

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

3/2020



Politik

Motorradlärm



Demonstration



Inhalt

Editorial Ballhupe 3-2020	1
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2020.....	2
Absage Elefantentreffen 2021.....	4
Abgesagt! Gedenkfahrt zum Altenberger Dom.....	5
BVDM e.V. beim runden Tisch des Verkehrsministers	5
Bericht zur Pättgesfahrt 2020.....	8
Bericht Flugwachenrallye / Eifel	11
Without pipes – have fun.....	15
Rückblick auf einige Demos gegen den Bundesratsbeschluss.....	22
Kaffee statt Knöllchen auf dem Feldberg.....	26
Motorradtour Stammtisch OWL.....	27
Motorradgipfel im Rheinisch-Bergischen Kreis.....	29
Quo vadis.....	31
Kommen Gesetze zu Fahrverboten?.....	32
Projekt zur Reduzierung des Verkehrslärms	35
Gefahren durch verschiedene Tempolimits	36
Arbeitskreis Motorradlärm	38
Wilhelm Hopmann verstorben.....	40
Allgemeines	41
Impressum	41

Editorial Ballhupe 3-2020

Michael Lenzen

Es geht auch leiser!

Liebe BVDM-Mitglieder, lieber Motorradfahrer,



die Corona-Pandemie wirkt sich auch auf das Motorradfahren aus, die einen hatten im Lockdown und teils bei Kurzarbeit mehr Zeit zu fahren, die anderen blieben eher zu Hause. Der BVDM musste sein Bergisches Anlassen absagen, zahlreiche geplante Treffen und Veranstaltungen konnten nicht stattfinden, unsere Jahreshauptversammlung ist auf den 12. Dezember verschoben.

Jetzt „erwischt“ es auch unser Elefantentreffen. Das Landratsamt hat uns keine Genehmigung zur Durchführung des Elefantentreffens 2021 erteilt, somit können wir im kommenden Winter unser beliebtes Treffen nicht durchführen. Unsere Tourenzielfahrt läuft dagegen nach wie vor und auch der Herbst bietet noch viele schöne Tage, um das ein oder andere Ziel anzufahren.

Wer noch nicht dabei ist, kann sich unter www.tourenzielfahrt.de informieren.

Der Vorstand hat arbeitsintensive Wochen hinter sich, Besuche bei Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, dazu ein Runder Tisch im Bundesverkehrsministerium zum Thema Lärm, Besuch beim verkehrspolitischen Sprecher der CDU-/CSU-Fraktion, Gespräche mit Bundestagspolitikern, Termin im Landesverkehrs- und -innenministerium in Rheinland-Pfalz, Ortstermine mit Bürgermeistern in der Eifel, Demonstration in Wermelskirchen, Arbeit in Gremien, Pressenanfragen, Interviews und, und, und.

Einen Einblick vermittelt Euch auch diese Ausgabe der Ballhupe und natürlich unsere Homepage, Facebook und unser Blog. Und es geht weiter.

Weitere politische Gespräche, in denen wir unser Projekt zur Senkung des Fahrzeuglärms und die Modellregion Nürburgring vorstellen, folgen.

Neben der politischen Arbeit geht es auch darum, sich immer wieder über die Richtung zu verständigen, die Ziele zu überprüfen und Wege festzulegen, um sie zu erreichen.

In einer Klausursitzung hat sich der Vorstand mit Referenten über die künftige Ausrichtung verständigt.

Das Thema Lärm spielte dabei eine wichtige Rolle, aber auch die Einbeziehung neuer Mitglieder und die Aktivierung des vorhandenen Potenzials.

Bleibt gesund!

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und viele erlebnisreiche Motorradkilometer wünscht Euch



Michael Lenzen

1. Vorsitzender Bundesverband der Motorradfahrer

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2020

Michael Lenzen

**Liebe Mitglieder des
BVDM, liebe
Motorradfreunde,**

Die diesjährige BVDM-Jahreshauptversammlung findet **am 12. Dezember 2020** im Bürgerhaus Kirdorf in Bad Homburg statt.

Der Vorstand lädt alle Mitglieder und Vereine herzlich zur Teilnahme ein.



Wegen der Corona-Auflagen und zur Planung bitten wir alle, die an der Hauptversammlung teilnehmen wollen, dringend um Anmeldung an die BVDM-Geschäftsstelle unter der E-Mail geschaeftsstelle@bvdm.de.

Bitte die Hygiene-Vorschriften beachten, Mund-Nasen-Schutz mitbringen und genügend Abstand einhalten. Der Versammlungsraum bietet genügend Platz, um den Abstand einzuhalten. Der Raum kann je nach Bedarf erweitert werden. Die vorgeschriebenen Auflagen werden nach Auskunft der Kommune vor Ort eingehalten.

Adresse: [Karte anzeigen](#)

Bürgerhaus Kirdorf, Stedter Weg 40, 61350 Bad Homburg Vor Der Höhe

Zeitplan:

11:00 Uhr Bundes-Beiratssitzung mit Vertretern der BVDM-Vereine

14:00 Uhr Jahreshauptversammlung des BVDM

15:30 Uhr Kaffeepause

19:30 Uhr Abendessen und gemütliches Beisammensein

Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung

- | | |
|-------|---------------------------------|
| TOP 1 | Begrüßung |
| TOP 2 | Aktivitäten und Veranstaltungen |
| TOP 3 | Stammtische und Regionalbüros |
| TOP 4 | Homepage/Ballhupe |
| TOP 5 | Verschiedenes |



Hier die Tagesordnung der Jahreshauptversammlung:

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Berichte der Referenten
TOP 3	Berichte des Vorstandes
TOP 4	Bericht der Kassenprüfer
TOP 5	Ernennung eines Versammlungsleiters
TOP 6	Entlastung des Vorstandes
TOP 7	Neuwahl Kassenprüfer
TOP 8	Siegerehrung Tourenzielfahrt
TOP 9	Ehrungen
TOP 10	Verschiedenes

Es liegt ein Antrag (datiert vom 24. Mai 2020) von Dunja Storp und Günter Heumann-Storp vor, die mittlerweile ihre Mitgliedschaft gekündigt haben.
Hier der Antrag im Wortlaut.

„Als ordentliche Mitglieder des BVDM e.V. stellen wir hiermit auch den Antrag auf Abberufung des 1. Vorsitzenden - hier Michael Lenzen - auf der Jahreshauptversammlung. Sollte eine außerordentliche Hauptversammlung vorab einberufen werden, gilt dieser Antrag gleichermaßen.

Dem Antrag werden noch rechtzeitig vor der Jahreshauptversammlung sämtlichen Unterlagen beigelegt, damit die Mitglieder die getätigten Aussagen belegt bekommen und diese nachvollziehen können.

Die Unterlagen werden der Geschäftsstelle zur entsprechenden Weiterleitung bzw. Zurverfügungstellung übermittelt.“

Sollten die beiden Antragsteller anwesend sein, werden sie Gelegenheit haben, Ihren Antrag zu begründen. Der Vorstand wird, wenn gewünscht eine ausführliche Stellungnahme zu den Behauptungen und Vorwürfen vortragen. Die Mitglieder können entscheiden, ob sie über den Tagesordnungspunkt beraten wollen.

Es liegt auch ein Antrag des LVRR vor.

Auf Vorschlag seiner Mitglieder Thomas, Petra und Tim Kreil beantragt LVRR, dass sich der BVDM beim Bundesverkehrsministerium dafür einsetzt, dass Motorradfahrer im Staufalle den Seitenstreifen der Autobahnen benutzen dürfen, um die Autobahn an der nächsten Ausfahrt verlassen zu können. Die Höchstgeschwindigkeit soll in diesem Falle 30 km/h betragen.

Begründung:

1. Das Befahren des Seitenstreifens auf Bundesautobahnen ist nicht grundsätzlich verboten. So wurde z.B. auf der A3 vom Hildener Kreuz bis zur Ausfahrt Mettmann eine Seitenstreifenbefahrung durch Schilder eingerichtet.
2. Motorradfahrer sind in besonderem Maße dem Wetter ausgesetzt. Sonneneinstrahlung im Sommer oder extreme Kälte im Winter können zum gesundheitlichen Kollaps führen. Im Gegensatz zum PKW haben Motorräder weder eine Klimaanlage noch eine Heizung, um widrige Temperaturen auszugleichen.

3. Luftgekühlte Motoren können im Stau überhitzen und dadurch zerstört werden. BMW z.B. schreibt vor, dass luftgekühlte Boxermotoren nicht länger als 10 Minuten im Stand laufen dürfen.
4. Das Durchfahren in der Mitte zwischen den Autos könnte in Zukunft als Befahren der Rettungsgasse bewertet werden.

Der Vorstand hofft, dass möglichst viele von Euch den Weg nach Bad Homburg finden. Auch wenn die Jahreshauptversammlung den Schwerpunkt auf das abgelaufene Geschäftsjahr legt, werden Vorstand und Referenten auch über die Aktivitäten im laufenden Jahr berichten, das nicht nur wegen Corona ein ganz besonderes ist.

Wir bitten um zahlreiches Erscheinen und freuen uns auf einen schönen Tag und eine gelungene Versammlung in Bad Homburg!

Absage Elefantentreffen 2021

Wolfgang Schmitz

Abgesagt! Elefantentreffen 2021

Obwohl es im Freien stattfindet gibt es wegen des offenen, freien und rustikalen Charakters dieser internationalen Veranstaltung keine Chance auf eine Genehmigung unter Corona Bedingungen durch die zuständigen Behörden. Deshalb müssen wir das für Ende Januar 2021 geplante Treffen absagen.

Es wird nicht möglich sein, das Gelände zu betreten!



Bis zum nächsten Elefantentreffen - und bleibt gesund!

Das nächste Elefantentreffen ist geplant vom 28. bis zum 30.01.2022.

Bundesverband der Motorradfahrer e. V.

Abgesagt! Gedenkfahrt zum Altenberger Dom

Karin Karrasch

Liebe Bikerin, lieber Biker,

wir hatten so gehofft, dass bis Oktober alles wieder in normalen Bahnen verläuft. Leider ist das höchstwahrscheinlich nicht so.

Auch werden wir die Auflagen und Vorgaben für eine solche Veranstaltung unter Corona Bedingungen nach den Überlegungen im Vorbereitungsteam nicht erfüllen können. Darum bleibt für uns nur eine Entscheidung:



Die nächste Gedenkfahrt wird frühestens erst wieder im Jahr 2021 stattfinden können.

Quelle: Aktion blauer Punkt

BVDM e.V. beim runden Tisch des Verkehrsministers

Olaf Biethan

Bundesrat weckt die Motorradfahrer

Der [Bundesratsentscheid](#) vom 15.05.2020. ging wie ein Weckruf durch die deutschen Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer. Insbesondere die Forderung „zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen“ mobilisierte die Massen. An den nächsten Wochenenden beteiligten sich über 100.000 Motorradfahrern an spontan von den verschiedensten Gruppen organisierten bundesweiten Demonstrationsfahrten.

Als in der Lobbyliste des Bundestages geführte „Interessenvertretung der Motorradfahrer“ hat der BVDM zeitnah nach dem Bundesratsentscheid um ein Gespräch im Verkehrsministerium mit dem Verkehrsminister gebeten. Außer einer Eingangsbestätigung folgten aber keine weiteren Reaktionen. Auch nicht auf Nachfrage. Ganz überraschend kam dann am 10. Juli die Einladung zu einem Runden Tisch am 21. Juli im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin. Die zunächst größte Herausforderung war nun für die ehrenamtlich Aktiven, kurzfristig Urlaub zu bekommen um den Termin auch

wahrnehmen zu können. Letztlich waren die beiden Zweiten Vorsitzenden des BVDM in Berlin vor Ort.

Teilnehmer am Runden Tisch und Begrüßung durch Hr. Scheuer

Die Einladung hatten alle eingeladenen Verbände und Gruppen angenommen.

