

Motorradzeit: Zwischen Faszination und Lebensgefahr – das Restrisiko ist beim Reisen auf zwei Rädern immer dabei

Nur wenige schätzen das Tempo richtig ein

Rutesheim Manfred Reich will seinen Motorrad-Fahrschülern vor allem eins vermitteln: Verantwortung. Von Meike Reuter

Sie sind die Cowboys der Landstraßen. Die Freiheit auf zwei Rädern ist ihre Passion, Beschleunigung ihr Adrenalin. Und oft genug endet eine Landpartie mit dem Motorrad mit schweren Verletzungen oder gar tödlich. Warum ist das so? Kann man verhindern, dass Motorradfahrer ihre Grenzen überschreiten und ihr Leben und das anderer aufs Spiel setzen?

Allein am vergangenen Wochenende hat es drei verletzte Motorradfahrer gegeben – bei einem schweren Unfall zwischen Merklingen und Simmozheim scheiterte ein 51-jähriger Biker an einer Vollbremsung und landete im Graben. An der Leonberger Südrandstraße hat ein 20-jähriger die Beschleunigung seiner Maschine unterschätzt und bei einem unfreiwilligen „Wheeler“ mit aufbaumendem Vorderrad sich und seine 17-jährige Sozia auf die Straße gesetzt.

„Ich habe Kinder. Ich weiß, wofür ich heimkommen will.“

Motorrad-Fahrschüler
Thomas Sobotta

Einer der jeden Tag künftige Motorradfahrer trainiert, ist Manfred Reich. Seit 35 Jahren ist er Fahrlehrer in Rutesheim und seine

Erzählungen rund um seine Motorradschüler, spektakuläre Unfälle und Kuriositäten könnten ein ganzes Buch füllen.

Wer zu ihm kommt, um seinen Motorradführerschein zu machen, wird erst einmal mit der Gefahr konfrontiert. „Ich schreie ab ohne Ende, das muss man auch“, erklärt Reich und nickt seinen drei Kandidaten zu, die auf ihre praktische Fahrstunde warten. Einer verdreht leicht die Augen, als der Lehrer nicht hinguckt. Er hört aber doch zu, als Manfred Reich von dem Tag erzählt, als ein ehemaliger Schüler mit amputiertem Bein vor ihm stand oder als eine Amsel das Visier einer Schülerin bei fünfzig Stundenkilometern glatt entzwei schlug, kurz nachdem er sie angewiesen hatte, es zu schließen.

Eine Mappe mit Berichten über Unfälle, mit Statistiken und Verhaltensregeln liegt vor ihm auf dem Tisch. „Das größte Pro-



„Jetzt bremsen!“ – Per Walkie-Talkie gibt Manfred Reich seinem Fahrschüler Anweisungen.

Foto: factum/Granville

blem ist, sich die Geschwindigkeiten vorzustellen. Wenn ich denen erkläre, dass bei einem Aufprall bei 40 Stundenkilometern acht von zehn Menschen tot sind, ernte ich ein müdes Lächeln“, sagt er.

Motorradfahrer haben keine Knautschzone. Sie sind schneller und weniger als alle anderen Verkehrsteilnehmer, aber um ein Vielfaches verletzbarer. Allerdings scheint das den wenigsten klar zu sein. „Hier kam schon ein Typ mit Nadelstreifenanzug und Lackschuhen rein und wollte sich so aufs Motorrad setzen“, sagt Reich. Sicherheitshalber fügt er hinzu: „Weniger als die Hälfte ist richtig ausgerüstet.“ Ein Problem dabei ist, dass in Deutschland nur die Helmpflicht vorgeschrieben ist. Mit welcher Montur die Biker nachher auf dem

Feuerstuhl sitzen, ist ihnen überlassen. Jeans, T-Shirts, Sandalen sind manchmal sogar am Glemseck zu sehen.

