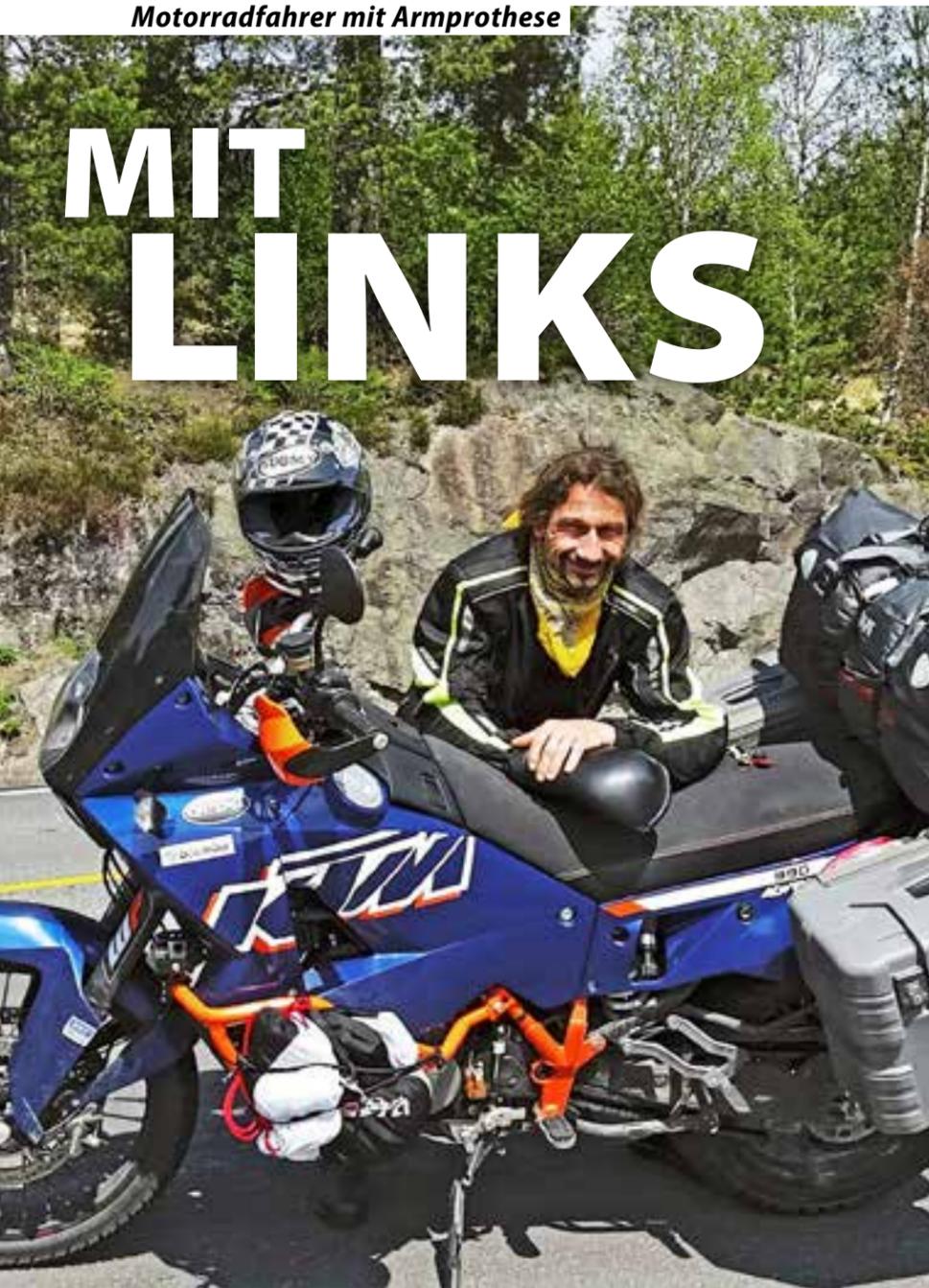


# MIT LINKS



**Die Ärzte prophezeiten ihm, dass er nach seinem schweren Motorradunfall nie mehr in der Lage wäre, Motorrad zu fahren. Doch Bernd Brand fährt längst wieder. Dank unbändigem Willen und einer speziellen Prothese nicht nur mit links.**

Von Peter Mayer  
Fotos: Mayer, Brand (1), Semsch (1)

