

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 163 (2022)

Artikel: Freiheit auf zwei Rädern
Autor: Gili, Manuela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1030162>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Freiheit auf zwei Rädern

**Biken boomt.
Aber Nidwalden steht
auf der Bremse.**



Darf ich durchfahren? Darf ich nicht?
Die Rechtsunsicherheit trübt bei vielen
Bikerinnen und Bikern den Fahrspass.

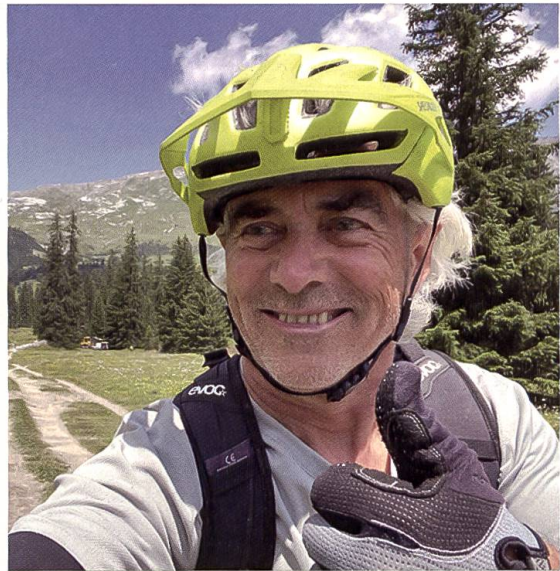


«So en verruckte Chaib!» Das hörte der Stanser Richy Fürsinger regelmässig, wenn er 1985 als 30-Jähriger mit seinem Kettler-Bike abseits der Strassen fuhr. Die heute beliebte Strecke Stans – Stöckalp – Melchsee-Frutt – Jochpass – Stans war für ihn Kraftakt und Mutprobe zugleich, denn sein Bike unterschied sich nur durch dickere Pneus von einem Strassenvelo. «Damit konnte ich besser auf Schotterstrassen fahren, sie machten das Bike aber auch schwer», erzählt er. Das 1973 in den USA geborene Mountainbike war in seinen Anfängen nämlich vor allem auf Downhill ausgerichtet, also das Abwärtsfahren mit einem verstärkten Clunker Bike.

Die Anfänge

Die Freiheit jenseits der Asphaltstrassen entdecken, das wollte auch der Teenager Lukas Stöckli aus Stans. «Wir fühlten uns wie kleine Pioniere, und es entstand ein Lebensgefühl, das mich bis heute begleitet», beschreibt er. Vier Lehrlingslöhne waren notwendig, bis er 1988 sein erstes Mountainbike der Marke Kuwahara kaufen konnte – damals noch mit Gepäckträger und Schutzblechen. 1989 lernte er in Stans drei Gleichaltrige mit Renn-Mountainbikes kennen. Er sparte noch einmal kräftig und hatte mit einem MS Racing schon bald sein erstes «richtiges» Mountainbike. Zusammen mit seinen Kollegen versuchte er, weitere Jugendliche für den Bike-Sport zu begeistern, und begann, an Rennen teilzunehmen. «Es war ein schöner Moment, um in den Sport hineinzuwachsen. Alles war viel entspannter als heute», erinnert sich Lukas Stöckli. Heute sei Mountainbiken ein Hochleistungssport.

Durch die Renn-Berichterstattung der beiden Nidwaldner Zeitungen und das mediale Interesse für Richy Fürsingers Bike-Abfahrt vom Kilimandscharo rückte das Mountainbike langsam ins Bewusstsein der Nidwaldnerinnen und



*«Biken ist nicht Velofahren.
Die Fahrtechniken in
natürlichem Gelände muss
man lernen.»*

Richy Fürsinger

Nidwaldner. Trotzdem erlebte Lukas Stöckli immer wieder, wie Wandersleute über sein Mountainbike mit 18 Gängen und drei Kränzen staunten. Viele hatten schon von Mountainbikes gelesen, aber noch nie eines gesehen.

