

Der Schweizer **Darco Cazin** entwirft Bike-Konzepte für Tourismusregionen weltweit. Cazin prophezeit eine Gesellschaft, in der das Fahrrad nicht nur im Urlaub eine *tragende Rolle* spielen wird. Deutschland attestiert er kein gutes Zeugnis.



Drecksarbeit:  
Mit *Trail-Kosmetik*  
allein ist es nicht  
getan. Darco  
Cazin ist der Blick  
aufs GROSSE  
GANZE wichtig.



Wochenplanung: Im Coworking Space in Samedan laufen die Fäden von Darco Cazins Firma Allegra Tourismus zusammen.



Ein goldener Herbsttag im Oberengadin. Die Spitzen der Gletscher von Piz Bernina und Piz Palü sind weiß angezuckert. Die Sonne lässt die Lärchen an den Berghängen weiter unten in strahlendem Gelb leuchten. Ein perfekter Tag, um sich aufs E-Bike zu schwingen. Doch, wenn man herausfinden will, wohin die Reise im E-Mountainbike-Tourismus geht, ist eher strategisches Denken angesagt als Schwelgen in traumhaften Landschaften. Und so empfängt der Schweizer Darco Cazin erst einmal im Büro seiner Firma Allegra Tourismus – im Coworking Space in Samedan. Nackte Betonwände, stilvolle Teppiche in hellen Farben als Raumteiler, grazile Designer-Leuchten über den Schreibtischen, die als flexible Workstations dienen. Das Büro ist so aufgeräumt, fortschrittlich, clean und modern wie Darco Cazins Gedanken übers Biken und den Bike-Tourismus. Vor rund 20 Jahren hat der heute 43-jährige aus dem nahen Val Müstair seiner Mutter geholfen, ein verlassenes Hotel in eine Herberge für Mountainbiker zu verwandeln. Dass aus dem Nischensport mal eine weltweite Tourismusindustrie und aus dem improvisierten Familienprojekt ein international agierendes Unternehmen werden würde, hätte Darco damals selbst nie gedacht. Seine Schwerpunkte sind touristische MTB- und E-MTB-Projekte und regionale Rad-Infrastruktur – von der Beratung bis zur Umsetzung. Cazins Spezialität: Die zu Anfang oftmals spröden Ideen weiß er mit viel Leben, Phantasie und Fachwissen umzusetzen.

**EMTB: Ausverkaufte Bikeshops, mehr Urlauber denn je in fast allen Regionen der Alpen. Biken und Berge scheinen in der Corona-Krise wie ein Antidepressivum zu wirken. Das Geschäft läuft offensichtlich wie von selbst. Braucht es da noch Entwicklungsarbeit für Destinationen?**

DARCO CAZIN: Gerade jetzt ist das wichtig. Manche Gebiete wurden von der Zahl derer, die es raus in die Natur treibt, geradezu überrannt. Das Ergebnis: Staus auf den Straßen, Kämpfe um Parkplätze und Chaos auf den Wegen. Das geht auch anders. Mit entsprechender Steuerung lassen sich viele dieser Probleme verringern oder gar vermeiden. Die Entwicklungen im Corona-Jahr 2020 zeigen: Eine durchdachte touristische Infrastruktur und Wegenetze, die von Bikern wie Naturschützern und der lokalen Bevölkerung akzeptiert werden, sind heute wichtiger denn je. Die regional auftretenden Konflikte resultieren aus einer Überlastung der Infrastruktur – Probleme, die nicht mehr unter den Teppich gekehrt werden können. **Einerseits wird das E-Bike als Retter des Sommertourismus in den Alpen gefeiert. Andererseits prophezeien selbst manche Touristiker eine Lawine an Menschen und Bikes, die Wege und Pfade überlasten wird. Wie ist Deine Einschätzung?**

Einfach nur zu sagen, da kommen noch mehr Bikes, mit stärkeren Antrieben, die alles ganz schlimm machen, das ist unreflektiertes Stammtischgerede. Wenn du es klar durchdenkst, relativiert sich viel davon. Letztlich stehen ganz andere gesellschaftliche Strömungen hinter diesen aktuellen Phänomenen, die gar nichts mit der Mountainbike-Bewegung zu tun haben. **Fakt ist, die Zahl der Mountainbiker, ob mit oder ohne E-Antrieb, wächst in vielen Regionen stetig.**

Die Lawine trifft längst nicht alle. Es gibt in den Alpen eine Konzentration auf 200 bis 300 Hotspots. Gleichzeitig vereinsamen bisweilen Gebiete nur ein paar Kilometer weiter. Die Hotspots sind für viele eine sichere Nummer.