**E**s ist der 28. September 2009. Für viele Motorradfahrer neigt sich die Saison allmählich dem Ende zu. Für Bernd Brand nicht. Der damals 35-Jährige ist ein Vollblut-Biker, fährt ausschließlich Motorrad. Im Sommer eine Kawasaki ZXR 750 mit selbst eingebautem 900er-Motor, im Winter eine Yamaha XT 600. Mit dem Einzylinder geschieht es. Eine Autofahrerin biegt links ab, übersieht den entgegenkommenden Motorradfahrer. Bernd Brand bleibt keine Zeit zu reagieren. Im 90-Grad-Winkel schlägt die XT in die Seite des Pkw ein. Brand selbst wird über das Fahrzeug hinweg auf die Straße geschleudert. Unterarm und Schienbein sind gebrochen, die Lunge gequetscht, eine Arterie an der rechten Schulter gerissen. Per Hubschrauber wird der Schwabe in die Unfallklinik Tübingen transportiert. Er erholt sich schnell von den Operationen. Nur der rechte Arm macht ihm Sorgen. Test folgt auf Test. Am 12. Dezember dann die endgültige Diagnose: Plexusparesie. Ausschnitt der für den Arm zuständigen Nerven aus der Wirbelsäule. Den Rest des Lebens wird Brand seinen rechten Arm nicht mehr willentlich bewegen können. „Mir wurde klar, dass ich mit dieser Behinderung künftig leben muss. Und es gab nur zwei Alternativen: Entweder ich bleibe liegen oder stehe auf“, erinnert sich Bernd an diese Zeit. Er stand auf. Lernte,

als Rechtshänder mit links zu arbeiten und zu schreiben. Sich als Frührentner in die soziale Hängematte zu legen kam sowie so nicht infrage. Stattdessen schulte er in Rekordzeit auf Maschinenbautechniker um, arbeitete bald im neuen Job. Dank Computer-Arbeitsplatz voll einsetzbar und mit einem Automatik-Pkw unabhängig mobil. Nur ein Traum blieb: wieder Motorrad zu fahren. Im Internet fand der Ex-Biker zwar „viele jammernde Schicksalsgenossen, aber keine Lösung für mein Problem“, wie er heute sagt. Bis er auf die Webseite von Ortema stieß. Der Kontakt war schnell hergestellt. Hartmut Semsch, Geschäftsführer des in Markgröningen bei Stuttgart ansässigen Orthopädie-Spezialisten fährt selbst Motorrad (siehe Interview rechts) und betreut seit Jahren Rennsport-Stars aller Disziplinen. „Den unbändigen Willen von Bernd Brand, wieder Motorrad fahren zu können, habe ich bereits beim Telefonat gespürt“, erinnert sich Semsch an das erste Gespräch. Die Kooperation läuft an.

Der Orthopäde fertigte eine Orthese an, der Maschinenbautechniker rüstete zeitgleich seine Neuanschaffung, eine KTM 990 Adventure, für das gemeinsame Vorhaben um. Gasgriff (mit geänderter Drehrichtung) und Vorderradbremshel wanderten genauso an die linke Lenkerseite wie der nun in ein Karbonteil integrierte Anlasserknopf. Mit Zeige- und Mittelfinger wird die Vorderradbremse bedient, mit dem Ringfinger und dem kleinen Finger die Kupplung. Pfiffig: Der Handbremshebel aktiviert beim harten Bremsen den mit einer Schraube verlängerten Kupplungshebel. Das wirkt wie eine Anti-Hopping-Kupplung und verhindert das Stempeln des Hinterrads. „Alles selbst gemacht“ resümiert Brand stolz. Dass er all dies ausschließlich mit der linken Hand erledigte, ist für ihn nicht mehr der Rede wert. Genauso wie der selbst gebaute Schaltassistent. Auch wenn er es in dieser Beziehung hätte leichter haben

können. Doch: „Roller oder Automatik-Motorräder kommen für mich nicht infrage“, bleibt der Schwabe Hardcore-Biker. Selbst als ihm die Führerscheinstelle die Fahrerlaubnis auf ein Automatik-Bike reduzieren will, bleibt Brand stur. Nicht einmal die Einschränkung auf den Solobetrieb akzeptiert er. Letztlich besteht er das „Eignungsgutachten zur uneingeschränkten Nutzung des entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugs“ beim TÜV mit Bravour. Fünf Jahre nach dem Unfall darf Bernd Brand zum ersten Mal wieder legal auf der Straße ein Motorrad bewegen. Die Orthese wird weiter optimiert, erhält einen feder-

belasteten Zylinder, der das Karbonteil beim Beschleunigen oder Bremsen dosiert nachgeben lässt. Die auftretenden Kräfte fängt er mit der Schulter ab. Im darauf folgenden Jahr fährt Brand in die Dolomiten, vergangenen Sommer folgt die Krönung: zwei Wochen Motorradurlaub in Norwegen. Insgesamt 4000 Kilometer spult er ab. Der 13-jährige Junior Finn – selbst im Trial auf zwei Rädern unterwegs – gastiert als Sozium auf der KTM, Gattin Claudia folgt auf ihrer Suzuki DR 650. Schmerzen an Arm oder Schulter? Bernd Brand winkt ab und grinst: „Das einzige, was nach der Tour wehtat, war der Hintern.“

