

Ein lautstark knatternder Motor ist Symbol für den Freiheitsdrang – und den mangelnden Willen, auf andere Rücksicht zu nehmen. Auspuffgase riechen stärker als die seit Jahren nicht gewaschene Kutte, die – Hauptsache ärmellose – Jacke, die die Bikertradition bestimmt wie kaum ein anderes Merkmal. Und es sind immer Rudel, die laut- und geruchsstark mit halbschweren Manövern Angst und Schrecken verbreiten. „We're the one-percenters – the one percent that don't fit in and don't care“, schrieb Hunter S. Thompson 1966 über die Hell's Angels, die kurz zuvor unvermutetermaßen zu Galionsfiguren einer höllischen und gefährlichen Bikerszene geworden waren.

„Presseberichte über die Angels lassen sich wie das Konzentrat der schlimmsten Alpträume eines Thriller-Autors“, schrieb Thompson und konnte nicht umhin, dem Lokalzeitungsschreiber, der dem „Time“-Magazine das Material für die erste aufregende Hell's Angels-Geschichte zukommen ließ, seinen größten Respekt zu zollen – selten sei eine Geschichte dramatischer verkauft worden. Legenden von Vergewaltigungen, in Massenschlägereien ausartenden Saufgelagen, Gruppenausfahrten, die ganze Landstriche Kaliforniens terrorisierten, und blutigen Fehden mit anderen Bikerclubs schrieben jahrelang Pressegeschichte. Und auch die angelegentlichsten Verteidiger der Bikerszene wie Thompson selbst warnten jeden Fremden davor, Ärger mit Klubmitgliedern zu suchen: Wer einen Angel zum Feind habe, habe alle Angels zum Feind. Womit praktisch jedermann zum Feind der Angels wurde.

Kalte Kuchl statt Freeway

In Wien sind Regen und Schnee die größten Feinde des Bikers. Während das Ethos eines kalifornischen Bikers darin besteht, neben seinem Motorrad nur zufälligen Besitz zu haben, sind in den heimischen Bikerclubs jene in der Minderheit, die nicht auch noch ein Auto besitzen. Kalifornische Freeways laden zu Verfolgungsjagden mit Polizeipatrouillen ein – riskante Fahrmanöver auf Höhenstraße und Kalter Kuchl führen zur Kollision mit der Leitplanke. „Und die kann schon bei 30 Stundenkilometern Gliedmaßen amputieren“, predigt Edwin Hofbauer, Präsident der Motorrad-Aktionsgruppe, bereits seit Jahren. Der zweite große Schwerpunkt der MAG – Lobbying für Fahrbahnverfügungen aus rutschfestem Bitumen – macht klar: Der Traum von der unberechenbaren Wildheit ist aus; Biker sind Menschen mit Ängsten aus Fleisch und Blut, sie sorgen sich eher um ihre Gesundheit als um ihr Image – und sie waschen sich auch schon wieder.

In Österreichs Bikerszene herrscht Gemütlichkeit: „Cruisin' Waldviertel“, Sonnen auf der Dopplerhütte mit der „schönsten Aussicht im Wienerwald“ oder Kurvengleiten zwischen Zellerrain und Ötscherland sind Symbole einer Kultur, in der sich das Motorrad kaum vom Haustier unterscheidet: Es wird gepflegt, spazierengeführt und nicht hinterfragt. Es ist einfach da und nötig. Bikerclubs aus der Provinz organisieren Ausfahrten, deren Ziel nicht dreitägige Orgien am Schotterteich sind, sondern der Besuch des Opernfestivals von Verona, die „Crusaders“ treten zwar mit Kreuzrittergehebe auf und nennen einan-



Über 2.000 Motorradfahrer waren letztes Jahr dabei, als es beim so genannten „toy run“ darum ging, ein Kinderheim anzusteuern – und Geld und Spielsachen zu überbringen. Heuer im Juni werden 4.000 erwartet. Fotos: privat