Die meisten Leute buchen ja Urlaub, um damit anderen zu gefallen, um zu sagen: „Schau’ her, ich war auch da!“ Orte, die von den Massen links liegen gelassen werden, gibt es in den Alpen viel mehr als Hotspots. Meine Heimatregion, das Val Müstair, ist ein Beispiel dafür. Die Frage ist also: Wie können wir diese Orte wieder reanimieren. Sie müssen kein zweites Sölden oder Meran werden. Mit ein paar Tausend zusätzlichen Besuchern geht’s denen wieder wunderbar. Der E-Bike-Tourismus gibt kleinen Orten mit schwachen Strukturen eine große Chance, weil er nicht so investitionsintensiv ist.

**Damit sind die Probleme an den Hotspots aber nicht gelöst.**

Blieben wir beim Bild der Lawine. Wir haben viele Instrumente, sie zu steuern. Die erste Ebene ist die Planungsebene: Wo soll was stattfinden? Der Gast lässt sich sehr gut leiten. Am besten geht er einem positiven Angebot nach. Du gehst ja dort biken, wo es gut ist. Ganz wenige ziehen auf eigene Faust los und wollen erkunden. Hier im Engadin haben wir schon vor zehn Jahren entschieden: Es gibt die Bernina-Seite und die Corviglia-Seite für Biker. Aber die Bergregion Mouttas Muragl soll bikefrei bleiben. Das gelingt sogar ohne Verbote.

Die zweite Ebene ist der Trail. Nachhaltiger Wegebau vermindert den Verschleiß der Wege. Eine Trail-Führung, die das Tempo verlangsamt, entschärft Passagen, auf denen Biker und Wanderer zusammen unterwegs sind. Auch mit entsprechender Beschilderung lässt sich einiges bewirken.

**Am Ende spielt immer auch das soziale Verhalten eine Rolle.**

Fairtrail-Kampagnen animieren zu gegenseitigem Respekt unter allen Wegenutzern. Unser Verhalten auf den Trails hat mit Anspruchskultur zu tun. Es kann mal sein, dass man den anderen übersieht, aber auch solche Situationen lassen sich entschärfen, wenn man aufeinander zugeht.

**Viele Diskussionen drehen sich darum, dass die E-Bike-Lawine Wege im Hochgebirge erreichen wird, die bisher nicht von Fahrradfahrern genutzt wurden. Ist das realistisch?**

Wenn hundert Leute ein neues E-Bike haben, heißt das doch lange nicht, dass alle damit auf die Bergspitzen wollen. Das wird vorkommen, aber nicht signifikant. Nicht so signifikant, wie die Zahl der Wanderer, die sich mit Flipflops oder Sneakers und T-Shirts ins Hochgebirge begeben. Denn wenn’s steil und technisch wird, musst du als E-Biker sehr bergtauglich sein. So fit sind die wenigsten.



Weite Teile der Alpen sind KULTURLANDSCHAFT. Ob wir hier noch *100 Kilometer Trail* bauen, spielt im Gesamtkontext keine Rolle.

#### Ist das E-MTB also eher eine Gefahr oder eine Chance?

Wir in den Bergen können nicht entscheiden, ob E-MTB ja oder nein. Dahinter stecken größere Entwicklungen in unserer Gesellschaft: die Neo-Ökologie mit einem neuen Umweltbewusstsein und neuer Sehnsucht nach Natur. Die Urbanisierung mit gleichzeitigem Verlangen nach natürlichen Freiräumen. Ein sich global änderndes Mobilitätsverhalten und der Fahrrad-Boom. Ein Revival des Langsamverkehrs mit Fahrradfahren und Wandern. Mittendrin wächst die Elektro-Mobilität. Das E-Bike ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Es zählt zu den großen Strömungen. Das passiert unabhängig davon, ob einzelne Destinationen oder Alpenbewohner das gut finden oder nicht. Wir können entscheiden, wie wir mit diesem Druck umgehen. Wie viel von diesem Druck schließlich in die Alpen gelangt, können wir nur marginal beeinflussen.

