

Juni 2/95

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

Postvertriebsstück F 5727 F · Gebühr bezahlt · Bundesverband der Motorradfahrer e.V. · Rautenstrasse 102 · 47259 Duisburg



JHV 1995

Regionalteil

Kids und Moto Cross

Smog Verordnung

Reise

Jubiläum

Wer macht was ???

Für Aktive

Stellt sich vor



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

Inhalt

ARTIKEL SEITE

Editorial	2
Sommersmog	3
JHV 1995	4/5
Wer macht was ???	6
Aktuell	7
Regional	
Bayern	8/9
Niedersachsen	9
Hessen	9/10
Nordrhein-Westfalen	11
Regionalbüros	11
Outdoor	12
25 Jahre ETL	17
Für Aktive	18/19
Reise - Kuba	20/21
Kids on Tour	22/23
Mitglieder Werbung	24
Stellt sich vor	25
Allgemeines	26/27

Liebe BVDM-Mitglieder, liebe Motorradfahrer und Freunde des BVDM!

1995 kann für die weitere Entwicklung des Motorradfahrens in Deutschland das entscheidende Jahr schlechthin werden. Durch die „Sommersmog“-Verordnung wird die Umsetzung geltenden Rechts möglicherweise erstmals wirklich die Motorradfahrer in ihrer Gesamtheit grob und unfair benachteiligen. Anders als bei regionalen Streckensperrungen, bei Führerscheinregelungen nur für Fahranfänger oder z.B. das 100-PS-Limit für Superbikes sind diesmal nicht nur Teile sondern über 99 Prozent, also fast alle Motorradfahrerinnen und -fahrer betroffen.

Wenn es in dieser Frage der „Sommersmog“-Verordnung nicht endlich gelingt, Motorradfahrerinnen und -fahrer zu einem Engagement für Ihr Fahrzeug und Hobby zu bewegen, dann ist es für die weitere Zukunft des Motorradfahrens in Deutschland ziemlich schlecht bestellt.

Zu solch einem spannenden Moment habt Ihr nun einen neuen Vorstand des BVDM gewählt.

Sicherlich setzen wir einen starken Schwerpunkt auf die verkehrspolitische Wahrnehmung der Interessen der Motorradfahrer und die Präsentation des BVDM als die Interessenvertretung der Motorradfahrer. Die fachliche Arbeit der Referenten möchten wir bei Bedarf durch Arbeitskreise unterstützen. Wochenendveranstaltungen z.B. zur Pressearbeit oder Vertretung unserer Interessen bei Behörden sollen ein Angebot für Regionalbüros und Vereine sein. Mehr Angebote für Einzelmitglieder und Vereine sollen z.B. durch die Wiederaufnahme von Schrauberkursen geboten werden, auch das Tourismusangebot läßt sich erweitern.

Unsere traditionelle Veranstaltung „Elefantentreffen“ ist bei Horst Orlowski und Hein Wieland bestimmt auch in Zukunft in guten Händen. Wunsch des Vorstands wäre es jetzt noch einen Club zu finden, welcher bei sich vor Ort mit Hilfe des BVDM-Vorstands und einem längerem Atem über eine gewisse Zeit eine große Sommerveranstaltung aus der Erde stampft.

Alle diese Vorhaben können wir jedoch nur auf dem guten Fundament der bisherigen Arbeit des Vorstands und der Referenten aufbauen. Ich möchte mich deshalb an dieser Stelle nochmals ganz besonders bei den beiden bisherigen stellvertretenden Vorsitzenden Ralf Kühl und Christian Probst bedanken, auch an beständige Mitarbeit von Henning Knudsen möchte ich erinnern. Sie haben unendlich viel Zeit und Engagement für den BVDM und die Motorradfahrer geopfert und auch viel unverschuldeten Ärger auf sich geladen. Ich bin froh, daß sie uns für die weitere Arbeit nun in anderen Bereichen nach wie vor zur Verfügung stehen.

Egal wie das weiter Verfahren um die „Sommersmog“-Verordnung ausgeht, wir werden als BVDM weiterhin die Interessenvertretung der Motorradfahrer bleiben.

Helft uns alle dabei mit, daß diese Arbeit auch in der Zukunft erfolgreich geleistet werden kann.



Tschüß

Harald Hormel

„Sommersmog“-Verordnung

Der Nebel lichtet sich!?

Als großen Erfolg verbucht der Bundesverband der Motorradfahrer die von der Bundesregierung seit dem 24. Mai vorgesehene Ausnahme von Motorrädern bei Fahrverboten durch die „Sommersmog“-Verordnung für alle Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer. In einem Gespräch am 23. Mai 1995 mit Verkehrsminister Wissmann konnte BVDM-Vorsitzender Harald Homel erfreulicherweise die Akzeptanz der Argumentation unseres Verbandes und einen Erfolg der laufenden Unterschriftenaktion zur „Sommersmog“-Verordnung feststellen.

Angesichts der notwendigen Zustimmung des Bundesrates zur „Sommersmog“-Verordnung bleibt der BVDM weiterhin auf Bund- und Länderebene bei den Ministerien und anderen politischen Entscheidungsträgern aktiv.

Der BVDM wird sich nun verstärkt für die Festlegung von

Schadstoffgrenzen zur Definition des abgasarmen Motorrads einsetzen und seine finanzielle Förderung und steuerliche Anerkennung einfordern.

Die Unterschriftenaktion hat der Vorstand des BVDM um einen Monat auf Ende Juni verlängert. Mittlerweile wurde die Abgabenzahl von 20.000 Unterschriften überschritten. Die Zeitschriften „Motorrad“ und „Biker-News“ haben diese Aktion dankenswerterweise durch Abdruck der Liste besonders tatkräftig unterstützt. Andere Motorradzeitungen haben zumindest auf die Aktion hingewiesen. Der Zubehör- und Bekleidungsfilialist „Detlev Louis“ unterstützt durch Auslegung der Listen in seinen Geschäften die Unterschriftensammlung und ist im Sinne einer gerechten Lösung für die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer stark engagiert.

Trotzdem läßt der Rücklauf und somit die Beteiligung der Motorradfahrerinnen und -fah-

rer zu wünschen übrig. Von den angedrohten Fahrverboten sind immerhin 99 Prozent betroffen, somit müßte eigentlich ein wesentlich stärkeres Engagement erwartet werden.

Die Antworten der Ministerien sind teilweise von fehlendem Sachverstand oder schlichtweg von groben Widersprüchen gezeichnet.

So geht das Niedersächsische Finanzministerium wie selbstverständlich von der Einbeziehung von Motorrädern in die neu zu geltende, schadstoffabhängige Kfz-Steuer aus, während dies vom Bundesfinanzministerium rundweg abgelehnt wird.

Unverändert und auch nicht widersprüchlich bleiben die Ziele des BVDM bei der Diskussion der „Sommersmog“-Verordnung:

- Gerechter und fairer Umgang mit den Motorradfahrern,
- Festlegung von Schadstoffgrenzen für motorisierte Zweiräder,

- steuerliche Anreize und Förderung von schadstoffarmen Motorrädern,

- Nachrüstmöglichkeiten und ebenfalls Anerkennung von ungeregelten Katalysatoren für die im Verkehr befindlichen Motorräder und Ausnahme von eventuellen Fahrverboten für mehrere Jahre,

- Generelle Ausnahme von Fahrverboten für mindestens 2 Jahre nach der Festsetzung der Schadstoffgrenzen,

- Finanziell machbare Nachrüstmöglichkeiten durch die Motorradindustrie.

Der Vorstand des BVDM bittet nochmals alle Mitglieder um Unterstützung unserer Aktion. Nach unserer erfolgreichen Überzeugungsarbeit bei der Bundesregierung gilt es jetzt die gleiche Aufgabe bei den Landesregierungen zu leisten.

Der Vorstand des BVDM bittet nochmals alle Mitglieder um Unterstützung unserer Aktion.

Harald Homel

Umweltinitiative von BMW:

Ab Mai alle neuen Motorräder mit Katalysator

Vier Jahre nach dem Start seiner Motorrad-Umweltoffensive setzt BMW seinen Alleingang konsequent fort: Als erster Motorradhersteller wird BMW aus eigener Initiative ab Mai 1995 in Deutschland alle neuen Modelle serienmäßig mit einem Katalysator ausstatten. Davon ausgenommen sind lediglich fünf Modelle, deren Produktion zum Jahresende auslaufen soll. Dies sind die K 75 RT und die vier Zweiventil-Classik-Boxermodelle.

„Wir möchten mit dieser Maßnahme einen Beitrag zum Thema Umwelt leisten“, begründete Dr. Walter Hasselkus diesen Schritt. „Wir würden uns freuen“, so der Leiter der Sparte

Motorrad BMW AG weiter, „wenn das Umweltbewußtsein unserer Kunden ebenso durch eine entsprechende steuerliche Entlastung honoriert würde, wie bei der Einführung des Kats beim Automobil. Außerdem erwarten wir, das Motorräder mit Kat in der Sommersmog-Verordnung ebenfalls von Fahrverboten ausgenommen werden“.

Sowohl die K 1100 RS und K 1100 LT als auch die vier neuen Vierventil-Boxermodelle (R 1100 RS, R 1100 GS, R 1100 R und R 850 R), die alle über eine Digitale Motorelektronik verfügen, erhalten einen

geregelten Katalysator. Die unverbindliche Preisempfehlung für diese sechs Modelle wird durch diese Maßnahme um 700 Mark angehoben. Als Sonderausstattung kostete der geregelte Katalysator für diese Modelle bislang 876 Mark.

Beim BMW Einsteiger Modell F 650 gehört ein ungeregelter Katalysator schon seit Herbst 1994 zum Serienumfang. Die Zweiventil-Boxer-Classik-Modelle R 100 R, R 100 GS PD, R 100 R Mystik sind bereits serienmäßig mit dem Abgasnachverbrennungssystem SLS (Sekundär-Luft-System) ausgerüstet.

Der geregelte Katalysator redu-

ziert die Schadstoffe um durchschnittlich etwa 80 Prozent. Die Konvertierungsrate des ungeregelten Katalysators liegt zwischen 60 und 70 Prozent, das SLS vermindert HC um 30 und CO etwa um 40 Prozent.

Als erster Motorradhersteller der Welt hatte BMW im Mai 1991 den geregelten Katalysator als Sonderausstattung für seine Vierzylinder-Viertventil-Modelle eingeführt und ab dem gleichen Zeitpunkt auch Schadstoffreduzierende technische Maßnahmen für alle übrigen Modelle angeboten.

BMW AG

Jahreshauptversammlung des BVDM e.V. 1995 in Borgolzhausen - Bahnhof

Am 14.05.1995 feierte der BVDM seine diesjährige Jahreshauptversammlung und zeitgleich das BVDM-Frühlingsfest. Die Interessengemeinschaft Gespannfahrer als diesjähriger Veranstalter hatte sich große Mühe gegeben ein interessantes und ergebnisreiches

Wochenende für alle Besucher zu gestalten.

Der offizielle Teil des Wochenendes begann bereits am Freitag um 18:00 mit der 1. Bundesbeiratssitzung 1995. Mehr als zwanzig Vereinsvertreter und BVDM-Aktive führten

eine lebhafte Diskussion zu vielen Themen rund um unseren Verband, breiten Raum nahm hierbei auch der Bericht über das abgelaufene Elefantentreffen und die Vorbereitungen auf das 40. Elefantentreffen 1996 ein.

Wie es zu einem zünftigen Motorradtreffen gehört, war für Samstag dann im Rahmenprogramm eine Ausfahrt in den Teutoburger Wald geplant. Leider machte uns jedoch das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Aufgrund des unablässigen fallenden Regens, fanden sich nur einige unentwegte die zumeist auf eigene Faust die Landschaft erkundeten. Während sich die übrigen anwesenden Teilnehmer damit begnügten über das Motorradfahren zu reden und alte Bekanntschaften aufzufrischen. Bedingt durch das schlechte Wetter konnten leider auch die Spielmöglichkeiten für unsere jüngsten Gäste die für den Zelt-

platz geplant waren, nicht genutzt werden - Bei strömendem Regen ist es schier unmöglich eine Kinderhüpfburg zu nutzen, so das diese leider nicht aufgebaut werden konnte.

Kurz nach 15:00 eröffnete Wilfried Peter Gödeker mit einem Grußwort der IGG die diesjährige JHV. Wie aus den Vorjahren bereits gewohnt konnte der Vorstand auch diesen Jahr wieder einigen Mitglieder zum 25jährigen Jubiläum im BVDM gratulieren. Stellvertretend für viele Jubilare wurde der

BVDM-Lebenslauf von Günther Wuttke detaillierter vorgestellt, was bei so manchen langjährigen Mitglied für Wiedererkennungseffekte sorgte. Im Anschluß daran wurde im diesem Jahr erstmalig auch die Clubs die bereits mehr als 25 Jahre im BVDM sind geehrt. In diesem Zusammenhang bittet der Vorstand um Eure Unterstützung. Aufgrund von Datenverlusten in der Vergangenheit, ist es der Mitgliederverwaltung leider nicht möglich die Eintritsdaten aller BVDM-Vereine zu rekonstruieren. Auch einige Vereine selber können nicht mehr genau nachvollziehen wann Sie in den BVDM eingetreten sind. Um hier wieder zu genaueren Daten zu kommen bitten wir Euch einmal in Euren alten Unterlagen zu blättern und uns mitzuteilen, welche Vereine Eurer Meinung nach vor 1975 in den BVDM eingetreten sind, nach Möglichkeit bitte mit genauem Eintritsdatum. Die

Vereine von denen wir es bereits wissen sind nachstehen aufgeführt.

Im Anschluß an die Ehrung der Mitglieder, leitete Ralf Kühl zum TOP 2, Berichte des Vorstandes und TOP 3, Berichte der Referenten und Kassenprüfer über.

Besonders hervorgehoben wurde in den Berichten die politische Arbeit des BVDM im letzten Jahr, hierbei insbesondere die Themen Streckensperrungen, Schutzbekleidungsnormierung und Fahrverbot für Motorradfahrer bei SMOG und die sehr erfolgreich abgeschlossenen Veranstaltungen des letzten Jahres. Besonders beim Elefantentreffen und der Deutschlandfahrt konnten sehr gute Ergebnisse erzielt werden. Die Berichte des Vorstandes und der Referenten hier im einzelnen aufzuführen würde ganz sicher den Platz sprengen, wer im einzelnen mehr Informationen möchte kann sich gerne an den Vorstand oder die Geschäftsstelle wenden.

11. Satzung hat die Entlastung des Vorstandes und die Neuwahlen durch einen Versammlungsleiter zu erfolgen, Horst Orwoski stelle sich hierfür zur Verfügung und übernahm die Versammlungsleitung.

Die Entlastung des Vorstandes erfolgte mit Zustimmung der

Versammlung als Gesamtentlastung und bescheinigte dem Vorstand und den Referenten hohe Zustimmung für Ihre Arbeit im vergangen Jahr. 94% der Stimmberechtigten stimmten einer Entlastung zu, 6% enthielten sich der Stimme und keiner stimmte gegen eine Entlastung.

Aufgrund des Ausscheidens von Christian Probst und Ralf Kühl aus dem Bundesvorstand wurde der TOP Neuwahl des Vorstandes mit besonderer Spannung erwartet.

Um das Ergebnis vorwegzunehmen: Der BVDM-Bundesvorstand ist nunmehr wieder vollständig besetzt, im einzelnen wurden gewählt

Als 1. Vorsitzender - Harald Homel aus Bruchköbel

Als 2. Vorsitzende - Michael Lenzen aus Bergneustadt und Wilfried Peter Gödeker aus Meppen.

Als Schatzmeisterin - wurde Monika Knops aus Duisburg in ihrem Amt bestätigt.

Als Sportwart wurde Matthias Nötel aus Celle gewählt

Als Beisitzer wurden - Claudia Steinke aus Soest und Roland Rottmann aus Essen wieder in den Vorstand gewählt.

Wir wünschen dem neuen Vorstand viel Erfolg und viel Spaß bei seiner Arbeit für uns.



Harald Homel



Michael Lenzen



Wilfried Peter Gödeker

Im Anschluß an die Vorstandswahlen wurden die Kassenprüfer Gisela Brill aus Bergisch Gladbach und Günther Wuttke aus Bielefeld gewählt.

Nach Abschluß der Wahlen übernahm Harald Hormel als neuer 1. Vorsitzender die Versammlungsleitung. In seiner Antrittsrede hob er besonders die Notwendigkeit hervor, das der BVDM bei den zentralen Themen die Meinungsführerschaft übernehmen und dies den Motorradfahrern und der Allgemeinheit auch zeigen müssen, um in der Zukunft als Interessenvertretung bestehen zu können. Um hier noch mehr leisten zu können, ist der neue Vorstand gewillt die Clubs, Vereine und Referenten noch gezielter mit Informationen und Unterstützung zu versorgen um Sie bei Ihre Arbeit noch effektiver unterstützen zu können.

Mit einem zweiten Vorsitzenden aus dem Kreis der Einzelmitglieder und einem aus dem Kreis der Clubmitglieder sind auch die Voraussetzungen gegeben alle Mitglieder gezielt und effektiv betreuen und aktivieren zu können.

Im Verlauf der Wahlpausen nahmen Roland und Matthias die Ehrung der Sieger der BVDM Touristikmeisterschaft vor und Harald Hormel und Ralf Kühl ermittelten die Gewinner aus den Wettbewerben.

Unter dem TOP 8 Anträge lag in diesem Jahr nur ein Antrag zur Diskussion vor, der mit überwältigender Mehrheit von fast 90% angenommen wurde.

Um 20:00 Uhr wurde der offizielle Teil der JHV 1995 durch unseren neuen ersten Vorsitzenden beendet und die Anwesenden wandten sich dem gemütlichen Teil zu.

Alles in allem war es sicher eine gelungene Veranstaltung

die durch die Mitglieder der IGG bestens vorbereitet und durchgeführt wurde. Leider war nur die Teilnehmerzahl in diesem Jahr nicht so hoch wie in den Vorjahren. Es wäre schön wenn an der JHV 1996 vom 26.-28. April 1996 in Neustadt/Weinstraße bei den Motorradfreunden Neustadt wir wieder mit deutlich mehr engagierten Mitgliedern rechnen können.

Gewinner aus den Wettbewerben:

Mitglieder werben Mitglieder

1. Preis

Zwei Freikarten für den Motorrad Grand Prix in Brunn, gestiftet von Moto Motion gewann Michael Gartz aus München

2. Preis

Ein Paar Winterhandschuhe, gestiftet von HAVEBA, konnte Manfred Zindel mit nach Hause nehmen.

Als weitere Preise konnten wir noch Sommerhandschuhe und T-Shirts unter den Teilnehmern verlosen

Den Gutschein für einen unentgeltlichen Tag mit einem BMW-Cabrio, gestiftet von SIXT-Budget gewann Michael Schuhmann aus Duisburg

Zwei Freikarten für den Motorrad Grand Prix auf dem Nürburgring, gestiftet von Moto Motion, die unter allen Teilnehmern der JHV verlost wurden, gewann Roland Rottmann aus Essen.

Den Preis für die weiteste Anfahrt, erhielt mit fast 700 Kilometer Thomas Bauer aus München auf BMW R45

Den Preis für den ältesten Teilnehmer erhielt Rainer Windisch aus Wuppertal.

Den Preis für den jüngsten Teilnehmer erhielt mit 19 Jahren Christian Könitzer aus Langquaid

Die Pokale für den Anfahrts-wettbewerb "1995 aus PLZ"

erhielten

1. Platz Wolfgang Schmitz, er erfuhr die 1995 sogar dreimal.

2. Platz Ralf Kühl, aus Moosinning

3. Platz Martin Schuhmann aus Duisburg

25 Jahre und mehr BVDM-Verein

Nachstehend Verein halten dem BVDM bereits seit 25 oder mehr Jahren die Treue. Diese Liste ist unvollständig, helf

en Sie zu komplettieren.

LV Rhein-Ruhr e.V. im BVDM seit 1958

Kasseler Motorradfreunde 1958 e.V. im BVDM seit 1958

MF Weserstein im BVDM seit 1960

MFR Franken im BVDM seit 1967

MC Südbaden Dreiländereck im BVDM seit 1969



Roland Rottmann und Wolfgang Schmitz

Gespannfreunde Kassel-Korbach, seit 1960 im BVDM

MC Lüneburger Heide im BVDM seit 1969,

MC Sauerland im BVDM seit 1970.

Elefantentreiber Lippe im BVDM seit 1970.

Nachstehende Satzungsänderung

wurde auf der Jahreshauptversammlung am 13.05.1995 in Borgholzhausen durch eine 2/3 Mehrheit der Ver-

sammlung beschlossen. Bitte ändert Eure Satzungen entsprechend ab:

§18 Absatz 4 lautet nun wie folgt:

Ehepartner, von denen bereits ein Mitglied im BVDM ist, zahlen nur den halben Jahresbeitrag.

Ralf Kühl

Geschäftsführer/in gesucht

Der hauptamtliche Posten der Geschäftsführerin/des Geschäftsführers unserer Bundesgeschäftsstelle in Hanau ist zum 1. Oktober 1995 neu zu besetzen.

Bert Schuchert, der hervorragende Aufbauarbeit in der Gründungsphase unserer Geschäftsstelle geleistet hat, wechselt leider im Herbst in die sicheren Arme des öffentlichen Dienstes. Von seiner Nachfolgerin/seinem Nachfolger wünschen wir uns ein genauso überdurchschnittliches Engagement für die Interessenvertretung der Motorradfahrer.

Voraussetzungen für den Job sind u.a.:

-Führerscheinklasse 1 und 3 sowie natürlich Motorrad-

fahrung

-organisatorisches Geschick
-Fähigkeit zu selbständigem Arbeiten mit vielen Telefongesprächen

-PC-Kenntnisse

-Bereitschaft zu unregelmäßigen Arbeiten bei Großveranstaltungen, Arbeitssitzungen etc.

-viel Geduld mit dem Vorstand, den Referenten usw. des BVDM.

Für weitere Einzelheiten über die tägliche Arbeit wendet Euch an Bert Schuchert in der BVDM-Bundesgeschäftsstelle. Bei ernsthaftem Interesse schickt bitte die üblichen Bewerbungsunterlagen an die BVDM-Bundesgeschäftsstelle.

Harald Hormel

BVDM- Vorstand

1. Vorsitzender V1

Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax. 06181/78156

2. Vorsitzender V2

Wilfried Peter Gödeker
Hünensand 16
49716 Meppen-Hüntel
Tel. 05932/2699

2. Vorsitzender V3

Michael Lenzen
Bruchhausener Str. 17
51702 Bergneustadt
Tel./Fax. 02261/41971

1. Beisitzer V4

Claudia Steinke
Mummelstraße 5
59457 Werl
Tel./Fax. 02922/85266

2. Beisitzer V5

Roland Rottmann
Wildstraße 9
45356 Essen
Tel./Fax. 0201/345000

Schatzmeisterin V6 (Mitgliederverwaltung)

Monika Knops
Raiffeisenstraße 102
47259 Duisburg
Tel. 0203/789822

Sportwart V7

Matthias Nötzel
Heese 20
29225 Celle
Tel. 05141/43232

Kontonummer des BVDM

(Mitgliederverwaltung)
Nationalbank Duisburg
BLZ: 350 200 30
Kto: 543 25 10

BVDM-Referate

Geschäftsstelle R1
Herr Bert Schuchert
Postfach 11 00 09

63434 Hanau
Hanauer Vorstadt 13
63450 Hanau
Tel./Fax. 06181/257849

BVDM-Service R2
N.N.

