



# Mountainbiken im DAV

Auswertung der Online-Umfrage 2019

# **Inhalt**

<b>1 Hintergrund und Veranlassung</b> .....	1
<b>2 Methodik und Vorgehensweise der Befragung</b> .....	1
<b>3 Begrifflichkeiten und Abkürzungen</b> .....	1
<b>4 Fragenkatalog</b> .....	2
<b>4.1 Mitgliedschaften in anderen Organisationen</b> .....	2
<b>4.2 Ausübung von Bergsportarten</b> .....	3
<b>4.3 Besitz von Sportgeräten</b> .....	4
<b>4.4 Zeitpunkt der Ausübung des Mountainbikens</b> .....	5
<b>4.5 Räumliche Nutzung von Mountainbikes</b> .....	6
<b>4.6 Regelmäßigkeit der Nutzung von MTBike in den Bergen</b> .....	7
<b>4.7 Regelmäßigkeit der Nutzung von MTPedelec in den Bergen</b> .....	7
<b>4.8 Startpunkt der Mountainbike-Touren</b> .....	8
<b>4.9 Anreise zum Startpunkt der Tour, falls nicht Wohnort</b> .....	9
<b>4.10 Wegepräferenz mit MTBike und MTPedelec</b> .....	10
<b>4.11 Eigendefinition/Typologie der Mountainbiker</b> .....	10
<b>4.12 Durchschnittliche Länge der gefahrenen Touren</b> .....	11
<b>4.13 Durchschnittlich gefahrene Höhenmeter</b> .....	12
<b>4.14 Nutzung von Bike-Parks und Trailcentern</b> .....	13
<b>4.15 Wichtigkeit von Beweggründen des klassischen Mountainbikens</b> .....	14
<b>4.16 Wichtigkeit von Beweggründen des MTPedelec-Fahrens</b> .....	15
<b>4.17 Priorisierung von Aussagen zum klassischen Mountainbiken</b> .....	16
<b>4.18 Priorisierung von Aussagen zum MTPedelec-Fahren</b> .....	17
<b>4.19 Wie stehen Sie zu folgenden Aussagen, unabhängig davon, ob Sie selbst     MTBike oder MTPedelec fahren?</b> .....	18
<b>4.20 Möglichkeit der Einschränkung der Nutzung von MTPedelecs in den Bergen</b> .....	19
<b>4.21 Möglichkeit der Einschränkung der Nutzung von MTBikes generell in den     Bergen</b> .....	19
<b>4.22 Negative Erfahrungen auf Mountainbike-Touren</b> .....	20
<b>4.23 In welchem Bereich des Mountainbikens sollte der DAV Bundesverband     Ihrer Meinung nach verstärkt aktiv werden?</b> .....	21
<b>4.24 Altersspiegel der Befragten</b> .....	22
<b>4.25 Geschlechterverhältnisse der Befragten</b> .....	22
<b>4.26 Herkunft und Sektionszugehörigkeit der Befragten</b> .....	23
<b>5 Erkenntnisse aus der Befragung</b> .....	23

## 1 Hintergrund und Veranlassung

Die Umfrage hatte zum Ziel, ein Meinungsbild der Mitglieder zu erlangen sowie Informationen über die grundsätzliche Motivation und Einstellungen bzw. das Verhalten beim Fahren mit dem klassischen Mountainbike und/oder dem E-MTB (Berg-Pedelec) zu gewinnen. Die Umfrage richtete sich vorrangig an aktive Mountainbikerinnen und Mountainbiker in den Sektionen.

Die Ergebnisse der Umfrage sind eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Befragung und stellen nicht die Ansicht des DAV Bundesverbandes dar, sondern geben die Ergebnisse der Befragung der Mitglieder von DAV-Sektionen wieder.

Sollte aus der Umfrage zitiert werden, wird folgende Zitation empfohlen: DAV (2020): Mountainbiken im DAV – Auswertung der Online-Umfrage. München.

## 2 Methodik und Vorgehensweise der Befragung

Die Befragung erfolgte im Zeitraum vom 23.05.-14.08.2019 als Online-Befragung über das online Tool „Easyfeedback“.

Der Link zur Umfrage war auf der Seite [www.alpenverein.de](http://www.alpenverein.de) zugänglich und würde über dies in der Mitgliederzeitschrift Panorama publiziert. Die Umfrage war allen Mitgliedern zugänglich, sodass jeder teilnehmen konnte. Die Vorsitzenden der Sektionen sowie die Geschäftsstellen wurden per E-Mail über die Umfrage unterrichtet, gekoppelt mit der Bitte, ihre Mitglieder zur Teilnahme an der Umfrage zu ermutigen. Über die Dauer der Umfrage haben so insgesamt 7.552 Personen alle Fragen vollumfänglich beantwortet. Die durchschnittliche Zeit, welche für die Beantwortung der 27 Fragen benötigt wurde, betrug 11:09 min.

Der Fragebogen setzte sich aus offenen und geschlossenen Fragen zusammen. Teilweise waren, je nach Frage, Mehrfachantworten möglich.

Teilnahmeberechtigt zur Umfrage waren ausschließlich DAV-Mitglieder. Diese Berechtigung wurde durch Abfrage der Sektionszugehörigkeit überprüft.

Um den Datenschutz der Teilnehmenden zu wahren, wurde auf die Abfrage persönlicher Angaben weitgehend verzichtet.

Die wissenschaftliche Begleitung der Umfrage erfolgte durch die Uni Göttingen.

Die durchgeführte Befragung bildet eine **spezielle Stichprobe (MTB-affin)** innerhalb aller Mitglieder des DAV (Grundgesamtheit) und kann als Stichprobe der am Thema interessierten Mitglieder bezeichnet werden. Im Vergleich zur Grundgesamtheit sind in der Stichprobe auch Altersunterschiede festzustellen (s. 4.24), dabei ist zu beachten, dass ältere Menschen weniger dazu neigen, an Online-Befragungen teilzunehmen. Bei der Analyse der Herkunft der Befragten zeigt sich eine Ballung im Bereich Baden-Württemberg und Bayern. Topographisch bedingt sind diese Bundesländer für das Mountainbiken prädestiniert.

## 3 Begrifflichkeiten und Abkürzungen

In der Umfrage wurden verschiedene Abkürzungen verwendet um eine einfache Lesbarkeit und klare Differenzierung zu gewährleisten: Als MTBike oder klassisches Mountainbike wird im Kontext der Umfrage ein Mountainbike ohne elektrische Leistungs-Unterstützung bezeichnet.

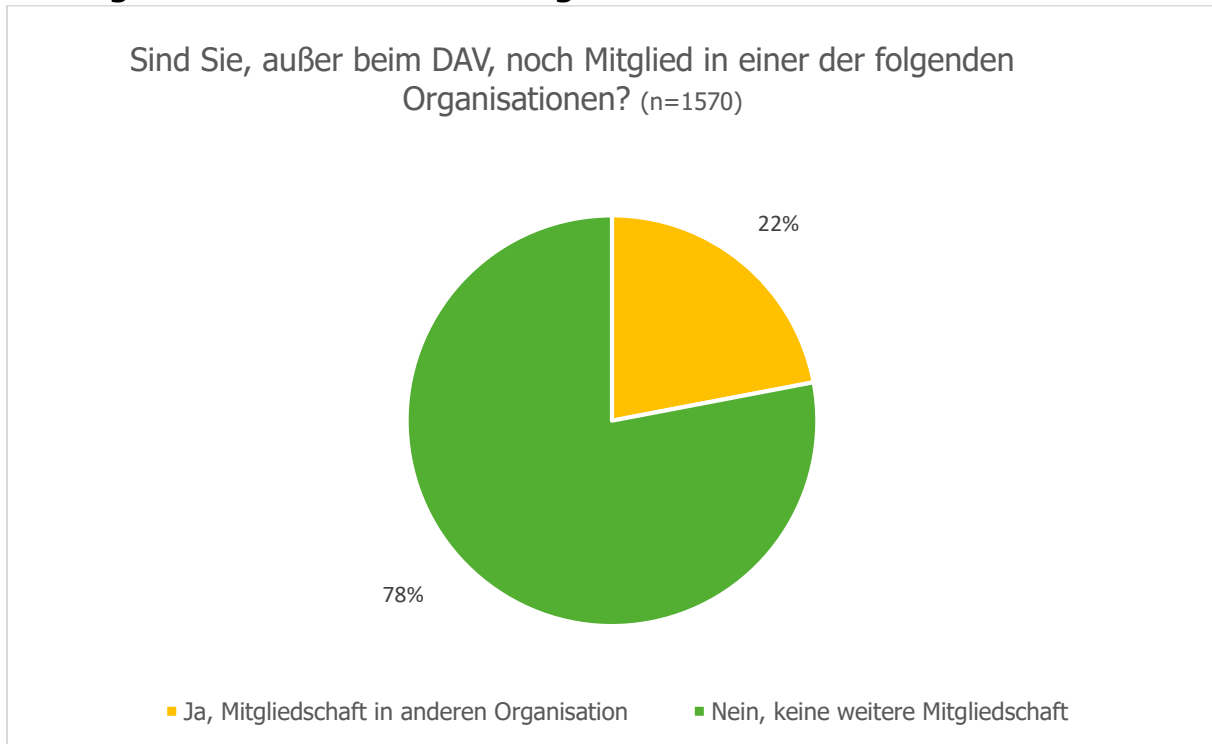
Als MTPedelec ist ein Pedelec (Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, mit Unterstützung bis max. 25 km/h, max. Nennwertleistung 250 Watt, nach Straßenverkehrsgesetz dem Fahrrad

gleichgesetzt) zu verstehen, das für die Nutzung im Gelände konzipiert wurde (im allgemeinen Sprachgebrauch auch E-MTB).

## 4 Fragenkatalog

Im Folgenden ist der Fragenkatalog der Umfrage aufgeführt. Viele der Ergebnisse sind zur Veranschaulichung grafisch aufbereitet.

### 4.1 Mitgliedschaften in anderen Organisationen

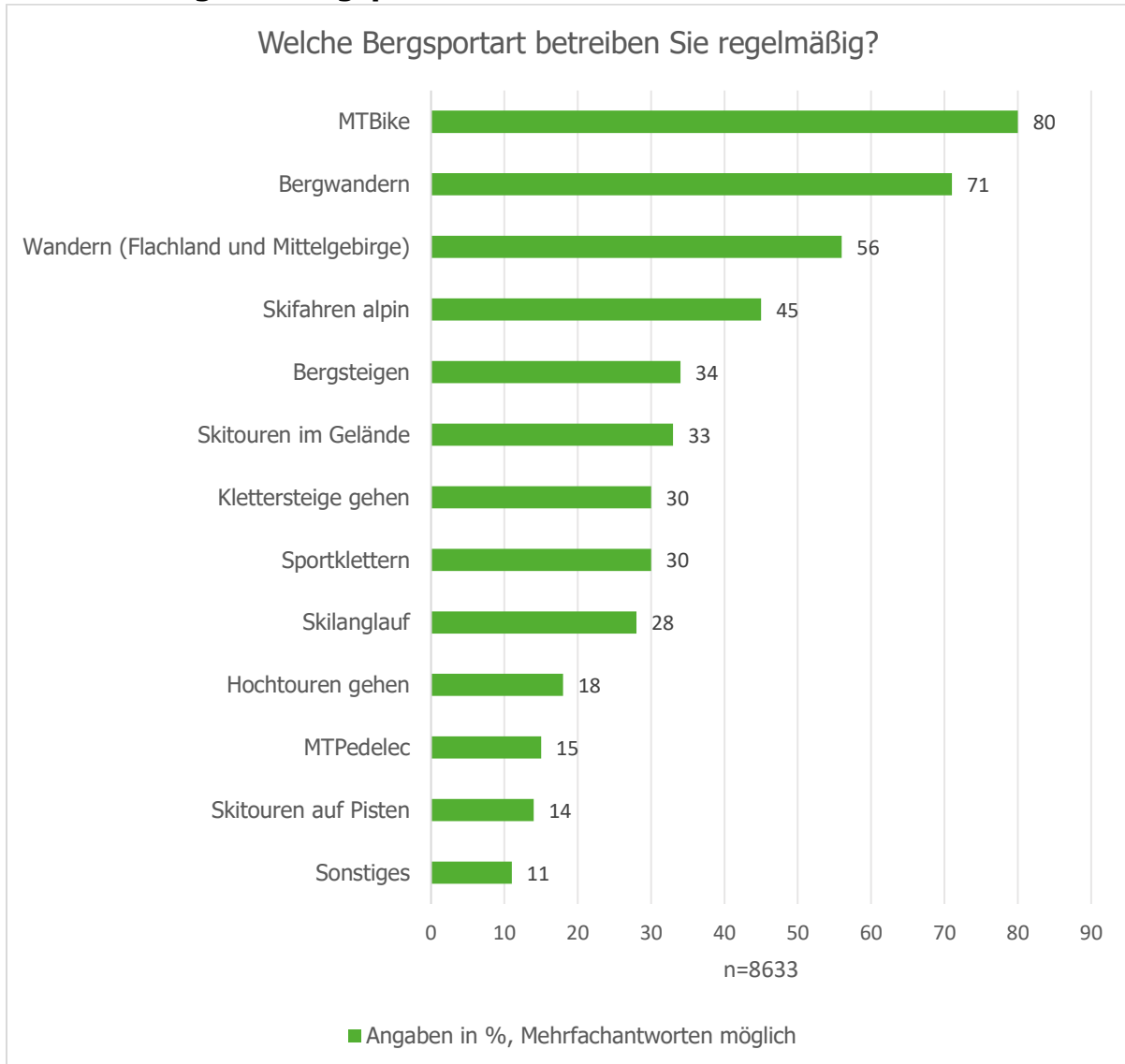


22% der Befragten geben an, in einem weiteren Verein außer dem DAV Mitglied zu sein. Über die Hälfte derjenigen, die noch anderweitig organisiert ist, ist in bundesweiten Organisationen fahrradspezifischer Vereine wie DIMB (31%) und ADFC (23%) organisiert. Unter dem Punkt Sonstige (52%) konnten Angaben zur Mitgliedschaft in weiteren Organisationen gemacht werden. Hier dominieren vor allem lokale Fahrrad und MTB-Vereine. Weiterhin sind auch bundesweite Organisationen wie Bund Deutscher Radfahrer (BDR) und Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu nennen. Außerdem häufen sich die Mitgliedschaften in anderen Vereinen des Umwelt- und Naturschutzes.

