

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

2/2021



Lärm



Test



Politik



Inhalt:

Es geht voran.....	2
Jahreshauptversammlungen 2020 und 2021	3
Ergebnisse Tourenzielfahrt 2020: „Hello again“	7
Bericht zur Lipperose Ori 2021.....	9
BVDM beendet Mitgliedschaft bei Silent Rider	13
Tourismus und Motorradlärm in der Eifel.....	15
Rücksicht kommt an.....	18
Pressemitteilung Tag des Lärms.....	19
ZERO SR/S – Die elektrische Freude am Fahren	20
Motorrad und Bundestagswahl 2021	27
Nachruf auf Stefan Vennemann	30
Nachruf auf Fritz Leidig	31
Allgemeines	33
Impressum	33

Es geht voran

Michael Lenzen

Liebe Mitglieder des BVDM, liebe Motorradfahrer,



mit 100prozentiger Zustimmung ist der BVDM-Vorstand auf der Jahreshauptversammlung wieder gewählt worden. Für Michael Bruns, der nicht mehr kandidierte, wurde Udo Schmidt einstimmig als neuer Beisitzer gewählt. Ein überzeugendes Votum, das Bestätigung und zugleich Motivation ist, auf dem eingeschlagenen Weg mit Nachdruck weiterzugehen. Energisch werden wir uns weiter gegen einseitige Verbote für Motorradfahrer einsetzen und gegen Streckensperrungen klagen. Diskriminierung von Motorradfahrern nehmen wir nicht hin, aber wir beziehen genauso deutlich Position gegen diejenigen Motorradfahrer, die bewusst und vorsätzlich Regeln missachten und dadurch andere Verkehrsteilnehmer gefährden und Anwohner belästigen. Denn genau das sind diejenigen, die den Ruf aller

Motorradfahrer schädigen.

Unsere Sensibilisierungskampagne zu einer rücksichtsvollen Fahrweise insbesondere im Hinblick auf die Lautstärke ist gestartet. Alle betroffenen Kreise und Kommunen können bei uns kostenlos Vorlagen für Flyer, Plakate und Türanhänger (für den Motorradlenker) erhalten, mit dem sie an neuralgischen Punkten und an Motorradfahrer-Treffpunkten für leiseres Fahren werben können. Auch die Mitglieder können entsprechendes Material bei uns anfordern.

Die Sensibilisierungskampagne ist Teil unseres Gesamtkonzeptes „Es geht auch leiser“, das dem Bundesverkehrsminister und einigen Ländern sowie verschiedenen Politikern vorliegt. Ein zentraler Bestandteil des Konzeptes ist die Einrichtung und Finanzierung von Modellregionen, in denen wirksame Maßnahmen gegen Motorenlärm ausprobiert und wissenschaftlich überprüft werden können. Der BVDM begrüßt daher die Entscheidung des Kreises Ahrweiler, Modellregion „Nürburgring/Eifel zur Senkung des Motorenlärms und Erhöhung der Verkehrssicherheit“ nach dem BVDM-Konzept zu werden, ausdrücklich. Landrat Dr. Jürgen Pföhler will sich mit Nachdruck bei der Landesregierung Rheinland-Pfalz für die Umsetzung des Beschlusses einsetzen.

BVDM-Mitglied Nicole Zentgraf, die regionale Ansprechpartnerin des Verbandes im Bereich Eifel-

Nord, hat in einem Bürgerantrag an den Kreis Düren gefordert, dass dieser ebenfalls nach dem

BVDM-Modell Modellregion in Zusammenarbeit mit dem Nachbarkreis Ahrweiler wird. Durch eine

Kreis und Länder übergreifende Zusammenarbeit lassen sich gute Synergien erzielen. Landrat Wolfgang Spelthahn hat den Antrag auf die Tagesordnung genommen und ihn in der Presse begrüßt. Wir hoffen jetzt, dass die Kreistagspolitiker dem Beispiel ihrer Nachbarkommune folgen. Mit der Modellregion können die Politiker vor Ort zeigen, dass sie

nicht nur reden, sondern konkrete Maßnahmen zur Senkung des Verkehrslärms anpacken. Der BVDM verfolgt mit seinem Konzept weiter das Ziel, einen Interessensausgleich zwischen dem Recht der Anwohner auf Schutz vor übermäßigem Lärm und dem Recht der Motorradfahrer auf straßenverkehrskonformes Fahren ihrer Maschinen zu schaffen.

Welche Einstellungen die Politiker zum Motorradfahren, zu Streckensperrungen und Einschränkungen des Motorradfahrens haben, das überprüfen wir aktuell in einer großen Aktion mit unseren Wahlprüfsteinen zur Bundestagswahl. Eine entsprechende Aktion hatten wir auch im Frühjahr zu den Landtagswahlen durchgeführt. Anhand der Antworten, die wir auf unserer Homepage und unseren Online-Kanälen veröffentlichen, kann sich jeder Motorradfahrer ein Bild machen, wie die Politiker, die in den Bundestag wollen, zum Motorradfahren stehen. Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe wünscht Euch



Michael Lenzen

1.Vorsitzender BVDM

Jahreshauptversammlungen 2020 und 2021

Michael Lenzen

Aller guten Dinge sind drei

Jahreshauptversammlung 2020 und 2021 des BVDM

Auch der Bundesverband der Motorradfahrer war und ist, wie die meisten Vereine, von der Corona-Pandemie betroffen.

Elefantentreffen, Deutschlandfahrt, das Bergische Anlassen und einige Orientierungsfahren mussten abgesagt werden. Und es waren dann auch drei Anläufe nötig, um die Mitgliederversammlung 2020 und auch die für 2021 abhalten zu können. Dazu wurde mit getrennten Tagesordnungen zu zwei

verschiedenen Versammlungen eingeladen. Der ursprüngliche Termin musste zweimal abgesagt werden und nachdem uns am ursprünglichen Tagungsort in Bad Homburg von der Stadt Auflagen gemacht wurden, die wir nicht erfüllen konnten, haben wir kurzfristig noch den Tagungsort geändert und sind nach Wipperfürth gewechselt. Im Veranstaltungszentrum



„Alte Drahtzieherei“ gibt es ein genehmigtes Corona-Schutzmaßnahmen-Paket, das auch Präsenzveranstaltungen in einem größeren Rahmen ermöglicht.



Vorsitzender Michael Lenzen eröffnete die Mitgliederversammlung

Daher freute sich der Vorsitzende Michael Lenzen, am Samstag, 19. Juni, die Mitglieder persönlich auf den Jahreshauptversammlung 2020 (für das Geschäftsjahr 2019) und 2021 (für das Geschäftsjahr 2020) begrüßen zu können. Er stellte fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und die Versammlung beschlussfähig sei. Danach gedachten die Anwesenden der verstorbenen Motorradfahrer.

Nach den Berichten der Referenten und den Berichten des Vorstandes, trug Hein Wieland für die Kassenprüfer den Bericht der Kassenprüfung vor. Er bescheinigte Schatzmeister Wolfgang

Schmitz eine einwandfreie Kassenführung und empfahl der Versammlung die Entlastung des Vorstandes. Die Mitglieder folgten diesem Vorschlag einstimmig und erteilten dem Vorstand die Entlastung für das Jahr 2019.

Die Kassenprüfer wurden wiedergewählt

Bei der Neuwahl der Kassenprüfer wurden Hein Wieland und Kirsten Bläske wiedergewählt, als Stellvertreter erhielt Rainald Mohr das Votum der Versammlung.

Die Mitgliederversammlung sprach sich für die vorgeschlagene Satzungsänderung aus

Um künftig auch in Corona-Zeiten eine rechts- und satzungskonforme Mitgliederversammlung ohne Anwesenheit durchführen zu können, hatte der Vorstand eine Satzungsänderung beantragt und diese rechtzeitig in der Einladung zur Mitgliederversammlung veröffentlicht.

Danach sollte Paragraph 8, Absatz 2 der BVDM-Satzung wie folgt ergänzt werden:

„Vereinsmitglieder können nach Entscheidung des Vorstandes an der Mitgliederversammlung ohne Anwesenheit am Versammlungsort teilnehmen, und Mitgliederrechte im Wege der elektronischen Kommunikation ausüben und ohne Teilnahme an der Mitgliederversammlung ihre Stimmen vor der Durchführung der Mitgliederversammlung schriftlich abgeben.“

Einstimmig bei zwei Enthaltungen sprachen sich die anwesenden BVDM-Mitglieder für die Satzungsänderung aus. Es folgte die



Sportwart Peter Aufderheide ehrte die Sieger der Tourenzielfahrt 2019

Verlesung der Jubilare für das Jahr 2020. Dabei übersah der Vorsitzende versehentlich Beisitzerin Karin Karrasch, die 2020 auf eine 40jährige Mitgliedschaft im BVDM zurückblicken konnte. Daher an dieser Stelle ein besonderes Dankeschön für die Treue zum Verband und die vielfältige ehrenamtliche Tätigkeit für den BVDM und als Beisitzerin.

Nach knapp 90 Minuten schloss Michael Lenzen die Mitgliederversammlung 2020.

Jahreshauptversammlung 2021

Pünktlich um 14 Uhr, nachdem sich die Mitglieder in der Mittagspause gestärkt hatten, eröffnete der Vorsitzende Michael Lenzen die BVDM-Jahreshauptversammlung 2021.

Er stellte fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und die Versammlung beschlussfähig ist. Er informierte darüber, dass es einen Antrag von zwei ehemaligen Mitgliedern auf Abwahl des 1. Vorsitzenden gebe. Die Mitgliederversammlung beschloss, diesen Antrag nicht in die Tagesordnung aufzunehmen und nicht darüber zu beraten. Die Tagesordnung wurde anerkannt.

Nach den Berichten der Referenten stellte der Vorstand ausführlich die Arbeit und die Erfolge des Jahres 2020 vor. Michael Lenzen berichtete über das Projekt „Es geht auch leiser“ mit dem zentralen Punkt Modellregion und teilte mit, dass der Kreis Ahrweiler beschlossen habe, nachdem Konzept des BVDM Modellregion „Nürburgring/Eifel zur Senkung des Motorenlärms und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ zu werden.

Der Vorsitzende berichtete über die politische Arbeit in Berlin, verschiedenen Bundesländern, Kreisen und Kommunen und zog eine positive Bilanz des Jahres, indem der Verband rund 350 neue Mitglieder begrüßen konnte. Der BVDM sei auf einem guten Weg und die Arbeit werde zunehmend von den Motorradfahrern und der Politik gewürdigt, so Lenzen, der sich bei seinen Vorstandskollegen und allen aktiven für ihren großen ehrenamtlichen Einsatz bedankte.