An der Weltmeisterschaft 1990 stand die erste Federgabel von Rock Shox im Einsatz. Rund fünf Jahre später sah man die ersten Scheibenbremsen an Weltcuprennen, die darauf den Mountainbike-Markt revolutionierten, weil sie weniger anfällig gegen Nässe und Schmutz waren.

In der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre starteten derweil die jungen Wilden an den ersten Bergrennen der Region: zum Beispiel in Beckenried beim Innerschweizer Quer- und Biker-cup und in Engelberg beim Strom-Cup, einer nationalen Rennserie, die vor allem für den Nachwuchs aufgebaut wurde. Engelberg hatte zuvor bereits Downhill-Rennen ausgetragen. «Obwohl wir die neue Form des Wettbewerbs



Im Gebiet Jochpass-Trübsee wurden die Mountainbike-Chancen erkannt und bereits Projekte umgesetzt.

nicht kannten, nahm ich teil», erzählt Richy Fürsinger lachend. «Es ging.»

Die ersten offiziellen Bike-Angebote

Als Lukas Stöckli 2000 vom aktiven Rennsport zurücktrat, war seine Mountainbike-Passion nicht erloschen. Als Bike Guide erkannte er das brachliegende Bike-Potenzial der Innerschweiz. Zu diesem Zeitpunkt existierten in Nidwalden lediglich kleinere Bike-Infrastrukturen, die mit Einzelkämpfern aufkamen und wieder verschwanden.

Ausgerüstet mit von Universitäten durchgeführten Studien, eigenen Projektideen und viel Enthusiasmus ging Lukas Stöckli auf Tourismusorganisationen und Gemeinden zu. Nach

Einsatz mit viel Herzblut musste er resigniert erkennen, dass es ihm nicht gelingen würde, eine Zentralschweizer Bike-Region ins Leben zu rufen – es fehlte ihm die politische Versiertheit. Ein einziger Gemeindepräsident besass die Weitsicht, das Potenzial des Bikens zu erkennen: Valentino Tramonti aus Emmetten. «Der Wintertourismus war rückläufig, und ich hielt Biken für eine gute Idee für den Sommertourismus», sagt der heutige Präsident des Tourismusvereins Emmetten.

Anschliessend ging es schnell in Emmetten. Innerhalb eines Jahres handelte das Projektteam die Verträge mit den Grundeigentümern aus, beschilderte in Zusammenarbeit mit Schweiz-



*«Ich trage den Pioniergeist
immer noch im Herzen.»*

Lukas Stöckli



*«Bikerinnen und Biker wollen
durch die Natur fahren und
sind bereit, sich dafür an
Regeln zu halten.»*

Erwin Gabriel

Mobil sechs Trails und baute den Lernparcours Natural Bike Park.

«Wir wurden mit Geldern der Neuen Regionalpolitik unterstützt, denn der Kanton stufte uns als ein Pilotprojekt für Sensibilisierung, Prävention und Lernen im Zusammenhang mit Biken ein», so Valentino Tramonti.

2009 wurde die Bike Arena Emmetten – das erste grosse offizielle Bike-Angebot in der Zentralschweiz – eröffnet. Die Hoffnung von Lukas Stöckli, die Bike Arena Emmetten werde Signalwirkung haben, ging hingegen nicht in Erfüllung.

Zur gleichen Zeit erkannte Erwin Gabriel, Hüttenwart am Jochpass, ebenfalls das wirt-

schaftliche Potenzial der Bike-Gäste. Die Titlis-Bergbahnen transportierten zwar schon seit längerem Bikes, doch er war mit der Abfahrt zum Trübsee nicht zufrieden. Ihm war klar, dass Downhiller einen besseren Trail mehrmals am Tag herunterfahren und so länger in der Region verweilen würden. Wirtschaftlich gesehen sind Bikerinnen und Biker bis heute interessante Gäste, geht man doch davon aus, dass sie pro Jahr durchschnittlich 3000 Franken für ihr Hobby ausgeben.

