

## Motorradbestattungen Eine letzte Runde für den Zweiradfrend

15.04.2012 · Gerne auch im Kreis der Clubmitglieder: Jörg Grossmann setzt mit seinen Motorradbestattungen auf besondere Liebhaber. Die Idee hat er aus Amerika importiert.

Von Lukas Weber



© Claus Setzer Auch in Deutschland gibt es eine Tendenz zu individuellen Bestattungen: Jörg Grossmann auf einer Kawasaki mit Sargträgerbeiwagen

Das erinnert an die ganz alten Zeiten: Vor Jahrhunderten war es nicht abwegig, das geliebte Fortbewegungsmittel mitsamt seinem Reiter zu begraben. Den Analogschluss muss sich Jörg Grossmann gefallen lassen, weil er seit kurzem Motorradbestattungen anbietet. Das sei zu weit gegriffen, sagt der Unternehmer aus Usingen im Taunus. Ein motorisiertes Zweirad mit seinem Besitzer unter die Erde zu bringen, erlaubt in Deutschland der Gesetzgeber nicht. Die Dienstleistung der JG Motorradbestattungen ist vielmehr der Transport - die letzte Ehre mit einer letzten Runde, gerne auch im Kreis der Clubmitglieder.

Seit seiner Jugend fährt Grossmann Motorrad, und das ist auch schon eine Weile her; der Jungunternehmer ist Jahrgang 1963. Die Idee hat er einfach aus Amerika importiert. Dort wie hier gibt es eine Tendenz zu individuellen Bestattungen. Vor drei Jahren im Urlaub fand Grossmann ergreifend, wie sich vierhundert Mitglieder eines Harley-Clubs mit donnerndem Grollen zum letzten Geleit aufgemacht hatten, den verstorbenen Kollegen im Sarg auf der Plattform eines Beiwagens. Der Gedanke reifte, ob nicht auch hierzulande für den harten Kern der Motorrad-Szene so etwas anzubieten sei. Eine Recherche ergab, dass es Ähnliches durchaus in Europa schon gibt: allerdings nur in England, wo Reverend Paul Sinclair mit

sieben Gespannen den letzten Transport übernimmt. Der hat es mit seiner als Leichenfahrzeug zugelassenen Suzuki Hayabusa und knapp 190 Stundenkilometern sogar ins Guinnessbuch der Rekorde gebracht.

## Das zweite Fahrzeug ist eine original Harley Davidson

So wohlfeil der Plan, so schwer war er umzusetzen. Die englischen Fahrzeuge taugen nicht für den Gebrauch in Deutschland, und das nicht nur, weil der Beiwagen auf der falschen Seite ist. Sinclairs Modelle sind kastenförmige Gebilde, die jegliche Sicht nach schräg vorne rauben - eine Horrorvorstellung für den deutschen TÜV. Also wurde von Grund auf neu konstruiert, und Grossmann hat die technische Abnahme frühzeitig ins Projekt eingebunden. „Im Nachbarort gibt es eine Werkstatt, die auf Umbauten von Motorrädern mit Seitenwagen spezialisiert ist“, sagt er. Eine gebrauchte Kawasaki wurde erstanden und schwarz lackiert. „Für die galt die neue Regelung, dass der Beiwagen nicht schwerer sein darf als das Motorrad, noch nicht.“

Grossmann, eigentlich gelernter Immobilienwirt, zeichnete den Beiwagen selbst, den Prototyp hat ihm dann ein Kunststoffverarbeiter zusammgebaut. Darin liegt letztlich das Betriebswissen, denn in Deutschland gilt das Bestattungskraftwagengesetz, das genormte Maße für den Innenraum von Leichenwagen vorschreibt - hoch genug für einen Sarg mit Schmuck - und dabei keine Rücksicht auf Motorräder nimmt. Die spezielle Form, die jene Vorschriften mit denen der Straßenverkehrszulassungsordnung vereint, hat Grossmann sich in Europa als Geschmacksmuster und in Deutschland als Gebrauchsmuster schützen lassen. „Nachahmen geht nicht“, sagt er.

Entwicklung und Zulassung haben Zeit gebraucht. Deshalb hat Grossmann seinen Beruf als Vertriebsleiter einer großen privaten Krankenversicherung erst vor einem Jahr an den Nagel gehängt. „Meine Frau hat mich für verrückt erklärt“, erzählt er, aber sie hat mitgezogen. Etwas nebenher zu machen sei nicht seine Mentalität. Deshalb hat er auch beträchtliche Eigenmittel investiert. Mit rund 100.000 Euro beziffert Grossmann die Kosten, bis das erste Fahrzeug einsatzbereit war. Die gleiche Summe stellte die KfW zur Verfügung - aber nicht über die Hausbank, die mit dem Konzept nichts anzufangen wusste, sondern über eine Raiffeisenbank, deren Chef selbst Motorradfahrer ist. Das zweite Fahrzeug ist eine original Harley Davidson, die in der Zielgruppe mehr Anerkennung findet als ein Plagiat aus Fernost und auch das nötige Eigengewicht hat. Weil alles zusammen rund 900 Kilogramm auf die Waage bringen kann, wurde ein Rückwärtsgang eingebaut. In einer Woche soll das gute Stück, dessen Kosten Grossmann mit rund 55.000 Euro angibt, ausgeliefert werden.

## Positive Reaktionen aus den Motorradclubs

Im Konzept sind erst einmal vier Fahrzeuge vorgesehen. Sie werden mit einem Anhänger an den Ort der Bestattung gebracht und dort von freien Mitarbeitern bewegt. Einsatzgebiet ist ganz Deutschland, außerdem Österreich und die Schweiz. Grossmann rechnet vor: In Deutschland sterben im Jahr etwa 38.000 Motorradfahrer. Wenn nur jeder hundertste davon eine Motorradbestattung wünscht, erreicht der Umsatz schon fast eine halbe Million. Denn für die letzte Runde berechnet er pauschal 1200 Euro, zusätzlich 30 Eurocent für den Transportkilometer. Das ist nicht wenig, aber in Relation zu sehen zu den 6000 Euro, die eine Beerdigung insgesamt durchschnittlich kostet.

# Frankfurter Allgemeine

ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Von den Einnahmen bekommt 200 Euro der Bestatter, der immer dabei sein muss, weil ihm Überführungskosten in etwa gleicher Höhe entgehen. Das mache er nur im ersten Jahr, schließlich erweiterten die Partner mit ihm ihr Angebot. Im dritten Jahr will der Unternehmer 1000 Bestattungen erreichen, und schon denkt er über ein Franchise-System und die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft nach mit Beteiligung von Motorradclubs.

Bis dahin ist es freilich noch ein langer Weg. Die erste Motorradbeerdigung fand vor einem Monat statt, eine Viertelstunde ging es durch Düsseldorf. Derzeit sucht Grossmann weitere Bestatter. Etwa drei Dutzend hat er schon zusammen, darunter eine ehemalige Motorrad-Rennfahrerin. „Das ist eine Beratungsleistung. Die Hinterbliebenen werden nach den Hobbys der Verstorbenen gefragt. Wer sein ganzes Leben nicht in ein Auto gestiegen ist, aber Zweiräder geliebt hat - warum sollte man dem nicht so die letzte Ehre erweisen?“ Auch aus den Motorradclubs sei die Reaktion auf erste Veröffentlichungen zu seinem Angebot heftig. Viele Motorradfreunde hätten ihm gesagt, dass sie das auf jeden Fall für sich haben wollten. Die allerdings sind erst die Kunden von morgen.

Quelle: F.A.Z.