In seiner Begrüßung zeigte sich Herr Scheuer überrascht von den vielen Reaktionen und Demonstrationen, die der Bundesratsbeschluss hervorgerufen hat mit den Worten „kein Mensch lässt sich von einem Bundesratsentscheid aus der Ruhe bringen“.

Ähnlich haben es auch die beiden aktiven Verbände [BVDM](#) und [Biker Union](#) gesehen. Sie hatten in den letzten Wochen keine Demonstrationen organisiert und erst einmal die Reaktionen des Gesetzgebenden Bundestages abgewartet. Als Vertreter der spontan aktiv gewordenen Motorradfahrer der vergangenen Wochen saßen die Vertreter der [Schräglagenfreiheit](#) mit am Tisch.



Eine Gruppe von Motorradfahrern aus dem Raum Berlin, die schon lange gemeinsame Aktionen durchführt und spontan eine große Demonstration in Berlin organisiert hat.

Natürlich durfte auch die [Industrie Verband Motorrad \(IVM\)](#) nicht fehlen. Vertreten durch den Präsidenten Henning Putzke (Leiter BMW Motorrad) und den Geschäftsführer Reiner



Michael Wilczynski (BVDM), Frau Herzog und die Herrn Theis, Scheuer, Görrissen und Schmalen (BMVI)

Brendicke. Minister Scheuer stellte zudem klar, dass er keine Regeln für Motorradfahrer verschärfen will und wird. Im weiteren Gesprächsverlauf stellte er auch klar, dass die Länder schon viele Möglichkeiten haben, um gegen Raser und laute Motorräder vorzugehen. Diese sollten sie erst einmal nutzen. Diese Ansicht vertritt der BVDM auch in allen Diskussionen. Mit diesen einleitenden Worten war klar, dass alle Anwesenden des Runden Tisches das gleiche Ziel haben: Keine Fahrverbote ausschließlich für Motorräder und verschärfte Regeln.

Lautstärke und Mobilität

Die vorhandenen Regeln reichen aus, sie müssen nur umgesetzt werden. Es kann aber nicht nur in der Aufgabe der Ordnungskräfte liegen, bestehende Regeln durchzusetzen um die berechtigten Interessen von Anwohnern an häufig von Motorradfahrern frequentierten Strecken umzusetzen.

Fahrerverbände, Industrie und BMVI vereinbarten die Entwicklung eines gemeinsamen Strategiepapiers.

Dieses soll die Interessen der Anwohner an stark befahrenen Strecken verbinden mit der Weiterentwicklung des motorisierten Zweirads als wichtigen Bestandteil des zukünftigen Verkehrsmix.

Für die ländlichen Anwohner aufgrund der Geräuscentwicklung aktuell noch eine Belastung, sind mehr motorisierte Zweiräder für die städtischen Anwohner eher ein Segen. Weniger Platzbedarf im täglichen urbanen Verkehr bedeuten auch weniger Staus und Schadstoffemissionen im städtischen Raum.

Minister Scheuer begrüßte motorisierte Zweiräder als Lösung für den urbanen Verkehr und zeigte sich zufrieden mit dem Ergebnis seiner im letzten Jahr eingeführten Regelung, die es Autofahrern ermöglicht, auch 125er zu fahren. Während im ersten Halbjahr, Corona bedingt, der Absatz von Autos zurückgegangen ist, haben Motorräder zumindest ein leichtes Plus.

Die Zulassungszahlen für Leichtkrafträder sind dagegen um ca. 55 % gestiegen, gegenüber

2019. Der BVDM forderte, dass bei zukünftigen Mobilitätsplanungen das motorisierte Zweirad entsprechend berücksichtigt wird. Aktuell scheint es bei allen Planungen „unterhalb“ des Autos nur das Fahrrad zu geben. Motorräder, Roller und Leichtkrafträder scheinen bei den Planungen nicht berücksichtigt zu werden.

Im Herbst soll der Runde Tisch mit allen Beteiligten und dem Verkehrsministerium wieder zusammentreffen.



Die Herren Putzke und Brendicke (IVM), Rolf „Hilton“ Frieling und Teddy Bach (Biker Union) und Blöcher und Knoblich (Schräglagenfreiheit)

Laute Auspuffe

Im Verlauf des Runden Tisches kritisierte der BVDM, dass Motorradauspuffanlagen in den letzten Jahren auf dem Papier immer leiser wurden, in der realen Wahrnehmung und vor allen in realen Messungen über alle Betriebsbereiche eher lauter.

Herr Putzke betonte, dass ein realistisches Messverfahren definiert werden muss, an dem man sich orientieren kann. Auf den [Offenen Brief an die Motorradindustrie](#) hat der BVDM noch keine Reaktionen oder Antworten der angeschriebenen erhalten. Im Gespräch bestätigte der IVM aber, dass entsprechende Wünsche angekommen sind.

Stimmen zum Runden Tisch

Mehr oder minder zeitnah veröffentlichten Beteiligte aber auch Unbeteiligte ihre Position zum Runden Tisch. Hier eine entsprechende Auswahl mit Links.

„Die Biker zeigen klare Haltung gegen Verbote & Verschärfungen. Das ist auch meine Haltung, denn wir haben ausreichende, geltende Regeln. Jeder soll frei wählen können, womit er sich bewegen will. Dabei brauchen wir mehr Rücksicht, Verständnis und Miteinander in unserer Gesellschaft.“ ,

[Andreas Scheuer über Facebook "Motorrad und Mobilität deutlich gestärkt"](#) , IVM e.V.

[Round-Table-Gespräch bei Bundesverkehrsminister Scheuer](#) , Biker Union

Klar distanziert sich der BVDM von Artikeln, die nichts zur Lösung beitragen und nur polemisieren wie

[„Bundesverkehrsminister schlägt sich auf die Seite der Raser und Heizer“](#) Aachener Zeitung und Silent Rider.

Olaf Biethan

Bericht zur Pättgesfahrt 2020

Nina M.

Bericht zur Pättgesfahrt von Nina M.

Die Orientierungsfahrt fand wie in den letzten 6 Jahren am Gasthof Nolte in Erwitzen statt. Ein paar der Teilnehmer trafen trotz Corona schon am Freitag ein. Der Rest der Teilnehmer folgte dann am Samstag, die Corona-Spielregeln wurden natürlich angewendet.



Touristen in der Überzahl

Für mich war es dieses Jahr eine ganz besondere Fahrt, da ich dieses Jahr das erste Mal als selbst fahrende Teilnehmerin an der Orientierungsfahrt teilgenommen habe. Bei früheren Fahrten war ich als Sozia dabei.

Die Fahrt war in 5 Aufgaben aufgeteilt. Chinesenzeichen und Pfeilskizze gemischt. Natürlich wurde die Fahrt auch wieder in Touristen und Profis aufgeteilt. Dieses Jahr hatten wir jedoch erstmals mehr Touristen als Profis, da auch neue Teilnehmer am Start waren.

Axel ließ sich, trotz intensiver Bearbeitung durch den Veranstalter, nicht davon abbringen, mit mir gemeinsam „Touristen“ zu fahren.

Gar nicht mal so schwer

Da die letzte Fahrt von Peter sehr anspruchsvoll war, haben wir alle mit einem ähnlichen Niveau gerechnet und wurden jedoch positiv überrascht. Peter hat uns eine schöne kurvenreiche Strecke mit vielen kleinen Straßen rausgesucht die gut und schön zu fahren waren, also für einen Fahranfänger perfekt. Da das meine erste Fahrt war, hab ich mich dazu entschlossen mit meinen Eltern zu fahren, die noch meine Schwestern als Beifahrer



hatten. Kirsten und Ingo haben sich dazu entschieden, sich der Möllerei anzuschließen und schon konnten wir mit der Fahrt starten.

An der Kuchenkontrolle gab es dieses Jahr zwar keinen Kuchen aber dafür gab es viele süße Naschereien. Während der Kuchenkontrolle tauschten wir uns über die bis jetzt gefahrene Strecke aus und wunderten uns, warum wir alle ohne Schwierigkeiten bis zur Kuchenkontrolle gekommen sind. War das zu einfach?!

Nachdem wir uns ordentlich gestärkt hatten, fuhren wir weiter, jedoch hab ich gemerkt, dass meine Konzentration zum Ende hin etwas nachließ, was mich natürlich nicht am Fahrspaß hinderte. Als wir wieder am Gasthof ankamen gönnten sich einige erstmal ein Ankunftsbeer.

Leberwurst und Erwitzer: Same Procedure as every year...

Peter machte sich sofort an die Ausarbeitung und wir warteten gespannt auf das Ergebnis. Da es dieses Jahr viele Touristen gab, waren viele Plätze doppelt besetzt, das war uns aber relativ egal. Ich selber machte bei den Touristen den 7. Platz und war positiv überrascht. Als Preise gab es natürlich wieder die leckere Leberwurst von Bauer Peine, sowie den guten Erwitzer von dem bestimmt einige Flaschen an dem Wochenende verzehrt wurden. Nach dem Essen machten sich einige wieder auf den Heimweg. Der Rest der Truppe ließ den Abend noch gemütlich ausklingen um sich dann am Sonntag auf den Heimweg zu machen.



Wir wollten uns bei Peter und Inge für die schöne Fahrt (mit Kuchenkontrolle) bedanken und hoffen, dass sie nächstes Jahr genau so schön wird.

Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Mike W.	Bettina W.	BMW R1200GS	15
1	Dietmar S..		Triumph Tiger 1050	15
1	Stefan W.	Steffi W.	BMW R1150GS	15
4	Marco S.-H.		Yamaha Tracer 900	30
4	Axel M.	Sarah M.	BMW R1100GS	30
4	Iris M.		BMW F650GS	30
7	Kirsten B.		Yamaha Tracer 900	45
7	Nina M.		BMW G650GS	45
9	Uwe G.		Honda XBR500	60
9	Sabine S.		Yamaha FZS600	60
9	Stefan K.		Honda Crosstourer	60
12	Ingo B.		BMW R1200GS	120
13	Kay C.		Yamaha FZS600	195
14	Konrad N.		Yamaha SCR950	210

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Jürgen W..	Annelie W.	Suzuki Bandit	1,3
2	Renate L.	Jörg L.	BMW R1200GS	26,5
3	Norbert L.		Triumpg Tiger 1050	45,2
4	Hans-Peter F..	Claudia F.	Yamaha TDM850	63,5
5	Ricardo G.		Moto Guzzi LM3	113,2

Bericht Flugwachenrallye / Eifel

Inge Aufderheide

Wann und wo?

Startpunkt am Samstag, den 08. August 2020 war das Clubgelände des LV-Rhein-Ruhr in der Nähe von Virneburg.

Eine „heiße“ Angelegenheit

Ausgerechnet am heißesten Wochenende des Jahres starteten wir unseren 2. TourenTrophyWertungslauf unter Corona-Bedingungen.



Schon die Anreise war für uns aus Ostwestfalen bis in die Eifel bei Temperaturen zwischen 31 und 36 Grad eine Herausforderung.

Nachmittags um halb vier ging es los über kleine Straßen durch das Sauerland. Der Abwechslung wegen und weil wir noch zwei Tourenziele der [Tourenzielfahrt](#) mitnehmen wollten, hatten wir mal eine andere Strecke gewählt als sonst. Die Sträßchen waren sehr schön, doch wollten sie einfach nicht enden. Und es wurde immer wärmer, je näher wir dem Rhein kamen.

So entschlossen wir uns, uns ab Montabauer auf die Autobahn zu setzen und die beiden Tourenziele nicht mehr zu besuchen. Wir wollten schließlich noch im Hellen unser Zelt aufbauen.

Gegen 20:30 Uhr waren wir endlich da - nass geschwitzt. Während Peter sich sogleich an den Zeltaufbau begab (was auch wieder schweißtreibend war), durfte ich für das Abendessen sorgen und am Grill auch noch ein bisschen weiter schwitzen.

Ich war froh, als ich später mein Haupt im Zelt niederlegen konnte...