Innerhalb von zwei Monaten erstellte ein Freiwilligen-Team um Erwin Gabriel und den Trail-designer Janez Grasic auf einem bestehenden Wanderweg einen offiziellen Natural Trail – mit Schaufel und Pickel. «Wir hatten ideale Bedingungen, da die Grundeigentümerin und die Nutzerin identisch waren, nämlich die Alpenossenschaft Trübsee», erklärt Erwin Gabriel die zügige Umsetzung.

Suchten die ersten Biker noch das krasse Erlebnis, wurde der Sport mit jedem technischen Fortschritt massentauglicher. Mit der Einführung der 29-Zoll-Räder Anfang der 2010er-Jahre konnten schlechtere Wege einfacher befahren werden, da die grösseren Räder die Unebenheiten besser aufnahmen.

So wurde der Freizeitsport stetig beliebter, und in Erwin Gabriels Hütte lösten spassgetriebene Gruppen und Familien die hartgesottenen Einzelgänger ab. Parallel fand schweizweit eine Auffächerung der Bike-Typen statt. Während die einen gemütlich Berge erklommen und bei der Abfahrt den runden Schwüngen der Flow-trails folgten, nutzten andere wie beim Skifahren bergwärts die Bahn und sausten möglichst schnell talwärts. Wieder andere suchten Touren mit vielen Höhenmetern oder trugen für anspruchsvolle Abfahrten ihr Bike stundenlang den Berg hoch.

Politik und Behörden warten ab

2013 unternahmen Lukas Stöckli, Valentino Tramonti und Ex-Rennfahrer Ivan Zumbühl einen weiteren Versuch, die Bike-Infrastruktur in Nidwalden zu verbessern. Sie gründeten die

IG Bike Nidwalden mit dem Ziel, eine kantonale Bike-Fachstelle zu schaffen.

Obwohl die drei sich fast aufrieben und in ihrer Freizeit an vielen Sitzungen in den Gemeinden teilnahmen, um möglichst viele Personen zu informieren, verwarf der Landrat das Ansinnen. «Da ohne politischen Rückhalt nichts geht, schief die IG ein», resümiert Lukas Stöckli. Die Ämter hätten das Thema Biken wie eine heisse Kartoffel herumgereicht.

Während die politischen Verantwortlichen auf allen Ebenen sich weiterhin darauf beriefen, dass keine gesetzliche Grundlage für ein Handeln bestehe, trieb die Lancierung des Mountainbikes mit Elektrounterstützung die Zahl der Zweiräder auf den Bergwegen weiter in die Höhe. Das offizielle Nidwaldner Biketrail-Netz hingegen befand sich abgesehen von ein paar wenigen zusätzlich ausgeschilderten Routen immer noch auf dem Stand von 2009. Die Einweihung des Jochpass-Trails 2018 war ein Tropfen auf den heissen Stein.

Mit der Menge der Mountainbikes wuchs die Gruppe der Unzufriedenen. Die Tourismusorganisationen, Bikerinnen und Biker klagten, dass es an offiziellen Routen fehle. Wanderinnen und Wanderer waren verunsichert bis wütend. Grundeigentümer monierten das teils respektlose Verhalten. Aufgrund des steilen Geländes waren die befahrenen, aber nicht ausgeschilderten Bike-Wege schwierig.

Für Profisportlerinnen wie U23-Weltmeisterin Alessandra Keller aus Ennetbürgen boten sie zwar ideale Trainingsbedingungen, doch viele Laien waren überfordert. «Die technisch nicht versierten Fahrerinnen und Fahrer verlassen in diesen Momenten die Wege und verursachen Landschäden», bedauert Nora-Lina Burch, Präsidentin der IG Bike- und Wanderwege Wolfenschiessen.