Thomas Sobotta fährt als erster vor dem Fahrschulauto her. Die Warnweste leuchtet neongelb. Er ist 29 Jahre alt. Der Motorradführerschein ist sein lang gehegter Traum. „Es macht Spaß. Ich genieße die Freiheit und den Wind, der mir um die Ohren saust“, erklärt er lächelnd. „Vorher war ich noch nicht reif fürs Motorrad, aber ich habe zwei Kinder und weiß, wofür ich wieder nach Hause kommen will.“

Er fährt vorsichtig, bedächtig, vielleicht ein zu weit in der Mitte. „Harmlos“, kommentiert Manfred Reich. „Der wird später nicht gefährlich. Die Erfahrenen, die sind gefährlich.“ Es sind solche, die schon mit 16 auf Mokicks, 125ern und einer Fünfziger über Feld und Wiesen gerast sind. Die ihre Maschinen beherrschen und sich mit Spaß in die Kurven legen und Gas geben. Reichs nachdenklicher Blick streift den 17-jährigen Florian Hackh und den 20-jährigen Marcel Renschler im Fond des Fahrschulwagens – sie sind als nächste dran.

In der Regel werden Manfred Reichs Motorradfahrerschüler immer älter, denn im Vergleich zu früher, als der Führerschein nur ein Anhängsel an den Pkw-Führerschein war, ist er heute ein kostspieliges

Vergnügen. Mindestens 1000 bis 1400 Euro kostet der „Lappen“, Theorie- und Praxisprüfung inklusive. Zwölf Sonderfahrten sind Pflicht, die restliche Stundenzahl entscheidet der Fahrlehrer gemeinsam mit dem Schüler. Das Problem sei, dass die wenigsten Motorradfahrer selbst Schuld seien, sagt Reich. Vor allem das mangelhafte vorausschauende Fahren auf beiden Seiten macht Reich als eine der häufigsten Ursachen für Motorradunfälle aus. Und natürlich Geschwindigkeit. „Ein Restrisiko bleibt für den Motorradfahrer immer, egal wie vorsichtig er fährt“, weiß Reich.

Auf dem Flugplatz Malmshausen darf Marcel Renschler zum ersten Mal aufs Motorrad steigen. Die erste Übung ist das Gefahrenbremsen. Sechs von acht Pflichtübungen kommen später in der praktischen Prüfung dran. „Gas, Kupplung, Bremse: das muss ein Vorgang sein“, erklärt der Fahrlehrer. Marcel saust mit 50 Stundenkilometern los, über Walkie-Talkie mit Manfred Reich verbunden. „Jetzt bremsen!“, kommt die knappe Anweisung. Das Gerät kommt stotternd zehn Meter weiter zum Stehen. Abgewürgt. Marcells Rollererfahrung hat ihm nicht viel genutzt. Trotzdem strahlt er übers ganze Gesicht. „Siehst du, wie lange du gebraucht hast, um zu stehen? Der Bremsweg ist viel zu lang.“

Persönlich gesehen

Problemzone Kopf und Bauch

Biker Die Freiheit auf der Straße endet mit der Rücksichtnahme auf andere – ansonsten an der Leitplanke. Das sollten Autofahrer wissen. Von Michael Schmidt

Was ist eigentlich das Problem zwischen Auto- und Motorradbesitzern? Was ist das immerwährende Missverständnis zwischen den Fahrern mit Lenkrad oder Lenkstange? Das sind die Fragen, über die auch am Glemseck mitunter nächtelang diskutiert wird.

Bei einer Umfrage der Dekra unter Fahrern mit zwei und vier Rädern sollen 40 Prozent der Teilnehmer behauptet haben, im jeweils anderen Verkehrspartner einen „Gegner“ zu sehen. Das ist insofern schlimm, weil eigentlich 99 Prozent der Besitzer eines Motorrades auch einen Autoführerschein ihr eigen nennen und folglich beide Seiten sehen sollten. Das muss man als Motorradfahrer ohnehin ständig tun, wenn man auf dem Bock sitzt: Mein genialer Fahrlehrer beschwor in den wilden 80er Jahren seine Handvoll Motorrad-Fahrschüler (der Stufenführerschein war gerade frisch eingeführt), dass wir als Motorradpiloten viel besser fahren müssten als die Masse an Auto-Fahrschülern. Dass wir stets die Fehler der anderen (Autos) mit ins Kalkül ziehen sollten. Sich als Motorradfahrer auf „links vor rechts“ verlassen? „Niemand, lieber zweimal gucken“, rief er durchs Funkgerät in die Helmkopfhörer. Es blieb bis heute, 23 unfallfreie Motorrad-Jahre lang, tief im Gedächtnis hängen. Ja, unfallfrei Moped fahren, das geht. Auch wenn in besagter Dekra-Umfrage selbst die Hälfte der Biker von sich selbst behaupten, dass sie viel zu gefährlich unterwegs seien.

