©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Laufener Seminarbeitr. 9/98, S. 35-47 • Bayer.Akad.Natursch.Landschaftspfl. Laufen/Salzach 1998

Erschließung und Gefährdung durch den Alpinismus in Südtirol

Verena MAYR

1. Einleitung

"Erschließungen sind Maßnahmen, welche die Nutzung von Flächen ermöglichen. Zur Erschließung gehören vor allem der Anschluß an das öffentliche Straßennetz und an Versorgungsleitungen."(Duden)

Für den wahren Alpinismus ist keine Erschließung im eigentlichen Sinne notwendig. Im Gegensatz zu den Sportarten, die eigene Anlagen voraussetzten, man denke an die Schipisten oder Golfplätze, müssen für die meisten Alpinsportarten keine eigenen Anlagen oder Strecken gebaut werden, da diese Sportarten ausschließlich auf dem bestehenden Wegenetz oder im freien Gelände ausgeübt werden.

Die Erschließung im Alpinismus erfolgt hauptsächlich indirekt durch Informationsmaterial und Tourenführer. Auch diese indirekten Erschließungsformen können sich nachteilig auf die alpine Umwelt auswirken. Deshalb wurden für diesen Aufsatz Prospekte, Tourenbücher und Alpinzeitschriften genauer unter die Lupe genommen.

Um den Rahmen der Arbeit nicht zu sprengen, mußte die Untersuchung räumlich und thematisch sehr eingeschränkt werden. Räumlich soll sich der Aufsatz auf Südtirol beschränken. Die unzähligen Sportmöglichkeiten und die Vielfältigkeit der Landschaft Südtirols im Herzen der Alpen legitimiert die stellvertretende Auswahl für den gesamten Alpenbogen.

Südtirol zählt sicher zu den am Büchermarkt und im Gelände "erschlossensten" Gebieten der Alpen. Die Provinz Bozen verdankt ihren Bekanntheitsgrad nicht nur der Geschichte, der landschaftlichen Schönheit sondern auch den gezielten Werbestrategien:

Unzählige Werbeprospekte locken mit einer Palette von Sportmöglichkeiten, die vom Golf bis zum Paragleiten reichen. Die anderen preisen eine heile Welt und eine intakte und unberührte Natur an. Dabei wird nicht selten in der Wortwahl und Romantik etwas übertrieben:

"Spurensuche: Wandern bedeutet Natur spüren, sie zu leben. Mit den ersten Sonnenstrahlen kommt es zum Aufstand der Düfte. Bergblumen, frisch gemähtes Gras, der herbe Duft der Lärchen... Der Blick ins Tal, hier ist man fern von Lärm und Hektik. Momente der Stille eröffnen sich."

Gibt es aber noch Momente der Stille, wenn eine Horde Bergradfahrer angerollt kommt?

Welche Spuren außer die der Stollenreifen wird man noch finden?

Wird es noch "Zum Aufstand der Düfte kommen", wenn die Kanten der Tourenschi die Grasnarbe verletzt haben?

In jedem richtigen Alpinisten steckt ein naturverbundener Mensch auf der Suche nach Erlebnis, Blumenduft und Stille. Genau diese Erlebnisse bedeuten dem Alpinisten das größte Glück und gerade deshalb will er seinen Aktionsraum auch für die Zukunft erhalten. Vielen Alpinisten ist aber die Belastung des sensiblen alpinen Ökosystems durch ihr eigenes Handeln nicht bewußt:

Die Belastung durch den Alpinismus ist ein Teil der Gesamtbelastung durch den Menschen. Von anderen Raumnutzern gehen viel größere Belastungen aus, die aber zum Teil aufgrund lebensnotwendigen Wirtschaftens und Bewirtschaften durchgeführt werden. Alpinismus ist ein Vergnügen und nicht lebensnotwendig. Daher muß der Alpinist vermehrt auf die Natur achten und sie bewahren.

Anhand des Bergradfahrens und des Schitourengehens soll die Erschließung und Gefährung kurz betrachtet werden:

2. Das Bergradfahren in Südtirol

2.1 Entwicklung

Detaillierte Angaben über die Anzahl der MB-Fahrer in Südtirol sind kaum erhältlich. Es gibt sehr unterschiedliche Bergradfahrer, die einen benützen die Räder als Fortbewegungsmittel in urbanen Zentren, andere erbringen damit akrobatische und sportliche Höchstleistungen. Seit 9 Jahren hat das MB Einzug in die lokale Sportszene gehalten. Sportlich wurde das Bergradfahren nach Angaben der CIPRA-Südtirol 1993 von ca. 4000 Personen praktiziert. Die Tendenz ist nach anfänglich massivem Zuwachs gegenwärtig nur mehr leicht steigend. Der Alpenverein Südtirol schätzt für 1997 rund 5000 Bergradfahrer, die sowohl Extremsportler als auch Sonntagsradler einschließen.

Ebenso wie das normale Radfahren ist der MB-Sport, wenn er vernünftig und umweltbewußt (auf geeigneten Wegen) betrieben wird, eine an sich relativ umweltverträgliche Sportart. Eine zwangsläufige ökologische Belastung der Natur besteht nicht.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Was bringt aber dieses umweltverträgliche Fortbewegungsmittel in Mißkredit bei Wanderern, Umweltschützern und Förstern?

Zum Bergradfahren ist keine eigene Erschließung notwendig, bisher wurden in Südtirol noch keine eigenen MB-Strecken gebaut. Diese Sportart wird eigentlich ausschließlich auf dem bestehenden Wegenetz betrieben. Die Erschließung erfolgt, wie bereits angeführt, hauptsächlich durch Informationsmaterial und Tourenführer.

Über die Sinnhaftigkeit von Mountain-Bike Führern läßt sich allerdings streiten. Die einen glauben, daß man sich ohne Führer leicht verirrt und dann notgedrungen querfeldein durch Wiesen und Wälder fährt. Die anderen meinen, ein MB-Führer würde motivieren und das Bergradfahren zu einem Massensport ausarten lassen.

2.2 Diskussion einiger Beispiele von Mountainbike-Tourenvorschlägen

Aus drei Tourenvorschlägen (Radführer, Artikel im "Der Bergsteiger" und Broschüre des Tourismusverbandes) wurden jene Passagen herausgesucht, die zum Nachdenken anregen sollten.

So lockte unlängst ein Artikel (von P. Dinter) in der Münchner Zeitschrift "Der Bergsteiger" mit verhängnisvollen Worten zahlreiche Radfahrer in die Dolomiten.

