

<http://www.alpinesicherheit.at>

EXTREM
MOUNTAINBIKING

JAHRBUCH 2002

**SICHERHEIT
IM BERGLAND**



Extreme-Mountainbiking

Christian Piccolruaz

In den letzten Jahren hat sich aus dem Mountainbikesport eine kleine, anspruchsvolle Spielart herausentwickelt, bei der vor allem das Meistern von schwierigsten Fahrsituationen im Vordergrund steht. Das Extreme-Mountainbiking oder Mountainbike-Freeriding bleibt als Spezialvariante des Mountainbikens bis heute nur wenigen Leuten vorbehalten und auch in Zukunft kann davon ausgegangen werden, dass 99% ihr Bergfahrrad in erster Linie als Ausdauer-Trainingsgerät und Fortbewegungsmittel verwenden.



www.vertriders.com

Entstehung dieser Spielart

Als vor ca. 20 Jahren das Mountainbike (MTB) von Amerika aus seinen Siegeszug in Europa antrat, erkannten hochmotivierte, junge Leute ziemlich schnell, dass man mit dieser Erfindung nicht nur gemütlich auf Almen und Berggipfel raufra-deln konnte, sondern auch auf steinigen und wurzeligen Wegen und im losen Schotter sicher und mit viel Spaß unterwegs sein konnte, eine Portion Mut und die richtige Technik vorausgesetzt.

So wurden Fahrtechniken aus den Bereichen BMX, Trickfahren und Motocross auf das Mountainbike übertragen. Jahrelanges Training und die rasante technische Weiterentwicklung des MTBs führten dazu, dass mittlerweile schier unfahrbare Steilheiten und engste Kehren, oft in Verbindung mit meterhohen Sprüngen, gemeistert werden.

Das Extreme-Mountainbike

Voraussetzung für größtmögliche Sicherheit im Extrembereich ist ein Fahrrad, das speziell für diesen Verwendungszweck entwickelt wurde, der sogenannte Freerider.

Vor gut zehn Jahren kamen die ersten gefederten Gabeln auf den Markt und erst seit einigen Jahren sind ausgereifte MTBs mit Scheibenbremsen, Schlauchlosreifen und Vollfederung erhältlich. Die größten Unterschiede zwischen einem normalen MTB und einem Freerider liegen im Federweg, in der Geometrie, in der Bremsanlage und in der Bereifung.

Moderne Extreme-Mountainbikes haben ca. 18 cm Federweg vorne und hinten, flache Lenkwinkel, d.h. das Vorderrad liegt weit vor dem Lenker und verhindert so weitgehend ein Überschlagen nach vorne in Steilpassagen, sehr starke Scheibenbremsen, die jeweils mit nur einem Finger bedient werden können und bis zu 7 cm breite, schwere Spezialreifen, die auf fast jedem Untergrund sehr guten Halt bieten. Der Sattel wird beim Abfahren sehr tief abgesenkt, um das Körpergewicht weit nach hinten verlagern zu können.

Die insgesamt sehr stabile Bauweise dieser Räder bedingt ein Gewicht zwischen 16 und 20 kg. Sie sind damit also fast doppelt so schwer wie ein MTB für Bergspezialisten.

Die Sicherheits-Ausrüstung

Da im Grenzbereich ein Sturz vom Rad nie ausgeschlossen werden kann, bedient man sich einer speziellen Schutzausrüstung, die neben dem obligatorischen Fahrradhelm auch Handschuhe, Knie- und Ellbogenschützer und einen als Rückenprotector fungierenden Rucksack umfasst.

Im Rucksack befinden sich neben dem Notwerkzeug auch ein kleines Erste-Hilfe-Paket und ein Handy, um im Notfall rasch Hilfe anfordern zu können.

Allgemein kann man sagen, dass das Verletzungsrisiko, abgesehen bei sehr hohen Sprüngen, eher niedrig ist, da im schweren Gelände meist sehr langsam (Schritttempo) gefahren wird.

Unfälle sind bis dato gottseidank nur wenige zu vermelden, und meist handelt es sich dabei um leichte Verletzungen wie Abschürfungen und Prellungen.



www.vertriders.com

Terrain

Vor wenigen Jahren noch, als das Mountainbike-Freeriding in den Kinderschuhen steckte; war es relativ problemlos möglich, auf wenig frequentierten Bergpfaden unterwegs zu sein und z. B. an engen Spitzkehren zu „trialen“, also so lange herumzuprobieren, bis man die Kehre letztendlich ohne Absteigen durchfuhr. Auch Schotterreisen, also Schutthalden wie z. B. die Arzler Scharte (Innsbrucker Nordkette, Tirol) oder die Haiminger Reise (Mieminger Kette, Tirol), wurden schon von einigen Extremen befahren.