Redaktion Ballhupe R3
Babs + Bobby Berschneider
Karwendelstraße 3
86504 Merching
Tel./Fax. 08233/3915

Presseinformationen R4
Thomas Bauer
Regensburgerstr. 118
85055 Ingolstadt
Tel. 0841/59214
Fax. 0841/59034

Kassenprüfer R5
Gisela Brill
Eschenbroichstr. 9
51469 Berg.- Gladbach
Tel. 02202/56315

Kassenprüfer R6
Günther Wutke
Carl-von Severing- Str. 148 d
33649 Bielefeld

Versicherungen R7
Harald Platz
Waldstraße 19
54634 Bitburg
Tel. 06561/7252 Fax:-12362

Motorrad und Umwelt R8
Bernd Luchtenberg
Emminghausen 70
42929 Wermelskirchen
Tel. 02193/1207

Streckensperrungen R9
Lars Henker
Adlerring 10
78048 Villingen-Schwenningen
Tel. 07721/63089

KFZ-Technik R10
Klaus Arpert
Schmittsdell 2

66333 Völklingen
Tel. 06898/40207

Veteranen R11
Uwe Wybiralla
Backskamp 5
45886 Gelsenkirchen
Tel. 0209/209157

Vereinsrecht R12
Dorothee Bengart
Jülicher Str. 29
50674 Köln
Tel. 0221/2407897

Archiv R13
Margot Wittke
Aldekerker Str. 14 a
47804 Krefeld
Tel. 02151/712297

Zweiradsicherheit DVR R14
Klaus Schumacher
Römerdorf 19
55545 Bad Kreuznach
Tel. 0671/72385
Fax. 0671/72522

Technische Seminare R15
Michael Knieps
Vogelsbergstraße 30
63526 Erlensee
Tel. 06183/71894

Messeteams IFMA/IAA R16
Die Messeteams sind über die
Geschäftsstelle zu erreichen.

Elefantentreffen R17
Horst Orlowski
Augustenstraße 2
42897 Remscheid
Tel. 02191/65872

Deutschlandfahrt R19
Martin Schumann
Raiffeisenstraße 102
47259 Duisburg
Tel. 0203/789822

Video/Filmdienst R20
N.N.

"Helm-ab" R21
Andrea Altepost
Rudolfstraße 61
52070 Aachen

Tel. 0241/54515

E.M.A./Auslandskontakte
R22
siehe Sicherheitstraining

Anzeigenredaktion R23
siehe 2. Vorsitzender
Michael Lenzen

Firmendienste R24
Ralf Kühl
Sternstraße 11
85452 Moosinning
Tel./Fax. 08123/92006
E-MAIL: CompuServe
100550,365

Tag d. Motorradfahrers R25
siehe Beisitzer Claudia Steinke

Verleihservice R26
Karsten Steinke
Mummelstr. 5
59457 Werl
Tel./Fax. 02922/85266

Sicherheitstraining R27
Henning Knudsen
Biberweg 1
53819 Neunkirchen -Seelscheid
Tel./Fax: 02247/7386

CCI-Karten Ausgabe R28
Karin Rottmann
Wildstraße 9
45356 Essen
Tel./Fax. 0201/345000

BVDM-Tourentrophy R29
Edgar Müller
Am Osthof 13
59556 Lippstadt
Tel. 02945/5150

Gespannfahrerlehrgänge
R30
Horst Werner Sassenhagen
An der Wolfsmaar 5
51427 Berg.-Gladbach
Tel. 02204/69359

Lederleasing R31
Rosi Wallner
Waldseestraße 31 A
63486 Bruchköbel
Tel./Fax. 06181/75605

Saisonkennzeichen

Bundesverkehrsministerium prüft die Einführung von Saisonkennzeichen BVDM fordert erneut die Zulassung von Wechselkennzeichen

Das Bundesverkehrsministerium hat Vertretern des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V. (BVDM) gegenüber erklärt, daß gegenwärtig die Möglichkeit einer Einführung von Saisonkennzeichen geprüft werde. Notwendige Gespräche mit den Versicherungsgesellschaften sollen hierzu demnächst geführt werden.

Mit der Einführung von Saisonkennzeichen soll für alle Besitzer von Kraftfahrzeugen, die diese nur während eines bestimmten Zeitraumes im Jahr benutzen wollen, eine Erleichterung geschaffen werden.

Vor der Erteilung eines Saisonkennzeichens müßten z.B. die Motorradbesitzer erklären, für welchen Zeitraumsie jährlich

ihre Maschine benutzen wollen. Dieser Zeitraum würde dann in entsprechender Form auf dem Kennzeichen vermerkt. Die Berechnung von Kraftfahrzeugsteuer und Versicherungsprämien würde dann nur für den angegebenen Zeitraum erfolgen. Der zweimalige Gang pro Jahr zur Zulassungsstelle zum An- bzw. Abmelden würde dann entfallen können. Allerdings mache das Saisonkennzeichen nur Sinn, wenn in jedem Jahr das Fahrzeug während des gleichen Zeitraumes benutzt werden soll, da sonst für eine Änderung des Zulassungszeitraumes auf dem Kennzeichen doch wieder ein Gang zur Zulassungsstelle erforderlich wird.

Der BVDM begrüßte grundsätzlich die Einführung eines Saisonkennzeichens als ein neues Angebot, welches zumindest für einen Teil der Motorradfahrer attraktiv sein könne. Wer ohnehin nur in der schöneren Jahreszeit fahre, könne hier einigen Aufwand sparen, und schließlich sei auch die derzeitige Höhe der Versicherungsprämien, welche eine größere Zahl der Motorräder auch über den Winter angemeldet lasse, nicht auf alle Zeiten garantiert. Die Europäisierung des Versicherungsmarktes biete hier Zukunftschancen aber auch Risiken.

Wünschenswerter sei aus Sicht der Motorradfahrerinnen und -

fahrer allerdings die Zulassung von Wechselkennzeichen.

Das Bundesverkehrsministerium sagte auch hier eine weitere Prüfung zu. Allerdings wolle man nun zuerst einmal die Erfahrungen der Zulassung von Wechselkennzeichen für Oldtimer (älter als 20 Jahre) abwarten.

Der BVDM begrüßte diese grundsätzliche Bereitschaft des Verkehrsministeriums und fordert auf diesem Wege auch die Versicherungswirtschaft zu einer positiven Stellungnahme und günstigen Tarifen bezüglich der Frage der Einführung von Saison- und später auch Wechselkennzeichen auf.

Harald Hormel

15. Tag des Motorradfahrers 1995

Auch die Jubiläumsausgabe des „Tag des Motorradfahrers“ war wieder sehr erfolgreich. Bei warmen und sehr schönem Wetter wurde das Engagement (so auch der Titel des TdM) der vielen Helfer/-innen belohnt. In vielen kleineren und auch größeren Städten, wie z.B. Düsseldorf, Kassel, Hamburg und Hanau kamen viele Interessenten zu den BVDM-Ständen, um damit den Motorradfahrer/-innen zu diskutieren und sich zu informieren.

So konnte sich auch Hubert Bucker vom Regionalbüro Münsterland über ein reges Interesse an seinem Stand in Lüdinghausen freuen. Von 8.30 bis 13.00 Uhr stand er dort den Bürgern Rede und Antwort. Ab 14.00 Uhr war dann ein Bikertreffen von den MF Appelhülsen angesagt mit anschließendem Motorradcorso. Auf die

Genehmigung zu dieser Fahrt hat Hubert sage und schreibe 8 1/2 Wochen warten müssen. Einen Tag vor dem TdM kam dann erst die langersehnte Genehmigung.

Auch in Naumburg gab es einen TdM-Stand. Die Zeitung griff dieses Ereignis auch prompt auf und berichtete nicht nur über den Info-Stand, der bei einem ortsansässigen Motorradhändler mit Lifemusik über die Bühne lief. Man konnte auch ausführlich über die Gründung und Geschichte des BVDMs nachlesen.

Leider haben sich die anderen Teilnehmer des TdM noch nicht bei mir gemeldet, ich hätte gerne auch über andere Aktivitäten berichtet.

Bis zum nächsten TdM '96!

Claudia Steinke

Steckbrief:

2. Vorsitzender
Wilfried Peter Gödeker
Hünensand 16
49716 Meppen-Hüntel
Tel.: 05932/2699
Speditionskaufmann
Verheiratet, 3 Kinder
Motorradfahrer aus Überzeugung
Sportwart der IG Gespannfahrer e.V. im BVDM



Am 13.05.95 wurde ich von der JHV in Borgholzhausen zum 2. Vorsitzenden des BVDM gewählt. Innerhalb des Vorstandes soll mir die Aufgabe zukommen, die BVDM Vereine zu betreuen und den Kontakt zum Vorstand zu verbessern. Das ist eine interessante Aufgabe, der größte Bedeutung zukommt.

Deshalb werde ich in nächster Zeit Kontakt mit den Vereinen aufnehmen und mich, soweit es meine Zeit zuläßt, auch mal bei den Vereinen sehen lassen. Diese Einschränkung

muß ich natürlich machen, da jede Reise mit 'nem MZ-Gespann seine Zeit braucht, da ich ja auch einem Broterwerb nachgehen muß und dazu noch im Schichtdienst. Schön wäre es natürlich auch, wenn die Vereine einfach mit ihren Sorgen und Anregungen auf mich zukämen.

Man(n)/Frau, kann mich telefonisch fast täglich erreichen. Öfter Versuchen, da ich durch den Schichtdienst entweder nur morgens oder nur abends zu erreichen bin.

BAYERN

SMOG-Plaketten auch für Motorräder

Motorradfahrer in Bayern können SMOG-Plaketten beantragen

Wie uns das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vor kurzem mitteilte, existiert nunmehr erstmals eine Vorschrift in Bayern, wonach Motorräder,

welche mit Schadstoffreinigungssystemen ausgestattet sind, auch ein Anrecht auf die Erteilung einer SMOG-Plakette haben.

Nach intensiven Gesprächen des BVDM mit der Bayerischen Staatsregierung ist es damit gelungen, im positiven Sinne einen weiteren Schritt in Richtung auf die Gleichbehandlung von Motorrädern und Autos zu gehen. Wir hoffen, daß diese bayerische Entscheidung andere Bundesländer dazu ermutigt,

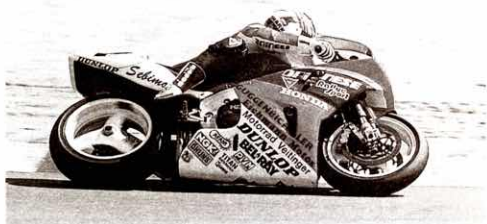
Gleiches anzuordnen, und auch bei den Entscheidungen zur Sommersmogverordnung Motorrädern nicht benachteiligt werden.

Sollten einzelne KFZ-Zulassungsstellen noch nicht über diese Regelung informiert sein, sollten die Motorradbesitzer auf das Schreiben des Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 20.03.1995 Az. 8242-7/21-2986 an die Landratsämter und Kreisfreien Städte verweisen, in

dem es wörtlich heißt: "Motorräder sind Kraftfahrzeuge im Sinne der SmogV. Für sie ist deshalb unter den Voraussetzungen von § 7 Abs. 1 Nr. 2 SmogV die Plakette zu erteilen". Für weitere Fragen steht Ihnen Ralf Kühl, Tel. 08123/92006 oder die BVDM-Bundesgeschäftsstelle unter Tel./Fax. 06181/257849 zur Verfügung. Sie erreichen den BVDM auch per E-MAIL über CompuServe 100550.365.

Ralf Kühl

TÜV//AKADEMIE



Lernen auch Sie die geballte Kraft und Dynamik Ihrer Maschine zu bändigen und zu beherrschen.

Michael Rudroff,

Deutscher Meister in der 500 cm³-Kl., begleitet Sie bei unseren Motorradtrainings mit Tips und Tricks.

Trainingsschwerpunkte sind Motorradhandling, Körper- und Bremstechniken sowie Selbsthilfe bei Pannen. Lassen Sie sich professionell trainieren, im Gelände, auf der Straße oder mit Gespann. Rufen Sie uns zur Reservierung Ihres Trainingstermins an. Sondervereinbarungen für Clubs und Vereine.

Born to ride

Geschäftsstelle München • Westendstraße 199 • 80686 München
Telefon 089/5791-2332 • Telefax 089/5791-2671

TÜV

TÜV AKADEMIE GMBH • BAYERN • HANNOVER/
SACHSEN-ANHALT • HESSEN • SACHSEN

„Fahrspaß mit Sicherheit“

2. DEKRA-Motorradtage in München 12. - 13.05.95

Die 2. DEKRA-Motorradtage in München standen in diesem Jahr unter dem Motto „Fahrspaß mit Sicherheit“. Eröffnet wurde die hervorragend organisierte Veranstaltung am 12.05.95 durch den Leiter der DEKRA-Niederlassung München Herrn Franz Nowakowski mit dem schon obligatorischen Medientag. Dem fachkundigen Publikum bot sich ein interessantes Programm mit verschiedenen Aktionen zum Thema Motorrad. U.a. führte das Aktion-Team der Zeitschrift „Motorrad“ unterschiedliche Bremstechniken und deren Auswirkungen auf das Fahrverhalten vor, weiterhin demonstrierte ein spektakulärer Schleiftest eindrucksvoll die Sicherheitswirkung von Schutzkleidung beim Motorradfahren. Höhepunkt des Medientages war sicherlich die Podiumsdiskussion zum Thema Streckensperrung in Bayern (und leider nicht nur dort!). Die Teilnehmer waren der Polizeidirektor Jürgen Karl, der Bürgermeister von Kochel Siegfried Zauner, Ex-Vizeweltmeister Helmut Bradl, Frank Sauer von der DBV-Versicherung, Hans-Martin Fraas von der Zeitschrift „Motorrad“, Jürgen Helfmann von der DEKRA und für den BVDM Michael Gartz aus München. Moderator war Klaus Gabrysch vom Bayerischem

Fernsehen. Im Verlauf der recht lebhaften Diskussion wurde wieder einmal aufgezeigt, wie verhärtet die Fronten sind. Die Befürworter der Sperrungen verwiesen hauptsächlich auf die hohen Unfallzahlen, wobei Polizeidirektor Karl recht sachlich argumentierte. Im Gegensatz dazu sah Bürgermeister Zauner in der Sperrung der gefährlichen Strecken die einzige Lösung. Aus Sicht der Motorradfahrer waren besonders die fundierten Beiträge von Hans-Martin Fraas und die originellen Bemerkungen von Helmut Bradl zu loben. Der BVDM-Vertreter verdeutlichte in seinen Beiträgen die Problematik von Streckensperrungen anhand des Sudelfeldes (B 307) und der damit verbundenen einseitigen Diskriminierung der Motorradfahrer. Hingewiesen wurde auch auf die erschreckend hohe Zahl der realisierten oder geplanten Sperrungen (bundesweit mittlerweile 116 Strecken) und der weiteren drohenden Benachteiligung durch die Sommersmogverordnung. Während am Freitag der Wettergott den Bikern noch freundlich „gesonnen“ war, fiel der Publikumstag buchstäblich ins Wasser. Die Vorführungen fanden überwiegend im Zelt statt, wobei der Einsatz der DEKRA-Mitarbeiter

besonders gelobt werden muß, die alles unternahmen, um die Veranstaltung erfolgreich durchzuführen. Unter diesen wiederigen Umständen litt auch der 8. Münchner Motorradcorso, der gleichzeitig durchgeführt wurde, bei dem nur ca. 200 Teilnehmer gezählt werden konnten. Der Dank des BVDM gilt besonders der DEKRA für die gelungene Veranstaltung und den Mitgliedern des „Enduro- und Tourenfahrerstammtisch München“, die den BVDM sowohl bei der Podiumsdiskussion als auch bei der Standbetreuung tatkräftig unterstützt haben.



Michael Gartz

Motorradausstellung in Viechtach/Bayr. Wald

Im Februar, eine Woche nach dem Elefantentreffen, veranstaltete der MSC Viechtach im Bayr. Wald seine große Motorradausstellung. Vertreten waren wieder verschiedene Hersteller von Motorrädern, Motorrollern, Zubehör und Bekleidung, sowie wir BVDM-M'ler mit einem kleinen Stand.

Samstagsvormittag ging's los, das Festzelt füllte sich bis Mittag zusehends mit Besuchern. Wir fanden recht guten Anklang bei den vielen aktiven Motorradfahrern, vor allem in Bezug auf die Deutschlandfahrt, die im September im ostbayerischen Raum stattfindet. Am Nachmittag kam der Motorradrennfah-

rer Helmut Bradl und gab nach einem Interview eine Autogrammstunde bei einem ortsansässigen Honda Vertrags-



händler. Eine Modenschau mit den neuesten Trends der Saison gab es auch noch zu bestaunen.

Am Sonntag riß der Besucherstrom gar nicht mehr ab. Den Kindern gefiel es an unserem Stand auch besonders, denn unser Ausstellungsstück, ein Quad, war zum drauf rumklettern wie geschaffen. Mit Ralf Waldmann kam auch am Sonntag wieder ein bekannter Motorradrennfahrer zu Besuch.

Es hat uns (Mona und Peter) gut gefallen, für unseren Verband aktiv etwas beitragen zu können, und wir werden nächstes Jahr wieder die Fahnen für den BVDM hochhalten.

Tschüß
Peter Scheid

NIEDERSACHSEN

Märchenhaftes Südniedersachsen.....
vom 25.08.-27.08.95

Unter diesem Motto bietet das Regionalbüro Göttingen ein Wochenende für Motorradfahrer an, die einmal das südliche Niedersachsen erfahren wollen.

Vom Campingplatz Dansfeld ausgedehnt werden geführte Touren in die Umgebung unternommen und landestypische Sehenswürdigkeiten angesteuert. Neben dem Besuch des Wilhelm-Busch-Dorfes und der Burg Plesse ist auch ein Bummel in der alten Universitätsstadt Göttingen vorgesehen. Die Abende wollen wir gemeinsam am Grill verbringen.

Insgesamt ist das Programm auch sehr familienfreundlich gestaltet, zumal wir bei gutem Wetter die Möglichkeit haben, vom Zeltplatz direkt in das

angrenzende Freibad zu gehen.

Die Teilnehmergebühr beträgt pro Person DM 45,-. Darin enthalten sind die Campinggebühren, der Eintritt in das Freizeitbad, die Besichtigungen und das Frühstück. Kinder zahlen DM 15,-. Getränke und Gegrilltes werden so ziemlich zum Selbstkostenpreis abgegeben.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Anmeldeschluß ist der 20. Juli 95.

Anfragen und Anmeldeunterlagen sind erhältlich beim:

Regionalbüro Göttingen
Joachim Schmalz
Ulrichshuser Str. 52
37077 Göttingen
Tel.: 0551/22816

HESSEN

Tag des Motorradfahrers in Hanau

Auch in Hanau wurde in der Fußgängerzone ein Infostand zum Tag des Motorradfahrers aufgebaut.

Unterstützt von den Freunden der Arbeitsgemeinschaft Christlicher Motorradfahrer, standen den Passanten neben umfangreichen Infomaterial zahlreiche und auch kompetente Gesprächspartner zur Verfügung.

Leider war das Wetter zu gut,

als daß sich die Leute im Massen in die Innenstadt zum Einkaufen bewegten. Dies drückte sich auch in einigen Leerlaufphasen an unserem Infostand aus. Trotzdem bleibt die Aufgabe, unser Fortbewegungsmittel und Hobby auch den Nichtmotorradfahrern näher zu bringen, so wichtig, daß wir auch im nächsten Jahr wieder einen Infostand ausrichten werden.

Tschüß Harald Hormel



HESSEN

Rabenkopftreffen **Fit für die** **Zweiradsaison**

Wenn die Sonne scheint und wenn es Frühling wird, dann zeigt sich immer wieder das gleiche Bild, die Bäume schlagen aus, die Blumen fangen an zu blühen und die Motorräder werden aus dem Winterschlaf gerissen. Je mehr die Sonnenstrahlen werden, um so mehr Zweiräder rollen über die Straßen. Die Motorradsaison hat begonnen. Die Verkehrsteilnehmer spüren dies nicht nur auf den Ausflugsstrecken, auch die Polizisten und Sanitäter können ein Lied davon singen. So endet mancher Ausflug im Krankenhaus oder leider mitunter auch auf dem Friedhof.

Und wer kennt sie nicht, die Vorurteile, die uns (insbesondere auch Motorradfahrer treffen) täglich begleiten, die Lehrer, die Ausländer, die Polizisten, die Motorradfahrer.... Die Erfahrungen oder die Einzelergebnisse führen dazu, daß wir uns Vorurteile bilden. So z.B. auch festgefahrene Meinungen gegenüber gesellschaftlichen Randgruppen. Diese Rennfahrer.... ohne Hirn und Verstand und ohne Rücksicht.... Sie gehören mit ihrem Rowdieverhalten endlich abgeschafft.... Die schlaflosen Nächte der Mütter, Väter, Bräute und Ehepartner.... So meint der eine oder die andere.... die sind doch selbst Schuld, wenn ihnen etwas zustoßt. So wird unter anderem manchmal geurteilt, wenn es um motorradbegeisterte Verkehrsteilnehmer geht.

Daß es diese Raser gibt, beklagen vor allem die „normalen Motorradfahrer“, Tourenfahrer und erfahrenen alten Hasen auf dem motorisierten Zweirad. Sie sehen ihre gesamte Zunft in Mißkredit gebracht, die sich vor allem durch Langzeitmotorradfahrer auszeichnet. Für sie ist ihr Gefährt keine Modeerscheinung oder Mittel für Imponier-

gehebe oder um Minderwertigkeitskomplexe auszugleichen. So auch die Mitglieder des Unter-Taunus Motorrad-Club (UTMC), mit dem Sitzten Bad Schwalbach-Hettenhain. So existiert dieser Verein schon seit dem Dezember 1971, der sich unter anderem durch zahlreiche Veranstaltungen in seiner Geschichte um mehr Sicherheit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr kümmert und Tips zum unfallfreien und verantwortungsbewußten Fahren gibt. So kennt der eine oder andere Insider den Verein z.B. durch verschiedene Motorradausstellungen oder dem „Rabenkopftreffen“.