Der Kanton Nidwalden befand sich nicht allein in dieser Situation. Unter demselben Druck erkannten auch die anderen Zentralschweizer Kantone Handlungsbedarf: Zusammen holten sie Bike-Pioniere wie Lukas Stöckli ins Boot, liessen von einer spezialisierten Beratungsfirma das Potenzial abklären und starteten 2018

in Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen «Mountainbike Zentralschweiz», ein Projekt der Neuen Regionalpolitik.

Als Product Manager wurde Thomy Vetterli eingestellt, ein Gemeinderat aus Wolfenschies- sen, der sich in seiner Gemeinde bereits für das Thema Biken eingesetzt hatte. Im selben Jahr verpflichtete das Schweizer Stimmvolk den Bundesrat, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen.

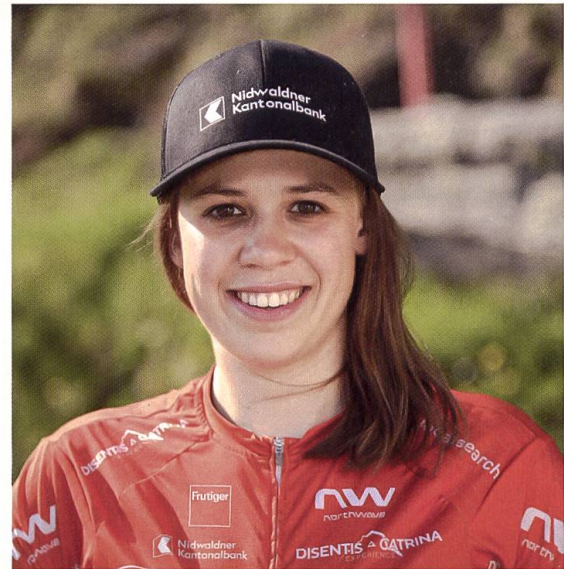
Wo im Kanton Nidwalden die Politik nicht zauderte, bremste die Bevölkerung. «Nidwalden ist kein Tourismuskanton», meint Jochpass- Hüttenwart Erwin Gabriel. Den Leuten fehle das touristische Bewusstsein. Zweimal sagten zum Beispiel die Bürgerinnen und Bürger in Wolfenschies- sen Nein zu einem Ausbau der Mountainbike-Infrastruktur im Engelbergertal, während die traditionelle Tourismusgemeinde Engelberg im März 2021 Ja sagte.

Doch wer nutzt überhaupt die Nidwaldner Bike-Wege? Dieser Frage gingen diverse Studien und Befragungen nach. Ihr Fazit: Es sind hauptsächlich die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner selbst, die den Ausgleich in der Natur suchen. «Die Menschen wollen ihren Sport in ihrem Naherholungsgebiet betreiben», begründet Lukas Stöckli. «Die offizielle Bike-Infrastruktur im Kanton entspricht nicht mehr den Bedürfnissen des heutigen Bike-Gasts», liefert Thomy Vetterli eine weitere Erklärung.

Anders ausgedrückt: Nur wenige Auswärtige kommen wegen des Bikens nach Nidwalden – mit Ausnahme des Angebots rund um den Jochpass. Nidwalden ist für die auswärtige Bike-Gemeinschaft ein Durchfahrtskanton, zum Beispiel auf der Vier-Seen-Tour. «Die Bike-Wege werden von der Wohnbevölkerung in der Freizeit genutzt und sind in erster Linie der Standortattraktivität zuzuordnen», stellt Thomy Vetterli klar.

Mountainbike beliebter als Fussball

In den jüngsten Jahren kam Bewegung ins Bike-Segment. Der Kanton Nidwalden kaufte



«Die Bike-Infrastruktur im Kanton Nidwalden hat viel Nachholbedarf.»

Alessandra Keller



«Ich wünsche mir, dass sich die Freizeitsportler gegenseitig mit Rücksicht und Respekt begegnen – ohne Verbote.»