Der Vorstand ließ das arbeitsintensive Jahr 2020 Revue passieren

Der zweite Vorsitzende Michael Wilczynski berichtete über die Klagen gegen Streckensperrungen und die Demonstrationen und der andere zweite Vorsitzende Olaf Biethan ließ das arbeitsreiche Jahr mit zahlreichen Terminen mit Politik, DVR, FEMA und Bagmo ebenfalls Revue passieren.

Über Silent Rider und ihre Arbeit sowie über die aktuelle Entwicklung (der BVDM hat Ende Mai 2021 die Mitgliedschaft gekündigt) informierte Beisitzerin Karin Karrasch.

Sportwart Peter Aufderheide ehrte die Sieger der Tourenzielfahrt 2020 und machte Werbung für die laufende Tourenzielfahrt 2021. Er freute sich, dass auch wieder Orientierungsfahrten stattfinden könnten, für die sich zahlreiche Motorradfahrer angemeldet hätten.

Der Schatzmeister berichtete über eine gute Finanzlage

Die Finanzlage präsentierte Schatzmeister Wolfgang Schmitz, der trotz der ausgefallenen InterMot erfreuliche Zahlen vorlegen konnte.

Die Kassenprüfung bescheinigte eine einwandfreie geführte Kasse und empfahl die Entlastung des Vorstandes. Die erfolgte durch die Mitglieder einstimmig.

Als Versammlungsleiter wurde Rainald Mohr ernannt, nachdem sich der Vorsitzende und die gesamte Versammlung beim Ehrenvorsitzenden Horst Orlowski mit viel Applaus bedankt hatte und ihn damit aus seinem „Amt“ als Versammlungsleiter, das er viele Jahre souverän, mit großer Sorgfalt und ausgleichend ausgeübt hat, verabschiedet hatte.

Der Vorsitzende Michael Lenzen stellte sich ebenso zur Wiederwahl wie die beiden zweiten Vorsitzenden Olaf Biethan und Michael Wilczynski, Schatzmeister Wolfgang Schmitz, Sportwart Peter Auferheide und Beisitzern Karin Karrasch. Sie alle wurde einstimmig in ihren Ämtern bestätigt.

Als Nachfolger für Beisitzer Michael Bruns, der nicht mehr kandidierte, wurde Udo Schmidt gewählt.

Der Vorstand dankte für das Vertrauen und nahm die Wahl an. Lenzen dankte Versammlungsleiter Mohr für die gute Leitung und übernahm für die restliche Punkte wieder die Sitzungsleitung.



Mit viel Applaus und einem Präsent wurde Dagmar Schreiner verabschiedet

Bei der JHV hieß es auch Abschied nehmen: Dagmar Schreiner, Leiterin der BVDM Geschäftsstelle, beendet zum 31. August ihre Tätigkeit. Zehn Jahre lang war sie als Geschäftsstellenleiterin wichtiges Bindeglied zwischen Vorstand und Mitgliedern und beliebte Ansprechpartnerin, arbeitete für und mit dem Vorstand.

Michael Lenzen bedankte sich im Namen des Vorstandes und aller Mitglieder ganz herzlich für den großen Einsatz und die großartige Arbeit und überreichte ihr ein symbolisches Präsent. Das offizielle Geschenk will der Vorstand am letzten

Arbeitstag überreichen. Der lang anhalten Applaus zeigte noch einmal die Wertschätzung und den Dank der Mitglieder.

Nach der Verabschiedung wurde auch der Nachfolger für die Geschäftsstelle vorgestellt: Uwe Marcus, der vielen auch von seiner Arbeit im Leitungsteam des Elefantentreffens bekannt sein dürfte. Er wird ab 1. September 2021 neuer Leiter der Geschäftsstelle und zurzeit eingearbeitet. Der Vorstand ist sicher, mit Uwe Marcus einen sehr guten Nachfolger gefunden zu haben.

Bei den Ehrungen der langjährigen Mitglieder freute sich Vorsitzender Michael Lenzen dem aktuell 2. Vorsitzenden des Landesverbandes Rhein-Ruhr für 25-jährige Mitgliedschaft im BVDM auszeichnen zu dürfen. Lenzen dankte Stefan Michler für seine Treue und sein Engagement für den LVRR und die in jüngster Zeit verstärkte Zusammenarbeit mit dem Verband beim Thema Streckensperrungen, Motorenlärm und Wahlprüfsteine.



Michael Lenzen ehrte Stefan Michler für 25-jährige Mitgliedschaft. Fotos: Kellety/BVDM

Die Siegerehrung der Tourenzielfahrt nahm Sportwart Peter Aufderheide in unterhaltsamer Weise vor. Noch deutlich vor dem Anpfiff zum Fußballländerspiel Deutschland – Portugal schloss der Vorsitzende die Sitzung, dankte allen Teilnehmer für die gute Mitgliederversammlung und wünschte einen guten Heimweg.



Die Sieger der Tourenzielfahrt 2020 wurden von Peter Aufderheide ausgezeichnet

Ergebnisse Tourenzielfahrt 2020: „Hello again“

Peter Aufderheide

Das Thema der Tourenzielfahrt 2020 lautete „Hello again“

Das Beste aus 12 Jahren Tourenzielfahrt

Fahrtleiter: Peter Aufderheide

Diesmal hatten wir 141 Ziele ausgesucht, die bei den Tourenzielfahrten von 2007 bis 2018 in Wertung waren.

Das Jahresschild hatte die Aufschrift **718**



Ergebnisse der Tourenzielfahrt 2020

Platz (BVDM)	Platz (LVRR)	Name	Ziele	Punkte
1		Dietrich H.	72	1175
1		Udo S.	141	1175
3	1	Olaf B.	75	1172
4	2	Stefan W.	74	1165
5		Christof M.	50	1156
6	3	Uwe B.	80	1142
7		Bernd K.	40	1135
8		Christoph P.	40	1114
9		Rainer K.	30	1114
10	4	Carl H.-M.	55	1113
11	5	Ralf G.	42	1091
12		Joachim I.	30	1076
13		Markus S.	39	1068
14	6	Hans-Peter F.	34	1065
15		Wolfgang J.	46	1064
16	7	Christian F.	41	1060
17		Ramona L.	40	1046
18		Wilhelm L.	30	1022
19		Ernst N.	31	992
20		Sven R.	25	989
21		Stefan H.	21	980
22	8	Uwe M.	20	969
23		Horst-Werner S.	22	951
24	9	Peter A.	24	946
25	10	Jürgen W.	20	921
26		Franz B.	19	897
26		Siegfried W.	19	846
28	11	Ricardo G.	17	769
29	12	Jörg C.	17	764
30	13	Horst O.	16	753
31		Norbert R.	14	737
32		Bernd P.	17	716
33		Daniel G.	16	696
34	14	Inge A.	15	682
35		Manfred A.	14	675
36		Walter A.	14	650
37	15	Claudia M.	13	619
38	16	Jörg L.	13	609
39		Hermann H.	12	548
40		Bernd L.	10	448
40		Silvia L.	10	448
42		Birgit K.	8	414
43		Heinrich K.	8	378
44		Sandra F.	2	98
45		Norbert S	2	36

Die Wertung erfolgte getrennt nach Gästen/BVDM Mitgliedern (Platz BVDM) und LV-Rhein-Ruhr Mitgliedern (Platz LVRR).

Bericht zur Lipperose-Ori 2021

Inge Aufderheide

„Letzte (Lippe-) Rose in unserm Garten ...“

Rege Teilnahme wie lange nicht

Unglaublich, aber wahr: fast alle „üblichen Verdächtigen“ sind gekommen - so viele wie sehr lange auch vor Corona nicht. Lag es an der langen Zwangspause, oder daran, dass es die letzte Ori von Renate und Jörg war? Wahrscheinlich beides. Wir alle waren wie „ausgehungert“ nach dem langen Lockdown. Die Westerwald-Ori war bereits ausgefallen und unser TourenTrophy-Saisonstart nun so spät wie noch nie.

Renate und Jörg sind als Vereinskollegen wie auch als Fahrtleiter bei allen Teilnehmern sehr beliebt. Und so war klar, dass der „harte Kern“ der TourenTrophy-Fahrer den beiden auch einen würdevollen Abschied bereiten wollte.

Da in Ermangelung eines geeigneten Gasthofes die Rallye bei Renate und Jörg zu Hause im Garten stattfinden sollte, war die Teilnehmerzahl auf 30 Personen begrenzt. Die Starterliste war innerhalb von ein paar Tagen nach Veröffentlichung mit Voranmeldungen ausgebucht und alle sind auch vor Ort erschienen.

„Verdamp lang her“...

Dass wir uns das letzte Mal gesehen haben. Die Abschlussfahrt im letzten Oktober hatte noch unter eingeschränkten Bedingungen stattfinden können. Jedoch war der Teilnehmerkreis überschaubar. Alle freuten sich, die lieben Vereinskollegen alle miteinander live und in Farbe wiederzusehen. Zwar blieben die üblichen Begrüßungsumarmungen aus, aber nicht weniger herzlich waren die Faust- oder Ellbogenbegrüßungen, wenn auch das herzliche Drücken schon dem ein oder anderen gefehlt hat.

Eigentlich sollte die letzte Lipperose-Ori bereits im letzten Jahr stattfinden. Jörg hatte schon alles ausgearbeitet und vorbereitet, doch dann kam ein Corona-Ausbruch bei Tönnies dazwischen, so dass auch im Kreis Warendorf verschärfte Corona-Regeln galten. So musste die Rallye im letzten Jahr kurzfristig abgesagt werden. Renate und Jörg erklärten sich dankenswerterweise bereit, in diesem Jahr nochmal einen Anlauf zu nehmen und ihre letzte Fahrt vor dem „Fahrtleiterruhestand“ mit Unterstützung der ganzen Familie zu stemmen.

Eine Fahrt mit Niveau

Nachdem wir uns ausgiebig begrüßt hatten, gab es erst einmal eine kleine Überraschung für die beiden langjährig verdienten Fahrleiter. Ein Blumengestell in Form eines Motorrads und eine Fotokollage mit teils uralten Bildern von vergangenen Fahrten hatten wir für die beiden vorbereitet.

Nach der feierlichen Übergabe durch Peter in seiner Funktion als BVDM- und LVRR Sportwart, ging es ans Werk. Jörg teilte die Fahrtunterlagen aus und wir machten uns an die Ausarbeitung der Pfeilskizze.