„Cruisin' Waldviertel“

Österreichs „Biker“ lieben es gemütlich – und rollen für gute Zwecke

Von Michael Hafner

der „Sirs“, ansonsten aber sind auch sie beim friedlichen Basteln und Biertrinken zu finden – und dennoch liegt über der Bikerszene der Hauch des Verbotenen, Gefährlichen. Selbst Gerhard Laber, Herausgeber und, im Biker-Jargon, Secretary des Magazins „Biker in Österreich“, fragte in einem seiner Editorials: „Müssen es immer Colours sein?“ Das Tragen von Farben nämlich stiftet Unruhe. Farben oder Patches, die auf den Rücken genähten Abzeichen der

bers mit Mädchen und Anwärtern spielen Billard und sind ansonsten der Öffentlichkeit gegenüber recht schweigsam. „Man hat uns sogar schon unterstellt, Nazis zu sein. Was soll man dazu noch sagen?“ Wer kein Verständnis für die Tradition hat, der solle es eben bleiben lassen. Die Anliegen, die ein anwartender Junior äußert, sind dennoch politischer Natur – allerdings nur auf Bezirksebene: „Wir wollen keinen Streit mit der Polizei, aber es passiert immer mit Kleinigkeiten.“

durch so manchen Arzt. „Es wird einem nicht nur zu verstehen gegeben, dass man selber schuld ist“, erklärt ein verunglückter Klub-Biker. „Es wird auch erwartet, dass man jede Grobheit hinnimmt. Ihr seid doch sonst auch immer so hart“, hat mir der Arzt erklärt.“

Und dennoch gibt es Unerschrockene, die hart daran arbeiten, das Image des Bikers zu ändern. „Es gehört halt gemacht“, antwortet Ernst Graft schlicht, wenn man ihn nach seinen Beweggründen fragt. Und damit meint er die größten Bikerfahrten, die Österreich je gesehen hat. Die dienen weniger dem Bikerimage als dem guten Zweck. Am 18. Juni findet die 8. „Annual Toy Run“ statt: 4.000 Motorräder werden erwartet; jeder Fahrer liefert eine Spende von mindestens 150 Schilling ab und bringt ein neuwertiges Spielzeug mit, denn das Ziel ist ein Kinderheim. (Vergangenes Jahr waren 2.452 Motorräder am Start und dem als Ziel ausgewählten Kinderheim Allentsteig wurden gesammelte 569.000 Schilling übergeben.)

Ernst Graft ist Geschäftsführer eines Stempelgeschäfts in Liesing, begnadeter Organisator und mit Leib und Seele Harley-Davidson-Fahrer. Er, der sich bescheiden „Mopedfahrer“ nennt, legte sogar den Weg zum Standesamt auf dem heißen Eisen zurück. Sein unumstößliches Motto ist es, stets den eigenen Weg zu gehen, aufrecht sogar beim Schnorren und hart sogar beim Schenken zu sein.

Die Bikerehre muss schließlich gewahrt bleiben. Was schon zur bitteren Einlösung mancher Wette geführt hat: Vergangenes Jahr wehrte sich Graft aus – nachträglich offensichtlich falscher – Bescheidenheit gegen die Prophezeiung seiner Freunde, diesmal würden mehr als 2.000 Bikes kommen. Der Preis: Ein Gang durch die Waschstraße in Bikermontur. Heuer liegt die bezweifelte Grenze bei 4.000 Motorrädern. Der Einsatz: „Ich muß mit einem Puch Maxi von der Shopping City zur Kallten Kuchl fahren, dort das Moped in die Wiese legen und zum größten dort wartenden Biker sagen: ‚Bitte bitte bitte hilf mir, es auf den Mittelständler zu stellen und zeig mir, wie man die Zündkerzen wechselt.‘“ Das erfordert selbstverachtenden Mut.



Bikerhelm und Clownpuppe – der „Charity-Tross“ rollt wieder...

Klubs, sind heiß umstrittenes Zentrum des organisierten Bikens. Während das Emblem der Hell's Angels weltweit via Internet verbreitet wird und auch von Nichtmitgliedern gekauft werden kann, ist man in Wien strenger: Wenige Klubs haben sich das Revier angeeignet; für alle anderen – vor allem für „die Gscherten“ – herrscht striktes Patchverbot. Was allerdings weniger auf übertriebenes Ehrgefühl und überzogene Revieransprüche zurückzuführen ist als auf plausible Gründe: „Wer mit Bikern Ärger hat, schaut nie auf die Patches. Der sagt der Polizei nachher nur: ‚Die ham' halt was am Rücken gehabt‘ – und am nächsten Tag stehen's schon bei uns vor der Tür. Das wollen wir nicht“, erklärt ein langjähriges Outsiders-Mitglied.

Wer Mitglied werden will, muss sich deshalb langen Aufnahmeverfahren unterziehen: Dabeisein geht okay, mitreden nicht. Im Klublokal in Penzing umgeben sich die Mem-

Überall sonst auf der Welt darf man mit dem Motorrad auf Busspuren oder auf dem Gehsteig fahren – warum müssen wir uns mit so was immer Ärger einbandeln?“ Keine Spur von großangelegter Revolution auf zwei Rädern.