Daß die Motorrad-Saison jetzt wieder begonnen hat, zeigte sich nicht nur beim Blick auf die Straßen. In Hettenhain wurde dies bei der ersten Veranstaltung des UTMC besonders deutlich. Ca. 200 Motorradfahrer und -fahrerinnen trafen sich im „Winter“ bei Bilderbuchwetter - strahlender Sonnenschein an allen drei Tagen - um dem Winter ade zu sagen. Im Rahmen des Rabenkopf-Treffens gab es auch einen Waldgottesdienst, der von der Pfarrvikarin Daniela aus Bad Schwalbach gestaltet wurde. Am romantischen Lagerfeuer, bei frostigklarem Sternenhimmel, predigte sie zu einer Geschichte aus dem Lukas-Evangelium. Ihr Leitgedanke: Auch wir können einen Unfall erleiden - und Segen und Schutz kommen aus Gott. Damit wurde für manch einen eine Verbindung zur eigenen Situation hergestellt. Das konnte man aus den Gesichtern der alten Windgesichter, die vielleicht mit der Religion nicht so viel am Hut haben, feststellen. Nach der Predigt folgten verschiedene Lieder, auch Gospels zum Mitklatschen. Begleitet wurde sie von Wolfgang Rucks, aus Hürth (Reinland) auf der Gitarre, die er auf seinem Motorrad Mitgenommen hatte. Der Pfarrvikarin gefiel es bei uns am Lagerfeuer so gut, daß sie es einige Stunden aushielt und den Benzinge-

sprächen lauschte. Unter anderem motivierte sie mehrere Fahrer, am Sonntag zum Gottesdienst in die Kirche zu kommen. Da kann ich nur sagen alle Achtung! Ferner meldete sie den Wunsch an, bei einer der nächsten Clubausfahrten mitzufahren. Noch eine kurze Anekdote im Zusammenhang mit dem Treffen möchte ich loswerden. Im Vorfeld erreichte den Verein ein achtseitiger Brief (von dem Bruder von Wolfgang Rucks) aus Mexiko! Er entschuldigte sich, daß er nicht zugegen sein kann. Verständlich wenn man mit dem Motorrad gerade in Mexiko weilt. Zur weiteren Verdeutlichung muß man sich vorstellen, daß er seinen treuen Gefährten, Wulfen - ein Schlittenhundmischling, der vor kurzem verstarb, an seinem Ursprungsort Fairbanks in Alaska beerdigte und ihm dort die letzte Ehrung erwies. Wer ihn, den Langstreckenfahrer auf seiner 250er-MZ mit Seitenwagen kennt, wundert sich nicht. Er sorgte durch seine Originalität sicherlich des öfteren bei seinem Erscheinen für Aufsehen, so auch bei uns, wenn er da war.

Noch etwas zu den Gruppenausfahrten. Wir sind keine Fans mit dem erhobenen Zeigefinger. Aber ein paar Grundsätze möchten wir aus der Erfahrung doch zum Besten geben. Zu den „zehn Geboten“ bei Gruppenausfahrten gehört nach Ansicht des Vereines, Überholverbot innerhalb der Gruppe, andere Verkehrsteilnehmer nicht mit sanfter Gewalt abzuordnen versuchen, keine „Privatrennen“, Rücksicht auf überholwillige Fahrzeuge. Die Leistung des Schwächsten in der Gruppe sollte der Maßstab für alle sein. Weitere Regeln, kein Nebeneinanderfahren, andere Verkehrsteilnehmer immer einzeln, nie in der Gruppe überholen, der beste Fahrer soll die Gruppe anführen. Günstig ist es, in Etappen Treffen zu vereinbaren, damit niemand Riskant fahren muß, nur um den Anschluß nicht zu verlieren.

Grundsätzlich ist das Risikobewußtsein zu schärfen und vorausschauend (was ist wenn...?) zu fahren. Gerade jetzt, wenn die Saison beginnt und die Feuerstühle aus den „Mottenkisten“ geholt werden, ist eine Generalüberholung, die vom Grundsatz nur von erfahrenen Motorradfahrern/-innen oder anerkannten Fachwerkstätten vorgenommen werden sollte, notwendig. Dies gilt auch für die körperliche Fitness der Motorradfahrer und -fahrerinnen. Eine Vorbereitung in der Winterzeit ist sinnvoll, denn schließlich kann Motorradfahren durchaus körperliche Schwerarbeit sein. Der wichtigste Tip, so der UTMC, langsam fahren, wenn nach der Winterpause der Feuerstuhl erstmals wieder bestiegen wird. Aber das wißt ihr schon alles, daß brauchen wir Euch sicherlich nicht erklären. Wir vom UTMC sind auch ganz normale Motorradfahrer/-innen im Alter von unter 20 bis über 50 Jahren. In dem 23jährigen Bestehen des Vereines wurde mit viel Engagement gegen Vorurteile in der Bevölkerung angekämpft und viele Beiträge zur Verkehrssicherheit in Form von verschiedenen Veranstaltungen geleistet. In diesem Jahr steht ein Sicherheitstraining und ein Erste-Hilfe-Kurs auf dem Programm. Inzwischen werde man als Motorradverein auch von der Bevölkerung entsprechend akzeptiert.

Die Leidenschaft verbindet Anfänger und alte Hasen. Gäste sind bei den Veranstaltungen immer willkommen. Die Clubabende sind grundsätzlich an jedem 2. Sonntag im Monat. Wer Lust hat sich mit dem Verein in Verbindung zu setzen, der kann sich an den 1. Vorsitzenden des Unter-Taunus Motorrad-Club, Wolfgang Stefani aus Bad Schwalbach, Tel.: 06124/6250, wenden. Ach noch was - „Heizer“ können alleine fahren, die werden in dem Verein keine Gleichgesinnte finden.

Eike Hofmann

NORDRHEIN-WESTFALEN

Saisoneroöffnung der ETL

Das gab es noch nie beim ETL - 29 Motorradfahrer eröffneten die Saison '95 -

Karfreitag traf man sich gegen 10.00 Uhr in der Gaststätte „Friedenstern Lemgo“ zum gemeinsamen Frühstück. Die Begeisterung war groß, denn der Wirt hat sich sehr viel Mühe gemacht und servierte uns ein ausgiebiges Frühstück, woran ca. 50 Personen (ETLer mit Familie und Freunden) teilnahmen.

Gegen 11.00 Uhr war Aufbruch angesagt.

Erst jetzt war das Ausmaß der Eröffnungsfahrt zu sehen. 29 Motorräder waren aus ihren Garagen geholt worden und blinkten sauber in der Morgensonne.

Bei strahlendem Sonnenschein wurde aufgegessen und man startete von Lemgo auf Nebenstrecken Richtung Extertal. Dann ging es weiter, vor-

schriftsmäßig in Reih und Glied ohne Hektik in Richtung Bodenwerder nach Eschershausen. Wer die Möglichkeit hatte am Ende dieser Kolonne zu fahren, kam in den Genuß, die gesamten Motorräder zu bewundern. -ES WAR EINFACH RIESIG ! -

Mit einigen Pausen ging es weiter nach Stadoldendorf, Dassel, Northem in die Nähe von Herzberg in eine Dorfgaststätte nach Mühlenberg. Dort hatte unser 1. Vorsitzender schon Tische reserviert, damit wir dort bei Kaffee und Kuchen unsere ersten Eindrücke von der Fahrt austauschen konnten. Hier staunte an nicht schlecht, denn so viele Motorräder hatte man auf einmal noch nicht gesehen. Nach eineinhalb stündiger Pause ging es dann ca. um 16.00 Uhr weiter in Richtung Hardeggen - Uslar - Holzminden - Polle (Weserfähre) zum Schie-

derstausee und dann nach Spork, wo Familie Czarnecki schon mit heißer Suppe und gebratenen Würstchen auf uns wartete.

Zwar trafen wir nicht, wie vorgesehen, gegen 18.00 Uhr in Spork ein, sondern erst um 19.30 Uhr, da unterwegs eine HONDA etwas Öl-Probleme hatte, aber das änderte nichts an unserem großem Appetit.

Bis zum späten Abend wurde dann gegessen, getrunken und erzählt, denn man legte ja

immerhin an diesem Tag gemeinsam ca. 320 km zurück. Herzlichen Dank an Familie Czarnecki für die viele Mühe und die Bereitschaft, uns alle Zuhause zu bewirten und auch herzlichen Dank an unseren 1. Vorsitzenden, Wolfgang Werner, der diese Fahrt so Prima ausgearbeitet hat.

ES WAR SCHON EIN TOLLES GEFÜHL DABEIGEWESEN ZU SEIN !

C. Wolf

MIG Soest e.V. auf Reisen

Im letzten Jahr hatten wir erstmals eine Wochenendtour mit Übernachtung in der Jugendherberge Hameln unternommen.

Dieses Jahr war unser Ziel: Jever! Ihr wißt schon, die mit dem Bier. Vom 29.04. bis 01.05.95 wollten wir per Motorrad den Friesen zeigen, was sauerlandbewährte Motorradfahrer so auf dem Kasten haben. Wenn bloß die Straßen da mitgespielt hätten. Es war immer ein großes Hallo, wenn mal eine Kurve kam.

Drei Tage vor Abreise fiel mir ein, daß wir dort in der Nähe einen BVDM-Club haben, der uns nicht seetüchtigen Greenhörnern mal was vom schönen (Ost)friesland zeigen könnte. Ich rief Helmut de Vries an und fragte, ob er Zeit und Lust hätte, es uns einmal zu zeigen.

Sonntagmorgen um 10.00 kam er dann mit einem Kollegen, mit genauen Instruktionen und einer genauen Fahrtroute.

Mit 14 Motorrädern ging es dann los. Im Laufe des Tages hörten wir einiges über Windmühlen, sahen auch mal die See (aber Vorsicht, it's windig man!). Wir besuchten Greetsiel, das schöne Örtchen mit den Zwillingwindmühlen, einige bestiegen auch den berühmtesten Störtebekerturm in Marienhafen. Am Ende des Tages waren wir uns einig, daß es eine gelungene Tour war und Helmut & Co. uns eine große Hilfe waren. Von hier aus noch einmal herzlichen Dank an die beiden. Trotz fehlender Kurven ist Ostfriesland immer eine Reise wert!

Claudia Steinke

BVDM-Regionalbüros

(sortiert nach Postleitzahlen)

Berlin B4

Joachim Fehir
Hochfeilerweg 30
12107 Berlin
Tel. 030/7413808

Hainweg 7

67757 Kreimbach
Tel./Fax. 06308/1636

Schwarzwald/Bodensee

B7

Joachim Weber
Fürnsaler Str. 18
72175 Dornhan
Tel. 07455/2500 Fax. -2571

München B11

Werner Gottstein
Ingrid Crha
Friedenstraße 18 A
82178 Puchheim
Tel. 089/8002141

Weserbergland/Göttingen

B10

Joachim Schmalz
Ulrideshuser Str. 52
37077 Göttingen
Tel. 0551/22816

Oberpfalz B6

Christian Könitzer
Hopfenstraße 10
84085 Langquaid
Tel. 09452/469

Bayern B2

Thomas Bauer
Regensburgerstr. 118
85055 Ingolstadt
Tel. 0841/59214 Fax. -59034

Rheinland B1

Gisela u. Manfred Brill
Eschenbroichstr. 9
51469 Berg.- Gladbach
Tel. 02202/56315

Franken B12

Roswitha Rösler
Rothenburger Str. 253
90439 Nürnberg
Tel./Fax 0911/618387/618864
Öffnungszeiten:
Mo-Fr. 09:30-18:30 Uhr
Sa. 09:30-14:00/16:00 Uhr

Münsterland B8

Hubert Bücker
Krummer Timpen 4
59348 Lüdinghausen
Tel. 02591/88801

Rheinland/Pfalz B5

Jürgen Rheinheimer

Wolfskin „Spirit“

Ein Zelt zum Spartarif

Wer für die jetzt angehenden Touren ein Zelt sucht, und sich was die Konstruktion angeht auf ein sogenanntes Kuppel- oder Igluzelt festgelegt hat, sollte sich auf jeden Fall das „Spirit“ von Jack Wolfskin anschauen.

Bereits im vergangenen Jahr vorgestellt, hat sich dieses Modell schnell zu einem Bestseller entwickelt. Grund ist hier zum einen die gebotene Qualität, insbesondere aber das sehr gute Preis-Leistungsverhältnis: Die Anschaffung schlägt mit nur 399,- DM zu Buche, während die Konkurrenz bei Vau De für ein vergleichbares Modell wie das „Space 2“ bereits 499,- DM verlangt.

Zum Zelt selber:

Außenliegendes Gestänge, das mittels Kunststoffhaken befestigt wird, das lästige Einführen in einen engen Kanal

entfällt. Vorteil dieses Typs ist der sichere und schnelle Aufbau, auch wenn man

allein ist. Zusätzlich ist das eingehängte Innenzelt auch bei schlechtem Wetter bereits beim Aufbau geschützt. Das Außenzelt besteht aus Pu-beschichtetem Polyester und ist, ebenso wie der Zeltboden absolut wasser- und winddicht. Das Innenzelt aus leuchtendem Nylon hat eine Größe von 160 x 225 cm und ist mit zwei Eingängen versehen. Insgesamt macht die Verarbeitung einen recht soliden Eindruck, was die dreijährige Garantie von Wolfskin bestätigt. Insgesamt kann man sagen, daß es für diese Qualitätsstufe kaum ein günstigeres Zelt gibt. Für 2 Personen auch mit viel Gepäck absolut ausreichend und mit viel Sicherheitsreserven auch für schlechte Wetterbedingungen (Sturmabspannungen liegen bei, entsprechende Abspannpunkte sind bereits am Außenzelt angebracht). Im direkten Vergleich mit

den Konkurrenten sicher eine Überlegung wert.



Neue Produkte im Kurztest :

„Wisperlite International 600“ - Benzinkocher

Nicht mehr ganz neu, sondern in dieser Version jetzt bereits ein Jahr auf dem Markt ist die 600er-Version des International-Kochers der Firma MSR, der wegen seiner kompakten Bauweise immer einer der meistgekauften in Deutschland war. Kurzes Fazit:

Kocher wurde drei Wochen benutzt, mit geringstem Benzin und abwechselnd mit unverbleitem Autobenzin befeuert, nur einmal testhalber mit Diesel. (Dazu muß man allerdings die Düse wechseln) Das Gerät muß immer, auch bei hohen Temperaturen vorgeheizt werden, d.h. dreckige Finger und verrußte Kocher.

Brennleistung im Betrieb ordentlich, läßt sich allerdings nur mäßig regulieren, wenn man die Flamme runterdreht fängt der Brenner schon nach kurzer Zeit zu flackern an.

Positiv: Wie bei allen MSR-Kochern winziges Packmaß, technische Probleme gab es während der Tour nicht. Insgesamt sicher erste Wahl wenn's um Gewicht und Packmaß geht, mir ist die Bedienung allerdings zu wenig komfortabel. Empfohlener Ladenpreis : 159,- DM, dazu benötigt man allerdings eine MSR-Benzinflasche als Tank (kostet ca. 20,- DM extra).*

Die Negativ-Hitliste Teil 2:

Wie bereits in der letzten Ausgabe, auch diesmal wieder ein Auszug aus meiner Retourenstatistik:

Mountainsport „Hot Stuff“, Tatonka „Hot and Cold Stuff“

Die doppelwandige Edelstahl-Thermoskanne zählt inzwischen zu den Outdoorers Lieblingsgegenständen, sicher nicht zu unrecht was die Funktion angeht.

Daß sie auch zu den Ärgernissen zählt beweist die Statistik. Die oben genannte Kanne kommt aus Koreanischer Produktion und ist in Diversen Größen erhältlich, das sogar zu einem Attraktiven Preis. Leider ist die Verarbeitungsqualität recht schwankend, d. h. die

Retourenquote liegt bei uns zwischen 10 und 40 %, je nach Lieferung. Meistbemängelter Fehler: Der Verschlußstopfen schließt nicht dicht, oder aber er dreht im Gewinde durch.



Trotzdem: Die Kanne ist im Preis-/Leistungsverhältnis eine der besseren auf dem Markt, der Hersteller gibt immerhin 5 Jahre Garantie und die Handhabung ist

äußerst kulant, sprich defekte Kannen werden sofort anstandslos umgetauscht, was allerdings z.B. auf 4300 Metern auch nur ein schwacher Trost ist.

Tip: Kannenschluß auf jeden Fall beim Kauf auf korrekten und festen Sitz prüfen.

News + News + News + News

therm-a-rest 1:

Der eine oder andere hat sie wahrscheinlich schon, trotzdem erwähnenswert: Von therm-a-rest, dem Original bei den selbstaufblasenden Isomatten, gibt es eine echte Neuheit:

Seit Januar sind die Matten der „Staytec“-Serie im Handel. Unterschied zu den alten Stumpfen Material versehene Oberseite, heißt der Flutsch-Faktor bei unebenen Untergrund wird minimiert. (Wer schon mal mit der alten Matte auf dem Elefantentreffen war, weiß was ich meine)

therm-a-rest 2:

Wie von Cascade, dem therm-a-rest Hersteller zu hören war, wird es ab Anfang '96 einige weitere Neuerungen geben: Es kommt endlich eine leichte Matte mit einer Länge von ca. 195 cm auf den Markt (bisher nur in 183 cm erhältlich), außerdem denkt man über eine breitere Version nach.

Gaskartuschen zum Wiederbefüllen

Größtes Ärgernis bei der Benutzung von Gaskochern mit Stechkartuschen (z.B. die blauen von „Camping Gaz“) war bisher das entsorgen der Kartuschen, kein Wiederbefüllen, kein Recycling möglich.

Wie jetzt von der Firma „Primus-Sievert“ zu erfahren war ist für die seit einigen Jahren erhältlichen Ventilkartuschen ein Rückgabe- und Wiederbefüllungssystem in Vorbereitung. Diese Kartuschen sind übrigens mit denen von Husch, epigas, Coleman etc. kompatibel. Präsentiert werden wird das ganze allerdings frühestens im Herbst 1996.

Übrigens: Die neuen, mittlerweile auch von Camping Gaz erhältlichen Kartuschen mit Ventil, sind mit den o. g. nicht kompatibel.

Kommentar von CG zum Wiederbefüllen: „Machen wir nicht, ist uns zu teuer.“

Mein Kommentar: Von Umweltfreundlichen Produkten scheinen die blauen Franzosen wenig zu halten.

EXTRA

Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa

Gemeinsam für mehr Sicherheit

Die Vereinigung Deutschlands sowie die politische und wirtschaftliche Öffnung Osteuropas waren und sind Ereignisse, die tiefgreifende Veränderungen im Straßenverkehr bewirken. Aber auch sie werden weiterhin verstärken die EU-Binnenmarkt und die Sicherheitsprobleme auf unseren Straßen beeinflussen. Die Anforderungen an alle, die zur Verkehrssicherheit beitragen, steigen ständig.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, der seit nunmehr 25 Jahren Programme und Maßnahmen für ein besseres Klima im Straßenverkehr initiiert, fördert und koordiniert, hat zwar keine Patentrezepte parat. Die im DVR zusammengefassten 270 Organisationen und Institutionen gehen vielmehr davon aus, daß es sich bei der Verkehrssicherheitsarbeit um eine Gemeinschaftsaufgabe handelt, die kontinuierlich und an den aktuellen Rahmenbedingungen orientiert, geleistet werden muß.

Dr. Gerhard Schork, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

Die Teilnahme am Straßenverkehr bedeutet einerseits Freizügigkeit und Mobilität, andererseits setzt das Engagement am Verhalten und den Einstellungen jedes einzelnen an. Technische Verbesserungen beim Aus- und Umbau der Verkehrswege, aber auch die Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit der Fahrzeuge stellen weitere Ansatzpunkte dar. Und letztendlich muß auch die Rechtsordnung durch verkehrssicherheitsrelevante Veränderungen dieses Anliegen unterstützen und, wenn nötig, auch sanktionieren. Gleichzeitig müssen alle Verantwortlichen verstärkt darauf hinwirken, daß die schlimmsten Folgen des Straßenverkehrs – die durch Unfälle getöteten und verletzten Verkehrsteilnehmer – zumindest gleichgültig mit den wirtschaftlichen und ökologischen Folgen behandelt werden. In diesen Zusammenhang gehört der Gedanke einer ganzheitlichen, alle Lebensbereiche umfassenden Sicherheitspolitik. Der Mensch ist schließlich im Verkehr kein anderer als am Arbeitsplatz, bei der Freizeitgestaltung oder zu Hause. Dies bedeutet heute auch, dem Menschen im Spannungsverhältnis Umwelt und Technik seinen angemessenen Platz einzuräumen und ihn in seinem Bedürfnis nach Mobilität und Sicherheit ernst zu nehmen. Um die insgesamt positive Tendenz in der Unfallentwicklung, insbesondere bei der abnehmenden Zahl der Verkehrstoten, fortzuführen, ist die Fortsetzung der koordinierten Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden sowie anderen gesellschaftlichen Organisationen notwendig. Diese Arbeit braucht einen finanziell angemessenen Rahmen – eine langfristig gegebene Grundfinanzierung aus öffentlichen Haushalten ist daher unabdingbar.

Die Tatsache, daß in der Europäischen Union jährlich 50 000 Tote durch den Straßenverkehr zu beklagen sind, macht deutlich, daß auch in der internationalen Zusammenarbeit erhöhte Anstrengungen notwendig sind.

Durch die Mastrichter Verträge ist eine umfassende, europäische Verkehrssicherheit möglich geworden. Eine Vereinheitlichung von Richtlinien darf jedoch keine Senkung des bestehenden Sicherheitsniveaus eines EU-Mitgliedslandes zur Folge haben. Dafür und zur Initiierung gemeinsamer Programmvor schläge für alle Verkehrssicherheitsbereiche hat sich der DVR an der Gründung des „Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC)“ beteiligt.

In diesem Sinne verstehen wir die Publikation als Angebot an alle Leser, sich zu informieren und als Aufforderung, eigene, individuelle Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa zu leisten.

Der Mensch steht im Mittelpunkt

Mobilität sichern

Die uneingeschränkte Bewegungsfreiheit gehört zu den Grundrechten des Bürgers und ist Ausdruck demokratischen Lebensstils. Das gilt für den Beruf ebenso wie für Freizeit und Urlaub; und seit der Vollendung des Binnenmarktes auch für die Bewegungsfreiheit über die europäischen Grenzen hinweg. Bewe-

gungsfreiheit, das heißt Mobilität – in unsere Industriegesellschaft bis heute allerdings meist als automobile Mobilität verstanden und auch mißverstanden. Das war kein Problem, solange diese Art von Mobilität nicht gefährdet war. Doch diese Zeiten sind endgültig vorbei.

Der Umkennungsprozeß ist mittlerweile zwangsläufig in Gang gekommen: wo zunehmend Mobilität sich selbst im Wege steht und sich im stundenlangen Stau ad absurdum führt, muß darüber nachgedacht werden, was geändert werden muß, und wie mit den Problemen, die eine uneingeschränkte (Auto-) Mobilität erzeugen, umzugehen ist.

Eines ist ziemlich klar: hemmungslose Mobilität, sozusagen

um jeden Preis, führt zur Immobilität, zu Stillstand und letztlich zum Verkehrsinfrakt. Außerdem bringt sie erhebliche ökologische Probleme mit sich.