Clubgelände mit Coronakonzept

Morgens um viertel vor sieben war ich gleich die erste unter der Dusche. Das tat gut. Alle anderen waren aber auch schon bald wach und wären am liebsten gleich losgefahren, da es heute noch wärmer werden sollte als gestern. Aber Stefan hatte wie immer Brötchen für alle geholt und wir konnten erstmal unser Frühstück draußen bei angenehmen Temperaturen genießen.

Die Veranstalter Fränki und Claudia hatten mehrere Bierzeltgarnituren zusätzlich zum großen Tisch auf dem Clubgelände aufgestellt - alles nach unserem ausgeklügelten Coronakonzept. Da hat sich der Vorstand des LV-Rhein-Ruhr wirklich viele Gedanken gemacht um ein Coronakonzept für das Eifel-Clubgelände aufzustellen.

Alle hatten Platz, und es gab keine Drängelei an den Tischen oder abends in der Grillhütte. Jeder konnte in Ruhe sein Fleisch oder seine Würstchen grillen, auch wenn nur 2 Leute gleichzeitig am Grill stehen sollten. Und da hat dann das Wetter doch sein Gutes gehabt. Wir brauchten uns nicht in der Hütte aufhalten (wo es sicher doch eng geworden wäre), sondern alles konnte draußen stattfinden.

Kreisen, bis man schwindelig wird

Aber nun zur eigentlichen Fahrt. Drei Teilnehmer kamen zusätzlich zu den bereits anwesenden als Tagesgäste. Somit waren insgesamt fünf Profis und acht Touristen am Start.



Fränki hatte eine Chinesenrallye ausgearbeitet, die von drei Sonderprüfungen unterbrochen wurde.

Aufgabe 1 und 3 waren eine Pfeilskizze. Aufgabe 2 bestand aus einer einfachen Fischgräte. Letztere fand in demselben Terrain statt wie Aufgabe 1. Dazu bekam jeder eine Kartenkopie, auf der man die Aufgabe im Vorfeld lösen und in die Karte einzeichnen konnte.

Die Aufgabe erforderte es auf den Feldwegen ziemlich oft Kreise zu drehen,

bis man im wahrsten Sinne des Wortes fast schwindelig im Kopf war, so dass manch einer (hallo Peter) auch schonmal eine Runde schlichtweg vergessen hat zu fahren. Kommt vor, besonders bei der Hitze. Dann war es also doch ganz gut, dass ich diesen Teil alleine, ohne Peter, gefahren bin.

Zuerst war ich etwas sauer, dass meine Startzeit so viel hinter der meines Mannes lag, und er auch nicht auf mich warten wollte. Aber ich habe mir dann einfach ganz viel Zeit gelassen.

Unterwegs sah ich fast niemand von den anderen Teilnehmern. Als ich bei der Sonderprüfung ankam, waren dort alle Teilnehmer an einem kleinen Dreieck versammelt, an dem gleich mehrere Buchstaben aufgestellt waren. Veranstalter Fränki war auch vor Ort um noch den ein oder anderen Tip zur Aufgabenlösung zu geben - oder sich einfach zu amüsieren, wie alle umeinander kreisten.

Alle fuhren kreuz und quer durch den kleinen Ort und die umliegenden Feldwege. Das verwirrte natürlich noch zusätzlich. Am Ende war ich wieder ganz allein und drehte meine Kreise, rätselte, wie Fränki das alles gemeint haben könnte und war froh, als ich endlich als Letzte die Kuchenkontrolle erreichte, die gleichzeitig als geheime Zeitkontrolle diente.

Mein Hirn war schon langsam weich gekocht, aber eigentlich hatte ich, wie sich im Nachhinein herausstellen sollte, alles richtig gemacht. Nur die zu zählenden Statuen im Örtchen Ellscheid hatte ich nicht alle gesehen und für das Schild mit „Stadt Ulmen“ hatte ich statt des „S“ ein „U“ aufgeschrieben.



Die letzte Etappe



An der Kuchenkontrolle wartete Peter dann doch auf mich. Nachdem wir kalte Getränke und abgepackte Süßigkeiten anstatt Kuchen (wegen Corona) zu uns genommen hatten, durfte ich den restlichen Weg doch mit Peter zusammen fahren. Er war es, der die letzte Sonderprüfungsaufgabe löste, wovon ich profitierte. An der Stelle hatten wir im letzten Jahr auch schon eine Sonderprüfung, woran sich Peter gut erinnern konnte. Er wußte bereits, wo die Sperrschilder standen und hatte die

Strecke schon im Vorfeld gut geplant. Danke dafür, denn am Ende war ich auf dem zweiten Platz vor meinem Mann, der auf dem dritten landete.

Ende gut, alles gut

Alle Teilnehmer waren froh, den Tag bei der Hitze überstanden zu haben. Ich habe auch lange nicht mehr so geschwitzt wie an diesem Wochenende. Nichts desto trotz war es eine schöne Fahrt über kleine, kurvige Eifelsträßchen. Die Aufgabenstellung war vom Schwierigkeitsgrad her angemessen. Fränki läßt sich auch immer wieder etwas Neues einfallen, wie dieses Mal die Fischgräte. Vielen Dank für die Organisation an Claudia und Fränki.



Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Mike W.		BMW R1200GS	0
2	Stefan K.		Honda Crosstourer	15
2	Marco S.-H.		Yamaha Tracer 900	15
4	Alfred K.		Suzuki Bandit 1250	45
5	Stefan M.		Yamaha XTZ660X	75
5	Dieter S.		Triumph Tiger 800	75
5	Marcel R.		Suzuki Enduro	75
8	Stefan W.	Steffi W.	BMW R1150GS	90

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Norbert L.	Uschi L.	BMW K1200RS Gespann	30,4
2	Inge A.		BMW F750GS	31,9
3	Peter A.		BMW R1250GS	45,4
4	Jürgen W.	Annelie W.	Suzuki Bandit 1250	60,8
5	Renate L.	Jörg L.	BMW R1200GS	105,0

Without pipes – have fun

Olaf Biethan

Fahrbericht Harley Davidson - LiveWire™



Harley? Ich? Zum Beginn meiner aktiven Motorradzeit, als Maschinenbau Student in den 80er Jahren, konnte ich nicht verstehen warum man so viel Geld für konstruktiv alte Technik ausgeben kann.

Auch in den Jahrzehnten danach hat mich Harley, oder das Gefühl das mit Harley verbunden wird, nie gereizt. Das änderte sich erst, als Harley 2015 den Prototyp der LiveWire™ vorstellte.

Seit 2020 kann man sie kaufen. Mitte Juni erhielt ich einen Newsletter mit der Betreffzeile: „Zeit für eine Probefahrt mit der LiveWire™“.

Neugierig war ich. Also kurzfristig einen Termin mit dem [Kölner Händler](#) gemacht. Am vereinbarten Wochentag schien der Wettergott nicht von der Idee begeistert zu sein. Es schüttet morgens große Wassermengen vom Himmel. Freiwillig verzögerte ich meine Abfahrt zum Termin, um nicht schon durchnässt die Harley in Empfang zu nehmen.

Background zum Fahrbericht und zur LiveWire

Zusammen mit Husqvarna und Royal Enfield ist Harley Davidson einer der drei ältesten noch existierenden Motorradhersteller. Harley hat ein spezielles Marken- und Kundenimage. Es überraschte nicht nur mich, dass ausgerechnet Harley als erster klassischer Motorradhersteller mit der elektrisch angetriebenen LiveWire™ die erste fahrbare Studie vorstellte. Auch mit Probefahrten in Deutschland.

Seit 2020 kann man sie nun kaufen. Harley ist damit der erste und auch einzige erfahrene Motorradhersteller, der ein Elektromotorrad im Programm hat. Mit nominell 105 PS (78 kW) und einem Drehmoment von 116 Nm, das bei jeder Drehzahl anliegt, ist sie auf jeden Fall ausreichend motorisiert für jede im öffentlichen Straßenverkehr nur denkbare Fahrsituation.

Persönlich besitze ich seit Jahrzehnten ausschließlich Motorräder. Alle täglichen Mobilitätsbedürfnisse werden, im Sommer wie im Winter, mit einem Motorrad erledigt. Seit knapp sechs Jahren auch elektrisch. Über 90% der jährlichen Kilometer sind dabei weiterhin mit einem Verbrenner. Über 90% aller Fahrten elektrisch (Arbeit, Einkaufen, Freunde besuchen). Dies erklärt in einigen Punkten sicher einen abweichenden Blickwinkel zum deutschen Durchschnittsfahrer.



Der Regen lässt nach. Mit 20 Minuten Verspätung treffe ich bei Harley Köln ein. Die Formalitäten sind schnell erledigt und Jan gibt mir eine kurze Einweisung in die Bedienung der LiveWire. Sie bietet umfangreiche Verbindungsmöglichkeiten mit einer Handy App. Ein Navi ist am Testmotorrad aber nicht „on Board“. Zur Stromversorgung externer Geräte steht, gut versteckt, ein USB-C Anschluss zur Verfügung.

Die Sitzposition ist leicht nach vorne gebeugt mit sehr breitem Lenker. Am Anfang ein wenig gewöhnungsbedürftig, im Laufe des Tages konnte ich mich aber gut damit arrangieren. Auch klein gewachsene Fahrer sollten sicher mit den Füßen auf den Boden kommen.

Die Akkuanzeige steht auf 99 Prozent und zeigt eine mögliche Reichweite von 171 Kilometer an. Der Regenmodus ist aktiviert. Es nieselt noch leicht und auf den ersten Metern spritzt mir das vom Vorderrad aufgewirbelte Wasser über den Helm. Der Spritzschutz an Vorder- und Hinterrad scheint ein Designelement zu sein ohne Schutzfunktion für den Fahrer. Fairerweise muss ich sagen, dass ich dieses Problem auch schon bei anderen neuen Motorrädern erlebt habe. Werden neue Motorräder nur noch bei schönem und trockenem Wetter getestet? Fahren übliche Käufer eines neuen Motorrads nicht mehr bei Regen?

Die Reichweite steigt!

Langsam schlängle ich mich im morgendlichen Kölner Berufsverkehr stadtauswärts. Der Lenker ist das mit Abstand breiteste Teil an der Maschine. An jeder Ampel reicht die Leistung im Regenmodus souverän aus, um sich vor alle anderen Verkehrsteilnehmer zu setzen.

Die Bebauung wird weniger. Mit 96 Prozent Akkukapazität und einer mittlerweile angezeigten Reichweite von 220 Kilometern wechsele ich in den Eco-Modus. Deutlich spürbar ist jetzt beim Zudrehen des Gasgriffs die Rekuperation. Das bedeutet, die Bewegungsenergie wird wieder in elektrische Energie umgewandelt und das Fahrzeug dabei verzögert, ohne dass dabei die Bremsen betätigt werden müssen.

Als ich endlich die ersten kurvigen Landstraßen im Bergischen erreiche, zeigt der Akku 93 Prozent und die angezeigte Restreichweite ist temporär auf 240 Kilometer gestiegen!

Handling, das begeistert!



Mit moderatem Tempo geht es weiter. Die Straßen sind noch nass. Die Erfahrung mit den montierten „Michelin Scorchers Sport“ fehlt mir. Meine Erfahrung mit Sportreifen ist eher, dass sie bei tiefen Temperaturen und nassen Straßen mit Vorsicht zu genießen sind.

Das zunächst moderate Tempo ist aber eine reine Vorsichtsmaßnahme. Die montierten Reifen, mit Harley Davidson Logo, wurden in keiner Situation an ihrer Haftgrenze bewegt.

Was aber sofort auffällt, ist die Handlichkeit der LiveWire. Sie folgt einfach und ohne

Kraftaufwand jedem gewählten Kurventempo und ist leicht in Schräglage zu bringen. Sie fällt nicht von alleine in die Schräglage, muss aber auch nicht gedrückt werden. Sie fährt genauso, wie man es erwartet. Die 251 Kilogramm sind nicht zu spüren. Neben einer geglückten Lenkgeometrie trägt auch ein sehr tiefer Schwerpunkt zu diesen angenehmen Fahreigenschaften bei.