*Gegen Mittag schwingt sich Darco auf sein E-Bike, es geht nach Hause, ins sechs Kilometer entfernte Pontresina. Vor sechs Jahren ist er aus Zürich, wohin es ihn zu Studium und Arbeit verschlagen hatte, in ein 400 Jahre altes Haus mit dicken Steinmauern und massivem Holztür gezogen. Die Entscheidung, mit der Familie zurück in die Berge zu gehen, sei nicht eine gegen die Stadt gewesen, sondern eine für die Berge. Er bereue seit dem Umzug keinen Tag, meint Darco. „Wir wollten mehr raus, wollten mehr Platz, wollten mehr Langsamkeit in unser Leben bringen. Das ist uns gelungen.“*

*Seine Frau Nora und seine drei Kinder sitzen schon beim Essen. Danach schnappt sich Darco den Bike-Rucksack, kurbelt zu einer Alpwiese oberhalb von Pontresina und lässt sich im Gras nieder. Per Handy führt er ein paar Telefonate mit Kollegen und Kunden. „Allegra ist ortsunabhängig“, grinst er danach. „Arbeiten kann ich auch hier oben.“*

#### Was schätzt Du daran?

Die Herausforderungen des Alltags und der Arbeit relativieren sich. Normalerweise gehe ich abends hier herauf. Ich sehe mein Haus, mein Dorf von oben. Und ich sehe, wie klein und unbedeutend alles ist, angesichts der

Großartigkeit drumherum. Angesichts der Berge, der Gletscher, die sich einen Dreck darum scheren, was da unten passiert. Das Gletschereis mag in 50 Jahren geschmolzen sein. Dem Berg ist das völlig egal. Diese Perspektive gibt mir Gelassenheit.

**Muss der Bergmensch Darco mit dieser Einstellung schmunzeln, wenn er die Auseinandersetzungen zwischen Bikern, Wanderern, Naturschützern, Jägern und Grundbesitzern verfolgt?**

Ja, muss er. Weil wir oft die kleinen, plakativen Dinge in den Vordergrund rücken. Momentan ist es der E-Mountainbiker, der den Krieg in den Bergen auslöst. Die eigentlichen Themen, die unsere Umwelt bedrohen, sprechen wir weniger engagiert an.

**Die Natur verändert sich nicht zuletzt auch durch den Tourismus. Wie erlebst Du dieses Spannungsfeld zwischen Natur erhalten und Natur erschließen persönlich?**

Ich fühle mich stark in einem Spannungsfeld, aber in ganz anderer Hinsicht, als man es vermuten würde. Die Eingriffe durch Trails sind verschwindend. Die Alpen sind in weiten Teilen eine Kulturlandschaft. Eingriffe in die Natur gibt es ohnehin, egal, ob in der Landwirtschaft oder im Tourismus. Sonst würde hier keiner leben. Ob wir hier noch 100 Kilometer Trails bauen oder nicht, spielt im Gesamtkontext keine Rolle. Es gibt einen Kontext über den Tourismus hinaus: was wir zum Beispiel mit der Landwirtschaft in den Alpen anstellen: monokulturelle Forstwirtschaft, viel zu schwere Kühe, die nicht ins Gebirge gehören, ganze Bergflanken ruinieren und ins Quellwasser kacken. Was den Tourismus betrifft, machen mich eher der Verkehr und die Autostaus nachdenklich. Natürlich tragen wir auch dazu bei, wenn wir den Leuten Appetit machen, mit dem E-Bike in die Alpen zu kommen. Denn der Großteil der Biker kommt immer noch mit dem Auto.