Was ist also zu tun, um Mobilität unter den veränderten Bedingungen auch weiterhin garantieren zu können? In der Broschüre „Verkehrssicherheit 2000. Auf der Suche nach der Lösung einer Gemeinschaftsaufgabe“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) findet man die bemerkens-

werte Feststellung:

„Die Teilnahme am Straßenverkehr bedeutet nicht allein Freizügigkeit und Mobilität sowie den wirtschaftlich notwendigen Austausch und Transport von Gütern. Sie erfordert zugleich ein hohes Maß an Verantwortungsbewußtsein aller gesellschaftlichen Gruppen und jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers gegenüber allen anderen, die am Straßenverkehr beteiligt oder von ihm betroffen sind.“

Was ist damit gemeint? Wir müssen zweifellos umdenken und eine neue Definition und neue Formen der Mobilität finden. Das eigene Auto ist nicht unbedingt die „Ultima ratio“. Alternativen bieten sich an und zwingen sich geradezu auf:

Verstärkte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs beispielsweise und von Fahrgemeinschaften. Aber auch das Fahrrad hat in diesen Überlegungen Platz, und nicht zuletzt der Fußgänger als Verkehrsteilnehmer.

So paradox es klingen mag: Wir müssen zwangsläufig ein wenig auf unsere Mobilität alten Stils verzichten, um mobil zu bleiben und um nicht an unseren liebgewonnenen auto-mobilen Traditionen zugrunde zu gehen. Und wir sollten dies freiwillig tun, bevor wir durch staatlich verordnete Restriktionen dazu gezwungen werden.

Der DVR und seine Mitglieder haben dazu Konzepte entwickelt, die vor allem auch die soziale und umweltpolitische Verträglichkeit der neuen Anforderungen an die Mobilität einschließen.

Teure rustikale Umgangsformen

Hallo Partner, zanke schön . . .

Was kostet es, zu einem anderen Autofahrer, „du Heini“ zu sagen, obwohl er doch Fridolin heißt? Und wie teuer kommt jenes ruchlose Glied namens „Stinkefinger“ zu stehen, das Stefan Effenberg bei der Fußball-WM '94 zum Sinnbild deutschen Elites erhob und das seitdem, Knigge sei's geklagt, auch hinter den Windschutzscheiben der Nationen immer unfröhlicheren Urstand feiert?

„Blöde Kuh“ ist noch billig

Den aktuellen Straf- und Tarifrahmen für Beleidigungen im Straßenverkehr haben die Juristen des ADAC uns unlängst noch einmal warnend unter die Nase gerieben, und zwar anhand von konkreten Beispielen aus der Rechtspraxis. Das beginnt bei relativ milden 150 Mark für „böde Kuh“, entboten einer fremden Dame am Steuer. Munter sind schon die 500 Ffha, die einer für „Depp“ springen lassen mußte. Metier ist im Portemonnaie des Schimpfkanoniers pflegt Justitiar aber grundsätzlich dazu zu greifen, wenn der Entehrte und Entervte ein Polizeibeamter oder eine ordnungsgemäße Hilfskraft (Politesse) ist. Da sind für „Trotte in Uniform“ oder gar „Scheißbulle“ locker drei Tausender futsch. Und der Frevel, die Knöchelchen schreiblerin als „dummes Huhn“ zu begackern, wird ohne Federleser mit 1200 Eiern gerohert. Wohl gemerkt, hier handelt es sich nicht um bloßes Bulgied. Wer seinem Unmut durch Schmäldungen Luft macht, verübt ein Straftat und begibt sich in den Verdacht, charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu sein. So sieht das – gewiss nicht zu Unrecht – die Rechtsprechung.

Aber nun einmal andersherum betrachtet: Fahren Leute, die ihren angesammelten Streß bei der Bildung von Magenenschwürnen brav runterwürgen, wirklich besser, sicherer, partnerschaftlicher? Die tägliche Beobachtung lehrt uns wohl eher das Gegenteil. Und mir ist im Zweifel jemand, der sich mit einer saftigen Injurie seelisch entspannt lieber als der verbissene-korrekte Typ, dem die Galle dann unbewußt in den Gasfuß durchschlägt. – Seien wir doch nicht solche Mimosen! Müßen wir gleich zum Kadi rennen?

Mir fällt da der Fahrer eines Kleinlasters ein, dem ich in der Innenstadt mal aus Versehen die Vorfahrt klauete. Anschließend stoppte er neben mir an der Ampel, trommelte mir auf der Stirn ein ganzen Meissenschwamm rüber, attestierte mir pantomimisch dazu noch 'ne Mattscheibe und vergaß auch den mit zwei Fingern zum Kreis geformten Schließmuskel nicht.

Wenn der Dampf raus ist, fährt es sich besser

Ich weiß nicht mehr, was ich rettungslos verlor. Aber plötzlich hielt ich inne, die Komik der Situation überwältigte uns, und wir gingen beide an zu lachen. Wir haben uns noch an der überhasteten verstopften Kreuzung angegrinst. – Der Dampf war raus!

Was den „Effe“ betrifft, so sei noch auf eine eventuelle Quelle des Mißverständnisses hingewiesen. Rhythmischen Stocherbewegungen mit dem Mittelfinger muß nicht unbedingt jense gewisse, sitzlose Symbolik innewohnen. Es kann auch schlicht heißen: Schalter drücken und Nebelschleuchte ausknipsen, bitte!

Willi Mertens



Die 4 Reeves mit ihrem HACKEVOLLGAS – SHOWCASE – eine Aktion zur Unfallprävention bei jugendlichen Autofahrern.

Weniger Verkehrstote

Seit 1992 ist in der Verkehrssicherheit ein Trend immer noch anzudeuten, der selbst Optimisten nicht unbedingt voraussehen konnten: Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge – sprich: Verkehrstote – ist nämlich deutlich rückläufig. 1993 lag diese Zahl unter 10 000, genauer gesagt: bei 9113. Das ist zwar immer noch inakzeptabel, doch eine Wende zum Besseren ist abzusehen. Die neuesten Angaben des Statistischen Bundesamtes bestätigen diesen Trend: Auch 1994 sind weniger Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen als in den Jahren zuvor. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat ist zuversichtlich: Der positive Trend wird sich fortsetzen.

Aus dem Inhalt

Mensch und Umwelt

An nähernd jeder zweite Bundesbürger fährt gegenwärtig im eigenen Auto. Das erfordert weitgehende Konsequenzen. Seite 2

Alle in einem Boot

Verkehrssicherheitsprobleme machen keinen Halt vor Ländergrenzen, eine europäische Zusammenarbeit ist erforderlich. Seite 2

Minister Wissmann

Verkehrssicherheit ist nicht allein und in erster Linie Aufgabe des Staates, sondern aller gesellschaftlichen Kräfte. Seite 3

Umdenken

Umdenken heißt umsteigen! Jeder vierte Verkehrsunfall mit Personenschaden ereignet sich nach Dienstschluss. Seite 3

Junge Fahrer . . .

mit Popmusik auf Risiken aufmerksam machen. Seite 4

Alles Gurte!



Wir sitzen doch alle in einem Boot



Sie zeigt es ihm... aber richtig.

Möglich durch europäische Zusammenarbeit:

Sicher fahren in und durch Europa

Aufgrund seiner geographischen Lage in der Mitte von Europa hat Deutschland die Funktion eines Transitlandes. Mit einem erheblichen Anwaschen der Verkehrs ist auch deshalb zu rechnen, weil die Staaten Osteuropas

eine zunehmende Motorisierung aufweisen und die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs eine zentrale Funktion für die politische und wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder übernehmen wird.

Verkehrssicherheit in Deutschland muß daher zunehmend in einem ständigen Abstimmungsprozess mit unseren Nachbarn organisiert werden.

Politik für mehr Verkehrssicherheit ist auch Europapolitik.

Off klar zwischen dem, was im Rahmen der Verkehrssicherheit als richtig und wirkungsvoll angesehen wird und dem, was in der Praxis tatsächlich Geltung hat und Anwendung findet, eine große Lücke. Auch hier ist ein grenzüberschreitender Erfahrungsaustausch – außerhalb der offiziellen Regierungsebene – notwendig. Verfügbares Wissen muß in die Tat umgesetzt und Erfahrungen ausgetauscht werden, um immer wieder neue Lösungen finden zu können und um der Politik neue Anstöße zu geben.



Mensch – Technik – Umwelt

„Wenn Sie bedenken, was wir allein in den letzten 20 Jahren durch gemeinsame Arbeit, angefangen bei der Medizin, über Technik und gesetzliche Maßnahmen bis hin zur Verhaltensbeeinflussung, erreicht haben, angesichts einer Ausgangsbasis von 20.000 tödlichen

Unfällen und einer Motorisierung, die um die Hälfte niedriger war, als wir sie heute haben, dann meine ich, daß wir durchaus die Chance haben, auch in Zukunft das Phänomen Unfall im Straßenverkehr wirksam zu bekämpfen.“

So dr. Gerhard Schork, der Präsident des DVR, 1989 bei der Veranstaltung „40 Jahre Verkehrssicherheit – Verkehr und Verantwortung in der mobilen Gesellschaft“. Diese zwei Jahrzehnte sind jedoch nur ein Teil jenes Weges, den die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland zurückgelegt hat.

Das Automobil ist nicht viel älter als 100 Jahre. Durch sein Erscheinen wurden die Pferde-droschken verdrängt. Die Automobilität nahm zu. In die gleiche Zeit reichen auch die Wurzeln der Verkehrssicherheitsarbeit: 1901 entstand z.B. die erste Straßenverkehrsordnung in Berlin.

In den 30er Jahren verlor Deutschland über ein Drittel des Motorrad-Weltbestandes, jedoch nur über drei Prozent des Weltbestandes an Pkw. Erst mit dem „Volkswagen“ wuchs die „Automobilisierung des kollektiven Bewusstseins“, und in den 50er Jahren ging es erst richtig los.

Der Pkw-Bestand verachtete sich von 1950 (0,52 Millio-

nen) bis 1960 (4,1 Millionen). Das Wirtschaftswunder hatte es möglich gemacht. Im europäischen Vergleich steht die Bundesrepublik heute vor Frankreich, Schweden und Großbritannien, was die Pkw-Dichte je 1000 Einwohner betrifft, an erster Stelle. Annähernd jeder zweite Bundesbürger fährt im eigenen Auto.

Verkehrstrauma

Mit der Automobilisierung wuchs auch das Verkehrstrauma in Deutschland. Seit Bestehen der Bundesrepublik verunglückten über eine halbe Million Menschen tödlich, fast 20 Millionen wurden verletzt. In den 50er Jahren waren vor allem Zweiradfahrer die Leidtragenden – sie machten die Hälfte der Unfalltopfer aus, gefolgt von den Fußgängern.

Ab Mitte der 70er Jahre war ein Rückgang der Unfälle zu beobachten. Sowohl die Zahlen der Verletzten und Getöteten als auch die damit verbundenen Sachschäden gingen zurück. In dieser Zeit wurden wirksame Maßnahmen

Es gibt wahrscheinlich keinen anderen gesellschaftlichen Bereich, der das Leben einer ganzen Bevölkerung so nachhaltig berührt wie die Verkehrssicherheit. Das beginnt bereits im Kindergarten und in der Schule und begleitet uns dann ein ganzes Leben lang. Ob jung oder alt, Fußgänger oder Fahrradfahrer, auf dem Motorrad im eigenen

W er sich nicht daran hält – ob vorsätzlich, mutwillig oder aus Gedankenlosigkeit, setzt das fragile System der Sicherheit auf Gegenseitigkeit außer Kraft und gefährdet nicht nur sich, sondern vor allem die anderen. Insofern ist das Verhalten im Verkehr nichts anderes als praktiziertes Sozialverhalten.

Und vermutlich ebenfalls in keinem anderen gesellschaftlichen Bereich sind so viele relevante Berufsgruppen und Organisationen integriert: wie beispielsweise Politiker, Beamte, Techniker, Ingenieure, Journalisten, Fahrer und Hochschulpromotoren, Berufsgenossenschaften, Elternbeiräte, Seniorenvereinigungen.

Die Verbesserung der Sicher-

Auto oder am Lenkdr eines Lkw: wir sind immer in der einen oder anderen Weise Verkehrsteilnehmer und als solche eingebunden in ein sensibles System gegenseitiger Abhängigkeit, mit einem fast unüberschaubaren Katalog von Gesetzen, Regeln und ungeschriebenen Übereinkünften und Konventionen.

hilt auf deutschen Straßen ist eine Daueraufgabe. Daran besteht kein Zweifel. Sie hat sich seit 1955 relativ und seit Beginn der 70er Jahre auch absolut ständig verbessert. Im internationalen Vergleich hat die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer in Deutschland seit 1970 am stärksten abgenommen. Diese Entwicklung hat vielfältige Gründe:

- verkehrssicherheitsrelevante Veränderungen in der Rechtsordnung (z. B. Gurtanlegepflicht),
- Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit der Fahrzeuge,
- verkehrstechnische Verbesserungen beim Aus- und Umbau der Fahrzeuge,
- Beschleunigung bei der Notfallrettung und Verbesserung der medizinischen Versorgung sowie
- rückstärkvolles Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Sensibilisierung gelungen

Auch die Zusammenarbeit aller gesellschaftlichen Kräfte im Deutschen Verkehrssicherheitsrat hat ihren Anteil daran. Nach einer Phase der allgemeinen Sensibilisierung der Bevölkerung für die Notwendigkeit erhöhter Verkehrssicherheit und der Darstellung von Lösungsangeboten unter dem Slogan „Hallo Partner – danke!“ begann der DVR in den 80er Jahren die Umsetzung von Zielgruppenprogrammen für nahezu alle besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer.

Aufgabe der Parlamente

Verkehrssicherheit muß noch mehr Eingang in die Planung und Organisation des Straßenverkehrs finden, um aus der Rolle eines Reparaturbetriebes für dessen Folgen herauszukommen. Neben den Unfallfolgen muß die weiter steigende Zahl von Verkehrsunfällen ins Blickfeld gerückt werden. Verkehrssicherheit gehört eben auch mehr denn je auf die Ta-

gesordnung der Parlamente. Es wäre der Bedeutung des Problems Verkehrssicherheit nur angemessen, wenn sich der Deutsche Bundestag häufiger mit dieser Thematik befassen würde. Dabei ist ein parteiübergreifender Konsens anzustreben.

Die Verkehrssicherheitsarbeit braucht aber vor allem Kontinuität, eine entsprechende finanzielle Ausstattung und klar definierte Zuständigkeiten. Aus der Forderung nach einem Gesamtkonzept der Verkehrssicherheitsarbeit resultiert die Forderung nach einer Vereinbarung, die auf Grundlage der Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Gemeinden eine abgestimmte Verkehrssicherheitsarbeit gewährleistet und deren Finanzierung nachhaltig regelt.

Fragen des Straßenverkehrs sind in den letzten Jahren immer mehr zu einem öffentlichen Thema geworden. Das ist nicht allein das Resultat der Arbeit der traditionellen Institutionen und Organisationen. Vielmehr haben die Bürger in unzähligen Initiativen die Verkehrsprobleme selbst in die Hand genommen und bestimmen mehr und mehr den Tenor der öffentlichen Diskussion. Fragen des Umweltschutzes stehen eindeutig im Vordergrund.

Verkehrssicherheitsarbeit ist lebensbegleitend: Dazu gehört eine durchgängige Verkehrserziehung vom Elternhaus und in der Schule über ein strategisches Stufenkonzept für die Aus- und Fortbildung bis hin zu Angeboten zur sicheren Gestaltung der Mobilität im Seniorenalter.

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird ihre Ziele darüber hinaus nur erreichen, wenn sie den Forderungen nach ganzheitlichen und interdisziplinären Lösungen und Verhaltensangeboten nachhaltig als bisher gerecht wird.

Um das Problem „Verkehrssicherheit“ im öffentlichen Bewusstsein wachzuhalten und zugleich eine Breitenwirkung bei der Ansprache der Verkehrsteilnehmer zu erreichen, sind entsprechende

Rücksicht kommt an.

angelegte Kampagnen unabdingbare Notwendigkeit.

Jede Veränderung der Infrastruktur bedingt die Anpassung der Verkehrssicherheitsarbeit an die sich verändernden Verhältnisse. Die Entwicklung eines Verkehrsmittel vernetzten – Verkehrssystems, das sinnvolle und gleichzeitig sichere Mobilität ermöglicht, wird nur dann erfolgreich sein, wenn sie auf verschiedenen Ebenen gleichzeitig angegangen wird:

- Beim einzelnen Fahrzeug – seiner Produktion, seiner Nutzung, seiner Wiederverwertung,
- beim Aufbau integrierter Verkehrssysteme,
- bei der internationalen Verbesserung und Abstimmung von sicherheitstechnischen Grenzwerten und Standards.

Mobilität neu bewerten

Verkehrs- und witterungsabhängige Geschwindigkeitsregelungen erhöhen die Verkehrssicherheit. Daher sind flächendeckende Geschwindigkeitsregelungen starken Vorgaben überlegen.

Eine Reihe von Innovationen aus Industrie und Forschung strebt die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßen an. Elektronische Systeme ersetzen aber nicht die notwendige Neubeurteilung der Mobilität sowie die entsprechenden Verhaltensänderungen. Der Bau neuer Straßen wird auch in Zukunft unerlässlich sein. Allerdings ist allein damit die künftigen Verkehrsprobleme nicht lösbar. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist mit den vorhandenen Verkehrswegen und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit hoher Massensicherungsfähigkeit (Bahnen/Busse) abzustimmen.

Probleme der Verkehrssicherheit machen nicht nur Ländergrenzen halt. Eine Harmonisierung der technischen und sozialen Sicherheitsstandards im europäischen Straßenverkehr erfordert koordiniertes europäisches Handeln.



Einst als Wunder der Technik bestaunt, heute teures Museumsstück

Autowacht – Verkehrswacht

Die am 3. November 1924 in Berlin gegründete Deutsche Verkehrswacht (DVW), die sich als größte und älteste Bürgerinitiative Deutschlands auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit bezeichnet, sollte zu einer geordneten und sicheren Abwicklung des Verkehrs beitragen.“ Aus den eher sporadischen, manchmal rüden „Erziehungsmethoden“ der Verkehrswachten, die auf Schockeffekte setzten, wurden Programme entwickelt, die auf Überzeugungsarbeit basieren. Schwerpunkte der langjährigen Verkehrswachtarbeit sind u. a. Jugendverkehrsschulen, die Schülerlotsendienste, Film- und Fernsehprojekte wie etwa der 7. Sinn- und Kiz-Beleuchtungsaktionen. Heute werden diese Programme von 16 Landesverkehrswachten umgesetzt.

DVR: Kräftebündelung

Zu den Gründungsmitgliedern des DVR gehören neben dem für Verkehr zuständigen Bundes- u. Landesministern die DVW, die Berufsgenossenschaften und die Kraftfahrzeugversicherer, aber auch Automobilclubs, die Automobilindustrie und andere Institutionen, die sich für mehr Verkehrssicherheit engagieren. Der DVR will alle relevanten gesellschaftlichen Kräfte bündeln, gemeinsame Programme initiieren, fördern und koordinieren.

Die Initiatoren des DVR wollten ein Softprogramm entwickeln und langfristig einen Generalplan aufstellen. Dabei waren sich die Akteure des DVR ihrer schwierigen Aufgaben voll bewusst: „Das gemeinsame Ziel kann nur durch eine Zusammenfassung aller Kräfte und durch eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit erreicht werden“, heißt es im Stra-

tegiepapier der Gründungsphase.

Das 1971 begonnene und ständig aktualisierte Langzeitprogramm „Klimawechsel im Verkehr“ hat mit seinen Dachkampagnen und zielgruppenorientierten Maßnahmen wesentlich dazu beigetragen, weiten Kreisen der Bevölkerung den Gedanken der Partnerschaft im Straßenverkehr nahezubringen. Das Resultat ließ sich sehen: bei steigender Verkehrsdichte sank die Zahl der Verkehrstoten seit 1970 um ein Viertel. Verhaltensverändernde Maßnahmen gingen dabei Hand in Hand mit der Novellierung in Gesetzgebung, aber auch mit der Modernisierung der Verkehrstechnik, Eigen- und Mitverantwortung, Überzeugung statt Verbot und Gebot.

1991 startete das bundesweite Programm „Rücksicht kommt an“ als gemeinsames Langzeitprogramm von Verkehrsminister und dem DVR durchgeführt wird.

Wir alle sind angesprochen

EURO: Die Regierungserklärung vom 23. November 1994 und ihre diesbezüglichen Ausführungen im Bundestag enthalten neue Überlegungen zur künftigen Verkehrspolitik. Wo sehen Sie die Schwerpunkte und welche Prioritäten werden Sie setzen?

Wissmann: Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, die den Bedürfnissen der Menschen und der Umwelt gerecht werden will, muß sich an dem Leitziel orientieren: Mobilität als unabdingbarer Faktor für Wirtschaftswachstum und Wohlstand auf Dauer unverwundlich zu sichern. Das setzt ein leistungsfähiges und umweltschonendes Gesamtverkehrssystem auf der Basis einer modernen, auch langfristig bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur voraus.

Die Fortsetzung eines ökologisch ausgewogenen Aus- und Neubaus der Verkehrswege ist daher eine der Hauptaufgaben der Verkehrspolitik.

Erste Priorität hat z. B. in den neuen Bundesländern nach wie vor die zügige Aufbauarbeit moderner Verkehrswege in den neuen Bundesländern, ohne die der wirtschaftliche Aufholprozeß dort

nicht zu meistern ist. Gleichzeitig müssen durch Investitionen und ordnungspolitische Maßnahmen die Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße geschaffen werden.

Nicht zuletzt gehören zu einem Verkehrssystem der Zukunft auch zukunftsweisende Technologien, sei es der Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologie im Verkehr (Telematik) oder der Transrapid als neuer, umweltfreundlicher Verkehrsträger.

EURO: In der Verkehrspolitik wird wiederholt das Schlagwort „Neues Denken“ gebraucht. Das ist offensichtlich nicht nur ein Motto, sondern umreißt auch einen Teil Ihrer Politik.

Deutschland: Transitland Nr. 1

Wissmann: Deutschland als zentrale Verkehrserschneise in Europa und Transitland Nr. 1 ist von dem drastischen Anstieg der Verkehrsströme, gerade auch auf der

Ost-West-Achse, in besonderem Maße betroffen. Der prognostizierten Verdoppelung des Straßenverkehrs, der schon heute die wichtigsten Hauptmagistralen über Gebühr belastet, muß mit leistungsfähigen und umweltfreundlichen, aber auch marktkonformen Alternativen entgegengetreten werden. Aus diesem Grund wird z. Zt. in meinem Ministerium in Zusammenarbeit mit der Verkehrswirtschaft ein Konzept für einen umweltfreundlichen Gütertransport entwickelt.

EURO: Mit welchen Schwerpunkten?