Auf einer kleinen kurvigen Straße laufe ich auf ein Auto auf. Der Fahrer schleicht um jede Kurve, gibt auf der Graden aber mächtig Gas. Endlich kommt eine kurze Gerade die das



Überholen ermöglicht. Ein kräftiger Dreh mit der rechten Hand und im Eco-Modus katapultiert sich die LiveWire am beschleunigenden Auto vorbei. Keine 100 Meter später ist der Überholvorgang abgeschlossen. „Eco“ klingt zwar uncool, aber Leistung und vor allem Drehmoment sind ausreichend vorhanden für den alltäglichen Leistungsbedarf.

Erste Straßen trocknen ab. Das Tempo wird höher. Über die rechte Lenkerarmatur lässt sich, auch während der Fahrt, der Fahrmodus wechseln. Im ersten Versuch lande ich im vom Eco-Modus aus im Sportmodus. Gefühlt ist die Beschleunigung noch größer, aber auch die Rekuperation. Auch im Sportmodus lässt sie sich angenehm auf den abtrocknenden Landstraßen fahren. Da ich mich nicht auf einer trockenen Rennstrecke befinde, sondern auf einer abtrocknenden Landstraße, ist der feststellbare Unterschied zum Eco-Modus aber relativ gering.

Vier feste Fahrmodi und drei programmierbare

Es ist Zeit, den Straßenmodus einzulegen. Mittlerweile zügig unterwegs, nehme ich vor der nächsten Kurve Gas weg und es passiert gefühlt nichts! Ungebremst schießt die LiveWire auf die Kurve zu. Nun ist ein kräftiger Griff in die gut dosierbaren Brembo-Bremsen gefragt. Dieses Spiel wiederholt sich vor den nächsten Kurven.

Im Straßenmodus hat die LiveWire quasi kein Bremsmoment, bzw. Rekuperation. Selbst meine 350er Enduro hat beim Gaswegnehmen ein größeres Bremsmoment, erst recht mein großvolumiger Kardanboxer. Mit dieser Einstellung, die an alte Zweitakter erinnert, komme ich nicht klar. Den Rest des Tages nutze ich ausschließlich den Sport- und Eco-Modus.

Neben den vier bisher erwähnten Fahrmodi kann sich der Besitzer einer LiveWire auch noch drei weitere Fahrmodi selbst programmieren. Diese waren im Test nicht verfügbar. Die LiveWire bietet für den Besitzer auf jeden Fall mehr als genug Möglichkeiten, den persönlich perfekten Fahrmodus zu suchen und dauerhaft einzustellen.

Gleiches sollte auch für das Fahrwerk gelten. Im linken vorderen Standrohr lässt sich die Federvorspannung verändern. Im rechten Standrohr finden sich Verstellerschrauben zur Veränderung von Zug- und Druckstufe der Dämpfung. Im kurzen Test habe ich darauf verzichtet. Notwendig wäre es gewesen.

Kleine kurze Unebenheiten gibt die getestete LiveWire ungedämpft an den Fahrer bzw. die Handgelenke weiter.



Das Fahren über eine städtische Kopfsteinpflaster-Straße mit vorgegebenem Tempo 30 ist die reinste Qual. Die Handgelenke signalisieren schmerzhaft, dass sie dies nicht lange mitmachen. Ein weiches Ansprechen des Fahrwerks auf kleine Unebenheiten wäre ein Muss.

Kommunikation und connectivity

Die getestete LiveWire hat kein Navi und mein mitgebrachtes konnte ich auf die Schnelle mit Autohalterung nicht montieren. Nach Gefühl und Generalkarte kurve ich nun zügig durchs Bergische.

Für den Rest des Tages zeigt sich die Sonne und die Straßen trocknen ab. Zeit für ein zweites Frühstück. Bei einem Bäcker hole ich mir Kaffee und Brötchen zum Mitnehmen. Die LiveWire parkt zwischen Blumenkübeln und Werbeständen an einer örtlichen Geschäftsstraße. Das Frühstück muss immer wieder unterbrochen werden, da vorbeigehende Passanten jeder Couleur interessiert Fragen stellen.

Den H-D™ Connect-Service habe ich nicht genutzt, kommunikativ und verbindend ist die LiveWire auch ohne die Nutzung elektronischer Hilfsmittel.



Unbeeindruckt zeigt sich dagegen die Fauna von der LiveWire. Ob beim Fotostopp am Pferdegehege, unmittelbar neben einer Stute mit Fohlen, der Vorbeifahrt an der Kuhweide oder dem zufälligen Stopp, fast direkt neben einem die Beute fixierenden Reiher. Tiere scheinen sich nicht gestört zu fühlen von der leise dahin rollenden LiveWire. Pech für den Frosch. Der hat den Tag nicht überlebt und der Reiher wurde satt.

Persönlich habe ich keine Motorgeräusche vermisst. Die unveränderten Windgeräusche am Helm bieten einen guten

Indikator für die gefahrene Geschwindigkeit und ermahnen einem am Ortseingang nachdrücklich, dass man noch schneller als mit erlaubten 50 km/h unterwegs sein könnte.

Energie nachfüllen und extremer Wendekreis

Der nächste Weg führt über möglichst kurvige Straßen auf einen Kaffee zur Freundin. Sie soll im Anschluss noch ein paar Fahrfotos machen. Die Pause nutze ich, um die LiveWire an normaler Haushaltssteckdose zwischenzuladen.

Das Ladekabel befindet sich unter der Sitzbank. Nach 50 Minuten ist die Kapazitätsanzeige von 44 auf 51 Prozent gestiegen (+ 7 %). Das ist ein sehr moderates Ladetempo.

Ausreichend, um die LiveWire über Nacht oder während der Arbeitszeit in der Nähe des Arbeitsplatzes zu laden. Die Leistung, die dabei aus dem Stromnetz gezogen wird, sollte

auch kompatibel sein mit älteren Hausinstallationen. Einfach den Schukostecker in die normale 230V-Steckdose stecken.

Für das schnelle Laden auf der Tour bietet Harley eine Schnellademöglichkeit an. Der Akku mit 15,5 kWh soll so in 40 Minuten zu 80 und in 60 Minuten zu 100 Prozent geladen sein. Weder habe ich das passende Ladekabel dabei, noch hat meine Freundin eine CCS-Ladestation - einen Schnelllader, der den Akku mit Gleichspannung speist.

Wenige hundert Meter entfernt gäbe es aber die Möglichkeit durch den lokalen Stromanbieter.

Wenn man mögliche Ladepunkte vor der Wochenendtour in der Routenplanung miteinbezieht und die Pausenpunkte entsprechend wählt, sind auch heute schon Tourenlängen möglich, die keinem Verbrenner nachstehen.

Für die Fotos geht es Richtung Rhein. Auf einer abschüssigen Straße Richtung Fähranleger muss ich wenden. Erst jetzt wird mir bewusst, welch großen Lenkeinschlag die LiveWire hat.



In Sachen kleinstmöglicher Wendekreis spielt die LiveWire in der absoluten Top-Liga der derzeit verfügbaren Motorräder. Entsprechende Erfahrung vorausgesetzt ist es auf schmalen Straßen möglich, in einem Zug zu wenden. Links herum muss man sich dabei aber schon sehr strecken, da der Gasgriff, in Verbindung mit der vorgebeugten Sitzhaltung und dem breiten Lenker, sehr weit vom Körper entfernt ist.

Auch der Tag mit der LiveWire nähert sich dem Ende. Auf dem Weg Richtung Händler nehme ich schnell nochmal eine kleine

kurvenreiche Straße mit mehreren engen Spitzkehren mit. Zweimal rauf und runter. Die Straße ist mittlerweile trocken, der Sportmodus gewählt.

Zielgenau und sicher lässt sich die LiveWire auf der geplanten Linie durch die Kurven und Spitzkehren bewegen. Fantastisch! Ein derartiges Fahrverhalten hätte ich von einem Sportmotorrad erwartet, nicht von einer Harley! Dabei ist mir nicht klar, ob die LiveWire nun in die Kategorie Chopper, Bagger, Sportster oder einfach nur Naked Bike gehört. Egal, Spaß macht sie beim Fahren.

Auf der Rückfahrt zum Händler fällt mir auf, dass ich den ganzen Tag keinen Blinker leuchten gesehen habe. Hat die Harley überhaupt welche?

Nach kurzer Suche entdecke ich sie als MiniLEDs vorne in den Lenkerarmaturen und hinten kaum sichtbar über dem Kennzeichen. Für alle, denen die Optik mit dem Kennzeichen unten am Spritzschutz nicht gefällt, bietet Harley Köln auch einen Kennzeichenhalter an, der zusammen mit der Fa. Kellermann entwickelt wurde und



sich oben hinter der Sitzbank montieren lässt. Rücklicht, Bremslicht und Blinker sind dabei in zwei kaum sichtbare Leuchten integriert, die sich links und rechts neben dem Kennzeichen befinden.

Reichweite – Rekuperation und darf es etwas weiter sein?

Mit einer Restkapazität von 10 Prozent fahre ich wieder bei Harley Köln vor. Zieht man davon noch die Zwischengetankten 7 Prozent ab bin ich an diesem Tag über 200 Kilometer gefahren und habe dabei 98 Prozent der Akkukapazität verbraucht.

Umso größer ist meine Überraschung, als ich abends beim Blick in die technischen Daten lese, dass die Harley gerade mal eine Reichweite von 158 Kilometern haben soll. Dies mag vielleicht nach WMTC-Modus stimmen. Nicht aber, wenn man die Autobahn meidet, sich überwiegend im urbanen Raum oder auf kleinen Landstraßen bewegt und größtmögliche Rekuperation nutzt.

Harley ist auf jeden Fall der erste mir bekannte Hersteller von Elektromotorrädern, der bei der veröffentlichten Reichweite eher unter, als übertreibt.

Fazit

Wäre die LiveWire ein Motorrad, das ich mir kaufen würde?

Vom einfachen Handling und der jederzeit souveränen Leistungsabgabe, die je nach gewählter Gasgriffstellung zwischen Gummiband, Expander oder Katapult variiert, auf jeden Fall. Abgesehen von einigen Kleinigkeiten gibt es aber zwei elementare Argumente, die dagegen sprechen.

Zum einen ist es die nicht angebotene und vorhandene Transportkapazität. Es gibt keine Koffer, Seitentaschen, Topcase oder „Tankrucksack“. Für die alltäglichen Dinge, wie Regenbekleidung am heutigen Tag oder auch ein mögliches Schnelladekabel, bleibt nur der Rucksack auf dem eignen Rücken. Fairerweise muss ich sagen, dass diese Kritik auch an alle anderen Hersteller von aktuellen Elektromotorrädern geht. Immer exotischer designt, immer sportlichere Leistungsdaten - aber nicht geeignet für den Einsatz, bei dem Elektromotorräder schon heute die optimale Lösung sind: Der Befriedigung des täglichen individuellen persönlichen Transportbedürfnisses, vor allem im urbanen Raum. Auf den Weg zur Arbeit mal schnell einen Laptop aus dem Home-Office oder eine Thermoskanne verstauen? Nach Feierabend schnell noch ein paar Kleinigkeiten im Supermarkt kaufen und unterbringen? Fehlanzeige bei allen aktuell angebotenen Elektromotorrädern!

Das zweite Argument ist aber noch entscheidender. Für den Kauf einer LiveWire, die in der Basis mit über 32.000 Euro in der Preisliste steht, hat mein Bankkonto schlicht zu wenig Substanz.



Was bleibt, ist die Feststellung „**Without pipes – have fun**“ und auch Harley Davidson baut richtig interessante Motorräder mit modernster Technik, die Spaß machen.



Rückblick auf einige Demos gegen den Bundesratsbeschluss

Michael Wilczynski



In den letzten Monaten fanden in verschiedenen Städten Demonstrationsfahrten gegen den Bundesratsbeschluss vom 15.05.2020(Drucksache125/20) statt.