"Ein Bike-Dorado fast vor der Münchner Haustür, flugs über die Brennerautobahn zu erreichen, nahezu frei von quälenden Fahrverboten, dazu mit lückenlos beschilderten Wegen und bewirtschafteten Almen... Nach Auf und Ab durch offene Lärchenwälder und Almwiesen führt der Supertrial zwar über ausgesetzte und ungesicherte Passagen, der aber wegen der zahlreichen Wanderer nicht zur Hochsaison und während der Tageszeit zu empfehlen ist"

"Fast vor Münchens Haustür", ist nahezu ein Hohn: Rund 250 km ist die beschriebene Radtour entfernt. Weder Kosten, noch Mühen oder Auto-km werden für ein verlängertes Wochenende gescheut. Und der Transit nimmt unaufhaltsam zu.

"Nahezu frei von quälenden Fahrverboten": Besser könnte man Rad-Raudis nicht locken. Durch diese Ausdrucksweise wird jeder regelrecht zur Mißachtung der Spielregeln verleitet. Seit Jahren bemühen sich die Alpenvereine Südtirols um ein spannungsfreies Verhältnis zwischen Wanderern, Naturschützern und Bergradfahrern. Mit Faltblätter, nach deutsch/österreichischem Vorbild, wurde der Bergradfahrer zu einem umweltschonenden und sozialen Verhalten aufgefordert. Der Alpenverein Südtirol und der CAI (Club Alpino Italiano) glaubten, daß damit dem beidseitigen Einverständnis besser gedient sei als mit Verboten. Bisher hat es auch keine größeren Auseinandersetzungen bei den Betroffenen gegeben. Nach solchen Veröffentlichungen fragt man sich: wie lange noch?

"Fahrten nicht zur Tageszeit": Zu den Grundprinzipien des Radfahrens zählt: "Bei Dämmerung und Nacht haben Radler auf Bergwegen und Forststraßen nichts zu suchen"; um diese Tageszeit reagiert das Wild bei der Äsung in den Morgen- und Abendstunden besonders sensibel. Daher soll das Fahren nicht "zur Tageszeit" vermieden werden, um den Tieren wenigstens während ihrer größten Aktivität die Ruhe zu gönnen.

Rehwild gewöhnt sich relativ schnell an Menschen und Lärm, wenn letztere regelmäßig in einem klar begrenzten Bereich auftreten. Mountainbiker können sich aber, ähnlich verschiedener Raubfeinde, rasch und relativ leise und damit für Wildtiere überraschend nähern, was panikartige Fluchten zur Folge hat.

Zum anderen ist Bergradfahren bei eingeschränkter Sicht lebensgefährlich.

"Offroad-Gelände auf dem Schlernplateau: Am Duronpaß besteht die Möglichkeit, das Schlernplateau nach Völs zurückzufahren. Doch Finger weg, wenn Sie Bikergenießer sind: das ist ein beinharter Offroadtrail für schwindelfreie Extremisten." (Aus Dinter P.)

Wer überschätzt nicht gerne seine konditionellen und technischen Fähigkeiten und fühlt sich nicht manchmal als schwindelfreier Extremist. Abgesehen von der Verletzungsgefahr für Radfahrer bildet die Schlernflora und -fauna in Südtirol eine einzigartige Besonderheit: Der Schlern hat selbst den eiszeitlichen Gletscherstrom überragt, so daß manche Pflanzenarten und Insekten diese unwirtlichen Jahrtausende überlebten. Es handelt es sich dabei um Eiszeitendemiten, z.B. Kreuzblütler (Rhizobotrya alpina) oder besondere Steinbrecharten die nur noch ein sehr beschränktes Verbreitungsgebiet haben. Neben diesen unscheinbaren Raritäten zählen zu den Schmuckstücken des Schlerns das Edelweiß, das Dolomitenfingerkraut, die Schlernhex (die "zottelige" Alpengrasnelke), die Schopfige Teufelskralle, die Einsel's Akelei usw. Es sind dies alles Arten der Roten Liste. Ebenso beschränkt sich die verbreitung seltener Tausendfüßler, Spinnen, Springschwänze und Pseudoskropione auf die Dolomitengipfel. Die Gefährdung durch das Offroad-Fahren muß vor diesem Hintergrund nicht genauer beschrieben werden.

"Bei voller Ausnutzung des gesamten Federweges und brühheiß gebremsten Felgen brechen unsere Bikes den jäh abfallenden Hammerwandtrail zum Gasthaus.."(Dinter P.)

Im Gegensatz zum "Offroadfahren auf dem Schlernplateau" wird auf dem vegetationslosen Weg die Pflanzendecke nicht beschädigt. Trotzdem kann es besonders auf durchnäßten Böden z.B. nach der Schneeschmelze durch die Stollenreifen zu linearen und flächenhaften Störungen kommen. Diese Spurrillen, die besonders bei harten Bremsmanövern entstehen, sind in bestimmten Hanglagen oft der

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Ausgangspunkt für eine rasant um sich greifende Bodenerosion und führen im Extremfall zur Unbegehbarkeit der Wege.

"Das Bikeschieben ist aufreibend, da Pedale und Lenker sich immer wieder in den engen, winkeligen Felsstufen des Pfades verhängen." (Dinter P.)

Wenn man bedenkt, daß der Lenker des Rades 60 cm breit ist und die Pedale 40 cm breit sind, ist der beschriebene Weg wirklich etwas zu schmal. Zudem beschreibt ihn der Autor sogar als "ein von Wanderern flachgetretener Weg"

Technische Aufstiegsanlagen:

Im Werbeprospekt des Verkehrsamtes von Bozen werden besonders die Hochflächen rund um Bozen beworben. Bevor man die endlos weiten, durchwegs flachen und breiten Wege durch Wiesen und Wälder befahren kann, muß man eine rund 1000 m hohe Steilstufe überwinden. Auf die Hochplateaus führen Autostraßen und Seilbahnen. Das Raderlebnis in der landwirtschaftlich genutzten Kulturlandschaft ist groß, wobei sich die ökologische Belastung in Grenzen hält, weil man sich fast ausschließlich auf breitem, geschotterten Feld, und Forstwegen fortbewegt. In diesen Fällen kann man den Transport der Räder mit den Schwebeseilbahnen legitimieren.