Wissmann: Wichtige Komponenten werden dabei eine stärkere Beteiligung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Binnen- und Seeschifffahrt am Transitverkehr, die Vernetzung aller Verkehrsträger zu effizienten Transportketten und der Ausbau des kombinierten Verkehrs sein. Eine wichtige Rahmenbedingung wurde mit der Einführung von zeitbegrenzten Lkw-Autobahngebühren für In- und Ausländer zum 1. Januar 1995 geschaffen.

Reform und Öffnung des Schienennetzes

Das Ziel, die Schiene stärker in den Gütertransport einzubeziehen, setzt allerdings gemeinsame Anstrengungen aller europäischen Partner voraus: Die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnen muß durch konsequente Reformen und Öffnung der Schienennetze für Dritte optimiert werden. Die Bundesregierung hat diesen Weg durch die Bahnreform bereits beschritten. Um die Schiene in Zukunft für die internationalen Güterverkehrsströme nutzen zu können, muß für eine Interoperabilität der Systeme gesorgt werden.

Die Bundesregierung wird sich weiterhin dafür einsetzen,

diese Lösungsansätze auf europäischer Ebene voranzutreiben.

EURO: In letzter Zeit ist die Zahl der Verkehrstoten ein wenig zurückgegangen. Worauf führen Sie das zurück? Ist das auch ein Erfolg der vom DVR initiierten und organisierten Informationsarbeit zur Verkehrssicherheit? Stehen zur Weiterführung dieser Arbeit auch weiterhin die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung?

Wissmann: Erfreulicherweise ist die Zahl der Verkehrstoten sogar deutlich zurückgegangen. In den alten Bundesländern wurde 1993 mit 6926 Verkehrstoten der niedrigste Stand seit Beginn der amtlichen Unfallstatistik im Jahr 1953 erreicht. Auch in den neuen Bundesländern ist die Zahl der Verkehrstoten, nach einem anfänglichen Anstieg im Zuge der sprunghaftigen Zunahme der Motorisierung nach der Wiedervereinigung,

Ruhig, aber schnell mit 300 km/h durch Europa.

Die Fahrzeiten der neuen Schnellverbindungen in der Europäischen Union:

- zwischen Paris und Brüssel: 1 h 20 min
- zwischen Brüssel und Köln: 1 h 45 min
- zwischen Brüssel und Amsterdam: 2 h
- zwischen Paris und London: 3 h
- zwischen Brüssel und London: 2 h 35 min.

seit 1992 deutlich gesunken. Sicherlich ist dies nicht auf eine Maßnahme allein, sondern auf ein großes Bündel von Aktivitäten zur Verkehrssicherheit zurückzuführen.

Verkehrserziehungs- und Aufklärungsarbeit

Mehrecksaktionen fahrsicher.

schon Verbesserungen spielt dabei auch die intensive Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit eine maßgebliche Rolle.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat leistet hier einen wesentlichen Beitrag. Das Bundesverkehrsministerium fördert die Arbeit des DVR daher in beträchtlichem Umfang.

Trotz des natürlich auch dem Verkehrsressort auferlegten Sparkurses werde ich auch in Zukunft bemüht sein, die für die Verkehrssicherheitsarbeit erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Verkehrssicherheitsarbeit ist

stungsfähige, „grenzüberschreitende“ Verkehrsinfrastruktur. Das bedeutet, die nationalen Verkehrsnetze sukzessive mit- und untereinander zu vernetzen, Engpässe zu beseitigen, bestehende Verbindungen zu modernisieren und neue zu schaffen.

Grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur

Diese transeuropäischen Netze müssen nicht nur zwischen den Staaten der Europäischen Union aufgelegt werden; wichtig ist auch die Einbeziehung von Mittel-, Ost- und Südeuropa. Schließlich ist diese europäische Dimension der Verkehrsinfrastruktur eine Voraussetzung für das weitere Zusammenwachsen ganz Europas und dient dazu, der immensen Mobilitätsanfrage des einzelnen Bürgers und der Wirtschaft auf Dauer gerecht zu werden.

Der EU-Verkehrsministerrat verabschiedete unter meiner Präsidenschaft bereits Leitätze zu Grundsatzfragen für ein transeuropäisches Verkehrsnetz. Dabei gelten als Projekte von gemeinsamem Interesse großräumige Verbindungen, Knotenpunkte und Infrastrukturmaßnahmen. Der EU-Gipfel in Essen beschloß den Bau von 14 transeuropäischen Verbindungen.

Deutschland ist bei diesen Hochgeschwindigkeitsprojekten im Bereich Schiene vormalig.



Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und der Präsident des DVR, Dr. Gerhard Schork, stellen die Öffentlichkeit Poster zur Verkehrssicherheit vor: Bremsen tut gut.

Für immer mehr Pendler wird die „Rush-hour“ zum tödlichen Unfallrisiko – Statt Freizeit: Stillstand

Umdenken in Berufsverkehr

Wenn der Berufsverkehr rollt, wird es besonders gefährlich auf deutschen Straßen. Wenn er nicht rollt und im Stau zusammenbricht, ist das allerdings nicht weniger gefährlich – denn auch Stöße und Nervenbelastungen und Zeitdruck führen dann zu Fehleinschätzungen der Beteiligten – Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger – und erhöhen die Unfallgefahr. Be-

sonders kritisch entwickelt sich der Berufsverkehr nach Dienstschluss zwischen 16 und 19 Uhr. Jeder vierte Verkehrsunfall mit Personenschaden ereignet sich in diesen Stunden, in denen auch jeder vierte Verkehrstote beklagen ist. Nach Angaben der Polizei ist die abendliche „Rush hour“ deshalb die gefährlichste Zeit des Tages.

Im Jahre 1993 starben 790 Menschen auf dem Weg zur Arbeit oder auf dem Nachhauseweg. Damit stellt der Straßenverkehr als Todesursache in der Berufsverkehr-Statistik an einsamer Spitze, über die Hälfte aller tödlichen Verkehrstote. In Zusammenhang stehenden tödlichen Unfälle ereignen sich im Berufsverkehr.

Hinzu kommen jährlich etwa 120 000 Wegeunfälle, die eine mindestens dreitägige Arbeitsunfähigkeit zur Folge haben. Kein Zweifel: Pendler mit eigenem Fahrzeug erleiden auf den Straßen von und zur Arbeit nicht nur einen an Tortur grenzenden, äußerst ungesunden Nervenstress, sondern stehen im wahren Sinne des Wortes mit einem Bein im Krankenhaus oder sogar im Grab.

Dramatische Veränderungen

Sowohl die Berufsgeossenschaften wie auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sehen aus diesem Grund den Berufsverkehr immer stärker als gesellschaftliches Problem, das nicht mehr allein aus einer eng definierten Sicht der Verkehrssicherheit gesehen werden kann. Das muß zwangsläufig Konsequenzen haben. Es ist höchste Zeit: ein Umdenken ist dringender notwendig.

Die derzeitige Entwicklung kann natürlich nicht aus heiterem Himmel, sondern zeichnete sich schon seit langem ab. Die Zeichen an der Wand wurden zwar erkannt, aber die Warnungen verhallen ungehört. Die Devise heißt: lieber Stöße an Stoßstangen vorwärtskriechen und einen Teil seiner Freizeit im Mief der Abgase verbringen, als auf seine liebgewonnenen Mobilität verzichten. Von Lebensqualität kann im Berufsverkehr schon lange keine Rede mehr sein.

Ein Blick zurück. Im Jahr 1950 gab es in der Bundesrepublik rund drei Millionen Erwerbstätige, die zwischen Wohnung und Arbeitsstätte hin und her pendelten. Das heißt: jeder siebte Arbeitnehmer war im Berufsverkehr unterwegs. Allerdings damals kaum im eigenen Wagen, sondern mit anderen Verkehrsmitteln, auch den öffentlichen.

Die Volkszählung im Jahr 1961 gab dann genauere Aufschlüsse über die Benutzung der Transportmittel. Etwa jeweils ein Viertel der pendelnden Erwerbstätigen benutzte den Bus oder die Eisenbahn, jeder siebte Motorrad oder Moped, wesentlich mehr sogar das Fahrrad, weniger als zwanzig Prozent schließlich das Auto.

24 Millionen im Stau

Aber das ist noch nicht die ganze Wahrheit: in der erwähnten

Statistik sind nur die Pendler enthalten, die ihre Wohngegend verlassen. Es gibt aber außerdem eine riesige Zahl von Erwerbstätigen, die innerhalb der großstädtischen Ballungsgebiete mitunter größere Entfernungen von der Wohnung zum Arbeitsplatz zurücklegen müssen als der „klassische Pendler“.

Die letzte Volkszählung hat auch diese Gruppe erfaßt. Mit dem Ergebnis: alles in allem pendelten 1987 in den alten Bundesländern 24 Millionen Menschen, das sind fast 90 Prozent aller Erwerbstätigen.

Fachleute sehen darin allerdings weniger ein gesellschaftliches Phänomen als ein „gesellschaftliches Norm“ gewordenen Faktum. Konsequenz aus der Tatsache, daß Wohnstätten und Arbeitsplatz immer seltener – und das mit steigender Tendenz – am

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und seine Mitglieder bieten in der Bundesrepublik Deutschland ein umfassendes Angebot in allen Fragen der Verkehrssicherheit.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat ist der Zusammenschluss aller Organisationen und Initiativen, die in enger Zusammenarbeit auf der Grundlage des vielfältigen Engagements der Mitglieder und ihrer Haupt- und besonders ihrer ehrenamtlichen Mitarbeiter die Voraussetzung für eine einheitliche Verkehrssicherheit schaffen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat ist unabhängig. Sein Tun ist allein der Verkehrssicherheit verpflichtet.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat entwickelt neue und koordiniert bestehende Programme weiter. Die Durchführung erfolgt in enger Zusammenarbeit und durch Mitgliedsorganisationen vor Ort. Dafür stehen dem DVR eine große Zahl eng ausgebildeter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Mitgliedsorganisationen zur Verfügung.



Umdenken heißt umsteigen

selben Ort liegen. Gleichermaßen Voraussetzung wie Folge des menschlichen Wachstums.

Umsteigen attraktiv gestalten

Das klingt verständlich und logisch. Die Frage ist, was es bedeutet. Dennoch ist jetzt ein Punkt erreicht, der den totalen Verkehrsinfarkt mit „Null-Mobilität“ in greifbare Nähe rückt und die Umwelt bis zum äußersten belastet. Die vorausgesagte weitere Zunahme der Fahrzeugzahl an Pkw und Lkw in den nächsten Jahren ruft geradezu nach vernünftigen Alternativen, bevor als letzte Rettung nur noch der Griff nach der Notbremse bleibt.

Was ist also zu tun, um dem drohenden Dilemma zu entgehen? Eines scheint klar: es gibt keine Patentlösung. Was wir brauchen, ist ein ganzes Bündel von Maßnahmen, um den Berufsverkehr den Ausstieg aus der „automobilen Mobilität“ und den Einstieg in die sozial- und umweltverträgliche „alternative Mobilität“ schmackhaft zu machen.

Es wäre völlig falsch, dabei allein auf die Einsicht der Betroffenen zu bauen. Wie die Vergangenheit gezeigt hat, ist bei ihnen das psychologische Moment der individuellen Pseudo-Mobilität immer

nach dominierend. Sie sind zu großer Leidenschaft bereit, zum Verlust von Lebensqualität und zu wirtschaftlichen Einbußen, nur, um unabhängig zu bleiben. Hier muß angesetzt werden. Fingerspitzengefühl ist dabei ebenso gefragt wie Phantasie. Nur attraktive Alternativ-Angebote bieten die Chance für einen Umstieg. Die Schlüsselwörter sind: Zuverlässigkeit, Schnelligkeit, Wirtschaftlichkeit und Attraktivität.

Der Öffentliche Nahverkehr spielt dabei eine besondere Rolle. Es hat sich nämlich gezeigt, daß die Pendler vornehmlich dann ins Auto steigen, wenn die öffentlichen Verkehrsverbindungen mangelfähig sind. Umsteigen auf allem für die ländlichen Bereiche. Aber es gibt darüber hinaus noch weitere Möglichkeiten, den Umstieg zu erleichtern.

Die Berufsgeossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat haben sich das Thema „Berufsverkehr“ mit großem Engagement angenommen. Gemeinsam erarbeiten sie mit wissenschaftlicher Unterstützung auf der Grundlage bisheriger positiver Einzelerfahrungen Maßnahmen und Modelle, die ein Aussteigen aus der bisherigen automobilen Monokultur und ein Umsteigen in sozialverträgliche Alternativen ermöglichen.

Kinder vor dem ersten Schultag

Die Gefahr „spielt mit“ und gerade deshalb sind die Kinder die schwächsten und die unberechenbarsten Verkehrsteilnehmer. Der Bürgersteig und der „Spielplatz Strasse“ locken immer, aber Strassen und Wohngebiete sind von Erwachsenen für Erwachsene gemacht. Sie sind für das Ballspiel gedacht. Ausserdem: Kinder orientieren sich anders, sie nehmen ihre Umwelt ganz anders wahr als Erwachsene, sie sind gefühlsgeladener, sehen und hören anders. Und erwachsene Verkehrsteilnehmer sind oft nicht einmal den Kindern zuliebe Vorbilder im Straßenverkehr. Schlechte Beispiele locken immer, besonders Kinder.

Da bei wäre Vorbild und Rücksicht der Erwachsenen besonders notwendig, denn über zwei Drittel der fünf- und sechsjährigen Kinder beteiligen sich selbstständig als Fussgänger am Strassenverkehr. Wie die Erfahrungen zeigen, sind gerade die Kinder in diesem Alter im Straßenverkehr besonders gefährdet.

Die Verkehrserziehung ist in erster Linie eine Sache der Eltern,



Kinder dürfen im Auto nur mitgenommen werden, wenn sie im geeigneten Rückhaltesystem sitzen, das auf das jeweilige Alter abgestimmt sein muss.

aber der Kindergarten kann wertvolle Mithilfe leisten, in dem er vom DfV ausgebildete Moderatoren für die Durchführung von Elternabenden einlädt. Lange vor dem ersten Schultag sollten Eltern mit ihren schulpflichtigen Kindern an der Aktion „Wir testen unseren Schulweg“ teilnehmen. „Kinder unterwegs“ stellt ein Angebot des DfV für Eltern von Erstklässlern dar und wird in vielen Schulen durchgeführt.

Ansprechpartner sind neben dem DfV vor allem die Deutsche Verkehrswacht und die Landesverkehrswachen, Automobilclubs, aber auch kirchliche Organisationen.

Junge Fahrer – das Risiko fährt mit

Jugendliches Risikoverhalten ist ein durchgängiges Merkmal junger Menschen in allen Lebensbereichen. Das machte die erste interdisziplinäre Fachkonferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ deutlich, die im Rahmen der gemeinsamen Aktion „Rückblick kommt an“ des Bundesministeriums für Verkehr und des DfV im Dezember 1994 in Köln durchgeführt wurde. Die Konferenz fand unter der wissenschaftlichen Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen statt und war gleichzeitig der Auftakt zum Europäischen Jahr des „Young Drivers 1995“. Alle auf der Konferenz vorgestellten Untersuchungen machten deutlich, dass junge Frauen aufgrund ihres Verhaltens im Straßenverkehr einem erheblich geringeren Unfallrisiko ausgesetzt sind als ihre männlichen Altersgenossen.

Die Erörterungen der Konferenz zeigen weiterhin, dass es in der Verkehrssicherheitsarbeit gerade in Bezug auf die Zielgruppe der jungen Fahrer einer Vielfalt und Differenziertheit der Maßnahmen bedarf. Sie umfassen sowohl die Systeme der Fahrausbildung als auch die Nutzung jugendkultureller Medien wie Popmusik, um das Thema „Verkehrssicherheit“ zu transportieren. Ein Beispiel könnten die Konferenzteilnehmer live erleben. Die 4 Reeves präsentieren ihre Show „HACKEVOLLGAS – Minisch was soll das“, die 1994 im Rahmen von „Rücksicht kommt an“ in zahlreichen Diskotheken Jugendliche zu verantwortungsvollem Verhalten motivierten.



„Nüchtern fahren – sicher ankommen“

Im Jahr 1992 wurde nach dem Unfallverhütungsbericht des Bundesministers für Verkehr vom Herbst 1994 „Sicherheit im Straßenverkehr“ 3,5 Prozent aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer von der Polizei Alkoholeinfuhr nachgewiesen.

Drei Viertel der Pkw-Fahrer, die 1992 unter Alkoholeinfluss angetroffen wurden, sind betrieblang, hatten mindestens einen Blialkoholgehalt (BAK-Wert) von 1,1 Promille, sie waren im Sinne der Rechtsprechung absolut fahrunfähig. Mehr als jeder vierte (27 Prozent) hatte sogar einen Alkoholgehalt von mehr als 2,0 Promille. Das ist nicht zu verwundern, auch wenn die Zahlen rückläufig sind.

Deshalb haben der DfV, die Deutsche Verkehrswacht, der Bund gegen Alkohol im Strassenverkehr, die gewerblichen Berufsgenossenschaften und andere bereits 1985 das Programm „Nüchtern fahren – sicher ankommen“ ausgearbeitet. Nicht Bekehrungen

oder Drohungen stehen im Mittelpunkt der Massnahmen des Programmes, sondern sachliche und verständliche Informationen. Dazu gehören auch Beiträge über die Auswirkungen des Alkohols auf die Fahrtüchtigkeit und über die materiellen und sozialen Auswirkungen der alkoholisierten Teilnahme am Strassenverkehr in den Medien. Vor Einheiten der landesweiten und im Fahrschulunterricht werden ständig Vorträge gehalten.

„Disco-Aktionen“ und „Demonstrations-Aktionen“ (Fahrer und Dialog-System) werden vom DfV in Kooperation mit dem DfV-Forum und den Berufsgenossenschaften durchgeführt.

Auf Ihr Wohl – kein Alkohol.



Wußten Sie ...

... daß 1993 in den alten Bundesländern im Vergleich zum Vorjahr die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle um 4,7 Prozent auf 1,83 Millionen gesunken ist. Rückläufig war auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, sie hat sich um 3,9 Prozent auf 312 606 verringert. Damit ist der seit 1953 gültigste Wert erreicht.

... daß der Kfz-Bestand in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) etwa 7,0 Millionen Fahrzeuge (ohne motorisierte Zweiräder) beträgt, darunter waren 6,2 Millionen Pkw. Das sind 393 Pkw auf 1000 Einwohner; in den alten Bundesländern kommen dagegen 501 Pkw auf 1000 Einwohner. Das entspricht in den

neuen Bundesländern etwa der Motorisierung von 1982 in den alten Bundesländern.

... daß jeder vierte Pkw-Fahrer, der 1992 im gesamten Bundesgebiet einen Unfall mit Personenschaden verursachte, seinen Führerschein noch keine zwei Jahre besaß oder überhaupt nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis war.

... daß im Jahr 1993 im gesamten Bundesgebiet 16 494 Fahrer im Pkw verunglückt sind (1992: 17 101). Die Zahlen der tödlich verunglückten bzw. der schwerverletzten Kinder gingen deutlich zurück. Diese positive Entwicklung ist im wesentlichen auf die Einführung der generellen Sicherungspflicht für Kinder zum 1. April 1993 zurückzuführen.

Ältere Menschen als Fußgänger und Kraftfahrer

Im Jahr 2000 wird beinahe jeder vierte Deutsche über 60 Jahre alt sein. Sie alle sind Verkehrsteilnehmer als Fussgänger, Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel und ein grosser Teil von ihnen auch als aktive Kraftfahrer. Die Zahl der Führerscheinbesitzer allein der etwa Sechzigjährigen wird sich bis zum Jahr 2000 nahezu verdoppelt haben.

Mit verschiedenen Programmen werden ältere Menschen angesprochen, um ihre Situation im Straßenverkehr zu überprüfen und ihre körperliche und geistige Leistungsfähigkeit realistisch einschätzen zu lernen. Das ist für viele ältere Menschen nicht ganz einfach, denn sie wollen – und vielfach können sie ihre altersbedingte Leistungsfähigkeit nicht objektiv beurteilen.

Deshalb bieten der DfV und seine Mitgliedsorganisationen wie ACE, ADAC, ARCD, die Bundes-



Alte und gebrechliche Menschen erwarten auch im Straßenverkehr Rücksichtnahme und Toleranz.

vereinigungen der Fahrerlehrerverbände, die Bruderhilfe-Akademie für Verkehrssicherheit u. a. verschiedene Möglichkeiten der Fort- und Weiterbildung an. Dies sind Trainingskurse, Informationstagen, und Gruppengespräche. Zu den Programmen gehören u. a. „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“ und „Ältere aktive Kraftfahrer“.

Rund 4000 Moderatoren stehen für die Durchführung dieser Programme bei den DfV-Mitgliedern zur Verfügung.

Sicherheit kann trainiert werden

Im Jahr 1994 nahmen fast 90 000 Fahrer die Möglichkeit wahr, am Sicherheitstraining teilzunehmen. Damit wurde die kontinuierliche Steigerung der Teilnehmerzahl an diesem Programm fortgesetzt. Das ist auch notwendig, denn das schwächste Glied in der Kette Mensch – Fahrzeug – Umwelt ist nach wie vor der Mensch.

Ganz gleich, ob es sich um Fahranfänger oder „Kilometer-Millionäre“ handelt, gleichgültig, ob sie als Lenker eines Autos oder eines Tanklastzuges fahren, gemeinsames Ziel aller Verkehrssicherheitsprogramme ist es, die Fahrer zu befähigen, Gefahren im Straßenverkehr rechtzeitig zu erkennen, sie zu vermeiden oder sie zu bewältigen.

Sicherheitstrainings werden vor allem von den DfV-Mitgliedern ACE, ADAC, AvD, DVW und der Fahrerlehre durchgeführt. Dazu kommen Lehrerinnen wie z. B. TÜV-Akademien und andere Organisationen, – auch im Ausland, – die nach den DfV-Richtlinien Sicherheitstrainings anbieten.

Zweidritteltraining

Die jungen Fahrer von Mofas, Mokicks, Rollern, Mopeds und Leichtkraftfahrzeugen haben seit vielen Jahren die Möglichkeit, an einem ein- oder zweitägigen Training teilzunehmen.

Programme für Lkw-Fahrer

Die Teilnehmer am DfV-Sicherheitstraining für Lkw-Fahrer sollen lernen, Konfliktsituationen im Straßenverkehr früher und besser zu erkennen. Sie sollen lernen, Gefahren zu vermeiden, auf risikante Verhaltensweisen zu verzichten und den Zusammenhang zwischen körperlicher Belastung, psychischer Leistungsfähigkeit und Gefährdung im Straßenverkehr zu erkennen und zu beachten.

Tankwagenfahrer

Wenn auch die Grundzüge und Ziele des Lkw-Sicherheitsprogramms für die Kurse mit Tankwagenfahrern (TKW-Sicherheitsprogramm) getreu, so kommen hier weitere Schwierigkeiten hinzu, z. B. Eigenbewegung flüssiger Ladungen usw., die beherrscht werden müssen. Träger



des TKW-Sicherheitsprogramms ist der DfV.