Wermelskirchen 27.06.2020

Die BVDM-Demo am 27.06.2020 in Wermelskirchen richtete sich zwar auch gegen die Ungleichbehandlung von Motorradfahrern, jedoch nicht explizit gegen den Beschluss des Bundesrats, sondern vielmehr um eine Anordnung der Stadt, die ein einseitiges Tempolimit für Motorradfahrer verhängte.

Bei vielen Veranstaltungen waren auch Mitglieder des Bundesverbandes der Motorradfahrer vor Ort. Teilweise mit unseren blauen BVDM-Westen, aber auch rein privat und nicht zu erkennen.

Am 4.07.2020 in Oldenburg, sowie am 11. und 12.07.2020 wurde unser Referent für Streckensperrungen, Michael Wilczynski, von den Veranstaltern gebeten, die einzelnen Punkte des Bundesratsbeschlusses zu erklären und eine Stellungnahme des BVDM abzugeben.

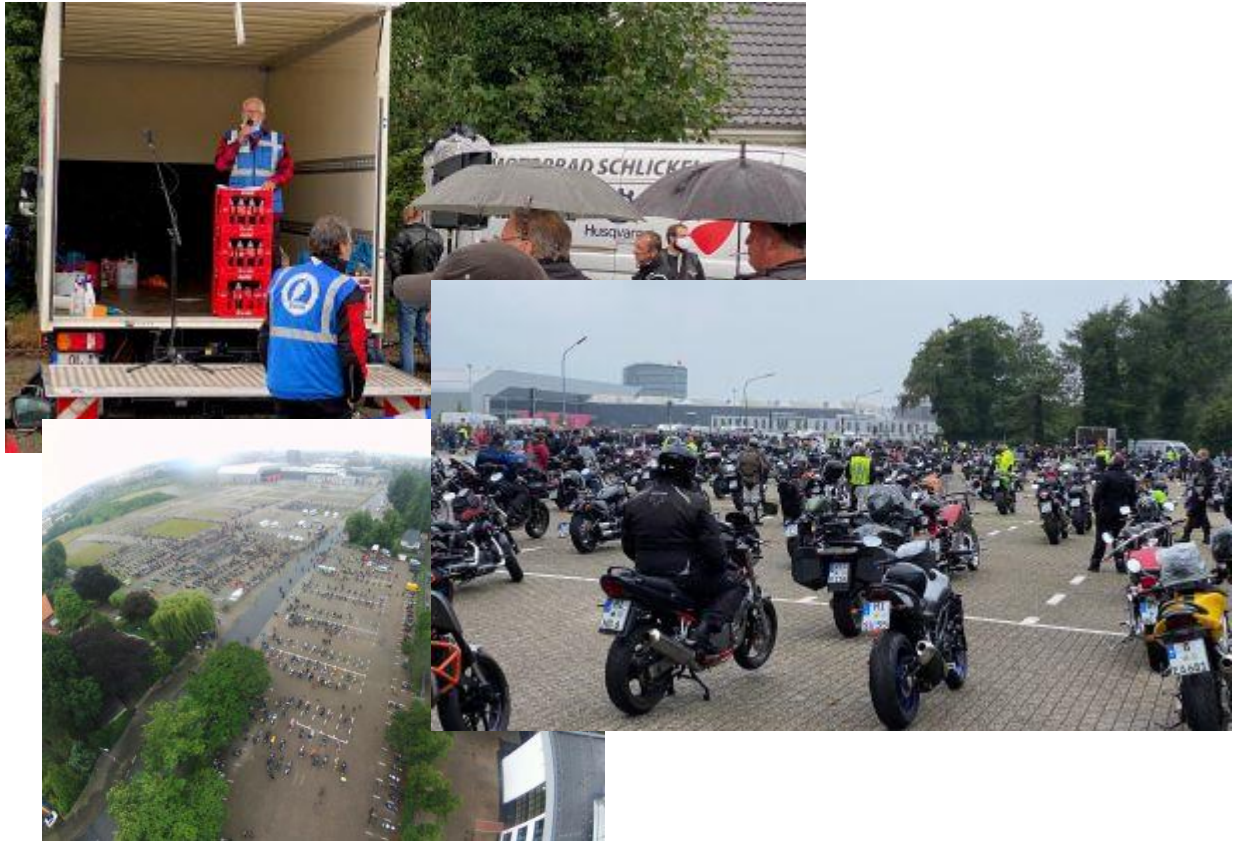
Oldenburg, 04.07.2020

Das hat Michael gerne getan, aber auch versucht, den Veranstaltern aktiv unter die Arme zu greifen. So konnten die Ordnerwesten des BVDM in Oldenburg gute Dienste leisten und in Berlin wurden kurzfristig Ordnerarmbinden durch die Behörde gefordert. Aber auch diese sind im Fundus des BVDM vorhanden und wurden dort eingesetzt.

In Oldenburg kamen trotz regnerischem Wetter mehr als 1500 Teilnehmer. Erstaunlich und erfreulich, wie viele Motorradfahrer trotz der widrigen Bedingungen die Anfahrt auf sich genommen haben und auch im Regengeduldige Zuhörer waren.

Am Ende der Demofahrt zeigte sich die Polizei leicht unzufrieden mit der Blockung der Kreuzungen. Das war zum einen der Unerfahrenheit des Teams, aber der fehlenden Ansprache an die Helfer durch die Polizei geschuldet.

Als Fazit bleibt zu sagen, dass es eine gelungene friedliche Demonstration war, die wirklich gut durchgeführt wurde.



In Berlin fanden an zwei aufeinanderfolgenden Tagen (Samstag und Sonntag) gleich zwei Demofahrten zum Thema statt. Am Samstag durch einen ortsansässigen MC organisiert und am Sonntag durch die Initiative „Schräglagenfreiheit“. Beide Gruppen beabsichtigen derzeit nicht, sich zu eingetragenen Vereinen zu entwickeln.

Berlin, 11.07.2020



Am Samstag gab es bei gutem Wetter eine Art Sternfahrt von der Spinnerbrücke und aus Richtung Panketal zum Brandenburger Tor.

Bei bestem Wetter trafen sich auch dort an beiden Startpunkten mehr als 1300 Teilnehmer mit ihren Maschinen. Quads, Trikes, Gespanne und alle Arten von Solomotorrädern.

Ziemlich pünktlich fuhren die Konvois an den Startpunkten los, um die Fahrt zum Brandenburger Tor geordnet zu absolvieren. Am Brandenburger Tor sammelten sich die Motorradfahrer auf der Straße des 17. Juli, um der großen Kundgebung zu lauschen.

Was Mario und sein Team auf die Beine gestellt haben, ist schon beachtlich.



Berlin, 12.07.2020

Ebenfalls bei schönstem Wetter fand am Sonntag, 12.07.2020, die Demofahrt der „Schräglagenfreiheit“ statt.

Ab 10 Uhr rollte Maschine um Maschine auf dem Parkplatz Olympiapark ein. Zusehends füllte sich der Parkplatz und die Motorräder standen in Reih und Glied.

Gegen 12 Uhr begann die Kundgebung, die Lars von der „Schräglagenfreiheit“ mit einigen scharfen Worten an die Regierung einläutete. Der eingeladene Verkehrsminister Andreas Scheuer hatte schon im Vorfeld wegen Terminüberschneidungen abgesagt. Unser Mitglied Michael Wilczynski übernahm den Redebeitrag zum Beschluss des Bunderates.

Nach den gesprochenen Worten sollten Taten folgen. Ein langer Korso aus über 2000 Motorrädern setzte sich in Bewegung und fuhr zum Brandenburger Tor. Dort gab es noch einige Worte von Lars und Lutz, bevor die Versammlung ordentlich durch die Veranstalter beendet wurde.



Fazit:

Besonders erwähnen muss man für alle drei Demos, dass sich die Teilnehmer absolut friedlich und Covid19 konform verhalten haben! Ein Dank von allen drei Veranstaltern geht hier an die Helfer und vor allem die Polizei, die einen tollen Job gemacht haben.

Herauszuheben ist noch, dass die beiden Gruppen in Berlin beschlossen haben, in Zukunft gemeinsam zu organisieren und nicht gegeneinander zu arbeiten. Respekt dafür!

Kaffee statt Knöllchen auf dem Feldberg

Rainald Mohr

„Kaffee statt Knöllchen“ Aktion des BVDM am Feldberg/Hochtaunuskreis

Der Feldberg im Hochtaunuskreis ist ein sehr beliebtes Ausflugsziel für Motorradfahrer aus dem Rhein-Main-Gebiet und sogar weit darüber hinaus. Wunderschöne Landschaft, traumhafte kurvenreiche Landstraßen und eine gute Qualitäts-Gastronomie laden die Biker zum „Gipfel-

Sturm“ ein. Auf 881 Höhenmeter treffen sich auf dem Feldberg-Plateau Biker jeder Colour zum Plauschen bei Kaffee, Bratwurst oder Zigarette.

Leider ist dieses „Biker-Paradies“ nicht ohne Probleme. Einige wenige Motorradfahrer fahren extrem schnell, sie gefährden die Verkehrssicherheit in dieser dichtbesiedelten Region. Einige andere nutzen das Drehzahlband ihrer Motoren extrem aus und weitere haben Schalldämpfer montiert, die nicht der StVO genügen. So sorgen diese für eine unzumutbare Lärmbelästigung der Anwohner.



Dauerhafte Sperrung droht

In der Konsequenz gab es im letzten Jahr eine testweise Streckensperrung für Motorräder, eine dauerhafte Sperrung droht. Der BVDM hatte 2019 eine große Demonstration organisiert, verbunden mit der Übergabe einer Protestnote an den zuständigen Landrat.

Aber wir vom BVDM demonstrieren nicht nur gegen Streckensperrung, wir haben auch zugesagt, auf die Biker einzuwirken, die sich unsozial verhalten. Eingelöst haben wir dieses Versprechen am 23. August. In einer Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ auf dem Parkplatz „Sandplacken“ – kurz vor der Feldberghöhe.

Abgestimmt und koordiniert mit der örtlichen Polizei, hat der BVDM die Biker angesprochen, die aufgrund von Verkehrsverstößen „herausgewunken“ wurden. Bei einer Tasse Kaffee wurden sie angesprochen und aufgefordert, Rücksicht zu nehmen. „Dialog und Einsicht“ war die Parole. Die Polizei hatte in der weit überwiegenden Zahl „ein Auge zugeedrückt“. Zwei Motorräder mussten wegen Erlöschen der Betriebserlaubnis an Ort und Stelle stillgelegt werden.

Erfolgreiche Aktion

Unsere Aktion war nicht zuletzt deshalb erfolgreich, weil wir vom BVDM örtliche wichtige Funktionsträger aus Politik und Ordnungsbehörde eingeladen hatten. Und weil die Koordination mit der Polizei (bis hin zu abgestimmten Presseerklärungen) vorbildlich von Götz Rinn (BVDM) organisiert wurde.

Wir konnten seitens des BVDM in sehr guten Gesprächen Verständnis für einander wecken, und eine gute Basis für weitere Gespräche aufbauen. Der Eindruck ist entstanden, dass - vermutlich - eine Streckensperrung nicht mehr zur Diskussion steht.

Nicht zuletzt hatten wir eine sehr gute, flächendeckende Resonanz in der regionalen Presse. Das Image des BVDM (und das der Motorradfahrer generell) hat durch diese Aktion nachweislich gewonnen.

Die fleißigen Helfer auf Seiten des BVDM waren (in alphabetischer Reihenfolge): Olaf Biethan, Uwe Flammer, Karin Karrasch, Rainald Mohr, Götz Rinn (der Organisator der Aktion) und weiterhin der Biker-Freund Horst Becker.