Bergradfahren in Naturschutzgebieten:

In den Tourenvorschlägen des Artikels und Buches werden auch 4 Ausflugsziele in Naturparks beschrieben. Naturparks sind aber repräsentative, großräumige Landschaftsbereiche von großem natürlichen, landschaftlichen oder wissenschaftlichen Wert, in denen der ökologischen Naturhaushalt unberührt sein sollte. Naturparke dienen der Erhaltung der biologischen Vielfalt und Landschaft, der wissenschaftlichen Forschung, der Umweltbildung und eventuell der Erholung der Bevölkerung. Sie sollten vom Bike verschont bleiben.

Betrachtet man jedoch alle Umweltsünden (Wegebau, Schilifte und Beschneiungsanlagen), die im Naturpark Seiser Alm noch immer gemacht werden, so ist die Befahrung der breiten, zum Teil asphaltierten Almwege eher vertretbar.

Der Artikel im Bergsteiger war nur eine kurze Beschreibung der Route; Interessierte hatten die Möglichkeit eine genauere Tourenbeschreibung des "Dolomiten Giros" beim Verlag zu bestellen. Zwei Monate nach der Veröffentlichung des Artikels entschuldigte sich die Redaktion, nicht alle Anfragen beantworten zu können, da so viele "Leser" an der Route interessiert waren.

Der Autor hat wohl nicht bedacht, mit diesem Artikel eine derartige Resonanz auszulösen (angeforderte Streckenverläufe), bei so vielen Bergradlern sind Konflikte mit anderen Nutzern und der Natur vorprogrammiert.

2.3 Maßnahmen zum "Schutz der Umwelt vor Bergradfahrern"

2.3.1 Gesetzliche Regelungen

Bis heute gibt es noch keine Einschränkung des MBT-Sports. Im neuen Gesetzesvorschlag "Südtiroler Natur- und Landschaftsschutzgesetz vom 10.02.97, Abschnitt VI: "Erholung in der Natur" ist eine genauere Regelung des Sportes enthalten.

Art. 41 Radfahren in der freien Landschaft

Unbeschadet der Rechte des Grundeigentümers ist das Radfahren nur auf Wegen gestattet, die auf Grund ihrer Breite oder Bodenbeschaffenheit für den Verkehr mit zweispurigen Motorfahrzeugen geeignet sind, das Fahren im freien Gelände und auf Steigen ist untersagt.

Art. 47 Ausnahmen, Einschränkungen und Verbote

1.Im Bereich von Naturdenkmälern, geschützten Landschaftsteilen, Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten und Naturparken kann das Amt für Landschafts- und Naturschutz das Mountainbiken und das Schitourengehen, sowie alle neu aufkommenden Sportarten und neuen Formen der Freizeitgestaltung für ein bestimmtes Gebiet und für einen befristeten Zeitraum oder ganzjährig einschränken oder verbieten.

Auch der Transport der Räder wäre laut altem Gesetzesentwurf nur gestattet, wenn eine öffentliche Straße zur Bergstation führt, die mindestens 1,5 m breit ist. Dies bedeutet, daß die Räder nicht in unerschlossene hochalpine Regionen transportiert werden dürfen, wo bei der Talfahrt ein Verstoß gegen diese Regelung automatisch erfolgen würde.

Leider wurde dieser Gestzesvorschlag noch nie richtig von der Landesregierung in Angriff genommen. Es fehlt anscheinend der politische Wille. Auch eine Einigung ist schwierig, denn anscheinend gibt es nur Extremisten: die einen wollen die große Freiheit ohne Einschränkungen, die anderen möchten alles verbieten. So verstaubt dieser Gesetzesvorschlag in den Schubladen und es gilt weiterhin das alte Landschaftsschutzgesetz ohne entsprechende Passagen.

2.3.2 Maßnahmen auf kommunaler Ebene

Nur einzelne Tourismusgemeinden haben durch Gemeindebeschlüsse das Bergradfahren eingeschränkt. So ist am Ritten das Radfahren nur auf jenen Wegen erlaubt, die breiter als 2 Meter sind. Ein zusätzliches Fahrverbot ist auf den meistbegangenen Strecken vorgesehen.

3. Das Schitourengehen in Südtirol

3.1 Entwicklung

Während das Bergradfahren eine Neuheit ist - abgesehen von den Alpinisten, die bereits in der Mitte unseres Jahrhunderts alte "Waffenräder" benutzten, um zum Ausgangspunkt ihrer Bergtouren zu kom-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

men, handelt es sich beim Schitourengehen um einen Klassiker, der eine Renaissance erlebt.

Der Schitourenlauf hat in den letzten Jahren eine Vervierfachung erfahren. Die Nachfrage nach Schitourenkursen nimmt jährlich zu, auch das Angebot steigt (Wochenendkurse, Wochenkurse, Anfänger und Fortgeschrittene..). Daher vermutet der Alpenverein, daß 1996/97 allein die Zahl der einheimischen Tourengeher auf 5.000 gestiegen ist.

Beim Schifahren im freien Gelände muß zwischen dem Variantenschifahren und dem Schitourengehen unterschieden werden. Man könnte die beiden mit dem DownHill und dem richtigen Mountainbiken vergleichen. Während man sich beim Schitourengehen und Mountainbiken das Ziel hart erkämpft und mit **einer** Abfahrt belohnt wird, haben das DownHill und Variantenschifahren nichts mit dem Alpinismus im klassischen Sinn (Aufstiegsschweiß, Gipfelglück und Abstiegserlebnis) zu tun. Für die Variantenschifahrer ist die autobahnähnliche Präparierung der Pisten nicht mehr anspruchsvoll genug. Aber auf die Bequemlichkeit der Aufstiegsanlagen wird nicht verzichtet. Durch die Lifte wird das **mehrmalige** Abfahren der sensiblen Waldbereiche ermöglicht, wodurch die ökologischen Schäden vergrößert werden.

Da es sich beim Variantenschifahren, wie gesagt nicht um Alpinismus handelt, wird nur auf das Schitourengehen eingegangen.

3.2 Problematik des Schitourengehens - Beispiele

Wiederum handelt es sich um eine an und für sich umweltfreundliche Sportart; es werden keine Aufstiegsanlagen benutzt, es müssen keine Pisten planiert werden, die Landschaft wird durch diese Sportart nicht verändert, aber wiederum liegen die größten Gefahren in der Masse. Die Erschließung erfolgt wiederum nur indirekt durch Literatur und sog. Mund zu Mund-Propaganda. Daher wurden die vier bekanntesten Südtiroler Schitourenführer genauer unter die Lupe genommen.