Omnibusfahrer

1994 wurde ein neues Trainingsprogramm für Fahrer von Reisebussen eingeführt, das gemeinsam mit dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer entwickelt wurde. Eine Erweiterung auf Busfahrer im öffentlichen Personennahverkehr ist z. Z. in Arbeit. Von der „Internationalen Vereinigung für soziale Sicherheit (IVSS)“ und der Europäischen Kommission wurde dieses Angebot im Dezember 1994 mit dem 1. Preis im Wettbewerb „Erziehungs- und Ausbildungslehre für Prävention“ ausgezeichnet.

Motorrad-Sicherheitstraining

Kurvenfahren, Spurwechsel, Ausweichen oder Stabilisierung des Fahrzeuges sind nur einige Fähigkeiten, die der Motorradfahrer beherrschen muß. Das Motorradfahrertraining ermöglicht den Teilnehmern, gefahrlos zu üben, was die tägliche Straßenverkehr erfordert. Über 10 Mitgliedsorganisationen des DfV bieten Programme nach einheitlichen Leistungsmerkmalen an.



Euro-Extra

Herausgeber: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DfV), Beueler Bahnhofplatz 16, 53222 Bonn.

Verantwortlich für den Inhalt: Herbert Warnke, Hauptgeschäftsführer

Redaktion: Walter Böhm, Horst Keller, Werner Sauerhöfer

Bilder: Aus Veröffentlichungen des DfV, Archiv, Thomas Kohl, Darchinger

Europa Union Verlag GmbH, Bachstraße 32, Postfach 1529, 53005 Bonn.

Geschäftsführer: Gerhard Eickhorn

Druck: Druck- und Verlagszentrum (DVZ), Hagensbüchel 65-67, 58099 Hagen-Bathary

Alles rund ums Rad: Die Umwelt freut sich

„Alles dreht sich ums Rad“, ist nicht nur ein netter Slogan, sondern eine Tatsache, wenn man den Statistikern glauben kann: Jeder vierte Deutsche besitzt ein Fahrrad, das er offensichtlich ganz unterschiedlich nutzt: als zeitgemässes Fortbewegungsmittel, als Alternative zum Auto, als Sport- und Freizeitgerät.

Jede Benutzung ist aber ein Plus für unsere Umwelt. Doch die Rolle des Radfahrers im Straßenverkehr ist nicht so einfach wie das Radfahren selbst. Sicherheit im Straßenverkehr und eine vernünftige Fahrweise können dazu beitragen, daß der Spass am Radfahren lange erhalten bleibt.

Der DfV und seine Mitgliedsorganisationen bieten eine Fülle von Möglichkeiten des Lernens und Trainierens an. Das beginnt bei den „kleinen“ Radfahrern von fünf bis zehn Jahren. Für die Kinder ab dem zehnten Lebensjahr stellt das Fahrradfahren mit großem Abstand die größte Gefährdung im Straßenverkehr dar. Deshalb hat z. B. die Deutsche Ver-



kehrswacht neben den Radfahrprogrammen für die Grundschole auch ein verkehrspädagogisches Angebot für dieses Jugendalter erarbeitet. Fahrradbezogene Unterrichtsthemen und Projekte haben allgemein in den Schulen Anklang gefunden. Der DfV hat eigens für die Zielgruppe der etwas „älteren“ Radfahrer ein Programm ausgearbeitet.

Ein dafür entwickeltes Info- und Serviceheft enthält u. a. wichtige Hinweise für den Kauf neuer Fahrräder, und „alte Hasen“ bekommen Hinweise auf Info-Treffs für Radfahrer, die InfoBörse und den kostenlosen Fahrradpaß.

● **Übriges:** Ein guter Helm gehört immer dazu.



Mit Infobörse und Fahrradpaß

„Tips“ sind immer wichtig! Informationen über Infobörse und Fahrradpaß enthält eine Broschüre des DfV.

Ab 1996 in Europa: Führerschein für alle

So war es bisher: Wer in ein anderes Land der Europäischen Union umzog, mußte dort seinen Führerschein innerhalb eines Jahres umschreiben lassen. Das war oft sehr umständlich.

Ab 1996 soll es einen einheitlichen, den Europäischen Führer-

schein geben. Statt der bisherigen Nummern gibt es Buchstaben:

● Klasse A für Motorräder mit Stufenführerschein

● Klasse B für Pkw bis zu 3,5 Tonnen

● Klasse C für Lkw ab 3,5 Tonnen, wobei eine Unterklasse C1 für kleine Lkw bis 7,5 Tonnen eingerichtet wird.

● Klasse D (neu) gilt für Busse mit mehr als 8 Sitzplätzen.

● Klasse E (neu) gilt für Anhänger mit zulässigem Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen.

WICHTIGE ANSCHRIFT:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Beueler Bahnhofplatz 16, 53222 Bonn
Telefon: (02 28) 40 00 10
Telefax: (02 28) 40 01 67

Wer rast, fliegt raus



„Elefantentreiber“ feiern Jubiläum

Vor 25 Jahren:

Motorradfahrer lassen sich als Verein eintragen



Bereits im Jahr 1967, als Motorradfahren noch Abenteuer war und Motorradfahrer selber als eine besondere Art der Spezies Mensch galten, beschlossen einige dieser Art sich regelmäßig einmal im Monat zu treffen. Ort dieser Begegnung damals war die Gaststätte „Zur Wilhelmshöhe“ in Lemgo-Brake und die Teilnehmerzahl betrug stolze 5 Personen. Durch etwas Werbung: z.B. auf dem Grasbahnrennen in Lage, stieg die Zahl der Teilnehmer im Laufe der Zeit auf ca. 20 Personen an. 1968 war man der Meinung, daß man sich einen Namen geben müßte und in Gedanken an die gute, alte Zündapp kam man auf den Gedanken sich „Elefantentreiber Lippe“ zu nennen. Im Sommer des Jahres 1969 kam es dann zum ersten internationalen Motorradtreffen der „Elefantentreiber“ auf dem Gelände der Gaststätte „Zur Landwehr“ in Wahmbeckerheide; angereist waren damals ca. 150 Motorradfahrer aus ganz Europa. Ende 1969 kam man zu dem

Entschluß sich aus rechtlichen Gründen als Verein eintragen zu lassen und so war man dann ab dem 01.01.1970 offiziell als „Elefantentreiber Lippe“ e.V. konstituiert.

Im Gründungsjahr bekam nun auch das jährlich stattfindende Motorradtreffen seinen Namen. Es wird seit damals unter der Bezeichnung „Hexentreffen“ bis heute durchgeführt.

Leider mußte im Laufe der Jahre das Clublokal mehrmals gewechselt werden, angefangen in der Gaststätte „Zur Wilhelmshöhe“ ging es dann über die „Schöne Aussicht“ (Tante Auguste), Gaststätte „Lallmann“, Hotel „Isetal“, Gaststätte „Waldkrug“ zum „Brüntorfer Eck“. Gerade im Jubiläumsjahr 1995 mußte man auch dieses Clublokal verlassen, da die Wirtin in den wohlverdienten Ruhestand gewechselt ist. Momentan treffen sich die „Elefantentreiber“ jeden 1. und 3. Freitag im Monat in der Gaststätte „Friedensstern“ in der Lemgoer Siechenstraße.

Im April 1970 traten die „Elefantentreiber“ dann dem Bundesverband der Motorradfahrer bei und unterstützen seit dieser Zeit auch die Arbeit des BVDM, durch verschiedene Aktionen und Informationsveranstaltungen bei verschiedenen Motorradmessen (z.B. in Paderborn,

des BVDM, machten sich die „Elefantentreiber“ langsam einen Namen in Deutschland. Die regelmäßige Teilnahme an der „Enzian Rallye“ oder an der „Deutschlandfahrt“, bei der die Mannschaft oder Einzelteilnehmer

der „Elefantentreiber“ immer vorere Plätze belegten, lies die Pokalsammlung des Clubs immer mehr wachsen. Da auch andere Motorradclubs mal wieder einen Pokal gewinnen wollten, wurden dann im Jahr 1994 die „Elefantentreiber“ mit der Ausrichtung der Deutschlandfahrt des BVDM beauftragt. Zielort der Touristikfahrt war dann natürlich Lemgo, welches auch von ca. 180 Teilnehmern, die alle restlos begeistert waren, erreicht wurde.

Durch Veranstaltungen für die ganze Familie (Auto-Orientierungsfahrten, Bowlingabende, Eislaufen, Sommerfeste, Grillabende und ähnliches) und eine sehr gute Vorstandsarbeit, konnte sich der Club 25 Jahre lang halten und sich ständig erweitern.

Aber trotz allen Familienveranstaltungen kommt das Motorradfahren nicht zu kurz. Seit einigen Jahren gibt es Veranstaltungen die von allen Clubmitgliedern sehnlichst erwartet werden, so z.B. Karfreitagsfrühstück mit anschließender Aus-



Marktplatz Lemgo: Deutschlandfahrt 1994

fahrt, Vatertagstour, Besuch von Motorrausstellungen und Messen, Fahrten zu Motorradrennen (nach Spa zum 24 Stunden Rennen, zum Nürburgring oder zum GP nach Hockenheim).

Nach dem in den Jahren 1973-1978 noch jährlich Sprintprüfungen, Geschicklichkeitsturniere und Rallyes veranstaltet wurden, mußte man aufgrund kostspieliger und aufwendiger Genehmigungsverfahren auf freie Veranstaltungen ausweichen. Einfache Orientierungs- und Bildersuchfahrten, so wie Jux-Rallyes wurden veranstaltet und erfreuen sich großer Beliebtheit und wachsender Teilnehmerzahl.

Ständiges Bestreben der „Elefantentreiber“ ist es aber, durch Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit das Image der



Die Elefantentreiber in den Gründerjahren

Asemissen oder auf dem TÜV-Motorradtag in Bielefeld).

Durch das jährlich stattfindende „Hexentreffen“, den Besuch von Motorradtreffen anderer Clubs und letztlich die Teilnahme an Bundesweiten Veranstaltungen



Internationales Hexentreffen 1970

Motorradfahrer zu verbessern und über die Interessenvertretung des BVDM's Einfluß zu nehmen auf die Verkehrssicherheit für Motorradfahrer, sowie auf Politik und Wirtschaft. Unsere Ziele sind, Vorurteile gegenüber den Motorradfahrern abzubauen und eine harmonische Partnerschaft im Straßenverkehr zu fördern. Auch setzen sich die „Elefantentreiber“ für einen sinnvollen Umgang mit dem Motorrad ein, immer nach der Devise: Reisen statt Rasen und gemäß dem Motto „Laut ist Out“.

Im Kampf gegen Streckensperungen (z.B. am Köterberg), arbeiten die „Elefantentreiber“ eng mit der Polizei, den Anwohnern und den zuständigen Behörden zusammen. Hierdurch sind die „Elefantentreiber“ einigen unbehaglichen Motorradfahrern ein Dorn im Auge, aber damit können sie recht gut leben.

Ein weiterer Grund für das lange bestehen des Clubs ist auch, daß er für alle und jeden offen ist. Jede Motorradmarke oder -

Typ; ob Chopper, Tourer, Cafe-Racer oder Enduro; sind willkommen. Auch ziehen die Berufe der Mitglieder quer durch alle Sparten: Kraftfahrer, Lehrer, Computerfachmann, Ingenieur, Kriminalbeamter, Fahrlehrer, sogar ein Pastor sind vertreten. Mittlerweile haben die „Elefantentreiber“ sogar einen eigenen Zweiradmechanikermeister in ihren Reihen. Clubmitglied Wolfgang Czarnecki hat in den letzten Jahren, nach langer nebenberuflicher Ausbildung, seine Meisterprüfung abgelegt. Er betreibt nun, ebenfalls nebenberuflich, eine Zweiradwerkstatt und steht nicht nur Clubmitgliedern mit Rat und Tat zur Seite.

Sollte sich die sehr gute Vorstandsarbeit weiter so positiv auswirken und die Clubmitglieder weiterhin so hervorragend mitarbeiten, könnte es durchaus sein, daß die „Elefantentreiber“ im Jahre 2020 das 50-jährige Vereinsbestehen feiern können.

Gerd Tonnemacher



Das Motorradfestival mit Stil

Am 20. August 1995 um 11.00 Uhr ist es wieder soweit:

Zum 7. Male treffen sich dann Teilnehmer und Besucher aus ganz Europa beim bundesweit größten Veteranen-Festival in Essen-Borbeck.

Erwartet werden Fahrzeuge der 20er- bis 50er Jahre, Modelle der „Wilden Sechziger“, sowie seltene „Youngtimer“ der frühen 70er Jahre.

Sie sind alle herzlich willkommen, egal ob mit 50 oder 10000 ccm Hubraum!

„Wir legen auf Stilechtheit

großen Wert“, und deshalb steht für die vielen Aktivitäten wieder das gesamte Gelände der alten Dampfbierbrauerei von 1896 zur Verfügung.

Die Programmpunkte im einzelnen:

- Spezial-Teilemarkt
- Prämierungen...
- große Tombola
- Live-Musik im Biergarten
- „Lady's-Cup“ & „Honda-Clasik-Meeting“

Trotz ständig steigender Teilnehmer und Besucherzahlen, bleibt dieses Festival doch ein „Geheimtip“ für Freunde und Kenner von klassischen Motorrädern!

Uwe Wybiralla / Veranstalter
Info-Tel.: 0209/209157

PS: Der Eintritt beträgt nur 2,- DM pro Person!!!

Achtung Achtung Achtung



Der rasende Winzer ist unterwegs...

Ab jetzt gibt es einen speziellen „First-Classic-Day“ Wein mit der Bezeichnung:

„Rasender Winzer“

Hierbei handelt es sich um einen guten Rhein-Hessen „Müller-Thurgau“, der von Uwe Wybiralla speziell für die Genießer unter den Klassik-Fan's ausgewählt wurde! (gedacht auch als tolle Geschenk-Idee)

Der „Rasenden Winzer“ gibt es für 6.80 DM pro Flasche bei:

WYBIRALLA / KONDRING
Backskamp 5
45886 GELSENKIRCHEN
Tel.: 0209/209157

Wir schrauben wieder!

Wieder da: Schrauberkurse beim BVDM

Der BVDM läßt, nach langer Zeit, eine alte Tradition neu aufleben. Es werden wieder Schrauberkurse durchgeführt. Vorgesehen sind hierfür zwei Wochenendtermine im Herbst, 22.-24.09.95 und 06.-08.10.95. Die Anreise ist jeweils am Freitagabend bis 18.00 Uhr vorgeesehen. Ende der Veranstaltung ist Sonntagmorgen. Durchgeführt wird das Ganze in der Jugendherberge „Haus der Jugend“ in Geislitz.

Zur Orientierung: Geislitz liegt in der Nähe der Barbarossastadt Gelnhausen, am Nordrand des hessischen Spessarts.

Sowohl Jahreszeit als auch Standort bieten (neben der Möglichkeit Schrauben zu ver-

biegen) die Gelegenheit für Mopedausflüge in den Spessart. Die Teilnehmerzahl ist auf maximal 15 Personen je Kurs beschränkt. Neben der Vollverpflegung sorgt die „Ju He“ auch für die Bettwäsche. Für den Kurs sollt Ihr euch vernünftiges Werkzeug ins Gepäck packen.

Da die Herbergseltern und -kinder begeisterte Motorradler sind, können wir für das Ganze (Schrauberkurs, 2 Übernachtungen und Vollverpflegung) einen tollen Preis bieten:

Mitglieder im BVDM: DM150.-

Rest der Welt: DM170.-

Also ab mit der Anmeldung an die BVDM-Geschäftsstelle in Hanau (Adresse findet Ihr im

Heft) unter folgendem Stichwort:

„SK1“

Wochenende 22.bis 24.09.95

„SK2“

Wochenende 06.bis 08.10.95

Anmeldeschluß ist der 15.08.95

Ach ja, ohne Moos nix los. Mit der Anmeldung bitten wir um Zahlung der Teilnehmerbeiträge. Unter Angabe des Stichwortes, überweist entweder auf das Konto 5432510 BLZ 35020030 bei der Nationalbank Duisburg oder fügt einen Verrechnungsscheck bei.

Bei Absage der Veranstaltung wird der Betrag zurückerstattet.

Michael Knieps

18. BVDM - Deutschlandfahrt vom 01. - 03. September 95 mit Zielort Bamberg

Welches Geheimnis birgt der Happurger Stausee?

Welche Besonderheit befindet sich im "Medizinhistorischen Museum" in Ingolstadt?

Was steht auf dem aktuellen Spielplan in Bayreuther Schauspielhaus?

Viele Antworten auf ähnliche Fragen warten an den Nebenkontrollen unserer Deutschlandfahrt, die vom 1. bis 3. September 1995 durch den Norden Bayerns führt.

Durch landschaftlich reizvolle Gebiete wie z.B. den Steigerwald, das Fichtelgebirge, die Fränkische Schweiz, den Oberpfälzer Wald und das Altmühltal führt die, von den Teilnehmern frei wählbare Strecke zu einer Reihe von vorgegebenen

BVDM - Hauptkontrollen, die aus den Kartenblättern 14, 17, 19 und 20 ersichtlich sind. (Shell - Generalkarte Maßstab 1:200000)

Dort werden den Teilnehmern die Fragen zu den zugehörigen Nebenkontrollen präsentiert.

Für das (richtige) Beantworten der Fragen an den Schlössern, Museen, Mühlen und anderen interessanten Orten gibt es Punkte, die bei guter Planung und Streckenwahl sowie etwas Glück einen der begehrten Pokale oder Sachpreise ergattern lassen.

Hubraum und Leistung Deines Motorrades oder Gespannes spielen dabei eine untergeordnete Rolle, denn durch Mindestfahrzeiten zwischen den Kon-

trollen haben auch kleine oder ältere Motorräder gute Chancen, wie die letzten Deutschlandfahrten bewiesen haben.

Am Samstag wird nachmittags die, an Regnitz und Rhein-Main-Donau Kanal liegende Stadt Bamberg als Zielort angefahren, wo mit Stadtführung, gemeinsamen Abendessen und Siegerehrung die Tour im geselligen Beisammensein noch einmal Revue passiert.

Die über hundert Teilnehmer, die Einzel-, als 2er-Team oder 4er-Mannschaft starten, erleben viele schöne Motorradkilometer und gemütliche Abende unter Freunden. Auf der Jagd nach Punkten - oder auch ganz gemütlich, im Mittelpunkt steht dabei die Tourenspaß.

Wenn Du mehr erfahren möchtest, einfach die Ausschreibung anfordern bei:

Martin Schumann, Raiffeisenstr. 102, 47259 Duisburg, Tel.: 0203 / 789822

(Bitte DM 2,- Rückporto im Briefumschlag beilegen)

Wer noch als Helfer an den Kontrollpunkten oder am Ziel mitmachen möchte, wendet sich bitte an Martin Schumann oder an das BVDM - Büro in Ingolstadt unter Tel.: 0841 / 59214.

Schon jetzt vielen Dank bei allen, die uns helfen die Deutschlandfahrt stattfinden zu lassen.

Martin Schumann
und Thomas Bauer

Wo sind die Enduro-Freaks ?

Er findet wieder statt, der Transdanubia Ride '95.

Der Transdanubia Ride läßt jedem Endurofahrer das Herz höher schlagen. Er findet dieses Jahr vom 2.09. - 9.09.95 statt. Die ca. 3100 km lange Strecke beginnt in München am BMW Gebäude und führt über - Österreich - Brunn/CZ - Bratislava/SK - Budapest/H - 4 Tage Pusztas. Ziel ist es (mit seiner Einzylinder/Mehrzylinder 4-Takt Enduro), am 9.09. Budapest zu erreichen. Für med. Betreuung, Verpflegung, Reifenservice und technischen Service ist selbstverständlich gesorgt. Die Unterkunft ist, auch im klassischen Stil, Rallygerecht natürlich im Biwak. Gestartet wird in verschiedenen Gruppen bzw. Klassen. Fahrer oder Fahrerinnen, mit oder ohne Sportlizenz, aber auch Jahrgänge ab 1945 unter der Kategorie „Grand Old Man“. Euer fahrbarer Untersatz sollte eine 4-Takt Enduro (Einzylinder oder Mehrzylinder) oder ein 4-

Takt Enduro-Gespann sein. Für das Ganze braucht Ihr nur noch Papiere, wie den jeweiligen Führerschein (allerdings keine Sportfahrlizenz), den Reisepaß der gültig sein sollte und eine Int. Versicherung. Den Kostenfaktor und weiteres erfragt Ihr bitte beim Veranstalter:

Transdanubia Organisation
Richard Schalber GmbH
Hirschbergstraße 28
D-87541 Hindelang

Falls Ihr Euch noch darauf vorbereiten, oder auch so ein bißchen Fit machen wollt, könnt Ihr am 08./09.07. und 15./16.07.95 ein spezielles Vorbereitungs-Training absolvieren. Das Training findet statt im Enduro-Land Senftenberg/D. und umfaßt Fahrtechnik, Roadbook, technische Ausbildung und ganz wichtig, Sofortmaßnahmen am Unfallort. Das Interessante dar-

an ist der Organisator! Wann schon wird man von einem vielfachen Geländemeister und Langstrecken-Offroad-Spezialisten wie Richard Schalber vorbereitet? Die Kosten für das Training belaufen sich auf DM 380,- (was aber nichts mit dem Startgeld des Transdanubia Ride zu tun hat). Anmelden könnt Ihr euch für das Training bei der selben Adresse wie für das Rennen. Ich Wünsche auf jeden Fall allen Beteiligten viel Spaß beim Rennen und im Training. Fahrt bitte für mich mit, da ich meine R 100 GS PD gegen meinen Sohneemann eingetauscht habe und auch schon wieder schwanger bin. (Aber vielleicht sehen wir uns ja nächstes Jahr, bei Schotterpisten, steilen Hängen, Waserduchfahrten und einer Menge mehr.)

Babs

Die ersten kriegen die Letzten

BMW Klassik-Boxer zu gewinnen

Unter dem Motto „Die ersten kriegen die letzten“ verlost Schwarzer Krauser No. 1 drei der letzten BMW R 100 R Klassik. Und damit das ganze für Motorradfahrer spannend wird, wurden die drei Boxer in Deutschland „versteckt“. Am 7. August fällt der Startschuß für die Suche. Wer eine Teilnahmekarte eingeschickt hat - die gibt's in allen Motorradzeitschriften und Tabakläden - erhält eine Streckenkarte. Drei unterschiedliche Routen stehen zur Verfügung. Unterwegs müssen verschiedene Fragen beantwortet werden. Die richtigen Antworten führen zu den Orten, an denen am 19. August die drei Hauptgewinne verlost werden. Auch wer keinen Rally-Ehrgeiz hat oder keine BMW gewinnen will, kann sich beteiligen, denn eine schöne Tour erwartet ihn auf jeden Fall.

Andere Länder, andere Motorräder!