Nora-Lina Burch



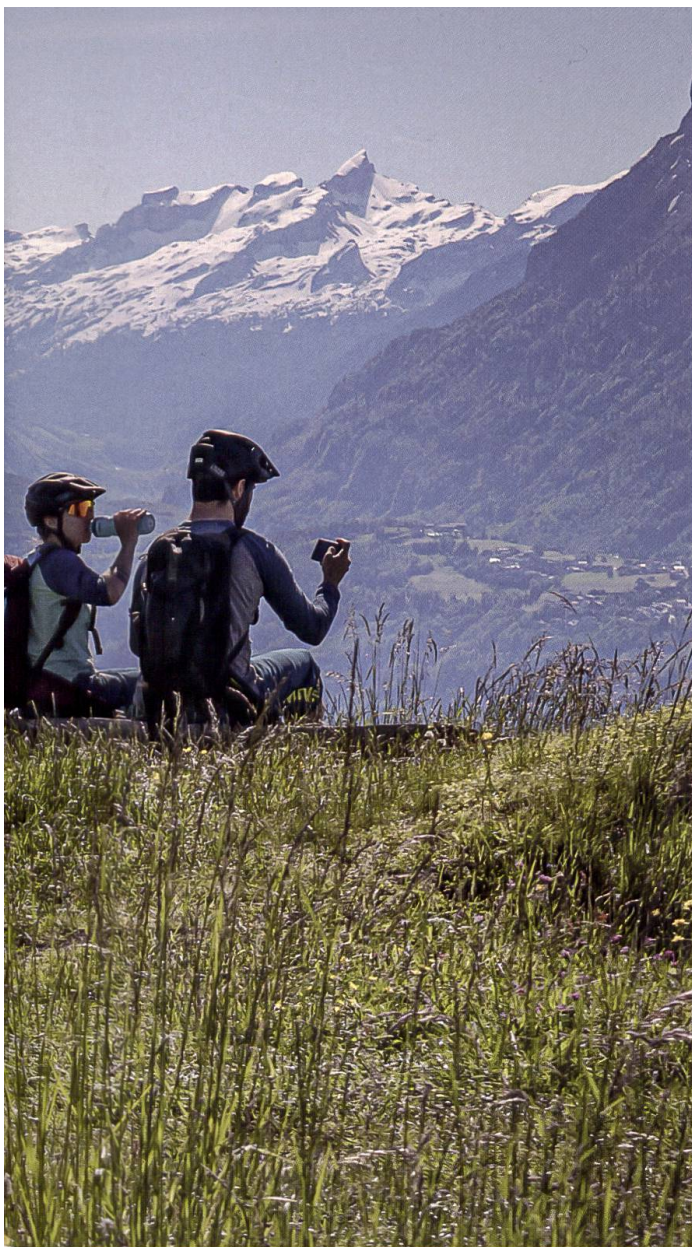
Natur und Panorama: super. Bike-Wege: zu steil, zu wenig, zu viel Asphalt. So ist die Situation in Nidwalden.

eine mobile Pumptrack-Anlage, und Hergiswil liess gar eine festinstallierte Pumptrack-Anlage bauen. Darauf haben jetzt Kinder Spass, die in wenigen Jahren als Jugendliche mit gut eingeübten Skills mit dem Mountainbike neue Herausforderungen im Gelände suchen. Zudem beschloss der Nidwaldner Regierungsrat Ende 2020, den Bereich Mountainbike in die Fachstelle Wanderwege zu integrieren. Ob die Fachstelle die nötigen finanziellen Mittel erhält, um tatsächlich aktiv werden zu können, entschied der Landrat nach Drucklegung des Nidwaldner Kalenders. Für die 2020 gegründete IG Bike- und Wanderwege Wolfenschiessen ist der Fall jedenfalls klar: Es muss sofort gehandelt werden. Die IG reichte im

Herbst 2021 eine über 1000 Mal unterzeichnete Petition ein: Sie fordert von der Nidwaldner Regierung eine zusammenhängende Mountainbike-Infrastruktur.