Zu Beginn eine eher wage und grobe Statistik:

In diesen Tourenführern sind die insgesamt 130 beliebtesten Schitourenziele enthalten.

In Südtirol haben 1993 rund 4.000 Ortsansässige das Schitourenlaufen betrieben, die etwa 15 Schitouren pro Winter unternehmen. Dazu kommen ca. 10.000 Personen, die für 6 Tage zum Schitourenlaufen nach Südtirol kommen. Daraus ergibt sich eine Summe von 120.000 Touren. Wenn man bedenkt, daß die Schitourensaison mit ca. 20 Wochenenden von Dezember bis April dauert, dann müssen diese 130 Schitourenrouten auf etwa 20 Wochenenden und auf rund 120.000 Schitouren jährlich aufgeteilt werden. Dies würde 46 Schibergsteiger pro Gipfel und Wochendene ergeben. Diese grobe rechnerische Schätzung kann in etwa Auskunft über die Frequentierung der Gipfel geben.

Die älteren Schitourenführer gehen nicht auf Gefahren für die Umwelt ein. Erst das neueste Südtiroler Skitourenbuch von 1996 bittet in einem kurzen Absatz, sich dem Wald und Wild gegenüber rücksichtsvoll zu verhalten. Entweder waren den Buchautoren die ökologischen Belange nicht bewußt oder sie hielten ihre Beachtung für selbstverständlich. Auch in einem Buch über die Technik und Sicherheit im Schibergsteigen wird nicht auf den Naturschutz eingegangen. Oder gibt es keine ökologischen Gefahren?

Im Verhältnis zu anderen Trendsportarten ist die ökologische Belastung im einzelnen etwas geringer, aber folgende Schäden dürfen trotzdem nicht unterschätzt werden

Durch Schikanten und Stöcke können Jungbäume und Sträucher stark mechanisch beschädigt werden. Sie ragen meistens nicht aus der Schneedecke heraus, werden somit nicht gleich gesehen und daher beim Darüberhinwegfahren geköpft oder entrindet. Obwohl Schibergsteiger diese Zerstörung gern bagatellisieren und meinen, die Überbesetzung von Rotwild würde durch Verbiß größeren Schaden anrichten, handelt es sich um eine zusätzliche Belastung des Schutzwaldes. Gerade Jungbäume werden stark in Mitleidenschaft gezogen und die natürliche Verjüngung des Waldes wird gebremst.

Die vielzitierten Probleme der Schneeverdichtung und somit der verzögerten Schneeschmelze und verkürzten Vegetationsperiode sind allerdings etwas übertrieben. So viele Tourenschifahrer gibt es bisher doch noch nicht, um signifikante Schäden anzurichten. Wind, wiederholtes Schmelzen und Gefrieren führen zu einer weit größeren Schneeverdichtung.

Viel schwerwiegender ist die Ruhestörung des Wildes. Dabei sind Rauhfußhühner weit gefährdeter als das Rotwild. Diese Vögel reagieren im Winter besonders empfindlich auf Störungen, bei denen sie auffliegen müssen. Dies bedeutet gerade in der kalten Jahreszeit einen sehr hohen Energieaufwand, der nicht ausgeglichen werden kann, weil es zu wenig Futter gibt. Beobachtungen von Biologen im Südtiroler Ahrntal ergaben, daß es deutlich weniger Rauhfußhühner in bekannten Schitourengebieten gibt, seit die Begehungen stark zugenommen haben. Ein weiteres Problem der Schitouren ist, daß im Gegensatz zu den Schizentren, das Schitourengehen im ganzen Landesgebiet durchgeführt wird. Bei den Schipisten haben wir sog. ökologisch, verlorene Flächen auf einige Räume zentriert. Die Schitourengeher dagegen machen vor keinem Schutzgebiet halt.

Auch die Schitourenführer verleiten zum Übertreten bestimmter Spielregeln:

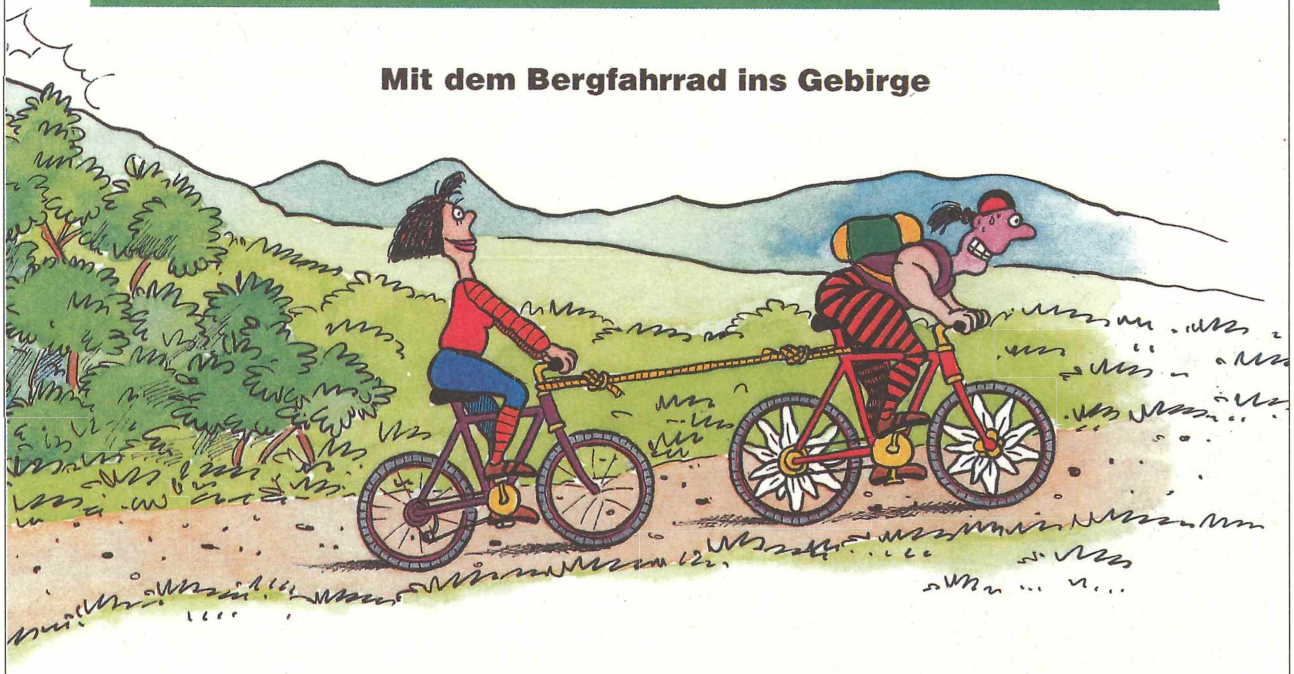
"Die Abfahrt durch den Wald ist etwas mühsam".

