

Meins Deins Unsers

Das Magazin des ADAC Württemberg



**Die Queen driftet
in der Königsklasse**

Europameisterin
Denise Ritzmann im Profil

Seite 8

**19 Länder, 100.000 km,
zwei kleine Kinder**

Familienreise extrem: Eine
Familie tourt durch Amerika

Seite 16

**Frontflip
ins Vergnügen**

Kai Haase wird zum
Internet-Star in den USA

Seite 44

**„Sobald es bei mir ‚klick‘ gemacht hat,
können sich die Jungs warm anziehen.“**

Denise Ritzmann,
Europameisterin im Driftsport



Liebe Leserinnen und Leser,

spätestens der Beginn der Sommerferien läutet für die meisten Menschen in Baden-Württemberg die große Urlaubs- und Reisezeit ein. Viele sehnen sich nach wohlverdienter Entspannung am Strand, egal ob in Italien, auf Mallorca oder an der Ostsee.

Eine weitaus längere und nicht alltägliche Tour hat Familie Schmitt aus Creglingen hinter sich. Sie wagten sich auf die berühmte „Panamericana“, die von Alaska nach Feuerland führt. Insgesamt 19 Länder und 100.000 gefahrene Kilometer in 30 Monaten liegen hinter ihnen. Das Besondere an dem Trip: Die zu Beginn zweijährige Tochter Romy war immer mit dabei, der jüngste Sohn Levi kam sogar während der Reise in Mexiko zur Welt. Die aufregende Geschichte der abenteuerlustigen Familie lesen Sie ab Seite 16.

Für alle Familien, die nicht gleich auf eine Weltreise gehen wollen, gibt ab Seite 22 ADAC Verkehrsexperte Holger Bach hilfreiche Tipps, wie gerade lange Autofahrten mit Kindern viel entspannter werden können.

Die Titelperson der aktuellen Ausgabe lässt öfter die Reifen quietschen und den Motor röhren. Denise Ritzmann aus Steinheim an der Murr ist erfolgreiche Drift-Fahrerin und amtierende „Drift Queen of Europe“. Wir haben die 29-Jährige einen Tag auf der Rennstrecke am Nürburgring begleitet. Ab Seite 8 erzählt sie, wie sie zu diesem außergewöhnlichen Hobby gekommen ist und worin ihr Erfolgsgeheimnis liegt.

Motocross-Fans freuen sich schon wieder auf das ADAC Supercross Stuttgart am 8. und 9. November 2019 in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle. Der neue Organisator der Freestyle-Show heißt Kai Haase und ist selbst aktiver Motorrad-Artist. Mit welchem neuen Trick er das Internet im Sturm eroberte und worauf er sich beim Supercross am meisten freut, erfahren Sie ab Seite 44.

Viel Freude beim Lesen wünscht die **Deins**MeinsUnsers Redaktion

Inhalt



Vorfahrt für umweltfreundliche Taxis **06**
Eine Initiative zur Luftreinhaltung in den Städten

Die Queen driftet in der Königsklasse **08**
Europameisterin Denise Ritzmann im Profil

MEIN CLUB UND ICH



19 Länder, 100.000 km, zwei kleine Kinder **16**
Familienreise extrem: Eine Familie tourt durch Amerika

Ich packe meinen Koffer **22**
Tipps zum Reisen mit Kindern

An den Grenzen der Moral **26**
Stuttgarter Philosophie-Professorin Catrin Misselhorn über Maschinenethik

Gemeinsam abheben **28**
Online-Plattformen zum Flug-Sharing

Die bewegte Geschichte einer Autobahn **32**
Der Alaufstieg, von neuen und alten Plänen des A-8-Ausbaus

Löschen und retten **36**
Die Flughafenfeuerwehr in Stuttgart im Portrait

Wenn der Tankwart die Duz-Freundschaft kündigt **41**
Erfahrungsbericht: Plug-In-Hybride

SICHER UND MOBIL



Frontflip ins Vergnügen **44**
Kai Haase wird zum Internet-Star in den USA

TREFFPUNKT



Jugend-Motorsport ohne Lärm und Abgase **48**
Elektro-Motorräder für den Kinder-Trial-Sport

Perfekte Bedingungen für Motocross und Jugendarbeit **50**
Der MCC Frankenbach eröffnete sein neues Vereinsheim

Der WMBC Heilbronn blüht auf **52**
Das Vereinsheim des Württembergischen Motorbootclubs auf der BUGA

Geschäftsstellen, Impressum **56**

MOTORSPORT IM VEREIN

Vorfahrt für umweltfreundliche Taxis

ADAC Württemberg startet weitere Initiative zur Luftreinhaltung in den Städten des Landes.

Text: Stefan Braunschweig

Knapp 700 Taxis legen täglich in Stuttgart im Schnitt zusammen rund 100.000 Kilometer zurück. Zwar sind diese Fahrzeuge in den letzten Jahrzehnten viel sauberer geworden. Dennoch summieren sich bei einer derart hohen Laufleistung die Emissionen. Schadstoffarme Fahrzeuge im Taxibetrieb könnten also rasch für eine erhebliche Entlastung der Luft sorgen, denn ein modernes, emissionsarmes Taxi spart, gegenüber einem durchschnittlichen Taxifahrzeug, aufgrund des niedrigeren Kraftstoffverbrauchs, bis zu neun Tonnen CO₂ pro Jahr ein. Zudem stößt es praktisch keine Feinstaubpartikel oder Stickstoffoxide aus.

An diesem Punkt setzt die Aktion „Eco-Taxi – Einfach weniger Emissionen“ des ADAC Württemberg an: Gemeinsam mit Partnern aus dem Taxigewerbe und der Wirtschaft soll die neue Initiative für bessere Luft in Stuttgart sorgen. Taxiverband, Taxi-Zentrale, Taxifahrer, drei Hotels und die Commerzbank gehören zu den ersten Unterstützern. Der ADAC hat ein Zertifikat



entwickelt, mit dem Eco-Taxi zunächst anhand eines Kriterienkataloges geprüft und danach einheitlich mit einem Aufkleber gekennzeichnet werden. „Wir wollen mit diesem Zertifikat den Anreiz schaffen, dass immer mehr Taxiunternehmen auf sauberere Fahrzeuge umsteigen“, betonte Carl-Eugen Metz, Vorstand Verkehr und Umwelt beim ADAC Württemberg, bei der Präsentation der Aktion in Stuttgart. Zwar seien bereits umweltfreundliche Fahrzeuge im Einsatz, für Nutzer allerdings schwer erkennbar.

Umweltbewusste Taxikunden können dank der einheitlichen Kennzeichnung nun am Taxistand gezielt auswählen oder über die Taxi-Zentrale bevorzugt ein Eco-Taxi ordern. Auch Firmen können sich beteiligen, indem sie sich bereit erklären, für Mitarbeiter- und Besucherfahrten künftig vorrangig zertifizierte Eco-Taxis zu bestellen. 14 Taxis haben bisher das ADAC Zertifikat erhalten. Der ADAC Württemberg arbeitet daran, in Stuttgart weitere Partner in Taxigewerbe und Wirtschaft zu gewinnen. Zudem soll die Aktion „Eco-Taxi – Einfach weniger Emissionen“ auf weitere Städte in Württemberg ausgeweitet werden.



Wie erkenne ich ein Eco-Taxi?

Ein Blick auf die hintere Seitenscheibe genügt. Dort kennzeichnet der ADAC umweltfreundliche Taxis mit dem Eco-Zertifikat. Darauf angegeben sind die genaue Modellbezeichnung, Schadstoffklasse, die Motorleistung, Hubraum und der CO₂-Ausstoß pro Kilometer.

Sind die Tarife teurer?

Nein. Sie fahren mit grünem Gewissen und zahlen keinen Cent drauf. Mehr noch: Sie liefern Anreize, dass immer mehr Unternehmen ihre Flotte mit sauberen Fahrzeugen ausstatten.

Muss ich das erste Fahrzeug in der Schlange nehmen?

Nein. Sie haben freie Wahl. Wenn Sie ein Eco-Taxi möchten, achten Sie auf das ADAC-Zertifikat und steigen Sie ein!

Umsteigen – aber wie?

Verlangen Sie bei der telefonischen Bestellung einfach ein Eco-Taxi. Sollte keines verfügbar sein oder sollten weite Anfahrtswege anfallen, kommt ein Standardfahrzeug. Wichtig: Auch in dem Fall zählt Ihre Nachfrage. Denn Ihre Eco-Taxi-Bestellung ist Ansporn für Unternehmer, mehr Umweltautos zu betreiben.



Die Queen driftet in der Königsklasse

Denise Ritzmann aus Steinheim an der Murr
erobert die Männerdomäne Driftsport

Freitag, 12 Uhr mittags, Nürburgring Müllenbachschleife. Die Luft riecht nach verbranntem Gummi, Reifen quietschen, Motoren röhren, man versteht sein eigenes Wort nicht mehr: Das Training zur zweiten Runde des Nürburgring Drift Cup ist in vollem Gange. An drei Tagen trifft sich hier die europäische Driftszene, um den besten Drifter in Club- und Pro-Klasse zu ermitteln. Unter all den Männern sticht ein langer, blonder Haarschopf gleich ins Auge: Denise Ritzmann ist amtierende Drift Queen of Europe und auf dem besten Weg, den Driftkönigen die Schau zu stehlen. Wir haben die 29-Jährige einen Tag auf der Rennstrecke begleitet.

Text: Daniela Peuckert

Driften ist – so der deutsche Rallyefahrer Walter Röhrl – die Kunst, ein Fahrzeug im instabilen Zustand stabil zu halten. Bei einer Fahrt mit Denise über die Müllenbachschleife am Nürburgring kann man diese Kunst live miterleben. Es gibt keine Instrumententafel, geschweige denn einen Tacho. Mit geschätzten 150 km/h geht es in die erste Linkskurve. Vollgas, schalten, einlenken, Handbremse. Das Heck schlägt nach rechts aus und jeder gewöhnliche Autofahrer würde nun sicher nach einigen unkontrollierten Drehungen im Kiesbett landen. Denise Ritzmann dagegen vollführt eine schnelle und präzise Abfolge geübter Handgriffe. Gegenlenken, Gas geben, umlenken. Das Heck schwenkt nach links, in die direkt folgende Rechtskurve des Michael-Schumacher-S. Die Schwerkraft und der 6-Punkt-Sicherheitsgurt drücken uns fest in die harten Rennsitze. Das Cockpit füllt sich mit Asphalt- und Reifen-Grobstaub. Bevor man als Passagier so richtig verstanden hat, was gerade passiert, ist die Taxifahrt nach zwei weiteren rasanten Kurven schon vorbei.

„Driften ist für mich wie Meditation. Wenn ich im Auto sitze, denke ich an nichts anderes.“ Angst kennt Denise – im Gegensatz zu ihren Taxipasagieren – beim Driften nicht. Sie hat alles im Griff und schließlich ist im Fahrzeug so viel Sicherheit verbaut, dass wenig passieren kann: Der starke Käfig schützt den Innenraum, mit einem Hebel kann eine Löschanlage

Sobald es bei mir
,klick‘ gemacht hat,
können sich die
Jungs warm anziehen.“

Denise Ritzmann



ausgelöst werden, ein Head-Neck-System schützt die Nackenwirbelsäule und unter dem Rennoverall tragen die Fahrer feuerfeste Kleidung „bis hin zu den Socken“.

Das Adrenalin rauscht uns trotzdem noch durch die Adern, als es in Schrittgeschwindigkeit zurück ins Fahrerlager geht. Ein knallroter Pavillon dient Team Ritzmann als Garage und beherbergt die genauso knallrot und grellgrün lackierte „Lady“, wie die 29-jährige ihren Rennwagen liebevoll nennt. Ein zweiter Pavillon ist, ausgestattet mit Bierbänken und Kaffeemaschine, die Wohnküche. Geschlafen wird im eigenen Auto oder im Zelt, es herrscht ungezwungene Festivalstimmung. Hier wird gemeinsam geschraubt, gefachsimpelt und gegrillt. „Die Driftszene ist klein und herzlich. Auf der Strecke sind wir Gegner, hier im Fahrerlager eine große Familie“, erklärt Denise. „Da kommt es auch schon mal vor, dass man einem Konkurrenten mit einem Ersatzteil aushilft – egal, ob man dann später mit dem eigenen Material auf der Strecke geschlagen wird.“

Driften ist für die Steinheimerin nicht nur ein Hobby, sondern eine Leidenschaft, die sie mit ihren Freunden, ihren Kollegen und ihrer Familie teilt. Die Saison verbringt Team Ritzmann oft mehrere Wochenenden nacheinander auf Wettkämpfen in ganz Europa. Auch abseits der Rennstrecke bestimmen schnelle Autos das Leben der 29-jährigen. Nach ihrem Bachelor of

Engineering in Prozessplanung und -optimierung arbeitet Denise seit 2017 bei Motomedics, neben Flex Tools einer ihrer Hauptsponsoren, und verbringt ihren Arbeitsalltag zwischen Büro und Werkstatt. Hin und wieder verdient sie sich mit Stuntszenen bei Filmen oder mit der Teilnahme an Messen und Motor Shows etwas dazu. Aber das will Denise lieber nicht professionell machen, um „die Liebe zum Sport zu behalten“ – auch wenn man vom Driften nicht reich wird. Ein Rennwochenende schlägt inklusive Anfahrt, Verpflegung, Startgeldern und Ersatzteilen schon mal mit 3.000 Euro zu Buche – trotz Sponsorengeldern kann Denise Ritzmann daher nicht an allen Rennen teilnehmen und verliert so auch Platzierungen an die Konkurrenz. „Wir alle stecken in diesen Sport sehr viel Herzblut, Zeit und Geld. Ohne mein Team könnte ich das alles nicht durchziehen – die sind zum Glück so verrückt wie ich und machen das alle ehrenamtlich“, betont Denise. Größere Anschaffungen wie teure Ersatzteile oder ein neues Auto bezahlt die Steinheimerin aus eigener Tasche, manchmal geben ihre Eltern einen Teil dazu.