Beobachtungen eines Busreisenden zum Straßenverkehr auf Kuba

Es gibt eine Eigenart, die wohl die meisten Motorradfahrer besitzen: Bei jedem Motorgeräusch, das nach einem Zweirad klingen könnte, schauen sie sich neugierig nach diesem um. Warum sollte das ausgerechnet im Urlaub anders sein? Besonders dann, wenn man seinem vielgeliebten Untersatz zu Hause in der Garage lassen muß, erweckt dieses Geräusch meine Neugier. So erging es mir auch in diesem Frühjahr. Kaum hatte ich nach fast neunstündigem Flug die ersten 50 Meter kubanischen Boden unter den Füßen, näherte sich auch schon das erste bekannte Geräusch eines Zweizylinder-Boxers. Bereits auf dem Flugfeld kam mir ein Uralgespann mit Zöllnern entgegen. Dies sollte nicht die letzte Begegnung mit Motorrädern aus östlicher Produktion sein.

Die derzeitige Versorgungslage auf Kuba ist derzeit sehr stark von den Möglichkeiten des internationalen Außenhandels abhängig. Dadurch, daß die Regierung Fidel Castros die letzten Jahrzehnte politisch wie auch militärisch als Brückenkopf der Sowjetunion gedient hat, sind die Handelsbeziehungen stark eingeschränkt. Obwohl sich in den letzten Jahren das politische Weltbild

geändert hat, wird dieses Land immer noch von einem Großteil der Welt mit einem Handels embargo belegt. Diese Situation bringt es mit sich, daß ein Fahrzeughandel ausschließlich mit sozialistische Staaten betrieben wurde. Das macht sich auch im Straßenbild bemerkbar. Der Straßenverkehr wird sehr stark durch die Benzinversorgung bestimmt. Weil alle Mineralölprodukte vom Staat für harte Dollars auf dem Weltmarkt, hauptsächlich über Spanien und Kanada, gekauft werden müssen, ist Benzin Mangelware. Selbst der öffentliche Personenverkehr ist aus diesem Grund stark reduziert oder wird auch stellenweise ganz eingestellt. Wer auf Kuba über Land reisen will ist auf die unregelmäßig verkehrende Eisenbahn oder auf staatliche Lastwagen angewiesen. Für den privaten Fahrzeugbetrieb bekommt jeder Auto- oder Motorradbesitzer pro Monat einen Benzinberechtigungsschein über 20 Liter. Wenn er Glück hat, gibt es dafür den begehrten Saft, bevor der Monat um und damit der Schein wertlos ist. Sonst bleibt nur die Möglichkeit, zu Fuß zu gehen, oder für US-Dollar auf dem Schwarzmarkt zu kaufen. Genauso, wie am Beispiel Benzin beschrieben, verhält es

sich auch mit Kleidung, Schuhen und verschiedenen Nahrungsmitteln, wie z.B. Fleisch. Dies macht deutlich, warum man als Tourist mit dem kubanischen Peso praktisch nichts kaufen kann. Die Hotels, der Staat sowie alle Privatpersonen, die mit Touristen zu tun haben, versuchen mit allen Mitteln an harte Währung zu gelangen. Mit dieser

Ersatzwährung kann man praktisch alles kaufen, was es auf Bezugschein oder im Moment gar nicht gibt. Diese besonderen Umstände eines sozialistischen Landes sind der Grund für den Technisch nicht immer einwandfreien Zustand der meisten Motorräder. Eine Möglichkeit, offiziell Ersatzteile zu kaufen, gibt es nicht. Bis vor einigen Jahren waren viele Kubaner als Gastarbeiter oder Studenten in der DDR und der UdSSR. Diesen war es möglich, Teile oder auch komplette Motorräder zu kaufen. Auf diese Weise in ein Teil der MZ auf die Insel gekommen. Diese sorgen in den Innenstädten, da sie dort gehäuft auftreten, für eine ganz spezielle Geräuschkulisse.

Ein anderer Weg zu einem Zweirad führte in eine staatliche Verkaufsstelle. Im Tausch gegen Zuckerrohr führte der Staat aus der DDR, UdSSR und China Motorräder und Mopeds ein. Nach dem Zusammenbruch der meisten osteuropäischen Partnerländer ist davon nur noch der Handel mit China geblieben. Die Weltmacht China ist somit auch im Straßenbild sehr stark vertreten. Gruppen von zehn Mopeds aus chinesischer Produktion sind häufig zu sehen. Besonders ins Auge fallen die vielen Gespanne. Hierbei handelt es sich um nachgebauten alter deutscher Marken wie DKW, NSU und BMW. Her-

ausgekommen sind dabei Zweitakter mit Namen Chingfu oder Viertakter wie Donghai und Chiang Jang. Gerade bei den kleinen Mopeds ist es schwierig etwas darüber zu erfahren, da ich kein Spanisch spreche und die Tankbeschriftungen auf Russisch oder Chinesisch auch nicht weiterhelfen. Die russi-



Eine MZ eilig unterwegs

schen Gegenstücke Ural und Dnepr sind uns da schon etwas geläufiger.

An ein solches Gefährt zu kommen war bzw. ist gar nicht so einfach. Erstens gibt es nur alle paar Jahre eine Lieferung und zweitens braucht man dafür einen Berechtigungsschein. Diesen gibt es nur über die Produktionsgenossenschaft, bei der man beschäftigt ist. Wenn dann dieser Genossenschaft einige Motorräder oder Mopeds zugewiesen wurden, werden Kriterien für die Verteilung festgelegt. Eine Chance auf eine Zuteilung hat ein Kubaner nur, wenn er mehr als 20 km von der Arbeit weg wohnt. Kinder hat, kein anderes Fahrzeug besitzt und sich besondere Verdienste im Betrieb erworben hat. Genauso wird mit chinesischen Fahrrädern und seit kurzem auch mit polnischen Fiats verfahren. Wenn man dann nach jahrelangem warten eine



Vor einer Polizeistation

Berechtigung zum Kauf erhält, muß für ein Gespann mindestens fünf Jahresverdienste eines Fabrikarbeiters gezahlt werden. So kommt es, daß ein Motorrad als Familienbesitz der ganzen Verwandtschaft dient. Dies alles macht deutlich, daß das Motorrad auf Kuba einen anderen Stellenwert hat als bei uns. An einen Kult oder eine Freizeitindustrie ist dabei gar nicht zu denken. Für die Kubaner ist das Motorrad der erste Schritt zur individuellen Mobilität, besonders deshalb, weil ein Auto praktisch nur durch Vererbung innerhalb der Familie zu bekommen ist. Das ist der Grund für die hohe Zahl von Beiwagenmaschinen. Ein Gespann als Transportmittel für Baumaterial, Gemüse und Hausrat ist die Alternative zu Fahrrad, Pferd und Ochsenkarren. Ein freier Fahrzeughandel ist verboten oder nur unter besonderen Umständen mit einer Genehmigung gestattet. Die Beiwagen erregten meine besondere Aufmerksamkeit. Bis zu fünf Personen auf einem Gespann sind üblich. Der Breitstreifen beginnt sich auch in Kuba durchzusetzen. Durch die mangelhafte Versorgung mit Motorradreifen bedingt sind inzwischen auch hier 165er Autoreifen Standard. Es kann aber auch schon mal ein Vorderrad von einem Trecker als drittes Rad Verwendung finden. Verschiedene Felgendurchmesser und durch Rohr ersetzte Federbeine hindern die Fahrer nicht an einer Flotten Fahrweise. Auch die Anschlüsse sind sehenswert. Ich habe ein Ural-



Stau am Bahnübergang

boot an einer MZ ETZ 251 geschen. Der dafür notwendige Hilfsrahmen war aus 30er Vierkantröhre gefertigt und mit der Maschine fest verschweißt. Überhaupt sieht es so aus als ob Schweißgeräte nicht Mangelware sind. Die Herkunft verschiedenster Rahmenkonstruktionen mit Personen- oder Lastenaufbau ist nicht zu ermitteln. Kombiniert wird alles, was zur Vergrößerung des Stauraums beiträgt. Auch wenn bei uns in Deutschland die Zahl der Gespanne weiter steigt, wird ein Dreirad wohl nie so selbstverständlich sein wie auf Kuba. In Havanna sind an den Straßenecken Motorradparkplätze, auf denen leicht 5-10 davon zu finden sind. Über den mehr oder weniger geordneten Verkehr wacht die Polizei auf mehr als zehn Jahre alten Moto Guzzi V1000 G5. Ich vermute, diese dienen in erster Linie zum

Repräsentieren bei Staatsbesuchen. Die übrige Polizei ist mit 350er Jawas für den Verkehr gut gerüstet. Diese Polizisten sind die einzigen Zweiradfahrer im ganzen Land, die einen Helm benutzen. Nach meinen Beobachtungen setzt sich der Fahrzeugverkehr wie folgt zusammen: 40 % Fahrräder, 25 % LKW, 25 % Motorräder und Mopeds, Davon die Hälfte Gespanne, 5 % PKW sowie ungefähr genausoviele Pferde- und Ochsenfuhrwerke. Die Verkehrslichte ist vergleichbar mit einer deutschen Großstadt - Sonntag morgens um acht Uhr. Auf der einzigen Autobahn Kubas ist die Aufteilung ähnlich. Die drei Fahrspuren werden meist wie folgt genutzt: rechte Spur Fuhrwerke und Fahrräder, Mittelspur LKW

und linke Spur PKW. Die PKW erfahren im Verhältnis zu ihrer Zahl in den Reiseführern und Bildbänden eine zu große Aufmerksamkeit. Diese ist aber auch verständlich. Der überwiegende Teil sind nicht zu übersehende amerikanische Limousinen, die noch aus den 50er Jahren überlebt haben. Diese breiten chromverzierten Schlachtschiffe fallen halt auf uns bieten ein gutes Fotomotiv. Einer Gruppe von mehreren Gespannen schenkt in Kuba kaum einer Beachtung, außer er ist wie ich von Haus aus neugierig und zusätzlich vom Zwei- und Dreiradbazillus befallen.

Wieder Zuhause kann ich es kaum erwarten, mich mal wieder mit Freunden zu einer Gespannausfahrt zu treffen. In Deutschland ist bei gehäuftem auftreten von Gespannen eine verspannte Halsmuskulatur der Mitmenschen, die sich nach Motorradgeräuschen umdrehen, sicher. Inzwischen sind alle vor dem Urlaub bestellten Ersatzteile eingetroffen, die Tankstellen haben immer noch Benzin und vor allem: ich kann dies alles in der Währung bezahlen, in der ich meinen Lohn ausgezahlt bekomme. Dies war in Deutschland nicht immer selbstverständlich und ist es in anderen Teilen der Welt lange noch nicht.

Michael Tubes



Liebe Leserinnen und Leser,

so wie dieser schöne Reisebericht von Michael Tubes kann auch von Euch einer veröffentlicht werden. Falls Ihr also in einem schönen Land Urlaub macht und Tips oder besondere Hinweise dazu weitergeben möchtet, so schickt diesen an die Redaktion Ballbupe. Auch dazugehörige Fotos, sofern es KEINE DLAs sind, werden sehr gerne genommen. Also, egal ob Europa, Asien, Afrika oder ein anderer Kontinent, wenn die Reise einen Bericht wert ist schickt ihn uns. So wird dann auch bestimmt für jeden Leser einmal etwas dabei sein, von dem er sagen kann: „Das wär's, da will ich auch mal hin!“

BABS



baehr

Gespann-Helmsprechanlage

für maximal 4 Teilnehmer

baehr GmbH + Co. KG
66957 Vinningen
Markstraße 2
Telefon:
0 63 35 / 50 04
Telefax:
0 63 35 / 50 08

neu

KOBRA & PAUNER 063 31-91495

KIDS ON TOUR

Ein Hobby für die ganze Familie, jetzt haben auch die kleinen ihren Spaß...

Hallo Kids, Mamies und Papis!

Oft bekommen Eltern das „nackte Grauen“, wenn Ihr herzlichsten Ihnen veröffentlicht sie wollen den 80er Schein, oder später den Motorradschein gleich mitmachen.

Solche Eltern die den schieren Anfall bekommen, sind meist selbst keine Biker, oder haben schlechte Erfahrungen mit motorisierte Zweirädern gemacht.

Es gibt aber auch andere wie Bobby und mich, die schon jetzt wissen oder hoffen, daß irgendwann mal ein Moped auf dem Wunschzettel steht oder sogar schon im frühen Alter gemalt ist. Daß es da aus Holz Schaukelmotorräder und Gespanne gibt wußten wir, auch von den Elektromodellen mit Batterie.

Seit wir aber 1993 auf der Messe in Sinsheim waren, sind wir uns sicher, das ist es... Und davon will ich Euch jetzt erzählen.



was die großen können...

Hinter dem BVDM

Stand war eine große weit abgesperrte Fläche und irgendwann Nachmittags sammelten sich die Leute um Pits Show mit den kleinsten Motorrädern der Welt anzusehen. Es war auch echt niedlich die kleinen Motorräder fahren zu sehen, was aber danach geschah lies mir echt das Herz um einiges schneller schlagen. Da waren „zig laufende Meter“ auf echten

mini Moto Cross Maschinen mit echten Motoren. Wenn irgend jemand glaubt, nur große Bikes machen Krach und Stinken, der hat sich gewaltig geirrt. Irgendwie wurde mir erst nach dieser Tatsache klar, daß es keine „Liliputaner-Show“ war, sondern alles Kids zwischen ca. 5 und 8 Jahren. Sie waren angezogen wie die Großen mit Moto Cross Helmen, der Panzerung unter dem Hemd und Moto Cross Stiefeln, eben alles wie bei den Großen auch. Von den Leuten um mich herum hörte man alles mögliche murmeln, von „ach wie niedlich“ über „Saustark“ bis hin zum „Papi, will au so was haben, brumm brumm!“

Für mich stand fest, wenn mein Kind mal so was haben möchte,.... auf jeden Fall ja! So viel Spaß wie die Kids hatten und die Freude im Gesicht - es eben

den „Großen“ mal zu zeigen... Und das hatten Sie wirklich, es uns gezeigt. Die warfen Ihre Maschinen herum als wäre es das Einfachste auf der ganzen Welt.

Gleich nach der Show sprach ich mit einem Moto Crosser und seinem Vater. Was ich damals so alles erfuhr, weiß ich heute nicht mehr so genau, also hab ich mich für Euch schlau gemacht.

Herr Dieter Porsch vom ADAC Junior Team war mir dabei sehr behilflich, und ich möchte mich noch einmal dafür bei Ihm Bedanken. Vorab sollte ich

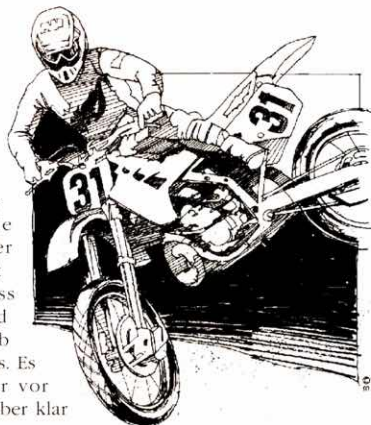
noch sagen, ich denke mir halt immer, wenn ich Frankie (mein Sohnemann) laß, sofern er das will, tobt er sich auf der Rennstrecke aus und nicht wie viele Andere später auf der Straße! Außerdem gibt es ja außer MotoCross noch die Mini Bikes und Trial. Aber heute schreib ich nur über Moto Cross. Es sollte sich aber jeder vor allem Anfang mal darüber klar sein:

Moto Cross ist keine einfache „rum hoppelei“ im Gelände! Hier hat der Pilot alle Hände und Beine voll zu tun. In einer Runde sind zig Schlaglöcher, Spurrillen und Sprünge zu meistern, die nicht nur Kondition sondern auch Konzentration abverlangen.

Sportmediziner kamen an den Fahrern des Junior Teams zu Interessanten Ergebnissen. (Dies also während den Rennen einer Saison.)

„Mittlere Pulsfrequenzen von 180 bis 190 Schlägen pro Minute, also Nahezu die Maximal-Herzschlagzahlen, und Lactatwerte von bis zu neun mmol - etwa sechs mmol gelten bei Freizeitsportlern als Grenzwert - reihen die Moto Cross Piloten eindeutig unter die Leistungssportler höchsten Niveaus ein. Gerade die Tatsache daß Erfolg oder Niederlage im Moto Cross zum größten Teil von körperlicher Fitness und dem Fahrkönnen bestimmt werden, hat auch Ihr gutes, falls jetzt aber

jemand meint Rennsportlich gesehen haben „kleine Crosser“ es leichter oder schwerer, der sollte sich selbst ein Bild davon



machen. Falls Ihr Interesse habt seht Euch doch in Eurer Umgebung einmal um, dort gibt es bestimmt einen Moto Cross Verein bei dem Ihr gerne mal zusehen könnt, oder wenn Ihr Fragen bezüglich der Kosten habt. Es gibt ja auch alles dazu gehörige gebraucht. Ein Fußball- oder Reitverein kostet auch Geld und gänzlich ungefährlich sind wohl die wenigsten Hobbys (z.B. Briefmarken sammeln).

Von der Rennsportlichen Seite gesehen gibt es mehrere Klassen:

Schülerklasse C - 6 bis 8 Jahre
Moto Cross Maschinen bis 50 cm

Schülerklasse B - 8 bis 12 Jahre
Moto Cross Maschinen bis 60 cm

Schülerklasse C - 10 bis 14 Jahre

Moto Cross Maschinen bis 80 cm

Jugendklasse - 12 bis 16 Jahre
Moto Cross Maschinen bis 80 cm

Clubsportklasse - ab 16 Jahre

Alle Soloklassen

Aber nichts „desto trotz“

wurde auch an die Papis der Piloten gedacht, nämlich mit der **Seniorenklasse** (Ha Ha), ab



können wir schon lange...

35 Jahren (Hubraum offen), womit es auch gleich wieder eine Familienbeschäftigung werden kann. Es sollte vielleicht gesagt werden daß auch die Frauen angesprochen sind, weil was ist schon noch Männer-Sache?! Es gibt genügend Organisationen wie die:

OMK
(Oberste Motorradsport Kommission)

MSR
(Motor Sport Ring)

DAMCV
(Deutschen Amateur Moto Cross Verband)

DJMV
(Deutscher Jugend Moto Cross Verein)

an die Ihr Euch jederzeit wenden könnt um genaueres zu erfahren. Es gibt auch diesbezüglich Fachzeitschriften. Die



und das zeigen wir Euch mal.

Kids müssen ja nicht gleich Rennen fahren auch wenn es nicht allzuschwer ist eine Lizenz zu bekommen. So Teuer sind die wirklich nicht, aber Ihr solltet dies selbst entscheiden können, bzw. Euer Kind.

Übrigens haben die meisten Kids keine Angst, nur die Eltern was auch verständlich ist. Ich persönlich habe lieber einen „Evel Knevel“ unter Aufsicht von Trainern im Gelände, als einen Wahnsinnigen bei mir auf der Straße.

Im Gelände passiert wirklich weniger als auf der Straße und

mal sehen, vielleicht wird ja mal ein As aus dem kleinen Bruchpiloten.....

Bis bald
Eure Babs



Zum Thema Gurte für Kinder...

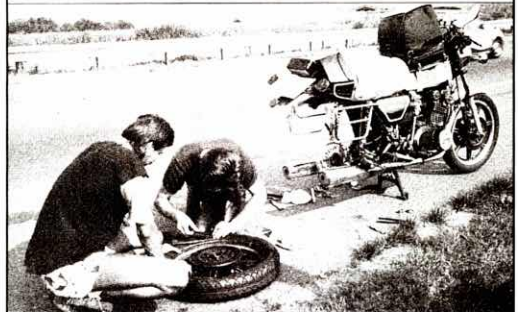
Ralf Henke aus Hattingen (falls ich das richtig entziffern konnte...) hat mir einen guten Tip für Euch geschrieben. Diesen Brief veröffentliche ich daher gerne, weil es immer wieder Leute gibt die genauso denken wie wir: „Lieber Vor-sicht als Nachsicht!“ Er schreibt:

Ich fahre selber eine Mille GT mit Jeaniel Captain 2. Das Boot habe ich gebraucht gekauft und mit Hilfe von Edmund Peikert umgebaut. Das Gurtsystem für ein Kind war bereits vorhanden. In Verbindung mit einem „Topy“ schien es eine gute Sache zu sein. Unser zweites Kind wurde geboren und ich wollte noch ein paar Gurte einbauen. In einem Baby-Geschäft besorgte ich mir was ich dazu brauchte. Der gebraucht gekauften Römer „Peggy“ änderte ich nach Angaben aus der Zeitung Gespannfahrer. Als beide Sitze der Kinder, in das Boot paßten, habe ich die Stellen festgelegt, an denen die Gurte aus der Rückenlehne kommen sollten. Jetzt baute ich die Rückenlehne aus. Die

Gurte, die schon eingebaut waren, hatte der Vorbesitzer nur an der Rückenlehne gesichert. Die Lehne war mit Nieten am Boot befestigt. Eine absolute Vollbremsung und mein Kind hätte mit der Lehne durch das Boot fliegen können! Mit Freunden baute ich ein Stahlrohrgestell für den Kofferraum und verschraubte es mit dem Rahmen. An diesem Gestell befestigte ich die Rückenlehne und die Gurte für die Kinder. Wenn ich jetzt mit meinen Kindern fahre, sitzen beide in ihren Kindersitzen (Sitzkissen), sind beide angeschnallt (wie in einem Kindersitz mit eigenem Gurtsystem) und tragen ihre Helme. Meine Tochter ist 5 Jahre und meine Sohn 2 1/2 Jahre, beide sind begeisterte Mitfahrer.

Toll Ralf, ich hoffe Ihr habt noch viele schöne Ausflüge miteinander auch Blech und Pannenfrei, so daß Ihr nie testen müßt wie gut Gurte wirklich sind. Das gilt auch für alle Leser und zukünftigen Eltern.

SO ETWAS? NIE WIEDER!



ORIGINAL LUFT-DICHT REIFENMILCH EINE PANNENHILFE DIE WIRKLICH FUNKTIONIERT

ENTWICKELT FÜR MILITÄREINSATZ
FÜR SCHLAUCH- & SCHLAUCHLOSE REIFEN

DICHTET SOFORT und GARANTIERT
BESCHÄDIGUNGEN DER LAUFFLÄCHE

BIS 5 MM Ø

NIE WIEDER TOUREN FAHREN MIT DER SORGE
EINE REIFENPANNE ERLEBEN ZU MÜSSEN

WEITERE INFORMATIONEN ODER
SOFORT-BESTELLUNGEN ERHALTEN SIE NUR VON:

Laue Technische Produkte
Hechendorfer Str. 58 • 82211 Herrsching
Tel. 08152 - 8949 • Fax 08152 - 8991

Mitglieder werben Mitglieder

Unter diesem Motto steht auch 1995/96 wieder unsere Aktion.

Wer kennt den BVDM besser als seine Mitglieder?

