



It's all over now

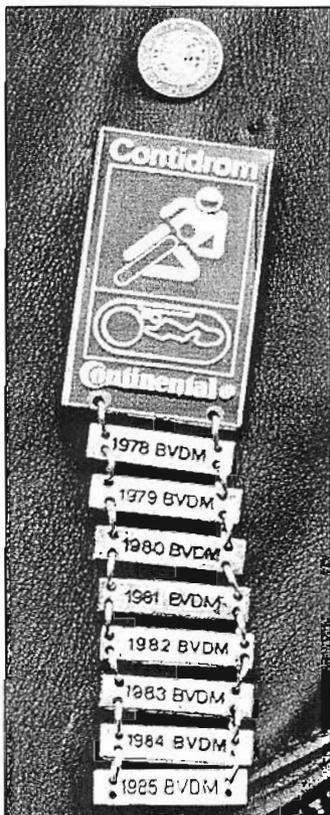
Zum zehnten und letztendlich wurde das Conti-Treffen, das größte Stell-dichein für Motorradfahrer in Europa, veranstaltet. MOTORRAD-Mitarbeiter Achim Biedermann war beim Abschiednehmen dabei.

Die drohende Entwicklung hatte MOTORRAD-Redakteur Peter Limmert schon 1981 vorausgesehen: „Die Veranstalter werden sich für die Zukunft etwas einfallen lassen müssen. Denn die Veranstaltung droht aus allen Nähten zu platzen“, schrieb er in seinem Bericht über das Conti-Treffen.

Zwei Jahre später, als die magische Grenze von 30 000 Teilnehmern ins Wanken geriet, machte sich Kollege Tilman Schäfer die gleichen Gedanken: „Man hat eine Grenze erreicht. Viel mehr Leute kann das Gelände nicht mehr fassen.“

Vier Jahre nach dem ersten pessimistischen Ausblick in die Zukunft ist es nun zur bitteren Gewißheit geworden: Das Conti-Treffen ist tot. Zum letzten Mal trafen sich 20 000 Motorradfahrer auf dem Continental-Versuchsgelände in Jevern nahe Hannover, um dem größten Motorradtreffen in Europa einen würdigen Abgang zu verschaffen.

Einen würdigen Abgang, das war es, was man auch bei den beiden Veranstaltern angestrebt hatte. Gleichzeitig wollten die Reifenfirma Continental und der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) einen prunkvollen Rahmen für



Fotos: Biedermann

Das Ende der Kette: kein Conti-Treffen 1986

das zehnjährige Jubiläum des Conti-Treffens bieten.

Dafür wurden keine Mühen und Kosten gescheut: Motorradakrobatik aus Schweden und Frankreich waren verpflichtet worden, zwei Bands sollten am Samstag für ein Riesenspektakel sorgen, Verpflegung war tonnenweise herangeschafft worden und ein mittlerweile zur Institution gewordener Programmpunkt war auch wieder vorgesehen: ein paar Runden mit der eigenen Maschine auf dem Handlingkurs im Versuchsgelände.

Das einzige, was für Geld nicht zu haben war, zerstörte dann die so wohlorganisierte Abschiedsvorstellung: das launische Aprilwetter. Erst regnete es ununterbrochen, dann hagelte es minutenlang, und nach einem kurzen Zwischenhoch

fielen dann auch noch dicke weiße Schneeflocken vom Himmel.

Ein mit kindlicher Hand beim Malwettbewerb des Conti-Treffens gezeichnetes Bild war symptomatisch für das Meeting. Petrus blickte von oben auf das Contidrom und meinte: „Ich wußte gar nicht, daß es so viele Idioten gibt, die bei diesem Wetter kommen.“

Ein anderes Bild drückte aber den Grund dafür aus, daß sich trotz Regen und bitterer Kälte so viele Motorradfahrer in den Norden aufgemacht hatten. „Ob's stürmt oder schneit, zum Conti-Treffen ist's uns nicht zu

Erstes Treffen: 300 Teilnehmer

weit“, stand da über der Zeichnung eines Motorradfahrers zu lesen, der sich mit dickem Schal und tiefender Nase durch Schnee und Regen kämpft.