Laut dem Bundesamt für Sport fahren mehr Schweizerinnen und Schweizer Mountainbike als Fussball spielen. Die Zahl der Mountainbike-Anhängerschaft in der Zentralschweiz wurde vor Corona auf 65'000 geschätzt. «Jetzt sind es mehr», so Thomy Vetterli. Und nach dem olympischen Dreifach-Sieg der Mountainbikerinnen in Tokio noch mehr.

«Passion und Erfolg stecken an und animieren zum Nachahmen», sagt Alessandra Keller, die selber gern Erfahrungen und Tipps an junge Menschen weitergibt.



Angebot und Nachfrage stimmen heute im Kanton Nidwalden auch aus weiteren Gründen nicht überein. Nidwalden verfügt lediglich über 140 Kilometer ausgeschilderte Bike-Wege: 100 Kilometer davon sind Asphaltstrecken, 37 Kilometer Forststrassen und nur drei Kilometer sind Naturwege.

«Die Leute wollen jedoch auf Naturwegen fahren», sagt Nora-Lina Burch. Wegen des steilen Geländes eignen sich viele Wege nicht für Familien und Neulinge. «Es fehlt an Möglichkeiten für alle Niveaustufen», ergänzt sie. Zudem fährt oft das schlechte Gefühl mit, denn das Gesetz verbietet das Fahren auf Wander- und Waldwegen zwar nicht, erlaubt es aber auch nicht explizit.



«Die Ansprüche der Biker und Bikerinnen sind höher geworden.»

Valentino Tramonti



«Wir brauchen ein kantonales Mountainbike-Konzept.»

Thomy Vetterli

Die einen kümmert das wenig, während andere sich wohler fühlen, wären die Wege offiziell beschildert. Offiziell beschilderte Wege bieten insbesondere drei Vorteile: Der Druck bei den Grundeigentümern sinkt, denn «die Erfahrung zeigt, dass, sobald Wege beschildert sind, die Leute sich darauf bewegen», so Thomy Vetterli. Zweitens sind Haftungsfragen geklärt. Drittens können sich die Wandersleute darauf einstellen, dass ihnen Bikes begegnen.

Bringt die Zukunft eine Lösung?

In die nahe Zukunft blickt die Nidwaldner Bike-Szene verhalten optimistisch. 2022 wird der Bund voraussichtlich die Zuständigkeiten regeln. Das heisst, er wird per Gesetz definieren, dass die Kantone für die Planung, Koordination und Signalisation von Bike-Wegen für den Freizeitverkehr zuständig sind. Die Kantone wiederum werden die Umsetzung an die Ge-

meinden delegieren. Damit wird der über lange Jahre fehlende politische Auftrag Wirklichkeit.

Für Thomy Vetterli ist entscheidend, dass die elf Gemeinden dann zusammensitzen und klären, wie eine kantonale Freizeitinfrastruktur aussehen kann. Welche Geländekammer eignet sich für welches Fahrniveau? Welches Gebiet soll welchen Bike-Typ ansprechen? Welche Regionen sollen vom Biken ausgenommen werden? Mit Fragen dieser Art wird man sich befassen müssen, sind sich Thomy Vetterli und Valentino Tramonti einig. Dabei sei es wichtig, die Grundeigentümer möglichst früh einzubeziehen.

Dass Mountainbiken nicht allein auf Wertschöpfung reduziert wird, dafür werden Menschen wie Lukas Stöckli und Richy Fürsinger sorgen, denn auch sie sind sich einig: «Biken ist und bleibt ein Lebensgefühl.»

Manuela Gili Sidler arbeitet als freischaffende Texterin und erkundet gern die Zentralschweizer Natur. Sie ist Wanderin in der Realität und Bikegenossin im Geist.