Aufschlüsselung Option „Sonstige“ (nach Nennung):

- Lokale MTB/Fahrrad-Vereine
- Überregionale MTB/Fahrrad-Vereine
- Natur- und Umweltschutz
- Lokale Sportvereine
- Überregionale Sportvereine
- Bergwacht

## 4.2 Ausübung von Bergsportarten



Da an der Umfrage vorrangig aktive Mountainbikerinnen und Mountainbiker teilgenommen haben, überrascht es nicht, dass das Fahren mit dem MTBike auf dem ersten Platz liegt. Das Fahren mit dem MTPedelec belegt den elften Platz. Anders als in der Panorama-Umfrage 2017 kann durch das Ergebnis keine Übertragung auf die Grundgesamtheit vorgenommen werden, da es sich, wie oben definiert, um eine spezielle Stichprobe (MTB-affin) handelt.

Durch die Option, mehrere Antworten auszuwählen, zeigt sich, dass die Stichprobe sportlich gesehen multiaktiv ist. Bergwandern und Wandern, die Aktivitäten die in der Rangfolge auf das klassische Mountainbiken folgen, werden demnach auch von vielen Mountainbikerinnen und Mountainbikern praktiziert. Daraus lässt sich schließen, dass Personen, die beide Sportarten ausüben, auch die Besonderheiten und Eigenheiten der jeweils anderen Sportart kennen. Dementsprechend ist bei dieser Personengruppe das Risiko von Konflikten in diesem Bereich möglicherweise relativ gering, da der Perspektivwechsel regelmäßig praktiziert wird.

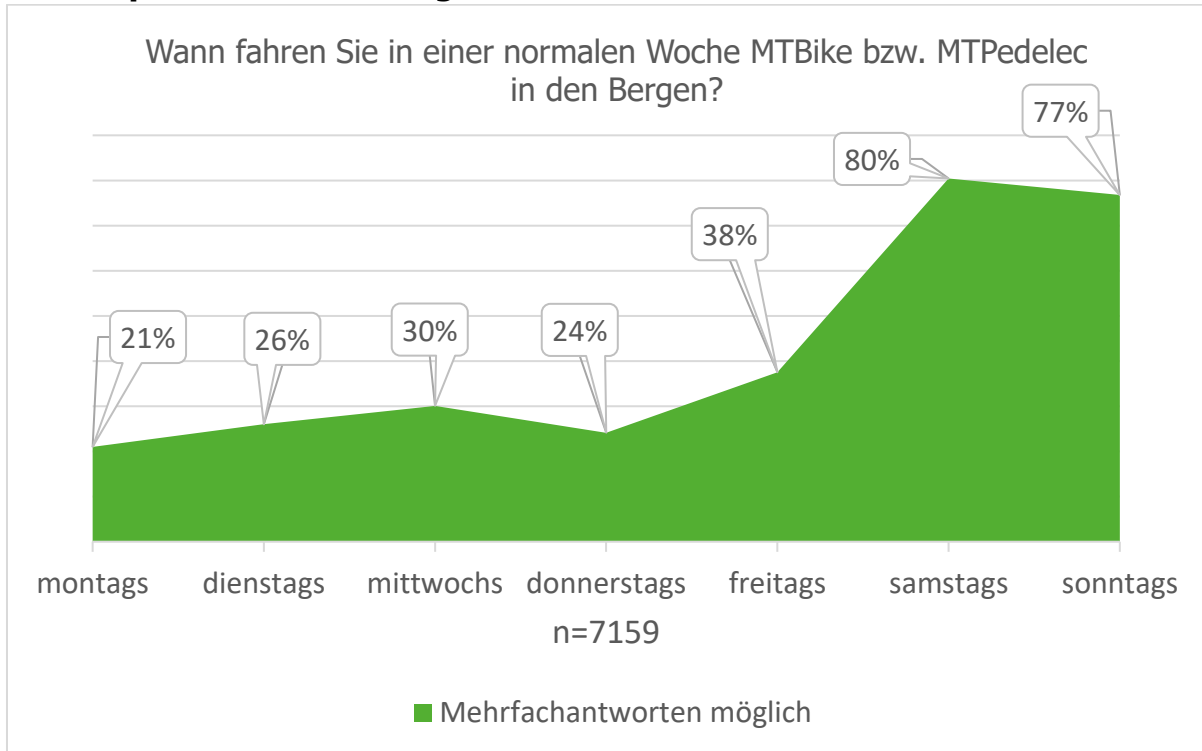
### 4.3 Besitz von Sportgeräten



Das Sportgerät mit der größten Verbreitung in der Stichprobe ist das MTBike. MTPedelecs besitzen etwas weniger als zehn Prozent der Befragten. Eine untergeordnete Rolle spielen tatsächliche E-Bikes bzw. S-Pedelecs (Unterstützung über 25 km/h, dem Kleinkraftrad gleichgestellt). Da auch bei dieser Frage Mehrfachantworten möglich waren, ist beispielsweise auch der Besitz von MTBike *und* MTPedelec möglich.

Leihräder beider Art nutzen nur 7 % der Befragten. Um Nutzerinnen und Nutzer von MTPedelecs zu erreichen und zu sensibilisieren, ist ein Kontakt zu Fahrradverleihern zumindest bei DAV-Mitgliedern nicht die erste Option. Aufklärung kann am ehesten intern über Lehrgänge, Publikationen oder Social Media erfolgen. Auch der Verkaufspunkt (POS) kann eine interessante Schnittstelle für den Kontakt zu den Mountainbikerinnen und Mountainbikern darstellen. Diese Option wurde bereits mit Erscheinen des Bike-Booklets 2018 über den Kooperationspartner Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) genutzt.

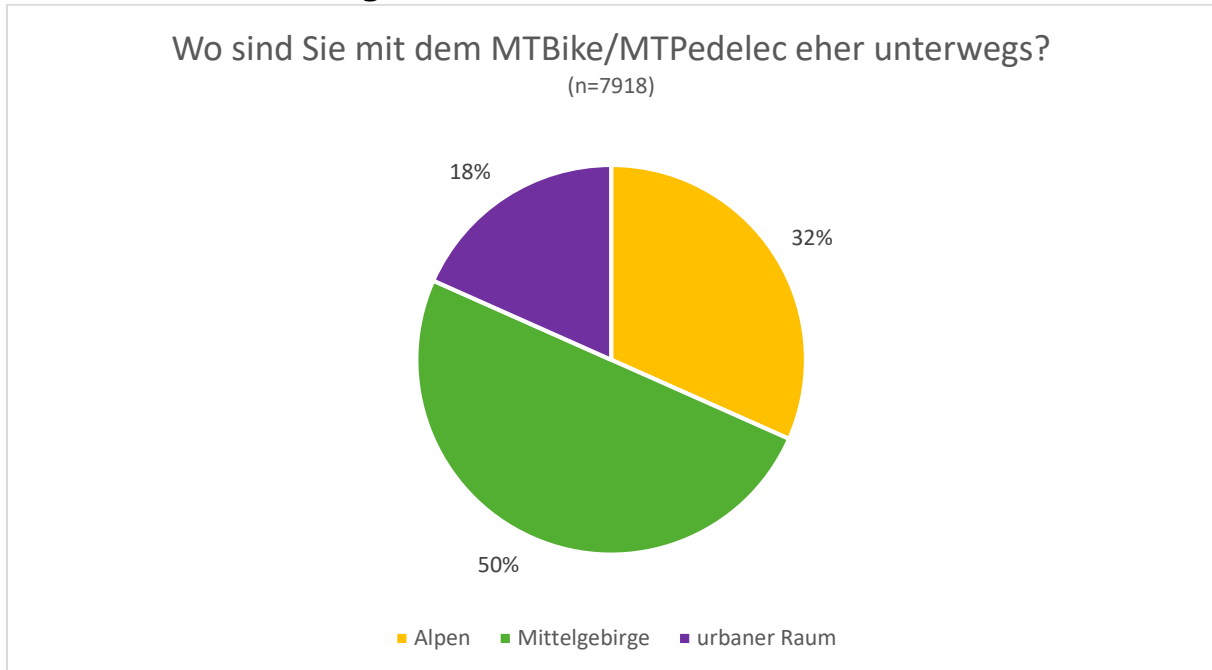
#### 4.4 Zeitpunkt der Ausübung des Mountainbikens



Bei der Verteilung der Wochentage fällt auf, dass am Wochenende mit Abstand der Großteil der Bikerinnen und Biker unterwegs ist. Der Samstag ist dabei der Tag mit den meisten Sporttreibenden auf den Wegen. Unter der Woche sind, abgesehen von einem Anstieg am Freitag, keine markanten Verteilungsunterschiede auszumachen.

Es ist anzunehmen, dass das Wochenende aufgrund der dann vermehrt zur Verfügung stehenden Freizeit so häufig genannt wird. Ob regelmäßige Ausfahrten (z.B. innerhalb der Sektion mit einer MTB-Gruppe) eher unter der Woche stattfinden, wäre eine Fragestellung, die in einer Folgebefragung beantwortet werden könnte. Auch eine saisonale Ausübung des Sports wird mit dieser Frage nicht beantwortet. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich die Antworten größtenteils auf das Sommerhalbjahr beziehen.

## 4.5 Räumliche Nutzung von Mountainbikes

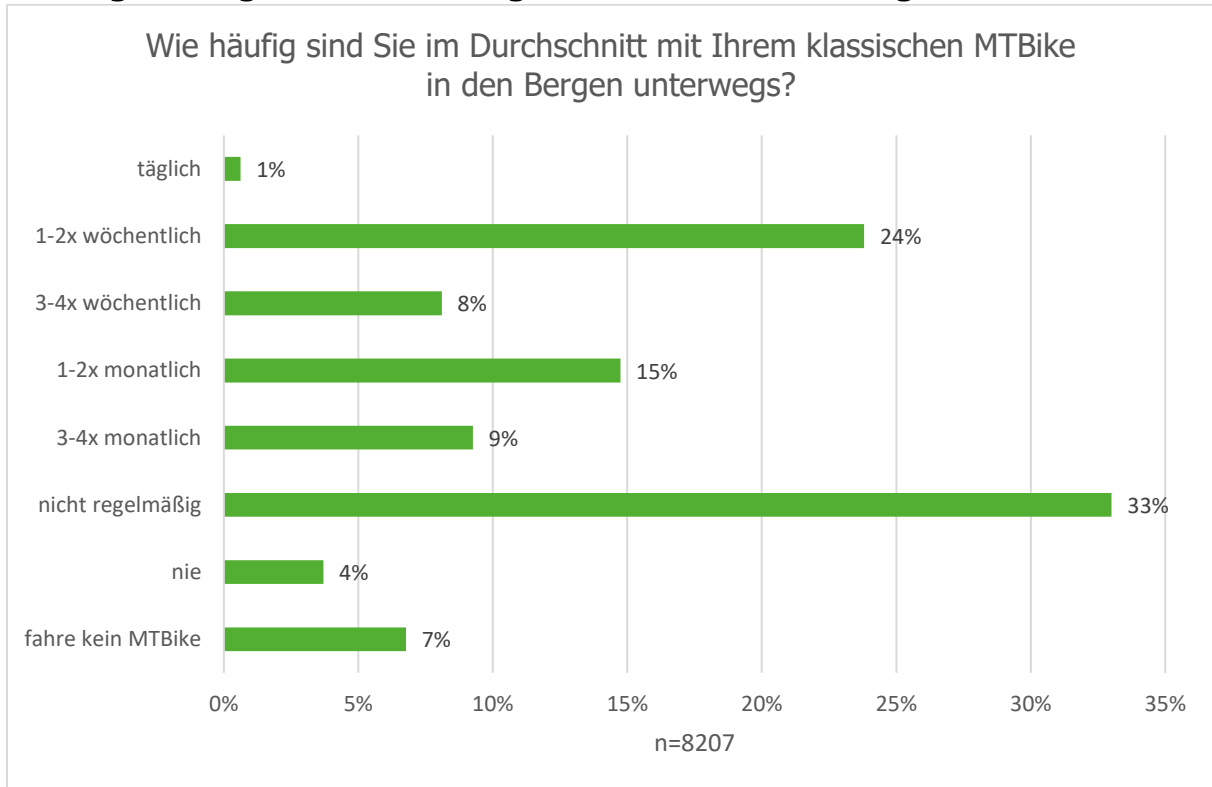


32% der Befragten nutzen ihr MTBike oder MTPedelec in den Alpen. Exakt die Hälfte ist in den Mittelgebirgen unterwegs. Immerhin 18% nutzen ihr Sportgerät am ehesten in urbanen Räumen. Ein Einsatz im urbanen Umfeld bei einem Gerät, das speziell für bergiges Gelände konstruiert ist, scheint zunächst überraschend, ist aber möglicherweise begründet im höheren Fahrkomfort durch breitere Reifen, Dämpfer und Federgabel.

Der große Bereich, der auf die Mittelgebirge entfällt, lässt sich durch die Wohnortnähe vieler Mitglieder zu Mittelgebirgen erklären (s. auch 4.25). Nicht auszuschließen ist eine „Sowohl-als-auch-Nutzung“. Da bei dieser Frage allerdings nur eine Antwort wählbar war, zeigt das Ergebnis tatsächlich die Gebiete an, wo von den Mitgliedern am ehesten gefahren wird.