Durch organisatorische Probleme im Hause Continental war man gezwungen gewesen, das letzte Treffen vorzuverlegen und in den April auszuweichen. In den vergangenen Jahren hatte man sich über das Wetter nie zu beklagen. „Einmal war es sogar so heiß, daß die Leute mit den Fröschen in dem kleinen See auf dem Versuchsgelände baden gegangen sind“, erinnert sich der BVDM-Vorsitzende Horst Orłowski.

Auch beim ersten Conti-Treffen im Sommer 1976 war Petrus den Motorradfahrer hold. Damals brannte die Sonne förmlich vom Himmel, woran sich allerdings nur noch ein paar alte Hasen von Continental erinnern können. Von den Treffen-Teilnehmern in diesem Jahr gehörte keiner zum erlauchten Grüppchen, das vor zehn Jahren das erste Meeting in Jevern abhielt. 300 Holländer waren damals einer Einladung gefolgt und trafen sich auf dem Heidestück inmitten der Steilwandkurven.

Das erste öffentliche Conti-Treffen, dessen Tradition bis zu diesem Jahr beibehalten wurde, stieg dann 1977. Die Eskalation beim Elefantentreffen am Nürburgring, wo ein Teilnehmer den Tod fand, hatte beim BVDM als Veranstalter für ziemlichen Wirbel gesorgt. „Wir suchten nach einer Möglichkeit zu beweisen, daß man Motorradfahrer-Treffen durchführen kann, ohne daß sie chaotisch enden müssen“, erläutert Horst Orłowski die damaligen Bestrebungen.

Bei Continental fand der BVDM den Partner, der das nötige Geld und vor allem ein ideales Gelände hatte, um eine Großveranstaltung in die Wege zu leiten. Schon 1978 kamen 10 000 Besucher, im letzten Jahr waren es gar dreimal so viel.

Der Eklat vom Nürburgring hat sich in all den zehn Jahren auf dem Contidrom nicht wiederholt. Conti-Presseschef Peter Finken bekennt freimütig, daß dies auch das sofortige Ende des Treffens gewesen wäre: „Schließlich stehen wir mit unserem Namen hinter der Sache.“

Den Motorradfahrern stellt er nur das allerbeste Zeugnis aus: „Die haben sich wirklich sehr diszipliniert verhalten“, meint er und liefert die Erklärung dafür gleich selbst: „Die Leute sind der Meinung, daß sie hier auf dem Gelände zu Hause sind, und wenn sie Krawall machen, zerschlagen sie sich das eigene Wohnzimmer.“

Daß es in der Vergangenheit hier und da Schwierigkeiten gegeben hat, verschweigt niemand. „Kleine Reibereien gibt es immer“, sagt Horst Orłowski. „Vor Jahren hatte sich beispielsweise Kawasaki um die Band für das Konzert am Samstagabend gekümmert. Die Leute machten wirklich eine gute Musik und heizten die Meute kräftig an. Aber ohne auf die Stimmung Rücksicht zu nehmen, hörten sie zum vereinbarten Zeitpunkt plötzlich auf.“



Zehntes und letztes Conti-Treffen

Was dann geschah, schildert Orlowski so. „Als Bühne hatte man einen Lastwagen herangefahren, und den versetzten einige Leute in Schwingungen. Ich will nicht sagen, daß sie ihn umstürzen wollten. Aber er fing eben an zu wackeln. Die Musiker auf der Ladefläche hatten ganz schön Angst.“ Man bekam schließlich die Situation in den Griff, bevor ein Unheil geschehen war. Und zog daraus die Konsequenzen: Beim nächsten Mal war der Abgang

selbst und dem Alkohol überlassen. Das Conti-Treffen war eine geschickte Mischung aus Informationen, Show, Unterhaltung und Benzingesprächen, das Ganze nonstop vom frühen Morgen bis spät in die Nacht.

Die Abgeschlossenheit des Geländes trug zweifellos dazu bei, daß sich jeder ungestört entfalten konnte, aber eben in disziplinierten Bahnen.