Bei fast allen Touren muß ein breiter Waldstreifen gequert werden, bevor man auf die weiten Almen gelangt. In den Büchern wird nur geraten, für den

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

So fährt man gut Bergrad

Mit dem Bergfahrrad ins Gebirge



Tips für umweltgerechtes und sicheres Bergradfahren

Bergradfahren hat Tradition. Während der zwanziger und dreißiger Jahre und in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bot das Fahrrad oft die einzige Möglichkeit zur Fortbewegung. Heute ist Bergradfahren Selbstzweck - mit einem Verkehrsmittel oder Sportgerät, das zu Recht als das umweltfreundlichste hochgelobt wird. Richtig eingesetzt, eröffnet das technisch ausgereifte Bergfahrrad neue, faszinierende Möglichkeiten des Unterwegsseins im Gebirge.

AVS
ALPENVEREIN SÜDTIROL

SÜDTIROL
LANDESVERKEHRSAMT

VSS
VERBAND DER SPORTVEREINE SÜDTIROLS

Abbildung 1

Tips für umweltgerechtes und sicheres Bergradfahren

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

So fährt man gut Bergrad

Tips für Mountainbiking

1. Nur auf Alm-, Forststraßen und breiten Wegen fahren

Wir fahren nur dort, wo ein Vierradfahrzeug Platz hat. 1,5 Meter Wegebreite sind das mindeste! Das Fahren abseits von Straßen und Wegen, wie es Werbung und Abenteuerjournalismus verheißen, ist aus vielerlei Gründen nicht vertretbar. Es bringt nicht nur ein hohes Verletzungsrisiko mit sich, sondern schadet auch längerfristig dem Bergfahrrad selbst. Durch das Fahren abseits von Wegen und befestigten Straßen entstehen Schäden an Grasnarbe und Almwiesen.

2. Vorrecht der Fußgänger respektieren

Fußgänger haben immer Vorrang! Ein partnerschaftliches Miteinander von Wanderern und Bergradfahrern ist gar nicht so schwierig. Zum Beispiel kann ein freundlicher Gruß von seiten der Bergradler Ärger von vornherein im Keim ersticken.

3. Sorgfältig planen

Der Aktionsradius der Bergradfahrer ist groß, die Zahl der befahrbaren Wege, Alm- und Forststraßen verwirrend. Dies erfordert sorgfältige Planung. Welche Wege können beziehungsweise dürfen tatsächlich befahren werden, welche sind nur Fußwege, oder wo gibt es gar nur Steigspuren? Denn auf beiden letzteren heißt es: das Rad zurücklassen.

4. Eigene Fähigkeiten selbstkritisch einschätzen

Stimmt die Kondition? Wie steht's mit dem fahrerischen Können? Beides muß erstklassig sein, um auch etwas anspruchsvollere, also längere und steilere Bergradtouren "sicher im Griff" zu haben.

5. Nur ein technisch einwandfreies Bergrad verwenden

Einwandfrei funktionierende Bremsen sind eine Lebensversicherung! Wird das Bergrad regelmäßig gewartet? Wie steht's mit der übrigen Ausrüstung? Sie soll auf die Anforderungen des Bergradfahrens abgestimmt sein. Beratung durch ein Fachgeschäft! Und wenn's auch nicht "in" ist: das Rad sollte eine Klingel haben. Regenschutzbekleidung und Erste-Hilfe-Set sollten immer dabei sein.

Fortsetzung der Abbildung 1

Tips für umweltgerechtes und sicheres Bergradfahren

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

6. Anfahrt mit PKW, Bahn oder Lift

Die Anreise zur Bergradtour sollte im vernünftigen Verhältnis zur Radtourlänge stehen. Fahren Sie bitte nicht 200 Kilometer mit dem Wagen, um dann nur 1 Stunde zu radeln. Mechanische Aufstiegsanlagen benützen wir natürlich nur dort, wo wir über Fahrwege oder Straßen weiterradeln können.

7. Vernünftig parken

In den meisten Talorten gibt es Parkplätze oder Abstellmöglichkeiten am Straßenrand, wo niemand behindert wird. Man muß nicht mit dem Auto bis in den hintersten Talwinkel fahren. Dafür hat man ja das Rad!

8. Besser mit Helm fahren

Für Mountainbike-Rennen ist der Schutzhelm längst Vorschrift. Jedoch sollte man auch beim Tourenfahren mit Helm unterwegs sein. Ein Sturz ist nie ganz auszuschließen.

9. Verkehrsregeln und Wegesperrungen beachten

Neben den allgemein gültigen Verkehrsregeln gibt es noch Verbote, die das Fahren nicht überall erlauben. Generell aber besteht in Südtirol auf Alm- und Forststraßen bis heute (1994) kein Fahrverbot. Wir möchten, daß es so bleibt.