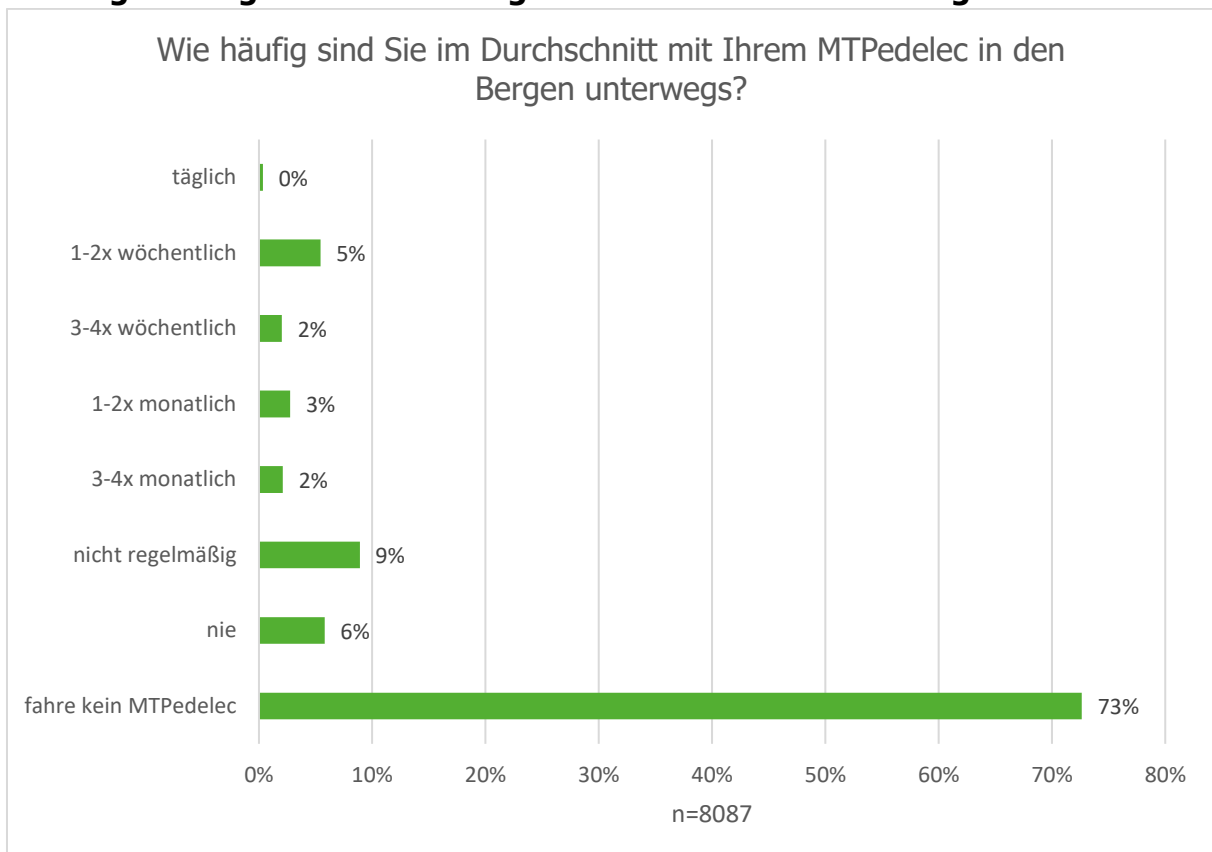


#### 4.6 Regelmäßigkeit der Nutzung von MTBike in den Bergen

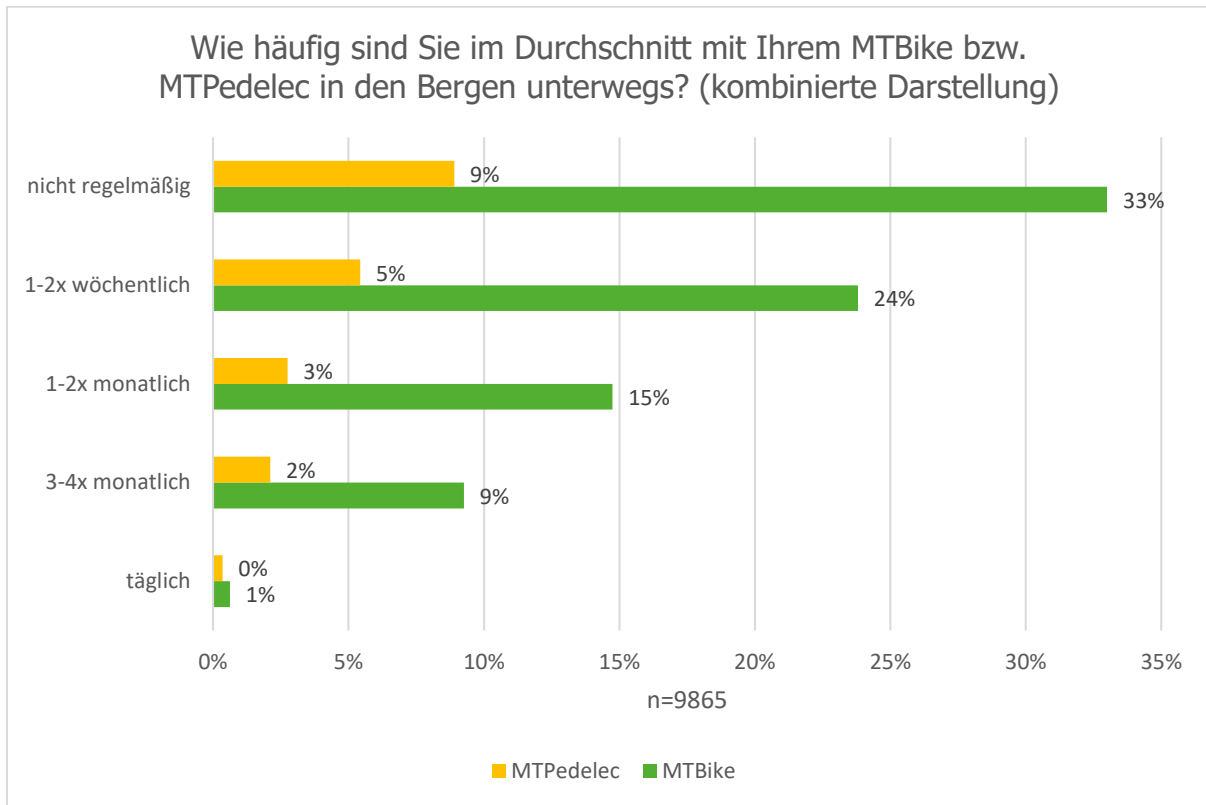


Ein Drittel gibt an, nicht regelmäßig in den Bergen unterwegs zu sein. Wohingegen 24% ein bis zwei Mal in der Woche auf dem Rad aktiv sind. Personen, die täglich mit dem MTBike unterwegs sind, stellen mit weniger als einem Prozent die Minderheit dar.

#### 4.7 Regelmäßigkeit der Nutzung von MTPedelec in den Bergen



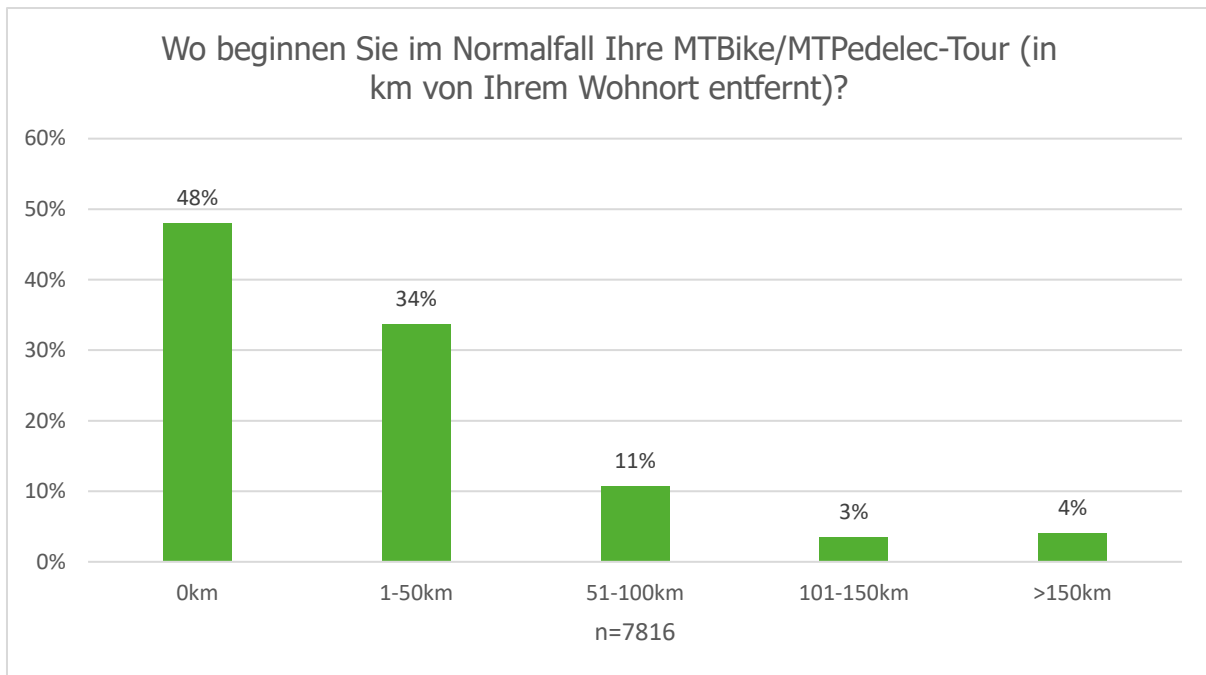
Die große Prozentzahl, die angibt kein MTPedelec zu fahren, hat ihre Antworten aller Wahrscheinlichkeit nach in Kapitel 4.6 gegeben. Davon abgesehen ist die Rangfolge bei den MTPedelec-Fahrerinnen und –Fahrern aber ähnlich wie beim MTBike: Die meisten sind unregelmäßig unterwegs, gefolgt von denjenigen die ein bis zwei Mal in der Woche fahren. Es ist also festzustellen, dass es in der Regelmäßigkeit des Fahrens keine großen Unterschiede zwischen den beiden Sportgeräten gibt. Die kombinierte Grafik nach Rangfolge bestätigt dies:



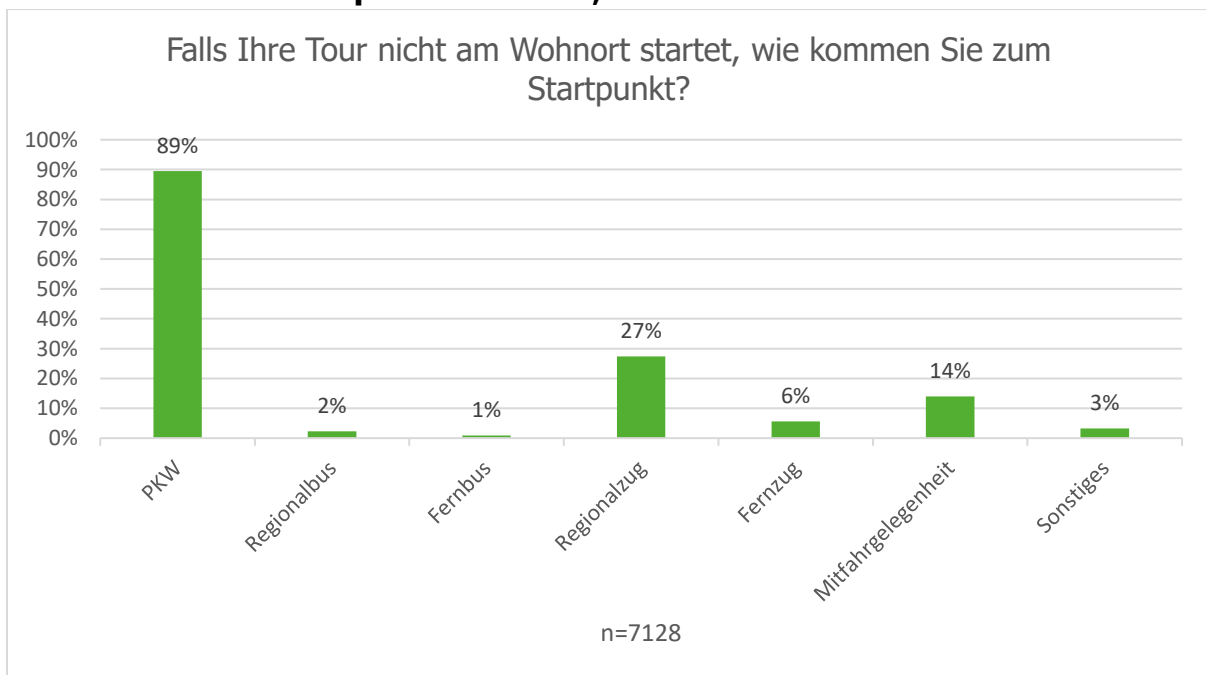
#### 4.8 Startpunkt der Mountainbike-Touren

Wohnortnahes Mountainbiken wird vom Großteil der Befragten ausgeübt. Knapp die Hälfte beginnt die Tür direkt vor der Haustür. Dieser Prozentsatz übt die Sportart also ohne die Nutzung weiterer Verkehrsmittel aus, um die Touren zu starten. Damit ist das Mountainbiken, wie es von DAV-Mitgliedern in weiten Teilen praktiziert wird, klimaschonend. Etwa ein Drittel gibt an, dass die Mountainbike-Touren in einer Entfernung von 1-50km vom Wohnort entfernt starten. Dies ist wiederum ein Indikator dafür, dass weitere Anreisen vermieden werden und ein mehr oder weniger wohnortnahes Angebot bevorzugt wird.

Im Umkehrschluss könnte dies bedeuten, dass, wenn vor Ort kein attraktives Angebot zur Verfügung steht, weitere Anreisen in Kauf genommen werden oder auf die Ausübung des Sports verzichtet wird.

