

E-MOTORRAD: AUFREGEND LEISE DURCH DEN SCHWARZWALD

Eine Reportage von Tom Jost

BEIM ERSTEN «ELECTRIC RIDE SCHÖNAU» DURCH DIE SCHWARZWALD-REGION ZEIGTEN ELEKTROMOTORRAD-ENTHUSIASTEN, WIE BEGEIS-TERND E-MOBILITÄT SEIN KANN.

In der zweiten Septemberhälfte lagen die Tagestemperaturen beständig bei 20 Grad und teilweise deutlich darüber, hatten Hoffnung gemacht auf einen sonnenhellen und warmen Tag für den geplanten «Ausritt» am letzten September-samstag. Doch dann drehten sich die Wetterverhältnisse gründlich: Tief hängen-de Regenwolken nebelten die Höhenzüge des südlichen Schwarzwaldes ein, es prasselte ohne Unterbrechung. Die Fahrer der Linienbusse durch das Wiesental hatten bei vier Grad die Schneeketten griffbereit. Würde der erste «Electric Ride Schönau» in letzter Minute abgesagt werden müssen? Martin Wiedemann, Or-ganisateur der Veranstaltung, antwortete mit einem glasklaren Nein. «Die Elektro-Biker haben ansehnliche Strecken zurückgelegt, um mit dabei zu sein. Die wol-len einfach fahren! Und schmunzelnd: «Wenigstens ist es nicht zu heiß.»

Zum besseren Verständnis: Während die Elektromobilität bei Pkw und Kleinfahr-zeugen allmählich an Bedeutung und Zulassungszahlen zulegt, stellen Motorrä-der, die mit Ampere statt Oktan bewegt werden, noch eine ziemliche Nische dar. Man könnte auch sagen: Ihre Liebhaber sind Pioniere, zu denen selbst das sich allwissend gebende Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg keine gesonderte Erfas-sung und erst recht keine Statistik anbieten kann. Christian Jog vom E-Mobilis-tenverein «Electrify-BW», der mit Martin Wiedemann und einigen weiteren Unter-stützern die Schönauer Rundfahrt am letzten Septemberwochenende organisier-te, schätzt die Zahl der «elektrischen» Motorradfahrerinnen und -fahrer in Deutschland auf 100, «höchstens 200».

Sie sehen sich da und dort zum Stammtisch, zum Beispiel im Stuttgarter Raum. Oder beim «Electric Night Ride», einer Idee der belgischen Grafikerin Trui Ha-noulle, die sie 2016 erstmals in Antwerpen umsetzte: nachts im größeren Pulk im Wortsinn durch die City zu «stromern», keinen Lärm zu veranstalten, keine Schlafenden zu verschrecken – dafür aber die Gemeinschaft zu pflegen. In den Jahren danach traf man sich zum E-Biker-Highlight in Luzern, Paris ... und cruis-te schließlich auch rund um Stuttgart, woran Christian Jog nicht ganz unbeteiligt war. Start um 4:30 Uhr – «und keiner hat die Tiere aufgeweckt».

2020 sollte der Electric Night Ride – von Trui Hanouille und zwei weiteren E-Bikerinnen organisiert – in Luxemburg über den Asphalt gehen. Doch dann kam Corona, begleitet von diversen nationalen Lockdowns, «Mission impossible». Die Absage bereite jedoch den Boden für eine neue Idee: Können wir nicht diese Rundfahrt zu einem späteren Zeitpunkt im Schwarzwald als süddeutschem Biker-Paradies umsetzen, wenn auch in einem kleineren Umfang? Und zwar aus verschiedenen, sich durchaus ergänzenden Motiven? Christian Jog und Martin Wiedemann machten sich an die Arbeit.