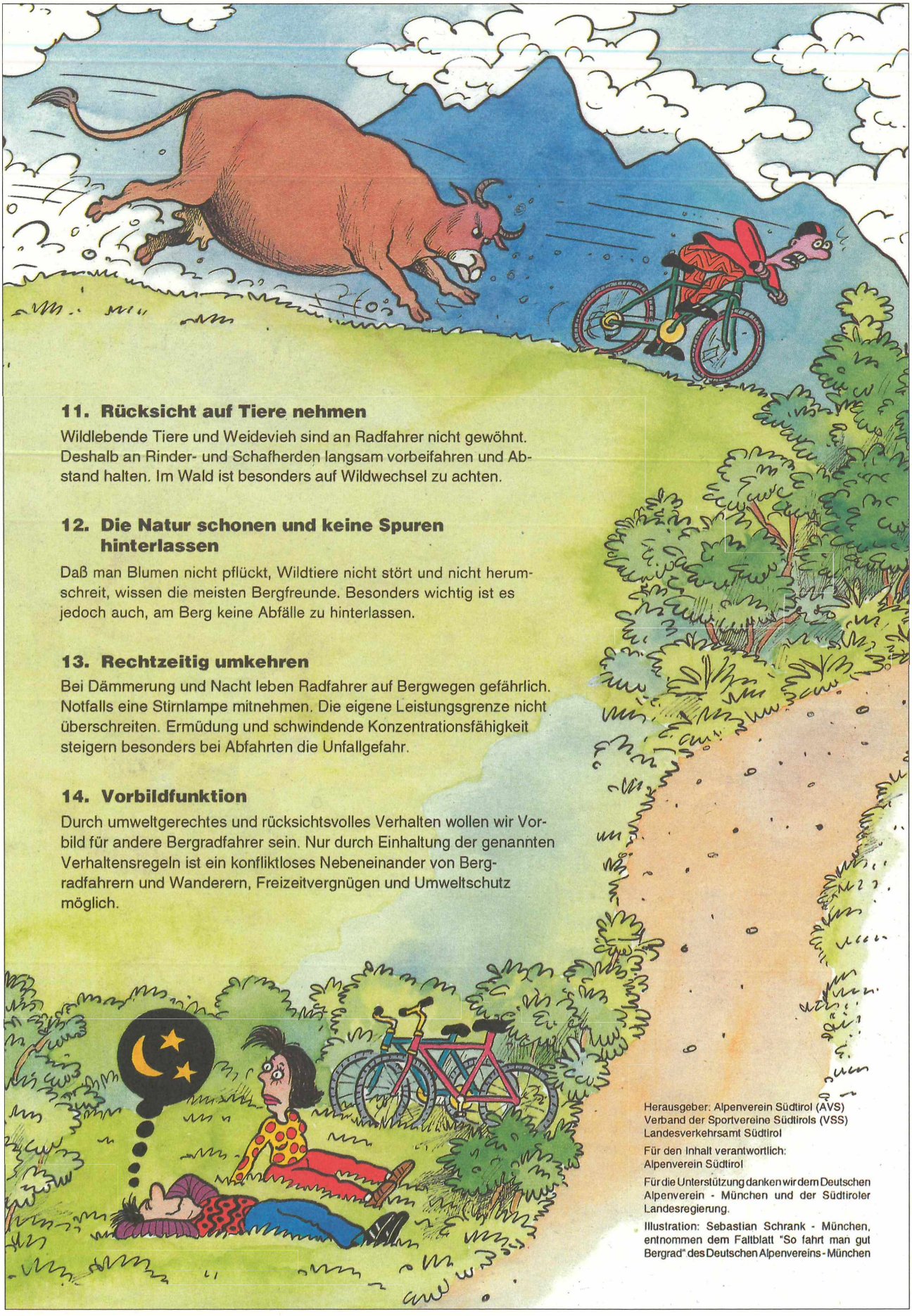
10. Rücksichtsvoll bergabfahren

Das Abfahren mit dem Bergfahrrad macht Spaß und ist zugleich Lohn für die Anstrengung des Aufwärtsfahrens; aber es ist nicht ganz ungefährlich - sowohl für die, die auf dem Sattel sitzen, als auch für die Bergwanderer. Deshalb: langsam und auf Sicht bremsbereit fahren, Blockierbremsungen vermeiden! Erstens wird dadurch die Sturzgefahr erhöht, zweitens werden Wanderer erschreckt, und drittens entstehen Spurrillen.
Übrigens: auch quietschende Bremsen stören die Ruhe der Bergwelt.

Fortsetzung der Abbildung 1

Tips für umweltgerechtes und sicheres Bergradfahren

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)



11. Rücksicht auf Tiere nehmen

Wildlebende Tiere und Weidevieh sind an Radfahrer nicht gewöhnt. Deshalb an Rinder- und Schafherden langsam vorbeifahren und Abstand halten. Im Wald ist besonders auf Wildwechsel zu achten.

12. Die Natur schonen und keine Spuren hinterlassen

Daß man Blumen nicht pflückt, Wildtiere nicht stört und nicht herumschreit, wissen die meisten Bergfreunde. Besonders wichtig ist es jedoch auch, am Berg keine Abfälle zu hinterlassen.

13. Rechtzeitig umkehren

Bei Dämmerung und Nacht leben Radfahrer auf Bergwegen gefährlich. Notfalls eine Stirnlampe mitnehmen. Die eigene Leistungsgrenze nicht überschreiten. Ermüdung und schwindende Konzentrationsfähigkeit steigern besonders bei Abfahrten die Unfallgefahr.

14. Vorbildfunktion

Durch umweltgerechtes und rücksichtsvolles Verhalten wollen wir Vorbild für andere Bergradfahrer sein. Nur durch Einhaltung der genannten Verhaltensregeln ist ein konfliktloses Nebeneinander von Bergradfahrern und Wanderern, Freizeitvergnügen und Umweltschutz möglich.

Herausgeber: Alpenverein Südtirol (AVS)
Verband der Sportvereine Südtirols (VSS)
Landesverkehrsamt Südtirol

Für den Inhalt verantwortlich:
Alpenverein Südtirol

Für die Unterstützung danken wir dem Deutschen Alpenverein - München und der Südtiroler Landesregierung.

Illustration: Sebastian Schrank - München, entnommen dem Faltblatt "So fahrt man gut Bergrad" des Deutschen Alpenvereins - München

Fortsetzung der Abbildung 1

Tips für umweltgerechtes und sicheres Bergradfahren

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Aufstieg Forststraßen oder Wege zu benutzten. Nie wird empfohlen, auch für die Abfahrt den Forstweg zu benutzen und Abstand von Jungwald und Aufforstungen zu nehmen.

Ebenso wie gefährliche Lawinenhänge müssen bei Tourenschilauf gewisse Bereiche gemieden werden. Es sollte zu einer Selbstverständlichkeit werden, daß man ausapernde Buckel und Grate, Wildschutzgebiete, Ruhezonen, Aufforstungsgebiete usw. umfährt.

"ungetrübter Schigenuß vom Gipfel bis zu den letzten Schneeresten am Ende der Abfahrt"

Bei den frühsommerlichen Hochtouren muß man häufig in schneefreien Tallagen starten. Die Schi werden auf den Rucksack geschnallt und hinaufgetragen. Bei der Abfahrt ist man es jedoch leid, das letzte Stück zu Fuß zu gehen, deshalb nützt man jeden Schneerest aus, um mit den Schiern bis ans Auto vorzudringen, es sei denn, man hat neue Bretter. In keinem Führer wird ausdrücklich von der Abfahrt abgeraten, nie wird erwähnt, daß man auf die junge Grasnarbe achten soll, damit keine neuen Erosionsherde entstehen. Zudem sind Schäden über 2000 m Seehöhe entscheidend größer, da die Bodenbildung und das Aufkommen der ersten Pflanzen durch die verkürzte Vegetationszeit viel langsamer vor sich geht.

