel auf die maximal zu erwartenden Bikegewichte zu dimensionieren. E-Mountainbikes können bis 25 kg schwer sein, was auch die Mithilfe des Bahnpersonals beim Aufhängen zumeist notwendig macht. Nebst den E-Bikes gilt es auch die Transport-Infrastruktur auf die Verwendung von Bikes mit Plusreifen oder sogar Fatbikes zu prüfen. Die Polsterung der Bügel und dgl. mit Gummischläuchen und Matten verhindert das Verkratzen der Bikes und der Gondeln. Die neueren Reifendimensionen wie

Für den Biketransport im Zusammenhang mit Mountainbike-Pisten ist eine Waschanlage in nächster Nähe der Talstation ein Muss. Sie beugt dem Verschmutzen der Transportanlagen vor und verhindert Ärger bei den übrigen Gästen.

Für die Lenkung der Gäste wichtig ist auch hier die Verwendung der Farbgebung und Signalisation gemäss Norm [2], damit die Wiedererkennung auf Anhieb gewährleistet ist. Bei der Bergstation sollten die Mountainbikenden auf kurzen Wegen auf die signalisierten Routen und Startpunkte der Pisten geleitet werden.

Die Routen- und Pistenwegweiser sowie die offiziellen Informationstafeln können bei der BAW Bündner Wanderwege bestellt werden. 50% der Materialkosten werden vom Kanton übernommen.

Tipps für ein möglichst konfliktfreies Miteinander von Bikenden und anderen Wegnutzern hat die FLV im Rahmen der Koexistenzkampagne 2019/2020 "Fairtrail" [8] entwickelt. Unter anderem gibt es den Verhaltenskodex als Poster zum Anschlagen bei den Bergbahnen.





Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

8. Bergbahnen als Service-Center und Verpflegungsstätte

Bergbahnen können neben der Transportleistung auch weitere Bereiche der Angebotskette abdecken und als Treffpunkt und Service-Center das Mountainbike-Erlebnis entscheidend mitprägen. Vermietung und Reparaturservice von Mountainbikes und im speziellen von E-Mountainbikes vor Ort sind angesichts des weitreichenden Durchdringung dieser Sportart in unserer (Ferien-/Freizeit-) Gesellschaft von grosser Bedeutung für die Wertschöpfung.

Ein weiteres Glied der Servicekette für Mountainbike Gäste ist die Gastronomie. Im Vergleich zu den Wandernden verpflegen sich Mountainbikende weniger selbst aus dem Rucksack kehren öfters ein und. An stark befahrenen Bikerouten und -anlagen wird es sich deshalb lohnen, das Gastronomie-Angebot auf dieses Kundensegment auszurichten. Mountainbike-Routen werden sinnvollerweise so geplant, dass diese in nächster Nähe an vorhandenen Restaurants, Berghütten und Besenbeizen vorbeiführen.

Auch die Gastronomie sollte ihre Infrastruktur bikerfreundlich ausbauen. Ein Bike-Parkplatz mit Veloständer sowie ein Reparaturständer mit Pumpe weisen die Mountainbikenden darauf hin, dass sie willkommen sind. Je nach Lage des Gastronomie-Angebotes werden sich Mountainbikenden darüber freuen, wenn sie zum Beispiel Ersatzschläuche vor Ort einkaufen können. Hierfür empfiehlt sich eine Zusammenarbeit mit einem lokalen Bikeshop. Mit den zunehmenden Verkaufszahlen von E-Mountainbikes kann eine Ladestation am entsprechenden Standort sinnvoll sein.

Weitere Information unter <http://www.allegro-tourismus.ch/service-solutions>



9. Eigenverantwortung und Werkeigentümerhaftung

Eigenverantwortung

Die Eigenverantwortung der Mountainbikenden beim Transport und bei der Nutzung der signalisierten Routen und Pisten steht grundsätzlich an erster Stelle. Sie findet dort ihre Grenzen, wo die Mountainbikenden auch bei gehöriger Aufmerksamkeit atypische, fallenartige Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig zu erkennen vermögen, so dass diese davor entweder gesichert oder mindestens gewarnt werden muss. An diesen allgemeinen Gefahrensatz knüpfen das Haftpflichtrecht und damit auch die Beurteilung der Haftungsrisiken auf Mountainbike-Routen und -anlagen an. Derjenige nämlich, der für Mountainbikende einen gefährlichen – eben atypischen, fallenartigen – Zustand schafft oder unterhält, hat alle erforderlichen und zumutbaren Schutzmassnahmen zu treffen, um die Schädigung von Mountainbikenden – und auch Dritten – zu vermeiden.





Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

Seite 8/9

Unfälle auf Mountainbike-Routen und Mountainbike-Pisten

Signalisierte Routen und Wanderwege werden in der Regel von der Territorialgemeinde geplant, gebaut und unterhalten [1]. Sie stehen damit auch in der Verantwortung für versteckte Mängel und „Fallen“. Grundlage jeder Haftungsdiskussion im Zusammenhang mit Unfällen auf eigens angelegten Mountainbike-Pisten ist die Tatsache, dass Mountainbikende – wie Spaziergänger – primär für sich selber verantwortlich sind. Kann kein Dritter als Schädiger eruiert werden, tragen die Geschädigten den finanziellen Schaden selbst. Die Grenze der Eigenverantwortung des Mountainbikendens bzw. Spaziergängers liegt jedoch dort, wo er auch bei erhöhter Aufmerksamkeit Gefahren nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann, so dass er davor geschützt oder mindestens gewarnt werden muss. Die Trägerschaft einer Mountainbike-Anlage hat deshalb mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen dafür zu sorgen, dass die Anlage mängelfrei ist, also eine sichere Benutzung gewährleistet ist. Ansonsten riskiert sie, nach einem Unfall haftpflichtrechtlich zur Verantwortung gezogen zu werden.



Ausschluss vom Mountainbiketransport

Der Transport von Freeride-/Downhill-Fahrenden, welche in der Regel abwärtsorientiert mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs sind, kann zu Problemen bezüglich der Entflechtung mit anderen Nutzergruppen der Wegnetze führen. Das Koexistenz-Papier [6] und die Planungshilfe dazu [7] sind hier speziell zu beachten. Bei Fehlen von Mountainbike-Pisten ab der Bergstation empfiehlt es sich, dieses spezielle Mountainbikesegment grundsätzlich vom Transport auszuschliessen. Bewährt haben sich objektiv einsehbare Kriterien für den Ausschluss wie das Tragen von Integralhelmen, die Länge des Gabelfederweges, Doppelgabeln und Protektorenjacken und/oder -hosen, E-Mountainbikes, im Speziellen diejenigen mit Kontrollschild (Kategorie Motorfahrräder).

Verkehrssicherungspflicht der Bergbahnen

Transportiert eine Bergbahnunternehmung Mountainbikende mit ihrem Bike, übernimmt die Unternehmung eine gewisse Verantwortung für die Sicherheit der transportierten Personen und damit auch die potentielle Haftung im Falle eines Unfalles. Hier kommt die Verkehrssicherungspflicht der Bergbahnen für Sommeraktivitäten zur Anwendung. Wir verweisen auf das Gutachten von Prof. Dr. Manuel Jaun, verfasst im Auftrag von Seilbahnen Schweiz (SBS), Verantwortlichkeit der Seilbahnunternehmen für Mountainbike-Angebote [10].



Optimierte Mountainbikeangebote auf Bergbahnen

10. Quellennachweis

- [1] Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG) vom 1.09.2005 (Stand 1.01.2016)
- [2] VSS SN 640 829a, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr
- [3] bfu- Fachdokumentation 2.040 Mountainbike-Anlagen, Christoph Müller, 2019
- [4] bfu- Fachbroschüre Signalisation Mountainbike-Pisten, 2016
- [5] bfu-Fachbroschüre 2.011 Skate- und Bikeparks, 2018
- [6] Koexistenz Wandern und Velo / Mountainbike, Schweizer Wanderwege, 2015
- [7] Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung, Bundesamt für Strassen ASTRA, erscheint im Herbst 2019
- [8] Handbuch Langsamverkehr Graubünden
- [9] Unterhalt von Wander- und Mountainbikewegen, Handbuch Langsamverkehr Graubünden
- [10] Verantwortlichkeit der Seilbahnunternehmen für Mountainbike-Angebote, Prof. Dr. Manuel Jaun, 14.09.2018