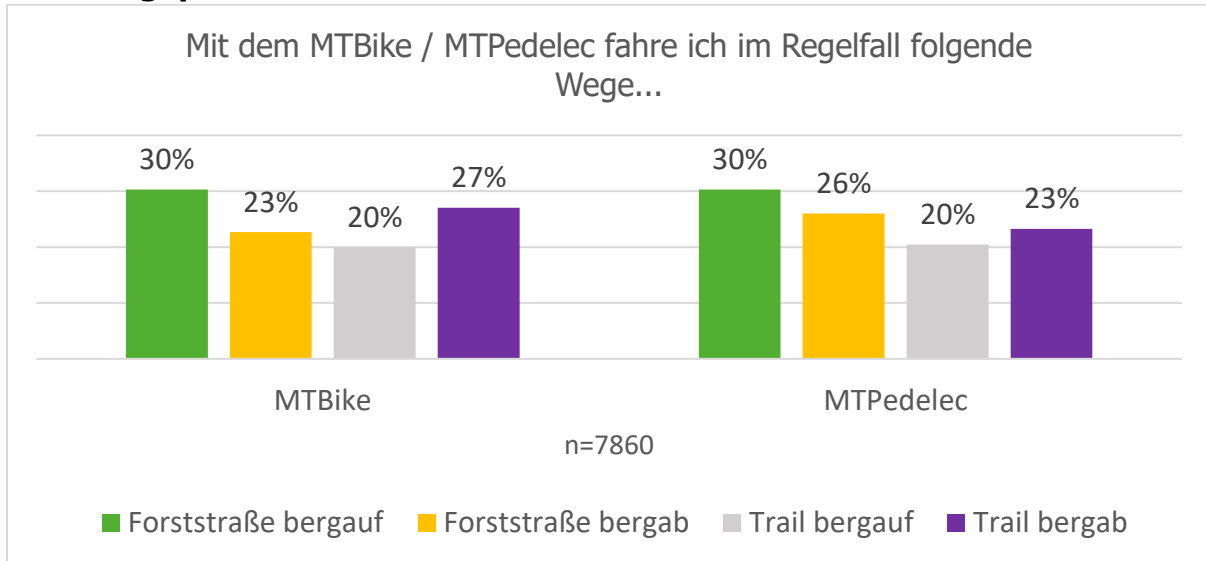


#### 4.9 Anreise zum Startpunkt der Tour, falls nicht Wohnort



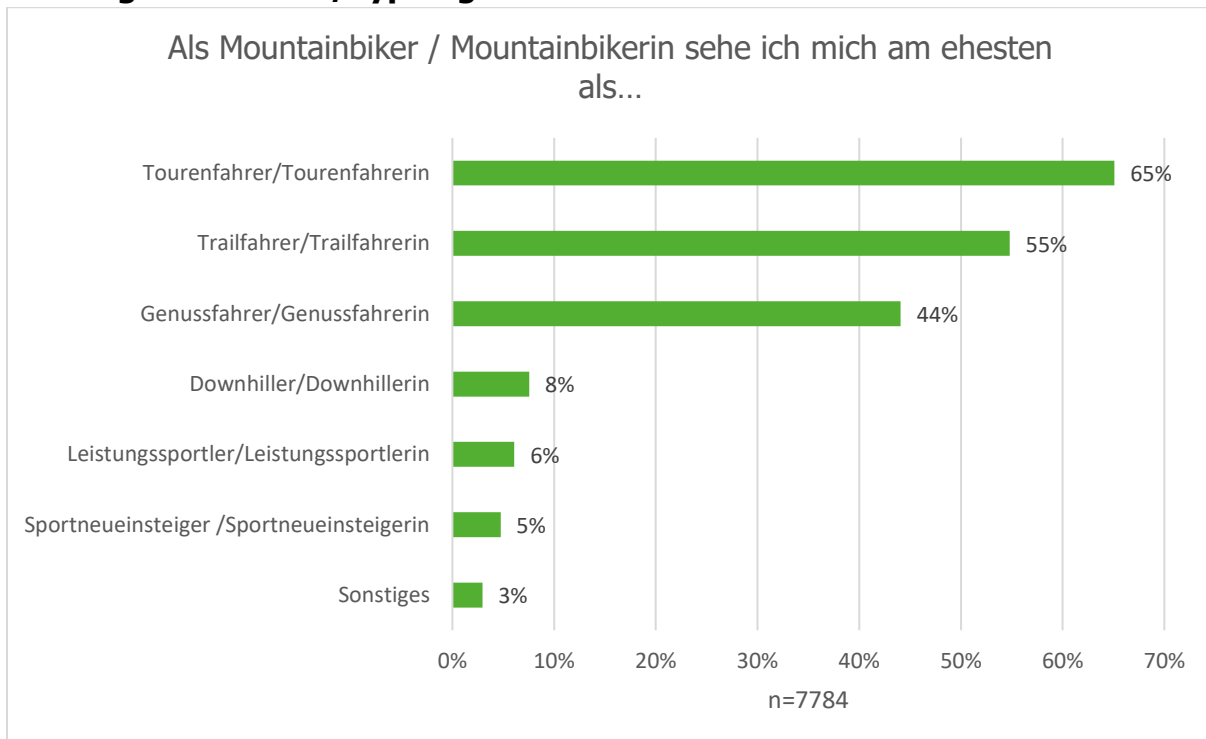
Frage 4.9 ist als Folgefrage zu Frage 4.8 zu sehen. Bei den Personen, die nicht vom Wohnort starten, ist das Auto das Mittel der ersten Wahl, wenn sie zum Startpunkt ihrer Tour gelangen möchten. Mit größerem Abstand gefolgt von „Regionalzug“ (27%) und „Mitfahrgelegenheit“ (14%). Gründe für die Wahl des PKW können die größere Flexibilität oder mangelnde Kapazitäten bzw. Fahrradmitnahmemöglichkeiten beim öffentlichen Verkehr sein. In der Kategorie „Sonstiges“ werden als Freitextantworten z.B. Wohnmobile, gemeinsam genutzte Sektionsbusse oder U- und S-Bahn genannt.

#### 4.10 Wegepräferenz mit MTBike und MTPedelec



Im Vergleich zwischen MTBike und MTPedelec fällt bei dieser Frage auf, dass die Abweichungen in den Antworten nicht groß sind. Eine leichte Präferenz beim MTPedelec kann beim Fahren von Forststraßen bergab gesehen werden. Die MTBike-Fahrerin wählt hingegen ein wenig häufiger den Trail zum Bergabfahren als die MTPedelec-Fahrerin. Die Forststraße bergauf zu fahren, ist mit beiden Sportgeräten die erste Wahl.

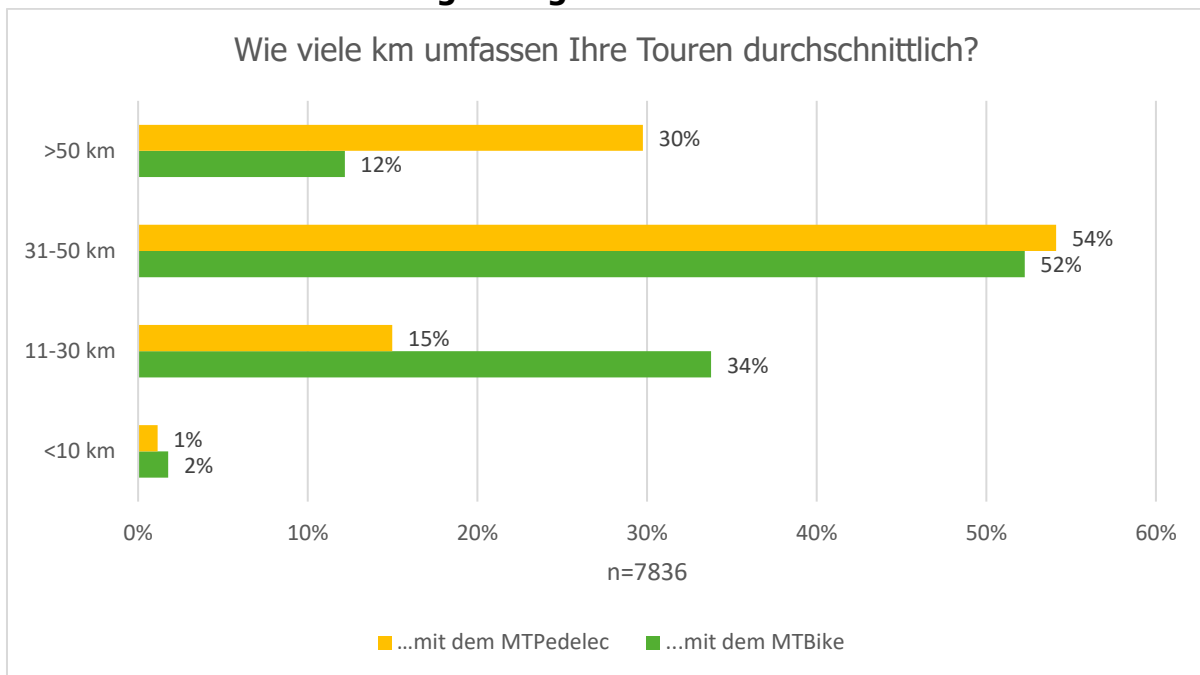
#### 4.11 Eigendefinition/Typologie der Mountainbiker



Bei dieser Frage wurde um eine Selbsteinschätzung der Mountainbikerinnen gebeten. Je nach Ausübung gibt es unterschiedliche Facetten des Mountainbikesports. Im Grundsatzprogramm Bergsport des DAV ist bei der Kernsportart Mountainbiken das Tourenbiken bzw. Tourenfahren eingeschlossen. Diese Definition trifft auch auf 65% der Befragten zu. Die Begriffe der Kategorien sind nicht feststehend, beschreiben aber im Grunde die gleiche Ausprägung. In der Fachzeitschrift „BIKE“ wird beispielsweise aktuell zwischen drei Kategorien unterschieden:

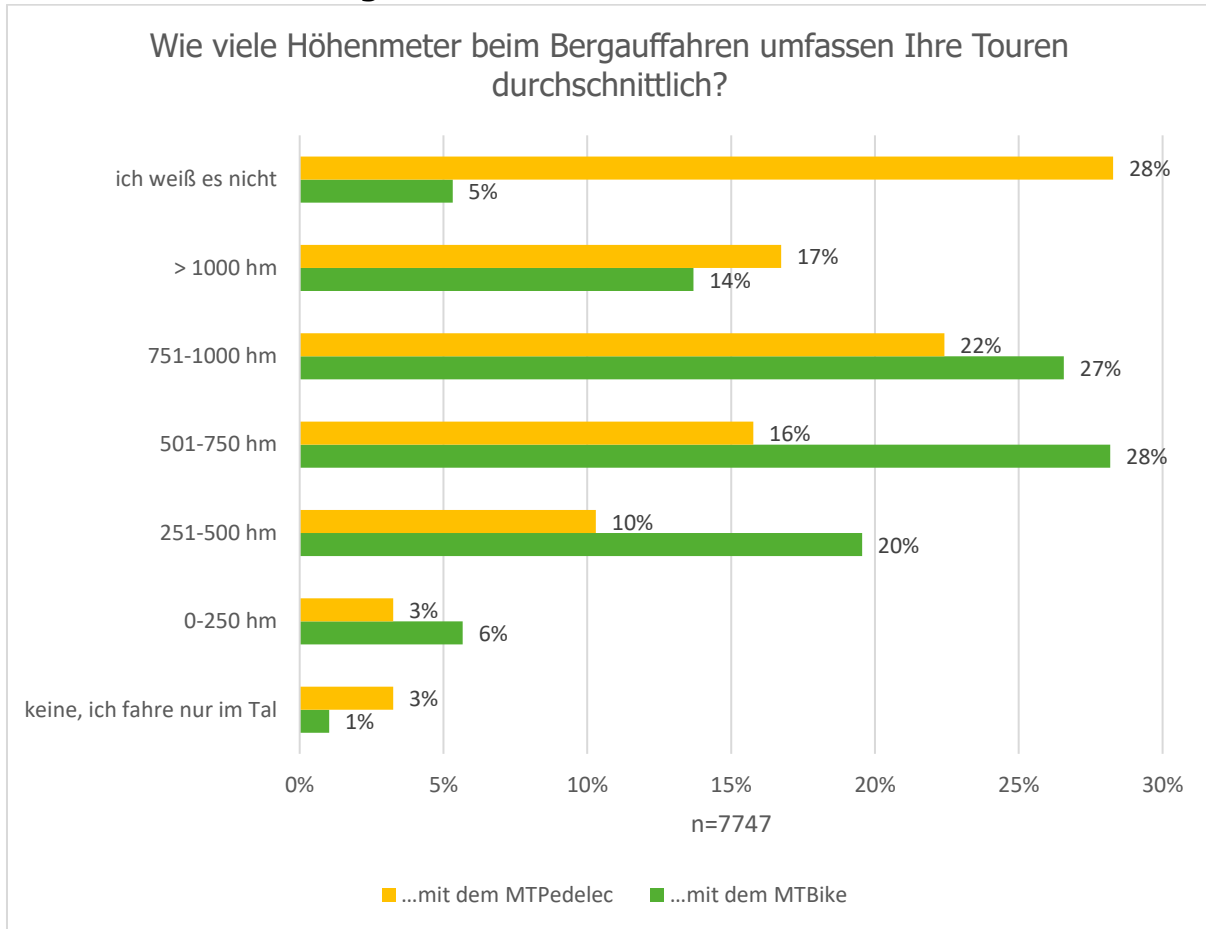
„Trail- & Tourenfahrer“, „Gravity Biker“, „Performance Biker“. Die Entsprechung für „Gravity Biker“ ist in diesem Fall der Downhiller bzw. die Downhillerin und der „Performance Biker“ entspricht der Leistungssportlerin /dem Leistungssportler. Das Mountainbike Tourismusforum Deutschland nutzt wiederum andere Begrifflichkeiten für die Kategorien. Die Ergebnisse im Vergleich mit der BIKE-Umfrage 2019 sind ähnlich zu den Ergebnissen der DAV-Umfrage: Nur ein geringer Bruchteil entfällt auf Downhiller und Leistungssportler. Die Kategorie „Genussfahrer/Genussfahrer“ wird von 44% in der DAV-Umfrage gewählt. Bei dieser Kategorie steht nicht die Leistung oder sportliche Ambition im Vordergrund.

#### 4.12 Durchschnittliche Länge der gefahrenen Touren



Bei der Betrachtung der Länge der gefahrenen Touren stechen zwei größere Abweichungen ins Auge: Während die Strecken unter zehn Kilometern und im Bereich zwischen 31 und 50 Kilometern sowohl mit dem MTBike, als auch mit dem MTPedelec etwa von der prozentual gleichen Anzahl gefahren wird, gibt es in zwei anderen Bereichen deutlich größere Diskrepanzen: Gut doppelt so viele MTBike-Fahrrinnen fahren Strecken zwischen elf und 30 Kilometern wie dies MTPedelec-Fahrerinnen tun. Bei Touren über 50 Kilometern kehrt sich dieses Verhältnis um. Gerade mal 12% der MTBike-Fahrer machen diese längeren Touren, während sie von 30% der MTPedelec-Fahrer gefahren werden. Bei längeren Touren sind also MTPedeles überproportional stark vertreten. Grund hierfür kann sein, dass die Fahrt ab der Haustür mit dem MTPedelec gestartet wird und somit die Anreise in die Tourendistanz mit einfließt.