Und noch ein weiterer Faktor war wesentlich: Die ehrenamtlichen Helfer, die sich äußerlich nicht von den Teilnehmern unterschieden. „Dieser Verzicht auf autoritäre Kontrollen und Uniformen und stattdessen eine Art Selbstkontrolle ist sicherlich eines der Geheimnisse, warum hier immer alles sehr ruhig abließ“, glaubt auch Peter Finken. In der Tat ist es ein erheblicher Unterschied, ob den Verkehr am Eingang des Contidroms ein Polizist in Uniform regelt oder ein bärtiger Motorradfahrer in Lederjacke und verwaschenen Jeans.

Die Polizei ihrerseits fühlte sich dadurch nicht ins Abseits gestellt, sondern war mit ihrer Hintergrundrolle für den Notfall vollauf zufrieden. „Diese Organisation durch die Veranstalter hat hier in den letzten Jahren immer hervorragend geklappt“, erklärte ein Polizeibeamter. „Wir hatten deshalb auch nie Anlaß, die Rollen zu tauschen oder von uns aus einzugreifen.“

Das Konzept, überall Zusammengehörigkeit zu signalisieren, setzt Conti auch ganz gezielt an anderer Stelle ein. „Natürlich wollen wir den Motorradfahrern Gelegenheit geben, sich einmal wieder zu treffen, um miteinander zu reden“, sagt Conti-Presseschef Finken. „Gleichzeitig wollen wir aber auch einen Beitrag zur Sicherheit der Motorradfahrer leisten, indem wir überall Tips und Informationen geben. Das geht aber nur, wenn das mit Unterhaltung und Sport gemischt wird. Mit erhobenem Zeigefinger zu kommen, das bringt



Ansichten: das Conti-Treffen 1985 aus der Luft (oben), die bekannte Zeltstadt in der Heide und die Regenfolgen

der Band sanfter und gefühlvoller

Seine Erfahrung ist es auch, die der BVDM als Löwenanteil in die Veranstaltung mit einbringt. Situationen wie beim Elefantentreffen hat es im Contidrom nie gegeben, weil der BVDM dazugelernt hatte. Nie wurden Motorradfahrer sich

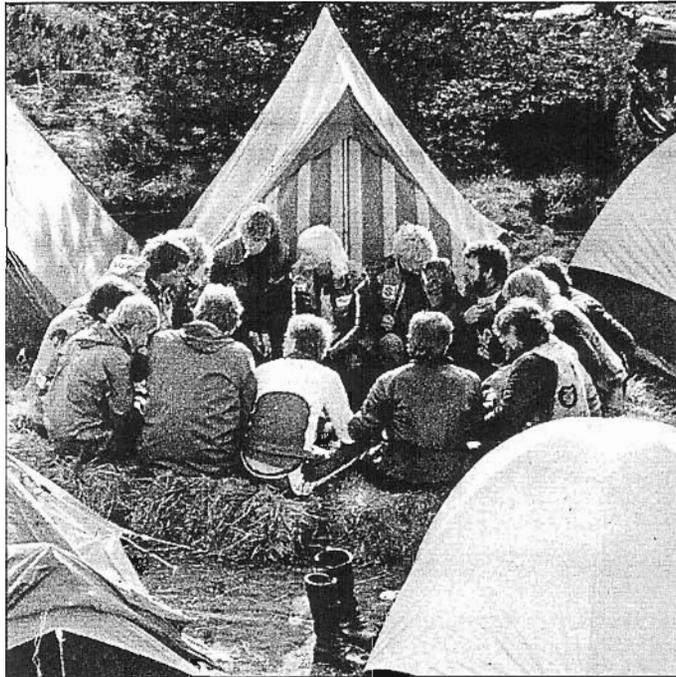


Zehntes und letztes Conti-Treffen

überhaupt nichts. Da laufen die Leute nur weg.“

Um den Motorradfahrern ein attraktives Programm bieten zu können, griff Continental tief in die Tasche. „Jedes Treffen belastet unseren Etat mit rund 100 000 Mark“, erklärt Peter Finken. Die Finanzierung, das Gelände und ein Teil der Organisation ist der Part der Reifenfirma an dem Treffen.