Auf zwei DIN-A4-Blättern gab es eine topographische Karte und zwei weitere Blätter mit Pfeilen, die per Pauspapier auf die Karte übertragen werden mussten. Das Abpausen der Pfeile und in die Karte eintragen war nicht schwierig. Wohl aber die Pfeile auf dem kürzesten Weg zu verbinden und die richtige Reihenfolge der zu fahrenden Pfeile festzulegen. Peter und ich hatten unabhängig voneinander die Strecke ausgearbeitet - wobei er noch ein paar kürzere Verbindungen gefunden hatte als ich - aber grundsätzlich hatten wir dieselbe Pfeil-Reihenfolge erarbeitet.

Wir starteten als letzte, und da ich nicht die schnellste im Orientieren bin, sind wir mal lieber zusammen gefahren. Sonst hätte es für mich wahrscheinlich am Ende der Etappe keinen Kuchen mehr gegeben, da ich allein sicherlich etwas länger gebraucht hätte.

In Ermangelung von Ortsschildern hatte Jörg sehr viele Baumaften sowie eine ganze Reihe besetzte Kontrollen eingebaut, die zum Teil als Durchgangskontrollen, aber auch als geheime Zeitkontrollen fungierten.

Wir lagen ganz gut in der Zeit, waren sogar etwas zu schnell für die 30er Durchschnittsgeschwindigkeit. Gegen Ende jedoch kam dann eine Spezialaufgabe für die Profis, die es in sich hatte.



Die ausgearbeitete Strecke war leider gesperrt. Also die Strecke kurzfristig umplanen und nochmal anders fahren. Das kostet Zeit. Dann stellten wir jedoch fest, dass auch diese Strecke gesperrt war. Wie gemein! Also einen dritten, noch weiteren Weg fahren. Da kommt man dann langsam in Zeitnot. Und das kurz vor dem Ziel, wo man eigentlich pünktlich sein sollte, sonst gibt's Strafpunkte. Aber auch das haben wir gerade noch pünktlich geschafft (auch wenn oder gerade weil mein Mann mir da etwas Stress gemacht hat...).

Ich war eine Minute zu spät an der ZK, da ich eine Minute vor Peter gestartet war, was mir einen Strafpunkt einbrachte. Aber was ist schon 1 Punkt - egal. Renates leckerer Kuchen war jetzt wichtiger als irgendwelche Strafpunkte! Und eine Pause konnte ich jetzt auch gebrauchen, denn die kleinen Feldwege waren doch ganz schön anspruchsvoll zu fahren, da durch Splitt oder Sand immer wieder Rutschgefahr bestand.

Andere Teilnehmer hatten, wie wir später erfuhren, einige Zeit im Stau gestanden aufgrund eines Eichenprozessionsspinnerbeseitigungseinsatzes (ah - tolles Wort mit 45 Buchstaben, wenn ich mich nicht verzählt habe). So etwas hatten wir auf einer Rallye auch noch nicht.

Chinesenrallye mit Hindu-Tempel (und ich dachte, sowas gibt's nur in Indien...)



Au ja, Teil 2 als Chinesenrallye ohne Zeitwertung - das kann ich normalerweise ganz gut. Also durfte ich jetzt mal vorfahren.

Eine schöne Strecke zum Entspannen auf kleinen Wegen erwartete uns. Wir kamen nach Hamm Uentrop herein und fuhren dort an einem sehr interessanten, bunten Gebäude vorbei: ein Hindu-Tempel. Da fiel mir ein, dass wir vor nicht allzu langer Zeit einen Bericht im WDR über unser schönes NRW gesehen hatten, wo dieser Tempel gezeigt wurde. Er ist wohl der

zweitgrößte Hindutempel in Europa. Natürlich mussten wir gleich ein Foto davon machen. So viel Zeit muss auch auf einer Rallye sein.

Kurz darauf kamen wir über den Datteln-Hamm-Kanal und meinen die Stelle erkannt zu haben, wo die rituellen Waschungen der Hindus alljährlich stattfinden - wie es in dem TV-Beitrag gezeigt wurde. Also wurde uns auch noch einiges an „Sightseeing“ geboten auf der Strecke.

Ein wenig müde und angestrengt kamen wir am Hof von Renate und Jörg wieder an. Man ist ja nichts mehr gewöhnt. Für mich war es heute erst die dritte Tour auf dem Motorrad in diesem Jahr. Das Sitzfleisch muss sich doch erst wieder daran gewöhnen. Und auch die Temperaturregelung des Körpers, denn es war knuffig warm unter Helm und Motorradkombi.



Und dann gab's erstmal was zu essen. Renate hatte leckere Salate gemacht und die beiden Schwiegersöhne brieten Fleisch und Würstchen. Es mangelte an nichts und jeder wurde satt.

Nach dem Essen kam Jörg zu den verschiedenen Tischen, um uns einmal anhand der Karte die richtige Lösung der Pfeilskizze zu präsentieren. Leider mussten wir feststellen, dass wir die beiden ersten Pfeile in umgekehrter Reihenfolge gefahren waren. Die richtige Strecke war nachweislich 200 m kürzer als die unsere. Sonst hatten wir alles richtig gemacht.

Böse Überraschung



Als Jörg nun zur Siegerehrung kam, wurde ich gleich als zweite und Peter als dritter genannt. Das ist nicht gut. Denn die Verlesung der Platzierungen fängt immer hinten an. So hatte uns tatsächlich dieser eine Fehler sage und schreibe acht Folgefehler mit insgesamt 125 Strafpunkten eingebracht.

Das war's - weg vom Fenster! Nach dem Motto: „Die üblicherweise Ersten werden die Letzten sein!“ Da hat uns auch die gute Zeitwertung nichts mehr genützt.

Platzierung ist Nebensache

Aber was soll's: auch der Sportwart kann mal verlieren. Und das ist ja schließlich auch kein Drama. Die ehrgeizigen Zeiten haben wir Gott sei Dank sowieso schon lange hinter uns. Hauptsache, die Strecke war schön und es hat Spaß gemacht. Als Preise gab es neben Pokalen für die Ersten für jeden Teilnehmer ein Glas Honig, auch für die Letztplatzierten.

Aber am allerschönsten war es, nach langer Zeit unsere lieben Vereinskollegen wieder zu sehen und wieder eine gemeinsame Tour machen zu dürfen. Wir haben uns alle sehr gefreut über diese rundum gelungene Veranstaltung. Da ist die Platzierung für uns eher Nebensache.



Danke

Wir danken Renate, Jörg, deren Töchtern und Schwiegersöhnen und den weiteren Helfern, die alle mit angepackt haben, um für uns eine schöne Veranstaltung auf die Beine zu stellen. Es ist Euch mehr als geglückt und wir werden Eure gut organisierten und niveauvollen Rallyes in Zukunft sehr vermissen.

Ergebnisse

Touristenklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Godfried H.		Benelli TRK502	0
1	Mike W.		BMW R1200GS	0
1	Andreas Z.		BMW R1250GS	0
1	Stefan W.	Steffi W.	BMW R1200RT	0
5	Iris M.	Lucy M.	BMW F650GS	15
6	Ingo B.		BMW R1200GS	30
7	Kirsten B.		Yamaha Tracer900	45
7	Axel M.	Sarah M.	BMW R1100GS	45
9	Marco S.-H.		Yamaha Tracer900	60
10	Stefan M.		KTM 690	75
11	Nina M.		BMW G650GS	90
12	Stefan K.		Honda Crosstourer	120
13	Hans L.		BMW R850R	165

Profiklasse

Platz	Fahrer	Beifahrer	Motorrad	Strafpunkte
1	Hans-Peter F.	Claudia F.	Yamaha TDM850	14,5
2	Reinhard A.		BMW R1200GS	30,3
3	Dieter S.	Gaby S.	Yamaha XJR1300	80,0
4	Christian F.		Honda CBF1000	83,5
5	Jan G.		Ducati M900	90,5
6	Jürgen W.		Suzuki Bandit 1250	91,2
7	Jupp B.		Honda NTV650	105,4
8	Ricardo G.		Moto Guzzi Breda	118,3
9	Peter A.		BMW R1250GS	125,9
10	Inge A.		BMW F750GS	126,6
11	Norbert L.	Uschi L.	Triumph Thunderbird	139,0
12	Corinna G.		Kawasaki ER-5N	a.d.W.

[Bericht Lipperose-Ori 2018](#)

[Bericht Lipperose-Ori 2019](#)

BVDM beendet Mitgliedschaft bei Silent Rider

Michael Lenzen

Zu viel ist zu viel

BVDM kündigt Mitgliedschaft bei Silent Rider

Nachdem der Verein Silent Rider erneut die Forderung von 80 Dezibel als Lärmobergrenze für Motorräder gefordert hat, obwohl der BVDM mehrfach darauf hingewiesen, dass dieser Grenzwert zum einen nicht näher definiert, zum anderen im Fahrbetrieb für ein Motorrad mit Verbrenner-Motor absolut unrealistisch ist, hat der BVDM die Konsequenzen gezogen und ist aus dem Verein



Plakat von Silent Rider, das Motorradfahrer diskriminiert und 80dB als Grenzwert fordert.

ausgetreten. Eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem Vorstand, der Expertenwissen konsequent ignoriert, ist leider nicht möglich.

Einerseits schmückt sich Silent Rider mit der Mitgliedschaft des BVDM (jüngst in einem Zeitungsartikel der Dürener Nachrichten), andererseits werden die fachlichen Empfehlungen nicht beachtet und Aktionen ohne Absprache und Information durchgeführt. Der BVDM war als Beisitzer im erweiterten Vorstand, wurde aber unter anderem auch über die Plakatkampagne "Lärm ist Kacke" nicht informiert.

Das folgende Kündigungsschreiben hat der BVDM am 31. Mai 2021 an den Vorstand von Silent Rider geschickt (eine schriftliche Bestätigung, um die wir gebeten hatten, ist bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe ebenso wenig erfolgt, wie die Einladung zur Mitgliederversammlung, denn rechtlich sind wir bis 31.12.2021 Mitglied):

Kündigung der Mitgliedschaft im Verein Silent Rider

Sehr geehrter Herr Hermanns,

hiermit kündigt der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) form- und fristgerecht seine Mitgliedschaft im Verein Silent Rider zum Ende des Jahres 2021. Den Posten des Beisitzers im Vorstand von Silent Rider legt der BVDM mit sofortiger Wirkung nieder. Die Werbung mit dem Namen und dem Logo des Verbandes untersagen wir mit sofortiger Wirkung und fordern Sie auf, unser Logo bis zum 14. Juni 2021 von der Homepage zu entfernen.