#### 4.13 Durchschnittlich gefahrene Höhenmeter

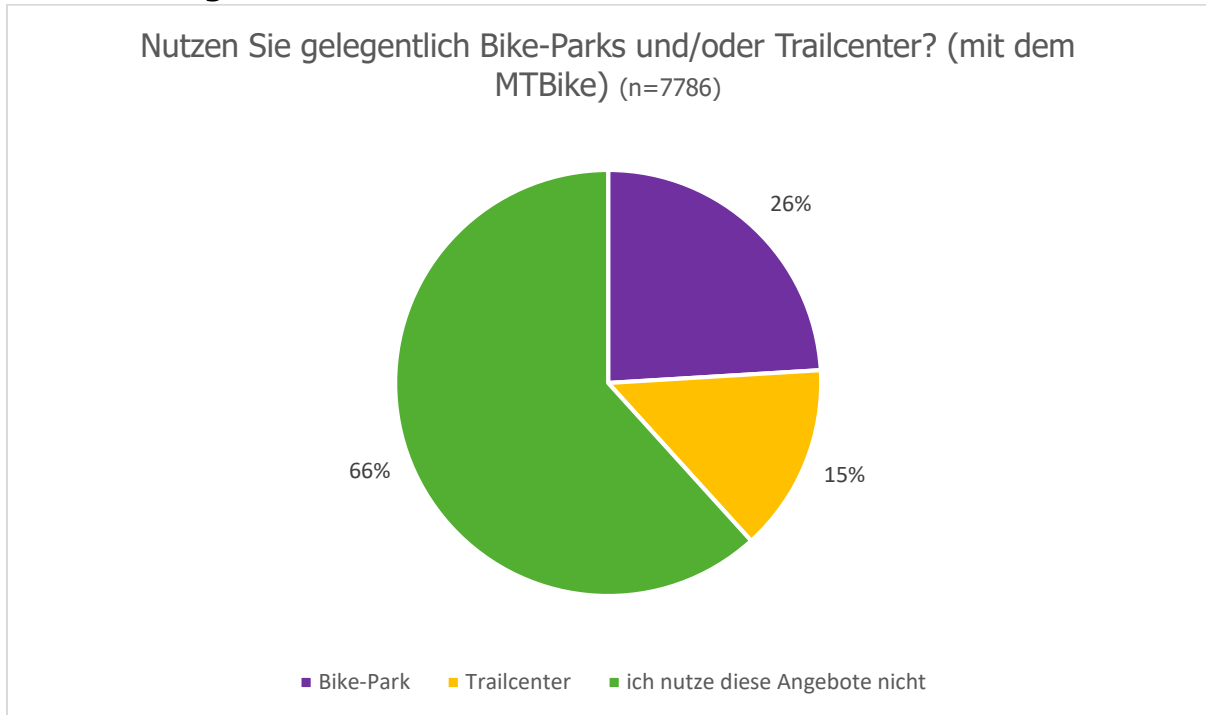


Gefahrene Höhenmeter bei Mountainbike-Touren *können* ein Indikator dafür sein, in welchen Höhen Mountainbiker unterwegs sind. Allerdings wurde bei der Fragestellung nicht nach dem höchsten Punkt der Touren gefragt, deswegen ist es der Fall, dass sich die gefahrenen Höhenmeter bergauf summieren. Bei einer längeren Tour mit mehreren Passagen bergauf und bergab können so zum Beispiel mehr gefahrene Höhenmeter bergauf zustande kommen, als bei einer Tour, deren höchster Punkt auf dem Gesamthöhenprofil zwar höher liegt, aber nur eine Steigung beinhaltet.

Die gefahrenen Höhenmeter bei Touren mit dem MTBike sind vor allem im Bereich zwischen 251hm und 1000hm wesentlich ausgeprägter als beim MTPedelec. Lediglich bei der Angabe „ich fahre keine Höhenmeter, ich fahre nur im Tal“ und bei „>1000hm“ ist das MTPedelec um ca. 3% stärker vertreten als das MTBike. Bei der Angabe „>1000hm“ kann die Länge der Tour, die beim MTPedelec etwas stärker ausgeprägt ist als beim MTBike (s. 4.12), eine Rolle spielen.

Bei der Beantwortung der Frage konnte vorab das jeweils passende Sportgerät von den Teilnehmenden ausgewählt werden.

#### 4.14 Nutzung von Bike-Parks und Trailcentern

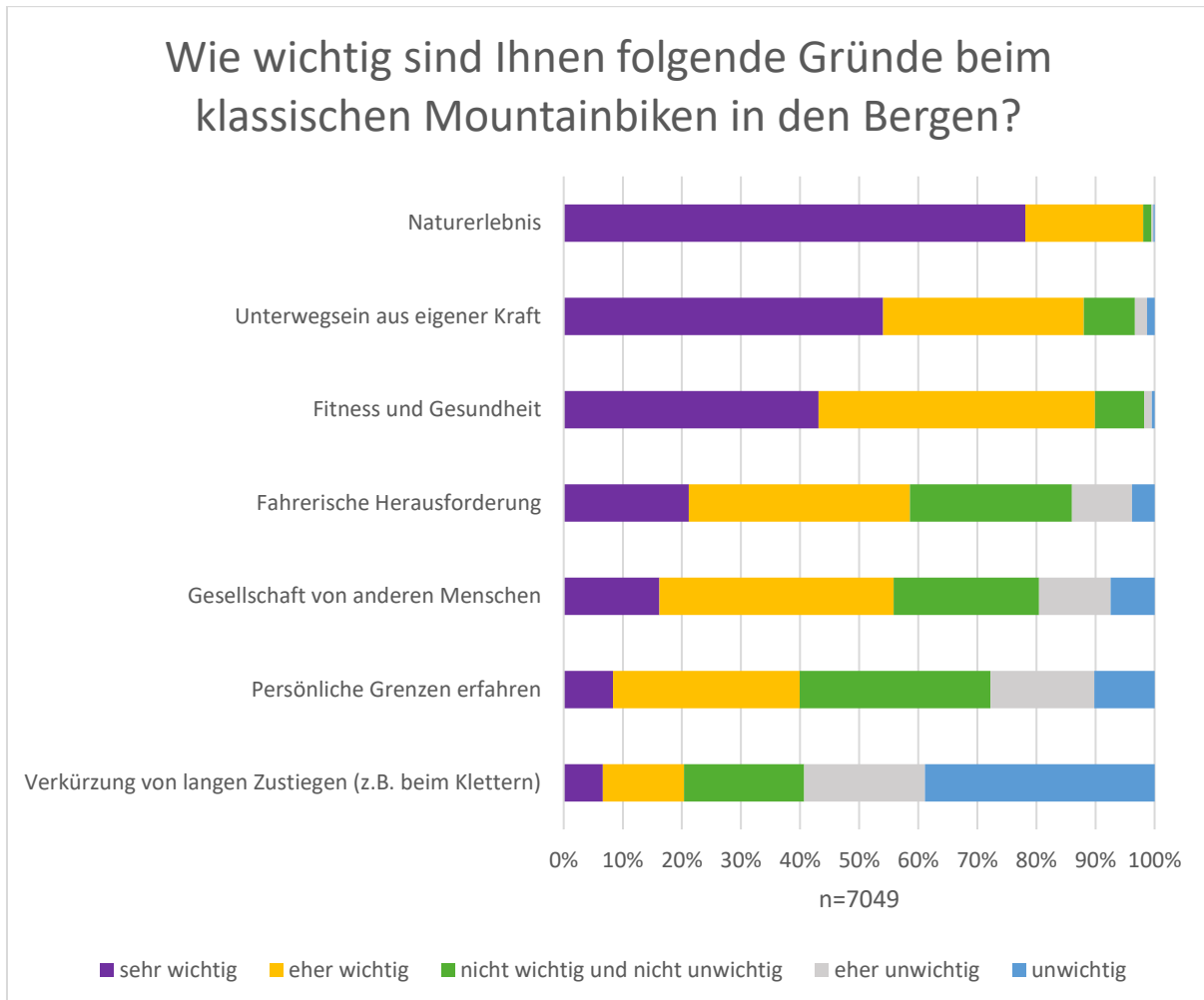


Angebote in künstlichen Anlagen sind eine Erweiterung zum Mountainbiken in der freien Natur. Dazu zählen Trailcenter und Bikeparks. Diese können zur Entlastung von anderen Räumen und Wegen führen. Die Mehrzahl der Befragten (66%) nutzt diese Angebote nicht. Dies kann Analog zu dem Vergleich Ski fahren auf Pisten und Skitouren gesehen werden. Beide Sportarten benötigen das gleiche Sportgerät, die Motivation dahinter ist aber eine andere (siehe 4.15). Ca.  $\frac{1}{4}$  ist in Bikeparks unterwegs, während auf die Trailcenter etwa 15% entfallen.

In einer weitergehenden Fragestellung müsste das generelle Interesse und der Bedarf an diesen Angeboten geklärt werden, da es mit Sicherheit nicht für alle Sporttreibenden relevant ist. Ein anderer Faktor ist möglicherweise auch die wohnortnahe Verfügbarkeit. Wie unter 4.8 dargestellt, fährt ein Großteil direkt von der Haustür weg. Ist aber dort kein Bikepark oder Trailcenter vorhanden, könnte dies auch eine Erklärung für die nicht vorhandene oder geringe Nutzung sein. In dieser Frage wurde auch die Nutzung der entsprechenden Angebote mit dem MTPedelec abgefragt. Da diese aber bei jeweils unter drei Prozent liegt, wurde auf eine Darstellung verzichtet und die Bedeutung dieser Angebote für MTPedeles scheint vernachlässigbar.

#### 4.15 Wichtigkeit von Beweggründen des klassischen Mountainbikers

Bei dieser Frage sollten sieben Motive, die beim klassischen Mountainbiken eine Rolle spielen können, priorisiert werden. Die Befragten konnten die Aussage dabei in fünf Abstufungen bewerten: „sehr wichtig“, „eher wichtig“, „nicht wichtig und nicht unwichtig“, „unwichtig“ und „keine Angabe“. Die einzelnen Aussagen sind in der Darstellung nach der größten Zustimmung für den Wert „sehr wichtig“ sortiert.

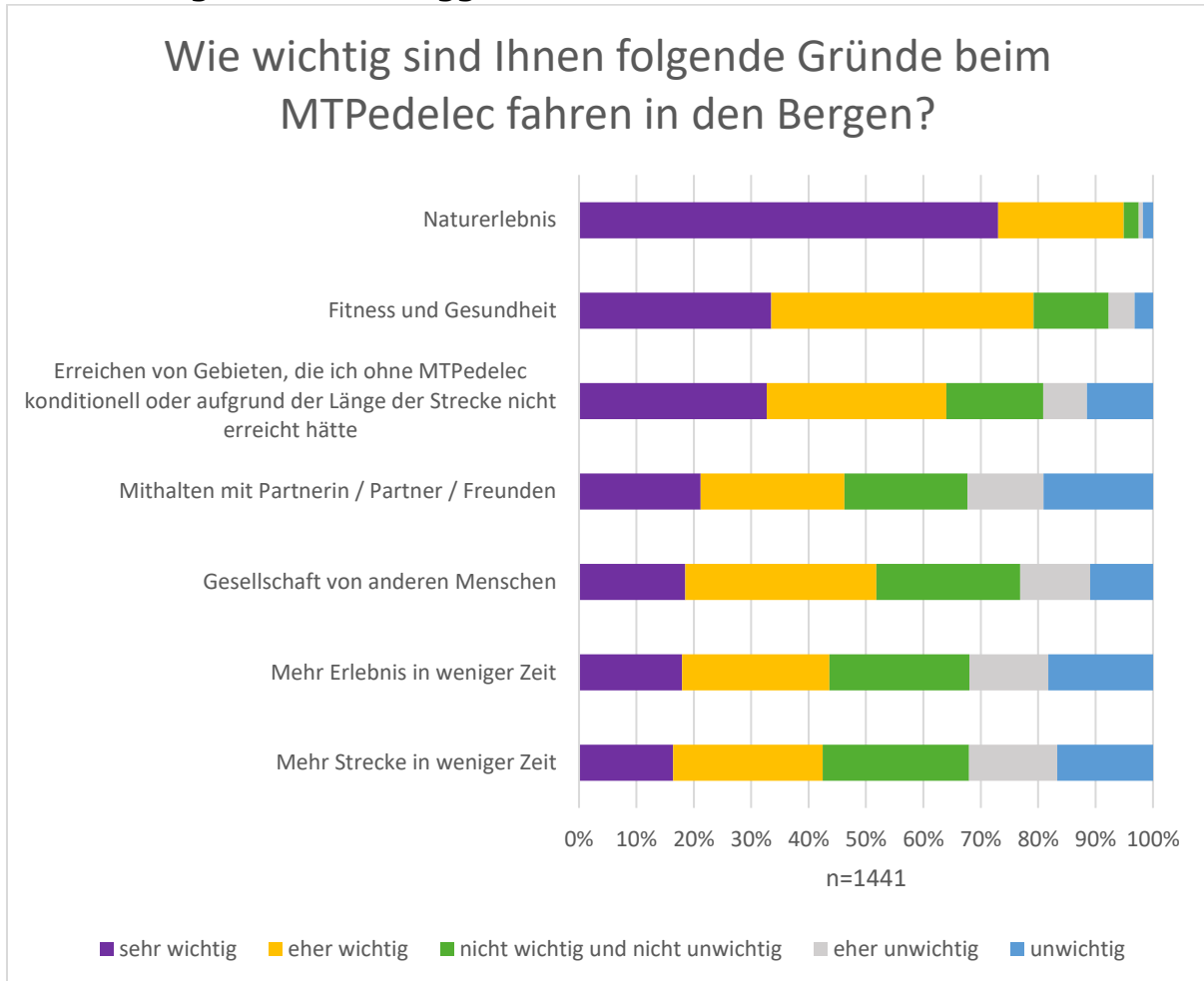


An erster Position steht bei dieser Frage klar das „Naturerlebnis“. Davon gefolgt ist dem klassischen Mountainbiker das „Unterwegssein aus eigener Kraft“ sehr wichtig. Im Positionspapier Mountainbiken heißt es gleichfalls, dass sich der DAV für die Bewegung aus eigener Kraft einsetzt.

Die Aussage „Persönliche Grenzen erfahren“ ist nur von 8% der Befragten als sehr wichtig angegeben worden. Hier kann möglicherweise eine Parallele zur Typologie der Bikerin (s. 4.11) gezogen werden: Ein geringer Anteil an Personen, die sich als „Leistungssportler“ definieren, passt zu der Aussage, dass die persönliche Grenzerfahrung nicht hoch priorisiert wird. Das MTBike als Verkürzung von Zustiegen für andere Sportarten zu nutzen, scheint für die Stichprobe ebenfalls nur von geringer Wichtigkeit zu sein.