Wiedemann, inzwischen so etwas wie ein «Event-Manager», ist noch nicht allzu lange bei den Elektrizitätswerken Schönau offiziell im Geschirr. Den wesentlichen Teil seines Berufslebens widmete der studierte Sozialpädagoge der Freiburger «Fabrik für Handwerk, Kultur und Ökologie», einem der größten und beständigsten soziokulturellen Zentren in Baden-Württemberg. Hier war er seit 2002 ein gleichermaßen umtriebiger wie moderierender Geschäftsführer, bis allmählich ein Generationswechsel anstand. Der inzwischen 63-jährige Allround-Aktivist hatte aber auch schon diverse Kulturveranstaltungen für die EWS in Schönau organisiert. Und so kam am Ende eines zum anderen. Dass die «Fabrik» nicht nur mehrere Solaranlagen auf ihren Dächern errichtete, sondern 2010 auch Freiburgs erste kostenlose Ladestelle für Ökostrom, rundet das Bild ab: Es passte einfach vieles zusammen.

Freitagabend-Treff vor dem Electric Ride, im Gasthaus «Ochsen» in Schönau: Immer wieder wird die Tafel erweitert, weil immer wieder die Tür aufgeht und ein Mensch eintritt, den die E-Biker als einen der ihren erkennen. Zuweilen auch im Doppelpack wie bei Michaela und Dirk Wiskirchen, die im NRW-Rheinland üblicherweise ein «Twike» fahren, was manchen als elektrisches Mittelding zwischen Trike-Motorrad und Kabinenroller geläufig ist. Dieses Mal sind sie mit dem «Zero»-Zweirad hergekommen und haben dabei deutlich über 450 Kilometer zurückgelegt. Etwas kürzer war der Weg für Uwe Reimann aus Leonberg bei Stuttgart, der aber auch die Langstrecke nicht scheut: 2018 machte er sich mit seinem schwarz-gelben E-Bike auf den Weg nach Island und umrundete in siebzehn Tagen als Erster die Insel auf diese Weise: insgesamt 5.700 Kilometer über Straße und Wasser. «Wenn man das vernünftig durchplant», sagt er, «geht das auch.»

Und dann kommt Remo Klawitter an die lange Tafel. Woher? «Aus Berlin.» Um 3:30 Uhr sei er an diesem Morgen gestartet, 860 Kilometer stehen inzwischen auf dem Tageskilometerzähler. Sechzehn Stunden dauerte die Tour, sechs einstündige Ladepausen inbegriffen. Respekt! Der wächst noch ein bisschen, als Klawitter von der letzten Etappe über den Feldberg berichtet, wo die Temperaturanzeige im Cockpit am späten Nachmittag gerade noch drei Grad Celsius angegeben habe. Das lässt für den Folgetag, an dem es zur Kälte auch reichlich Niederschlag geben soll, jetzt schon frösteln.

Wer sind diese Menschen, denen solche Aussichten nicht Bange macht? In allererster Linie Leute, die gern Motorrad fahren – wenn auch nicht immer aus-

schließlich. Die sich aber auf dem Weg zur Arbeit und in der Freizeit energiebewusst bewegen wollen. Der erste Vorteil ergebe sich schon aus der deutlich höheren Effizienz, sagt Christian Jog: Im Gegensatz zum konventionellen Bike, das 60 Prozent der eingesetzten Energie allein in Wärme umsetze, verwandelt das elektrische Motorrad 90 Prozent direkt in die Bewegung. Der CO₂-Ausstoß wäre schon erheblich niedriger als beim Verbrenner, wenn man bloß mit normalem Haushaltsstrom laden würde. Eine kurze Umfrage am Tisch ergibt aber, dass die Elektro-Biker es offenbar als Ehrensache betrachten, ausschließlich mit reinem Ökostrom unterwegs zu sein.

Zweiter Bonuspunkt: Das E-Bike ist im Unterhalt deutlich billiger. Und das muss es auch sein, denn Motorräder mit elektrischem Antrieb kosten neu gerne zwischen 20.000 und 25.000 Euro. Für ihren Kauf gibt es noch keine Prämie von der Bundesregierung. Aber Christian Jog rechnet vor, dass, je nach Fahrweise, für 100 Kilometer Strecke sieben bis zehn Kilowattstunden Strom benötigt werden. Das macht nach aktuellen Ökostromtarifen 2,10 bis 3 Euro. Wenn man die Energie von der eigenen neueren Hausdach-Solaranlage bezieht, sogar nur die Hälfte. Mit Superbenzin läge man dagegen schon bei gut 10 Euro. Das alles rentiert sich ökonomisch also erst auf Dauer. Aber etliche der E-Biker haben schon 40.000, 60.000 oder mehr als 100.000 Kilometer auf dem Tacho.