Der BVDM ist Silent Rider beigetreten, weil wir im Ziel - den Verkehrslärm zu reduzieren übereinstimmen und die Hoffnung hatten, im Dialog und der konstruktiven Auseinandersetzung mit Silent Rider (als Vertreter der Anwohner), Lösungen für die Lärmproblematik zu entwickeln.

Die Hoffnung hat sich leider als trügerisch erwiesen. Konkrete gemeinsame Aktionen hat der Vorstand von Silent Rider abgelehnt, die fachliche Expertise des BVDM in Bezug auf den Forderungskatalog (die wir sowohl mündlich als auch schriftlich vorgebracht haben), bewusst ignoriert. Der Vorstand thematisiert zudem Lärm ausschließlich einseitig in Bezug auf Motorradfahrer.

In Äußerungen der Presse gegenüber, jüngst in der Dürener Zeitung am 29. Mai, schmückt man sich mit der Mitgliedschaft des BVDM, die der Stimme von Silent Rider mehr Gewicht verleihe, hält aber weiter an Forderungen fest, die weder hinreichend definiert noch fachlich haltbar sind, wie etwa die Forderung nach einer Lärmobergrenze von 80 Dezibel. Zudem werden in den jüngst verteilten Bannern, die wohl kaum als gelungen bezeichnet werden können, Motorradfahrer diskreditiert.

Leider hat sich der Silent Rider-Vorstand als beratungsresistent erwiesen und zur Erreichung des Ziels - der Senkung des Verkehrslärms -, einen Weg eingeschlagen, den wir für nicht zielführend, sondern im Gegenteil, für kontraproduktiv halten und den wir nicht mitgehen werden.

Ich bitte um schriftliche Bestätigung der Kündigung.

Michael Lenzen

Vorsitzender BVDM

Tourismus und Motorradlärm in der Eifel

Das Thema Lärm und keine Ende in Sicht

BVDM auf Tour mit einem WDR-Team

Michael Lenzen

Auf Anfrage des WDR war ein Team des BVDM mit Nicole, Heinrich, Olaf und Michael in der Eifel unterwegs. Der Fernsehteam drehte für einen Beitrag zum Tourismus in der Eifel. Und dabei spielen die Themen Motorenlärm und Motorradfahrer als Wirtschaftsfaktor eine Rolle.



*Ein aus-
geräumter
Endschall-
dämpfer an
einer
Maschine
eines
niederländis-
chen Motor-
radfahrers.*

Wir starteten in Heimbach, wo Aufnahmen an einem Lärmdisplay gemacht werden sollten. Doch das war leider außer Betrieb. Während einige Länder wie etwa Hessen, die Kommunen bei der Anschaffung der Displays finanziell unterstützen, ist das in Nordrhein-Westfalen noch nicht der Fall. Die Wirksamkeit der digitalen Hinweise ist messbar, wenn diese richtig eingestellt sind. Das war bei einem Lärmdisplay in Simmerath nicht der Fall. Es zeigte alle Motorräder als zu laut an, auch ein Elektro-Motorrad. Das haben

Recherchen von Moto e.V. ergeben. Dass dieses Display ausgerechnet in der Gemeinde Simmerath steht, in der der Vorsitzender des Vereins Silent Rider, Karl-Heinz Hermanns, Bürgermeister war, sorgte in der Motorradszene für viele Fragezeichen und Vorwürfe. Denn Hermanns veranlasste die Aufstellung und war damit auch für die Kalibrierung verantwortlich. Hinweise, dass das Gerät nicht in Ordnung war, gab es schon früh, unternommen wurde aber nichts. Laut eines Artikels in der Zeitschrift Motorrad, Ausgabe 14/2021, hat der aktuelle Simmerather Bürgermeister Bernd Goffart das Display überprüfen lassen. Dabei wurde festgestellt, dass es nur mit einem Grenzwert für Motorräder, nicht aber für Pkw und Lkw eingestellt war. „Das sei ‚vollkommen daneben und inzwischen auch geändert‘ schimpfte Simmeraths Bürgermeister“, schreibt die Zeitschrift.

Das Display in Heimbach zeigte jedenfalls an diesem Tag gar nichts an. Weiter ging es mit dem Kamerteam zum Rursee, wo an einem Motorradfahrer-Treffpunkt Interviews durchgeführt wurden. Nach verschiedenen





Stopps für Aufnahmearbeiten
ging es Richtung
Panoramastraße, die seit
geraumer Zeit ein Hotspot für
Motorrad- und Auto-Poser ist.
Die Strecke

macht immer wieder
Schlagzeilen. Über mögliche
Maßnahmen zur Entschärfung
der Situation wird der BVDM im
Rahmen eines Runden Tisches
mit Landrat Wolfgang
Spelthahn sprechen.

Auf der Strecke dorthin
überholten uns in einem 50er
Bereich drei niederländische

Motorradfahrer, einer davon mit hörbar manipulierter Auspuffanlage. In dem 50er Bereich auf der Landstraße wird regelmäßig geblitzt, so auch an diesem Tag. Kurz darauf wurden die Niederländer von der Polizei angehalten. Sie waren deutlich zu schnell und es war erkennbar, dass eine Auspuffanlage komplett ausgeräumt war. Im Gespräch mit der Polizei wurde klar, dass es zum einen deutlich zu wenig Personal gibt, um intensiv und regelmäßig zu kontrollieren, zum anderen aber auch, dass es einen großen Schulungsbedarf bei der Polizei gibt. Längst nicht alle Möglichkeiten, die der Gesetzgeber bietet, werden auch ausgeschöpft. Das Kamerateam filmte die Kontrolle und interviewte die Polizeibeamten, die vorher schon an der Panoramastraße im Einsatz waren.

Offensichtlich hatte es sich herumgesprochen, dass die Beamten weg waren, denn einige Motorradfahrer fuhren die Strecke immer wieder auf und ab und ließen sich in den Kurven in möglichst großer Schräglage filmen und fotografieren. Problembewusstsein in Sachen Sicherheit und Lärm? Fehlanzeige!

Sie verstießen dabei nicht gegen die Straßenverkehrsordnung, sagten sie dem Kamerateam. Dass das nicht stimmt, wissen sie offensichtlich schon, denn wenn die Polizei



Auf der Panoramastraße sorgen einzelne Gruppen immer wieder für Ärger, da sie die Strecke nutzen, um dort mit möglichst großer Schräglage immer wieder entlangzufahren und sich dabei filmen lassen.

dort kontrolliert, verzichten sie auf diese Fahrmanöver, die im öffentlichen Straßenverkehr nichts verloren haben. Genau solch rücksichtsloses Verhalten verursacht an vielen Punkten die bekannten Probleme mit Anwohnern, führt zu Unfällen und oft auch zu Streckensperrungen. Die Poser scheint das alles nicht zu kümmern, sie fahren dann halt woanders lang oder, wenn das Motorradfahren immer weiter eingeschränkt wird, suchen sie sich eine andere Freizeitbeschäftigung, wo sie ihr Ego ohne Rücksicht ausleben.



Das Kamerateam des WDR filmt bei der Polizeikontrolle, in die wir auf unserer Tour zufällig hineingerieten.

Das Kamerateam erlebte an diesem Tag alle Facetten des Motorradfahrens, die schönen positiven aber leider auch die negativen Seiten. Uns haben die Erlebnisse darin bestärkt, weiter deutliche Maßnahmen der Innenminister als oberste Dienstherren der Polizei zu fordern. Auf Einsicht ist bei Rasern und Posern nicht zu hoffen. Sie müssen für ihr Verhalten entsprechend zur Rechenschaft gezogen werden. Dazu sind mehr gut geschulte Polizeibeamte und leider auch deutlich mehr Kontrollen erforderlich.

Selbstverständlich gilt das ebenso für Pkw und alle anderen Verkehrsteilnehmer.

Auf unserer Homepage und in unserem Blog werden wir berichten, wann der WDR den Beitrag ausstrahlt, wir sind jedenfalls gespannt.



Das BVDM-Team in Heimbach, vor der Fahrt zum abgeschalteten Lärm-Display.

Rücksicht kommt an

Gemeinsame Presseerklärung von Kreis Ahrweiler und BVDM

Kreis und Bundesverband der Motorradfahrer plädieren für Lärmreduzierung und Rücksichtnahme

Während gutes Wetter die Herzen vieler Motorradfahrer höherschlagen lässt, bedeutet der Start der Saison für viele Anwohner in der Region vor allem eins: Lärm. Zusammen mit dem Bundesverband der Motorradfahrer e. V. (BVDM) möchte der Kreis nun einen weiteren Schritt gehen und im Rahmen einer Sensibilisierungskampagne für Verständnis und Rücksichtnahme plädieren.

„Wir möchten Motorradfahrer nicht aus dem Kreis ‚verbannen‘. Vielmehr ist es unser Ziel, dass unnötiger Lärm durch zu schnelle oder frisierte Motorräder reduziert wird. Das kommt letztendlich nicht nur betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie der Natur, sondern auch dem Großteil der Motorradfahrer, die sich rücksichtsvoll und vorbildlich verhalten, zugute“, so Landrat Dr. Jürgen Pföhler.

Mithilfe von Plakaten, Flyern und Webbannern, die 20 verschiedene Motive zeigen und den Kommunen kostenfrei zum Download bereitgestellt werden, sollen die Motorradfahrer zu einer geräuscharmeren und rücksichtsvolleren Fahrweise in belasteten Gebieten motiviert werden.

Michael Lenzen, Vorsitzender des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V., ist davon überzeugt, dass der Kreis die ideale Region für die Umsetzung des Konzepts ist: „Rund um den Nürburgring, aber auch in der gesamten Region ist das Problem bekannt. Die Sensibilisierungskampagne ist daher ein wichtiger Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Reduzierung des Motorradlärms.“

Vorlagen der kostenfreien Materialien gegen Motorradlärm finden Sie unter <https://bvdm.de>. Einfach das beziehungsweise die gewünschte(n) Motiv(e) sowie die entsprechende Größe auswählen und per E-Mail an info@bvdm.de senden. Die jeweiligen Vorlagen werden dann durch den BVDM versandt.



Gemeinsam gegen Motorradlärm: Landrat Dr. Jürgen Pföhler und Michael Lenzen, Vorsitzender des BVDM (r.), wollen mit Plakaten auf das Lärm-Problem aufmerksam machen.

