

Mountainbike: Landschaft, Sport und Technik

Der Mountainbike-Boom ist in den Veloläden am Abflauen, doch auf unseren Hügeln sind die «Bikenden» geblieben. Wer sie sind und warum sie «biken», ist nicht einheitlich zu beantworten. Die meisten «Bikes» werden für den Arbeits- oder Schulweg eingesetzt. Richtig Freude herrscht erst abseits von Strassen – nicht von Wegen. Das Mountainbiken ist weitgehend Männersache geblieben; Frauen sind selten dabei.



Ohne Schweiß kein Preis: Mountainbiken, ein anstrengender, aber auch schöner Sport in freier Natur.

Foto Hannes-Dirk Flury

Liestal. Das Mountainbike hat eben seinen 20. Geburtstag gefeiert. Dass die Wirtschaft das Bike für volljährig hält, beweist die reiche Bike-Auswahl bei Grossverteilern, belegen zahlreiche Bike-Magazine an den Kiosken und auch ein flüchtiger Blick auf Velostreifen und vor Schulhäusern.

Doch der Eindruck täuscht: Der Boom hat in den letzten zwei Jahren nachgelassen. Das bestätigt auch eine kleine Anfrage der BaZ bei den drei wohl absatzstärksten Läden für tatsächliche Offroad-Biker: Transa und Bikeshop Basel und Herzog Binningen. Andere Bike-Läden, die wie Pilze aus dem Boden schossen, als manche traditionelle Veloläden das komische Bergvelo noch nicht ernst nahmen, sind im harten Umsatz-, Image- und Margen-Gerangel zum Teil schon wieder verschwunden.

Bike-Gipfel Schartenfuh Gempen

Nicht so die Bikenden selbst: An schönen Sommerabenden geniessen sie zahlreiche die herrliche Aussicht von der Schartenfuh bei Gempen – dem Basler und Unterbaselbieter Hausberg – auf den Jura und das Leimental. Was treibt sie dorthin, wenn das Risiko derraht ist, dass alle Bike-Knigges dringendst einen Helm empfehlen und der Schweiz in Lintern auf hundert Kilometer gemessen werden kann? Ein paar Minuten Aussicht vom Gipfel dürften es nicht allein sein; anzunehmen sind neben dem An-

blick spektakulärer Juralandschaft auch jener von wilden Rehen, Füchsen und Hasen sowie einheimischer Orchideen oder die wilden Him- und Erdbeeren unterwegs. Das alles könnte man zwar auch zu Fuss geniessen, aber nicht abends in knapp zwei Stunden von der Haustüre aus und zurück.

Zum Beispiel Daniel, um die dreissig: Bei einer Velotour durch Mexiko bis Peru kam er auf den Geschmack, als er vor dem Verkehr auf ungeteerte Nebenstrassen flüchtete. Als ihm das Tourenvelo geklaut wurde, kaufte er sein erstes Bike. Das war vor etwa drei Jahren; seither ist er ein angefressener Biker. Oder zum Beispiel Nils, auch um die dreissig: Er genoss schon während der Lehrzeit rauhe Abfahrten, zerschloss dabei aber seine normalen Velos. Er kaufte eines der ersten echten Bikes, die in der Schweiz verkauft wurden, und blieb beim Biken.

Biken auf ärztliches Rezept

Zwischen zwanzig und dreissig Jahre alt sei die Mehrheit der Kundschaft, die wirklich offroad fährt, heisst es in den befragten Läden. Bei Transa schätzt man den Offroad-Anteil auf etwa einen Viertel, beim Bikeshop auf rund 80 Prozent.

Die Bikenden seien ganz unterschiedliche Typen, «quer durch den Garten», heisst es unisono, das gehe vom Schulkind bis zu Chemie-Ange-

stellten. Manche der Älteren kämen auch direkt vom Arzt, der zum gelenkschonenden Sport Velofahren rate (auf dem Bike ist man mehr in Bewegung als auf dem Renner, womit Muskel- und Sitzbeschwerden seltener sind). Auch was und wie die Bikenden dann fahren, ist nicht einheitlich: Darunter hat es gelegentlichbikende Rennvelo-Fans, Langstrecken-Enthusiasten wie auch Tourenfahrer oder Hardcore-Abfahrer («Downhillers»).

Bikerinnen in der Minderzahl

Selten sind allerdings Frauen. Über die Gründe dafür kann auch in den Veloläden nur spekuliert werden. Beim Bikeshop, wo man die Bikerinnen auf etwa 20 Prozent der Kundschaft schätzt, wird eine sachte Zunahme registriert. Auch führen Bikerinnen auffallend öfter mit einem sportlichen Ansatz. Bei Transa hält man den Frauenanteil für «sehr klein». Zudem seien Frauen – so die Erfahrung des Befragten – unterwegs weniger risikobereit. Möglicherweise sei es aber auch zu unangenehm, als Frau alleine in einen vor allem von Männern betriebenen Sport einzusteigen.

Ein weiteres Faszinosum neben der Naturverbundenheit, der sportlichen Herausforderung und dem sozialen Aspekt ist die Bike-Technik. Die meisten der technischen Verbesserungen der letzten Jahre für das Velo als

Alltagsverkehrsmittel sind auf das Bike zurückzuführen, etwa punkto Schaltung, Bremsen oder Federung. Dabei wird Fortschritt im wahrsten Sinne sinnlich erfahrbar. Indes verhindern auch kundunfreundliche Marketing-Strategien der Hersteller eine breite Normierung der Bike-Teile, so dass Angefressene früher oder später nicht mehr ums Basteln herumkommen.

Auch wenn also der Bike-Boom bei uns etwas nachlässt und damit das Bike vor dem Schulhaus oder am Barfi vielleicht wieder weniger zum Angebot taugt, bleibt das Biken weiter faszinierend. Echtes asphaltfreies Biken bleibt jedenfalls «in»: Die europaweit wichtigsten Langstrecken-Rennen (130 km «Grand Raid Cristal» ins Wallis mit gegen 1500 Bikenden oder 70/120 km «Swiss Bike-Masters» im Prättigau mit gegen 4000 Bikenden) verzeichnen alljährlich Teilnahmerkord. Wer (wie die meisten Bikenden) nicht auf Wettkampf steht, findet allein im Kanton Graubünden 34 ausgeschilderte Rundstrecken mit 1354 Kilometern, plus nochmal soviel an Verbindungs- und Ausflugsstrecken, alles mit Führern und eigenem Kartenmaterial. – Im Baselsbiet hat es noch keine offizielle Bike-Strecke; die erste ist in Langenbruck am Entstehen.

Roger Lange

Bisher erschienen: «Liestal: Irina-Skater an der Europameisterschaft», 7. Juli. «Pud an, wenn du das nächste Mal hochfährst» (Motorrad), 14. Juli.