*Weiter geht's – mit dem E-Bike ins Suvretta-Tal zwischen St. Moritz und Silvaplana. Nur wenige Biker sind jetzt am Ende der Saison unterwegs. Ideale Bedingungen für die Trail-Baustelle auf über 2000 Metern Höhe. Mit Mini-Bagger, Hacke, Schaufel und Rüttelplatte legt eines der Allegra-Trail-Bau-Teams*

# TRAIL POWER



## DAS NEUE TRANCE X E+

Das neue Trance X E+ gibt dir die Freiheit, deine Trails genau so zu fahren, wie du es gerne möchtest. Wenn du es entspannt angehen lassen willst, wählst du einfach den Power Mode. Oder du stellst den Motor weniger bissig ein, wenn du mehr aus deinem Training herausholen möchtest. Mit 140 mm Federweg am Hinterbau, einer 150-mm-Federgabel und der modernen Geometrie, die speziell auf die 29-Zoll-Laufräder abgestimmt ist, erwartet dich eine ganz neue Art und Weise, deine Singletails zu erleben.

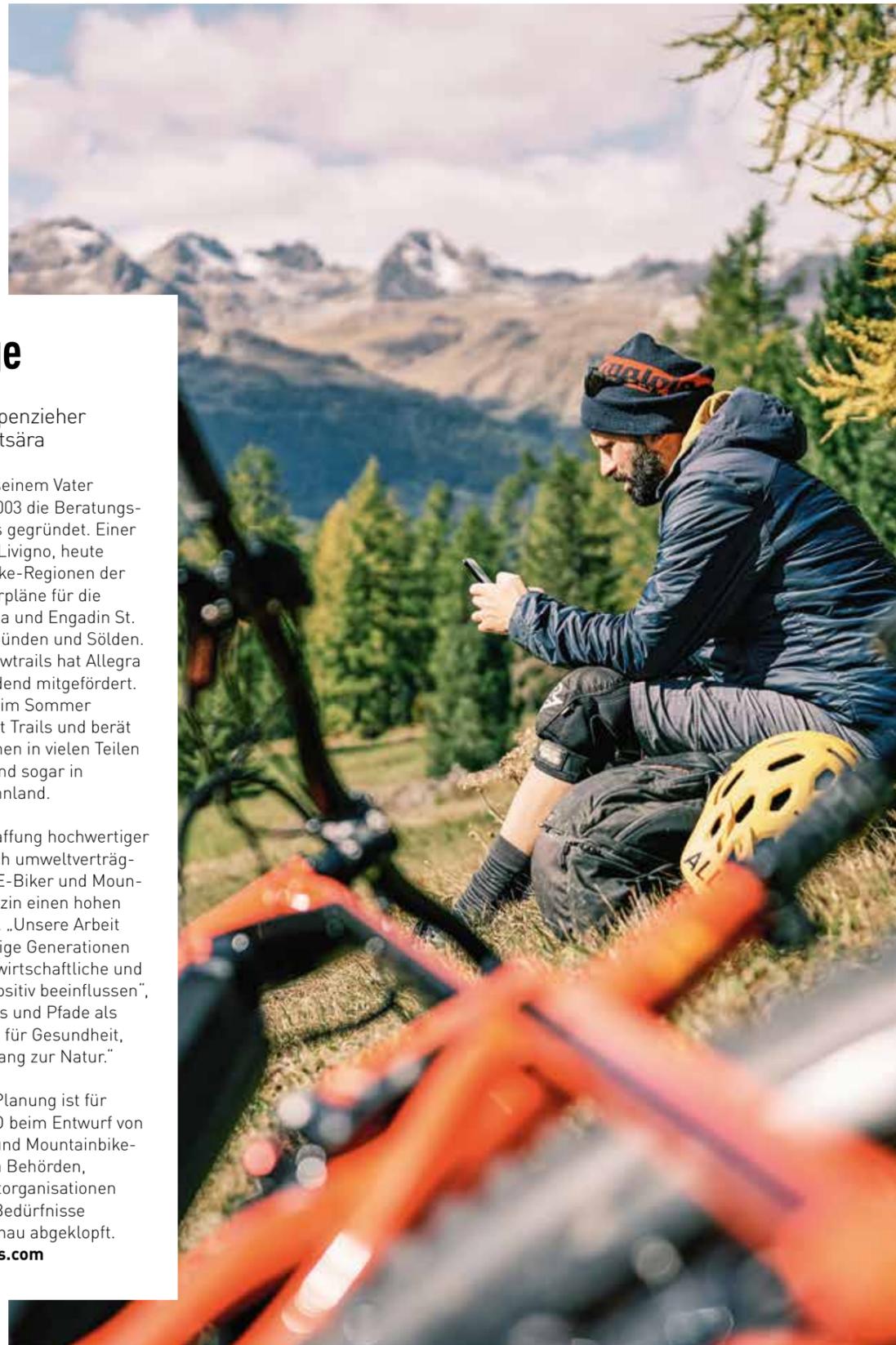
## Der Stratege

Darco Cazin (43) – netzwerkender Strippenzieher einer neuen Mobilitätsära

**BIKE-TOURISMUS** Mit seinem Vater Fadri hat Darco Cazin 2003 die Beratungsfirma Allegra Tourismus gegründet. Einer der ersten Kunden war Livigno, heute eine der beliebtesten Bike-Regionen der Alpen. Es folgten Masterpläne für die Bike-Regionen Alta Rezia und Engadin St. Moritz, später für Graubünden und Sölden. Die Entwicklung von Flowtrails hat Allegra von Anfang an entscheidend mitgefördert. Mittlerweile hat Allegra im Sommer über 50 Mitarbeiter, baut Trails und berät Regionen und Institutionen in vielen Teilen Österreichs, Südtirols und sogar in Dubai, Japan oder in Finnland.

**PHILOSOPH** In der Schaffung hochwertiger und sozial wie ökologisch umweltverträglicher Infrastruktur für E-Biker und Mountainbiker sieht Darco Cazin einen hohen gesellschaftlichen Wert. „Unsere Arbeit soll das Leben für künftige Generationen in Randregionen durch wirtschaftliche und touristische Stärkung positiv beeinflussen“, sagt er. „Wir sehen Trails und Pfade als grundlegendes Element für Gesundheit, Lebensqualität und Zugang zur Natur.