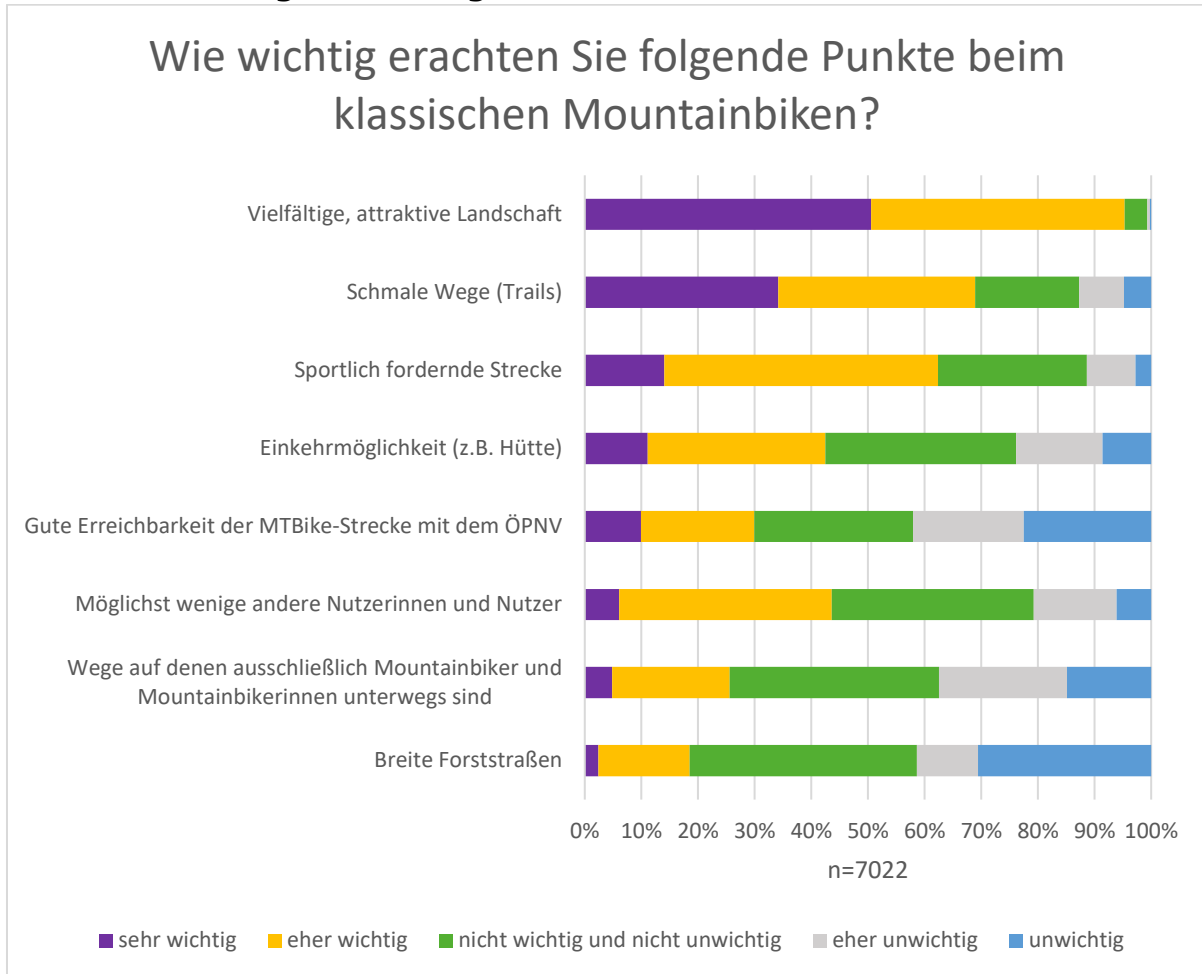
#### 4.16 Wichtigkeit von Beweggründen des MTPedelec-Fahrens



Das „Naturerlebnis“ erreicht bei den MTPedelec-Fahrerinnen eine nahezu gleich wichtige Bedeutung wie bei den MTBike-Fahrerinnen. Es ist mit Abstand der am als wichtigste erachtete Aspekt. An zweiter Position (allerdings nur mit 33% als sehr wichtig erachtet) steht der Punkt „Fitness und Gesundheit“, knapp gefolgt von dem „Erreichen von Gebieten, die ich ohne MTPedelec konditionell oder aufgrund der Länge der Strecke nicht erreicht hätte“. In dieser Fragestellung tauchen einige andere Optionen auf, die unter 4.15 nicht aufgeführt sind. Deswegen ist keine direkte Vergleichbarkeit mit allen Antworten möglich. Dennoch sind die überschneidenden Aussagen „Naturerlebnis“, „Fitness und Gesundheit“ sowie „Gesellschaft von anderen Menschen“ in beiden Fragestellungen ähnlich stark ausgeprägt.

Ein hoher Stellenwert von Fitness und Gesundheit, legt nahe, dass die Befragten MTPedelec fahren um sich sportlich zu betätigen und sich aktiv zu bewegen. Sportliche Ambition ist in diesem Sinne auch beim MTPedelec eine wichtige Motivation.

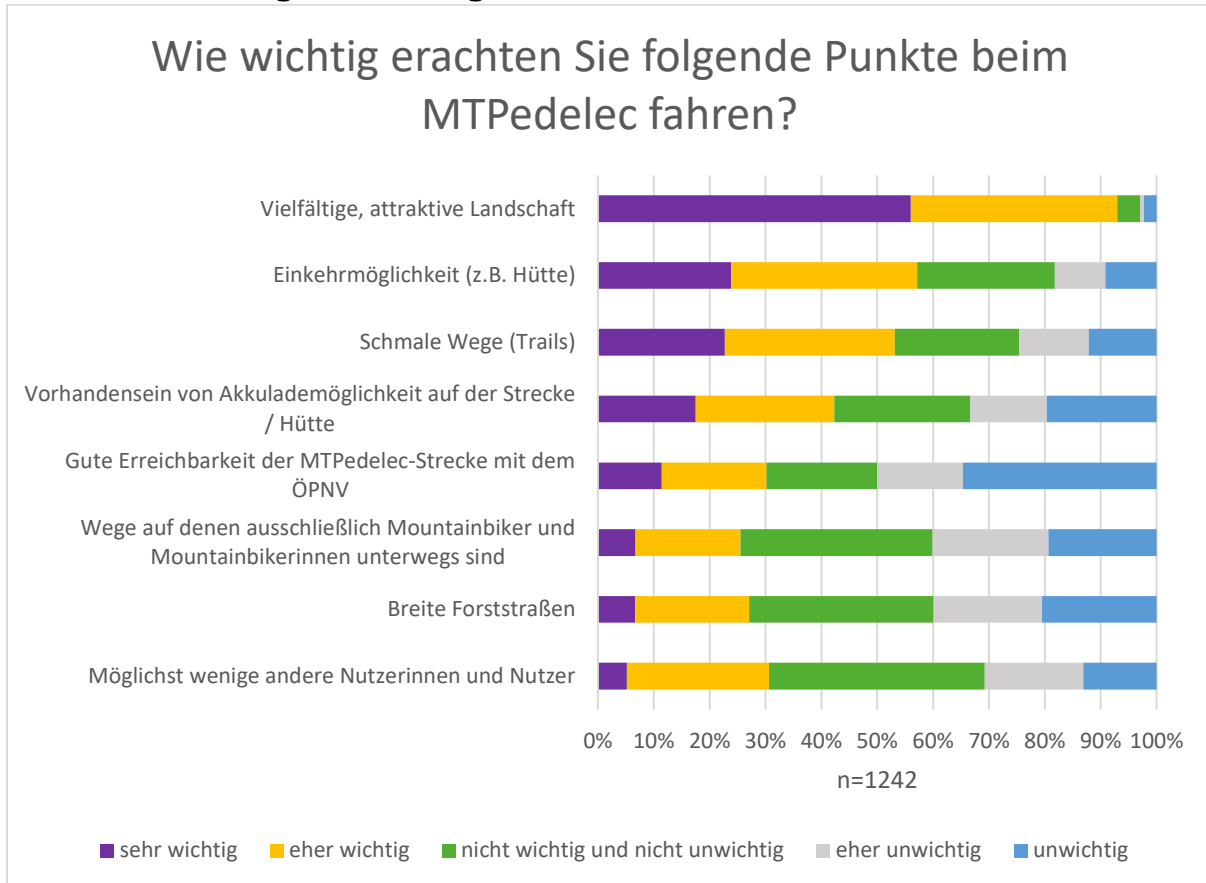
#### 4.17 Priorisierung von Aussagen zum klassischen Mountainbiken



In obenstehender Grafik sind die Zustimmungswerte zu den acht abgefragten Aussagen nach Rangfolge sortiert. Dabei konnten die Befragten zwischen verschiedenen Ausprägungen wählen. Das Ergebnis berücksichtigt nur Personen, die MTBike fahren. Zählt man bei der Betrachtung der Ergebnisse die Ausprägungen „sehr wichtig“ und „eher wichtig“ als Zustimmung zusammen, ergibt sich ein eindeutiges Bild. Demnach ist der wichtigste Punkt beim klassischen Mountainbiken eine „vielfältige, attraktive Landschaft“.

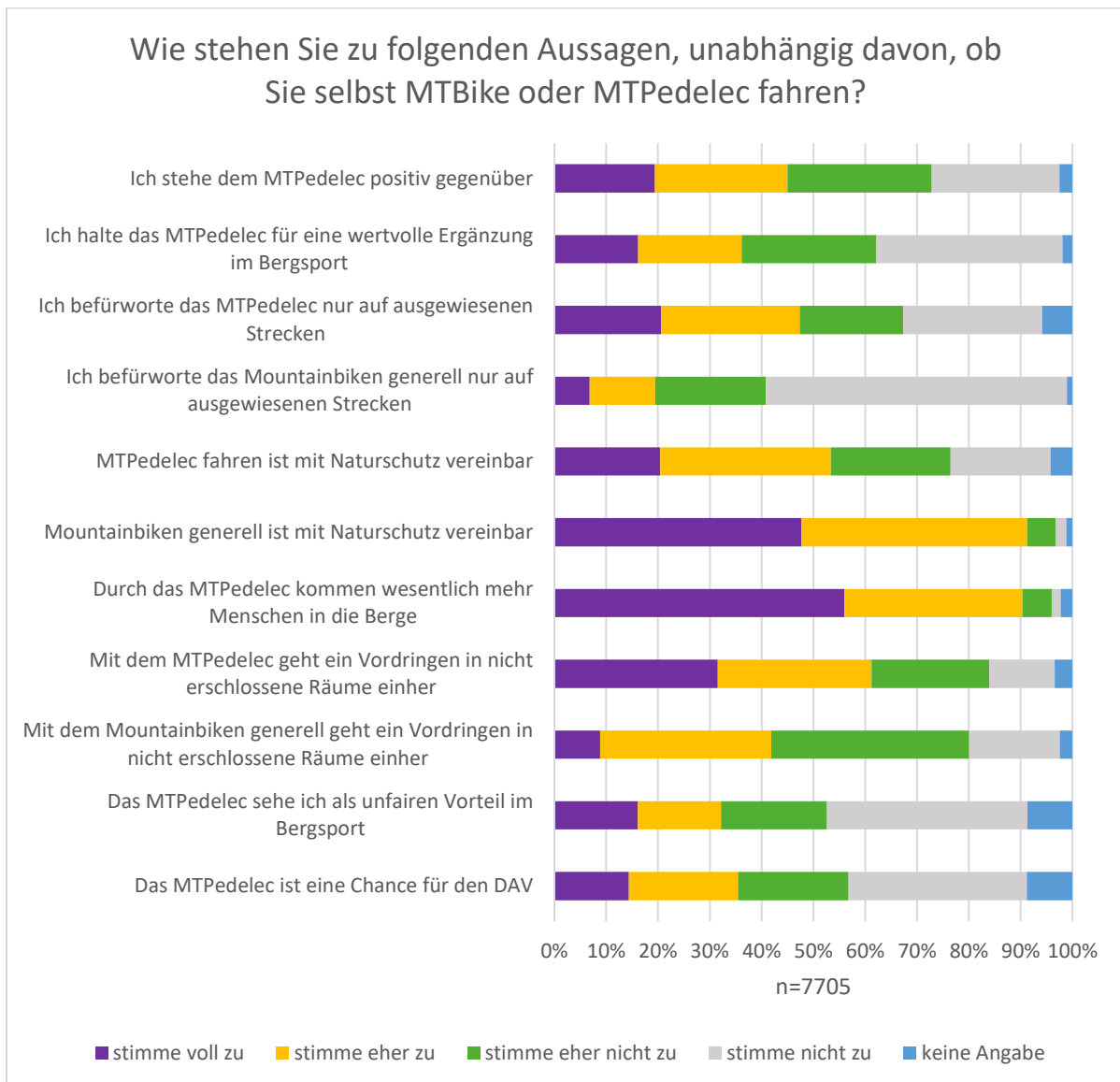
Ebenfalls mit einer hohen Priorität sind „Trails“ und eine „sportlich fordernde Strecke“ gelistet. Die Aussage mit der geringsten Zustimmung stellen „breite Forststraßen“ dar. Das erscheint schlüssig, wenn die Vorliebe für schmale Trails in Betracht gezogen wird. Auch die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist bei den Befragten nicht das wichtigste Kriterium. Wird berücksichtigt, dass die meisten Bike-Touren allerdings am Wohnort starten, wird die geringe Wichtigkeit nachvollziehbar.

#### 4.18 Priorisierung von Aussagen zum MTPedelec-Fahren



Die Grafik bildet, wie unter Kapitel 4.17, die Zustimmung zu verschiedenen Aussagen ab. In dieser Fragestellung werden aber explizit nur MTPedelec-Fahrerinnen und –Fahrer angesprochen. Ähnlich wie beim MTBike nimmt der Punkt „Vielfältige, attraktive Landschaft“ mit großem Vorsprung den ersten Platz ein. Die Möglichkeit, unterwegs den Akku für das MTPedelec aufzuladen ist für 42% der Befragten sehr wichtig oder eher wichtig. Bei dieser Aussage besteht keine Vergleichsmöglichkeit zum MTBike. In Bezug auf die Aussagen mit geringerer Zustimmung zeigen sich allerdings Parallelen. Von höherer Wichtigkeit ist die „Einkehrmöglichkeit“ für die MTPedelec-Fahrerinnen und –Fahrer im Vergleich zum MTBike. Schmale Wege sind nicht nur beim MTBiken beliebt sondern werden auch bei den MTPedelec Fahrerinnen und Fahrern sehr geschätzt.