Hinzu kommt die einfachere Instandhaltung. «Denn so ein E-Motor hat im Prinzip nur vier Bauteile», sagt Jog. Und das Motorrad habe kaum Verschleißteile. Wenn, was selten passiert, wirklich was sei, brauche man aber andere Fachleute als bisher: Mechatroniker, Elektroniker, Programmierer. Und selbst schrauben? Christian Jog grinst: «Ich versuche gerade, es mir beizubringen.» Den für viele besonders bedeutsamen Vorteil Nummer vier wird man am Veranstaltungstag sehr deutlich erleben. Der beginnt – wie angekündigt – mit einem Temperatursturz auf vier Grad Celsius und reichlich Regen. Die «LandFrauen Oberes Wiesental» haben am Startplatz Frühstücksbrötchen bereitet und heißen Kaffee aufgetischt, um die Laune zu heben. «Ich bin immer noch ganz entspannt», sagt Martin Wiedemann. «Keiner soll was machen, was er nicht will.» Aber alle wollen, es sind am Morgen sogar noch drei weitere Teilnehmer hinzugestoßen. Mit 20 Elektromotorrädern geht es schließlich los auf die B 317 in Richtung Nordosten. Wie soll man dieses Fahrgefühl beschreiben? Es ist aufregend, weil nichts vermisst wird, was das Motorradfahren ausmacht – frische Luft, Beschleunigung, Schräglage in der Kurve, Cruisen in der Gruppe. Und es ist aufregend, weil das Gewohnte fehlt. Das Geräusch des Elektrostarters. Der nervöse Gasgriff im Stand. Das Klacken beim Gangeinlegen. Das sich steigernde Aufheulen beim Beschleunigen. Das Getöse beim Herunterschalten. Die echten oder gekünstelten Fehlzündungen. Die Vibration. Stattdessen: eine unbeschreibliche Ruhe und Gelassenheit. Es surrt ein bisschen, Reifen und nasse Fahrbahn geben ein paar Dezibel hinzu. Während der Tour lässt es sich vom Rücksitz aus angenehm mit dem Fahrer Markus Spiegel kommunizieren, ganz ohne Gebrüll oder gar Sprechanlage. Bei einem kurzen Halt ergänzt ein Teilnehmer, dass er – so leise unterwegs – durchaus auch klassische Musik genießen würde.

«ELEKTRO-BIKEN IST FÜR MICH SO ETWAS WIE SEGELFLIEGEN AUF DER STRASSE.»

MARKUS SPIEGEL, TEILNEHMER DES «ELECTRIC RIDE SCHÖNAU»

Der Vorarlberger gleitet mit seiner «Zero DS» ohne Kabinettstückchen die Straße entlang, als ehemaliger Fahrlehrer hat er Mätzchen schon längst abgelegt. In der Szene gilt er als «Eisbär», also als jemand, der auch im tiefen Winter mit dem Motorrad zur Arbeit und in die Berge fährt. Hin und wieder, wenn der Abstand zum Vordermann größer geworden ist, zieht er für drei, vier Sekunden den Gasgriff durch, worauf das Bike beschleunigt, als hätte es 100 PS unterm Sattel. Drehmoment ist reichlich da – doch der Geräuschpegel bleibt fast unverändert.

In Präg, einem Ortsteil von Todtnau, macht sich die Rotte der E-Biker damit auf Antrieb Freunde. Das Örtchen und seine 250 Bewohner fühlen sich schon längst gestraft durch die Lage an zwei kurvenreichen Landstraßen, die zuhauf Radaumacher und selbsternannte Rennfahrer anlocken – auf vier und besonders auf zwei Reifen. Sie reizen das Lärmvermögen ihrer serienmäßigen oder auch aufgebrezelten «Knallfahräder» ungeniert aus, ohne sich um die Anwohner zu scheren. Nicht nur die Wochenenden werden dadurch zur Horrorveranstaltung.

«AN VIELEN TAGEN HABEN WIR BIS ZU 900 MOTORRÄDER.»