“

**PLANER** Strukturierte Planung ist für Darco Cazin das A und O beim Entwurf von Konzepten für E-Bike- und Mountainbike-Regionen. Dabei werden Behörden, Tourismus- und Umweltorganisationen einbezogen und lokale Bedürfnisse und Befindlichkeiten genau abgeklöpft. [www.allegra-tourismus.com](http://www.allegra-tourismus.com)



gerade einen neuen Uphilltrail an. Die Aussicht in der klaren Herbstluft ist gigantisch. Den Winter über wird sich der Boden des Panorama-Trails setzen können, ehe im Frühsommer die ersten Biker den Pfad nutzen werden. Darco verbindet die Inspektion der Baustelle mit einer kleinen Trainingskurbelei.

### Was braucht man, um eine gute E-Bike-Destination zu werden?

Da gibt es kein Standardrezept. Es gibt immer noch Regionen, die denken, wir stellen ein paar Ladestationen und ein paar Wegweiser auf, und schon sind wir eine E-Mountainbike-Region. Doch es braucht eine Strategie, ein Geschäftsmodell. Letzteres hängt ab vom Einzugsgebiet, der Zielgruppe, vom Markt, von den Bedürfnissen der E-Mountainbiker.

### Also eine sehr analytische Angelegenheit.

Ja, dabei ist die Entscheidungsfindung in den Tourismusregionen hoch emotional. Am Ende wird oft nach Schlagzeilen entschieden. Uns ist eine überlegte, nachhaltige Entwicklung wichtig. Viele verfahren nach dem Motto: „Ich bau’ mir eine Strecke, und zwar möglichst günstig.“ Das geht immer in die Hose. Es fehlt das Bewusstsein, dass die großen Kosten eines Trails nicht die Anfangsinvestitionen sind, sondern der Unterhalt. Sorgfältige Planung und fachkundige Ausführung entscheiden darüber, ob die jährlichen Unterhaltskosten bei 3–4 Prozent der Anfangsinvestition liegen oder bei 25 Prozent. Ob du am Anfang 10 oder 20 Prozent mehr investierst, spielt beim professionellen Trail-Bau nach zwei Jahren keine Rolle mehr.

### Welche Rolle spielen Singletrails?

Eine sehr wichtige. Wer sich in den Bergen aufs E-Bike schwingt, will abschalten. Das funktioniert am besten in einem Flow-Zustand. Der Trail ist ein extrem effizienter externer Stimulator, um Leute in den Flow zu versetzen. Gleichzeitig können wir durch Wege mit Kurven und Hindernissen das Tempo auf Trails deutlich besser regulieren als auf breiten Forststraßen, wo Biker extrem schnell unterwegs sind.