Schließlich ist Denise nicht die erste in der Familie, die sich dieses besondere Hobby ausgesucht hat: Ihr Bruder Patrick sitzt mit neun, Denise mit acht Jahren das erste Mal im Gokart. Denise fährt eine Zeitlang nur zum Spaß Gokart, ihr liebstes



Unten Schon Rallye-Legende Walther Röhrl wusste: „Driften ist die Kunst, einen instabilen Zustand stabil zu halten.“





Hobby ist aber lange Zeit das Tanzen. „Mit 16 stand dann die Entscheidung an: Entweder eine Profikarriere einschlagen oder es sein lassen. Ich habe mich dann gegen Tanzen entschieden und habe wieder mehr in den Motorsport reingeschnuppert.“ Als ihr Bruder 2009 seine erste Drift-Saison fährt, ist auch Denise angefixt: „Spätestens da wollte ich das Driften selbst in Wettbewerben versuchen.“

Gesagt, getan. Denise kauft sich für 800 Euro ein Anfängerauto und legt los. Sie muss lachen, als sie sich an ihre Einstiegszeit erinnert: „Zu Beginn wusste ich nicht einmal, dass ich gegenlenken muss und habe viel rumprobiert: mit dem Gas gespielt, das Lenkrad gefühlt. Aber Driften liegt mir wirklich und schon am ersten Tag konnte ich die erste Kurve driften und in die nächste umsetzen.“ Die Fahrzeuge werden über die Jahre immer leistungsstärker und Denise immer besser. Zielstrebigkeit, Ehrgeiz und ein gutes Gefühl für ihr Auto ebnen ihr schließlich den Weg an die Spitze der europäischen Drifterfrauen: 2018 erkämpft sich Denise mit „Karoline-Chantal“, einem BMW E30 mit M3 Kompressor-Motor, 435 PS und 466 Newtonmeter, bei der Drift King Pro Series den Titel „Drift Queen of Europe“.

Das erklärte Ziel der Driftkönigin ist aber nicht der Gewinn von Titeln in der Frauenwertung, die ohnehin nur einen sehr kleinen Teil der Szene ausmacht. Sie hat eindeutig die Männer im Visier: Denise Ritzman ist die einzige Frau Europas, die sich mit den Driftkönigen in der Pro-Klasse misst. 2018 schafft sie es, neben ihrem Sieg in der Frauenwertung, bei der Drift King Series auf den neunten Platz der Gesamtwertung. Ihre Augen



Die Driftszene ist klein und herzlich. Auf der Strecke sind wir Gegner, hier im Fahrerlager eine große Familie.“

Denise Ritzmann

blitzen und man merkt der Queen ihren Kampfgeist an. „Ich bin gut und möchte gegen die Besten fahren – und das sind in diesem Sport nun mal die Männer. Mein Ziel ist es, bei der Drift King Pro Series mit den Männern auf dem Treppchen zu stehen!“

Dass sie das Zeug dazu hat, stellt Denise seit Jahren unter Beweis – trotz vieler Vorurteile, nicht nur auf der Rennstrecke. Landet ein männlicher Fahrer im Kiesbett, wird zuerst gefragt, ob mit der Technik etwas nicht stimmt – bei ihr ist es wahrscheinlich ein Fahrfehler. Bei Veranstaltungen ihrer Sponsoren wird sie oft für die Hostess statt für die Fahrerinnen des ausgestellten Wagens gehalten – obwohl ihr Name in der Windschutzscheibe steht und sie in ihrem Rennoverall auftritt. Solche Vorfälle nerven sie zwar, spornen Denise aber vor allem an. „Zu Beginn bin ich belächelt worden. Ich wollte es allen dann so sehr beweisen, dass mir mein Kopf in die Quere kam. Oft lief in den Trainings alles super und in den Qualifyings war ich zu nervös und habe Fehler gemacht.“ Nach einer langen Frustrationsphase beschließt sie 2014 am Nürburgring, nur noch einen Wettbewerb zu fahren. Nach ihrem Entschluss ist Denise im folgenden Qualifying entspannter – und schafft es mit ihrer bis dahin besten Performance in die Top 16 der Gesamtwertung. Sie gewinnt mit der damals mit 286 PS eher schwach motorisierten „Karoline-Chantal“ Battles gegen 500- oder 600 PS-starke Autos und verschafft sich den Respekt ihrer männlichen Gegner. „Da war klar, dass ich nicht nur das süße kleine Mädchen bin, das zum Spaß

mitfährt, sondern ernsthafte Konkurrenz. Die anderen Fahrer haben mir gratuliert und mich das erste Mal als Drifterin bezeichnet – das war für mich besser als ein Platz auf dem Treppchen. Endlich hatte ich das Gefühl, dass ich dazu gehöre“, erinnert sich Denise. „Ich will als Profi akzeptiert werden, unabhängig von meinem Geschlecht“, betont sie.

Ihr nächster Schritt zum Angriff auf die Königsklasse ist getan: Im Januar 2019 hat Team Ritzmann „Karoline-Chantal“ gegen eine neue Lady getauscht. „Killer-Hermine“ (getauft nach dem Rennwagennamen des Vorbesitzers und Denise's verstorbener Großmutter) ist ein BMW E30 mit einem Chevy LSX-Rennmotor. Der Rennwagen hat 600 PS mit 800 Newtonmeter unter der Haube und spielt so in der oberen Liga mit. „Mit meinem alten Fahrzeug bin ich an die Grenze des Machbaren gekommen. Ich weiß, dass ich noch besser sein kann, wenn ich mehr Dampf habe“, meint die 29-Jährige. Jetzt heißt es aber erst einmal trainieren, bis auch im neuen Auto jeder Handgriff im Schlaf sitzt. ➤➤➤



Meins Deins Unsers

Deins

Auf den ADAC ist immer Verlass – vor allem die Plus-Mitgliedschaft gibt bei Fahrten außerhalb Deutschlands ein gutes Gefühl: Man weiß, dass man versorgt wird und gut nach Hause kommt.

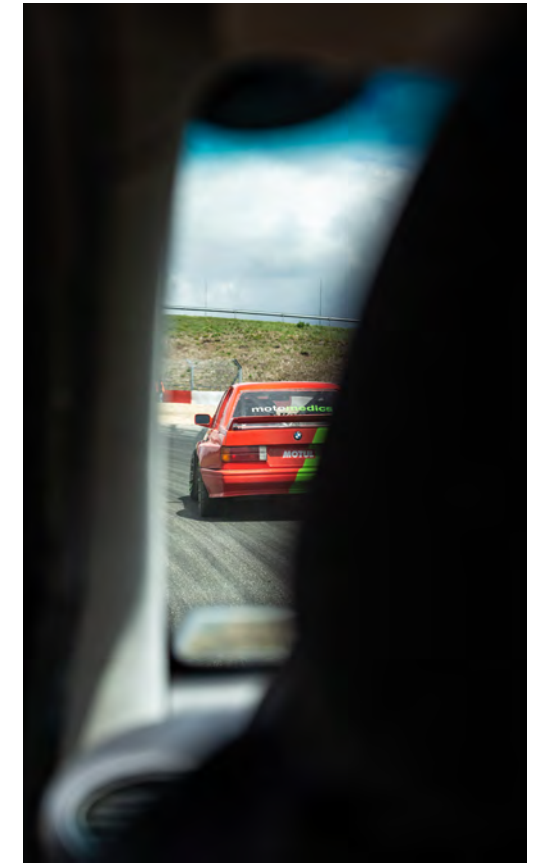
Meins

Mit meinem Alltagswagen musste ich noch nie den ADAC rufen, aber wir haben die Hilfe des ADAC schon zweimal auf dem Hin- bzw. Rückweg von Wettkämpfen in Anspruch genommen. Nur einen klitzekleinen Wermutstropfen gibt es da für uns: Unser Hänger mit dem Wettkampfauto ist mit über zwei Tonnen zu schwer für die ADAC Ersatzwagen – da mussten wir dann etwas improvisieren, um den Anhänger nach Hause zu bekommen.

Unsers

Mit Angeboten wie dem Fahrersicherheitstraining trägt der ADAC zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei. Wer weiß, wie sich ein schleuderndes Fahrzeug wieder unter Kontrolle bringen lässt, kann in Gefahrensituationen besser reagieren. Da gibt es auch noch viel Potential für eine positivere Sichtweise auf den Driftsport in der Öffentlichkeit.

Momentan feilt Denise noch am Einleiten des Drifts. „Ich muss den Punkt überwinden, an dem der Grip das Fahrzeug nicht mehr geradeaus über die Vorderachse, sondern über die Hinterachse in den Drift schiebt. Dazu braucht es ordentlich Gas und aggressives Einlenken. Noch habe ich da etwas zu viel Respekt vor dem neuen Auto – schließlich steckt darin mein gesamtes Jahresbudget! Sobald es bei mir ‚klick‘ gemacht hat, können sich die Jungs warm anziehen“, grinst Denise.



Driftsport

Seit 2015 ist Driften ein vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) offiziell anerkannter Motorsport. Die verschiedenen Driftserien und Wettbewerbe werden von privaten Veranstaltern ausgerichtet und finden in ganz Europa statt. Oft sind die Drift-Strecken einige hundert Meter lange, kurvenreiche Abschnitte größerer Rennstrecken. Attack- und Clipping-Points bestimmen, ab wann das Fahrzeug im Drift sein und wo der Drift möglichst nah an der Streckenbegrenzung verlaufen sollte. Ziel ist es, die beschriebene Ideallinie flüssig zu driften.

Bewertet werden Linie, Winkel, Geschwindigkeit und Stil – je nach Wettbewerb entweder von einer Jury oder zu je 50 Prozent von einer Jury (Linie/Stil) und einer am Fahrzeug angebrachten elektronischen Drift Box (Winkel/Geschwindigkeit).

Die Qualifikationsrunden absolvieren die Teilnehmer einzeln. Die beste Performance aus zwei bis drei Runden bestimmt den Rang auf dem Battle Sheet für die anschließenden Wettkämpfe: In den sogenannten Battles treten zwei Fahrer gegeneinander an. Der Leader fährt die vorgegebene Ideallinie, während er vom Chaser verfolgt wird. Die Aufgabe des Chasers ist es, die Linie des Leaders zu kopieren und dabei möglichst nah am Fahrzeug des Leaders zu bleiben. Jeder Fahrer ist einmal Leader und einmal Chaser. Ein perfekter Lead Run bzw. ein perfekter Chase ergeben jeweils fünf Punkte, nur der bessere Fahrer qualifiziert sich für die nächste Runde.

Facebook
[facebook.com/
DeniseRitzmann](https://www.facebook.com/DeniseRitzmann)
GermanDriftGirl



Instagram
[@deniseritzmann](https://www.instagram.com/deniseritzmann)



19 Länder, 100.000 Kilometer, zwei kleine Kinder

Familienreise extrem: Die Schmitts sind zweieinhalb Jahre lang mit Klein-Romy und Baby Levi durch Amerika getourt. Der nächste große Trip geht nach Asien.

Text: Christian Schreiber

Wer Familie hat und mit dem Auto in den Urlaub fährt, packt den Kofferraum voll. Da darf ja nichts fehlen, was man in zwei Wochen an der Adria oder beim Wandern in den Bergen vermissen könnte. Außerdem haben die Nachbarn versprochen, einen Blick aufs Haus zu werfen und die Blumen zu gießen. Wenn Familie Schmitt aus dem württembergischen Creglingen auf Reisen geht, sieht die Sache anders aus. Der letzte große Trip mit den beiden Kindern, die heute sechs und drei Jahre alt sind, ging einmal quer durch Amerika und hat zweieinhalb Jahre gedauert. Im September brechen die Schmitts wieder auf. Diesmal steht die Seidenstraße auf dem Programm. Mindestens ein Jahr lang wollen die vier unterwegs sein.

„Wie bereitet man sich auf so eine Reise vor?“ Michaela Schmitt wiederholt die Frage, um ein bisschen mehr Zeit zum Nachdenken zu gewinnen. „Es gibt so viel zu erledigen. Und man schafft ohnehin nicht alles.“ Die To-do-Liste ist so lang, dass man sie zwischen zwei Buchdeckel packen könnte. Versicherungen kündigen, Impftermine vereinbaren, Vollmachten ausstellen, Visa beantragen, Auto abmelden. Klamotten, Lebensmittel, Sonnenbrillen: Dinge, die bei normalen Urlaubern ganz oben stehen, rücken weit nach hinten. „Man ist ziemlich gestresst im Vorfeld.“ Zweifel, Verzweiflung, Hoffnung, Mut. Wird schon gutgehen. Beim Amerika-Trip, der 2015 startete, konnte Michaela Schmitt erst loslassen, als sie im Flieger Richtung New York saß.

Den zum Reisemobil umgebauten Mercedes-Lkw mit Baujahr 1980, der einst beim Bundesgrenzschutz

diente, hatte das Ehepaar nach Nordamerika verschifft. Er ist grün und trägt deshalb den Spitznamen „Frosch“. Grün war auch die Hoffnung, er möge möglichst lange durchhalten. Und er schafft die Panamericana, die von Alaska nach Feuerland führt, tatsächlich ohne größere Probleme. Am Ende sind es 19 Länder und 100.000 Kilometer in 30 Monaten. Die spannende Frage war: Wie hält die kleine Romy, die bei Reisebeginn 22 Monate alt war, so einen Trip durch? „Sie war anfangs kein Kind, das gerne im Auto saß“, erzählt Michaela Schmitt. Ausgerechnet zu Beginn der Reise ging es darum, Kilometer zu machen, weil Kanada zu durchqueren war. Mutter Michaela begann, ihrer Tochter während der Fahrt vorzulesen. Vater Thorben saß am Steuer und hielt stets nach Spielplätzen Ausschau. Letztlich gilt bei einer solchen Reise, was auch für die Fahrt nach Rimini oder Rom zu beherzigen ist: „Keine acht Stunden durchpreschen. Zwei, höchstens drei Stunden, dann Pause. Anhalten, wenn es der Kleinen zu viel ist. Keinen Stress verbreiten oder Druck ausüben.“ Sie hätten sich nach dem Frühstück stets Zeit genommen, mit Romy zu spielen, dann zusammengepackt und seien „langsam losgefahren“. Und irgendwann wird die Auto-scheibe zum Kino: Lamas, Gürteltiere – in Südamerika sieht man natürlich andere Dinge als bei der Fahrt über den Brenner.

Dann die größte Überraschung: Michaela Schmitt wird drei Wochen nach Reisebeginn un geplant schwanger. Zweifel? Abbruch? Anfangs steht alles infrage. Aber die Schmitts sind überzeugt, dass sie es schaffen.



Oben Der umgebaute Mercedes-Lkw von 1980, liebevoll „Frosch“ getauft.

Links Thorben, Romy, Levi und Michaela Schmitt.



Oben „Frosch“ im Monument Valley.

Rechts Oben Michaela in der Salar de Uyuni (auch Salar de Tunupa) in Bolivien.

Unten In Peru, in der Nähe von Huacho.