Wer sich für die gesammelten Presseartikel interessiert, oder wer Rat und Tat für eine vergleichbare Aktion einholen möchte, wende sich gerne an Rainald Mohr (ramohr@t-online.de) Rainald Mohr

Motorradtour Stammtisch OWL

Markus Schmitz

Tatzeit:

Sonntag, 23.08.2020, zwischen 9 und 18 Uhr

Tatort(e):

Bereich OWL und Sauerland

Vorsatz:

Auskundschaften von 263 Kilometern landschaftlich schönen Strecken, viel Fahrspaß, Benzingespräche und nette Leute kennenlernen

Täter:

Drahtzieher: MiBo

Fahrer: Eddy, Karin, Stephan und Markus

Fluchthelfer (Sozias): Barbara und Lara-Marie



Endlich auf Tour

Da war er, der Tag an dem man sich zur Tat verabredet hatte. Organisiert durch den Kopf der Bande, nicht eingebremst durch Corona, sollten schöne Strecken im Bereich OWL und Sauerland erkundet werden.

Vorhersagen wie „es könnte gegebenenfalls Regen geben“ schreckten niemanden ab. Früh ging es los, gut gestärkt mit einem kräftigen Frühstück und starkem Kaffee. Passend zur verabredeten Abfahrtszeit waren alle bereit.

Selbst der Drahtzieher ließ es sich nicht nehmen, auf seinem, im Vergleich leicht untermotorisierten Zweirad, zu erscheinen und nochmals letzte Hinweise und Instruktionen

mit auf den Weg zu geben. Eine davon, das Wetter passt ja, sollte sich noch als nicht ganz zutreffend erweisen.

Auf dem ersten Abschnitt zwischen Wiedenbrück und Möhnesee wurde über kleine, verschlungene Pfade abseits der großen Straßen das Können und ein geschultes Auge für den Zustand der Wegeoberfläche verlangt. Warmfahren und das „Vertrautwerden“ mit der Maschine für den weiteren Tag war angesagt. Man würde es auf den schnellen Passagen des Sauerlandes noch brauchen. Kleine, verschlafene Dörfer ließ man hinter sich, um nach einer guten Stunde einen ersten Stopp am „Biker's In“ am Möhnesee zu machen. Pi...-Pause, Kaffee, Kaltgetränke und ein erster Austausch. Alles schien nach Plan zu laufen.

Erfrischt und mit gestärktem Selbstvertrauen in Mensch und Maschine nach den Warmfahrabschnitt konnten nun die schnellen, gut ausgebauten und kurvigen Strecken im Sauerland erkundet werden. Und wie es läuft. Zügig ging es voran. Bache, Freienohl, Schüren, Wenholthausen flogen nur so vorbei.

Schnell war klar, die Tour ist zu kurz!!!!

Wie schnell hätte man Schmallenberg, Kunstschmiede Schütte und Winterberg erreicht und wäre damit schon auf dem Rückweg. So viele schöne Abschnitte im Sauerland würden nicht befahren werden.

Gut, dass der Organisator hier mitgedacht und vorgeplant hatte. Bei einem kurzen Stopp wurde entschieden:

Es wird die längere der geplanten Routen. Zusätzliche 60 schöne Kilometer sollten es sein. Weiter ging es über Eslohe, Kirchhundem und schöne Kehren hinauf zum Rhein-Weser-Turm, wo die Mittagspause eingelegt wurde.



Nach einer länger als geplanten Pause, gestärkt mit allerlei Deftigem, teils niederländisch angehauchten Speisen, wurde der nächste Teilabschnitt in Angriff genommen. Ziel:

Kunstschmiede Schütte, in Fachkreisen auch „Kuchenschmiede“ genannt. Allerdings verhiessen zu diesem Moment die ersten dicken Wolken am Himmel nichts Gutes. Über Bad Berleburg ging die Fahrt weiter.

Nachdem man Bad Berleburg hinter sich gelassen hatte war es dann kurz vor Neuastenberg vorbei. Tarnanzüge zum

Schutz vor Regen mussten angezogen werden. Das Ziel „Kunstschmiede Schütte“ musste aufgrund der Wolkenlage aufgegeben werden. Kurzentschlossen wurde ein Fluchtplan geschmiedet und der Fluchtweg verkürzt. Die Kunstschmiede wurde links liegen gelassen und die Fahrt über Altastenberg und vorbei an Winterberg fortgesetzt. Genau die richtige Entscheidung wie sich herausstellte. Das Wetter klarte auf, die Tarnanzüge konnten abgelegt werden.

Über Nuttlar wurde die Fahrt Richtung fortgesetzt. Vor Kallenahrdt entschied man sich, die Gruppe zur besseren Verschleierung der Spuren zu trennen. Ein Teil machte sich auf den Weg Richtung Lemgo, der andere floh nach Gütersloh.

Alle erreichten nach 315 Kilometern gegen 18 Uhr gesund, munter und ein wenig geschafft aber zufrieden das Ziel.

Danke an alle, die zu dieser tollen Tour beigetragen haben:
Den Drahtzieher, die Fluchthelferinnen (Sozias) und die Fahrer.

Ich hoffe, Ihr seid beim nächsten Mal wieder mit dabei.

Gruß Markus

Motorradgipfel im Rheinisch-Bergischen Kreis

Karin Karrasch

2. Motorradgipfel des Rheinisch-Bergischen Kreises



Es war gut, dass der BVDM beim 2. Motorradgipfel des Rheinisch-Bergischen Kreises vertreten war. Karin Karrasch, vom Vorstand des BVDM und der zweite Vorsitzende des LVRR, Stefan Michler, waren dort.

Bei seinem Grußwort wies Landrat Stephan Santelmann auf die Bedeutung der Biker für die Gastronomie hin. Gezielt werde um Motorradfahrer geworben. Negativ auffallen würden allerdings meist Auswärtige. In Bürgersprechstunden werde er oft mit dem Lärmproblem konfrontiert. Wer sich an die Verkehrsregeln halte, sei in der Region herzlich willkommen, so Santelmann. Die Dezernentin Umwelt/Planung, Elke Reichert, erläuterte den Beitritt des Kreises zu „Silent Rider“. Dann kam sie auf die K18 zu sprechen und beschrieb die Arbeit der Unfallkommission.

Die Unfallkommission wird aufgrund eines Erlasses eingerichtet. Die jährliche Besprechung soll für eine Entschärfung sorgen. Die Motorradunfälle mit Personenschaden auf der L294 und K18 seien ausschließlich Alleinunfälle ohne Pkw-Beteiligung gewesen. Daher könne man das Tempo für Pkw nicht reduzieren, so die Argumentation, die der BVDM allerdings keineswegs teilt. In den anderen Jahren sieht die Statistik anders aus und wegen der Alleinunfälle mit Personenschäden von Pkw-Fahrern wird auch keine Geschwindigkeitsbegrenzung ausschließlich für Autofahrer angeordnet.

Die einseitigen Tempolimits seien nicht von der Stadt, sondern von der Unfallkommission angeordnet worden. Der Wermelskirchener Bürgermeister Rainer Bleek sei dafür nicht verantwortlich.

Verfahren zum "unnötigen Lärm" vorgestellt

Dr. Dietrich Kühner stellte sein Verfahren zum „unnötigen Lärm“ vor, wie bereits in Wermelskirchen. Er hat die Messergebnisse aus Wermelskirchen als Grundlage für seine Berechnungen genommen. Dr. Kühner bemerkte, dass der höchste gemessene Wert (43dB lauter als erlaubt) bei einem Pkw gemessen wurde. Ihm war wichtig, dass gesetzliche Vorgaben für einen Vorsorge-Lärmwert definiert werden. Die neue Richtlinie Lärm 2019 sei

wichtig für einen solchen Wert. Lärmmessung auf dem Prüfstand bezeichnete er als „Betrug durch die Industrie“.

Ein Anwohner der Dabringhausener Straße in Burscheid, John Barber, ein Ingenieur und Motorradfahrer, forderte auch eine Regulierung wie bei der K18. Seit 2014 bemühe er sich vergeblich um Maßnahmen, wie die Versetzung des Ortsschildes oder ein Tempo 50 entlang des Fußweges.

Es gehe ihm dabei um die Verkehrssicherheit. Er fühlte sich in Burscheid benachteiligt. Der Bürgermeister von Burscheid, Stefan Caplan, unterstützte ihn in dem Anliegen und teile die Meinung, dass Burscheid benachteiligt werde. Seit der neuen Beschilderung der K18 habe der Motorradverkehr in der Dabringhausener Straße zugenommen.

Auf Gefahren durch einseitige Tempolimits für Motorräder hingewiesen

Karin Karrasch wies darauf hin, dass Motorräder früher leiser waren. Die Industrie glaube fälschlicherweise, dass die Käufer laute Motorräder wollten. Die Tempolimits auf der L294 und der K18 sollten für alle Fahrzeug gelten, forderte sie. Es komme aufgrund der einseitigen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Verkehrsgefährdungen von Motorradfahrern.

Der Technische Beigeordneter der Stadt Wermelskirchen bemerkte im Hinblick auf die K18, dass der Stadtrat sehr wohl eine Entscheidung einer Unfallkommission an sich ziehen könnte.

Jürgen Steeger meinte: Die „Krachgruppe“ mache 24 Prozent der gezählten Motorradfahrer aus, diese seien uninteressiert an Plakaten und Displays. Laut einer Spiegelumfrage seien 70 Prozent der Deutschen für Streckensperrungen.

Was Herr Steeger allerdings nicht mitteilte, war die Tatsache, dass in der Umfrage auch mehr als die Hälfte der Befragten angegeben hatte, nicht von Motorradlärm betroffen zu sein (40 Prozent fühlten sich von Motorradlärm gestört). Zudem lautete die Frage: „Fänden Sie es richtig oder falsch, wenn zeitweise Streckenabschnitte für besonders laute Motorräder gesperrt werden?“ Das hatten 52,7 Prozent der 5001 Befragten als eindeutig richtig angegeben, 18,2 Prozent als eher richtig.

Wenn diese Frage für andere Fahrzeuge genauso formuliert worden wäre, also besonders laute Pkw, Lkw, Quads, etc., wäre das Ergebnis sicher sehr ähnlich ausgefallen, davon ist der BVDM überzeugt.

Mehr Kontrollen durch die Polizei gefordert

Bernd Sassenhof forderte mehr Kontrollen von der Polizei. Die Polizei konterte, dass das Ordnungsamt durchaus KFZ-Kennzeichen melden kann, die dann verfolgt würden. Die Polizei würde Zuständigkeiten ändern, die Ordnungsämter sollten mehr Befugnisse erhalten. Wer etwas anordnet, muss es auch kontrollieren können. Der neue Bußgeldkatalog hätte etwas gebracht.

Es wurde eine Podiumsdiskussion angeregt, mit MdB Dr. Hermann-Josef Tebroke, Christian Lindner, Herbert Reul, MdL Rainer Deppe u.a. zu veranstalten. Nächstes Jahr ist Bundestagswahlkampf.

BM Caplan fragte, ob es Displays gibt, die nicht nur Geschwindigkeiten, sondern auch Lärm messen können. Es erstaunt schon, dass ein Bürgermeister dieser Frage stellt - zeugt sie doch von fehlender Sachkenntnis, insbesondere, da in Wermelskirchen entsprechende

Displays bereits im Einsatz sind. Der BVDM hat im Übrigen ein Display mit 5000 Euro mitfinanziert.

Karin Karrasch wies den Kreis darauf hin, dass das Land Baden-Württemberg seinen Kommunen Zuschüsse zu Dialog-Displays gibt. Günter Steeger zog die Wirksamkeit der Displays in Zweifel.

Bernd Sassenhof fragte, ob ein Verleih der Displays möglich sei. Thomas Marner gibt gerne eine Vorführung, ein Verleih sei jedoch nur im Ausnahmefall für wenige Tage möglich, da Wermelskirchen die Displays ständig im Einsatz hat.

Es soll geklärt werden, ob der Rheinisch-Bergische Kreis Pilotkreis für das Messverfahren von Dr. Kühner werden will.