### Was können einzelne Destinationen und Länder bei der Entwicklung der Bike- und E-Bike-Infrastruktur voneinander lernen?

Von der Schweiz kann man sicher lernen, wie effizient Behörden organisiert sind und funktionieren. Von Österreich können die anderen Länder lernen, was man bewegen kann, wenn Bike-Projekte politisch einen höheren Stellenwert bekommen. In Österreich ist Tourismus auch in der nationalen Politik wichtig. In Deutschland ist man immer noch erstaunlich konzeptlos. Auch, was das Angebot rund um die Städte betrifft. Da sind Schweiz, Österreich und Südtirol viel weiter.

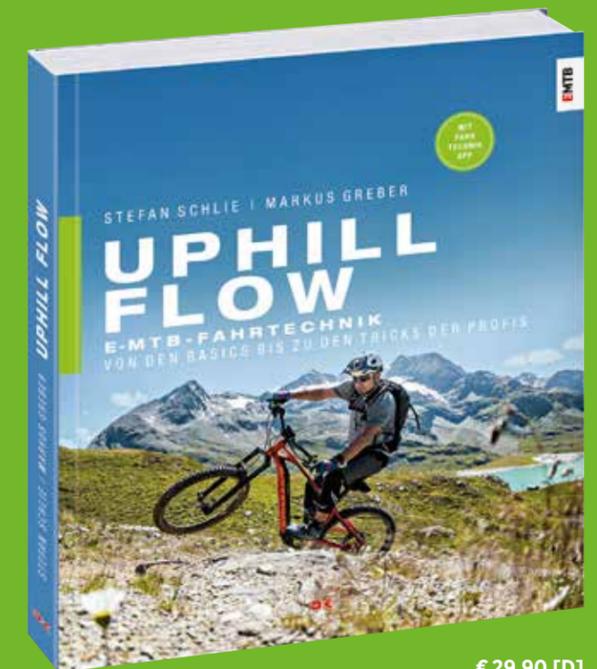
### Flowtrails waren in den vergangenen Jahren ein klarer Trend. Was kommt danach?

Mittlerweile wird viel größer gedacht. Es geht längst nicht mehr nur um einzelne Trails. Nehmen wir das Beispiel Ötztal. Die fahren eine Fahrradstrategie, die weit übers Mountainbiken hinausgeht. Sie beinhaltet andere Radsportarten, aber auch die Mobilität auf dem Fahrrad für die einheimische Bevölkerung und für die Gäste, um das Verkehrsaufkommen auf den Straßen zu reduzieren. Soll der Gast sein Auto nicht lieber am Anfang des Urlaubs parken und den Rest mit dem Fahrrad unterwegs sein?

### Die Strategien und Ideen für den E-Bike-Tourismus scheinen noch lange nicht ausgereizt. Wo stehen wir heute?

Ich weiß nicht, ob wir bei 25 oder 40 Prozent sind, aber wir haben die Mitte noch nicht erreicht.

# ENERGIE SCHUB



€ 29,90 [D]  
ISBN 978-3-667-11565-2

Scheinbar schwerelos Felsstufen überwinden, Serpentinaufstiege bewältigen: vor allem bergauf wird schnell klar, für wie viel mehr Spaß ein EMTB sorgen kann. Wer die Möglichkeiten der Technik ausschöpfen möchte, sollte sein E-Bike im Gelände sicher beherrschen – mit den Tipps von Stefan Schlie, mehrfacher deutscher Meister und Vize-Weltmeister in verschiedenen Trial-Kategorien, ist das kein Problem!

- Erste Schritte: Grundposition, Balanceübungen, Bremsen und Unterstützungsstufen korrekt wählen
- Grundlagen der Fahrtechnik: Kurventechnik und Pedalmanagement, konstanter Körperschwerpunkt, körpereigener Federweg
- Downhill und Uphill Moves für Experten
- Bike Optimierung: Hardware (Schaltung, Bremsen und Sattelstütze) und Software
- Tourenplanung, Uphillskala und Tipps zur Reichweitenoptimierung