Foto: Kreisverwaltung Ahrweiler/Ralf Schuhmann

Pressemitteilung Tag des Lärms

Michael Lenzen

Pressemitteilung

Zum Tag des Lärms am 28. April 2021 startet der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) eine Sensibilisierungskampagne für Motorradfahrer

Motorradlärm ist seit dem Bundesratsbeschluss Drucksache 125/20 besonders in den öffentlichen Fokus gerückt. Der BVDM beschäftigt sich schon seit langem mit dem Problem und hat ein gesamtheitliches Konzept mit dem Titel „Es geht auch leiser“ zur Reduzierung des Lärm erarbeitet und im Juli 2020 dem Bundesverkehrsminister und in der Folge auch den Ministerien mehrerer Bundesländer vorgestellt. Ein Baustein dieses Gesamtkonzeptes ist die Sensibilisierung der Motorradfahrer für das Thema.

Den Tag des Lärms, am Mittwoch, 28. April 2021, nimmt der Verband jetzt zum Anlass, mit seiner Sensibilisierungskampagne zu starten und bei den Motorradfahrern gezielt für ein geräuscharmes und rücksichtsvolles Fahren zu werben. Aufgrund der Corona- Schutzmaßnahmen gibt es keine große Auftaktveranstaltung, sondern vorerst nur die Presse- und Öffentlichkeitskampagne.

Der Verband hatte bei der ecosign-Akademie in Köln eine Semesterarbeit zur Sensibilisierung von Motorradfahrern in Bezug auf Lärm in Auftrag gegeben und die besten Arbeiten prämiert. Zu den Juroren zählte Kabarettist und Motorradfahrer Jürgen Becker, der auch Schirmherr der Kampagne ist. Die beiden besten Arbeiten stammen von Noah Zwingmann und Ingo Wick. Daraus wurden druckfähige Vorlagen und Webbanner entwickelt.

Alle von Motorradlärm betroffenen Kommunen und Kreise, aber auch Zeitungen und Zeitschriften können die Webbanner, Anzeigen und Plakate kostenlos zur Veröffentlichung in allen Kanälen nutzen. Großformatige Plakate sollen auch an den besonders belasteten Strecken aufgestellt werden. Der BVDM hat die Nutzungsrechte erworben und würden sich freuen, wenn die Materialien zur Sensibilisierung möglichst häufig genutzt würden, damit viele Motorradfahrer erreicht werden und es auch kurzfristig zu einer hörbaren Reduzierung des Lärms kommt. Denn wie laut ein Motorrad im Fahrbetrieb wirklich ist, daran hat der Fahrer einen erheblichen Anteil. Er hat es im wahrsten Sinne des Wortes in der Hand. Denn wer im niedrigen Gang voll aufdreht, dessen Maschine wird laut, wer frühzeitig hochschaltet, ist deutlich leiser unterwegs.



Der BVDM appelliert am heutigen Tag des Lärms ganz besonders an alle Motorradfahrer, sich rücksichtsvoll zu verhalten und so zu fahren, dass niemand übermäßig von Lärm belästigt wird. Der 1958 gegründete Verband erneuert seinen Appell an die Motorradhersteller, sofort deutlich leisere Maschinen zu bauen und an den Gesetzgeber, die Rahmenbedingungen für eine sinnvolle Lärmobergrenze für alle Fahrzeuge zu schaffen, die

sich am realen Fahrverhalten orientiert. Diejenigen, die bewusst manipulieren und vorsätzlich Lärm verursachen, müssen konsequent zur Rechenschaft gezogen werden. Es kann nicht sein, dass für eine Minderheit von schwarzen Schafen alle Motorradfahrer in Sippenhaft genommen werden, so BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen. Der Verband wird sich weiter gegen Streckensperrungen für Motorradfahrer und einseitige Tempolimits nur für Motorradfahrer wehren.

Für weitere Informationen steht Ihnen der 1. Vorsitzende gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Lenzen, Vorsitzender BVDM

ZERO SR/S – Die elektrische Freude am Fahren

Rainald Mohr



Plötzlich, hinter einer Kurve, reißt mich die rote Kelle eines Polizisten aus meinem Fahrvergnügen.

Sofort beschleicht mich ein schlechtes Gewissen, bin ich etwa, innerhalb eines 80 km/h-Tempolimits, im Taunus etwas zu schnell unterwegs gewesen? Rechts heranfahren, Helm, Sturmhaube und Sonnenbrille absetzend, erreicht mich auch schon die Frage des Polizisten:

„Fahrzeugkontrolle! – Wissen Sie warum wir Sie anhalten?“ „Ja“, sage ich zögernd, „vielleicht war ich geringfügig zu schnell...“. „Nein“, sein Kommentar, „eine Zivilstreife, die hinter ihnen war, hat uns angefunkelt, da fährt jemand ohne Schalldämpfer“ . . .“.

Jetzt wird das Motorrad genauer betrachtet und dem Staunen folgen neugierige, interessierte Fragen seitens der Polizei. Ein nettes Gespräch entwickelt sich. Das Interesse und die Begeisterung für die Zero, die so auf den ersten Blick einem modernen Touren-Sportler gleicht, die aus der Ferne, auf die Schnelle betrachtet, so gar nicht nach „Ökologie“ aussieht, ist echt. Kurz und gut, ich durfte weiterfahren, die Papiere wollte niemand mehr sehen.

Erwartung: Sport-Tourer

Dieser Test- und Fahrbericht ist ein Erlebnisbericht mit der Zero/SR-S. Jeder Test ist immer ein Spiegel gegen eine „Erwartungshaltung“, die der Tester im Kopf hat. Gegen diese Erwartungen spiegeln wir unsere Erlebnisse, deshalb will ich zu Beginn dieses Berichtes meine Erwartungshaltung offenlegen:

Ich testete dieses Motorrad mit der Erwartung eines Tourenfahrers, der gerne auch – wenn der Verkehr es zulässt – zügig unterwegs ist. Nein, ich fahre in der Kurve nicht mit dem „Knie am Boden“ und ich habe auch nicht den Hintergrund eines „Streetfighters“. Wichtig ist mir persönlich ein gutes Handling, absolute Stabilität bei Tempo auf schlechter Straße und Autobahn, Kurvenfreudigkeit und eine bequeme, für Langstrecke geeignete, Sitzposition.

Die neue Zero SR/S (das Spitzenmodell eines „Startup“- Unternehmens aus Santa Cruz in Kalifornien) ist hinsichtlich Designs und Fahreigenschaften ein Sport-Tourer klassischer Prägung, allerdings mit Elektro-Motor. Und dieser E-Motor, das sage ich aus tiefster Überzeugung ist eine wirklich „feine Sache“.

Ergonomisch sehr gut

Das Gewicht von etwa 230 Kilogramm stört beim Rangieren in der Garage/auf dem Parkplatz nicht. Der Schwerpunkt liegt tief. Beim Fahren, selbst in einer Serpentine, beim

Richtungswechsel auf schmaler Landstraße, beim „Durchschlängeln“ im Stadtverkehr, spürt man das Gewicht so gut wie nicht. Lediglich beim Aufbocken auf den (serienmäßigen) Hauptständer muss man Kraft aufwenden. Im Vergleich zu meiner 4-Zylinder-Honda mit 250 Kilogramm Gewicht, könnte der Hauptständer bei der Zero ergonomischer platziert sein. Ich selbst habe aus „Faulheit“ konsequent den Seitenständer genutzt.



Die Fahr- und Sitzposition ist für mich persönlich (Größe: 1,80 Meter) perfekt. Alle Schalt- und Bedienelemente liegen ergonomisch günstig, sind gut und intuitiv erreichbar, leicht zu bedienen. Die Sitzposition ist entspannt, der Knieschluss am „Tank“ (Attrappe) ist gut. So lassen sich auch längere Strecken sehr gut bewältigen.

Motor: Bärige Kräfte, 190 Newtonmeter Drehmoment aus dem Stand

Richtig beeindruckt hat mich persönlich der Motor. Am Anfang etwas irritiert hat mich allerdings die Geräuschentwicklung. Kein „Sound“ aus dem Schalldämpfer, stattdessen ein Geräusch wie eine losfahrende U-Bahn oder ein Gabelstapler.

Nun, sobald Tempo 70 bis 80 anliegt, ist das vergessen, der Wind am Helm bläst das „Elektro-Geräusch“ weg. Schalten? Fehlanzeige! Nicht vorhanden. Dieses Motorrad wird ausschließlich über den „Gas“-Griff bewegt.



Die Zero spurtet mit einer Vehemenz nach vorne, die die behaupteten 190 Newtonmeter Drehmoment absolut glaubwürdig erscheinen lassen. Dieses Drehmoment steht quasi aus dem Stand zur Verfügung. Je nach gewählter „Fahrstufe (es gibt: Rain, Eco, Street, Sport und die Option der individuellen Konfigurierung) ist man nicht nur an der Ampel unschlagbar schnell. Ohne nervendes Gebrüll schießt die Zero im Street- und vor allem im Sport-Modus vorwärts.

Kein Schaltvorgang unterbricht die wirklich ungeheure Kraftentfaltung. Ich erinnere mich noch gut, wie auf einem Autobahn-Zubringer (einer langgezogenen Kurve), ein definitiv schneller Sportwagen an meinem Hinterrad hing. Er war mir schon auf der Ausfallstraße auf den Fersen und wohl neugierig. Die Beschleunigung bei der Auffahrt auf die Autobahn war so gewaltig, dass die Zero gefühlt mit einem Wimperschlag bei Tempo 190 (gefahren im Sport-Modus) war. Erst nach etwa 2 Kilometern bei der Einmündung auf die A5 – man muss auf der Fahrspur zum Einfädeln das Tempo reduzieren -, überholte mich der Porsche mit extremem Tempo.

Diese extrem nachdrücklich und dabei sehr geschmeidige Kraftentfaltung (eine serienmäßige Traktionskontrolle verantwortet die nötige Sicherheit) sorgt dafür, dass das „Kurvenräubern“ bei uns im Mittelgebirge mit einer Vielzahl von Haarnadel-Kurven einfach nur Freude bereitet. Schaltfehler vor der Kurve gibt es schlicht nicht. Immer (!) steht zum Herausbeschleunigen (egal wie eng der Kurvenradius ist) mehr als ausreichend Leistung zur Verfügung.