Problematik

Mittlerweile hat sich einiges verändert. Die Anzahl von Mountainbikern allgemein ist gestiegen und auch die Anzahl derer, die nicht nur Forststraßen befahren, sondern auch auf Pfaden unterwegs sind. Im Normalfall kommen Wanderer und Freeride-Mountainbiker gut miteinander aus, der Wanderer hat immer Vorrang, wird vom Biker mit einem herzlichen „Griaß di“ vorbeigelassen und darf dann eine Kostprobe des Fahrkönnens des Extrembikers gratis genießen.

Trotzdem kam es in einigen wenigen Fällen zu Konfrontationen mit Wanderern, die einfach kein Einsehen mit „Bikes aufm Wegl“ hatten. Schnell sprach sich das Gerücht herum, dass scheinbar „Verrückte“ auf engen Wanderwegen unterwegs seien, ohne Rücksicht auf Wanderer zu nehmen und welche zudem den Weg durch achtloses Bremsen zerstören würden.

Wie bei allen Gerüchten beinhaltet auch dieses ein Quäntchen Wahrheit, und nicht zuletzt auch aufgrund der Tatsache, dass es überall schwarze Schafe gibt, ist einzusehen, dass sich in Zukunft etwas ändern muß.

Wie gesagt, Probleme gibt es nur sehr selten, und meist sind sie auf stadtnahe Gebiete beschränkt. Auf dem Lafatscher Joch im Karwendel oder am Naviser Jöchel in den Tuxer Voralpen erntet man als Biker in erster Linie Bewunderung und Begeisterung, als dass man sich den Weg einander streitig macht.

Problemlösungen

Erste Schritte in Richtung „Entflechtung“ von Mountainbikern und Wanderern wurden bereits unternommen:

Bikeparks mit abgesperrten Strecken nur für Extrembiker schießen vielerorts aus dem Boden (Leogang, Kufstein, Schladming, Scuol-Schweiz,...), eigene Abfahrtsrennen (Downhills) und Geschicklichkeitsbewerbe (Trial) werden in einigen Tourismusorten veranstaltet (Roppen, Fiss, Nauders, Leogang,...), nicht zuletzt auch, um den Sommertourismus anzukurbeln und die Liftanlagen auch im Sommer besser nützen zu können.

Im Bereich der Innsbrucker Nordkette (Nordpark) sind derzeit Bemühungen im Gange, eine eigene, abgesicherte Freeride-Strecke für Mountainbiker zu verwirklichen, die landschaftsschonend im Bereich unterhalb der Seilbahn in Absprache mit Naturschutz, Forst, Jagd und Alpenverein angelegt wird, um die beliebten Wanderwege von Bikern zu entlasten.

Nicht zuletzt gibt es auch in Bikerkreisen ein Umdenken, dahingehend, dass Touren nur mehr in Kleinstgruppen (zwei bis drei Fahrer) unternommen werden, „trail maintenance“, also Wegpflege betrieben wird und auch auf das Erscheinungsbild Wert gelegt wird, sprich: man fährt statt mit einem Vollvisierhelm mit einem normalen Halbschalen-Helm und verzichtet auf monströse Schutzanzüge.



www.vertriders.com

Beweggründe

Extreme-Mountainbiking ist meiner Meinung nach eine der faszinierendsten Sportarten im Bereich des Bergsports.

Die Anforderungen an den Sportler sind hoch: Um einen neu entdeckten steilen, eng gewundenen Pfad, der zudem mit unzähligen Wurzeln und Felsblöcken gespickt ist, souverän zu meistern, braucht es nicht nur Kondition, Körperkraft, Bikebeherrschung, Taktik und Mut, sondern auch die Erfahrung, gerade noch fahrbare Stellen von unfahrbaren, eventuell todbringenden separieren zu können.

Gerade diese Auseinandersetzung mit dem Extremen gibt dem Ausübenden ein großes Maß an Genugtuung und steigert so seine Lebensqualität. Für Außenstehende schwer nachvollziehbar, wird der Extrembiker so immer wieder neue Herausforderungen suchen.

Ausblick

Extreme-Biking wird nie ein Massensport werden. Ähnlich dem extremen Wildwasserpaddeln oder winterlichen Eisfallklettern wird es immer nur einer hochspezialisierten, erfahrenen Minderheit vorbehalten bleiben, die man nur selten zu Gesicht bekommen wird.

Falls einem trotzdem einmal zwei oder drei dieser Spezies über den Weg radeln, dann sollte man die Gelegenheit nutzen und diesen „Meistern auf zwei Rädern“ bei ihrer Trialshow zuschauen.

Die Berge sind ein kostbares Gut, und trotzdem haben wir alle genügend Platz dort oben.