Daß Continental kein Wohltätigkeitsunternehmen ist, gibt Peter Finken unumwunden zu. „Ein solches Treffen hinterläßt mehr Eindruck als eine Anzeige“, erläutert er. „Der Name



Mischung: Regenwetter und Gegenmaßnahmen. Bei Sonnenschein fanden sich Gruppen und Grüppchen zu Benzingsgesprächen

Continental wird dadurch bekannt, und der Kontakt zum Motorradfahrer wird enger.“

Finken weist allerdings zu Recht darauf hin, daß nicht nur die Firma von solch einer Veranstaltung profitiert. „Da sich die Motorradfahrer diszipliniert verhalten und uns nicht enttäuschen, indem sie etwa das Contidrom zerschlagen, verbessern sie ihr eigenes Image, bewirken eine Versachlichung des Themas Motorradfahren und stellen auch einiges richtig. Denn ein großer Teil der in jedem Jahr anwesenden Presse

sind keine Fachjournalisten, sondern Leute von Tageszeitungen oder vom Rundfunk, die endlich einmal selbst erleben können, daß Motorradfahrer nicht die Krawallmacher sind, für die sie oft gehalten werden.“

Daß das Conti-Treffen trotz dieser glanzvollen und problemlosen Entwicklung zu Grabe getragen werden soll, will niemand so recht wahrhaben. Die Frage nach der Ursache geisterte das ganze Wochen-

„Wir befürchten ganz einfach, daß wir dem Andrang nicht mehr gewachsen sind“, erklärt der Conti-Mann. „Letztes Jahr, als die Meldung von 30 000 Teilnehmern kam, saßen wir hier im Wohnwagen und hofften inständig, daß der Strom der Motorradfahrer endlich versiegen würde, weil das Gelände einfach restlos überfüllt war. Immer wieder kam die Nachricht, dort noch vier Zelte, dort noch fünf, aber irgendwann war auch der letzte Winkel belegt. Wir befürchten, daß eines Tages 30 000 hier drin sind und 15 000 noch vor der Tür stehen. Und für die haben wir einfach keinen Platz. Fortschicken wollen wir sie aber auch nicht wieder, wenn sie sich schon die Mühe der teilweise weiten Anfahrt gemacht haben. Also haben wir beschlossen, daß es kein Conti-Treffen wie bisher mehr geben wird.“

Kein Conti-Treffen mehr wie bisher, das bedeutet aber im Klartext, daß man neue Wege sucht. „Wir werden die Sache weiter sponsern, in welcher Art auch immer“, bekräftigt Peter Finken. Auch beim BVDM wird derzeit diskutiert, wie es weitergehen soll. „Im Herbst werden wir Endgültiges sagen können“, verspricht Horst Orłowski.

ende durch die Zelte. Manch einer baute mit hängendem Kopf sein nasses Zelt am Sonntag ab und betrachtete nachdenklich die Heidelandschaft, auf der angeblich das letzte Mal ein Conti-Treffen stattgefunden hat.

Die Zerstörung der Heidelandschaft war der Grund, der am höchsten gehandelt wurde und im Vorfeld des Treffens auch immer wieder zur Sprache kam. Peter Finken dementiert das ganz entschieden: „Die Heide hatsich in den letzten zehn Jahren immer wieder erholt, und die Erfahrungen haben gezeigt, daß es da auch in Zukunft keine Probleme geben würde.“

Der Grund liegt ganz woanders und ist durchaus verständlich.

Zwei Modelle sind derzeit im Gespräch. Entweder man organisiert statt einer Mammutveranstaltung mehrere regionale Treffs, die aber in ihrer Art dem jetzigen Conti-Treffen ähneln. Oder aber es wird wieder ein Conti-Treffen geben wie bisher, nur an einem anderen Ort mit einer größeren Kapazität. „Die Veranstaltung am 30. Juni auf dem neuen Nürnbergring unter dem Motto „Ring frei für Conti-Fahrer“ ist ein erster Versuchsballon für ein Conti-Treffen der Zukunft“, erklärt Peter Finken. „Der Name Conti-Treffen wird aber auf jeden Fall erhalten bleiben.“

Trauer muß sich demnach unter den Motorradfahrern also nicht breitmachen. Das Conti-Treffen ist tot, es lebe das Conti-Treffen. □