Tourenwochenende:

Ein positiver Ansatz ist in einem österreichischen Tourenführer enthalten, der immer zwei Touren von einem Ausgangspunkt aus beschreibt. Der Autor will zur Übernachtung im Ort anregen, um die Tourismusbranche zu fördern und unnötige Autofahrten zu vermeiden, was Energie, Kosten und Nerven spart.

3.3 Südtiroler Maßnahmen zum "Schutz der Umwelt vor Schitourengeher"

3.3.1 Gesetzliche Regelungen

Bis heute ist der Tourenschilauf nicht gesetzlich geregelt. Der Entwurf des neuen "Südtiroler Natur- und Landschaftsschutzgesetzes" vom 10.02.97 enthält in Abschnitt VI: "Erholung in der Natur" folgende Regelung.

Art. 43 Tourenschifahren und Variantenschifahren

1. Das Tourenschifahren ist erlaubt, wo dadurch keine nachhaltige Beeinträchtigung der Vegetation und der Fauna verursacht wird. Das Amt für Forstwirtschaft kann in besonders schützwürdigen oder gefährdeten Gebieten und Lebensräumen das Tourenschifahren einschränken oder verbieten. Für die Abfahrten durch den Wald sind vorhandene Wege zu benützen.

2. Das Variantenschifahren ist im gesamten Landesgebiet verboten.

Leider ist auch dieser Artikel noch nicht rechtskräftig.

3.3.2 Aufklärung

Ansonsten versuchen die Forstbehörden und der Alpenverein Südtirol mittels informativer Faltprospekte und Plakate über die ökologischen Risiken des Tourenschilaufs aufzuklären. z.B. "Schifahren im Wald.... Nein Danke", "Unterwegs in Natur und Gebirge, Allgemeine Tips für den umweltbewußten Bergsteiger"

Der Südtiroler Alpenverein hat auch einige Aktionen gestartet, die zum Teil bereits nach kurzer Zeit gescheitert sind: in Zusammenarbeit mit Tourenleiter, Waldbesitzer und Förster sollten Abfahrten, wo nötig, mit kleinen Metallschildern markiert werden. Diese Markierungspfeile sollten nur im Winter angebracht werden und verhindern, daß die Tourenfahrer über bestimmte Waldschneißen sausen. Dieses Vorhaben kam aber nicht zur Durchführung, die Schilder liegen verpackt in der Vereinszentrale.

Auch die geplanten Karten mit den eingezeichneten Parkplätzen, Aufstiegs- und Abfahrtsstrecken, die in den jeweiligen Tälern ausgelegt werden sollten wurden nicht realisiert.

Im übrigen ist das Thema "Naturschutz beim Tourensiklaufen" Bestandteil jeder Ausbildung zum Schitourenführer.

4. Zusammenfassende Diskussion

Wie gesagt, handelt es sich bei den beiden Sporttrends Bergradfahren und Schitouren um durchwegs umweltfreundliche Sportarten. Aber das quantitative Wachstum wird zum Teufelskreis, die Vermassung schafft das eigentliche Problem. Die umweltfreundlichsten Sportarten wirken sich negativ auf die Natur aus, wenn sie sich zum Massensport entwickeln.

Der Alpenraum sollte in zwei Teilgebiete geteilt werden: Taburäume (Biotope, Naturparks) und alpine Kulturlandschaft. Die Taburäume sind wegen ihrer naturräumlichen Ausstattung, Sensibilität und Rarität von jeder Belastung zu verschonen. Die Kulturlandschaft, die 90 % der Erholungslandschaft ausmacht, wird dagegen landwirtschaftlich und forstwirtschaftliche genutzt und ist wesentlich belastbarer (SCHEMEL). Die Erholungslandschaft sollte aber auch zwischen zwei Bereiche geteilt werden: in Ruhebereiche für stille Genießer (Wanderwege und Steige) und in Aktivbereiche für Bergsportler (z.B. Forst und Güterwege für Bergradfahrer).

Wie aber kann man die freiheitsliebenden Alpinisten in Schranken weisen und sie dazu bewegen, bestimmte Zonen zu meiden:

- **Vorsicht:** um das Problem der Vermassung bei der Wurzel zu behandeln, muß die Vermarktung des Alpinismus mit Herz und Verstand erfolgen. Die Werbung soll sich in Grenzen halten und auch eine Kontrolle erfahren. Ein Artikel, wie er

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Abbildung 2

Schifahren im Wald - nein Danke

DU GEFÄHRDEST DEN WALD

Die Bäumchen von heute bilden den Schutzwald von morgen

Der Wald vermindert die Erosions- und Lawinengefahr und beugt Hochwasserkatastrophen vor. Er schützt den Siedlungs- und Erholungsraum. Bäumchen befinden sich im Winter auch unter der Schneedecke.

Verletzungen am Stamm oder Wipfel infolge der Schikanten bedeuten meist den Ausfall!

DU GEFÄHRDEST DAS WILD

Wildtiere wählen ihren winterlichen Aufenthaltsort immer so, daß er ihnen im Bezug auf Nahrung und Schutz vor Kälte, Wind und Lawinen optimale Bedingungen bietet. Sie beschränken ihre

Aktivität auf ein Mindestmaß, um Energie zu sparen. Panikartige Flucht erfordert extrem hohen Energieverbrauch.

Wiederholte Ruhestörung führt zu Erschöpfungszuständen und vielfach zum Tod!

Das Wild braucht Ruhezonen besonders im Winter!

...UND NICHT ZULETZT DICH SELBST

Setze deine Gesundheit nicht leichtfertig auf's Spiel!

Im Wald lauern viele verborgene Gefahren für den Schifahrer: Bäume, Fallholz, Baumstrünke, Geländehindernisse, Steinblöcke, Zäune, Lawinen... dazu weit und breit kein Mensch, der dir im Notfall helfen kann.

Die Unfallgefahr ist groß. Rettungseinsätze sind schwierig und zeitraubend!

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

im Bergsteiger veröffentlicht wurde, muß vermieden werden, um nicht die Trends und ihre Auswüchse zu fördern.