Die Zero, mit ihrer harmonischen und dennoch bärenstarken Kraftentfaltung ist – für mich ohne Zweifel – ein ideales Landstraßen-Motorrad. Aber, die Medaille hat (leider!) zwei Seiten. Wird der Sport-Modus „sportlich“ genutzt ist nach etwa 100 bis 110 Kilometer der Spaß beendet. Auf der Autobahn A5 (vierspurig, Bad Homburg – Darmstadt, nach dem Berufsverkehr ohne Tempolimit) bin ich so schnell gefahren, wie es der Verkehr erlaubte. Permanent linke Spur. 150 km/h bis streckenweise 190 km/h waren möglich. Man kann zusehen, wie im Display der Ladestatus sinkt.

Die von mir gemessene Reichweite bei dieser (absichtlich zu Testzwecken provozierten) Fahrweise beträgt dann etwa 100-110 Kilometer. Die Steckdose ruft und ebenso mehrere Tassen Kaffee mit „Brotzeit“ oder Zigarette. Denn die Ladezeit an der „normalen“ Steckdose“ die mir am Ziel zur Verfügung stand, beträgt dann gut und gerne 4,7 Stunden. Der 14,4 kW-Akku wird an der „normalen“ Steckdose mit 2,6 kW/Stunde aufgeladen. Mit der Premiumversion erhält man zusätzlich ein 6 kW-Ladesystem. Damit reduziert sich dann die Ladezeit auf etwa 2,1 Stunden.

Nein, dieser Fahrstil muss nicht sein, aber er diente mir dazu, das Fahrwerk und auch die Bremsen zu testen. Das Fahrwerk ist tadellos. Absolut sicher, die Bremse vorne ist Klasse! Sehr feinfühlig zu dosieren, sehr kraftvoll. Unbefriedigend war an der Test-Maschine die Hinterradbremse. Für mein Gefühl eindeutig zu schwach. Unter dem Niveau, welches heute leistbar ist. Bei Autobahntempo bewährt sich die - aus meiner Sicht - sehr gute Verkleidung. Auch bei hohem Tempo ist der Winddruck absolut erträglich. Der Oberkörper wird spürbar, für mich ausreichend, entlastet.

Kritik an der Platzierung der Rückspiegel

Kritisieren, ja heftig kritisieren, weil sicherheitsrelevant (!) muss ich die Rückspiegel, die tief an der Verkleidung montiert sind. Diese Platzierung unterstreicht die windschnittige Optik der ZERO, sie ist aber so ungünstig, dass entweder die Arme oder die Beine im Spiegel die Sicht behindern. Das muss nicht sein und gehört auf die Liste der Optimierungen.



Der Street-Modus macht Spaß und liefert brauchbare Reichweite

Für den Tourenfahrer, der gerne dynamisch unterwegs ist, der für schnelle Überholmanöver auf der Landstraße souveräne Kraft zur Verfügung haben will, ist der „Street-Modus“ perfekt. Die Reichweite steigt (bei meinem Fahrstil) auf gemessene 140-150 Kilometer an.

Damit qualifiziert sich dieses Motorrad für jeden der in einem Ballungsraum mit „Freude am Fahren“ morgens und abends zur und von der Arbeit unterwegs ist. Wohnt man etwa in Frankfurt am Main, kann man alle größeren Städte im Umkreis, von Gießen, Wetzlar, Darmstadt, Mainz, Aschaffenburg, bis Wiesbaden locker erreichen und - ohne nachzuladen - auch wieder nach Hause fahren.

Die Zero qualifiziert sich als sehr sportliches Luxusgefährt für den urbanen Großraum. Ja, Luxus: Der Kaufpreis beträgt je nach Ausstattung 21.500 (Standardversion) bis 23.750 Euro für die Premiumversion (Heizgriffe, Alu-Lenkerenden und ein schnelles 6 kW-Ladesystem statt 3 kW).

Dabei belästigt dieses Motorrad sozusagen „niemanden“. Die Geräuschentwicklung (hierzu Näheres weiter unten) ist im höchsten Maße „sozialverträglich“. Jeder „Anti-Lärm-Aktivist“ hat keine Argumente mehr. Es werden keine Emissionen ausgestoßen, kein „Feinstaub“, kein CO₂ kommt aus einem Schalldämpfer. Wenn Feinstaub emittiert wird, dann nur noch durch Reifen/Bremsabrieb und durch den Abrieb des Zahnriemens, der das Hinterrad antreibt. Ja, „Kettenspannen“, „Kettenölen“ und Fettspritzer auf der Lederjacke, das war gestern!

Im ECO-Modus bis zu 200 Kilometer weit fahren

Eine völlig andere Welt offenbart der Eco-Modus. Gedacht für eine stromsparende, reichweitenverlängerte Fahrweise, reduziert er spürbar das Drehmoment. Der Gasgriff muss sehr weit gedreht werden, um „Leistung“ zu bekommen. Subjektiv fühlt sich die Leistung wie auf einem „27 PS Motorrad“ aus meiner Studentenzeit (70er Jahre) an.

Ich selbst habe diesen Modus einmal gezielt genutzt auf einer Fahrt durch den Taunus, auf der Landstraße nach Wiesbaden. Diese Strecke ist (bis auf geringe Abschnitte) ein einziges „Tempolimit“. Tempo 80 wechselt mit Tempo 60 ab, eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten prägen das Bild. Ich bin bewusst sehr moderat gefahren, habe die Tempolimits streng befolgt und habe mir flottes Beschleunigen erspart.

Allerdings, und das ist gefährlich, wird im ECO-Modus auch die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h eingebremst. Gefährlich ist dies, wenn man ein Überholmanöver riskiert, bei welchem man kurzfristig mehr Tempo für die Sicherheit benötigt. Das ist mir passiert. Beim Überholen zweier Lkw mit Anhänger habe ich die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs unterschätzt. Benötigt hätte ich gut und gerne 20 zusätzliche km/h. Nun, es ist gerade nochmal gutgegangen.

Im Eco-Modus erhöht sich die Reichweite nach meiner Erfahrung auf knappe 200 Kilometer. Der Hersteller und andere Zero-Tester/-Fahrer sprechen von 230 bis 250 Kilometer. Ich muss allerdings sagen, dass ich dies nicht nachvollziehen kann. Für mich eine sehr optimistische Aussage.

Nicht ohne mein Kabel!

Das Empfinden für Design, für schön oder hässlich ist immer sehr subjektiv. Für mich persönlich hat die Zero – ohne die Seitenkoffer – ein schönes, gefälliges Design. Mit den montierten Seitenkoffern (Hersteller „SHAD“) wurde die ZERO geliefert. Abschließbare Seitenkoffer sind an der ZERO auch unbedingt notwendig. Ein Seitenkoffer muss die Ladekabel aufnehmen. Ein Schnell-Ladekabel (es ermöglicht die Zero in etwa zwei Stunden aufzuladen) und ein Ladekabel in vernünftiger, praktikabler Länge für die „übliche“ Steckdose.

So weit so gut. Leider belasten diese Seitenkoffer das ästhetische Empfinden doch sehr.

Sie sind unnötig breit, haben unnötig viel Abstand vom Fahrzeug. Die Zero hat ein Zentralfederbein und keinen Schalldämpfer. Seitenkoffer könnten sich erheblich enger und dabei eleganter an das Motorrad schmiegen.

Menschen, die mehr als 20.000 Euro für ein Motorrad bezahlen, stellen vermutlich – so wie ich – hohe Ansprüche an das Design ihres Fahrzeugs. Es gilt „das Auge fährt mit“. Dem Hersteller möchte ich ans Herz legen, bei einem solchen Kaufpreis, an das schöne und elegante Motorrad nicht irgendein Standard-Produkt „dran zu schrauben“. Eine in das Fahrzeugdesign integrierte Custom-Lösung, darf und muss bei diesem Preisniveau erwartet werden.



Bild: R. Mohr



Für wen ist dieses Fahrzeug gedacht?

Es ist nach meinem persönlichen Dafürhalten eine Bereicherung. Es eignet sich für jeden, der auf mittellangen Strecken, für den täglichen Pendelverkehr im Umkreis von 150 bis max. 200 Kilometer ein luxuriöses und kraftvolles Motorrad sucht und sich leisten kann.

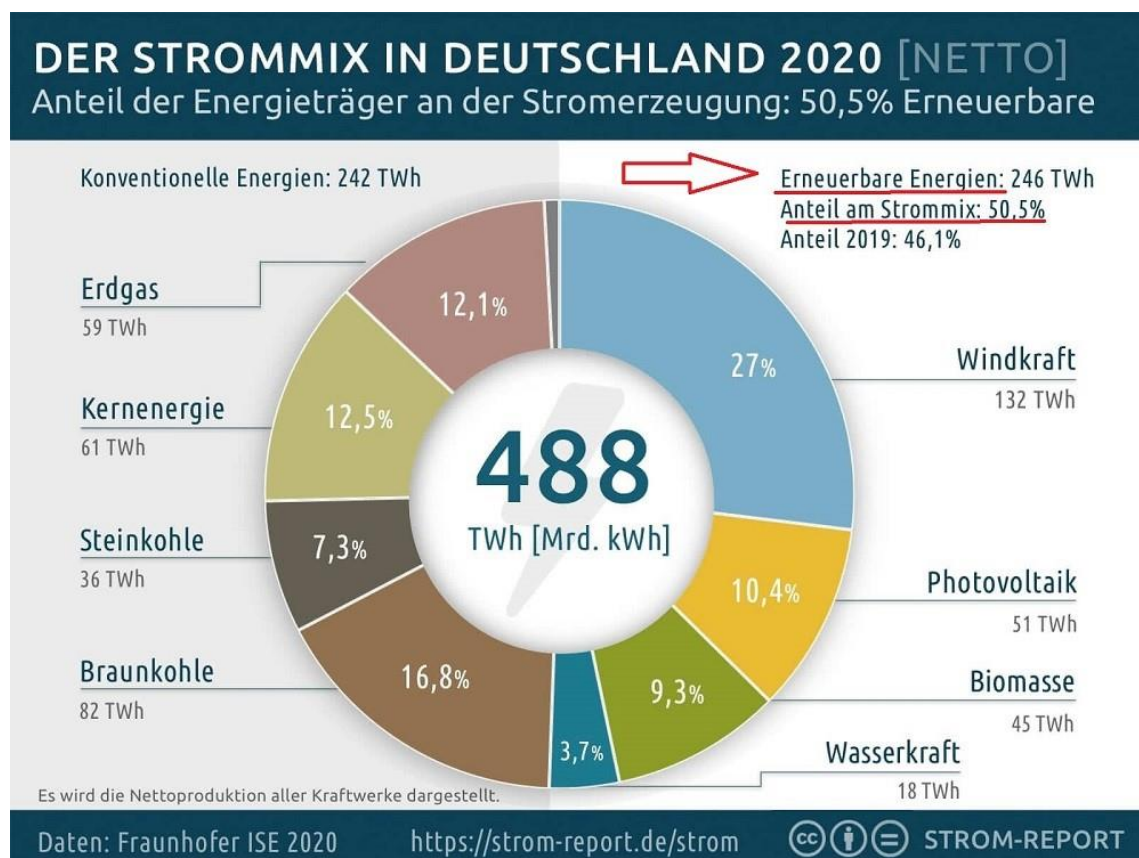
Es ist für jeden, der auf einer überschaubar kurzen „Hausstrecke“ sehr viel Spaß am Motorradfahren hat. Es ist perfekt für denjenigen, der dabei seine Umwelt so wenig wie möglich belasten will. Es ist das perfekte Fahrzeug für den innerstädtischen Verkehr.