Im Lkw soll das Kind aber nicht auf die Welt kommen. Michaela Schmitt berechnet den voraussichtlichen Geburtstermin. Der Plan sieht vor, dass die Familie zu dieser Zeit in Mexiko ist. Online beginnt die Suche nach einem vernünftigen Krankenhaus, parallel bucht das Ehepaar ein Appartement, um die ersten Wochen dort zu verbringen. Alles geht gut, der kleine Levi kommt zur Welt. Fortan ist die Familie zu viert unterwegs. „Im Rückblick muss ich sagen, dass es einfacher ist, mit Baby eine Weltreise zu machen, als mit einem Kleinkind, das schon älter ist und krabbeln oder laufen kann.“ In Südamerika hat nicht jeder Abfluss-Schacht einen Gullydeckel, es gibt streunende Hunde und viele andere Gefahren für quirlige Kinder.

„Das geht nicht, sowas kann man Kindern nicht machen.“ Michaela Schmitt liegen immer wieder Menschen in den Ohren, die eine derartige Reise im Familienverbund kategorisch ausschließen. Und sie muss zugeben, dass sie früher selbst so gedacht hat. Die erste große Reise mit ihrem Mann Thorben, die 2010 und 2011 für mehrer Monate nach Indien führte, sollte ursprünglich auch die letzte sein. „Danach wollten wir eine Familie gründen und mit Kindern geht so ein Trip ja nicht mehr. Dachten wir jedenfalls.“ Doch die Schmitts lernen Väter und Mütter kennen, die mit Söhnen und Töchtern durch die Welt touren.

Als Romy 2013 auf die Welt kommt, packen die Schmitts nicht gleich die Koffer und ziehen los. Sie brauchen noch Zeit, um mehr Geld anzusparen. Sie schieben Überstunden, arbeiten auch nachts und verzichten auf teure Handys oder ein neues Auto. Pro Monat sind bei der





Links Frosch neben Büßerschnee, die Eispyramiden werden bis zu 6 m hoch, sie sind nur in subtropischen Hochgebirgen zu finden.



Südamerikareise letztlich mehr als 1500 Euro nötig, obwohl sich die Schmitts nicht viel gönnen. Sie verzichten auf den Komfort von Campingplätzen und stehen meist auf freiem Gelände. Restaurantbesuche zählen zu den Ausnahmen. Die nun bevorstehende Reise auf der Seidenstraße, für die längst die Planungen laufen, wird nach Meinung von Michaela Schmitt deutlich günstiger ausfallen. Sie rechnet mit weniger als 1000 Euro pro Monat, da Asien deutlich günstiger sei. Die Familie war zuhause in Creglingen wieder sparsam. Geld brachten auch Vorträge ein, die das Ehepaar hielt. Zudem hat sie über den ersten großen Familientrip ein Buch geschrieben (siehe Kasten). Die größte Hürde, die es noch gibt: Romy ist ab Herbst, wenn die Asienreise starten soll, schulpflichtig. Die Schmitts wollen sie selbst unterrichten, haben entsprechende Schritte eingeleitet, um die Schulbehörde von ihrem Vorhaben zu überzeugen. Der Rektor spielt nach Angaben von Michaela Schmitt jedenfalls mit. „Er hat zu mir gesagt: Die beste Schule ist das Leben.“ Und eines ist sicher: Bei einer Reise durch Asien erfahren Romy und Levi bestimmt, was das Leben alles so bereithalten kann.



AUSREISSER Abenteuer Panamericana

In ihrem Buch, das im Eigenverlag erschienen ist, schreibt Michaela Schmitt von ihren Erfahrungen auf der zweijährigen Tour durch Amerika. Die Kontraste könnten größer nicht sein: gewaltige Canyons und Bergmassive, kalbende Gletscher, einsame Wüsten, tropische Regenwälder oder weiße Karibikstrände.
ISBN: 978-3-00-059427-4 (auch als E-Book),
z. B.: über www.hippie-trail.de

Ich packe meinen Koffer

Stau, Schneckentempo, Stress – Eine Urlaubsfahrt kann zur Belastung für Familien werden. Wer die Tipps der ADAC Experten beherzigt, kommt entspannt(er) an.

Text: Christian Schreiber

Der echte Reisetress beginnt meist schon vor der Auffahrt auf die Autobahn. Wenn es darum geht, den Wagen mit Koffern, Spielzeug, Fahrrädern oder Padelbooten zu beladen, bricht bei vielen Müttern und Vätern der Schweiß aus. Wohin mit all dem Zeug? Holger Bach, Abteilungsleiter Verkehr & Umwelt beim ADAC Württemberg, kennt das Problem. Seine Lösung: Er mietet sich für die lange Fahrt in die großen Ferien ein entsprechend geräumiges Auto. „Dann muss auch niemand auf den Koffern sitzen, und die Reise ist deutlich entspannter.“ An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass der ADAC für seine Mitglieder entsprechende Mietwagen im Angebot hat.

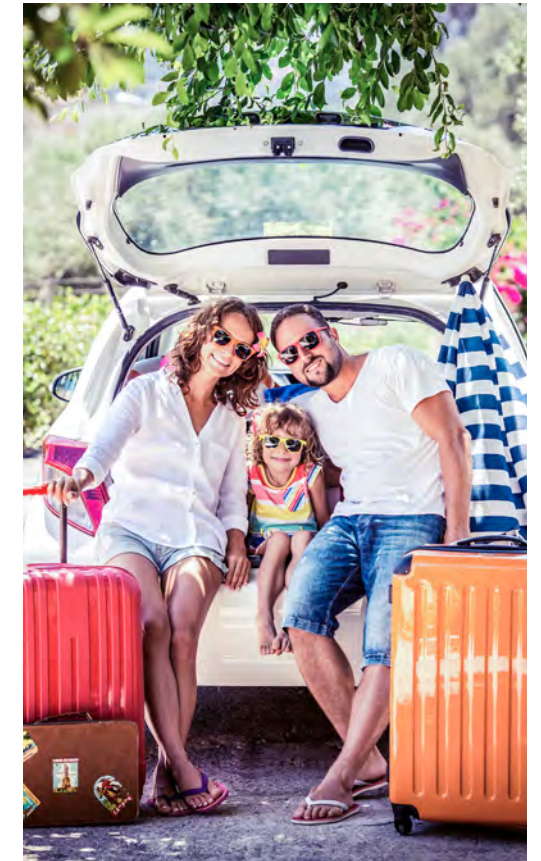
Die Tochter von Bach geht mittlerweile zur Schule, sodass die Zeiten vorbei sind, in denen er entspannt außerhalb der Ferien in Urlaub fahren konnte. Er würde Stoßzeiten gerne vermeiden, aber Hotels und Ferienwohnungen spielten da in der Regel nicht mit, weil der Bettenwechsel meist am Samstag erfolge. Also muss auch er auf die Straße, wenn die große Reisewelle rollt. Bach macht sich vorab einen Plan, wann und wo er Pausen einlegt. Experten empfehlen bei Reisen mit kleinen Kindern alle eineinhalb Stunden einen Stopp. Bei der Routine-Route, auf der Bach seit Jahren im Sommer gen Nordsee fährt, kennt er die besten Rast- und Spielplätze für seine Tochter. Geht der Trip in unbekannte Gefilde, versucht er, vorher über das Internet die besten Spots zu finden. „Wer bei den Pausenstopps auch noch Stress hat, weil an Kasse oder Klo lange Schlangen sind, der kriegt irgendwann den Koller.“

Während der Fahrt sollte sich jeder sein persönliches Entspannungs-Umfeld schaffen. Bach hört gerne Musik. Die Zeiten, in denen er Benjamin Blümchen oder Bibi Blocksberg einlegen musste, sind vorbei, da seine Tochter mittlerweile einen CD-Spieler samt „Kinder-Kopfhörer“ hat. „Den kann man nicht zu laut aufdrehen.“ Das schont die Ohren der Siebenjährigen und die Nerven der Eltern, die das Elefanten-Törö oder das ständige „Hex, hex“ nicht mehr mitkriegen. Hörbücher seien oft auch für Beifahrer eine gute Alternative, da viele Menschen im Auto nicht lesen könnten. Schuld daran ist das Gleichgewichtsorgan. Während wir uns auf einen Gegenstand wie ein Buch fixieren, sendet es das Signal „Bewegung“ an unser Gehirn. Der visuelle Reiz stimmt mit dem vom Gleichgewichtsorgan gesendeten Reiz nicht überein, wodurch unser Körper Histamin ausschüttet, was zu Übelkeit und Erbrechen führen kann. Bei Kindern kommt das besonders häufig vor. Für Entspannung



„Mit einem geräumigen Auto ist die Reise deutlich entspannter.“

Holger Bach, Abteilungsleiter Verkehr & Umwelt beim ADAC Württemberg



Prima Pausen-Planung

Autofahren ist anstrengend – nicht nur für den Fahrer. Vor allem für Kinder ist das stundenlange, ruhige Sitzen eine Belastung, es steht im krassen Gegensatz zu ihrem natürlichen Bewegungsdrang. Deswegen empfiehlt der ADAC bei Autofahrten alle eineinhalb Stunden einen Stopp. Damit die Pausen nicht zum Zeit-Stress führen, ist eine gute Planung hilfreich. Setzen Sie sich zuhause hin, und spielen Sie die Fahrt durch. So könnte ein Plan aussehen:

- | | |
|---|---|
| <p>8 Uhr Aufstehen, gemütliches Frühstück, letzte Gepäckstücke einladen (der Großteil sollte schon am Vorabend im Kofferraum gelandet sein).</p> | <p>14 Uhr Vor der Abfahrt den Kindersitz herrichten, sodass ein Mittagsschlaf für die Kleinen möglich ist. Das ist Ihre Chance, zwei Stunden am Stück durchzufahren.</p> |
| <p>9 Uhr Abfahrt. Werktags ist es meist besser, den schlimmsten Berufsverkehr abzuwarten.</p> | <p>16 Uhr Noch einmal abfahren von der Autobahn, um einen kleinen Spaziergang oder ein Fangspiel zu machen.</p> |
| <p>10.30 Uhr Erster Stopp. Trinkpause, die Kinder erhalten die Möglichkeit zum Herumtoben.</p> | <p>17 Uhr Start zur finalen Etappe des Tages.</p> |
| <p>11.30 Uhr Sie verlassen die Autobahn, haben im Vorfeld ein kinderfreundliches Gasthaus recherchiert, wo die Familie jetzt zu Mittag isst. Danach nehmen Sie sich noch die Zeit für einen gemütlichen Spaziergang.</p> | <p>18.30 Uhr Spätestens jetzt sollte das Tagesziel erreicht sein, damit die Zeit für Abendessen, Eingewöhnung am neuen Ort und Gute-Nacht-Ritual reicht.</p> |

sorgen bei Familie Bach auch kleine Spiele. Am beliebtesten ist „Ich packe meinen Koffer.“ Bach: „Wir packen das Auto quasi nochmal komplett neu.“

Die ultimativen Stressverursacher bei Urlaubsfahrten sind Staus. Wer von der Autobahn abfährt, tut sich laut Bach meist keinen Gefallen. „Nicht jede Umfahrung ist zielführend.“ Der ADAC Abteilungsleiter erinnert sich an einen eigenen Versuch, der Blechlawine auszuweichen. „Wir sind im Schnecken-tempo zwei Stunden lang durch Fulda gekrochen.“ Stau schlägt nach Meinung von Bach nicht nur deswegen aufs Gemüt, weil man Zeit verliert. „Wenn man drinsteht, hat man immer das Gefühl, zu wenig Infos zu haben. Das bedeutet Unsicherheit und verursacht Stress.“ Deswegen schickt der ADAC Württemberg jedes Jahr zur Hauptreisezeit Stauberater wie Joachim Baumhauer los. Er ist an Wochenenden oder Feiertagen mit einem Motorrad auf den Schnellstraßen unterwegs. Wenn er durch eine Autoschlange kurvt und staugeplagte Menschen ihre Fenster herunterlassen, beruhigt er. Wer konkrete Infos zur Verkehrssituation bekomme, fühle sich meist schon besser. Baumhauer sichert aber auch Unfallstellen ab, schickt den Pannendienst zu verzweifelten Autofahrern, die liegen geblieben sind und spendet Trost. Er rät Reisenden, stets genügend Getränke dabeizuhaben. „Es sollte wenig Zucker drin sein. Sonst kriegt man immer mehr Durst.“ Und: „Die Drinks müssen altersgerecht sein. Eine Palette Energiedosen im Kofferraum bringt nichts, wenn man mit kleinen Kindern unterwegs ist.“ Stauberater Baumhauer hat stets Wasser dabei, das er durstigen Autofahrern reichen kann. Auch Kinder kommen nicht zu kurz und dürfen sich zum Beispiel über Malstifte und -hefte freuen. Immer öfter sieht Baumhauer Kinder, die im Auto Filme über Tablets oder eingebaute Fernseher schauen. „Die reißen wir nicht mehr vom Hocker.“ Umso wertvoller könnten die kleinen Malbücher

Links Die ADAC Stauberater im Einsatz – in der Hauptreisezeit versorgen sie staugeplagte Autofahrer und beruhigen im Notfall.



aber für Familien sein, die nach einer Panne hinter der Leitplanke stehen und auf Hilfe warten. „Da kommt Ablenkung gut an.“

Was laut Baumhauer immer in den Wagen gehört, sind Decken und Tücher, die Eltern vor die Autofenster der Kinder hängen sollten, um starke Sonneneinstrahlung zu vermeiden. Zumal er im Stau empfiehlt, die Klimaanlage auszuschalten. „Klingt im ersten Moment nicht gut. Aber an heißen Tagen besteht die Gefahr, dass der Motor überhitzt.“ In seinen Augen ist es auch ratsam, zwischendurch die Heizung voll aufzudrehen und die Fenster zu öffnen, „damit die Hitze vom Motor entweichen kann.“ Umso mehr heißt es bei der Fahrt in den Urlaub: stets kühlen Kopf bewahren.