Aufklärung: (vgl. dazu die Informationsblätter) Welche Erwartungen kann ich in Aufklärungskampanen setzen? Das Naturbewußtsein konnte durch Information bei der Bevölkerung geweckt werden, aber aus Bequemlichkeit und Egoismus handeln nur die wenigsten "umweltbewußt" Gerade beim Schitourengehen ist die Versuchung groß, lieber die Waldschneiße als den Forstweg zu benützen. Daher sind Regeln und Verbote oft notwendig.

- **Kompromiß:** Jeder Alpennutzer verteidigt seine Pfründe vehement und übersieht dabei, daß bei Einsicht und Umsicht ein Nebeneinander aller möglich wäre, vorausgesetzt, daß man sich zur Selbstbeschränkung durchdringt. Selbstbeschränkung verlangt eine positive Einstellung zur Umwelt, zur Erholung, zur Landwirtschaft, zur Forstwirtschaft, zur Jagd usw. sowie bei der Gewinnmaximierung im Tourismus.

- **Gesetz:** Gesetze und Verordnungen sind immer mit Zwang verbunden. Sie sollten, daher nur in besonderen Fällen eingesetzt werden. z.B. zeitliche Fahrverbote, bei Biotopen, Naturparks und Schutzflächen. Abgesehen davon würden weitere Verbote die Freiheit und Lebensqualität der Bevölkerung einschränken.

- **Kontrolle:** Vielfach nützen weder Aufklärung noch Verbote. Im freien Gelände fühlt man sich unbeobachtet. Die Kontrolle wird daher immer notwendiger. Seit einigen Jahren gibt es in Südtirol Naturparkwarte, die mit diesen Aufgaben betraut wurden.

Die "indirekte Erschließung" der Alpen durch den Alpinismus und Tourismus ist bereits ausgeartet. Um einen noch größeren Zulauf von Sportbegeisterten und Touristen zu erlangen, wird immer mehr **"die Höhe als Superlative"** vermarktet.

"Ende der alpenländischen Kultur..." "Disneyland Dolomiten" "Eine Beleidigung des Gletschers" betitelten diverse Zeitungen in Südtirol den neuesten Werbegag auf der Marmolata.

Mitte Juli vergangenen Jahres wurde in Corvara ein neuer 9-Loch-Golfplatz eingeweiht. Zu diesem Ereignis sollte auf der Marmolata, auf 3264 m, das höchste Golfloch der Welt für das Guinnesbuch der Rekorde entstehen. Die illustren Golfspieler wurden zu diesem Spaß auf die Marmolata mit Hubschrauber geflogen.

Im Trentino sieht das Gesetz vor, daß aus Gründen des Umweltschutzes und Lärmvermeidung; folgende Verbote gelten: Landung, Start und Überfliegung mit Motorflugzeugen in einer Höhe unter 500 m von der Oberfläche in allen Schutzgebieten, sowie Start und Landung in einer Höhe über 1000 m im gesamten Landesgebiet

Für diese Veranstaltung auf der Marmolata erfolgten 10 gesetzwidrige Landungen und 11 Überfliegungen. Die Ordnungshüter hatten alle Flüge registriert und Anzeige erstattet. Die entsprechende Strafe wurde von den Organisatoren aus dem Abteital gerne in Kauf genommen, denn der direkte und indirekte Werbeeffekt waren diese Ausgabe wert.

...Und der Umweltschutz kann warten. Soll wegen eines Rekordes willen, jede Sensibilität und Achtung vor der Natur und Bergwelt verloren gehen? Abgesehen von den Umweltauswirkungen, trägt eine derartige Aktion wirklich zum Ende der alpenländischen Kultur bei. Die Alpen erfahren einen wahren Sinneswandel. Für viele sind die Berge als etwas Göttliches, als Emotion und als Horizont gestorben. Für viele verarmen sie immer mehr zu einem reinen, physischen und geographischen Ort bzw. zu einem Mittel zum Zweck (Alto Adige Mauro Fattor).

Die Fremdenverkehrswirtschaft (inclusive Autoren von Tourenführern), die ihren Erfolg auch der Schönheit der von Natur und Landschaft verdanken, sollten mehr Verantwortung zeigen, damit sie auch künftig mit den überladenen und süßlichen Wortspielen werben können.

"Spurensuche: Noch ist die Sonne versteckt. Grünblaue Wellen, Almwiesen vor blankem Fels. Wandern bedeutet Natur spüren, sie zu leben. Mit den ersten Sonnenstrahlen kommt es zum Aufstand der Düfte. Bergblumen, frisch gemähtes Gras, der herbe Duft der Lärchen... Der Blick ins Tal, hier ist man fern von Lärm und Hektik. Momente der Stille eröffnen sich."

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Literaturhinweise:

DINTER, P. (1997):
Ein "Giro" um Schlern, Rosengarten, Latemar. Mit dem Mountainbike durch Ladinien. In: Der Bergsteiger, Frühling 1997, München.

KELLERMANN, W. (1980):
Skibergsteigen heute. Sicher abseits der Piste. Bruckmann Verlag, München, 191 S.

KÖSSLER, U. & L. ZANDANEL (1985):
Skitourenführer Südtirol. Tappeiner Verlag, Lana, Band I u. II.

LORCH, J. (1995):
Trendsportarten in den Alpen. Konflikte, rechtliche Reglementierungen, Lösungen. - In: Cipra Kleine Schriften 12/95, 128 S.

SCHEMEL, H. (1993):
Sport und alpine Umwelt - Beispiele für Konfliktregelungen. Referat zur Cipra-Jahreskonferenz 1993 in Briancon.

WALDTHALER, T. (1991):
Bergradtouren in Südtirol. Athesia Verlag, Bozen, 188 S.

WEISS, R. (1987):
Südtirol. Skitouren fürs Wochenende. Steiger Verlag, Berwang/Tirol, 167 S.

WEISS, R. & S. WEISS (1996):
Skitouren Dolomiten. Steiger Verlag, Berwang/Tirol, S. 23.

Diverse Zeitungsartikel aus "Dolomiten","Alto Adige", "FF" und "Südtiroler Tageszeitung", verschiedene Werbeprospekte aus Südtirol und Broschüren des Alpenvereins.

Anschrift der Verfasserin:

Verena Mayr
Europäische Akademie Bozen
Fachbereich "Alpine Umwelt"
Weggensteinerstraße 12/a
I-39100 Bozen

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge (LSB)

Jahr/Year: 1998

Band/Volume: 9_1998

Autor(en)/Author(s): Mayr Verena

Artikel/Article: Erschließung und Gefährdung durch den Alpinismus in Südtirol 35-47