Karin Karrasch

Stefan Michler

Quo vadis

Michael Lenzen

Strategiesitzung „Quo Vadis?“ des BVDM



Zu einer Strategiesitzung unter dem Titel „Quo Vadis?“ sind Vorstandsmitglieder und Referenten des BVDM Ende August in Schwerte zusammengekommen. Es ging darum, eine

Bestandsanalyse vorzunehmen, Ziele und Ausrichtung zu überprüfen und neu zu definieren, über die Wege dorthin zu diskutieren und konkrete Maßnahmen zu entwickeln.

Vorsitzender Michael Lenzen begrüßte die Teilnehmer und dankte Michael Wilczynski für die Organisation der Veranstaltung. Nachdem die Teilnehmer ihre Erwartungshaltung mitgeteilt hatten, ging es an die Bestandsanalyse der einzelnen Bereiche. Sie richtete sich nach den drei Säulen des Verbandes, Sicherheit, Politik und Spaß, sowie die übergeordneten Themen

Organisation, Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation, Mitgliederwerbung und Verwaltung.

Michael Lenzen stellte fest, dass der Verband in diesem Jahr einen deutlichen Mitgliederzuwachs verzeichnet. Das liegt zum einen an den zahlreichen Aktivitäten und den

Veröffentlichungen in den sozialen Medien, vor allem aber an der politischen Arbeit rund um das Thema Verkehrslärm. Hier ist der Verband schon vor dem Beschluss des Bundesrates aktiv geworden. Die möglichen Fahrverbote haben viele Motorradfahrer aufgeschreckt und dazu beigetragen ein Bewusstsein dafür zu entwickeln, dass auch Motorradfahrer ihre Interessen vertreten sollten, wie es der BVDM schon seit mehr als 60 Jahren tut.

Wichtig ist, dass wir nicht nur auf Bundesebene gut vertreten sind, sondern auch in den Regionen vor Ort wieder mehr Ansprechpartner haben, ob Stammtische, Regionalbüros oder einzelne Aktive. Regionale „Helfer“ sind gut geeignet zum Unterstützen, da gerade sie am ehesten den direkten Kontakt zu den „vor Ort“ relevanten Personen (Politik, Medien, etc.) knüpfen und halten können, um den lokalen Meinungsaustausch zu fördern. „Lokale Untergruppen“ sind grundsätzlich geeignet, die Interessen des Bundesverbands regional herunterzubrechen. Diese lokalen Gremien könnten mittelfristig den Vorständen und Referenten Arbeitspakete abnehmen. Ob „Stammtische“ oder „Demoorganisation“, jedes Engagement in den Regionen ist prinzipiell erwünscht. Dazu sollen auch neue Mitglieder aktiviert werden und diejenigen, die sich aktiv beteiligen möchten, integriert werden. Ein Konzept dazu wurde erarbeitet. Wer sich engagieren und den BVDM unterstützen will, soll sich schriftlich an info@bvdm.de wenden.

Bei der Klausurtagung wurden weitere konkrete Maßnahmen und Arbeitsabläufe besprochen, sie werden bis zur nächsten Sitzung Anfang des Jahres schrittweise umgesetzt und dann überprüft. Die Teilnehmer waren sich einig, dass es ein gutes und konstruktives Treffen war und jetzt die Umsetzung angegangen werden muss.

Michael Lenzen

Kommen Gesetze zu Fahrverboten?

Olaf Biethan

Gespräche mit den zuständigen Politikern der Parteien

Der Bundesratsentscheid vom 15.05.2020 [>>>Link<<<](#) hat hohe Wellen geschlagen.

Gesetze und Verordnungen werden jedoch im Bundestag und nicht im Bundesrat verabschiedet.

Grund für den BVDM, bei den Parteien im Bundestag nachzufragen. Die Antworten der Parteien sind auf der BVDM-Webseite nachzulesen [>>>Link<<<](#). Wichtiger als allgemeine Aussagen, ist aber das persönliche Gespräch mit den Verantwortlichen.



Auch darum hat der BVDM die Parteien gebeten. Zeitnah auf unsere Anfrage (noch vor dem Bundesratsentscheid) erhielten wir die Einladung zu einem Gesprächstermin mit dem Verkehrspolitischen Sprecher der CDU/CSU Fraktion, Herrn [Alois Rainer](#).

Gut eine Woche nach dem Runden Tisch im Bundesverkehrsministerium ging es erneut nach Berlin. Mit dabei Michael Lenzen, Olaf Biethan und Rainald Mohr.

Gespräch auf Augenhöhe mit Klarstellung vorab

Freundlich wurden wir in seinem Büro vom Bundestagsabgeordneten Alois Rainer begrüßt.

Gleich zu Beginn bedauerte er, dass er aufgrund seiner vielen Aufgaben selber kaum noch zum Motorradfahren komme. Im Gespräch stellte sich schnell heraus, dass er die Problematik schon lange von der Pike auf kennt. Zum einen war er viele Jahre Orts- und Bezirksvorsteher in seiner landschaftlich reizvollen Gemeinde. Zum anderen fährt er selbst gerne Motorrad. Mit Blick auf den Bundesratsentscheid erklärte Alois Rainer „Man kann über alles reden, aber nicht über Fahrverbote“. Die Ziele seien auch auf anderen Wegen zu erreichen. Die CDU/CSU werde dieses

Thema nicht in den Bundestag bringen und er können es sich aktuell auch nicht vom Koalitionspartner SPD vorstellen. Was die anderen Parteien an Initiativen einbringen, bleibt abzuwarten.



Von links nach rechts: Michael Lenzen, Rainald Mohr, Alois Rainer, Olaf Biethan

Lösungen sind nötig

Der BVDM ist sich mit der Politik einig, dass dringlich Wege gefunden werden müssen, um die Belastung durch Straßenlärm in den vielbefahrenen Regionen signifikant zu mindern. Einigkeit bestand mit dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU/CSU-Fraktion darin, dass

ein einseitig auf Motorradfahrer zielendes Fahrverbot auf bestimmten Strecken nicht in Frage kommt.

O-Ton Alois Rainer: „Wir sind keine Verbots-Partei“. Diskutiert wurde die Notwendigkeit, dass Kfz - insbesondere Motorräder - deutlich leiser werden müssen, nicht nur auf dem Papier, sondern auch in allen relevanten realen Fahrsituationen.

Dies ist ein langfristiger Prozess, da sich internationale Normen und EU-Richtlinien nicht so schnell ändern lassen. Mittelfristig könnten die Hersteller aber schon mal entsprechende Anlagen anbieten. Kurzfristig sind vor allen die Fahrer und ihr Fahrstil gefragt: Hochschalten und angepasste Fahrweise in und im Umfeld von Ortschaften. Einwirken auf die Motorradfahrer, die sich geräuschauffällig verhalten. Fahrspaß hat nichts mit Lautstärke zu tun. Rainer erzählte, dass er in seinem Heimatdorf ebenfalls schon alte Bekannte angesprochen hat, deren Auspuffgeräusch sozial unverträglich war.

Die Bundesländer müssen schnell und intensiv ihre rechtlichen Möglichkeiten, z.B. bauliche Maßnahmen und häufige polizeiliche Überwachung des Verkehrs an den „Brennpunkten“, umsetzen.

Modellregion, Halterhaftung, Reifen und weitere Themen

Der Vorsitzende des BVDM (Michael Lenzen) präsentierte dem Verkehrspolitischen Sprecher den Forderungs- und Maßnahmenkatalog des BVDM zur Reduzierung des Verkehrslärms.

Den Projektentwurf, der unter anderem eine Modellregion zur Lärmreduzierung sowie eine Sensibilisierungskampagne der Motorradfahrer vorsieht, hatte der BVDM-Vorsitzende auch schon dem Bundesverkehrsminister überreicht. Ziel der Modellregion ist es, wissenschaftlich begleitet, die Geräuschmissionen von Fahrzeugen in einer vom Freizeitverkehr belasteten Gegend nachhaltig zu reduzieren. Hierzu sollten in Abstimmung mit Anwohnern, Motorradfahrern, Politik, Polizei und Verwaltung vorhandene Möglichkeiten genutzt und umgesetzt sowie neue getestet werden.

Nach Gesprächen mit betroffenen Bürgermeistern und Ortsvorstehern bietet sich aus Sicht des BVDM die Region rund um den Nürburgring, mit den Gemeinden Adenau und Altenahr, geradezu an. Gemeint sind die öffentlichen Straßen rund um den Nürburgring, nicht der Betrieb auf der Rennstrecke.

Alois Rainer erklärte, dass so ein Projekt mit dem betroffenen Bundesland und den Gemeinden organisiert werden müsste. Der Bund habe wenig Einfluss darauf. Er sagte Unterstützung bei Maßnahmen zu, die dem Bund unterstehen. Insgesamt zeigte er sich für das Projekt sehr aufgeschlossen.

Das komplexe Thema Halterhaftung und bzw. Halterverantwortung für sein Fahrzeug, auch im bewegten Verkehr, wurde von Rainald Mohr angesprochen, mit der Bitte um eine juristische Prüfung durch den „rechtswissenschaftlichen Dienst des Bundestages“.

Nachdrücklich forderte Olaf Biethan vom BVDM die Politik auf, die unsäglichen Verwaltungsvorgaben zur Reifeneintragung bei alten Motorrädern zu überprüfen und in den Sicherheitsgefährdenden Bereichen zurück zu nehmen.

Siehe „[Reifeneintragungen - Hohe Hürden ohne Sicherheitsgewinn](#)“.

Dieses Thema ist in der öffentlichen Wahrnehmung unter Motorradfahrern noch kaum präsent. Es benachteiligt die Nutzer älterer Motorräder aber und stellt mittelfristig ein Sicherheitsproblem da.

Auch hier will sich Alois Rainer informieren und sich für die Motorradfahrer einsetzen.

Projekt zur Reduzierung des Verkehrslärms

Michael Lenzen

Modellregion Nürburgring/Eifel

Der BVDM präsentiert sein Projekt zur Reduzierung des Verkehrslärms nach dem Bundesverkehrsminister nun auch in Rheinland-Pfalz Unterstützung durch Bürgermeister und Politiker in der Region am Nürburgring



Das Thema Lärm beschäftigt den BVDM schon seit Ende der 80er Jahre. Doch in den letzten Jahren und vor allem durch den Bundestagsbeschluss im Mai hat es eine ganz neue Dimension und eine große Dynamik entwickelt.

Bereits im vorigen Jahr, also vor dem Bundesratsbeschluss zum Motorradlärm, hatte der BVDM die großen Fraktionen im Bundestag um Gespräche gebeten, bei denen das Thema Lärm im Vordergrund stehen sollte. Erste Gespräche fanden mit Grünen und FDP im vorigen Jahr statt. Ein telefonisches Gespräch gab es mit dem verkehrspolitischen Sprecher der SPD in diesem Jahr, dazu fand in Berlin ein Termin mit Alois Rainer, dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU-/CSU-Fraktion statt, mit dem das BVDM Konzept zur Senkung des Verkehrslärms besprochen wurde.

Rainer zeigte großes Interesse und signalisierte Unterstützung, wenn sich ein Land und Vertreter vor Ort für das Projekt finden lassen.

BVDM-Vorsitzender stellt Bundesverkehrsminister Projekt vor

Der BVDM hatte, nach einem Gespräch mit Ortsbürgermeistern in der Eifel, die Region Nürburgring/Eifel als Modellregion vorgeschlagen und in das Konzept zur Senkung des Verkehrslärms einbezogen.

Das Konzept stellte der Vorsitzende auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vor. Trotz mehrfacher Nachfrage gab es bis Redaktionsschluss keine offizielle Antwort aus dem Ministerium, ob dieses Projekt gefördert wird.

Dem Bundesumweltamt liegt das Konzept ebenfalls vor und wird dort mit großer Aufmerksamkeit begleitet. Eine Fördermöglichkeit sei aber leider nicht gegeben.

Bürgermeister rund um den Nürburgring setzen sich für Modellregion des BVDM ein

Auch dem Innen- und Verkehrsministerium des Landes Rheinland-Pfalz hat der Bundesverband der Motorradfahrer sein Konzept vorgestellt.