Was braucht es also auf dem Sattel? Ein waches, nüchternes Hirn. Das wiederum stets frisch zu halten, ist schwierig: Im Gegensatz zum vollklimatisierten, airbag-gesicherten und elektronisch spurstabil geführten Automobil, ist man seit nun etlichen Suzuki's fährt der Autor dieses Beitrags nun gemächlich italienisch.



Nach etlichen Suzuki's fährt der Autor dieses Beitrags nun gemächlich italienisch.

Daimlers Motor-Reitwagen einer wahren Sinnesflut ausgesetzt, aus Kälte, Sonnenhitze, Gerüchen, Zentrifugal- und Zentripetalkräften.

Das macht das Motorradfahren ja auch so einzigartig faszinierend. Wer niemals selbst an einem Gasgriff gedreht hat, wird es nicht verstehen. Leider ist es mit steigender PS-Zahl immer schwieriger, die Sinnesindrücke so zu ordnen. Die Folge ist, dass das Bauchgefühl und nicht der nüchterne Verstand die Hand am Gasgriff steuert.

Da ist die bezeichnende Szene beim seligen Glemseck-Original und Motorradhändler Werner Hiller: Ein Bankangestellter kam in voller Berufsmontur nach Feierabend zur Probefahrt eines starken Vierzylinder-Japaners. Gefühlte zweieinhalb Minuten brauchte er auspuffkreisend vom Stuttgarter Westen zur Gerlinger Schillerhöhe und wieder zurück. Er stieg vom knisternden Bike, zupfte seine Krawatte und Bügelfalte zurecht und sagte nur trocken: „Ja, die könnte mir gefallen.“ Der Bauch war wieder aus-, der Kopf eingeschaltet.

Wer Motorrad fährt, kann nicht vernünftig sein. Diese Fortbewegung ist mittlerweile sakrisch teuer geworden, und sie ist nördlich der Alpen wettermäßig eher selten ein Genuss. Und wenn's doch mal warm ist, braucht man dennoch dicke Schutzkleidung. Entscheidend ist aber: Ein Motorradfahrer muss in weit stärkerer Maße nicht nur für seine eigenen Fahrfehler büßen, sondern auch für die der anderen.

Vernünftig zu fahren, ist heute schwieriger denn je: Die Hersteller werfen mit Dumping-Finanzierungen Maschinen auf den Markt, die das Leistungsgewicht eines Formel-1-Renners haben und eigentlich auf die Rennstrecke gehören. Sensationell die Erkenntnis des Renn-Trainers Armin Steinhilber, der sich als Stuntman mehrfach „offiziell“ am Glemseck zeigte: „Wenn die Jungs mit mir in Hockenheim waren, fahren sie danach wieder vorsichtiger heim, als sie gekommen sind. Weil sie über ihre eigenen Grenzen erschrocken sind.“

MOTORRADUNFÄLLE IM KREIS UND IM LAND

Landkreis In den ersten sechs Monaten dieses Jahres hat es im Kreis Böblingen – ohne die aktuellen Fälle – 69 Motorradunfälle gegeben, wobei in 27 Fällen Biker die Verursacher waren. Im gleichen Zeitraum 2009 gab es 97 Unfälle, 38 von Motorradfahrern verursacht. Dieses Jahr sind 52 Bi-

ker verletzt worden (2010: 67). Sowohl vergangenes als auch dieses Jahr ist in den ersten sechs Monaten ein Motorradfahrer gestorben – beide hatten den Unfall auch verursacht. Von den neun Schwerverletzten in diesem Jahr waren sechs am Unfall schuld (2009: 17 Schwerverletzte, da-

von sieben Verursacher). 2009 zählte die Polizei insgesamt 212 Motorradunfälle mit 147 Verletzten und zwei Toten.