CHRISTIAN ASAL, STELLVERTRETENDER ORTSVORSTEHER VON PRÄG-HERRENSCHWAND

Der dortige Ortsvorsteher Martin Halm und sein Stellvertreter Christian Asal präsentieren bei einem Stopp im Gemeindehaus die Auswertung einer Lärmmessung, die über das Sommerhalbjahr stattgefunden hat. «An vielen Tagen haben wir allein bis zu 900 Motorräder, die den Berg rauffahren», zeigt Asal auf eine Tabelle. «Und 46 Prozent davon lagen über 85 Dezibel, waren also erheblich zu laut.» Bereits bei 45 Dezibel ist eine entspannte Konversation erschwert, bei 60 Dezibel müssen Betroffene laut sprechen. Ein Problem liegt bei den Herstellern, die ihre neuen Modelle immer sportlicher, kerniger und lauter auslegen, weil es die Konkurrenz ja auch tut. Ein weiteres Problem sind die Zulassungsverfahren, die wie beim Diesel leicht ausgetrickst werden können. Und schließlich liegt es vor allem in der (Gas-)Hand und im Verhalten jedes einzelnen Bikers.

20 Kilometer nördlich befindet sich der Schauinsland, Freiburgs Hausberg, dessen Serpentinaugen früher eine offizielle Bergrennstrecke abgaben und die schon seit 1984 an Wochenenden und Feiertagen von April bis Oktober für Motorräder aller Art gesperrt sind. Für Ortsvorsteher Halm ist das nur eine letzte Option, die man gern vermeiden würde: «Man bestraft damit doch auch alle, die ganz vernünftig unterwegs sind – selbst die Fahrer von elektrischen Motorrädern.» Das sieht auch sein Amtskollege Peter Ulrich aus Kürnbach so, dem zweiten Etap-

penziel der Tour. Dort hat man zwar keine Lärmmessungen als Beleg, die Schmerzgrenze ist dennoch längst überschritten. Was tun? Momentan wehren sich die Einwohner von Prag, indem sie vor allem an den Wochenenden vermehrt langsamen landwirtschaftlichen Verkehr auf die Landstraße bringen.

Angesichts der Kälte und des Dauerregens endet der erste Electric Ride Schönau nach 50 Kilometern und knapp drei Stunden leicht vorzeitig auf dem Betriebsgelände der EWS. In Empfang genommen werden die 22 Bikerinnen und Biker von Schönaus Bürgermeister Peter Schelshorn, der die Elektro-Tour als beispielhaft lobt. Man sei Mitglied der «Leiser! Initiative Motorradlärm» beim baden-württembergischen Verkehrsministerium und suche gemeinsam und in Zusammenarbeit mit den EWS nach möglichen Lösungen. Auch dem europapolitischen Sprecher und Landtagsabgeordneten der Grünen Josha Frey, der sich regelmäßig mit Lärmproblemen durch Bikes beschäftigt, imponiert das Engagement der Tourteilnehmer: «Sie zeigen, dass möglich ist, was scheinbar nicht zusammengeht – nämlich leise und ökologisch Motorrad zu fahren.» Und für die EWS, die im Kampf um Klimaschutz und um eine nachhaltige, bürgernahe Energiezukunft auch E-Mobilität als einen der Lösungsbausteine betrachten, macht Vorstand Sebastian Sladek deutlich, dass dabei nur grüner Strom aus erneuerbaren Quellen wirklich Sinn ergebe. Genau den spendieren die EWS auf ihrem Gelände übrigens an zahlreichen Ladestellen für die anstehende Rückreise.

Christian Jog und Martin Wiedemann melden sich auf unterschiedliche Weise, nachdem sie wieder daheim eingetroffen sind. Wiedemann schreibt, es gebe Tage, an denen er froh sei, «dass wir die Badewanne noch nicht rausgerissen haben. Samstag war so einer.» Und Organisator Jog schickt ein Foto vom Feldberg. Darauf sieht man seine «Zero» – im zentimeterhohen Schnee und mit einem kleinen Schneemann als Sozium.

Der Umwelt zuliebe wurde auf die Wiedergabe von Fotos in der Druckversion verzichtet. Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste sowie die Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach Genehmigung des Herausgebers.