## Interview



Foto: Hartmut Semsch

### „Im Ärzte-Jargon heißt diese Verletzung Morbus Kawasaki“

**Hartmut Semsch, 56, ist Geschäftsführer der Ortema Orthopädie-Technik in Markgröningen bei Stuttgart. Der leidenschaftliche Motorradfahrer und Besitzer von 40 Motorrädern betreut Rennsportstars wie Casey Stoner, Jonas Folger oder Ken Roczen. Der Ex-Skirennläufer kennt sich aus mit der Behandlung und den Heilungschancen von durch Motorradunfälle verursachten Nervenverletzungen.**

**Verletzungen der Nerven wie bei Bernd Brand kommen bei Motorradunfällen immer wieder vor. Wie ist der typische Unfallverlauf?**

Motorradfahrer sind in der Tat eine gefährdete Gruppe. Im Ärzte-Jargon wird die Plexusparesie, wie diese Verletzung genau heißt, deshalb gelegentlich als Morbus Kawasaki bezeichnet. Meist geht ein stumpfer Aufprall auf ein Hindernis wie Bordstein, Baum oder Leitplanke voraus. Dabei wird der betroffene Nerv stark gequetscht oder gar ausgerissen.

**Können Nerven denn nicht, salopp ausgedrückt, repariert werden?**

Nein, das ist derzeit noch nicht möglich. Man hat noch keine Behandlungsmethoden gefunden, getrennte Nerven zu verbinden und zum Wachstum anzuregen. Nur wenn ein Nerv nicht komplett zertrennt wurde, kann er sich regenerieren und seine Funktion eventuell wieder aufnehmen.

**Eine Nervenverletzung ist mit weit reichenden Folgen verbunden. Nicht mehr Motorrad fahren zu können dürfte in vielen Fällen noch das geringste Problem sein.**

Natürlich. Aber der Wunsch, wieder ein Motorrad fahren zu können, ist für viele Motorradfahrer ein wichtiges Ziel, das große Motivation mit sich bringt. Motorradfahrer zählen in der Regel zu den Aktiven. Die wollen zurück ins Leben. Orthopädische Hilfsmittel wie zum Beispiel die Arm-Orthese von Bernd Brand können der entscheidende Faktor sein, dass dies möglich ist.

**Wie groß sind die Chancen für die Betroffenen, dass das gelingt?**

Das hängt von der Art der Verletzung ab. Ich würde sagen, etwa einem Drittel der Verletzten können wir ermöglichen, die Funktion des betroffenen Körperteils zu verbessern und eventuell auch wieder Motorrad fahren zu können.

**Was kostet eine solche Orthese?**

Jede Orthese wird individuell an die Art der Schädigung angepasst. Die Kosten differieren deshalb stark. Die Arm-Orthese von Bernd Brand kostete beispielsweise etwa 4500 Euro.

**Sind Sie selbst Motorradfahrer?**

Das kann man so sagen. Ich besitze etwa 40 Motorräder. Die Spanne reicht von NSU-Vorkriegs-Modellen bis zur Ducati 916. Beim Elefantentreffen war ich mit meinen NSU- und Guzzi-Gespannen bestimmt zehnmal.

**Sie sind beruflich mit den negativen Seiten des Motorradfahrens konfrontiert. Können Sie selbst eine Motorrad-Ausfahrt noch genießen?**

Aber natürlich, zum einen bin ich leidenschaftlicher Motorradfahrer, zum anderen hat sich die persönliche Schutzausrüstung in den letzten Jahren verbessert. Da ich in der Entwicklung bei Ortema integriert bin, teste ich häufig Prototypen und neue Produkte. Motorradfahren macht mir immer noch riesig Spaß, egal ob mit alten oder modernen Motorrädern, ob auf der Straße, im Gelände oder eben mit drei Rädern.



**Medium:** Der Zylinder nimmt die Kräfte auf und leitet sie dosiert an die Schulter weiter



**Klick:** Die Prothese wird mit einem Kunststoffteil an den Lenker geklickt



**Kombi-Instrument:** Der Bremshebel rückt beim Bremsen auch die Kupplung aus



**Heimarbeit:** Der Schaltassistent an der KTM stammt aus Bernd Brands Werkstatt