Die Mitglieder des Wiener Chapters der Hell's Angels dagegen schweigen überhaupt. Der Legende zufolge statteten sie vor Jahren der „Kronen-Zeitung“ nach einer missliebigen Geschichte einen Besuch ab und leben seither nicht mehr in der Öffentlichkeit. Der bleibt es vorbehalten, sich an Schreckensmeldungen über 300 Stundenkilometer schnelle Motorräder und ihre Reiter zu erfreuen, an Bildern festzuhalten, die Hunter S. Thompson schon 1966 als veraltet bezeichnete, und die Toten zu zählen: Gut 100 Zweiradfahrer verunglücken jedes Jahr tödlich; das Image des motorisierten Organizers ist nicht abzuschütteln – und sorgt im Gegenteil für ruppige Behandlung

Jede Toy Run beginnt, Monate vor der eigentlichen Fahrt, mit einem überfallsartigen Besuch: „Wir überprüfen jedes Heim unangekündigt. Dort muss alles in Ordnung sein und wir müssen den Eindruck haben, dass wirklich alles zum Wohl der Kinder geschieht.“ Damit ist das Auswahlverfahren noch lange nicht beendet: Der Heimleiter muss eine schriftliche Erklärung abgeben, da Geld nur für die Kinder zu verwenden „und nicht vielleicht das Dach zu reparieren“, und das Heimpersonal darf für seine Anwesenheit am Sonntag keine Überstunde verrechnen. „Für sowas haben wir kein Geld“ – schließlich sind auch alle Plakate und Flugzettel privat finanziert. „Da steckt kein Groschen Spendengeld drin. In diesen Dingen sind wir wahre Schnorrerkönige“, betont Graft.

Helmpflicht und Mittagspause

Im Vorjahr verwandelte sich die Wiener Ringstraße zum siebenten Mal in ein donnerndes Meer von Motorrädern. Eine über zwanzig Kilometer lange Schlange braucht schon vom Start weg eine starke Hand; die letzten Fahrer kamen erst knapp eine Stunde nach dem eigentlichen Start vom Fleck. Mit einem „absoluten Hupverbot“ wird versucht, den Lärm zumindest einigermaßen einzuschränken, und auch die Helmpflicht wird „überprüft“. Um die Charity-Meute in Griff zu behalten, wird sogar noch während der Fahrt das Ziel verschwiegen: „Sobald eine Gruppe meint, das Ziel zu kennen, wird chaotisch. Dann freuen sie sich auf ein paar Kurven, wollen vorausfahren – und das kann bei so vielen Bikes nicht gut gehen.“ Dafür wird umso gemütlicher gefahren – einmal mehr zeigt sich das überragende Merkmal der österreichischen Bikerszene – und auch die Mittagspause ist Pflicht. „Mich wunder es selber jedesmal, wie die Lokale jedesmal schaffen, Tausende Menschen und Maschinen nicht nur zu schlichten, sondern auch zu versorgen. Aber es ist noch keiner verbun-“

gert.“ Die Fahrt selbst steht in krassen Gegensatz zu dem, was von Biker ausflügen erwartet wird: Während Marlon Brando als „Der Wilde“ Angst und Schrecken verbreitet und Bikerfehden oft als Drehbuchstoff für Fernsehkrimis herhalten müssen und gelegentlich auch echte Schlagzeilen machen, wird der Tross der Toy-Run mit freundlichem Winken begrüßt. Und wenn die Heimleiter bei der Ankunft Tränen vergießen, sind es keine Schreckens, sondern solche der Rührung. Ernst Graft kommt mit jeder Fahrt seinem Ziel einen Schritt näher: „Wenn Biker Böses tun, vergisst man es nie. Wenn Biker Gutes tun, wird es nicht beachtet. Wir fahren so lange, bis das nicht mehr gilt – und länger.“

Trotzdem will Graft nicht jeder manns Freund sein: Unabhängigkeit geht, wie man es von einem einsamen Vorreiter erwarten kann über alles. „Ich habe mich von allen Vereinen getrennt, in denen ich jemals Mitglied war. Toy-Run ist zwar beim Patentamt registriert, aber kein neuer Verein; niemand kann uns kaufen und wir machen auch keine Werbung. Die Toy-Run ist ein Ding, das nur Biker um Kinder angeht.“ Und doch berührt sie auch den harten Biker-Kern und seine Klubs: Die Ausfahrt ist die vermutlich einzige Gelegenheit bei der jeder Klub seine Farben tragen darf. „Ich habe Kontakt zu den Organisationen und das ist abgesprochen. Aber ansonsten halte ich mich raus.“ Hauptsache die Bike rollen weiter.