Wer ist besser als Ihr in der Lage, anderen die Vorteile des BVDM nahezubringen?

Wer hat mehr Kontakt zu anderen Motorradfahrern als Ihr?

Den BVDM unterstützen heute mehr als 4000 Motorradfahrer, fast 100 Clubs und über zwanzig Firmen - und alle sind der festen Überzeugung, eine bessere Interessenvertretung für alle Motorradfahrer ist derzeit wohl kaum zu finden.

Wenn nun jeder von uns im nächsten Jahr auch nur ein neues Mitglied für den BVDM anwirbt, hätten wir innerhalb von zwei Jahren mehr als 10.000 Mitglieder im BVDM. Ein BVDM mit mehr als 10.000 Mitgliedern würde uns vieles erleichtern und für uns alle sicher auch viele neue Freundschaften und Kontakte mit sich bringen.

Für alle, die nicht mehr alle Argumente für den BVDM im Kopf haben, sind nachstehend einige der wesentlichen Highlights, die für uns und unseren Verband sprechen, aufgeführt. Leider kann dies aus Platzgründen nur ein Auszug aus unserem Gesamtspektrum sein. Deswegen könnt Ihr eine Gesamtliste jederzeit bei der Geschäftsstelle abrufen.

BVDM und Politik

Wir sind Deutschlands einzige beim Deutschen Bundestag eingetragene Interessenvertretung nur für Motorradfahrer - über alle Gruppierungen hinweg. Wir arbeiten in den entscheidenden Gremien mit, die Einfluß auf die Gesetzgebung nehmen, z. B. dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, dem DIN, der BAGMO.

Wir sind Mitglied in der European Motorcyclists Assoziation (E.M.A.) - denn schon heute werden viele uns betreffende Entscheidungen in Brüssel, Paris oder Straßburg getroffen.

BVDM und Reisen

Wir veranstalten das weltweit wohl älteste, traditionsreichste und größte Wintertreffen - das Elefantentreffen - 1996 zum vierzigsten Mal.

Tourenfahrer haben bei uns die Chance, Deutschlands schönste Strecken kennenzulernen - mit der BVDM Deutschlandfahrt für Tourenfahrer.

Die uns angeschlossenen Clubs, Vereine und Interessenvertretungen bieten eine solche Vielfalt von Treffen, Party's, Rallies, Orientierungsfahrten und und und, daß an fast jedem Wochenende im Jahr irgendwo eine BVDM-Club Veranstaltung besucht werden kann.

BVDM und Information

Unser Verbandsmagazin die Ballhupe - offen, kritisch und von Mitgliedern gestaltet, bietet Informationen nicht nur aus dem Verband, sondern auch vieles darüber hinaus - Tourenberichte, Testfahrten, aber auch kritische Prüfungen angebotener Produkte rund ums Motorrad gehören immer dazu.

Bei uns findet Ihr Spezialisten, rund ums Motorrad, ob es sich um den richtigen Gespannbau, Versicherungsfragen, Vereinsgründungen, Behördentermine handelt. Vieles haben wir selbst schon erlebt und können Euch aus eigener Erfahrung unterstützen. Wir bieten Euch Lehrgänge und Seminare zu Fahrsicherheit und -spaß, ob Solo oder Gespann, zu Technik und Verkehrssicherheit.

BVDM und Wirtschaft

Mehr als zwanzig Firmen unterstützen den BVDM direkt mit Ihrer Mitgliedschaft. Mit vielen dieser Mitglieder und auch Nichtmitgliedern konnten wir Rahmenvereinbarungen schließen, aufgrund dessen Ihr oft günstiger einkaufen könnt. Eine genaue Liste könnt Ihr unter Angabe Eurer Mitgliedsnummer unter Tel. 08123/92006 anfordern.

Mit Reiseveranstaltern konnten wir spezielle Touren nur für BVDM Mitglieder ausarbeiten.

BVDM und Erfolge

Fast 17 Jahre hat es gedauert, aber heute ist es durchgesetzt, Leitplanken und Protektoren gehören zusammen - keine Straßenbaumeisterie kann heute mehr sagen, sie dürfen nicht, sie können nicht oder sie haben kein Geld.

Wenn Ihr heute keine Protektorenkombi tragen müßt, dann war das sicher auch auf unseren Einfluß zurückzuführen. Gleiches gilt für die Erweiterung des Stufenführerscheins auf 34 PS und den Wegfall der Aufstiegsprüfung.

Wenn Streckensperrungen wieder zurückgenommen werden oder gar nicht erst eingeführt werden, ist dies auch auf die Arbeit des BVDM und seiner Mitglieder zurückzuführen.

Hier könnte noch viel mehr stehen, nur würden wir dann den vorhandenen Platz sprengen. Aber schon dieser kurze Abriß zeigt, daß eine Mitgliedschaft im BVDM immer ein Gewinn ist - für jeden Motorradfahrer.

Darum

- redet mit anderen Motorradfahrern, überzeugt sie vom BVDM und dann den Coupon ausfüllen und abschieben. Für Eure Mühe bedanken wir uns auf der JHV 1996 wieder mit einer kleinen Verlosung rund um all die Dinge, die wir beim Motorradfahren gut gebrauchen können - Handschuhe, Helme, T-Shirts und natürlich wieder, wie in diesem Jahr, mit einem Sonderpreis, der aber erst auf der JHV bekanntgegeben wird.

JA, ICH MÖCHTE MITGLIED WERDEN IM BVDM

(Bundesverband der Motorradfahrer e.V.)

Name	Vorname	Geb.
Straße/Postfach	PLZ/Ort	Tel.
Beruf	Nationalität	Ehepartner (von Mitglied) ☐
Ort, Datum	Unterschrift	
Geworben von		



Starten wollen wir diese Reihe mit einer Firma, die 1994 in den BVDM e.V. eingetreten ist. Das MotoDisc Team wurde 1994 von Karl-Heinz Tenbusch (T-S-H GmbH), Olaf Hansen und Johannes Röser als GBR gegründet. Alle drei sind seit Jahren selbstständige Software-spezialisten, die sich mit der Erstellung von Individualsoftware befassen. Karl-Heinz, leidenschaftlicher Motorradfahrer und früher als erfolgreicher Motorradhändler tätig, wünschte sich schon seit langem ein anwenderfreundliches und mit allen Vorteilen des Computers ausgestattetes Motorrad-Infor-

mationssystem. Über eine Kooperationsanfrage fand sich das Team, suchte sich für diese Idee einen Verlag, der über gutes Material verfügte und setzte die Idee um.

Herausgekommen ist hierbei etwas, das für Computer und Motorradfreunde, eine unserer Meinung nach optimale Verbindung herstellt. TSH hat zusammen mit dem MO-Verlag als erstes einen Motorradkatalog auf CD-ROM gepreßt. Im Mai ist hiervon nun Vol. II erschienen. Diese wäre sicherlich nicht erwähnenswert, wenn einfach nur Bilder auf einer silbernen Scheibe statt auf Papier gespeichert werden.

MotoDisc geht deshalb einen Schritt weiter. Zusätzlich zu einem Überblick über das aktuelle Motor-

radangebot mit Testberichten und japanischen Motorrädern bis zurück in die siebziger, bietet sich auch die Möglichkeit Zubehör, Ersatzteile, Schmierstoffmengen und -arten sowie Reifen aufgelistet zu bekommen. Bestellungen können direkt aus dem Programm vorgenommen werden und Reifenfreigaben angefordert werden. Auch den Sound verschiedener Auspuffanlagen könnt Ihr direkt am Gerät vergleichen, genauso wie Daten und Fakten zu mehreren Motorradmodellen. Über eine Suchfunktion mit speziellen Filtern habt Ihr die Möglichkeit, eure individuellen Entscheidungskriterien vorzugeben und bekommt dann eine Vorschlagsliste der Motorradmodelle die eure Bedingungen erfüllen.

Um das ganze abzurunden, besteht die Möglichkeit, sich Termine und Treffen nach Zeit und/oder Ort zu selektieren - mit Angabe des Veranstalters könnt Ihr so auch eure Touren mit interessanten Treffen verbinden. Weitere Informationen rund um das Motorrad komplettieren das Angebot. Und weil das MotoDisc Team Mitglied im BVDM ist, haben Sie in ihre CD-ROM natürlich auch eine Menge Informationen über unseren Verband mit aufgenommen.

Um allen BVDM-Mitgliedern etwas besonderes zu bieten, haben das MotoDisc Team und der BVDM einen Rahmenver-

trag geschlossen, der es allen BVDM-Mitgliedern ermöglicht die CD-ROM zum Sonderpreis von DM 45,00 zu erwerben.

Wenn Ihr die CD-ROM erwerben wollt, richtet Eure Bestellung unter Angabe der BVDM-Mitgliedsnummer direkt an das:

MotoDisc Team
Karl-Heinz Tenbusch
Robelstraße 22 A
53123 Bonn
Fax: 02 28 / 61 41 41



..... stellt sich vor

Unter diesem Titel bieten wir allen dem BVDM angeschlossenen Clubs, Firmen und Institutionen die Möglichkeit sich den Lesern der Ballhupe vorzustellen. An dieser Stelle können sie ihre Leistungen, Veranstaltungen und natürlich sich selbst den BVDM-Mitgliedern nahebringen. Wir würden uns freuen, wenn dieses Angebot von vielen BVDM-Partnern genutzt wird und interessante Informationen und Leistungen für unsere Mitglieder geboten werden. Manuskripte und Artikelvorlagen, am liebsten auf Diskette, senden Sie bitte an die Redaktion der Ballhupe oder an das Referat Firmendienste des BVDM, Sternstraße 11, 85452 Moosinning, Fax: 08123/92006. Wir bitten um Verständnis wenn wir uns eine Veröffentlichung vorbehalten müssen bzw. Manuskripte aus Platzgründen ändern müssen.





GRAND PRIX Deutschland 19.- 21. Mai '95 NÜRBURGRING

Endlich wieder ein Motorrad Grand-Prix auf dem Nürburgring! Das dachten sich immerhin 50.000 Rennsportfans und ließen somit die enttäuschenden Zahlen der letzten Jahre auf dem Hockerheimring vergessen.

Hohe Preise für Eintritt und alles was man sonst so braucht hatten im letzten Jahr nur noch 20.000 Besucher zu den deutschen Weltmeisterschaftsläufen gelockt.

In diesem Jahr am neuen/alten Standort Nürburgring mit einem neuen Veranstalter Moto Motion wurden Schritte in die richtige Richtung gemacht. Die Ring-Atmosphäre, gesenkte Eintrittspreise und auch akzeptable Verpflegung (z.B. Pommes 2,50 DM) sind Voraussetzungen für einen gut besuchten Grand-Prix, nur den rechtzeitigen Kartenversand gilt es noch in den Griff zu bekommen.

Auch der BVDM beteiligte sich auf Einladung des neuen Ver-

BVDM auf dem Nürburgring

anstalters mit einem Info-Stand am Grand-Prix-Geschehen. Vorsitzender Harald Hormel, Schatzmeisterin Monika Knops und Geschäftsstellenleiter Bert Schuchert wurden von Mitgliedern des LV Rhein/Ruhr und der Elefantentreiber Lippe tatkräftig unterstützt. So konnten mit vielen Motorradfahrerinnen und -fahrern Gespräche geführt und Infos über den BVDM angeboten werden. Unser Koop-Mitglied Moto Disc trug mit der Präsentation seiner CD-ROM ebenfalls zur Attraktivität des BVDM-Stands bei. Im Mittelpunkt der Diskussionen stand natürlich die geplante „Sommermog“-Verordnung und die dagegen vom BVDM

gestartete Unterschriftensammlung. Auch 250 ccm-WM-Star Ralf Waldmann unterstützte mit seiner Unterschrift die BVDM-Aktion.

Nach vier Tagen Infostand konnten die BVDM-Aktiven einen gelungenen Grand-Prix bescheinigen. Vielleicht haben ja der neue Veranstalter Moto Motion (auch für Tschechien zuständig) und die zahlreichen Deutschen Motorsportfans dann in Brunn auch die Gelegenheit bessere Ergebnisse der deutschen Fahrer zu bejubeln, denn die diesbezüglichen Nürburgring-Ergebnisse waren eigentlich der einzige Wermutstropfen.

Harald Hormel

„Frisierte“ Mopeds

Hallo ihr Bastler, Schrauber und Hobbytuner

Folgendes Problem kennt Ihr sicher alle: In diversen Zubehörkatalogen wird eine große Auswahl an Zubehörteilen angeboten, von denen eines besser aussieht als das andere. Diese Teile sind meist nicht allzu teuer und sollen die Höchstgeschwindigkeit der 80er möglichst um 5 bis 10 km/h erhöhen. Auf den ersten Blick ein verlockendes Angebot! Aber Vorsicht: Nicht alle Zubehörteile dürfen ohne weiteres an- bzw. eingebaut werden. Erlaubt sind nur solche Teile, für die eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) besteht, die der Händler in diesem Fall sicher mitgeliefert. Ist das Anbauteil jedoch nur „mit TÜV“, das heißt das Teil hat ein Prüfzeichen, bedeutet das in den meisten Fällen, daß eine Eintragung in die Fahrzeugpapiere nötig ist. Im Zweifelsfall kann man sich bei jeder TÜV- oder DEKRA-Niederlassung erkundigen, ob gewisse Teile überhaupt eingetragen werden. Nicht zulässig ist auf jeden Fall die Vergrößerung des Hubraumes (z.B. Von

80ccm auf 100ccm). Bei einer Polizeikontrolle solcher 1b-Besitzer ist in diesem Fall mit einer Anzeige wegen fahrens ohne Fahrerlaubnis zu rechnen. Da außerdem ein Straftatbestand vorliegt, kommt es in der Regel zu einer Gerichtsverhandlung. Normalerweise wird ein solches Vergehen mit einer Geldbuße geahndet, ziemlich oft hatten solche „Schwarzfahrten“ jedoch schon Vorstrafen zur Folge, wodurch man sich zahlreiche spätere Berufschancen verbaut. Bei derartigen Veränderungen am Fahrzeug erlischt außerdem die Betriebserlaubnis und der Fahrer kassiert zusätzlich 3 Punkte in Flensburg. Ebenfalls zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen unzulässige Veränderungen an Übersetzung, Auspuff und Fahrwerk. Dafür gibt es noch einmal 3 Punkte in Flensburg und ein Bußgeld von 100,- DM. Ist die Betriebserlaubnis auf Grund einer Veränderung erloschen, kann sich die Versicherung bei einem Unfall ausklinken. Für den Fahrer heißt das, daß

nachdem die Schadenssumme beglichen ist, diese Summe von ihm als Unfallverursacher zurückgefordert wird, daß er z.B. für körperliche Folgeschäden des Unfallgegners aus eigener Tasche aufkommen muß. Diese meist monatlichen Zahlungen betragen schnell mehrere tausend Mark, die gegebenenfalls vom Lohn geplündert werden. Sonstige kleinere Veränderungen (Spritzschutz, Spiegel, Beleuchtung) haben in der Regel eine gebührenpflichtige Verwarnung zur Folge (Kosten zwischen 10,- und 50,- DM). Wichtiger Hinweis: Diese Straftaten beziehen sich auf Fahrzeugführer, die zum ersten Mal erwischt wurden. Bei Wiederholungstätern wird das Strafmaß entsprechend erhöht.

Tschüß Euer
Christian Könitzer

P.S.: Ein herzliches Dankeschön an Polizeihauptmeister Peter Scherer von der PI Nürnberg für die freundliche Unterstützung.

Insidentip

Vor zwei Jahren habe ich mit meinem Clubkameraden eine Wochenfreizeit in Minden a. d. Sauer, direkt an der luxemburgischen Grenze verbracht. Die Pension Ferrin ist ein Familienbetrieb und wir wurden herzlich aufgenommen. Auch für die Motorräder gab es einen Unterstand. Über das Essen gab es wirklich nichts zu meckern. Problemfiguren haben sicher ihre Not, entpuppte sich das Gasthaus doch als Erhohlungsheim für Magersüchtige. Minden liegt ca. 6 km von Echternach (Lux.) entfernt. Der günstige Benzinpreis und die Landschaft machen Luxemburg attraktiv.

Adresse: Gasthaus und Pension Ferrin, Hauptstr.7, 54310 Minden a. d. Sauer, Tel.: 06525/260

Matthias Nötel

Rund um Bingen

Die schönsten Strecken rund um Bingen mit dem Motorrad entdecken können alle jene, die das Wochenend-Arrangement mit zwei Übernachtungen und Frühstück der Touristik-Information (Rheinkai 21, 55411 Bingen, Tel.: 06721/184202) zum Preis ab 205 Mark buchen. Dazu gibt es Unterlagen zu verschiedenen Routen.

„Bayerwaldtour“

Ein Tourenvorschlag von Peter Scheid

An- und Abreise : BAB A3 Nürnberg-Passau bzw. BAB A93 Weiden-Holledau
Strecke : bis Autobahnkreuz Regensburg Richtung Passau bis Autobahnkreuz Neutraubling
Länge : 110 km
Karte : Generalkarte 20
Start der Tour ist die Ausfahrt Neutraubling (ca. 10km nach dem Autobahnkreuz Regensburg in Richtung Passau). Es geht links nach Barbing und an der großen Kreuzung rechts bis zum Ortsende, dann links nach Donaustauf. Hier haben wir einen Tollen Blick zur „Walhalla“ die direkt vor uns am Hügel strahlt. Weiter fahren wir östlich, Richtung Wörth. An der nächsten Abfahrt (Sulzbach) in den vorderen bayrischen Wald nach Falkenstein. Eine Tolle kurvige Strecke führt uns durch den „Thiergarten“ (Forst des Fürsten Tums und Taxis) danach geht es stets leicht bergauf. Vorbei am Sägewerk der Forstmühle nach Falkenstein. Im Ort fahren wir rechts weg nach Wiesenfelden. Auch dieser Weg

macht viel Spaß wegen der Klasse Kurven.
Vorbei an mehreren Weihern geht es direkt nach Wiesenfelden hinein und wir biegen links ab nach Michelsneukirchen. Es geht hier geradeaus in die Hauptstraße nach Roding. Im Ort rechts hinunter zur B 85 und links Richtung Schwandorf. Nach 3 km Bundesstraße fahren wir gleich hinter Altenkreith links, nach Nitenau. Durch ein Waldstück und Kurvenreich hinunter zum Regen durch Walderbach und Reichenbach entlang, des Flusses nach Nitenau. Wir folgen immer dem Flußlauf des Regen und kommen vorbei an Mariental (großer Biergarten, Sonntag Musik). Weiter durch das schöne Flußtal geht es nach Regensstau. Hier lohnt sich eine Einkkehr am Marktplatz beim Italiener außer ihr hattet vorher schon Hunger und Durst und habt an der schönen Strecke bei einem der Biergärten bereits Halt gemacht (Don't drink and drive!).

Wo ist was los ???

30.06. bis 02.07. 1995
25. Heidentreffen in Salzhausen in der Lüneburger Heide. Für die Teilnehmer des 1. Heidentreffens gibt es eine Überraschung, bitte beim Veranstalter melden. Info und Anmeldung: Tel.: 04825/7161
27.10. bis 29.10. 1995
4. Harztreffen der IGG in Berßel im Nordost-Harz. Info: Tel.: 05932/2699
Die Veranstaltungen sind mit einer Ziel/Orientierungsfahrt verbunden.

Zweiradfreunde Wietze e.V.
Grillfest vom 11.08.-13.08.95
Neuer Standort:
Zwischen Jeversen und Wietze, direkt an der B214.
Rückfragen unter Tel.: 05146/4432 oder 1284

BVDM Rhein/Main -Stammtisch
Jeden letzten Mittwoch im Monat treffen sich die Mitglieder und Freunde des BVDM im Rhein/Main-Gebiet in Frankfurt-Fechenheim um 19.00 Uhr in der Gaststätte „Bier Hannes“. Interessenten sind natürlich recht herzlich willkommen.
Weitere Infos gibt es unter 06181/257849.

Gespännfahrer-Stammtisch in München Haidhausen
Jeden Dienstag in der ungeraden Kalenderwoche ab ca. 19.30 Uhr in der Gaststätte Schützenring Weißburger Platz 3 81667 München
Nähere Informationen bei den Wirtsleuten
Tel.: 089/486043

Wichtige Adressen:

1. Vorsitzender :
Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax: 06181/78156

Beiträge/
Adressänderungen :
Monika Knops
Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Tel. 0203/789822

BVDM-Geschäftsstelle:
Postfach 110009
63434 Hanau
Tel./Fax: 06181/257849
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30

Impressum:

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Redaktion:
Babs und Bobby
Berscheider
Karwendelstr. 3
86504 Merching
Tel./Fax: 08233/3915

Anzeigenleitung:
Michael Lenzen
Bruchhausener Str.17
51702 Bergneustadt
Tel. 02261/41588
Fax: 02261/41971

Litho und Satz:
Apodemus Werbung
Merching

Druck:
Merkur Druck Tölle GmbH
Am Gelskamp 20
32758 Detmold



!!! Achtung Absage !!!

Hiernit möchten wir Euch mitteilen, daß das in der Ballhupe 1/95 im Touren- und Treffenkalender 1995 abgedruckte Vogtland-Motorrad-Treffen vom 22.-24.09.95 ausfällt.
Motorradfreunde Vogtland

??? Frage ???

Frage zu Shoei Helm:
Bei wem kommt es noch vor, daß sich der Shoei Helm Verschluss von alleine öffnet ??
Bitte setzt Euch mit mir in Verbindung, Stork Horst, Freiburg, Tel.: 0761/46263

SUCHE

Suche das „Motorrad“ Heft 15,21,22 und 26 vom Jahrgang 1988. Peter Scheid, Tel.: 09407/874

MOTORRAD VERSCHLEISSTEILE
Ein Preisvergleich, der sich lohnt.
(typenbezogene Liste anfordern)
(Type und Baujahr angeben)!

U. Hevel - Fahrstr. 179 - 40221 Düsseldorf - 0211/396066

Helme & Auspuffanlagen
MOTUL OEL
!! 10% Rabatt !!

Bitte alles Schriftlich oder per DISC an die Redaktion. Wir freuen uns über alle Zuschriften, auch Bilder (keine DIA'S), und senden sie gerne zurück ! Bitte Adressierten Rückumschlag beilegen. Dabei unbedingt den Redaktionsschluß beachten! Zuschriften, die nach diesem Datum eingehen, können für das nächste Heft nicht mehr berücksichtigt werden. Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung einverstanden.

Redaktionsschluß
für die
BALLHUPE 3/95
11. August 1995

ECHT & STARK



Diese traditionsreiche Mischung ist seit Generationen denjenigen Rauchern gewidmet, die einem herzhaft männlichen Tabakgenuß den Vorzug geben. Das dunkel-gereifte Blattgut wird nach dem überlieferten Kentucky-Rezept zu einer Mischung aufbereitet, die kräftige Würze mit einem angenehmen Aroma verbindet.



BRINKMANN
TABAKFABRIKEN

GESCHMACK IN VOLLER STÄRKE.