Sieben Tipps für entspanntes Reisen mit Kindern

- 1.** Mehr als 500 Kilometer Autofahrt pro Tag sollte man seinen (kleinen) Kindern nicht zumuten. Veranschlagen Sie für diese Entfernung gute zehn Stunden, wie im Beispiel „Prima Pausen-Planung“ beschrieben.
- 2.** Sicherheit lautet das oberste Gebot. Kinder unter zwölf Jahren oder kleiner als 150 Zentimeter müssen im Kindersitz reisen. Eine gute Polsterung ist wichtig, außerdem sollte der Sitz eine bequeme Schlafposition ermöglichen.
- 3.** „Ich habe Hunger.“ ist der zweithäufigste Satz im Auto nach „Wann sind wir endlich da?“ Vor der Fahrt sollte man Kindern immer eine Kleinigkeit zu Essen geben. Für unterwegs: Ausreichend Verpflegung, die nicht krümelt oder tropft.
- 4.** Trinken: besser keine kohlenstoffhaltigen Getränke. Die können auf den Magen schlagen. Wasser, Tee und Saft ohne Zucker eignen sich gut.
- 5.** Alles im Blick? Mithilfe eines zweiten Innenspiegels müssen Sie sich nicht ständig umdrehen, um nach den Kindern zu schauen.
- 6.** Lesen oder mit dem Handy spielen sind keine Dauerlösung für Kinder während der Autofahrt. Dabei kann einem schnell übel werden. Damit dennoch keine Langeweile aufkommt, sollte man gemeinsame Spiele machen (Autokennzeichen raten; „Ich sehe was, was Du nicht siehst ...“)
- 7.** Auch wer alles richtig macht, ist nicht gefeit davor, dass einem Kind übel wird. Deswegen immer mehrere Spucktüten griffbereit haben.

An den Grenzen der Moral

In Baden-Württemberg entwickeln Automobilhersteller und -zulieferer die Technik für autonomes Fahren. Ein Gespräch mit der Stuttgarter Philosophie-Professorin Catrin Misselhorn über Maschinenethik.

Interview: Julian Häußler



Prof. Dr. Catrin Misselhorn ist Inhaberin des Lehrstuhls für Wissenschaftstheorie und Technikphilosophie und Direktorin des Instituts für Philosophie der Universität Stuttgart. Zum April 2019 hat sie einen Ruf an die Universität Göttingen angenommen. In ihrer Forschung befasst sie sich u. a. mit philosophischen Problemen der KI, Roboter- und Maschinenethik.

2018 veröffentlichte der Reclam Verlag das Buch: „Grundfragen der Maschinenethik“ von Catrin Misselhorn.

Frau Misselhorn, in Ihrem Buch „Grundfragen der Maschinenethik“ beschäftigen Sie sich mit Maschinen, die moralische Entscheidungen treffen. Was können wir uns darunter vorstellen?

Catrin Misselhorn: In der breiten Öffentlichkeit wurde das Thema Maschinenethik durch die sogenannten Dilemma-Situationen bekannt gemacht. Die Grundidee geht auf die britische Philosophin Philippa Foot zurück. Ein Beispiel: Eine außer Kontrolle geratene Straßenbahn droht, fünf Menschen zu überrollen. Was tun? Die Straßenbahn auf ein anderes Gleis umleiten, auf dem sich nur eine Person befindet? Ein vergleichbares Szenario beim autonomen Fahren wäre, dass ein Auto entweder in eine Gruppe mit zwei alten Menschen und einem Hund oder in eine Gruppe mit vier Kindern rast. Welche Gruppe soll das Auto verschonen, welche tödlich verletzen?

Sollte eine Maschine diese Entscheidung treffen dürfen?

Ich bin da sehr skeptisch. Dem amerikanischen Wissenschaftler Patrick Lin zufolge basieren solche Programme zum Zweck der Unfalloptimierung auf „Target-Algorithmen“. Letztendlich müsste die Software in Dilemma-Situationen ein legitimes Ziel (Target) auswählen, das getötet werden darf. Eine solche Entscheidung würde voraussetzen, dass eine moralische Pflicht besteht, zur Schadenminimierung zu töten. Meiner Ansicht nach gibt es eine solche Pflicht jedoch nicht.

Sind solche Dilemma-Situationen nicht sehr unwahrscheinlich?

Es geht hier nicht um Wahrscheinlichkeiten. Gerade bei der Bewertung von neuen Technologien sind nicht die wahrscheinlichsten Fälle interessant, sondern die, die unsere moralische Bewertung am stärksten auf die Probe stellen. So beziehen wir zum Beispiel bei der Risikobewertung der Atomkraft einen nuklearen Unfall mit ein, auch wenn dieser zum Glück sehr unwahrscheinlich ist.



Könnte es aus moralischer Sicht besser sein, wenn Menschen diese Entscheidungen vorher fest einprogrammieren?

Es wäre nicht richtig, solche Entscheidungen schon im Vorfeld zu treffen. Rationales Vorgehen ist bei moralischen Fragen nicht immer die beste Option. Der Philosoph Bernard Williams argumentiert, dass es „ein Gedanke zu viel“ sei, wenn ein Ehemann angesichts der Möglichkeit, entweder seine Frau oder einen Fremden zu retten, erst darüber nachdenken müsste, ob es mit seinen moralischen Prinzipien vereinbar ist, seiner Frau den Vorzug zu geben. Genauso wenig angemessen wäre es, wenn der Ehemann bereits im Vorfeld einer solchen Situation überlegen würde, ob er seine Frau oder zwei Fremde oder statt seiner Frau 50 Fremde retten könnte.

Wäre in letzter Konsequenz dann nicht ein Zufallsgenerator die Lösung?

Ein Zufallsgenerator ignoriert die Tatsache, dass es im Einzelfall durchaus eine bessere Lösung geben kann. Es wäre schrecklich, wenn ein System diese Entscheidungsmöglichkeiten nicht berücksichtigen würde. Zudem wäre das nicht mit der Menschenwürde vereinbar, da Verkehrsteilnehmer zu bloßen Objekten würden, deren Leben nicht mehr wert ist als der Zufall.

Was folgern Sie daraus für die Programmierung autonomer Fahrzeuge?

Grundsätzlich ist mir die Debatte teilweise zu schwarz-weiß. Sie wird immer auf die Unterscheidung reduziert: entweder autonom fahren oder nicht. Für mich gibt es da noch einen Mittelweg, der heißt: Können wir nicht viel Zugewinn an Sicherheit durch Assistenzsysteme erreichen? Müssen wir unbedingt diesen Schritt zum autonomen Fahren gehen, mit all den moralischen Problemen, die sich daraus ergeben?

Würden Sie sich selbst in ein autonomes Auto setzen?

Auf einem Testgelände bin ich bereits in so einem Fahrzeug gefahren – in Schrittgeschwindigkeit. Im laufenden Verkehr könnte ich mir das nicht vorstellen, wenn das System die Entscheidung über Leben und Tod treffen würde.

Machen Sie den Moraltest selbst
www.moralmachine.mit.edu/hl/de



Gemeinsam abheben

Online-Plattformen sollen das Fliegen zu einem erschwinglichen Vergnügen für Piloten und Passagiere machen. Ein Selbstversuch.

Text: Julian Häußler

Treffpunkt 10 Uhr, Flugplatz Pattonville bei Stuttgart: Andree Roeder holt mich am Parkplatz ab und führt mich zum Hangar. Mit dem 38-jährigen Hobby-Piloten habe ich mich über die Online-Plattform Wingly zu einem Rundflug verabredet. Dort bietet er Flugzeugfans die Möglichkeit, mit ihm eine gemütliche Runde über Stuttgart zu drehen.

Seit 2018 inseriert Roeder online freie Plätze in seinem Flugzeug, hauptsächlich aus Kostengründen. Denn das Hobby ist eine teure Angelegenheit, obwohl er Mitglied im Fliegerverein LSV Hohenasperg ist. Dort kann er sich eines von vier Flugzeugen für seine Spritztouren ausleihen, eine Stunde kostet 130 Euro aufwärts. Findet er online noch zusätzliche Passagiere, ist die finanzielle Belastung für ihn erträglicher. Mitflugzentralen wie Wingly, Flyt.club oder Coavmi haben sich darauf spezialisiert, Privatpiloten und Passagiere zu diesem Zweck zusammenzubringen.



„Mittlerweile kann ich mich vor Anfragen kaum retten“, schmunzelt Andree Roeder. Im letzten Jahr hob er 20 Mal mit Begleitung ab, viel öfter ist das für den Beamten in seiner Freizeit nicht möglich. Schon über neun Jahre ist der gebürtige Bremer in luftigen Höhen unterwegs und bildet als Fluglehrer auch selbst aus. „Seit Kindheitstagen ist das Fliegen meine Leidenschaft. Mit zehn Jahren und dem Flugsimulator am PC hat alles angefangen“, blickt er zurück.

Vor dem Start geht Roeder akribisch die Checkliste durch: Sind die Tragflächen gerade? Haben alle Reifen genug Luft? Ist der Propeller unbeschädigt? Schließlich wird es ernst: Wir nehmen Platz und ich bekomme ein Headset in die Hand gedrückt, „denn es macht schon Krach in so einem Fliegerchen“. Das Flugzeug vibriert durch den Propeller, man fühlt sich im Cockpit etwas beengt wie in einem Kleinwagen.

„Ein letzter Blick durchs Büro“, sagt Andree Roeder und prüft, ob alle Anzeigen und Instrumente in Ordnung sind. Der Wetterbericht des Flughafens Stuttgart läuft knisternd in den Kopfhörern und schon sind wir in der Luft. Der Hobby-Pilot strahlt viel Ruhe aus und weist auf Sehenswürdigkeiten

Oben Das Highlight des Fluges: Burg Hohenzollern.
Links Hobby-Pilot Andree Roeder (rechts) kann auf neun Jahre Flugerfahrung zurückblicken.



Oben Vor dem Start geht Roeder akribisch die Checkliste durch.



am Boden hin. „Für mich ist es immer spannend, welche Menschen man beim Fliegen kennenlernt“, sagt Roeder. Viele seiner Passagiere haben einen Mitflug zum Geburtstag geschenkt bekommen. Auch einige Heiratsanträge hat er schon live bei ihm im Cockpit erlebt.

Wir nähern uns dem Highlight unseres Fluges, der Burg Hohenzollern. Andree Roeder dreht zwei große Schleifen um eines der bekanntesten Ausflugsziele der Schwäbischen Alb. Auch nach mehr als 1.200 Starts und Landungen genießt er die Aussicht und die Freiheit in luftiger Höhe. „Meistens biete ich online Ziele an, zu denen ich selbst gerne hin möchte, um das für mich bezahlbar zu machen.“

Den würdigen Abschluss bildet eine letzte Runde vorbei an Schloss Solitude und natürlich dem Stuttgarter Fernsehturm. Nach einer sanften Landung sind wir zurück in Pattonville. Mein Fazit nach einer Stunde in der Luft für rund 70 Euro mit einem sympathischen Piloten, der Tourguide und Gesprächspartner in einem ist: Das war bestimmt nicht mein letzter Mitflug.

Mehr Infos zum Thema
wingly.io
flyt.club
coavmi.com



Die bewegte Geschichte einer Autobahn

Der A-8-Abschnitt zwischen Mühlhausen und Hohenstadt gilt als „Schönste Autobahnstrecke Deutschlands“. Wer es eilig hat, sieht die Sache sicher anders. In den kommenden Jahren könnten die Trassen am Alaufstieg allerdings von der Bildfläche verschwinden. Von neuen, alten Plänen, die A 8 auszubauen.

Text: Christian Schreiber

Überall an deutschen Autobahnen tauchen die braunen Schilder auf. Sie heißen touristische Unterrichtungstafeln und machen auf Highlights links und rechts des Weges aufmerksam. Dass die Fahrbahn selbst eine Sehenswürdigkeit ist, kommt wohl eher selten vor. Seit kurzem stehen an der A 8 zwischen den Anschlussstellen Mühlhausen und Hohenstadt aber zwei Schilder, die verkünden: „Schönste Autobahnstrecke Deutschlands“. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann ließ sich bei der Einweihung der Schilder gar zu dem Satz hinreißen: „Diese Autobahn ist historisch betrachtet ein Kunstwerk, ein aufwendig und schön gemachtes Bauwerk.“

Wer vor dem Tunnel Gruibingen wieder mal im Stau feststeckt, wird darüber den Kopf schütteln. Für viele Autofahrer ist es eher das schlimmste Nadelöhr Deutschlands. Schließlich rollt der Verkehr von beiden Seiten auf sechs Spuren an Alauf- beziehungsweise -abstieg heran und wird dann durch den Wegfall eines Fahrstreifens ausgebremst. Der Streckenabschnitt ist nichts für Eilige. Dafür lieben ihn Nostalgiker umso mehr, schließlich handelt es sich nicht nur um einen der ältesten Autobahn-Abschnitte Deutschlands. Außergewöhnlich ist auch die Trennung der Fahrbahnen auf zwei separate Trassen, die durch zwei

unterschiedliche Täler verlaufen: Wer Richtung Süden will, muss den Alaufstieg ab Mühlhausen über den Wiesensteiger Hang samt Todsburgbrücke, Malakoffbrücke und durch den Lämmerbuckeltunnel meistern. Verkehrsteilnehmer aus Richtung Ulm, die gen Norden unterwegs sind, fahren bergabwärts über den Drackensteiner Hang durch den Nasenfels-Tunnel und über die Himmelsleiter-Brücke und verlieren auf wenigen Kilometern rund 250 Höhenmeter.

„Das ist wie eine Gebirgsstrecke“, sagt Jens Glaßer aus Kirchheim/Teck, der sich seit Jahrzehnten mit dem Alaufstieg befasst, eine Internetseite dazu betreibt und sogar ein Buch zum Thema geschrieben hat. Schon den Baustil der Autobahn findet er faszinierend: „Man hat Gerade an Kurve an Gerade an Kurve gereiht.“ Beim heutigen Tempo und Verkehrsaufkommen sei das natürlich eine Herausforderung für viele Fahrer. Glaßer hat auch schon Vorträge gehalten, Exkursionen mit Autobahn-Nostalgikern unternommen, bei denen er durch die umliegenden Wälder geklettert ist, um eine halbwegs gute Sicht auf Fahrbahn, Brückenbauwerke und Tunnel zu bekommen. Gerade am Drackensteiner Hang, der heute mit Bäumen überwuchert ist, ist das eine Herausforderung. Nur so



Links Historisches Foto von 1937, Blick auf die Baustelle vom Hang der Stuttgarter Seite auf die Todsburgbrücke.