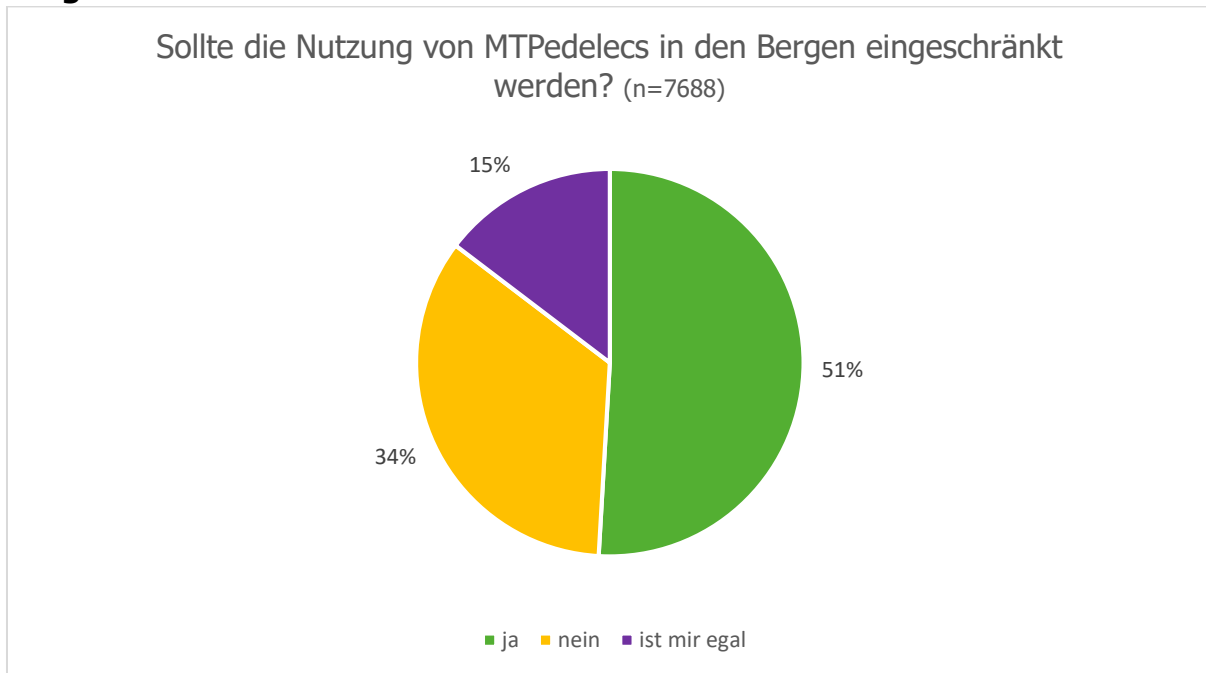
#### 4.19 Wie stehen Sie zu folgenden Aussagen, unabhängig davon, ob Sie selbst MTBike oder MTPedelec fahren?



In dieser Fragestellung wurde die Zustimmung zu elf Aussagen abgefragt. Die Frage konnte losgelöst vom benutzten Sportgerät beantwortet werden, da es sich um allgemeine Einstellungen handelt. Wiederum gab es fünf Ausprägungen, zwischen denen gewählt werden konnte.

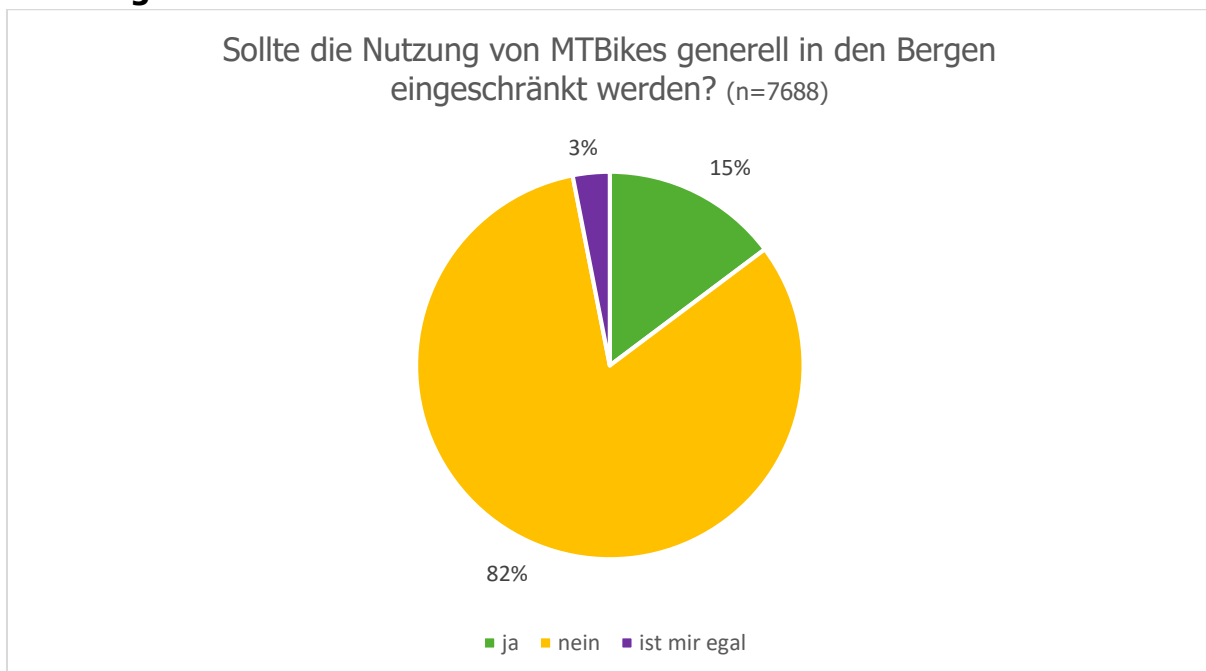
Große Mehrheiten finden sich für die Aussagen, dass durch das MTPedelec wesentlich mehr Menschen in die Berge kämen und, dass Mountainbiken generell mit Naturschutz vereinbar sei. Hier liegt die Zustimmung jeweils bei über 90%. Ein ausschließliches Fahren auf ausgewiesenen Strecken variiert in der Zustimmung und liegt beim Fahren mit Pedelecs bei 47 % und beim Fahren mit dem MTBike lediglich bei 19%. Begründungen, warum beispielsweise das Mountainbiken generell für viele mit Naturschutz vereinbar sei und das MTPedelec-Fahren für einen weitaus geringeren Teil, sind der Fragestellung und dem Ergebnis nicht zu entnehmen und müssten separat abgefragt werden.

#### 4.20 Möglichkeit der Einschränkung der Nutzung von MTPedelecs in den Bergen



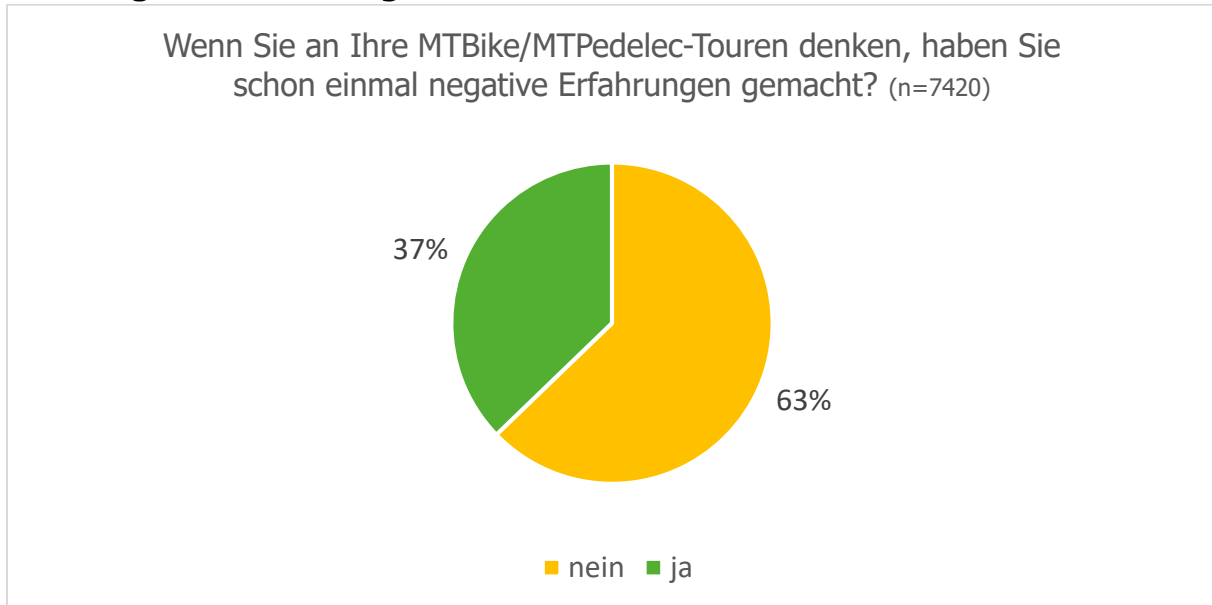
Etwa die Hälfte der Befragten stimmt für eine (wie auch immer geartete) Einschränkung der MTPedelecs in den Bergen. 34,42% sind dagegen und knapp 15% sind indifferent. Nach einer Präzisierung oder möglichen Formen der Einschränkung wurde nicht gefragt.

#### 4.21 Möglichkeit der Einschränkung der Nutzung von MTBikes generell in den Bergen



Diese Frage verneinte die große Mehrheit (82,15%). 14,76% sind der Meinung, dass die Nutzung eingeschränkt werden soll. Da es sich um eine spezielle MTB-affine Stichprobe handelt, liegt dieses Ergebnis nahe. Dennoch ist auch ein Teil der Auffassung, dass es einer Einschränkung bedarf und würde damit auch einer Eigenbeschränkung der ausgeübten Sportart Mountainbiken zustimmen.

## 4.22 Negative Erfahrungen auf Mountainbike-Touren



Etwa zwei Drittel der Mountainbikerinnen und Mountainbiker haben keine negativen Erfahrungen auf ihren Mountainbike-Touren gemacht.

Die negativen Erfahrungen belaufen sich in der absoluten Zahl auf 2671. Versucht man eine Clusterung der „negativen Erfahrungen“, bezieht sich eine Kategorie hierbei auf die sozialen Konflikte zwischen den verschiedenen Akteursgruppen. Verhältnismäßig häufig werden in diesem Bereich Konflikte mit der Gruppe der Wanderer genannt. Der zweite dominante Aspekt mit häufiger Nennung ist das E-MTB (MTPedelec). Als problematische Punkte werden hier die Erschließung neuer Räume, unangepasste Fahrweisen sowie unerfahrene Fahrer genannt. Weiter wird ein fehlendes Angebot an spezifischen MTB-Strecken erwähnt.

Auch die allgemeine Fahrweise von Mountainbikerinnen und Mountainbikern findet häufigere Erwähnung. Negative Erfahrungen werden stellenweise auch auf die unklare Rechtslage und viele MTB-Verbote zurückgeführt. Etwas genereller ist der Aspekt, dass der hohe Besucherdruck zu negativen Erfahrungen führt.

Detaillierte Aufschlüsselung der „negativen Erfahrungen“ (kein Anspruch auf Vollständigkeit, keine exakte Gewichtung):

- Soziale Konflikte zwischen den verschiedenen Akteursgruppen:  
Dominierend wird vor allem der Konflikt mit Wanderern gesehen. Weitere genannte Akteursgruppen sind E-MTB / MTB, Forst / Jagd, Landwirtschaft v.a. Almbauern, Hundehalter, Gastwirte
- E-MTB (MTPedelec) als Herausforderung:  
E-MTB (MTPedelec) wird häufig genannt und als problematisch gesehen. Problematisch wird hier die Erschließung neuer / größerer Räume, unerfahrene Nutzer, unangepasste Fahrweise genannt
- Negativ wird auch das fehlende Angebot von Trails und spezifischen Strecken für MTB gesehen
- Unangepasste Fahrweise von Mountainbikern und Fahren auf nicht freigegeben Wegen führt zu sozialem Konflikt und zerstört Natur
- Unklare Rechtslage und auch Verbote für MTB:

Z.B. Fahrverbote in Österreich, 2 m Regel in BW, Fahrverbote führen zu mehr Konflikten

- Allgemein hoher Besucherdruck in den Alpen
- Verbauung, Versperrung von bestehenden MTB Strecken/Trails
- Persönliche Gründe (Stürze, Wetterlage etc.)

#### **4.23 In welchem Bereich des Mountainbikens sollte der DAV Bundesverband Ihrer Meinung nach verstärkt aktiv werden?**

Bei dieser Frage konnten die Befragten mit Freitext antworten. Insgesamt sind so 4626 Kommentare entstanden, die nachfolgend in Kategorien eingeteilt wurden.

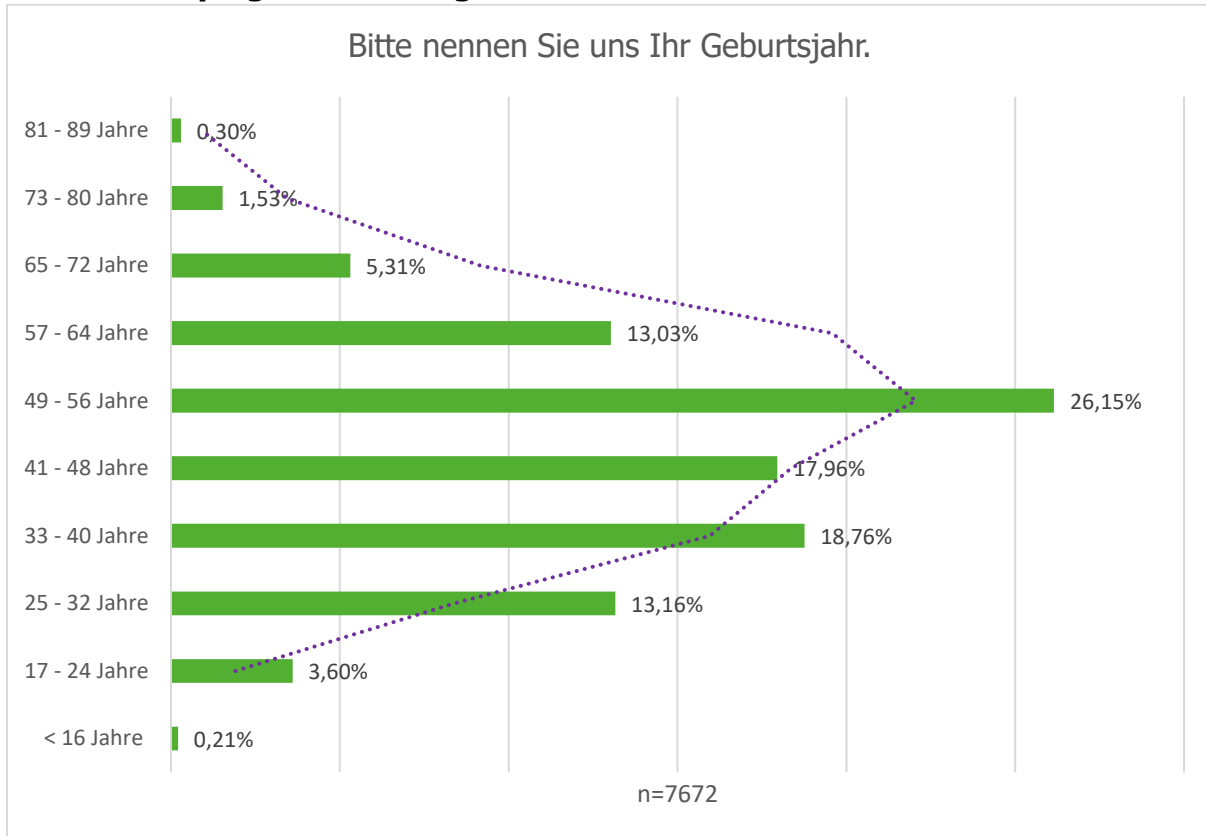
Besonders häufig wird der Wunsch geäußert, der DAV solle sich dafür einsetzen, dass die Akzeptanz bei verschiedenen Interessensgruppen durch Sensibilisierungsmaßnahmen und Informationskampagnen gestärkt wird. Dadurch solle ein Miteinander statt Gegeneinander gefördert werden. Der DAV solle weiterhin eine Vermittlerrolle einnehmen und auch mit anderen großen Verbänden zusammenarbeiten (Deutsche Initiative Mountainbike (DIMB), Bund Deutscher Radfahrer (BDR)). Dies sollte nicht zuletzt auch durch mehr Öffentlichkeitsarbeit transportiert werden. Ganz konkret solle der DAV spezifische MTB-Strecken, Trailkonzepte, Wegekonzepte, Beschilderungen und eine allgemeine Legalisierung von gesperrten und verbotenen Strecken vorantreiben, da Verbote die Konflikte nicht lösen würden. Für eine Konfliktvermeidung sollten auch Ausbildungen und Technikkurse verstärkt angeboten werden, um vor allem unerfahrene Nutzer (v.a. E-MTB) zu unterstützen. Als weiteren Aspekt solle der DAV Umwelt- und Naturschutzanliegen stärker in den Fokus rücken.