Für den Langstreckenverkehr, für die weite Urlaubs- oder Wochenendreise ist das E-Motorrad nur geeignet, wenn man Zeit, Enthusiasmus und maximale Streckenplanung (Ladestationen!) mitbringt.

Persönlich empfinde ich die Zero als eine Bereicherung, auch wenn ich aus verschiedenen Gründen meine „Verbrenner-Motorräder“ nicht missen möchte.

Das Thema Umweltbelastung will ich nur sehr begrenzt ansprechen,

denn Daten über eine vollumfängliche Öko-Bilanz der Zero liegen mir nicht vor. Eines ist aber klar, solange der Strommix in Deutschland „erst“ (oder: „bereits“) 50 Prozent erneuerbaren, CO₂-freien Strom enthält, produziert auch die Zero beim Fahren CO₂.



Ja, sicher weniger als ein Verbrenner und auch nicht unmittelbar. Das soll dieses Fahrzeug nicht abwerten. Nein, wirklich nicht. Es macht aber deutlich, dass auch hier das „gute Gewissen“ seine Grenzen hat.

Bleibt noch die Frage nach der Lärmentwicklung.

Ein Eindruck von den Fahrgeräuschen

Mit Hilfe des Messgerätes („Extech SDL 600“) konnten wir uns (nach der Eichung) einen Eindruck verschaffen.

Wir haben die Geräuscentwicklung der Zero bei einem üblichen zügigen Landstraßen-Tempo gemessen.

Kein weiteres Fahrzeug war in der Nähe. Ich selbst stand direkt am Straßenrand, die Zero wurde im Vorbeifahren auf der Straßenmitte einer Landstraße gemessen. Die Landstraße führt durch einen Wald, die Bäume reflektierten womöglich die Geräusche.



Richtig, die Messung ist nicht „wissenschaftlich“. Aber wir haben den Vergleich zu meiner 4-Zylinder-Honda (Euro-4Typ, Standgeräusch laut Fahrzeugschein 94 dB.) Die Honda ist im 6. Gang sehr lang übersetzt, der Drehzahlmesser zeigt bei Tempo 100 knappe 3000 U/min. Das bedeutet, diese 4-Zylinder Honda ist bei Tempo 100 recht leise.

Weil die Messung nicht wissenschaftlichen Kriterien genügt, veröffentliche ich keine Dezibel-Werte. Der Vergleich mit der Honda zeigt mir aber, dass die Zero und die Honda in etwa auf einem Lautstärke-Niveau liegen. Die Differenz ist minimal.

Dies ist – ich sage es ausdrücklich- keine wissenschaftliche Messung. Es ist ein Eindruck.

Allerdings zeigt der Eindruck, dass aktuelle Forderungen mancher Politiker nach Motorrad Fahrgeräuschen von maximal 80 dB in allen Fahrsituationen, vermutlich unrealistisch sind.

Die Differenz der Lautstärke zwischen den beiden Motorrädern wird allerdings deutlich größer, wenn die Motorräder beschleunigt werden. Die Honda wird für kraftvolles Beschleunigen (z.B. zum zügigen Überholen) zwei Gänge runtergeschaltet, der Motor „brüllt auf“. Die Zero ändert ihr Fahrgeräusch beim Beschleunigen kaum.

Noch drastischer wird die Differenz der Lautstärke beim zügigen Durcheilen der vielen Kurven und Serpentinaen bei uns im Taunus. Die Honda fährt durch die Kurve im niedrigen Gang, bei hoher Drehzahl. Das macht das Motorrad laut. Die Zero ist dann - weil sie ihr maximales Drehmoment quasi aus dem Stand, bei niedrigster Drehzahl zur Verfügung stellt - signifikant leiser.

Tja, in den Urlaubsregionen, auf den von Motorradfahrern vielbefahrenen, kurvenreichen Strecken im Mittelgebirge und in den Alpen, ist aber gerade dies das Problem, welches zu den, inzwischen häufigen, Anwohner-Protesten führt. Die Zero bietet in diesen Situationen eine Lösung, ohne auf den Fahrspaß zu verzichten.

Abschließend eine Randbemerkung:

Meine Freude an und mit diesem Motorrad ist echt und authentisch! Ich werde von Zero nicht bezahlt, habe keine Geschäftsbeziehungen zu Zero und auch meine Familie nicht. Es ist ein persönlicher – subjektiver - aber ehrlicher Erfahrungsbericht. Wir bedanken uns für das Testfahrzeug bei: Zero Motorcycles B.V., Oester 12, 1723 HW Noord Scharwoude, Niederlande.

Motor/Getriebe	Luftgekühlter, bürstenloser Synchronmotor, max. Leistung 82 kW/110 PS bei 5000 U/min, Dauerleistung 40 kW/ 54 PS bei 5000 U/min, 190 Nm, kupplungsfreier Direktantrieb, Zahnriemen
Batterie	Lithium-Ionen-Akku, Max. Kapazität: 14,4 kWh, Nutzbare Kapazität: 12,6 kW Ladezeit 4,7 Stunden, Mit 6KW Schnelllader etwa 2,1 Stunden
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, fünf Fahrmodi, dreistufige schräglagenabhängige Traktionskontrolle Fahrmodus auch individuell programmierbar.
Fahrwerk	Stahl-Gitterrohrrahmen; 4,3 cm USD-Telegabel vorne (Vorspannung, Druck-, Zugstufendämpfung einstellbar), 12 cm Federweg; Aluminiumguss-Zweiarmschwinge hinten, Zentralfederbein (Vorspannung, Druck- und Zugstufendämpfung einstellbar), 14 cm Federweg;
Räder	Leichtmetall-Gussräder; Reifen 120/70 ZR17 (vorne) und 180/55 ZR17 (hinten).
Bremsen	32 cm Zweiseibenbremse vorne, 24 cm Einscheibenbremse hinten
Maße und Gewichte	Radstand 1,450 m, Sitzhöhe 78,7 cm, Gewicht fahrfertig 229 kg, Zuladung 225 kg

(Alle Daten sind Herstellerangaben. Die Ladezeiten wurden getestet)

Motorrad und Bundestagswahl 2021

Rainald Mohr



Themen der Mobilität rücken als ein Schwerpunkt in den Mittelpunkt des Wahlkampfes zur Bundestagswahl am 26. September. Erste Äußerungen der Politik zum „Benzinpreis“ oder zu dem Thema „Tempolimit“ deuten darauf hin.

Für die Motorradfahrer (hiermit meine ich alle Zweiräder und Gespanne mit Kfz-Kennzeichen, also auch Motorroller) kommen noch sehr spezifische Themen hinzu. Diese spezifischen Motorrad-Themen (im Schwerpunkt „Lärmemission“ und „Raserei“) sind inzwischen wesentlicher Teil der politischen Diskussion und der „Regulierungs-Bemühungen“ diverser Politiker.

Der BVDM engagiert sich

Als die Interessenvertretung der Motorradfahrer ist der BVDM e.V. auch bei diesen Themen aktiv. Ja, Wahlentscheidungen werden nicht nur vor dem Hintergrund der Mobilität gefällt. Vielfältig und reichhaltig ist der „Blumenstrauß“ an Vorschlägen, den die Parteien den Wählern anbieten. Für eine Vielzahl von Motorradfahrern – das zeigen die gut besuchten Motorradfahrer Demonstrationen – sind die spezifischen, das Motorradfahren betreffenden Themen, aber wesentlicher Bestandteil einer Wahlentscheidung.

Wahlprüfsteine als Entscheidungshilfe für Motorradfahrer

Der BVDM ist politisch neutral! Er betrachtet es aber als seine Aufgabe, Transparenz herzustellen. Die Zeit des Wahlkampfes ist eine Chance für uns Motorradfahrer, die Themen

zu aktualisieren, die uns in der Verkehrspolitik „auf den Nägeln brennen“. Zurzeit sind das besonders die Themen „Streckensperrungen nur für Motorräder, Tempolimits nur für Motorräder, Fahrverbote für Motorräder die bestimmte Lärmgrenzen überschreiten (z.B.: Standgeräusch größer 95 dB, „Tiroler Modell“) und die Benachteiligung von Motorrädern bei der Förderung von Antrieben mit Elektromotor“.

Der BVDM e.V. stellt allen Parteien, die im Wahlkampf antreten, Fragen zu diesen aktuellen Motorrad-Themen. Die Fragen und die Antworten der Politik werden wir veröffentlichen. Gegliedert nach den jeweiligen Parteien, findet der Leser eine Übersicht der Antworten und er hat die Möglichkeit, die Antworten im Original nachzulesen.

Wir fragen nicht nur die Spitzenkandidaten

Unsere Fragen richten wir nicht nur an die Spitzenkandidaten auf Bundesebene. Wir fragen auch die Wahlkreiskandidaten in den Wahlkreisen, in denen wir aktuelle Streckensperrungen für Motorräder kennen. Denn mit der "Erststimme" wählt man einen Kandidaten oder eine Kandidatin aus seinem Wahlkreis (Von diesen Wahlkreisen gibt es in Deutschland insgesamt 299).

In den einzelnen Wahlkreisen konkurrieren die Kandidaten um die Erststimmen der Wähler, der Gewinner zieht als direktgewählter Abgeordneter in den Bundestag ein, unabhängig von dem Abschneiden seiner Partei. Außerdem fragen wir auch die Spitzenkandidaten auf den Landeslisten der Parteien.

Task Force gegründet

Der Arbeitsaufwand für diesen Prozess ist enorm. Es sind nicht nur eine hohe dreistellige Zahl von Politikern anzuschreiben. Deren Namen und Adressen müssen identifiziert werden, Briefe/ E-Mails sind zu versenden, es muss „erinnert“ werden, die Rückantworten müssen kontrolliert werden.