Rechts Die A 8 heute, befahren von fast täglich 70.000 Pkws.



erhält man auch einen Blick auf die alten Parkbuchten, in denen früher gerade mal ein Auto Platz hatte. Heute liegen sie alle freilich hinter der Leitplanke. Als die Fahrbahn 2005 wegen Baumfällarbeiten gesperrt war, nutzte der 40-Jährige die Gelegenheit und lief zu Fuß die Autobahn hinunter. Es war ein feuchter Tag im Herbst, den Glaßer allerdings in strahlender Erinnerung hat. „So eine Chance kriegt man schließlich nur einmal.“

Wie kommt jemand auf den Trichter, für eine Autobahn zu schwärmen? Glaßer ist in Weilheim aufgewachsen. Dort nimmt die A 8 Anlauf, um den Aichelberg zu überwinden. Als Bub kriegt er mit, wie sich dort die alte Autobahn mit ihren engen Kurven und Steigungen von mehr als sieben Prozent in eine moderne Trasse verwandelt. Glaßer schleicht sich mit Kumpels in den 1990er-Jahren in den Wald, um die Bauarbeiter zu beobachten, wie sie die Überreste der alten Autobahn platt machen. Er sieht das alte Aichelberg-Viadukt und die stillgelegte Franzosenschluchtbrücke verschwinden und beobachtet

Historischer Ablauf des Alaufstiegs

1936

Baubeginn Abstiegstrecke mit Pflastersteinen (Drackensteiner Hang)

1937

Freigabe für Verkehr; Drackensteiner Hang wird zunächst im Gegenverkehr befahren

1938

Baubeginn Aufstiegstrecke (Wiesensteiger Hang); Durchbruch Lämmerbuckeltunnel

1939 bis 1941

Baubeginn Brücken (Todsburg, Malakoff)

1942

Einstellung der Arbeiten aufgrund des Krieges

1942 bis 1945

Rüstungsfabrik im Lämmerbuckeltunnel (u. a. Bau von Flugzeugmotoren)

1955

Erst zehn Jahre nach Kriegsende nimmt man die Arbeiten an der Aufstiegstrecke wieder auf

1957

Fertigstellung der Trasse Wiesensteiger Hang

2019

Täglich 70.000 Fahrzeuge auf den beiden Trassen zwischen Mühlhausen und Hohenstadt

Autobahn-Freaks, die sich Pflastersteine und Brückenteile krallen, um sie in ihren Trophäenschrank zu stellen. „Ein Atlas war mir schon immer lieber als ein Bilderbuch. Wenn ich eine Landkarte in die Finger bekommen habe, haben mich immer die Drehkreuze der Autobahnen fasziniert, die wie Kleeblätter aussehen“, erzählt der Zollbeamte.

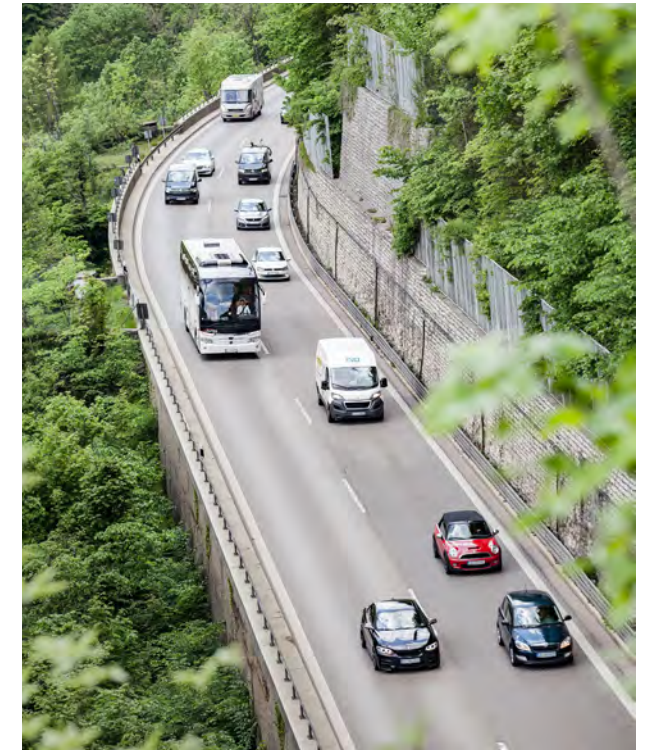
Eines Tages schwärmt seine Mutter aus und kehrt mit Archiv-Material vom Autobahnbau am Aichelberg zurück, das sie bei der Lokalzeitung ausgegraben hat. Von da an sammelt Glaßer jeden Schnipsel, der mit der A8 vor seiner Haustür in Verbindung steht. Schon bald stellt er Fotos, Unterlagen und historisches Wissen auf seine eigene Homepage www.albaufstieg-aichelberg.de, die es heute noch gibt. Journalisten und Gleichgesinnte melden sich, um Bildmaterial und Infos auszutauschen. Nach dem Abitur fängt Glaßer als Beamter beim Hauptzollamt Stuttgart an. Die ersten Jahre verbringt er als IT-Experte am Schreibtisch, dann wechselt er in die Kontrolleinheit Verkehrswege. „Die Vorstellung, auf der A8 unterwegs zu sein, hat da natürlich eine Rolle gespielt.“

In all der Zeit tut sich natürlich auch etwas in Sachen Albaufstieg: Um die Jahrtausendwende sorgen Maut-Pläne für Wirbel. Bund und Land wollen private Investoren gewinnen, die den Ausbau übernehmen und dafür direkt beim Autofahrer abkassieren sollen. Eine Machbarkeits-Studie legt bereits offen, dass pro Pkw 2,40 Mark, je Lkw 19,20 Mark nötig sind, um das Vorhaben zu realisieren. Fernpendler sollen 20 Prozent Rabatt erhalten. Der ADAC Württemberg kritisiert die Maut-Pläne damals: „Es besteht die große Gefahr, dass sich die Politiker daran gewöhnen, mit dem Autofahrer so umzugehen.“ Die Politik begräbt die Maut schließlich, legt aber auch die Ausbau-Pläne auf Eis. Der Neubau der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm erhält Priorität eins.

Aber jetzt gibt man auch auf der A8 wieder Gas: Auf Nachfrage des ADAC Württemberg erklärt das Regierungspräsidium Stuttgart, dass das Planfeststellungsverfahren läuft, derzeit die Einwendungen fachlich geprüft werden und voraussichtlich im Herbst ein Erörterungstermin stattfindet. Der Plan sieht vor, eine neue, acht



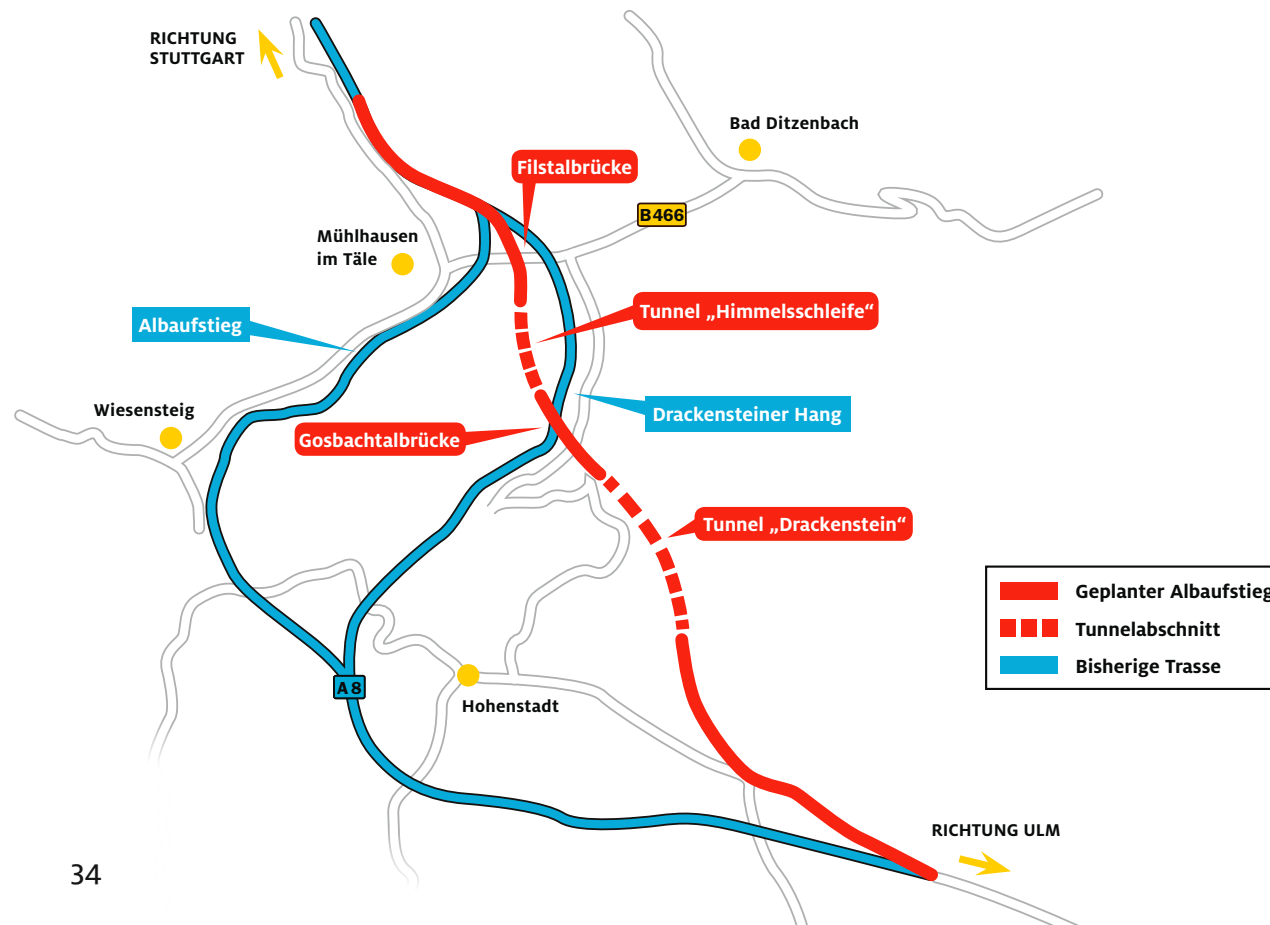
Links Historisches Foto von 1937, Blick vom Nasenfelstunnel Richtung Ulm.



Rechts Die Strecke heute.

SICHER UND MOBIL

Geplanter Routenverlauf des Albaufstiegs



Kilometer lange und sechsspurige Strecke samt Seitenstreifen für mehr als 600 Millionen Euro zu bauen – die Kosten würde offenbar der Bund komplett tragen. Von Norden aus gesehen soll der Verkehr bei Mühlhausen mit einer Brücke das Filstal überwinden und danach durch einen Tunnel („Himmelschleife“) rollen. In der Folge sind eine weitere Brücke und ein zweiter Tunnel nötig, um das Gosbachtal zu durchschreiten und den Drackenstein zu bezwingen. Die Anschlussstelle Mühlhausen wollen die Planer erneuern, die B 466 verlegen. Schon in zwei Jahren soll es losgehen, 2026 könnte Eröffnung sein. Wer jetzt glaubt, die Politik würde mit diesem Projekt etwas Neues aus dem Hut zaubern, der irrt: Bereits vor 85 Jahren gab es ambitionierte Pläne, die Autobahn durch den Berg zu bauen, wie eine Recherche im Archiv von Jens Glaßer zeigt. „Technisch war man dann wohl doch nicht so weit.“

Und was passiert mit den alten Trassen? Der jetzige Aufstieg über den Wiesensteiger Hang soll als Landstraße und Umleitungsstrecke erhalten bleiben. Den Drackensteiner Hang will man offenkundig opfern und zurückbauen. Glaßer sieht die Sache mit gemischten Gefühlen. Er sei längst nicht mehr so „schwärmerisch“ wie früher. „Ich bin selbst jeden Tag auf der A8 unterwegs. Mir ist klar, dass sich was tun muss.“ Aber er würde sich doch wünschen, dass man den Albabstieg nicht einfach platt macht. „Wenigstens einzelne Brückenbauwerke sollten stehen bleiben.“ Oder noch besser: Die Strecke für Radfahrer erhalten. Ob dann auch jemand Schilder anbringt mit der Aufschrift: „Schönster Fahrradweg Deutschlands“?



Jens Glaßer, aus Kirchheim/Teck befasst sich seit Jahren mit dem Albaufstieg, weitere Infos gibt es auf seiner Internetseite: albaufstieg-aichelberg.de



Löschen und retten

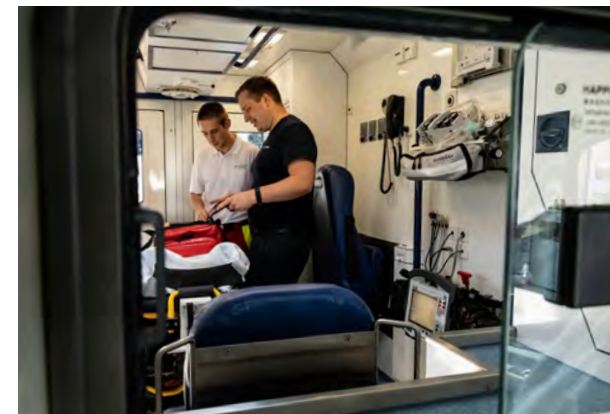
Die Flughafenfeuerwehr in Stuttgart ist nicht nur bei Bränden gefragt, auch die medizinische Versorgung der Passagiere gehört zu ihren Kernaufgaben.

Text: Julian Häußler

Trotz aller Diskussionen rund um den ökologischen Fußabdruck bleibt das Flugzeug für viele Menschen die erste Wahl, wenn es um die Urlaubsreise geht. Im Sommer 2018 hoben mehr als 80 Millionen Passagiere von deutschen Flughäfen ab, so viele wie noch nie zu vor. Bei diesen Menschenmassen braucht es jemanden, der für die Sicherheit im Hintergrund, bei Notfällen rund um das Flugzeug und natürlich auch bei den Passagieren sorgt: die Flughafenfeuerwehr. In Stuttgart ist sie täglich für rund 30.000 Passagiere und Besucher sowie über 11.000 Mitarbeiter zuständig. Einer der Helfer im Hintergrund ist Ronald Schäfer, Brandmeister und Notfallsanitäter und seit neun Jahren bei der Flughafenfeuerwehr tätig. Wir haben ihn vor Ort besucht, um einen Einblick in seine Arbeit zu erhalten.

Der Airport Stuttgart beschäftigt aktuell 91 hauptamtliche Feuerwehrmitarbeiter. Zwei Wachsichten verrichten im Wechsel ihren Dienst für jeweils 24 Stunden. Als Mindestbesetzung sind 19 Personen rund um die Uhr im Einsatz. „Hier sind wir wie eine kleine Großstadt mit den typischen Feuerwehr- und Rettungsdiensteinsätzen“, sagt Schäfer. Er habe schon alle möglichen Fälle erlebt, einzig eine Geburt fehle ihm noch. Pro Jahr rücken Schäfer und seine Kollegen über 5.000 Mal aus, 1.300 davon sind medizinische Rettungseinsätze. Der 33-Jährige zeigt auf eine große Karte an der Wand, ein Übersichtsplan des Flughafengeländes: „Unsere Feuerwache liegt genau in der Mitte von Start- und Landebahn, sodass wir schnell zu jedem möglichen Einsatzort kommen.“

Der häufigste Anlass für einen Rettungseinsatz sind Kreislaufprobleme. „Viele Menschen sind vor der Reise maximal angespannt und unter



großem Stress. Dann nach dem Einchecken und der Sicherheitskontrolle fällt die große Last ab und sie kippen um“, sagt Schäfer. Hinzu komme oft, dass sie nichts oder zu wenig gegessen und getrunken haben. Diese Passagiere kommen aber meist schnell wieder auf die Beine. „Am wichtigsten ist diesen Patienten, dass sie noch rechtzeitig ihren Flug erwischen“, erklärt Schäfer mit einem Augenzwinkern.