Land Allein im Juli hat die Polizei landesweit 18 tödlich verletzte Motorradfahrer gezählt, 15 davon ereigneten sich am Wochenende. *maz*

Die Mischung aus Spektakel und PS kommt gut an

Leonberg Beim Glemseck 101 treffen sich Anfang September die Biker auf der historischen Rennpiste in Scharen. Von Arnold Einholz

In nur fünf Jahren hat sich das Motorrad-Spektakel Glemseck 101 mit 20 000 bis 30 000 Besuchern zu einem der größten Publikumsmagneten für auswärtige Gäste in Leonberg entwickelt. Lediglich der Pferdemarkt lockt mit rund 50 000 Gästen mehr Publikum in die Stadt. Dort, wo in den 60er Jahren Formel-1-Wagen und Grand-Prix-Rennmaschinen ihre Runden drehten, wird von Freitag, 3., bis Sonntag, 5. September, erneut ein marken- und typübergreifendes Motorradtreffen geboten. Die Besucher erleben bei freiem Eintritt eine eindrucksvolle Vielfalt rund um sechs Jahrzehnte Motorradfahren, Typen und Szene. Nicht von ungefähr ist das Motto „Let's rock'n roar!“.

Das Glemseck 101 genießt in der Szene Kultstatus. Die Mischung aus Musik, Show und PS kommt beim Publikum an. Dabei war alles im Jahr 2005 eigentlich als verspätete Party für den 100. Geburtstag des Gasthofes Glemseck gestartet, ein seit Jahrzehnten beliebter Bikertreff. Am Originalschauplatz der ehemaligen Solituderennstrecke werden nun erneut renommierte Marken, eine professionelle Bühne, Bands, Shows, Präsentationen, DJs und Ehren-

gäste für die richtige Atmosphäre sorgen. Dazu kommt eine Händlermeile, die alles rund ums Zweirad bietet und zum Flanieren und Einkaufen einlädt.

Mit dabei ist wieder die „Behördenmeile“. Über die Zulassungsstelle Böblingen besteht die Möglichkeit online sofort eine elektronischen Versicherungsbestätigung zu bekommen. Danach gibt es bei der Leonberger Werkstatt für Behinderte das passende Wunschzeichen. Zudem checkt der TÜV auf Wunsch das Fahrzeug nochmals durch und die Verkehrspolizei wünscht eine gute Fahrt. Am Stand der Verkehrspolizei werden sich dieses Jahr die Beratungsgespräche um Geschwindigkeitsübertretungen, Unfallhäufigkeit und Unfallschwerpunkte in der Region, technische Manipulationen sowie Umbauten an Zweirädern drehen. Die Gesprächspartner sind Polizeibeamte, die im Beruf und auch in ihrer Freizeit auf zwei Rädern unterwegs sind.

Mit dabei sind auch zahlreiche Motorradclubs wie

etwa der „Country Riders Biker Club“ aus Leonberg, der sein zehnjähriges Bestehen feiert. In diesem Jahr sammeln die Mitglieder Spenden für die DRF-Luftrettung, speziell für „Christoph 41“, den in Leonberg stationierten Rettungshubschrauber.

Das Areal des Glemseck 101 ist für alle Besucher mit dem Motorrad frei zu erreichen. Trotzdem wird die Einfahrt Mahdental immer wieder gesperrt sein – etwa während des Café-Racer-Sprintrennens am Samstagnachmittag. Die Sicherheit-

heit der Teilnehmer am Sprintrennen haben Vorrang. Das Sicherheitspersonal habe zu diesen Zeiten eindeutige Anweisungen an dieser Stelle niemanden durchzulassen, heißt es von Seiten der Veranstalter.

Während der dreitägigen Veranstaltung sind das Mahdental von Stuttgart kommend von der Abzweigung Krummbachtal an sowie die Landstraße vom Frauenkreuz hinab ans Glemseck an für den Autoverkehr vollständig gesperrt. Motorradfahrer und Lieferanten dürfen die Strecken befahren, um direkt zur Veranstaltung zu kommen. Besucher, die mit dem Auto anreisen, wird die Möglichkeit eingeräumt über die beiden gesperrten Straße zu den ausgewiesenen Parkplätzen zu gelangen.

Glemseck 101 Informationen zur Veranstaltung, zu Übernachtungsmöglichkeiten und zum Rahmenprogramm unter www.glemseck101.de



Beim „Glemseck 101“ geht es nicht um Geschwindigkeit, sondern um das Gefühl, einer Gemeinschaft anzugehören. Foto: Archiv