Die Antworten sind zu analysieren und knapp und verständlich darzustellen. Es sind Fragen der Politiker zu beantworten und „last but not least“, die „Pressearbeit auf nationaler und auf kommunaler Ebene ist zu bewältigen.

Es hat sich eine Gruppe von 8 Personen gebildet, die sich diese Arbeit vornimmt. Denn für eine Person (die Arbeit wird ja ehrenamtlich erledigt) ist die Aufgabe definitiv zu umfangreich.

Veröffentlichung in Presse und „sozialen Medien“.

Die Ergebnisse werden rechtzeitig zu Beginn der Briefwahl veröffentlicht. Selbstverständlich auf der Webseite des BVDM e.V. Aber wir werden auch die Tageszeitungen, und die „Rundfunkmedien“ mit den entsprechenden Ergebnissen versorgen. Parallel werden die Ergebnisse in den einschlägigen „Sozialen Medien“ breit gestreut.

Über die Medien wollen wir möglichst viele Motorradfahrer über die Stellungnahmen der Politiker informieren. Dabei kann uns jede MotorradfahrerIn und jeder Motorradfahrer unterstützen, indem er die Berichterstattung von unserer Homepage und den sozialen Kanälen in seinen sozialen Medien verteilt („verlinkt“). Jede „Weiterleitung“ (Verlinkung) ist wichtig und kann als Entscheidungshilfe bei der Wahl dienen, aber sie ist auch ein deutliches Signal an die Politik, dass Motorradfahrer Wähler sind und die Interessen von rund drei Millionen Motorradfahrern nicht einfach ignoriert werden können.

In diesem Sinne: „Allzeit gute Fahrt“, möglichst ohne Streckensperrung!

Dies sind unsere Fragen an die Politik:

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Die Fragen: Wahlprüfsteine für Motorradfahrer – Bundestagswahl 2021

Sehr geehrter Herr/ sehr geehrte.....

zur Bundestagswahl 2021 schreiben wir Sie in Ihrer Funktion als an.

Für die Wahlentscheidung vieler Motorradfahrer, deren Familien und Freunden bei der Wahl im September 2021, ist Ihr Standpunkt, der Standpunkt der, zu Motorrad-Streckensperrungen eine wichtige Entscheidungsgrundlage.

Deshalb bitten wir Sie, untenstehende Fragen mit einem eindeutigen „Ja“ oder „Nein“ zu beantworten. Gerne können Sie zusätzlich ergänzende Erläuterungen vermerken. Die identischen Fragen senden wir auch an alle anderen zur Wahl stehenden Parteien.

Um Missverständnisse zu vermeiden: Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) ist parteipolitisch unabhängig. Wir lehnen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung (wie z.B. Raserei oder Manipulation von Schalldämpfern) ab. Wir sind der Auffassung, dass Regelverstöße konsequent verfolgt und geahndet werden müssen. Motorradfahrer, die sich korrekt verhalten, dürfen aber nicht in Sippenhaft für die Regelverstöße Dritter genommen werden.

Die Fragen:

1. Ausreichende und bessere Ressourcen für Sanktionen und Prävention:

Der BVDM lehnt Raserei und Manipulationen an Schalldämpfern strikt ab! Wir wissen, dass Lärm und Verkehrsgefährdung Probleme sind, die schnellstmöglich gelöst werden sollten. Deshalb fordert der BVDM Präventionsmaßnahmen, sowie die konsequente Sanktionierung von Motorrad-/Autofahrern, die sich nicht an die geltenden Regeln halten. Die Behörden benötigen dazu ausreichende juristische Rahmenbedingungen und finanzielle Ressourcen.

Wird sich Ihre Partei, werden Sie sich, nachdrücklich für ausreichende juristische Rahmenbedingungen und Ressourcen bei den Behörden für Prävention und Sanktionen einsetzen?

JA () NEIN ()

2. Motorrad-Streckensperrungen: Im Bundesgebiet gibt es eine Vielzahl von Streckensperrungen nur für Motorräder.

Wird sich Ihre Partei, werden Sie sich, im Rahmen der politischen Arbeit nachdrücklich gegen Streckensperrungen ausschließlich für Motorradfahrer aussprechen?

JA () NEIN ()

3. Tempolimits nur für Motorräder: Im Bundesgebiet gibt es auf einigen Straßen Tempolimits ausschließlich für Motorräder.

Wird sich Ihre Partei, werden Sie sich, im Rahmen der politischen Arbeit gegen Tempolimits ausschließlich für Motorräder aussprechen?

JA () NEIN ()

4. Motorrad-Fahrverbot bei Standgeräusch über 95 dB: Seit dem 10. Juni 2020 gilt in Tirol auf einigen Strecken ein Fahrverbot nur für Motorräder mit einem Standgeräusch über 95 dB. Sehr viele Motorräder, die korrekt die gültigen Zulassungsbestimmungen erfüllen, werden so vom Straßenverkehr ausgeschlossen. Eine ähnliche Maßnahme befürchten wir auch in der Bundesrepublik Deutschland.

Wird sich Ihre Partei, werden Sie sich nachdrücklich gegen Fahrverbote nur für zulassungskonforme Motorräder mit einem Standgeräusch von mehr als (kleiner oder gleich) 95 dB aussprechen?

JA () NEIN ()

5. Förderung der E-Mobilität auch bei Motorrädern: Elektroautos werden von der Bundesregierung finanziell gefördert. Elektromotorräder/-roller hingegen nicht. Dabei nehmen sie im Vergleich zu Pkw erheblich weniger Raum im Straßenverkehr ein und sind nicht nur im Berufsverkehr eine echte Alternative. Hinzu kommen die reduzierte Umweltbelastung und kaum vorhandene Lärmemissionen.

Wird sich Ihre Partei, werden Sie sich, im Rahmen der politischen Arbeit für eine finanzielle Förderung von Elektromotorrädern/-rollern einsetzen?

JA () NEIN ()

Wir bedanken uns bereits jetzt für Ihre Mühe und erwarten Ihre Rückantwort innerhalb der nächsten 14 Tage. Wir werden die Antworten aller Parteien sammeln, auswerten und veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

Nachruf auf Stefan Vennemann

Gernot Tolzmann



Der BVDM trauert um Stefan Vennemann

Am 25.03.2021 haben wir aus unseren Reihen Stefan Vennemann zu Grabe getragen. Er war Mitglied im BVDM und Helfer auf dem Elefantentreffen. Von Thurmansbang bis Wilhelmshaven werden sich Menschen an ihn erinnern, denen er auf den verschiedenen Treffen begegnet ist. Solange es seine Kräfte zuließen, war er mit Motorrad und Zelt unterwegs.

Tief im Ruhrgebiet verwurzelt war er ein guter Erzähler und verstand es, Dinge aus vergangenen Zeiten wieder lebendig zu machen. Manche Stunde haben wir zusammen um ein Lagerfeuer gesessen und den Lauf der Welt begradigt. Nie hat er seine helfende Hand verweigert, wenn man ihn darum bat. Wir verlieren einen guten zuverlässigen Freund.



Stefan Vennemann war langjähriger Helfer beim Elefantentreffen. Foto: Tolzmann

Nachruf auf Fritz Leidig

Horst Orlowski

Fritz Leidig verstorben



Wir trauern um unseren langjährigen Clubkameraden Fritz Leidig, der am 27.04.2021 im Alter von 82 Jahren verstorben ist.

Fritz war in den letzten der 1970er Jahre Mitbegründer und danach lange Zeit Vorsitzender des Vereins Horex- und Gespannfreunde Mainkling e. V. Im Jahr 1981 trat er in unseren Bundesverband ein. Bei den Mainklingern war er zuletzt Ehrenvorsitzender.

Wir schätzten an Fritz seine Zuverlässigkeit, seinen Frohsinn und Humor. Über einige Jahrzehnte haben er, seine Angehörigen und seine Horexfreunde die Helfer und Besucher der Elefantentreffen am Salzburgring und in Thurmansbang gepflegt. Es war eindrucksvoll, wenn sein Tross eintraf und oft über Eis und Schnee den steilen Weg in den Talkessel rollte. Alles war perfekt vorbereitet, denn kurze Zeit später gab es bereits heiße Gerichte. Aus seinen Kesseln und Pfannen schöpften wir Ordner gute Laune und die Kraft zum Durchhalten.

Feste Größe bei der Deutschlandfahrt

Auch an unseren Deutschlandfahrten haben er und seine Gattin Irmgard gern teilgenommen; mehrere Jahre als Fahrer, in den letzten Jahren als Personal an Hauptkontrollen. In Stralsund 2009 hatte er seinen Spaß daran, dass das Frühstücksrestaurant „Zum alten Fritz“ hieß, und er animierte uns zu einem Gruppenfoto unter dem Wirtshausschild. Bei der Deutschlandfahrt 2008 nach Büsum war Leidigs Standplatz am Nord-Ostsee-Kanal. Bei der Siegerehrung schilderte er immer noch beeindruckt, wie dort die Nacht zum Tage wurde: Ein riesiges Kreuzfahrtschiff passierte seinen Standort bei Dunkelheit mit voller Festbeleuchtung. Zuletzt, bei der

Deutschlandfahrt 2019 mit dem Zielort Tauberzell war eine Hauptkontrolle bei Irmgard und Fritz zu Hause in Mainkling.

So gibt es viele kleine und größere Erlebnisse mit Fritz, die die Erinnerung an ihn wachhalten werden.



Fritz Leidig auf dem Weg aus dem Talkessel des Elefantentreffens im Jahr 2006. Foto: Schmitz

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 E-Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht.

Impressum

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

Chefredaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 0175/412 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: 0175/412 12 98
E-Mail: info@bvdm.de

<https://bvdm.de>

Alle Rechte vorbehalten.

78%

**der Motorradfahrer
sitzen an einem
Sommertag gerne
ungestört im Garten.**

**Fair fahren.
Leiser fahren.**



www.bvdm.de



Keine Lust auf **GeldBußen?**)))

Du möchtest den Ausflug auf Deinem Motorrad genießen, Anwohner die Ruhe in ihrem Garten. Du hast es selbst im Handgelenk und kannst mithelfen, Streckensperrungen und Fahrverbote zu verhindern.

Bitte verzichte auf unnötig hohe Drehzahlen sowie Umbauten an Deiner Abgasanlage. Gute Fahrt!



Drehzahl runter, **danke. **B**itte.**

www.bvdm.de