Die Liste der üblichen Einsatzgründe ist lang: Herzinfarkte oder Schlaganfälle, Stürze auf Rolltreppen, Atemnot oder Flugangst. Aus bestimmten Urlaubsregionen kommen die Passagiere häufig mit Durchfall und Erbrechen zurück. „Einmal mussten wir eine komplette Reisegruppe aus Ägypten mit 180 Menschen versorgen“, erinnert sich der zweifache Familienvater. Ein leidiges Thema sei auch der übermäßige Alkoholkonsum. Gerade durch Junggesellenabschiede nehme dieses Phänomen deutlich zu.

Manchmal müssen Schäfer und seine Kollegen auch direkt an Bord eines Flugzeugs eilen, um Hilfe zu leisten. Die Leitstelle meldet den medizinischen Notfall kurz vorher an, oft gibt es zu diesem Zeitpunkt noch keine genaueren Informationen zum Fall. Hier sind eine schnelle Aufnahmefähigkeit und viel Erfahrung gefragt. „Wenn es die Situation zulässt, bringen wir den Patienten meistens gleich in den Rettungswagen, um ihn in Ruhe behandeln zu können“, erklärt Schäfer. Der Flughafen selbst verfügt zudem über eine eigene Sanitätsstation. Dort stehen zwei Behandlungsräume zur medizinischen Erstversorgung von Patienten nach Unfällen oder bei akuten Erkrankungen zur Verfügung. Von den beiden Rettungswagen auf dem Flughafengelände ist einer rund um die Uhr mit einer Stammbesetzung im Dauereinsatz, der zweite wird bei Bedarf zur Unterstützung eingesetzt.

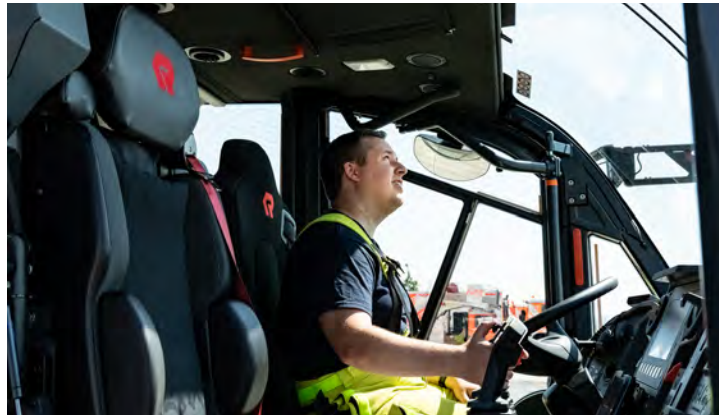
Links Ein Rettungswagen der Flughafenfeuerwehr ist ständig einsatzbereit.

Eine der spektakulärsten Einsatzarten der Flughafenfeuerwehr sind die sogenannten Sicherheitslandungen. Dieser Begriff wird dann verwendet, wenn am Flugzeug eine Störung eingetreten ist, die aber keiner akuten Notlage entspricht. Eine vorzeitige Landung wird dem Risiko einer möglichen Verschlechterung der Störung vorgezogen. Für diesen Fall gibt es ein spezielles Alarmstichwort: „Flugzeugalarm“. Dann heißt es höchste Eile für Schäfer und seine Kollegen. Sie müssen in diesen Notfällen innerhalb von drei Minuten jeden Punkt auf dem Vorfeld erreichen, das verlangen die Richtlinien für internationale Verkehrsflughäfen. Bei der gelungenen Sicherheitslandung einer Fokker 100 am 14. September 2009 – mit dem SPD-Politiker Franz Müntefering an Bord – war Schäfer zwar noch nicht dabei. Doch im vergangenen Jahr war etwa ein Sportflugzeug aufgrund von Eisregen durch den Zaun in den Acker gerutscht. Die Passagiere blieben zum Glück unverletzt und kamen mit dem Schrecken davon. Schäfer erinnert sich auch an eine Maschine, die in Fuerteventura gestartet war und einen kaputten Hinterreifen hatte. Der Tower war durch den Piloten darüber informiert und die Feuerwehr stand beim Landeanflug zur Sicherheit bereit. „Wir mussten aber nicht



Links oben Schwere Last: Die Atemschutz-ausrüstung wiegt weit über 20 kg.
Links unten Innenleben des Löschfahrzeugs





Rechts Die neuen Fahrzeuge der Feuerwehr sind mit einer Wärmebildkamera ausgestattet.

Unten Bis auf 42 Meter Höhe fährt der Korb der Drehleiter aus und ermöglicht auch einen traumhaften Ausblick auf den Flughafen.



eingreifen, das Flugzeug ist auch mit einem Reifen sicher gelandet“, blickt der 33-jährige zurück. Der allseits bekannte Schaumteppich kommt bei diesen Szenarien schon lange nicht mehr zum Einsatz.

Den meisten Spaß an seiner Arbeit bereitet Schäfer die technische Herausforderung und die ständige Abwechslung: „Am Anfang des Tages weiß ich nie, was alles passieren wird.“ Aktuell wartet wieder eine neue Herausforderung auf ihn: Er durchläuft eine intensive Schulung für die neueste Generation der Feuerwehrfahrzeuge am Stuttgarter Flughafen. Die vier neuen Wagen entsprechen dem modernsten technischen Standard und sind zum Beispiel mit einer Wärmebildkamera zur Lokalisierung von Personen und Brandherden ausgestattet. Bevor er damit in den aktiven Einsatz gehen kann, muss Schäfer vorher auf einem speziell dafür ausgelegten Simulator trainieren. Denn die Sicherheit der Passagiere und des Flughafenpersonals steht jederzeit an erster Stelle.



Mehr spannende Bilder hierzu auf unserem Blog deinsmeinsunsers.de



Wenn der Tankwart die Duz-Freundschaft kündigt

Die Diskussion um Elektromobilität hat in den vergangenen Jahren an Intensität zugenommen. In den Fokus rücken dabei nicht nur reine E-Autos, sondern verstärkt Plug-In-Hybride – ein Mix aus Verbrenner- und Elektroantrieb. Ein Erfahrungsbericht.

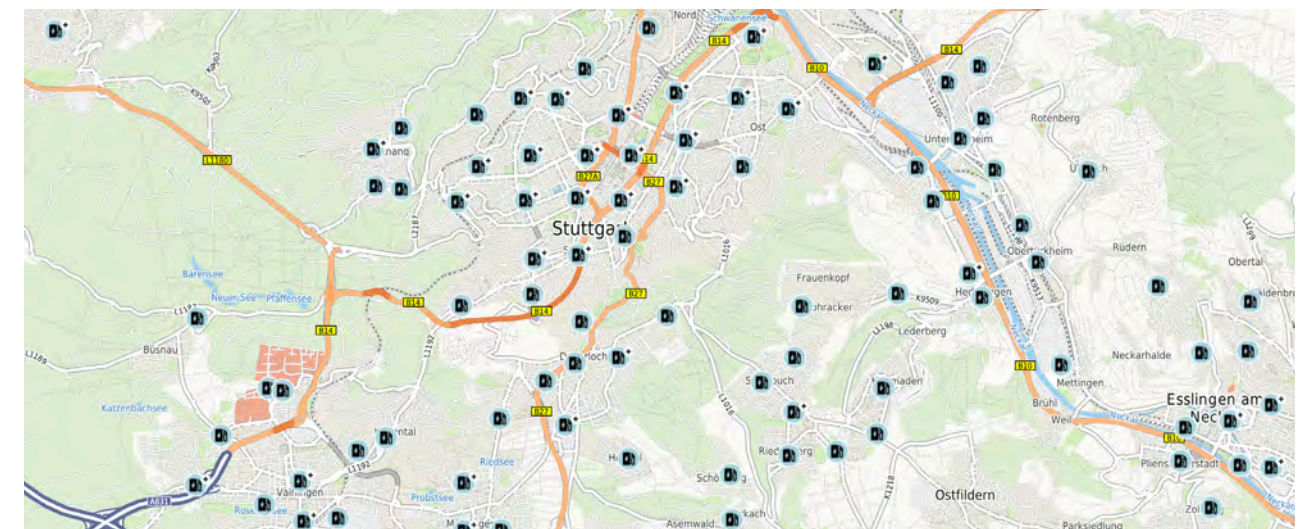
Text: Reimund Elbe

Das erste Gefühl? Beruhigend. Das Fahrzeug bestätigt seine Betriebsbereitschaft lediglich mit einem leisen Klicken. Begleitet vom leichten Surren setzt sich der Plug-In-Hybrid im Elektromodus in Bewegung. Dieser Ioniq von Hyundai verfügt sowohl über einen klassischen Verbrennungsmotor als auch über einen Elektroantrieb, dessen Akku sowohl über den Verbrennungsmotor als auch am Stromnetz geladen werden kann. Rund 60 Kilometer rein elektrische Fahrt sind im Idealfall mit dem seit Juli 2018 genutzten Fahrzeug möglich. Fürs Pendeln zum Arbeitsplatz und zurück reicht dies im konkreten Fall aus.

Wer den Ehrgeiz hat, seinen Plug-In so häufig wie möglich im Elektromodus zu bewegen, muss tagtäglich lernen, taktieren und optimieren. Problematisch sind beispielsweise Anstiege. Wer steil bergauf fahren muss, saugt förmlich den Akku leer. Bergab holt der Plug-In-Hybrid zwar durch Energierückgewinnung beim Bremsen

und vom Gas gehen wieder einige Kilometer heraus, die Energieverluste aus dem Anstieg lassen sich damit allerdings nicht ganz kompensieren. Eine persönliche Testfahrt auf der Neuffener Steige im Kreis Esslingen bestätigt dies. Wer vom Ortsende Neuffen bergauf bis auf die Albhochfläche fährt, überwindet auf den knapp fünf Kilometern Anstieg rund 350 Höhenmeter. Im Batteriemodus verbraucht der genutzte Plug-In-Wagen hier bergauf rund elf Kilometer. Dieselbe Fünf-Kilometer-Strecke bergab bringt dagegen lediglich eine Reichweiten-Rückgewinnung von rund fünf Kilometern. Trotzdem: Die Energierückgewinnung bietet ein großes Pfund, das sehr für elektrische oder teil-elektrisch betriebene Fahrzeuge spricht. Tipp: Bergauf somit lieber in den normalen Verbrennermodus schalten, bergab dann mit einer geschickten, gleichmäßigen Fahrweise die Batterie laden.

Die Region Stuttgart und Ihre Elektrotankstellen





Links Reimund Elbe mit Plug-In-Hybrid: Ladestecker statt Zapfpistole.

Rechts Der Benzintank ist noch fast bis zur Hälfte gefüllt und der Plug-In-Hybrid hat schon rund 1.600 km absolviert.

Wer klug fährt und nicht regelmäßig Langstrecken fahren muss, wird folglich kein Duz-Freund der Tankstellenpächter. Mit einer Tankfüllung von etwas mehr als 40 Litern Benzin plus geschickter Fahrtaktik unter Strom sind klassische Tankvorgänge nämlich eher eine Seltenheit. Bei rund 2.300 Kilometer Fahrleistung mit einer einzigen Tankfüllung steht aktuell der persönliche Rekord. Selbst 3.000 Kilometer sind bei optimalen Bedingungen auf völlig flachen Strecken ohne längere Autobahnabschnitte oder Schnellstraßen denkbar. Nach einjähriger Erfahrung zeigt sich deutlich, dass kluges Handling den durchschnittlichen Spritverbrauch im Vergleich zu einem reinen Verbrenner drastisch reduziert. Der aktuelle Wert beim Selbsttest steht bei 2,7 Litern Spritverbrauch auf 100 Kilometer – ein reiner Verbrenner in dieser Fahrzeugkategorie läge locker bei sechs bis sieben Litern. In Zahlen ausgedrückt: Während der 30.000 Kilometer Fahrleistung wurden bislang rund 1.300 Liter Benzin eingespart, von den im Stromfahrmodus nicht an die Umwelt abgegebenen Emissionen ganz zu schweigen.

Neben steuerlichen Vorteilen und deutlich weniger Benzinverbrauch bieten elektrisch angetriebene Autos weiteres Sparpotenzial, weil beispielsweise viele Firmen und Einkaufsmärkte Ladestrom zum Selbstkostenpreis oder gar kostenlos anbieten. Kaufland und Aldi sind bei den Discountern hierbei Vorreiter. Sie bieten Ladestrom zum Nulltarif (häufig nachhaltig gespeist mit Solarstrom), des Weiteren fast immer ideal gelegene Parkplätze direkt am Markteingang. Auf der Internetseite goingelectric.de gibt es zum Beispiel eine Auflistung aller Lademöglichkeiten in Deutschland, darunter auch die kostenfreien Stromtankstellen. Nicht zu vergessen hierbei sind Gemeinden wie Murr oder Nattheim, die wie Dutzende andere in Württemberg das Laden auf zentralen Plätzen des Ortes kostenlos anbieten.

Immer mehr Ladesäulenanbieter gehen dazu über, den Strom zu haushaltsüblichen Preisen (etwa 30 Cent pro Kilowattstunde) anzubieten – ein gewaltiger Schritt nach vorne für die Elektromobilität in Deutschland und

Europa. Zu Beginn des persönlichen Fahrtests im Juli 2018 herrschte noch deutlich mehr Intransparenz bezüglich der Preisgestaltung. Grundgebühr, Abrechnung nach Lademinuten und Pauschalen – der verbraucherunfreundliche Tarifschubel konnte kaum größer sein und schraubte die Ladekosten in völlig inakzeptable Höhen. Das Negativbeispiel für eine ärgerliche und wenig durchdachte Preisgestaltung lieferte eine Sportartikelkette ab. Diese brachte es tatsächlich fertig, für das Laden eines E-Fahrzeugs einen Pauschalpreis von rund 7,50 Euro zu verlangen. Egal, ob jemand kurz zehn Minuten als „Langsamlader“ mit 3,8 Kilowatt pro Stunde (wie im Falle der Plug-In-Fahrzeuge) lud oder per Schnellader in kurzer Zeit 40 Kilowatt absaugte. Solche Mätzchen dürften alsbald der Vergangenheit angehören, auch weil sich der Markt weiterentwickelt.