Bei einem weiteren Treffen mit rund 30 Bürgermeistern und Politikern aus der Region Nürburgring haben sich diese dafür ausgesprochen, zur Modellregion zu werden. Ein entsprechendes Schreiben und eine Unterschriftenliste wurde der Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz zugeleitet.

Jetzt warten wir gespannt auf die Reaktionen aus Rheinland-Pfalz.

Gespräche auch in NRW

Parallel gibt es in kleinem Kreis auch Gespräche mit zwei Bundestagsabgeordneten und zwei Vertretern von Lärm-Initiativen im Bergischen Land.

Auch hier geht es darum, konkrete Maßnahmen zu erarbeiten, die kurzfristig zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Ziel ist der Interessensausgleich zwischen dem Recht der Anwohner auf Schutz vor übermäßigem Lärm und dem Recht von uns Motorradfahrern, mit unserer Maschinen straßenverkehrskonform fahren zu können.

Michael Lenzen

Gefahren durch verschiedene Tempolimits

Michael Wilczynski

Seit geraumer Zeit, häufen sich die Meldungen von einseitigen Tempolimits nur für Motorradfahrer!

Tempo 30, 50, 60, 70 km/h für Motorräder und Pkw dürfen im normalen Rahmen theoretisch 100 km/h fahren. Sogar auf Autobahnen gibt es dieses Phänomen. Der Bundesverband der Motorradfahrer hat über seine Homepage und die sozialen Netzwerke aufgerufen, die betroffenen Abschnitte zu melden.



Natürlich wollen wir den Motorradfahrern auch diese Daten als Liste zur Verfügung stellen. Aber auch dagegen kämpfen und dies gemeinsam mit dem DVR. Auf der nächsten Sitzung in diesem Gremium wird der BVDM e.V. diese unnötige Schaffung von Gefahren im Verkehr zur Sprache bringen.

Hier geht es uns als Interessenvertretung der Motorradfahrer nicht nur um eine Gleichbehandlung, hier geht es darum, Unfälle zu verhindern. Sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung sinnvoll im Rahmen von Verkehrssicherheit sein, muss diese für alle Verkehrsteilnehmer gelten.

Sollte die Begrenzung wegen Verkehrslärm ausgesprochen werden, muss sie erst Recht für alle Fahrzeuge gelten, um die Bürger vor dem Lärm zu schützen.

Weitere Meldungen von verschiedenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bitte an streckensperrung@bvdm.de

Hier die aktuelle Liste Tempolimits. Stand 25.09.2020

PLZ	Ort	Straße	Geschwindigkeit
14947	Nuthe-Urstromtal	Verbindung Ahrensdorf-Hennickendorf	50 Krad ~ Pkw 70
31867	Messenkamp	K61	70 Krad ~ Pkw 100
33184	Altenbeken	L755	70 Krad ~ Pkw 100
35075	Gladenbach-Weidenhausen	B255	80 Krad ~ Pkw 100
36115	Hilders	L3176	40 Krad ~ PKW 60
36396	Steinau		60 Krad ~ Pkw 100
37603	Neuhaus im Solling	L549	50 Krad ~ Pkw 100
38889	Blankenburg	B27	50/70 Krad ~ Pkw 100
42929	Wermelskirchen	L294	30 km/h Krad ~ Pkw 100
42929	Wermelskirchen	K18	60 / 70 km/h Krad ~ Pkw 100
56812	Cochem	B256	50 km/h Krad ~ Pkw 100
59519	Möhnesee-Neuhaus	Forststraße	Unterschiedlich
59581	Meschede	L856	70 / 50 Krad ~ 100 Pkw
59846	Sundern	L839	50 Krad ~ Pkw 100
59955	Winterberg-Züschen	B236	70 Krad ~ Pkw 100
65552	Limburg / Lahn	A3	100 Krad ~ unbegrenzt Pkw
69483	Affolterbach		50 Krad ~ 70 Pkw
69518	Unter-Absteinach	L535	50 Krad ~ Pkw 70
70771	Echterdingen	L1208	50 Krad ~ Pkw 100
71144	Steinenbronn	L1208	50 Krad ~ Pkw 60
72525	Buttenhausen (Lautertal)	Zwiefalter Str.	50 Krad ~ Pkw 100 (SA-SO)
78176	Randen	B314	60 Krad ~ Pkw 100
83101	Samerberg	Törwanger Str.	60/80 Krad ~ Pkw 100
84503	Kastl	B299	50/70 Krad ~ Pkw 100
86556	Kühbach	B300	70 Krad ~ Pkw 100
91249	Weigendorf	Richtung Illschwang	60 Krad ~ Pkw 100
94344	Wiesenfelden	St 2148	70 Krad ~ Pkw 100
97956	Gamburg	L506	70 Krad ~ Pkw 100

Arbeitskreis Motorradlärm

Karin Karrasch

Arbeitsgruppe Motorradlärm 18.8.20 in Wermelskirchen

Annika Schmidt von Moto Essen war neu in der Runde und stellte sich vor. Die Gruppe entstand bei den Groß-Demos in Dresden, Düsseldorf und Oldenburg gegen die Bundesratsdrucksache 125/1/20.

Als man dann an Lärm-Hotspots versuchte, mit den Bikern ins Gespräch zu kommen, wurde man desillusioniert. Man war überrascht, was für Antworten es gab, so Annika Schmidt. Daraufhin nun der Versuch, hier in der Arbeitsgruppe etwas zu erreichen.

Fünf neue Banner angeschafft

Herr Risch von der Kreispolizei berichtete von dem lautesten Fahrzeug einer Aktion, einem „Hölle lauten Camaro“.

Harald Drescher vom Tiefbauamt der Stadt Wermelskirchen berichtete von der vergangenen Saison und sprach von erfolgreicher Zusammenarbeit. (Hier zeigt sich, dass die Verwaltung in Wermelskirchen nach wie vor aktiv und erfolgreich gegen Lärm vorgeht und sich nicht auf Silent Rider (SR) verlässt und sich zur Ruhe setzt.)

Die Dialog-Displays wären weiterhin sinnvoll. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wurden vier Banner „Lärm macht krank - Runter vom Gas“ aufgehängt und aufgrund des Erfolges fünf weitere Banner angeschafft. Dazu kamen noch die zwei SR-Banner.

Zwei Jahre lang wurden die Daten der Dialog-Displays von zwei unterschiedlichen Ing.-Büros ausgewertet. Das erwies sich als wirkungsvoll. In Zukunft wird (aus Kosten- und Personalgründen) nicht weiter ausgewertet.

Günter Steeger hätte gern weitere Messpunkte nach dem Display, da er vermutet, dass weiter auf der Strecke laut und provozierend gefahren wird. Darauf entgegnet Herr Drescher: „Wir werden nicht alle Verkehrsteilnehmer erreichen. Menschen, die bewusst Regeln brechen, erreichen wir nicht.“

Kritik von Bürgermeister Bleek

Wermelskirchens Bürgermeister Rainer Bleek kritisierte den BVDM, da dieser den Forderungskatalog ablehne: „...so geht keine Zusammenarbeit.“ Harald Drescher forderte, niemand an den Pranger zu stellen.

Dr. Dietrich Kühner forderte Schutz vor „unnötigem“ Lärm und bezog sich auf §30 StVO + §45 StVO. Dort sei „unnötiger“ Lärm verboten. Dieser ist aber bislang nicht definiert, das möchte er ändern. Auffällige Fahrzeuge werden bereits in Hessen, Bayern und Baden-Württemberg von der Polizei zum TÜV geschickt.



Kühner stellte die von ihm ausgewerteten Ergebnisse der RTB Messpfosten bezüglich Geschwindigkeit und Schalleistungspegel vor. Da die Anwesenden das Anliegen von Dr. Kühner nicht fachlich beurteilen konnten, wurde vereinbart, es an geeignete Fachabteilungen weiterzuleiten.

Hier in Wermelskirchen können wir trotz des Problems K18 mit der Verwaltung Maßnahmen zur Lärminderung konstruktiv erarbeiten.

Karin Karrasch

Wilhelm Hopmann verstorben

Günter Wuttke



Dieses Foto von Wilhelm Hopmann entstand im Herbst 1994 beim 25. Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe (ETL) in Blomberg.

Wilhelm trat 1975 in die Elefantentreiber Lippe und somit auch in den BVDM ein.

Schnell stellte sich heraus, dass er sich der Fotografie und Berichterstattung verschrieben hatte. Was lag da näher als über Motorradfahrer-Belange bebildert zu berichten?

Sein erster Artikel erschien in der Ballhupe 1977-4 zum Reglement von Zuverlässigkeitsfahrten. Es war nur konsequent, den Referentenposten Öffentlichkeitarbeit des BVDM ab 1978 mit ihm zu besetzen.

In den Folgejahren konnten wir viele von ihm verfasste Berichte genießen. In einer ihm eigenen pointierten Art berichtete er kompetent als Pressereferent bis 1982 regelmäßig in der Ballhupe.

In diese Motorradfahrer-Berichtsära der 70er u. 80er-Jahre fielen die Conti-Treffen (Motorradfahrertreffen im Contidrom) und auch die ersten BVDM-Deutschlandfahrten sowie natürlich diverse ETL-Veranstaltungen.

Auch über das BVDM-Vortrags- / Seminarprogramm, das damals in der ‚motorradfahrarmen‘ Zeit stattfand, wurden wir durch ihn bestens informiert. Einige Technik-Erfahrungsberichte gehörten ebenfalls zu seinem Repertoire. Die Berichterstattung zur geplanten Kfz-Steuerreform, die sich für Motorräder nicht gerade günstig ausgewirkt hätte, war ihm als Finanzbeamter geradezu auf den Leib geschrieben.

Wilhelm war immer zur Stelle, wenn es um objektive Berichterstattung ging, sei es für die Ballhupe oder für die lokale Presse bei ETL-Veranstaltungen. Den BVDM-Vorstand hat er als Pressereferent loyal unterstützt. Eine tolle Aufbruchszeit!

Im Jahr 2000 konnte er während der BVDM-JHV in Lage die silberne Ehrennadel des BVDM für seine 25-jährige Mitgliedschaft entgegennehmen. Bis 2004 hat Wilhelm an BVDM Jahreswettbewerben (Touristikwettbewerb / Tourenzielfahrt) erfolgreich teilgenommen.

Wir trauern um Wilhelm Hopmann, der am 19.08.2020 verstarb. Er wurde 85 Jahre alt. Bis zu seinem Tode war er Mitglied der Elefantentreiber Lippe und des BVDM.

Es war schön, mit Wilhelm befreundet zu sein und bei zahlreichen BVDM-Aktivitäten mit ihm zusammen zu arbeiten.

Günter Wuttke (Recherche: Bernd Laude)

Allgemeines

Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung per Mail an die geschaeftsstelle@bvdm.de in gedruckter Version. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer [Homepage](#) herunterladen.

Auf Wunsch werdet ihr per Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht.

Impressum

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)

Chefredaktion:
Michael Lenzen(lz)
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
E-Mail: redaktion@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:
Die Autoren sind in den jeweiligen Artikeln dieser Ausgabe genannt.

BVDM-Geschäftsstelle
Claudius-Dornier-Straße 5b, 50829 Köln
Telefon: 0 22 1/420 738 88
Telefax: 0 32 22/242 38 05 E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:
Michael Lenzen
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
E-Mail: info@bvdm.de

<https://bvdm.de>

Alle Rechte vorbehalten.

Zählen Sie auf uns!
=mich



Sicher. Schnell. Serviceorientiert.
Ich berate Sie gerne in allen
Versicherungsfragen.



Sie haben Fragen? Dann freue ich mich auf Ihren Anruf:

HDI Hauptvertretung

Oliver Cella

Versicherungsfachwirt

Hauptstr. 52

51465 Bergisch Gladbach

Telefon +49 2202 9813020

Telefax +49 511 6451152815

Mobil +49 172 2648792

oliver.cella@hdi.de

berater.hdi.de/oliver-cella

Öffnungszeiten:

Termine nach Vereinbarung