Vereinzelt wird gefordert, dass Verbote vor allem für E-MTBs (MTPedelec) eingerichtet werden sollten und das Mountainbiking in sensiblen Orten beschränkt werden solle.

Detaillierte Aufschlüsselung der Bereiche, in denen der DAV verstärkt aktiv werden soll (kein Anspruch auf Vollständigkeit, keine exakte Gewichtung):

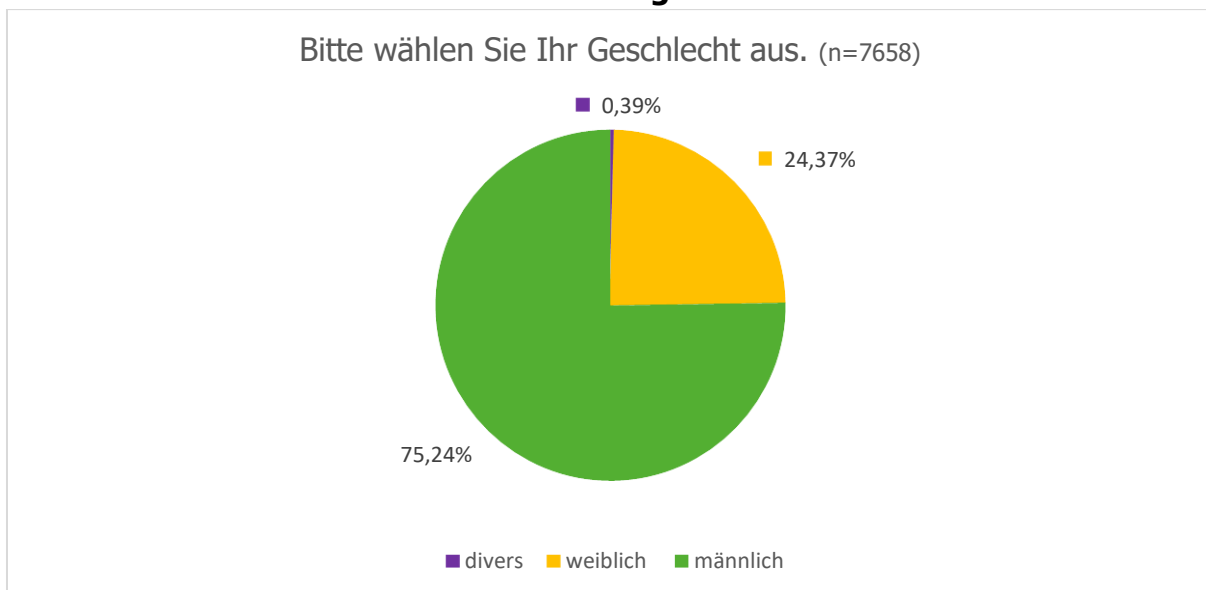
- Information, Sensibilisierung (auch Sektion), gegenseitige Akzeptanz stärken, Vermittlerrolle einnehmen, mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema, Zusammenarbeit der großen Verbände (DAV mit BDR, DIMB)
- Einrichtung von Trails, Wegekonzepte und Beschilderung vorantreiben, Legalisierung des Mountainbikings in bestimmten Regionen,
- Verstärkt Ausbildung, Technikkurse anbieten (v.a. für E-MTB)
- Naturschutzanliegen stärker unterstützen
- Förderung von MTB im Mittelgebirge
- Keine Ladestationen für E-Bikes auf Hütten
- Mindestwegebreite für MTB
- Beschränkung auf MTB als Bergsportart, Sperrungen von bestimmten Wegen für E-MTB (auch MTB)

#### 4.24 Alterspiegel der Befragten



76,03% der Befragten waren zum Zeitpunkt der Umfrage zwischen 25 und 56 Jahren alt. Im höheren oder wesentlich jüngeren Alter finden sich wesentlich weniger Befragte. Da für die Online-Befragung eine gewisse Affinität vorausgesetzt werden kann, ist anzunehmen, dass es der Stichprobe geschuldet ist, dass weniger ältere Personen teilgenommen haben.

#### 4.25 Geschlechterverhältnisse der Befragten

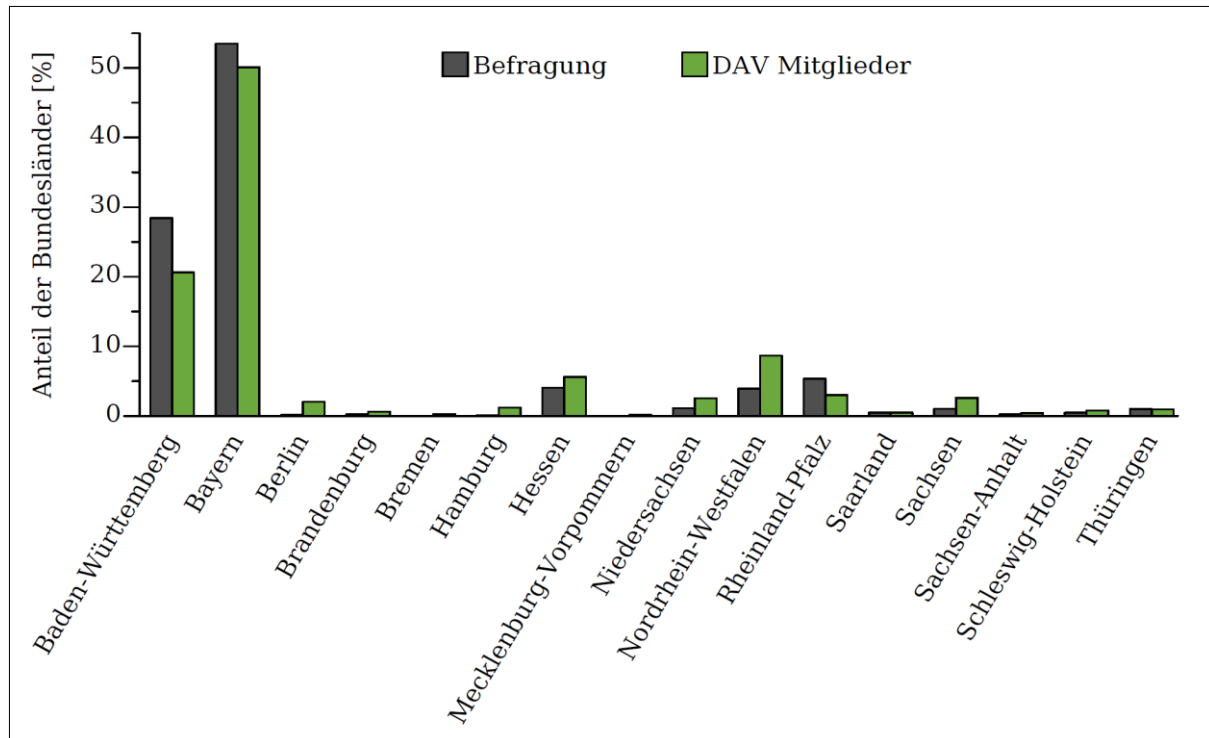


Der Anteil der männlichen Teilnehmer überwiegt die der weiblichen Teilnehmer an der Umfrage deutlich. Betrachtet man jedoch das Thema Mountainbiken, das auch außerhalb des DAV stark männlich geprägt ist (s. z.B. BIKE-Umfrage des Delius-Klasing Verlags), ist der Anteil weiblicher Sportlerinnen sogar etwas höher.



## 4.26 Herkunft und Sektionszugehörigkeit der Befragten

Über die Herkunft der Befragten lassen sich Rückschlüsse auf deren Umfeld ziehen (Mittelgebirge vs. Alpen, bundesländereigene Regelungen, vorhandene Angebote, Probleme, etc.). Auf die Darstellung der jeweiligen Sektion wird in dieser Aufschlüsselung verzichtet, kann aber bei konkreteren, räumlich stärker einzugrenzenden Fragestellungen Bezug genommen werden. Stattdessen wird ein Vergleich mit der Grundgesamtheit aller DAV-Mitglieder gezeigt, um zu zeigen, welches Bundesland, wie stark repräsentiert ist.



Es ist zu erkennen, dass die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern etwas stärker repräsentiert sind, als es die dort lebende Zahl der DAV-Mitglieder vermuten lässt. Daraus ist eine dort möglicherweise ausgeprägtere Ausübung des Mountainbikens abzuleiten, was auch aufgrund der Topografie nahe liegt.

## 5 Erkenntnisse aus der Befragung

In diesem Abschnitt werden einige Erkenntnisse aus der Umfrage zusammengefasst und Bezüge hergestellt, bzw. mögliche weiterführende Optionen aufgezeigt.

Ca. 20 % der Befragten sind außer beim DAV noch Mitglied in anderen Organisation. Neben der Ansprache über die Organisation kommt also auch eine Ansprache über andere Kanäle (z.B. Kampagnen, Social Media, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) in Frage, um MTB-affine Nutzerinnen und Nutzer zu erreichen.

Neben der Sportart Mountainbiken dominieren unter den Teilnehmenden der Umfrage auch Aktivitäten wie Bergwandern und Wandern. In der Tatsache, dass Menschen verschiedene Sportarten ausüben, liegt ein Potenzial für den Perspektivwechsel und das Verständnis für Wünsche und Bedürfnisse anderer Gruppen begründet.

Aus der Befragung geht gleichfalls hervor, dass die Mehrzahl der Befragten ein klassisches Mountainbike (MTBike) besitzt. Das Ausleihen von MTBike oder MTPedelec spielt in der Stichprobe hingegen eine geringe Rolle.

Wie viele andere Freizeitaktivitäten konzentriert sich die Ausübung des Mountainbikens zeitlich auf das Wochenende. Bei allen Überlegungen sollte diese zeitliche Komponente daher immer mitgedacht werden (beispielsweise in Bezug auf Anfahrt) (s.4.4).

Bei Betrachtung der räumlichen Nutzung fällt auf, dass sich Mountainbiken unter den Befragten zum großen Teil (50%) in den Mittelgebirgen abspielt. Diese Tatsache sollte berücksichtigt werden, wenn die Interessen der Mitglieder angemessen vertreten werden sollen. Der relativ hohe Anteil der Nutzung in urbanen Räumen, zeigt, dass MTBikes oder MTPedeles nicht immer zwangsläufig in den Bergen genutzt werden.

Da beinahe die Hälfte der Mountainbikerinnen und Mountainbiker von zuhause aus ihre Touren startet, spielen wohnortnahe Angebote eine große Rolle. Die Bedingungen dafür sollten passend sein, damit das Ausüben der Sportart, die häufig ohne Anreise auskommt weiter stattfinden kann.

Die Anreise derer, die nicht von zu Hause starten, wird vor allem mit PKWs realisiert. Ca. ein Viertel nutzt den Zug. Hier gilt es zukünftig, die ÖPNV-Anreise weiter zu stärken, damit Personen umweltfreundlich anreisen können.

Beim Blick auf die Wegepräferenz von MTPedelec und MTBike fällt auf, dass die Vorlieben sich stark ähneln. Im Grunde werden bei beiden Sportgeräten ähnliche Wege bevorzugt. Daraus lässt sich ableiten, dass beim Wegeangebot von Bedarfsseite aus keine Differenzierung notwendig ist. Bei Tourlänge und gefahrenen Höhenmeter zeichnen sich ebenfalls Ähnlichkeiten ab, wobei es keine kompletten Überschneidungen gibt.

Die Frage nach Einschränkungen von MTBike und MTPedelec zeigt, dass MTPedelec durchaus kritisch gesehen wird, da über 50% Einschränkungen zustimmen würden. Bei MTBikes sind dies nur ca. 15 %.

Bei den Fragen nach Motivation zum Ausüben des Mountainbikens und Priorisierung von Aussagen zeichnen sich sowohl bei MTPedelec als auch bei MTBike viele Gemeinsamkeiten ab. Außer bei spezifischen Fragen (z.B. Lademöglichkeit für Akku oder dem Mithalten können) sind hier Überschneidungen und Rangfolgen gut vergleichbar.

Die Antworten bei möglichen negativen Erfahrungen haben gezeigt, dass ein Teil auf soziale Konflikte entfällt. Dies unterstützt den Wunsch nach Engagement des Bundesverbandes des DAV im Bereich der Aufklärungsarbeit und Sensibilisierung, wie unter 4.23 aufgeführt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich auf Basis der Umfrage unter den Mitglieder innerhalb der Stichprobe ein differenziertes Bild bei den Vorlieben und Einstellungen zum Mountainbiken abzeichnet. Die Antworten auf die einzelnen Fragen können eine Hilfestellung sein, um ein Gespür für die Interessen von Mountainbikerinnen und Mountainbikern im DAV zu entwickeln. An dieser Stelle sei aber noch einmal erwähnt, dass die Ergebnisse der Umfrage lediglich eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Befragung darstellen und nur eine MTB-affine Stichprobe zeigen.

In der Folge würde es sich anbieten, wiederholte Befragungen durchzuführen, um auch Entwicklungen nachzeichnen zu können. Außerdem könnten dadurch weitere Details ergründet oder Folgefragen beantwortet werden.