Die geringe Ladegeschwindigkeit zeigte sich beim Plug-In als Nachteil. Kein Problem sicherlich, wenn (wie während des Selbstversuchs) über Nacht daheim geladen wird, oder wenn man währenddessen zum Beispiel eine Veranstaltung besucht. Der Akku des Plug-In lädt nur 3,8 Kilowatt pro Stunde, kommt insgesamt auf rund acht Kilowatt Ladeleistung. Das heißt: Um 60 Kilometer

elektrische Fahrleistung zu erhalten, dauert der Ladevorgang rund zweieinhalb Stunden. Für eine längere Fahrt, womöglich noch mit mehreren Personen an Bord, kann der Wunsch nach einer Ladepause schnell zum Stimmungskiller werden. In solchen Fällen muss dann eben doch der Verbrennermodus ran.

Der Spaß am elektrischen Fahren hängt auch von der Qualität der Ladesäule ab. Wer einmal versucht hat, an einem veralteten Modell das Fahrzeug zu laden, wünscht sich sehnlichst Besserung. Oder jenes Ladesäulen-Modell in einem Schwarzwalddorf, dessen Kartenlesebereich so platziert war, dass man an die zwei Meter groß sein musste, um diesen zu erreichen. Ergo: Elektromobilität kann nur funktionieren, wenn solche Negativbeispiele ganz schnell der Vergangenheit angehören. Doch die Rettung naht. Immer mehr moderne Säulen sind in den vergangenen zwölf Monaten installiert worden – einfach zu bedienen und dadurch kundenfreundlich. Die Freizuschaltung funktioniert bequem per App, Ladekarte oder ganz einfach per Knopfdruck. Die Störgeräusche werden geringerer, der Fahrspaß wird immer größer – eine schöne Erkenntnis nach 12 Monaten Selbstversuch in einem Plug-In-Hybrid.



Mitgliedervorteil ADAC e-Charge: Einfach und günstig laden

Durch eine Kooperation mit EnBW laden ADAC Mitglieder mit ADAC e-Charge im größten Lade- und Roamingnetz in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit über 28.000 Ladepunkten. Dabei gelten zwei günstige Ladepreise: 0,29 Euro/kWh für AC- und 0,39 Euro/kWh für DC-Ladestationen – egal, ob an einer EnBW-Ladesäule oder im gesamten e-Roamingnetz. Bezahlt wird einfach per EnBW mobility+ App oder mit der ADAC e-Charge Card. Es fallen weder Roaming-Gebühren an, noch wird eine Grundgebühr berechnet.

Mehr Infos unter www.adac.de/e-charge

Kai Haase: Frontflip ins Vergnügen

Aufgrund seiner waghalsigen Sprünge ist der neue Freestyle-Organisator des ADAC Supercross Stuttgart ein Internet-Star in den USA.

Text: Christian Schreiber

Kai Haase hat in der Motocross-Szene längst einen Namen. Er fuhr selbst erfolgreich Rennen, ehe er sich auf Freestyle konzentrierte. Dabei zeigen die Fahrer mit ihrem Motorrad hoch droben in der Luft so waghalsige Sprünge, dass die einen kaum hinschauen können und die anderen, die zuschauen, schier durchdrehen. Fans, die in den vergangenen Jahren das ADAC Supercross Stuttgart besucht haben, wissen genau, was Haase draufhat. Und sie können sich freuen: Er ist auch dieses Mal am 8. und 9. November 2019 in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle wieder mit von der Partie – und das sogar in doppelter Funktion. Er kommt zum ersten Mal nicht nur als Springer, sondern zusätzlich als Organisator der Freestyle-Show. Der 27-Jährige übernimmt damit das Zepter von Dennis Garhammer, der aus beruflichen Gründen aufgehört hat.

„Es ist immer wieder schön, in Stuttgart dabei zu sein. Es ist ja der Auftakt der Indoor-Saison in Deutschland“, sagt Haase. Er freue sich auf die Aufgabe, die Freestyler als Kapitän aufs Feld zu führen. Haase hat in den vergangenen Jahren bereits eng mit Garhammer zusammengearbeitet. Die beiden haben sich bereits ausgetauscht, welche Freestyler für die Show in Stuttgart infrage kommen. Die Herausforderung besteht darin, ein homogenes Feld zusammenzustellen, die unterschiedlichen Charaktere unter einen Hut zu bringen und eine flüssige Show mit abwechslungsreichen Sprüngen zu erstellen. Das erfordert viel Hirnschmalz im Vorfeld und bereitet Mühen, wenn es vor Ort um die konkrete Ausgestaltung geht, etwa die enge Abstimmung mit den Streckenbauern. Sie müssen die Absprungrampe so



„Das Video ging noch während der Show so viral ab, dass ich gar keine Zeit mehr hatte, mir einen Namen für den Trick auszudenken.“

Kai Haase

modellieren und platzieren, dass damit das Sprung-Maximum möglich ist. Anschließend erstellt der Kapitän zusammen mit seinem Team, das aus drei bis vier weiteren Freestylern besteht, einen Ablaufplan, der trotz allem flexibel sein muss. Denn einzelne Sprünge und Elemente sind von der Tagesform des Fahrers abhängig. „Das alles schüttelt man nicht einfach so aus dem Ärmel. Aber ich traue es mir zu“, sagt Haase. Zumal er schon kleinere Freestyle-Veranstaltungen und Events geleitet hat.

Wer also, wenn nicht Haase, ist der perfekte Nachfolger für Garhammer? Schließlich ist der 27-Jährige neben den beiden Ackermann-Brüdern aus Thüringen der einzige Deutsche, der Freestyle professionell im Hauptberuf betreibt. Auch in diesem Jahr mischt er bei der „Night-of-the-Jumps-Serie“, die als inoffizielle Weltmeisterschaft gilt und rund um den Erdball tourt, vorne mit. Den Vogel abgeschossen hat der Berliner aber in diesem Frühjahr in Österreich: Bei einer Veranstaltung zeigte er einen der spektakulärsten Sprünge, den die Freestyle-Szene je gesehen hat. Er flog mit seinem Motorrad von einer Schanze auf eine Hebebühne, berührte dabei nur mit dem Vorderreifen für Millisekunden die Bretter, um per Vorwärts-Salto abzutauchen und sicher auf den Rädern zu landen. Erst der Orkan, der anschließend durchs Internet fegte, zog Haase den Boden unter den Füßen weg. „Das Video ging noch während der Show so viral ab, dass ich gar keine Zeit mehr hatte, mir einen Namen für den Trick auszudenken.“ Als Haase wieder einen klaren Gedanken fassen konnte, wirbelte der Sprung in den USA bereits als „Frontflip Bonk“ durchs Netz. „Über Nacht hat sich die Zahl meiner Follower auf Instagram auf 20.000 verdoppelt.“

Die einzig schlechte Nachricht: „In Stuttgart kann ich den Trick leider nicht zeigen. Wir haben nicht den Platz und die Zeit, schnell eine Hebebühne aufzubauen.“ Dennoch ist er sich sicher, dass den Zuschauern bei der Freestyle-Show in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle wieder der Atem stocken wird. Für viele Fans sind die gewaltigen Sprünge mindestens so wichtig wie die rasanten Rennen, bei denen einige der besten Motocrosser der Welt um den Titel „König von Stuttgart“ wetteifern.

Unten Kai Haase in Österreich bei seinem spektakulären Trick, dem „Frontflip Bonk“.

Rechts Unten Der Däne Alex Porsing zählte in den letzten Jahren zu den Stammgästen beim ADAC Supercross Stuttgart.



Facebook
facebook.com/
KaiHaase810



Instagram
@kaihaase810



Der Vorverkauf für das **ADAC Supercross Stuttgart** beginnt am Donnerstag, **1. August**. ADAC Mitglieder erhalten telefonisch 10 Prozent Rabatt auf die Freitags-tickets in der Silberkategorie. Tickets gibt es in den ADAC Geschäftsstellen und unter **Telefon** 0711 280 01 36. Mehr Infos zum Event gibt es online auf **www.supercross-stuttgart.de**

Jugend-Motorsport ohne Lärm und Abgase

Der Motorsportclub „Falke“ Wildberg-Sulz im ADAC hat für seine Jugendabteilung Elektro-Motorräder angeschafft und dadurch den Impuls für den „ADAC E-Kids Cup“ gegeben, ein Wettbewerb für den Kinder-Trial-Sport. Premiere war am 23. Juni auf dem Gelände des Motorsportclubs.

Text: Stefan Braunschweig

Nur auf den ersten Blick sah am Samstag, 23. Juni, auf dem Übungsplatz des Motorsportclub „Falke“ Wildberg-Sulz alles so aus, wie man es von einer Motorrad-Trial-Veranstaltung erwarten kann: motorisierte Zweiräder, ein Parcours, Absperrungen, ein Siegertreppchen samt Pokalen und Medaillen. Doch es war eine echte Premiere, der erste Lauf des ADAC E-Kids Cup. Bei diesem Wettbewerb, der gemeinsam mit dem ADAC Württemberg aus der Taufe gehoben wurde, gingen 18 Nachwuchsakteure im Alter zwischen sechs und zehn Jahren an den Start. Der größte Unterschied zu anderen Trial-Wettbewerben: Statt auf knatternden Motorrädern absolvierten die Kinder die Sektionen mit flüsterleisen Elektro-Bikes.

Der Motorsportclub „Falke“ Wildberg-Sulz im ADAC spielt bei der Umstellung auf Elektro-Bikes gemeinsam mit dem MSC Frickenhausen eine Vorreiterrolle. Beim Trial-Sport geht es für die Sportler darum, mit Motorrädern einen Hindernisparcours im abgesperrten Gelände zu bewältigen, ohne mit den Füßen den Boden zu berühren oder eine Streckenmarkierung umzufahren. Dabei sind Geschicklichkeit, Koordination und Technik gefordert. „Trial ist ein absoluter Fitness-Sport und der perfekte Einstieg in die Welt des



Mehr Informationen unter trial-ekidsCup.de



Motorsports“, meint Gerald Heller, Vorsitzender des Motorsportclubs „Falke“ Wildberg-Sulz. Das Erreichen von Höchstgeschwindigkeiten steht hier nicht im Vordergrund. Den Sportlern verlangt diese Sportart vielmehr Mut sowie feine Koordination und Technik ab.

Die einzelnen Prüfungen, im Trial-Jargon „Sektionen“ genannt, sind beim ADAC E-Kids Cup speziell für junge Fahrer konzipiert. Die Kinder dürfen sich auf eine einfache Spurführung, kleine Kurse und ungefährliche Passagen freuen, die einen sanften Einstieg in diesen Sport ermöglichen. Die Einteilung erfolgt je nach Können der Kinder in drei Klassen: Vom absoluten Anfänger bis hin zum Balancekönig ist jeder willkommen. Bei jeder Veranstaltung gibt es für alle Fahrer eine Siegerehrung und am Ende der Saison werden die Besten bei der großen ADAC Jugendehrung geehrt.

Der Elektro-Antrieb gewinnt auch im Zweirad-Motorsport immer neue Freunde. Der Umstieg auf elektrisch betriebene Motorräder für Kinder und Jugendliche bietet viele Vorteile. Der Trainings- und Wettbewerbsbetrieb kommt ohne Lärm- und Abgasemissionen aus, was die Nachbarn von Motorsportanlagen sehr zu schätzen wissen. Ein weiterer Vorteil liegt im Handling der kleinen Maschine: „Bei den Elektro-Bikes lässt sich die Geschwindigkeit sehr präzise abregeln. So können zum Beispiel Anfänger nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren“, erklärt Heller. „Maximale Geschwindigkeit, Kraft und Ansprechverhalten lassen sich stufenlos einstellen und dadurch perfekt auf das jeweilige Fahrkönnen des Kindes anpassen.“

Doch nicht nur für die Kinder und die Nachbarn des Trainingsplatzes bietet ein Elektro-Motorrad Vorteile,

auch für die Eltern verringert es den Aufwand. So entfällt das Zündkerzen-, Vergaserputzen oder der Ölwechsel. Der Wartungsaufwand entspricht dem eines Fahrrads. Ebenso wenig wird der Transport zur Herausforderung. Es ist möglich, ein E-Trial-Bike am Fahrradträger der Anhängerkupplung oder im Kofferraum zu transportieren. Es können keine Flüssigkeiten austreten und unangenehme Gerüche gehören ebenfalls der Vergangenheit an. Zudem sind die Einstiegskosten in den Trial-Sport im Vergleich zu anderen Motorsportarten relativ niedrig.

Sicherheit steht auch beim Trial-Sport an erster Stelle. Deshalb ist eine geeignete Schutzkleidung Pflicht: Helm, Rückenprotektor, Brustpanzer, Handschuhe und festes Schuhwerk gehören zur Grundausrüstung. Außerdem muss das Elektro-Trial-Motorrad eine CE-Zertifizierung sowie ein Lenkerpolster, eine Notfall-Reißleine, Bremsscheibenabdeckungen vorne und hinten sowie ein geschlossenes Kettenblatt vorweisen.

Die Premiere des ADAC E-Kids Cup in Sulz lief reibungslos über die Bühne, Fahrleiter Klaus Blöcher war mit dem Ablauf und den sportlichen Ergebnissen des Premierenlaufes sehr zufrieden. Für den zweiten Lauf am 8. September beim MSC Frickenhausen indes würde er sich über ein paar mehr Teilnehmer freuen.



**MSC „FALKE“ WILDBERG-SULZ e.V.
im ADAC**

Seit 1952

Mitglieder 408

Vorsitzender Gerald Heller

Angebot Motorrad und Fahrradtrial // Verkehrs-sicherheitsprogramme für Kinder

Kontakt MSC „Falke“ Wildberg-Sulz e.V. im ADAC,
Tannenstrasse 8 // 71126 Gäufelden
www.msc-falke-sulz.de

Weitere Termine des ADAC E-Kids Cup:

8. September 2019

MSC Frickenhausen

13. Oktober 2019

AMC Biberach

20. Oktober 2019

MSC Köngen-Wendlingen

Perfekte Bedingungen für Motocross und Jugendarbeit

Das im April neu eröffnete Vereinsheim des MCC Frankenbach hat sich schon erfolgreich im Einsatz bewährt. Auch der ADAC Württemberg stellte Fördermittel dafür bereit.

Text: Julian Häußler



„Mich freut am meisten, dass wir jetzt die Chance haben, auch in 50 Jahren hier noch Motocross betreiben zu können.“

Michael Blaurock,
Vorsitzender des MCC Frankenbach

Nach 18 Monaten Bauzeit und vielen tausend Stunden ehrenamtlicher Arbeit war es am 12. April 2019 endlich so weit: Der MCC Frankenbach konnte sein neues Multifunktions-Gebäude einweihen. Es vereint mehrere Nutzungskonzepte miteinander. So gibt es beispielsweise für Motorsportveranstaltungen einen Presse- und Juryraum, Equipment und Fahrzeuge finden nun genug Platz und Lehrgänge für Fahrer und Trainer können wetterunabhängig stattfinden. Auf einer Nutzfläche von gut 500 Quadratmetern haben zudem moderne Sanitäreinrichtungen, eine Küche, ein Fitnessraum sowie ein großer Aufenthaltsraum Platz gefunden. Damit hat der MCC Frankenbach nicht nur die Basis gelegt, um den immer höheren Ansprüchen des professionellen Motocross-Sports zu genügen, sondern auch für eine nachhaltige und attraktive Vereinsarbeit. Die Kosten für das Projekt lagen insgesamt bei über 500.000 Euro.

Zu den zahlreichen Ehrengästen, die dem MCC Frankenbach bei der Eröffnungsfeier im April zu seinem erfolgreichen Neubau gratulierten, gehörte neben Heilbronn Oberbürgermeister Harry Mergel auch der Vorstandsvorsitzende des ADAC Württemberg, Dieter Roßkopf. „Das Konzept des MCC Frankenbach hat auch den ADAC Württemberg überzeugt und uns dazu bewogen, das Projekt finanziell zu unterstützen. Es ist das größte Projekt in meiner bisherigen Amtszeit als Vorstandsvorsitzender“, sagte Roßkopf. Mit dem Zuschuss in Höhe von 90.000 Euro möchte der ADAC Württemberg vor allem die erfolgreiche Basis- und Jugendarbeit fördern.

Der Neubau des Vereinsheims war schon lange notwendig gewesen. „Es war einfach sehr in die Jahre gekommen, zudem hatten wir auch keine vernünftigen Sanitäreinrichtungen und Duschen“, sagt Michael Blaurock, der Vorsitzende des MCC Frankenbach. Mit dem jetzigen Gebäude habe sich das Vereinsleben grundlegend verändert und der Zusammenhalt noch verstärkt. „Wir haben nun eigene Räumlichkeiten, die wir nutzen können, etwa für Mitgliederversammlungen. Früher mussten wir dafür in Gasthäuser gehen oder Räume anmieten“, so Blaurock.

Die Generalprobe für das neue Gebäude hatte bereits vor der Einweihung stattgefunden, Mitte März beim traditionellen Winter-Motocross des MCC Frankenbach. Seitdem gingen noch zwei kleinere Veranstaltungen

Rechts Das neue Vereinsheim beim Winter-Motocross 2019.

Mitte Das neue Vereinsheim nimmt Gestalt an.

Unten Mitten in der Bauphase.



reibungslos über die Bühne. Die Rückmeldungen der Sportler und auch der Zuschauer zum Vereinsheim waren ausnahmslos positiv. „Mich freut am meisten, dass wir jetzt die Chance haben, auch in 50 Jahren hier noch Motocross betreiben zu können. Diese stabile Grundlage für die Jugend war das große Ziel des Vorstands“, sagt Michael Blaurock.

Der letzte Baustein, der dem Neubau noch fehlt, ist der Jugendbereich im ersten Stock. Dort soll ein Fitnessraum für Koordinationsübungen entstehen. Blaurock plant, noch 2019 damit abzuschließen. Als Zieltermin hat er sich die am 28. und 29. September in Frankenbach stattfindende Jugend-Motocross-Veranstaltung gesetzt. Damit fele die Fertigstellung des Gebäudes mit dem Finallauf des BW-Cups und der anschließenden Meisterfeier zusammen. Eine schöne Motivation für die ehrenamtlichen Helfer des MCC Frankenbach.



MCC FRANKENBACH e.V. im ADAC

Seit 1905

Mitglieder 228

Vorsitzender Michael Blaurock

Angebot Motocross

Kontakt www.mccfrankenbach.de



Der WMBC Heilbronn blüht auf

Das Vereinsheim des Württembergischen Motorbootclubs ist derzeit Teil der Bundesgartenschau.

Text: Christian Schreiber



Wir liegen jetzt in einem Paradies.“

Thomas Hammann,
Vorsitzender des WMBC

Das Vereinsheim des Württembergischen Motorbootclubs Heilbronn (WMBC) hat eine exklusive Lage: Es steht direkt am historischen Wilhelmskanal, die Mitglieder blicken mit Stolz auf die gleichnamige Schleuse – die einzige am Neckar, die auch heute noch von Hand bedient wird. Und seit Mitte April ist das Bootshaus des WMBC um eine Besonderheit reicher: Es befindet sich inmitten des Bundesgartenschau-Geländes. „Wir liegen jetzt in einem Paradies“, sagt Thomas Hammann, Vorsitzender des WMBC, der zugleich ein Ortsclub des ADAC Württemberg ist. Gärtner haben die Anlagen rund um das Bootshaus umgekrempelt. Es entstanden neue Hecken, neue Beete, neue Rasenflächen. „Es blüht und grünt an jeder Ecke.“ Obendrauf gab's auch noch eine neue Terrasse samt Stühlen und Tischen. Der Deal: Der WMBC stellt Gelände und Bootshaus für die 173 Tage dauernde Bundesgartenschau, die noch bis Anfang Oktober läuft, zur Verfügung. Im Gegenzug kostet die Schönheitskur den Ortsclub keinen einzigen Cent. Ins Vereinsheim ist ein Restaurant mit 90 Plätzen eingezogen, das sich, passend zum Wilhelmskanal, auf Fisch spezialisiert hat. Die Speisen kommen aus dem Räucherofen oder in Form von Matjes und Backfisch auf den Tisch. Damit ist das Bootshaus eines von zwölf offiziellen und „originellen“ Lokalen, wie die Tagespresse titelte, in denen die erwarteten 2,2 Millionen Besucher ihren Hunger stillen können. An Spizentagen sollen sich bis zu 35.000 Menschen auf dem Gelände tummeln.

„Unsere Mitglieder haben aber jederzeit Zutritt zum Bootshaus“, versichert Hammann. 90 Prozent der WMBCler besitzen laut Hammann sogar eine Dauerkarte für die Bundesgartenschau. „Es wird nie langweilig. Theater, Konzerte, Tanzaufführungen, Lesungen und Vereine, die sich präsentieren – jeden Tag ist etwas Neues los.“ Einen besonderen Service gibt es für Gäste, die beim WMBC anlanden, der neben gut zwei Dutzend Liegeplätzen für Mitglieder, auch über Plätze zum Festmachen externer Boote verfügt: Neuankommlinge können beim Hafenmeister sogleich Eintrittskarten für die Gartenschau lösen.

Der Hafen liegt bei Kilometer 112,8, gerechnet ab Mannheim, wo der Neckar in den Rhein mündet. In der anderen Richtung sind es nochmal gut 80 schiffbare Kilometer bis Plochingen, sodass der Fluss auf rund 200



Kilometern befahren werden kann. Entlang des Neckars in Württemberg gibt es rund ein Dutzend Boots- und Yachtclubs, der WMBC in Heilbronn zählt mit seinen knapp 200 Mitgliedern zu den größten in der Region. Vor einem halben Jahrhundert galt er sogar noch als größter Motorbootclub Deutschlands. „Clubs im Rhein-Main-Gebiet haben uns aber überholt. Die Region hat ja an Kaufkraft kräftig zugelegt in den letzten Jahrzehnten“, erklärt Hammann. Eines kann man dem WMBC aber nicht nehmen: Am 18. Dezember 1952 wurde er in Bad Cannstadt als Württembergischer Motorboot Club gegründet – und ist, sozusagen, die Mutter aller Motorboot-Vereine. Der Umzug von Stuttgart nach Heilbronn erfolgte 15 Jahre später, weil am Wilhelmskanal bessere Bedingungen herrschten und Platz war, um einen ansehnlichen Bootshafen zu errichten.

Heutzutage kann man beim WMBC die Ausbildung zum Kapitän absolvieren. Drei Dozenten bieten Kurse an, in denen Teilnehmer Sportboot-Führerscheine für Binnengewässer oder für die See (Küste) erlangen können. Auch das sogenannte „Bodenseeschifferpatent“ kann erworben werden, welches man braucht, um das „Schwäbische Meer“ zu befahren. Aber derzeit halten sich die Mitglieder des WMBC mit Ausflügen in andere Gewässer eher zurück. Schließlich steigt das Highlight direkt am Vereinsheim.



Links Das Restaurant mit der großen Außenterrasse.
Oben Das Vereinsheim des WMBC ist nun Teil der Bundesgartenschau.

Bild Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH



Bundesgartenschau

Auf 40 Hektar bunte Blumen, große Gärten, Kunst und Kultur am und um den Neckar in Heilbronn. Bis 6. Oktober täglich von 9 bis 19.30 Uhr. Eintritt: 23 Euro/21 Euro (Erwachsene/Senioren). Kinder bis 14 Jahre frei. Junge Erwachsene bis 24 Jahre und Menschen mit Handicap (ab 50 Prozent): 8 Euro.
www.buga2019.de



WÜRTEMBERGISCHER MOTORBOOTCLUB e.V.

Seit 1952

173

Mitglieder

Vorsitzender Thomas Hammann

Angebot Motorboot // Sportschiffahrt // Club-Reisen

Kontakt Württembergischer Motorbootclub e.V. im ADAC,
Lauerweg 17 // 74076 Heilbronn
www.wmbc.de

ADAC Geschäftsstellen & Reisebüros

In den 14 württembergischen ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros beraten wir Sie zu den Clubleistungen und Ihren Mobilitätsfragen. Unsere ADAC Reise-Experten unterstützen Sie gerne bei der Urlaubsplanung.



Freuen Sie sich auf das nächste Magazin im Winter 2019

Werden Sie ein Teil von **DeinsMeinsUnsers** und reichen Sie Ihre Artikel unter deinsmeinsuners.de/kontakt ein!

Schicken Sie uns bis zum 29. September Ihren Beitrag.

Aalen

Südlicher Stadtgraben 11
73430 Aalen
Telefon (0 73 61) 6 47 07 30
aalen@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

Balingen

Wilhelm-Kraut-Straße 18
72336 Balingen
Telefon (0 74 33) 99 63 10
balingen@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–13, 14–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

Biberach

Zeppelinring 7
88400 Biberach
Telefon (0 73 51) 70 02 20
biberach@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

Esslingen

Plochinger Straße 21
73730 Esslingen
Telefon (07 11) 31 54 70 40
esslingen@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

Göppingen

Schillerbau II
Willi-Bleicher-Straße 3
73033 Göppingen
Telefon (0 71 61) 9 78 09 44
goeppingen@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr, Sa. 9.30–13 Uhr

Heilbronn

Bahnhofstraße 19–23
74072 Heilbronn
Telefon (0 71 31) 96 75 20
heilbronn@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

Ludwigsburg

Breuningerland, Heinkelstraße 1–11
71634 Ludwigsburg
Telefon (0 71 41) 23 10 20
ludwigsburg@wtb.adac.de
Mo.–Mi., Fr. 10–20 Uhr,
Do. 10–22 Uhr, Sa. 9.30–20 Uhr

Ravensburg

Jahnstraße 26
88214 Ravensburg
Telefon (07 51) 3 61 68 80
ravensburg@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9–13 Uhr

Reutlingen

Lederstraße 102
72764 Reutlingen
Telefon (0 71 21) 38 56 56
reutlingen@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

Sindelfingen

Breuningerland, Tilsiter Straße 15
71065 Sindelfingen
Telefon (0 70 31) 95 36 20
sindelfingen@wtb.adac.de
Mo.–Mi., Fr. 10–20 Uhr,
Do. 10–22 Uhr, Sa. 9.30–20 Uhr

Stuttgart Neckartor

Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
Telefon (07 11) 28 00 21 05
stuttgart@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9–13 Uhr

Stuttgart City

Kronprinzstraße 8
70173 Stuttgart
Telefon (07 11) 22 85 50
stuttgart.city@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9.30–18.30 Uhr
Sa. 10–14 Uhr

Ulm

Neue Straße 40
89073 Ulm
Telefon (07 31) 9 62 10 20
ulm@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

Waiblingen

Fronackerstraße 16
71332 Waiblingen
Telefon (0 71 51) 5 10 58 50
waiblingen@wtb.adac.de
Mo.–Fr. 9–18 Uhr
Sa. 9.30–13 Uhr

DeinsMeinsUnsers finden Sie regelmäßig in allen ADAC Geschäftsstellen.

Weitere spannende Artikel gibt es auf unserem **Blog deinsmeinsuners.de** oder

bleiben Sie regelmäßig informiert mit unserem **Newsletter** oder

 **DeinsMeinsUnsers**

Impressum

Herausgeber

ADAC Württemberg e.V.
Am Neckartor 2, 70190 Stuttgart
www.adac.de/wuerttemberg

Objekt-/Redaktionsleitung

Stefan Braunschweig

Redaktionelle Mitarbeit

Stefan Braunschweig, Reimund Elbe, Julian Häußler,
Daniela Peuckert, Christian Schreiber

Konzeption & Layout

VISUELL Studio für Kommunikation GmbH
www.visuell.de

Bilder

ADAC e.V., ADAC Württemberg e.V., Aurelius Maier,
Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH,
Clemens Bolz, Constanze Hammann, Daimler AG,
Eibner Pressefoto, Frank Eppler, Jürgen Häffner,
Martin Stollberg, MCC Frankenbach e.V. im ADAC,
Philipp Greindl, Privat, Robert Bosch GmbH,
Sunny studio (Fotolia), Syo van Vliet,
thomaslerchphoto (Fotolia), Thorben Schmitt,
VISUELL Studio für Kommunikation

E-Mail

redaktion@deinsmeinsuners.de

Internet

www.deinsmeinsuners.de

Druck

Offizin Scheufele
Druck und Medien GmbH & Co. KG
www.scheufele.de

Papier

Igepa, Circleoffset Premium White aus 100 % Altpapier





ADAC SUPERCROSS STUTTGART

» WELTKLASSE STARTERFELD & SPEKTAKULÄRE FREESTYLE-AKROBATIK

» Das Motorsport-Event für die ganze Familie in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle. Internationales Teilnehmerfeld, großes Feuerwerk und abgefahrene Sprungshow.

Tickets und mehr Informationen unter

www.supercross-stuttgart.de

NOVEMBER
8.+9.

ADAC